



**LA RIVISTA
DEI VOLOVELISTI
ITALIANI**

**AGOSTO - OTTOBRE 1979
N. 135**

**VOLO
A
VELA**



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

per risolvere ogni problema di organizzazione e gestione.

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



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

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

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



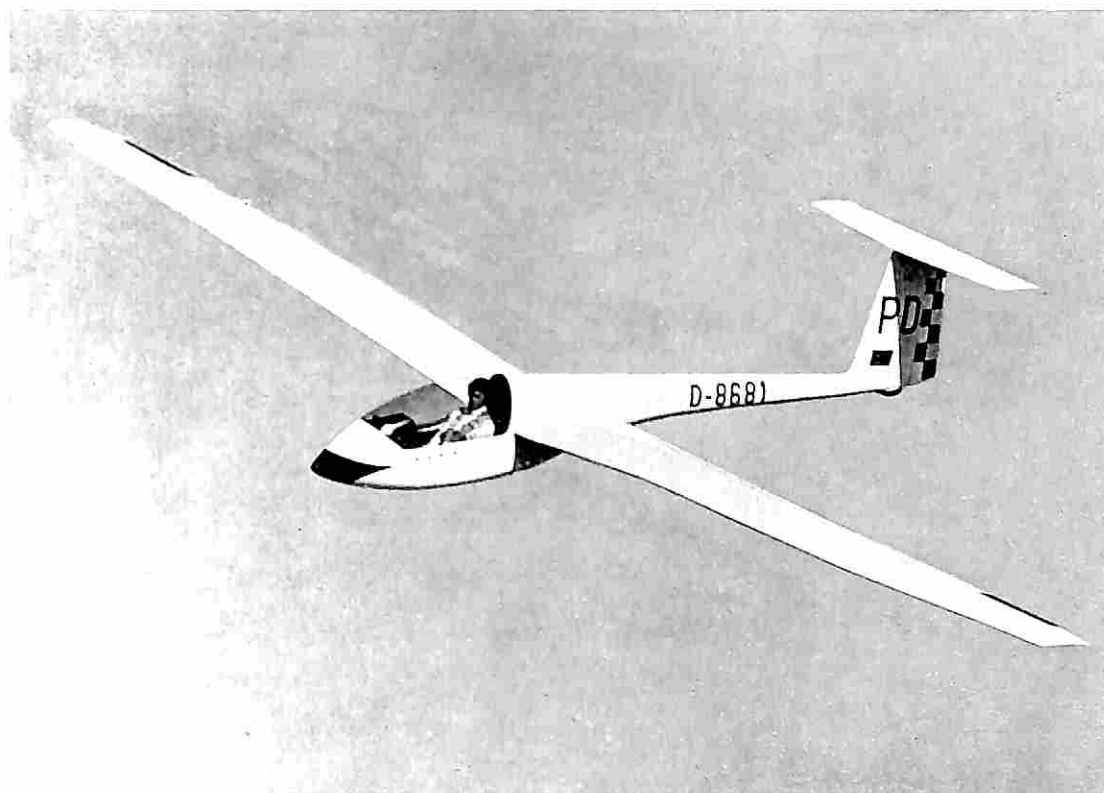
Un servizio su misura.

SELORG
Servizi Elaborazione e
Organizzazione srl

20136 Milano, via C. Vittadini 3,
telefono 581419



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



ASTIR CLUB

Monoposto 15 m., carrello fisso

ASTIR STANDARD

Monoposto 15 m., carrello retrattile e ballast

SPEED ASTIR 2°

Monoposto 15 m. FAI, con flaps e ballast

TWIN ASTIR TRAINER

Biposto, carrello fisso

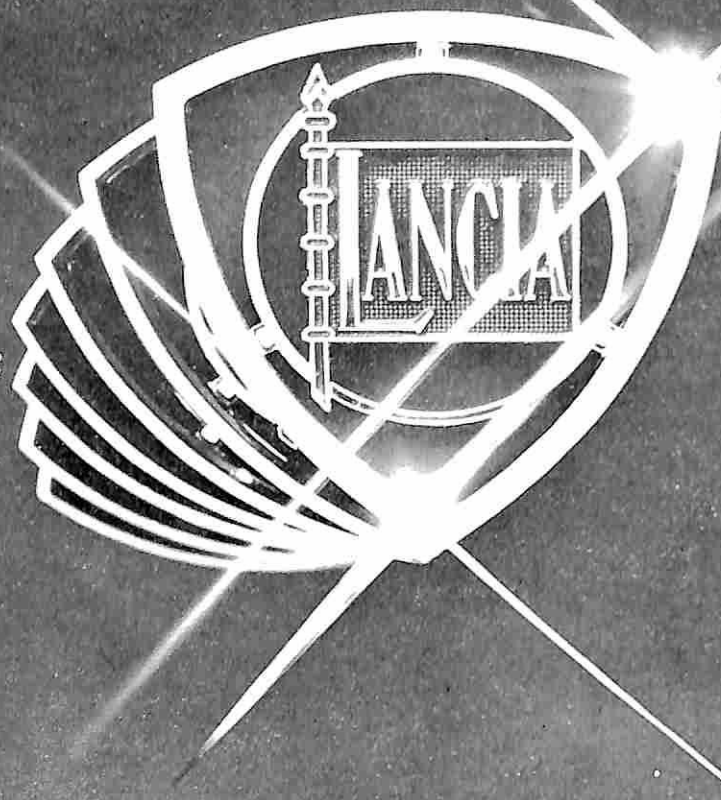
TWIN ASTIR

Biposto, carrello retrattile e ballast

Rappresentante ufficiale:

GLASFASER ITALIANA S.r.l.

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



LANCIA automobili di precisione



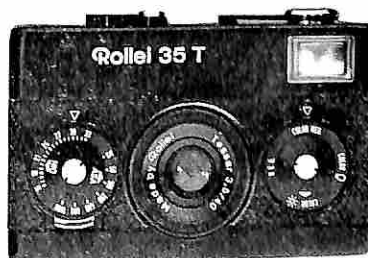
photo by A. Pronzati

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

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

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

Rollei 35 è la fotocamera moderna e completa che piacerà



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

Rollei 35. Il massimo della fotografia.

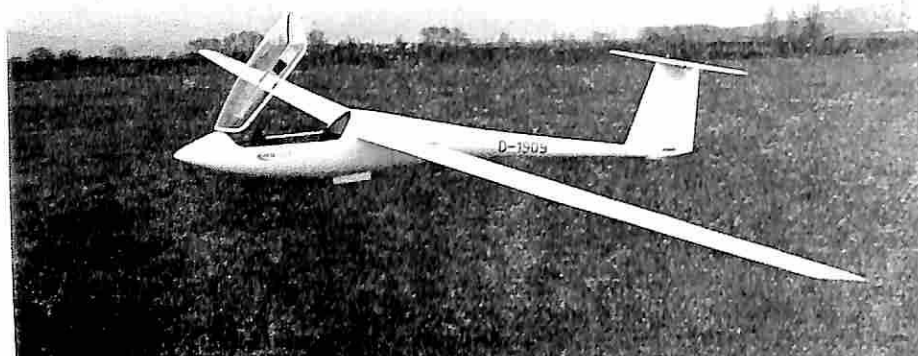
Rollei
Eleganz und Präzision

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

Alexander Schleicher

Segelflugzeugbau

D-6416 Poppenhausen an der Wasserkuppe

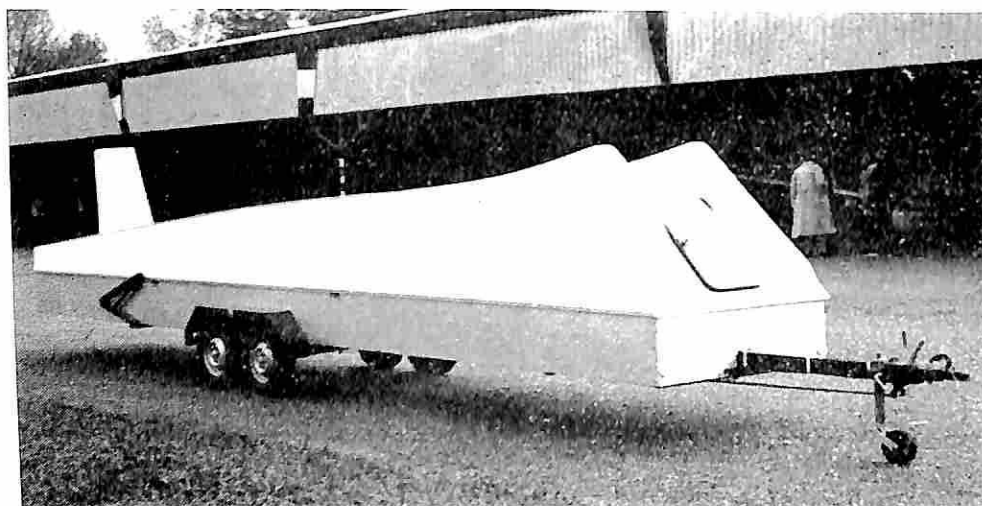


ASW 19

Monoposto
da competizione
Classe Standard FAI

Rimorchio trasporto alianti

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



IL NOSTRO PROGRAMMA:

SCHLEICHER ASK 13

Aliante biposto scuola e performance
Costruzione mista

SCHLEICHER ASK 21

Aliante biposto scuola e performance
Costruzione in vetroresina

SCHLEICHER ASW 17

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

SCHLEICHER ASW 19

Aliante monoposto da competizione
Classe Standard

SCHLEICHER ASW 20

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

Rappresentata da:

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

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

Le Redazioni Territoriali ed i corrispondenti dai campi di volo

- TORINO** : **per la Valle D'Aosta, il Piemonte e la Liguria**
Direzione : Emilio Tessera Chiesa - Via Puccini, 25 - 10045 PIOSSASCO - TO
Danilo Spelta - Corso M. d'Azeglio, 118 - 10126 TORINO
Segreteria : Carlo Grinza - Strada d. Cacce, 30/27 - 10135 TORINO
(tel. 011/341121)
Corrispondenti da:
TORINO :
AOSTA : Roberto Martinet - Via Farinetti, 11 - 10010 CASCINETTE D'IVREA - TO
LEVALDIGI : Giuseppe Caimotto - Corso Tortona, 27 - 10153 TORINO
NOVI LIGURE : Marciano Cappanera - Via La Spezia, 9/2 - 16149 SAMPIERDAR. - GE
- COMO** : **per la Lombardia**
Direzione : Francesco Scavino - Via Partigiani, 30 - 22100 COMO
Segreteria : Patrizia Golin - Viale F.lli Rosselli, 17 - 22100 COMO
(tel. 031/552261 - 559734)
Corrispondenti da:
ALZATE : Giancarlo Maestri - fraz. Nobile - 22046 MONGUZZO - CO
Andrea Strata - Via Teocrito, 25 - 20128 MILANO
CALCINATE : Liliana e Vittorio Colombo - Via Redipuglia, 3 - 21052 BUSTO A. - VA
Paolo Fraenza - Via Mazzini, 40 - 21052 BUSTO A. - VA
CREMONA : Santino Arcari - Piazza IV Novembre, 7 - 26100 CREMONA
Pietro Bolzoni - Via Dante, 109 - 26100 CREMONA
VALBREMBO : Sergio Capoferri - Via Pradello, 2 - 24100 BERGAMO
Pino Brugali - Aeroporto - 24030 VALBREMBO - BG
- VICENZA** : **per il Veneto, l'Alto Adige ed il Friuli**
Direzione : Smilian Cibic - Via Napoli, 29 - 36100 VICENZA
Segreteria : Piergiorgio Ellero - Via I. Pindemonte, 3 - 36100 VICENZA
(tel. 0444/42114)
Corrispondenti da:
VICENZA e THIENE : Piergiorgio Ellero - Via I. Pindemonte, 3 - 36100 VICENZA
PADOVA : Sergio Marchetti - GVP «Calandrin» - Via Sorio - 35100 PADOVA
ASIAGO :
BELLUNO :
TRENTO : Vittorio Cerbaro - Corso Buonarroto, 13 - 38100 TRENTO
Giorgio Galetto - Viale Trento, 18 - 38052 CALDONAZZO - TN
BOLZANO : Giorgio Weber - Piazza Verdi, 12 - 39100 BOLZANO
VIPITENO : Mirko Baldessari - fraz. Tunes - 39049 VIPITENO - BZ
TRIESTE :
UDINE :

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

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

Corrispondenti da:

BOLOGNA :
MODENA : } Enzo Stanzani - Via Don Sturzo, 39 - 40100 BOLOGNA
REGGIO E. : }
FERRARA : Giorgio Villani - Via Borgoleoni, 79 - 44100 FERRARA
Francesco Borghi - Via Algeria, 29 - 44100 FERRARA
PARMA : Emilio Pastorelli - Via Roma, 52 - 20073 CODOGNO - MI
LUCCA : Renato Carmassi - Via Pisana, 119 - 55100 LUCCA

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

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

Corrispondenti da:

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

LUGANO : **per l'Estero**

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

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



COMITATO REDAZIONALE:

Lorenzo Scavino
Alessandro Lanzi
Attilio Pronzati
Plinio Rovesti
Sandro Serra
Emilio Tessera Chiesa
segreteria:
Paola Bellora

CORRISP. FAI - CIVV

Piero Morelli

CORRISP. O.S.T.I.V.

PierLuigi Duranti

REDAZIONE e AMMINISTRAZ.

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

ABBONAM. PER ANNO SOLARE

pubblicazione bimestrale

ITALIA

cumulativo	L. 10.000
individuale	L. 15.000
sostenitore	L. 50.000

ESTERO

ordinario	S 20
-----------	------

UNA COPIA L. 3.000

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

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

Arti Grafiche Camagni - Como

DIRETTORE RESPONSABILE:

Lorenzo Scavino

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani
fondata da Plinio Rovesti nel 1946

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

AGOSTO - OTTOBRE 1979

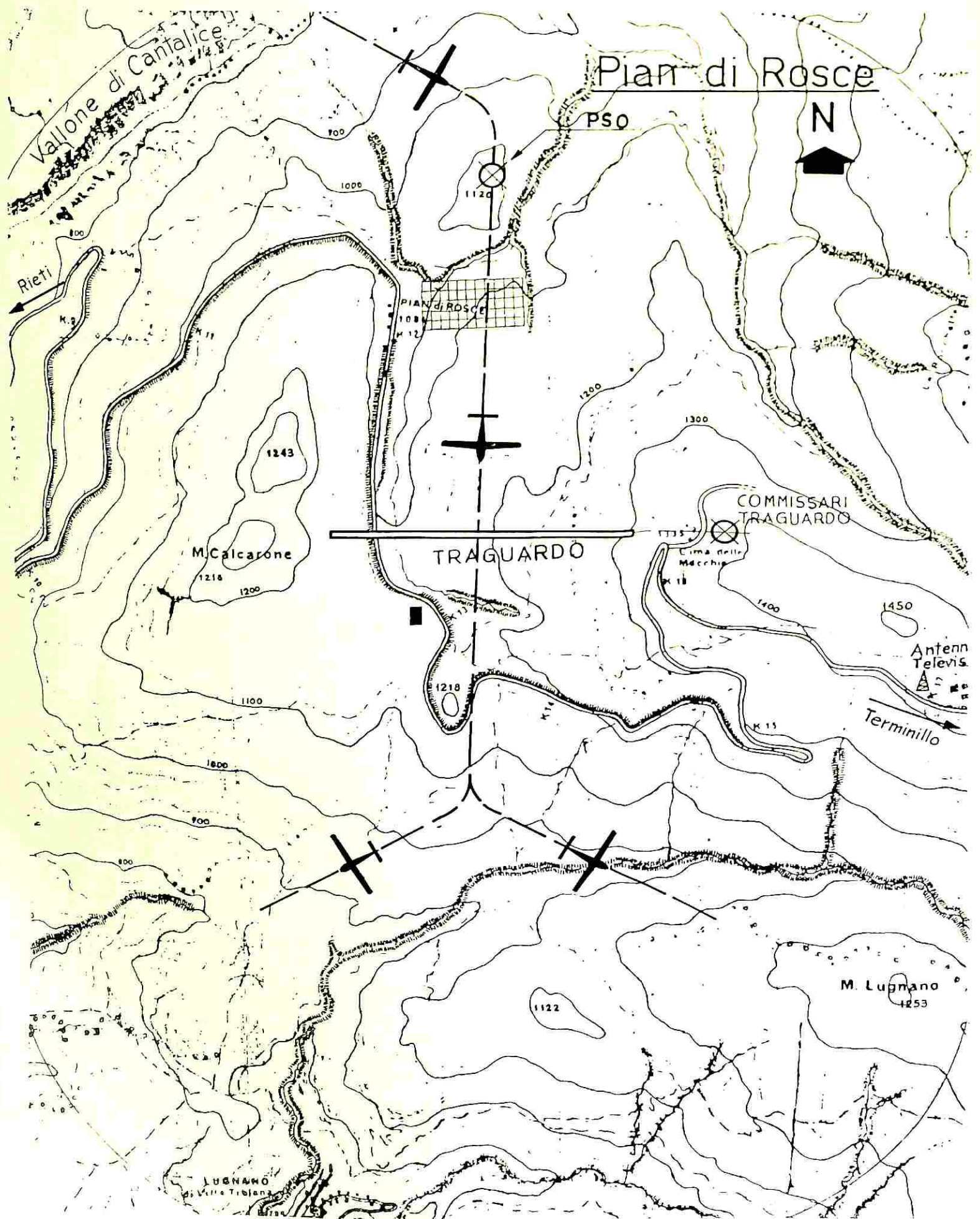
N. 135

SOMMARIO:

Rieti '79 - Impressioni	119
19.mi Campionati Italiani e 2ª Coppa del Mondo di volo a vela in montagna	121
1º Campionato Nazionale Biposti - 3º Campionato Nazionale Promozione	133
1º Campionato Classe Club - 3ª Coppa del Velino	139
Dalla Commissione Sportiva Centrale	147
Pro e contro Gare «Weinholtz»	149
F.A.I. - C.I.V.V. - Verbale riunione di marzo	151
I lavori della Commissione di Specialità	153
Caproni Gliding Team	159
Dal nostro inviato speciale Antonino Desti: Brasile	161
Lamento di un direttore di Scuola di volo a vela	163
Avere fretta	165
Mostra Mercato	167
Volo a vela al servizio dei volovelisti	169

IN COPERTINA:

Controluce in onda sul Massiccio della Vanoise. Foto di E. Tessera-Chiesa
del quale pubblicheremo un interessante articolo nel prossimo numero.



Rieti '79 - Impressioni

Tremilanovecentoun chilometri volati in competizione, condizioni di volo fantastiche e che riportano alla memoria Rieti di 15 anni fa, avversari di gara ai massimi livelli mondiali, una organizzazione perfetta, han fatto di Rieti '79 un campionato che resterà a lungo impresso nei miei ricordi.

Da qualche anno assente dalle competizioni, tranne una comparsa nel '77, ho trovato delle modifiche così profonde nel sistema di volare in gara che nelle prime prove mi son trovato in un certo imbarazzo.

Mc. Cready è andato in soffitta poichè tutti i «grandi» volano a velocità inferiori a quelle da lui indicate; i carichi elevati (45 Kg/mq) sono molto rari ed anche con condizioni forti i carichi abituali nella 15 metri erano attorno ai 40-42 Kg/mq.

La tecnica del delfinamento tanto cara ai volovelisti anni '70 è sostituita da traversoni a velocità costante e non elevata, con continui spostamenti alla ricerca della fascia più importante ed effettuando le grandi tirate solo in presenza di valori di salita molto forti; i traversoni divengono pertanto i più lunghi possibili con poche salite.

Un'altra grossa differenza rispetto ad anni orsono è l'ormai inarrestabile distacco che si crea tra il pilota dilettante ed il semi-professionista o professionista del tutto. Peter (uno tra tanti) è arrivato a Rieti con 400 ore di volo fatte nell'anno tra allenamenti e competizioni.

Tra le molte lodi che devono andare alla Direzione di Gara ed alla Commissione Sportiva ne ricordo due: la severità nei provvedimenti disciplinari, talvolta più difficili da decidere ed applicare che da subire ed infine l'eccellente idea del traguardo di Pian di Rosce che non mi pare abbia precedenti in altre competizioni.

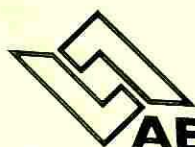
Tra le pochissime «reprimende» è forse da ascrivere una eccessiva ripetitività di alcuni piloni (Celano-Pescasseroli).

Un grosso grazie deve andare agli organizzatori che con molti oneri (mesi di lavoro) e con pochi onori, han saputo dar vita a questa competizione, validissimo banco di prova generale per i Mondiali che speriamo proprio vengano un giorno a Rieti.

Emilio Tessera-Chiesa



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



AERITALIA S.p.A. **INSTRUMENTATION SECTOR**
ITALY - 20014 NERVIANO (Milano) viale Europa
tel. (0331) 58.73.30 - telex 330675 AITNER I

Eccezionali condizioni meteorologiche hanno favorito lo svolgimento dei Campionati Italiani abbinati quest'anno alla disputa della 2^a Coppa Mondiale di volo a vela in montagna

di Plinio Rovesti

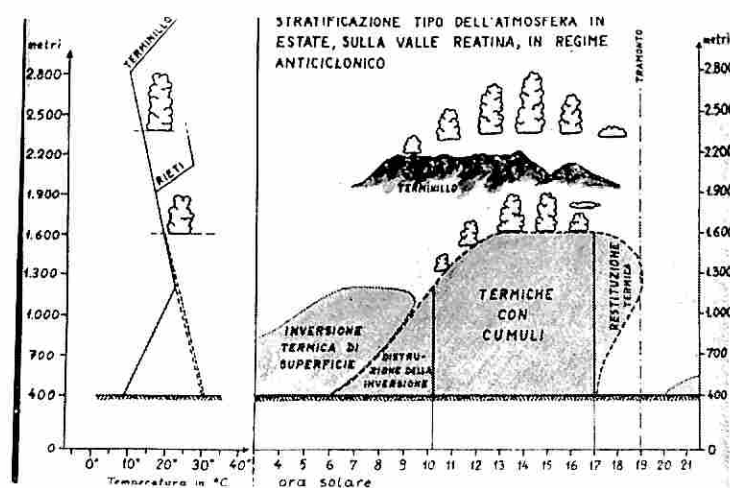


Fig. 1 - Schema della stratificazione tipo dell'atmosfera in estate (ora solare) sulla valle reatina in regime anticiclonico, elaborato con dati raccolti nel periodo ventennale 1957-1978. I valori medi relativi alla prima quindicina di agosto del 1979 risultano molto più favorevoli all'attività volovelistica di quelli della media ventennale. Basta infatti comparare, ad esempio, il valore medio dello spessore dell'inversione notturna di superficie (700 m nel 1979, contro i 900 m della media ventennale) ed ancora l'altezza della base di condensazione dei cumuli nella valle reatina (2.100 m QNH del 1979, contro i 1.600 m della media ventennale) per rendersi conto delle eccezionali condizioni meteorologiche che hanno favorito lo svolgimento delle competizioni volovelistiche del 1979.

Gare d'eccezione, quest'anno, a Rieti, sia per la quantità e qualità dei partecipanti, sia per la bontà delle condizioni meteorologiche. Rieti, dunque, questa volta, si è mantenuta all'altezza delle sue migliori annate, consolidando in tutti i volovelisti, italiani e stranieri, un incrollabile ottimismo sulle sue risorse, grazie ad una sequenza di condizioni meteorologiche particolarmente favorevoli al volo veleggiato (Fig. 1). Undici prove valide, per ognuna delle tre classi, su quattordici giornate disponibili, costituiscono il notevole risultato conseguito nel corso dello svolgimento di questi XIX Campionati Italiani, quest'anno abbinati alla disputa della 2^a Coppa Mondiale di Volo a Vela in Montagna.

Il 1^o agosto, alla presenza delle autorità civili, militari e religiose, si è svolta la cerimonia inaugurale. Dopo il discorso del Presidente dell'Aero Club d'Italia, Avv. Guido Baracca, si sono iniziati i decolli per la prima prova ufficiale.

Ottanta gli alianti al via, divisi nelle tre

classi «Libera» (20), «15 metri corsa» (23) e «Standard» (37). Otto le nazioni rappresentate.

Erano infatti presenti, fra gli altri,

- l'olandese Baer Selen, Campione del Mondo 1978 di classe Standard;
- il tedesco Helmut Reichmann, Campione del Mondo 1978 di classe 15 m;
- il tedesco Bruno Gantenbrink, Vice Campione del Mondo di classe Libera;
- Hans Gloeckl, Campione di Germania 1979 di classe Standard;
- Hans Nietlispach, Campione svizzero 1979 di classe Standard;
- Alvaro Jaime de Orleans Borbon, Campione spagnolo 1979;
- Ernst Gernot Peter, Campione di Germania 1979 di classe 15 metri corsa e detentore della Coppa del Mondo di Volo a Vela in Montagna 1978;

- Leonardo Brigliadori, Vicecampione del Mondo di classe Standard e Campione italiano 1978 di classe Libera;
- Corrado Costa, Campione italiano 1978 di classe Standard;
- Marco Pronzati, Campione italiano 1979 di classe Club;
- Giorgio Orsi, Campione italiano 1978 di categoria Promozione.

La direzione di gara è affidata a Pierluigi Duranti, la Commissione Sportiva a Max Faber, le Operazioni di Volo ad Egidio Galli, i Servizi Logistici ed Amministrativi a Willy Marchetti ed infine il Servizio Meteorologico a chi scrive queste note (con la collaborazione degli aerologi di turno delle stazioni meteo dell'aeroporto di Rieti e del Monte Terminillo, dell'Osservatorio Meteorologico dell'Università di Perugia, nonché del pilota Dario Laureti, che ha effettuato in volo i sondaggi termodinamici dell'atmosfera nella vallata reatina).

Ecco, in rapida sintesi, le condizioni meteorologiche che hanno reso possibile l'effettuazione delle undici prove, unitamente ai risultati sportivi conseguiti dai piloti concorrenti.

1 agosto 1979

prima giornata di gare.

L'Italia è interessata da un campo di alte pressioni che abbraccia tutto il bacino del Mediterraneo. Perturbazioni di origine atlantica si spostano a ridosso dell'arco alpino, interessando marginalmente le regioni settentrionali della nostra Penisola (Fig. 2).

Sull'Italia centrale i venti spirano moderatamente dai quadranti meridionali con 10 t al suolo. Ecco i dati relativi al sondaggio anemologico della stazione meteo di Rieti, dal suolo a 4.000 m di altitudine.

700 m QNH	150°	17 Kt
1000 m QNH	165°	21 Kt
1500 m QNH	170°	22 Kt
2000 m QNH	195°	22 Kt
3000 m QNH	210°	18 Kt
4000 m QNH	240°	17 Kt

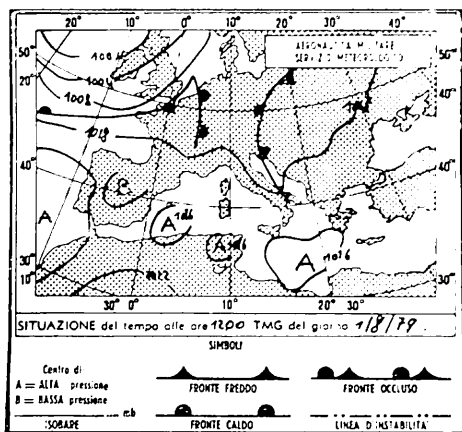


Fig. 2

Lo spessore dell'inversione notturna di superficie è di 700 m e la sua distruzione richiederà 29°C al suo'o, raggiungibili alle ore 10. L'altitudine dello zero termico è stata rilevata a 4.000 m. I primi cumuli nella valle reatina appariranno verso le ore 13,30 con base oltre i 2.000 m QNH, mentre formazioni orografiche cumuliformi coroneranno le cime dei crinali appenninici fin dalle ore 11,30. La temperatura massima è prevista verso le ore 14, con 32°-33°C. Le condizioni termodinamiche genera-

li dell'atmosfera sono buone verso Nord, ottime verso Sud, dove l'attività termoconvettiva ed i fenomeni di termoonda risulteranno particolarmente intensi. Esistono tuttavia le condizioni teoriche per la formazione di qualche sporadico ed isolato temporale orografico lungo i crinali appenninici.

