

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

edita a cura del

CENTRO STUDI DEL VOLO

A VELA ALPINO

Redazione e Amministrazione:

« Paolo Contri » Airport

21100 Calcinato del Pesce - Varese - Italy

ABBONAMENTO PER ANNO SOLARE

Italia:	ordinario	L.	4.000
Italia:	sostenitore	L.	10.000
Estero:	ordinario	\$	10,—
Estero:	via aerea	\$	13,—
Una copia:	Italia	L.	1.000
	Estero	\$	2,—

Spedizione in abbonamento postale

Gruppo IV

Direttore responsabile: Lorenzo Scavino.
Autorizzazione Trib. di Milano 20.3.1957
n° 4269 del Registro. È permessa la riproduzione anche integrale, quando non espressamente vietata, purché si citi la fonte. Tipografia E. Pozzi - Varese.

Comitato Redazionale:

Lorenzo Scavino
Gioacchino v. Kalckreuth
Bruno De Marchi
Selene Maltini
Enzo Centofante

SET. - OTT. 1973 - N. 101/102

sommario

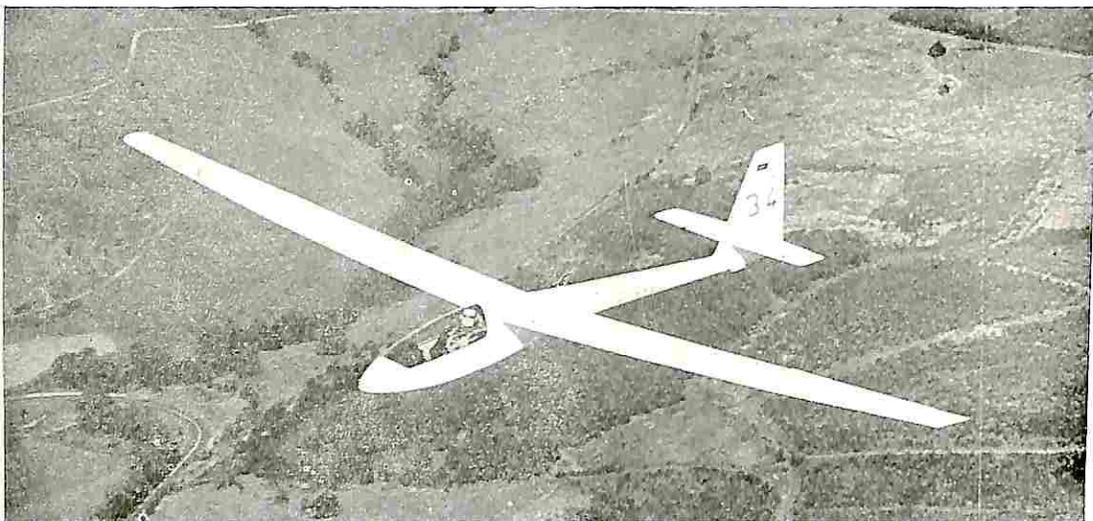
- 3 Briefings e meteorologia di gruppo
Al XIII° Campionato Italiano
- 29 Rieti 1973
- 68 Alianti : mangiatore di ferie
- 78 1973 : annata fumante
- 81 Un primo passo verso l' Austria
- 88 Un avvincente romanzo
- 91 Classe club + handicap ?
- 92 Giuseppe Stifani
- 93 Notizie dai campi di volo
- 108 Notiziario

In copertina:

*Adele Orsi è giustamente soddisfatta dei brillanti risultati ottenuti.
Quanto può aver giovato l'allenamento con lo Standard Pirat?*

Corrispondenti:

Gino Albonico - Santino Arcari - Sergio Capoferri - Giovanni Calandrin - Italo Christille - Smilian Cibic - Giorgio Frailich - Egidio Galli - Alessandro Lanzi - Willy Marchetti - Umberto Nannini - Guido Salvini - Stefano Saccani - Sandro Serra - Emilio Tessera Chiesa - Giorgio Villani - Giorgio Weber - Stanislaw Wielgus -
Con la collaborazione di tutti i volovelisti.



ASW 15 B - Monoposto da competizione Classe Standard FAI

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

Carrelli, radio e accessori
per ogni modello di aliante

Alexander Schleicher

Segelflugzeugbau

D-6416 Poppenhausen an der Wasserkuppe

Rappresentata da:

KRAPFENBAURER ERICH

Corso Galileo Ferraris, 93
10128 Torino
Tel.: 58 88 30

PENULTIMO SECOLO

L'ITALIA AI MONDIALI IN AUSTRALIA

Il 30 dicembre prossimo partirà da Roma la squadra italiana diretta in Australia per partecipare ai 14.mi Campionati Mondiali.

La squadra italiana, diretta da Piero Morelli, sarà composta dai piloti: Nino Perotti e Ferruccio Piludu su Libelle per la classe Standard; Adele Orsi su Glasfluegel 604 e Sandro Serra con Mario Cattaneo sul biposto Calif A.21 per la classe Libera. Gli aiutanti saranno: Rovesti, Giusti, Casetti, Buzzi, Puppi, Centofante, Poletti e Ferrarin più tre austrialiani.

ULTIMA RIUNIONE CIVV.

Il nuovo Codice Sportivo della F.A.I. non subirà modifiche fino al 31 dicembre 1977 e pertanto restano ferme fino a tale data le disposizioni riguardanti le caratteristiche della Standard.

Trentaquattro piloti hanno finora superato il traguardo dei 1.000 chilometri di veleggiamento. È stato proposto che all'insegna d'oro con i tre diamanti possano aggiungere uno smeraldo.

ABBONAMENTI 1974

La quota per l'abbonamento ordinario a VOLO A VELA per l'anno solare 1974 è stata portata a lire cinquemila.

Per i Clubs che aderiscono alla formula tutti soci-tutti abbonati tale quota verrà ridotta a lire tremilacinquecento.

La Redazione

POLVERE DI STELLE IBERNATE

Dire oggi — dopo aver letto e riletto quanto hanno detto e scritto i protagonisti — non è più facile, se non ci si vuol ripetere.

D'altro canto non possiamo tacere di fronte alla bella realtà di RIETI 1973 che i volovelisti, a terra ed in volo, hanno saputo costruire.

Ci è d'obbligo dire che il successo è il risultato di un ampio lavoro deciso e voluto da tutti i volovelisti: svoltosi alla periferia si è concretizzato in quel di Rieti abbinandosi perfettamente alle condizioni meteo che solo Rieti sa offrire in Agosto.

L'elogio degli stranieri (ne vorremmo di più anche nella Standard) non è certamente gratuito ed è avvalorato dal fatto che alcuni di loro godono di una notevole esperienza internazionale.

Anche il dopo-Rieti è stato conseguente: oltre ad un nuovo record nazionale del bravo Monti, ci ha permesso di iscrivere per la prima volta, il nostro Paese nel tabellone dei records mondiali: Adele Orsi, triangolo dei 100 a 120 Km/h.

Senza dimenticare i grossi problemi di sviluppo del volo a vela italiano, dobbiamo riconoscere — lo diciamo per chi non ci legge — che i volovelisti sanno rimboccarsi le maniche ed operare egregiamente.

A questo punto, visto il polverone dei consensi ed accantonando i dubbi sulla disponibilità degli uomini, non ci rimane che riproporre l'idea di una grossa competizione europea.

Non è cosa del tutto insensata se si considera la validità e la vitalità del nostro volo a vela e se NON si considera lo stato di ibernazione dell'Aero Club d'Italia.

Lorenzo Scavino

Briefings e... meteorologia di gruppo al XIII campionato italiano

di Plinio Rovesti

Le condizioni metereologiche che hanno accompagnato lo svolgimento del XIII Campionato Italiano di Volo a Vela — svoltosi a Rieti dal 4 al 16 Agosto 1973 — sono state senz'altro favorevoli ai volovelisti. Basti pensare che su tredici giornate disponibili, ben undici sono state utilizzate per gareggiare e che soltanto una prova di velocità può dirsi non riuscita, avendo un solo concorrente completato l'intero percorso. Questa prova, però, è stata trasformata in gara di distanza su banda prefissata.

L'evoluzione generale del tempo sull'Italia dal 1° al 20 Agosto è stata caratterizzata da formazioni anticicloniche; tuttavia perturbazioni di origine atlantica hanno interessato saltuariamente le regioni settentrionali della penisola e particolarmente quelle orientali.

Nella prima settimana del mese tali perturbazioni, pur avendo interessato soltanto l'Italia settentrionale, hanno influenzato marginalmente le regioni centrali apportandovi condizioni di variabilità con sporadica attività temporalesca.

La temperatura è quasi sempre stata leggermente superiore ai valori normali.

Per quanto riguarda il campo barico, diremo che, dal 6 al 20 Agosto, un'area di alte pressioni a debole gradiente ha determinato su tutte le regioni prevalenti condizioni di tempo buono, con venti al suolo deboli variabili a prevalente regime di brezza.

È facile capire come tali condizioni non abbiano permesso il generale rimescolamento degli strati atmosferici superficiali, indispensabile per rendere omogenee anche le masse d'aria stagnanti nelle valli dell'Italia Centrale, dove i piloti hanno trovato spesso condizioni di veleggiamento estremamente variabili: dai cumuli della Valle reatina, infatti, i concorrenti sono passati frequentemente alle termiche secche delle valli di Foligno e di Perugia; e tale fatto ha colto qualche volta di sorpresa quegli esordienti di Lega 2 che non avevano esperienza di volo in montagna nelle regioni appenniniche dell'Italia Centrale.

Particolare successo ha riscosso quest'anno una nuova iniziativa in campo meteorologico: la « Gara Meteo », alla quale potevano partecipare tutti i concorrenti.

In che cosa consisteva questa gara? È presto detto. Ogni pilota, a

conclusione di ogni prova, doveva presentare al capo del servizio meteorologico del Campionato una relazione tecnica sulle condizioni meteo incontrate lungo il percorso di gara. Tale relazione doveva mettere in evidenza le eventuali discordanze col pronostico volovelistico formulato al mattino al Briefing meteo. Le relazioni più apprezzate sono state quelle documentate dalla cartina barografica del volo, da schizzi illustrativi del percorso di gara con illustrazione dei fenomeni riscontrati e delle nubi ad essi associate, nonché da fotografie delle formazioni nuvolose di interesse volovelistico ritratte in volo ed in particolare quelle associate ad eventuali fronti di brezza marina.

I piloti che hanno partecipato alla « Gara Meteo » sono stati soltanto una decina. Pochi in verità, ma quanto basta per intraprendere una più stretta collaborazione tecnico-scientifica tra i volovelisti e coloro che si interessano ai loro problemi meteorologici.

Ecco i nomi dei volovelisti premiati:

- 1° - Riccardo e Leonardo Briigliadori: Coppa « Walter Georgii »;
- 2° - Attilio Pronzati: Medaglia d'argento grande;
- 3° - Alvaro De Orleans Borbon: Medaglia d'argento;
- 4° - Meyer Richard (Svizzera): Un portacarte di cuoio ed una copia dell'opera « Meteorologia per i piloti di volo a vela ».

Fuori gara sono stati premiati con oggetti ricordo anche i concorrenti Giorgio Orsi e Guido Antonio Ferrari, quest'ultimo per le sue interessanti relazioni verbali sui fenomeni di termoonda.

Alla « Gara Meteo » ha partecipato anche il noto pilota inglese Justin Wills con una serie di fotografie di formazioni nuvolose associate a fronti di brezza marina, fotografie che Wills si è riservato di presentare al più presto a chi scrive queste note.

Parte del materiale illustrativo e le relazioni più interessanti verranno riportate nel corso di questa rassegna meteorologica delle condizioni che hanno caratterizzato questo entusiasmante 13° Campionato Italiano di Volo a Vela.

4 AGOSTO 1973 - Situazione generale e locale. (1ª giornata di gara)

Sull'Italia campo di pressioni in fase di diminuzione ad iniziare dalle regioni Nord-Occidentali per l'approssimarsi all'arco alpino di una perturbazione temporalesca che alle ore 01.00 T.M.E.C. si estendeva dal Mare del Nord al Golfo di Guascogna (Fig. 1). Detta perturbazione, nel corso della giornata influenzerà più direttamente il tempo sulle regioni settentrionali, determinandovi con-

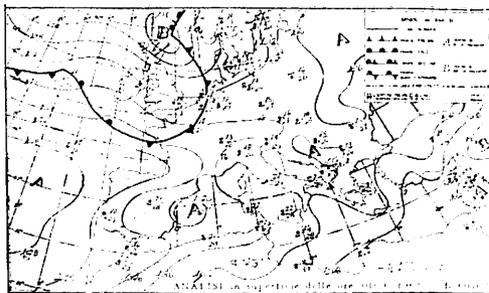


Fig. 1

dizioni marcatamente favorevoli all'attività temporalesca. Le regioni dell'Italia Centrale saranno invece interessate da tali fenomeni soltanto marginalmente, con formazioni cumuloformi associate a precipitazioni sparse e ad attività temporalesca isolata nelle prime ore pomeridiane. L'esame del diagramma termodinamico relativo al sondaggio compiuto nella vallata reatina alle ore 08.00, a bordo di un velivolo Sinson L5, dotato della necessaria strumentazione, ha messo in evidenza la notevole umidità ed instabilità convettiva della massa d'aria regnante dal suolo a 3500 m QNH (Fig. 2).

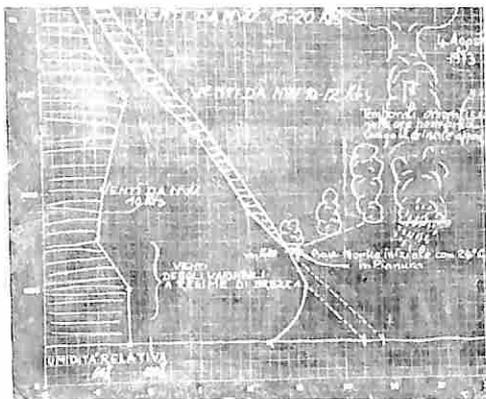


Fig. 2

I venti sono deboli variabili a prevalente regime di brezza fino a 1500 m. Al suolo, venti di valle. In quota, venti da NW con 10 Kts a 2000 m e 15-20 Kts a 5000.

Attività termoconvettiva organizzata a partire dalle ore 13.30 con 24°C nella valle reatina.

Per ragioni prudenziali connesse con il pericolo di temporali previsti per le prime ore pomeridiane, il Servizio Meteo sconsiglia la partenza della Lega 2.

Ai piloti di classe standard e libera, è stato assegnato un tema di velocità sul percorso Rieti-Gualdo Tadino-Rieti per complessivi 180 Km.

In classe standard hanno completato la prova, rientrando sull'aeroporto di Rieti, 18 concorrenti su 21 partiti. È risultato vincitore Alvaro De Orleans alla media di 86,1 Km/h.

In classe libera hanno completato la prova 17 concorrenti su 20 partiti. È risultato vincitore l'austriaco Schubert alla media di 95,4 Km/h. Ecco i rilievi fatti dai concorrenti Riccardo e Leonardo Briigliadori nella loro relazione meteo:

Previsione: la previsione dei temporali è stata valida per le prime ore; poi l'improvviso aumento della pressione, in anticipo rispetto a quanto previsto, ha permesso risultati migliori di quanto ipotizzato.

Tema molto ben scelto.

Nubi

Base: 1900-2000 m QNH.

Sviluppo fino a 3000 m QNH.

Deboli precipitazioni nella zona reatina e di Spoleto.

Formazione di ghiaccio a 3200-3300 m QNH.

Venti

Deboli da N-W.

Ascendenze

da 3 a 4 metri, più forti (4-5 m) all'interno dei cumuli.

Osservazioni

L'evoluzione della giornata verso il bel tempo è stata rapida. Infatti verso Gualdo Tadino il tempo era già migliore con 2-3/8 di Cumuli con modesto sviluppo. Sui nostri altimetri e sulle cartine barografiche si è registrato, a distanza di appena 3 ore, un aumento della pressione pari a circa 100 metri.

Dal punto di vista tattico di gara era giusta la scelta di non effettuare il taglio traguardo; il rapido miglioramento ha invece consentito il riformarsi delle condizioni su Rieti dopo il primo acquazzone.

Il pilota Attilio Pronzati nella sua relazione meteo, ha segnalato, come fenomeno particolare, che il costone di Gualdo Tadino era negativo al volo a vela, probabilmente perchè bagnato dalla pioggia recente, tanto che nelle zone boschive la velocità di discesa raggiungeva fino i 3 m/sec. Il fenomeno di slittamento dell'aria fredda superficiale interessava una zona abbastanza ampia.

Il pilota Alvaro De Orleans segnala come discordanza rispetto al briefing meteo la ripresa dell'attività termoconvettiva nelle zone in un primo tempo interessate dai temporali.

Rispondiamo che quando i temporali si formano presto e le precipitazioni sono brevi ed isolate, il sole riesce spesso ad asciugare il suolo e, successivamente, specie nelle zone aride, si può avere un secondo ciclo di attività termoconvettiva. Ma tutto questo lo deve valutare in volo il pilota, poichè non sempre è possibile pronosticare in sede di briefing l'esatta ora dei fenomeni temporaleschi, l'entità delle precipitazioni e della copertura.

5 AGOSTO 1973 - Situazione generale e locale.
(2ª giornata di gara)

Dopo il passaggio della perturbazione che ieri ha interessato marginalmente le regioni dell'Italia Centrale, si è ristabilito un campo di alte pressioni livellate intorno al valore di 1015 mb. Un debole afflusso di aria fredda interessa ancora le regioni Nord-orientali e quelle del versante adriatico (Fig. 3).

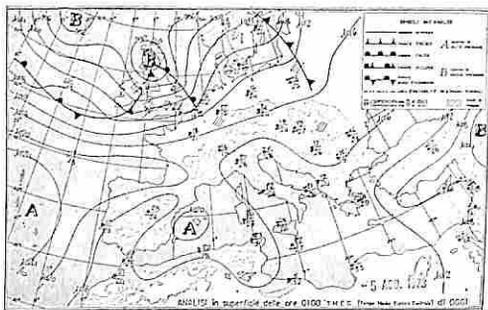


Fig. 3

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera, compiuto nella valle reatina a bordo di un velivolo Stinson L5 fino alla quota di 3500 m QNH (Fig. 4), mette in evidenza la solita

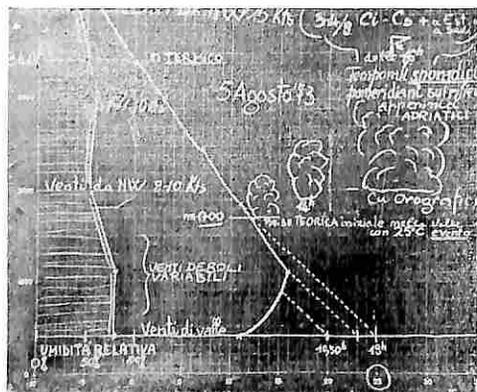


Fig. 4

inversione di superficie prodottasi nelle ore notturne. Tale inversione, che raggiunge i 1100 m QNH, sarà distrutta dalla irradiazione terrestre con una temperatura al suolo di 23 °C, mentre i primi cumuli nella valle di Rieti cominceranno a formarsi con 25 °C in superficie, temperatura che si registrerà verso le ore 13.

I venti sono ancora deboli variabili a prevalente regime di brezza fino alla quota di 1500 QNH, mentre a quote superiori dovrebbero disporsi da NW con intensità di 8-10 Kts a 2.000 m e di 15 Kts a 5.500 m.

Nelle regioni del versante adriatico esistono le condizioni teoriche per la formazione di sporadici temporali pomeridiani.

In condizioni meteorologiche assai migliorate, specie nelle regioni del versante tirrenico, la Commissione Sportiva ha potuto assegnare una prova di notevole impegno e cioè una gara di velocità sul percorso di andata e ritorno Rieti-Passo di Viamaggio (presso Arezzo) per complessivi 304 Km.

In classe standard ben 18 concorrenti su 22 hanno portato a termine la prova. Vincitore è risultato Attilio Pronzati alla media di 86,2 Km/h.

In classe libera, su 20 partiti 17 sono arrivati.

Il migliore è stato Roberto Monti alla notevolissima media di 101,5 Km/h.

Ai concorrenti di Lega 2 è stato assegnato il tema Rieti-Foligno-Rieti di 118 Km. Tutt'e 14 i concorrenti lo hanno portato a termine. Vincitore è risultato Dario Rasero alla media di 86,9 Km/h.

Ecco la relazione meteo dei concorrenti Riccardo e Leonardo Brigliadori.

Previsione rispettata - Tema azzeccato

Base delle nubi

Sui rilievi e anche in pianura, dalle 14 alle 18: m 2.200 QNH.

Massimo sviluppo delle nubi su tutta la zona a Nord di Rieti: 3.000 m QNH.

Nessuna degenerazione temporalesca lungo il percorso.

Sviluppo delle nubi più modesto o addirittura assenza lungo il versante adriatico a Nord di Nocera Umbra.

Vento

Da Nord, in qualche zona da Nord-Nord-Est, con oscillazioni a Nord-Ovest nella piana di Foligno/Spoleto anche per richiamo dei costoni montani. Intensità da 8 o 10 Kts.

Ascendenze

Solite medie di m 2,5 con impulsi di 3-4 metri in zone particolarmente surriscaldate (Poggio Bustone) e all'interno di qualche cumulo.

Singolarità e osservazioni personali

Ampie zone di sereno con quasi assenza di termiche nei seguenti tratti: Città di Castello - San Sepolcro, all'andata (ore 15.15), (più tardi, però, formazioni cumuliformi sparse); Umbertide - Foligno, al ritorno (dalle 16.30 alle 17.30). Piccolo rotore all'andata, sottovento ai Monti della Luna, prima di S. Sepolcro e formazioni cumuliformi più attive nel centro valle che non sui rilievi tra Umbertide ed il Pilone, sicuramente qualche effetto di brezza di mare, favorito dai venti settentrionali, ha interessato la zona del Monte Subasio e del Passo di Viamaggio, determinando anche la leggera rotazione dei venti a Nord-Nord-Est negli strati in cui è stato effettuato il veleggiamento.

Le relazioni degli altri piloti concordano sostanzialmente con quella dei fratelli Brigliadori.

Trascriviamo tuttavia un brano della relazione di Alvaro De Orleans nella quale il pilota cerca una spiegazione al fatto che il giorno 5 Agosto la zona comprendente la Valle del Tevere, nella parte di Perugia, nonchè l'alta valle di Foligno fino a Trevi, fosse totalmente « atermica ».

« Il vento da NW, relativamente debole in superficie, trascina una "pellicola" spessa qualche centinaio di metri di aria raffreddata durante il passaggio sul lago Trasimeno (15 × 20 km). Questa pellicola "taglia" le termiche che incontra sul suo percorso e mantiene la sua identità per un percorso lungo varie volte le dimensioni originali della sorgente di aria fredda. Il fenomeno è stato da me osservato altre volte nella stessa zona con vento da NW in superficie, ed anche sulle sponde jugoslave del Danubio, in occasione dei Campionati Mondiali del '72 ».

Nota del Meteo

Chi scrive potè, nel corso di numerosi sondaggi aerologici eseguiti col sussidio del meteorografo, constatare questo fenomeno in scala macroscopica a Bueons Aires, dove le correnti aeree provenienti da Nord-Est, traversando il vasto bacino del Rio de la Plata (60 Km), si raffreddano rendendo completamente atermiche le località prossime al grande fiume. Si determinano così condizioni aerologiche per cui gli strati atmosferici tra il suolo e i 700 metri d'altezza, lungo le rive del fiume, si raffreddano dal basso in alto e assumono un equilibrio perfettamente stabile: su tale zona si osservano per molte ore del giorno inversioni termiche di superficie. Allontanandosi invece dalla riva del Rio de la Plata, si nota che le condizioni termiche vanno gradualmente migliorando perchè l'irradiazione terrestre scalda sempre più intensamente le masse

aeree fredde ed umide provenienti da Nord-Est, tanto che, addentrandosi di 70-80 Km nell'interno del paese, la massa appare del tutto trasformata e l'inversione non ha più luogo. Ad ogni modo, per quanto riguarda il fenomeno nella zona a Sud-Est del Lago Trasimeno con venti in superficie da NW, lo scrivente si ripromette di effettuare qualche sondaggio aerologico in loco nella prossima estate. I risultati di tali sondaggi saranno resi noti ai volovelisti in occasione dei Campionati Italiani 1974.

6 AGOSTO 1973 - Situazione generale e locale.
(3ª giornata di gara)

La vasta area anticiclonica centrata sull'Europa Orientale, estende marginalmente la sua influenza anche sul Mediterraneo Centrale e sull'Italia. Sulle estreme regioni meridionali italiane permane ancora una residua circolazione di aria moderatamente umida ed instabile che potrà dar luogo a sporadiche manifestazioni temporalesche nelle regioni del basso versante adriatico e su quelle ioniche, dove, tra l'altro, permangono in quota deboli correnti a curvatura ciclonica (Fig. 5).

Il sondaggio termodinamico compiuto dallo scrivente nella valle di Rieti fino alla quota di 3500 m QNH, mette in evidenza una forte inversio-

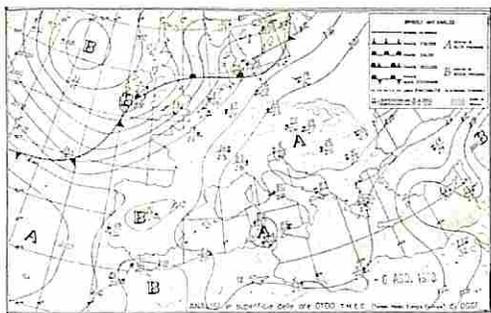


Fig. 5

ne di superficie che raggiunge i 1300 m QNH (Fig. 6). Tale inversione ri-

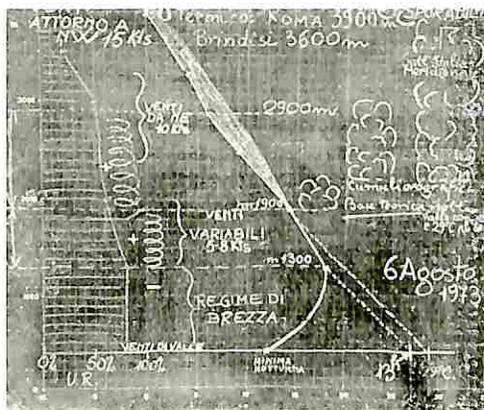


Fig. 6

chiede una temperatura al suolo di 27 °C per essere distrutta, temperatura che si prevede verrà raggiunta verso le ore 13. L'ulteriore riscaldamento in superficie labilizzerà termicamente gli strati sovrastanti l'inversione fino a 1900 m QNH, quota questa dove cominceranno a formarsi i primi cumuli quando la temperatura nella valle di Rieti raggiungerà i 29 °C.

I venti sono ancora a regime di brezza dal suolo a 1300 m QNH. Venti di valle in superficie. Da 1300 a 2000 m, venti variabili da 5 a 8 Kts. Sopra i 2000 m e fino a 3000 m, venti da NE con 10 Kts; a 5.000 m, venti da NW con intensità di 15 Kts. Sull'Italia

Centrale lo zero termico è a 3.900 m, a Brindisi a 3.600.

Si raccomanda ai piloti di condurre la gara negli strati sopra i 1.300 m QNH.

In questa terza giornata di gara, con condizioni meteorologiche ancora migliorate rispetto al giorno precedente, alla Lega 1 è stata assegnata una prova di velocità su triangolo di 341 Km: Rieti-Madonna di Montelago (presso Camerino) - Pescasseroli - Rieti; un percorso di grande impegno, che abbraccia tutto l'Appennino Centrale.

In classe Standard si è imposto Leonardo Briigliadori alla media di 90,3 Km/h. Su 21 concorrenti, 14 hanno completato il percorso.

In classe libera è risultato vincitore Vittorio Fontana alla eccezionale media di 105,5 Km/h, mai realizzata in Italia su un circuito di questa estensione.

Seguono, con forte distacco, l'austriaco Schubert (87,4 Km/h) e il varesino Monti (85,9 Km/h). Su 20 concorrenti, ben 18 hanno completato il percorso.

Ecco la relazione dei piloti Riccardo e Leonardo Briigliadori che sostanzialmente concorda con quella degli altri concorrenti:

Premessa: previsione perfetta - Tema azzeccato.

Nubi

Base 2400 m QNH a Sud di Rieti.

Base 2800 m QNH a Nord di Rieti.

Sviluppo fino a 3600 m QNH nella zona del Velino e del Fucino.

Nessuna degenerazione temporalesca lungo il percorso.

Note sulle caratteristiche delle masse d'aria: Aria più secca al Nord lungo l'asse Foligno - Visso.

Convergenza di brezze marine (adriatica e tirrenica) lungo l'asse Monte Velino-Pescasseroli. La Piana del Fucino, lungo lo stesso asse, stranamente attiva e ricca di cumuli. Fenomeno più spiccato sulla Montagna tra Trasacco e Pescasseroli, con

nubi sfilacciate a tortiglione e altre a base molto netta con differente (più alta) quota di condensazione.

Venti

Deboli, a classico regime di brezza, variabili; nelle prime ore, predominanti da Nord-Est.

Ascendenze

Da 3-4 metri in partenza fino a Foligno. Da 2 metri attorno al 1° pilone, termiche secche. Da 4-5 metri nei punti migliori del resto del percorso.

Osservazioni

Il percorso ideale che avrebbe potuto consentire una media di circa 100 Km/h anche ad un aliante standard, avrebbe dovuto essere il seguente: Rieti - Colline - Ovest di Poggio Bustone (primi contrafforti della piana reatina) - Lato Est Monte Fionchi - Cereto di Spoleto - Sellano - *Pilone* Madonna di Monte Lago - Monte Fema - costone est della piana di Norcia - Monte Pizzuto - Cittareale - Monte Giano - Borgocollepegato - Magliano dei Marsi - Paterno (Fucino) - Trasacco - *Pilone* Pescasseroli - Trasacco Paterno - Rieti.

7 AGOSTO 1973 - Situazione generale e locale.
(4^a giornata di gara)

L'Italia è ancora interessata dal vasto campo di alte pressioni stabilito negli scorsi giorni sul bacino del Mediterraneo. Una perturbazione a carattere freddo si estende dal Mare di Norvegia al Golfo di Guascogna e nel suo movimento verso NE interesserà marginalmente il campo barico sulle regioni dell'Italia Nord Occidentale (Fig. 7), dove si produrrà un

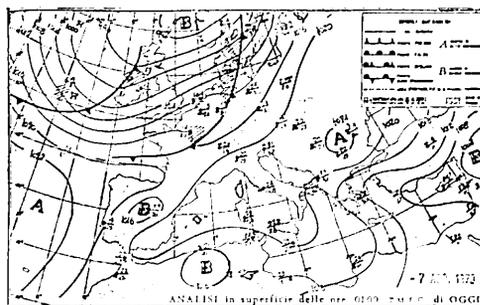


Fig. 7

moderato aumento della nuvolosità, associata, sui rilievi, a qualche debole manifestazione temporalesca. Su tutte le altre regioni sereno con debole attività cumuliforme nelle ore pomeridiane, specie sulle regioni meridionali adriatiche.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera, compiuto nella Valle di Rieti con lo Stinson L5 fino alla quota di 3.500 m QNH, ha messo in evidenza la solita inversione termica notturna dello spessore di 900 metri (Fig. 8). Saranno necessari 29 °C per distruggerla completamente, e 31 °C per labilizzare gli strati ad essa sovrastanti fino alla quota di 2.300 m, altezza teorica iniziale dei probabili cumuli, che si formeranno nella Valle di Rieti poco dopo le ore 13. Lo svi-

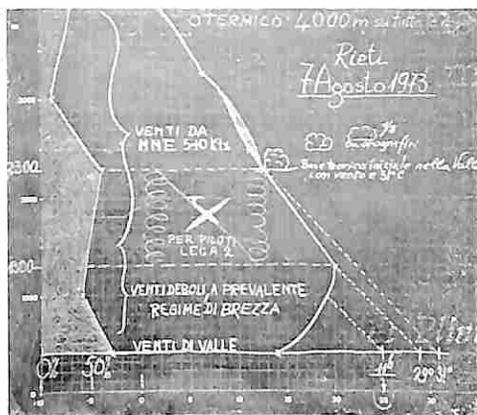


Fig. 8

luppo verticale delle nubi cumuli-formi sarà contenuto in limiti modesti, sia per la stabilità regnante in quota, sia per la scarsa umidità dell'aria oltre i 2.300 m.

I venti permangono a regime di brezza fino a 1.500 m; oltre tale quota si dispongono da NNE con intensità di 5-10 Kts.

Si consiglia ai piloti di condurre la gara nello strato compreso fra i 1.300 e 2.300 metri.

Considerata la stanchezza dei concorrenti che nei due giorni precedenti hanno affrontato temi di grande impegno, e, tenuto conto delle condizioni meteorologiche meno favorevoli per l'assenza di cumuli in molte vallate, alla Lega 1 (classe standard e libera) è stato assegnato un modesto tema di velocità su andata e ritorno: Rieti - Costacciaro - Rieti, 208 km.

Tutt'e 41 i concorrenti partiti hanno completato il percorso.

In Classe standard ha vinto De Orleans alla media di 81,3 Km/h.

In classe libera è risultato primo il tedesco Neubert a 98,7 Km/h.

Alla Lega 2 è stata assegnata un'andata e ritorno su Assisi (148 km). Vincitore è risultato Ermanno Menaldo a 72,9 Km/h.

Riportiamo la relazione dei piloti Riccardo e Leonardo Briigliadori, che

concorda sostanzialmente con quella di Attilio Pronzati, Alvaro De Orleans e Richard Meyer.

Previsione: perfetta - Tema leggermente più corto delle possibilità della giornata.

Nubi

Base 2400 m QNH - Sviluppo 100-200 metri.

Massa d'aria assai più secca dei giorni precedenti e più stabile. Visibilità 20-30 Km.

Venti

Predominanza di venti settentrionali a tutte le quote, deboli attorno a 8 Kts, influenzati dai regimi di brezza e canalizzati nelle vallate. Vento assai più debole a Nord di Nocera Umbra.

Ascendenze

Nella Valle reatina fino alle ore 14.30: 3-4 metri.

Nella Valle di Foligno: attività convettiva ritardata con ascendenze a bolle mediamente da 2 m/s, talvolta anche da 3 m/s.

Fino alle ore 15.30, più interessante la zona verso Norcia, con cumulus humilis, e attività termica migliore. Vallata di Gualdo Tadino: più umida, con cumulus humilis sui rilievi. Durata dei cumuli molto breve: 5-10 minuti, in conseguenza del regime di bolle.

Osservazioni

La salita delle ascendenze andava generalmente riducendosi oltre i 2100 m QNH fino alla base dei cumuli, per cui la fascia migliore delle ascendenze è risultata essere compresa tra i 1.300 m QNH e i 2.100 m QNH.

Quesito: non ci siamo pienamente spiegati la caduta delle condizioni sulla Valle reatina, dopo le ore 14.30, inizialmente splendida.

Risposta del «Meteo»: subito dopo la distruzione dell'inversione termica

di superficie, l'attività termoconvettiva si estende agli strati sovrastanti con tutta la sua potenza termica. Successivamente però le condizioni si vanno gradatamente normalizzando ed i movimenti verticali diminuiscono d'intensità. Ciò avviene particolarmente quando in quota non esistono nette inversioni termiche di subsidenza che blocchino le correnti ascendenti tutte alla stessa altezza, organizzando così l'attività termoconvettiva in modo uniforme, non solo per quanto riguarda le ascendenze, ma anche per le correnti discendenti di ritorno.

8 AGOSTO 1973 - Situazione generale e locale.
(5ª giornata di gara)

Il campo di alte pressioni quasi livellato attorno a 1020 mb è in attenuazione sulle regioni dell'Italia Nord-Orientale, per l'influenza della perturbazione che nel suo moto verso ESE fa affluire aria più fresca sulle regioni dell'alto versante adriatico (Fig. 9), dove saranno possibili brevi piogge con sporadiche manifestazioni temporalesche.

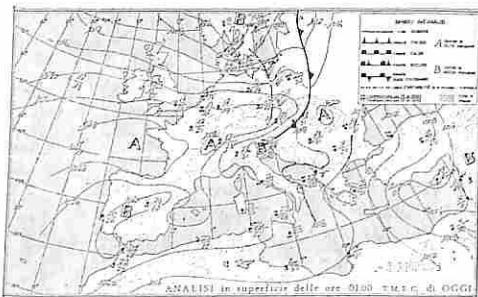


Fig. 9

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera compiuto sulla Valle reatina alle 07.00/Z fino alla quota di 3500 m a bordo del solito Stinson L5, mette in evidenza dal suolo a 1100 m QNH l'inversione termica notturna, la cui distruzione richiede una temperatura in superficie di 28°C (Fig. 10). Lo strato sovrastante è in con-

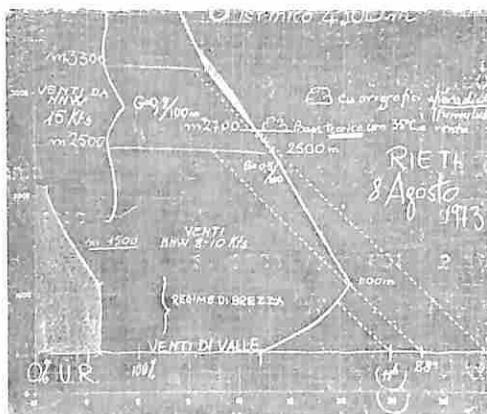


Fig. 10

dizioni di notevole stabilità termica (gradiente di 0,5°C/100 m). Per la sua labilizzazione fino a 2500 m occorre una temperatura al suolo non inferiore a 34°C, raggiungibile verso le ore 14. Sopra i 2000 m l'umidità dell'aria è praticamente nulla. Per quanto riguarda la nuvolosità, si prevedono modeste formazioni cumuliformi limitatamente alle vette montane più alte con base attorno a 2800 m QNH.

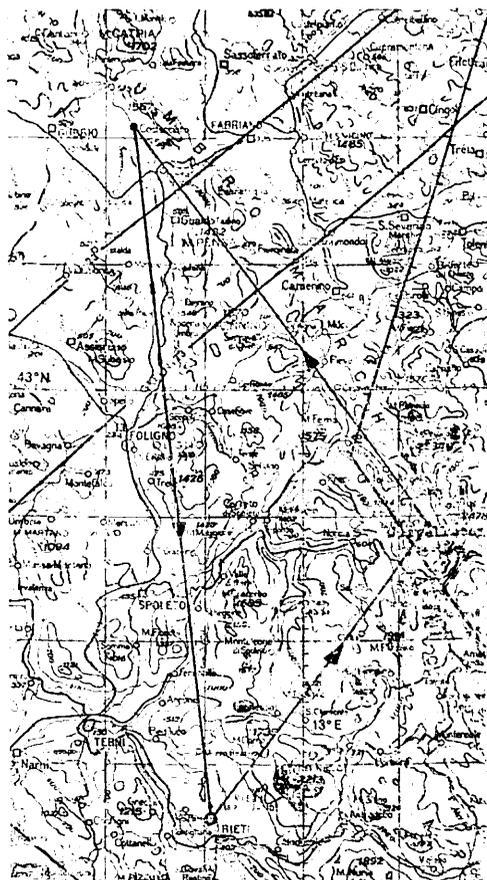
Generalmente però l'attività termoconvettiva sarà costituita da termiche secche lungo quasi tutto il percorso di gara.

I venti sono deboli variabili a prevalente regime di brezza fino a 1500 m QNH. Oltre tale quota si dispongono da NNW con 10 Kts a 2000 m e 15 Kts da 3 a 5.000 m.

