

VOLO A VELA

LA RIVISTA DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 84-85

MAG.-AG. 1970



VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

N. 84-85

Maggio-Agosto 1970

a cura del

CENTRO STUDI DEL VOLO
A VELA ALPINO

Aeroporto « Paolo Contri »

21100 Calcinate del Pesce (Varese)

ABBONAMENTO PER ANNO SOLARE

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

i prezzi di cui sopra sono comprensivi dell'IGE

Spedizione in abbonamento postale
Gruppo IV

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

Comitato Redazionale:

Lorenzo Scavino
Giacchino v. Kalkkreuth
Nicola Vaccaro
Bruno De Marchi
Maltini Selene

sommario

2 La Redazione

3 Marfa: XII Campionato Mondiale

- dal diario del nostro inviato
- lettera aperta al nostro inviato
- ci hanno detto
- il parere dei nostri
- elenco dei concorrenti
- classifica classe Standard
- classifica classe Libera

38 Volo a Vela in Italia

- 1ª settimana volovelistica di Bolzano
- Bologna: IV Trofeo « Valle del Reno »
- 1º Maggio 1970: A e R di 526 Km
- Valbrembo Tolmezzo e ritorno, Km 540
- 1º Maggio a Valbrembo: tutti a Marostica
- l'onda vista da un passeggero

61 Volo a Vela Alpino

- oltre il Mac Cready

67 Se l'aviazione langue è colpa delle mani

70 Volo a Vela nel Mondo

- a Leszno i nazionali polacchi 1970
- la 5ª competizione di Hahnweide

In Copertina:

Il tedesco Reichmann e l'americano Moffat vincitori dei mondiali di Marfa nelle rispettive classi Standard e Libera.

II Copertina

1º *Cavalli e alianti in Texas.*

2º *Diamant in versione militare.*

3º *SHK con il mal di testa.*

Corrispondenti:

Albonico Gino - Balbis Cesare - Cella Pietro - Cherin Arcadio - Della Chiesa Carlo - Falciola Bruno - Ferrari Bruno - Galli Egidio - Nannini Umberto - Pagnoni Natale - Pedotti Luca - Saccani Stefano - Serra Sandro - Suvero Stefano - Weber Giorgio - Wielgus Stanislaw - Con la collaborazione di tutti i volovelisti.

TASK: Distance Within a prescribed area. Turn points: Marfa, San Lorenzo di Sebato, Tolmezzo, Bolzano, Bologna, Rieti.

MARFA 1970 - *L'apoteosi della Standard.*

Dopo il successo quantitativo si è avuto il successo qualitativo, ed ora anche il successo agonistico, esaltato da un gruppo di preparatissimi piloti che hanno combattuto ad armi pressochè pari, senza arrivare alla formula restrittiva e poco stimolatrice del monotipo. Questa prestigiosa affermazione la Standard è andata a cogliere proprio in America, dove, fino a ieri era considerata la Cenerentola.

Il successo è tale che vien fatto di pensare se non è giunto il momento di varare una seconda Standard, magari di 12 metri!

La luna nel pozzo.

Solo la passione ci può indurre a pretenderla. La realtà numerica del volo a vela italiano è tale che non pone imbarazzi di scelta; senza avallare il metodo e constatando che le « giovani reclute » hanno surclassato gli « anziani ».

La squadra ha funzionato ed ognuno ha dato il meglio di sé, anche negli errori, ovviamente. Simpatica l'affermazione sulla necessità di approfondire la conoscenza della meteorologia. Adesso che conosciamo il meticoloso impegno posto dagli avversari nella preparazione singola e collettiva degli uomini e dei mezzi tecnici, preoccupiamoci di non arrivare ai mondiali del 1972 solo per constatare che il fosso si è fatto più fondo.

I records mancati.

Hanno inventato la « prescribed area » e si sono dimenticati i triangoli conformi al codice FAI.

OLTRE I 500 - Anche se disponiamo di un redattore che fa « di più », è bello vedere i piloti italiani che vanno oltre il muro italiano dei cinquecento. È significativo che i primi due voli siano stati compiuti da piloti con un notevolissimo bagaglio di esperienze. Questi primi risultati dovrebbero servire di stimolo per i sonnolenti « impegnati » e da monito per gli « irrequieti »: per andare « oltre » (specialmente in montagna) completare il bagaglio.

BOLZANO - Un successo che premia la dedizione posta dai volovelisti bolzanini. Una formula che riscuoterà certamente ulteriori consensi.

BOLOGNA - Un calendario non programmato, un momento di stanca ed una insufficiente informazione, hanno ridotto il numero dei partecipanti al 5° Trofeo « Valle del Reno ». Comprendiamo lo scoramento degli amici bolognesi ma siamo sicuri che non desisteranno. Anzi troveranno il modo di caratterizzare questa gara che non può e non deve fermarsi davanti alle modeste condizioni meteo.

RIETI '70 - Dica trentadue. Trentadue, dei quali trentuno in Standard.

MARFA: XII CAMPIONATI MONDIALI



Dal diario del
nostro inviato:

Laggiù nel Far West...

La cortese assistenza del Sig. Cardilli e la gentile ospitalità delle hostesses dell'Alitalia ci permettono di installarci comodamente a bordo del DC.8 che alle 13.45, dopo gli ultimi saluti agli amici, lascia la Malpensa e punta verso il Monte Bianco. Il lago di Ginevra, Rouen, Bristol, Shannon e poi il grande balzo fino a Terranova, da qui Montreal e New York.