La commissione preposta alla scelta dei temi del giorno assegna le seguenti prove:

Classe Standard: Corsa sul percorso triangolare Rieti-Pescasseroli-Assisi-Rieti di Km 344, 2 con partenza alle ore 13 e sgancio nella zona di Cantalice a 700 m.

Classi «Libera» e «15 metri»: Corsa sul percorso triangolare Rieti-Pescasseroli - Gubbio - Rieti di Km 404,1 con inizio partenze subito dopo l'involo della classe Standard e sgancio a 700 m nella zona di Cantalice.

Quest'anno, per la prima volta, il controllo dell'ora di sorvolo del traguardo di partenza degli alianti in gara, viene effettuato sulla verticale di Pian di Rosce, località a 1.400 m sul mare ubicata sulle propaggi-

ni del Monte Terminillo. Tale ubicazione facilita e sveltisce notevolmente le operazioni di controllo da parte dei commissari sportivi e dei cronometristi. In avvenire verrà pertanto adottata ogni qualvolta le condizioni meteorologiche lo permetteranno (assenza di venti di caduta dal 1 e 2 quadrante e base alta delle eventuali formazioni cumuliformi).

Le prove, facilitate dalle favorevoli condizioni termodinamiche dell'atmosfera, si sono svolte senza difficoltà da parte dei concorrenti. Intensa l'attività termoconvettiva sul primo, ed ancor più sul secondo lato dei triangoli, dove, risalendo verso Nord, molti piloti, volando sotto lunghe strade di cumuli, associate a fenomeni di termoonda, sono riusciti a percorrere tratti di 100 Km in veleggiamento delfinato, senza effettuare una sola spirale.

In classe Standard, su 39 concorrenti, 28 compiono regolarmente la prova, 8 atterrano fuori campo, 2 non partono ed uno riatterra a Rieti senza gareggiare. Ecco i primi tre classificati con i relativi tempi:

- 1) Perotti N. in 3.44.49
alla media di 91,862 Km/h
- 2) Costa C. in 3.53.16
alla media di 88,534 Km/h
- 3) Colombo V. in 3.54.57
alla media di 87,900 Km/h

In classe Libera, su 20 concorrenti, 17 compiono regolarmente la prova, 2 atterrano fuori campo dopo aver percorso oltre 300 Km ed uno atterra a Rieti. Ecco i primi tre classificati con i relativi tempi:

- 1) Gavazzi M. in 3.49.08
alla media di 105,816 Km/h
- 2) Piludu - Mantica in 4.29.42
alla media di 89,900 Km/h
- 3) Gross (Germania) in 4.04.38
alla media di 99,112 Km/h

In classe 15 metri corsa, su 23 concorrenti, 16 compiono regolarmente la prova e 7 atterrano fuori campo. Ecco i primi tre classificati con i relativi tempi:

- 1) Peter (Germania) in 3.42.43
alla media di 108,864 Km/h
- 2) De Orleans (Spagna) in 3.52.19
alla media di 104,366 Km/h

- 3) Musters (Olanda) in 4.19.23
alla media di 93,476 Km/h

2 agosto 1979

seconda giornata di gare.

Tutto il bacino del Mediterraneo è interessato da un vasto campo di alte pressioni a debole gradiente. Aria umida proveniente dalle regioni occidentali del Mediterraneo determina sull'Italia annuolamenti irregolari, più accentuati sulle regioni settentrionali della Penisola, dove saranno possibili isolati temporali (fig. 3).

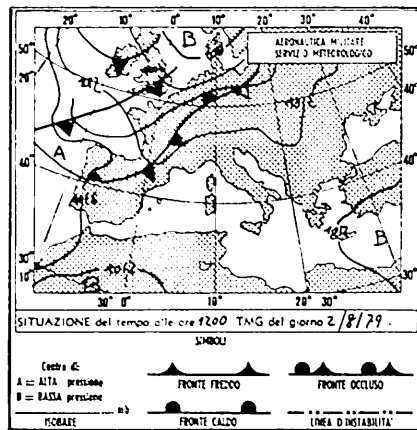


Fig. 3

Sull'Italia centrale i venti sono deboli variabili a prevalente regime di brezza dal suolo a 2.500 m QNH. A quote superiori i venti tendono a disporsi da SW, e tali rimangono fino agli estremi limiti della troposfera, dove spirano con la forza massima di 30 Kt, esattamente da WSW.

Lo zero termico è a 5.100 m di altitudine. Lo spessore dell'inversione termica di superficie è di 700 m e sarà distrutta verso le ore 10, con una temperatura al suolo di circa 25°C. Sopra detta inversione, dalla quota di 1.300 a 1.500 m QNH, esiste uno strato isotermico di 16°C. Tale strato risulterà labilizzato verso le ore 13, quando la temperatura al suolo avrà raggiunto i 32°C. Questo valore della temperatura permetterà anche la formazione dei primi cumuli nella piana reatina, dove la base di condensazione sarà attorno ai 2.100 m QNH. I cumuli orografici appaiono sul Terminillo fin dalle ore 11, con base di condensazione attorno a

2.500 m QNH. Nella valle reatina l'aria è molto umida (70%) e dal suolo a 1.500 m la visibilità è notevolmente ridotta per foschia. Dall'inizio dell'attività termoconvettiva però, il rimescolamento verticale di questo strato superficiale determinerà un notevole miglioramento della visibilità. Le condizioni termodinamiche generali dell'atmosfera risultano migliori al Sud che al Nord.

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

Classe Standard: corsa sul percorso triangolare Rieti-Celano-Valfabbrica-Rieti di Km 290,7.

Classi «Libera» e «15 metri»: corsa sul percorso triangolare Rieti-Celano-Costacciaro-Rieti di Km 326,3. Alle ore 13,15 parte per prima la classe Standard. Le gare si sono svolte regolarmente con 77 aliati alla partenza. Il pilota Bertoncini dell'A.V.M. è costretto a ritirarsi dalla competizione per i danni riportati alla fusoliera nell'atterraggio fuori campo del giorno precedente. Ecco i primi tre classificati nelle varie classi:

Classe Standard:

- 1) Perotti N.
alla media di 87,305 Km/h
- 2) Colombo V.
alla media di 84,186 Km/h
- 3) Costa C.
alla media di 82,054 Km/h

In questa classe, su 37 concorrenti partiti, 34 hanno compiuto regolarmente il percorso; 3 piloti hanno atterrato fuori campo.

Dopo questa seconda prova, ai primi tre posti in classifica generale risultano i seguenti concorrenti:

- 1) Perotti N. con punti 2.000
- 2) Colombo V. con punti 1.910
- 3) Costa C. con punti 1.886

Classe Libera:

- 1) Manzoni
alla media di 97,306 Km/h
- 2) Neubert (Germania)
alla media di 94,390 Km/h
- 3) Gavazzi
alla media di 92,963 Km/h

Su 20 piloti partiti, 19 hanno portato a termine la prova; un solo

concorrente ha atterrato a Foligno. Dopo questa seconda prova, sono in testa alla classifica generale:

- 1) Gavazzi con punti 1.941
- 2) Piludu-Mantica con punti 1.847
- 3) Ebner (Austria) con punti 1.806

Classe «15 metri corsa»:

- 1) Peter (Germania)
alla media di 104,258 Km/h
- 2) Brigladori L.
alla media di 96,420 Km/h
- 3) Selen (Olanda)
alla media di 95,611 Km/h

Su 20 concorrenti partiti, 19 hanno compiuto la prova ed uno è atterrato a Rieti dopo aver doppiato il pilone di Celano. Dopo questa gara sono in testa alla classifica generale:

- 1) Peter (Germania) punti 2.000
- 2) De Orleans (Sp.) punti 1.787
- 3) Brigladori L. punti 1.753

3 agosto 1979

terza giornata di gare.

L'Italia è ancora interessata da un campo di alte pressioni a debole gradiente. Una perturbazione fredda interessa le regioni dell'Italia settentrionale e si sposta lentamente verso NE ai bordi della dorsale anticiclonica (fig. 4).

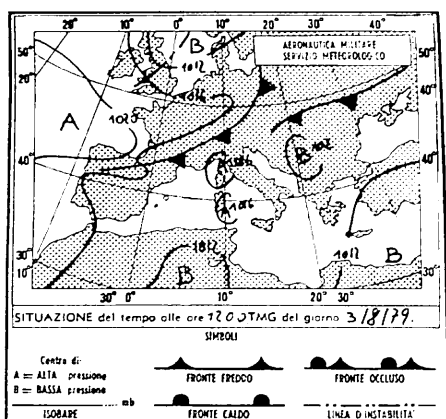


Fig. 4

Sull'Italia centrale i venti deboli variabili dal suolo a 1.500 m QNH; a quote superiori si registrano:

- 2.000 m QNH 335° 11 Kt
- 2.500 m QNH 320° 12 Kt
- 3.000 m QNH 335° 16 Kt
- 4.000 m QNH 330° 10 Kt

Oltre i 5.500 m il vento si dispone da SW e rimane da tale direzione fino alla quota di 11.500 m, dove l'intensità è di 40 Kt (vento massimo).

Lo spessore dell'inversione notturna di superficie è ancora di 700 m. La sua distribuzione richiede una temperatura al suolo di 29°C, raggiungibili alle 11,30. L'umidità dell'aria varia dal 60% a 1.000 m QNH al 40% a 4.000 m. La base teorica di condensazione dei cumuli nella piana reatina è calcolata intorno a 2.000 m QNH. La loro formazione inizierà quando la temperatura al suolo avrà raggiunto i 32°C, cioè verso le ore 13,30. I primi cumuli orografici appaiono lungo i crinali appenninici fin dalle ore 10,30, con base variabile da 2.000 a 2.800 m QNH.

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

Classe Standard: triangolo Rieti-Pettorano sul Gizio-Assisi Rieti di Km 336,9.

Classi «Libera» e «15 metri»: triangolo Rieti-Pettorano sul Gizio-Umbertide-Rieti di Km 404,9.

Le condizioni incontrate dai concorrenti lungo i percorsi di gara sono state generalmente buone, non ostante un forte acquazzone che ha colto i piloti nel tratto Celano-Pettorano sul Gizio. Da quest'ultima località, però, le condizioni sono notevolmente migliorate, tanto che i concorrenti, risalendo verso Nord, hanno incontrato velocità ascensionali di 4-5 m/sec. che hanno permesso salite fino a 2.900 m QNH sotto ottimi cumuli. Nel tratto da Foligno ad Umbertide è stata invece riscontrata una fascia di «termica secca». Buone formazioni cumuliformi ed intensa attività termoconvettiva in Valnerina, dove sono state riscontrate velocità ascensionali di 4-5 m/sec.

Ecco i primi tre classificati nelle tre classi in questa terza prova:

Classe Standard: ancora primo Nino Perotti dell'Aero Club di Aosta, alla media di 100,490 Km/h, seguito da Vittorio Colombo dell'AVAL di Varese e da Luca Urbani dell'Ae. C.C.V.V. di Rieti;

Classe Libera: 1) Walter Neubert

(Germania) alla media di 102,097 Km h, seguito da Marco Gavazzi dell'AVAL di Varese e da Hugo Ebner (Austria);

Classe «15 metri»: 1) Alvaro De Orleans (Spagna) su ASW 20 alla media di 106,482 Km h, seguito dagli olandesi Kees Musters e Daniel Paré.

Va rilevato che in questa terza prova il concorrente tedesco Peter, in seguito ad una grave infrazione commessa nell'attraversamento della linea di partenza nella gara del giorno 2 agosto, è stato sospeso per una prova. Peter, in classifica generale, perde il primo posto e retrocede al 14.

Dopo la terza prova conducono la classifica generale i seguenti concorrenti:

Classe Standard:

- 1) Nino Perotti dell'Ae.C. Aosta con punti 3.000
- 2) Vittorio Colombo dell'AVAL Varese con punti 2.857
- 3) Luca Urbani dell'Ae.C.C.V.V. Rieti con punti 2.772

Classe Libera:

- 1) Marco Gavazzi dell'AVAL Varese con punti 2.930
- 2) Walter Neubert (Germania) con punti 2.819
- 3) Hugo Ebner (Austria) con punti 2.720

Classe «15 metri»:

- 1) Alvaro De Orleans (Spagna) con punti 2.787
- 2) Kees Musters (Olanda) con punti 2.687
- 3) Baer Selen (Olanda) con punti 2.620

4 agosto 1979

quarta giornata di gare.

Sull'Italia ancora regime di alte pressioni livellate. Un fronte freddo, dopo aver superato le Alpi Nord-orientali, avanza verso SE interessando marginalmente le regioni appenniniche del versante adriatico, dove saranno possibili isolati temporali (fig. 5).

Sulle regioni centrali della Penisola, venti deboli variabili a prevalente regime di brezza dal suolo a

1.000 m QNH. A quote superiori, ecco i dati del sondaggio anemologico effettuato nella vallata reatina, unitamente a quelli dell'umidità relativa fino a 4.000 m QNH.

1.500 m QNH	255	11 Kt	Ur 37°
2.000 m QNH	255	15 Kt	Ur 45°
2.500 m QNH	260	16 Kt	Ur 54°
3.000 m QNH	270	11 Kt	Ur 63°
3.500 m QNH	290	15 Kt	Ur 75°
4.000 m QNH	305	18 Kt	Ur 20°

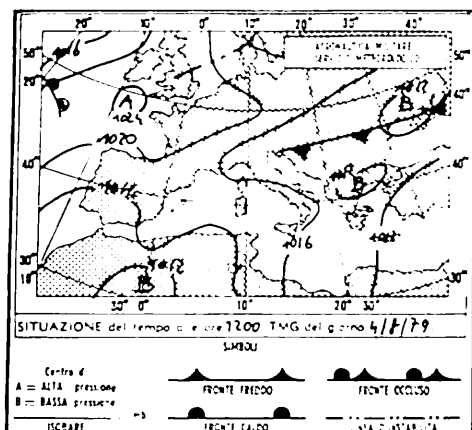


Fig. 5

Il vento massimo spira a 10.300 m da 275° con 47 Kt d'intensità.

La base di condensazione dei probabili cumuli nella valle reatina è calcolata in 2.200 m QNH con 34°C al suolo, raggiungibili verso le 12,30.

L'inversione notturna di superficie ha lo spessore di 700 m e sarà distrutta poco prima delle ore 11 con 30°C al suolo.

Poichè si prevede che il passaggio del fronte freddo sulle regioni centro settentrionali del versante adriatico interesserà marginalmente anche il versante tirrenico, la commissione per la scelta dei temi di gara assegna i seguenti percorsi, prudentemente limitati nel loro sviluppo verso Nord.

Classi «Libera» e «15 metri corsa»: quadrilatero Rieti - Rivisondoli - Pescasseroli-Foligno-Rieti di Km 354,4. Classe Standard: quadrilatero Rieti-Rivisondoli-Pescasseroli-Citta Reale-Rieti di Km 279,2.

Benchè il numero dei fuori campo sia stato limitato, le prove si sono rivelate molto impegnative, specie per i concorrenti di classe Standard, molti dei quali hanno doppiato il pilone di Città Reale a modeste

quote e si sono così trovati a lottare con i fenomeni di sottovento del massiccio del Terminillo.

Ecco i primi classificati in queste prove:

Classe Libera: 1) Bruno Gantenbrink (Germania), su Janus C, alla media di 109,158 Km/h, seguito da Roberto Manzoni e da Walter Vergani, entrambi dell'AVAL di Varese.

Classe «15 metri corsa»: 1) E.G. Peter (Germania), su ASW 20, alla media di 119,059 Km/h, seguito da Alvaro De Orleans (Spagna) e dal tedesco H. Reichmann.

Classe Standard: 1) Angelo Gritti dell'AVA di Valbrembo, su Libelle, alla media di 85,245 Km/h, seguito da Nino Perotti e da M. Balzer.

Dopo la quarta prova la classifica generale vede ai primi posti:

Classe Libera:

- 1) Marco Gavazzi dell'AVAL con punti 3.864
- 2) Walter Neubert (Germania) con punti 3.765
- 3) Roberto Manzoni dell'AVAL con punti 3.625

Classe «15 metri corsa»:

- 1) Alvaro De Orleans (Spagna) con punti 3.745
- 2) Kees Musters (Olanda) con punti 3.462
- 3) Baer Selen (Olanda) con punti 3.449

Classe Standard:

- 1) Nino Perotti dell'Ae.C. Aosta con punti 3.998
- 2) Vittorio Colombo dell'AVAL con punti 3.702
- 3) Luca Urbani dell'Ae.C.C.V.V. con punti 3.670

5 agosto 1979 quinta giornata di gare.

Permane sull'Italia un campo di alte pressioni a debole gradiente, con circolazione di aria moderatamente umida ed instabile dal 4° quadrante (fig. 6).

Sulle regioni dell'Italia centrale i venti sono deboli variabili a prevalente regime di brezza, dal suolo a 1.200 m QNH. A quote superiori si registrano i seguenti valori:

1.300 m QNH	335°	17 Kt
1.700 m QNH	320°	13 Kt
2.100 m QNH	320°	23 Kt
2.300 m QNH	320°	25 Kt

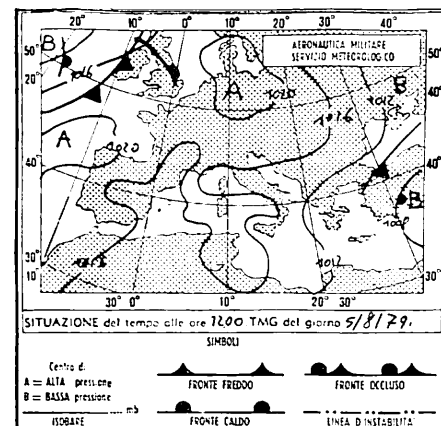


Fig. 6

Il vento massimo spira a 14.000 m con intensità di 62 Kt da 265°. Lo zero termico è a 4.150 m. L'inversione termica notturna ha uno spessore di 700 m e sarà distrutta verso le ore 11 con 29°C al suolo. La base teorica di condensazione nella piana reatina è a circa 2.350 m QNH ed i primi cumuli cominceranno a formarsi verso mezzogiorno, quando la temperatura al suolo avrà raggiunto i 32°C.

L'assenza di temporali e del passaggio di perturbazioni frontali nelle regioni dell'Italia centrale ha permesso alla commissione preposta alla scelta dei temi di gara l'assegnazione di prove molto impegnative a tutte le classi. Particolarmente le classi «Libera» e «15 metri corsa» hanno potuto gareggiare sulla distanza superiore ai 500 Km, che per molti concorrenti rappresentava un atteso ed ambito traguardo. A questi piloti è stato assegnato il tema Rieti-Pescasseroli-Passo Viaggino-Rieti per complessivi Km 504,6. Com'è facile capire la prova è stata molto selettiva; infatti, nella classe Libera, su 20 concorrenti partiti soltanto 5 hanno concluso il tema di gara, mentre nella classe «15 metri corsa», su 21 piloti partiti 7 hanno completato la prova.

Nella classe Standard, cui è stato assegnato il tema Rieti-Pescasseroli-Umbertide-Rieti di Km 415,1, hanno concluso la prova 12 piloti.

La classifica della giornata vede ai primi posti:

Classe Libera:

- 1) Bruno Gantenbrink (Germania), su Janus C, media 77,989 Km/h
- 2) Ebner Hugo (Austria) alla media di 85,232 Km/h
- 3) Antonio Caraffini dell'AVALL alla media di 83,382 Km/h

Classe «15 metri»:

- 1) Attilio Pronzati dell'AVALL, su Mosquito, media 81,533 Km/h
- 2) Daniel Paré (Olanda) alla media di 81,053 Km/h
- 3) Baer Selen (Olanda) alla media di 81,020 Km/h

Classe Standard:

- 1) Nino Perotti dell'Ae.C. Aosta alla media di 88,033 Km/h
- 2) G. Marzotto dall'Ae.C. Vicenza alla media di 82,325 Km/h
- 3) Luca Urbani dell'Ae.C.C.V.V. alla media di 82,388 Km/h

La classifica generale dopo la quinta prova è la seguente:

Classe Libera:

- 1) Walter Neubert (Germania) con punti 4.740
- 2) Bruno Gantenbrink (Germania) con punti 4.619
- 3) Hugo Ebner (Austria) con punti 4.575

Classe «15 metri»:

- 1) Alvaro De Orleans (Spagna) con punti 4.719
- 2) Kees Musters (Olanda) con punti 4.456
- 3) Baer Selen (Olanda) con punti 4.446

Classe Standard:

- 1) Nino Perotti, Ae.C. Aosta con punti 4.998
- 2) Luca Urbani, Ae.C.C.V.V. con punti 4.640
- 3) Hans Nietlispach (Svizzera) con punti 4.509

Il 6 agosto, tenuto conto dei numerosi alianti atterrati fuori campo nel corso delle prove impegnative del giorno precedente, viene concessa una giornata di riposo.

7 agosto 1979

sesta giornata di gare.

Sull'Italia la pressione è leggermen-

te inferiore al valore normale (1.012 mb). Una perturbazione fredda interessa le regioni alpine e prealpine occidentali. L'aria in circolazione è moderatamente umida ed instabile, specie nelle regioni del versante adriatico, dove saranno possibili temporali (fig. 7).

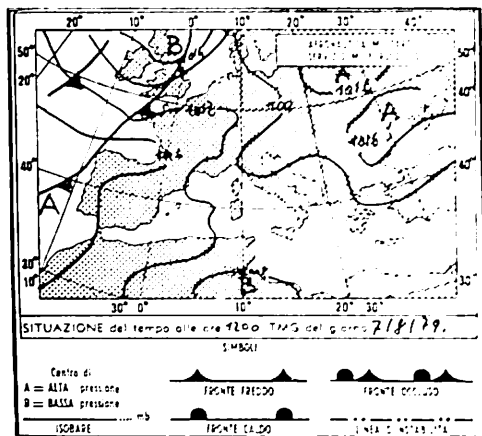


Fig. 7

Dal sondaggio termodinamico dell'atmosfera effettuato nella valle reatina si riscontra che l'inversione termica notturna di superficie ha uno spessore di 900 m. Essa richiede una temperatura al suolo di 27°C per essere distrutta. Tale valore si prevede sarà raggiunto alle ore 10,30. La base teorica di condensazione dei probabili cumuli sulla piana reatina è a 2.200 m QNH. La temperatura necessaria per la loro formazione è di 31,5°C. I cumuli orografici appaiono sui rilievi appenninici fin dalle ore 10. I venti sono deboli variabili a prevalente regime di brezza dal suolo a 1.300 m QNH. Ecco i dati del sondaggio anemologico locale:

1.500 m QNH	350°	4 Kt
2.000 m QNH	320°	5 Kt
2.500 m QNH	330°	6 Kt
3.000 m QNH	310°	7 Kt
3.500 m QNH	315°	7 Kt
4.000 m QNH	320°	8 Kt

Il vento massimo è a 11.500 m e spira da NW con la forza di 50 Kt. La commissione preposta alla scelta dei temi di gara assegna ai concorrenti delle tre classi le seguenti prove:

Classe «Libera» e «15 metri»: triangolo Rieti-Celano-Città di Castello-Rieti di Km 375,9;

Classe Standard: triangolo Rieti-Ce-

lano-Umbertide-Rieti di Km 339,4.

L'attività termoconvettiva ha raggiunto, in vaste zone, notevole intensità, specie nel tratto compreso fra il Monte Subasio ed Umbertide, dove, sotto lunghe strade di cumuli i piloti hanno raggiunto 3.000-3.100 m ONH veleggiando in volo delinato. È stato così possibile realizzare velocità medie elevatissime e completare i percorsi assegnati, nella quasi totalità dei casi, poco prima che un temporale si abbattesse su Rieti. Ai primi posti delle singole prove si sono classificati:

Classe Libera: Walter Vergani dell'AVALL, su Nimbus 2, alla media di 129,559 Km/h, seguito da Walter Neubert (Germania) e da Piludu-Mantica;

Classe «15 metri»: Roberto Monti dell'AVALL, su DG-200, alla media di 122,787 Km/h, seguito da E. G. Peter (Germania) e Kees Muster (Olanda);

Classe Standard: Nino Perotti dell'Ae.C. Aosta, su ASW 19, alla media di 107,235 Km/h, seguito da Bernardo Balestra e da Mario Cattaneo dell'Ae.C.C.V.V. di Rieti.

La classifica generale dopo la sesta prova vede quindi ai primi posti:

Classe Libera:

- 1) Walter Neubert (Germania) con punti 5.740
- 2) Marco Gavazzi dell'AVALL con punti 5.449
- 3) Bruno Gantenbrink (Germania) con punti 5.400

Classe «15 metri»:

- 1) Alvaro De Orleans (Spagna) con punti 5.620
- 2) Kees Musters (Olanda) con punti 5.435
- 3) Daniel Paré (Olanda) con punti 5.368

Classe Standard:

- 1) Nino Perotti dell'Ae.C. Aosta con punti 5.998
- 2) Luca Urbani dell'Ae.C.C.V.V. con punti 5.595
- 3) Hans Nietlispach (Svizzera) con punti 5.429

Nel volo di rientro a Rieti, sulla verticale di Meggiano, l'olandese Se-

len, noto campione mondiale di classe «15 metri corsa», a bordo del suo «Vega», ha perso, per «flutter», la semiala destra. Il pilota si è lanciato col paracadute ed ha raggiunto il suolo incolume. E' stato però costretto a ritirarsi dalla competizione.

8 agosto 1979

settima giornata di gare.

Una linea di instabilità si estende dallo stretto di Gibilterra al Golfo di Genova, mentre una perturbazione fredda, ancora oltre l'arco alpino, avanza verso ENE (fig. 8). Tale perturbazione è preceduta da una notevole nuvolosità prefrontale e da manifestazioni temporalesche.

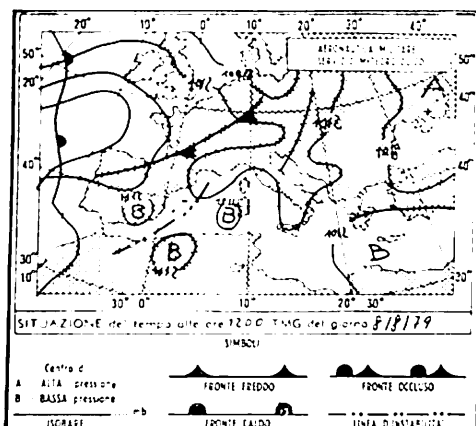


Fig. 8

Fin dalle ore 10, fluttuanti formazioni di altocumuli in bande, interessano le regioni dell'Italia Centrale e centro-meridionale.

Dal sondaggio termodinamico dell'atmosfera effettuato nella vallata reatina, si rileva che l'inversione notturna di superficie ha uno spessore di 700 m e che la sua distruzione richiederà una temperatura al suolo di 28,5°C, raggiungibili verso le ore 11. L'umidità dell'aria fino a 4.000 m di altitudine si aggira attorno al 55%.

I primi cumuli nella valle reatina cominceranno a formarsi alla quota di 2.300 m QNH, quando la temperatura al suolo avrà raggiunto i 32°C (ore 11,30). I venti sono deboli da Sud, dal suolo a 1.400 m QNH. A quote superiori sono stati riscontrati i seguenti valori:

1.500 m QNH 220° 4 Kt

2.000 m QNH 275° 7 Kt
2.500 m QNH 300° 15 Kt
3.000 m QNH 300° 15 Kt
3.500 m QNH 310° 12 Kt
4.000 m QNH 310° 12 Kt

Il previsto passaggio della perturbazione fredda nelle regioni a Nord di Rieti e la probabile formazione di temporali nelle ore pomeridiane, hanno costretto la commissione a limitare a soli 200,8 Km il tema di gara per tutte le classi: triangolo sul percorso Rieti-Celano-Poggio Azuano-Rieti. La prova è risultata ugualmente interessante e le condizioni meteorologiche, anche se limitate ad un breve arco di tempo, hanno permesso la realizzazione di velocità medie sostenute.

Ai primi posti si sono classificati:

Classe Libera: Wolfgang Gross (Germania), su Kestrel 604, alla media di 101,059 Km/h, seguito da Walter Vergani e da Marco Gavazzi dell'AVAL;

Classe «15 metri corsa»: Daniel Paré (Olanda), su Mininimbus, alla media di 106,761 Km/h, seguito da E.G. Peter (Germania) e da Alvaro De Orleans (Spagna);

Classe Standard: Hans Nietlispach (Svizzera), su Hornet, alla media di 92,927 Km/h, seguito da Nino Perotti dell'Ae.C. Aosta e da Hans Gloeckl (Germania).