In queste condizioni l'appoggio termoorografico è molto importante ai fini del veleggiamento. È per que-

sto che alla Lega 1 (sia « standard » che « libera ») è stato assegnato un triangolo Rieti - Castelluccio (alle pendici occidentali del Monte Vettore) - Costacciaro (a Nord di Gualdo Tadino) - Rieti, per complessivi 230 km; e alla Lega 2 un triangolo più modesto: Rieti - Castelluccio - Foligno - Rieti, di 150 km.

14 concorrenti di classe standard su 21 partiti hanno completato la prova. Vincitore è risultato l'inglese Justin Wills alla media di 82,7 km/h. In classe libera, 18 piloti hanno portato a termine la prova su 20 partiti. Vincitore è risultato Roberto Monti alla media di 91,7 km/h.



In Lega 2, solo 5 concorrenti su 14 sono riusciti a terminare la prova. Ha vinto il vicentino Ermanno Menaldo alla media di 56,1 km/h.

Ecco la relazione meteo dei piloti Riccardo e Leonardo Briigliadori.

Previsione: perfetta - Tema proporzionato alle condizioni.

È la prova che più delle precedenti ha consentito di tenere la rotta e di trovare sulla stessa sempre termiche sufficienti fra i 1000 metri e i 2000 metri su Rieti.

Molto giusto il senso antiorario del circuito (vedi cartina).

Nuvolosità

Termiche secche - Piccoli cumulus humilis con base a 2900 m QNH orografici sporadici, soltanto sul Monte Vettore.

Venti

Deboli, variabili, nei bassi strati, ma con tendenza alla canalizzazione da NNW nelle vallate.

Da NNW 8-10 Kts oltre i 2500 m QNH (vedi cumuli del Vettore trasportati nella direzione del vento).

Ascendenze

Termiche talvolta a regime di bolla, ma meno del giorno precedente, con intensità media di 2-3 m/s. Massime ascendenze incontrate sul Monte Vettore (4 m/s) e sul Monte Penna (4 m/s).

Le termiche si formavano sulle creste e più spesso negli spigoli Nord-Ovest delle stesse. Il veleggiamento andava condotto sulle creste. Talvolta, stando distaccati dai costoni, forti discendenze.

Osservazioni

Il massimo livello di convezione nelle zone reatina e di Gualdo Tadino è stato di 2400 m QNH.

La fascia migliore delle ascendenze

è stata compresa tra i 1400 m QNH e i 2000 m QNH.
 Visibilità 50-60 km.
 È stato un errore fare partire per ultima la Lega 2. Avrebbe dovuto partire prima.

9 AGOSTO 1973 - Situazione generale e locale.
 (6^a giornata di gara)

Sull'Italia permane un campo di alte pressioni a debole gradiente con residua circolazione di aria più umida ed instabile sul settore Nord orientale (Fig. 11).

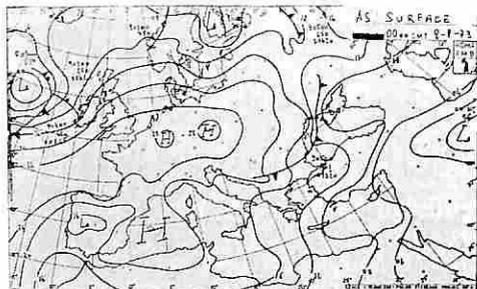


Fig. 11

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera compiuto nella valle reatina fino alla quota di 3.500 m, mette in evidenza la solita forte inversione notturna dal suolo a 1100 m QNH. La sua distruzione richiede una temperatura in superficie di 28°C, raggiungibile alle ore 13. Lo strato sovrastante, leggermente stabile, richiede 31°C al suolo per essere labilizzato fino a 2.250 m QNH, quota teorica iniziale dei cumuli che si formeranno verso le 13.30 nella zona di Rieti. Lo sviluppo verticale dei cumuli sarà contenuto da una inver-

sione termica di subsidenza anticiclonica, riscontrata nel corso del sondaggio alla quota di 3.100 m QNH. Fino a questa altezza l'aria è abbastanza ricca di vapore acqueo e pertanto le nubi cumuliformi si formeranno con relativa facilità (Fig. 12).

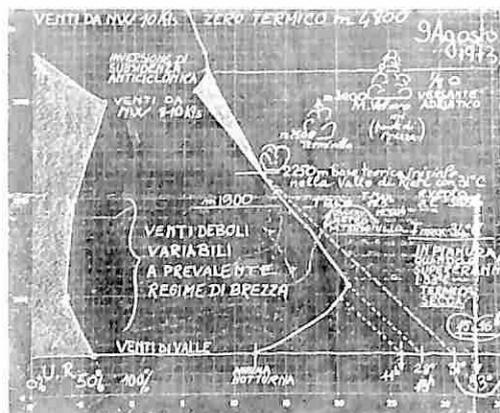


Fig. 12

I venti sono deboli variabili, a prevalente regime di brezza, fino alla quota di 2.000 m QNH. Oltre tale altezza si vanno gradatamente disponendo da NW con 8-10 Kts a 3.000 metri.

Per questa 6^a prova di Lega 1 è stato dato un tema di velocità su triangolo di 228 km: Rieti - Meta (a sud del Fucino) - Meggiano (presso Spoleto) - Rieti; alla Lega 2 (5^a prova) un triangolo di 108 km: Rieti - Meggiano - Poggio Azzuano (presso Sangemini) - Rieti.

In classe Standard, 19 concorrenti arrivati su 20 partiti; è risultato primo Attilio Pronzati alla media di 98,2 Km/h.

In classe Libera, sono arrivati 17 concorrenti su 20. Ha vinto Adele Orsi a 95,4 Km/h, seguita da Schubert (Austria).

Nella Lega 2 ha vinto il bergamasco Angelo Gritti a 73,8 Km/h.

Riportiamo la relazione meteo di Riccardo e Leonardo Brigladori, che

concorda sostanzialmente con quella degli altri piloti:

Previsione: perfetta - Tema leggermente più corto del possibile

Nubi

Base 2400-2500 m QNH.

Sviluppo fino a 3800 m QNH solo a sud di Rieti.

Nessuna degenerazione temporalesca lungo il percorso. Tendenza alla stratificazione attorno ai 3200 m QNH nelle prime ore del pomeriggio per la subsidenza in quota.

Venti

Deboli a regime di brezza a tutte le quote.

Ascendenze

Da 3 a 4 metri, anche 5 m/s all'interno dei cumuli. Qualche momento di pausa nelle condizioni di veleggiamento. Le migliori ascendenze sono state riscontrate tra i 2.000 ed i 2.500 m QNH.

Osservazioni

Formazioni di strade di cumuli e possibilità conseguente di lunghi tratti a zero o in salita grazie alla scelta indovinata del tema, predisposto lungo un florido allineamento orografico.

Per il 10 Agosto, la Direzione di Gara, dopo 6 giorni consecutivi di prove, ha disposto una giornata di riposo.

11 AGOSTO 1973 - Situazione generale e locale.

(7^a giornata di gara)

Sull'Italia permane un campo di alte pressioni livellate, sia al suolo sia in quota, dove le deboli correnti esistenti sono a curvatura anticiclonica (Fig. 13).

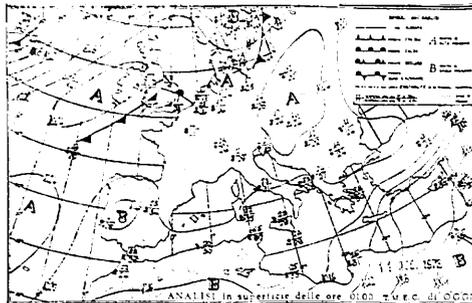


Fig. 13

I radiosondaggi termodinamici dell'atmosfera di Udine, Roma-Fiumicino e Brindisi, unitamente al sondaggio effettuato nella valle di Rieti con il solito Stinson L5 fino alla quota di 3.500 m QNH, mettono in evidenza la scarsa umidità dell'aria e la stabilità termica degli strati inferiori. Tuttavia, poiché si prevede un notevole irraggiamento solare ed un conseguente aumento della temperatura in superficie, si conta che gli strati stabili possano venire labilizzati fino alla quota di 2.800 m QNH con una temperatura al suolo di 34°C (Fig. 14).

Non si prevede la formazione di cumuli consistenti, ma soltanto di... « fumulus » orografici.

La gara odierna si svolgerà pertanto in prevalenti condizioni di termica secca.

I venti sono ancora a regime di brezza dal suolo a 1700 m QNH. Soltanto a 2.000 m si dispongono da NNE con

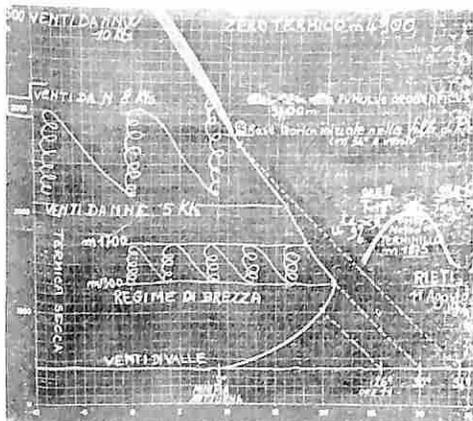


Fig. 14

5 Kts di intensità e a 3.000 m da N con 8 Kts.

Nel diagramma della Fig. 14 si indicano ai piloti gli strati di minore stabilità termica entro i quali i concorrenti dovranno cercare di mantenersi per sfruttare le migliori condizioni di veleggiamento.

Dopo la giornata di riposo del giorno 10, alla Lega 1 (Standard e Libera) è stato assegnato un tema di velocità su triangolo Rieti - Filetto (Gran Sasso) - Costacciaro (a Nord di Gualdo Tadino) - Rieti, per complessivi 288 Km. Alla Lega 2 è stato assegnato un triangolo più modesto: Rieti - Cittareale - Foligno - Rieti, 143 Km.

Temi che tuttavia risulteranno superiori alle possibilità offerte dalle condizioni meteo della giornata.

In classe Standard, infatti, essendo arrivato un solo concorrente anziché il minimo di due prescritto dal Regolamento, la gara si è trasformata in prova di distanza. Vincitore è Nino Perotti.

In classe Libera sono arrivati 5 concorrenti su 20 partiti. Vincitore è Roberto Monti (AVAL - Varese) alla media di 76,5 km/h.

In Lega 2 sono arrivati 8 concorrenti su 13 partiti. Vincitore è il vicentino Paolo Grazioli alla media di 68,56 km/h.

Ecco la relazione meteo dei piloti

Leonardo e Riccardo Brigliadori, il cui contenuto concorda sostanzialmente con quello degli altri concorrenti.

Previsione leggermente più ottimista per quanto riguarda le condizioni di instabilità, almeno nelle regioni non reatine del percorso.

Giusta invece la previsione dei venti. Tema impegnativo ed ai limiti delle possibilità della giornata.

Nubi

Soltanto « fumulus » attorno ai 2.700 m QNH.

Venti

In quota da NNE 5 Kts, oltre i 1.900 m QNH. Sotto, brezze con intensità anche di 10 nodi nella valle di Gualdo e, su Colfiorito, da N-E. Venti di Valle a Foligno.

Ascendenze

da 2 a 4 m/s.

Particolarità e osservazioni

Infiltrazioni di brezza di mare tra la zona di Colfiorito e il pilone di Costacciaro. Già presente però anche nella piana di Norcia specie dopo le ore 16.

Il fronte di brezza è rimasto stazionario lungo l'asse longitudinale della valle di Gualdo. Netta e visibile la separazione delle due masse, quella marittima più limpida, quella continentale più lattiginosa.

La massa d'aria marittima più stabile, scavalcate le creste più alte di Gualdo Tadino, precipitava a valle determinando l'innalzamento dell'aria ambiente e dando luogo ad ascendenze di sottovento molto forti (da 3 a 5 m/s).

Più ad ovest, possibilità di volo in termodinamica con ascendenze di modesta intensità (da 1,5 a 2 m/s). Nella piana di Foligno il veleggiamento è terminato alle ore 19.30, ma già alle 18.45 la massima quota raggiungibile era divenuta di 1.500 m QNH.

12 AGOSTO 1973 - Situazione generale e locale.
(8ª giornata di gara)

Permane sull'Italia il campo di alta pressione a debole gradiente segnalato negli scorsi giorni. Un debole afflusso di aria fresca sulle Alpi Orientali darà luogo ad una moderata attività cumuliforme associata a sporadici temporali sui rilievi dell'alto versante adriatico (Fig. 15).



Fig. 15

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera compiuto nella valle di Rieti, mette in evidenza una debole circolazione di aria moderatamente umida e condizionalmente instabile (Fig. 16).

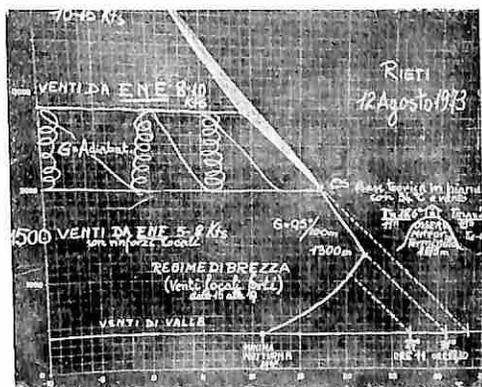


Fig. 16

Per distruggere l'inversione notturna e labilizzare l'aria fino a 2.000 m, occorrono in superficie circa 34°C raggiungibili alle ore 15. Con tale temperatura potrà formarsi qualche cumoletto isolato nella valle reatina, mentre sporadici cumuli orografici appariranno qua e là sui monti che circondano la valle a quote di 2.800-3.000 m.

I venti, dal suolo a 1.500 m QNH, sono ancora a regime di brezza. Sopra tale quota, venti da ENE di 5-8 Kts e di 8-10 Kts a 3.000 m QNH.

Lo strato più favorevole al veleggiamento è compreso fra 2.000 e 3.000 metri QNH.

Tenuto conto delle condizioni meteorologiche regnanti la Commissione Sportiva ha assegnato due temi di velocità su percorso di andata e ritorno: alla Lega 1 (Standard e Libera) Rieti - Valfabbrica (a Nord di Assisi) - Rieti, Km 168; alla Lega 2, Rieti - Foligno - Rieti, Km 118.

In classe Standard (17 arrivati su 19 partiti) è risultato vincitore Alvaro De Orleans alla media di 100,6 Km/h, seguito da Pronzati.

In classe Libera (17 arrivati su 18 partiti) ha vinto Giorgio Villani (Aero Club FeFerrara) a 96,7 Km/h di media, seguito dai varesini Monti e Barazzetti.

Nella Lega 2, sono arrivati 13 concorrenti su 14 partiti. Tra essi, è prevalso Ermanno Menaldo (Aero Club di Vicenza) alla media di 86,1 Km/h, seguito dal bergamasco Gritti e dal torinese Caimotto.

Ecco la sintetica relazione meteo dei piloti Riccardo e Leonardo Brigliadori, alla quale questa volta faremo seguire, per l'interesse che riveste, quella di Attilio Pronzati:

Previsione: perfetta, specie per quanto riguarda i venti. Tema valido anche se non molto lungo, tenuto conto della stanchezza dei piloti e dell'impoverimento delle condizioni oltre Foligno.

Nubi

Quasi assenti o isolate. Ottime condizioni di termiche secche.

Ascendenze

Da 3 a 4 m/s.

Venti

Attorno a Est-Nord-Est: 10 Kts.

Osservazioni

Interessante formazione di termiche di sottovento nella valle di Foligno lungo tutto il centro valle. Il Subasio non dava assolutamente ascendenze sicuramente per il vento da Est-Nord-Est.

Come abbiamo premesso, riportiamo anche la relazione meteo del pilota Attilio Pronzati le cui osservazioni rivestono particolare interesse volovelistico.

« Poco prima dell'inizio decollo (ore 13.30) sui Sabini si sono manifestate le prime modeste condensazioni. Dopo i decolli, verso il Velino erano già sviluppati dei sistemi di piccoli cumuli con base attorno ai 3.000 m.

Verso le ore 14 i cumuli si sono manifestati anche verso il Nuria, poi sul Terminillo. Mi è stato possibile, dopo il taglio del traguardo, agganciare un'ascendenza a Poggio Bustone che da 900 m mi ha portato fino a 2.900, costantemente con valori medi di salita attorno a 4,5 m/s. Verso il pilone, solo termiche secche con plafond via via decrescente. Al Subasio il vento da NE provocava cadute di sottovento compensate da vaste fasce di salita in centro valle con valore Vz di circa 3 m/s, che si visualizzavano con fasce di "fumulus".

Nella zona di Trevi una fortissima ascendenza secca mi permetteva di raggiungere facilmente una serie di cumuli che iniziava al Civitella (ore 16).

Osservazione: sull'altopiano di Norcia ha stazionato per circa 2-3 ore un cumolo isolato con base stimata attorno a m 3.500. Visibilità su tutto

l'altipiano perfetta dal Vettore al Gran Sasso. Penso che se il tema di gara avesse avuto come campo d'azione la zona centrale dell'altipiano avrebbe dato grossi risultati ».

A proposito delle vaste fasce di ascendenza riscontrate da vari piloti al centro della vallata di Assisi, Foligno e Spoleto, sia nel corso di questa gara, sia in altre occasioni, riteniamo debba trattarsi, quasi sicuramente, di una « linea di convergenza » o « shear line », come dicono i volovelisti inglesi ed americani per indicare una linea dove convergono due venti provenienti da diverse direzioni.

Nel caso in esame i due venti sono costituiti dal flusso sinottico stabile di ENE che precipita sottovento al crinale appenninico e si incontra, nel centro della vallata, con il vento di valle che spira in superficie da NW lungo l'asse longitudinale della vallata stessa, innescando le vaste fasce di ascendenza segnalate dai nostri piloti.

Alvaro De Orleans — attento osservatore di ogni fenomeno atmosferico — segnala nella sua relazione un vento molto teso vicino a Foligno, visualizzato da un fumo al suolo che sfociava dalla Valtopina, vento questo non previsto su scala sinottica. Rispondiamo che quando il vento sinottico spira dal primo quadrante la Valtopina lo canalizza accelerandone il flusso e portandolo su Foligno nella direzione indicata dal fumo visto al suolo da De Orleans.

13 AGOSTO 1973 - Situazione generale e locale.
(9^a giornata di gara)

Permane sull'Italia un campo di alte pressioni quasi livellate intorno ai 1018 mb. Una linea di instabilità temporalesca, che alle ore 01.00 T.M.E.C. si trovava sulla pianura padana, nel suo movimento verso Sud-Est tende ad interessare nel corso della giornata più direttamente le regioni interne degli Appennini Centrali (Fig. 17).



Fig. 17

Il radiosondaggio di Roma-Fiumicino e quello locale, effettuato dallo scrivente nella valle di Rieti fino alla quota di 3.500 m, mettono in evidenza una debole circolazione di aria

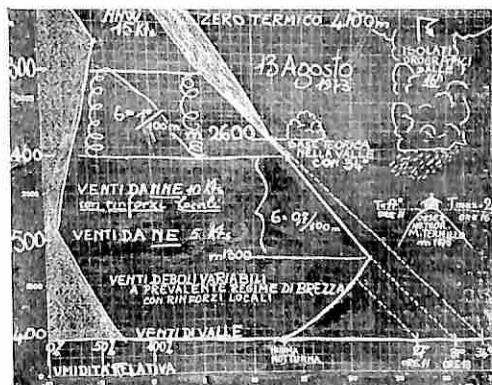


Fig. 18

relativamente umida e condizionalmente instabile su tutte le regioni dell'Italia Centrale.

La solita inversione termica notturna che si estende dal suolo a 1.300 m QNH (Fig. 18), richiederà una temperatura di 31°C per essere distrutta, mentre lo strato sovrastante — leggermente stabile (0,7°C/100 m) raggiungerà la labilizzazione con 34°C in superficie. Con questa temperatura si formeranno i primi cumuli nella valle di Rieti con base a 2600 m QNH verso le ore 13.30. Poichè la segnalata linea di instabilità temporalesca in movimento verso Sud-Est dovrebbe interessare nel corso della giornata le regioni appenniniche interne, si prevede un aumento della instabilità convettiva e la possibilità di qualche temporale isolato dalle ore 16 in poi.

I venti sono ancora deboli variabili a prevalente regime di brezza dal suolo a 1.300 m QNH. A 1.500 m, venti da NE con 5 Kts, e 10 Kts da NNE dalla quota di 2.000 a 3.000 m QNH. A 5.000 m leggera rotazione al 4° quadrante (15 Kts da NNW).

Lo strato più favorevole al veleggiamento è compreso fra 2.400 e 3.300 m, dove si registra un gradiente adiabatico.

Si prevede la possibilità di formazione di fronti di brezza e si raccomanda ai piloti di fotografare le formazioni nuvolose ad essi associati.

La Commissione Sportiva ha assegnato ad entrambe le Leghe una prova di distanza particolare: la cosiddetta « Distanza entro Zona Delimitata ». Sono stati indicati i piloni di Rieti, Todi, Umbertide, Madonna di Montelago, Campotosto e Meta, i quali, congiunti idealmente fra loro delimitano un'ampia zona entro la quale deve svolgersi il volo dei singoli concorrenti. All'interno di questa zona è stato anche assegnato il pilone di Meggiano. Ciascun pilota è libero di sorvolare, nella successione da lui scelta, i piloni che preferisce, purchè compresi fra quelli sopra

menzionati. In tal modo gli viene valutata la distanza percorsa fino al punto di atterraggio, che deve essere anch'esso compreso entro la zona delimitata.

Le ottime condizioni meteorologiche hanno favorito lo svolgimento delle prove e la gara ha avuto pieno successo; sono state registrate infatti distanze mai realizzate in Italia con partenza da Rieti.

In Classe Libera il tedesco Walter Neubert ha vinto con km 645, sorvolando successivamente alla partenza da Rieti e nell'ordine: Meta (a sud del Fucino), Campotosto, Meggiano (presso Spoleto), Rieti, di nuovo Meta, poi Meggiano, Rieti, Todi e atterrando infine a Capistrello (nel bacino del Fucino). Lo seguono il campione nazionale austriaco Schubert con 611 km e la signora Adele Orsi di Varese con km 607.

In Classe Standard, primo è risultato l'inglese Justin Wills con 544 km, seguito da De Orleans con 460 km e Perotti con 452 km.

Nella Lega 2 ha vinto il milanese Vincenzo Esposto con km 343, seguito da Gritti (km 329) e Paolillo (km 312).

Riportiamo prima la relazione meteorologica di Riccardo e Leonardo Brigliadori che mette tra l'altro in risalto l'avanzata di un fronte di brezza di origine adriatica proveniente da NNE, poi parte della relazione di Alvaro De Orleans che fornisce dati precisi su un fronte di brezza marina di origine tirrenica, entrato dalla Valle dell'Aniene e giunto alle 19.45 sino alla Valle di Rieti, canalizzato dalla Valle del Turano.

Le forti correnti ascendenti riscontrate a quest'ora da Leonardo Brigliadori nella valle reatina, mettono quindi in evidenza l'esistenza di una linea di convergenza costituita dal vento da NNE del fronte di brezza adriatico e dal vento da Sud del fronte di brezza tirrenico proveniente dalla valle del Turano. Rieti, centro d'Italia, è stato quindi il punto di convergenza dei due fronti di brezza.

Ecco la relazione dei fratelli Brigliadori:

Previsione: perfetta. Tema azzeccato. Gara appassionante.

Nubi

Cumuli con base a 3.200-3.400 m QNH presenti fino alla altezza del Monte Maggiore al Nord, del Monte Gorzano ad Est, dei Monti Sabini ad Ovest; più a Sud nuvolosità anche più intensa con maggiore sviluppo dei cumuli.

Sviluppo delle nubi, anche fino a 4.000 m QNH nella zona del Velino-Tagliacozzo.

Nessuna precipitazione nelle nostre zone.

Visibilità 70-80 Km.

Venti

Da Nord-Nord-Est 5-10 Kts, con rinforzi locali dopo le ore 18.

Ascendenze

4-5 m/s nelle zone con cumuli. La zona più difficile è stata quella di Umbertide e di Madonna di Monte Lago, dove l'infiltrazione di aria da Nord-Est non ha permesso la formazione che di rare termiche di sottovento.

Osservazioni

Giornata volovelisticamente interessantissima e ricca di condizioni per chi ha saputo scegliere i migliori piloni.

Fronte di brezza da Nord-Nord-Est (giunto fino alla piana reatina alle 19-19.30 locali), che rinforzando il vento sinottico nei bassi strati ha favorito la formazione di movimenti ondulatori, visualizzati da nubi di rotori alla quota di 3.100 m QNH, al disopra delle quali si estendeva una formazione stratocumuliforme e circa 4000 m QNH (Fig. 19). Onda in tutta la valle di Foligno, sottovento al Monte di Trevi e al Subasio, e in genere in tutta la valle lungo l'asse Bastia-Spoleto.



Fig. 19

Vento a quest'ora di intensità 15-20 Kts.

Il percorso che avrebbe consentito il maggior percorso avrebbe potuto essere il seguente:

Rieti - Meta - Campotosto - Meggiano - Rieti - Campotosto - Meggiano - Rieti - Umbertide (onda!) - Foligno.

Per concludere riportiamo l'interessante relazione di Alvaro De Orleans, limitatamente alla parte che riguarda i fenomeni particolari dallo stesso osservati e/o sfruttati:

« 1) Le difficoltà incontrate dai piloti che ritornavano dal pilone di Meta appoggiandosi al Velino, mi hanno spinto a fare un lungo giro per arrivare a Meta: dal Velino vado nella piana di Carsoli dove avanzava (ore 16.30) un nettissimo fronte di brezza marina entrato dalla Valle dell'Aniene. Dopo un tratto percorso a base senza spiralarlo entro in un cumulo a + 5 m/s fino a 4000 m QNH (Fig. 20). (0 termico stimato 3800 m QNH — poco ghiaccio sulle

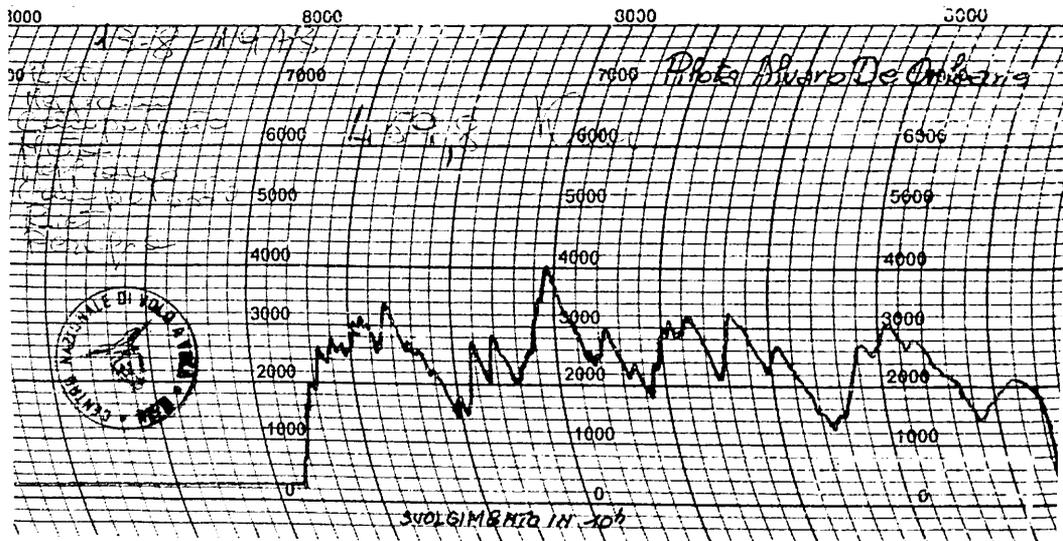


Fig. 20

ali) — Foto a Meta e ritorno per la stessa via: nel frattempo (17.30) il fronte è arrivato al Turano. Alle ore 19.30 giunge a Rieti provocando, con l'arrivo visibilissimo di vento da Sud, delle ascendenze spettacolose (Brigliadori alle 19.45 sale da 300 a 2000 m sul campo a + 4 m/s);

2) Ultima planata: da Poggio Bustone alle 19.30 con 3.000 m QNH, aggancio alla quota di 1.300 m a 5 Km a SW da Spello; onda da Nord-Ovest dietro il Subasio fino a 2.300 m QNH. Salita a 1-2,5 m/s (idem Brigliadori); a 5 Km da Umbertide rinuncio alla foto a causa del buio; atterro alle 20.40 a Perugia.

La situazione ondulatoria era facilmente interpretabile osservando i numerosi fiumi della piana di Foligno. Il carrello a rimorchio sbanda per forte vento da N-E tra Foligno e Spello (a detta di Giovanna, ore 20.30) ».

Confermiamo l'osservazione della Signorina Giovanna: si trattava del solito vento catabatico sfociante dalla Valtopina, accelerato dalla canalizzazione della valle.

15 AGOSTO 1973 - Situazione generale e locale.
(10^a giornata di gara)

Il campo di alte pressioni sull'Italia è in fase di ulteriore lenta attenuazione. Una linea di instabilità associata ad una saccatura fredda in quota, interessa le regioni centro settentrionali, spostandosi verso sud (Fig. 21).

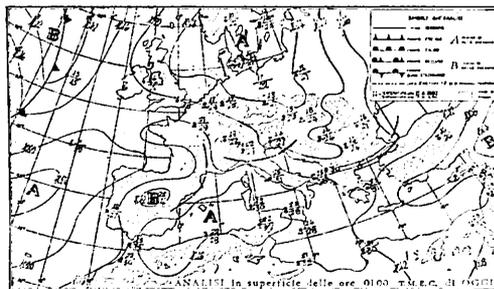


Fig. 21

Le previsioni meteorologiche del mattino non erano favorevoli al veleggiamento, dato che una velatura di nubi alte stratificate ostacolava l'irraggiamento solare su quasi tutta l'Italia Centrale, mettendo in dubbio la possibilità di effettuare una prova. Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera, effettuato nella Valle di Rieti, confermava la circolazione di aria molto umida, condizionalmente instabile (Fig. 22).



Fig. 22

I venti, deboli variabili dal suolo a 1.300 m QNH, si orientavano da Nord-Nord-Est sopra tale quota, con intensità di 5-8 Kts a 1.400 m. A 2.000 m spiravano da Nord con forza 8-10 KTS; da 3.000 m a 5.000 da NW, con 12-15 Kts a 3.000 m e 18-20 Kts a 5.000.

Solo dopo mezzogiorno gli ultimi dati meteo hanno indotto la Commissione Sportiva ad assegnare le seguenti prove di velocità:

Lega 1: triangolo Rieti - Valfabbrica (a nord di Assisi) - Poggio Azzuano (presso Sangemini) - Rieti, per complessivi 178 km;

Lega 2: andata e ritorno Rieti - Assisi - Rieti, km. 148.

In Classe Standard, 6 concorrenti su 18 partiti hanno completato il percorso. Ha vinto l'inglese Justin Wills

a 75,2 Km/h, seguito dal torinese Perotti e dal milanese Leonardo Briigliadori.

In Classe Libera, 11 concorrenti su 18 partiti hanno portato a termine la prova. Vincitore è risultato Roberto Monti alla media di 81,6 Km/h, seguito da Neubert e da Adele Orsi.

Nella Lega 2, 6 piloti sono rientrati su 13 partiti. Vincitore è stato Dario Raserò (Aero Club Torino) a 69,2 Km/h, seguito da Gritti e da Menaldo.

Nel corso di questa prova, ben 25 concorrenti hanno atterrato fuori dell'aeroporto di Rieti; alcuni sugli aeroporti di Perugia e Foligno, altri su piccoli campi della campagna umbra, senza il minimo danno.

Ecco la relazione meteo dei piloti Riccardo e Leonardo Briigliadori che concorda sostanzialmente con quella degli altri piloti.

Previsione: i bollettini erano più pessimistici di quanto non sia poi stato il tempo in pratica; in particolare non ci sono stati temporali in tutta la regione, benché il cielo fosse chiaramente perturbato.

Nubi

Stratificazione alta 4/8 St-Cu, Ci-Cu, Ci-St.

Qualche cumulo a sviluppo fino a 3.500-3.800 m QNH nelle prime ore, fino alle 15. Poi basta. 1/8 di Cumulus humilis sulle vette più alte.

Base dei cumuli: 2.800 m QNH sui rilievi.

Visibilità. 40-50 Km.

Venti

Da 1000 a 3000 m, da Nord-Nord-Est, 10 Kts.

Da 0 a 1000 m brezze orientate da Nord-Nord-Ovest nelle Valli di Foligno, di Terni e di Rieti con intensità 10-15 Kts.

Deboli sottoventi nella zona del Subasio lato ovest, con innesco di qual-

che bolla di sottovento nell'ora più calda.

Ascendenze

Le ascendenze, buone nella valle reatina fino dalle ore 13.30, con intensità 2-3 m/s, sono rimaste assenti nella piana di Assisi e sui rilievi di quelle zone fino alle ore 15, forse anche a causa di una copertura in quota che ha oscurato il cielo e procurato qualche rara goccia di pioggia prima di quell'ora.

Poi, e fino alle 16.30, le condizioni di veleggiamento sono state discrete con sommità delle ascendenze molto irregolare e compresa fra i 1600 ed i 2600 m QNH.

Osservazioni

Cielo molto irregolare, chiaramente perturbato anche se senza fenomeni temporaleschi.

Sufficiente il riscaldamento del suolo per la formazione di bolle termiche. Giornata che non ha tradito la previsione, ma non adatta per una gara di velocità perchè troppo breve la validità delle ascendenze maggiori; quindi difficoltà per diversi concorrenti.

16 AGOSTO 1973 - Situazione generale e locale.
(11^a ed ultima giornata di gara)

il campo della pressione sull'Italia si mantiene superiore al valore normale. L'aria fresca affluita sulle nostre regioni dall'Europa Nord-Orientale fa prevedere la possibilità di una residua attività temporalesca in accentuazione nelle ore più calde specie lungo il crinale appenninico del versante adriatico (Fig. 23).

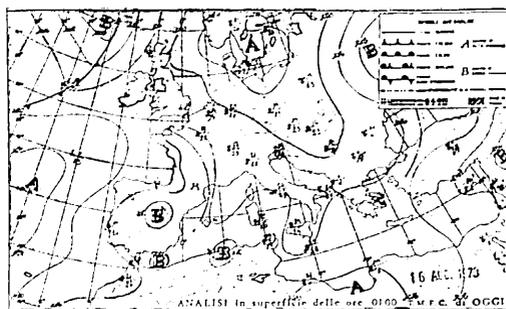


Fig. 23

La presenza di aria convettivamente instabile e molto umida sino alla quota di 3.500 m, quota raggiunta nel corso del sondaggio termodinamico dell'atmosfera compiuto dallo scrivente a bordo del solito Stinson L5 con il pilota Willy Marchetti, e le stesse condizioni registrate anche a quote superiori dai radiosondaggi di Milano, Udine, Roma e Brindisi, inducono lo scrivente a segnalare nel briefing meteo la possibilità di temporali isolati lungo il crinale appenninico, dopo le ore 16 (Fig. 24).

I venti sono ancora a regime di brezza fino a 1.100 m QNH, e deboli settentrionali nello strato compreso fra questa altezza ed i 2.400 m. A quote superiori, venti da Nord-Ovest con intensità di 8-10 Kts fino a 5.500 m QNH.

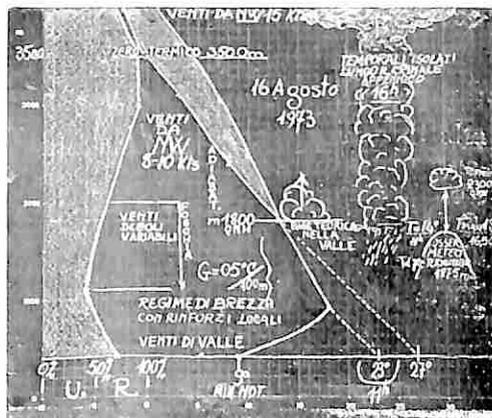


Fig. 24

La labilizzazione dello strato compreso tra il suolo e 1.800 m QNH, quota teorica iniziale dei primi cumuli che si formeranno nella valle, richiede 27°C, raggiungibili verso le ore 13. La base iniziale dei primi cu-

muli orografici che si formeranno nella zona del Terminillo, è prevista alla quota di 2.300 m QNH, base che andrà elevandosi di mano in mano che aumenterà la temperatura.

A richiesta del concorrente svizzero Richard Meyer, come nei giorni precedenti, viene indicata sulla lavagna del diagramma termodinamico relativo al sondaggio di Rieti la temperatura registrata dalla stazione meteorologica del Monte Terminillo (m 1.875 s.l.m.), che alle ore 11 del 16 Agosto era di 14°C, con 7°C di temperatura del punto di rugiada. La temperatura massima raggiunta al Terminillo il giorno precedente è stata di 18,2°C alle ore 16.50.

Si segnala anche ai concorrenti che in quota lo strato più instabile si trova tra i 1.800 ed i 2.400 m QNH, dove regna un gradiente adiabatico. Nonostante le buone condizioni meteorologiche della giornata la Com-



Fig. 25 - Arrivo e condensazione del fronte di brezza marina dietro il Monte Vettore (versante adriatico). Fotografia (fuori gara) scattata verso NE il giorno 14 agosto 1973 alle ore 18,00 a bordo del motoalianti pilotato da De Orleans.

missione Sportiva ha assegnato temi relativamente modesti, data l'esigenza di predisporre in tempo le classifiche ufficiali per la cerimonia di chiusura e la premiazione del Campionato.

Lega 1 - prova di velocità su andata e ritorno Rieti - Umbertide - Rieti: Km 214.

Lega 2 - prova di velocità su andata e ritorno Rieti - Valfabbrica - Rieti: Km 168.

In Classe Standard, ove 16 concorrenti su 17 hanno terminato la prova, ha vinto Alvaro De Orleans (Aero Club L'Aquila) con 93,6 Km/h seguito da Perotti e Leonardo Brigliadori. Nella classifica generale finale risulta primo Nino Perotti (Aero Club Torino), seguito da Leonardo Brigliadori (A.V.M. Milano) e Attilio Pronzati (A.V.A.L. Varese). Perotti, pertanto, si conferma Campione Italiano della « Standard ».

In Classe Libera tutt'e 18 i piloti hanno completato la prova. Ha vinto Roberto Monti (A.V.A.L. Varese) con ben 102,5 km/h, seguito da Adele Orsi e Walter Neubert. Nella classifica generale, è primo il tedesco Walter Neubert. Lo segue la signora Adele Orsi (A.V.A.L. Varese) che, prima degli italiani, conquista pertanto il titolo di Campione Italiano di classe Libera, prima donna a raggiungere l'ambita meta nella storia del nostro volo a vela.

Nella Lega 2, su 11 concorrenti partiti, 10 hanno portato a termine la prova. Ha vinto questa 10^a prova Angelo Gritti con 78,3 km/h, seguito dal milanese Esposto e dal torinese Rasero.

Nella classifica generale si è registrato così un clamoroso scavalcamento, per cui Angelo Gritti (A.V.A. Valbrembo) si porta al 1° posto superando il vicentino Ermanno Menaldo che aveva condotto la classifica fino al giorno prima.

Ecco la relazione meteo di Riccardo e Leonardo Brigliadori, che concorda sostanzialmente con quelle degli altri piloti:

Previsione: i previsti temporali isolati non si sono verificati in nessuna parte del percorso di gara.

Tema: azzeccato.

Nubi

Cumulus humilis lungo i rilievi, con base 2.700 m QNH. Un solo congestus è apparso a Sud di Rieti verso le 13.15, ma si è poi dissolto.

3/8 di cirrostrati piuttosto verso Ovest di Rieti, quasi assenti altrove. Il mancato sviluppo dei cumuli potrebbe attribuirsi al sopraggiungere di aria più calda in quota che ha stabilizzato la massa d'aria.

(Nota del meteo: la stabilizzazione è dovuta ad un aumento imprevisto della subsidenza in quota).

