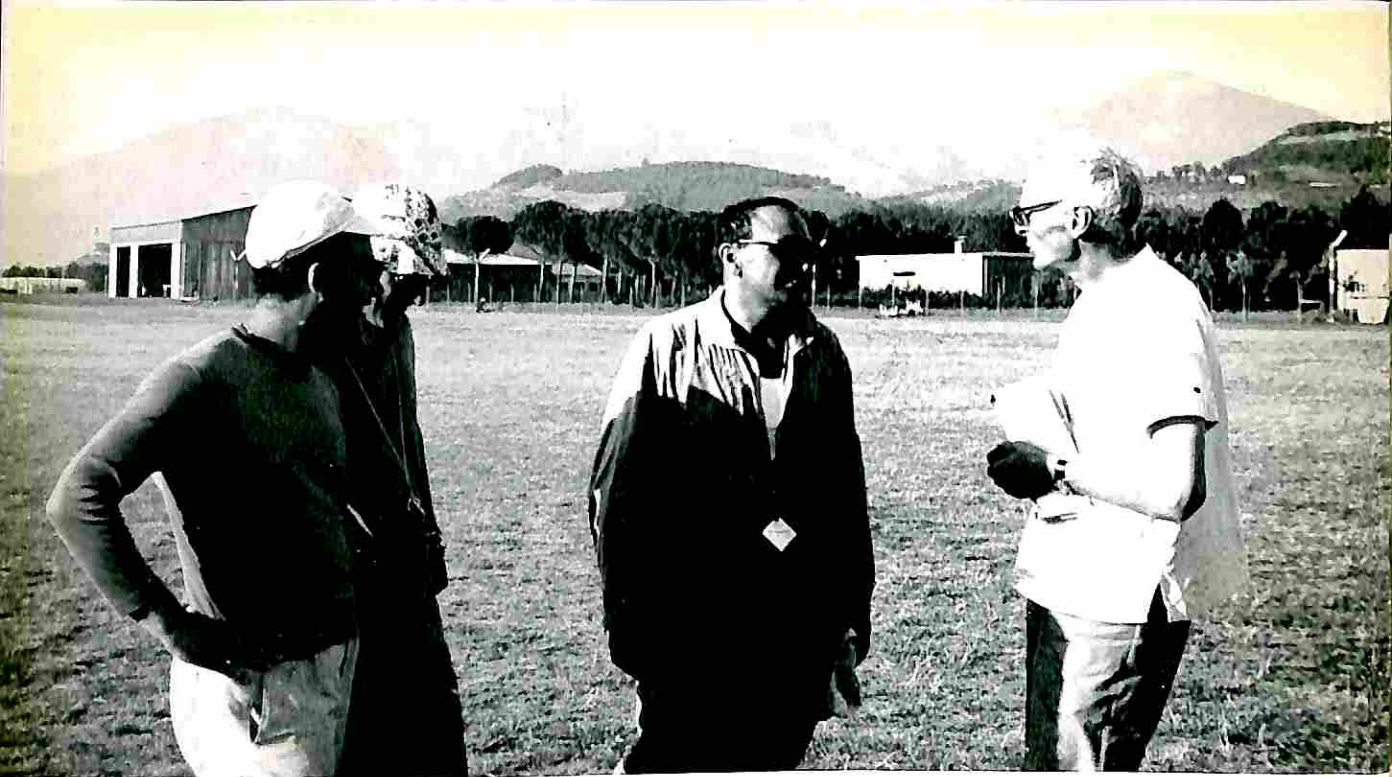


PERIODIC

AN N.

1966



# VOLO A VELA



Periodico dei Volovelisti Italiani

N. 65 Sett. - Ott. 1966

a cura del

A VELA ALPINO

CENTRO STUDI DEL VOLO

Varese - Aeroporto « Paolo Contri »

Calcinate del Pesce

## ABBONAMENTI PER ANNO SOLARE

Italia: ordinario L. 4.000  
Italia: sostenitore L. 10.000

Esteri: ordinario \$ 10,—  
Esteri: via aerea \$ 13,—

Una copia: Italia L. 500  
Esteri \$ 1,—

Spedizione in abbonamento postale  
Gruppo IV

Comitato Redazionale:  
Lorenzo Scavino  
Giacchino v. Kalckreuth  
Nicola Vaccaro  
Stefano Marietti  
con la collaborazione di tutti i volovelisti

Direttore responsabile: Lorenzo Scavino.  
Riproduzione vietata se non si cita la fonte.  
Autorizzazione Trib. di Milano 20-3-1957  
n° 4269 del Registro. Tipografia Soc.  
Mazzucchelli Celluloide - Castiglione Olo-  
na (Varese)

## NUOVE TARIFFE DI ABBONAMENTO

Volo a Vela informa i suoi lettori che il prezzo dell'abbonamento alla rivista viene aumentato dal 1° Gennaio 1967 a L. 4.000 annue.

Volo a Vela confida che i suoi lettori — che dall'inizio di quest'anno ricevono la rivista più regolarmente e con più ampi servizi — comprenderanno le valide ragioni di questo aumento, considerato anche che a causa della ancora scarsa diffusione del nostro sport, il numero degli abbonati è troppo limitato. Appunto per ciò il solo costo di produzione rimane relativamente alto.

## Sommario

- 2 La buona volontà non basta
- 3 Rieti 1966
- 37 La ballata dei commissari
- 38 Brevi in chiave cinematografica
- 39 Notiziario
- 43 Wallington (pro) e contro
- 44 Per un aliante d'assalto... almeno un Praga baby
- 47 Volo a Vela nel mondo
- 51 O.S.T.I.V.
- 52 Perché non pesare gli alianti come Archimede i pesci?
- 54 Voglio spezzare un'altra antenna a favore della radio
- 56 Cianigrafie - Rieti, lato sud

1<sup>a</sup> di copertina:

Ben tornati!

Il Col. Mantelli ed il Cap. Ambrosini discutono il tema della giornata con Piero Morelli.

2<sup>a</sup> di copertina:

— Poker... d'assi!

Orsi, Manzoni, Wills e Vergani.

— Rieti, lato sud.

## LA BUONA VOLONTÀ' NON BASTA

*La buona volontà non basta, occorre ridare una tesia al volo a vela italiano.*

*L'evoluzione prosegue per abbrivio e per la buona volontà di tante persone, ma senza chiari programmi e soprattutto senza gli organi preposti alla loro realizzazione.*

*Troppi sono i problemi che attendono di essere risolti, molte sono le iniziative che attendono di essere programmate.*

*I Campionati Mondiali si avvicinano e c'è da temere che la squadra italiana risulti ancor meno dotata e meno preparata del 1965.*

*Gli Istruttori professionali mancano e mancano anche gli uomini per il regolare funzionamento del Centro Nazionale.*

*Sono ancora da affrontare il problema dei Commissari Sportivi e la formazione di qualificati Ufficiali di Gara.*

*Che cosa si potrà fare per un volo a vela più accessibile ai giovani?*

*Quali possibilità tecniche e sportive si offrono con il ritorno all'attività agonistica dei militari?*

*Come verranno aiutati i progettisti ed i costruttori dei nuovi alianti?*

*E' ora di riflettere. E' ora di decidere.*

# RIETI 1966

## IL DISCORSO

### D'APERTURA

Permettetemi prima di tutto di rivolgere un caloroso ringraziamento alle Autorità reatine, civili e militari, che con tanto entusiasmo partecipano alle nostre manifestazioni.

Per il secondo anno consecutivo ho l'onore e il piacere di darvi, a nome dell'Aero Club d'Italia e del Commissario Straordinario Dott. Palma, il benvenuto a Rieti mentre vi accingete ad intraprendere la consueta importante gara nella quale culmina annualmente il Volo a Vela.

Questa gara assume quest'anno maggior rilievo in quanto comprende la disputa per il Campionato Italiano della specialità.

Nuovamente articolata in due Leghe, per gli ottimi risultati che l'innovazione dette lo scorso anno in cui venne per la prima volta introdotta, la competizione richiederà dai concorrenti delle due categorie il massimo impegno ed una linea di condotta di gara che valga a mettere in giusta luce le proprie qualità professionali.

Al riguardo non è necessario spronarvi perchè è ben noto l'alto spirito agonistico che vi anima e col quale tutti, veterani e non veterani, intendete muovervi nella prova che vi attende.

Altrettanto noto è il metodo scrupoloso col quale avete atteso alla vostra preparazione perchè il livello tecnico della competizione risponda ad ogni migliore aspettativa.

Se una raccomandazione è da farsi essa consiste nella esortazione a contenere nei dovuti limiti il vostro generoso impeto emulativo, in maniera che ad un alto spirito sportivo corrisponda anche una ben intesa disciplina sportiva. Da questa disciplina, se scrupolosamente osservata, dipende l'armonico funzionamento del delicato congegno organizzativo che presiede allo svolgimento della gara e che deve assicurarne il buon esito.

Al vostro fianco si preparano a scendere agguerriti volovelisti stranieri, ai quali rivolgo un caloroso saluto ed un vivo ringraziamento per aver accettato il nostro invito ad essere qui presenti.

E' così confermato ancora una volta l'interesse che la nostra gara suscita anche al di fuori dei nostri confini e l'importanza che vi si attribuisce all'estero.

Soprattutto è da rilevarsi la presenza di un grandissimo Campione del volo a vela, il Sig. Wills il quale, gareggiando con voi e ritenendovi suoi degni avversari, offre la sua dimostrazione di quanto egli valuti ed apprezzi la vostra classe.

Quest'anno sono in lizza anche volovelisti militari della Sezione Volo a Vela dell'Aeronautica Militare. Essi tornano con entusiasmo a disputare con voi il massimo titolo della specialità dopo un'assenza di

cinque anni. Anche questa partecipazione è da considerarsi come un sintomo della crescente importanza che va assumendo la nostra gara di Campionato (che vede in questa sua sesta edizione, schierato un forte numero di concorrenti decisi a darsi grande battaglia) e dell'ampiezza che, per vostro merito, il Volo a Vela va registrando in Italia.

Siamo lieti di questa presenza e l'Aero Club d'Italia ringrazia vivamente l'Aeronautica Militare per averla voluta assicurare. L'Ente, per mio tramite, desidera anche esprimere ad essa tutta la sua gratitudine per aver voluto mettere in palio, in sostituzione del « Trofeo Bonomi » che ebbe l'altr'anno la sua definitiva assegnazione, il « Trofeo Giuseppe CENNI » Maggiore Pilota deceduto in combattimento, medaglia d'oro al V.M. ed appassionato volovelista oltre che meraviglioso combattente. Si rinsaldano così e si esaltano i tradizionali vincoli di cameratismo che legano l'Aviazione Militare all'Aviazione sportiva.

Questa sesta edizione del Campionato Italiano di Volo a Vela coincide con una particolare situazione determinatasi nel nostro Paese sotto il profilo sportivo. Sono note a tutti le polemiche suscitate dalla imprevista sconfitta subita dalla squadra azzurra al Campionato mondiale di calcio.

Fra l'infuriare di queste polemiche non sono mancati accenni al fatto che in Italia lo sport registra, per lo meno in alcuni settori, un certo decadimento perchè gli interessi d'ordine materiale sovrastano i valori morali che viceversa ne debbono costituire l'essenza. Reiterati appelli sono stati fatti da più parti perchè questi valori siano rimessi in auge e gelosamente custoditi.

In realtà, lo sport perchè sia veramente fecondo ha bisogno di una forte e ben radicata passione che nasca e si sviluppi per virtù proprie e non sotto il prevalente stimolo dell'interesse materiale.

Chiunque eserciti attività sportiva deve sentirsi, soprattutto, sorretto ed animato da questa passione, poichè da essa soltanto può provenirgli la molla che lo induca,

con senso di piena responsabilità morale, ad impegnarsi a fondo in ogni competizione, qualunque essa sia, e a dare il meglio di se stesso per vincere, se possibile, o perdere ma con dignità. Una vecchia massima, ai cui principi si ispirano, sin dalle loro origini i giochi olimpici, afferma: « Partecipando ad una gara non è necessario vincere, è necessario invece impegnarsi con alto spirito sportivo ».

Fortunatamente lo sport aeronautico non si è mai discostato da tale principio. Esso eccelle per disinteresse e ciò ritorna ad onore e vanto di quanti lo coltivano e lo praticano, a cominciare da voi volovelisti, sempre pronti ad imporvi sacrifici, sovente non lievi, ed a non esitare mai, anche a costo di notevoli spese personali, a procurarvi la gioia e la soddisfazione di svolgere un'attività sportiva della quale sentite, con piena purezza d'intenti, tutto il fascino e la bellezza.

Detto ciò, non mi rimane che darvi il mio augurio perchè la gara abbia a svolgersi nel modo più rispondente all'impegno che metterete nel disputarla e formulare l'auspicio che le condizioni del tempo contribuiscano ad influenzarla favorevolmente, affinchè i risultati siano copiosi.

E per concludere rivolgo un particolare caloroso saluto ai rappresentanti della stampa dai quali ci attendiamo che, come sempre, seguano da vicino la competizione, illustrandola nelle sue fasi salienti e dandole, per l'opinione pubblica, il risalto che merita, poichè questo meraviglioso sport ha tanto bisogno in Italia di essere propagandato per attirare sempre più i giovani verso il volo silenzioso e lo sport aeronautico in genere.

*Gen. Donno  
Segretario Generale  
dell'Ac. C. d'Italia*

## ELENCO CONCORRENTI ISCRITTI IN LEGA 1

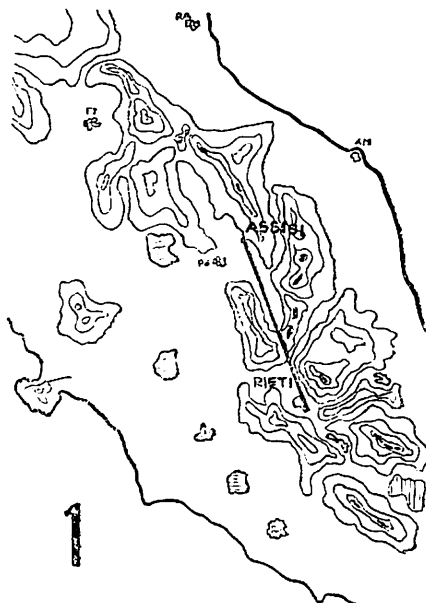
Concorrente	Numero di gara	Aliante		Ente di appartenenza
		Tipo	Sigla	
MANTELLI Adriano	0	C.V.V.8		Aer. Mil.
MANZONI Roberto	1	Skylark	I-KOKO	C.S.V.V.A. Varese
MANTICA Umberto	3	C.V.V.8	I-VELL	C.P.V. Milano
ZOLI Angelo	8	C.V.V.8	I-GHEI	Ae.C. Bergamo
WETLI Roberto	9	K.6	HB - 617	Svizzera
MOTTA Carmelo	12	M-100-S	I-TATI	Ae.C. Torino
FABRI Gianni	14	M-100-S	I-AYAS	Ae.C. Aosta
SORNIN	15	M-200	F-CCXG	Francia
WILLS Philip	17	DART	—	Inghilterra
CASTAGNO Franco	18	Ka.6	I-EDEC	Ae.C. Torino
VERGANI Walter	10	DART	I-TOTI	C.S.V.V.A. Varese
GIUSTI Guglielmo	26	C.V.V.8	I-DURI	C.S.V.V.A. Varese
RASINI Cesare	33	Uribel C	I-AVMD	A.V.M. Milano
MARIETTI Stefano	34	Uribel C	I-AVMT	A.V.M. Milano
ORSI Adele	39	Skylark	I-TATA	C.S.V.V.A. Varese
CATTANEO Mario	48	Uribel	I-AVMP	C.S.V.V.A. Varese
PILUDU Ferruccio	52	M-100-S	I-VEWA	Ae.C. Rieti
PRONZATI Attilio	55	M-100-S	I-LELA	C.S.V.V.A.
BUCCHERI Agostino	60	M-100-S	I-AGOS	Ae.C. Padova
PEROTTI Giovanni	71	M-100-S	I-SALI	Ae.C. Torino
PECCOLO Renzo	74	M-100-S	I-OUXX	Ae.C. Torino
MORELLI Piero	76	M-100-S	I-CVTD	C.V.V.P. Torino
DELLA CHIESA Carlo	77	M-100-S	I-VELM	C.V.V.P. Torino
ORSI Giorgio	88	S H K	I-CIAU	G.V.V. Como
URBANI Paolo	90	M-100-S	I-PAUR	Ae.C. Rieti
MEYER Bernhard	117	Weihe	H-B 556	Svizzera
FANOLI Enrico	711	M-100-S	I-FCPV	C.P.V. Milano

## ELENCO CONCORRENTI ISCRITTI IN LEGA 2

Concorrente	Numero di gara	Aliante		Ente di appartenenza
		Tipo	Sigla	
BALBIS Cesare	2	M-100-S	I-RHEM	Ae.C. Aosta
CASAGRANDE Emiliano	4	M-100-S	I-VELD	Ae.C. Rieti
BALZER Mario	5	M-100-S	I-DURC	Ae.C. Bergamo
CARRER Danilo	11	M-100-S	I-CVAM	C.P.V. Milano
PRESSATO Roberto				
RIZZI Guido	20	M-100-S	I-SOLC	Ae.C. Bergamo
NALDONI G. Battista	21	M-100-S	I-MUSA	Ae.C. Lucca
PASTORI Donato				
FONTANA Vittorio	25	M-100-S	I-CNVT	A.V.A.L. Varese
AGRESTA Paolo	29	Uribel	I-REBA	C.P.V. Milano
DAL BIANCO Mario				
GALLO Francesco	30	Uribel C	I-DATT	Ae. C. Padova
FIANCO Gualtiero	67	M-100-S	I-REAT	C.N.V.V. Rieti
TESSERA Emilio	70	Passero	I-FOLB	Ae.C. Torino
PILAT Mario	80	M-100-S	I-VELU	Ae.C. Padova
FERRARI Bruno	81	M-100-S	I-CIRO	Ae.C. Cremona
BARIOLI M. Tullio	85	M-100-S	I-PNOS	A.V.A.L. Varese
CAPPATO Alberto				
BRAMBILLA Lorenzo	99	M-100-S	I-CVTF	A.V.A.L. Varese

# IL DIARIO DEL 6° CAMPIONATO NAZIONALE

**1ª PROVA**  
**2 AGOSTO 1966**



*ANDATA e RITORNO*  
*di Km. 147*

RIETI  
ASSISI - ROCCA  
RIETI

## **METEO:**

situazione poco brillante per lo spostamento verso levante di una perturbazione che interessa le regioni marginali dell'Italia centrale, con banchi fluttuanti di cirrostrati che saltuariamente ostacolano la radiazione solare.

## **NOTE:**

alle ore 15 la C.S.O., visto il progressivo deterioramento delle condizioni meteo, annulla la partenza della Lega 2. Dopo le 17 iniziano i primi arrivi, diciotto concorrenti portano a termine il tema assegnato.

## **ORDINE D'ARRIVO:**

1° Vergani W.	69,503 km/h	punti 1000
2° Wills P.	69,458 »	» 999
3° Orsi G.	67,030 »	» 953
4° Manzoni R.	65,495 »	» 925
5° Pronzati A.	60,828 »	» 844
6° Orsi A.	60,570 »	» 840
7° Piludu F.	58,340 »	» 803
8° Bucceri A.	56,773 »	» 778
9° Zoli-Vitali	54,726 »	» 747
10° Castagno F.	48,324 »	» 655

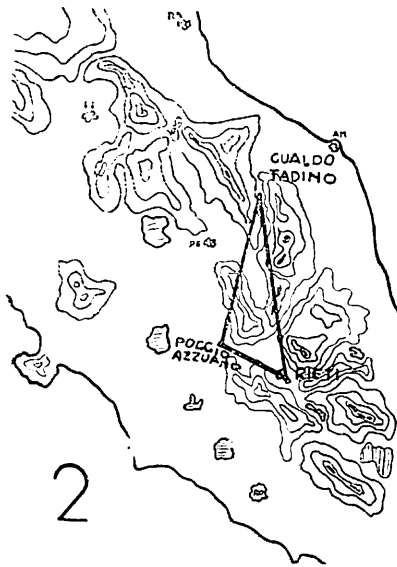
## **CI HANNO DETTO:**

**Vergani:** « È stata una gara molto facile, l'unica difficoltà è consistita nell'indovinare il tempo di partenza; il tema era esattamente centrato ».

**Quelli di Lega 2:** « omissis ».



**2ª PROVA**  
**3 AGOSTO 1966**



**TRIANGOLO**  
*di Km. 193*

**RIETI**  
**GUALDO TADINO**  
**POGGIO AZZUANO**  
**RIETI**

**METEO:**

la situazione si annuncia con caratteristiche simili alla giornata di ieri, tuttavia il previsto rapido spostamento verso levante della stessa perturbazione consente la dissoluzione della nebulosità frontale e la conseguente formazione di condizioni più propizie al veleggiamento.

**NOTE:**

dalle 13,45 alle 14,50 i 41 alianti vengono trainati in volo, di questi solo 15 porteranno a compimento la prova che si è rilevata particolarmente difficile. Per la Lega 2 solo Agresta completa il triangolo, pertanto questa prima prova si trasforma in prova di distanza.

**LEGA 1**

<b>ORDINE D'ARRIVO:</b>			
1°	Orsi G.	57,939 Km/h	punti 1000
2°	Wills P.	56,538 »	» 974
3°	Vergani W.	53,426 »	» 919
4°	Pronzati A.	51,194 »	» 882
5°	Orsi A.	50,483 »	» 870
6°	Manzoni R.	49,159 »	» 849
7°	Sornin-Puppi	46,120 »	» 803
8°	Wetli	44,916 »	» 785
9°	Giusti-Barazzetti	44,711 »	» 782
10°	Castagno F.	43,914 »	» 771

<b>CLASSIFICA GENERALE DOPO LA 2ª PROVA:</b>		
1°	Wills P.	punti 1973
2°	Orsi G.	» 1953
3°	Vergani W.	» 1919
4°	Manzoni R.	» 1774
5°	Pronzati	» 1726
6°	Orsi A.	» 1710
7°	Piludu F.	» 1549
8°	Bucceri A.	» 1527
9°	Castagno F.	» 1426
10°	Sornin-Puppi	» 1390

## LEGA 2

### ORDINE D'ARRIVO:

1° Agresta P.	193,- Km.	punti	867
2° Balbis C.	136,1 »	»	611
2° Casagrande	136,1 »	»	611
2° Carrer D.	136,1 »	»	611
3° Tessera E.	122,8 »	»	552
3° Naldoni G. B.	122,8 »	»	552
4° Barioli M. T.	98,6 »	»	443
5° Dal Bianco M.	98,- »	»	440
6° Pressato R.	56,6 »	»	254
7° Pilat M.	53,9 »	»	242
7° Ferrari B.	53,9 »	»	242
7° Fontana V.	53,9 »	»	242
8° Balzer M.	zero	zero	
8° Fianco G.	zero	zero	
8° Cappato A.	zero	zero	

### CI HANNO DETTO:

**Orsi G.:** « Le difficoltà di questa gara sono consistite principalmente nei diversi plafonds riscontrati lungo il percorso. Nel primo tratto tutto bene, ho lasciato la Val Nerina con oltre 1600 metri, dopodichè le condizioni si sono attenuate, particolarmente sulla piana di Foligno. A Nocera Umbra le cose sono andate un po' meglio ma ho dovuto andar ben vicino ai costoni per trovare un 3 metri. In fase di rientro ho scelto una strada insolita, saltando il Monte Martano e, fortunatamente, al di là i costoni davano abbastanza bene. Comunque prima di Poggio Azzuano ho avuto modo di ammirare le vestigia di un teatro romano, cosa che non avevo mai notato negli anni precedenti in quanto passavo con una quota molto superiore a quella di oggi. Sul pilone ho rifatto la quota necessaria per rientrare e tutto è andato per il meglio ».