La classifica generale dopo la settima prova è la seguente:

Classe Libera:

- 1) Walter Neubert (Germania) con punti 6.693
- 2) Marco Gavazzi dell'AVAL con punti 6.434
- 3) Bruno Gantenbrink (Germania) con punti 6.377

Classe «15 metri corsa»:

- 1) Alvaro De Orleans (Spagna) con punti 6.513
- 2) Daniel Paré (Olanda) con punti 6.368
- 3) Leonardo Brigladori A.V.M. con punti 6.204

Classe Standard:

- 1) Nino Perotti, Ae.C. Aosta con punti 6.894
- 2) Hans Nietlispach (Svizzera) con punti 6.428

3) Luca Urbani, Ae.C.C.V.V. con punti 6.390

Nella mattinata del 9 agosto la perturbazione fredda segnalata nel giorno precedente è localizzata sull'Adriatico settentrionale e si muove verso Sud-Est, interessando il versante orientale della nostra Penisola e marginalmente anche le regioni del versante tirrenico. Le condizioni del tempo non permettono di gareggiare.

10 agosto 1979

ottava giornata di gare.

Nel bacino del Mediterraneo la pressione atmosferica è in ulteriore diminuzione. Un fronte freddo avanza dalla Valpadana verso Sud-Est, preceduto da formazioni nuvolose medio-alte stratificate (fig. 9).

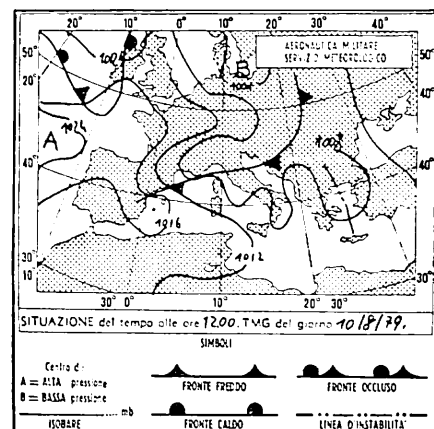


Fig. 9

Sull'Italia centrale i venti sono deboli meridionali dal suolo a 1.400 m QNH. A quote superiori ruotano in senso orario, passando dal 3° al 4° quadrante. Ecco i dati del sondaggio anemologico locale:

1.500 m QNH 240° 8 Kt
2.000 m QNH 280° 15 Kt
3.000 m QNH 280° 21 Kt
4.000 m QNH 300° 20 Kt

Il vento massimo spira a 10.500 m da 320° con la forza di 55 Kt. Lo zero termico è a 3.900 m. Lo spessore dell'inversione notturna di superficie è di 500 m, distruggibile con 22°C al suolo verso le ore 10. La base teorica di condensazione dei primi cumuli che si formeranno nella piana reatina verso mezzogiorno, è calcolata attorno ai 1.700 m QNH. I cumuli orografici sono apparsi sui crinali appenninici fin

dalle ore 10,30, mentre, poco dopo le 11, formazioni prefrontali cirriformi in bande appaiono saltuariamente verso Nord.

La commissione preposta alla scelta dei temi di gara è stata indotta ad agire prudentemente, assegnando percorsi di modesta entità. Il tema per le classi Libera e «15 metri» è stato il triangolo Rieti-Pescasseroli-Meggiano-Rieti di Km 276,5, mentre alla classe Standard è stato assegnato il triangolo Rieti-Celano-Meggiano-Rieti di Km 203,8.

Ai primi tre posti delle distinte classi si sono classificati:

Classe Libera: Walter Neubert (Germania), su ASW-17, alla media di 114,743 Km/h, seguito da Adele Orsi dell'AVAL e da Wolfgang Gross (Germania);

Classe 15 metri corsa»: Kees Musters (Olanda), su LS-3, alla media di 105,927 Km/h, seguito da Helmut Reichmann (Germania) e da Daniel Paré (Olanda);

Classe Standard: Hans Gloeckl (Germania), su Hornet C, alla media di 93,391 Km/h, seguito da Giorgio Villani dell'AVF e da Theo Van't Rood (Olanda).

La classifica generale dopo l'ottava prova è la seguente:

Classe Libera:

- 1) Walter Neubert (Germania) con punti 7.693
- 2) Piludu-Mantica dell'Ae.C.C.V.V. con punti 7.102
- 3) Marco Gavazzi dell'AVAL con punti 6.942

Classe «15 metri corsa»:

- 1) Alvaro De Orleans (Spagna) con punti 7.409
- 2) Daniel Paré (Olanda) con punti 7.265
- 3) Kees Musters (Olanda) con punti 7.139

Classe Standard:

- 1) Nino Perotti dell'Ae.C. Aosta con punti 7.837
- 2) Hans Nietlispach (Svizzera) con punti 7.396
- 3) Hans Gloeckl (Germania) con punti 7.240

I concorrenti atterrati fuori campo sono stati complessivamente sei. Tra questi il noto campione tedesco

Ernst G. Peter, il quale ha preso terra in un prato di modeste dimensioni, danneggiando gravemente la fusoliera del suo ASW-20-S, fatto questo che ha costretto il pilota a ritirarsi dalla competizione. Altri quattro concorrenti, dopo aver fatto i piloni al Sud, sono rientrati a Rieti senza completare la gara.

Il giorno 11 agosto non si è gareggiato per le cattive condizioni del tempo. Infatti, dopo il passaggio della perturbazione fredda segnalata il giorno precedente, l'aria post-frontale molto umida ed instabile, ha dato luogo a formazioni cumuli-formi con basi di condensazione molto basse, assolutamente sfavorevoli alla sicurezza del volo a vela in montagna ed all'attività agonistica.

12 agosto 1979

nona giornata di gare.

Dopo il passaggio del fronte freddo, sull'Italia si va lentamente ristabilendo un campo di alte pressioni; mentre l'afflusso di aria fredda, umida ed instabile è in attenuazione (fig. 10).

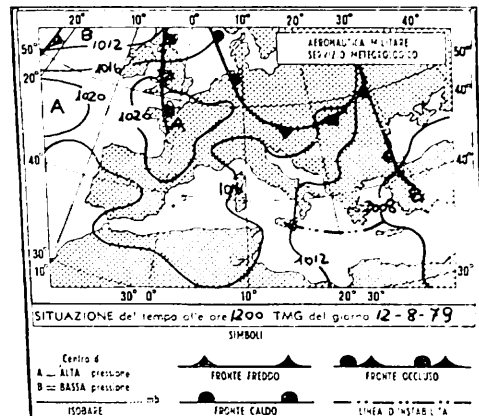


Fig 10

Sulle regioni dell'Italia centrale il vento (purtroppo!) è dal primo quadrante, dal suolo a 2.500 m QNH. Il versante tirrenico è pertanto interessato da venti catabatici di notevole intensità. Ecco i dati del sondaggio anemologico locale:

In superficie vento di valle da NE con intensità di 10 Kt.

1.500 m QNH 50° 25 Kt

Stazione meteo del Monte Termi-

nillo: 85 23 Kt

Osservatorio Meteorologico della Università di Perugia: 90 12 Kt.

2 000 m ONH	15	24	Kt
2 500 m ONH	05	35	Kt
3.000 m ONH	340	22	Kt
4.000 m ONH	330	21	Kt

Il vento massimo spirava a 7.600 m con intensità di 97 Kt e direzione NW. L'aria è ancora fredda (lo zero termico è stato rilevato a 3.300 m), ma è molto più secca del giorno precedente. Nella piana reatina i primi cumuli appariranno poco dopo mezzogiorno, attorno ai 1.900 m QNH, quando la temperatura in superficie avrà raggiunto i 26°C. I cumuli orografici cominceranno a formarsi lungo i crinali appenninici verso le ore 11. Sono previste manifestazioni temporalesche residue nelle regioni del versante adriatico centrale e meridionale.

La maggioranza dei componenti della commissione preposta alla scelta dei temi di gara (di cui fa parte anche un pilota concorrente di vecchia esperienza), propende per la assegnazione di prove selettive, nonostante i venti catabatici da NE; i quali, oltre ad impedire l'impiego della linea di traguardo sul Piano di Rosce, condizionerà notevolmente lo svolgimento della gara, specie per la classe Standard.

Ecco i temi di gara assegnati:

Classe Libera e «15 metri»: triangolo sul percorso Rieti-Pescasseroli-Città di Castello-Rieti di Km 451,6.

Classe Standard: triangolo sul percorso Rieti-Pescasseroli-Umbertide-Rieti di Km 415,1.

Le prove sono lunghe e difficili, specie per i piloti della classe Standard. Infatti, su 35 concorrenti partiti, soltanto quattro riescono a portare a termine la gara; gli altri 31 atterrano fuori campo. Anche per la classe «15 metri» la prova è stata molto selettiva; su 17 piloti partiti, soltanto sei hanno compiuto l'intero percorso; gli altri undici sono finiti fuori campo. Maggior fortuna ha arriso, invece, alla classe Libera; la quale ha avuto soltanto due fuori campo su 19 concorrenti partiti.

Ai primi posti, nelle tre classi, si sono classificati:

Classe Libera: Paul Bourgard (Belgio), su Nimbus, alla media di 91,939 Km/h, seguito da Marco Gavazzi dell'AVAL e da Walter Neubert (Germania):

Classe «15 metri corsa»: Alvaro De Orleans (Spagna) ASW-20, alla media di 81,602 Km/h, seguito da Leonardo Briigliadori dell'AVM e da Emilio Tessera Chiesa dell'Ae.C. Torino:

Classe Standard: Nino Perotti dell'Ae.C. Aosta, ASW-19, alla media di 84,475 Km/h, seguito da Theo Van't Rood (Olanda) e da Antonello Budini Gattai dell'Ae.C.C.V.V.

Dopo questa nona giornata di gare la classifica generale vede ai primi tre posti i seguenti piloti:

Classe Libera:

- 1) Walter Neubert (Germania) con punti 8.665
- 2) Piludu-Mantica dell'Ae.C.C.V.V. con punti 7.970
- 3) Marco Gavazzi dell'AVAL con punti 7.926

Classe «15 metri corsa»:

- 1) Alvaro De Orleans (Spagna) con punti 8.289
- 2) Daniel Paré (Olanda) con punti 8.119
- 3) Kees Musters (Olanda) con punti 8.002

Classe Standard:

- 1) Nino Perotti dell'Ae.C. Aosta con punti 8.662
- 2) Hans Nietlispach (Svizzera) con punti 8.077
- 3) Luca Urbani dell'Ae.C.C.V.V. con punti 7.948

13 agosto 1979

decima giornata di gare.

L'Italia è sempre interessata da un campo di alte pressioni in graduale ulteriore aumento (fig. 11). Sulla superficie isobarica di 500 mb è infatti visibile un promontorio con asse sulla Francia. La dorsale orientale di tale promontorio anticiclonico interessa marginalmente le regioni centro-settentrionali della nostra Penisola. Il sondaggio di Roma-Fiumicino mette in evidenza uno strato isotermico dello spessore di 600 m, dalla quota di 3.100 m a 3.700 m, sovrastato da stratifica-

zioni stabili, evidentemente interessate da subsidenza anticiclonica. Lo spessore dell'inversione notturna di superficie è di 700 m, distruggibile alle ore 11 con 22°C al suolo. L'umidità dell'aria fino alla altitudine di 3.000 m, varia dal 40 al 60%. La base teorica di condensazione dei probabili cumuli nella valle reatina è a 2.100 m QNH. La loro formazione avrà luogo verso le 12.30 con 25°C al suolo. Esiste la possibilità di formazioni temporalesche isolate al Sud, nelle regioni del versante adriatico, dove, in quota, circola ancora aria fredda. E' prevista una copertura di 2/8 di altocumuli, che però non comprometterà l'attività termoconvettiva.

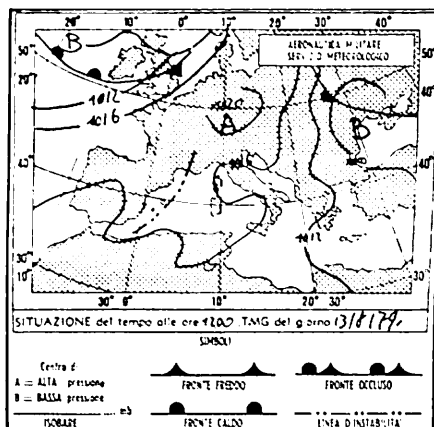


Fig. 11

Il sondaggio anemologico locale ha fornito i seguenti dati del vento in quota:

1.300 m QNH	55°	4 Kt
1.500 m QNH	20°	8 Kt
2.000 m QNH	10°	12 Kt
2.300 m QNH	360°	18 Kt
3.000 m QNH	350°	22 Kt
3.500 m QNH	350°	42 Kt

Il vento fino a 2.000 m è ancora dal primo quadrante, ma la sua forza non è tale da destare preoccupazioni in ordine alla possibilità di venti di caduta nelle regioni del versante tirrenico. Il flusso massimo è a 13.500 metri e spira da 390° con la forza di 63 Kt.

I temi di gara assegnati ai concorrenti si sono articolati sui seguenti percorsi:

Classe Libera e «15 metri corsa»: Rieti-Celano-Umbertide-Rieti di Km 343,2;

Classe Standard: triangolo Rieti-Meta-Bettona-Rieti di Km 292,7.

Ai primi tre posti di ciascuna classe si sono classificati:

Classe Libera: Hugo Ebner (Austria), su ASW-17, alla media di 106,675 Km/h, seguito dai tedeschi Walter Neubert e Klaus Keim;

Classe «15 metri corsa»: Alvaro De Orleans (Spagna), ASW-20, alla media di 100,760 Km/h, seguito da Reinhard Haggemüller (Austria) e da Leonardo Briigliadori dell'AVM;

Classe Standard: Vittorio Colombo dell'AVAL, su Standard Cirrus, alla media di 78,630 Km/h, seguito da Hans Gloeckl (Germania) e da Gianluigi Marzotto dell'Ae.C. Vicenza.

Gli atterraggi fuori campo sono stati complessivamente 13 e 7 i piloti che, dopo aver doppiato i piloni di Celano e Meta, hanno atterrato a Rieti. Settanta i piloti partiti, quindi 50 quelli che hanno compiuto le prove assegnate.

Dopo la decima prova la classifica generale vede ai primi posti:

Classe Libera:

- 1) Walter Neubert (Germania) con punti 9.661
- 2) Piludu-Mantica, Ae.C.C.V.V. con punti 8.836
- 3) Marco Gavazzi, AVAL con punti 8.825

Classe «15 metri corsa»:

- 1) Alvaro De Orleans (Spagna) con punti 9.289
- 2) Daniel Paré (Olanda) con punti 8.958
- 3) Kees Musters (Olanda) con punti 8.922

Classe Standard:

- 1) Nino Perotti Ae.C. Aosta con punti 9.612
- 2) Hans Gloeckl (Germania) con punti 8.912
- 3) Luca Urbani Ae.C.C.V.V. con punti 8.810

14 agosto 1979

undicesima giornata di gare.

Sull'Italia il campo delle alte pressioni continua a consolidarsi (figura 12).

I venti al suolo sono deboli variabili a prevalente regime di brezza, mentre in quota si dispongono da NW con i seguenti valori:

1.000 m QNH 345° 10 Kt

1.500 m QNH 335° 15 Kt
 2.000 m QNH 335° 18 Kt
 2.500 m QNH 345° 20 Kt
 3.000 m QNH 345° 26 Kt
 3.500 m QNH 340° 25 Kt
 4.000 m QNH 340° 25 Kt

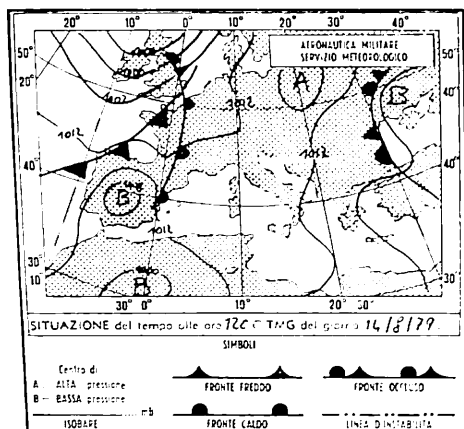


Fig. 12

L'umidità dell'aria si aggira attorno al 40% fino all'altitudine di 2.000 m. Indi aumenta con la quota sino a raggiungere il valore massimo del 90% a 4.000 m. In questo strato saranno pertanto possibili fluttuanti formazioni di «pileus» sopra le nubi cumuliformi a rapido sviluppo verticale, nonché sporadiche formazioni di altocumuli translucidi.

I cumuli nella valle reatina cominceranno a formarsi con base iniziale a 2.250 m QNH con 26,5°C al suolo, raggiungibili alle ore 12,30, mentre i cumuli orografici sui rilievi appenninici compariranno fin dalle ore 10,30. Nelle ore pomeridiane è possibile qualche degenerazione temporalesca isolata, specie sulle regioni meridionali del versante adriatico.

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

Classi «Libera» e «15 metri corsa»: triangolo sul percorso Rieti-Celano-Città di Castello-Rieti di Km. 375,9.
 Classe Standard: triangolo Rieti-Celano-Valfabbrica-Rieti di 290,7 Km.

Le gare si sono svolte regolarmente e con relativa facilità, grazie alle ottime condizioni termodinamiche incontrate dai concorrenti lungo le rotte di volo. Strade di cumuli, allineate sull'asse NW-SE, hanno permesso veleggiamenti delfinati per tratti di oltre 90 Km senza com-

piere spirali, a quote comprese fra i 1.900 ed i 2.000 m QNH. I fuori campo sono stati soltanto 2, mentre i piloti che hanno atterrato a Rieti dopo aver aggirato il pilone di Celano, sono stati 4 (stanchezza... o il ben noto «effetto calamita»?).

Ai primi tre posti di questa undicesima ed ultima giornata di gare, si sono classificati:

Classe Libera: Bruno Gantenbrink (Germania), su Janus C, alla media di 102,603 Km/h, seguito da Walter Neubert (Germania) e da Walter Vergani dell'AVAL;

Classe «15 metri corsa»: Kees Musters (Olanda), su LS-3, alla media di 101,139 Km/h, seguito da Roberto Monti e da Attilio Pronzati dell'AVAL;

Classe Standard: Vittorio Colombo dell'AVAL, su Standard Cirrus, alla media di 99,546 Km/h, seguito da Luca Urbani dell'Ae.C.C.V.V. e da Theo Van't Rood (Olanda).

Pertanto la classifica generale della 2° Coppa del Mondo di Volo a Vela in Montagna vede ai primi tre posti i seguenti piloti:

Classe Libera:

- 1) Walter Neubert (Germania) con punti 10.661
- 2) Marco Gavazzi dell'AVAL con punti 9.805
- 3) Piludu-Mantica dell'Ae.C.C.V.V. con punti 9.745

Classe «15 metri corsa»:

- 1) Alvaro De Orleans (Spagna) con punti 10.254
- 2) Kees Musters (Olanda) con punti 9.922
- 3) Daniel Paré (Olanda) con punti 9.902

Classe Standard:

- 1) Nino Perotti, Ae.C. Aosta con punti 10.497
- 2) Luca Urbani, Ae.C.C.V.V. con punti 9.806
- 3) Vittorio Colombo, AVAL con punti 9.779

La classifica generale stilata in base alla partecipazione dei soli concorrenti italiani — e quindi relativa al Campionato Italiano — è la seguente:

Classe Libera:

- 1) Piludu-Mantica dell'Ae.C.C.V.V. con punti 10.144

- 2) Marco Gavazzi dell'AVAL con punti 10.104
- 3) Sandro Serra dell'AVF con punti 9.977

Classe «15 metri corsa»:

- 1) Leonardo Briigliadori dell'AVM con punti 10.528
- 2) Roberto Monti dell'AVAL con punti 9.938
- 3) Attilio Pronzati dell'AVAL con punti 9.150

Classe Standard:

- 1) Nino Perotti dell'Ae.C. Aosta con punti 10.540
- 2) Luca Urbani dell'Ae.C.C.V.V. con punti 9.933
- 3) Vittorio Colombo dell'AVAL con punti 9.877

La classifica completa delle gare è riportata in altra parte della rivista.

Si sono così conclusi i 19° Campionati Italiani di Volo a Vela e la 2° Coppa del Mondo di Volo a Vela in Montagna, con un totale di 11 prove valide su 14 giornate disponibili. Le ottime condizioni meteorologiche hanno permesso di disputare corse su percorsi triangolari da 201 a 504 Km (media 365 Km) in classe «Libera» e «15 metri corsa» e da 201 a 415 (media 310 Km) in classe «Standard».

La mattina del 15 agosto, alla presenza delle autorità civili, militari e religiose, si è svolta la cerimonia di chiusura con la premiazione dei concorrenti italiani e stranieri meglio classificati nelle due competizioni. In un clima di grande entusiasmo hanno parlato l'avv. Guido Baracca, Presidente dell'Aero Club d'Italia e l'ing. Iginio Guagnellini, Presidente della Commissione Sportiva Centrale, che si sono vivamente compiaciuti con i piloti concorrenti e gli organizzatori e dirigenti delle due importanti competizioni volovelistiche. Queste gare d'eccezione hanno ancora una volta confermato l'indiscussa validità di Rieti, che quest'anno si è veramente mantenuta all'altezza delle sue migliori annate.

L'appuntamento è per... il giorno dopo, 16 agosto, che darà inizio alla disputa dei Campionati Italiani Bipoposti e della categoria «Promozione».

In Italia moquette si dice Sit-in

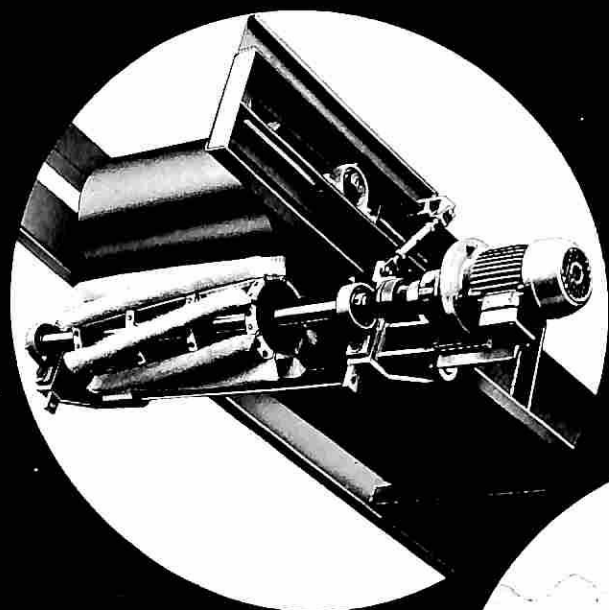
* INF. ROMA RA/15



Sit-in, la moquette che ti permette tutto.

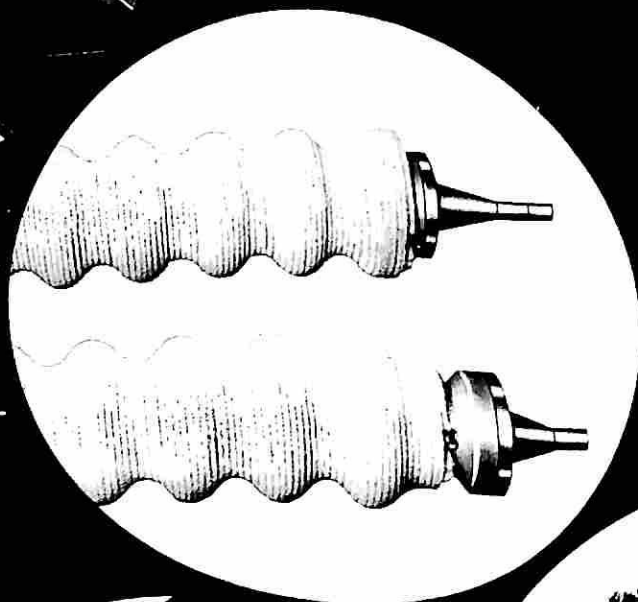
SIT-IN P. RADICI S.p.A.
CAZZANO S. ANDREA (BG)

per l'industria edile e della ceramica



Unita' spazzolanti per la pulizia
dei nastri trasportatori

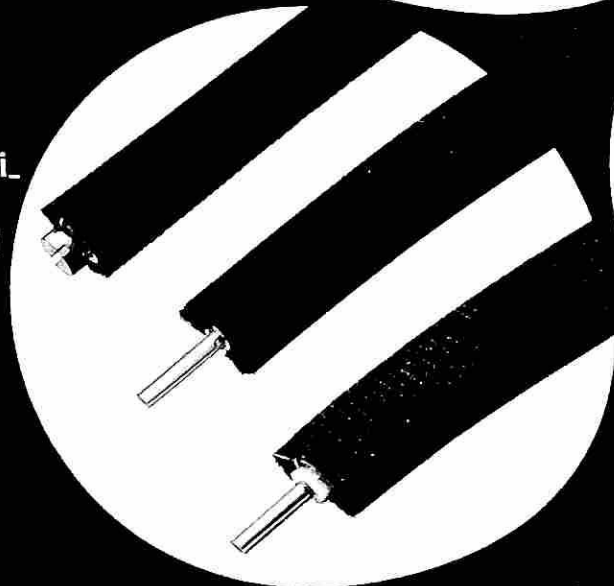
Spazzole sagomate per
la pulizia dei modelli e
degli stampi per prefab-
bricati e manufatti in ce-
mento-amianto



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



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



alcune soluzioni



SOCIETA'
ITALIANA
TECNOSPAZZOLE

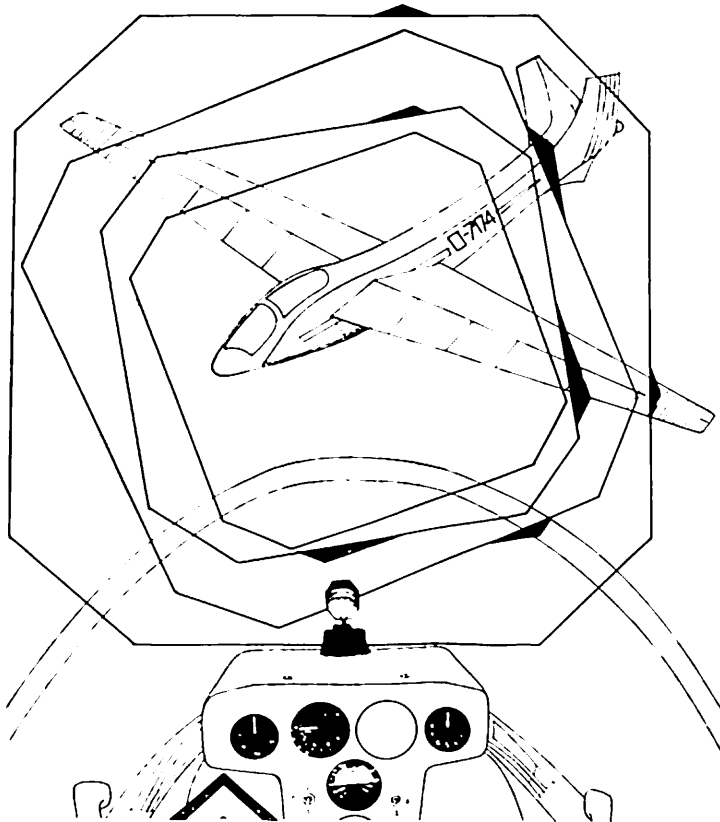
40033 casalecchio di reno (bo)
via porrettana, 453 - tel. 051 / 571201 - 13

16 - 25 Agosto 1979

I CAMPIONATI ITALIANI DELLA CLASSE BIPOSTI E DI CATEGORIA PROMOZIONE

Note meteorologiche e risultati sportivi

di **Plinio Rovesti**



Il giorno dopo la premiazione dei vincitori dei Campionati Italiani di classe Libera, Corsa e Standard, nonché della 2^a Coppa del Mondo di Volo a Vela in Montagna, sono riprese a Rieti le gare per la disputa del Campionato Biposti e della categoria Promozione. I concorrenti sono stati complessivamente 46, di cui 14 nella classe Biposti e 32 nella categoria Promozione. In questo secondo ciclo della competizione, ha avuto luogo il cambio della guardia: Mario Veneri ha assunto la direzione di gara e delle operazioni di volo e Willy Marchetti la presidenza della Commissione sportiva, pur continuando a mantenere la direzione logistica ed amministrativa della competizione. Immutati gli altri incarichi, anche se notevolmente ridotto il numero dei collaboratori.