Venti

Prevalenza di venti settentrionali:
— da Nord-Nord-Ovest, nella valle Reatina, 5-10 Kts a tutte le quote;
— da Nord-Nord-Est, nella valle di Foligno, 5-10 Kts a tutte le quote;
— da Est, nella valle di Umbertide, 5-10 Kts a tutte le quote.

Ascendenze

Da 3-4 m/s su tutto il percorso, ma con necessità di effettuare anche qualche salita a 2 m/s. Impegnativo il veleggiamento dal Subasio ad Umbertide.

Osservazioni

Si è ripetuto il fenomeno più volte verificatosi in presenza di vento da Est-Nord-Est nella piana tra Bastia e Spoleto e cioè la formazione di una fascia ascendente di centro valle compresa tra gli 800 ed i 1.500 metri di quota, con salite anche di 3 m/s e una salita media di 1 m/s.

Il Subasio ha dato ascendenze soltanto all'altezza di Spello, lontano però dal costone.

La rassegna meteo del 13° Campionato Italiano di Volo a Vela è finita. Per chiudere non resta che formulare qualche considerazione conclusiva.

Alvaro De Orleans, a completamento della sua relazione meteo, ha scritto quello che, in parte, a questo punto avremmo voluto dire anche noi. Riportiamo quindi il suo « pezzo » e concludiamo dicendo a quanti hanno avuto la costanza di seguirci fin qui: grazie... e arrivederci a Rieti al XIV Campionato.

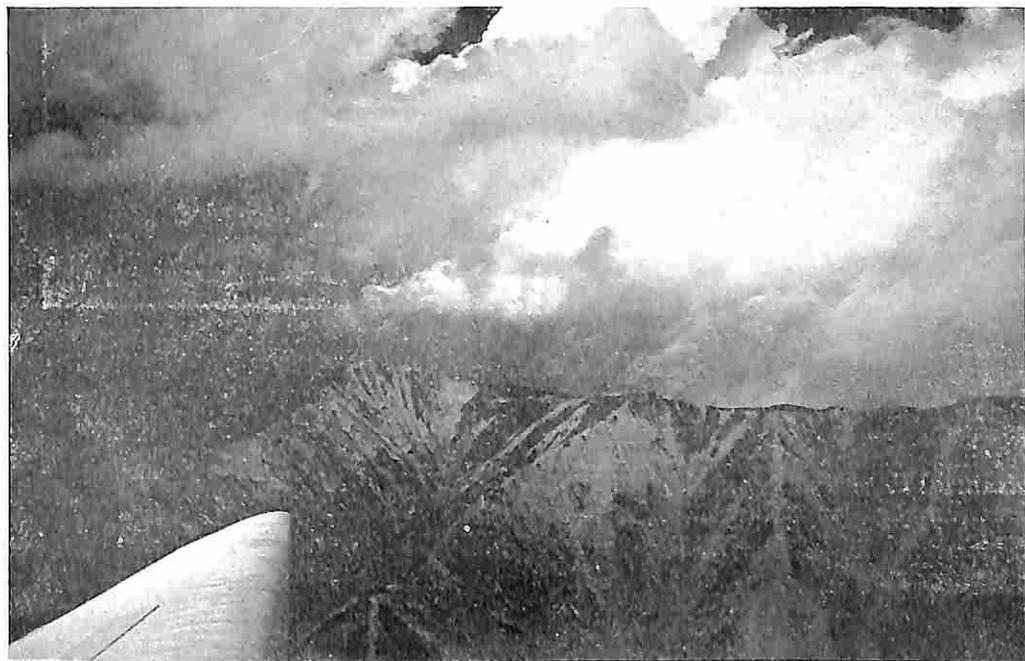


Fig. 26 - Arrivo del fronte di brezza marina dietro il Monte Gorzano. Sono particolarmente visibili le tipiche « filappere » ad orientamento verticale. Fotografia (fuori gara) scattata verso NE il giorno 14 agosto 1973 alle ore 17,45 a bordo del motoalianti pilotato da De Orleans.

Osservazioni a posteriori e conclusioni generali

1) Le zone di Rieti, Leonessa e Norcia sono spesso termicamente uguali, o simili. Pochissimi concorrenti, infatti, sono atterrati nelle suddette

zone.

2) Le pendici Sud-Ovest del Velino, belle, secche e torride, non danno quasi mai quanto promettono a bassa quota dopo le 16.00. Moltissimi concorrenti sono atterrati lì.

3) La zona di Colfiorito e quella a SE di Colfiorito in direzione di Norcia è cronicamente una gran fregatura. Il pilone di Madonna di Montelago non presenta difficoltà di atterraggiabilità all'arrivo; ne presenta molte invece alla partenza in direzione di Norcia. Quindi un pilone selettivo, che per farlo bene richiede dal pilota la strategia di passarlo in gruppo! (Chi arriva prima... deve aspettare).

4) Il pilone di Castelluccio è un ottimo, divertente e panoramico pilone con basi alte, e presenta il vantaggio di non avere un'attività termoconvettiva in ritardo rispetto a quella della valle di Rieti: quindi buon primo pilone di un triangolo.

5) La valle di Foligno, termicamente, « parte » nettamente in ritardo rispetto a Rieti: cosa già nota. Il concetto della « pellicola fredda » proveniente dal Trasimeno, è molto speculativo e richiederebbe studi di gran complicazione per confermarlo. (N.d.A. Vedi nota a fine 2ª gara).

6) Quando esistono anche soltanto le condizioni teoriche perchè si producano temporali, è sempre meglio annunciarli che ignorarli...

7) Sarebbe utile ai piloti dare anche un'indicazione dell'attendibilità di certe previsioni sull'evoluzione della situazione generale. A volte il meteorologo è ben sicuro, in base ai dati che gli son stati forniti; altre volte, invece, i dati non permettono una previsione volovelistica « garantita »; in quest'ultimo caso sarebbe molto utile una indicazione al riguardo.

8) I briefings meteo con qualche battuta scherzosa sono straordinariamente graditi ai piloti. Certe esposizioni iugoslave ai Campionati Mondiali del '72, di apparente grande precisione, non mancavano di provocare qualche sbadiglio.

9) Nei briefings meteo dei nostri Campionati Nazionali molti piloti hanno l'unica occasione dell'anno di entrare in contatto con la meteorologia volovelistica « seria ». Senza rendersene conto, questi piloti, oltre ai dati giornalieri, imparano parecchio sull'argomento: un aspetto educativo dei briefings meteo che giustamente non va trascurato, perchè in tal modo si eleva lo standard volovelistico nazionale.

N.d.A. - Se la ritrosia di un... umile non avesse dovuto fare i conti con i doveri del giornalismo, osiamo credere che le ultime considerazioni di De Orleans avrebbero conosciuto l'umiliazione della censura...

* * *

RIETI 1973

Ci hanno detto

Ecco alcune impressioni dei concorrenti registrate subito dopo la conclusione delle gare:

W. NEUBERT



— È stato uno dei migliori campionati che ho avuto occasione di volare finora per le magnifiche condizioni meteo che ho trovato. Si tratta di un tempo senz'altro paragonabile a quello americano di Marfa, anzi, direi meglio.

— Come osservazioni personali devo sottolineare che ho trovato i temi in genere troppo corti in funzione delle condizioni della giornata e che la partenza poteva avvenire circa un'ora prima.

— Circa il mio parere sul valore sportivo delle prove troppo difficile esprimere un giudizio. Infatti molti preferiscono le gare di distanza, altri

le gare di velocità anche se corte; io personalmente preferisco una gara di distanza libera o su area prescritta piuttosto che una corta gara di velocità.

— Per quanto riguarda l'organizzazione, direi che è stata perfetta. Ci sarebbe qualcosa da dire sul problema delle fotografie; ho trovato il funzionamento nello stesso modo per tutti.

O. FAHRFELLNER

— È stata una esperienza interessante. Non avevo mai avuto occasione di partecipare ad un campionato come questo, con tali condizioni e con variazioni nelle condizioni e nei temi.

— Devo osservare che ho trovato i temi in genere troppo corti. Personalmente preferisco i temi più lunghi perché gli errori si pagano meno sui temi lunghi che sui temi corti.

— L'organizzazione è stata ottima, direi a livello di campionato mondiale.

— Ci sarebbe qualcosa da dire a proposito delle fotografie; occorre discutere per perfezionare il sistema.

A. SCHUBERT



— Giudico questo campionato un grosso successo. È stata la più bella gara cui ho avuto occasione di partecipare finora, sia dal punto di vista dei voli e delle condizioni che da quello dell'organizzazione.

— Secondo me si dovrebbe anticipare il tempo di partenza di un'ora o almeno mezz'ora; si sono trovati infatti i 5 m/sec. allo sgancio qualche volta. Inoltre i temi dovrebbero essere più lunghi. Una proposta potrebbe essere quella di inviare un motoalante in volo per poter stabilire l'ora migliore di decollo. Sarebbe bello poter volare in questa zona un triangolo di 500 Km., magari anche FAI.

— Mi complimento con l'organizzazione. Ottimo il libro con le fotogra-

fie e con tutte le indicazioni: veramente ben fatto.

— Circa il sistema per fotografare, trovo discutibili le penalizzazioni. Ritengo che se una foto è fuori dal settore $\pm 45^\circ$ deve essere considerata nulla così come quando viene scattata ad una distanza inferiore ai 500 mt. dal PF; la distanza di 2.500 mt. dovrebbe essere allungata.

— Devo rammaricarmi per il fatto che l'Ae.C.I. non intervenga per i permessi di traffico sulle autostrade; Stuhr ad esempio mi ha detto che verrà ancora in Italia solo se gli sarà garantito di poter viaggiare in autostrada.

D. CARROW



— Penso che sia il campionato più interessante cui ho partecipato finora sia per le condizioni del tempo belle e varie che per l'importanza dei voli.

— Ho partecipato ad altre gare in Francia e in Inghilterra ma mai in zone con così tante montagne come la Rieti. È stata una notevole occasione per fare una interessante esperienza.

— Ho trovato una grande sportività da parte di tutti i piloti: sono stati tutti molto gentili nell'aiutarmi in questo mio primo campionato in montagna e questo è stato molto bello.

— Il tempo è stato favoloso e la gara è stata per me molto dura, ossia con molto più « volo » di quanto non abbia trovato prima in altre gare. È molto duro infatti per un pilota inglese che viene a Rieti per la prima volta abituarsi a questo tipo di condizioni molto forti. Non avevo mai « lavorato » così nel fare il volo a vela prima d'ora, ma mi sono divertito molto. Ho accumulato una buona esperienza, spero di tornare e magari piazzarmi un po' meglio...

J. WILLS



— Cosa penso del livello dei piloti italiani? Devo pensare che sia meglio di due anni fa perché allora ero arrivato 2° ed ora 4°...

— Devo complimentarmi con l'organizzazione. Ogni paese sarebbe fiero di avere una equipe di gente come questa che dedica, con tanta dedizione, il proprio tempo libero alla gara senza alcuna remunerazione.

— Sono molto contento di essere venuto e manderò un articolo con le mie impressioni.

R. MEYER



— Sono molto soddisfatto di questa gara per l'organizzazione, per le condizioni, per il livello dei voli e per l'ambiente molto simpatico che ho trovato.

— In Svizzera non abbiamo condizioni così buone come qui. Ciò che è stato fatto a Rieti in due settimane equivale a due volte e mezzo a ciò che si fa durante un campionato svizzero.

— Non avevo problemi per il volo in montagna ma ho avuto problemi con la geografia: i punti di virata infatti non sempre sono indicati chiaramente sulle carte geografiche.

— Mi complimento per l'organizzazione, in particolare con Morelli e Galli e con Rovesti per la meteo.

— Il sistema per le fotografie è valido. Si tratta sostanzialmente di un passo avanti anche se necessita di una messa a punto.

— Il tempo è stato meraviglioso.

— Manderò un articolo.

BOB MONTI



Per quanto riguarda il lato agonistico, è stato interessante anche per merito di Neubert e Schubert che hanno sempre dato battaglia. È mancato qualche italiano in Libera, che avrebbe maggiormente contrastato gli stranieri.

Ottima l'organizzazione anche se in fase di rodaggio. Messo a punto il lato tecnico di controllo delle distanze, il nuovo sistema di fotografare sarà senz'altro validissimo e non vedo altri sistemi idonei.

La mia esperienza in Libera è stata buona e i timori per l'adattamento alla macchina sono presto scomparsi perché il Nimbus è una macchina generosa ed abbastanza facile.

Rispetto alla Standard è un altro tipo di gara, agonisticamente un po' più fredda in quanto più calcolata in ogni momento mentre nella Standard è più una battaglia a contatto nella quale l'avversario si combatte più sul programma di gara.

GIORGIO MARCHISIO

I risultati parlano da soli. Si sono fatte delle splendide prove e ancora una volta i soliti piloti si sono confermati i migliori. Per quanto mi riguarda ho cercato durante l'anno di migliorare la mia preparazione e ritengo onorevole il risultato ottenuto per la mia capacità che penso tuttavia di poter migliorare anche in seguito all'esperienza fatta qua.

Per quanto riguarda l'organizzazione non si era mai visto niente di più accurato e studiato in tutti i particolari.

Circa il criterio di valutazione delle fotografie credo che sia quanto mai valido e sicuro se il pilota si preoccupa di fare la foto secondo le prescrizioni. Appartengo al grande numero di concorrenti che non hanno avuto alcuna foto contestata e questo per aver fatto le foto come prescritto, senza cercare avventure che avrebbero potuto avvantaggiarmi ma anche penalizzarmi in modo pesante. Questo senza alcun spirito di polemica per quello che è successo.

ALVARO DE ORLEANS

Nei miei confronti posso dire che con tre anni di volo a vela uno può diventare bravo abbastanza da vincere delle singole prove ma non da vincere il Campionato. I principali problemi miei sono: l'inesperienza del volo di gruppo, che in condizioni deboli è tassativo, e l'inesperienza nel raccogliere informazioni, cosa che purtroppo è necessario fare a causa dell'esistenza della radio che detesto. Sul contenuto sportivo nazionale posso dire che i piloti italiani che contano sono ancora tre, nessuno si è aggiunto anzi se ne tolto uno, Monti, riducendo l'interesse a causa della sua assenza.

Il Campionato di Rieti è di gran lunga il più bello d'Europa, il più sicuro nell'offerta di buone condizioni meteo. Purtroppo questa gara è ancora sconosciuta all'estero e sarebbe necessario uno sforzo propagandistico sulle principali riviste europee per convincere un maggior numero di stranieri, di quelli buoni, a venire qua in quanto abbiamo ancora molto da imparare.

L'organizzazione è stata strepitosa! Troppo buona. Nel senso che questi individui eccezionali hanno creato un'organizzazione che per la sua perfezione richiede appunto individui eccezionali e se queste persone l'anno prossimo non si ripresentano avremo un grosso shock.

C'è stato un problema di fotografie. Qualche incomprensione tra piloti e organizzazione. Una maggior collaborazione tra le due parti avrebbe contribuito a chiudere più rapidamente delle controversie che però, tutto sommato, devono ancora venire esaminate.

Il sistema fotografico è buono ma rappresenta solo un primo passo verso una risoluzione del concetto di pilone, che va rivisto perché allo stato attuale uno deve fotografare un punto che è considerato punto di virata ma sul quale non ci deve passare.

Io spero che negli anni prossimi il Campionato funga sempre più da guida del volo a vela nazionale. Ritengo che siano poche le persone che si rendono conto che la maggior parte dei piloti non ha a disposizione durante tutto il resto dell'anno non solo un Briefing meteorologico in questa forma ma addirittura una persona che gli parla di meteorologia in senso serio.

Non si rende conto che oltre ad acquisire i dati giornalieri meteorologici, il Magg. Rovesti gli fa una lezione. Questo è un contributo enorme all'elevazione dello standard nazionale. Obiettivo verso il quale andrebbero più concretamente diretti i contributi per la realizzazione di questi Campionati.

SANDRO SERRA



Contenuto sportivo di alto livello reso possibile dalle buone condizioni meteo. In classe Libera è forse mancata un po' la lotta, sia per qualche assenza sia per le penalizzazioni.

Organizzazione perfetta. Nessuno di noi ricorda un Campionato meglio organizzato di questo.

Ho cercato di stare nella parte alta della classifica e di mantenere una certa costanza di risultati. Sono contento di figurare al secondo posto della classifica degli italiani, dietro ad Adele che ha volato molto molto bene.

RICCARDO BRIGIADORI



È stato il Campionato più lungo, sia come numero di prove sia come chilometri volati dai singoli piloti. Da parecchi anni non partecipavo più ai nazionali e ho constatato un notevole avanzamento tecnico in tutti i concorrenti.

L'unica nota bizzarra è stata quella del Concorso Fotografico abbinato al Campionato Italiano.

Tutti i volovelisti sono stati d'accordo nell'arrivare ad una documentazione fotografica ma forse sta diventando troppo complessa e forse eccessivamente penalizzante.

È stato comunque un magnifico Campionato, sia come contenuto sportivo sia come organizzazione. Questa è stata assolutamente all'altezza di poter far pensare ad uomini adatti per poter organizzare un Campionato Mondiale a Rieti. Le sovrastrutture ci sono, se avremo un appoggio dai militari penso che potremo almeno presentarci come candidati per organizzare i Mondiali da svolgersi naturalmente in agosto.

Non posso aggiungere altro, se non dire del piacere di aver volato per tre settimane sempre con degli spettacoli meravigliosi che solo l'Italia centrale può fornire al nostro volo a vela e sono convinto che gli stranieri saranno quanto mai soddisfatti di aver partecipato a questo Campionato 1973.

GUGLIELMO BARAZZETTI

I valori in campo sono ancora molto diversi, può esserne prova il mio dodicesimo posto malgrado lo scarso allenamento ed i conseguenti buchi fatto in queste gare.

Organizzazione perfetta come non mai. Grosso il problema delle penalizzazioni che hanno pesato troppo brutalmente.

Adele Orsi è indubbiamente molto brava ma indubbiamente qualcosa non è andato nei 20 uomini che gareggiavano con lei.

Dal punto di vista organizzativo, non sono stato qui l'anno scorso, ricordo l'organizzazione di due anni fa, riscontro uno scarto qualitativo enorme.

L'organizzazione merita tutti i riconoscimenti per quanto ha fatto, compreso il grosso e grave problema delle fotografie. Sono convinto che il sistema adottato potrà subire delle modifiche che lo miglioreranno ma è un sicuro passo avanti nella tecnica moderna del volo a vela da competizione.

Per il contenuto sportivo delle mie prove anche se mi ritrovo al terzo posto sono un po' deluso in quanto venivo per vincere e non per fare il terzo posto. Sono lo stesso contento, l'esperienza di quest'anno a Rieti è stata notevole e se non avessi avuto un grosso inconveniente fisico la notte precedente la prova della Prescribed Area mi sarebbero bastati poco meno di 900 punti per essere al livello di primo posto. Sotto questo aspetto non ho molto da rimpiangere. Conosco gli errori che ho fatto e spero di rimediarli la prossima volta. La meteorologia ha dato un contributo molto positivo alla gara e ne è sortito un forte valore agonistico, anche se ho avuto la sensazione che almeno 5 o 6 prove siano state troppo brevi.



Incominciamo dall'organizzazione: è stata perfetta. Forse qualche peccato di tecnicismo ma ci voleva perché finalmente si è data ai piloti la possibilità di capire esattamente come dovevano essere fatte le fotografie. L'inconveniente può ritenersi normale quando ci sono così grossi cambiamenti.

Per quanto riguarda il contenuto sportivo direi che è stato veramente alto anche perché per la prima volta gli italiani superano gli stranieri; anche se Neubert è arrivato primo con ben pochi punti e forse anche per le foto malriuscite è Bob Monti che io considero il vero vincitore della classe Libera.

Il risultato sportivo delle mie prove è piuttosto basso anche perché è il mio primo Campionato vero che faccio a Rieti e mi è servito enormemente per imparare a volare in gara. Ho visto come vanno in giro Brigliadori e Perotti, che mi hanno dato oltre 1000 punti, e quindi ho ancora parecchio da imparare.

SMILIAN CIBIC



Il livello si è elevato, i punteggi sono più vicini e i distacchi non sono più di ore ma di minuti ed anche di secondi.

Le macchine si sono più uniformate, specie nella Standard.

L'organizzazione è stata eccezionale.

Bisogna ridurre gli interventi durante il Briefing. Le domande vanno fatte dopo la chiusura del Briefing. Siamo sulla strada giusta.

CARMELO MOTTA

L'organizzazione è stata pressoché perfetta e sicuramente più curata delle edizioni precedenti.

L'inghippo riguardante il sistema delle fotografie è dovuto alla messa a punto di un nuovo sistema che è sicuramente valido e offre più sicurezza al pilota.

Il valore sportivo del Campionato è stato certamente il più elevato, sia per le condizioni meteo sia per le macchine presenti in continuo crescendo di qualità.

Nelle classifiche risultano sempre più compressi i primi posti, specie nella Standard. Nella Libera sembra ci sia più margine per vincere con una buona macchina.

Interessante la partecipazione straniera che dovrebbe essere ancora incrementata.

Delle mie prove non c'è niente da dire. Mi interessava partecipare e sono soddisfatto per il mio posto in classifica, ottenuto con una macchina abbastanza limitata.

AMLETO ZANETTI



Per prima cosa un giudizio globale sulle condizioni meteo che sono state eccezionali e decisamente superio-

ri alla media di tutti gli altri Campionati.

Per la mia condotta di gara devo dire che ho incominciato il Campionato stanco, dopo un anno senza aver fatto una termica. Ho ormai una notevole deformazione professionale e quindi non mi considero più un pilota da gara.

L'organizzazione: lasciando a parte qualche punto discutibile circa le norme per le fotografie ai piloni, valuto che l'organizzazione sia stata la migliore da quando si fanno i Campionati.

Le mie prove non hanno un contenuto sportivo nel vero senso della parola. Mi sono però reso conto che fare 350 Km. in 4 ore e 40 dal decollo si arriva... ultimi.

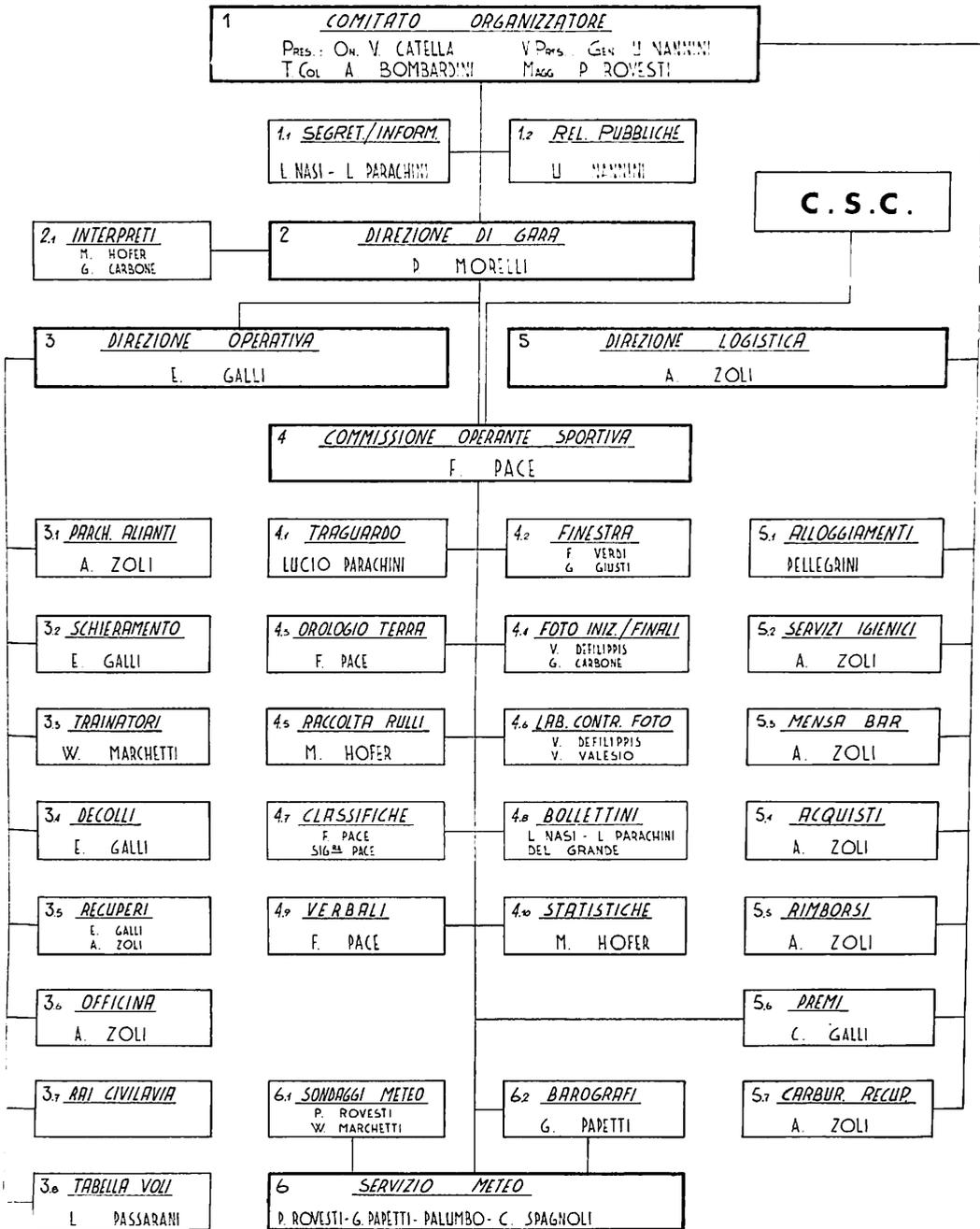
L'organizzazione è stata perfetta, speriamo di averla sempre e speriamo di avere i regolamenti con un giusto anticipo (almeno 9 mesi) che permetta di programmare un Campionato.

Per le fotografie siamo passati da un sistema troppo largo ad un sistema troppo stretto, sono però convinto che quando avremo preso la mano tutto andrà benissimo.

PAOLO AGRESTA

Il contenuto sportivo del Campionato è stato elevatissimo ma non è una cosa che stupisce perché vi è un progresso continuo che non si può più imputare soltanto agli alianti ma anche al progredire dei piloti.

CAMPIONATI ITALIANI 1973



ENTI PARTECIPANTI

	<i>Standard</i>	<i>Libera</i>	<i>Lega Due</i>	<i>Totale</i>	<i>1972</i>
AERO CLUB TORINO	4	2	3	9	9
AVAL VARESE	3	5	1	9	12
AVA VALBREMBO	3	2	2	7	9
AVM MILANO	3	—	4	7	3
AERO CLUB VICENZA	1	—	2	3	2
AERO CLUB AOSTA	1	—	1	2	4
AERO CLUB L'AQUILA	2	—	—	2	4
C.P.V. - MILANO	—	2	—	2	2
GVV VALZANIA COMO	—	2	—	2	2
AERO CLUB BOLOGNA	—	1	—	1	—
AERO CLUB BOLZANO	1	—	—	1	3
AERO CLUB FERRARA	—	1	—	1	—
AERO CLUB RIETI	1	—	—	1	1
AERO CLUB ROMA	1	—	—	1	1
CSVVP - FERRARA	—	—	1	1	—
CVP PADOVA	1	—	—	1	—
AERO CLUB PADOVA	—	—	—	1	1
AUSTRIA	—	2	—	2	1
FRANCIA	—	—	—	—	1
GERMANIA	—	1	—	1	1
INGHILTERRA	1	1	—	2	—
SVIZZERA	—	1	—	1	—
	22	20	14	56	57
1972	20	26	11	57	

ALIANI IN GARA

STANDARD

Libelle	12
ASW 15	5
Cirrus	2
diversi	3
	22

LEGA DUE

M 100 S	2
Ka 6 E	2
Libelle	2
M 200	1
Blanik	1
diversi	6
	14

LIBERA

Kestrel 17	8
Kestrel 604	3
Nimbus 2	2
Calif A-21	2
Libelle HB 301	2
diversi	3
	20

CLASSE STANDARD - Coppa « Ettore Cattaneo »

CLASS. PILOTA	ALIANTE N. di gara	ENTE	1 ^A 4/8		2 ^A 5/8		3 ^A 6/8	
			→ Km 179,8	←	→ Km 304	←	△ Km 341	
1 Perotti N.	ASW 15 b	10 Ae.C. Torino	2	941	3	987	2	959
2 Brigliadori L.	LIBELLE	46 A.V.M. Milano	3	940	2	997	1	1.000
3 Pronzati A.	LIBELLE 203	22 AVAL Varese	13	714	1	1.000	5	936
4 Wills J.	LIBELLE	1 Inghilterra	17	329	9	869	9	827
5 De Orleans A.	ASW 15	86 Ae.C. L'Aquila	1	1.000	4	957	3	947
6 Marchisio G.	ASW 15	45 Ae.C. Torino	10	748	8	892	8	867
7 Bucceri A.	PHOEBUS	104 G.V.P. Padova	8	755	10	839	6	914
8 Gavazzi M.	CIRRUS St	X AVAL Varese	7	771	7	913	14	480
9 Cibic S.	LIBELLE	21 Ae.C. Vicenza	5	809	11	834	19	152
10 Rizzi G.	LIBELLE	7 AVA Valbrembo	11	743	13	791	10	793
11 Colombo A.	LIBELLE	56 A.V.M. Milano	14	643	16	769	16	334
12 Peccolo L.	LIBELLE	40 Ae.C. Torino	20	25	14	778	7	876
13 Balbis C.	LIBELLE	6 AVA Valbrembo	15	580	6	926	4	946
14 Ferrari G.	LIBELLE	41 Ae.C. Rieti	18	432	22	0	12	750
15 Weber G.	Ka 6 E	73 Ae.C. Bolzano	16	548	17	563	15	419
16 Urbani P.	LIBELLE	91 Ae.C. L'Aquila	12	714	15	772	11	768
17 Spinelli B.	LIBELLE	8 AVA Valbrembo	19	191	12	817	18	154
18 Brigliadori R.	LIBELLE	17 A.V.M. Milano	6	796	21	0	13	583
19 Torggler H.	ASW 15b	16 Ae.C. Bolzano	9	754	18	308	17	285
20 Brambilla L.	ASW 15b	28 AVAL Varese	21	0	19	221	20	109
21 Piludu F.	CIRRUS St	L Ae.C. Roma	4	873	5	944	22	NP
22 Rasini C.	URIBEL D	33 Ae.C. Aosta	22	NP	19	281	21	0

4 ^A 7/8		5 ^A 8/8		6 ^A 9/8		7 ^A 11/8		8 ^A 12/8		9 ^A 13/8		10 ^A 15/8		11 ^A 16/8		PUNTEG. FINALE
→ Km 209	←	△ Km 230,5	←	△ Km 228,5	←	△ Km 288,3	←	← Km 168,2	← PRESCRIBED AREA	△ Km 178,1	← Km 213,2	←	←			
2	999	4	911	3	938	1	1.000	10	617	3	830	2	964	2	915	10.061
3	993	3	912	2	952	2	990	4	865	4	780	3	931	3	912	9.972
4	960	2	945	1	1.000	5	867	2	918	14	197	4	899	5	866	9.302
5	942	1	1.000	4	866	5	867	6	717	1	1.000	1	1.000	8	803	9.220
1	1.000	16	365	8	793	19	192	1	1.000	2	844	6	620	1	1.000	8.718
6	893	7	813	7	832	7	856	13	585	8	470	12	336	6	827	8.119
8	881	5	889	11	659	8	846	8	714	7	497	7	527	11	660	7.881
10	878	18	216	10	748	8	846	3	873	5	740	12	336	4	904	7.705
7	893	8	812	17	563	3	965	7	716	6	544	12	336	10	670	7.294
11	807	19	50	9	789	8	846	5	728	9	454	12	336	12	624	6.961
17	683	17	269	12	650	4	869	9	697	15	176	5	800	9	746	6.636
14	728	6	821	18	477	8	846	15	509	15	176	7	527	7	813	6.576
9	879	14	575	5	864	13	801	12	594	22	NP	22	NP	22	NP	6.165
16	696	10	785	14	622	15	434	10	651	12	344	9	458	15	547	5.719
18	588	12	714	13	623	8	846	18	130	10	426	11	362	16	465	5.684
15	726	9	796	20	0	18	199	16	475	12	344	17	248	14	558	5.600
12	775	11	733	6	836	15	434	14	559	22	NP	22	NP	22	NP	4.500
20	329	13	704	15	605	15	434	19	0	17	114	16	319	13	596	4.280
13	771	15	420	16	604	14	548	22	NP	22	NP	22	NP	22	NP	3.690
19	423	20	0	19	57	20	130	17	153	11	420	10	395	17	151	2.119
22	NP	22	NP	22	NP	22	NP	22	NP	22	NP	18	0	22	NP	1.817
21	325	20	0	22	NP	22	NP	22	NP	22	NP	22	NP	22	NP	606

CLASSE LIBERA - Coppa « Claudio Ambrosini »

CLASS. PILOTA	ALIANTE N. di gara	ENTE	1 ^a 4/8			2 ^a 5/8			3 ^a 6/8		
			→	←	Km	→	←	Km	△	Km	
1 Neubert W.	KESTREL 604	WN	Germania	2	971	2	987	11	680		
2 Orsi Adele	KESTREL 604	32	AVAL Varese	4	872	5	861	9	697		
3 Schubert A.	KESTREL 17	A	Austria	1	1.000	14	691	2	796		
4 Fahrafellner O.	KESTREL 17	OF	Austria	7	778	17	617	14	652		
5 Serra S.	KESTREL 17	68	Ae.C. Bologna	11	738	9	757	5	751		
6 Monti R.	NIMBUS 2	SS	AVAL Varese	13	686	1	1.000	3	778		
7 Nidoli G.	KESTREL 17	71	AVAL Varese	9	743	6	817	4	757		
8 Moita C.	S.H.K.	171	Ae.C. Torino	14	643	16	684	16	589		
9 Orsi G.	KESTREL 604	26	« Valzania » Como	8	763	3	929	13	667		
10 Vifiani G.	KESTREL 17	93	Ae.C. Ferrara	15	591	12	726	19	238		
11 Barazzetti G.	KESTREL 17	36	« Valzania » Como	17	259	10	737	10	694		
12 Meyer R.	DIAMANT 16,5	19	Svizzera	16	522	15	684	17	502		
13 Dall'Amico P.	LIBELLE HB 301	4	Ae.C. Torino	6	798	7	800	12	668		
14 Fontana V.	NIMBUS 2	VF	AVAL Varese	3	933	4	871	1	1.000		
15 Capoferri S.	KESTREL 17	12	AVA Valbrembo	10	742	13	721	7	704		
16 Mantica-Zanetti	CALIF A.21	3	CPV Milano	19	164	19	208	6	731		
17 Bertoli-Kufferle	CALIF A.21	T	AVAL Varese	18	224	20	150	8	698		
18 Carrow D.	KESTREL 17	20	Inghilterra	12	730	8	771	18	241		
19 Balzer M.	LIBELLE HB 301	5	AVA Valbrembo	5	865	11	727	15	637		
20 Agresta P.	A.3	83	CPV Milano	20	159	18	527	20	65		

4 ^a 7/8		5 ^a 8/8		6 ^a 9/8		7 ^a 11/8		8 ^a 12/8		9 ^a 13/8		10 ^a 15/8		11 ^a 16/8		FINALE PUNTEG.
→	←	△	Km	△	Km	△	Km	→	←	PRESCRIBED AREA	△	Km	→	←		
1	1.000	1	1.000	8	816	6	673	6	837	1	1.000	2	999	3	933	9.896
7	884	2	955	1	1.000	7	668	5	878	3	941	3	997	2	980	9.733
4	916	7	845	2	965	7	668	9	777	2	948	4	954	6	877	9.437
13	677	6	847	6	855	4	944	10	775	4	901	6	912	7	853	8.811
6	885	3	884	3	920	2	963	12	734	14	520	7	863	12	750	8.765
3	924	20	67	18	108	1	1.000	2	977	5	806	1	1.000	1	1.000	8.346
14	673	4	879	9	805	7	668	4	945	16	502	12	403	5	881	8.073
17	598	13	717	11	780	5	936	8	813	10	581	8	819	16	645	7.805
11	743	18	215	7	828	7	668	15	691	17	434	5	916	8	849	7.555
12	726	15	641	14	644	7	668	1	1.000	14	520	10	635	9	811	7.200
5	895	19	189	5	890	19	103	3	965	8	645	9	738	14	686	6.801
16	636	8	818	17	304	14	445	7	821	6	693	11	614	11	757	6.796
9	777	10	807	19	90	7	668	11	754	10	581	17	157	13	692	6.792
2	989	5	875	20	80	19	103	20	NP	7	687	17	157	4	924	6.619
10	776	11	790	10	800	3	962	14	700	20	NP	20	NP	20	NP	5.895
15	657	12	770	4	913	15	343	17	133	13	566	12	403	10	771	5.659
18	552	14	677	12	725	17	152	13	721	12	576	14	251	17	587	5.313
8	779	17	383	13	697	17	152	20	NP	9	631	14	251	15	657	5.292
5	522	9	811	15	614	13	501	16	662	20	NP	20	NP	20	NP	5.039
20	101	16	638	16	581	20	0	18	128	18	422	16	229	18	550	3.400

LEGA DUE - Coppa « Aldo Tait »

CLASS. PILOTA	ALIANTE N. di gara	ENTE	1 ^A 5/8		2 ^A 6/8		3 ^A 7/8	
			→ Km 117,4	←	→ Km 137	←	→ Km 148	←
1 Gritti A.	LIBELLE H 201	11	3	898	4	936	2	872
2 Menaldo E.	SHK	88	2	901	1	1.000	1	1.000
3 Caimotto G.	Ka 6 E	F	9	600	10	610	4	843
4 Rasero D.	PHOEBUS C	111	1	1.000	5	849	5	794
5 Esposito V.	LIBELLE	13	4	785	2	975	3	853
6 Maestri-Trentini	M. 200	191	10	569	7	657	10	572
7 Cairoli G.	S.F. 26	65	8	632	9	629	7	703
8 Actis F.	Ka 6 E	44	6	741	11	597	6	793
9 Grazioli P.	CIRRUS	66	5	759	3	969	11	525
10 Custo R.	LIBELLE	23	7	727	6	662	8	698
11 Paolillo U.	E.C. 41	27	14	289	13	426	9	691
12 Pogliani-Villa	BLANIK	54	12	468	8	649	12	208
13 Magni V.	M. 100 S	315	11	543	12	480	14	0
14 Borellini G.	M. 100 S	82	13	306	14	409	14	0

4 ^A 8/8	5 ^A 9/8	6 ^A 11/8	7 ^A 12/8	8 ^A 13/8	9 ^A 15/8	10 ^A 16/8	PUNTEG. FINALE	CLASS.	CLASS. CLASSE CLUB							
										△ Km 155	△ Km 108	△ Km 143	→ Km 117,4	PRESCRIBED AREA	← Km 148	← Km 168,2
5	640	1	1.000	6	748	2	988	2	960	2	990	1	1.000	9.032	1	
1	1.000	6	659	2	992	1	1.000	7	632	3	955	5	686	8.825	2	
2	925	2	945	4	856	3	935	6	735	4	924	6	597	7.972	3	1
6	615	5	677	9	285	4	732	5	797	1	1.000	3	779	7.528	4	
9	503	10	457	8	522	7	580	1	1.000	5	902	2	937	7.514	5	
8	524	7	642	7	741	8	565	4	853	6	780	7	583	6.486	6	2
7	524	8	603	3	886	6	651	10	187	7	457	4	755	6.027	7	3
4	680	4	730	5	789	13	211	9	306	7	457	9	494	5.798	8	4
3	860	14	0	1	1.000	5	726	8	321	7	457	11	156	5.773	9	
11	275	3	916	12	89	9	520	11	183	12	375	8	579	5.024	10	
10	434	9	578	9	285	10	455	3	911	7	457	14	NP	4.526	11	5
14	0	11	409	11	110	11	437	13	78	7	457	10	491	3.307	12	6
12	85	14	0	13	0	12	339	12	132	13	238	14	NP	1.817	13	7
14	0	12	132	14	NP	14	NP	14	NP	14	NP	14	NP	846	14	8