**Agresta P.:** « A me è sembrata una gara molto facile, solo quando ho visto quanti erano rimasti fuori ho capito che molto facile non era stata. Ritengo di averla vinta unicamente per il fatto che ho trovato un gruppo di ottimi piloti e sono riuscito a mantenermi con loro. La fiducia che ne ho tratto mi ha permesso di rientrare anche con un buon tempo. È questo uno dei tanti lati positivi delle gare in quanto si dà la possibilità a chi è meno bravo di vedere cosa fanno i migliori e di poterli seguire ed imparare volando in gruppo con loro ».

**Giusti G.:** « L'inizio è stato ottimo in quanto siamo partiti da Poggio Bustone con oltre 2200 metri sul campo e abbiamo potuto raggiungere la zona del Monte Maggiore dove abbiamo rifatto una bella salita che ci ha permesso di andare verso il primo pilone. Da qui le condizioni sono andate indebolendosi, particolarmente nel passaggio dalla valle di Foligno a quella di Gualdo Tadino. Sul secondo lato ci siamo salvati sui fumi della cimiteria che si trova tra Spoleto e Terni (al rientro l'aliante era ancora impolverato di bianco), poi si sono formati i cumuli sulle colline ed abbiamo potuto fare il secondo pilone e rientrare abbastanza velocemente. Eravamo partiti con qualche velleità volendo cancellare la prova incompleta di ieri, purtroppo le difficoltà incontrate non ci hanno permesso di fare di più ».

**3ª PROVA**  
**4 AGOSTO 1966**



**TRIANGOLO**  
*di Km. 201*

RIETI  
GRAN SASSO - FUNIVIA  
FOLIGNO  
RIETI

**METEO:**

il bacino del Mediterraneo è interessato da una zona di alta pressione con circolazione di aria secca dai quadranti meridionali, con formazione di correnti termiche ascendenti senza nubi cumuliformi nelle regioni interessate. Dette termiche saranno disturbate e notevolmente inclinate dal vento in superficie.

**NOTE:**

il tema della Lega 2 è stato limitato all'andata e ritorno Rieti, Foligno, Rieti di Km. 116.  
L'aggancio è risultato alquanto difficoltoso, i decolli sono iniziati alle 13,30, alle 16 tutti i partenti avevano lasciato il cielo dell'aeroporto.

**LEGA 1**

**ORDINE D'ARRIVO:**

1°	Wills P.	55,254 Km/h	punti 1000
2°	Orsi G.	54,968 »	» 997
3°	Bucceri A.	49,198 »	» 946
4°	Giusti-Barazzetti	44,538 »	» 909
5°	Della Chiesa C.	44,009 »	» 905
6°	Orsi A.	43,447 »	» 901
7°	Mantica-Grassi	37,609 »	» 861
8°	Castagno F.	201,- Km.	» 741
9°	Manzoni R.	190,4 »	» 702
9°	Marietti S.	190,4 »	» 702
10°	Piludu F.	170,8 »	» 630

**CLASSIFICA GENERALE  
DOPO LA 3° PROVA:**

1°	Wills P.	punti	2973
2°	Orsi G.	»	2950
3°	Orsi A.	»	2611
4°	Manzoni R.	»	2476
5°	Buccheri A.	»	2473
6°	Pronzati A.	»	2318
7°	Vergani W.	»	2241
8°	Piludu F.	»	2179
9°	Castagno F.	»	2167
10°	Giusti-Barazzetti	»	2008

**LEGA 2**

**ORDINE D'ARRIVO:**

1°	Rizzi G.	43,650 Km/h	punti	867
2°	Pilat M.	36,858 »	»	810
3°	Balbis C.	105,8 Km.	»	606
3°	Carrer D.	105,8 »	»	606
4°	Casagrande E.	96,4 »	»	552
5°	Naldoni G. B.	78,4 »	»	449
5°	Tessera E.	78,4 »	»	449
5°	Pastori D.	78,4 »	»	449
6°	Agresta P.	38,- »	»	218
7°	Brambilla L.	32,6 »	»	187
8°	Fianco G.	12,4 »	»	71
9°	Ferrari B.	10,6 »	»	61
9°	Gallo F.	10,6 »	»	61
10°	Barioli M. T.	zero	»	zero
10°	Balzer M.	zero	»	zero

**CLASSIFICA GENERALE  
DOPO LA 2° PROVA:**

1°	M-100-S	I-RHEM	Balbis C.	punti	1217
1°	M-100-S	I-CVAM	Carrer D.	»	1217
2°	M-100-S	I-VELD	Casagrande E.	»	1163
3°	M-100-S	I-SOLC	Rizzi/Pressato	»	1121
4°	Uribel	I-REBA	Agresta P.	»	1085
5°	M-100-S	I-VELU	Pilat M.	»	1052
6°	M-100-S	I-MUSA	Naldoni G. B.	»	1001
6°	Passero	I-FOLB	Tessera E.	»	1001
7°	M-100-S	I-CNVT	Pastori/Fontana	»	691
8°	Uribel C	I-DATT	Gallo/Dal Bianco	»	501
9°	M-100-S	I-PNOS	Barioli M. T.	»	443
10°	M-100-S	I-CIRO	Ferrari B.	»	303
11°	M-100-S	I-CVTF	Brambilla/Cappato	»	187
12°	M-100-S	I-REAT	Fianco G.	»	71
13°	M-100-S	I-DURC	Balzer M.	»	zero

## CI HANNO DETTO:

**Philips Wills:** « È stata la prova più affascinante. Le uniche difficoltà incontrate erano in vicinanza del Gran Sasso. Spiralando fra due cime ho trovato una fortissima turbolenza, ancora più forte di quella che si incontra nei rotori di sottovento delle montagne neozelandesi, ho stimato che alcune di queste raffiche superassero anche i 3 g. Fortunatamente il Dart sopporta bene queste condizioni e quando ho superato le cime più alte la salita continuava ma senza turbolenza. Un'altra sorpresa — questa volta favorevole — l'ho avuta sulla piana tra Foligno e Spoleto dove ho trovato condizioni di onda che mi hanno permesso di volare diritto sull'asse Foligno-Spoleto continuando a salire da mezzo metro ad un metro, era il classico sogno del volovelista.

Questo sogno resterà per me memorabile in quanto nella stessa giornata ho avuto modo di volare nelle più disparate condizioni: in termica, in dinamica ed anche in onda!

Ho volato in quasi tutte le parti del mondo ed è con vero piacere che volo a Rieti in quanto, oltrechè volare in quasi tutte le giornate, si incontrano condizioni sempre variate e si gode inoltre di un magnifico paesaggio ».

**Giorgio Orsi:** « Malgrado tutti mi dicesse che questo era il mio circuito, ho avuto un avvio molto laborioso. Ho visto partire Wills, Manzoni, Vergani e tanti altri; alla fine, rendendomi conto che le condizioni non sarebbero migliorate, mi sono deciso a partire e sul Monte Giano ho raggiunto i primi ed il « circo equestre » che aveva dato spettacolo sul Terminillo. Ho preferito abbandonare presto questo tipo di volo e mi sono diretto verso il Gran Sasso dove ho trovato una termica molto turbolenta.

« Ho rifatto quota con molta difficoltà fino a 1700 metri e — dopo un pauroso sottovento — ho trovato la dinamica che mi ha permesso di fare il pilone. Mi sono quindi messo in rotta verso Foligno incontrando Perotti e Bucciari, con quest'ultimo, in perfetto accordo, ho fatto diversi chilometri.

Appena prima del pilone di Foligno ho trovato l'onda che mi ha permesso di arrivare a Spoleto con una quota di 1700 metri; avrei potuto puntare su Rieti a 140 Km/h, un certo istinto mi ha fatto proseguire con più cautela ed è stato un bene in quanto ho poi trovato terribili discendenze. Sono comunque giunto primo sul campo, ottenendo un piazzamento che per la verità non mi attendevo ».

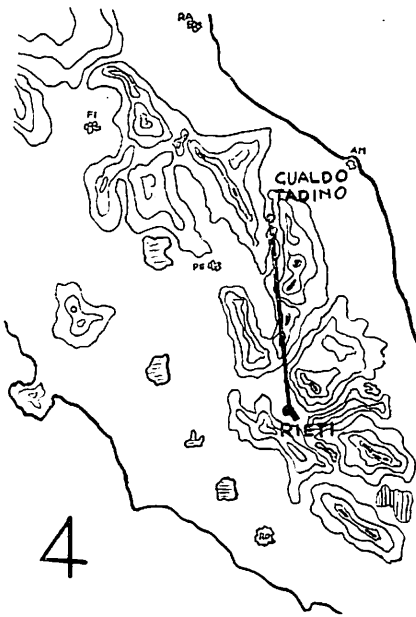
**Bucciari A.:** « Avendo trovato delle condizioni meteo buone, il volo è risultato abbastanza facile; ho potuto sfruttare il tratto Gran Sasso-Foligno volando in onda a 100/110 Km/h e guadagnando 1000 metri, ho trovato il Ciaio di Giorgio Orsi ed abbiamo fatto insieme il pilone di Foligno proseguendo poi di conserva per un buon tratto. Dopo il Fionchi sono incominciate le dolenti note per il forte vento contro, io mi sono buttato in Val Nerina e sono riuscito a rientrare abbastanza bene ».

**Manzoni R.:** « Dal primo aggancio al Terminillo è stato un susseguirsi di notevoli difficoltà, la prima metà comunque condotta con un ottimo tempo. Le difficoltà in certi punti sono state drammatiche, appunto per questo ho preferito puntare il campo con una buona quota di sicurezza. A 25 km. ero a 2000 metri, più del doppio della quota necessaria per arrivare, e dato il buon tempo fino allora realizzato non mi sono attardato oltre. Le discendenze erano tali che dopo una dozzina di chilometri ero già per terra nei pressi di Piediluco. Una cosa spaventosa che non auguro a nessuno ».

**Vergani W.:** « Questa prova ha richiesto una preparazione veramente superiore, abbiamo avuto due o tre condizioni diverse: onda, termica e dinamica. Io ho fatto un errore elementare che non ha niente a che vedere con le difficoltà della gara, la quale era realmente difficile in quanto richiedeva un continuo cambiamento di tattica, per esempio andare adagio, poi andar forte, poi tornare andare adagio, mescolando un po' di audacia con la prudenza ».

**Rasini C.:** « Il punto più emozionante è stato quello di arrivare basso su un campo e trovarci il Vergani già atterrato. Non è che potessi fare molta più strada, ma è indubbio che una certa forma — direi di riverenza verso i campioni — mi ha tirato giù ».

**4<sup>a</sup> PROVA  
6 AGOSTO 1966**



*ANDATA e RITORNO  
di Km. 180*

**RIETI  
GUALDO TADINO  
RIETI**

**METEO:**

regime di medie pressioni con circolazione di aria non omogenea determinante formazioni cumuliformi a tutte le quote, con possibilità di degenerazioni temporalesche. Lungo una parte del percorso possibilità di veleggiare con appoggio termografico per la presenza di venti occidentali.

**NOTE:**

ieri giornata di riposo. Il concorrente Motta, di Lega 1, ha abbandonato la gara avendo avuto una lieve avaria all'aliante durante l'atterraggio fuori campo della terza prova.

Il percorso è compiuto da 16 concorrenti di Lega 1 e da due soli concorrenti di Lega 2.

**LEGA 1**

**ORDINE D'ARRIVO:**

1° Perotti G.	61,909 km/h	punti 1000
2° Vergani W.	61,603 »	» 994
3° Manzoni R.	59,038 »	» 944
4° Peccolo R.	53,097 »	» 837
5° Wills P.	52,470 »	» 827
6° Zoli/Vitali	52,002 »	» 819
7° Orsi G.	51,486 »	» 810
8° Wetli R.	50,728 »	» 798
9° Orsi A.	49,248 »	» 774
10° Meyer B.	48,232 »	» 758

**CLASSIFICA GENERALE  
DOPO LA 4<sup>a</sup> PROVA:**

1° Wills P.	punti 3800
2° Orsi G.	» 3760
3° Manzoni R.	» 3420
4° Orsi A.	» 3385
5° Vergani W.	» 3235
6° Piludu F.	» 2924
7° Castagno F.	» 2923
8° Bucceri A.	» 2771
9° Wetli R.	» 2762
10° Pronzati A.	» 2616

N.B. Il concorrente Morelli P. ha recuperato 175 punti nel punteggio della terza prova essendo stato provato il suo passaggio sul pilonc di Foligno. (C.G. 22° con punti 1501).

## LEGA 2

ORDINE D'ARRIVO:				
1°	Barioli M. T.	44,198 Km/h	punti	1000
2°	Tessera E.	40,173 »	»	965
3°	Pilat M.	151,8 Km.	»	675
4°	Balbis C.	139,2 »	»	619
4°	Agresta P.	139,2 »	»	619
4°	Fontana V.	139,2 »	»	619
4°	Dal Bianco M.	139,2 »	»	619
4°	Fianco G.	139,2 »	»	619
5°	Casagrande	138,4 »	»	615
6°	Naldoni G. B.	137,2 »	»	610
7°	Carrer D.	128,2 »	»	570
8°	Pressato R.	117,3 »	»	521
9°	Balzer M.	89,- »	»	396
10°	Ferrari B.	53,9 »	»	240
11°	Cappato A.	34,- »	»	151

## CLASSIFICA GENERALE DOPO LA 3ª PROVA:

1°	Passero I-FOLB	Tessera E.	punti	1966
2°	M-100-S I-RHEM	Balbis C.	»	1836
3°	M-100-S I-CVAM	Carrer D.	»	1787
4°	M-100-S I-VELD	Casagrande E.	»	1778
5°	M-100-S I-VELU	Pilat M.	»	1727
6°	Uribel I-REBA	Agresta P.	»	1704
7°	M-100-S I-SOLC	Pressato/Rizzi	»	1642
8°	M-100-S I-MUSA	Naldoni G. B.	»	1611
9°	M-100-S I-PNOS	Barioli M. T.	»	1443
10°	M-100-S I-CNVT	Fontana/Pastori	»	1310
11°	Uribel C I-DATT	Dal Bianco/Gallo	»	1120
12°	M-100-S I-REAT	Fianco G.	»	690
13°	M-100-S I-CIRO	Ferrari B.	»	543
14°	M-100-S I-DURC	Balzer M.	»	396
15°	M-100-S I-CVTF	Cappato/Brambilla	»	338

## CI HANNO DETTO:

**Vergani W.:** « Termiche secche e plafond molto basso hanno caratterizzato questa gara che è risultata molto dura. Essendo partito fra gli ultimi ho potuto rimontare diversi gruppi che costituivano anche un certo riferimento. Ci ho messo un particolare accanimento in quanto, dopo il risultato della prova precedente, non avevo una posizione da difendere, bensì una posizione da migliorare. Si è trattato di un volo tutto uniformemente basso, fortunatamente con correnti ascendenti abbastanza vicine tra di loro. Curioso è il fatto che mi è capitato: trovandomi a veleggiare piuttosto basso su un pendio, il sibilo dell'aliante ha fatto alzare una mandria di mucche che sono scappate terrorizzate ».

**Orsi G.:** « Bazzano Superiore! Il punto basso che non dimenticherò facilmente. Ero davanti a tutti e già in fase di rientro quando sono giunto in una piccola valletta prima del colle di entrata alla Val Nerina: Bazzano Superiore. Un piccolo paese tutto circondato da vecchie mura che ho potuto ammirare per quasi un'ora sorreggendomi con uno zero più immaginario che reale. Poco dopo è giunto, un po' più alto, il Col. Mantelli e poi ancora Manzoni che con il « mio » Koko si è infilato in mezzo e con un paio di spirali ci ha superati andandosene. Un momento di rimpianto, poi, come Dio ha voluto, sono arrivato fino a 600 metri togliendomi, dopo aver realmente sudate le proverbiali sette camicie, da quella situazione divenuta ormai estenuante. A posteriori debbo dire che questa è la gara che mi ha fatto vincere, anche se rappresenta il mio peggior piazzamento. A Bazzano Superiore dovrò andare in pellegrinaggio! »



**METEO:**

le condizioni sono caratterizzate da un campo di pressioni medie con venti deboli in superficie e in aumento in quota, dai quadranti occidentali, con possibilità di formazioni cumuliformi in medio sviluppo verticale che dovrebbero permettere il veleggiamento lungo la linea di cresta degli Appennini.

**NOTE:**

ieri giornata di riposo (... complici i cronometri?). Con la prova odierna viene stabilito il nuovo primato italiano per biposti ed effettuata la maggior distanza finora realizzata sul territorio nazionale. Cinque concorrenti superano i 400 Km. Nel loro insieme, i concorrenti volano per oltre 9000 Km.

**LEGA I**

**ORDINE D'ARRIVO:**

1° Vergani W.	440,5 Km.	punti 1000
2° Manzoni R.	404,5 »	» 918
3° Wetli R.	403,5 »	» 916
4° Orsi G.	400,5 »	» 909
4° Mantica/Grassi	400,5 »	» 909
5° Castagno F.	398,- »	» 904
6° Zoli/Vitali	396,- »	» 899
7° Pronzati A.	378,- »	» 858
8° Sornini/Puppi	375,- »	» 851
9° Cattaneo M.	369,5 »	» 839
10° Bucceri A.	369,- »	» 838

N.B. Alla classifica della prova del 6/8 debbono essere apportate le seguenti variazioni:  
 Urbani P. punteggio attribuito 259 punteggio spettante 360  
 (C.G. punti 1197 invece di punti 1111)  
 Fabri G. punteggio attribuito 247 punteggio spettante 58  
 (C.G. punti 646 invece di punti 839)



**CLASSIFICA GENERALE  
DOPO LA 5ª PROVA:**

1° Orsi G.	punti 4669
2° Wills P.	» 4616
3° Manzoni R.	» 4338
4° Vergani W.	» 4235
5° Orsi A.	» 4050
6° Castagno F.	» 3827
7° Wetli R.	» 3678
8° Bucceri A.	» 3609
9° Mantica/Grassi	» 3494
10° Pronzati A.	» 3474

**LEGA 2**

**ORDINE D'ARRIVO:**

1° Carrer D.	241,5 Km.	punti 1000
2° Balbis C.	241,- »	» 998
3° Tessera E.	197,5 »	» 818
4° Pilat M.	183,- »	» 758
5° Naldoni G. B.	168,5 »	» 698
6° Rizzi G.	157,- »	» 650
7° Brambilla L.	155,5 »	» 644
8° Gallo F.	148,- »	» 613
9° Agresta P.	146,2 »	» 606
10° Pastori D.	75,- »	» 311
11° Fianco G.	72,5 »	» 300
12° Barioli M. T.	55,- »	» 228
13° Casagrande E.	27,5 »	» 114
14° Ferrari B.	zero	zero
15° Balzer M.	zero	zero

N.B. Alla classifica della prova del 6/8 deve essere apportata la seguente variazione:

Carrer D. punteggio attribuito 570  
punteggio spettante 748  
(C.G. punti 1965 invece di punti 1787)

**CLASSIFICA GENERALE  
DOPO LA 4ª PROVA:**

1° M-100-S I-CVAM	Carrer D.	punti 2965
2° M-100-S I-RHEM	Balbis C.	» 2834
3° Passero I-FOLB	Tessera E.	» 2784
4° M-100-S I-VELU	Pilat M.	» 2485
5° Uribel I-REBA	Agresta P.	» 2310
6° M-100-S I-MUSA	Naldoni G. B.	» 2309
7° M-100-S I-SOLC	Rizzi/Pressato	» 2292
8° M-100-S I-VELD	Casagrande E.	» 1892
9° Uribel C I-DATT	Gallo/Dal Bianco	» 1733
10° M-100-S I-PNOS	Barioli M. T.	» 1671
11° M-100-S I-CNVT	Pastori/Fontana	» 1621
12° M-100-S I-REAT	Fianco G.	» 990
13° M-100-S I-CVTF	Brambilla/Cappato	» 982
14° M-100-S I-CIRO	Ferrari B.	» 543
15° M-100-S I-DURC	Balzer M.	» 396

## CI HANNO DETTO:

**Vergani W.:** « Si è trattato di un volo piuttosto facile. Ritengo che si sarebbe potuto fare di più se avessimo avuto un punto di virata Nord, anche perchè le condizioni c'erano; anche come tempo di partenza si sarebbe potuto anticipare di almeno mezz'ora e se i concorrenti avessero potuto scegliere il proprio orario di partenza, per alcuni sarebbe stato possibile anticipare ancora di più la partenza ».

**Marzani R.:** « Ho evitato il Matese, sono stato il più possibile ad Est; è una strada veramente bella, da Foggia al mare non ho quasi mai spiralato. Ho avuto un punto difficile a circa metà del volo dove con Zoli ed altri mi sono salvato da un punto basso di 200 m. Sono arrivato al mare con 1500 metri e nel tentativo di allungare il volo dalla parte di Crotone, mi sono precluso la possibilità di planare poi su Taranto e di fare più di 400 Km. ho però scelto la foce di un fiume che mi ha permesso di fare qualche chilometro in più ».