Passiamo ora in rapida rassegna le condizioni meteorologiche che hanno accompagnato questo secondo ciclo di gare; che nella classe Biposti vede ancora in lizza molti dei piloti che hanno partecipato alla prima parte dei Campionati svoltisi dal 1 al 15 agosto.

16 agosto 1979

Prima giornata di gare

Il bacino del Mediterraneo è interessato da un vasto campo di pressione inferiore al valore normale (1.012 mb) a debole gradiente. Una perturbazione fredda, dopo aver attraversato la Spagna e la Francia, si muove verso Sud-Est, interessando le regioni settentrionali della nostra Penisola con nuvolosità medio-alta stratificata e manifestazioni temporalesche sparse (fig. 1).

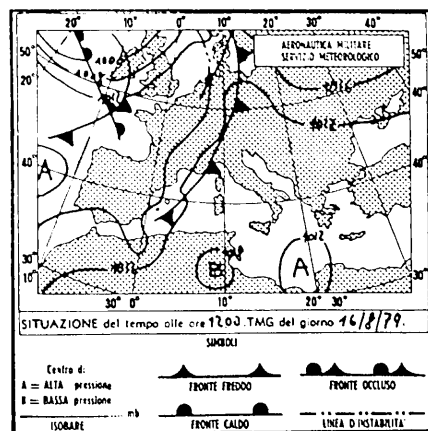


Fig. 1

Sulle regioni dell'Italia centrale i

venti spirano da NW a tutte le quote, con tendenza a ruotare lentamente in senso orario, sino a disporsi da NE nelle ore del tardo pomeriggio. Ecco i dati del sondaggio anemologico locale, unitamente a quelli dell'umidità relativa rilevati nel corso del sondaggio termodinamico dell'atmosfera nella valle reatina:

1.500 m	QNH 350°	5 Kt	Ur. 42%
2.000 m	QNH 350°	7 Kt	Ur. 45%
2.500 m	QNH 350°	7 Kt	Ur. 50%
3.000 m	QNH 310°	7 Kt	Ur. 40%
3.500 m	QNH 315°	10 Kt	Ur. 50%
4.000 m	QNH 305°	10 Kt	Ur. 30%

Il vento massimo spira a 10.000 m da 325° con intensità di 20 Kt. Lo zero termico si trova a 4.350 m. La base di condensazione dei probabili cumuli nella piana reatina è calcolata attorno a 2.300 m QNH, con 31°C al suolo, raggiungibili verso le ore 13. La copertura sui crinali appenninici è notevole; i cumuli orografici appaiono numerosi fin dalle ore 10,30, mentre fluttuanti formazioni di altocumuli prefrontali avanzano in bande da Nord. Le condizioni generali del tempo nonostante la notevole copertura della

valle reatina, sono buone. Pertanto la commissione preposta alla scelta dei temi di gara assegna ai concorrenti le seguenti prove:

Classe Biposti: corsa sul percorso triangolare Rieti-Celano-Umbertide-Rieti di Km 339,4.

Categoria Promozione: corsa sul percorso triangolare Rieti-Campotosto-Gualdo Tadino-Rieti di Km 215.

Nella classe Biposti, su 14 concorrenti, 10 compiono regolarmente la prova e 3 atterrano fuori campo. I primi tre equipaggi classificati sono:

- 1) Brigladori L. e Villa L.
alla media di 88,048 Km/h
- 2) Villani e Gardenghi
alla media di 84,213 Km/h
- 3) Orsi A. e Acquaderni M.
alla media di 83,722 Km/h

Nella categoria Promozione, su 32 piloti partiti, 21 compiono regolarmente la prova, 6 atterrano fuori campo e 5 rientrano a Rieti senza doppiare alcun pilone. Si classificano ai primi 3 posti:

- 1) Schwenk (Germania)
alla media di 97,641 Km/h
- 2) Casetti dell'AVM
alla media di 90,199 Km/h
- 3) Corbellini dell'AVM
alla media di 88,005 Km/h

17 agosto 1979

Seconda giornata di gare

Sull'Italia, dopo il passaggio della perturbazione segnalata il giorno precedente, si è stabilito un campo di basse pressioni, con circolazione di aria umida ed instabile, che nelle ore pomeridiane darà luogo a temporali sparsi (fig. 2).

Il locale sondaggio del vento in quota mette in evidenza un moderato flusso da NE, che dal suolo interessa gli strati fino a 4.000 metri. Ecco i dati relativi:

1.000 m QNH	110°	5 Kt
1.500 m QNH	105°	10 Kt
2.000 m QNH	95°	19 Kt
2.500 m QNH	85°	10 Kt
3.000 m QNH	40°	11 Kt
3.500 m QNH	90°	10 Kt
4.000 m QNH	85°	8 Kt

Il vento massimo è a 12.000 m da SW con 35 Kt di intensità.

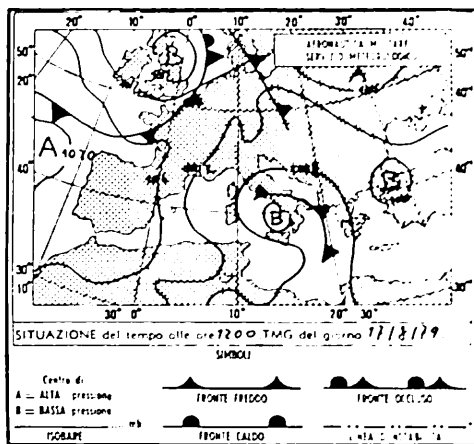


Fig. 2

L'Osservatorio Meteorologico dell'Università di Perugia segnala vento al suolo da Est con forza di 12-15 Kt. Anche la stazione meteo dell'aeroporto di S. Egidio (Perugia) segnala vento da Est con intensità di 10 Kt.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera effettuato nella valle reatina indica che lo spessore dell'inversione notturna di superficie ha uno spessore di 900 m; la sua distruzione richiede 26 C al suolo, raggiungibili alle ore 11. La base teorica di condensazione dei probabili cumuli nella valle reatina è prevista a 2.300 m QNH con una temperatura al suolo di 30°C, raggiungibili alle ore 12,30. I cumuli orografici sui rilievi appenninici cominciano a formarsi alle ore 11. L'umidità dell'aria, dal suolo a 3.000 m QNH, si aggira sul 60%, indi registra una rapida diminuzione, con il 10% a 3.700 m per riprendere poi ad aumentare a quote superiori. Lo zero termico è a 3.800 m. Si prevedono temporali sparsi in tutte le regioni dell'Italia centrale, centro settentrionale e centro meridionale.

Tenuto conto della direzione ed intensità del vento, con flusso catabatico particolarmente intenso nella vallata che si estende da Spoleto a Perugia, la commissione preposta alla scelta dei temi di gara sceglie piloni distanti dalle regioni pedimontane del versante tirrenico ed assegna le seguenti prove, forzatamente contenute.

Classe Biposti: corsa sul percorso triangolare Rieti-Città di Castello-Todi-Rieti di Km 254,6.

Categoria Promozione: corsa di an-

data e ritorno sul percorso Rieti-Umbertide-Rieti di Km 212,4.

Le due prove si svolgono senza particolari difficoltà.

Nella classe Biposti, su 14 partiti, 10 compiono regolarmente la gara, 3 atterrano fuori campo ed uno rientra a Rieti dopo aver doppiato il primo pilone del triangolo. Ecco i primi tre classificati:

- 1) Brigladori L. e Villa L. dell'AVM
alla media di 80,697 Km/h
- 2) Vergani e Galli dell'AVM
alla media di 75,319 Km/h
- 3) Gritti e Klaschka dell'AVA
alla media di 73,608 Km/h

Dopo questa seconda gara sono in testa alla classifica generale i seguenti equipaggi:

- 1) Brigladori L. e Villa L. dell'AVM
con punti 2.000
- 2) Vergani e Galli dell'AVM
con punti 1.865
- 3) Monti e Fraenza Jr. dell'AVM
con punti 1.841

Nella categoria Promozione, su 30 partiti, 18 compiono regolarmente la prova; 12 atterrano fuori campo.

Due concorrenti si sono ritirati definitivamente dalle gare per indisposizione. Ecco i primi tre classificati:

- 1) Colombo A. dell'AVM
alla media di 84,687 Km/h
- 2) Villa A. dell'AVM
alla media di 68,492 Km/h
- 3) Miticocchio dell'AVM
alla media di 67,974 Km/h

Dopo questa prova sono in testa alla classifica generale:

- 1) Colombo A. dell'AVM
con punti 1.533
- 2) Corbellini dell'AVM
con punti 1.495
- 3) Mussio dell'AVA
con punti 1.468

18-19-20 agosto 1979

Cattivo tempo.

Tutto il bacino del Mediterraneo è interessato da una vasta depressione e dal passaggio di perturbazioni frontali che apportano cattivo tempo in tutte le regioni della nostra Penisola. L'attività agonistica è per-

tanto sospesa per tre giorni.

21 agosto 1979

Terza giornata di gare

Sull'Italia la pressione atmosferica è in graduale aumento e nel bacino del Mediterraneo si va ristabilendo un campo di alte pressioni (figura 3).

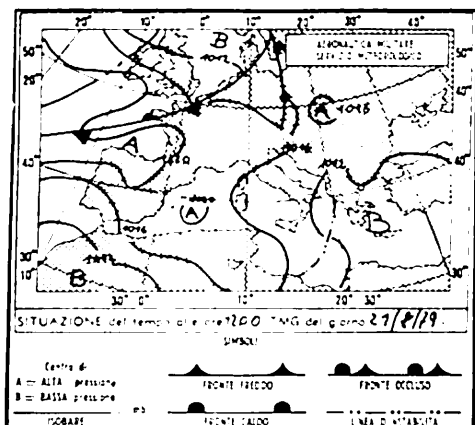


Fig. 3

Sulle regioni dell'Italia centrale i venti sono deboli dal 3° quadrante fino all'altitudine di 1.500 metri. Indispongono dal primo quadrante con 5 Kt a 2.000 m, 10 Kt a 2.500 m (sempre da NE); poi diventano variabili fino agli estremi limiti della troposfera. Il vento massimo è a 12.000 m, dove spira da 260° con la forza di 20 Kt. Lo zero termico si trova a 3.500 m. L'aria è molto umida e nella vallata reatina la base teorica di condensazione dei probabili cumuli è calcolata attorno a 1.400 m QNH; la loro formazione inizierà verso mezzogiorno quando la temperatura al suolo avrà raggiunto i 22°C. I cumuli orografici, invece, cominciano a formarsi numerosi fin dalle ore 10,30, unitamente a bande fluttuanti di cirrostrati ed altocumuli, che coprono saltuariamente il cielo per 2-3/8. Esistono le condizioni per la formazione di temporali orografici isolati specie nelle regioni appenniniche del centro Sud.

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

Classe Biposti: corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Umbertide- Rieti di Km 212,4.

Categoria Promozione: corsa di an-

data e ritorno sul percorso Rieti-Bettona-Rieti, di Km 142,4.

Le gare risultano abbastanza selettive, sia per il leggero vento di caduta da NE, sia per la modesta altezza della base di condensazione dei cumuli. Nella classe Biposti, su 14 concorrenti partiti, soltanto la metà compiono regolarmente la prova; gli altri atterrano fuori campo.

Ecco i primi tre classificati:

- 1) Monti e Fraenza Jr.
alla media di 75,707 Km/h
- 2) Brigliadori L. e Villa L.
alla media di 74,273 Km/h
- 3) Villani e Gardenghi
alla media di 68,278 Km/h

Dopo questa prova conducono la classifica generale:

- 1) Brigliadori L. e Villa L.
con punti 2.878
- 2) Monti e Fraenza Jr.
con punti 2.731
- 3) Vergani e Galli
con punti 2.675

Nella categoria Promozione, su 30 piloti partiti, 16 hanno compiuto regolarmente la prova, 9 hanno atterrato fuori campo e 5 hanno fatto ritorno a Rieti senza aver aggirato alcun pilone. Ecco i primi tre classificati:

- 1) Mussio dell'AVA
con punti 2.163
- 2) Schwenk (Germania)
con punti 2.126
- 3) Colombo A. dell'AVAL
con punti 2.114

22 agosto 1979

Quarta giornata di gare

Sulla nostra penisola regna un campo di alta pressione a debole gradiente. Una perturbazione sull'arco alpino si sposta verso ENE, interessando soltanto marginalmente le regioni settentrionali (fig. 4).

Sull'Italia centrale i venti sono deboli variabili a prevalente regime di brezza dal suolo a 1.300 m QNH. Ecco i dati del sondaggio anemologico compiuto dalla stazione meteo dell'aeroporto di Rieti.

1.500 m QNH 295° 2 Kt
2.000 m QNH 15° 6 Kt
2.500 m QNH 5° 13 Kt

3.000 m QNH 355° 10 Kt

3.500 m QNH 290° 15 Kt

4.000 m QNH 290° 16 Kt

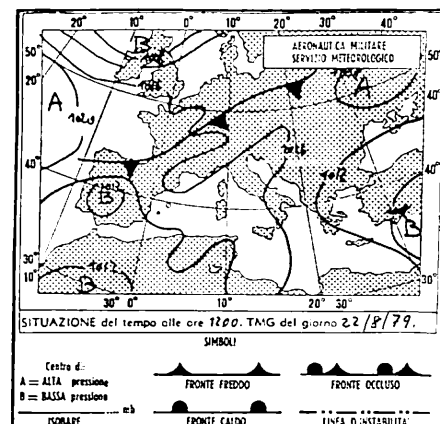


Fig. 4

Il vento massimo spira a 10.000 m da 360° con la forza di 57 Kt. Lo zero termico è a 3.900 m. Lo spessore dell'inversione notturna di superficie è di 900 m e la sua distruzione richiederà una temperatura al suolo di 23°C. La base teorica di condensazione dei probabili cumuli nella piana reatina è calcolata in 2.200 m QNH e la loro formazione richiederà una temperatura in superficie di circa 26°C, raggiungibili verso le 12,45. La visibilità orizzontale è notevolmente ridotta per foschia; ma con l'inizio dell'attività termoconvettiva, grazie al rimescolamento degli strati inferiori, si avrà un netto miglioramento. Verso mezzogiorno rileviamo che la temperatura aumenta molto più lentamente del previsto. La massima del giorno, inoltre, risulterà inferiore di 1°C al valore della nostra previsione (28°C invece di 29°C). I cumuli, sia nella piana reatina, sia sui monti che fanno parte del massiccio del Terminillo, hanno acquistato una certa consistenza soltanto verso le ore 15, ora della massima temperatura. La debolezza delle termiche di pendio, inizialmente non riusciva a contrastare il vento sinottico spirante dal 1° quadrante. I concorrenti della classe biposti, partiti alle ore 13 (ora legale), non sono riusciti ad agganciare le deboli ascendenze incontrate nella zona di sgancio degli alianti sulla verticale di Cantalice; e uno alla volta sono stati costretti a riatterrare a Rieti.

La commissione preposta alla scelta dei temi di gara, in base ai dati

meteorologici da noi forniti prima del briefing, aveva assegnato prove piuttosto impegnative. A questo punto, però... si dovette ripiegare su temi più modesti e, con assoluta tempestività, vennero assegnate le stesse corse di andata e ritorno del giorno precedente. Alla classe Biposti: Rieti-Umbertide-Rieti di Km 212,4; alla categoria Promozione: Rieti-Bettona-Rieti di Km 142,4.

Le partenze ripresero alle 14,40. I cumuli intanto si erano rinvigoriti e... questa volta tutto procedette senza intoppi. Nella classe Biposti, su 14 partiti, 13 portarono regolarmente a termine la prova ed un solo concorrente riatterrò a Rieti rinunciando al cimento.

Ecco i primi tre classificati:

- 1) Orsi A. e Acquaderni M. - AVAL alla media di 99,971 Km/h
- 2) Villani e Gardenghi dell'AVF alla media di 98,212 Km/h
- 3) Brigliadori L e Villa L. dell'AVM alla media di 97,847 Km/h

Dopo questa prova, nella classe Biposti, conducono la gara:

- 1) Brigliadori L. e Villa L. con punti 3.761
- 2) Monti e Fraenza Jr. con punti 3.556
- 3) Villani e Gardenghi con punti 3.506

Nella categoria Promozione, su 30 partiti, 26 portarono a termine la prova; 2 atterrarono fuori campo ed altri 2 rientrarono a Rieti senza aver compiuto il tema. Ecco i primi tre classificati:

- 1) Corbellini dell'AVM alla media di 102,212 Km/h
- 2) Casetti dell'AVM alla media di 97,777 Km/h
- 3) Schwenk (Germania) alla media di 95,558 Km/h

Dopo questa prova, nella categoria Promozione, sono in testa alla classifica generale:

- 1) Corbellini dell'AVM con punti 3.001
- 2) Schwenk (Germania) con punti 2.955
- 3) Mussio dell'AVA con punti 2.913

23 agosto 1979

Quinta giornata di gare

La perturbazione fredda, segnalata oltre l'arco alpino il giorno precedente, è in lento movimento verso Sud-Est e sta superando le Alpi. L'Italia è ancora interessata da un campo di alte pressioni a debole gradiente (fig. 5).

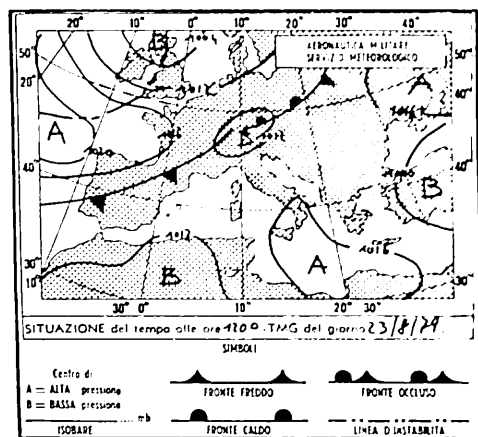


Fig. 5

Sulle regioni centrali i venti in quota spirano dal 4° quadrante. Ecco i dati anemologici del sondaggio effettuato dalla stazione meteo dell'aeroporto di Rieti:

1.500 m QNH	335°	4 Kt
2.000 m QNH	320°	9 Kt
2.500 m QNH	320°	6 Kt
3.000 m QNH	310°	10 Kt
3.500 m QNH	300°	18 Kt
4.000 m QNH	340°	20 Kt

Il vento massimo spira a 13.000 m da WNW con la forza di 30 Kt. Lo zero termico si trova a 4.100 m. Lo spessore dell'inversione termica di superficie è di 700 m; sarà distrutta verso mezzogiorno quando la temperatura al suolo avrà raggiunto i 24,5°C. In quota uno strato isotermico dello spessore di 600 m si estende da 2.500 a 3.100 m QNH; esso è dovuto a subsidenza anticiclonica. I primi cumuli nella valle reatina appariranno verso le ore 13, con base iniziale attorno a 2.150 m QNH: la temperatura al suolo avrà raggiunto allora i 26,5°C. I cumuli orografici fanno la loro comparsa sui rilievi appenninici verso le ore 11. La visibilità orizzontale è notevolmente ridotta per foschia; è previsto, però, un graduale miglioramento a partire dalle ore 12,30.

La commissione preposta alla scelta dei temi di gara assegna ai con-

correnti le seguenti prove:

Classe Biposti: corsa sul percorso triangolare Rieti-Barisciano-Costacciaro-Rieti di Km 295,1.

Categoria Promozione: corsa sul percorso triangolare Rieti-Barisciano-Assisi-Rieti di Km 243,6.

Le partenze iniziano alle ore 13,30 con sgancio degli alianti sulla verticale di Cantalice. Le condizioni termodinamiche dell'atmosfera sono discrete, ma le gare risulteranno comunque molto selettive, specie per la categoria Promozione. Nella classe Biposti, su 13 concorrenti partiti, 9 compiono regolarmente la prova, uno atterra a Preturo e tre ritornano a Rieti senza aver doppiato alcun pilone. Ecco i primi tre classificati:

- 1) Monti e Fraenza Jr. dell'AVAL alla media di 84,867 Km/h
- 2) Gritti e Klaschka dell'AVA alla media di 84,569 Km/h
- 3) Brigliadori L. e Villa L. dell'AVM alla media di 84,335 Km/h

Nella categoria Promozione, su 29 concorrenti partiti, 17 compiono regolarmente la prova, 10 atterrano fuori campo e 2 ritornano a Rieti senza aver doppiato alcun pilone.

Ecco i primi tre classificati:

- 1) Corbellini dell'AVM alla media di 83,377 Km/h
- 2) Casetti dell'AVM alla media di 83,346 Km/h
- 3) Villa A. dell'AVM alla media di 76,152 Km/h

Il 24 agosto la perturbazione fredda segnalata il giorno precedente avanza dalle regioni dell'Italia centrale verso Sud-Est, mentre una seconda perturbazione, più rapida della prima, dalla Francia si sposta verso il bacino del Mediterraneo. Poiché le condizioni del tempo saranno cattive per almeno 48 ore, la competizione viene dichiarata conclusa.

Ecco pertanto le classifiche generali complete a conclusione dei Campionati di classe Biposti e categoria Promozione.

Classe Biposti:

- 1) Brigliadori L. e Villa L. dell'AVM su Janus punti 4.696
- 2) Monti e Fraenza Jr. dell'AVAL su Calif A21S punti 4.495

- | | | |
|---|--|--|
| 3) Villani e Gardenghi dell'AVF
su Twin Astir punti 4.356 | 8) Mazzi dell'AeC Torino
su DG-200 punti 3.274 | 27) Candini dell'AVF
su ASW-15-B punti 891 |
| 4) Vergani e Galli dell'AVAL
su Twin Astir punti 4.320 | 9) Massoni dell'AVA
su Libelle CL punti 3.118 | 28) Brambilla dell'AVAL
su ASW-15-B punti 873 |
| 5) Gritti e Klaschka dell'AVA
su Twin Astir punti 4.284 | 10) Rocca dell'AVA
su Kestrel 17 punti 3.105 | 29) Grosso del GVV Valzania
su Cirrus S punti 786 |
| 6) Muzi e Orsi G. dell'AeCCVV
su Janus punti 4.248 | 11) Goldammer dell'AVAL
su Mosquito punti 2.944 | 30) Danieli dell'AeC Torino
su ASW-15-B punti 46 |
| 7) Cattaneo e Barberi - AeCCVV
su Calif A21S punti 4.240 | 12) Incardona GV Appenninico
su Libelle CL punti 2.805 | |
| 8) Orsi A. e Acquaderni M. - AVAL
su Janus punti 3.923 | 13) Riva dell'AVM
su Cirrus S punti 2.696 | |
| 9) Viscardi + 1 dell'AVAL
su Twin Astir punti 2.841 | 14) Villa A. dell'AVM
su Cirrus S punti 2.648 | |
| 10) Balzer e Failla dell'AVA
su Janus punti 2.724 | 15) Desti dell'AVA
su Hornet punti 2.378 | |
| 11) Costa e Longaretti - GVV Valz.
su Twin Astir punti 1.724 | 16) Miticocchio dell'AVA
su Astir punti 2.280 | |
| 12) Paglia + 1 dell'AeC Roma
su Janus punti 1.154 | 17) Cappi dell'AVM
su Cirrus S punti 2.253 | |
| 13) Brigliadori R. + 1 dell'AVM
su Twin Astir punti 770 | 18) Cappanera dell'AeC F. Padova
su Libelle S punti 2.235 | |
| | 19) Valpolini dell'AVA
su Libelle S punti 2.219 | |
| | 20) Rasero dell'AeC Torino
su Pik 20 punti 2.166 | |
| | 21) Davini dell'AVM
su ASW-15-B punti 2.105 | |
| | 22) Spelta dell'ATEV Torino
su DG-200 punti 2.015 | |
| | 23) Bellora dell'AVAL
su Cirrus 18 punti 1.928 | |
| | 24) Baroni-Lora dell'AeCCVV
su Cirrus 18 punti 1.440 | |
| | 25) Poletti dell'AVM
su S.F.26 punti 1.335 | |
| | 26) Ballarati del GVV Valzania
su Cirrus S punti 951 | |

Categoria Promozione:

- 1) Corbellini dell'AVM
su DG-200 punti 3.852
- 2) Schwenk (Germania)
su Kestrel 17 punti 3.634
- 3) Colombo Aldo dell'AVAL
su Nimbus punti 3.621
- 4) Mussio dell'AVA
su Hornet punti 3.635
- 5) Casetti dell'AVM
su DG-200 punti 3.485
- 6) Cavalli dell'AVM
su Cirrus S punti 3.359
- 7) Pasin dell'AeC Vicenza
su Libelle CL punti 3.343

Si conclude così il Campionato Italiano della classe Biposti e della categoria Promozione con un totale di 5 gare disputate su 10 giornate disponibili. Le condizioni meteorologiche che hanno accompagnato lo svolgimento delle prove non sono state fumanti come quelle riscontrate nella prima quindicina di agosto. Tuttavia i temi di gara per la classe Biposti sono stati in media di 262 Km e quelli della categoria Promozione di 191 Km, valori che possono essere considerati più che soddisfacenti.

La premiazione dei concorrenti si è svolta in un clima di alto entusiasmo sportivo alla presenza delle autorità locali militari e civili.

Come sempre, ringraziamo da queste colonne gli aerologi di turno delle stazioni meteorologiche dell'aeroporto di Rieti e del Monte Terminillo, unitamente al direttore dell'Osservatorio Meteorologico della Università di Perugia ed al pilota Dario Laureti, che hanno attivamente collaborato con chi scrive queste note per assicurare ai concorrenti la più larga messe di dati ed informazioni meteorologiche. L'appuntamento è per il 9 settembre alle gare per la disputa del «Trofeo San Pedrino».

FOKA 4 matricola I-FOKA

carrello, radio, fodere, strumenti,
in eccellente stato VENDE (tel. 0471/85343)

ADANG PETER & KLAUS
Officina Agip - BRUNICO (BZ)
L. 4.000.000

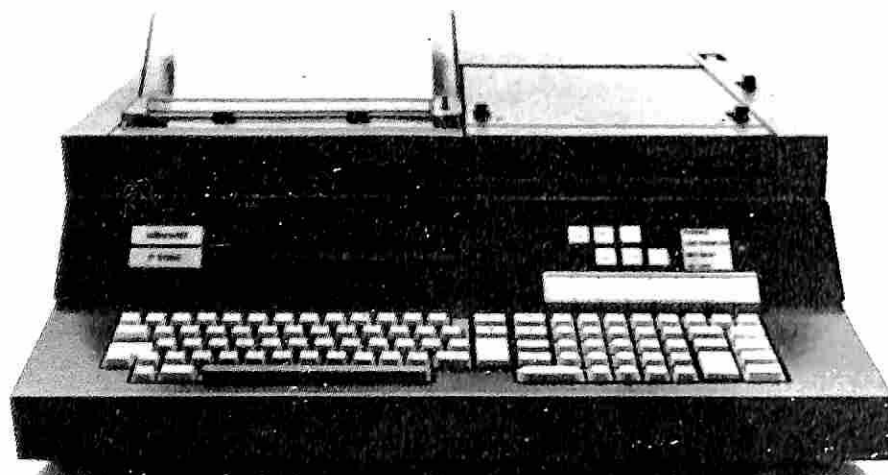
BIPOSTO KA2 Schleicher Rhönschwalbe matricola I-BGMR

totalmente rinnovato con radio, strumenti:
vendesi alla maggiore offerta con base
L. 2.000.000 - tel. 0471/57080
WEBER GIORGIO

ai campionati italiani di volo a vela 1979

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

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



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

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

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

Olivetti P 6060 sta su ogni tavolo di lavoro, ma nella sua concezione è un sistema: espandibile e modificabile, sia all'interno che all'esterno dell'unità base. Le sue interfacce consentono collegamenti a periferiche di ogni tipo e in time-sharing.