L'ANDAMENTO IN CLASSIFICA GENERALE

STANDARD:

dopo la prova n.:	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1 Perotti	3	3	3	2	2	2	2	1	2	1
2 Brigladori	2	1	1	1	1	1	1	2	2	2
4 Wills	5	4	4	3	3	3	3	3	3	3
3 Pronzati	14	11	11	7	7	6	6	4	4	4
5 De Orleans	1	2	2	5	4	8	7	5	5	5
6 Marchisio	8	6	5	6	5	4	5	6	6	6
7 Bucceri	9	5	6	4	6	5	4	7	7	7
8 Gavazzi	6	10	9	11	10	10	10	8	8	8
9 Cibic	7	13	12	10	9	9	9	9	9	9
10 Rizzi	10	8	8	13	11	11	11	11	10	10
11 Colombo	13	14	13	15	16	14	13	13	12	11
12 Peccolo	18	15	14	12	13	12	12	12	13	12

LIBERA:

1 Neubert	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1
2 Orsi A.	3	5	5	3	2	2	2	2	2	2
3 Schubert	5	3	3	4	3	4	3	3	3	3
4 Fahrafellner	13	12	12	9	8	6	7	5	5	4
5 Serra	11	9	6	5	4	3	4	4	4	5
6 Monti	6	4	4	11	16	14	10	7	6	6
7 Nidoli	9	7	9	6	6	7	5	6	7	7
8 Motta	14	13	15	13	11	8	8	8	8	8
9 Orsi G.	4	6	7	12	10	11	11	11	9	9
10 Villani	15	17	17	15	15	15	14	12	10	10
11 Barazzetti	17	16	13	17	13	17	16	15	11	11
12 Meyer	16	15	16	14	17	9	9	14	13	12

LE VELOCITÀ REALIZZATE NELLE PRIME SEI PROVE PER COMPLESSIVI 1493 KM

LIBERA

dai vincitori		in	913 min. pari a	98,10 km/h
da NEUBERT	KESTREL 604		1018	87,96
da ORSI A.	KESTREL 604		1035	86,52
da SCHUBERT	KESTREL 17		1048	85,44

STANDARD

dai vincitori		in	1023 min. pari a	87,54 km/h
da BRIGLIADORI L.	LIBELLE		1049	85,38
da PEROTTI	ASW 15		1068	83,88
da PRONZATI	LIBELLE 203		1095	81,78

PERCENTUALE DEI CONCORRENTI CHE HANNO CONCLUSO IL TEMA

				STANDARD			LIBERA		
				Part.	Arr.	%	Part.	Arr.	%
1	4/8	↔	179,8	21	18	85,7	20	16	80
2	5/8	↔	304	22	17	77,3	20	18	90
3	6/8	△	341	21	14	66,6	20	17	85
4	7/8	↔	209	21	21	100	20	19	95
5	8/8	△	230,5	21	14	66,6	20	17	85
6	9/8	△	228,5	20	18	90	20	16	80
7	11/8	△	288,3	20	1	5	20	5	25
8	12/8	↔	168,2	19	16	84,2	18	16	88,9
9	13/8	PRES. AREA		17	17	—	18	18	—
10	15/8	△	178,1	18	5	27,8	18	11	61,1
11	16/8	↔	213,2	17	16	94,1	18	18	100

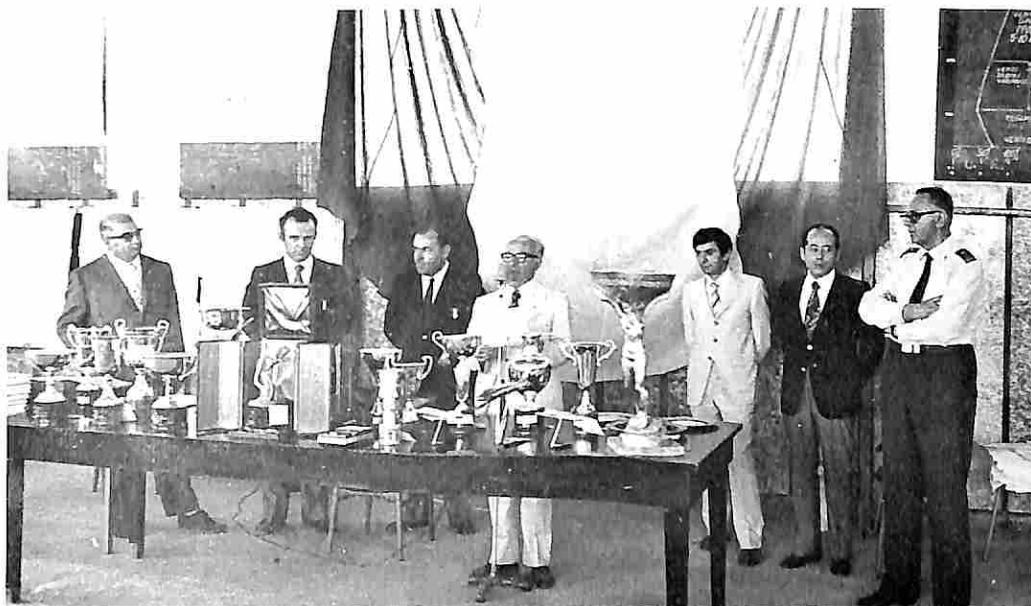
CHILOMETRI PERCORSI

<i>Prova</i>		<i>Tema</i>		<i>Standard</i>	<i>Libera</i>	<i>Lega Due</i>	<i>Totale</i>
<i>N.</i>	<i>Data</i>	<i>Lega 1</i>	<i>Lega 2</i>				
1	4/8	$\begin{array}{c} \rightarrow \\ \leftarrow \\ 179,8 \end{array}$	—	3.375,10	3.318,10	—	6.693,20
2	5/8	$\begin{array}{c} \rightarrow \\ \leftarrow \\ 304 \end{array}$	$\begin{array}{c} \rightarrow \\ \leftarrow \\ 117,4 \end{array}$	5.929,40	5.918,40	1.643,60	13.491,40
3	6/8	$\triangle 341$	$\begin{array}{c} \rightarrow \\ \leftarrow \end{array}$	5.867,60	6.446,50	1.918	14.232,10
4	7/8	$\begin{array}{c} \rightarrow \\ \leftarrow \\ 209 \end{array}$	$\begin{array}{c} \rightarrow \\ \leftarrow \\ 148 \end{array}$	4.389	4.075,50	1.718,40	10.182,90
5	8/8	$\triangle 230,5$	$\triangle 155$	3.918,20	4.297,50	1.430,40	9.646,10
6	9/8	$\triangle 228,5$	$\triangle 108$	4.166,50	4.061,50	1.230	9.458
7	11/8	$\triangle 288,3$	$\triangle 143$	3.982,50	3.806,20	1.371,50	9.160,20
8	12/8	$\begin{array}{c} \rightarrow \\ \leftarrow \\ 168,2 \end{array}$	$\begin{array}{c} \rightarrow \\ \leftarrow \\ 117,4 \end{array}$	2.853,70	2.863,40	1.519,30	7.236,40
9	13/8	PRESCR	AREA	4.551,10	7.710,80	2.432,60	14.694,50
10	15/8	$\triangle 178,1$	$\begin{array}{c} \rightarrow \\ \leftarrow \\ 148 \end{array}$	2.006	2.636,80	1.588,20	6.231
11	16/8	$\begin{array}{c} \rightarrow \\ \leftarrow \\ 213,2 \end{array}$	$\begin{array}{c} \rightarrow \\ \leftarrow \\ 168,2 \end{array}$	3.564,60	3.837,60	1.792,70	9.194,90
COMPLESSIVAMENTE				44.603,70	48.972,30	16.644,70	110.220,70

DISTANZE ASSEGNATE E DISTANZE COMPITE

			STANDARD			LIBERA			
			Assegnati	Compiuti	%	Assegnati	Compiuti	%	
1	4/8	↔	179,8	3.775,8	3.375,1	89,4	3.596	3.318,1	92,3
2	5/8	↔	304	6.688	5.929,4	88,6	6.080	5.918,4	97,3
3	6/8	△	341	7.161	5.867,6	81,9	6.820	6.446,5	94,5
4	7/8	↔	209	4.389	4.389	100	4.180	4.075,5	97,5
5	8/8	△	230,5	4.840,5	3.918,2	80,9	4.610	4.297,5	93,2
6	9/8	△	228,5	4.570	4.166,5	91,2	4.570	4.061,5	87,6
7	11/8	△	288,3	5.766	3.982,5	69,1	5.766	3.806,2	66
8	12/8	↔	168,2	3.195,8	2.853,7	89,3	3.027,6	2.863,4	94,6
9	13/8	PRES. AREA	8.251,8	4.551,1	55,2	11.174,4	7.710,8	69	
10	15/8	△	178,1	3.205,8	2.006	62,6	3.205,8	2.636,8	82,3
11	16/8	↔	213,2	3.624,4	3.564,6	98,4	3.837,6	3.837,6	100
			<u>55.468,1</u>	<u>44.603,7</u>	<u>80,4</u>	<u>56.867,4</u>	<u>48.972,3</u>	<u>86,1</u>	

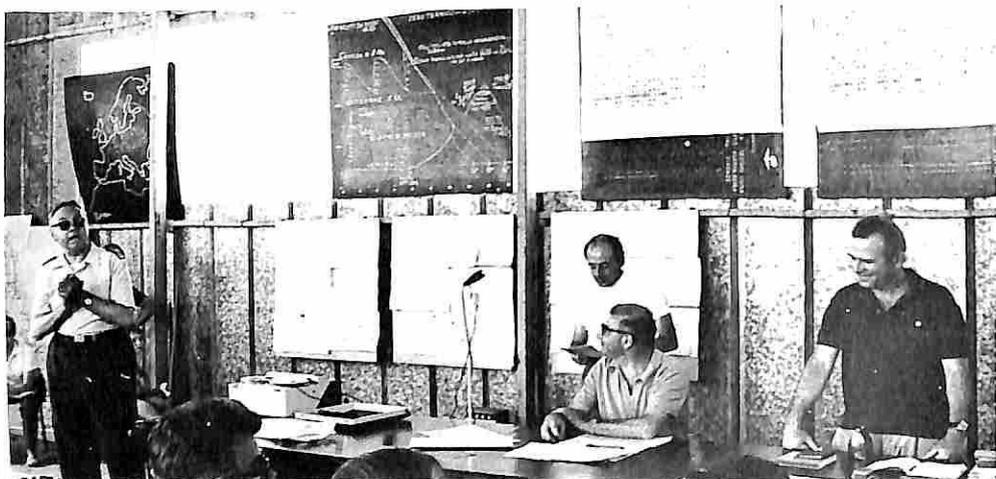
(1) Per la prova n. 9 sono state considerate le medie delle distanze compiute dai primi tre arrivati nelle rispettive classi.



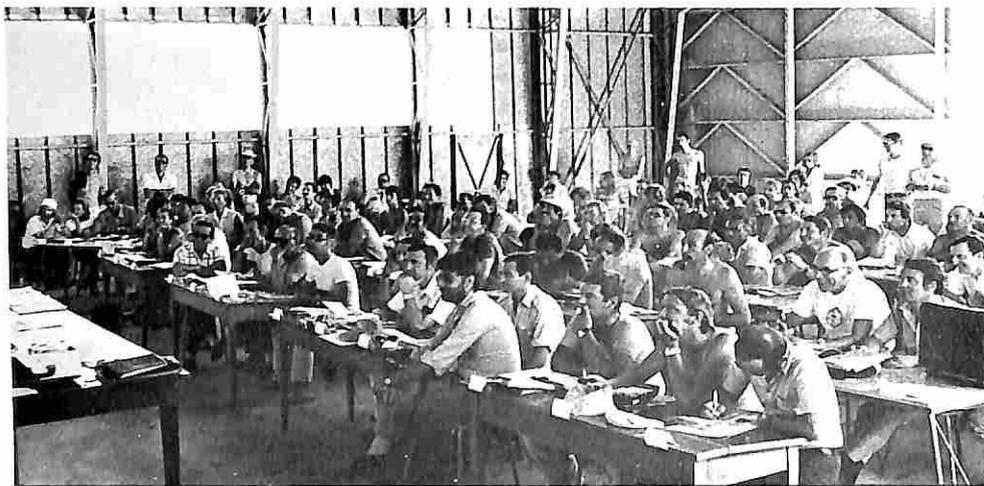
Tra i diversi premi anche quelli in memoria dei volovelisti Aldo Tranchida e Francesco Moretti



Malgrado non disponga di un piano quadriennale, la LEGA TRE è indubbiamente la più promettente



Briefing: al di qui e al di là del... tavolo



Tutti si stringono intorno al « vecchio » Willy

LA LEGA DUE





Profili a specchio



Il Plinio nazionale!



**Indovinate per chi sorridono
l'Ercolino e il Sergio?**



**Più fattiva la collaborazione dell'A.M.
grazie alla presenza del
Col. Bombardini, volovelista**

Ci hanno scritto

Grazie

a 120 Km/h



Non mi sento per niente « Campione italiano » come stanno dicendo. Mi sono trovata prima per l'errore di posizione delle macchine fotografiche di Roberto Monti. Nelle ultime tre gare sono riuscita a volare in coppia con Roberto, che mi ha aiutato molto; grazie Bob.

Grazie a Rovesti, Morelli, Pace e Galli; tutti conoscono i loro meriti e le loro capacità.

Due volte grazie e due parole in più a De Filippis ed a Giusti, che hanno svolto in silenzio e in ombra rispettivamente i lavori di foto e di traguardo; due compiti impegnativi e di grande responsabilità, senza contare la fatica delle 8 o più ore al giorno nel laboratorio fotografico che era una sauna bollente.

Ho l'impressione che pochissimi abbiano saputo apprezzarli e stimarli come si meritano. Al pilota dà fidu-

cia passare il traguardo di partenza ascoltando la voce calma, imparziale, giusta di Giusti che dice « avanti 32'' » - « 32'' buono ».

Così partivo e cercavo di non perder tempo in volo e di fare del mio meglio, anche per dare qualche soddisfazione a tutti quelli che da terra lavoravano per noi e ci aiutavano sacrificando le loro vacanze.

La mattina della cerimonia della premiazione mi aspettavo di salire (con una certa emozione dentro) sui gradini della pedana che abbiamo sempre avuto per i primi tre classificati, con le strette di mano e le foto di ricordo; avevo programmato di prendere Monti e farlo salire al posto mio. Ma la pedana non c'era; qualcuno (forse dispiaciuto di vedere una donna sui gradini dei primi) l'ha nascosta ben lontano, buttando così fuori campo il mio piano. Il mo-

mento più bello è venuto dopo la chiusura del campionato, proprio quel venerdì 17, quando ho volato il triangolo di 100 km. alla velocità di 120 kmh circa, battendo il record mondiale femminile che era di 113 kmh e apparteneva all'australiana Susan Martin.

È il primo record mondiale italiano di volo a vela.

Poiché era già stata smobilitata tutta l'organizzazione per le gare, ringrazio ancora per l'assistenza per il record i soliti Rovesti e Giusti, che si sacrificano sempre, il trainero Willj Marchetti, il meccanico Mancini, il mio bravissimo infaticabile aiutante Ugo Bertoncelli, il pianificatore ITT Marco Gavazzi e, per fi-

nire, grazie 120 volte a Bob, che rinuncia a tentare il record italiano per fare il triangolo con me (non potevamo partire insieme per mancanza di traini, finestra e telemetri).

Generosità presto e giustamente premiata, perché due giorni dopo Roberto Monti batte il record italiano a 126 kmh. Bravo Bob. Così finisco felicemente le gare di Rieti, con la certezza e la gioia di avere dei veri amici: questo per me conta molto di più della vittoria nei campionati italiani e del record mondiale.

Adele Orsi

Un anno dopo

Rieti, 11 agosto 1973.

7^a prova del Campionato italiano di Volo a Vela: triangolo di 288,3 km. con piloni a Filetto e Costacciaro.

Classifica generale dopo la 6^a prova: 1^o Brioliadori Leonardo, 5.794 punti; 2^o Perotti Nino, a 59 punti; 3^o Pronzati Attilio, a 239 punti.

Trevi, ore cinque della sera.

Tre alianti girano lentamente sulle case del paese. Uno di loro abbandona l'inutile spirale e si allontana: è il vecchio SHK pilotato da Carmelo Motta, che va a cercare l'ultima speranza sui costoni del monte Serano, sopra le fonti del Clitunno.

« Ninastro, viene avanti! qui c'è qualcosa... ». Lo raggiungo: siamo a soli 200 metri di quota, dove il pendio si addolcisce, e dove le ascendenze sono ancora divise in tanti refoli difficili da utilizzare. Più in alto, la termica si organizza: diventa un bellissimo 4 metri, che lasciamo alla quota di oltre 1.600 metri per la consueta planata finale.

Avevo incontrato il Carmelastro Motta sul primo pilone, a Filetto, dov'ero

rimasto a starnazzare per un po' di tempo assieme ad un gruppetto di alianti, senza salire né scendere. Eravamo andati avanti, con prospettive



poco brillanti per l'immediato futuro; eravamo infine riusciti a risalire sui bianchi dirupi verso il passo delle Capannelle, e poi ancora dopo il lago di Campotosto.

Giunti davanti alla catena di montagne che, dal Terminillo al monte Vettore, sbarra la strada verso la pianura di Norcia, mi ero infilato dietro il monte Pozzoni, sapendo per passata esperienza che da quelle parti vi è un colle superabile con 900 metri di quota.

A questo punto, con la coda dell'occhio avevo visto il Cirrus di Marco Gavazzi, che era con noi, virare a sinistra e dirigersi verso zone più accoglienti, e mi era balenato il pensiero che fosse lui ad avere ragione. Infatti, per passare il colle (Forca della Civita, 1.227 metri sul livello del mare) mi mancarono dieci metri di quota, di fianco a me, vicinissima, un'automobile saliva lungo la strada, mentre inesorabilmente scendevo, e restavo incastrato dentro una valle stretta e boscosa, brutto posto per volare un aliante. Con me, erano rimasti soltanto il Carmelo Motta, un poco più basso ancora, ed un Libelle sconosciuto.

Seguendo le curve della valle, eravamo sbucati su di un ameno altopiano circondato dalle montagne, dove ero certo che il nostro volo sarebbe terminato; senonché, sfiorando un dosso del terreno, avevamo sentito un po' di turbolenza, e dopo qualche giro si era staccata una termica, che ci aveva salvato dal triste destino, portandoci su, fino a 2.000 metri.

Poco oltre, eravamo saliti ancora nel cielo sereno, ancora 500 metri più in alto. Nell'aria tersa già vedevamo il monte Pennino, 40 km. più a nord, punto di riferimento sulla nostra rotta verso la valle di Nocera Umbra.

Vedevamo anche un'altra cosa: una fascia d'aria di origine marina, visualizzata da una densa foschia, che provenendo da est, scavalcava le montagne come una gigantesca onda, e scendeva nella valle, permetten-

do un facile pronostico di nuove difficoltà: perché questa situazione, già altre volte sperimentata, porta come conseguenza forti discendenze per venti di caduta, senza peraltro che vi siano le corrispondenti ascendenze di sopravento.

Ed infatti, raggiunta e superata dopo un lunghissimo planè la piccola pianura di Colfiorito, avevamo cominciato a scendere come ferri da stiro, e solo una rapidissima fuga sulle colline ad ovest di Nocera, ci aveva permesso di continuare il volo, agganciando deboli ascendenze da 400 ad 800 metri.

Un insperato termorotore di sottovento, trovato proprio sul pilone, ci aveva poi regalato 1.000 metri in più; ed avevamo iniziato il ritorno, seguendo deboli fenomeni ondulatori. Alla fine, alcune zone discendenti fra Valtopina e Foligno ci avevano ridotto ai 200 metri di quota su Trevi, con i quali ho cominciato questo racconto.

Adesso questo bellissimo volo volge al termine, e mentre stiamo planando verso il campo, mi accorgo di aver perso di vista il Libelle sconosciuto che era sempre stato con noi (scoprirò poi che era pilotato da Guido Rizzi). Non è riuscito ad agganciare l'ultima ascendenza, ed è atterrato a Trevi: così, nella classe standard, sarò l'unico a terminare la gara, perché gli altri piloti sono rimasti attardati, e nessuno troverà più termiche sufficienti per superare gli ultimi km.

Più attardato degli altri, è rimasto il mio diretto rivale Leonardo Brigladori. Mentre era bassissimo, e fuori rotta di molti chilometri, mi aveva detto per radio: « Nino, con la gara di oggi, tu stai vincendo il campionato... ». Il che, avrebbe anche potuto essere vero, se lui non fosse il pilota che tutti conosciamo: tanto prova, ancora una volta, di una capacità e di una tenacia veramente straordinarie, è riuscito a risalire, ha raggiunto il secondo pilone, durante il ritorno ha superato

tutti gli altri concorrenti ed è infine atterrato a soli 3 km. dal campo. Ne consegue, che gli ho dato un distacco di dieci soli e miserandi punti. Un po' seccato per questo scarso risultato, decido di vincere la breve garetta del giorno dopo, andata e ritorno di 168 km. con pilone a Va' fabbrica, tanto più che mi sono convinto di essere veramente bravo. Ebbene, vedete com'è il volo a vela: subito si fa un dovere di insegnarmi la giusta modestia.

Ecco dunque, in poche parole, la mia gara. Dopo aver tagliato per tre volte il traguardo di partenza, riesco ad avviarmi con la velocità che desidero, e fino al Subastio va tutto bene. Con 1.000 metri su Assisi, trascurando un'ascendenza di 2 metri perché la ritengo troppo debole, punto deciso verso il pilone, che è lontano otto km. Per tutti questi km scendo come un sacco di patate in forte discesa, dopo aver fotografato raggiungo a malapena la pianura ed infine mi ritrovo, con l'altimetro che segna la quota di metri zero, sull'aeroporto di Perugia, che per fortuna è situato un poco più in basso che non quello di Rieti.

Su Perugia e dintorni resto incatramato per quasi un'ora; quando torno al campo, apprendo che ha vinto (ancora!) il bravissimo Alvaro de Orleans, con una media di oltre 100 mh; per cui il ritardo mi costa ben 383 punti.

Dopo questa prova, è chiaro che il Campionato lo vincerà il Leonardo; ed invece, il mattino dopo al briefing, scoppia la bomba delle penalizzazioni al pilone di Castelluccio.

Castelluccio, pilone fatidico: l'anno scorso, mi permise di vincere il campionato, perché quel giorno terminai la gara, mentre Leonardo atterrò lassù, proprio al pilone, sull'altopiano. Quest'anno, lassù sono rimasti 300 punti, altrettanto determinanti per il risultato.

A questo punto, si impone un discorso sulle fotografie e sul sistema adottato. Durante le gare, ho speso

più energie per discutere sul campo che non per volare. Ho cercato, arrivando ai limiti della violenza verbale, di convincere tutti che questo sistema è di gran lunga il migliore mai visto alle gare, sia in Italia che all'estero.

Il fatto è che sono profondamente convinto di quello che dico. È stata portata a termine una gran mole di lavoro, e lavoro fatto bene. Adesso i piloti hanno in mano delle fotografie chiarissime, una piantina al 100 mila, un disegno che indica la rotta da tenere, gli angoli, il punto esatto da cui fotografare.

Vi possono essere punti di vista diversi riguardo alle penalizzazioni: personalmente, preferirei che fosse considerato non valido il pilone per chi fotografa da oltre 5 km., oppure al di fuori dell'angolo di 90°, e che fosse data una penalizzazione più ridotta dell'attuale per le foto prese fra 2,5 e 5 km.; però queste sono opinioni, ed ognuno può avere la sua: resta la validità di un sistema perfettamente chiaro, con delle regole che non lasciano alcun dubbio al pilota.

« Perché allora non sei contento che il Leonardo abbia perso 300 punti, visto che il sistema ti piace tanto? » Devo convenire che la domanda è pertinente, e non posso far altro che ammettere la mia poca coerenza. Resta il fatto, che non mi piace vincere in questo modo; i punti, è molto più bello conquistarli o perderli in volo che non a tavolino.

Vero è d'altronde che la decisione non è ancora definitiva. Tutta la vicenda si trova attualmente all'esame della Commissione Sportiva Centrale, che potrebbe anche accogliere i reclami, e ridare a Leonardo la vittoria nel Campionato; in questo caso, perderò un titolo, che fino a questo momento non sono ancora riuscito a considerare mio.

Nino Perotti

341 Km a 105,5 Km/h

1) Contenuto sportivo delle mie prove

— Ritengo utile ricordare la prova di 341 km. Rieti, Montelago, Pescasseroli realizzata alla media di 105,5 km./h.

Dopo la gara mi sono messo a pensare e ad analizzare il barogramma alla ricerca di quel qualcosa di sensazionale che avrei dovuto aver fatto e che quindi era necessario raccontare. Sono rimasto purtroppo deluso. Mi rimaneva una storia molto semplice: poche e buone salite con lunghe planate sopra le creste; un solo punto basso a Visso.

Con pochi rischi e senza furberie (e per giunta senza variometro con Mac Cready) avevo tenuto un risultato da me insperato. Purtroppo le regole semplici in gara si dimenticano spesso.

2) Contenuto sportivo dell'intero campionato

— Accennerò alla « Libera ». Nell'ambito di questa classe di sono sviluppate gare interessanti tra i gruppi di alianti simili: ciò ha contribuito a mantenere vivo lo spirito agonistico a tutti i livelli della classifica. La lotta per le prime posizioni si è estesa quest'anno ad un maggior numero di piloti rispetto ai due precedenti campionati. Il non elevatissimo punteggio del primo classificato dimostra che non c'è stato un dominatore assoluto e che la classe dei piloti italiani va costantemente migliorando.

3) Organizzazione di questo campionato

— Escludiamo il regolamento riguardante i piloni.

L'organizzazione è da definirsi ottima. Sono stato ad Hahnweide e ad Angers. Rieti è stato perfettamente allineato con un netto vantaggio nella logistica.

Vittorio Fontana

Impressioni di un novizio

Tanto per anticiparlo: Rieti 73, questi giorni di campionato dal 4 al 17 agosto, erano per me una esperienza unica ed indimenticabile. Da un lato potevo volare per la prima volta in un paese straniero, il che rappresentava naturalmente un fascino particolare; d'altra parte le condizioni durante queste competizioni erano di gran lunga più favorevoli di quelle che finora potevo incontrare altrove. Mai prima d'ora mi era concesso di effettuare tanti voli di distanza belli ed interessanti in un periodo così breve.

Ai funzionari che hanno organizzato e svolto questi campionati spetta un elogio illimitato per il loro eccellente lavoro. Si sono imposti con un successo in una competizione senza incidenti ed intoppi, né invadenti né duri, bensì sempre ottimistici, tolleranti e sovrani. Sotto questa guida i piloti si sentivano sempre sicuri ed a loro agio.

Il servizio meteorologico merita un riconoscimento particolare. Da una parte ogni pilota otteneva tutte le informazioni richieste, dall'altro lato la descrizione entusiasmante di ogni situazione giornaliera poteva valere quale lezione completa di meteorologia. Io personalmente ne ho comunque guadagnato parecchio.

Con la definizione dei piloni tramite schizzi e fotografie e con le prescrizioni riguardanti la loro ripresa fotografica al sorvolo si sono percorse strade nuove. Si può affermare che questo sistema è difficilmente superabile per quanto riguarda chiarezza e precisione. Se potranno essere evitate in futuro le questioni sui punti di penalizzazione assegnati a causa di fotografie scorrette, questo sistema troverà presto uso anche altrove.

Il tempo e le condizioni termiche in questa regione mi hanno entusiasmato. Dopo la quarta gara al più tardi mi ero convinto che solo con alianti da corsa veri e propri c'erano possibilità di successo. Le continue forze di corrente d'aria ascendente di 3 m/s e più, volati maggiormente in termica secca, e le altezze di operazione di 2.000 m sopra Rieti richiedevano normalmente velocità di volo molto elevate, anche in quelle regioni dove a causa del territorio accidentato un tentativo di atterraggio sarebbe finito inevitabilmente in un danno totale. Con oltre 40 kg di piombo ho cercato di procurare un po' di slancio al mio « cavallo » piuttosto mansueto, tentativo riuscito in qualche gara seguente.

Atterraggi fuori campo rappresentavano il problema che temevo maggiormente in questo paesaggio. Difatti, qui si trovano terre dove luoghi di atterraggio sicuri sono tanto rari quanto sulle alpi, con la differenza che sorvolando le creste la riserva d'altezza rispetto al fondo valle è notevolmente minore che sulle alpi. Ho dovuto imparare per esperienza che qui conviene considerare molto bene in occasione di ogni atterraggio fuori campo, se il carrello deve essere fatto uscire o meno. Con ogni probabilità avrei potuto evitare il danno considerevole al carrello del mio aliante se avessi deciso per un atterraggio senza carrello.

Se mi chiedono circa il volo che più mi ha impressionato, sono dappri- ma in dubbio come decidermi. Dal punto di vista del fascino pittoresco il volo di Rieti - Madonna di Montelago - Pescasseroli - Rieti era sicuramente uno dei più belli. Sia i laghi nella zona dei Monti Sibillini sia il paesaggio montagnoso al secondo pi-

lone e la stupenda formazione della pianura di Avezzano rendevano questo volo un'esperienza indimenticabile. Il Cat's Cradle del 13 agosto era il mio primo volo di questo genere. Non dimenticherò per tutta la vita questo magnifico volo in onda finale al chiar di luna nel vallone di Foligno con l'atterraggio avventuroso all'aeroporto di Perugia, tempo dopo il tramonto.

Comunque, il triangolo Rieti-Meta Meggiano-Rieti del 9 agosto era speciale. Nonostante i 40 chili sul sedile non riuscivo a tener testa ai Kestrel pesantemente caricati. Con una buona velocità si procedeva a sud-ovest dove l'andatura sostenuta richiedeva la prima vittima. Un Nimbus toccava terra già nei pessi di Avezzano. Riducevo la velocità, aggiravo la zona povera di corrente d'aria ascendente per vie indirette e constatavo ad ovest che il cielo si copriva di Ac. In questa massa d'aria affluente la visibilità era ormai talmente ridotta che per me la navigazione diventava un problema. Tentavo con rotta sud-est di raggiungere la pianura di Avezzano a me conosciuta, dove però costatare con preoccupazione che qui si trovava una zona montagnosa estesa ed accidentata, dove un atterraggio senza rottura era impossibile. Con visibilità pessima tentavo ora di arrivare alla pianura, dove effettivamente giungevo dopo minuti angosciosi. Non si trattava però della pianura ricercata di Avezzano, e dovevo costatare che mi ero sperduto completamente. Sfortunatamente, anche il mantenimento dell'altezza diventava ora un problema, perché in seguito allo schermare della radiazione solare la termica era quasi morta del tutto. La ricerca disperata di dettagli di terreno mi portava nelle vicinanze di qualche città molto bella che però non potevo identificare. Dopo che le mie ricognizioni erano diventate già estese assai, vedevo con grande sollievo un piccolo lago artificiale. Speranzoso sfogliavo la mia carta geografica e

trovavo addirittura tre laghi similmente piccoli, che tutti si trovavano ai piedi e ad ovest di una montagna, però in regioni del tutto diverse. Il mi sospetto si concentrava dapprima sul lago di Canterno, al di là dei Monti Simbruini, e quando infine riuscivo a riconoscere la Certosa di Trisulti (qui le mie nozioni d'italiano scarse mi aiutavano un po'), il problema navigatorio era definitivamente risolto. Mi trovavo 25 km. troppo a sud-ovest! Come noto il pilone Meta si trova però in Val Roveto, cioè dall'altra parte della montagna, dimodoché ora un problema di volo si presentava ancora per la risoluzione. Non era semplice ma con pazienza ed un po' di fortuna ce la facevo ad attraversare il colle e fotografavo con gran sollievo Meta. Intanto erano già le 7,30 ma la situazione non era ancora disperata perché a est e a nord esisteva decisamente radiazione solare e la visibilità era pure notevolmente migliore. Così si spiega che alle 18.30 h, sfruttando rigidamente la debole termica arrivavo sopra la pacifica cittadina di Rieti, dove in fondo sarei volentieri atterrato. La faccenda presentava però ancora un punto nero, c'era tutt'ora il pilone Meggiano sul programma, e questo significava altri 85 km. da volare! Faticosamente mi spingevo di nuovo in alto dal piede del Terminillo (come avrei gettato volentieri il peso aggiunto di piombo) e giungevo infine sopra Poggio Bustone a 1.600 m QFE Rieti. Seguiva un volo planato a Meggiano e ritorno a Spoleto dove arrivavo a 600 m. di altezza. C'era ancora una speranza di raggiungere Rieti? Decidevo di sì e strisciavo nelle correnti dinamiche di pendio senza notevole perdita di quota lungo le foreste del Monte Fionchi. L'avventura finiva in Val Nerina, dove non trovavo niente di utile oltre allo zero al variometro. Ad Arrone avevo a disposizione quattro campi per l'atterraggio e nella debole corrente dinamica di pendio trovavo tempo sufficiente per scegliere il

migliore. « Come a casa » pensavo, « finale sopra qualche albero, una condotta elettrica a destra, buona seccia lunga, vento debole, nessun problema, tutto come a casa ». Il resto era semplice amministrazione: uscita carrello, uscita flaps, uscita freni, il Diamante finiva di planare, toccava terra, saltellava, rallentava, tutto come a casa.

Ma improvvisamente un colpo, venivo gettato nelle cinture, il Diamante si fermava all'istante, e con gran sorpresa vedevo passare la ruota del carrello accanto all'aliante. Al crepuscolo l'ispezione risultava in nessun danno considerevole al tronco, a parte la forca del carrello lacerata ed il freno della ruota sfracellato; insomma me n'ero uscito abbastanza indenne. Un fosso nascosto era stato la causa dell'incidente.

Con ciò tale volo estremamente interessante ed istruttivo era finito, ma potevo vivere il suo culmine solo il giorno seguente che per fortuna era un giorno di riposo. Non perché avessi ottenuto un piazzamento buono, anzi, i 304 punti mi sembravano una ricompensa piuttosto magra per lo sforzo gigantesco! In compenso potevo vedere come l'impossibile si avverava, come cioè il carrello che alla luce del giorno si presentava avariato assai, veniva riparato con competenza in collaborazione tra ingegneri, piloti di collaudo ed avvocati, ed il Diamante veniva nuovamente reso capace di volare. Cari amici

volovelistici italiani, questa era la mia esperienza più grande a Rieti e nessun volo per quanto imponente potrebbe eguagliarla.

Mi sta molto al cuore ringraziare al Aero Club d'Italia, agli organizzatori e funzionari e soprattutto ai cari concorrenti per tutte le esperienze che ho potuto vivere tra di loro. Grazie ed arrivederci presto!

Richard Meyer, Svizzera

Richard Meyer ci ha usato la cortesia di inviarci il suo articolo già tradotto in italiano. Lo riproduciamo tale e quale per nostra comodità ma anche con la convinzione che il contenuto non ne scapiti affatto. Tutt'altro.

Osservazioni

Di ritorno da Rieti cerco di analizzare i risultati con qualche semplice dato statistico.

Nelle prove concluse la mia media delle medie si è avvicinata a quella dei vincitori delle singole prove passando da un rapporto 0,74 a 0,79.

Considerando che i vincitori non siano andati peggio dell'anno scorso, vuol dire che da questo punto di vista ho migliorato (d'altronde mi ero allenato in vista di questo mio punto debole).

D'altra parte non è praticamente migliorata la mia classifica finale, e questo vuol dire che hanno migliorato anche gli altri e che, a mio modo di vedere, si sta riducendo il distacco tra i soliti fuori classe e quelli che inseguono.

E mi pare che questa sia una delle caratteristiche più evidenti di questo campionato dal punto di vista sportivo.

Per quel che mi riguarda potrei ancora dire che l'abitudine di volare da solo mi porta a farlo anche in gara: dovrei probabilmente sforzarmi di condizionare maggiormente la mia condotta a quella degli altri (senza peraltro farmi fare andar giù a Campi di Norcia).

Probabilmente guadagnerei qualche punto in classifica, non finirei a Gualdo quando gli altri sono a Perugia, imparerei di più, ma forse... mi divertirei di meno: in fin dei conti, questo senso di indipendenza, anche nell'errore, non mi dispiace.

In complesso per me è stato un campionato (in particolare nella standard con una grande omogeneità di

macchine), combattuto, con un elevato numero di prove in generale scelte bene.

Ottimo anche dal punto di vista organizzativo, e tutto da mantenere, salvo piccoli dettagli, dal briefing alle partenze, alla celere esposizione dei tempi, ecc. Un bellissimo esempio di lavoro di equipe che andrebbe pur premiato con qualche Oscar. Peccato che la questione delle foto abbia turbato gare per tutti gli altri aspetti così eccezionalmente belle: speriamo che le indagini più approfondite servano almeno a stabilire la verità nell'ambito del regolamento che tutti abbiamo accettato.

Per l'avvenire penso che ognuno di noi abbia almeno una proposta. La mia è di mantenere il sistema abolendo la distanza massima: se il concorrente crede di guadagnare tempo allontanandosi dal pilone, lo faccia pure; se il pilone non si vede non si becca neanche i punti della distanza fino al pilone.

Smillian Cibic

G.F.604: Il nuovo vitigno ?

Caro Lorenzo,

il tuo cortese invito a formulare giudizi sul Campionato mi ha indotto a fare un'analisi di tutte le mie prove, un paragone con quelle degli altri concorrenti (vincitori) ed un raffronto alle mie prove del Campionato 1972. Risultato: viene puntualmente confermato il detto a te caro « quand i murunn fan l'uga ».

L'unico dato confortante è che la media delle mie prove è passata dai 70 kmh. agli 82 kmh., però sempre il 13 % in meno della media del vincitore.

Le mie gare si possono dividere in due gruppi: le prime sei, regolari e mediocri, con un sesto posto in generale a 80 kmh.; le seconde cinque con tre buchi a 90 kmh. e due prove completate a 92/93 kmh.

Conclusione: « i murunn fan l'uga brogia ».

Propositi: innestando un po' di allenamento, magari in gare all'estero (+ esperienza); buon senso volovelistico (meno buchi); umiltà (inverso di presunzione) sul vecchio gelso forse l'anno prossimo potrebbe spuntare un nuovo vitigno che col tempo potrebbe dare uva vera.

Per quanto concerne la seconda domanda io penso che sia stato un buon Campionato che avrebbe potuto essere ottimo se non fossero mancati molti validi piloti.

Terza domanda: ottimi gli intenti degli organizzatori, pregevoli i risultati (vedi sede nuova sia per la Commissione sia per il briefing); ineccepibili le foto e planimetrie dei piloni. Purtroppo come tutte le cose nuove doveva essere rodada e qualcuno doveva pagarne lo scotto. È toccato ad alcuni piloti, ma non bisogna dimenticare gli organizzatori che hanno pagato sia fisicamente che moralmente.



Sono certo che con le piccole ma sostanziali modifiche che si faranno tutto sarà più semplice e perfetto l'anno prossimo.

A proposito di perfezionamenti hai presente il raffreddamento ad acqua della tettoia in lamiera dove si mangiano i gamberi a Rivodutri? Perché non fare lo stesso con l'hangar del briefing?

Ciao

Giorgio Nidoli

Impressioni

Un campionato con undici prove e tutte valide su tredici giorni di calendario è già di per sé un evento da ricordare.