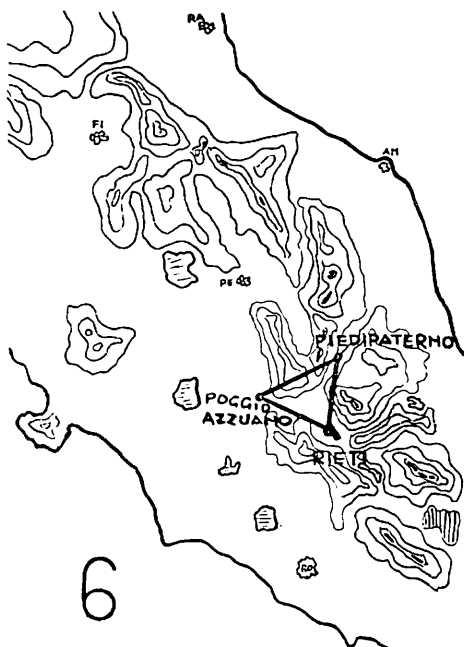
**Carrer D.:** « Mi è parso un volo abbastanza facile, soprattutto nel tratto dal Velino fino a Campobasso; qui ho commesso l'errore di abbassarmi troppo e conseguentemente di entrare nella massa d'aria influenzata dal vento che veniva dall'Adriatico e sono finito ad atterrare vicino a Foggia ».

**Mantica U.:** « Difficoltà non ce ne sono state, dopo l'immediato aggancio su Rieti siamo arrivati sul Velino con una buona quota, abbiamo attraversato la piana di Avezzano e ci siamo buttati sul Monte Greco e dopo un punto piuttosto basso a NE di Isernia abbiamo proseguito con un'unica planata sotto un grosso cumulo per circa 130 Km. e poi ancora la planata finale che ci ha portati fino al mare, dove sono sceso di fianco a Giorgio Orsi che mi aveva preceduto. Perchè biposto? Per essere in compagnia quando si va fuori campo e quest'anno anche per difendere il mio precedente record di distanza dei biposti. L'anno prossimo spero di essere in gara con l'A.4, un biposto nuovo con caratteristiche decisamente superiori al pur ottimo CVV8 ».

**Zoli A.:** « Tranne un punto piuttosto basso, decisamente basso, tutto si è svolto facilmente e rapidamente; ho fatto 400 Km. alla media di circa 80 Km/h. Non sapevo dove fossero finiti gli altri biposti ed ho naturalmente pensato alla possibilità di un record, debbo d'altro canto dire che non avrei potuto fare di più: ho atterrato senza fare nemmeno una spirale ».

**Giusti G.:** « ... causa la discendenza notevole avevo abbandonato la carta e mi dedicavo alla condotta di volo in quanto eravamo così bassi che sarebbe stato facile incappare in qualche filo; un cucuzzolo dopo l'altro, tutti atterrabilissimi, qualche cascina con le donne sull'aia e le galline intorno; potevamo contarle! Ecco un paese, cerchiamo di arrivarci, una strada scende dalla cima, a sinistra un ospedale o qualcosa del genere... Reba! lo conosco, siamo a Candela. Ancora un cucuzzolo e mi trovo davanti il prato nel quale sono sceso quattro anni or sono, leggera viazione a destra, mezzi diruttori e atterrato in salita, dieci metri e siamo fermi. Abbiamo mangiato allo stesso posto, telefono dallo stesso telefono e dormito nella stessa locanda. Tutto è finito in gloria... al lume di Candela! »

**6° PROVA**  
**10 AGOSTO 1966**



*TRIANGOLO*  
*di Km. 98,4*

**RIETI**  
**PATERNO**  
**POGGIO AZZUANO**  
**RIETI**

**METEO:**

dopo il passaggio della perturbazione di ieri, si è ristabilito sull'Italia centrale un regime di alte pressioni con debole circolazione di aria moderatamente umida e la formazione di modeste nubi cumuliformi.

**NOTE:**

ieri riposo per consentire ai piloti il rientro dopo la prova di distanza libera. Le partenze iniziano solo alle 14,30 per consentire un riscaldamento dell'atmosfera sufficiente alla formazione di termiche per l'aggancio.

**LEGA 1**

**ORDINE D'ARRIVO:**

1° Manzoni R.	78,371 Km/h	punti 1000
2° Piludu F.	69,925 »	» 857
2° Orsi G.	69,911 »	» 857
3° Bucceri A.	69,079 »	» 844
4° Zoli/Vitali	67,888 »	» 825
5° Vergani W.	66,225 »	» 800
6° Della Chiesa C.	65,285 »	» 786
7° Castagno F.	63,484 »	» 759
8° Giusti/Barazzetti	62,125 »	» 740
9° Pronzati A.	61,574 »	» 732
10° Sornin/Puppi	61,350 »	» 729

**CLASSIFICA GENERALE**  
**DOPO LA 6° PROVA:**

1° Orsi G.	punti 5526
2° Manzoni R.	» 5338
3° Wills P.	» 5041
4° Vergani W.	» 5035
5° Orsi A.	» 4768
6° Castagno F.	» 4586
7° Bucceri A.	» 4453
8° Wetli R.	» 4276
9° Piludu F.	» 4255
10° Pronzati A.	» 4206

## LEGA 2

ORDINE D'ARRIVO:				
1°	Carrer D.	57,488 Km/h	punti	1000
2°	Tessera E.	54,173 »	»	970
3°	Casagrande E.	52,147 »	»	953
4°	Naldoni G. B.	43,663 »	»	887
5°	Pilat M.	76,4 Km.	»	569
6°	Balbis C.	73,8 »	»	550
6°	Pressato R.	73,8 »	»	550
6°	Dal Bianco M.	73,8 »	»	550
6°	Fontana V.	73,8 »	»	550
6°	Fianco V.	73,8 »	»	550
7°	Ferrari B.	9,- »	»	67
8°	Agresta	zero		zero
8°	Barioli M. T.	zero		zero
8°	Cappato A.	zero		zero
8°	Balzer M.	zero		zero

### CLASSIFICA GENERALE DOPO LA 5° PROVA:

1°	M-100-S	I-CVAM	Carrer D.	punti	3965
2°	Passero	I-FOLB	Tessera E.	»	3754
3°	M-100-S	I-RHEM	Balbis C.	»	3384
4°	M-100-S	I-MUSA	Naldoni G. B.	»	3196
5°	M-100-S	I-VELU	Pilat M.	»	3054
6°	M-100-S	I-VELD	Casagrande E.	»	2845
7°	M-100-S	I-SOLC	Pressato/Rizzi	»	2842
8°	Uribel	I-REBA	Agresta P.	»	2310
9°	Uribel C	I-DATT	Dal Bianco/Gallo	»	2283
10°	M-100-S	I-CNVT	Pastori/Fontana	»	2171
11°	M-100-S	I-PNOS	Marioli M. T.	»	1671
12°	M-100-S	I-REAT	Fianco G.	»	1540
13°	M-100-S	I-CVTF	Cappato/Brambilla	»	982
14°	M-100-S	I-CIRO	Ferrari B.	»	610
15°	M-100-S	I-DURC	Balzer M.	»	396

### CI HANNO DETTO:

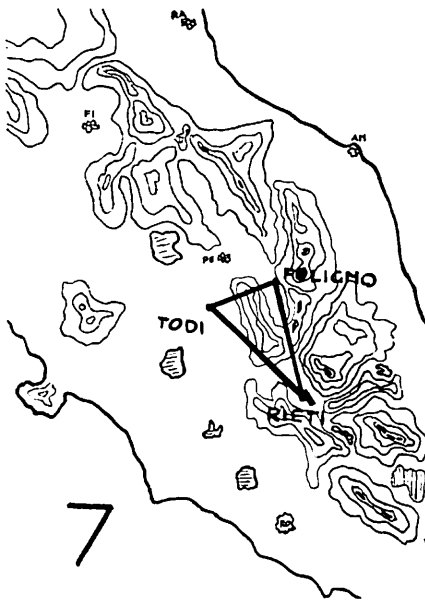
**Manzoni R.:** « Ho trovato delle ottime condizioni, debbo però riconoscere che avrei potuto fare meglio se non mi fossi attardato con qualche aggancio difficoltoso. D'altro canto occorre tener presente che il risultato è stato ottenuto con un aliante dei meno caricati tra quelli qui presenti e che per la velocità è quindi il meno indicato ».

**Carrer D.:** « Ho perso 4 o 5 minuti per individuare il pilone di Piedipaterno, ho fatto 5 o 6 fotografie prima di individuarlo; ritengo che era più a Ovest di quanto descritto al briefing. A parte quello tutto normale, sono rientrato bene senza altri punti bassi ».

**Piludu F.:** « Per quanto mi riguarda la gara è stata piuttosto facile, ho effettuato soltanto tre salite in termica su tutto il percorso. La prima per l'aggancio su Poggio Bustone, poi ho attraversato verso il 1° pilone, un po' prima di raggiungerlo ho rifatto una notevole quota; sul secondo lato, al traverso di Spoleto, ho trovato un'altra termica che mi ha portato a 2000 metri (unitamente a Della Chiesa e Bucceri). Ho raggiunto il 2° pilone che ho passato con 1600 m. poi ho impostato, con il regolo di Barberà, la planata ed ho raggiunto regolarmente il campo ».

**Rasini C.:** « Il rientro di questa prova è stato per me una grande esperienza; dato che ero partito per ultimo ho trovato nel ritorno serie difficoltà: con 350 metri ho fatto quasi 14 km.; l'ultimo chilometro — inatterrabile — è stato estenuante, ho toccato terra trenta metri dopo il traguardo senza aver toccato i diruttori. Cose che i campioni fanno, ma a me non era mai successo! »

**7° PROVA**  
**11 AGOSTO 1966**



**TRIANGOLO**  
*di Km. 143,2*

**RIETI**  
**RIETI**  
**FOLIGNO**  
**TODI**

**METEO:**

regime di alta pressione con deboli circolazioni di aria secca che consentono la formazione di termiche secche.

**NOTE:**

soltanto con la temperatura di 31° era possibile raggiungere, alle 14,30, le condizioni di veleggiamento ed iniziare le partenze. I concorrenti di Lega 2: n. 20 e n. 30 non hanno preso il via avendo gli alianti riportato avarie negli atterraggi effettuati nella prova di ieri.

**LEGA 1**

**ORDINE D'ARRIVO:**

1° Wills P.	62,838 Km/h	punti 1000
2° Vergani W.	58,106 »	» 916
3° Orsi A.	53,970 »	» 849
4° Orsi G.	53,706 »	» 844
5° Mantelli/Ambrosini	53,622 »	» 843
6° Piludu F.	52,739 »	» 829
7° Manzoni R.	51,475 »	» 810
8° Giusti/Barazzetti	49,536 »	» 782
9° Sornin/Puppi	47,579 »	» 754
10° Mantica/Grassi	47,404 »	» 751

**LEGA 2**

**ORDINE D'ARRIVO:**

1° Tessera E.	33,885 Km/h	punti 1000
2° Fianco G.	29,361 »	» 950
3° Carrer D.	101,6 Km.	» 562
4° Balbis C.	76,8 »	» 429
5° Naldoni G. B.	58,2 »	» 325
5° Casagrande E.	58,2 »	» 325
5° Pastori D.	58,2 »	» 325
5° Barioli M. T.	58,2 »	» 325
5° Brambilla L.	58,2 »	» 325
5° Ferrari B.	58,2 »	» 325
6° Agresta P.	14,4 »	» 35
7° Pilat M.	zero	zero
7° Balzer M.	zero	zero
7° Pressato R.	zero	zero
7° Gallo F.	zero	zero

## CI HANNO DETTO:

**Wills P.:** « Per quanto riguarda la mia vittoria, posso dire solo che tutto è andato bene, ovviamente. In questi casi le difficoltà sorgono quando si resta troppo attardati; non è da escludere che l'ultimo che ha chiuso il circuito possa aver compiuto una gara più difficile e perciò più meritevole ». (Bisognerebbe studiare un sistema di punteggio per valorizzare le « fatiche » degli ultimi. N.d.R.).

**Vergani W.:** « Le condizioni sono esplose di colpo e in determinati punti sono state ottime. C'è stato effettivamente un eccessivo pessimismo prima della partenza, si poteva senz'altro abbassare i tempi ottenuti, bastava avere un po' più di fiducia ».

**Rasini C.:** « Questo tema viene dato di emergenza, con situazioni povere o di "secca". È la quarta volta che compio questo triangolo: un aggancio turbolento a Poggio Bustone, una buona quota verso la metà strada della Val Nerina, 2000 metri poi ripetuti sopra Trevi; passando da Bastardo ho raggiunto Terni e le Marmore, da qui sono rientrato normalmente.

Questo iriangolo è quasi sempre caratterizzato da una partenza sulle montagne molto buona, una povertà assoluta di condizioni fino a Terni e qui l'unica termica, che però ti permette il rientro.

## 12 AGOSTO 1966 - NOTE:

Per l'ora tarda in cui si sarebbe potuto effettuare la partenza e per consentire alla Commissione sportiva di concludere le classifiche, non vengono svolte gare. Le classifiche finali risultano pertanto le seguenti:

### LEGA I

1° Orsi Giorgio	G.V.V. COMO	punti 6370
2° Manzoni Roberto	CSVVA VARESE	» 6148
3° Wills Philips	Inghilterra	» 6041
4° Vergani Walter	CSVVA VARESE	» 5951
5° Orsi Adele	CSVVA VARESE	» 5617
6° Buccheri Agostino	A.E.C. PADOVA	» 5188
7° Piludu Ferruccio	A.E.C. RIETI	» 5084
8° Wetli Roberto	Svizzera	» 5020
9° Castagno Franco	A.E.C. TORINO	» 4838
10° Mantica/Grassi	C.P.V. MILANO	» 4832
11° Sornin/Puppi	Francia	» 4623
12° Pronzati Attilio	CSVVA VARESE	» 4500
13° Giusti/Barazzetti	CSVVA VARESE	» 4422
14° Meyer Bernhard	Svizzera	» 4068
15° Perotti Giovanni	A.E.C. TORINO	» 3641
16° Della Chiesa Carlo	C.V.V.P. TORINO	» 3613
17° Zoli/Vitali	A.E.C. BERGAMO	» 3612
18° Mantelli/Ambrosini	AERONAUTICA MILITARE	» 3531
19° Rasini Cesare	A.V.M. MILANO	» 3250
20° Cattaneo Mario	CSVVA VARESE	» 2971
21° Morelli Piero	C.V.V.P. TORINO	» 2864
22° Peccolo Lorenzo	A.E.C. TORINO	» 2834
23° Marietti Stefano	A.V.M. MILANO	» 2617
24° Fabri Gianni	A.E.C. AOSTA	» 2411
25° Fanoli Enrico	C.P.V. MILANO	» 1463
26° Urbani Paolo	A.E.C. RIETI	» 1016
27° Motta Carmelo	A.E.C. TORINO	» 970

## LEGA 2

1° Passero	I-FOLB	Tessera E.	AE. C. TORINO	punti 4754
2° M-100-S	I-CVAM	Carrer D.	C.P.V. MILANO	» 4527
3° M-100-S	I-RHEM	Balbis C.	AE.C. AOSTA	» 3813
4° M-100-S	I-MUSA	Naldoni G. B.	AE.C. LUCCA	» 3521
5° M-100-S	I-VELD	Casagrande E.	AE.C. RIETI	» 3170
6° M-100-S	I-VELU	Pilat M.	AE.C. PADOVA	» 3054
7° M-100-S	I-SOLC	Pressato/Rizzi	AE.C. BERGAMO	» 2842
8° M-100-S	I-CNVT	Pastori/Fontana	AVAL VARESE	» 2496
9° M-100-S	I-REAT	Fianco G.	C.N.V.V. RIETI	» 2490
10° Uribel	I-REBA	Agresta P.	C.P.V. MILANO	» 2345
11° Uribel C	I-DATT	Dal Bianco/Gallo	AE.C. PADOVA	» 2283
12° M-100-S	I-PNOS	Barioli M. T.	AVAL VARESE	» 1996
13° M-100-S	I-CVTF	Brambilla/Cappato	AVAL VARESE	» 1307
14° M-100-S	I-CIRO	Ferrari B.	AE.C. CREMONA	» 935
15° M-100-S	I-DURC	Balzer M.	AE.C. BERGAMO	» 396

## LE OPINIONI DEI PILOTI:

*Abbiamo raccolto dalla viva voce dei piloti queste impressioni che di seguito riportiamo a completamento della panoramica su Rieti 1966, scusandoci con coloro che non abbiamo potuto intervistare, i quali potranno sempre farci pervenire le loro opinioni in proposito.*

### **SORNIN** - Francia

Penaud mi ha detto che avrei trovato termiche di 4 metri, plafond a oltre 3000 e molte difficoltà per atterrare.

Purtroppo non è stato così.

Ho comunque partecipato con vivo piacere a questa competizione in quanto ho potuto fare dei voli molto interessanti, voli di montagna che non facciamo normalmente nella nostra regione.

Nel circuito di 200 km del Gran Sasso, abbiamo incominciato con del volo termico poi della dinamica ed infine con un volo in onda: una cosa formidabile! Avevo già fatto qualcosa del genere in Francia ma qui è stato molto più avvincente.

È la prima volta che partecipo ad una competizione in Italia, ho trovato logicamente qualche difficoltà ma tutto è an-

dato per il meglio; anche l'atterrabilità, con qualche precauzione, si è dimostrata uno scoglio superabile.

La preparazione dei piloti italiani, e lo hanno dimostrato, è molto buona, anche se la media non è paragonabile alla media che si riscontra in una competizione internazionale come, per esempio, la «Huit jours d'Angers».

Circa l'organizzazione dei Campionati non ho nulla da eccepire, penso che le persone che se ne occupano lo facciano disinteressatamente e me ne guardo dal volerle criticare, ritengo comunque che si possa migliorare l'organizzazione dei briefings e la sicurezza delle persone a terra.

Ho gareggiato con l'M.200. La mia opinione su questo aliante è buona ed altri piloti, più autorevoli di me, l'hanno già confermata. In Francia, tenuto conto anche del costo, è certamente il miglior bi-posto dopo il 904 che però non vola.

Non ho avuto occasione di provare il Bonaventura, ritengo però che l'M.200 abbia la stessa finezza, a parte la maneggevolezza che i piloti italiani mi dicono migliore per il Bonaventura.

### **WETLI** - Svizzera

È la prima volta che vengo in Italia e la prima volta che mi spingo al Sud, due colleghi mi hanno preceduto nel passato e malgrado quello che loro mi hanno detto sono rimasto ugualmente impressionato

da questo campionato. A causa del tempo in Svizzera si possono fare solo 5 o 6 prove mentre qui in Italia in dodici giorni sarebbe possibile compiere anche 10 prove. Inoltre sono stato favorevolmente impressionato dall'organizzazione, dalla direzione e soprattutto dal servizio meteo di Rovesti. Non ci sono state o quasi proteste ed io ho trovato molto aiuto dai piloti italiani che sempre e molto esaurientemente hanno risposto alle mie domande. Per tutto ciò non posso far a meno di dire: amerei di poter ritornare! Prima di partire per la distanza libera mi hanno passato una serie di istruzioni non del tutto confortevoli e per ultimo mi hanno raccomandato di scendere presso un centro abitato. Mi sono attenuto alle istruzioni al punto che sono atterrato presso un villaggio a 800 mt di altezza, quando avrei potuto fare diversi km in più. Al mio atterraggio si è verificato un fatto per me unico: in meno di cinque minuti c'erano almeno 250 persone intorno al mio aliante, e tutti volevano vederlo da molto vicino. Grazie alla presenza di diversi carabinieri che mi hanno aiutato e al maestro della scuola che ha fatto da interprete tutto è andato alla perfezione. Anche il rientro, malgrado la stanchezza, è stato bello ed abbiamo potuto apprezzare il pittoresco paesaggio della campagna con i suoi contadini al lavoro e poi lo stupendo golfo di Napoli.

Desidero ripetere che a noi farebbe molto piacere che uno o due piloti italiani di Lega I partecipassero alle nostre gare, io spero che l'Aero Club Svizzero confermerà questo invito per l'anno prossimo e mi auguro che questo invito venga ben accolto.

#### **MEYER** - Svizzera

Desidero fare alcune considerazioni su questa mia prima esperienza volovelistica in Italia:

— non c'è la difficoltà della scelta del tempo di partenza e date le buone condizioni ciò è abbastanza corretto, si dovrebbe però far diversamente nella gara di distanza libera in quanto gli ultimi possono trovarsi svantaggiati verso i primi a partire;

— per noi è molto raro volare in termica secca e le occasioni che qui si incontrano rappresentano un ottimo allenamento per

noi;

— circa l'atterrabilità del territorio penso che le preoccupazioni sorgano andando in giro con l'auto, quando si è in volo si vedono maggiori possibilità;

— una cosa che mi ha molto sorpreso è il premuroso aiuto da parte dei carabinieri che in tutte le occasioni mi hanno dato: — eccellente lo spirito cameratesco con gli altri piloti, sempre allegri, è veramente uno sport, non una guerra e ci siamo fatti delle ottime risate.

#### **COL. MANTELLI**

Il volovelismo sportivo è il miglior mezzo per diffondere l'idea aeronautica in generale e quella volovelistica in particolare.

Come sport il volo a vela ha una sua precisa evoluzione che possiamo dividere in tre fasi: prima di tutto veleggiare, stare su; seconda fase: navigare; terza fase: correre, ciò è appunto il fine del volovelismo sportivo. A quest'ultima fase si arriva solo attraverso la competizione e l'allenamento e ciò è dimostrato dai risultati ottenuti dai piloti di Calcinate del Pesce i quali hanno seguito ed esaltati questi concetti.

Il gesto dell'Aero Club d'Italia di invitare l'Aeronautica Militare a partecipare ai campionati nazionali di volo a vela è stato veramente bello e simpatico, essendo poi stato messo in palio il Trofeo Cenni non potevano certamente esimersi.

Era dal 1954 che non partecipavo a gare e mi ha fatto piacere ritrovarmi in campo e constatare la validità del volovelismo sportivo con una nutrita e preparata sciera di piloti.

Spero che nel prossimo futuro la partecipazione militare all'attività sportiva sia più consistente, anche per lo specifico allenamento che consente la più completa formazione dei piloti: il volovelista vira delle ore in turbolenza ed in condizioni di pre-stallo, atterra normalmente fuori campo e ciò senza pregiudizio alcuno.

#### **BUCCHERI** dell'Aero Club di Padova

Il Campionato di quest'anno è stato molto sportivo, l'atmosfera era quella di un Club, non ci sono state controversie particolari, naturalmente si è dovuto sorvolare su qualche manchevolezza della organizzazione che speriamo siano climinate.