La stampante termica incorporata è in grado di fornire qualsiasi output: numeri e parole, grafici e disegni.

olivetti

1° Campionato Italiano Classe Club

vince il giovanissimo Marco Pronzati

3^a Coppa del Velino

ancora appannaggio di Vittorio Colombo già vincitore della Gara di Pentecoste

Note meteorologiche e risultati sportivi

di Plinio Rovesti

Contemporaneamente allo svolgimento della 3^a edizione della «Coppa del Velino», tenutasi a Rieti dal 15 al 22 luglio 1979, l'Aero Club d'Italia ha organizzato quest'anno il 1° Campionato Italiano di Classe Club, protrattosi fino al 25 luglio, con un totale di 8 prove valide su 10 giornate disponibili. Le due importanti competizioni volovelistiche nazionali, che quest'anno hanno fatto da prologo ai Campionati Italiani ed alla Coppa del Mondo di Volo a Vela in Montagna, hanno avuto pieno successo sia per le ottime prove disputate, sia per il discreto numero di concorrenti partecipanti alle due competizioni (complessivamente 31 piloti). Anche le condizioni del tempo sono state generalmente buone, favorendo in tal modo il buon esito delle gare, come si potrà rilevare dalla rapida rassegna sull'andamento delle numerose prove disputate dai piloti concorrenti.

15 luglio 1979 - prime prove

Sull'Italia la pressione atmosferica

è in temporaneo aumento, mentre un residuo afflusso di aria umida ed instabile interessa le regioni del versante adriatico, con particolare riguardo a quelle Sud-orientali della Penisola, dove potranno manifestarsi temporali isolati per l'influenza marginale di una linea di instabilità ubicata sui Balcani (fig. 1).

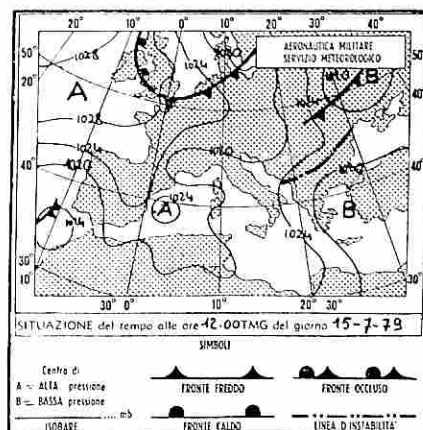


Fig. 1

Nelle regioni centrali il sondaggio del vento mette in evidenza una debole circolazione attorno a Nord dal



suolo a 1.500 m QNH. A Quote superiori si riscontrano i seguenti altri valori:

2.000 m	10°	5 Kt
2.500 m	16°	6 Kt
3.000 m	15°	12 Kt
3.500 m	10°	12 Kt
4.000 m	345°	18 Kt

Agli estremi limiti della troposfera il vento spira da Ovest con intensità di 110 Kt su Brindisi, dove è ubicato il cuore di una corrente a getto.

Dal sondaggio termodinamico dell'atmosfera compiuto sulla valle reatina, si rileva che lo spessore dell'inversione termica notturna è di 600 m. Essa verrà distrutta verso le 10,30. L'umidità dell'aria fino alla quota dello zero termico (3.700 m) è del 60%. Dal calcolo risulta che nella valle di Rieti i primi cumuli potranno formarsi verso le 12,30, quando la temperatura al suolo avrà raggiunto il valore di 28°C (massima del giorno). La base teorica di condensazione delle nubi sarà attorno ai 1.800 m QNH. Fin dalle ore 10,30, sopra la linea di cresta del-

le montagne, appaiono i primi cumuli orografici.

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

Campionato «Classe Club»

Corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Assisi-Rieti per complessivi Km 148,6. Inizio decolli: ore 13. Zona di sgancio: Porta Romana a 700 m. Concorrenti partiti: 13 di cui 11 hanno compiuto regolarmente la prova. Due i piloti atterrati fuori campo. Ecco i primi tre classificati con i relativi tempi:

- 1) Pronzati Marco in 1.53.27
alla media di 78.590 Km/h
- 2) Pasin in 2.00.18
alla media di 74,114 Km/h
- 3) Cairolì in 2.01.11
alla media di 73,574 Km/h

«Coppa del Velino»

Corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Umbertide-Rieti per complessivi Km 214. Inizio decolli: ore 13,30. Zona di sgancio: Porta Romana a 700 m. Concorrenti partiti: 18 di cui 17 hanno completato regolarmente la prova. Un solo pilota ha atterrato fuori campo. Si sono classificati ai primi tre posti:

- 1) Grazioli in 2.19.27
alla media di 92,076 Km/h
- 2) Marzotto in 2.37.35
alla media di 81,481 Km/h
- 3) Viscardi in 2.35.28
alla media di 82,590 Km/h

Le prove sono state portate a termine con relativa facilità, grazie alle ottime condizioni termoconvettive visualizzate da formazioni cumuliformi lungo i due percorsi di gara. I venti deboli dal 1° quadrante non hanno dato luogo ad apprezzabili fenomeni negativi di sottovento.

16 luglio 1979 - 2ª giornata di gare

Una perturbazione a ridosso delle Alpi orientali si muove verso SSE ed interesserà nelle ore pomeridiane i Balcani e marginalmente le regioni del versante adriatico, dove saranno possibili acquazzoni e temporali isolati (fig. 2).

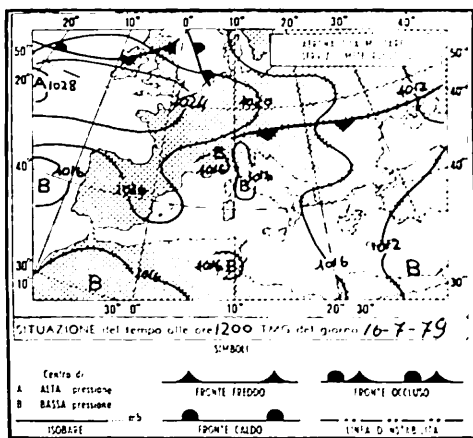


Fig. 2

Sull'Italia centrale i venti sono deboli da Nord dal suolo a 1.500 m QNH. A 1.600 m si dispongono da NW con 7 Kt d'intensità, mantenendo poi la stessa direzione, con 10 Kt a 2.000 m, 23 Kt a 3.000 m e 30 Kt a 4.000 m. Gli strati superiori sono marginalmente interessati da una corrente a getto da WNW con massimo sulle Puglie. Nello strato limite inferiore del getto si formano bande fluttuanti di cirrostrati che saltuariamente ostacolano la radiazione solare. Nella valle reatina la inversione notturna al suolo ha uno spessore di 900 m, distruggibile con 27°C in superficie verso le ore 12. La base teorica dei probabili cumuli su Rieti è calcolata attorno a 2.000 metri con 28,5°C al suolo. Cumuli orografici appaiono sui rilievi appenninici fin dalle ore 10,30.

Ai concorrenti del Campionato Classe Club viene assegnato come tema del giorno una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Gualdo Tadino-Rieti di Km 180,4. Le partenze iniziano alle ore 13 e lo sgancio degli alianti avviene a 700 m di quota nella zona di Cantalice. Su 13 partiti 12 compiono regolarmente la prova. Ecco i tempi dei primi tre classificati.

- 1) Avanzini in 2.13.38
alla media di 80,998 Km/h
- 2) Pronzati M. in 2.22.05
alla media di 80,998 Km/h
- 3) Pasin in 2.47.57
alla media di 64,448 Km/h

Dopo questa seconda gara, capeggiano la classifica generale:

- 1) Marco Pronzati con 1.962 punti
- 2) Cairolì con 1.856 punti
- 3) Pasin con 1.702 punti

Ai concorrenti della «Coppa del Velino» è stato assegnato come tema del giorno una corsa sul triangolo Rieti-Celano-Gualdo Tadino-Rieti di Km 300,4. Le partenze, iniziate alle ore 13,30, si sono svolte regolarmente, con sgancio su Cantalice a 700 m d'altezza.

Sul tratto Rieti-Celano i piloti hanno riscontrato condizioni termiche povere per la saltuaria presenza di bande di cirrostrati associati alla citata corrente a getto. In compenso sul secondo lato del triangolo Celano-Gualdo Tadino, strade di cumuli ben organizzate sulla rotta diretta attraverso le regioni del versante adriatico, hanno notevolmente favorito i concorrenti. I quali, tuttavia, al loro rientro all'aeroporto di Rieti, sono stati condizionati dalla presenza di una cellula temporalesca piazzata nel bel mezzo della vallata reatina. Ad ogni modo, su 18 concorrenti partiti, 16 hanno regolarmente portato a termine la bella prova. I due piloti non rientrati a Rieti, hanno atterrato fuori campo nei pressi di Spoleto.

Si sono classificati ai primi tre posti i seguenti concorrenti:

- 1) Luca Urbani in 3.59.23
alla media di 75,293 Km/h
- 2) Ziche in 3.52.48
alla media di 77,423 Km/h
- 3) Fianco in 4.22.09
alla media di 68,755 Km/h

Dopo questa seconda prova la classifica generale vede ai primi tre posti:

- 1) Luca Urbani con 1.707 punti
- 2) Marzotto con 1.701 punti
- 3) Colombo V. con 1.691 punti

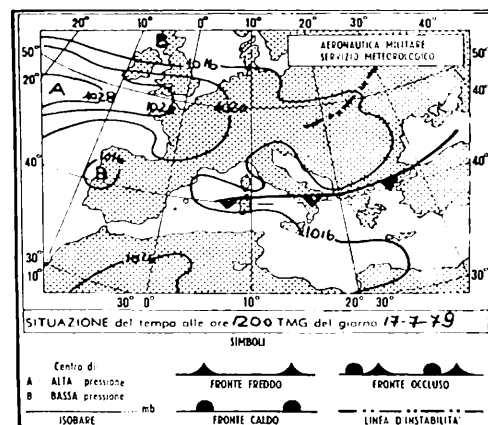


Fig. 3

Il 17 luglio, il fronte freddo segnalato il giorno precedente, durante il suo cammino verso Sud-Est si è esteso notevolmente ad Ovest, interessando il bacino del Mediterraneo centrale ed apportando cattivo tempo in tutte le regioni dell'Italia centrale e centro-meridionale (fig. 3). Non è stato pertanto possibile gareggiare.

18 luglio 1979 - 3ª giornata di gare

Dopo il passaggio del fronte ieri segnalato, sulla nostra Penisola si va ristabilendo un campo di alte pressioni a debole gradiente (figura 4).

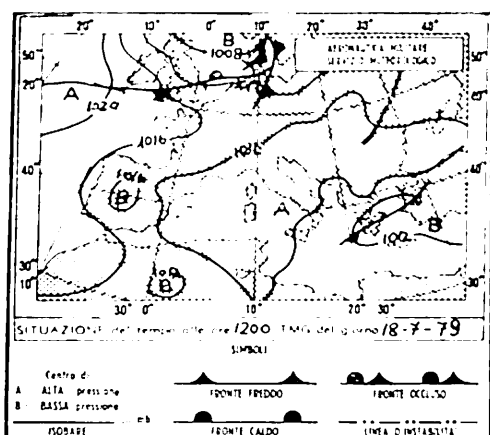


Fig. 4

Sulle regioni dell'Italia centrale i venti spirano dai quadranti settentrionali a tutte le quote. Ecco i dati del sondaggio anemologico locale fino all'altitudine di 4.000 m.

1.500 m ONH 80 9 Kt
 2.000 m ONH 50 8 Kt
 3.000 m ONH 335 17 Kt
 4.000 m ONH 10 20 Kt

A 10.000 m scorre una corrente a getto da NNE con intensità di 64 Kt. L'aria è abbastanza umida e nella piana reatina i primi cumuli cominceranno a formarsi verso le 13,45 con base iniziale a 1.900 m ONH e temperatura al suolo di 28°C. I cumuli orografici cominceranno a formarsi lungo il crinale appenninico verso le ore 12,30. Lo spessore dell'inversione termica di superficie è di 900 m e risulterà distrutta alle 13,30 con 27°C al suolo. La temperatura sale lentamente per il terreno bagnato dalla pioggia del giorno precedente. Ed è appunto per tale fatto che l'inizio delle parten-

ze è stato fissato alle ore 13,45 per la Classe Club ed alle 14,10 per la Coppa del Velino, con sgancio nella zona di Porta Romana all'altezza di 700 metri.

Benchè dopo l'analisi meteorologica della situazione generale sia stata da noi pronosticata, a tutte le quote, una graduale rotazione dei venti dal 1° al 4° quadrante, è stato prudentemente assegnato ai concorrenti di entrambe le gare un tema lungo un percorso non interessato dai venti di caduta di NE, vogliamo dire l'ormai nota corsa di andata e ritorno da Rieti ad Umbertide di Km 214.

Gli agganci e le prove si sono svolte senza particolari difficoltà, favorite da buone condizioni termico-convettive. Ecco i primi tre classificati nelle due Classi:

Classe Club

- 1) Pronzati Marco in 2.45.21 alla media di 77,653 Km/h
- 2) Pasin in 2.47.21 alla media di 76,725 Km/h
- 3) Paglia in 2.49.54 alla media di 75,547 Km/h

Dopo questa 3ª prova in Classe Club conducono la classifica generale:

- 1) Pronzati Marco con 2.982 punti
- 2) Cairoli con 2.807 punti
- 3) Paglia con 2.580 punti

Coppa del Velino

- 1) Grazioli in 1.58.23 alla media di 108,461 Km/h
- 2) Balbis in 2.18.57 alla media di 92,407 Km/h
- 3) Bucceri in 2.22.02 alla media di 90,401 Km/h

Dopo questa 3ª prova nella classifica generale della Coppa del Velino sono in testa:

- 1) Grazioli con 2.470 punti
- 2) Balbis con 2.443 punti
- 3) Colombo V. con 2.407 punti

19 luglio 1979 - 4ª giornata di gare

Sull'Italia si è consolidata la vasta area di alte pressioni ieri segnalata. L'anticiclone blocca così le pertur-

bazioni atlantiche, deviandole verso levante all'altezza del 30° parallelo. Il sistema frontale che si estende dall'Africa alla Francia si muove verso ENE (fig. 5).

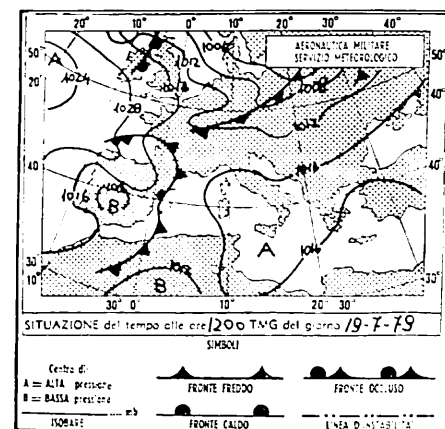


Fig. 5

L'aumento della pressione atmosferica riscontrato al suolo è confermato dalla presenza di uno strato isotermico oltre l'altitudine di 3.000 m, dovuto a subsidenza anticiclonica. Lo spessore dell'inversione notturna di superficie è di 700 m, distruggibile con 26°C al suolo dopo le 10,30. L'aria è relativamente secca (40-50% fino a 3.000 m). Lo zero termico è a 4.000 m. La base teorica dei probabili cumuli nella valle reatina è calcolata attorno a 2.450 m QNH verso le ore 12,30.

Cumuli orografici di modesto sviluppo verticale, appaiono fin dalle ore 11 sui rilievi appenninici a quote superiori ai 2.500 m. Fluttuanti formazioni di nubi cirriformi ostacolano moderatamente l'irraggiamento solare. I venti sono deboli variabili a prevalente regime di brezza dal suolo a 1.300 m QNH, indi si dispongono attorno al 3° quadrante. Ecco i dati esatti del sondaggio anemologico locale fino a 4.000 m.

1.500 m 245 11 Kt
 2.000 m 265 15 Kt
 2.500 m 270 17 Kt
 3.000 m 285 20 Kt
 3.500 m 285 20 Kt
 4.000 m 290 10 Kt

Le condizioni sono buone e... se il diavolo non ci mette la coda, si dovrebbe poter tentare l'agognato tema di gara di ampio respiro. La commissione preposta alla scelta dei temi si lascia tentare ed assegna le seguenti prove.

Classe Club

Corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Passo Viamaggio-Rieti di Km 304,6 con partenze alle ore 12,40 e sgancio a 700 m nella zona di Cantalice. Contrariamente alle previsioni, però, la gara non sarà tanto facile. Infatti, su 12 concorrenti partiti soltanto 4 completano il tema; gli altri atterrano lungo il percorso, dando la... preferenza agli aeroporti di Perugia e Foligno (effetto calamita?).

Ecco i primi tre classificati:

- 1) Marco Pronzati in 5.18.33
alla media di 57,372 Km/h
- 2) Cairoli in 5.13.15
alla media di 58,343 Km/h
- 3) Esposto in 5.33.19
alla media di 54,831 Km/h

Gli stessi piloti vincitori della 4ª prova, sono in testa alla classifica generale con il seguente punteggio:

- 1) Marco Pronzati con 3.822 punti
- 2) Cairoli con 3.637 punti
- 3) Esposto con 3.364 punti

Coppa del Velino

Ai concorrenti della Coppa del Velino è stata assegnata l'attesissima corsa lungo il percorso triangolare di 502,7 Km. I piloni da raggiungere sono: Campo di Giove al Sud, con risalita al Nord fino a Passo Viamaggio, indi ritorno a Rieti.

Le partenze iniziano alle ore 13 con sgancio su Cantalice alla solita altezza di 700 m. La gara per buona parte si svolge senza difficoltà, ma alla fine le condizioni peggiorano, tanto che i piloti Vittorio Colombo e Cesare Balbis, dopo aver regolarmente raggiunto i piloni di Campo di Giove e di Passo Viamaggio, nel volo di rientro a Rieti e precisamente nella zona del Monte Subasio, poco dopo le ore 16, riscontrano una improvvisa diminuzione della visibilità per intensa foschia, con conseguente impoverimento dell'attività termoconvettiva. Il diavolo, purtroppo, questa volta ci ha messo davvero la coda. La corsa rallenta nel tratto compreso tra Perugia e Spoleto e molti alianti delle due Classi sono costretti ad atterrare. Nessun concorrente della Coppa del Velino riesce a rientrare a Rieti. Per questa pro-

va, pertanto, non scatta la formula della velocità e la gara viene trasformata in distanza su banda. Ecco i primi tre classificati in base ai chilometri percorsi da ciascun concorrente:

- 1) Colombo V. Km 469,9
- 2) Balbis Km 338,1
- 3) Marzotto Km 300,1

Sette piloti atterrano all'Aeroporto di Perugia, dopo aver percorso 281,1 Km; due atterrano all'Aeroporto di Foligno, dopo aver percorso 256,6 Km. Gli altri atterrano negli aeroporti di Preturo (L'Aquila) e di Rieti dopo aver fatto il solo pilone di Campo di Giove. Dopo questa dura prova, la classifica generale vede ai primi tre posti i seguenti concorrenti:

- 1) Colombo V. con 3.097 punti
- 2) Balbis con 2.940 punti
- 3) Grazioli con 2.809 punti

Il 20 luglio sull'Italia la pressione atmosferica è in diminuzione per l'approssimarsi da NW di una perturbazione associata ad una depressione frontale. Il cielo è coperto da nubi alte e medie in banchi fluttuanti. La commissione preposta alla scelta dei temi di gara assegna, per scrupolo, due brevi corse, che però nessun concorrente riesce ad effettuare e che, pertanto, vengono annullate. Anche il 21 luglio le condizioni meteorologiche sono cattive ed i piloti effettuano unicamente voli addestrativi locali.

22 luglio 1979 - 5ª giornata di gare

La nostra Penisola è interessata da un moderato campo di alte pressioni a debole gradiente. Una perturbazione fredda, a ridosso dell'arco alpino, avanza verso Sud-Est preceduta da una nuvolosità medio-alta stratificata che nelle ore pomeridiane interesserà le regioni della Italia centrale (fig. 6).

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera effettuato sulla valle reatina fino all'altitudine di 4.300 m (quota dello zero termico), indica che l'inversione di superficie ha uno spessore di 700 m. La sua distribuzione richiederà una temperatura al suolo di 27°C, raggiungibili alle ore 10,15.

Gli strati sovrastanti l'inversione

termica sono piuttosto stabili (gradiente termico verticale medio di 0,5 100 m). La loro labilizzazione, fino alla quota di 2.300 m ONH (base teorica dei probabili cumuli sulla valle reatina con 31 C al suolo) sarà raggiunta verso le ore 13,15.

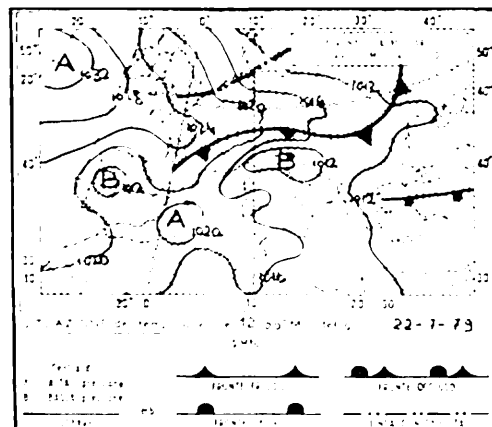


Fig 6

La visibilità, dal suolo a 2.000 m ONH, è notevolmente ridotta per foschia. In questo strato, infatti, l'umidità relativa media è del 58%, mentre a quote superiori, dove il cielo è limpido, va rapidamente diminuendo. I venti sono deboli variabili, a prevalente regime di brezza, dal suolo a 1.000 m ONH. Ecco i valori rilevati nel corso del sondaggio anemologico effettuato dalla stazione meteo dell'aeroporto di Rieti, fino all'altitudine di 4.000 m.

1.500 m ONH	245°	7 Kt
2.000 m ONH	280°	12 Kt
2.500 m ONH	295°	16 Kt
3.000 m ONH	305°	21 Kt
4.000 m ONH	305°	21 Kt

A partire dalle ore 16 è prevista una nuvolosità prefrontale variabile da 2 a 3/8 di altocumuli, nella regione montana compresa fra Rieti e Foligno. Temporalità isolate di moderata intensità si risconteranno lungo tutto il crinale appenninico, specie nelle regioni del versante adriatico.

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

Classe Club

Corsa sul percorso triangolare Rieti-Celano-Foligno-Rieti di Km 244,4, con inizio decolli alle ore 13,15 e sgancio a 700 m nella zona di Cantalice. Le condizioni di veleggia-

mento e gli agganci alle ascendenze si effettuano senza difficoltà. Primi tre classificati, anche in questa gara, sono Marco Pronzati, Cairoli ed Esposito, che dimostrano maggior regolarità di rendimento. Ecco i loro tempi:

- 1) Pronzati M. in 5.18.33
alla media di 57.372 Km h
- 2) Cairoli in 5.13.15
alla media di 58.343 Km h
- 3) Esposito in 5.33.19
alla media di 54.831 Km h

Gli stessi piloti continuano ad occupare i primi tre posti anche in classifica generale. Ecco il loro punteggiato:

- 1) Pronzati M. con 3.822 punti
- 2) Cairoli con 3.637 punti
- 3) Esposito con 3.364 punti

Coppa del Velino (5ª ed ultima prova)

Corsa sul percorso triangolare di 316.1 Km Rieti-Pescasseroli-Foligno-Rieti, con inizio decolli alle ore 13.30 e sgancio nella zona di Cantalice alla solita altezza di 700 m. Le condizioni termiche lungo il percorso di gara sono buone. Su 17 piloti partiti, 12 effettuano la prova, 3 atterrano fuori campo ed uno rientra a Rieti senza completare la gara. Paolo Grazioli, invece... allunga il percorso e, non ostante la fluttuante nuvolosità prefrontale, riesce a raggiungere Passo Viamaggio ed a ritornare a Rieti, dove atterra al tramonto, esattamente alle ore 20.40. Il bravissimo Grazioli ha così brillantemente superato i 500 Km prefissati per il conseguimento del 3° diamante F.A.I.

Ecco intanto i primi tre classificati ed i tempi conseguiti in quest'ultima prova dai bravissimi

- 1) Colombo V. in 3.35.07
alla media di 88.166 Km/h
- 2) Balbis C. in 3.41.44
alla media di 85.819 Km/h
- 3) Urbani L. in 3.45.06
alla media di 84.255 Km/h

Con questa 5ª prova si concludono le gare per la disputa della 2ª edizione della Coppa del Velino, di cui riportiamo la classifica finale:

- 1) Colombo Vittorio 4.097 punti

- 2) Balbis Cesare 3.914 punti
- 3) Urbani Luca 3.599 punti
- 4) Muzi e Pocek 3.334 punti
unico biposto in gara
- 5) Bucceri 3.252 punti
- 6) Meneghini 3.201 punti
- 7) Galletto 3.169 punti
- 8) Grazioli 3.155 punti
e 3° diamante FAI
- 9) Villa S. 3.099 punti
- 10) Viscardi 3.058 punti
- 11) Urbani P. 3.013 punti
- 12) Fianco 2.915 punti
- 13) Mazzi 2.864 punti
- 14) Ziche 2.849 punti
- 15) Marzotto 2.821 punti
- 16) Gallo 1.872 punti
- 17) Acquaderni P. 1.022 punti
ha gareggiato solo 3 volte

Vittorio Colombo, già vincitore della Gara di Pentecoste, ha vinto anche la seconda edizione della Coppa del Velino, mettendo ancora in evidenza la sua alta classe di volovelista. I piloti Cesare Balbis, Luca Urbani e Muzi-Pocek lo hanno seguito nell'ordine, confermando le loro ben note capacità di piloti da competizione. In serata ha avuto luogo la premiazione dei concorrenti in un'atmosfera di grande entusiasmo e di schietto cameratismo. La disputa della 2ª Coppa del Velino si è così felicemente conclusa. Per i piloti iscritti al 1º Campionato Italiano di Classe Club le gare continueranno fino al 25 luglio.

23 luglio 1979 - 6ª prova Classe Club

Una perturbazione che si estende dalle regioni del versante adriatico ai Balcani è in movimento verso Sud-Est (fig. 7). Una nuvolosità medio-alta stratificata si estende a tutte le regioni del versante orientale, dove saranno possibili temporali isolati.

Nella valle reatina i venti spirano debolmente dal 3º quadrante, per disporsi poi gradualmente dal 4º con la quota. Ecco i dati del sondaggio anemologico locale.

1.500 m QNH	170°	4 Kt
2.000 m QNH	250°	6 Kt
2.500 m QNH	280°	12 Kt
3.000 m QNH	285°	28 Kt
3.500 m QNH	285°	30 Kt
4.000 m QNH	285°	30 Kt

A quote superiori il vento si mantiene da WNW e raggiunge la massima intensità di 105 Kt a 10.100 metri, dove scorre una corrente a getto.

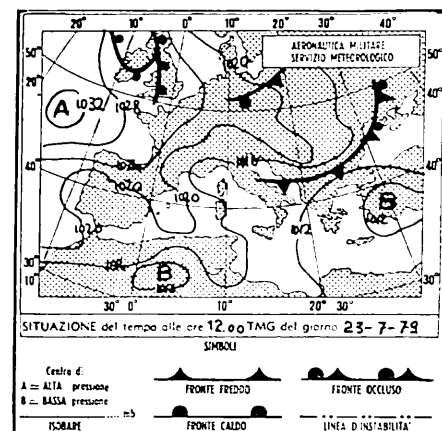


Fig. 7

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera nella valle di Rieti mette in evidenza uno strato isotermico dal suolo a 1.300 m QNH. La sua labilizzazione richiede una temperatura in superficie di 26°C, raggiungibili alle ore 11.30. L'umidità dell'aria è del 60% dal suolo a 1.500 m QNH, indi diminuisce gradualmente, fino a raggiungere il minimo del 20% a 3.000 m; ad altitudini superiori riprende poi ad aumentare. La base teorica di condensazione dei probabili cumuli nella piana reatina si trova a 1.900 m QNH; la loro formazione avrà inizio quando la temperatura al suolo avrà raggiunto i 29°C, previsti attorno alle 12.30.

Le condizioni del tempo nelle regioni a Nord di Rieti sono poco favorevoli al veleggiamento e la commissione preposta alla scelta del tema di gara decide di tentare una corsa di andata e ritorno verso Sud. Viene così assegnato come tema di gara la corsa sul noto percorso Rieti - Pescasseroli - Rieti di Km 206,2.

Le partenze iniziano alle 12.30 con sgancio nella zona di Cantalice a 700 m d'altezza. Purtroppo le fluttuanti coperture di altocumuli prefrontali, che in un primo tempo interessavano soltanto le regioni del versante adriatico, nelle ore pomeridiane cominciano ad invadere marginalmente anche il versante tirrenico, ostacolando così notevolmen-

te il veleggiamento. Non ostante ciò, su 13 piloti partiti, 7 raggiungono faticosamente il pilone di Pescasseroli e tentano il volo di ritorno. Nessuno però riesce a tornare a Rieti e la gara viene giocoforza traspormata in distanza su banda.