I chilometri che ho percorso in gara sono stati 2.695 con una media di 245 per ogni volo; le mie velocità non sono state da gran corridore, ma non hanno nemmeno mai compromesso una solida stabilità in classifica. Come risultato globale posso dirmi soddisfatto per avere finito a stretto giro di gomito con gli affermati campioni austriaci, ma soprattutto mi rallegra l'essere riuscito a condurre la gara con costanza fino alla fine e l'essermi piazzato subito dietro, nella classifica di campionato italiano, ad Adele Orsi che ha pienamente meritato il titolo per la sua bravura, per la serietà con la quale vola e si allena e per la condotta di gara che ha tenuta in tutte le ottime prove disputate singolarmente. Occorre tenere poi presente che undici prove implicano anche resistenza fisica e carattere, soprattutto quando si difende un primo posto in classifica. Di queste doti Adele Orsi ha dato ampia dimostrazione. La validità delle indicazioni sportive fornite dal campionato è purtroppo stata in parte incrinata dalle polemiche sorte sull'applicazione del nuovo sistema di identificazione fotografica dei piloni.

Innanzitutto occorre dare atto agli ideatori del sistema che hanno fatto un lavoro utile per educare alla uniformità i piloti, che prima si trovavano sottoposti all'arbitrio di una giuria che operava senza norme precise. Questo secondo me meritava il plauso dei volovelisti. Infatti mai come quest'anno si fotografava con tranquillità un punto con angolazione certa e da distanza facilmente stimabile.

Forse sarebbe stato necessario un rodaggio del sistema da farsi in pre-

cedenza. Non si è potuto realizzare data l'unicità delle competizioni volovelistiche italiane; d'altra parte accettando il regolamento ci siamo tutti vestiti della pelle della cavia, e lo sapevamo prima. A me è andata sempre bene fotograficamente e per questo forse non sono in grado di capire a fondo i penalizzati.

Entrando nel merito credo sia opportuno rivedere l'entità delle penalizzazioni studiando ad esempio un sistema proporzionale ai punti conseguiti dal concorrente penalizzato nella prova con foto sbagliata, per non vedere togliere 300 punti ad uno che ne ha ottenuti 1.000 e all'altro che ne ha ottenuto meno di 300 per non avere chiuso il circuito.

Ma forse anche questo non è il modo migliore di applicare un sistema valido. Quando si parla di formule, di punti e di handicap infatti non esistono due persone che la pensino allo stesso modo e tutti per motivi fondamentalmente validi, ma purtroppo soggettivi.

A parte le polemiche, a parte i PV e i PF, si è volato bene in un buon campionato che spero possa concludersi in sede di omologazione chiarendo tutti i dubbi sollevati. Si tratta pur sempre di un campionato nazionale con inviti a stranieri; non possiamo illuderci di risolvere le controversie con un giudizio inappellabile, una manata sulle spalle e amici più di prima.

Dò atto agli organizzatori di avere inventato un sistema forse complicato inizialmente, ma con il grande pregio della precisione.

Salviamo la parte valida, cioè praticamente tutto all'infuori dell'entità delle penalizzazioni; per queste potremo discutere per l'anno futuro cominciando dal briefing di novembre a Bologna.

Sandro Serra

Viva la libera... distanza

1) Le prove da me effettuate sono state soddisfacenti per la macchina che avevo a disposizione. Forse partire per un percorso superiore ai 300 km. con un Ka6 alle 14 è un po' tardi. Una gara, Viamaggio e ritorno di 304 km. l'ho completata alla media di 51 kmh, ma la successiva di 341 km. era oltre la durata termica del giorno per la velocità che io potevo mantenere.

Il triangolo Rieti-Meta-Meggiano è stata per me la prova migliore: 228 m. a 69 kmh di media.

2) Un forte agonismo accompagnato da una buona preparazione di tutti i concorrenti e coronati questi presupposti da condizioni meteo fortunatissime hanno permesso un campionato brillante sotto ogni aspetto. Niente incidenti, tutte macchine di elevate prestazioni, percorsi volovelisticamente adatti, punti di virata molto dettagliati e completi di cartoline-dettaglio appaiono tanti meriti di questo campionato. Certamente che con simili campionati a Rieti, ogni pilota dovrebbe prendervi parte e fare tesoro di esperienze che appaiono ogni volta illimitate. I migliori piloti dovrebbero dare più a-

pertamente consigli ai poco esperti dei problemi «reatini». La distanza entro zona delimitata è molto lontana dal fascino della distanza libera. 664 km. all'interno dei sette piloni prescritti non creano tanto valore volovelistico quanto una distanza in linea retta o con due soli punti, o uno di virata. Una carica di avventura, che a mio avviso sempre deve essere lasciata al volo a vela, è indicata.

3) L'organizzazione fin dal primo giorno è apparsa efficiente, puntuale e competente. Piero Morelli con grande sacrificio dopo un anno di lavoro ha messo a punto molto materiale utile. Egidio Galli ha dato la carica ad una organizzazione vera e propria. E poi tutti gli organizzatori meritano il nostro plauso. Senza di loro Rieti 73 non poteva esistere.

Giorgio Weber

Ridendo... diceva la verità

<i>contenuto sportivo delle Vostre prove:</i>	ottimo
<i>contenuto sportivo del Campionato:</i>	ottimo
<i>organizzazione di questo Campionato:</i>	superlativa

Sergio Capoferri

Un campionato con... una marcia in più

Tutti i record sono stati battuti e nel dopoguerra c'è scappato anche un record mondiale della formidabile Adele.

Perciò tutti contenti, no? Mica tanto, per certe cose che riguardano direttamente anche me e che non voglio pertanto affrontare.

Questo Campionato ha essenzialmente questi meriti:

1) L'organizzazione è stata di livello « mondiale ». Mi auguro sinceramente che dopo questa prova si pensi seriamente e finalmente ad un Campionato Mondiale a Rieti. E non stiamo a tirar fuori tante storie superabilissime; pensiamo piuttosto a far cacciare i quattrini necessari.

2) Il tempo reatino + il Rovesti sono una realtà ormai sperimentatissima che ci invidia tutto il mondo. Peccato tuttavia che ancora troppi stranieri non conoscano Rieti.

3) I piloti italiani sono andati forte realizzando medie mai finora toccate. La Standard ha corso sempre oltre gli 80 di media e la libera ha superato spesso i 100 km./h. Era l'anno che avremmo vinto in entrambe le classi noi italiani se non ci fosse stato lo zampino della scalogna per Monti, in particolare, ma anche per Fontana. Attenti però a noi della Standard: converrà convincere l'Alvaro a prendere la cittadinanza italiana perché quello, l'anno prossimo, fa centro; anzi perché?, meglio che resti spagnolo.

4) Il trofeo Walter Georgii è stato l'unica idea meravigliosa che ci ha finalmente costretti a stendere dei rapporti di volo (cosa che il Vergani



faceva già almeno al 50%) ma che ci ha dato soprattutto il piacere di interpretare attentamente il nostro volo di gara sotto un nuovo profilo e in definitiva ci ha arricchiti e completati. Nell'esprimere a nome di tutti i concorrenti il ringraziamento al Plinio, lo prego vivamente di trovare il sistema di far conservare questa bellissima iniziativa.

5) I premi challenge sono *finiti* e bisogna riconoscere gran parte del merito al Generale Nannini che ha oltre tutto convinto la signora Cattaneo a mettere in palio un trofeo meraviglioso che, oltre ad essere ambito per il luminosissimo nome che porta, è veramente degno di un Campionato

Italiano. Forse un po' di merito per la fine dei challenge, il Generale lo sa, è anche dovuto al mio amore per le polemiche e ad una certa storia del trofeo AVAO.

6) Il premio al vincitore di ogni prova; per ora però sempre con le tache di qualche concorrente!

7) L'eccezionale senso sportivo del grande amico ed avversario Perotti che, per chi non lo sapesse, mi ha ceduto il Trofeo Cattaneo. Non voglio e non posso fare commenti a questo gesto, voglio solo segnalarlo anche perché sarà per me un vero piacere (e credo anche un vantaggio per lo spirito della nostra squadra) potere avere il Nino come compagno di squadra ai Mondiali se ciò sarà possibile.

Questo Campionato ha mantenuto invece le seguenti lacune:

1) I premi sono aumentati, ma in parte erano ancora in fonderia (Medaglie Ae.CiIi); non è la prima volta, UFFA!

E poi sono ancora pochi; 10 anni fa si dava una medaglia a tutti dal primo all'ultimo, comprese le squadre. Il premio tipicamente di gara (medaglia, coppa, targa) è insostituibile e costa abbastanza poco. Pur plaudendo alle case che hanno messo in palio oggetti vari (rasoi, libri ecc.) credo che queste cose uno se le possa comprare quando vuole e non abbia senso mostrare ai propri amici un rasoio dicendo « sai che l'ho vinto correndo a Rieti?! ». Mentre nessuno può prendersi il gusto di comprarsi una medaglia se non gli viene assegnata.

2) Le squadre sono sempre più ignorate. L'assurdo è che quanto più si fa difficile la possibilità di trovare uno squadrista, tanto più si tende a ignorarli e a bistrattarli. D'accordo, che una volta vivevano più spesso col pilota durante le lunghe notti au-

tomobilistiche dei recuperi, ma oggi non hanno meno da fare se lo sanno fare bene (radio, strumenti, pulizia, ecc.). Perciò ad essi una medaglia almeno e magari anche il rasoio elettrico, premio emblematico per il logorante stazionamento al sole durante i decolli e nelle lunghe attese del proprio cavallo.

3) Beh! un po' cavalli ci hanno davvero fatto diventare.

Un tempo, su queste stesse colonne, mi ero lamentato che il Campionato era fatto di troppe poche prove, di temi troppo corti, di percorsi monotoni come in pista. Era il Campionato 1969.

Quest'anon però si è forse un po' esagerato in senso opposto per quanto attiene soltanto al numero delle prove. Non è sportivo fare di queste considerazioni durante lo svolgimento della gara, ma dopo credo che sia un dovere richiamare l'attenzione sulla sicurezza del volo. 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 condotta 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.

4) La stampa: i risultati sportivi del volo a vela ci tocca sempre raccontarli di persona ai nostri amici al rientro delle gare perché i quotidiani non sanno nemmeno se noi siamo al mondo. Proprio su Volo a Vela di questi giorni apprendiamo dall'articolo di Rovesti « Il Volo a Vela compie 50 anni » la sorprendente notizia che le gare di Asiago del 1924 furono patrocinate dalla Gazzetta dello Sport! Pensate, oggi su questo giornale si riesce a mala pena a leggerci il proprio nome storpiato per una gara su 3.

Comunque la colpa è essenzialmente *di noi volovelisti*. Noi non facciamo quasi nulla per dare notizie alla stampa e quando dico stampa intendo i quotidiani che sono gli unici mezzi coi quali si può fare propaganda al nostro sport (oltre alla TV). Nell'organizzazione di ogni gara occorre un addetto stampa che sia persona qualificata, intraprendente, introdotta. Egli è essenziale come è essenziale un trainer o un membro della giuria o chiunque altro dell'organizzazione.

5) Sarebbe infine facile ironizzare sul cosiddetto « Concorso Fotografico ». Per queste considerazioni tuttavia nutro totale fiducia nel bravissimo amico Morelli che saprà da solo trarre l'esperienza del caso da que-

sto Campionato e migliorare là dove si deve migliorare il sistema e soprattutto i criteri applicativi. Sicuramente terrò presente che ogni buon regolamento deve tendere a salvaguardare il valore sportivo della prestazione, che ogni sanzione deve essere proporzionata alla gravità dell'infrazione secondo il normale buon senso, che più una regola è complessa, più si offre alle contestazioni. Resta soltanto il rammarico, sebbene inutile ormai, di non avere potuto fare questa esperienza prima su una gara meno importante del Campionato Italiano onde potere affrontare una messa a punto con minori rischi.

Leonardo Briigliadori

Aero Club Torino cerca

ISTRUTTORE VOLO A VELA

offresi regolare inquadramento contrattuale, ottimo livello retributivo adeguato all'esperienza maturata; il candidato dovrà avere svolto una precedente attività di istruzione, dovrà avere attitudine al comando ed alla assunzione di responsabilità. indicare curriculum. Aero Club Torino - Sezione Volo a Vela - Strada Berlia 500 - Torino.

Bravi. Bravissimi. Grazie!

1) Per un pilota di pianura Rieti è sempre un bell'impegno. Il tutto è mitigato da una certa confidenza troppo baldanzosa che alla mia terza presenza a Rieti comincia a farsi sentire. Quanti errori! Sono portato, navigando sempre con masse d'aria omogenee e termiche inclinate solo dal vento, a non dare sufficiente affidamento ai venti in quota ed ai relativi effetti con i rilievi e anche quando me lo riprometto, ogni tanto, per distrazione o stanchezza, oplà, mi ritrovo a sera ancora a remare per carcare di tornare a casa.

Il mio impegno sportivo in teoria massimo all'inizio, si è invece pigramente svegliato verso la metà del campionato, dopo le botte della moglie ed amici, prezioso il Perotti; e a parte il manico che rimane quello che è, credo che un allenamento maggiore al volo di competizione non guasterebbe. Senza contare che qui da noi purtroppo siamo tutti degli autodidatti e certe tecniche precise si affinano di più volando in club con piloti più formati ed esperti. Detto per inciso considero preziosi i giorni di allenamento dei miei precedenti campionati, quando in compagnia di amici sono stato portato a spasso in luoghi a me impensabili.

2) Il campionato '73 lungo e ben dotato direi che è particolarmente riuscito, sotto il profilo sportivo; molto bella la lotta nella standard, ho visto classifiche nell'ordine di un minuto con numerosi concorrenti. Nella mia classe, la libera, meno pesante degli ospiti, mitigata solo dalla regolarità e validità della sig.ra Orsi.

Peccato per Leo e Bob, due validissimi piloti stoppati da un regolamento che non concede distrazioni. Sono nomi di cui tutti conosciamo il valore, anche se il risultato non è stato pari all'impegno. Non ho approvato i concorrenti che hanno get-



tato la spugna, si poteva finire e riparlare poi; una gara di Volo a Vela non può essere una cosa da gettare via così. Credo comunque che sia stato un sacrificio anche per loro.

3) Tenuto presente gli uomini. Bravi. Bravissimi. Grazie! È stato il migliore campionato al quale ho partecipato. Certo alcuni, scottati dai regolamenti, sono di parere contrario. Io penso però che dei piloti, degli amici, stanno 15 giorni in ufficio o al telefono o dietro un tavolo per permetterci di volare; ricordiamolo questo, chi di noi passerebbe dall'altra parte, sorrisi e cravatte alla mano, con orario h 24 (circa)? Senza contare poi i 37° all'ombra?

Grazie ancora a Pietro, Egidio, Plinio e tutti gli altri.

Ciao e saluti

Giorgio Villani

Appunti

L'organizzazione « Rieti 73 » ha dimostrato che il cambio qualitativo che si voleva era possibile, ci ha dato la possibilità di prendere parte a ben undici prove, di farci conoscere i tempi ufficiosi d'arrivo poco tempo dopo l'arrivo dell'ultimo aliante o dopo la chiusura del traguardo, le classifiche l'indomani mattina sul tavolo del briefing, qualche volta la sera stessa sia pure con riserva. Mai visto un Rieti così efficiente, veramente grazie dal momento che questo risultato è il frutto della fatica personale di appassionati.

Ritengo un quasi dovere esporre le osservazioni che, a titolo personale, potrebbero migliorare questa macchina organizzativa. Naturalmente, poiché sono osservazioni a posteriori, per nulla intaccano il valore delle decisioni prese in sede organizzativa per il campionato 73.

Temi di gara

Quasi tutti troppo corti in relazione all'attuale formula di punteggio che non apprezza la velocità. Infatti, se si vuole un Rieti con alta percentuale di arrivi, occorre cambiare la formula, renderla più assomigliante a quella di Angers, altrimenti il rischio connesso alla velocità, non ottenendo un apprezzamento sufficiente, tende a far assumere un atteggiamento di gara molto pacato, non stimolante! L'alternativa, a mio avviso, per conservare questa formula, sarebbe l'impostazione di temi più lunghi, con netto anticipo sull'ora di decollo. Questo è un punto sul quale occorre riflettere un poco poiché investe l'impostazione che i piloti danno alla competizione e, nel mondo volovelistico, sempre più si insiste sull'apprezzamento della velocità media oraria. Se non si assume un preciso atteggiamento Rieti rischia di trovarsi fuori tempo col progresso. Del resto Rieti quest'anno ci ha meteorologicamente viziati, per undici

prove mai si sono avuti problemi di aggancio che sono stati sempre generosi e facili, con plafond elevati. Se il giorno della distanza in area prescritta non ci fossero state polemiche, ma fosse stato dato un'ora prima il decollo, avremmo avuto sicuramente più di una prova superiore ai 700 km. ossia valori da Texas, e per Rieti sarebbe stato un risultato ancor più sensazionale e, giornalisticamente, di enorme valore.

Fotografie

È fuori d'ogni dubbio, e credo opinione di tutti, organizzatori e partecipanti, che la certezza del metodo di controllo venga raggiunta e provata per togliere dal tavolo di discussione un argomento che devierebbe l'attenzione dal fatto principale, ossia quello della provata validità del metodo. L'ultima prova, l'undicesima, ha dato la dimostrazione che tutti i partecipanti erano in grado di effettuare e presentare fotografie esatte, non penalizzabili, secondo le regole del sistema adottato ed accettato. Occorreva forse un tirocinio, una messa a punto più meticolosa, una minor sottovalutazione dei problemi. Ma la validità del metodo è acquisita per la certezza che esso offre al pilota che si attiene strettamente alle indicazioni, certezza che nasce da una precisa disciplina che non dà margine di discrezionalità. Si può rientrare da un circuito con la certezza che, se i piloni sono stati correttamente individuati, sorvolati, fotografati, con una macchina fotografica sicura e una pellicola che non si è inceppata, non ci saranno obiezioni a margini di discussione. Più responsabilità a carico del pilota questo sì, ma ciò sembra ragionevole ed accettabile.

Si può esprimere un giudizio circa le penalizzazioni; si potrebbero ridurre forse dimezzandole, con l'attuale formula non incentivante alla velocità esiste una netta sproporzione fra punti guadagnabili con una elevatissima media e penalizzazione per una fotografia imperfetta.

Al limite si potrebbe discutere sull'accettabilità dell'istituto della penalizzazione, ma personalmente per un certo periodo opterei per le penalizzazioni a valori ridotti (la metà dei valori attuali). Su un punto spenderei una parola in più ed in particolare sulla penalizzazione di una fotografia corretta, ossia con l'angolo fotografico voluto ma molto esterna.

I vantaggi che si vuole vengono ottenuti dal pilota che così procede al fine di sfruttare un eventuale appoggio vuoi orografico vuoi termico, sono, in pratica, estremamente discutibili. Infatti, ai fini della velocità media, chi opta per una virata esterna al PF (sia pure consegnando una fotografia perfettamente riconoscibile agli effetti del PV) si auto penalizza in percorso. Ritengo che nella generalità dei casi questa opzione venga adottata per una maggior sicurezza di rientro dal circuito più che l'ottenimento di una maggior velocità, salvo situazioni la cui evidenza è tale per cui anche il pilota in cerca di media elevata proceda prima ad una corretta fotografia sul PF per poi allontanarsi all'esterno del circuito alla ricerca della salita che reputa gli farà guadagnare in velocità media sul percorso. Se questo ragionamento è esatto, come io ritengo, si viene a sdrammatizzare molto quanto avvenuto al pilone di Castelluccio, sarà solo sufficiente esigere l'angolo di ripresa fotografica e la sicura riconoscibilità di PV. In pratica si tratta di dare una maggior tolleranza sul prolungamento PV-PF per alcuni piloni.

Meteo

Informazioni tempestive con materiale abbondante e ben esposto ma soprattutto un Plinio in gran forma, con dieci lire ha eliminato l'unico disturbatore e ci ha perfino organizzata la gara Meteo. Grazie di tutto. Posso chiedere due cose? Sarebbero: anni fa la lavagna conservava in colore diverso il diagramma termodinamico del giorno precedente, a mio avviso era cosa molto interessante ed

utile: Secondo: la Valle di Foligno troppo spesso contiene una massa d'aria diversa, non sarebbe possibile ottenere i mezzi necessari per effettuare un sondaggio mattutino sull'aeroporto di Perugia o di Foligno? Per terminare vorrei dire che ancora una volta i voli effettuati nel settore Rieti, Meta, Pescasseroli sono stati belli, interessanti, e a mio avviso mi sembra che si utilizzino scarsamente queste zone.

Radio

Il volo a vela è uno sport ecologico, è stato bello sentirlo dire alla televisione. È uno sport ecologico perché si chiama « volo silenzioso ». Ma è una bugia! Le cosiddette « orchidee » veramente hanno reso il volo silenzioso (ben diverso il volo sullo Zoenling) ma le radio ora hanno distrutto questa pace. Cosa fare? Ed è giusto tentare la ricerca d'un rimedio? La radio è indispensabile per il taglio del traguardo, serve per avvisare via radio il fuori campo, serve, in certe situazioni, per la sicurezza del volo. Per queste operazioni forse si occuperebbe in tutto il 50 % dell'attuale densità di conversazioni. C'è chi parla troppo, c'è chi spegne la radio, c'è chi spazia fra la Rossa, la Gialla, la Verde se non addirittura fra vari stati dell'Africa. C'è chi si trasforma in 007 per arrivare a conoscere la lunghezza d'onda segreta dell'altro. Penso che debba venir fatto un tentativo per risolvere il problema scindendolo almeno in due aspetti: uno tecnico, circa l'utilizzazione corretta della radio nelle lunghezze d'onda ufficiali; l'altro sportivo, ossia se può essere ritenuto corretto l'uso della radio per informazioni organizzate in modo da fornire ad una equipe costituita per dirla in termini ciclistici da: « gregari » e da essi, materiale dal quale trarre possibili e particolari decisioni e condotte di gara. Non a caso ad un certo momento i regolamenti per i mondiali hanno escluso le apparecchiature radiogoniometriche a terra.

Attilio Pronzati

I puro sangue

*Come cavalli di una pura razza
lanciati in una lunga corsa pazza
furono i concorrenti infervorati
negli italici nostri campionati
e nella polve immalzata assai
che un nuvolone diventato è ormai
or l'un or l'altro sputa dalla coltre
per poi sparire e indietreggiare oltre.*

*Furono lotte leali e assai serrate
nelle prove sfibranti e prolungate,
della lega due e della lega uno
nell'aspro duello non mozzò nessuno.
Della Libera, Serra ed il Fontana,
Schubert, gli Orsi nella gran buriana
non risparmiavan colpi e solamente
il teutonico Neubert fu vincente.*

*Dietro costui, la gloriosa Adele
agli avversari fé mangiare il fiele,
così l'unica donna della gara
fu campionessa in maniera chiara!
In classe standard, forse la più pura,
la lotta non fu certo meno dura,
per il Bucceri, il Pronzati e D'Orleans
Impazzivan di gioia i loro fan's.*

*In testa c'era il Leo e tuttavia
fu sol battuto in fotografia
perciò tra quello stormo di aquilotti
spuntò la classe eccelsa di Perotti,
Ma il Leo non si smontò per nulla al
mondo]
serrò i denti ed arrivò secondo.
Possiamo solo dire in conclusione:
Però Perotti sei un bel campione.*

*In lega due con far battagliero
c'erano Gritti, Menaldo e Rasero
che con Maestri, Caimotto e l'Esposito
giostravan sotto il sol di ferragosto,
con gli occhi accesi ed i capelli ritti
fra tutti la spuntò soltanto il Gritti.
Perciò diciamo ai partecipanti:
Bravi davvero, bravi tutti quanti!*

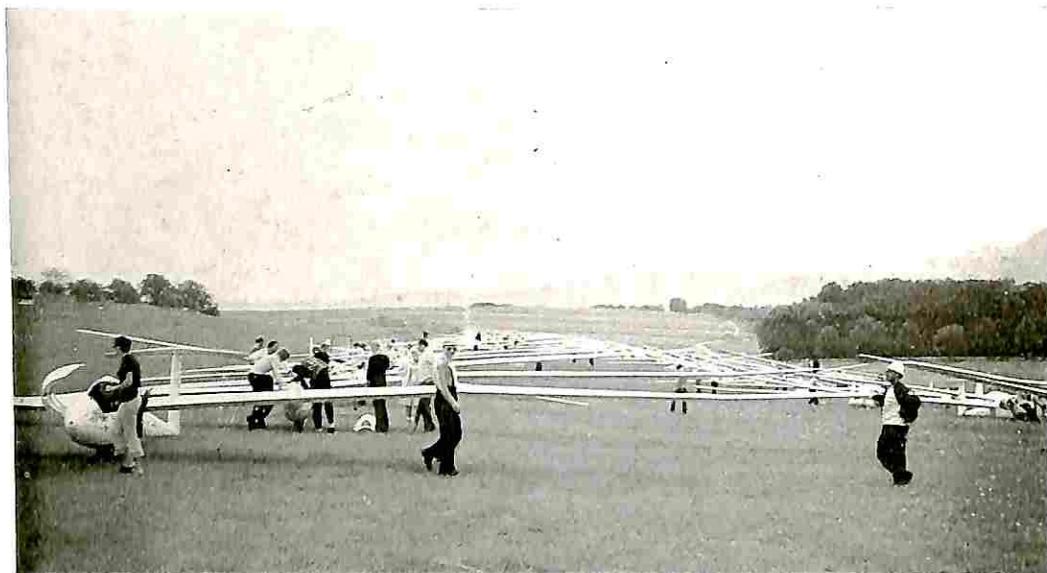
*Un complimento agli organizzatori
che della gara furono i tutori,
al Plinio che con la sua bonomia
dava lezioni di meteorologia
ai signori Pace, Giusti, Morelli
a De Filippis, Zoli al nostro Galli,
alle signore e alle signorine
zelanti e veramente soprafine!*

*A fine gara sotto la tettoia
ci ritrovammo tutti con gran gioia,
come una gran famiglia fummo avvinti,
non ci fur' vincitor neppure vinti,
poi si diffuse un canto nella sera
fresco ed allegro come primavera,
cantammo a piena gola una canzone
per cacciar via un po' di commozione.*

*Il dì seguente, con le premiazioni,
ci furon per ognun acclamazioni,
con le coppe e i premi numerosi
furon tutti felici ed orgogliosi,
or che è tutto finito e tutto portan via
entra nel cuore la malinconia
e mentre piano piano se ne vanno
diciamo: Arrivederci a quest'altr'anno!*

Edoardo, il tabellista

Alianti, mangiatori di ferie



Tessuto d'ali. In primo piano il « Nimbus 2 » di Fontana.

Bolzano '72, anticamera dei mondiali, mi toglie dalla borsa dell'oro un paio di pezzi senza che subentri tristezza: il tintinnio dei molti rimasti mi incanta.

Vrsac '72 mi polverizza il tesoro e mi lascia soddisfatto sì, ma con due soli marenghi.

Appena il tempo di pensare: « Vado in montagna a fare una camminata coi bambini » che la necessità di prenotare un « Bergfalke IV » per la scuola dell'A.V.M. mi sospinge a Dachau, in ottobre, e mi svuota: ho fatto le ferie sugli aeroporti. Come in tante altre annate passate.

Nel 1973 il piano è di una semplicità elementare: due giorni per Torino, una settimana per Hahnweide, tre settimane per Rieti e gli spiccioli per il ritiro dalla Scheibe del rampollo prenotato dodici mesi prima. Ecco

come si rimanda all'infinito una passeggiata sulle Dolomiti.

Il preambolo serve solo a preparare il lettore, dopo la crono-sintesi che sto per fissare su Hahnweide, ad una specie di « il seguito al prossimo numero » in quanto il nomadismo volovelistico, che senza la limitazione delle ferie andrebbe al galoppo da aprile a settembre, ha una necessaria cadenza di due-tre grandi uscite all'anno, quasi in coincidenza col cinquanta per cento di periodicità di « Volo a vela ». Come per dire: la prossima volta parleremo di Rieti.

La geografia

Hahnweide è un verdissimo prato-aeroporto con pianta a forma di L. Il braccio corto della L è il terreno secondario riservato in genere agli

atterraggi dovuti a mancato aggancio di partenza, non piano, ma agibile con tranquillità. Il lato Sud del braccio lungo, stimato in milletrecento metri, è declinante verso un bosco secolare; il lato opposto è occupato da aviorimesse, uffici, officine, ristorante e campeggio, quest'ultimo immerso in una ex-piantagione di meli; le testate sono tagliate al piede di dolci ondulazioni che permettono una entrata praticamente a zero. Siamo a 350 metri sul mare.

Il campo è appena a Sud dell'autostrada Monaco-Stoccarda, a due chilometri abbondanti dalla cittadina di Kirchheim-Teck e a 25 da Stoccarda. Il teatro di gara si estende nella parte settentrionale del triangolone Stoccarda - Norimberga - Monaco, con orografia prevalentemente collinare (non sono rare le cimette fra 600 e 800 metri) su ampi tavolati pianeggianti attorno ai 400 metri sul mare.

Vasti boschi di elevato pregio arboreo sono ben disseminati. Così dicasi delle cittadine, numerose ma non fitte, piazzate sui nodi stradali più vistosi. La ragnatela stradale è tale da rendere facili e rapidi i recuperi; perfette le condizioni del fondo in asfalto; impeccabile la segnaletica verticale.

Da Alzate Brianza, via Chiasso, San Bernardino, Coira, Lindau e Ulm, si coprono 474 chilometri su lunghi tratti autostradali. Il traffico, denso di giorno, di notte è modesto. Molti i distributori di benzina in servizio notturno: operano però con *self-service* su monete metalliche del paese attraversato.

Le forze locali

Sul terreno che ci ospita vivono, extra-gara, una dozzina di associazioni volovelistiche con qualcosa che dovrebbe aggirarsi sui 50-60 aliante fissi; almeno quindici sono appesi alle capriate con verricelli elettrici. Diffusissimo il carrellino universale per

la manovra dell'aliante in aviorimesse.

Siamo, mi sembra, nel baricentro volovelistico tedesco. Dopo i *mondiali* e Angers, questa gara ha l'aria di essere la più importante. Dell'area europea, senza dubbio. Quindici giorni dopo la premiazione, sullo stesso terreno, si svolgeranno i campionati tedeschi, selettivi per l'Australia. Nell'agglomerato urbano di Kirchheim opera la Schempp-Hirth, in piena attività produttiva con il « Nimbus 2 » e il « Cirrus ». Ad una quindicina di chilometri (Schlattstall) ha sede la Glasflügel, le cui serie di « Standard Libelle », « Kestrel » e « 604 » sono ancora ad oltre un anno di consegna (almeno per gli standard). A pochi chilometri di distanza (Nabern) vi sono due altri aeroporti: sul primo sorge uno stabilimento aeronautico della Wolf Hirth ed uno, pure aeronautico, della Bölkow; sul secondo funziona una famosa scuola volovelistica a verricello: da qui partirono il 2 giugno 1963 i tre aliante giunti a Saint Nazaire, sulle rive francesi dell'Atlantico, per porre i nomi dei tre piloti Lindner, Schauble e Betzler nell'albo mondiale del primato di meta libera con la stessa identica misura di 875 chilometri. Non molto lontano, un'altra azienda sembra stia per avviare la produzione in serie del monoposto « H 101 Salto », ministandard da tredici metri e mezzo di apertura in plastica.

Si sente aria di ricchezza, anche non volovelistica. Il campeggio è costellato fittamente di roulettes medie e grosse, molte semi-fisse, quasi tutte con veranda in tela, alcune gigantesche a doppio asse e quattro ruote di grosse dimensioni, con antenna televisiva e antenna radio VHF.

Lo stesso fascioletto recante l'elenco degli iscritti (72 di 8 nazioni) è denso di inserzioni pubblicitarie di ogni tipo. L'elenco delle ditte e degli enti patrocinatori comprende ben 61 nominativi.

La squadra italiana

Il complesso organico partito da Milano con due alianti di classe standard dell'A.V.M. e un aliante di classe libera dell'A.V.A.L. di Varese, si fonde con un pilota isolato su aliante di classe standard dell'Aero Club Torino e diventa una squadra nazionale omogenea per direzione, comportamento, disciplina e logistica. Eccone la composizione:

1) numero di gara 17 « Standard Libelle » I-URRA, pilota Mario Beretta, aiutanti Lucio Casetti e Lucia Beretta,

2) numero di gara 40 « Standard Libelle » I-ROOM, pilota Lorenzo Peccolo, aiutanti Cesare Ruggeri e Margherita Peccolo,

3) numero di gara 46 « Standard Libelle » I-URKA, pilota Leonardo Briigliadori, aiutanti Alessandro Lanzi e Adriana Briigliadori,

4) numero di gara VF « Nimbus 2 » D-2105, pilota Vittorio Fontana, aiutanti Adalberto Riva e Livia Fontana, — interpreti: Freya Lanzi e Pietro Viscardi,

— servizio telefonico: Camilla Galli e Maria Rosa Gerosa,
— capi-squadra: Franco Poletti ed Egidio Galli.

Partecipano alle vicende della squadra, recuperi compresi, anche tre fanciulli: Luca e Davide Peccolo e Guido Fontana.

Fatta eccezione per la famiglia Peccolo, i coniugi Beretta e l'isolato Viscardi (tutti imboscati in albergo), la squadra alloggia in campo, sotto le tende: le automobili sono a lato dei ricoveri, i servizi igienici a 20 metri, il ristorante a 30, gli alianti a 80 e la sala briefing a 100.

Motivazione della partecipazione

Faccio una breve riflessione di politica sportiva, prima di presentare gli obiettivi della operazione Hahnweide.

Un gruppo di 21 persone, con 4 alianti su altrettanti rimorchi, 8 automo-

bili, 4 tende, 4 coppie di VHF e 1.200 chili di bagaglio, il *tutto di proprietà privata*, va — di propria iniziativa ma dopo aver dato regolare comunicazione all'Aero Club d'Italia — a rappresentare, tra altre sette nazioni europee, un paese di 55 milioni di persone simbolicamente raffigurate e compenstrate nel tricolore (che non è di proprietà privata) senza che nessuno dica a qualcuno dei 21: « Salutatemi il console italiano a Stoccarda ». Va bene che quei 55 milioni se ne sbattono altamente del volo a vela non italiano ma mondiale, ma la riflessione fatta durante la lunga notte di viaggio si trasforma in « grippaggio » proprio quando vedo che il tricolore i tedeschi — invece — se lo erano ricordato benissimo ed era ben inalberato, nuovo e più tricolore che mai. Vuol dire che l'anno prossimo ci comperiamo trentasei bottiglie di Barbera e le offriamo a fine gara agli organizzatori per conto di qualche nostro (si fa per dire...) sottosegretario dal nome giusto: tanto un Calogero Tredita qualunque lo abbiamo di sicuro in uno dei tanti enti tutori dell'Aero Club d'Italia.

Finisco in allegria: ma guarda un po' che razza di pretese saltano in una mente affaticata dopo sette mesi di scioperi (sopportati lavorando di più) per il rinnovo del contratto dei metalmeccanici...

Ecco le motivazioni:

1) Le precedenti esperienze italiane e soprattutto gli articoli di Walter Vergani su « Volo a Vela », avevano creato forte curiosità e un pizzico di leggenda.

2) Lo stesso Vergani, come Direttore Tecnico della squadra azzurra per i *mondiali*, aveva accentuato l'interesse inserendo la competizione nella rosa delle tre gare (con Angers e Rieti) valevoli per la scelta finale australiana.

3) Angers, inizialmente scelta, venne scartata per la lontananza (più del doppio della strada Alzate-Kirchhem), la maggior quantità di giornate di ferie da utilizzare e la forte vicinanza alla data di inizio di Rieti.

4) La preparazione della squadra A.V.M. per Rieti (7 alianti con 9 piloti) consentiva la parentesi tedesca, favorendone anzi gli allenamenti in volo, il collaudo delle squadre a terra e l'acquisizione delle ultime esperienze straniere.

5) Il primo pilota della spedizione, Leonardo Briigliadori, già campione italiano per tre volte, mancava da ben otto anni dalle competizioni straniere (1965 = South Cerney) e la necessità di una diretta misurazione delle capacità, senza una spesa esagerata, era oramai indispensabile.

6) L'aterrabilità della zona, stando alle descrizioni di Vergani e di Fontana, oltre che a un accurato esame delle carte Shell scala 1:200.000, dava la ragionevole sicurezza che le macchine in gara non sarebbero mancate a Rieti.

7) Diciassette persone (fatta quindi eccezione di Peccolo, del cui gruppo non erano note le intenzioni) erano disponibili per un sacrificio come quello richiesto: di esse solo pochissime unità erano invece pronte a sostenere quello molto più forte di Angers.

Verso il Nord

Leonardo su « Citroen » più URKA, scortato dalla « 124 » di Lanzi, con le rispettive mogli e Casetti, parte da Alzate alle 23.000 di mercoledì 23 maggio per il trasferimento in notturna.

Ventiquattro ore dopo, Beretta su « BMW 3.0 » più URRRA, scortato da me su « 124 » e da Riva su « Ford », i primi due con le mogli (e poi dicono che le trascuriamo!) e il terzo

con Maria Rosa, partiamo — sempre in notturna — al calar della sera. Fontana è già a destinazione e freme per il ritiro del suo « Nimbus » riparato dopo il crac di Torino. Peccolo me lo vedrò dinnanzi senza trovare il tempo di chiedergli del suo trasferimento. Viscardi, Ruggeri e Poletti tarderanno un paio di giorni; gente che lavora molto.

Alzate è in posizione aurea per quanto concerne la guerra che i tutori della circolazione stradale fanno insistentemente ai rimorchi per il trasporto degli alianti. Infatti, in venti chilometri di strada poco frequentata, ci si porta, attraversando Cantù, in Fino Mornasco ove ci si immette senza difficoltà nell'autostrada Milano-Como. È come essere già in terra svizzera: non vedremo né un vigile né un poliziotto per tutti gli altri 450 chilometri del percorso.

La dogana a Chiasso, nella nuova sede autostradale, è signorilmente condotta, si limita a uno sguardo della carta verde (l'aliante nel suo rimorchio chiuso è ignorato, come se non ci fosse) e dura in totale tre primi. Le ultime luci ci consentono fugaci sguardi dall'alto alle bellezze di Como e al primo braccio del Ceresio punteggiato già di mille lampioni accesi. Poi, senza cena, facciamo l'avanzamento legati solo alle monotone vicende del traffico: al di là dei bordi stradali non si vede nulla.

Un piacevole errore stradale ci fa attraversare il piccolo stato del Liechtenstein, molto ben illuminato. Ingresso (due primi di controllo) in Austria con imbocco di bella autostrada per il Lago di Costanza.

A Lindau breve sosta per il rifornimento con travaso dalle taniche portate per precauzione e panino divorato in piedi: è molto fresco e il traffico s'è spento. Siamo a cavallo della mezzanotte. Dogana per la Germania Federale e tratta finale con la stanchezza che incartapecorisce gli occhi. Beretta davanti tira sempre oltre i cento; Riva dietro, invece, tenna sui novanta.

Ulm dorme e noi peschiamo l'autostrada per Stoccarda. Ne usciamo giusto a due passi dall'aeroporto di Hahnweide.

Sono le tre del mattino quando localizziamo nel campeggio le tre tende dei « nostri »: non ci rimane che dormire in macchina, noi felici di essere in giostra, le mogli quasi pentite di averci, per la centesima volta, assecondati in un progetto che non poteva avere conclusione diversa dalla dormita in automobile.

Vigilia deserta

Alle sette abbandonano i tentativi di un'altra rata di sonno innervosito dalla lunghezza dell'elenco delle cose da fare: tenda da erigere, alianti da montare, orientamento tra i servizi, contatto con gli uffici, ricognizione sul campo, scarico bagagli, collegamento tra i membri della squadra, distribuzione degli incarichi, frequenze radio, lavaggi, picchettaggio, carte e trascurato l'ecceetera. Ma una parte delle ansie scivola via quando, col passar delle ore, ci accorgiamo che oggi, venerdì, della gara non c'è nemmeno l'odore e la ragione è semplice: quelli che da domani si daranno battaglia qui, oggi sono ancora — almeno per la maggior parte — nelle aziende e negli uffici a tirar la carretta per il pane quotidiano.