Circa la Lega 1 e la Lega 2, molte sono le possibilità per un miglior funzionamento, certo che in materia sono determinanti le condizioni meteo che si incontrano nel periodo di svolgimento delle gare.

Quello che debbo auspicare, in quanto non c'è possibilità di competere alla pari è la suddivisione tra la classe libera e la classe standard.

**MANZONI** del C.S.V.V.A. di Varese:

Finalmente siamo riusciti a battere gli stranieri. Non è vero che siamo ad un livello inferiore, adesso che abbiamo le macchine pari alle loro riusciamo anche noi ad imporci.

**AGRESTA** del C.P.V. di Milano:

Ho avuto l'impressione che i componenti la Lega 2 di quest'anno si potessero dividere in due gruppi per la loro diversa preparazione; penso che l'esperienza dell'atmosfera di gara abbia appunto evidenziato la differenza tra questi due ipotetici gruppi. Differenza che col passare dei giorni e delle prove è andata attenuandosi.

**BALBIS** dell'Aero Club di Aosta:

La Lega 2 è indubbiamente una cosa indovinata in quanto introduce i piloti nelle gare, cosa estremamente necessaria in quanto in Italia non ci sono scuole qualificate in tal senso. È incominciata male in quanto ci hanno lasciato a terra il primo giorno, cosa sbagliatissima.

Sono d'accordo sulla Lega 2 e ritengo debba esser maggiormente incoraggiata e pubblicizzata, cosa che non è stato fatto ne attraverso la stampa ne al momento della premiazione. La Lega 2 corre il Campionato Italiano ed a mio parere Tessera doveva essere premiato come campione italiano della Lega 2, cosa che non è stata fatta.

Circa le gare debbo dire che io le ho sudate tutte, le condizioni sono state più povere del previsto e ciò non ha certamente facilitato i piloti di Lega 2. Ho superato qualche dura difficoltà ed anche qualche spavento, comunque un'esperienza positiva.

**PILUDU** dell'Aero Club di Rieti:

Premetto che le persone che si sono as-

sunte l'ingrato compito di curare l'organizzazione hanno fatto dei miracoli, specialmente se si tiene conto che hanno avuto l'incarico pochi giorni prima della data di inizio. È indubbio che ci sono state delle lacune.

Una di queste riguarda l'assegnazione dei temi, si è forse preteso di ottenere — per forza — dei risultati notevoli; penso che temi più semplici avrebbero potuto dare risultati migliori, permettendo ad un maggior numero di piloti di portarli a compimento.

Le gare dovrebbero essere sufficientemente corte per essere largamente comprese entro le ore più favorevoli per avere un buon volo veleggiato, escludendo il fattore fortuna. Si darebbe inoltre la possibilità ai piloti più preparati di ottenere i migliori risultati, anche in relazione alle macchine di cui dispongono.

Per quanto riguarda le partenze, bisognerebbe far scegliere l'ora di decollo al concorrente; questo non porterebbe alcun svantaggio dal punto di vista organizzativo in quanto basterebbe stabilire lo stesso ritmo di partenza. Per evitare la corsa al tabellone delle medaglie basterebbe sorteggiare l'ordine di scelta del tempo. Ciò lascerebbe al concorrente la facoltà di anticipare la partenza, fattore molto importante, specialmente nella distanza libera.

Tra le piccole lacune che mi auguro vengano evitate, vorrei citare: la determinazione dei piloni, indicare un'ora fissa del briefing, informare per radio, non appena scelto, del tema di gara, in quanto è perfettamente inutile tenerlo per l'ultimo momento.

**CARRER** del C.P.V. di Milano:

I Campionati si sono conclusi ieri mentre avrebbero dovuto chiudersi oggi 12 Agosto con l'effettuazione dell'ultima gara, cosa che questo anno non è stata fatta e considero ciò un errore in quanto la giornata di oggi promette buone condizioni.

Ho trovato la Lega 2 meno preparata dell'anno scorso, con il risultato che i vincitori non si classificano con il punteggio pieno in quanto la qualificazione, a mio parere, è stata mantenuta con un chilometro troppo alto per la Lega 2, so-

prattutto in rapporto alla preparazione dei piloti di quest'anno.

**RASINI** di Milano:

L'organizzazione ha fatto miracoli! Non si può pretendere la perfezione dalle persone incaricate se si pensa che l'Ente che indice i Campionati ha nominato solo una settimana prima la Commissione Sportiva e la Direzione di Gara. D'altro canto questo spiega come sia possibile che oggi 12 Agosto 1966 siano stati stabiliti tre record nazionali e nel contempo non sia stata effettuata la gara, spiegando per di più l'eventuale impossibilità di stabilire le classifiche. Domenica di riposo per la vacanza dei cronometristi!

Da un punto di vista soggettivo, conoscendo come si sono svolte le cose, debbo dire che hanno fatto i miracoli; da un punto di vista oggettivo, molte, troppe, sono state le manchevolezze e gli errori. Non dimentichiamo che si tratta dell'unica gara di volo a vela e contemporaneamente del Campionato nazionale, con partecipazione straniera. Direi che, insieme al Giro di Sicilia, è la gara aerea più importante che c'è in Italia.

**VERGANI** del C.S.V.V.A. di Varese:

Bisogna immediatamente ringraziare e dare un plauso a chi si è preso in mano Rieti 1966, considerate le condizioni politico-psicologiche. La competizione è andata in porto ed è finita abbastanza bene, gravissimi difetti non ne ha avuti, avrebbe potuto essere di tono più elevato, specialmente se non si fosse inventato del nuovo ma si fosse tenuto conto di quello che era già stato messo a punto precedentemente attraverso analoghi errori. Evidentemente l'esperienza vale qualcosa.

**ZOLI** dell'Aero Club di Bergamo:

Lega 1 e Lega 2 dovrebbero sempre fare due gare diverse, i concorrenti devono misurarsi fra di loro, nelle loro classi. E' inutile mandare dei giovani ad affrontare temi troppo impegnativi che il più delle volte non riescono a concludere.

Si potrebbero così dividere nettamente le partenze: prima la Lega 1 con il tema più impegnativo e poi la Lega 2, riducendo quindi i tempi d'involò delle rispettive categorie.

## **VOLO A VELA**

### **AGLI ABBONATI**

**Durante tutto l'anno, abbiamo continuato ad inviare la rivista anche a quegli abbonati che non avevano provveduto al pagamento del canone per il 1966.**

**In considerazione dei maggiori costi incontrati, dobbiamo informare gli abbonati che Volo a Vela potrà, per l'avvenire, essere inviato solo a chi risulterà in regola con il pagamento del nuovo prezzo di abbonamento.**

# CI HANNO SCRITTO:

## *Le meravigliose giornate di « Rieti 1966 »*

E' la prima gara di volo a vela della mia vita. Ho partecipato a tante gare di volo a motore ma non è la stessa cosa: là conta il calcolo, lo studio, la programmazione del volo; qui quel che conta di più è la sensibilità, l'estro personale, le decisioni immediate, ed anche la rassegnazione a prendersi dei grandi spaventi.

L'aliante col quale ho partecipato è il Passero. Caro vecchio passeraccio! A volte noi giovani parliamo male delle generazioni passate, ma per gli alianti non si può fare lo stesso, perchè il mio Passero nonostante l'età non se le è lasciate suonare da nessuno.

C'era la Lega 1 e la Lega 2 e la differenza è ovvia: quelli della Lega 1 conoscevano il percorso, gli altri no; io ero degli altri, ma avevo il vantaggio che il mio Passero il percorso lo aveva già fatto tante volte in passato.

Ritengo ottima la formula delle due Leghe: essa permette a piloti con poche ore di volo o che addirittura non hanno ancora partecipato a gare di volo a vela, di fare una grande esperienza a diretto contatto e confronto coi migliori piloti italiani e stranieri.

I Campionati Italiani in Lega 2 sono oltremodo « gara » soprattutto scuola di volo ed è quindi auspicabile che tutti i giovani piloti italiani di Volo a Vela vogliano in futuro approfittare di questa occasione per poter acquistare una ottima esperienza di volo.

Ho trovato l'organizzazione molto buona, specie considerando il fatto che le persone ad essa preposte ricevettero l'incarico pochissimi giorni prima dell'inizio delle gare.

L'unica vera critica che farei è relativa al sistema delle partenze: il sorteggio unico, colla rotazione di 10 posti per ogni gara, determina in modo troppo drastico l'ordine di partenza per tutta la durata dei campionati, favorendo in certi casi alcuni

piloti e sfavorendone altri; ciò è successo ad esempio nella gara di distanza libera, e nell'ultimo triangolo dell'11 Agosto.

Il sorteggio unico con la rotazione dei posti potrebbe essere tenuto come base non per l'ordine di partenza, ma per la scelta da parte dei piloti dell'ora preferita.

Concludo queste brevi note dicendo che sono felice di essere entrato attivamente a fare parte di questa così simpatica e sportiva « famiglia » dei volovelisti italiani, e di aver finalmente scoperto l'attività agonistica nel Volo a Vela, e le grandi soddisfazioni che essa riserva a chi la pratica.

*Emilio Tessera Chiesa*

## *Rieti 1966: Il vincitore*

Una lieta sorpresa: il campione italiano 1966 è Giorgio Orsi. Un nome così noto che non ha certo bisogno di presentazioni, ma chi avrebbe puntato su di lui alla vigilia? Forse nessuno, anche se, riandando alle passate edizioni della nostra gara nazionale, lo troviamo di anno in anno sempre meglio piazzato.

Ma si tratta pur sempre di un pilota, anche se non giovanissimo di età, giovanissimo di brevetto: appena sei anni! Prendiamo atto dunque con piacere del fatto che il volo a vela sportivo italiano ha dei validissimi rincalzi che testimoniano della sua vitalità. Anche se, purtroppo, scarseggiano le nuove leve, conseguenza evidente della mancanza di una politica di massa in campo nazionale.

La vittoria di Orsi è risultata da una gara regolare con elevate prestazioni in ogni prova: una media di 910 punti per prova su sette prove, con un minimo di 810 punti nella quarta prova e un massimo di 1000 nella seconda. Orsi non ha mai « bucato » il che è invece accaduto, con conseguenze decisive, a campioni provati come Wills e Vergani. L'aliante? Il tedesco SHK è quanto di meglio possa offrire attualmente la produzione di serie

# SPECCHIO RIASSUNTIVO DELLE PROVE

# DEL 6° CAMPIONATO NAZIONALE LEGA 1

C L A S S.	CONCORRENTE	ENTE	N° di gara	ALIANTE	1ª prova		2ª prova		3ª prova		4ª prova		5ª prova		6ª prova		7ª prova		Punteggio finale
					A/R Km. 147 arr.	punti	Δ Km. 193 arr.	punti	Δ Km. 201 arr.	punti	A/R Km. 180 arr.	punti	libera arr.	punti	Δ Km. 98.4 arr.	punti	Δ Km. 143.2 arr.	punti	
1	Orsi Giorgio	C.V.V. Como	33	S.H.K.	3	953	1	1000	2	997	7	810	4	909	2	857	4	844	6370
2	Manzoni Roberto	C.S.V.V.A. Varese	1	Skylark-III	4	925	6	849	9	702	3	944	2	918	1	1000	7	810	6148
3	Wills Philips	Inghilterra	17	Dart	2	999	2	974	1	1000	5	827	11	816	20	425	1	1000	6041
4	Vergani W.	C.S.V.V.A. Varese	10	Dart	1	1000	3	919	16	322	2	994	1	1000	5	800	2	916	5951
5	Orsi Adele	C.S.V.V.A. Varese	39	Skylark-IV	6	840	5	870	6	901	9	774	12	665	11	718	3	849	5617
6	Bucceri Agost.	Ae. C. Padova	60	M-100 S	8	778	11	749	3	946	17	298	10	838	3	844	12	735	5188
7	Piludu Ferruccio	Ae. C. Rieti	57	M-100 S	7	803	12	746	10	630	12	745	17	474	2	857	6	829	5084
8	Wetli Roberto	Svizzera	9	K <sub>A</sub> -6	15	578	8	785	11	601	8	798	3	916	14	598	11	744	5020
9	Castagno Fr.	Ae. C. Torino	18	K <sub>A</sub> -6	10	655	10	771	8	741	11	756	5	904	7	759	19	252	4838
10	Mantica-Grassi	C.P.V. Milano	3	C.V.V.-8	24	272	14	729	7	861	13	723	4	909	17	587	10	751	4832
11	Sornin-Puppi	Francia	15	M-200	13	587	7	803	11	601	17	298	8	851	10	729	9	754	4623
12	Pronzati Attilio	C.S.V.V.A. Varese	55	M-100 S	5	844	4	882	12	592	17	298	7	858	9	732	17	294	4500
13	Giusti-Barazzetti	C.S.V.V.A. Varese	26	C.V.V.-8	22	317	9	782	4	909	17	298	14	594	8	740	8	782	4422
14	Meyer Berufard	Svizzera	117	Weihe	14	583	20	238	11	601	10	758	13	640	19	553	15	695	4068
15	Perotti Giovanni	Ae. C. Torino	71	M-100 S	17	552	19	302	13	448	1	1000	20	379	21	225	13	735	3641
16	Della Chiesa C.	C.V.V.P. Torino	77	M-100 S	20	322	13	744	5	905	20	193	16	477	6	786	18	286	3613
17	Zoli-Vitali	Ae. C. Bergamo	8	C.V.V.-8	8	747	19	302	20	20	6	819	6	899	4	825	25	0	3612
18	Mantelli-Ambrosini	Ae. Militare	0	C.V.V.-8	23	272	16	326	15	389	15	664	16	477	18	560	5	843	3531
19	Rasini Cesare	A.V.M.	33	Uribel	16	560	21	0	16	322	16	649	19	394	13	600	14	725	3250
20	Cattaneo Mario	C.S.V.V.A. Varese	48	Uribel C	24	272	15	381	18	279	17	298	9	839	12	676	21	226	2971
21	Morelli Piero	C.V.V.P. Torino	76	M-100 S	19	326	17	323	14	426	19	251	18	456	15	594	16	313	2864
22	Peccolo Lorenzo	Ae. C. Torino	74	M-100 S	11	624	16	326	17	302	4	837	21	348	21	225	23	172	2834
23	Marietti Stefano	A.V.M.	34	Uribel	21	319	16	326	9	702	14	681	15	589	22	0	24	0	2617
24	Fabbri Gianni	Ae. C. Aosta	14	M-100 S	18	511	16	326	21	0	18	274	19	394	16	588	20	232	2411
25	Fanoli Enrico	C.P.V. Milano	50	M-100 S	24	272	21	0	15	389	17	298	23	62	21	225	22	217	1463
26	Urbani Paolo	Ae. C. Rieti	90	M-100 S	24	272	18	316	22	0	19	251	22	145	21	225	26	0	1016
27	Motta Carmelo	Ae. C. Torino	12	M-100 S	12	592	16	326	19	52	21	0	24	0	23	0	27	0	970

# SPECCHIO RIASSUNTIVO DELLE PROVE

# DEL 6° CAMPIONATO NAZIONALE LEGA 2

C L A S S.	ALIANTE		N° di gara	CONCORRENTI	ENTE	1ª prova Δ Km. 193 arr. punti		2ª prova A/R Km. 116 arr. punti		3ª prova A/R Km. 180 arr. punti		4ª prova libera arr. punti		5ª prova Δ Km. 98.4 arr. punti		6ª prova Δ Km. 143.2 arr. punti		Punteggio finale	
	Matricola	Tipo				arr.	punti	arr.	punti	arr.	punti	arr.	punti	arr.	punti	arr.	punti		
1	I-FOLB	PASSERO	70	Tessera	Ae. Civ. Torino	3	552	5	449	2	965	3	818	2	970	1	1000	4754	
2	I-CVAM	M-100 S	11	Carrer	C.P.V. Milano	2	611	3	606	7	570	1	1000	1	1000	3	562	4527	
3	I-RHEM	M-100 S	2	Balbis	Ae. C. Aosta	2	611	3	606	4	619	2	998	6	550	4	429	3813	
4	I-MUSA	M-100 S	21	Naldoni	Ae. C. Lucca	3	552	5	449	6	610	5	698	4	887	5	325	3521	
5	I-VELD	M-100 S	4	Casagrande	Ae. C. Rieti	2	611	4	552	5	615	13	114	3	953	5	325	3170	
6	I-VELU	M-100 S	80	Pilat	Ae. C. Padova	7	242	2	810	3	675	4	758	5	569	7	0	3054	
7	I-SOLC	M-100 S	20	Pressato-Rizzi	Ae. C. Bergamo	6	254	1	867	8	521	6	650	6	550	7	0	2842	
8	I-CNVT	M-100 S	25	Pastori-Fontana	A.V.A.L. Varese	7	242	5	449	4	619	10	311	6	550	5	325	2496	
9	I-REAT	M-100 S	67	Fianco	C.N.V.V. Rieti	8	0	8	71	4	619	11	300	6	550	2	950	2490	
10	I-REBA	URIBEL	29	Agresta	C.P.V. Milano	1	867	6	218	4	619	9	606	9	0	6	35	2345	
11	I-DATT	URIBEL C	30	Dal Bianco-Gallo	Ae. C. Padova	5	440	9	61	4	619	8	613	6	550	7	0	2283	
12	I-PNOS	M-100 S	85	Barioli	A.V.A.L. Varese	4	443	10	0	1	1000	12	228	8	0	5	325	1996	
13	I-CVTF	M-100 S	99	Brambilla-Cappato	A.V.A.L. Varese	8	0	7	187	11	151	7	644	0	0	5	325	1307	
14	I-CIRO	M-100 S	81	Ferrari	Ae. C. Cremona	7	242	9	61	10	240	14	0	7	67	5	325	935	
15	I-DURC	M-100 S	5	Balzer	Ae. C. Bergamo	8	0	28	10	0	9	396	15	0	8	0	7	0	396

nel mondo. Le sue prestazioni sono nettamente al disopra di quelle degli altri alianti in gara, e ciò non tanto all'aspetto di massima efficienza quanto alle velocità superiori. Direi che, se si stabilisse una graduatoria degli alianti per prestazioni, il divario fra l'SHK e l'aliante che lo segue è più forte di quello esistente fra un qualsiasi altro aliante e il successivo. Ma, attenzione: sarebbe fallace sopravvalutare la influenza della macchina sul risultato. La scelta del momento più propizio per attraversare il traguardo di partenza, la scelta delle ascendenze e il loro sfruttamento, la scelta, in base a considerazioni aerologiche, di una rotta diversa da quella diretta, spettano pur sempre al pilota e fanno sì che il fattore « pilota » sia nettamente preponderante rispetto al fattore « macchina ». Anche se questa affermazione è naturalmente soggettiva e suscettibile di alterazioni col comparire nell'agone di macchine sempre più affinate, è mia convinzione che tuttora il merito della prestazione sia da ascrivere in percentuale altissima al pilota.

Ma torniamo al nostro uomo, che è caro ai volovelisti italiani per le sue benemerite nel campo organizzativo, per il suo mecenatismo, la sua generosità e ancor più per la sua semplicità e il suo cameratismo. sulle coppe c'è la targa dell'offerente, ma Anche se so che parlare di queste cose gli dia di gran lungo più fastidio che fargli piacere, mi sembra che mancherebbe una parte troppo importante del suo ritratto volovelistico se non si ricordasse qui l'iniziativa, sua e della signora Adele, che ha dato al volo a vela italiano l'aeroporto di Calcinatè e quel formidabile vivaio di piloti sportivi che è il Centro Studi del Volo a Vela Alpino e l'AVAL. Un'iniziativa che, fra l'altro, ha attirato l'attenzione dei volovelisti stranieri sul volo a vela italiano e determinato un flusso di visitatori da ogni parte del mondo.

E' meraviglioso che tutto questo non sia venuto dal di fuori ma da uno di noi, che vive intensamente i problemi della nostra attività, e che è il compagno di tantissime ore liete e delle più belle risate.

Ora, caro Giorgio, hai anche l'ammirazione sincera degli sportivi, per il migliore dei loro.

*Piero Morelli*

## 6° Campionato Italiano Impressioni, brontolii e commenti di metà classifica

Ho partecipato per la prima volta come concorrente al Campionato Italiano di volo a vela e data la mia posizione di matricola lontana da ogni ambizione di primato, vorrei farvi conoscere senza alcuna acrimonia le mie impressioni, in modo disordinato, così come mi tornano a mente.

Le buone condizioni di veleggiamento che suggeriscono la designazione della sede reatina, non sono certo merito delle autorità locali che si limitano a farsi rappresentare da sostituti: così è successo al Col. Com.te dell'Aeroporto, al Sindaco della Città e al Presidente dell'Ae. C. di Rieti. Si tratta probabilmente di un tratto di delicatezza in considerazione della risaputa allergia dei volovelisti per le cerimonie ufficiali. Comunque se a tutti è successo come a me, quest'anno nemmeno i concorrenti avrebbero presenziato alla inaugurazione: in base all'art. 2.4 del Regolamento Generale... non ho finora (20 agosto) ricevuto comunicazione alcuna. I volovelisti italiani hanno fede.

### *Premi*

I premi ufficiali sono costituiti noiosamente, da medaglie uguali a quelle dell'anno passato, dalle quali differiscono solamente per la data e non recano inciso il posto in classifica che deve premiare. Anche non è indicato cosa dovrà premiare; si lascia così alla C.S.O. una libertà che non ritengo giustificata (anche se sono certo che ne farà l'uso migliore) in quanto la destinazione dei premi dovrebbe esser nota ben prima del termine della competizione giusta l'art. 11.2 del Regolamento Generale. Si opta per la gestione familiare non pensando che le cose ponderate e stabilite per tempo riescono sovente meglio di quelle risolte affrettatamente all'ultimo momento. Ricordate lo spontaneo, generoso e sportivo gesto compiuto l'anno passato da Vergani verso Penaud, un gesto col quale sollevò tutti i convenuti da un penoso senso di imbarazzo; eppure nemmeno quest'anno ho veduto alcunchè di particolare verso i concorrenti stranieri.

Ritengo infine che senza alcuna spesa diretta, semplicemente con un tempestivo (mesi prima, non giorni o ore) interessamento da parte degli organizzatori, non sia difficile ottenere da Ditte ed Enti Italiani, ulteriori premi in natura per rendere più gaia la cerimonia della premiazione. Ad Angers i primi cinque posti avevano ciascuno premi per un importo di circa mezzo milione di lire e il mio 44° era allietato da due scatole di piselli, una di sardine, caraffa e bottigliette RICARD, calcolatore e Mac Ready (per un aliante francese) quattro bottiglie di Rosé d'Anjou e uno stupendo « taste vin » di peltro di squisita fattura; al Campionato di Austria come omaggio all'ospite straniero due gagliardetti ricamati. Credetemi, sembrano sciocchezze, ma si tratta invece di semplici cose che rallegrano il ricordo.