Ecco la classifica dei primi concorrenti in base ai chilometri percorsi:

- 1) Esposto Km 166,1
- 2) Sarti Km 137,1
- 3) Pramstraller Km 148,1
- 3) Paglia Km 148,1

Dopo questa prova la classifica generale rimane immutata e vede ancora in testa:

- 1) Pronzati M. con 5.051 punti
- 2) Cairoli con 5.016 punti
- 3) Esposto con 4.778 punti

Malauguratamente il concorrente Esposto, atterrando fuori campo, danneggia la fusoliera ed è costretto a ritirarsi dalla competizione.

24 luglio 1979 - 7ª prova

Sull'Italia si va lentamente ristabilendo un campo di alte pressioni con residua circolazione di aria moderatamente umida ed instabile, che nelle ore pomeridiane potrà dar luogo a temporali isolati, specie nelle regioni appenniniche (fig. 8).

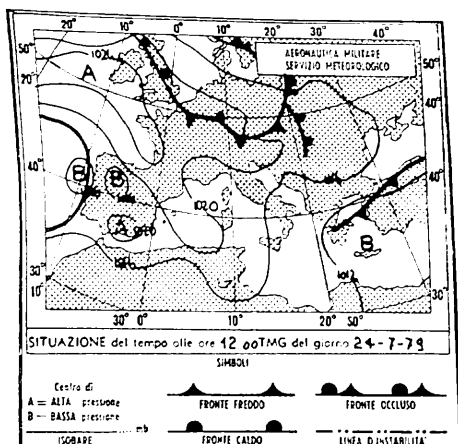


Fig. 8

Al centro i venti sono deboli variabili dal suolo a 1.400 m QNH. Poi, da 1.500 m a 4.000, il sondaggio anemologico locale dà i seguenti dati:

- 1.500 m QNH 360° 5 Kt
- 2.000 m QNH 335° 7 Kt

- 2.500 m QNH 330° 10 Kt
- 3.000 m QNH 315° 15 Kt
- 3.500 m QNH 305° 16 Kt
- 4.000 m QNH 280° 27 Kt

Il vento massimo spira a 10.100 m da 280° con 69 Kt d'intensità. L'umidità dell'aria permetterà la formazione di nubi cumuliformi nella piana reatina verso mezzogiorno, quando la temperatura al suolo avrà raggiunto i 27°C. La base teorica di condensazione sarà attorno ai 2.150 m QNH. I cumuli orografici appariranno sui crinali appenninici verso le ore 11.

Le condizioni termiche sono favorevoli al veleggiamento e la commissione assegna ai concorrenti una corsa sul percorso triangolare Rieti-Umbertide-Todi-Rieti di Km 219,7.

Le partenze iniziano alle 13,20, con sgancio a 700 m nella zona di Porta Romana, favorite da belle formazioni cumuliformi che interessano tutta la vallata. Da Spoleto a Perugia, invece, i cumuli si formano mezz'ora dopo. I concorrenti, tuttavia, dopo veleggiamenti d'attesa più o meno lunghi, proseguono la gara lungo il percorso assegnato senza ulteriori difficoltà.

Ecco i primi tre classificati ed i loro tempi:

- 1) Paglia in 3.04.43
alla media di 71,363 Km/h
- 2) Pronzati M. in 3.36.23
alla media di 60,920 Km/h
- 3) Avanzini in 3.38.03
alla media di 60,454 Km/h

Dopo il forzato ritiro di Esposto, in classifica generale dopo questa 7ª prova, conducono la gara:

- 1) Pronzati M. con 5.914 punti
- 2) Cairoli con 5.783 punti
- 3) Paglia con 5.430 punti

25 luglio 1979 - 8ª ed ultima prova

Dall'Europa centrale una vasta cellula anticiclonica a debole gradiente si estende al bacino del Mediterraneo. Una perturbazione sulla penisola Iberica e sulla Francia, muovendosi verso NE, interesserà in serata il Nord Italia (fig. 9).

Al centro, i venti al suolo sono deboli variabili a prevalente regime di brezza. In quota il flusso permane

dal 4 quadrante, con 10 Kt da 2.000 a 2.500 m, 15 Kt a 3.000 m e 19 Kt a 4.000 m. Il vento massimo spira a 11.000 m con 100 Kt da 305°. Lo zero termico è a 3.900 m di altitudine. L'inversione notturna di superficie ha uno spessore di 700 m e sarà distrutta alle ore 11 con 25°C al suolo. Formazioni cumuliformi nella piana reatina, con base teorica iniziale a 2.300 m QNH, appariranno verso le 12,30 quando la temperatura al suolo avrà raggiunto 28°C. Cumuli orografici, con base variabile a seconda dell'altezza delle contagne (Terminillo 2.500 m alle ore 13,30) si formeranno lungo i crinali appenninici a cominciare dalle ore 13. Il leggero ausso di aria fresca nelle regioni del versante adriatico, permetterà la formazione di cumuli di maggior sviluppo verticale con possibilità di qualche debole degenerazione temporalesca a metà pomeriggio.

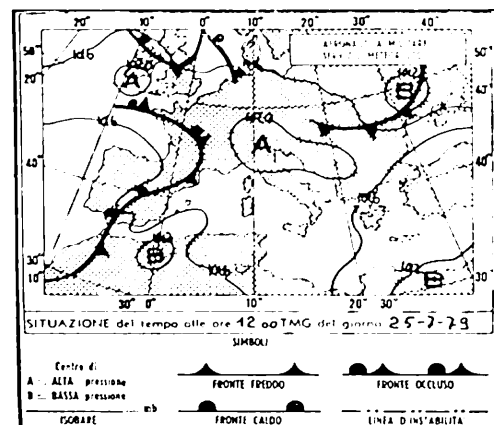


Fig. 9

La commissione preposta alla scelta del tema di gara assegna ai concorrenti una corsa — volutamente contenuta in limiti modesti per poter effettuare in serata la premiazione di fine Campionato — sul percorso triangolare Rieti-Celano-Foligno-Rieti di Km 244,4.

Il concorrente Pasin chiede ed ottiene di poter eventualmente prolungare il secondo lato del triangolo fino a Gualdo Tadino, allo scopo di poter totalizzare i 300 Km prefissati, richiesti per il conseguimento del «C» d'oro con diamante, sia pure rinunciando al maggior punteggio ottenibile compiendo soltanto il percorso di gara.

Le partenze iniziano alle ore 13,30

con sgancio a 700 m nella zona di Porta Romana. Le condizioni di veleggiamento sono favorevoli e l'aggancio degli alianti alle ascendenze è facilitato dalla presenza di buoni cumuli in tutta la vallata reatina, come del resto lungo tutto il percorso di gara, che viene coperto dai concorrenti senza difficoltà. Ecco i primi tre classificati ed i loro tempi:

- 1) Avanzini in 3.09.36
alla media di 77.342 Km h
- 2) Pronzati M. in 3.18.29
alla media di 73.880 Km h
- 3) Paglia in 3.15.22
alla media di 75.059 Km h

(Ricordiamo che il punteggio conseguito dal concorrente Paglia, moltiplicato per il fattore correttivo dipendente dalle caratteristiche aerodinamiche del suo aliante, colloca il Paglia stesso al 3° posto pur avendo impiegato meno tempo di Pronzati a compiere la prova).

Ecco, in fine, la classifica generale finale a conclusione del Campionato di Classe Club:

- 1) Marco Pronzati 6.886 punti
 - 2) Cairoli 6.727 punti
 - 3) Paglia 6.399 punti
 - 4) Avanzini 6.047 punti
 - 5) Pasin 5.448 punti
- e «C» d'oro con diamante FAI

- 6) Esposto 4.778 punti
si è ritirato dopo la 6° prova
- 7) Minio 4.042 punti
- 8) Muneggia 2.965 punti
- 9) Martinet 2.784 punti
- 10) Pranstraller 2.616 punti
- 11) Poletti 2.573 punti
- 12) Sarti 1.850 punti
- 13) Pavani 1.673 punti

Si conclude qui la nostra rapida rassegna del 1° Campionato Italiano di Classe Club, che saluta vincitore un giovanissimo: Marco Pronzati (... figlio d'arte) balzato alla ribalta del nostro volo a vela fin dallo scorso anno per i notevoli risultati conseguiti sia in campo agonistico, sia in performances individuali. Marco Pronzati, assieme agli altri «giovanissimi» del volo a vela italiano (Luca Urbani, Corrado Costa, Luigi Bertoncini, Antonio Caraffini, Alessandro Villa, ed ancora Ciceri ed Avanzini, assieme alle giovanissime rappresentanti del gentil sesso: Margherita Acquaderni ed Angela Fergnani) costituiscono, senza dubbio, la punta di diamante di quella nuova generazione di volovelisti che assicurerà all'Italia piloti validissimi per il futuro del nostro sport.

Com'è nostra consuetudine, ringraziamo in chiusura il Servizio Meteorologico dell'Aeronautica e partico-

larmente i bravi aerologiisti delle stazioni meteo dell'aeroporto di Rieti (Ma.Ili Spagnoli, Vigliano e Ceretti, il Serg. Magg. Piacente, il Serg. Battista e Cogliandro) i quali (unitamente a quelli del Monte Terminillo, hanno validamente collaborato, a turno, con chi scrive queste note, per assicurare ai concorrenti la massima assistenza tecnica e la più larga messe di dati ed informazioni meteorologiche. Un particolare ringraziamento al pilota Dario Laureti che ha effettuato, con l'aiuto del Comandante Minio, i sondaggi termodinamici dell'atmosfera nella valle reatina.

Un doveroso cenno anche agli infaticabili Commissari Sportivi dell'Aero Club Centrale di Volo a Vela, che hanno curato la parte organizzativa e direttiva del Campionato Classe Club e della Coppa del Velino, vogliamo dire gli uomini della «vecchia guardia»:

Willy Marchetti: Direttore di Gara;

Mario Veneri: Presidente della Commissione Sportiva;

Manlio Pelini: Operazioni di volo;

Plinio Rovesti: Servizio Meteo.

Plinio Rovesti

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

Batterie dryfit



COMPONENTI ELETTRONICI



L'ACCIAIO NELL'EDILIZIA PREFABBRICATA

Capannoni

Hangar

Impianti Industriali

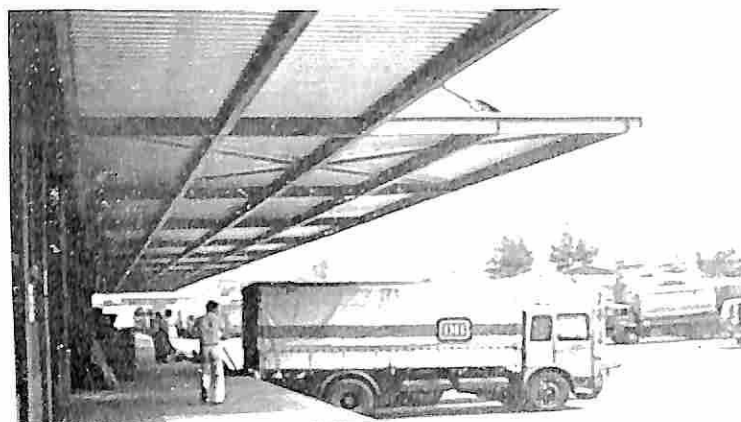
Box



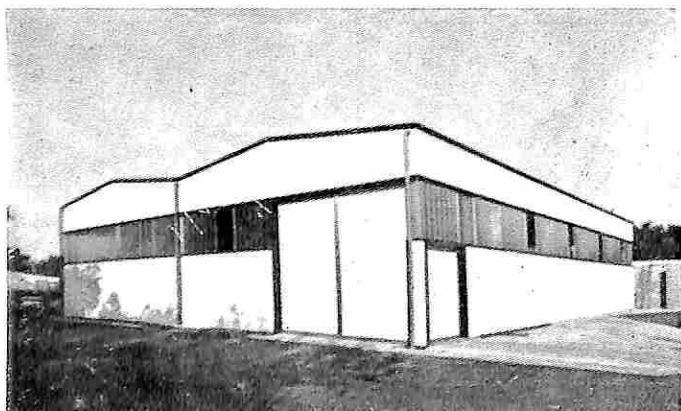
Acciaierie



Magazzini Doganali



Pensiline



Capannoni Modulari

OLmet s.r.l.

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

DALLA COMMISSIONE SPORTIVA CENTRALE

Elenco dei piloti di Categoria Nazionale al 31 - 12 - 1977

- | | | |
|-----------------------------|------------------------|---------------------------|
| 1) Acquaderni Pietro | 20) Dall'Amico Pietro | 39) Nidoli Giorgio |
| 2) Agresta Paolo | 21) Esposto Vincenzo | 40) Orsi Adele |
| 3) Balbis Cesare | 22) Fontana Vittorio | 41) Paolillo Ugo |
| 4) Balzer Mario | 23) Gavazzi Marco | 42) Pavesi Giovanni |
| 5) Barazzetti Guglielmo | 24) Grazioli Paolo | 43) Peccolo Lorenzo |
| 6) Beretta Mario | 25) Gritti Angelo | 44) Perotti Giovanni |
| 7) Bertoli Umberto | 26) Gussoni Raffaele | 45) Piludu Ferruccio |
| 8) Bertoncini Luigi | 27) Lamera Fiorenzo | 46) Pressato Roberto |
| 9) Briigliadori Leonardo | 28) Lanzi Alessandro | 47) Pronzati Attilio |
| 10) Briigliadori Riccardo | 29) Levi Gabriele | 48) Rizzi Guido |
| 11) Bucceri Agostino | 30) Maestri Giancarlo | 49) Salvo Demetrio |
| 12) Budini Gattai Antonello | 31) Manzoni Roberto | 50) Serra Sandro |
| 13) Capoferri Sergio | 32) Marchisio Giorgio | 51) Tessera Chiesa Emilio |
| 14) Caraffini Antonio | 33) Marzotto Gianluigi | 52) Toschi Pietro |
| 15) Cattaneo Mario | 34) Menaldo Ermanno | 53) Trentini Franco |
| 16) Ciceri Massimo | 35) Moltrasio Mario | 54) Urbani Luca |
| 17) Colombo Vittorio | 36) Monti Roberto | 55) Vergani Walter |
| 18) Costa Corrado | 37) Motta Carmelo | 56) Villani Giorgio |
| 19) Costa Franco | 38) Muzi Ettore | 57) Viscardi Pietro |
| | | 58) Zoli Angelo |

Dopo il 31 dicembre 1977 sono stati ammessi alla Categoria Nazionale i seguenti piloti:

- | | |
|--------------------------|--|
| 1) Acquaderni Margherita | dal Campionato Nazionale di Promozione 1978 |
| 2) Balestra Bernardo | dal Campionato Nazionale di Promozione 1978 |
| 3) Borellini Giuseppe | dal Campionato Nazionale di Promozione 1978 |
| 4) Cairoli Gianni | dal Campionato Nazionale di Classe Club 1979 |
| 5) Colombo Aldo | dal Campionato Nazionale di Promozione 1978 |
| 6) Fergnani Angela | dalla IV Gara di Pentecoste 1979 |
| 7) Ferrari Guidantonio | dalla III Gara di Pentecoste 1978 |
| 8) Fianco Gualtiero | dal III Trofeo «San Pedrino» 1978 |
| 9) Fraenza Nicola | dal III Trofeo «San Pedrino» 1978 |
| 10) Galetto Giorgio | dalla III Coppa del Velino 1979 |
| 11) Giusti Guglielmo | dal Campionato Nazionale di Promozione 1978 |
| 12) Magni Vittorio | dal Campionato Nazionale di Promozione 1978 |
| 13) Meneghini Paolo | dalla III Coppa del Velino 1979 |
| 14) Orsi Giorgio | dal Campionato Nazionale di Promozione 1978 |
| 15) Paglia Michele | dal Campionato Nazionale di Classe Club 1979 |
| 16) Patuzzi Giordano | dalla IV Gara di Pentecoste 1979 |
| 17) Pronzati Marco | dal Campionato Nazionale di Promozione 1978 |
| 18) Urbani Paolo | dalla III Gara di Pentecoste 1978 |
| 19) Ziche Luigi | dalla III Gara di Pentecoste 1978 |

1° Campionato Italiano di Classe Club

Relazione della Direzione di Gara

Dal 15 al 25 luglio del corrente anno si è svolto a Rieti il 1° Campionato italiano di volo a vela - classe Club. Alla partenza della prima prova si sono schierati 13 alianti e nell'arco degli undici giorni previsti dal calendario si sono effettuate otto prove.

Per tutta la manifestazione i concorrenti hanno dimostrato un elevato spirito agonistico, sempre nel rispetto delle norme di gara e di quelle della sicurezza del volo.

La classifica generale dopo l'ultima prova ha visto in

testa il giovanissimo Marco Pranzati il quale, con la riserva della omologazione della gara da parte della Commissione Sportiva Centrale dell'Aereo Club d'Italia, conquista il titolo di campione italiano di volo a vela classe Club.

I concorrenti Cairoli Gianni e Paglia Michele, classificatisi rispettivamente al secondo e terzo posto, avendo conseguito un punteggio superiore al 70% della somma del miglior classificato in ogni prova fra i concorrenti

non di categoria nazionale, ai sensi del punto 8.5 del Regolamento di Gara allegato alla presente relazione, hanno conseguito la promozione alla categoria nazionale dei piloti di volo a vela.

Il sig. Marchetti Willy ed il sig. Rovesti Plinio, rispettivamente Presidente della C.S.O. e Direttore del Servizio Meteo, hanno svolto, come di consueto, i compiti loro affidati in maniera superiore ad ogni elogio.

III^a Coppa del Velino - *Relazione della Direzione di Gara*

La III Coppa del Velino ha visto la partecipazione di 18 concorrenti che hanno disputato 5 prove negli otto giorni disponibili.

Dagli specchi allegati si può desumere l'andatura delle prove ed il loro buon risultato tecnico.

Nella classifica generale finale è risultato vincitore Vittorio Colombo.

La III Coppa del Velino era qualificante agli effetti della promozione alla categoria Nazionale, purchè si avverassero determinate condizioni previste dal regolamento che qui appresso vediamo:

- numero minimo di concorrenti della categoria promozione 5;
- piloti partecipanti alla gara n. 6:
Villa Alessandro, Galetto Giorgio, Mazzi Giovanni, Laureti Dario, Menghini Paolo, Gallo Francesco;

— Prove valide 4: effettuate 5.

Somma dei punti del miglior classificato di ogni gara:

— I gara punti 792 (Villa Alessandro)

— II gara punti 830 (Galetto Giorgio)

— III gara punti 695 (Mazzi Giovanni)

— IV gara punti 398 (Meneghini Paolo)

— V gara punti 944 (Villa Alessandro)

Totale 3.659

Il 70% del punteggio suddetto è uguale a punti 2.562.

Hanno totalizzato in classifica generale un punteggio superiore a 2.562 punti i concorrenti Meneghini Paolo punti 3.201 e Galetto Giorgio punti 2.169.

Pertanto in considerazione di quanto previsto dal regolamento i detti concorrenti possono essere promossi alla categoria Nazionale.

CARIPLO
CARIPLO
CARIPLO
CARIPLO
CARIPLO
CARIPLO
CARIPLO
CARIPLO
CASSA DI RISPARMIO DELLE PROVINCIE LOMBARDE

***la tua
banca***

Pro e Contro Gare "Weinholtz"

La prova di velocità con tema a scelta del concorrente sembra aver scatenato molte polemiche negli ambienti volovelistici all'estero e in particolare in Germania.

Il gruppo dei 15 piloti di categoria nazionale della Germania ha preso posizione in modo decisamente negativo nei confronti della proposta di Fred Weinholtz, pubblicando un documento sull'«Aerokurier» di qualche mese fa col titolo piuttosto polemico: «Gara o Filosofia».

Questi piloti sostengono che tutti i piloti devono gareggiare nelle medesime condizioni e una libera scelta del tema diventa un gioco d'azzardo.

Gli stessi piloti tedeschi che hanno partecipato ai Campionati Italiani 1979 riconoscono che la proposta di Pierluigi Duranti della possibilità di scelta del tema in volo — anziché prima dei decolli come vuole Weinholtz — potrebbe essere un miglioramento nel senso che il fattore fortuna viene notevolmente ridotto, ma ciononostante erano contrari alla effettuazione di gare di questo tipo durante i Campionati per un'eventuale ripercussione che la introduzione nei Campionati Italiani potrebbe aver all'estero.

Prima dei Campionati avevo scritto a Weinholtz per avere da lui notizie sull'esito della sua proposta. Ammetteva nella sua risposta che erano nate molte polemiche per l'eccessiva importanza del fattore fortuna, ma non riteneva valida la proposta della scelta del tema in volo, perchè «i concorrenti avrebbero potuto concordarsi via radio».

L'opposizione decisa dei campioni tedeschi è essenzialmente motivata dal fatto che in un campionato i piloti devono volare nelle medesime condizioni. Ma fino a quando il pilota volovelista può scegliersi l'ora di partenza, la strumentazione, la zavorra e — entro certi limiti — il percorso, le condizioni possono essere simili ma mai uguali.

Queste differenze potrebbero ancora essere ridotte (ma mai eliminate) con la partenza simultanea, una più rigida regolamentazione delle caratteristiche degli allianti e un percorso più obbligato, eventualmente con piloti più ravvicinati.

Ma seguendo queste tendenze il pilota volovelista non diventerà simile ad un corridore di bicicletta? Non diventerà una gara tra chi pilota meglio?

Weinholtz (e Philip Wills con Competition Enterprise prima di lui) tende a far valere le conoscenze e capacità del volovelista che lo distinguono dal pilota, perchè giudicare un volovelista solo per le sue capacità di pilotaggio potrebbe essere considerato un giudizio incompleto.

Max Faber

c'è un segreto nel servizio saico

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

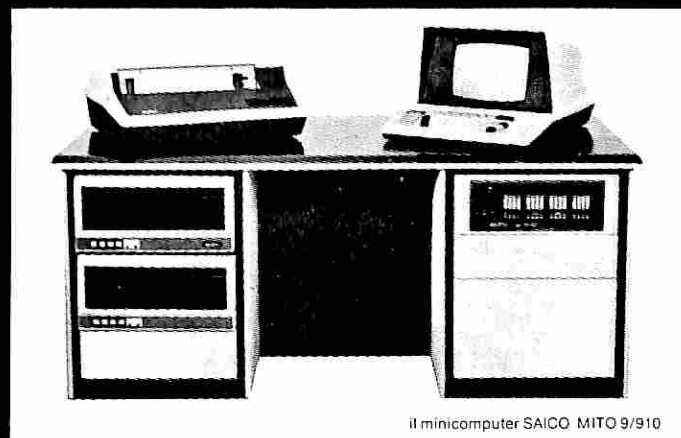
La sua dedizione totale al cliente,
con la sua formula di fornitura
«CHIAVI IN MANO»
cioè a tempi, costi e responsabilità ben definiti.

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

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

I suoi costi, poi!
Il segreto?
Risolvere i problemi senza problemi.

Non vale la pena di conoscerci meglio?



Il minicomputer SAICO MITO 9/910

SAICO, IL SYSTEM BUILDER: REALTÀ ITALIANA

saico

SOCIETÀ AZIONARIA ITALIANA COMPUTERS

Sede Legale e stabilimento in Catania

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

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



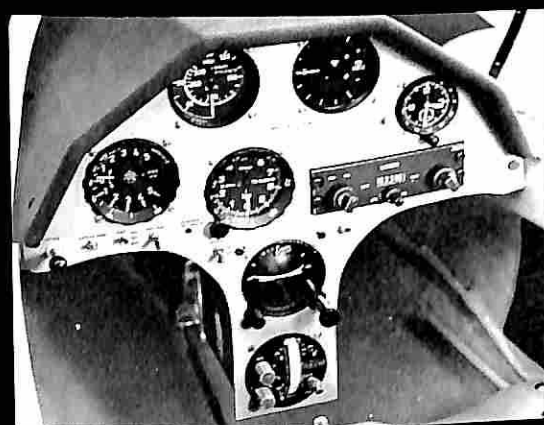
Becker AR 2008/25
in versione normale su di un Astir

Becker AR 2008/25
L'apparato VHF-COMM su misura
per ogni aliante
L'apparato VHF-COMM di grande affidabilità
con 720 canali spazati 25 KHz.

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



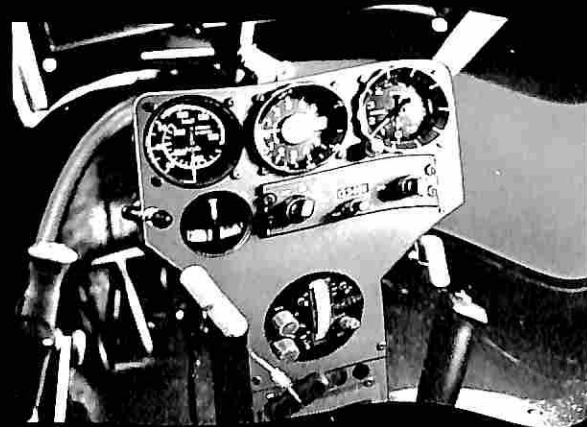
Becker AR 2008/25
in versione stretta su di un Mosquito



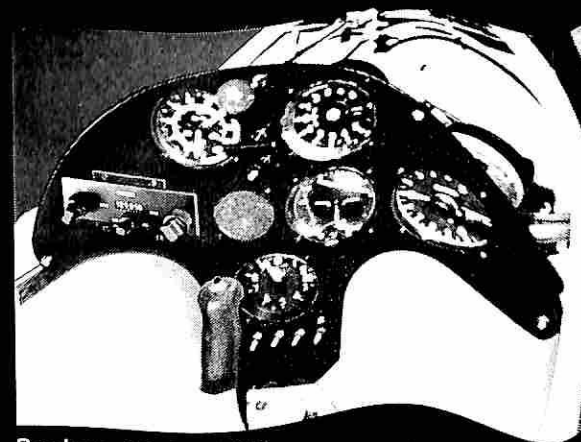
Becker AR 2008/25
in versione normale su di un Nimbus II



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



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



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

L'apparato AR 2008/25 è una ricetrasmittente di elevate prestazioni della serie Becker COMM-2000, realizzato in tre versioni con frontale diverso, disponibile anche in posizione verticale.
Le normali batterie di bordo garantiscono una autonomia di almeno 30 h.
La potenza di uscita è di 2-3 Watt, mentre una grande sensibilità in ricezione, permette l'ascolto di emittenti lontane o di bassa potenza.
Predisposto di serie per l'interfono.
Prezzo concorrenziale. Garanzia due anni.

BECKER
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

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

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

Assistenza Tecnica:
GENAVE ITALIANA
Via Agruzzo, 4
39100 BOLZANO

Riunione del FAI - CIVV

22 - 23 - 24 MARZO 1979

Preceduta dalla usuale riunione del Bureau, la riunione della CIVV è stata caratterizzata dalla partecipazione di delegati e osservatori di ben 28 Paesi tra cui Cina, Grecia e Portogallo.

Codice sportivo:

Gran parte della riunione è stata dedicata alla revisione, giunta ormai alla fase finale, del Codice sportivo, la cui nuova edizione entrerà in vigore col 1° gennaio 1980.

E' stato raggiunto l'accordo su quasi tutti i punti ancora in sospeso, con l'eccezione di:

- 1) proposta di permettere zig-zag su due punti e percorsi quadrangolari per voli d'insegna;
- 2) controllo fotografico dei piloni.

Sul primo punto vi sarà una votazione per corrispondenza. Sul secondo punto si deciderà nella riunione del marzo 1980, trattandosi di argomento di un Appendice al Codice e non del Codice vero e proprio.

Campionati Mondiali 1981:

La scelta fra le offerte di Germania Federale, Gran Bretagna e Stati Uniti, tutt'e tre assai ben documentate ed illustrate, ha richiesto due votazioni. La prima ha dato 13 voti agli USA e alla Germania, 2 alla Gran Bretagna. La seconda, di ballottaggio, ha favorito la Germania con 15 voti contro 13 agli USA. I Mondiali 1981 si svolgeranno a Paderborn (ca. 95 Km a SO di Hannover) dal 24 maggio al 7 giugno 1981, preceduti dal solito periodo di allenamento dal 16 al 23 maggio.

A Paderborn l'anno prossimo si svolgerà una «competizione preliminare» per dare la possibilità ai potenziali concorrenti dei Mondiali di prendere conoscenza del luogo. Si svolgerà dal 26 luglio al 10 agosto 1980, preceduta da allenamenti dal 20 al 25 luglio. La partecipazione sarà probabilmente limitata a due piloti per Nazione.