Riusciamo, comunque, a strappare la concessione per noi molto importante di fare dei voli di ricognizione e questo nonostante il divieto di svolgere attività: un pilota locale deve compiere dieci traini per ottenere una certa abilitazione e noi facciamo da cavia; Leonardo, Lorenzo e Mario si dividono amichevolmente la deca e invece di atterrare entro 10 minuti dal decollo, allungano all'ora gli ultimi voli. Anzi Beretta si entusiasma tanto da finire a venti chilometri in località Bempflingen, primo fuori campo della sua carriera.

Fontana gioisce rivedendo montato il suo « Nimbus » e Peccolo brontola

per i variometri del ROOM bloccati. Alle 19.30 sveglia generale: la gara sboccia con briefing fiume sostitutivo del regolamento fantasma. Siamo in centocinquanta e più in una piccola aviorimessa dalle pareti interne a calce; sopra le nostre teste due bianchi alianti — un « Ka 6 » e un « Grunau baby » della mia adolescenza — ci tengono compagnia. Freya Lanzi traduce in contemporanea gli avvertimenti e le regole più importanti.

Siamo stanchi, quasi cotti; andiamo a cena un po' slegati e frastornati per la eccessiva quantità di parole ascoltate.

Le cinque prove

Sabato 26 maggio 1973 il sole è tutto su Hahnweide e alla fine del briefing delle ore 9.00 la gara e la sua febbre finalmente si vedono e si sentono: mezzo miliardo di lire in alianti su due lunghe file di aguzze candide ali mi appare per incanto a dir con le sagome quanto veloce e ordinato sia stato l'operar delle squadre.

Dodici traineratori di quattro tipi diversi (tre della Bölkow e uno della Robbin), sotto la ferrea guida di un giovane quanto capace direttore delle operazioni di volo, Stephan, vanno in aria in circa 70 primi fino alla



Cielo di Rieti, anche se siamo 1.000 chilometri più a Nord.

quota di sgancio di 500 metri tante volte quante ne occorrono per mandar via 69 alianti, 43 standard, 20 libera (diverranno 21 con la terza prova) e 5 biposti.

Il tema è: triangolo Kapfenburg (km. 63), Donauwörth (km. 43) e Hahnweide (km. 99) per un totale di km. 205, per libera e standard. I biposti fanno una A & R su Heubach di km. 84.

Da un rilievo a ridosso dell'aeroporto seguiamo con « Pye Cambridge » e antenne da due metri e mezzo tipo YU piazzata sul tetto della mia « 124 » tutto il percorso, anche nei punti bassi. È una corsa entusiasmante ombreggiata soltanto dall'atterraggio del Mario a Donzdorf, a soli 31 chilometri dal via.

La pioggia degli arrivi è letteralmente impressionante: rientrano 41 standard, tutti i 20 libera e 2 biposti.

All'apparir delle classifiche, l'indomani, rimaniamo perplessi: Leonardo, a 72 di media, è 19°. Il vincitore Schneider ha girato a quasi 88 orari. Peccolo, con 63 all'ora, è 35°. Fontana, a 63 pure lui, finisce 18°. Il vincitore in libera Armbrust supera i 101 all'ora.

Sembra, oltre che seria, una cosetta difficile.

Il lieve sbandamento che segue viene contenuto in una riunione serale nella quale ricorrono insistentemente alcuni antichi vocaboli di ordine, quali disciplina e puntualità. La frizione fra logistica e operazioni di volo, nata per via dei pasti da farsi dopo lungo esame dell'elenco dei migliori ristoranti della plaga, sparisce e si fissa la definitiva priorità del volo. In questa atmosfera arrivano, con nastri magnetici di canti alpini e alle sei del mattino, i rinforzi di Viscardi, Ruggeri e Poletti.

Seconda prova domenica 27 maggio 1973 con una bordata, in apertura di briefing, di sanzioni disciplinari — rimprovero pubblico e DM 10 a testa — a carico di una dozzina di piloti sconfinati nelle aree proibite. Il timore di sentire il nome di uno dei

nostri quattro mi aumenta il polso di almeno dieci battiti. Meno male: indecisi sì sui ristoranti, ma ben orientati sulle regole dell'aria.

Il briefing prosegue con le consuete comunicazioni d'ordine generale, con le raccomandazioni sulle aree proibite e con la situazione meteo esposta con grande chiarezza e concisione, in lingua tedesca e inglese, da un professore di meteorologia, amico di Rovesti, del quale malauguratamente ho trascurato di scrivere il nome.

Subito dopo vengono ruotati i tabeloni del tema e nella sala corre la nota lunga e cupa che assomma le singole esclamazioni di stupore: triangolo di km. 166,4 per 2 volte, ossia km. 332,8. Piloni a: Heidenheim (km. 53,2), Nördlingen (km. 32,4) e Hahnweide (km. 80,8).

Il cielo è limpido ma soffia un venticello che man mano rinforzerà fino a diventare vento teso. Dopo l'assistenza alle partenze, scivoliamo verso gli uffici per presidiare il telefono e per seguire sulla lavagna pubblica, compilata da tre belle mogli di volovelisti tedeschi, la susseguenza dei superi della linea di partenza.

Non appena i nostri iniziano le remate sulle prime caute planate, passiamo con tutte le nostre automobili alla quiete della solita collinetta a Nord-Est del campo. Radio perfetta: anche oggi abbiamo l'intera percorso in 5/5. Il giro di boa di metà strada ci regala lo spettacolo degli alianti che spirano nel vento e derivano rapidamente su di noi senza traversone.

Dopo quattro ore abbondanti dalla partenza, puntiamo gli occhi perché i messaggi radio, tradotti da Freya, danno per iniziati i planatoni finali; qualcuno anche da 50 chilometri. Ressa agli arrivi, di grande effetto per via del bianco degli alianti contro il verde splendente del bosco: 18 rientri di libera (su 20) e 29 di standard (su 43). I 16 fuori campo ritardano l'uscita delle classifiche, ma il giorno dop tiriamo il fiato:

Leonardo è 4° a 69 di media mentre il 1° ha viaggiato a 74; Lorenzo, per un avvio troppo lento si è trovato senza più termiche ed è atterrato dopo 197 chilometri; Mario ha esagerato nell'iniziare a testa bassa e va giù a 17 chilometri; Vittorio, prudente, finisce 17° a 65 orari col 1° a 82.

Uno degli spauracchi sparisce; la navigazione su terreno sconosciuto e tendente all'uniformità verde si dimostra, anche per via dell'avanzamento in pattuglione e in aria pulita, quindi trasparente, più facile del temuto.

Per evitare gli eccessivi affaticamenti dei recuperi, d'accordo con Poletti, rinforziamo la squadra di Peccolo con l'inesauribile Ruggeri, mentre a Viscardi, che è qui in ricognizione preparatoria per il 1974, diamo la possibilità di affiancarsi al Lucio Casetti.

Lunedì 28 maggio le condizioni si attenuano e le partenze sono difficoltose; i « roccoli » sul Teck permangono a lungo. C'è nell'aria il vago presagio del ribaltamento delle classifiche.

Il tema è un triangolo di 275,6 chilometri su Donauwörth (km. 99), Ansbach (km. 65,8) e Hahnweide (km. 110,8), con foto in rientro su Göppingen, aeroporto militare.

Accade un episodio singolare: Mario, irritato dal punteggio ancora a zero, si butta sul primo lato con veemenza di chi non ha nulla da perdere e finisce la tratta di 99 chilometri con lo stesso vantaggio (13') che aveva su Leonardo all'atto del superamento della linea di partenza; terrà ancora per quasi cento chilometri per compiere, col totale di 196,6 chilometri, il suo più lungo volo.

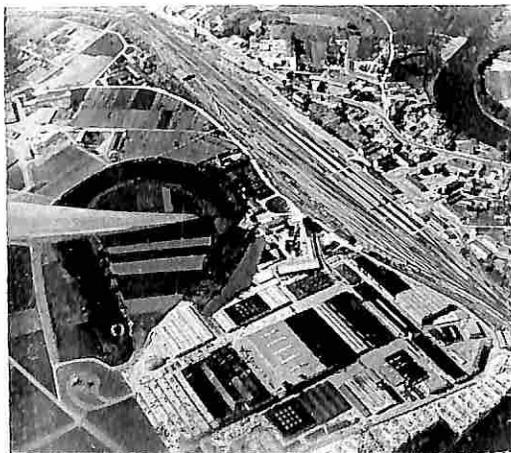
Lorenzo ci dà la nota triste della giornata atterrando a 30 chilometri dal via. Leonardo finisce prudentemente a 52 orari (10°), contro i 55 del 1° e finalmente si colloca al 10° posto in generale. Vittorio lavora bene e rientra a 55 orari (13°) con-

tro i 58 del 1°: risale al 14° in generale.

Stiamo emergendo dalla bassa classifica con rilevante vantaggio per la carica spirituale. Infatti, due giorni dopo sorprende Poletti e Casetti, alle otto del mattino, a montare *da soli* i tre « Standard Libelle » per fissare un tempo da primato. Lascio giudicare: dai cassoni-rimorchio chiusi alle tre macchine pronte al volo (batterie escluse) passano 25 minuti primi, 1.500 secondi.

Il 29 maggio nasce il granchio della direzione di gara ed è grosso. Dopo tre briefings possibilistici, siamo lasciati liberi per ragioni meteo quasi avverse alla gara e invece, come dirà il campione inglese Burton, sarà « la più bella giornata di cattivo tempo mai vista nella mia carriera ». Cumuli dal nettissimo bordo luminoso, turrati e imponenti, sono disseminati a perdita d'occhio in un cielo azzurro da tre volte l'anno. Andiamo a visitare un ristorantello e due aeroporti.

Il 30, scuse composte e 226 chilometri da masticare. Triangolo per la libera. A & R per la standard. Il primo ha questi piloni: Crailsheim,



Il pilone di Donauwörth (stazione ferroviaria) fotografato da Leonardo Brigliadori il 28 maggio 1973.

Harburg e Hahnweide. Il secondo ha la virata a Treuchtlingen.

Il tempo scivola sul malandato e il professore meteorologo ci aiuta apertamente a capirlo. Il risultato, poche ore dopo, ce lo conferma appieno: non rientra nessuno. Piovigina. Rettifico: quattro marpioni della libera rientrano ma saltano, nel magrissimo planatone finale, il piloncino fotografico di Neuffen che dovrebbe dar luogo all'approccio per 70°. Giunti in campo allora, ma con percorso incompleto.

Clima autunnale, ma morale estivo: Leonardo fa un salto quintuplo, « Von Beret » batte Lorenzo di 25 chilometri (olà, che succede? Sei tu che vai male o è quello che comincia a carburare?) e « Tonfana » coglie il miglior piazzamento suo in prova (11°) con salita al 12° in generale a 740 punti dal primo.

Il 31 maggio piove e spiove a ore alterne. Le tende tengono. Stoccarda merita una visita e il collaudo degli ombrelli.

Venerdì 1° giugno va in canna l'ultima cartuccia. La standard va a Roth via Göppingen e torna ad Hahnweide ancora attraverso Göppingen (km. 275,4) mentre la libera va a Neumarkt, con lo stesso doppio piloncino fotografico di Gö, per km. 326,6. Lascio Poletti in campo e vado a Nord di Aalen per l'assistenza meteo a vista. L'inseguimento in radio, dopo quattro prove passate in campo, scalda il sangue e dà sale alla guida. Appena sul posto, un'altura aperta, l'antennone va in opera e svela, al primo messaggio, che Mario è atterrato a 5 chilometri di distanza, dietro il castello che vedo distintamente davanti a me. Il Lucio è in attesa (abbiamo viaggiato quasi in coppia) a pochi metri e il recupero è un affaretto di mezz'ora.

Passano due scuri « F 104 » a 500 metri.

Alle nostre spalle, verso casa, una velatura — taciuta al Leonardo — avanza lentamente. In direzione del pilone, però, i cumuli sono ancora

attivi: quanto basta per il rientro? La risposta è nelle vie del cielo che si riempiono, nel volgere di tre messaggi radio, di eleganti sagomine d'aliati. Sulle nostre teste passano, isolati o a gruppetti di due-tre, gli attori di una magica rappresentazione. I frettolosi viandanti in auto ci vedono con gli sguardi alle nuvole, rallentano, guardano anche loro, non vedono nulla, allungano una mezza smorfia e tirano via. Perdono una rarità.

Ci sorvola anche Leonardo, esattamente sulla verticale. Punto scelto bene.

Volto la vettura e rientriamo. Saputo — via Fontana — dell'atterraggio in campo del 46, mi dedico alla assistenza di Lorenzo, ma con scarso risultato in quanto è già molto avanti. Sbaglia qualcosa e atterra alla periferia di Kirchheim. Purtroppo va giù anche Vittorio a 54 chilometri dall'arrivo.

Nell'ultima parte del ritorno, incrociamo auto e rimorchi di alcuni « illustri » concorrenti, cosicché s'accende la fiamma della speranza di un mezzo colpaccio del nostro. Dei



Il vincitore della classe standard Peter di Friburgo col « Libelle H 203 ». Dietro, col numero di gara LS, il prototipo « LS 2 » di Schneider.

primi dieci in classifica generale del giorno prima ne vanno fuori campo ben sette. Attesa spasmodica delle classifiche: inutile, bisogna passare una notte in quanto i fuori campo sono molti, quasi i tre quarti dei partiti.

La premiazione

Smontiamo le tende con animo leggero, anche se a tratti cade qualche goccia da un cielo oramai passato dal sindacato volovelistico a quello idroelettrico. Hahnweide non è mai stato luogo ostile, anzi è apparso fin dal primo giorno un piccolo paradiso terrestre, ma le classifiche (la capacità degli altri, per intenderci) non ci favorivano certo il riposo. Ora, invece, ci svegliamo dall'ultimo rilassato sonno e ogni cosa, assieme ai pensieri, ha raggiunto il buon equilibrio dato dall'intenso lavoro fatto con profitto.

Si arriva a sera col bagaglio sistemato e le macchine pronte a partire. Qualche preoccupazione per la « Citroen » di Leonardo che perde olio idraulico in misura severa.

Nella aviorimessa del briefing, tavo-

li e banchi messi in lunghe file, accolgono non meno di trecento persone che, in allegria crescente, spaziolano un mezzo pollo allo spiedo a testa e asciugano non razionati boccali di birra. Non manca una vigorosa agreste orchestra. Poi discorsi e applausi generosi alle autorità. Infine le classifiche e la distribuzione dei trofei (ne ruberei uno...), bronzee riproduzioni di quel gran briccone di Jacob, corvo-padrone di Hahnweide.

Quando tocca a Leonardo uscire, terzo di 43 standard di 6 nazioni, per il ritiro del suo premio, scocca un applauso da 40 secondi che mi toglie il fiato. Mi sembra che ne avanzi tanto, rispetto agli altri, da premiare largamente anche Mario Beretta, Vittorio Fontana e Lorenzo Peccolo, nonché la formidabile squadra italiana guidata in stretta collaborazione con Franco Poletti.

Si torna a casa in notturna, ma la guida non pesa in chi sta già facendo progetti di attacco per l'anno prossimo.

Egidio Galli

Classe Standard

PROVE	1° p. 2977 Peter E.G. H.203	2° p. 2881 Friedrich LS 1.d	3° p. 2837 Brigliadori L. Libelle	31° p. 1408 Peccolo L. Libelle	42° p. 684 Beretta M. Libelle
1ª Δ	205 km. 3 667	6 625	19 526	35 417	42 0
2ª 2xΔ	332 km. 2 650	9 603	4 624	34 231	39 0
3ª Δ	275 km. 2 587	20 535	10 565	32 0	28 273
4ª ↗	226 km. 1 557	8 505	8 505	30 224	26 293
5ª ↗	275 km. 15 522	12 613	11 619	14 527	37 118

Classe Libera

PROVE	1° p. 3623 Grose H.W. ASW. 17		2° p. 3465 Baumgartl S. ASW. 17		3° p. 3280 Hillebrand K. Nimbus 2		13° p. 2668 Fontana V. Nimbus 2		
1ª △	205 km.	2	639	5	520	9	484	18	287
2ª 2x△	332 km.	1	795	2	762	15	601	17	563
3ª △	275 km.	1	796	3	781	7	753	13	734
4ª △	226 km.	4	758	1	767	1	767	11	667
5ª z	326 km.	4	607	3	608	1	652	12	397

VENDESI CAPRONI A 3

Ultimo della serie - ore 400 circa - nessuna scassatura privato rifiniture extra per performance, carrello accessori, eventuale strumentazione, consegna immediata.

TELEFONARE a PAOLO AGRESTA - MILANO

abitazione tel. 677030 prefisso 02

ufficio tel. 702873 - 798080 prefisso 02

1973 annata fumante

L'inverno per il volovelista è sempre troppo lungo in attesa della primavera.

Si fanno molti progetti, si sognano bei voli e naturalmente i fatidici soliti 500, ma purtroppo, per me almeno, si risolveva sempre in tanti voli sì, ma difficilmente riuscivo a realizzare tutto quello che avevo programmato durante l'inverno.

Ma continuando a sognare finalmente è arrivata la stagione tanto desiderata. Subito fin dal mese di febbraio ebbi l'occasione di effettuare parecchi voli dai 200 ai 300 km. e con diverse salite in onda, tanto che con un inizio così fumante cominciai a dubitare sulla possibilità che queste condizioni potessero continuare anche nei mesi migliori cioè aprile e maggio.

Infatti i miei timori sembravano avverarsi: la prima quindicina di aprile non presentò nessuna buona giornata esclusi i giorni infrasettimanali, mentre il 14 e 15 la situazione incominciò a cambiare per il meglio, tanto da permettermi due voli di oltre 5 ore attorno ai 300 km.

Finalmente il grande giorno si presentò il sabato successivo.

21 APRILE A.R. Calcinatè-Villa Bas-

sa-Calcinatè km 566

Alle sette telefono al meteo di Linate dove il previsore di turno mi illustra dettagliatamente la condizione che presentandosi ottima sul settore NW lasciava qualche dubbio verso NE. Infatti una debole perturbazione stava transitando sul settore. Ma tanta è la voglia che svegliata la povera moglie, la quale come al solito compie il miracolo di vestire i figli, preparare la colazione e riassetare a tempo di record, e nel giro di un'ora via in autostrada per Calci-

nate. Nonostante i dubbi verso Est decido di dare l'A.R.

Partenza ore 10.15 allo sgancio trovo subito un 2 metri che però si ferma a 1.200 metri, mi porto sul Campo dei Fiori dove la base è già a 1.600 da qui al Piambello con rapida salita fino a 2.200. Plano verso il Monte Bre da dove perdo circa 10 minuti con termiche non ancora organizzate.

Finalmente il classico trombone mi fa ritrovare in 4 minuti da 1.400 a 2.800 metri (oltre 5 metri di salita media) sarà però la termica più forte della giornata. Dal Bre (punto 1), come si può vedere dal barogramma fu tutta una galoppata sino al Tonale (punto 2). Appena superato il Passo però le mie speranze cominciarono ad affievolirsi, difatti nel centro della Val di Sole c'era tutta una copertura con caduta di nevischio che non mi permetteva di vedere Bolzano e le Dolomiti dandomi la netta impressione che la perturbazione annunciata dal meteo fosse ancora in zona.

D'altro canto essendo sabato decisi di proseguire fino a Bolzano da dove eventualmente sarei ripartito il giorno successivo, sicuro del miglioramento delle condizioni.

Arrivato con 1.300 metri sotto il Renon (punto 3) in un buco di sereno trovai una buona termica che mi riportò a 2.100 metri, da qui guardando verso Bressanone e la Val Pusteria sotto una copertura di otto ottavi si intravedono dei piccoli cumuletti scuri dalla faccia non troppo invitante, mentre verso la Val di Sole il cielo era in netto miglioramento tanto che già si formano dei bei cumuli verso il Brenta ed era sparita la copertura in centro valle.

Decisi così di continuare verso la Val Pusteria confidando anche nelle molte ore possibili di volo che mi rimanevano ancora.

Con una certa fatica raggiunsi Bressanone dove una bella salita mi riportava a 2.700 metri, convincendomi sempre più che nonostante l'apparenza del cielo l'aria era già di post-frontale.

Raggiunto il pilone di Villa Bassa (punto 4) constatai con piacere che erano appena le 15.10 e le condizioni andavano sempre più migliorando, iniziai il ritorno convinto di potercela fare. Man mano che mi avvicinavo verso il Renon le termiche diventavano sempre più regolari e vaste permettendomi di fare lunghi tratti senza perdere quota (punto 5), da qui in pratica il volo non ha avuto più problemi e con un cielo come quello sognato lungamente durante l'inverno coprii gli ultimi 200 km. a oltre 100 km. di media con una lunga planata finale dal Legnone a Calcinatè con il cuore gonfio e il 3° diamante.

9 MAGGIO 1973 A.R. Calcinatè-Lienz (aeroporto)-Calcinatè 668 km

Dal volo di Villa Bassa non si presentarono più giornate così fumanti, almeno durante il fine settimana. Ma il giorno 8, seguendo la situazione meteo, si sentiva puzza del grande giorno.

Difatti scambiati un po' di pareri con Attilio Pronzati per telefono decidemmo di trovarci l'indomani mattina di buon'ora a Calcinatè. Era mia intenzione di tentare il triangolo dei 500, ma Attilio mi convinse di tentare di superare la barriera dei 600 in andata e ritorno.

Non starò a descrivere nei particolari il volo anche perchè non avendo fatto una copia del barogramma sarebbe difficile da seguire, basti solo questo dato: partenza alle 10, sul pilone di Lienz alle 16.20, dopo ben 6 ore e 20 minuti di volo e quando ormai pensavamo al solito atterraggio a Bolzano, proprio sul pilone agganciammo l'onda che sfruttata su tutto il ritorno permise a me di ritornare in 3 ore e 25 minuti e all'Attilio addirittura in 3 ore e 10 minuti con quote sempre dai 4.000 ai 5.000 metri.

Un volo che per la varietà delle condizioni e con un attacco di una grossa aquila sotto l'Adamello, finita per fortuna senza conseguenze, rimane

il volo più bello e il più completo da me compiuto. Sullo scorso numero di Volo a Vela la copertina dava un'idea della situazione.

Il resto del mese di maggio passò senza altri voli sino alla settimana di Bolzano, durante la quale in occasione del Trofeo Benini ebbi l'occasione di trovare la giornata migliore da quando volo. Purtroppo un po' per la formula della gara e un po' per lo scetticismo sulle previsioni meteo decisi con Attilio di dare una andata e ritorno di soli 450 km.

Non avevo mai volato nelle Valli austriache dopo Lienz e oltre alla atterrabilità sempre buona, trovammo plafond in termica pura di oltre 4.000 metri, con salite costanti attorno ai 5 metri e guardando verso est dopo il nostro pilone una strada interminabile di cumuletti ci dicevano quanto avevamo sbagliato il nostro tema quel giorno. Infatti diversi piloti tedeschi e Roberto Manzoni superarono facilmente i 500.

Il mese di giugno mancò alle aspettative, sempre durante il fine settimana, mentre nei giorni feriali si presentarono molte belle giornate che però il maledetto vizio del lavoro non mi permise di sfruttare.

Luglio, ormai finita la parentesi del volo alpino, mi portò ad Angers e là purtroppo sotto il più bel cielo di Francia l'acqua ci accompagnò per quasi tutta la permanenza e solo l'abilità degli organizzatori e dei meteo ci permisero di fare 3 brevi prove in 13 giorni di gara, con risultati abbastanza mediocri.

Con ancora i funghi nella tenda e nelle ossa traslocati a Rieti, lasciando a Calcinatè il fido Cirrus Standard, con il Nimbus di Walter Vergani e qui tanto per non smentire l'annata italiana, su 13 giorni di gara ben 11 prove.

Non mi soffermo sul Campionato per il quale ci saranno più autorevoli resoconti su questo stesso numero, posso dire però che mai una gara mi aveva così affascinato e appagato come questo Rieti.

Terminato il Campionato Adele Orsi voleva tentare il record mondiale femminile dei 100 km. e convinse anche me, utilizzando il kestrellone di Giorgio, a tentare il record.

Abbiamo volato per 3 giorni: durante il primo giorno Adele ha fatto alla bella media di 120 km./h, il suo magnifico record (e finalmente un nome italiano sulla tabella dei record mondiali).

Il secondo giorno abbiamo tentato senza successo il record dei 300, ma giunti alla fine del primo lato abbiamo rinunciato per le condizioni non eccezionali.

Un particolare, verso il Gran Sasso sentimmo un pilota che diceva di avere i 6 metri, subito pensai naturalmente a qualcuno dell'Aquila e lo chiamai per radio senza avere risposta. Dopo poco da altre comunicazioni dello stesso pilota che parlava con l'accento veneto, e dai suoi messaggi, capii che stava volando su Asiago, anche questo penso sia un record di distanza via radio su alianti.

19 AGOSTO 1973 triangolo Rieti - Città Reale - Meggiano - Rieti km. 107 media 124.920

Sono convinto che a Rieti su questo triangolo si possa attaccare il record mondiale assoluto, infatti sia nel tentativo di Adele sia nel mio abbiamo avuto l'aggancio di partenza veramente povero con salite inferiori a 1,5 m/s e da calcoli fatti sui tempi di volo con il plafond di quei giorni che era attorno ai 2.600 metri e con un aggancio attorno ai 4 m/s si possono superare i 160 kmh.

Evidentemente questo è il senno di poi, d'altra parte le condizioni bisogna accettarle come si trovano.

Sgancio sul campo trainato dal buon Willy Marchetti, dopo una ricerca infruttuosa di ascendenza ai piedi del Terminillo mi spostò su Cantalice, qui un 2 metri mi porta a quota 1.600. Decido di buttarmi direttamente verso Città Reale dove vedo cumuli molto più invitanti, prima

del pilone un'altra salita sino a circa 2.200 metri.

Anche questa non ha mai superato i 2 metri di variometro e sul medio metro leggevo sempre valori inferiori a 1,5 m/s. Fatto il pilone mi dirigo verso Meggiano, questo lato ritengo che sia uno dei tratti più belli dal punto di vista appoggio orografico, infatti viaggiando a velocità sempre attorno ai 200 kmh e con qualche delfinata sotto la strada di cumuli arrivai con 1.350 su Meggiano.

Scattate le foto, inizio la planata verso Rieti e qui forse ho compiuto l'errore di spingere un po' troppo tanto che per entrare nella valle reatina son dovuto arrivare quasi a Piediluco per poter scavalcare le colline, arrivando a bassissima velocità e di misura sul campo di Rieti. Un primo pezzo, dal 2° pilone al campo, un po' più accorto mi avrebbe consentito di abbreviare la strada potendo scavalcare prima e più in rotta le montagne che danno sulla Valle di Rieti con un sicuro guadagno di 4-5 km. sulla velocità media.

Concludendo questa piccola panoramica sulla stagione ormai terminata ritengo che con un po' più di convinzione sulle condizioni meteo di quest'anno si potevano fare forse più chilometri ma soprattutto il famoso triangolo dei 500 FAI che in Italia non è ancora stato effettuato.

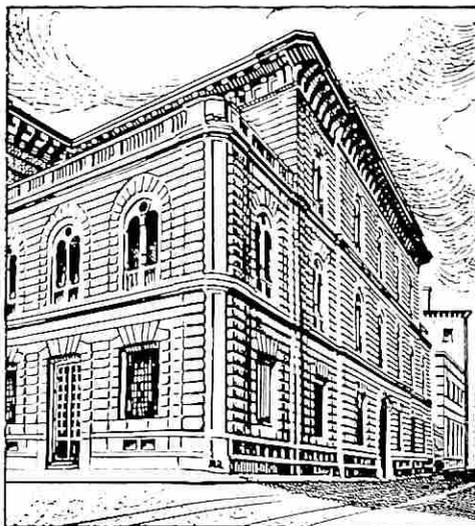
A tale riguardo sono convinto che il triangolo Calcinate-S. Lorenzo in Passiria-Gardone Vittoriale-Calcinate che, almeno da Calcinate, è forse l'unico effettuabile interamente in territorio italiano, è ormai alla portata di parecchi piloti.

Per cui la prossima primavera, e qui incomincio già a sognare, sarà il mio obiettivo principale assieme naturalmente a cercare di prolungare l'andata e ritorno che con uno standard si dovrebbe poter avvicinare alla barriera degli 800.

Fortunatamente però questa volta l'attesa per la primavera 1974 non è molto lunga, anche se non inizierà sulle Alpi, ma a Walkerie...

Bob

dal **1823**



a presidio
dell'economia
della Regione

CASSA DI RISPARMIO DELLE PROVINCIE LOMBARDE

tutte le operazioni e i servizi di banca

SCHEMPP - HIRTH K.G. KIRCHHEIM - TECK

SEGELFLUGZEUGBAU



alianti di elevate caratteristiche:

CIRRUS, ST. classe standard

NIMBUS 2° classe libera

JANUS biposto in tandem

rappresentanza italiana:

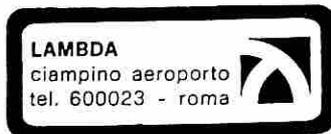
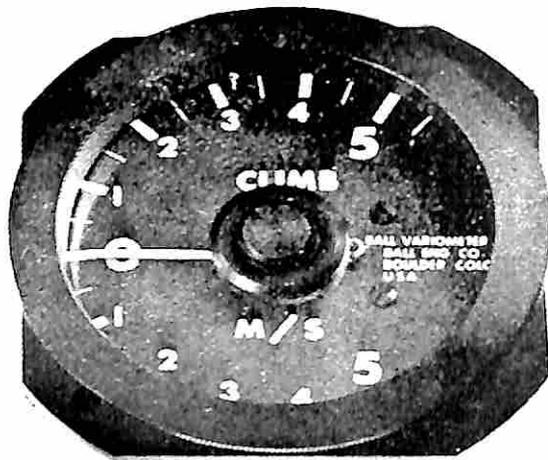
Azienda Lombarda Materiali Aeronautici

Via Confalonieri, 16 - Telef. 036 - 955321 - 22060 CREMELLA (Como)

LEGGETE

E DIFFONDETE

«VOLO A VELA»



un "elettrico" senza problemi

Il **BALL MODELL 101-D** è un variometro elettrico con una affidabilità uguale o superiore ai migliori variometri meccanici.

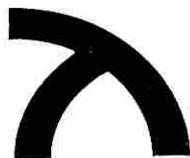
Non è affetto da errori di quota (Vz vera fino a 10.000 mt.).

È completamente autocontenuto - senza termos esterno - ed è fornito in versione con capsula a compensazione totale o con compensazione esterna tipo venturi.

Il consumo è ridotto: 24 mA a 10-18 V audio compreso. È fornibile in versione standard \varnothing 80 mm o ridotta \varnothing 57 mm.

A richiesta: audio, doppia sensibilità, anello Mc Ready.

Rappresentante esclusivo per l'Italia



Sistemi elettronici di volo S.p.a.
Ciampino aeroporto
00040 Roma - Tel. 600023

Un primo passo verso l'Austria

(o storia di un volo di 530 Km. sulle Alpi Italo-Svizzere)

Quest'anno, tutto il mese di febbraio e marzo, fu dedicato ad un intenso allenamento sull'A.S.W. 15 del Club di Torino per ottenere l'aliante nel trofeo Città di Torino, secondo le regole del nostro campionato.

allenamento sull'ASW 15 del Club di Torino per ottenere l'aliante nel trofeo Città di Torino, secondo le regole del nostro campionato.

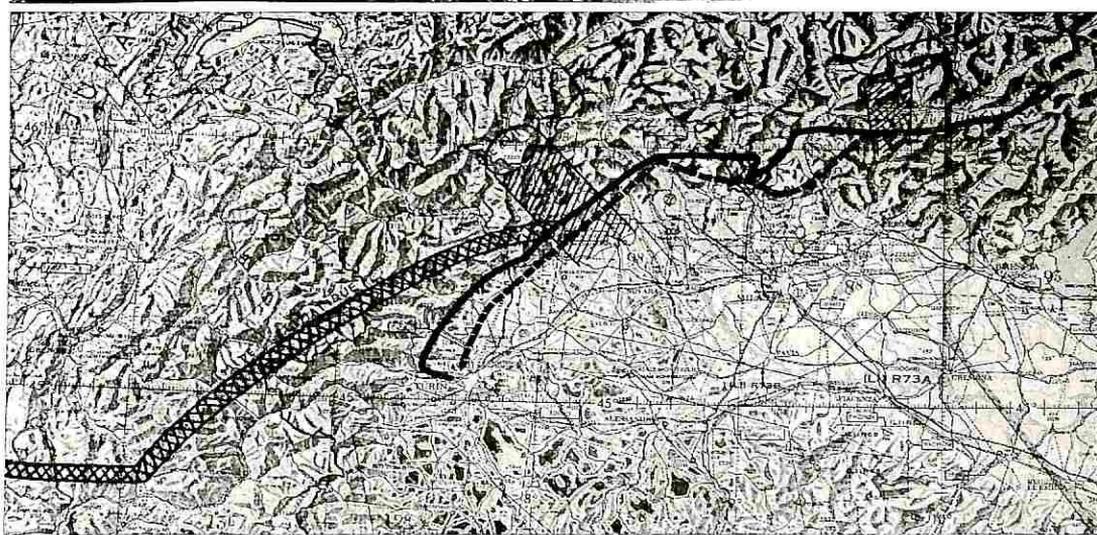
Avevo cominciato bene con dei circuiti di 200 km. dei voli di velocità, dei records locali battuti e ribattuti e poi ecco che il mio lavoro mi obbliga improvvisamente a partire per la Romania (proprio vicino a Vrsatz se questo vi ricorda qualche cosa...) Non voglio parlare qui delle acrobazie fatte laggiù per essere certo del mio ritorno il giorno prima della gara, ma cosa non si farebbe per volare!

Ed eccomi dunque sbarcato a Torino venerdì pomeriggio, stanco mor-

to da quattro settimane di incubo e da un viaggio di 3.000 km., ma ben deciso a battermi, tanto più che il cattivo tempo che aveva perdurato a Torino durante la mia assenza aveva fatto sì che l'A.S.W. 15 restasse a mia disposizione.

Sabato alle 8 del mattino arrivo al campo senza squadra e con un rimorchio non ancora adattato alla mia macchina e le cui luci di posizione evidentemente non funzionavano, e con un'aliante sporco come non sarebbe permesso e con un certo fuori allenamento dovuto alla lunga permanenza all'estero.

Ma il cielo aveva quello strano fascino, quella limpidezza che vi fa guardare la montagna con uno sguardo che neanche la più bella ragazza del mondo saprebbe distogliere. Ed ecco che avvenne il miracolo, alle 9 nascono i primi cumuli ed alle 11 sono già incredibilmente alti per i nostri



poveri occhi abituati alle nebbie di Torino. Ed oltre tutto sono 10 anni che corro dietro a sti benedetti 500 km. che avevo potuto tentare una sola volta l'anno scorso e che erano terminati con un volo di 380 km. ed un'atterraggio in un fazzoletto a qualche metro dal lago di Como.

Ci sono anche gli amici che dicono: « se finisci fuori non sarai mai di ritorno domani mattina per la prima prova » ed anche « sarai talmente stanco che perderai ogni possibilità » e poi basta decollo!

Alle 11,30 sgancio a 1.000 mt. QFE per un'andata e ritorno di 528 km. con pilone a Ponte di Legno (Sondrio) e cioè circa 600 km. effettivi da percorrere.

La meteo? neanche avuto il tempo di telefonare.

La gara che comincia domani? ne parleremo domani!

Sono l'unico a partire per questo tentativo (e i candidati tuttavia non mancavano) poiché tutti gli altri si perdevano in troppe chiacchiere.

Qualche « imprudente » arrischierà dei triangoli di 300 km. che terminerà a più di 100 km. di media; altri avranno la fortuna di sorvolare il Monviso dove la base era di 4.000 mt.

Per me la prima delusione: il Musiné non dà ancora a 900 mt.; ed eccomi già sotto ai pini, ma per poco tempo poiché trovo la migliore ascendenza della giornata (5,5 m/s di media).

Ed ecco che parte un bolide per un traversone di 50 km.

Seconda delusione: l'attraversamento del limite climatico settentrionale corrisponde per me a 20 km. di neve nel sottovento del Gran Paradiso. Fortunatamente i grandi laghi si avvicinano e faccio un recupero senza problemi a Intra, alla frontiera Svizzera. Altra grande traversata, lago Maggiore, lago di Lugano dove il panorama non mi lascia un minuto per notare l'altimetro che mi indica un po' tardi che l'attraversata del lago di Como terminerà « ai pesci ».

Dato che non sono qui per la pesca subacquea, devo fare marcia indietro, ed eccomi a raschiare le pietre del monte Generoso sotto lo sguardo inquieto dei passeggeri della funicolare (se avessero visto la mia preoccupazione, la loro si sarebbe presto trasformata in panico); ma arrivo in cima prima di loro e mi infilo in un'enorme trombone che fa presto sparire lontano le mie preoccupazioni di alpinista improvvisato. Lago di Como (ben alto questa volta) ed ingresso nella famosa Valtellina dove secondo i piloti di Varese si viaggia a 100 km. orari di media. Ma in realtà è ancora la neve che trovo al traverso di Sondrio; una rapida comunicazione con Adele Orsi mi avverte che è buona lo stesso. Allora si continua. Effettivamente si aggancia alla fine della Valle; avrei anche potuto agganciare i camini del tranquillo villaggio di San Pietro. Poche centinaia di metri mi sono sufficienti per passare il Colle poiché a 10 km. da quel punto il monte Adamello è incappucciato da un fungo promettente e che mantiene le sue promesse. Faccio la base per la prima volta (3.880 QNH) ed il punto di virata non è che a 20 km. Una breve andata e ritorno a 150 km./h sul bordo della nuvola ed eccomi di ritorno ad Edolo ben deciso a fare questa volta la Valtellina a 100 di media, ciò che realizzo senza neanche rendermene conto.

Ma al fondo c'è ancora il lago di Como, definitivamente disgustato da ogni tentativo di ammaraggio, faccio il giro da Sud che sembra eccellente e si dimostra più rapido poiché le montagne sono più basse.

Al traverso di Varese, 1.500 mt. comincio a farmi delle domande: la strada per Torino è tagliata dalla neve che si inoltra molto profondamente nella piana del Po (sempre questa benedetta zona climatica) e mi è necessario fare la quota massima, almeno 3.000 mt. per passare.

segue a pag. 87

Innanzitutto una nota positiva per la meteorologia italiana che ha appena smesso d'usare il suo vecchio e poco preciso diagramma termodinamico con l'uso di un emagramma più interessante per il volo a vela anche se la sua scala delle pressioni si adatta più ad un Concorde che ad un Passero!

— Primo rilievo evidente: assenza quasi totale di vento fino alla tropopausa con un massimo di 10 kt. variabile dal settore Nord a 7.000 mt. Quindi un regime di brezze stabili senza problemi.

— Secondo rilievo evidente: la tropopausa è incredibilmente bassa: 6.880 mt. contro gli 11.000 standard, cosa che lascia prevedere un buon gradiente termico.

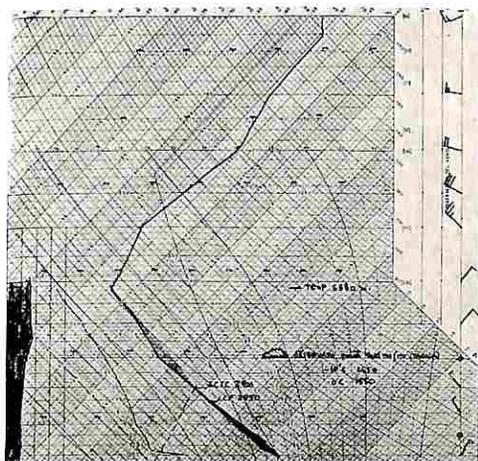
— Umidità relativa: molto bassa (25 %) e costante fino a 3.000, con un leggero aumento al 40 % a 7.500 mt. Ottimo quindi.