#### *Basta un tiranno*

Il concorrente in lotta per il primo posto può essere troppo facilmente danneggiato o favorito, non dico intenzionalmente, dall'arbitrio della C.S.O.: una giornata di riposo quando la colla non asciugherebbe in tempo potrebbe riuscire determinante ai fini della classifica finale, come pure una prova in più o una in meno; quest'anno in almeno due delle tre giornate di riposo si sarebbe potuta compiere una prova. Propongo una modifica all'art. 1.1 del regolamento particolare: « La gara sarà composta *al massimo* di 7 » (o altro numero che si ritenga opportuno) « prove di distanza o di velocità ». Le gare di volo a vela sono, è vero, soggette alla tirannia meteorologica, però sarebbe opportuno che i concorrenti potessero sapere che, ad esempio, dopo tot giornate di gara o tot chilometri assegnati in giornate consecutive, si ha una giornata di riposo con qualsiasi condizione meteo; inoltre che il giorno successivo a una prova di distanza libera sarà riposo anche se un solo concorrente supererà la distanza di x chilometri. Il concorrente atterrato a Km x-1 deve poter sapere ritelefonando dopo le effemeridi alla C.S.O. se qualcun altro ha fatto meglio di lui.

#### *La servitù dell'involo*

Occorre un preciso itinerario di traino che permetta ai piloti trainero di rispettare posizioni e quote in modo da portare tutti i concorrenti *nel medesimo posto e alla medesima quota*, nel minor tempo possi-

bile escludendo il pericolo di collisioni. Con il numero di rimorchiatori disponibile quest'anno a Rieti, detto pericolo era escluso dal calcolo probabilistico.

Leggo però su Volo a Vela di Lug.-Ago. 1966 che in Argentina ai Campionati Nazionali di quest'anno, 44 concorrenti erano serviti da 21 trainero, inoltre, vi posso testimoniare che ad Angers 49 aliante erano in volo in meno di 35 minuti e che poco tempo di più era necessario sul piccolo e scomodo campo di Mariazell (860 m s.l.m.) per i 35 partecipanti al Campionato Austriaco. Quanto tempo era necessario a Rieti quest'anno per 42 aliante? Ritengo a questo proposito più che valida l'insistente richiesta di Vergani, voce clamante in deserto, che le partenze di ciascuna lega fossero distinte. Molti magari avranno pensato che Vergani volesse controllare a vista i suoi antagonisti! Nulla vieta che sia la lega due a partire per prima, ma è veramente indispensabile per un principio di equità che ciascun concorrente possa essere sganciato durante la stessa mezz'ora dei suoi avversari: il microclima muta a volte molto rapidamente. Si noti che il sistema di partenze a prenotazione non ovvia per nulla a quest'inconveniente, dovuto solamente alla deficienza di mezzi, in quanto, anche in questo caso, il concorrente ultimo sorteggiato deve poter partire entro 15 minuti prima o dopo l'ora che sceglierebbe se fosse ancor disponibile; l'ordine di involo poi, a sorteggio iniziale e successivo sfasamento di 10 in 10, con taglio del traguardo libero, presenta così grandi vantaggi pratici in linea, che è stato adottato quest'anno oltre che a Rieti, ad Anger e a Mariazell.

#### *Classe Unica*

So benissimo di toccare un tasto delicato, di scatenare una ridda di obiezioni, di avviare una discussione lunga, mi limiterò perciò a presentare queste due constatazioni che ritengo importanti soprattutto se il prossimo campionato dovrà anche servire come prova di qualificazione per i mondiali:

— una sola prova è stata vinta da un aliante Standard;

— gli Standard che senza preoccupazioni di affermazione assoluta, miravano ad un buon piazzamento, l'hanno ottenuto ma nettamente distanziati dai primi, mentre due di essi, condotti da piloti di chiara

fama, frustati pancia a terra per disputare ai classe libera il primo posto assoluto, hanno dovuto inesorabilmente soccombere con un risultato finale disastroso.

#### *Punti di virata*

In primo luogo per evitare il ripetersi del non lieve inconveniente lamentato quest'anno nel corso della 6<sup>a</sup> prova, e per permettere ai veterani che già conoscono a menadito i circuiti reatini di fare delle nuove esperienze, ritengo che sarebbe bene variare quanto più possibile i punti di virata: dare cioè come temi, nuove andate-ritorno, nuovi triangoli. In secondo luogo, riporto qui schematicamente, quanto ho al proposito veduto altrove quest'anno.

Ad Angers, il punto di virata era costituito da un preciso elemento: ponte, incrocio stradale, piazza, castello, etc.; niente teli, niente commissari. Testimonianze: la macchina fotografica e in secondo appello l'annotazione dell'ora di passaggio e degli altri concorrenti presenti. Economico per l'organizzazione, ai concorrenti può però fallire la prova fotografica e mancare la possibilità per quella di appello. Al Campionato Austriaco i punti di virata erano costituiti da baite di montagna, antenne ripetitrici, etc. L'aeronautica militare mise a disposizione due elicotteri Agusta per il trasporto di commissari e teli e radio ai vertici del triangolo. Il commissario non si preoccupava di controllare alcun passaggio, ma provvedeva, cronometro alla mano, a mutare la configurazione del segnale di teli bianchi o arancioni in tempi dell'ordine di minuti. Il segnale non era visibile dalla bisettrice interna, nascosto da alberi o case, il sorvolo pertanto era inequivocabilmente dimostrato dalla semplice descrizione del segnale e dell'ora di sorvolo. Naturalmente a conforto del tutto era ammessa anche la fotografia. L'elicottero, ben visibile da ogni direzione, agevolava il riconoscimento del punto cercato. Io ritengo ottima questa soluzione. Per finire, molti complimenti sono dovuti ai commissari italiani che quest'anno hanno sviluppato la tecnica di controllo e l'impegno al punto che ben pochi sorvoli sono loro sfuggiti. Quando però i commissari hanno risaputamente accertato il sorvolo, perchè affliggere ancora i concorrenti rientrati stanchi dal ricupero, esigendo la compilazione della at-

stazione di sorvolo?

#### *Ancora una perla*

L'articolo 3.6 del regolamento particolare è sbagliato nello spirito, perchè se un concorrente ha già avuto difficoltà a partire, non vedo perchè lo spirito sia quello di fargli perdere una partenza, ed è anche sbagliato nella lettera dove in luogo di « dopo » si sarebbe dovuto scrivere « prima » oppure « subito dopo ». Se infatti « un concorrente non è (mai) pronto a partire dopo la partenza di tutti gli altri » non può naturalmente partire; se viceversa l'infelice, sorretto dalla fortuna, sarà infine « pronto a partire dopo la partenza di tutti gli altri » partirà senza perdere il diritto (lettera del regolamento) ad alcuna delle partenze in quanto non è vero ch'egli « non sia pronto a partire dopo la partenza di tutti gli altri ».

#### *Partecipazione Militare*

Avevo sperato, leggendo sulla stampa qualificata della partecipazione militare al Campionato italiano che questa fosse più numerosa. Inoltre il Com.te del Gruppo elicotteri, a Roma, si scervella per inventare temi di esercitazione: un paio di elicotteri per 15 giorni potrebbero prestare un inestimabile servizio ai punti di virata come in Austria, sarebbero forse insostituibili per una malaugurata opera di soccorso (come in Austria) e infine almeno altri 2 piloti militari conoscerebbero il Volo a Vela.

#### *Punteggio*

Ancora una volta il sistema C. E. Wallington proposto in Italia l'anno passato da Marietti, rispecchia l'andamento della classifica generale finale; entro l'ottavo posto l'unica variazione sarebbe lo scambio di Wills con Vergani dal 3° al 4° posto, al 9° Pronzati poi Sornin, Giusti, Castagno, Mantica, etc. In compenso si potrebbe avere in serata la classifica ufficiale e difficilmente si commetterebbero errori di riporto tipo quello della classifica dopo la quarta prova: Della Chiesa punti 1971 + + 193 = 2064 invece di 2164; errore che costa un posto in classifica finale.

Per concludere, penso che se avessi corso con grosse ambizioni, sarei stato insoddisfatto o disamorato da troppe cose che sostanzialmente potrei riassumere in: un diffuso senso di improvvisazione, quasi si trattasse del 1° e non del 6° Campionato Italiano di Volo a Vela.

*Carlo Della Chiesa*



## 12 AGOSTO: GIORNO DEI RECORDS

*L'incontro volovelistico di Rieti si è brillantemente concluso con una imprevista giornata di ottimi risultati sportivi. Qui di seguito riportiamo gli articoli di Vergani e di Giusti segnalando che nella stessa giornata la signora Adele Orsi ha migliorato il record dei 100 Km. ottenendo una media di 76,946 Km/h.*

*Roberto Manzoni, partito poco prima di Vergani per lo stesso tentativo, ha compiuto il percorso con una media di 92 Km/h.*

### **Record: triangolo 100 km. monoposti maschili**

Volo scarso di eventi, come ovvio. Condizioni del tempo: cumuli base 2500 su Rieti, qualche accenno a strada di cumuli su parte del primo lato. Forza delle ascendenze fino a + 4,4, vento debole variabile.

Sgancio alle 14,56 (ora estiva) del 12 Agosto a quota 950 sulla verticale della manica a vento ed immediata partenza (mancanza dei telegoniometristi). Vertici a Piedipaterno e Poggio Azzuano (Sangemini Fonte). Tempo impiegato 57'35", primo vertice al 31° minuto, secondo vertice al 45°.

Salite: da 900 a 1200 con + 1,5/2 su Poggio Bustone; da 1000 a 2300 nei pressi di Polino con + 3,5/ + 4,5. Traversone in salita al Monte Civitella fino a 2500 e due giri al traverso di Spoleto in un + 4. Ascendenze trovate sul secondo vertice (+ 2) e su parte del terzo lato, ma non sfruttate stante l'esuberanza di quota. Secondo vertice sorvolato a 1600 m. (quote rispetto a Rieti).

Velocità usate nei traversoni: da 110 a 140. Terzo lato da 150 a 200. Tutto qui. Durante gli allenamenti avevo tentato il medesimo tipo di volo (traversone fino a Piediluco subito dopo lo sgancio, arrampicata interrotta a 1300 con traversone in salita fino al Civitella ed unica planata fino al campo), ma la debole forza delle ascendenze (max. + 2,5) ed il plafond non troppo alto (1600) mi avevano costretto ad impiegare velocità fra i 90 ed i 120, con un risultato piuttosto comune (1 h. 20').

Nel volo record hanno giocato un ruolo favorevole:

— l'aliante. A stima ha un rendimento dal 30 al 40 % superiore a quello dei nostri standard;

— il plafond. A 2500 metri (2900 QNH) la velocità viene aumentata dall'effetto quota del 15 % circa. Inoltre basta una sola ascendenza oltre l'aggancio, con conseguente unico centraggio. Un centraggio non istantaneo diminuisce in media del 30 % la velocità media di salita rispetto a quella indicata;

— il riuscito buon sfruttamento delle ascendenze lungo il percorso ai fini della diminuzione della velocità di caduta;

— la breve strada di cumuli fra Polino ed il Civitella con forti ascendenze che ha permesso di salire pur tenendo i 120 indicati, nonché la possibilità di fotografare il 2° vertice salendo anziché scendendo.

Ha invece giocato sfavorevolmente:

— il cattivo aggancio su Poggio Bustone;

— la ineliminabile tendenza a diminuire la velocità d'impiego rispetto a quanto indicato dal regolo d'arrivo (sicurezza del rientro) che può essere saggezza in gara ma è remora in un volo primato dove tutto deve essere sacrificato alla migliore velocità.

Ritengo perciò che in un ulteriore tentativo si possono agevolmente superare i 110 km/h essendo solo un po' più fortunati all'aggancio. Condizioni di questo tipo non sono infatti eccezionali a Rieti.

Walter Vergani

## Un record in apnea

Non è che mi sia deciso a cambiare sport per dedicarmi alla pesca subacquea; come mi consiglia qualche vero amico che vorrebbe vedermi in tenzone in qualche sport dove sia meno difficile fare una discreta figura che non nel volo a vela da un po' d'itempo a questa parte; ma è perchè questo Record è stato proprio conquistato tutto d'un balzo, senza tirare il fiato, come una bella immersione, una grande ispirazione e via...

Quest'anno dividevo le gioie e soprattutto le fatiche e le strizze del Campionato, dentro un CVV8 tutto bello nuovo, con il grande Reba, la Tigre delle Canarie, tornato fra noi proprio per questa avventura, l'amico carissimo che riposa tutto l'anno in quelle beate isole per venire finalmente a faticare 15 giorni a Rieti. Non era poi andata proprio bene quest'anno; un atterraggio a Spoleto ci aveva sonoramente bastonati bruciandoci tanti bei punti preziosi. Una maledetta discendenza ci aveva poi negato un'altra soddisfazione, migliorare il nostro record della passata primavera con un 308 Km. prefissi a Palazzo S. Gervasio, quando tutto sembrava andare per il meglio e già facevamo i calcoli della planata finale, 1300 mt. in fumo in pochi minuti!

Un solo record mi era rimasto; riatterrare in distanza libera nel medesimo campo, dove ero atterrato nel 1962 con un Mucha, nel comune di Candela (Foggia). E vi assicuro non è stato facile far capire ai contadini accorsi in gran numero e che mi raccontavano con tanto entusiasmo che già un altro « matto » era « caduto » in quel campo due anni fa; che quel tizio ero ancora io e che non era stato due anni fa ma quattro. Non avevano l'aria di credermi molto, l'altro aveva un « coso » rosso, questo era bianco.

La discutibile decisione della C.S. di non far gara l'ultimo giorno, 12 agosto, per una serie di misteriose ragioni quando eravamo ben carichi di voglia di volare, ci aveva del tutto abbacchiati e finiva un Campionato che ci lasciava la bocca amara. Qualcuno aveva già smontato il mattino ma l'amico Fraenza, venuto a salutarci, mi aveva chiesto di fare un volo, un voletto tanto per riuscire a vedere fi-

nalmente Rieti da un poco più di 2 metri suo famoso record di quota sul campo nella sfortunata avventura dello scorso anno. Qualcun'altro voleva volare, il Walter sfogarsi con un bel volo su quell'S.H.K. che per vari giorni aveva dovuto vedere solo da dietro; il Roberzoni provare il Dart e l'Adele volare per volare perchè a terra è difficile tenerla.

Nell'avvicinarsi del mezzogiorno la giornata si preannunciava veramente allettante, dei bei cumuli, finalmente, cominciano a fiorire nel cielo ed il Walter ricominciò a parlare di tentativo di record; era un suo vecchio pallino il triangolo dei 100 Km. Io certamente non dividevo il suo entusiasmo, ma, fare per fare, un circuito di 100 Km. è sempre un bel volo. Il ritorno in uso della radio ci assicurava un volo in piacevole compagnia. L'unico a non essere soddisfatto era il Reba che all'idea di un tentativo di record senza di lui era diventato rabbioso e poco socievole.

Alle 14, lavagne per tutti, dichiarazioni, cronometri, barografi piombati. Decollo per primo, una salita, un tentativo di sondaggio verso il Terminillo e Poggio Bustone; troppo presto, dopo mezz'ora siamo di nuovo per terra.

La situazione intanto migliora decisamente, i cumuli stanno gonfiando e vanno allineandosi esattamente sulla rotta diretta Rieti/Piedipaterno; sembra tutta una cosa preparata. Comincio a pensare che il Walter abbia ragione, divento impaziente a terra.

È chiaro che la giornata è buona ma non durerà molto, va presa subito quando i cumuli sono nel momento di maggior sviluppo. Il rimorchio mi sembra più lento del solito; l'Adele dopo lo sgancio salta il cumulo dei Laghetti ed aggancia alle colline con 550 mt.

Sgancio a 1000, tiro il fiato lungo e via, 100 all'ora dritto, i cumuli sono lì davanti a noi, vanno saldandosi fra loro, ho paura che il calderone tenda a sbollire. I metri se ne vanno, nessuna salita, avanti, mi consola il fatto che l'Adele ha trovato a 550 mt., arriviamo alle colline, all'inizio dei cumuli 600 metri su Rieti, 300 sul terreno, avanti, 1,2 mt. non posso non fermarmi, mi seccherebbe atterrare lì sotto. La salita non è entusiasmante, 2 mt., ho una gran smania di andare, gli altri

hanno fatto 2000/2500 mt., decisamente non è qui il punto buono, i minuti passano, ne abbiamo 80 da spendere per battere il vecchio record, Fraenza fa il controllore del tempo ma non ci crede molto. A 1400 mt. mollo e vado avanti, voglio i 4/5 mt., si sale dritti per un po', poi una salita decisa, 2400 mt. La strada è buona fin quasi al Civitella ;il Coscerno oggi ha spostato il cumulo in mezzo alla valle esattamente in rotta sui Piedipaterno, grazie! L'Adele ci ha fatto 2750 mt., vorrei entrarci anch'io ma più di 2400 non mi dà, è una fortuna perchè non perdo tempo e vado a Piedipaterno. Fotografo pronto, una virata secca, uno scatto e via, sempre senza tirare il fiato; più di mezz'ora se ne è andata.

Arrivano intanto le notizie dal Walter, viaggia veramente come un dannato. ha tagliato il traguardo in meno di un'ora, riesco anche a fare i conti, 100 e rotti di media; è pazzesco, ma sono contento per lui, povero, vecchio e bastonato. Sarà contento!

Roberto lo segue a ruota ma è suo destino bruciare i suoi records sull'altare del Walter!

Noi intanto filiamo sparati su San Gemini a 120 Km/ora, sfruttiamo qualche salita senza girare; questo lato non ha storia, Poggio Azzuano spunta preciso dietro le colline, 1200 mt. al pilone, foto e via.

La quota non è molta, fidiamo sulle notizie dei primi, ma il « tutto a salire » si trasforma per noi in una discreta discesa che ci porta su Terni città a 600 mt. Debbo lavorarmi un 1-2 mt. con l'ancora a terra, sento i minuti che se ne vanno e con essi il mio sogno di record. La salita si rinforza, finalmente mi rifaccio 1400 mt., regolo alla mano, per passare alti su Marmore e Piediluco e via. Rieti è davanti noi, Fraenza mi dà il tempo, — 6, mi cascano le braccia perchè dispero di arrivare in tempo (il maledetto mi rubava 10 minuti per farmi correre... me lo ha detto dopo...).

Gli arrivi con il CVV8 sono entusiasman- ti, tanta fatica per salire ma tanta soddisfazione a farlo correre, un vero puro sangue, la velocità continua ad aumentare e sembra non scenda mai, 140.160.180.200 e tagliamo il traguardo a 220.

1 ora e 16' - 80,440 Km. di media; non

è poi male per una giornata non volabile.

Tutti soddisfatti, tranne il Reba che per un caso fortuito è rimasto a terra il giorno più bello del Campionato. La coppia delle Tigri si ricomparrà per altri allori. È sparito senza lasciare traccia; sarà alle Canarie a meditare la vendetta!

*Guglielmo Giusti*

## IL DISCORSO DI CHIUSURA

Nel rivolgerVi la parola mi sia consentito innanzi tutto di salutare calorosamente a nome dell'Aero Club d'Italia il Signor Presidente dell'Aero Club di Polonia e Vice Presidente della FAI — Sig. Antonievich — la sua presenza alla conclusione di questa magnifica gara costituisce un grande onore per voi concorrenti e per il nostro paese. Lo ringraziamo vivamente salutandolo in Lui la nobile generosa nazione che Egli rappresenta nella quale il volo silenzioso costituisce una delle più importanti attività sportive ed annovera affermati campioni.

Il Campionato Italiano di Volo a Vela nella sua 6ª edizione si è concluso nella maniera più brillante e con risultati altamente positivi, il livello tecnico della competizione cresce e si consolida e gli exploit registrati anche quest'anno ne costituiscono una valida conferma.

Decisamente incamminato sulla via del progresso, il nostro volo a vela si affermerà e irrobusterà sempre di più. La gara ha costituito quest'anno un collaudo notevolmente severo delle capacità professionali di ognuno dei partecipanti ed ha suggellato definitivamente la bontà e la reale portata pratica della suddivisione dei partecipanti stessi in due leghe.

Il merito della perfetta riuscita della competizione è essenzialmente di voi concorrenti che avete messo tutto l'impegno nell'esecuzione delle prove che siete stati

chiamati a sostenere, è doveroso riconoscere che all'elevato spirito agonistico col quale avete gareggiato, avete saputo accoppiare com'era d'attendersi una bene intesa disciplina sportiva che vi fa onore e che ha grandemente facilitato il compito di coloro che hanno presieduto alla organizzazione ed alla esecuzione della gara che quest'anno ha presentato aspetti piuttosto complessi sia per il numero veramente eccezionale di concorrenti e di macchine sia per le condizioni del tempo che sovente non è stato particolarmente propizio per le fatiche che dovevate affrontare. A nome dell'Aero Club d'Italia, che ho l'onore di rappresentare, ve ne ringrazio vivamente non senza complimentarmi con voi tutti quanti per le spiccate doti professionali di cui avete dato prova così probante. Ringraziamento analogo rivolgo a quanti hanno attivamente collaborato per assicurare alla competizione un regolare svolgimento preoccupandosi sempre di superare le difficoltà che man mano si presentavano. Il Presidente ed i Componenti la C.S.O., il Direttore di Gara in particolare si sono prodigati in mille modi perchè non avessero a sorgere complicazioni e non hanno esitato a prendere tempestivamente con senso di piena responsabilità molte importanti decisioni. Ciò io ho potuto seguire giornalmente e non senza dispiacere da lontano perchè avrei avuto tanto gradimento di essere fisicamente presente fra voi.

I piloti trainerati, dal canto loro, hanno svolto la loro dura mansione con grande abnegazione, altrettanto dicasi per i Commissari sportivi, per i telemetristi e goniometristi e cronometristi, per le squadre di ricupero, tutto insomma ha funzionato egregiamente ed ognuno ha assolto il proprio dovere nella maniera più scrupolosa, cosa di cui sento il dovere di dare pienamente atto.

La vittoria in Lega 1 ha arriso a Giorgio Orsi nel quale salutiamo il campione italiano di volo a vela 1966, non senza sottolineare che la conquista del titolo è avvenuta attraverso una lotta cavalleresca e serrata tra tutti gli elementi più qualificati. Al Sig. Wills che con la classe che tanto lo distingue ha saputo contendere al suo più diretto avversario il primo posto in classifica generale va tutto il nostro plauso. A Walter Vergani che ha saputo affermarsi in modo tanto clamoroso nella prova di

percorso raggiungendo i 440,5 km e realizzando la maggiore distanza finora percorsa da un aliante sul territorio nazionale.