Mondiali 1983:

Si sono già offerti preliminarmente Australia e USA (località diversa da Reno). La FAI solleciterà la presentazione di altre proposte entro il 30 settembre 1979 in modo che il Bureau le possa esaminare nella riunione dell'ottobre 1979 e la CIVV le possa discutere nella riunione del marzo 1980.

Medaglia Lilienthal 1978:

E' stata assegnata al tedesco Helmut Reichmann.

Elezioni:

Sono stati rieletti con voto unanime Ivans (Presidente), Johannessen, Makula, Morelli, Nietlispach, Ragot, Weinholz (Vice Presidenti), Schwing (Segretario).

Prossime riunioni:

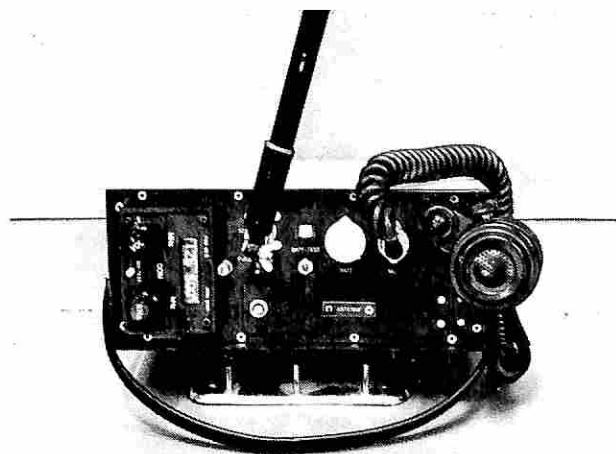
Bureau: Parigi, 26 ottobre 1979

CIVV: Parigi, 28 marzo 1980

P. Morelli



..... ecco
la nuova
linea DITTEL



gritti bolzano

(0471 - 940001)

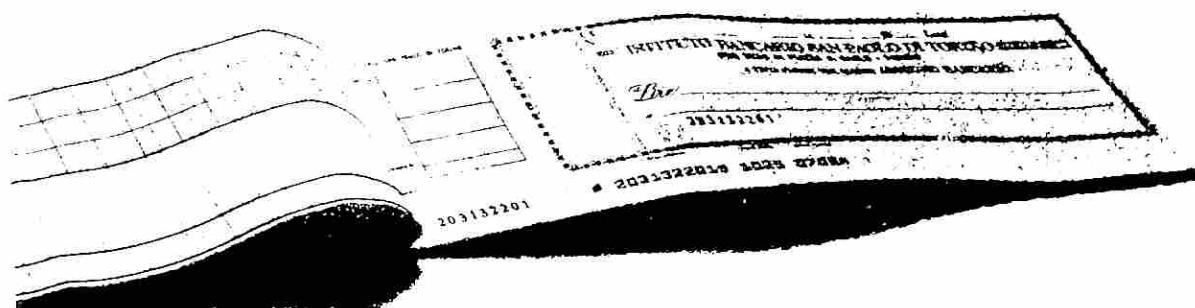
c. p. 90



sanpaolo.it

al Sanpaolo un conto corrente su misura

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



ISTITUTO BANCARIO SANPAOLO DI TORINO

Commissione di specialità dell' Ae. C. I. - Volo a vela

Verbale n. 5

Rieti, 1 agosto 1979, ore 9

Presenti: Galli, Piludu, Serra, Spelta, Vergani.

Ordine del giorno:

- 1) Esame tariffe Ae.C.C.V.V.
- 2) Aggiornamento quadro richieste periferiche Piano Leasing
- 3) Varie.

1) In relazione alla richiesta effettuata dall'Ae.C.C.V.V. all'Ae.C.I. di aumento delle tariffe di traino aereo da L. 7.000 a L. 10.000 e di partecipazione a stages da L. 60.000 a L. 85.000 la Commissione la ritiene sufficientemente motivata ed esprime parere favorevole.

2) A tutt'oggi le necessità urgenti di forniture di aerei rimorchiatori, alianti, carrelli e paracadute agli Aero-clubs periferici nel quadro del piano Leasing, che finora ha visto assegnate solo 44 macchine sulle 189 richieste, è il seguente:

— trainatori Robin DR 400/180 R (Ae.C. Centrale, Roma, Torino, Lucca, Viterbo, AVM, AVAM, Vicenza, Aosta)	n. 13
— motoalianti SF 25 C	n. 9
— alianti biposti Twin Astir	n. 18
— alianti biposti Janus	n. 14
— alianti biposti Calif A 21	n. 2
— alianti monoposto Astir S	n. 20
— rimorchi per recupero	n. 18

oltre ai 2 Twin di cui al verbale precedente.

3) La Commissione, pur rendendosi conto di essere un organo consuntivo, di fronte alla grave situazione creata per il mancato invio da parte di Civilavia, delle Commissioni d'esame, accuratamente chiede all'Ae.C.I. che vengano compiute le opportune azioni perchè tali commissioni vengano istituite e possano esaminare gli allievi dei clubs periferici secondo questo calendario:

— L'Aquila	entro il 15 settembre 1979 (12 allievi)
— Roma	entro il 20 settembre 1979 (23 allievi)
— A.V.M.	entro il 30 settembre 1979 (10 allievi)
— Torino	entro il 30 settembre 1979 (7 allievi)
— A.V.A.L.	entro il 30 settembre 1979 (15 allievi)
— Vicenza	entro il 30 settembre 1979 (10 allievi)
— Trento	entro il 10 ottobre 1979 (5 allievi)

— A.V.A.	entro il 20 ottobre 1979 (20 allievi)
— Roma	entro il 31 ottobre 1979 (20 allievi) II° scaglione
— Aosta	entro il 15 novembre 1979 (15 allievi)
— A.V.M.	entro il 30 novembre 1979 (10 allievi) II° scaglione
— A.V.A.L.	entro il 30 novembre 1979 (7 allievi) II° scaglione

3b) La Commissione dà parere favorevole alla concessione di contributo nella misura di L. 3.000.000 all'Aero Club Volovelistico Milanese per l'organizzazione del «V Trofeo Colli Briantei 1979» e propone che tale contributo venga erogato anche per la VI edizione (1980) ove venga effettuata.

Il Presidente
Walter Vergani

P.S. - Nel 1978 è stato svolto dall'A.C.C.V.V. un corso istruttori alla fine del quale non si sono svolti gli esami per mancanza della commissione. Si chiede pertanto detta commissione per l'effettuazione dei detti esami per l'ottobre 1979.

Inoltre non è possibile promuovere un nuovo corso nel periodo 1-15 ottobre p.v. se prima non ci viene assicurato l'intervento della commissione a fine corso.

Verbale n. 6

Rieti, 15 settembre 1979, ore 15

Presenti: Galli, Gritti, Serra, Piludu, Vergani

Ordine del giorno:

- 1) Piano Leasing rinnovo flotta
- 2) Varie.

1) Dopo attento esame sia delle richieste pervenute che della obiettiva situazione della periferia, la Commissione propone che vengano urgentemente ordinati dall'Ae.C.I. in acconto sul piano precedentemente esposto con verbale n. 5, le seguenti macchine:

— trainatori Robin	n. 4
— biposti Twin Astir	n. 5
— biposti Janus	n. 5
— Monoposti Astir	n. 5
— Motoalianti Falke	n. 3

Queste macchine sono da destinare ad Aeroclubs che svolgono intensa attività agonistica, didattica, sportiva e di traini (come ad esempio Aosta, ACCVV ecc.) e ad Ae.C. minori che attendono di completare le loro linee di mezzi o che non hanno ancora beneficiato delle precedenti distribuzioni.

L'elenco degli aeromobili di cui sopra rappresenta il minimo indispensabile per fronteggiare le necessità più impellenti e dovrebbe essere rispettato senza alcuna decurtazione. Nel caso tuttavia che per forza maggiore si debba rinunciare ad una o massimo due aeromobili, da ordinare immediatamente appresso, la Commissione indica nell'ordine 1 motoalante ed 1 Robin come mezzi da ordinare in meno su quanto sopra esposto, a condizione che questi due aeromobili vengano ordinati con un ritardo non superiore a quattro mesi.

2) Varie. a) Destinazione eccedenze finanziarie sul bilancio Ae.C.I. per il Volo a Vela.

Poichè sulle voci «Allenamento piloti per Campionati Mondiali» e «Invio ad Angers di pilota esperto più 4 giovani» si sono verificate minori spese rispetto allo stanziato di L. 4 milioni ed 1 milione rispettivamente, mentre un altro milione di lire è stato speso in meno sulla voce «Contributi a gare», considerato che per i 4 Campionati Italiani più 2° Coppa del Mondo di Volo a Vela in Montagna l'Ae.C.C.V.V. ha incontrato spese maggiori del previsto; tenuto conto che l'Ae.C.C.V.V. ha svolto tali compiti in modo encomiabile riscuotendo ampi elogi sia all'estero che in Italia, la Commissione decide la attribuzione di tali resti nella misura complessiva di 6 milioni di lire al predetto Ae.C.C.V.V.

b) Destinazione stanziamento di L. 10 milioni anno 1978 all'Ae.C.C.V.V. per migliorie e manutenzioni straordinarie hangars ed infrastrutture.

Poichè esistono obiettive difficoltà ad ottenere il consenso da parte degli enti tutori ad investire tale somma essendo le infrastrutture in questione di proprietà non dell'Ae.C.I., la Commissione propone che venga cambiata la destinazione di tale somma sempre da attribuire all'Ae.C.C.V.V. ma questa volta per il potenziamento di un aereo Stinson L.5 mediante l'installazione di motore da 235 HP in luogo del vecchio ed ormai finito motore da 195 HP.

c) Acquisto paracadute. La Commissione segnala l'urgenza che tali indispensabili accessori vengano ordinati per la spesa di L. 22 milioni già approvata dal C.F. dell'Ae.C.I.

d) La Commissione chiede che lo stanziamento di 10 milioni di lire di cui al precedente punto b) venga annualmente assegnato ed incorporato nel contributo gestione Ae.C.C.V.V. portandolo dagli attuali 40 a 50 milioni l'anno.

e) In considerazione della candidatura italiana all'organizzazione su delega della F.A.I. dei Campionati Mondiali di Volo a Vela, per la probabile data del 1983, che comporterà un costo finale valutabile ad oltre 600 milioni di lire, la Commissione propone che già a partire dal prossimo 1980 venga stanziato un acconto per le necessarie spese di infrastrutture di lire 100 milioni, e così per il 1981, in conto a predetta spesa totale.

f) La Commissione decide di effettuare una prossima riunione a Bologna, aeroporto, per il giorno 13 ottobre ore 12 e con il seguente ordine del giorno: 1) Bilancio preventivo volo a vela 1980. 2) Calendario sportivo 1980; 3) Varie.

2) Varie. In relazione allo stanziamento effettuato con contributo finalizzato del CONI, con delibera n. 789 dell'Ae.C.I., per l'importo di lire 21 milioni, la Commissione propone che lo stesso venga destinato all'Ae.C.C.V.V. quale ente organizzatore dei Campionati Italiani nelle versioni categoria Nazionale classi Standard, Libera, 15 metri, Biposti, Club, nonché della categoria Promozione e della 2° Coppa del Mondo di Volo a Vela in Montagna. Tale importo verrà suddiviso come segue:

— 2° Coppa del Mondo di Volo a Vela in Montagna, nonché Campionati Italiani categoria Nazionale	L. 52.000.000
— Campionati Italiani categoria Nazionale classe Biposti, nonché Campionati Italiani categoria Promozione	L. 21.000.000
— Campionati Italiani Classe Club	L. 3.000.000
	<hr/>
Totale	L. 76.000.000

L'importo di 76 milioni come sopra risultante è stato del resto indicato nel bilancio preventivo del Volo a Vela Italiano compilato nel settembre 1978 ed allegato al verbale n. 16 della precedente Commissione di Specialità.

L'importo proveniente dal CONI di L. 21 milioni, sommato a quello di 55 milioni già approvato dal C.F. dell'Ae.C.I. dà appunto i 76 milioni richiesti, cifra seppur di poco inferiore a quello che risulta essere il consuntivo di spesa per tale attività.

Il Presidente
Walter Vergani

Verbaie n. 7

Valbrembo, 6 ottobre 1979 - ore 15

Presenti: Galli, Gritti, Orsi, Serra, Spelta, Vergani.

Assente giustificato Piludu.

Ordine del giorno:

- 1) Bilancio preventivo Ae.C.I. / volo a vela 1980
- 2) Calendario sportivo
- 3) Varie

* * *

1) La commissione elabora e propone all'Ae.C.I. l'allegato bilancio in ordine al quale esprime le seguenti osservazioni:

- a) Premi brevetto - In passato il limite di età per la concessione del premio in questione era di 26 anni.

Forse per errore l'Ae.C.I. ha indicato nell'ultima sua circolare tale limite ridotto a 21 anni. Si richiede il ripristino del vecchio limite di 26 anni e conseguentemente di 28 anni per l'abilitazione passeggeri. Si ricorda che l'attività di volo a vela è più tipicamente stagionale, legata prevalentemente alle correnti ascensionali termiche e che l'apprendimento a veleggiare, e non del solo pilotaggio, è richiesto per il rilascio del brevetto.

- b) Premi insegna: si suggerisce richiesta al CONI.
 c) Acconto per organizzazione Campionati Mondiali Volo a Vela 1983.

E' necessario che il preventivo di spesa venga rateizzato nei 4 anni interessati alla preparazione (1980, 81, 82, 83) con versamenti ad inizio d'anno poichè tale evento dovrà necessariamente svolgersi nel periodo luglio-agosto del 1983.

Si conferma come minimo indispensabile il preventivo esposto dalla A.C.C.V.V., ente cui dovrebbe essere affidata la conduzione della massima competizione volovelistica, e che è stato trasmesso dal suo Presidente nella lettera al Presidente Ae.C.I. del 24 agosto 1979; tale preventivo comporta un onere di L. 780 milioni.

Si fa presente che di tale costo, elaborato a prezzi di oggi, il 77% rappresenta investimenti fissi per lo sviluppo del volo a vela nazionale che resteranno all'A.C.C.V.V. terminata la competizione.

Il riparto dell'intervento finanziario per la realizzazione del progetto «Campionati del mondo in Italia» è suggerito come segue:

1980	90 milioni
1981	260 milioni
1982	245 milioni
1983	185 milioni

Costruzione aviorimessa: per il ricovero degli alianti acquistati occorrono 1.200 m² coperti. E' inoltre necessaria la creazione di una officina riparazioni, attrezzata, di 200 m².

2) Calendario Sportivo 1980

La commissione propone le seguenti date con riserva di eventualmente scambiare tra loro i vari raggruppamenti per classi e categorie dei Campionati Italiani.

— **Gara di Pentecoste** (Rieti): 25 maggio - 1 giugno 1980

— **Trofeo Colli Briantei:** da collocare entro il periodo 1 giugno - 29 giugno 1980 (devono ancora esprimersi gli organizzatori).

— **Coppa del Velino:** 29 giugno - 6 luglio 1980

— Campionati Italiani:

Cat. Nazionale Classe Biposti, Classe Club
 15 luglio - 26 luglio 1980
 (premiazione: 27 luglio 1980)

Cat. Nazionale Classi Libera e Standard
 29 luglio - 9 agosto 1980
 (premiazione: 10 agosto 1980)

Cat. Nazionale Classe 15 metri e Cat. Promozione
 11 agosto - 23 agosto 1980
 (premiazione: 24 agosto 1980)

Sono ammessi per ogni gruppo di competizioni del Campionato Italiano 2 giorni di allenamenti prima del giorno d'inizio delle prove.

— **Coppa S. Pedrino:** 7 settembre - 14 settembre 1980

3) Varie

a) Regolamento Campionati Italiani:

La commissione propone la modifica dei fattori correttivi F da applicare al punteggio dei concorrenti come segue:

Tabella I (massimo handicap 10%):

1.05	Kestrel 19
1.07	alianti di classe 15 metri, FK-3, Kestrel 17
1.08	Cirrus libera, Diamant 18m, Janus, Calif A-21S, Twin Astir
1.10	Diamant 16.5, Libelle H701, Phoebus C, Cobra 17m, A-3, Dart 17, SHK.

Tabella II:

Creazione di un Gruppo intermedio fra il V ed il VI con coefficiente 0.92 per gli alianti 15 metri in passato inclusi nel gruppo V con coefficiente 0.95.

La commissione esprime nuovamente parere favorevole all'accettazione di iscrizioni di piloti di Categoria Nazionale nel Campionato di Promozione purchè venga redatta più di una classifica in una delle quali tali piloti non figurino.

b) La commissione chiede che l'Ae.C.I. emani una disposizione che obblighi gli Aeroclubs assegnatari di aeromobili trainatori nel quadro del piano leasing ad utilizzare tali mezzi secondo i criteri per i quali il velivolo fu scelto e che l'Ae.C.I. si riservi di ritirare tali mezzi ove vengano utilizzati in contrasto con le locali sezioni di volo a vela al fine di assegnarli ad altri enti più bisognosi.

Lo stesso dicasi per gli altri mezzi distribuiti nello stesso piano.

Il Presidente: **Walter Vergani**

PREVENTIVO STANZIAMENTI Ae.C.I. 1980 VOLO A VELA

Valbrembo, 6 ottobre 1979 - ore 13

		<u>Conc. 1979</u>
Attività Sportiva (Campionati Italiani)	L. 76.000.000	L. 76.000.000
Ae.C.C.V.V. - Contributo gestione più potenziamento	» 50.000.000	» 50.000.000
Paracadute	» 22.000.000	non spesi

Spese attività volovelistiche:

brevetti:	120 x 250.000	▪ 40.000.000	» 69.000.000 richiesti
abilitazioni passeggero:	120 x 150.000		

Assicurazione:

istruttori e trainatori volontari:	120 x 300.000	▪ 36.000.000	» 36.000.000 non concessi
------------------------------------	---------------	--------------	------------------------------

Premi insegna:

«C argento»:	60 x 300.000 = 18.000.000		
«C oro»:	20 x 400.000 = 8.000.000		
«C diamante»:	10 x 800.000 = <u>8.000.000</u>	▪ 34.000.000	» 22.000.000

Materiale di volo:

acquisto 2 alianti 15 metri corsa per Ae.C.C.V.V. con carrello e 2 radio portatili per Campionati Italiani		▪ 49.000.000	» 49.000.000 non concessi
---	--	--------------	------------------------------

Contributi gare ecc.		▪ 6.000.000	» 4.000.000
-----------------------------	--	-------------	-------------

Partecipazione a gare internazionali:

allenamento mondiali rappresent. italiana		» 6.000.000	» 4.000.000
invio piloti giovani a gare estere		» 4.000.000	» 5.000.000

Acconto Mondiali:

per organizzazione Campionato Volo a Vela 1983		» 90.000.000	—
--	--	--------------	---

L. 421.000.000

Contributo riparazione palazzina Ae.C.C.V.V. lesionata dal terremoto del sett. 1979		» 7.500.000	
---	--	-------------	--

L. 428.500.000

**sales**

Via Chivasso 5 - Telefono 958.95.00 / 958.15.25
10096 LEUMANN (Torino)

- **BUSTE :**
Confezionate con ogni tipo di carta telata - per usi speciali - per campioni senza valore - a sacco in carta.
- **BUSTE TEXSO :**
Rinforzate con fili di nylon e con polietilene.
- **BUSTE TEXSONDA :**
Buste brevettate in carta ondulata.
- **CARTELLE :**
Raccogliatrici manilla con fustellatura in pieno.
- **ETICHETTE :**
Con carte autoadesive, metallizzate, cartoncini - con stampa a rilievo, tipografica, con laminati a caldo, flessografica rotativa.



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

**Richiedetelo alle
Redazioni Territoriali**

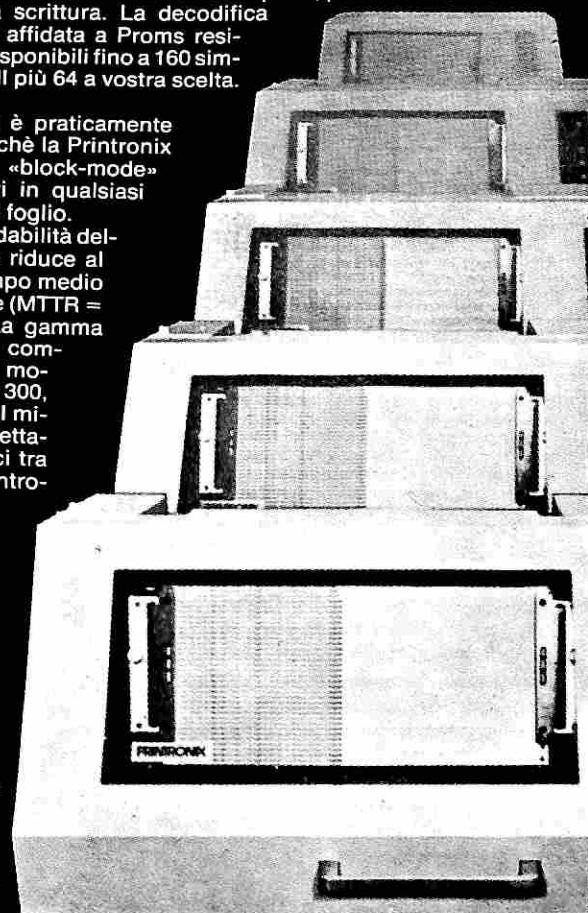
Aggiungi... un pezzo al tavolo

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

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

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

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



PRINTRONIX

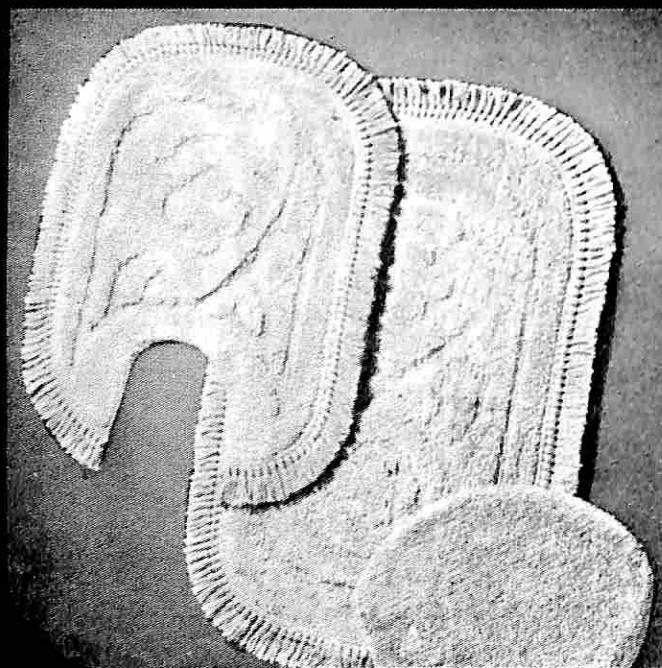
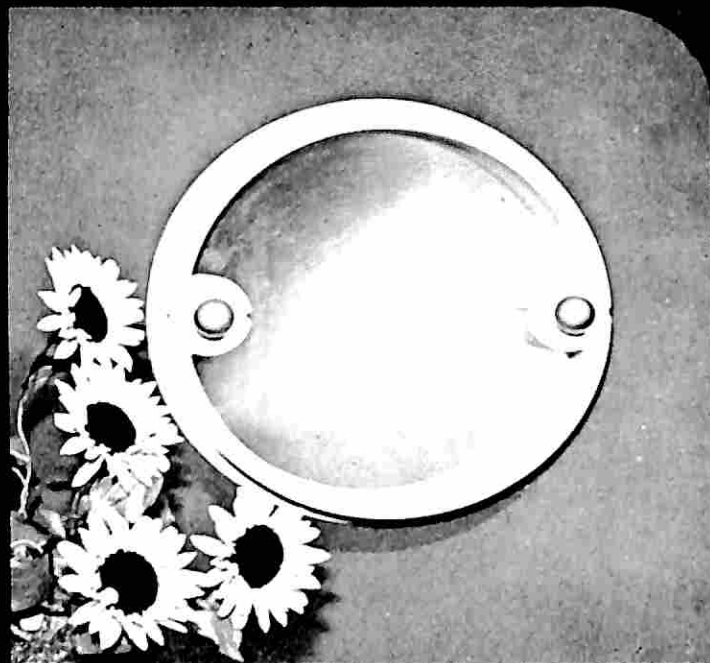
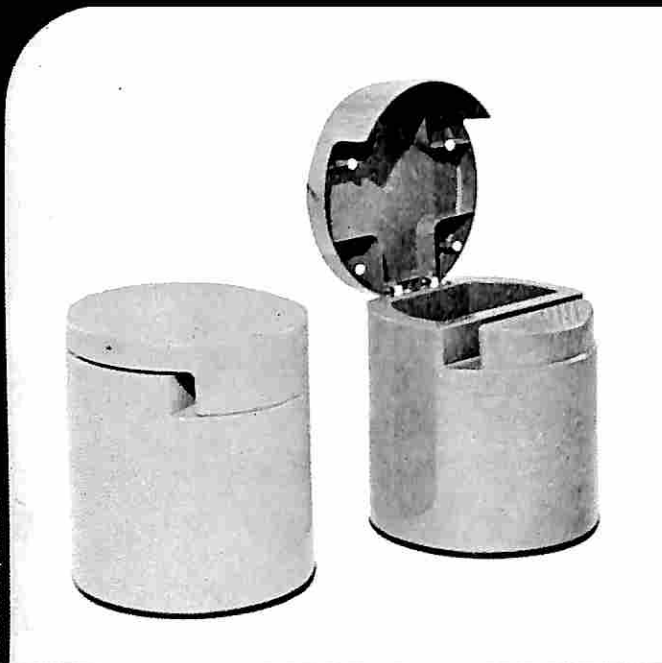
è rappresentata in Italia da:

segi SERVIZI GENERALI PER L'INFORMATICA

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

Desidero ricevere informazioni su Printronix
Ditta.....
Nome.....
Indirizzo.....
Tel.....
Cap..... Città.....

STUDIO CAMBICCHI - MILANO



coordinati per bagno

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

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

PLASTICA
ilma

21026 OLTRONA DI GAVIRATE/VARESE

Il Caproni Gliding Team ci scrive:

«Preciso scopo della costituzione del "Caproni Gliding Team" è la propaganda del volo in Italia, con un particolare riguardo al volo a vela.

Per questo è stato naturale, per noi, il primo affiancamento: quello della Caproni Vizzola S.p.A. Costruzioni Aeronautiche di Vizzola Ticino che produce nelle sue diverse versioni il Calif.

In seguito sempre nella prima fase di costituzione si sono affiancati al Team anche nella veste di promotori alcuni piloti. Proprio grazie alle loro prestazioni sono stati raggiunti buoni risultati sia in Spagna sia nelle recenti competizioni mondiali e nazionali di Rieti.

Ora il "Caproni Gliding Team" è pronto a collaborare, anche ricevendo suggerimenti, con tutte quelle persone, enti, ditte o pubblicazioni che siano interessati al volo nelle più svariate manifestazioni.

Come primo atto vorremmo poter raccogliere un archivio di "fatterelli" successi ai singoli piloti dove non l'"eroismo" ma le singole capacità e la decisione intelligente hanno permesso di superare particolari fragenti.

Sarà, pensiamo, un ottimo archivio dove tutti potranno attingere esperienze e consigli.

Altro intendimento del "Caproni Gliding Team" è promuovere riunioni per discutere ed evidenziare i problemi che impediscono all'Italia aeronautica di essere allo stesso livello delle altre Nazioni Europee.

Vorremmo evidenziarne i perchè per poterli sottoporre alle diverse autorità competenti con la serena speranza di ottenere qualche successo.

Ci consideri a Sua disposizione considerandoci tra gli ultimi arrivati ma tra i primi a voler "fare". Cordialità».

p. il Presidente
f.to Marchi Cannara Rolly

Spett.le

CAPRONI GLIDING TEAM

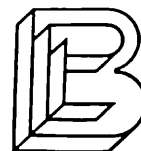
Vizzola Ticino - Varese

Prendo atto ed informo i lettori di VOLO A VELA dei Vostri buoni propositi per i quali formulo sin d'ora i migliori auguri.