— Gradiente termico: una meraviglia, forse l'ideale per il volo in montagna: 0,9/100 mt. costante fino a 4.200 mt. In altre parole se dopo 12 ore la temperatura si fosse alzata di 1 solo grado, la base si sarebbe alzata di... 1.500 mt.! Il livello massimo previsto per un movimento convettivo era di 2.900 mt. (LCTC), mentre la base reale a Torino era di

4.200 QNH...

C'è mancato quindi poco nell'aver un plafond di 3.000 mt. con dei top di 6.500 bloccati dalla tropopausa. Ma si può notare un leggero riscaldamento a 4.200 mt., molto probabilmente dovuto alla presenza di una leggera subsidenza a questa quota, che ha bloccato gli sviluppi verticali.

Per concludere un sondaggio straordinario e persino pessimista rispetto alla situazione osservata a Sud della zona limite-climatica in montagna. Peccato che non l'ho visto che due mesi più tardi...



La situazione a tutte le quote è influenzata dalla presenza di un anticiclone (1.030 mb.) il cui epicentro si trova tra l'Islanda e l'Irlanda, che mantiene una circolazione di settore Nord su tutta l'Europa, centro di una vasta zona depressionaria.

I fronti freddi circolano rapidamente sulla metà Ovest della Francia verso la Spagna e dall'Italia meridionale verso la Grecia.

La carta a 500 mb. fa rilevare ancora più chiaramente la calma che c'è stata sull'arco alpino dovuto alla sua posizione al centro della zona depressionaria che si estenderà su tutta l'Europa colmandosi lentamente (da 1.000 a 1.004 mb.).

Non c'è nessun fronte sulle Alpi a causa dell'assenza di aria calda sull'Italia settentrionale (l'abituale depressione del golfo di Genova si trova relegata a Sud della Tunisia, dove si trova effettivamente un fronte

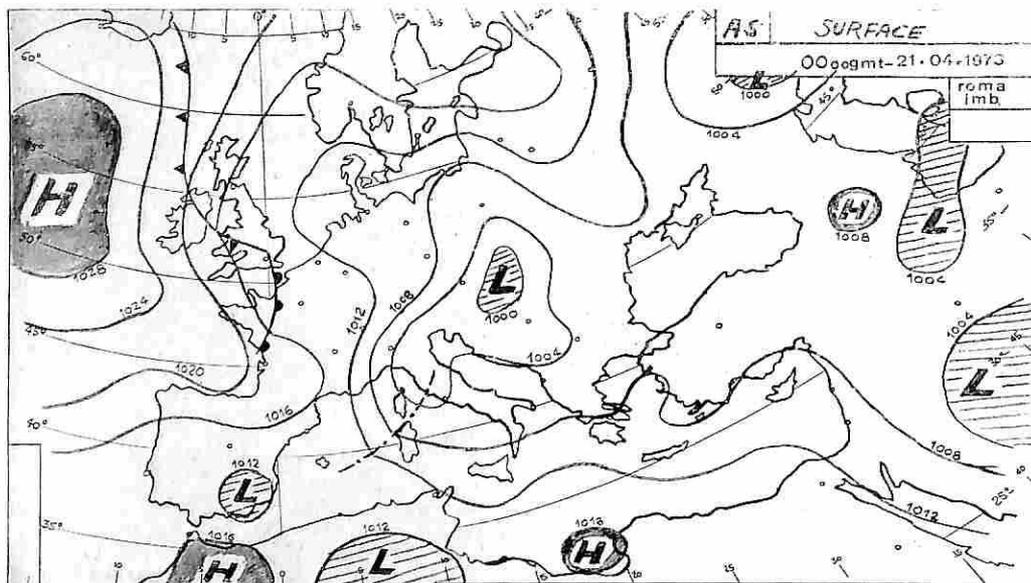
freddo a mezzogiorno).

La circolazione di aria polare è fredda e secca (— 33 e 35 % a 500 mb., e — 24 e 25 % a 4.200 mb. a base massima osservata).

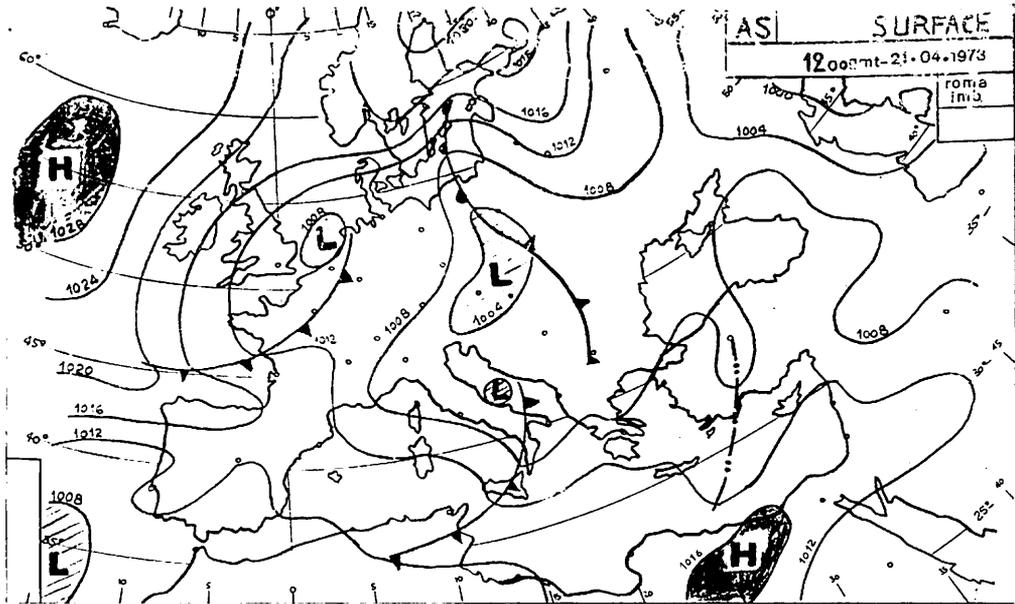
Il vento è scarso o nullo a tutte le quote a causa della posizione stabilizzata del centro della depressione (mentre si notano da 30 a 50 nodi a 300 km. a Ovest, a Sud e ad Est).

Una tale disposizione generale dei centri di azione delle pressioni si nota tutti gli anni alla fine del mese di aprile, nel periodo in cui avviene la transizione tra la fine dell'inverno e l'inizio dell'estate (circa a metà della primavera). Il tedesco Grosse ha ottenuto il suo record un 25 aprile '72 con una situazione analoga, ma la nuvolosità in montagna era troppo forte per tentare una distanza. Anche a fine aprile degli anni passati molti 300 km sono stati effettuati da Torino.

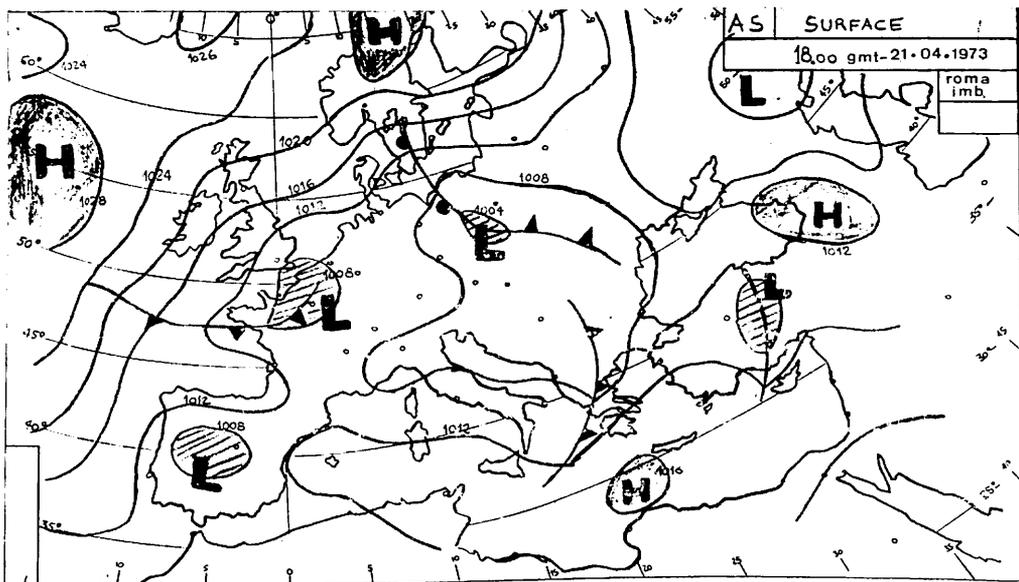
Isobare in superficie a 00h00,



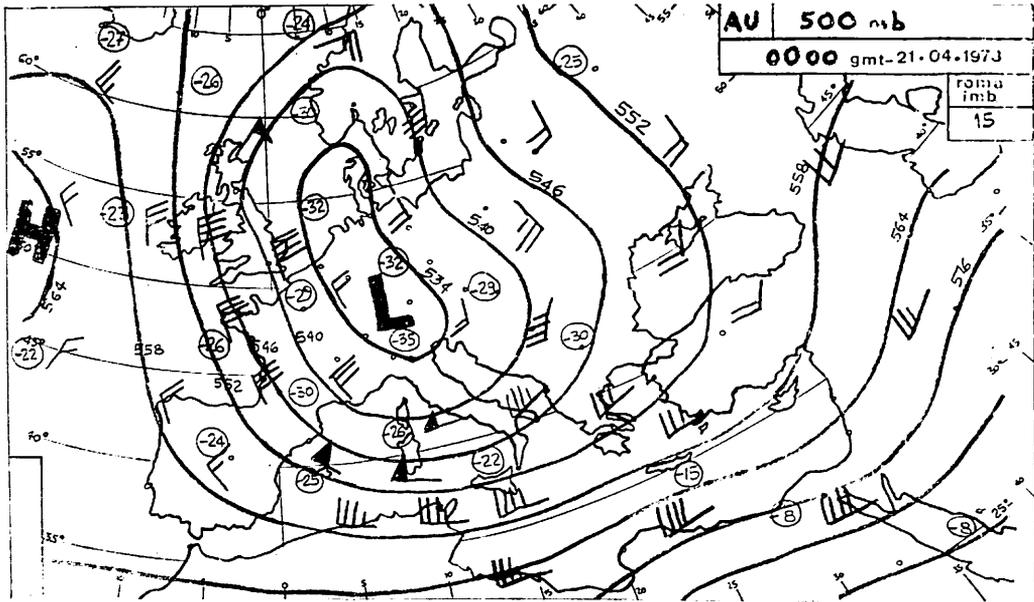
Isobare in superficie a 00h00 12 h00,



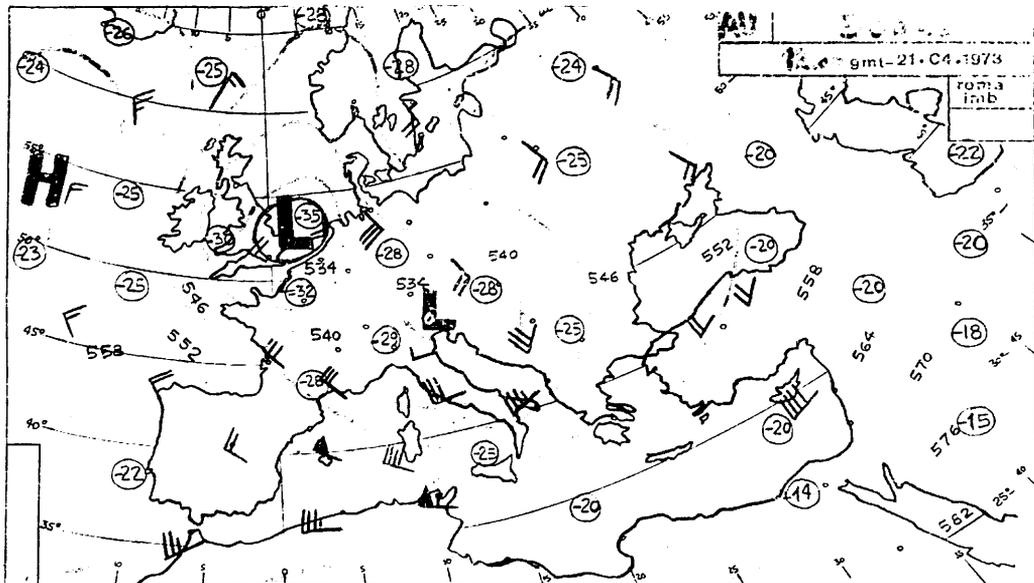
Isobare in superficie a 18h00 GMT



Isoipse a 500 millibars a 00h00



Isoipse a 12h00 GMT



Daltronde un'atterraggio a Campo dei Fiori (Varese) sarebbe tutt'altro che sgradito e mi darebbe una buona occasione per ritrovare molti amici e soprattutto Adele Orsi che rientra in efficienza dopo aver battuto un record nazionale su ASK 13 ed anche Monti che rientra sul Cirrus.

L'idea di una buona bevuta a Varese mi fa già girare la testa e dimenticare che ho messo poco più di 4 ore per coprire 400 km.

Ma a Varese atterrano; la brezza del Sud taglia infatti le ascendenze. Il mio torpore si trasforma in crisi e mi butto in Svizzera sui primi contrafforti. Verso Lugano un Libelle HB mi segnala un piccolo 2 metri che mi fa risalire a 2.000 ed il morale diventa stratosferico.

Su Intra (lago Maggiore) un grande fuoco mi lascia qualche speranza, che paga tanto bene e mi permette di sfruttare una magnifica confluenza di brezze, materializzata da uno strato-cumulo lenticolare tipo Saint-Auban. È fantastico arrivo a 3.200 metri in laminare e il mio regolo di arrivo mi confida che ho i 500 in tasca.

Forza, attacchiamo il viro-sbandometro e andiamo; sono nella neve per 20 km. ma senza forti discendenze. Al traverso di Biella, la vista del suolo mi riconforta, ma le speranze di riagganciare sono ormai svanite. Il regolo mi dice che potrei anche arrivare all'Aeroporto Internazionale di Caselle, a nord di Torino, inizio quindi le procedure radio, collegate con la Torre di Torino, per far ponte radio poiché non avevo evidentemente la frequenza dell'APP.

Che serrabanda! Jumbo, Caravelle, G91, tutti che aspettavano! « Abbiamo un'apparecchio in difficoltà » (il controllore non sapeva sicuramente che si trattava di un aliante). Ma mentre mi avvicinavo sull'asse della pista noto un contadino che fa bruciare le sue erbe. Buon uomo se sapessi chi sei ti vorrei a baciare. La media è fantastica: 0,7 m/s mi permettono il lusso di fare 400 mt. in

più del necessario per rientrare a casa. Autorizzazione al sorvolo dell'Aeroporto di Caselle (immagino ancora la faccia del controllore nel conoscere la causa di tutti i suoi guai!), poi atterraggio a Torino Aeritalia dopo 8 ore di volo di cui 3 ore per fare gli ultimi 150 km. con l'accoglienza d'uso in Italia con tutto il suo calore e rumore, ma tanto simpatica.

Terminate tutte le effusioni d'uso, non avevo ancora finito le mie sofferenze dopo essere uscito dalla mia barca; all'ordine alzati e cammina, non ho camminato! ero infatti gelato fino alle ginocchia. Mi rendo conto oggi che non ho mai volato sotto lo zero termico ma piuttosto sotto il -15° .

Come previsto dagli « altri » non ho certo brillato nelle gare dei giorni seguenti, ma un 6° posto in standard non è tuttavia bastato ad annullare l'euforia di questo volo straordinario e impreveduto. Grazie a tutti i Santi che mi hanno aiutato in questo volo, grazie a tutti gli amici di Varese che hanno così efficacemente contribuito a rimontarmi un morale spesso innevato o congelato, grazie al controllore di Caselle che ha accettato (che non diventi una norma) l'idea che un'aliante possa o avrebbe potuto posarsi sul suo campo, grazie a tutti i miei amici di Torino per merito dei quali l'idea di un recupero problematico non mi ha mai sfiorato. Questo volo mi porta ad una conclusione precisa: è sicuramente possibile concludere un volo di più di 800 km. con partenza da Torino (zona sfavorita dalla prossimità del limite climatico).

Bisogna per questo non attraversare il limite climatico al rientro, dare un pilone a 500 km. in Austria ed atterrare fuori campo nel ritorno nella regione di Varese e Milano.

Questo volo era certamente realizzabile questo 21 aprile sulla rotta Torino-Spittal-Varese

Sia questo un invito agli appassionati.

Jean-Marie Clement

Un avvincente romanzo

Nuovamente battuto il record mondiale di andata e ritorno con meta prefissata!

Tra i tanti records mondiali quello di andata e ritorno con meta prefissata ha certamente la vita più movimentata ed interessante.

Vale la pena, prima di arrivare all'ultimo capitolo di questa appassionante storia, di rivedere rapidamente quello che è successo in questi ultimi anni.

Nel marzo del 1968 Karl Striedeck iscrive per la prima volta il suo nome nell'albo della specialità con un volo di 766 km. Il volo è notevole per due ragioni: la prima perché effettuato con un aliante di prestazioni piuttosto modeste come il Ka 8, la seconda perché inaugura la serie dei records ottenuti sfruttando le dinamiche conseguenti ai forti venti trasversali alla catena degli Appalacchiani nell'est degli Stati Uniti.

L'anno dopo il record passa al sud-africano Clifford che con un Libelle lo porta a 785 km.

Nell'agosto del 1970 Wally Scott con un ASW12 lo riporta in America percorrendo 859 km. nelle ricche arie del sud-ovest.

Ma Striedeck ha un nuovo ASW 15 e poco più di un anno, nel novembre del 1971, si riprende il suo primato, sempre sulla sua solita strada lungo gli Appalacchiani, ma con minor freddo e fatica della volta precedente.

Non passa un altro anno ed ecco che si scatena una vera bagarre.

Il 7 settembre 1972 Georgeson su Kestrel 19, volando in termica ed in onda, porta in Nuova Zelanda il primato, superando per la prima volta il muro dei 1.000 km.: con 1.002 km. Georgeson è la terza volta che a partire dal 1961 iscrive il suo nome sull'albo di questo record.

Ma solo un mese dopo riecco lo Striedeck, che ormai conosce la strada a memoria, e che dopo la solita trainatina con la jeep guidata dalla moglie riparte dal suo aeroportino privato in cima ad una collina e si ribecca il record portandolo a 1.025 km.

Non troppo soddisfatto del risultato e vedendo le condizioni particolarmente favorevoli lo ritenta due giorni dopo, ma atterra dopo poco più di 300 km.

Il suo esempio è peraltro contagioso e nello stesso momento e pressapoco sullo stesso percorso, ma partendo dalla parte opposta, ce la fa Jim Smiley (pilota di professione, come Striedeck) che con un Libelle percorre 1057 km.

La cosa non va evidentemente giù a Striedeck, che non deve essere il tipo che molla facilmente, infatti solo 6 giorni dopo, il 15 ottobre, rimette le cose a posto.

Parte con lui in questo volo, con il solo modesto scopo di farsi il diamante di distanza, Bill Holbrook, con un Libelle libera. Ma Bill deve essere piuttosto dritto, ed è merito suo se Striedeck, che ad un certo momento è in crisi e sta per atterrare, non molla per non fare brutta figura di fronte al meno titolato compagno. E Bill insiste, e si arrende solo quando col calare della sera non se la sente di volare a pochi metri da terra, tra alberi ed antenne della televisione, ed atterra dopo aver percorso 956 km., che è un record ufficioso per un diamante FAI su spezzata.

Striedeck, che conosce meglio la zona, prosegue ed atterra dopo avere percorso 1.098 km. per detenere per la quarta volta il record.

Ma ormai il trucco l'ha imparato anche Holbrook, che dopo essersi presentato così bene nel volo con Striedeck e aver lasciato passare l'inverno, si rimette sul sentiero di guerra e fa il colpo grosso il 3 maggio di quest'anno, con un volo, sempre con le solite dinamiche, di 1.242 km.

Il romanzo continua: di chi il prossimo colpo?

Secondo Striedeck si dovrebbe arrivare, sulla sua strada, a 900 miglia (circa 1.450 km.), e probabilmente non si dovrà attendere molto, con questi caratteri in giro.

Ancora negli Stati Uniti

Si è svolto a Chester, nella Carolina del Sud, dal 17 al 21 aprile, il campionato della regione 5, quest'anno particolarmente importante perché costituiva la prova generale dell'organizzazione dei campionati nazionali che si svolgeranno nello stesso posto in estate.

Ancora in vista di quest'ultima gara è stata particolarmente elevata, per

numero e qualità, la schiera dei concorrenti, 14 nella libera e 48 nella standard (da rilevare a questo proposito la crescente importanza della standard rispetto alla libera).

Dopo cinque giornate di gare con condizioni piuttosto deboli, la libera è stata vinta da Berg, su Nimbus II, mentre la standard è stata dominata da Smith, seguito dal giovane Tom Beltz, campione nazionale (entrambi su Cirrus standard) e da Squillario e Simeley (entrambi su Libelle 301). Al sesto posto nella standard, precedendo tra gli altri Ben Greene (8°) e altri grossi nomi, si è classificato il mantovano Mario Piccagli, che pur con un paio di anni in meno del sottoscritto è delle classi che hanno fatto la guerra (la seconda, non la prima, come insinua qualcuno al mio riguardo), vive a Washington e vola nel Maryland, dove è presidente di un notevole club volovelistico e da anni campione dello stesso.

esseci

VENDESI: URIBEL-C; ore 20 da revisione generale; strumentazione base; carrello.

**Scrivere a: ANTONIO DALL'OLIO
36075 MONTECCHIO MAGGIORE (Vicenza)**

Classe Club + Handicap?

Carissimo Scavino,

Ti chiedo ospitalità sulla Rivista perché non voglio tacere una mia opinione che, per essere dichiaratamente faziosa, scopertamente parziale ed irrimediabilmente non obbiettiva, credo meriti considerazione. Ho partecipato ad otto Campionati Italiani, senza interruzioni dal 1965 al 1972; i primi due in Lega Due, gli ultimi sei in Lega Uno.

I risultati da me conseguiti non sono stati notevoli e troppo spesso nelle classifiche ho occupato quei posti che, talvolta, neppure la Rivista menziona.

Ho l'attenuante di avere sempre volato con vascelli non competitivi: prima con l'Uribel 8 contro CVV 8, Skylark ed SHK, poi con l'Uribel C contro SHK e Cyrrus, infine con l'A3 contro Kestrel e Kestrelloni.

Credo quindi di avere sempre onorato (forse mio malgrado) il principio dell'importanza del partecipare in contrapposizione al principio dell'importanza del vincere.

Corre voce che quest'anno sarà ripristinata la « retrocessione in Lega Due »; dico ripristinata e non istituita perché già qualche anno fa il simpatico istituto fu introdotto e contemporaneamente disusato, ignoro per quale arcano motivo.

A questo punto le cose cambiano. Per me, e per coloro che come me non dispongono di vascelli competitivi, non è più questione di partecipare o vincere, è questione di partecipare o non partecipare.

Ed invero, e senza superbia credimi, non considero partecipare (se non per un neofita) il volare in una classe che fa temi ridotti, parte dopo e in ritardo e, nelle giornate non facili, non parte neppure.

Introdurre l'istituto della retrocessione vuol dire intenzionalmente scoraggiare dal partecipare, il che è

in contrasto con il noto principio di cui sopra, principio che i nostri dirigenti ben conoscono, in quanto mandano ogni due anni la Squadra Nazionale ai Mondiali, appunto per onorare il principio, il tutto a discapito di quanto potrebbe farsi in campo nazionale con i fondi dirottati all'estero.

Cio premesso permettimi di rivolgerti due domande.

Innanzitutto quest'anno per me è meglio e più sportivo partecipare o non partecipare?

Partecipare a rischio di essere « retrocesso » oppure starmene a casa a meditare sulla necessità sportiva di staccare un assegno in marchi per l'acquisto di un vascello da corsa?

Ed ancora Ti domando: ove decidessi di non partecipare sarei retrocesso d'ufficio; sarebbero retrocessi quelli che l'anno scorso sono arrivati dopo di me; oppure la mia retrocessione sarebbe rimandata all'anno prossimo?

Prima che Tu risponda però, vorrei Tu considerassi un non trascurabile particolare.

L'A3 plana a 110 kmh. con la stessa E (32) con la quale il Kestrellone plana a 170 kmh.

I dati derivano, per l'A3, dalla polare *teorica* della casa costruttrice, per il 604, dal Sistema Intuitivo Tabellare Tostatore.

Non ho mai chiesto l'introduzione dell'handicap quando si poteva partecipare pur senza poter vincere, ma a questo punto credo che chi ha deliberato di introdurre la retrocessione avrebbe *dovuto*, per equità, sportività e accettabilità della decisione, prendere in esame il problema.

A questo punto o si introduce l'handicap (ai fini della retrocessione) o si adotta un metodo discriminatorio a danno di chi non dispone di alianti competitivi.

Non comprendo lo scopo di tutto ciò

a meno che non si voglia adeguarsi in anticipo in previsione dell'istituzione dei Mondiali di Lega Due. Infatti da qualche tempo a questa parte tutte le decisioni sono dichiaratamente ispirate dalla necessità di adeguarsi ai Mondiali.
Cordialmente Tuo

5 giugno 1973

Paolo Agresta

Caro Agresta,

non ho risposto subito alla Tua lettera in quanto pensavo — con il solito ingiustificato ottimismo — di raccogliere il sollecitato parere dei volovelisti e pubblicarlo insieme alla Tua lettera.

A tutt'oggi nulla mi è pervenuto. Pubblico quindi la Tua lettera utilizzando la stessa come sollecito affinché gli amici, interpellati con un questionario per conoscere il loro pensiero su una futura classe CLUB con assegnazione del titolo di Campione Nazionale, abbiano a rispondermi o comunque discutere l'argomento per dibatterlo al prossimo Briefing di Bologna.

Nella convinzione che la validità dell'argomento meriti un attento esame, non ci rimane che attendere... la maturazione.

Ciao, tuo

Renzo Scavino

Una lettera a Roma

Riproduciamo qui di seguito la lettera che Walter Vergani ha spedito il 24 agosto all'Aero Club d'Italia:

Constatazione: ad un anno di distanza un record nazionale non è ancora stato omologato dalla CSC.

Preoccupazione: per la prima volta nella storia del volo a vela italiano moderno è stato battuto un record mondiale; perderemo il piacere di vederlo iscritto nelle tavole del 1973 per l'inerzia della SCS?

Suggerimento: censura.

Spett. AERO CLUB D'ITALIA

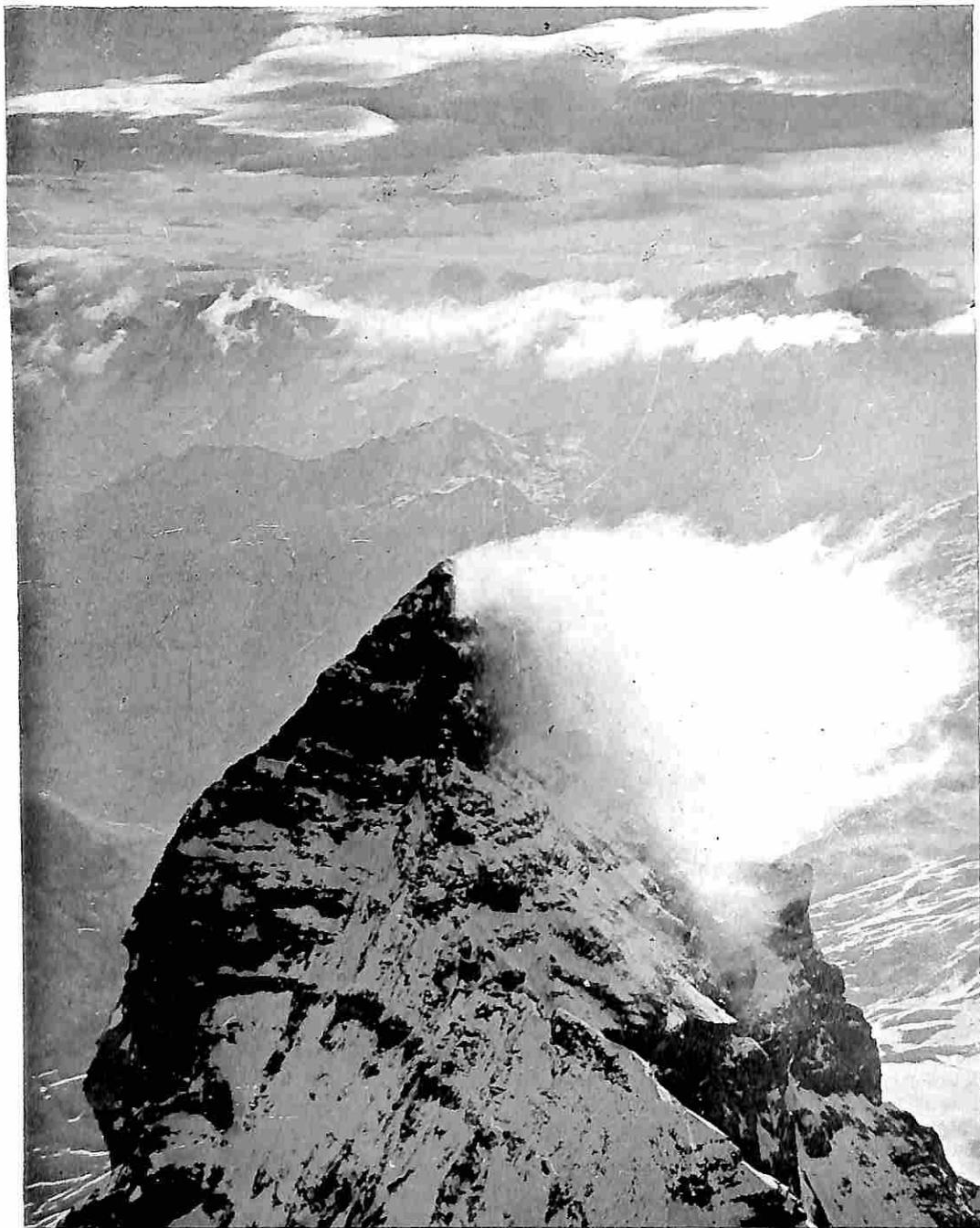
Oggetto: Primato di velocità su triangolo di 107 km. del 19-8-72 (Rieti)

Mi riferisco al primato in oggetto per comunicare che, se in tempo, intendo rinunciare alla relativa omologazione onde consentirla al nuovo limite stabilito da Roberto Monti. Sarò pertanto grato se mi si vorrà restituire la relativa documentazione.

Con ossequi,

24-8-73

Walter Vergani



Ricordiamo Giuseppe Stifani, il Grande Fratello. Nell'incapacità di esprimere con parole il nostro rincrescimento ci affidiamo all'immagine del Cervino che certamente non è retorica. Ad Aero Europa l'incitamento a proseguire.

NOTIZIE DAI CAMPI DI VOLO

VALBREMBO

La Glasflügel ha recentemente presentato a Calcinatè ed a Valbrembo, in prima mondiale, il nuovissimo aliante *CLUB-STAR*. Qui di seguito riportiamo la foto del nuovo Standard ed una presentazione passataci dalla Casa costruttrice sperando di poter presto pubblicare le impressioni di volo da parte dei diversi piloti che lo hanno provato. Un nuovo aliante in vetroresina concepito specialmente per il passaggio sui moderni aliante da competizione.



Club-Star

Poiché da molti anni si richiedeva da parte di piloti privati, istruttori, allievi, scuole di Volo a Vela e soprattutto dai Club un aliante di « Classe Club » che sostituisse i vecchi e convenzionali alianti e permettessero l'addestramento e il passaggio sulle moderne macchine della « Classe Standard » e « Libera » è stato finalmente realizzato dalla Glasfluegel il « CLUB-STAR » che, non solo risponde ai requisiti necessari per un tale tipo di aliante ma, addirittura, li supera di parecchio.

Il predecessore del CLUB-STAR è, come non poteva essere diversamente, l'aliante invetroresina più costruite », del quale abbiamo utilizzato le ali praticamente senza apportarvi alcuna modifica. In questo modo, si è ottenuta la grande facilità di montaggio caratteristica dello Standard-Libelle garantendo contemporaneamente straordinarie prestazioni di volo ma soprattutto negli assetti di atterraggio come si richiede per una macchina da Club. È stato possibile raggiungere questo compromesso ideale tra le velocità normali di impiego e le basse velocità fino allo stallo, grazie alla adozione dei nuovi diruttori incernierati sul bordo di uscita alare da noi sviluppati. Questi diruttori, rappresentano finalmente un contributo decisivo ai problemi dell'atterraggio negli alianti perché uniscono una straordinaria efficacia ad un comportamento assolutamente tranquillo e sicuro. Un volo di prova Vi convincerà sicuramente di questa affermazione.

Con questa macchina si è cercato di ridurre al minimo i rischi di rotture conseguenti a dei fuori campo, rendendo oltremodo facile e sicuro l'avvicinamento e l'atterraggio alle basse velocità.

Il tradizionale timore che affligge il volovelista nei momenti del fuori

campo con la preoccupazione per le complicate e costose riparazioni, forti spese, e lunghi fermi è stata in questo modo decisamente ridotta. All'insegna di questi principi, si è adottata la soluzione ad ala alta, e gli impennaggi a « T »; per cui, l'erba alta e il grano che sono di per sé cause di incidenti, in questo modo non sono più un motivo di preoccupazione.

La fusoliera è molto comoda e spaziosa e, allo scopo di contenere i costi, non è stata adottata la capottina lunga. Una prova a bordo vi convincerà che, sia per larghezza di spalle, che per la visibilità, il CLUB-STAR è in grado di soddisfare piloti piccoli e grandi di statura tenendo anche conto che lo schienale e la pedaliera sono entrambi regolabili in volo. La disposizione dei comandi in cabina, è conforme il nostro Standard; dal Libelle è stato preso il comando trim rapido, mentre dal Kestrel è stata presa la originale cloche a parallelogramma.

Sempre allo scopo di contenere i costi e meglio rispondere in ogni caso alle esigenze dei Club è stata adottata la soluzione a carrello fisso. La ruota principale è stata però ammortizzata, e, una prova di rullaggio o un atterraggio pesante, vi permetteranno di dimenticarvi della vostra schiena. In coda è stata adottata la ruota anziché il pattino, per facilitare gli spostamenti a terra, oltre ad eliminare la continua sostituzione del tallone metallico del platino, che si logora rapidamente.

Il « CLUB-STAR » possiede la maneggevolezza dei tipi analoghi di aliante, possiede inoltre una grande stabilità in spirale per cui rappresenta un mezzo ideale per la transizione sugli alianti di alte prestazioni di oggi.

Poiché ci sono tanti lati positivi, penserete che dovrà esserci almeno un lato negativo, forse l'avrete già immaginato, perché a questo punto non ci rimane da parlare che del prezzo. Ci siamo anche qui preoc-

cupati di trovare un buon compromesso, per cui il prezzo è stato stabilito in: DM. 22.000,— (o.MWSt.). Però, un confronto con gli ultimi prezzi degli alianti scuola e da allenamento in legno o metallici, potrà convincervi della convenienza del prezzo del « CLUB-STAR »; se invece non ne siete sicuri, rileggete ancora una volta le considerazioni fatte fin qui e fate dei raffronti con altri alianti della « Classe Standard ». Per ricapitolare eseguiamo una rapida sintesi:

robusta costruzione totalmente in vetroresina con comoda cabina e bagagliaio, cappottina incernierata, ruota fissa ammortizzata, impennaggi a « T », ala alta, anemometro incorporato, un gancio di traino aereo e uno baricentrale per verricello, contenitore per batterie, supporto

per barografo, cuscino ecc...

Il CLUB-STAR, in definitiva, rappresenta il mezzo ideale per la scuola di secondo periodo compresa la possibilità di effettuare anche ai piloti più inesperti, dei tranquilli fuori campo,

rappresenta anche un mezzo di perfezionamento per voli di performance, fino al Diamante,

rappresenta inoltre l'indispensabile collegamento tra gli alianti scuola e gli alianti di alte prestazioni delle classi Libera e Standard e, rappresenta perfino la macchina sempre dimenticata per i piloti di « ultima categoria »!

Per finire, rimane la considerazione che il nuovo CLUB-STAR è il frutto dell'esperienza acquisita con più di 750 alianti in vetroresina fin'ora costruiti!

ALZATE

Cronaca AVM

Rieti 3-8-73

L'AVM torna quest'anno a Rieti con una partecipazione generosa: 7 le macchine in gara tra cui due biposti (Blanik L 13 ed M 200). La plastica è rappresentata da 4 Libelle, I-URKA con Leonardo Briigliadori, 2° classificato; I-URRA con Riccardo Briigliadori; I-CIOP con Aldo Colombo ed I-IVAM con Esposto, lega 2, 5° classificato. Rimane il SUPER SPATZ SF 26 con Gianni Cairoli detto Dudù. L'equipaggio del Blanik I-ROAR e dell'M 200 I-TTOR è composto nell'ordine come segue: Pino Pogliani e Giancarlo Maestri piloti, Luigi Villa e Franco Trentini navigatori.

Per la lega 2 direi che — tutto considerato — i piazzamenti ottenuti sono abbastanza lusinghieri tenuto conto che i piloti partecipavano al campionato reatino per la prima volta.

Certo che se si adottasse la formula degli handicaps — pur con tutte le inevitabili limitazioni determinate dalla non perfettibilità delle cose — vi sarebbe meno squilibrio nel rapporto gara per esempio di un Blanik contrapposto ad un Libelle o ad un SHK o ad un Phoebus come si è visto quest'anno e più soddisfazione da parte di tutti i piloti (perlomeno me lo auguro!): la vittoria acquisita perché si ha la supermacchina di plastica mentre altri — tasche meno fornite — partecipano dotati di macchine chiaramente non competitive mette i primi (se sono degli sportivi e non degli ometti, naturalmente) in condizioni di non gustare

appieno la vittoria che spesso è decisamente meritata ed i secondi nella deprimente convinzione che anche mettendocela tutta saranno sempre i fanalini di coda o quasi. Perciò chi può provveda e gli altri collaborino con la buona volontà e costruttivi consigli!

Rieti 10-8-73

Oggi giornata di riposo. Fontana e Meyer ne approfittano per riparare i danni riportati nell'atterraggio di ieri: il primo alla capottina e il secondo alla ruota principale. Per Borellini, invece, lega 2, la gara è finita, perché l'M 100 non è più in condizioni di volare. 4 piloti dell'AVM, acerbi di esperienza anche se a livelli diversi, tentano la distanza per il completamento del « C » d'argenti: Lucio Casetti su Libelle I-CIOP, Franco Trentini su Libelle I-URKA, Luigi Villa su Blanik L 13 I-ROAR e Alessandro Lanzi su SF 26 I-GVAM.

Esito positivo per tutti e quattro.

ALZATE 8-9-73

Il Calif I-DUOM di Riccardo Brigliadori viene smontato e sistemato sul rimorchio perché venduto a Marchisio dell'Aeroclub di Torino. Data la ricca strumentazione e dotazione del transatlantico del cielo i bene informati parlano di 22 milioni. Ma forse abbiamo capito male!?

8 e 9-9-73

Mandiamo un nostro trainatore, il Piper 150 HP I-ROLF, in aiuto agli amici di Locarno in temporanea difficoltà. Giancarlo Maestri e Maurizio Guglielmi i piloti che si avvicinano ai traini.

9-9-73

Festa di Alzate. L'AVM invitata a partecipare organizza un lancio di paracadutisti (precisione), un volo acrobatico del Blanik I-GULP con Giancarlo Maestri pilota e fuori campo dello stesso nei pressi del Santuario. Villici estasiati e contenti: gli addetti al recupero... un po' meno!

Tento la distanza per completare il «C» d'argento

Rieti 10-8-73

Alle ore 11 briefing solamente per noi (fa un certo effetto!).