All'equipaggio Mantica-Grassi che ha conquistato il nuovo primato italiano di distanza per alianti biposto, esprimo i complimenti più vivi.

I concorrenti della Lega 2 sono stati anch'essi all'altezza del proprio compito impegnandosi a fondo a dando il meglio di se stessi per emergere ed aprirsi così un varco verso la Lega 1, i risultati di cui sono stati gli artefici, sono più che lusinghieri.

Il Generale Lucentini, Vice Comandante dell'a II Legione Aerea è qui presente in rappresentanza del Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare per consegnare, a nome della stessa Aeronautica Militare, il Trofeo Giuseppe Cenni, da essa, come sapete, messo in palio quest'anno per la prima volta in sostituzione del Trofeo Bonomi definitivamente assegnato lo scorso anno.

Com'ebbi già occasione di rilevare nella cerimonia di apertura di questa gara, si tratta di una testimonianza dell'alta considerazione in cui l'aviazione sportiva è tenuta dall'Aeronautica Militare; ciò non può che inorgogliare i piloti sportivi tutti e rinsaldare i legami che li uniscono ai piloti militari. Apprezzando nel suo grande valore e nella sua estesa portata pratica questo delicato gesto dell'Aeronautica Militare esprimo ancora una volta ad essa, a nome dell'Aero Club d'Italia, i sensi della più viva gratitudine. Vorrei pregare il Generale Lucentini di rendersi interprete di questi nostri sentimenti presso il Capo di Stato Maggiore Generale Remondino che con tanto entusiasmo ha assegnato il Trofeo Giuseppe Cenni.

Un particolare caloroso ringraziamento intendo rivolgere ai giornalisti che non hanno mancato di tenere costantemente aggiornata l'opinione pubblica sull'andamento della gara, accomuno a questo ringraziamento la RAI-TV che ha consentito di effettuare oggi delle riprese televisive attraverso le quali milioni di spettatori potranno questa sera apprendere che la sesta edizione del Campionato italiano di Volo a Vela si è felicemente conclusa.

Ringrazio infine le Autorità qui convenute per assistere alla premiazione dei vincitori. Arrivederci all'anno prossimo.

*Gen. Donno*

# LA BALLATA DEI COMMISSARI

*Due giovani piccoli Orsi Morelli  
Dal Bianco ventre,  
si rotolavano Balzer a Balzer nel Fongoli sotto  
il Castagno Della Chiesa; e attendevano affamati  
la mamma per soddisfare il bisogno Vitale;  
ma ahimè! i loro Contoli non erano Giusti  
e si trovarono in Barazzetti,  
tanto che il Lattarulo nelle Puppi della mamma  
andò tutto in Ricotti.*

*I Pastori avvolti in Mantelli di fitto Piludu,  
per resistere al vento di Fianco sull'Agresta del monte,  
avevano acceso i Fanoli a Pilat  
cercando di raggiungere la loro lontana Casagrande  
e guidando i Grassi Manzoni con robusti  
colpi di Vergani sulle loro schiene.*

*Vicino alla Fontana, dove la bella Marietti dai  
lungbi Treccioni e in Camicia di Rasini,  
china mostrava il Coscierno,  
i Fabri Ferrari alimentavano un Peccolo fuoco  
con il soffietto a Mantica.*

*Ma alcuni grossi e Rovesti gendarmi poco  
Urbani, avevano Pressato i Pastori con l'insistente  
richiesta della Tessera sulla quale mancavano  
le Marchetti,  
ed uno di essi per risolvere il guaio  
in cui era inCappato,  
per non rimetterci le Bucceri, Sornin Sornin,  
pensò bene di donare un Gallo.*

*I gendarmi piuttosto Pronzati,  
si allontanarono offesi con osceni Perotti.*

*I piccoli Orsi Morelli fuggirono impauriti  
con i Pelini Rizzi cercando la loro tana,  
per andare a Nannini sotto una calda Cultrera.*

*Nel cielo occhieggiò la tremula Veneri,  
Simbolo di Pace.*

Veneri, Cultrera & Camicia

# BREVI IN CHIAVE CINEMATOGRAFICA

- Rieti 1966  
I Campionato Italiano  
Il Briefing  
Il tema della giornata  
Le previsioni meteo  
Lo schieramento  
Prima del decollo  
Il traino  
Il roccolo  
Il palin paletta  
La discendenza  
La Val Nerina  
Piediluco  
Il planè finale  
Il fuori campo  
La piazza d'armi di Spoleto  
L'S.H.K.  
Il triangolo dei 100  
Il triangolo dei 200  
La distanza libera  
Lavello  
Il 1° posto in classifica  
Giorgio Orsi  
Roberto Manzoni  
Philips Wills  
Walter Vergani  
Adele Orsi  
Attilio Pronzati  
Adriano Mantelli  
Mantica e Jolanda  
Giusti e Barazzetti  
G. Battista Naldoni  
Motta, Fianco, Pastori  
Paolo Agresta  
La radio  
Il reclamo  
Il prosciutto  
Oreste Ricotti  
Willy Marchetti  
La premiazione  
Il Dott. Palma  
I trainatori  
Gli squadristi  
Baroffio  
Quelli del Centro Alpino  
Quelli dell'Ae. C. Torino  
Quelli della Lega 2
- = Questo pazzo, pazzo, pazzo mondo  
= La grande guerra  
= Mezzogiorno di fuoco  
= All'inferno e ritorno  
= Un maledetto imbroglio  
= Un posto al sole  
= Alta tensione  
= Ascensore per il patibolo  
= La scala a chiocciola  
= Quattro passi tra le nuvole  
= L'arte di arrangiarsi  
= Dimensione della paura  
= Acqua alla gola  
= Tutti a casa  
= Il buio oltre la siepe  
= Entrate senza bussare  
= Il prezzo del successo  
= La congiunra degli innocenti  
= La caduta delle aquile  
= Via col vento  
= Il posto delle fragole  
= Sogno di una notte di mezz'estate  
= L'uomo dal braccio d'oro  
= La grande illusione  
= Il tramonto degli eroi  
= La luce che si spense  
= Mary Poppins  
= Che fine ha fatto Baby Jane  
= Cittadino dello spazio  
= Rosmunda e Alboino  
= I due gladiatori  
= Il Dottor Stranamore  
= I criminali della galassia  
= Fifi la plume  
= Il silenzio  
= Per un pugno di dollari  
= Colpo grosso  
= L'uomo che sapeva troppo  
= Una questione d'onore  
= Vincitori e vinti  
= Il grande assente  
= I magnifici sette  
= Arrivano i nostri  
= L'idolo di Acapulco  
= Poveri ma belli  
= Noi siamo le colonne  
= I soliti ignoti

# notiziario

## CALCINATE: ONORE E BICARBONATO AL MERITO

Il ritorno — dopo la brillante affermazione dei piloti di Calcinate — ha dato il via ad una serie di festeggiamenti che presumiamo troveranno fine solo con il prossimo Agosto, quando — placati gli animi e purificati i corpi — si dovrà nuovamente impugnare la cloches per il più bel carosello volovelistico nazionale.

Quelli di Lega 1 perchè hanno vinto, quelli di Lega 2 perchè hanno perso; quello perchè ha fatto il record e quell'altro perchè l'ha fatto ma è durato troppo poco; uno perchè ha superato i 400, un'altro perchè non li ha superati, un'altro ancora perchè ha fatto il buco.

Ogni motivo è valido.

Fortunatamente qualcuno si è staccato dalla mischia ed ha preferito sciogliere la propria vena poetica e rime e filastrocche sono fiorite ad inneggiare la vittoria ed il vincitore.

### EL CAMPION

*L'è propri un'occasion  
che capita de rari  
de festeggià 'n campion  
che ghe n'è poch impari.*

*Todesch, ingles, frances  
a fan un gran parlà  
fina in d'ul so paes,  
de l'omm da Calcina.*

*Sto noster varesott  
che in cunt d'el so volà  
l'ha conquistà in d'un bott  
na gran notorietà*

*per smetiga, furbizì  
e per l'orientament;  
lu 'l sà tutt i malizì,  
l'è un vero sacrament.*

*Scriveven sul giornal  
« volà m'el vola quelà  
a basta minga i al  
ghe voeur un co d'usel ».*

### VIVA LA BISSA

*Quell'S H K ...  
sembrava una baracca,  
invece guarda un po'  
il titolo conquistò!*

*Dicevano i rivali:  
« Giorgio non ce la fai  
combinerai dei guai!  
Se scendi fuori campo  
sarà certo uno schianto.  
Non sai la geografia  
finisci in Albania!  
Dimentichi il carrello  
ci vuole il campanello!  
In coda resterai  
ci perderai di vista,  
dietro tutti i campioni  
al primo dei piloni ».*

*Quell'S H K ...  
sembrava una baracca,  
Ti davano spacciato,  
ma or che ce l'hai fatta  
si tirino da un lato:  
di te della tua bisca  
non han capito un'acca.*

*Quell'S H K ...  
sembrava una baracca,  
Noi che profani siamo  
non dubitammo mai;  
felici ti accogliamo  
sicuri che giammai  
il titol di campione  
che a Rieti hai conquistato  
ad altri lascerai.  
W il campione! W la bisca!*

## Calciate: nuovo record di attività di volo

Con la fine di Settembre il Centro Studi Volo a Vela Alpino ha superato le 3.950 ore di volo totale. Si tratta di una cifra record in quanto il massimo annuale finora raggiunto era quello dello scorso anno con 3.706 ore.

La punta più alta toccata lo scorso anno era rappresentata dal mese di Agosto con 587 ore, mentre quest'anno il mese record è stato Maggio con 735 ore.

## Genova

L'Associazione Volovelistica « F. Padova » ci ha promesso notizie dettagliate circa un possibile traferimento dell'attività durante il periodo invernale, al momento di chiudere questo numero ancora nulla ci è pervenuto.

## Bravo Stucchi!

Il primato italiano per alianti monoposto di distanza prefissata è stato battuto da Massimo Stucchi, dell'Accademia Volovelistica di Milano, con un volo di ben 513 Km.

Il volo si è svolto dall'aeroporto parigino di La Ferté Alais a quello di Arcachon nei pressi di Bordeaux, con uno Standard Austria alla velocità media di 72 Km/h. Il pilota ci presenterà un articolo dettagliato su quel magnifico volo nel prossimo numero.

## Tabella dei records

Come avevamo previsto, la tabella dei records nazionali sta subendo un vero sconvolgimento, riportiamo per il momento un aggiornamento riguardante la categoria bi-posti:

- Quota assoluta 7.980 m., 8-5-1965, pil. C. Balbis - Aosta
- Quota guadagnata 6.600 m., 8-5-1965, pil. C. Balbis - Aosta

## Un altro exploit alpino

Il giorno 3 Giugno, il nostro G. v. K., nel tentativo di raggiungere il famoso Centro del Volo a Vela Alpino austriaco di Zell am See, nella provincia di Salisburgo, ha raggiunto la città di Kitzbuell, a poca distanza della meta, dopo un percorso di 325 km.

Il giorno dopo, partendo da Zell am See con il programma di effettuare una spezzata con meta prefissata di 540 km., (Zell-Groebming/Stiria-Varese), il pilota è costretto a scendere all'imbocco della Valtellina, nei pressi del Lago di Como, a causa di una massa d'aria stabile proveniente dalla pianura padana, dopo aver però percorso 480 km.

Ottocento chilometri in due giorni, sono un'altra evidente prova delle ampie possibilità volovelistiche delle zone alpine.

I due voli sono stati realizzati con uno degli M. 100/S del Centro di Varese.

## Errata - corrige

Nel precedente numero 64 della rivista, siamo incorsi in alcuni errori che ci premuriamo rettificare, scusandoci con i nostri lettori:

*IL NUOVO ALIANTE M.300: pag. 6, 2ª colonna, l'ultimo periodo, incompleto, va così corretto: « Questa particolare forma della linea d'asse è atta a fornire la desiderata variazione di sforzo sul comando in funzione della velocità, mentre la variazione di sforzo in funzione della corsa, a velocità costante, è ottenuta mediante molla ».*

*UN NUOVO 15 M - SZD 30 « PIRAT »: pag. 27, 2ª colonna: « La polare calcolata indica una finezza massima di 33 » e non 22 come stampato.*



## Finalmente abolito il carnet

*Riportiamo la circolare n. 2/11741 dell'1-8-1966 dell'Aero Club d'Italia riguardante l'abolizione del regime dei Carnets de passages en douanes per aeromobili da turismo.*

« Si ha il piacere di comunicare che in merito all'abolizione del regime dei Carnet de passages en douanes il Ministero delle Finanze con sua circolare n. VII-1966-382 Dog./268 in data 27-7-1966 ha disposto che, con effetto immediato, per la temporanea esportazione di aeromobili nazionali o nazionalizzati, le Dogane potranno rilasciare bolletta di temporanea esportazione, valida per un anno ed utilizzabile per più viaggi, con il solo obbligo, per l'utente, di restituirla alla Dogana al termine di detto periodo.

Pertanto, d'ora in poi, non sarà più necessaria l'emissione del Carnet da parte dello scrivente in quanto i titolari degli aeromobili dovranno rivolgersi direttamente alla Dogana locale in occasione dell'effettuazione di viaggi all'estero.

È il caso di rammentare però, che il Carnet dovrà essere sempre richiesto allo scrivente per l'effettuazione di viaggi in Paesi nei quali il suddetto documento non è stato ancora abolito.

Si prega pertanto di portare quanto sopra a conoscenza dei propri soci ».

## COMUNICATI MINISTERIALI

### *Concorso per il reclutamento di 425 allievi ufficiali di complemento nell'aeronautica militare*

Il Ministero della Difesa comunica che la G.U. n. 230 del 15-9-66 pubblica un concorso per il reclutamento nell'Aeronautica Militare di Allievi Ufficiali di complemento nei seguenti Corpi e ruoli e per il numero dei posti a fianco di ciascuno indicati:

- (per laureati)
- Corpo del Genio Aeronautico:  
ruolo ingegneri (specialità costruzioni aeromeccaniche, infrastrutture aeronautiche, elettronica) . . . . . posti n. 50
- ruolo chimici . . . . . » » 5
- ruolo fisici (specialità geofisici) . . . . . » » 9
- Corpo di Commissariato -  
ruolo commissariato . . . . . » » 16
- Corpo Sanitario Aeronautico . . . . . » » 35
- (per diplomati)
- Arma Aeronautica - ruolo  
servizi . . . . . » » 170
- Corpo del Genio Aeronautico - ruolo assistenti tecnici (specialità aeronautica, armamento, elettricisti, elettroni, edili, assistenti di laboratorio, geofisici) . . . . . » » 124
- Corpo di Commissariato -  
ruolo amministrazione . . . . . » » 16

#### *Titoli di studio per l'ammissione:*

- Genio Aeronautico: laurea in ingegneria dei vari indirizzi e laurea in architettura, a seconda della specialità, per il ruolo ingegneri - Laurea in chimica o chimica industriale per il ruolo chimico - Laurea in fisica, scienze matematiche (ora laurea in matemati-

ca) matematica e fisica, o laurea in discipline nautiche rilasciata dall'Istituto universitario navale di Napoli per il ruolo fisici.

- Corpo di Commissariato - ruolo commissariato: laurea in giurisprudenza, economia e commercio, scienze sociali, scienze politiche, scienze coloniali oppure laurea in scienze - economiche marittime conseguita presso la sezione armamento navale dell'Istituto superiore di Napoli.
- Corpo Sanitario Aeronautico - Laurea in medicina e chirurgia ed abilitazione professionale.
- Arma Aeronautica ruolo servizi: diploma di maturità di Istituto tecnico industriale (dei vari indirizzi) o agrario o nautico, diploma di geometra, maturità classica, scientifica od artistica, a seconda della specialità.
- Corpo di Commissariato - ruolo amministrazione: diploma di ragioniere o perito commerciale.

Sono ammessi ai corsi predetti i cittadini italiani che abbiano compiuto il 18° anno di età e non superato il 28° alla data del 5-8-1966. Per coloro che sono stati dispensati dal presentarsi alle armi, perchè già residenti all'estero, il limite massimo di età è elevato ad anni 32.

Gli aspiranti dovranno far pervenire, a mezzo raccomandata diretta al Ministero della Difesa - Direzione Generale del Personale Militare (Aeronautica) 5ª Divisione Concorsi - Roma - Viale Università, 4, domanda redatta in carta legale da L. 400, secondo le modalità stabilite dal bando concorso.

Il termine di presentazione delle domande scade il 31-10-1966, per il ruolo servizi, ruolo assistenti tecnici e ruolo amministrazione ed il 30-11-1966 per il ruolo ingegneri, ruolo chimici, ruolo fisici, ruolo commissariato e Corpo Sanitario Aeronautico.

Le disposizioni particolari sono contenute nel bando di concorso, le cui copie sono disponibili presso il Ministero della Difesa - Direzione Generale del Personale Militare (Aeronautica), i Distretti Militari, le segreterie delle Università e delle Facoltà, i Centri universitari sportivi, le Associazioni aeronautiche, gli Aeroclub e tutti i Comandi ed Enti dell'Aeronautica Militare.

## La medaglia Lilienthal al polacco Makula

*Mentre andiamo in macchina apprendiamo:*

La F.A.I. ha assegnato al noto campione polacco di Volo a Vela EDWARD MAKULA la medaglia Lilienthal per il 1966.

### AI VECCHI E NUOVI ABBONATI

**Tutti gli abbonati, vecchi e nuovi, sono pregati di versare l'abbonamento entro il 31 Gennaio 1967, servendosi dell'allegato modulo di C.C. Postale.**

**Quegli abbonati che hanno pagato l'abbonamento biennale per il 1966/1967, sono invitati a versare una quota di conguaglio di L. 1.500 per il 1967.**

**Ai nuovi abbonati, che avranno provveduto al pagamento del canone entro il 31 Dicembre, verranno inviati in omaggio gli ultimi due numeri del 1966.**

## Wallington (pro) e contro

*Volo a Vela ha pubblicato una serie di articoli sotto il titolo «Un nuovo sistema di punteggio».*

*Finalmente un pilota sportivo ci comunica la sua opinione in proposito, aprendo così una discussione in merito. Rinnoviamo l'invito agli sportivi affinché vogliano intervenire nella discussione con interventi che potranno sempre essere utili a coloro che si occupano della stesura dei regolamenti.*

Ho seguito l'appassionante discussione sollevata sulla stampa volovelistica di tutta Europa dal famoso articolo dell'inglese Wallington in cui veniva proposto un nuovo e più semplice sistema di punteggio nelle gare di volo a vela.

Credo di dover approfittare di questo momento, successivo all'ultima gara di Rieti — nella quale con la classifica Wallington passerei da quarto a secondo — per esprimere il mio parere che non è favorevole a tale sistema pur con le doverose seguenti premesse:

— Discutere sulle formule di punteggio è come discutere sul sesso degli angeli e di questo ha già fatto cenno in un precedente articolo su Volo a Vela. Datemi un tipo di punteggio e su questo costruirò la mia gara, avrebbe detto l'inventore della leva se visse oggi. Tutti i confronti usati per reclamizzare la formula Wallington peccano in quanto si applicano « a posteriori » cioè a gare già effettuate e corse in funzione di un diverso sistema di punteggio.

— La fondamentale differenza fra le formule finora usate e questa nuova ora proposta è la stessa che nelle corse ciclistiche esiste fra le tappe a cronometro (lotta contro il tempo) e le tappe « normali » (lotta contro gli avversari). Il fatto che in una corsa ciclistica usino mescolare le une alle altre prova che nessuna prevalenza esiste dell'un tipo di gara rispetto all'altro.

Ciò detto si può quindi ridurre tutta la discussione al fattore « gusto personale » o, magari anche, al fattore « novità ».

Personalmente trovo meno bello correre secondo il punteggio Wallington, specie se — potendosi usare la radio — posso conoscere minuto per minuto la mia posizione in quella determinata gara rispetto agli altri concorrenti. Una volta certi del primo posto nella specifica prova si sarebbe tentati di difenderlo semplicemente senza tentare la migliore performance che invece col metodo tradizionale consentirebbe non solo la vittoria, ma anche di infliggere una buona dose di punti al secondo e quindi a tutti. Si finirebbe cioè di volare tentando il controllo dei diretti avversari anzichè la migliore prestazione. Trovo ancora non equo prendere un punto di vantaggio sul secondo, magari per un solo minuto secondo, ed essere punito con un solo punto di svantaggio nella gara successiva ove si presentasse il caso inverso ma con un forte distacco. Il secondo arrivato finirebbe per perdere in questo caso uno anzichè più punti, solo perchè nessuno ha potuto inserirsi fra lui ed il suo antagonista.

Trovo infine non giusto che si faccia un livellamento così imponente come quello di attribuire lo stesso punteggio al sedicesimo classificato ed al trentesimo. Nel volo a vela il solo chiudere un circuito è sempre una performance e molte volte, per non dire sempre, è molto più difficile salvare un volo e lottare contro le condizioni che finiscono — come nel caso di chi arriva tardi — che evitare un « buco » il quale, in un buon volovelista, è quasi sempre frutto di un errore elementare.

## Per un aliante d'assalto... almeno un Praga baby

« Alianti militari » disse all'improvviso Ricotti.

Lì per lì, caduta mentre si stava parlando d'altro, la domanda ci colse di sorpresa e, a dire il vero, ci preoccupò un tantino.

« Ne vuole uno? » chiedemmo, fra cauti e sbalorditi.

« Parlarne sulla rivista » disse Ricotti. Con abituale e scarsa prolissità, aggiunse: « Interessante! »

Come si può non accontentare Ricotti? Fu così che partimmo in caccia di notizie e riuscimmo a scovare uno dei pochi Italiani in possesso di brevetto di pilota militare d'aliante d'assalto e da sbarco, per aver frequentato a Cameri, nel 1941, il primo e unico Corso d'addestramento.

Quando lo incontrammo, non fummo indotti in errore dal suo tipico aspetto di *quiet man*, solo perchè sapevamo che Letterio Meli, messinese quarantacinquenne, piccolino e dall'apparenza ingannevolmente assonnata, a quattordici anni aveva attraversato su un moscone l'agitato Stretto di Messina; a quindi era fuggito da casa per imbarcarsi clandestinamente con le truppe verso l'Etiopia; a sedici aveva conseguito il brevetto B di volo a vela e, subito dopo, il brevetto C sui vecchi Asiago Meise. Ora Meli è titolare della Avia-co. Compra e vende velivoli d'occasione. Letterio Meli diede una fuggevole occhiata al nostro abbigliamento sportivo un po' trasandato, fece una approssimativa valutazione tra sè e sè, e partì all'attacco, senza darci il tempo di aprir bocca.