Circa gli impedimenti dell'Italia aeronautica, per quanto riguarda il settore volovelistico non sarei così pessimista, anche perchè sono convinto che il Vostro TEAM non lascerà più fermo a terra il suo Calif proprio in concomitanza con lo svolgimento del tanto auspicato Campionato Italiano Biposti.

In attesa di ricevere l'articolo sull'attività recentemente svolta in Spagna, porgo i più cordiali saluti.

Lorenzo Scavino



**Banca
Popolare
di Lecco**

Società per Azioni - Fondata nel 1872
Capitale versato L. 4.475.250.000
Registro Imprese di Lecco n. 28
Sede Sociale e Direz. Generale in Lecco

Piazza Garibaldi, 12 - C.A.P. 22053
Telefono: 3 40 00 - 3 41 00 (linee multiple)
2 52 11 Servizio Borsa
Telex: 38003 POPLECCO - Servizio Italia
38013 POPLECCO - Servizio Estero

SEDI:

LECCO

Piazza Garibaldi, 12 - C.A.P. 22053
Telefono: 3 40 00 - 3 41 00 (linee multiple)

COMO

Via Cairoli, 11 - C.A.P. 22100
Telefono: 27 01 54 (linee multiple)

MILANO

Via dei Mercanti, 10 - C.A.P. 20121
Telefono: 869 04 51 (linee multiple)
Telex: 32280 POPLECCO

AGENZIE CITTA': (in Lecco)

CASTELLO DI LECCO - MAGGIANICO
VIALE TURATI - ACQUATE

FILIALI:

ABBADIA LARIANA - ASSO - BARZANO -
BARZIO - BELLAGIO - BELLANO - BRIVIO -
BULGAROGGRASSO - CANZO - CASARGO -
CASATENOVO - CASSAGO BRIANZA - CIVATE -
CIVENNA - COLICO COSTAMASNAGA - DERVIO -
DOMASO DONGO - ERBA - GALBIATE - GRANDATE -
GRAVEDONA - INTROBIO - LIERNA LURAGO D'ERBA -
MANDELLO DEL LARIO - MENAGGIO - MERATE -
NOVEDRATE - OGGIONO - OLGiate MOLGORA OLGinate -
OSNAGO - PADERNO D'ADDA - ROVAGNATE -
VALBRONA - VALMADRERA - VARENNA -
VERCURAGO BALLABIO

ESATTORIE:

Consorzio LECCO - VALMADRERA; Consorzio
MENAGGIO - BENE LARIO - GRANDOLA E UNITI -
PLESIO; Consorzio OGGIONO - ANNONE BRIANZA -
CESANA CIVATE - DOLZAGO - ELLO - GALBIATE
GARBAGNATE MONASTERO - SIRONE SUELLO;
Consorzio OLGinate - GARLATE - VALGREGHENTINO;
Consorzio PRIMALUNA - CORTENOVA - INTROBIO;
Consorzio S. MARIA REZZONICO - S. ABONDIO;
Consorzio SUEGLIO - INTROZZO - TREMENICO -
VESTRENO; Consorzio TACENO - CASARGO -
CRANDOLA MARGNO - PAGNONA - PARLASCO
PREMANA - VENDROGNO; Comuni di:
BELLAGIO - BRIVIO - COLICO - ESINO LARIO -
LIERNA - MOLTEÑO - PESCATO SORICO

TESORERIE: DI 67 COMUNI E DI 167 ENTI

INDIRIZZI TELEGRAFICI: Dir. Gen., Sedi di Lecco, Como e
Milano: POPLECCO; Filiali: BANCA POPOLARE

BANCA AGENTE PER IL COMMERCIO DEI CAMBI

con linoambiente

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



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



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

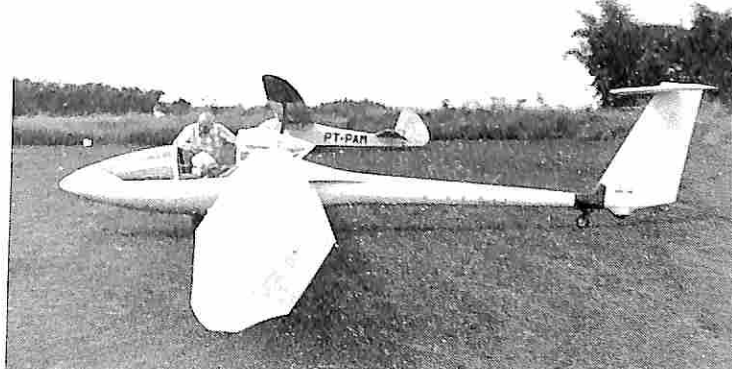
dal nostro Inviato Speciale Antonino Desti:

BRASILE: Aeroclube de Planadores

Durante un mio viaggio in Brasile, vagabondando fra Rio e San Paolo, notavo come la natura sia stata generosa con quella terra così calda e verdeggiante, e il mio spirito di volovelista mi faceva continuamente guardare il cielo e le sue nubi: cumuli e cumuletti di tutti i tipi e dimensioni in un cielo sempre turchino e movimentato. Vi lascio immaginare la voglia matta di fare un voletto ed assaggiare queste condizioni che a me apparivano ottime e affascinanti.

Con mio fratello Vittorio mi metto alla ricerca ed alla fine scoviamo un piccolo centro di volo a vela che operava da pochi mesi ed era installato a Tatui, una zona collinosa a circa 120 Km da San Paolo, fra il verde smeraldo di una immensa piantagione di canne da zucchero.

Un sabato ci presentiamo in campo di buon'ora e ci troviamo subito circondati da simpatia e da un caloroso senso di ospitalità, tipico dei popoli Sud Americani, tanto da farci sembrare di essere sempre stati con loro in quello sperduto club di «Planadores».



In primo piano il nuovissimo Calif contrasta il vetusto e stanco Schpecht.

Tutti vogliono sapere del nostro volo a vela in Europa ed in Italia, mi chiedono ogni tipo di informazioni, prevalentemente tecniche. A mia volta chiedo informazioni sulle situazioni meteo locali e sul loro club. Le risposte confermano le mie sensazioni: possibilità di lunghi voli con condizioni «fumanti» per buona parte dell'anno. Il lato negativo è l'atterrabilità della zona che

è piuttosto scarsa, perchè quelli che dall'alto sembrano prati o campi accoglienti altro non sono che rovi e cespugli di notevole dimensione e coltivazioni di canna da zucchero che supera facilmente i tre metri di altezza con relativo fogliame.

Mentre parliamo da due piccoli hangar vengono fuori due vetusti Schpecht, biposti ad ala alta, con controventatura sotto le ali, che mi fanno un po' sorridere, ma subito dopo con mia grande meraviglia, due splendidi e fiammanti Calif A-21-S, i quali vengono regolarmente montati e smontati per essere hangarati durante le ore notturne.



Dejan si accinge al decollo con il Calif.

Tutti mi guardano con soddisfazione e notano in me un senso di fierezza nell'incontrare anche laggiù il buon «califfone». Mi raccontano la storia di questa pazzia: pensate che lì costano quasi 100 milioni fra dogana e spedizione e già sognano una Caproni Brasiliana! Hanno progetti in grande stile: vorrebbero fare di Tatui il più grande centro di volo a vela dell'America Latina, con molti alianti, palazzine di servizio, piscina e campi da tennis, tali da consentire un piacevole soggiorno sia ai piloti che alle famiglie.

Uno dei due istruttori, Dejan, il fondatore e l'animatore, mi accenna l'idea di volare da Est verso Ovest sorvolando le Ande! Io ascolto sbalordito: hanno appena iniziato — mi dico — e già pensano a voli così impegnativi! Mi accorgo che l'entusiasmo dei volovelisti è uguale in tutto il mondo: voli e sogni, sogni e voli.

Nel club volano molti soci, giovani ed anziani; mi presentano un americano stabilitosi in Brasile, la figlia quindicenne di Dejan che ha già effettuato il primo volo da sola e così un poco tutti.

Nel tardo pomeriggio Dejan mi invita a volare e con gioia accetto. Con l'altro istruttore, Roberto, mi infilo in uno dei due Schpecht e decolliamo.

La pista è in terra battuta di una sabbia finissima, quasi impalpabile, rosso mattone. Al momento della messa in moto il rimorchiatore, un «Citabria Belanca», alza un immenso polverone e una fitta nuvola rossa ci avvolge letteralmente.

Si vola senza radio e senza paracadute: per il momento non ne hanno.

La campagna sottostante è bellissima e i colori mi affascinano, c'è discreta turbolenza, ma i cumuli «tirano» bene. Il tempo trascorre velocemente, mentre cerco di fissarmi in mente i punti caratteristici della zona, ma è tutto verde e mi domando come farò domani quando volerò con mio fratello per dargli il battesimo del volo senza motore.

Vagabondando non mi accorgo che ormai il sole è scomparso e in pochi minuti, in quelle zone si fa sera. Lo ricordo all'istruttore, arrangiandomi un po' in inglese e un po' in brasiliano, ma lui sorride e mi dice di puntare verso Sud.

Sotto è quasi buio, qualche luce si accende ad indicare qualche casa. Dopo pochi minuti la zona è punteggiata di lucine, mi sembra di volare su un albero di natale.

A mala pena vedo gli strumenti, quando guardo davanti a me e vedo lampeggiare, capisco che sono macchine, le nostre. Si stanno disponendo con i fari in modo da indicarci la direzione della pista e la lunghezza. Roberto continua a sorridere mentre atterriamo guidati dai fari e salutati dai clackson.

Appena sceso chiedo se si può, se è previsto, volare quasi di notte in quelle condizioni e fra le risate generali mi sento rispondere: «Aqui nao ha problemas». In quel momento pensai di aver trovato il mio club ideale, purtroppo è così lontano!

La giornata si chiude a cena, una cosa simpatica fra persone che sembra si conoscano da cento anni. Eleonora, la moglie di Dejan, che è italo-brasiliana ha preparato gli spaghetti e ne è orgogliosissima. Il tutto innaffiato da un buon vino cileno.

Dimenticavo di raccontarvi, in questa mia carrellata di ricordi, che ho assistito al 1° volo di un allievo e relativa festiciola. Durante il suo decollo era stato preparato un pentolone di sabbia rossa, la stessa impalpabile che costituiva il terreno, impastata con acqua e «pipì» dei bambini, che, appena atterrato l'allievo, gli veniva rovesciato addosso come un battesimo.

Gli scherzi e i giochi continuavano poi per ore con quello stesso spirito festoso che è identico e familiare in tutti i circoli di volo a vela nel mondo.

Antonino Desti



NEL PROSSIMO NUMERO LEGGERETE:

- *Studio sul movimento ondulatorio sottovento al Monte Bianco, a cura di Emilio Tessera-Chiesa, presentato da Plinio Rovesti*
- *Rieti '79:*
 - *le relazioni dei Direttori di Gara*
 - *le opinioni degli stranieri, raccolte e commentate da Attilio Pronzati e Walter Vergani*
 - *le risposte dei concorrenti italiani al questionario*
 - *le tabelle e le statistiche relative ai Campionati*
- *Utilità e costi degli ipersostentatori, un interessante articolo di Fred Thomas e Richard Eppler*
- *Una serie di interessanti articoli tecnici*
- *Un triangolo prefissato di 504 Km, di Paolo Grazioli*
- *Volare a Lucca, di Paolo Agresta*
- *A proposito del 2° Gran Premio Calcinate-Agropoli*
- *Notizie dai Campi di volo*

Lamento di un direttore di scuola di volo a vela

La faccenda inizia di solito con un cortese invito dell'amico presidente: «Fa il favore... siamo in difficoltà... sbloccare la situazione... ci sono giovani che vogliono volare... vedi un po' tu che hai i requisiti... non c'è problema... tutto l'appoggio... è un fatto burocratico, qualche firma e basta... non puoi rifiutare... ecc.». Tu accetti con tutte le riserve e fissando limiti di tempo (che non verranno rispettati) e poi cominciano i guai, e tra questi il perno di tutto quanto: l'istruttore.

L'iterazione dello svolgimento della manfrina in un Club misto (volo a vela e volo a motore) è tipico. L'istruttore, valido, pieno di buona volontà, lavora alacremente, ci dà dentro, poi, senza peraltro deflettere dal suo entusiastico attaccamento irreversibile, viene fagocitato dai motorai. Degenissime persone, per carità, ma terribilmente invadenti: «senti, qualche ora di qua il tuo istruttore potrebbe farla, adesso è stagione morta, può darci una mano, però da marzo, sta tranquillo, ti garantisco...». Ti garantisco mia nonna. La sirena ha funzionato e tempo un paio d'anni il gioco è fatto. Qualche ora di qua..., poi terzo grado, IFR e qualche altro accidente di qualifica motoristica e il ciclo è chiuso. L'istruttore ti lascia e tu sei a piedi e con te un certo numero di allievi scalpitanti che ti guardano con muto rimprovero: «Caino, cos'hai fatto di Abele? direttore cos'hai fatto dell'istruttore?».

Sotto il profilo umano la vicenda ha una sua logica comprensibile e giustificabile. L'istruttore di volo a vela ha un suo top ben definito oltre il quale non ci sono che soddisfazioni platoniche, risposta sufficiente per la passione, ma assolutamente inadeguata per le giuste ambizioni di un giovane. Di là, al volo a motore, le possibilità sono certo più allettanti, istruttore di terzo grado, pilota di executive, viaggi, con tutto un intorno ben più stimolante oltre che sul piano economico anche su quello emozionale.

Dice: «ma ci sono i corsi da istruttore; cercane un altro». Bravo, come fosse facile. Intanto in giro di istruttori disponibili non ce n'è, e se li trovi per quello che gli offri (al di là del compenso economico, quel tale top di cui si parlava prima) o non vengono o se vengono ricominciano la manfrina con ciclo, se va bene, triennale.

E il bello è che il Club rigurgita (si fa per dire) di persone di buona volontà che magari una mano la darebbero, ma che, ahimè e ahiloro, non possiedono i sacri carismi la cui carenza condanna, nel nostro mondo burocratizzato, ad una implacabile sterilità ogni lodevole sforzo. (Secondo me i grandi dinosauri sono scomparsi perchè hanno inventato la burocrazia).

Dice: «Facciamo il corso da istruttori». E qui ti volevo. In

realtà quante di queste benevolenti persone sono in grado di frequentare per quindici giorni un corso completo da istruttore? Poche, e tanto più per il fatto che questi quindici giorni partono dal 1° di ottobre, quando è lecito inferire che i nominati benevolenti abbiano anche psicologicamente abbandonato ogni idea di vacanza o ferie o comunque sospensione di quella attività professionale che gli dà i soldi da spendere per volare (oltre che per la sopravvivenza fisica loro e delle loro famiglie).

E' chiaro a questo punto che occorre trovare altre soluzioni e poichè il lamento fine a se stesso oltre a essere uggioso, non è costruttivo, butto giù una proposta, sperando, chissà, che col favore di compiacenti ascendenze, arrivi, magari dopo qualche punto basso di critica (costruttiva!), ad un traguardo che ne consenta l'atteggiamento.

Supponiamo che i citati benevolenti frequentino a Rieti, in mesi vacanzieri (giugno, luglio, fine agosto) uno o due stages con finalità ben precise intese a fornire gli elementi formativi dell'istruttore di volo a vela; che venga loro fornito il materiale didattico per un ulteriore studio a casa e che a ottobre (e sia, ma solo per quattro o cinque giorni) si ritrovino a Rieti a concludere, sotto la guida di persone qualificate, il loro apprendimento e a sostenere gli esami relativi. In questo modo, conciliando la capra della quasi vacanza volovelistica, anche se impegnata in studio (Rieti val bene qualche sacrificio) con i cavoli della qualifica di istruttore (magari di serie B), i Clubs disporrebbero di più persone che potrebbero portare avanti i corsi teorici e pratici con una base didattica comune con vantaggio della diffusione del volo a vela e quindi dei Clubs stessi. Se tre o quattro di queste persone si assumessero la responsabilità di seguire ognuna quattro o cinque allievi, stabilendo con essi un rapporto sul tipo di quello dei tutors delle università britanniche, la potenzialità di «produzione» di piloti sarebbe dai 12 ai venti brevetti annui, cifra sufficiente a garantire un giusto rafforzamento delle leve volovelistiche.

Si tratta praticamente della scoperta dell'ombrello, esistendo già oltr'alpe, qualcosa del genere. E' un fatto però che quando piove l'ombrello bisogna averlo e ritengo che se questa mia proposta, ponderata, criticata, modificata nel senso che si riterrà migliore, atterrerà in una fase realizzativa, la questione istruttori potrà essere sbloccata con vantaggio del volo a vela e soprattutto dei direttori di scuola.

Gaetano Di Modica

salumificio **FRATELLI**
Beretta

BARZANO' BRIANZA (Como)

**Salumi tipici
dei Colli Brianzoli**

Wüber[®]

*tanti buoni
würstel per te*

avere fretta

Me n'è successa una che mi sembra di dover raccontare, così alla buona, affinché chi si trovasse ad avere fretta si ricordi che... mah!

Mercoledì quattro aprile a mezzogiorno le condizioni sembrano discrete. Avrei veramente da fare però, dopo il solito balletto del «vado non vado», metto a tacere i micro-richiami della coscienza di lavoratore e salto in macchina.

Con una mela in tasca metto in linea alla svelta e decollo. La salita è sul miserino persistente tanto che, dopo di aver saturato l'abitacolo di robuste espressioni di disappunto, quasi su Rivoli a 400 m sgancio deciso a cercarmi un'ascendenza accettabile. Niente qui, niente là, continuo a scendere e ormai con la poca quota che mi rimane non posso far altro che dirigermi subito al campo. Macchè, non ci arrivo e devo decidere di atterrare dove mi trovo.

Trasversale alla mia rotta c'è un campo che può andar bene, ma per starci comodo occorre che mi allarghi a sinistra per un minimo di allontanamento. Per farlo mi trovo a sorvolare una profonda cava di pietrisco e, mentre guardo bene il campo scelto, noto che la mia discesa sembra più rapida del solito. Le discendenze oggi proprio si sprecano, penso, tanto che non avrò nemmeno bisogno di usare i diruttori.

Iniziata la virata finale alzo lo sguardo e vedo dei fili che non avevo osservato. Per starne alla larga stringo la virata e con la punta dell'ala destra tocco la cima di un pioppo che sta sul bordo della cava.

Con evoluzioni che non saprei descrivere, in pochi istanti mi ritrovo quasi sul fondo della cava, con l'aliante non più come nuovo (è scattato il Ghidotti factor).

Mi tocco, provo a muovere, mi slaccio e scendo: sembra incredibile ma sono illeso. Per questa volta è andata bene, e festeggio mangiando la mela anch'essa indenne.

Così morsicante mi trovano due operai scesi a rompicollo, emozionati dall'aver seguito il mio... «accavaggio» e perplessi nel trovarmi intero. Un camion mi porta fino ad un telefono ed il camionista mi offre un sorso di cognac. Lui, che ha visto tutto da una certa distanza, sente il bisogno di vuotare la bottiglietta.

Ora che a bocce ferme «so» come sono andate le cose, posso dirvi come dovete fare per finire rapidamente in una cava.

Gli ingredienti di base sono: la fretta, l'impazienza, un pizzico di presunzione e, naturalmente, una cava meglio se grande e profonda, possibilmente asciutta per non complicare il tutto.

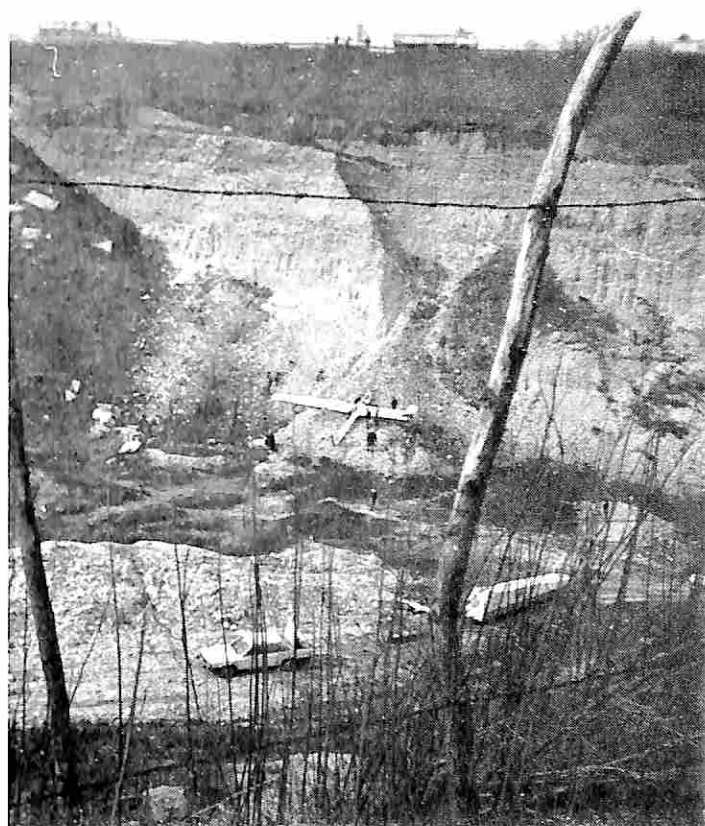


Foto presa dall'orlo della cava profonda circa 60 metri. Sul bordo superiore si vedono camion fermi sulla tangenziale Nord di Torino confinante con la cava.

La sequenza da seguire per avere un risultato certo è la seguente:

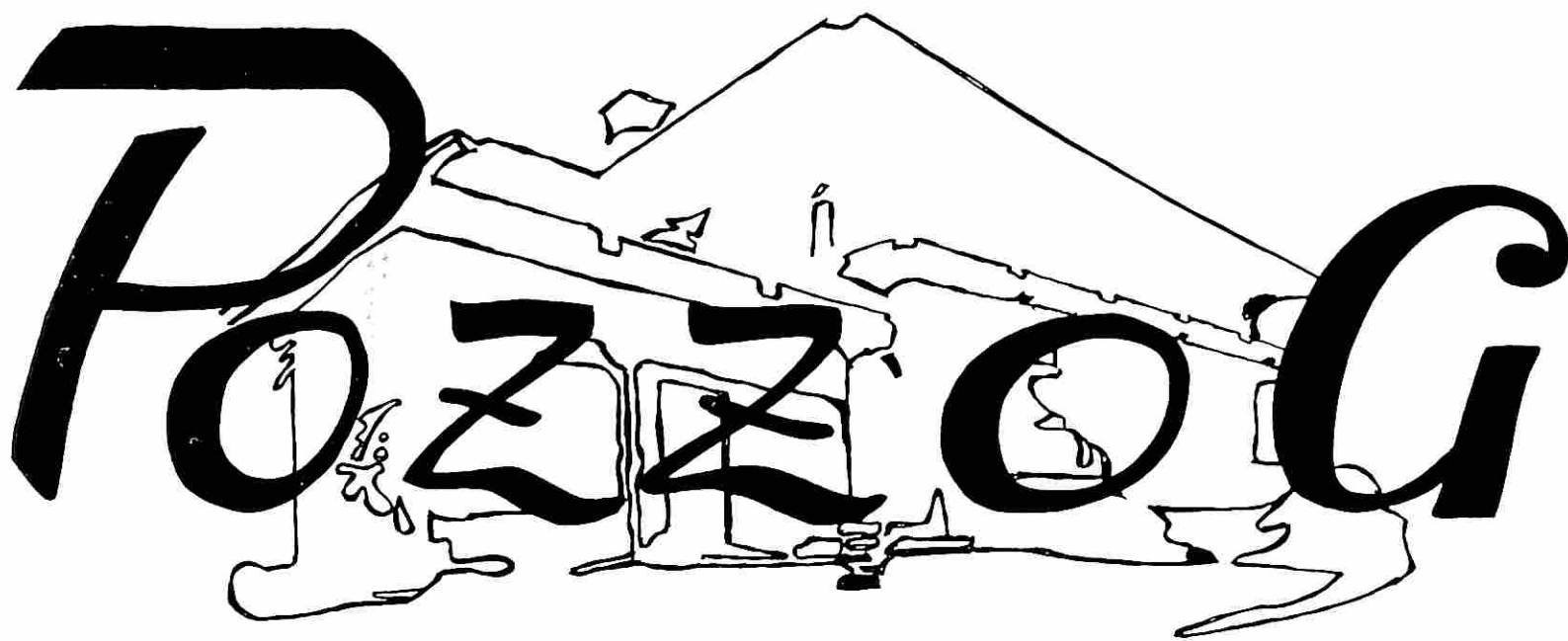
- non fare il check pre-decollo
- decollare con i diruttori sbloccati (non occorre che siano spalancati)
- sganciare bassi e possibilmente lontani dal campo ma in vista della cava.

Il risultato è quasi certo, e sarà anche migliore se avrete avuto cura di risparmiare qualcosa sul premio della assicurazione per danni al corpo: alla soddisfazione tecnica aggiungerete quella economica. E' di una certa utilità conoscere dove si possa comprare collirio in damigiana e/o canali lacrimali di ricambio.

Può lanciare la prima pietra (di cava) chi non è mai partito con i diruttori sbloccati. Devo ripararmi?

Dario Rasero

PASTICCERIA



ALZATE BRIANZA

VIA GIOVIO - TELEFONO 031 63.01.80



VALBREMBO: 5ª Edizione della Mostra Mercato dell'aliante usato

Notevole l'afflusso dei volovelisti, attivo il mercato dell'usato e grande l'attenzione riservata alle nuove macchine.

Sul prossimo numero VOLO A VELA pubblicherà le impressioni delle prove in volo.



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

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

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

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

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

HOTEL VILLA TIZZI - RISTORANTE

Tel. 0746/638956
 Poggio Bustone - RIETI

**RISTORANTE TEATRO FLAVIO
 (da Adelmo)**

Via Garibaldi 247
 Tel. 0746/44392 - RIETI

**GRANDE ALBERGO QUATTRO
 STAGIONI**

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

HOTEL MIRAMONTI (da Checco)

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

HOTEL CAVOUR (sul Velino)

Piazza Cavour 19
 Tel. 0746/44171 - RIETI

HOTEL SERENA

Viale della Gioventù 17
 Tel. 0746/45343 - RIETI

<p>RISTORANTE CHECCO AL CALICE D'ORO Via Marchetti 10 Tel. 0746/44271 - RIETI</p>	<p>PASTICCERIA E GELATERIA « S. HONORE' » Via Cintia 154 Tel. 0746/47723 - RIETI</p>
<p>TAPIS VOLANT Tappeti orientali, cineserie, oggettistica P.za M. Vittori, 2 - Tel. 480168 - RIETI</p>	<p>ACCONCIATORE PER UOMO Bizzarri Domenico Via Pennina, 37-a - RIETI</p>
<p>PRODOTTI TALMONE Piazza del Comune 16 Tel. 45259 - RIETI</p>	<p>TORREFAZIONE OLIMPICA Osvaldo Faraglia Viale Matteucci 86-92 - RIETI</p>
<p>MUSICA - SPORT Luciani Aimone Via Cintia 83 - Tel. 45103 - RIETI</p>	<p>CARTOLIBRERIA SAPERE Viale Maraini - RIETI</p>
<p>RISTORANTE VOLO A VELA Al vostro servizio sul campo di volo</p>	<p>PORCELLANE CRISTALLERIA ARGENTERIA De Angelis Elio Via Velinia - RIETI</p>
<p>BOUTIQUE DEL REGALO GIOIELLERIA Cesare Amici - Via Cintia 97 Tel. 0746/47713 - RIETI</p>	<p>ELETTRAUTO RINALDI ANTONIO Via Paolessi 50-52 - RIETI</p>
<p>GRASSI SPORT Piazza Vittorio Emanuele 13 - RIETI</p>	<p>STAZIONE RIFORNIMENTO ESSO Angelucci Nazzeno Piazza XXIII Settembre Tel. 0746/43712 - RIETI</p>
<p>FRANCO - BOUTIQUE UOMO Via Cintia 93 - Tel. 45135 - RIETI</p>	<p>« IDILLIO » - Barber Shop Piazza Vittorio Emanuele 12 - RIETI</p>

- **DAI**

UNA MANO ALLA TUA RIVISTA

- **FAI**

PUBBLICITÀ SULLE

**PAGINE DI
PAGINE DI
PAGINE DI**

**VOLO
A
VELA**



- **SAI**

QUANTA SIMPATIA

ACQUISTI.....

CON POCA SPESA ?

ASPETTIAMO LA TUA INSERZIONE!

RIVOLGITI A NOI

OD ALLA REDAZIONE TERRITORIALE

PIU' VICINA