Oggi Rovesti non ha fatto l'abituale sondaggio, ci dà comunque delle indicazioni di massima: in valle brezza e venti deboli variabili fino a 1.000-1.500 metri. Oltre questa quota fino a 2.000 metri 5/10 kts. da est e quindi il lato del Terminillo esposto al sole sicuramente in sottovento. Oltre diventa nord-ovest aumentando d'intensità con la quota. Salite in termica secca 1.800 circa in valle, 2.000 circa sui rilievi, valori QFE.

Sgancio a 400 m. a sud della città affinché 50 km. necessari al comple-

tamento dell'insegna siano validi (Rieti m. 402 - Foligno m. 224 - km. 58.7).

L'Egidio ci dà la sua razione di consigli e fissa l'inizio dei decolli per le 13.45. Con Leo controlliamo per l'ultima volta la carta e fissiamo le quote di sicurezza con il programma di volo. Salita massima a sud della città poi su Poggio Bustone rifare almeno 1.800. Quindi tra Arrone e Civitella ancora 1.600-1.800 e planata su Foligno.

Sono uno degli ultimi a partire — alle 14.03 e a 300 m. sento già una buona termica, ma non mi fido a sganciare; a 380 però c'è di nuovo, sgancio veloce e mi ci infilo dentro.

Fortunatamente imbrotto il senso giusto ed i 60 metri guadagnati nei primi due giri mi caricano di fiducia. Man mano che salgo mi sposto verso sud e quando lascio (1.900) sono sulla verticale del tirassegno. Traversone fino a Poggio Bustone. Arrivo basso perché trovo un 4 a scendere interminabile. Mi avvicino ai contorni e sudo per parecchi minuti finché... emergo sulla cima. Ora che posso girare senza ostacoli va decisamente meglio, stringo in modo da leggere valori costanti il più possibile, però la vicinanza delle piante mi fa fare le prime spirali un po' troppo forte. Se ne accorge anche il Bob che da quota stratosferica mi chiede a che velocità giro... ed intanto mi infonde quell'aiuto psicologico così prezioso per chi, come me, ha sempre volato a quota e distanza di sicurezza. Lentamente, mentre ad ogni giro mi allontano sempre più dalle piante, riduco la velocità ed infine leggo valore costante sui 3/ms con qualche punta a 4. Cerco di fare i 2.000 m. ma l'ansia di andare vince la paura ed a 1.850 vado verso Leonessa. Intanto sento tutti gli altri ben più avanti e ciò mi amareggia un poco: già mi vedevo a Foligno con molto anticipo ad aspettarli. La realtà invece è che se continuo così a Foligno non ci arrivo nemmeno. Mi rendo conto che effettivamente è un momentino di stanca, però quel poco che c'è non riesco a tenerlo per resistere quel tanto che basta a beccare un'altra sparata. So che se rifaccio 1.800 arrivo con sicurezza a destinazione però intanto giro come un ubriaco mentre con sicurezza a destinazione però intanto giro come un ubriaco mentre metri preziosi se ne vanno. Sono a 1.300 in discesa ed a malincuore decido di tornare verso Rieti tastando qua e là in rotta preparandomi a fare un giro rapido se sento « qualcosa ». Un leggero sbuffo, dopo qualche minuto, non mi coglie impreparato e inclino velocemente. È uno zero negativo, intuisco però che sta matu-

rando: potenza della necessità! Intanto vedo sotto, 150 m. circa, una strada in terra battuta e prati che mi sembrano atterrabili. Allora decido che o salgo qui o qui rimango e al diavolo tutto il resto.

La decisione si rivela saggia perché liberato dalla paura del non rientro finalmente smetto di sudare e mi posso dedicare completamente alla salita che ora lavoro meglio e diventa costante con tendenza all'aumento. La mia radio funziona solo quando vuole e così mi faccio dei periodi completamente isolato; va bene che quando va e Maestri si informa su dove sono non so cosa rispondere perché per me, dopo Poggio Bustone, quando guardo giù è tutto uguale e anche con la carta non riconosco niente. Intanto la salita matura sempre più e sono ormai a 1.700 in un quasi più 4. Riesco a parlare con Monti e con Maestri che mi spingono a partire perché ormai ho la planata. Faccio ancora un paio di giri e a 1.850 metto prua dove penso sia il Maggiore, nord meno qualche grado, a velocità di massima efficienza. Il percorso sembra non finire più ma finché non vedo il campo non mi fido a spingere di più. Finalmente la torre del Maggiore, ne ho tanto sentito parlare nei giorni scorsi che mi sembra di riconoscerla e, a sinistra, il campo allungato a lato strada. Allora metto senza batticuore 120, 140, 170 km./ora e tutto si avvicina più rapidamente perché sono anche più basso, mentre nella calma emotiva che ne segue mi rendo conto che ce l'ho fatta e ne provo un'intima soddisfazione, forse sproporzionata a quel che ho fatto ma adeguata considerando quel che ho... sofferto!

Ora che sono in valle al traverso di Trevi devo ridurre perché prendo delle sberle fortissime e per la curiosità — a 150 riesco ancora a salire più di un metro — provo a fare qualche giro mentre il vario segna più 5/6 m/s. Ho ancora 700 metri: apro i diruttori e mentre faccio un

giro campo per valutare l'intensità del vento, nettamente da NO, contatto Foligno sulla 123.5. Dopo varie chiamate rimaste senza risposta, sento Maurizio Guglielmi, probabilmente in ascolto sulla 122.6 (potenza della radio!) che mi raccomanda di atterrare corto così siamo già in posizione per il decollo. Gli do il ricevuto e, diruttori sempre aperti, faccio l'ultimo giro campo prima del finale. Ligio ai consigli ricevuti e non abituato ai campi... chilometrici mi fermo prima dell'inizio pista. Così per far firmare la carta di atterraggio mi sgrumo tra andata e ritorno 2 km. a piedi e con quel caldo, non so se mi spiego. A mezza strada scopro il Villa che in bicicletta è alla ricerca di un modulo per la dichiarazione e saputo che alcune copie sono nella tasca del mio aliante se ne va brontolando perché l'ho messo giù così lontano.

Finalmente arrivo alla palazzina e il custode del campo, gentilissimo, mi offre una bibita mentre compiliamo la succitata dichiarazione di atterraggio e poi si offre di accompagnarmi per tenermi l'ala al momento del decollo.

Nel frattempo sono atterrati il Bob con il Nimbus 2, Kufferle con il Calif biposto e Beretta con il Libelle che tornava da Perugia. Sarà quest'ultimo a tenermi l'ala mentre il vento, girato da nord-est, tira raffiche sostenute. Decollo con tutto piede e abbottonato fin dopo la prima virata. Quindi 120 fin dopo i Fionchi dove sgancio a 1.2000 m. (QFE Rieti). A questo punto mi godo una planata veramente tranquilla, Piediluco ed i laghetti sono incantevoli dall'alto e in prossimità del campo ho ancora quasi 700 m. Poiché in valle il vento viene da N allungo verso la città con il proposito di smaltire un po' di quota e di fare quindi un lungo finale per 36. Appena fermo vedo arrivare per il recupero la mia auto con Freya e Dudù al volante. Mio figlio Andrea, nove anni, insiste nel volermi fare la doc-

cia con una bottiglia di latte che da circa un'ora si trascina appresso: lo accontento salvando tuta e documenti, ma l'accorgimento risulterà vano perché arrivato nel bar, mi arriveranno da vie... diverse ben 4 secchi d'acqua gelata e stavolta parti asciutte non ce ne sono proprio. Comunque dopo l'involontaria rinfrescata mi asciugo e rivesto alla meglio e porto dichiarazione e barografo a Zoli che preparerà la relativa pratica.

Conclusione:

Decollo alle 14.03. Atterraggio a Foligno alle 15.54. 101 primi di volo per quasi 60 km.: media quindi, se non vado errato, di ben 35 km./h. Media da mucche al pascolo, come diceva un amico ai recenti campionati mondiali.

Speriamo di far meglio la prossima volta! Se ci sarà.

A. Lanzi

BOLZANO

Triangolo FAI di 336 Km.

Volo in triangolo FAI prefissato per km. (336) Aldino (Bz) - Lienz (Austria) - Innsbruck (Austria) - Aldino (Bz) per km. $119 + 112 + 100 =$ km. 336.

Pilota: Giorgio Weber.

Aliante: Ka 6 E I-NEST.

Data: 13 maggio 1973.

Decollo ore 10.30 da Bolzano (traino L5 I-AEGB - Pilota trainatore: Antonio Mitterer).

Commissario sportivo: Herbert Huber.

Sgancio ore 10.41 a m. 1.600 (QFE) su Aldino.

Cortina d'Ampezzo ore 12.10.

Lienz ore 13.05, mt. 2.700.

Steinach ore 14.20, mt. 3.000; verso il Brennero ultima termica secca.

Innsbruck ore 15.05, mt. 2.750.

Patscherkofel, mt. 2.300.

Stazione Brennero, mt. 1.900.

Stazione Brennero, mt. 2.800.

Cami Gallina mt. 2.100.

Cima Gallina, mt. 3.600 Vipiteno.

Colle Bz, mt. 2.200.

Aldino ore 16.40, mt. 1.500.

Atterraggio Bolzano ore 16.45.

Totale tempo volo 6.15' - traino 17' = 5.58'.

Un'alta pressione nella regione alpina lasciano in quei giorni tempo sereno e assenza di vento a quote inferiori ai 3.000 metri. Leggero vento in quota, modesta instabilità, favorita sui crinali alpini dal forte riscaldamento dei pendii per l'aria frizzante e limpida.

Modesti cumuletti mi accompagnano in parte nel primo lato, ma supe-

rata la Valle di Fiemme e di Fassa, da Cortina verso le Dolomiti di Lienz le termiche si fanno secche.

Il volo non presenta difficoltà permettendomi una serie di salite sempre oltre 2.00 metri.

Da Lienz per Innsbruck seguo la linea di confine, lato sud, sorvolando i ghiacciai della Vetta d'Italia portano al valico del Brennero.

Prima di Steinach l'ultima termica che mi porterà ad Innsbruck. Le condizioni in quel tratto appaiono povere.

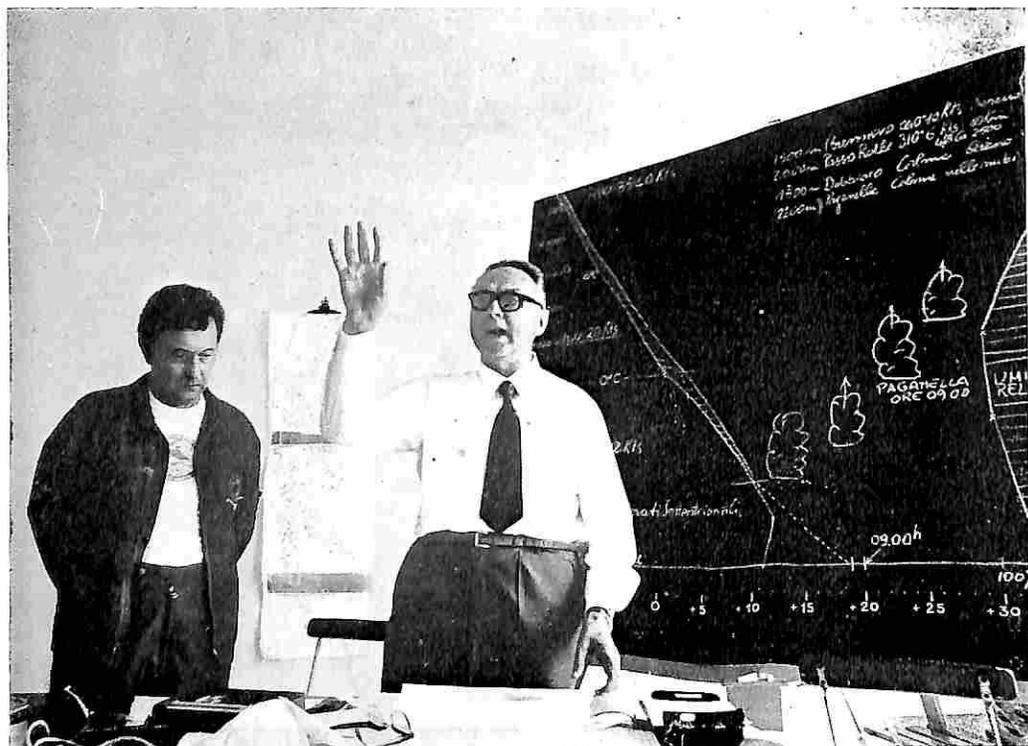
Plano su Innsbruck per fotografare e ritorno verso Steinach ed il Brennero.

Leggere termiche mi portano a sinistra della valle che porta al Brennero, fino al valico, dove una termica di alto vigore « vespertino » mi impegna in una turbolenza fuori programma. Sono in quota sicura per volare verso Vipiteno, dove già gli amici volovelisti di quel centro, con in testa Larch e Baldassari, stanno preparandomi preziosi consigli per afferrare una meravigliosa termica a NO del campo di Vipiteno. Salgo a 3.600 metri e facilmente posso impostare la planata finale. Volo interessante per il percorso FA di oltre 300 km. su tre punti, Bolzano, Lienz, Innsbruck, facili, provvisti di centri di volo a vela e ubicati di qua e di là delle Alpi.

Penso potrà essere preso a base per futuri voli da Bolzano, per l'insegna C d'oro.

Retrospectiva della 4^a Settimana

Cesare Rasini ci ha finalmente passato qualche foto delle tante tante fatte in quel di Bolzano in occasione della 4^a Settimana volovelistica. Pur avendone già parlato nei numeri precedenti, pensiamo di fare cosa gradita pubblicare qualche immagine a ricordo della bella e interessante manifestazione.



A - Un classico atteggiamento di Plinio Rovesti nel rivolgersi ai piloti durante il Briefing.



B - Lo Zoeglin, convenientemente pichettato, in testa allo schieramento.



D - Trofeo Benini: dovizia di premi, o meglio di regali.



C - L'Isarco e l'SHK. Siamo ancora in attesa dell'articolo promessoci dal Colombo.

Ore 19.15: l'ora della verità

a cura di C.G.

Nascosto tra le nubi sottili e stratificate simili a lingue di fuoco, il sole volge al tramonto e là, dove il cielo sembra toccare la terra, una fantasmagoria di colori e di luce si diffonde allungando le ultime ombre del giorno, per poi perdersi nella volta infinita.

L'erba falciata di fresco inonda l'aria col suo profumo un po' acre ed agreste, tutto intorno sà di poesia. Ormai il giorno comincia a confondersi con la sera, ovunque la calma regna sovrana.

Con l'ala abbassata, allineato sulla pista erbosa, il vecchio aliante Canguro stà lì inerte e paziente ad aspettare il suo giovane cuore ansioso e palpitante.

Il grande momento è arrivato, quel momento tanto atteso e sospirato che tante notti ho dominato i miei pensieri, i miei sogni.

Ora sono lì seduta al posto di pilotaggio, la mia figura esile si perde nel corpo capace di quel mostro dall'aspetto bonario e onesto, un senso di smarrimento mi invade tutta, so-



lo la voce calma e pacata dell'istruttore riesca a placare l'agitazione che è in me.

« Mi raccomando, adesso che non c'è il mio peso, aumenta leggermente la pressione sulla cloche sotto traino e fai attenzione, in decollo, a non staccare troppo presto, altrimenti tiri la coda all'L5. In bocca al lupo! »

She fifa maledetta; cosa ci faccio poi io qui con questa cloche in mano? Ma ci pensi?

No, non ho ancora pensato, ma adesso che lo sto facendo ho deciso che, tutto sommato, potrei aprire la capottina e dire: « no, no, stasera non mi sento troppo bene », oppure: « non mi sento ancora okay: meglio sabato prossimo ».

Sì, in effetti sono ancora in tempo; che paura, porco cane! Battono sull'ala, alzo il pollice, ma più per abitudine che per convinzione. L'L5 comincia a tendere il cavo, poi mi chiama: « Attenzione al pomello di sgancio! » Sì, bisogna che stia attenta a non tirare fuori i diruttori invece di sganciarmi, come mi è già successo. Ecco, si muove piano poi sempre più veloce. Sento una strana calma. L'aliante sta dritto, non si è ancora staccato; sta aspettando che prenda l'iniziativa il traino: è lui che comanda finché si è attaccati. Si stacca e il Canguro lo segue piano.

Che bello, sto volando! È sempre una soddisfazione immensa quella che provo quando, dopo la rincorsa sull'erba, passo dalla dimensione terra alla dimensione cielo. Non so, è come sentire un buon profumo o bere un bicchiere di acqua fresca quando si ha tanta sete; direi che è un veroprocesso di sublimazione nella nuova sostanza con la quale si viene a contatto.

I comandi si muovono da soli; l'L5 è lì davanti ben centrato e il cavo, caso strano, è teso. C'è una tranquillità assoluta; la radio tace; già, sono le 19 e 25. Potrei essere anche in spiaggia a guardare il mare calmo come sempre, verso sera: sento la stessa pace. Mi sembra di respirare

tutto il cielo che ho davanti agli occhi.

Ecco, questa è l'ultima virata, siamo sulla verticale della pista. Metto la mano sul pomello di sgancio, fra un po' ci dovremmo essere. L'L5 mi ha sentito e batte le ali. Tiro il pomello; strano, mi trema un po' la mano. Piede, cloche a destra, non cabrare, fermo lì, per favore; rimessa.

Sono sola; il cordone ombelicale che mi teneva attaccata all'L5 si è staccato, anzi adesso il trainero sta chiedendo alla torre l'autorizzazione a sganciarlo a terra. Sono sola con il « mio » Canguro che mi ha prestato le sue ali e obbedisce silenziosamente ai miei comandi. Provo una strana sensazione a non sentire nessuno alle spalle, è come quando, durante un compito di latino, ci si accorge che la compagna-genio non è più nel banco dietro e si deve fare la versione tutta da soli. Già, ma un compito di latino non va in vite e neanche in stallo.

Sono già sottovento e devo chiamare la torre. Per fortuna mi hanno dato terra, così non devo richiamare in base; con tutte quelle manovre che bisogna fare in base è sempre fastidioso chiamare anche la torre. Che meraviglia! Ho la luna davanti e il sole alle spalle; è una sensazione che sa di antico, che mi ricorda voli mai fatti nella realtà, ma senz'altro sognati tante volte. Dicono che il volo ha un qualcosa di ancestrale e penso che sia vero.

Questa è la penultima virata. Cerco di centrare bene con l'ala sinistra la pista per presentarmi dritta quando esco dall'ultima virata. Piede, cloche a sinistra, attenta alla velocità, tolgo un po' di piede, contrasto con la cloche; rimessa. La pista è lì davanti, tiro fuori i diruttori e comincio a scendere. Adesso che sto scendendo sento la coda più leggera ed è una sensazione che mi disturba. Velocità 90, non di più. L'erba si avvicina sempre più veloce. Sono a 4 metri da terra, tiro dentro i diruttori e richiamo leggermente. Santo cielo

come sono alta! Non scende mai questo maledetto aliante, cosa aspetta? Mi sembra di essere tremendamente lunga. Forse senza accorgermi picchio un po' tocco terra, ma l'aliante rimbalza. Accidenti, cosa succede? Tocco di nuovo, poi fa un altro salto, poi tocca ancora. Si ferma. È fermo. Tengo il più possibile le ali in equilibrio, tanto per dare un po' di tono a questo atterraggio indegno. Da lontano vedo il sidecar che corre verso di me stracarico di gente. Forse dovrei fare un viso più contento di quello che ho, in realtà sto scoppiando di gioia, dentro, ma non riesco a sfogarla. « Apri la cappottina, dài! » « Brava! » « Complimenti! » « Congratulazioni! ». Baci, abbracci, strette di mano. « Bé, l'atterraggio non è che sia stato proprio un gioiello: adesso ho capito perché questo aliante si chiama Canguro! »

Ridono, scendo aiutata da mille mani. « Allora, com'è? Che effetto ti fa volare da sola? »

Eh sì, fantastico, fantastico. Ma non riesco a parlare tanto, sono un po' intontita. Vorrei ringraziare tutti quei sorrisi, tutte quelle mani abitate alla cloche come al manubrio di una bicicletta; in fin dei conti sono stati i loro voli sulle case di Padova a farmi nascere la voglia matta di mettere su le penne. Ma non mi escono le parole e le voci degli altri mi arrivano come da lontano.

Chissà, forse tra un po' mi sveglierò per accorgermi che questo non è stato altro che un sogno. Un bel sogno.

Rossana Rossoni

VICENZA

Cronache vicentine

Si riparla di Asiago

Sfortunata nell'organizzazione del trofeo Deslex e paralizzata dalla chiusura di quasi due anni del locale aeroporto, Asiago volovelistica sta sforzandosi di risorgere, anche se non pochi ostacoli si frappongono tra le aspirazioni e le realizzazioni.

L'Associazione Volovelistica Carlo Deslex, sorta nella scia del citato trofeo, riunisce un bel numero di

appassionati asiaghesi, alcuni dei quali brevettati da tempo, altri dalla fine dell'anno scorso, ed ha una miniflotta costituita da uno Zugvogel e da un M 100 che per ora volano a Thiene.

La riapertura di Asiago in attesa dei grandi lavori programmati sarebbe solo condizionata dalla nomina di un responsabile, che peraltro non si trova.

D'altronde è veramente peccato che Asiago resti chiuso, perché potrebbe svolgere diverse interessanti ed utili funzioni:

— di base dei volovelisti locali, magari con solo verricello, tipo Vipiteno

— di appoggio ai volovelisti vicentini od altri che possono trovare necessario od opportuno atterrarvi durante i loro voli di distanza

— quale tradizionale campo estivo per i vicentini ed eventuali ospiti, particolarmente adatto per la scuola e per prove FAI di durata

— con un'adeguata organizzazione e per molti mesi all'anno, quale campo di allenamento per il volo in montagna per stranieri (la cosa dovrebbe particolarmente interessare l'ente turistico locale).

Come si vede, con un po' di buona volontà e fantasia Asiago potrebbe riprendere il suo posto nel volo a vela.

L'anno venturo si vuol celebrare il cinquantesimo anniversario del volo a vela e sembra che qualche stanziamento sia già stato fatto a questo fine (e penso che aiuti ed idee possano essere graditi a questo proposito).

Auguriamoci dunque che questa sia la volta buona per il definitivo rilancio del nostro sport in questa bellissima località di montagna.

Primavera a Thiene

Forse si sperava di più, ma si è comunque confermato che da Thiene (e anche da Vicenza) si possono fare buone cose.

Si è persa un po' male la prima parte della primavera, per il fatto di volare solo nel pomeriggio del sabato e iniziando troppo tardi anche alla domenica. Si sono così sciupate l'occasione di massima del 21 aprile e qualche altra minore.

Una gara interna del tipo San Pedrino ha un po' movimentato l'am-

biente e il 13 maggio Grazioli ha superato i 300 km. con un Vicenza-Colle Isarco e ritorno, Menaldo e Pagnoni hanno superato i 200 con meta Sarentino ed il sottoscritto ha effettuato una prefissata Thiene-Gemona del Friuli e ritorno di 286 km. imparando come può essere difficile la parte da Maniago in su quando le condizioni in pianura sono deboli. Nella stessa giornata Perufflo è andato a Treviso per la distanza e la durata per il C d'argento, durata che veniva effettuata successivamente anche da Grendene e Ziche.

I cinquecento chilometri

Come tanti, anch'io ho un verme che mi tormenta, un verme un po' grosso, quello dei 500 km.

In effetti li ho fatti già tante volte sulla carta al 200.000 che ho sulla parete di fronte al letto, vestendomi al mattino o mentre mi svestivo la sera.

Il farli in volo è chiaramente a questo punto solo una stupida formalità. Mi sembrava che il 10 giugno dovesse essere la giornata buona, ma il giornale radio del mattino parlava di pressione che si stavano rapidamente livellando.

Al campo le condizioni non si formavano ed io fotografavo senza molta convinzione un triangolo Thiene-Carnia-Marone-Thiene: ma col passar del tempo era chiaro che questa volta questa formalità non sarebbe andata a posto.

Verso le 11 mi facevo comunque trainare a 1.600 metri sul davanti dell'altopiano di Asiago e, viste le condizioni piuttosto misere verso nord-est e buone verso nord, mi mettevo su quest'ultima rotta.

Tutto fin troppo facile, con una situazione da nord e base cumulo a 3.000 m., fino a Fortezza: poi, novello asino di Buridano, incerto tra l'andare verso il Tonale, dove stavano volando gli amici bolzanini, o

verso est per conoscere zone per me nuove perdo tempo su Brunico e Campo Tures, per poi decidere per l'est.

Le condizioni peggioravano da San Candido verso Tolmezzo, e la media di 95 km./h su questo tratto era molto più dovuta alla paura di quel che vedevo sotto di me che ad abilità.

Verso Tolmezzo gli ultimi cumuli con base sotto i 2.000 e verso la pianura l'effetto del livellamento e della stabilizzazione preannunciata dalla radio.

Avrei dovuto tornare indietro e tentare il rientro per la valle del Piave, su Pieve di Cadore-Belluno, invece... mai rinunciare ad un errore quando si può farlo.

Ultimo termichino secco verso Maniago, poi una planata tranquilla tranquilla fino al limite della base di Aviano, dove trovo uno zerino.

« Qui mi sparano... »: vivo per più di un quarto d'ora con questo incubo a 400 metri, poi devo proprio mollare.

Atterro su un lunghissimo prato, arriva un simpatico giovane, « Si è fatto male? » « No, tutto a posto! » « Ho appena finito di sfalciare ». « Meno male ». « Da dove viene? » « Da Vicenza ». « Ci vado spesso anch'io perché questi campi sono di Marzotto ed io lavoro per Marzotto ». « Anch'io », e il giovane è prodigo dei primi aiuti.

E intanto arriva un Phantom per un tocca e vai, ed un bimotore: meno male che non sono arrivati prima. Però arrivano i carabinieri, è meglio smontare; ma non arrivano.

Arriva mio figlio, dopo un bel po', e facciamo dell'allenamento per Rieti.

Ho fatto quasi 300 km., se finivo il triangolo erano 380.

La formalità sarà per un'altra volta, e giacché costa niente la farò su triangolo FAI: Thiene - Tarvisio - Colle Isarco - Thiene.

Ho tempo di allenarmi sulla carta

davanti al letto fino alla prossima primavera.

La gara di velocità

Per dare lustro aviatorio al giugno thienese ci viene chiesto di organizzare una gara di volo a vela, ed eccoci pronti.

Diciamo che è una gara di tipo... polare: un triangolo di 36 (proprio trentasei, senza zeri) km., in una volta sola.

Sembra da ridere, ma quando si parte tra due temporali, con troppo o niente...

Dei 13 concorrenti 7 la finiscono, uno finisce in un prato, ma l'entusiasmo è grande, tutti si divertono, una coppa così non l'ho mai presa, e a Menaldo gli fregano l'orologio che aveva messo in palio e che credeva di ribeccarsi, e Di Giacomo niente niente frega me.

Ma ne rifaremo un'altra, magari di due giri sullo stesso percorso, e con più « stranieri » oltre al padovano Borgato (doveva esserci anche Buccheri, ma ha dovuto rinunciare all'ultimo momento).

Comunque a Thiene si vola bene e si volerà meglio: venite a provare!

S. Cibic

Il medagliere di Volo a Vela

Invitiamo i Centri di attività volovelistica a volerci inviare i medaglieri comprendenti i migliori voli realizzati dai propri piloti nel corso della stagione, anche in occasione di gare.

Come già scritto nei precedenti numeri, Volo a Vela provvederà a pubblicare i diversi risultati ed a comporre il medagliere dell'anno con le migliori prestazioni realizzate tra tutti i piloti italiani.

Questo « Medagliere 1973 » rappresenterà il traguardo da superare nel prossimo 1974.

Chi desidera avere copia dello stampato pubblicato a p. 44 del n. 98 non ha che da richiedercelo.

Il nuovo Codice Sportivo della F.A.I., Sez. 3 classe D, tradotto in italiano, è disponibile per tutti i volovelisti.

Per riceverlo inviare duemila lire alla redazione di Volo a Vela.

Precisiamo che la 3ª colonna di questo stampato, indicata Standard Club, è valida per tutti gli alianti elencati nella classe Club di cui al Regolamento Campionato Italiano 1973.

* * *

Archivio di Volo a Vela

Segnaliamo ai nostri lettori i numeri di diverse riviste che mancano dalle nostre raccolte:

Aviaspoet	novembre e dicembre 1964 tutto il 1965
Aero Revue	n. 1 gennaio 1963 n. 12 dicembre 1969
Aerospazio	nn. 270-271-272-273 di Gennaio 1971 nn. 281-282-283-284 di Settembre 1971
Aerospazio Europa	il n. 50 di novembre 1972 e il n. 65 di marzo 1973
Soaring	il numero di febbraio 1972

Chi fosse in grado di procurarsi i numeri sopraindicati è pregato di segnalarcelo.

Possiamo acquistarli oppure proporre degli scambi.

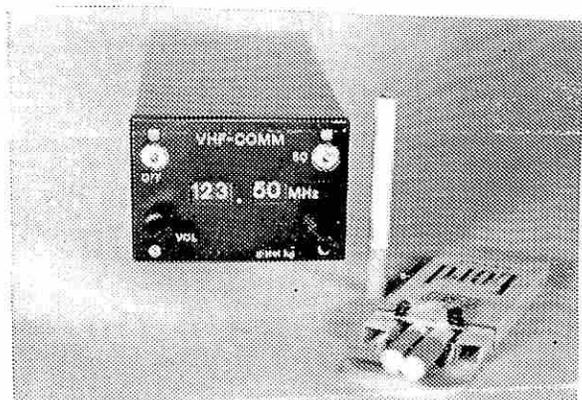
Grazie per la collaborazione.

Il nuovo Codice Sportivo della F.A.I., Sez. 3 classe D, tradotto in italiano, è disponibile per tutti i volovelisti. Per riceverlo inviare duemila lire alla redazione di Volo a Vela.

**ORA OMOLOGATI ANCHE IN ITALIA!!
APPARECCHI RICE-TRASMITTENTI**

- DITTEL -

**PER AEREI DA TURISMO ED ALIANTI.
- 12 CANALI -**

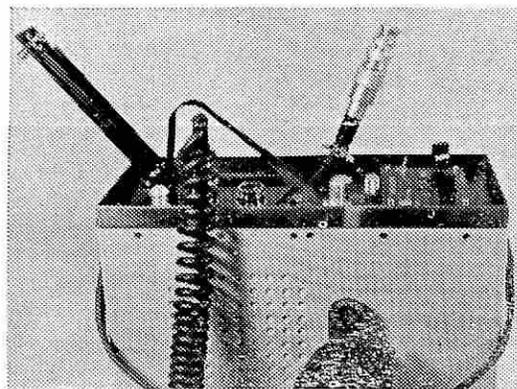


VHF - COMM FSG 15

per alianti e motoalianti.
Potenza d'uscita 2 W HF

VHF - COMM FSG 16

per aerei da turismo.
Potenza d'uscita 6 W HF
Stazioni fisse di bordo.
Misure: 102 X 77 X 186
Peso: Kg. 1,1



VHF - COMM FSG 15 P

Potenza d'uscita 2 W HF

VHF - COMM FSG 16 P

Potenza d'uscita 4,5 W HF
Stazioni a terra portatili con batteria,
altoparlante ed antenna retrattile.

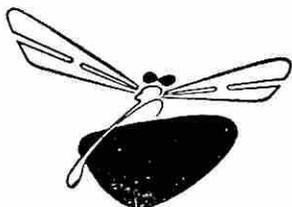
WALTER DITTEL K.G.

LUFTGERÄTEBAU
891 LANDSBERG/LECH
Tel. (08191) 481 - Telex 527214

IN ITALIA:

**Concessionario esclusivo
vendita e assistenza:
DITTA GRITTI
Via Capri, 16 - 39100 BOLZANO**

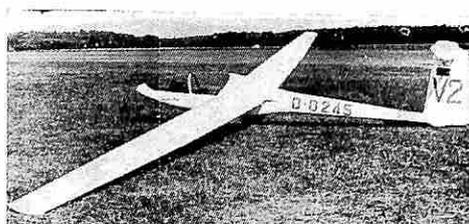
GLASFLÜGEL ITALIANA S. R. L.



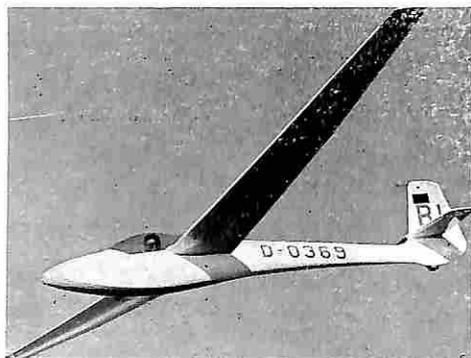
VALBREMBO



604 JUMBO
classe Libera 22 metri



401 KESTREL
classe Libera 17 metri



STANDARD LIBELLE 201 B
con Wasserballast

?

1973 - 1974

Officina Certificata R.A.I. (CIT.n.679)

- manutenzioni ordinarie e straordinarie
- revisioni generali
- riparazioni di strutture in vetroresina, legno, metalliche tubolari e miste
- intelaiature e verniciature
- modifiche
- installazioni varie

Autorizzata per:

Alianti

Kestrel	M. 100
Libelle	Dart
Cyrrus	Foka
Phoebus	ASK 13
ASW 15	Blanik
SHK	C.V.V. 8
Ka 6	

Motoalianti

AU SF 25 B ASK 14

Velivoli a motore

Piper PA 18-150
Stinson L.5
Morane Saulnier

Costruzione di rimorchi chiusi sistema Glasfluegel e aperti

Vendita e installazione di:

Anemometri	BADIN
Strumenti	WINTER
Variometri elettrici	BALL
Virosbandometri	GAUTING
Impianti ossigeno	DRÄGER
Paracadute ultrapiatti	SECURITY 150
Accumulatori	SONNENSCHHEIN
Apparati radio	DITTEL e altri

Accessori, minuterie e materiali di tutti i generi per impiego aeronautico.

TUTTO PER L'ALIANTE

AERO CLUB D'ITALIA

Provvidenze in favore dell'attività di volo a vela.

Il Consiglio Federale dell'Ae.C.I. ha deliberato che la concessione delle provvidenze in argomento, per l'anno 1973, rimane disciplinata dalle norme di seguito specificate.

NORME

CONTRIBUTI PER ATTIVITA' DIDATTICA-SPORTIVA

Art. 1 - *Concessione di un contributo di L. 100.000 (centomila)*

1.1 - Agli allievi piloti di aliante veleggiatore, di ambo i sessi, cittadini italiani, *nati negli anni 1952 e successivi*, sprovvisti di qualsiasi brevetto di pilota che conseguiranno:
— il brevetto di pilota di aliante veleggiatore presso la scuola di volo a vela degli Aero Clubs
e in seguito
— l'abilitazione al trasporto passeggeri su aliante.

1.2 - Agli allievi piloti di aliante veleggiatore, di ambo i sessi, cittadini italiani, *studenti universitari nati negli anni 1947 e successivi*, sprovvisti di qualsiasi brevetto di pilota che conseguiranno:
— il brevetto di pilota di aliante veleggiatore presso le scuole di volo a vela degli Aero Clubs
e in seguito
— l'abilitazione al trasporto passeggeri su aliante.

Art. 2 - *Concessione di un contributo di L. 45.000. (quarantacinquemila)*

2.1. - Agli allievi piloti di aliante veleggiatore, di ambo i sessi, cittadini italiani, *nati negli anni 1952 e successivi* in possesso di qualsiasi brevet-

to di pilota, che conseguiranno:
— il brevetto di pilota di aliante veleggiatore presso le scuole di volo a vela degli Aero Clubs
e in seguito
— l'abilitazione al trasporto passeggeri su aliante.

2.2. - Agli allievi piloti di aliante veleggiatore, di ambo i sessi, cittadini italiani, *studenti universitari nati negli anni 1947 e successivi*, in possesso di qualsiasi brevetto di pilota, che conseguiranno:
— il brevetto di pilota di aliante veleggiatore presso le scuole di volo a vela degli Aero Clubs
e in seguito
— l'abilitazione al trasporto passeggeri su aliante.

2.3. - Agli allievi piloti di aliante veleggiatore, di ambo i sessi, cittadini italiani, *nati negli anni 1941 e successivi*, sprovvisti di qualsiasi brevetto di pilota, che conseguiranno:
— il brevetto di pilota di aliante veleggiatore presso le scuole di volo a vela degli Aero Clubs
e in seguito
— l'abilitazione al trasporto passeggeri su aliante.

Art. 3 - *Concessione di un contributo di L. 30.000 (trentamila)*

— Agli allievi piloti di aliante veleggiatore, di ambo i sessi, cittadini italiani, *nati negli anni 1941 e successivi*, in possesso di qualsiasi brevetto di pilota che conseguiranno:
— il brevetto di pilota di aliante veleggiatore presso le scuole di volo a vela degli Aero Clubs
e in seguito
— l'abilitazione al trasporto passeggeri su aliante.

Art. 4 - Al godimento delle provvidenze di cui agli artt.:

1 - 2 e 3, *non sono ammessi*:

4.1 - Gli allievi piloti di aliante veleggiatore che hanno già avanzato negli anni precedenti domanda di godimento dei contributi in tali anni disposti.

4.2. - Gli allievi piloti di aliante veleggiatore che conseguano il relativo brevetto usufruendo di « borse di pilotaggio » concesse da una Amministrazione statale, parastatale, o, comunque, a spese — anche parzialmente — di tali Amministrazioni.

Art. 5 - Per poter godere dei benefici di cui ai precedenti articoli 1 - 2 e 3, gli allievi dovranno, all'inizio del corso di istruzione al pilotaggio di alianti veleggiatori, presentare domanda in carta semplice, come da « *Modello 1973/VV* » allegato, diretta all'Aero Club d'Italia.

Detta domanda dovrà, a cura dell'Aero Club di appartenenza, venire immediatamente trasmessa all'Aero Club d'Italia.

Art. 6 - Le domande dovranno essere personalmente vidimate dal Presidente dell'Aero Club del quale è socio l'interessato e presso il quale egli svolge l'istruzione di volo, e portare la data di presentazione e quella di trasmissione.

Art. 7 - Le domande concernenti i giovani studenti universitari di cui agli articoli 1.2 e 2.2., dovranno essere corredate da un certificato (in carta libera) ed in data non anteriore ad un mese di quella della presentazione della domanda, rilasciato dalla rispettiva Università attestante che il richiedente è iscritto ad una facoltà.

Art. 8 - Le domande prive della firma dell'interessato, o di quella del Presidente dell'Ente, o delle date di presentazione e di trasmissione di cui al precedente Art. 7, non saranno prese in considerazione.

Art. 9 - La erogazione dei contributi previsti dalle presenti norme sarà effettuata ad avvenuta comunicazione all'Aero Club d'Italia, da parte degli Aero Clubs di appartenenza, dei seguenti dati:

— numero distintivo e data di rilascio del brevetto di pilota di aliante veleggiatore;

— numero distintivo e data di rilascio dell'abilitazione al trasporto di passeggero su aliante.

Le presenti norme hanno valore per i soci allievi piloti di aliante veleggiatore che hanno iniziato, o inizieranno, il corso di istruzione al pilotaggio dal 1° gennaio al 31 dicembre 1973.

La data di inizio del corso di istruzione al pilotaggio, si identifica con quella di effettuazione del primo volo istruzionale.

PREMI PER ATTIVITA' SPORTIVA

Le norme di cui agli articoli:

10. - 11. - 12. - 13. - 14. - 15. - 16. - 17. - 18. - 19. - 20. - 21. - 22. - 23. - 24. - 25. - 26. e 27.

del Comunicato n. 2 del Notiziario n. 1 datato 26 febbraio 1970, permangono in vigore anche per il 1973.