« Bene » disse « ho proprio quello che fa per lei. Una magnifica occasione! Un Praga Baby a due posti affiancati, freni idraulici, ruote Balloon, motore Walter Micron da 65 cavalli. Nuovo! Regalato: un milione e trecentocinquanta... »

« Scusi, ma... »

A questo punto, Meli notò gli occhiali d'oro e la borsa diplomatica.

« Oppure » si affrettò a dire « anzi, forse

per lei è meglio un Piper Super Cub modello De Luxe, motore Lycoming da 150, due posti, VHF, avviamento elettrico, elica Sensenich. Una sciocchezza: cinque e nove. Eh!, che ne dice? Eppoi... »

Lo squillo del telefono ci venne in soccorso. Meli non aveva ancora depresso la cornetta, che noi partimmo in quarta, senza tirare il fiato.

« Scusi, noi vogliamo soltanto intervistarla sugli alianti militari, per farne un pezzo su VOLO A VELA... »

Meli mascherò abilmente una lieve ombra di delusione. Bisogna dire a suo onore che incassò il colpo sportivamente e si dispose a rispondere.

« A Cameri, eravamo in dodici col brevetto C. Furono poi costretti ad ammettere al Corso anche i B. In tutto, alla fine, eravamo circa trecento. Era un Corso su cui gravava uno stretto segreto militare: anche negli alti gradi era largamente ignorato. Allora c'era il progetto di conquistare Malta, e gli alianti militari furono sempre considerati un'arma prettamente offensiva. L'aliantismo fu una vera novità dell'ultima guerra. I Tedeschi ne fecero largo uso in Francia, a Creta, a Corinto, e altrove. Gli Americani li usarono in Sicilia, al largo di Augusta, dove ne persero un certo numero per via d'un improvviso vento di terra che scaraventò varî alianti in mare. Affardellati, i piloti annegarono in brevi istanti. Tutti conoscono, poi, la partecipazione degli alianti durante lo sbarco in Normandia. In Italia vi fu il tentativo di creare un nucleo di aliantisti militari, appunto a Cameri, dove avevamo buoni apparecchi tedeschi, ma istruttori italiani esperti solo di volo a motore, così gli allievi dovevano cavarsela molto da soli, con un numero di ore insufficiente per un addestramento serio e completo. Gli incidenti furono molti e gravi, qualcuno mortale. Un allievo cadde durante la procedura, perchè i comandi furono bloccati da un sacchetto di sabbia slegatosi... »

« Sabbia? »

« L'aliante era un DFS 230 tedesco, a dodici posti, 16 metri di apertura alare. molto pesante, efficienza massima circa diciotto. Durante l'addestramento, il peso degli uomini era costituito da sacchetti di sabbia. A bordo c'era solo l'allievo, quel giorno. Il DFS fece per terra una buca profonda tre metri. All'inizio del Corso, usa-

vamo, per allenarci alle planate, un FL3 senza elica, un apparecchietto a due posti affiancati, sessanta cavalli... »

A questo punto, Letterio Meli si affacciò alla finestra, e vide la nostra macchina. Il volto gli si rischiarò in un aperto e invitante sorriso.

« Oh! » disse « Quasi mi dimenticavo! » Si diede un pugno su una gamba. « Lei deve, DEVE vedere l'ultimo arrivo. Che meraviglia! Un Piper Apache modello G, due Lycoming da 160 cavalli, cinque posti, VHF a 360 canali con VOR, VHF Narco Mark V con VOR, Marker Beacon, ADF T-12 B, autopilota, faro rotativo, zero ore dalla revisione generale. Guardi, proprio per lei, facciamo sedici e mezzo. Ma non cominciamo a tirare. Il prezzo è irriducibile... »

« Scusi, dicevamo, gli alianti militari... ». Meli continuò, a voce più bassa, la rievocazione. « A pieno carico, sotto traino, il DFS 230 misteriosamente, poco dopo il decollo, entrava in un ritmico e inarrestabile moto pendolare di grande ampiezza. Non c'era verso di fargli smettere questo energico va e vieni. Tentammo tutte le manovre, inutilmente. Forse dipendeva dal fatto che l'aereo trainatore, un S 81, raramente un Breda 28, doveva essere alleggerito il più possibile, per garantirgli la potenza necessaria. Un trainatore leggero, con rimorchio pesante, come accade anche agli autotreni per strada, provoca fenomeni del genere ».

« Come andava a finire? »

« Quando noi, stanchi, sudati, emozionati, avevamo finito di tentare inutilmente ogni possibile manovra, l'aliante, altrettanto misteriosamente, come era entrato in moto pendolare, ne usciva all'improvviso, da solo, dopo una quindicina di energici sbatracchiamenti. Chi resisteva alla carica emotiva, usciva quasi sempre indenne. Ma molti non resistevano, si sganciavano e, data la bassa quota e le caratteristiche dell'apparecchio, finivano tra gli alberi, scassando tutto e infortunandosi seriamente. Per il suo peso, l'aliante non era poi neanche male: la pedaliera molto sensibile, l'atterraggio senza carrello che si sganciava al decollo, un profondo solco sul terreno, provocato dal pattino, le virate a largo raggio. Flaps. Diruttori molto efficaci. »

« Avevate altri tipi d'aliante militare? »

« Sì. Il Kotha, con quaranta posti: un be-

stione faticosissimo sotto traino; richiedeva una muscolatura d'atleta. Morbido e pastoso in volo librato, con grande visibilità. Sia il DFS che il Gotha erano costruiti in traliccio d'acciaio. Il Gotha aveva un rapporto di massima efficienza di uno a dieci; i posti di pilotaggio affiancati, voltantino per il primo pilota, *cloche* per il secondo. Gli Americani, già a quel tempo, impiegavano alianti militari con 120 posti; trasvolavano l'Atlantico e usavano, per il traino, un'asta rigida d'acciaio. Noi avevamo invece un cavo d'acciaio che, per una lievissima deviazione d'asse d'allineamento, provocava una tremenda frustata. Col cavo d'acciaio s'era creata negli allievi piloti addirittura la psicosi del *colpo di frusta* che minacciava di sconquassare tutto: non era molto allegro, nè riposante, glielo assicuro! Poi ci allenavamo ai voli notturni, ed era una vera impresa. L'apparecchio trainatore dei Tedeschi aveva il bordo d'uscita delle ali fosforescente. A terra disponevano una catenaria di luci per delimitare la zona d'atterraggio. Noi raramente riuscivamo a intravedere il trainatore, per mantenerci esattamente in linea. Sul campo c'era solo una fotoelettrica che non dava le misure laterali e che, anzi, spesso ci abbagliava. Ciononostante riuscivamo il più delle volte a eseguire atterraggi perfetti. »

« Ha mai più volato a vela? »

« Certo. Dopo la guerra, in Svizzera, poi a Vergiate. Anzi, mi ricordo un incidente che mi servì di lezione. Ero fuori allenamento, ma volevo fare lo spaccone. Per l'atterraggio avevo previsto una picchiata veloce, una richiamata brusca, seguita da una scivolata d'ala con arresto rapido in centro campo. Ma sbagliai tutto: ero troppo basso e riuscii solo a stallare sulla richiamata. Mi infilai col muso per terra e, per fortuna, me la cavai con cinque punti di sutura al mento. Non me lo sono scordato mai più, e ne ho avuto veramente bisogno, perchè io non ho mai interrotto negli anni la mia attività aviatoria. Il volo a vela è decisamente affascinante: ora, spesso, mi alleno a spegnere il motore del mio apparecchio e a planare con l'elica in croce. »

« Come attività volovelistica non è un po' troppo poco? »

« Vede, dieci anni fa fondai la Aviaco, per la compravendita di velivoli di seconda

mano: è la mia professione, la mia unica attività. Fui il primo in Italia a organizzare una cosa del genere che, tra l'altro, favorisce il volo in generale. Se non ci fosse la Aviaco, gli aerei usati rimarrebbero negli *hangar*, fra chi vuol vendere a caro prezzo e chi vuol comperare a buon mercato, in un Paese dove si immatricolano soltanto circa venti aerei nuovi l'anno, e se ne scambiano circa quaranta usati. La propaganda ufficiale è insufficiente, il territorio difficile, le distanze, fra un centro e l'altro relativamente brevi, i divieti e gli ostacoli burocratici molti, scarsi gli aeroporti abilitati al traffico turistico, mentre, per esempio, in Francia, basta una striscia di terra erbosa per avere il permesso di atterrare. »

Letterio Meli giocherellava col nostro biglietto da visita. Improvvisamente, mentre stava parlando, qualcosa affiorò nella sua memoria e, a poco a poco, prese consistenza.

« Ma lei » disse concitato « non fece quel titolo su sei colonne in prima pagina, su un quotidiano di Milano, e quel pezzo che fece accorrere mezza cittadinanza a Taliedo, quando, con Rosaspina, per un guasto al carrello, consumavamo benzina in attesa di atterrare sulla pancia... »

« Già... »

« Ma poi lei era anche... Oh, santo cielo, adesso mi ricordo; ma lei, quel Beechcraft Bonanza... »

« Infatti. »

« Ma adesso è anche... » Meli abbassò la voce. Una piccola gomitata nel fianco, con aria da cospiratore. « Ma perchè non me l'ha detto subito! », disse, in tono di rispettoso rimprovero. E poi, venne, irresistibile, urgente, la cauta domanda: « Ma lei non dirige... lei non è anche azionista...? »

Dirgli di no, per fargli crollare un bel sogno? Dirgli di sì, per cacciarsi in un mare di guai? Non rispondere, per evitare di raccontare i fatti propri? Scegliemmo una soluzione prudentemente intermedia.

« Uhm... »

Meli interpretò il muggito a mezza voce, secondo l'impulso del cuore. Si illuminò tutto. Ci prese sottobraccio, tenendosi col fianco a doverosa distanza, ci portò dinanzi a una parete e indicò una bella fotografia.

« Eccolo! » Esclamò. « Ecco l'apparecchio che fa per lei. Su misura, pensi! Un

Beechcraft Baron (torniamo ai vecchi amori, eh!) cinque posti, VHF Collins a 580 canali, ricevente Collins 51 x 2 per comunicazione, ricevente Collins per navigazione, ricevente Collins Glide Scope Receiver, altri Collins a non finire... »

« Questo Collins si è dato da fare... »

Meli non raccolse.

« ... Autopilota con altimetic, Giro-syn Compass, RMI indicator, ossigeno... e tutto questo, indovini, indovini un po', eh!, soltanto per trentatré e mezzo. Nuovo! Dunque... »

« Ma noi voliamo in aliante... »

« Sì, certo, ma... »

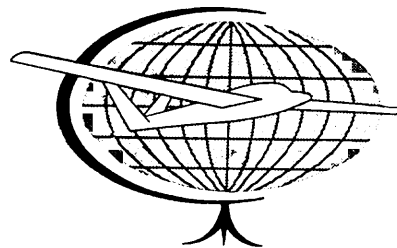
E, mentre Meli parlava del Beech, il nostro sguardo si soffermò su una vetrinetta colma di coppe e medaglie: due primi premi e quattro secondi ai Giri di Lombardia; un secondo al Circuito dei Sette Laghi organizzato dall'Aero Club di Varese; un quarto a un Giro di Sicilia; un secondo al Campionato aerosportivo del 1959. Altri dieci Giri di Sicilia con piazzamenti vari. E poi, gare in Africa, Germania, Francia, tutte con risultati onorevoli. Nel 1956, primo assoluto all'a Combinata del Giro aereo del Piemonte. Letterio Meli: veramente un uomo fuor del comune.

« Volo perchè ci si sente elevati » disse convinto. « E' una cosa bella, una cosa pura. Gli aviatori dovrebbero essere migliori di molti che non hanno la possibilità di superare se stessi. Il volo a vela, poi... Un buon pilota di aliante è sempre e sicuramente un buon pilota di volo a motore. Un buon pilota d'apparecchio a motore non è sempre sicuramente un buon pilota d'aliante... »

Chiudemmo il taccuino. Meli si interruppe di colpo.

« Però, senta, almeno il Praga Baby... ruote Balloon, freni idraulici... »

# VOLO A VELA NEL MONDO



RASSEGNA DELLA STAMPA VOLOVELISTICA INTERNAZIONALE

---

## Olanda

*(da Sailplane & Gliding)*

Il Campionato Nazionale Olandese si è svolto sull'aeroporto di Terlet dal 23 maggio al 3 giugno. Partecipavano 25 alianti, fra i quali ben 18 Ka.6. A causa del tempo sfavorevole, le prove ed i risultati sono stati modesti. Ecco qui di seguito la classifica dei primi arrivati:

1° - E.F. van Bree	punti 5889
2° - J. van Melzen	punti 5730
3° - E.T. Réparon	punti 5279
4° - C. Rab	punti 4423
5° - J.J. van Steinfoorn	punti 4335.

## Germania

*(da Soaring)*

Le statistiche volovelistiche riguardanti il 1965 segnalano i seguenti dati:

- n. 25.000 piloti attivi
- n. 1.700 piloti istruttori
- n. 700.000 voli
- n. 190.000 ore di volo.

Si sono avuti 74 incidenti, 42 dei quali durante le procedure di atterraggio, 14 durante il traino (sotto i 100 metri di altezza).

## Polonia

*(dal nostro corrispondente St. Wielgus)*

Si è recentemente svolta in Russia una gara volovelistica internazionale. Ogni nazione partecipante era rappresentata da una squadra di tre alianti, così suddivisi: uno in classe libera, uno in classe standard ed uno in classe femminile.

La Polonia era rappresentata dai seguenti piloti:

M. Krolikowski con lo Zephir 2 per la libera

F. Kepka con il Foka 4 per la standard

P. Majewska con il Foka 4 per la femminile.

E' stato inoltre invitato personalmente il campione mondiale J. Wroblweski.

Non siamo ancora in possesso dei risultati completi, possiamo però anticiparvi che i piloti polacchi si sono brillantemente imposti, ottenendo questi piazzamenti:

- libera : 1° M. Krolikowski  
2° J. Wroblweski
- standard : 1° F. Kepka
- femminile: 2° P. Majewska.

# Austria

(da Austroflug)

Dal 31 maggio al 10 giugno si è svolto il Campionato Austriaco sull'aeroporto di Mariazell, nelle Alpi a 100 km da Vienna. Partecipavano 25 piloti tra i quali un tedesco, un francese, uno svizzero ed il nostro Della Chiesa dell'Ae. C. Torino.

Le condizioni meteo sono state buone ma spesso avversate da manifestazioni temporalesche. Oltre agli ormai abituali tipi di alianti monoposto, erano anche presenti: un Libelle, un SHK, un Diamant ed un Edelweiss.

1<sup>a</sup> Prova: triangolo di 186 km compiuto da soli 4 piloti:

1° - Fritz	- Libelle	p. 1000	68,33 km/h
2° - Schubert	- SF.27	p. 950	48,40 km/h
3° - Woedl	- Ka.6	p. 931	41,20 km/h

2<sup>a</sup> prova: triangolo di 169 km:

1° - Stuhr	- SHK	p. 1000	88,69 km/h
2° - Fritz	- Libelle	p. 915	83,05 km/h
3° - Penaud	- Edelweiss	p. 766	73,13 km/h

3<sup>a</sup> prova: andata e ritorno di 230 km:

1° - Woedl	- Ka.6	p. 1000	67,50 km/h
2° - Schreibmaier	- Ka.6	p. 972	64,79 km/h
3° - Fritz	- Libelle	p. 944	62,50 km/h

4<sup>a</sup> prova: andata e ritorno di 529 km. A causa di alcuni temporali serali, solo tre concorrenti hanno potuto terminare l'interessante prova.

1° - Stuhr	- SHK	p. 1000	94,75 km/h
2° - Schubert	- SF.27	p. 973	76,08 km/h
3° - Woedl	- Ka.6	p. 972	75,61 km/h

5<sup>a</sup> prova: andata e ritorno di 166 km:

1° - Fritz	- Libelle	p. 1000	77,39 km/h
2° - Fahrafellner	- Zugvogel	p. 900	69,19 km/h
3° - Schreibmaier	- Ka.6	p. 899	69,11 km/h

6<sup>a</sup> prova: triangolo di 215 km:

1° - Schreibmaier	- Ka.6	p. 1000	56,39 km/h
2° - Fritz	- Libelle	p. 997	55,58 km/h
3° - Schraffl	- Ka.6	p. 995	55,02 km/h

7<sup>a</sup> prova: andata e ritorno di 529 km: La ripetizione del tema della 4<sup>a</sup> prova non è stata favorita dalle condizioni meteo, comunque quattro piloti sono regolarmente giunti al traguardo.

1° - Woedl	- Ka.6	p. 1000	72,37 km/h
2° - Stuhr	- SHK	p. 996	70,66 km/h
3° - Schreibmaier	- Ka.6	p. 993	69,60 km/h
4° - Schraffl	- Ka.6	p. 992	69,48 km/h

Ecco la classifica finale:

1° - Fritz	con p. 6527,3
2° - Woedl	con p. 6319,9
3° - Schreibmaier	con p. 5872,2
4° - Schubert	con p. 5419,6
5° - Schraffl	con p. 5254,1
12° - Penaud	con p. 4225,4

Complessivamente si è volato per km 57.117 ed è ancora una volta confermato che le regioni alpine favoriscono lo svolgimento delle prove, anche impegnative, che vengono effettuate con medie molto elevate. E' indubbio che la preparazione dei piloti, in considerazione anche delle condizioni meteo, deve essere adeguata.



## **Irlanda** (da Sailplane & Gliding)

Una lunga vericellata! Usando un cavo di 5000 piedi è stato tirato in quota un aliante Ka.8 il quale, salendo in un vento di 20 nodi è riuscito a raggiungere — sempre attaccato al cavo del vericello — la quota di 4500 piedi!!

## **Francia** (da Aviasport)

Dal 30 luglio al 7 agosto si è svolto a Blois il campionato nazionale francese, con condizioni meteo che hanno messo in luce tutte le qualità dei concorrenti.

Si sono disputate cinque prove, tre delle quali da considerarsi realmente valide. Anche da ciò è risultato che il regolamento deve essere rivisto e corretto a cura di esperti.

Altro argomento molto combattuto, e sul quale sarà opportuno ritornare, riguarda l'impiego delle radio delle quali è stato ampiamente evidenziato l'impiego e le conseguenti possibilità.

*1ª prova - 30 luglio - triangolo di 110 km*

1° - Ragot                   punti 1000

2° - Mattern                991

2° - Girard                 991

4° - Henry                 928

4° - Cartry                928

4° - Penaud               928

*2ª prova - 31 luglio - triangolo di 152 km*

Cinque piloti ex-aequo: Henry, Cartry, Penaud, Girard e Mercier.

*3ª prova - 4 agosto - triangolo di 115 km*

Solo tre concorrenti chiudono il triangolo: Mercier, Mattern e Girard; Cartry, Penaud e Henry ancora ex-aequo con p. 425.

*4ª prova - 5 agosto - triangolo di 156 km*

Solo due concorrenti chiudono il percorso: Penaud e Cartry, come di consueto ex-aequo con 1000 punti, terzo Mercier, con p. 341.

*5ª prova - non specificata*

1° - Mattern               punti 1000

2° - Gavillet             punti 979

3° - Vaneecke            punti 959

*Ed ecco la classifica finale:*

1° - Cartry                punti 4287

2° - Penaud               punti 4287

3° - Girard               punti 4172

4° - Mercier             punti 4128

5° - Mattern             punti 3982.

## *Les Huit Jours d'Angers*

La gara è stata avversata dalle pessime condizioni del tempo, solo due prove si sono potute effettuare: un circuito triangolare di 301 km vinto dallo svizzero Seiler (aliante Elfe) ed uno di km 106 vinto dal tedesco Memmert (aliante Phoebus), quest'ultimo è risultato primo nella classifica finale con punti 1949, seguito dalla squadra francese Henry, Cartry e Penaud tutti con punti 1939.

Poichè alla gara partecipava anche l'italiano Della Chiesa, confidiamo di poterVi dare un più ampio resoconto con il prossimo numero della rivista.

## **Belgio** (a cura di Igino Coggi)

Sull'aeroporto di Saint Hubert si sono svolti i campionati nazionali vinti dal pilota Henry Stouffs su Ka.6, i piloti partecipanti erano 28, tra questi i « Cadets de l'Air » rappresentanti dell'Aeronautica Militare ed un unico pilota straniero, il tedesco Kohne.

Le gare sono state ostacolate dal maltempo.

1° prova - andata e ritorno di 110 km: nessun concorrente raggiunge il traguardo, vince Stouffs con 85 km.

2° prova - triangolo di 116 km: condizioni leggermente migliorate, 21 piloti rientrano. Primo è Defosse in 1 h. 57' seguito da Stouffs con 2 h. 03'.

3° prova - triangolo di 168 km: tempo decisamente migliorato, ancora 21 concorrenti chiudono il percorso. 1° Lacroix (1000) 2° Cartigny (963) 3° Stouffs (935).

4° prova - andata e ritorno di 134 km: 1° Lacroix (1000) 2° Litt (920) 3° Stouffs (914).

5° prova - andata e ritorno di 220 km: 23 concorrenti chiudono questa prova che si è dimostrata assai difficile e combattuta. Vince ancora Lacroix seguito da Stouffs (987) e da Cartigny (954).

6° prova - corsa in linea di 60 km: condizioni meteo pessime: vento di 30 nodi, pioggia fitta e temporale finale. Solo nove concorrenti si classificano, avendo gli altri rinunciato alla partenza. 1° Drory 2° Cartigny 3° Bouchat e 4° Stouffs.

La classifica finale risulta la seguente:

1° - Stouffs	- Ka.6	punti 5141
2° - Litt	- Ka.6E	punti 4540
3° - Sander	- Foka	punti 4072
4° - Lacroix	- Austria	punti 3943
5° - Cartigny	- Edelweiss	punti 3853

## U.S.A. (da Aviasport)

### *Dick Schreder si aggiudica il campionato con p. 8385 in 9 prove*

I campionati si sono svolti a Stead presso Reno nel Nevada, dal 28 giugno al 7 luglio articolati in 9 prove con un solo giorno di riposo il 3 luglio. Dick Schreder pilotava la sua ultima costruzione, l'HP 14. In corsa c'erano altri tre alianti costruiti dallo stesso Schreder: l'HP.11, l'HP.12 e l'HP.13!

L'HP.14 di Schreder ha le seguenti caratteristiche: apertura 16,76 m, allungamento 20 e carico alare 24,4 Kg. Il costruttore dice che ha la più bassa velocità di caduta che abbia mai constatato su di un aliante, pur mantenendo la stessa Vz del Sisu e del Libelle a grande velocità.

I concorrenti erano 65, tra questi il polacco Makula, con il Foka IV, classificatosi al quinto posto.

Prima prova: andata e ritorno di 325 km, vincitore: Moffat su SH.1 alla media di 114,3 km/h. Schreder 5° con 101 km/h.

Seconda prova: distanza libera, vincitore: Thomson su Libelle con un percorso di 713 km. Schreder 9° con km 582.

Terza prova: andata e ritorno di 415 km, Schreder vincitore con la media di 87,5 km/h.

Quarta prova: andata e ritorno di 214 km, primo Ryan su Sisu alla media di 93 km/h. Secondo Schreder con la media di 89,5.

Quinta prova: distanza libera, vincitore Mac Clanahan su Libelle con la distanza di 734 km. Schreder 11° con 605 km.

Sesta prova: distanza libera. Primo Svec con il Sisu a 700 km. Secondo Schreder con 691 km.

Settima prova: triangolo di 219 km. Primo Thomson, Libelle, media di 88,3 km/h. Schreder 8° con la media di 78,2 km/h.

Ottava prova: distanza libera, primo Schreder con 709 km.

Nona prova: triangolo di 281 km, primo Schreder a 87 km/h.

Il commentatore americano, dice che quest'ultima prova è stata la più povera di tutte perchè le termiche arrivavano appena a 16.000 piedi, con forti venti e onde!

La squadra di ricupero di Schreder ha percorso 6450 km; quella che ha totalizzato il maggior numero di km percorsi è stata la squadra di Makula che ha viaggiato per più di 9000 km!



Organisation Scientifique et Technique  
Internationale du Vol a Voile

## Corso internazionale per pronosticatori ed assistenti meteo per il volo a vela

*1 - Generalità.* — Lo sviluppo del volo a vela, segnatamente del volo di alto rendimento, è strettamente legato alla compilazione di buone previsioni meteorologiche, espresse in forma intelligibile per i piloti d'aliante.

Perciò l'OSTIV, in collaborazione con varie persone, associazioni e servizi nazionali interessati, organizzerà un corso per pronosticatori ed assistenti meteo per il volo a vela.

Date previste: 16 aprile-7 maggio 1967.

Luogo: Centro OSTIV, Calcinatè del Pesce (Varese) - Italia.

*2 - Condizioni d'ammissione.* — I partecipanti iscritti dovranno preferibilmente essere impiegati nei servizi meteorologici nazionali o collaborare strettamente con questi servizi. Essi dovrebbero avere la mansione di compilare le previsioni di volo a vela, oppure d'insegnare la meteorologia volovelistica su base nazionale.

Sarebbe indispensabile ch'essi comprendessero almeno una delle seguenti lingue: inglese, francese, tedesco.

Le spese di partecipazione ammontano a 200 \$ per partecipante, e comprendono:  
— l'alloggio a Calcinatè del Pesce con pensione completa per le tre settimane del corso;

— i corsi teorici e pratici;

— le spese di volo e d'organizzazione; ciascun partecipante potrà effettuare un determinato numero di voli in occasione

dei sondaggi con aereo e di voli a vela con alianti biposto.

Informazioni e iscrizioni entro il 1° dicembre 1966 all'indirizzo:

Segretariato OSTIV - NLM-Atoomgebouw  
SCHIPHOL - Airport (Olanda).

Se il numero delle iscrizioni fosse eccessivo, l'OSTIV si riserva il diritto di ripartire i posti disponibili tra gli interessati.

*3 - Programma.* — Il programma del corso comprenderà una settimana per le lezioni teoriche, seguita da due settimane per i lavori pratici.

Nei corsi, dati da specialisti di meteorologia di volo a vela di vari Paesi, saranno trattate le materie seguenti:

— Meteorologia sinottica, analisi delle masse d'aria e climatologia, interessanti il volo a vela.

— Teorie relative alle correnti termiche e alle correnti ondulatorie.

— Tecnica e previsioni delle misurazioni aerologiche; valutazione per il volo a vela.

— Previsioni e briefings per il volo a vela: scelta del genere delle prove nei concorsi secondo la situazione meteorologica.

— Meccanica del volo e tecnica dei voli di rendimento.

I lavori pratici consistono nell'apprezzamento giornaliero della situazione meteorologica e dei sondaggi, nonché la preparazione individuale e collettiva di briefings. Apprezzamento dei voli di una squadra di piloti di alta classe; osservazioni in volo da parte dei meteorologi, in occasione dei sondaggi e a bordo di alianti biposto.

# Perchè non pesare gli alianti come Archimede i pesci?

Certo, tutti ricordate il famoso episodio degli scienziati che discutevano, filosofando, se pesasse di più un pesce vivo o un pesce morto, e le loro diatribe sul peso dell'anima e sull'eventuale esistenza dell'anima nei pesci, e sul prosciugamento degli umori del cadavere, e questa discordanza si trascinava senza conclusioni definitive, minacciando di degenerare in vie di fatto, finchè Archimede fece capolino nell'aula e, udito l'argomento, risolse il problema dicendo: « ... ma pesateli! »

Così, tutti conoscete le discussioni fra tecnici moderni, se sia meglio l'impennaggio a V o a T, oppure orizzontale, negli alianti, e se renda di più l'aggancio sul muso o all'altezza del baricentro, e se convenga la fusoliera *a matita* o col tettuccio sporgente, e dove stanno egregiamente i direttori: un pochino più indietro, per favore, no, vogliamo scherzare?, mettiamoli molto in fondo, e così via.

Finchè venne a far capolino l'Archimede in edizione 1966, nei panni dell'OSTIV, esclamando: « ... misuriamoli! »

Ed è con questo razionale grido di battaglia che quindici tecnici, diretti dall'ing. H. Zacher, capo dipartimento alianti e aerei leggeri dell'Istituto tedesco di ricerche e prove scientifiche di Monaco di Baviera (DVL), sono scesi sul campo di volo di Calcinate del Pesce, fermamente decisi a rimanervi dal 4 al 16 settembre, per dare una risposta definitiva a una serie importante di interrogativi di natura tecnica a vantaggio dei costruttori e, un pochino almeno, dei piloti.

Qui la filosofia, la dialettica e, forse, l'ambizione personale dei costruttori, non trovano posto. I quindici paladini della verità matematica si sono armati di una serie complessa di strani aggeggi che vanno dai misuratori delle forze di barra ai calcola-

tori di assetto, spingendo il loro scrupolo sino al procurarsi cosciali da pilota. Tra guardi di cabina e altre piacevolezze del genere di ispirazione sibaritica; hanno araffato tredici alianti di vario modello \* e li hanno distillati, anatomizzati, sezionati, avvitati, confrontati, rovesciati come guanti, stetoscopizzati, giungendo a conclusioni positive di indubbio, enorme interesse pratico.

I quindici, che sono piloti collaudatori con specifica esperienza di alianti, piloti volovelisti di chiara fama, appartenenti a Università nella Facoltà di Ingegneria per la specializzazione nella progettazione e costruzione di alianti, rappresentano, in sostanza, il contatto fra tecnici di diverse nazioni che si sono accordati per comparare i metodi per la determinazione delle qualità di volo.

Sono: un americano, Mr. Enevoldson, collaudatore USAF presso il famoso centro inglese di prove di volo a Farnborough, l'inglese Mr. Pennycuick, il francese Ms. Choccard, due « van » olandesi, Bree e Nifterick, sette tedeschi, Theile, Laude, Hammer, Berlet, Laurson, Götz, il capo Zacher, e l'italiano dott. ing. Achille Danesi, pilota collaudatore con ottomila ore di volo, assistente universitario presso la Suola di Ingegneria aerospaziale di Roma nella cattedra di stabilità e controllo. E qui non posso darvi i nomi degli altri due, perchè Albini se li è dimenticati.

Naturalmente, avendo l'Organizzazione scientifica e tecnica per il Volo a Vela, e cioè l'Ostiv, fissato la propria sede a Calcinate, chi si lasciava sfuggire l'occasione di un'intervista? Non certo Scavino, nè il Ricotti che mi scovarono con occhio d'aquila, pur vestito di verde mimetico e acquattato dietro gli alberi sparsi nei dintorni del campo, nell'evidente scopo di facilitare i nostri atterraggi, e mi portarono di peso dinanzi al capo Zacher, soprattutto anch'egli a viva forza a un piatto di tagliatelle fumanti.

« Bene », disse capo Zacher, « in quale lingua preferisce parlare? Inglese, francese, tedesco, polacco?... Mein Gott, you see che io potere... »

Avete un bel sorridere, voi. Provate a parlare con una ragazza in francese o in inglese, e certo ve la cavate con facilità proporzionale alle qualità sexy della ragazza, ma provate anche a parlare di termini

attrasamente tecnici con un « in gambissima » come capo Zacher che sa tutto e suppone che anche voi sappiate le stesse cose, mentre è chiaro che non è vero; alternate sostantivi inglesi ad aggettivi francesi e spiegazioni in polacco, e poi sono io che mi metto a sghignazzare, se siete voi a dovervela cavare. Ma c'è comunque sempre un angelo custode, questa volta sotto le spoglie dell'ing. Danesi, l'unico italiano della compagnia, uno di quegli uomini che riconciliano con molte cose, e sfatano molti pregiudizi. Certo, per chi ama il volo, è un'esperienza decisamente positiva, con una punta di legittimo orgoglio per solidarietà di casta, imbattersi in un aviatore dalla preparazione tecnica superiore, dalla mentalità aperta, e da una cultura anche umanistica che è la base di partenza per una formazione mentale in grado di spaziare senza limiti, nè ostacoli. Gli esperti dell'Ostiv, questa volta si sono gongolati un po' con le definizioni, e hanno chiamato « Corso tecnico », con una intonazione quindi chiaramente scolastica, qualcosa di molto diverso, perchè i docenti sono proprio loro e i loro esperimenti hanno un crisma definitivo.

Gli alianti sotto processo sono stati esaminati innanzitutto sotto la specie delle impressioni generali: maneggevolezza al suolo, abitabilità, caratteristiche di decollo, stabilità e comandi, caratteristiche di stallo, efficacia dei diruttori, e caratteristiche di atterraggio. Poi si sono studiati problemi di stabilità e controllo longitudinale e laterale, con l'esame delle forze di barra e dei suoi spostamenti in funzione della velocità in volo rettilineo e curvilineo, con la ricerca dei punti neutri di stabilità, e della stabilità statica e dinamica, ivi compresi gli archi di oscillazione. Per controllare l'esattezza degli strumenti di bordo degli alianti di vario modello, si è adottato il sistema della comparazione in volo con un aliante tedesco minuziosamente calibrato e trasferito appositamente a Calcinate. Naturalmente, i voli di comparazione sono stati effettuati in coppia, con doppio traino, e con un aereo a motore in coda, per rilevare le eventuali differenze. Gli esami serviranno, in sostanza, a stabilire le diverse caratteristiche degli apparecchi dei vari Paesi, per dedurne uno standard ottimale e indirizzare i costruttori verso una progettazione più idonea.

« Quali sono le conclusioni pratiche più importanti? » chiesi alla coppia Zacher-Danesi.

« Beh, abbiamo confrontato, per esempio, un aliante col tettuccio profilato nella fusoliera, e un altro col tettuccio sporgente. L'esito, secondo lei, qual'è stato? »

« Sembra ovvio. Meglio la fusoliera cosiddetta a matita... »

« Sbagliato! A causa delle disuniformità create dal tettuccio profilato sul frontone di fusoliera, le resistenze di attrito sono tali da uguagliare le resistenze di forma del tettuccio sporgente. Conviene, quindi, il tettuccio convenzionale che offre una maggiore visibilità anteriore e laterale. »

« Bello! Un altro rilevamento? »

« I dati comparativi sugli impennaggi a V, a T e orizzontali, dimostrano che la coda a V presenta particolari problemi di stabilità alle basse velocità, specialmente nell'uscita dalla vite, per la bassa efficienza aerodinamica globale del complesso di coda alle alte e altissime incidenze. »

« E poi? »

« La posizione migliore del punto di aggancio del cavo di traino. Dopo le prove comparative è risultato che l'aggancio sul muso della fusoliera comporta deficienze aerodinamiche durante il volo trainato, per la perturbazione del flusso dovuta all'accoppiamento cavo-fusoliera. D'altro canto, il punto di aggancio inferiore, in prossimità del baricentro, comporta un peggioramento della stabilità e del controllo durante il decollo e il traino. La soluzione migliore viene dalla definizione del punto di aggancio intermedio fra le due suddette posizioni, a circa un metro dal baricentro, con un generale miglioramento delle condizioni aerodinamiche e di stabilità. »

« Altre conclusioni? »

« Le troverà sulla relazione, ovviamente non ancora stesa, sui risultati del Corso. Comunque, abbiamo esaminato la posizione dei diruttori sull'ala, cercandone il miglior compromesso in funzione della richiesta dei capitoli internazionali e della necessità di ottenere elevate efficienze nel volo veleggiato. E' noto che la posizione anteriore del diruttore comporta il peggioramento del flusso laminare sulle parti anteriori del profilo, di detrimento della efficienza globale. Lo spostamento posteriore del diruttore allevierebbe tali inconvenienti, con un peggioramento, però, del-

le caratteristiche di efficienza in posizione estratta. Noi dobbiamo studiare la possibilità di soddisfare le necessità di massima decelerazione aerodinamica nel volo verticale picchiato e insieme il miglioramento della efficienza dell'ala nel volo librato. Dobbiamo anche trarre conclusioni positive sulla controllabilità dell'aliante in virata e in derapata, per stabilire le migliori caratteristiche degli alettoni e del timone di direzione che diano elevate velocità di rollio e limitata resistenza aerodinamica dovuta alla deflessione degli alettoni. Poi abbiamo i problemi connessi alla abitabilità della cabina di pilotaggio, con particolare riferimento alla posizione del pilota (prono, sdraiato, in avanti), alla posizione dei controlli per la manovrabilità e la visibilità. Le prove, condotte da diversi piloti di varia dimensione, possono portare a una standardizzazione del progetto dell'abitacolo ».

« A quando le ulteriori riunioni dell'Ostiv? »

« Un congresso di natura tecnica sarà tenuto nel settembre 1967, un altro sulla meteorologia, con particolare riferimento alle previsioni atmosferiche, nell'aprile del prossimo anno ».

« Sempre a Calcinatè? »

« Certo! La nostra sede è qui. E dove avremmo potuto trovarne una migliore? »

NICOLA VACCARO

## Voglio spezzare un'altra antenna a favore della radio

A cosa serve una radio a bordo dell'aliante? A niente. O a fare delle « porcherie » in occasione del Campionato Italiano, il cui regolamento infatti ne vieta espressamente l'uso. Io credo invece che sia una buona cosa imparare ad usarla bene e a servirsiene con profitto: l'unico svantaggio che io vedo nella radio è quello di essere impossibilitato a servirmene.

Durante le gare gli aiutanti e il pubblico possono vivere meglio la gara ed essere di aiuto al pilota anche durante il volo; in pianura lo possono seguire, gli possono fornire una quantità rilevante di dati utili su vento e temperatura a terra, conferma ed ora del passaggio dal traguardo di partenza, se già non viene confermato, come ad Angers, a cura dell'organizzazione. Si trovano sempre meno aiutanti, il loro lavoro è faticoso e da quando abbandonano finalmente l'ala, la loro attesa è sempre lunga e noiosa: perchè non trasformarla in un periodo di collaborazione e attraente partecipazione?

Nell'ultima fase di avvicinamento del ricupero, la radio può guidare gli aiutanti, come ha fatto nell'ultima Huit Jours di Angers, per due chilometri di sentiero tra i boschi senza la minima perdita di tempo per errate deviazioni ed inversioni di marcia, potendo così concludere le operazioni di carico con la luce del sole.

Con l'occasione del Campionato molti equipaggierebbero per la prima volta l'aliante di una radio che ritengo potrebbe essere successivamente assai utile durante l'attività di Club, sia come incremento degli introiti e delle ore volate, sia per le performances sportive. I fabbricanti e costruttori italiani con maggiori vendite potrebbero offrire apparecchiature migliori a prezzi minori.

Oltre tutto siamo in controcorrente con quanto succede all'estero: a Mariazell, Campionato Austriaco 1966, circa l'80 % degli alianti era equipaggiato di radio e per la prima volta quest'anno gli austriaci

\* (Bocian, Mucha 100, Mucha Standard, M.100 S, Skylark 3F, Skylark 4, Eolo, SHK, Bonaventura, SB5, Sagitta, SF27, Ka6, Uribel).

ne hanno fatto grande uso, e con soddisfazione. Io, pur presente, non posso dare buona testimonianza per difficoltà di lingua e... di frequenza.

Ad Angers, inaugurazione della Huit Jours 1966, al sorteggio delle partenze, grossa sorpresa: sono ammesse le squadre, ed i componenti di una squadra possono partire immediatamente dopo il primo sorteggiato di loro.

Si dimostra che con la radio si possono ottenere dei risultati sorprendenti e migliori di quelli ottenibili individualmente, si dimostra anche il rovescio della medaglia, cioè che anche gli avversari possono, sfruttando astutamente il lavoro altrui, avvantaggiarsi. La squadra nazionale francese: Henry, Penaud, Cartry sono partiti e arrivati in formazione stretta in entrambe le prove con un risultato veramente spettacolare; a loro si attacca come una « piovra », il tedesco Memmert, che con il Phoebus, aliante lievemente più efficiente dell'Edelweiss ha soffiato loro il primo posto nella seconda prova ed in classifica generale.

Mi dicevano che Angers costituiva per loro la prova generale per mettere a punto la tecnica d'equipe per i prossimi campionati mondiali; ai prossimi campionati francesi, selezione per i mondiali, ciascuno potrà fare per sé, ma la radio *non sarà proibita*. Sempre ad Angers il concorrente poteva annunciare ai commissari il taglio del traguardo ed avere immediata conferma del tempo e della regolarità dell'operazione; un bel sollievo, una preoccupazione di meno.

Con grande semplificazione e riduzione di costo per gli organizzatori, i punti di virata non sono presidiati da commissari con teli; principale testimonianza, la fotografia, secondariamente la testimonianza di altri concorrenti: ho provato un'emozione sportiva ineffabile, sentendo durante la seconda prova dal 2° punto di virata un appello « N° x, apparecchio fotografico guasto, chiedo testimonianza passaggio ». Immediatamente tre voci consecutive: « N° x da N° y ti vedo e confermo passaggio ».

Chi di voi si porta in volo due macchine fotografiche per i punti di virata? Io no, ma mi porterei volentieri la radio.

## ALIANTI IN VENDITA

### URIBEL B

costruzione SS.VV n° 015

ore 300 circa

strumentazione base

teloni impermeabili

### M. 100-S

costruzione Aeromere

ore 250 circa

strumentato

teli e selle trasporto

### CANGURO

ricostruito

strumentato

con tele

selle per il trasporto

*Gli acquirenti interessati possono scrivere alla rivista che provvederà all'inoltrò.*

## CIANIGRAFIE - Rieti, lato sud

All'ombra dei pini gente stravaccata sulle sdraio e chiacchiere infinite. Prima e dopo le gare tengono banco i piloti con miliardi di balle: durante le gare pace e silenzio, rotto soltanto da sommesse preghiere (che lo spirito santo li riporti a casa, non per i punti ma per schivare il ricupero).

Il gruppo semiaddormentato si anima un po' ai primi arrivi: poi si intravede il Manzoni, e la pace viene istantaneamente distrutta dagli strilli della Pupa. Meglio, molto meglio la distanza: poco per volta i carriaggi vanno e, se uno ha la prudenza di nascondersi, non resta che lo stormire delle fronde.

Radio. Quest'anno niente radio: perchè l'anno scorso i radiofili, oltre a fare un'eccezionale casotto, sembrava si aiutassero fra di loro. Vedi caso, gli ex radiofili vanno meglio ancora, e dicono che è « perchè non si perde tempo a parlare ». Si lamentano piuttosto gli squadristi, dicendo che almeno con la radio ci si divertiva di più. Le mutande tricolori diverranno una tradizione? Se non lo sapete, l'idea di adornarne il vincitore è del gruppo centro-sud, che con questo colpo maestro è fortemente risalito nella stima generale. Risplende il superiore sviluppo del pensiero meridionale, degno erede della tradizione croiana. I nordici avevano poveramente pensato a un babydoll rosa con orli tricolori, ma sono stati fermati dal rifiuto dell'esecutore (diceva che misure simili non possono esistere).

Scommettiamo che sentiremo qualche infabile osservazione sulla mancanza di rispetto al sacro simbolo della patria etc. etc.?

Torna tardi l'equipe Agresta dalla distanza, perchè sul luogo del delitto sparisce il carrello. Cerca cerca, trattavasi dello scemo del paese che lo portava in giro.

Ai Guglielmi invece fregano la ruota di scorta del carrello, compreso il relativo lucchetto.

Nessuno ha capito se il tempo era buono o cattivo. Non buono come l'anno scorso, niente trecento triangolo: però tanti hanno fatto i 400 liberi. Anche qualche decisione sulle gare da fare è criticabile, ma dove mettete l'idea di mandarli in distanza proprio il giorno prima di quel temporale che se li pescava in campo sfasciava certo qualcosa? Anche essere fortunati è un merito.

I secondi di qualche biposto si sparano in volo, facendo pum con la bocca. Ciò avviene sempre mentre i rispettivi primi stanno centrando termiche inafferrabili e importantissime. In questo caso dovrebbe esserci la radio (accesa).

Oreste, rincorrendo la Orsi, scopre un paese con le fogne a getto. Non che usino il DC 8; i fertilizzanti raccolti nel vaso familiare si versano nel carro botte; poi si sciacqua, e si getta la risciacquatura in strada. Inoltre penano per trovar l'aliante (ma non è vero che fosse coperto di...).

Pace pare si sia fatto le classifiche da solo, con faticata folle. Cosa aspettiamo a semplificare? E' inutile usare il bilancino da farmacista quando c'è chi butta sul piatto due metri d'ala in più.

Piludu inizia con il mal di pancia e undici maglie e pancere. Poi, visto che funziona, si ringalluzzisce ed elimina una pancera al giorno. Speravamo nello spogliarello... ma le gare durano troppo poco.