Il Comandante Fioretto e tutto il suo equipaggio rispondono alle nostre domande che per lo più riguardano le tecniche di volo e di navigazione (tanto per dare ad intendere che anche noi ne sappiamo qualcosa). Di notevole il sorvolo di visibilis-

simi enormi iceberg, prima di Terranova, all'inizio di una vasta zona di ghiacci.

Otto ore e mezzo di volo: il Nino quasi sempre con il naso incollato al finestrino come un falco in cerca della preda, il Ferro che trova un po' di tranquillità solo riuscendo a mettersi in orizzontale, l'Angelo che stabilisce la rotta da seguire ed il Walter che tenta di stabilire la velocità della corrente a getto nella quale voliamo. Appena giungiamo a N.Y. scatta l'assistenza dei servizi « Freccia Alata ». Siamo infatti accolti dal Sig. Olivani che contribuisce notevolmente a sveltire le pratiche di sdoganamento e successivamente, con



Al porto di Houston

un'immensa autovettura ci trasporta all'aerostazione Delta dalla quale, dopo meno di un'ora, con un V.C.880 partiamo alla volta di Houston.

Incominciamo ad essere stanchi, sono ormai 24 ore che continua ad essere giorno. All'arrivo troviamo i nostri aiutanti americani Skinner e Alden, quest'ultimo con la gentile consorte. C'è il Dr. Biondi, amico del Nidoli, ed il rappresentante della Fiat con due favolose Ford Galazie 500 che ci portano in albergo dove speriamo di dormire. E ci riusciamo, ma solo dopo esserci ribellati al grande capo che ci voleva far dormire a coppie (maschili) in piccoli letti matrimoniali. Abbiamo vinto. Domani dovremo omologare le nostre patenti e poi sdoganare gli alianti e rimontare i carrelli.

12 Giugno

Siamo ripartiti da Houston. Riparati i piccoli danni riscontrati ai carrelli, Desti e Maritano hanno sistemato gli impianti elettrici e verso sera ci siamo messi in viaggio raggiungendo Columbus.

Da qui il mattino successivo partenza per Fort Stokton, circa 700 km, e progressivo cambiamento del terreno che attraversiamo. Dalla pianura alle verdi colline con una vegetazione molto simile alle nostre

colline del Monferrato e poi la tipica morfologia texana: pianure brulle, canions, vallate deserte, uccellacci librati in volo, mulini a vento per l'acqua e pompe per il petrolio.

I paesini che attraversiamo sono come quelli dei films, case piccole e basse allineate lungo la strada principale ed autentici sceriffi.

La lunga giornata di viaggio termina nell'accogliente piscina del motel di Fort Stokton.

15 Giugno

Da due giorni abbiamo raggiunto Marfa o meglio il Sul Ross College di Alpine, a 22 miglia dal campo. Matilde è ottimamente sistemata nel College femminile, noi invece abbiamo una sistemazione non eccezionale, le camere sono a due letti, senza aria condizionata ed i servizi igienici sono collettivi e senza... porte. Stiamo facendo le pulizie.

L'aeroporto è enorme; la nostra zona di parcheggio è abbastanza lontana dal grande hangar nell'interno del quale è stato allestito tutto il necessario, o quasi.

Prima di noi è giunta la sola squadra brasiliana, quella inglese e quella austriaca sono da tempo in allenamento a Odessa. Lavoriamo tutti per la messa a punto de-

La partenza l'hai vista. La foto solita, sulla scaletta, con l'equipaggio che sacramentava e il Pierone che mi urlava (il primo di tanti urli) di mettermi quell'infernale cappello che mi si ferma solo sulle orecchie. Volo tranquillo fin dalle parti di Terranova. Lì è cominciato il ghiaccio (non nel whisky), gli iceberg che ci sono proprio, allora tutti da un finestrino all'altro a fare foto; sembravamo proprio turisti. Arrivo a New York dove di gratiacieli neanche uno, nemmeno a pagarlo a peso d'oro. Tutte cassette, diecimila, centomila, tutte con piscinette di strane forme e colori.

Qualche problema con la dogana (specie per la lancia razzi) e poi di nuovo in volo, dietro al sole e con l'orologio che va indietro (ancora non so bene che ore sono e che giorno è).

Davanti a me Walter, Angelo e Nino, per tre ore e passa hanno stabilito tutto. Perché e per come. Siamo arrivati a Houston, comunque.

Qualche problema per i letti ma tutto va a posto. Adesso, addirittura, mentre l'Emilio scrive, io e il Nino siamo vicini a una piscina (e anche dentro) azzurra come nei film di Frank Capra. Il Pierone sta faticando con i carrelli. Chissà, chissà..

Ferr *

gli alianti e degli strumenti, oltrechè allenarci a smontare e rimontare. Domani incominciamo i voli di prova.

Le condizioni di salute sono buone tranne qualche raffreddore causato dalle forti differenze di temperatura tra l'esterno ed i locali con aria condizionata.

Ieri si è scatenata una bufera di vento e sabbia, seguita da un violento temporale. Abbiamo per la prima volta osservato una vasta zona prefrontale con forti ascendenze cariche di sabbia, che in un primo momento pensavamo fossero rovesci di pioggia.

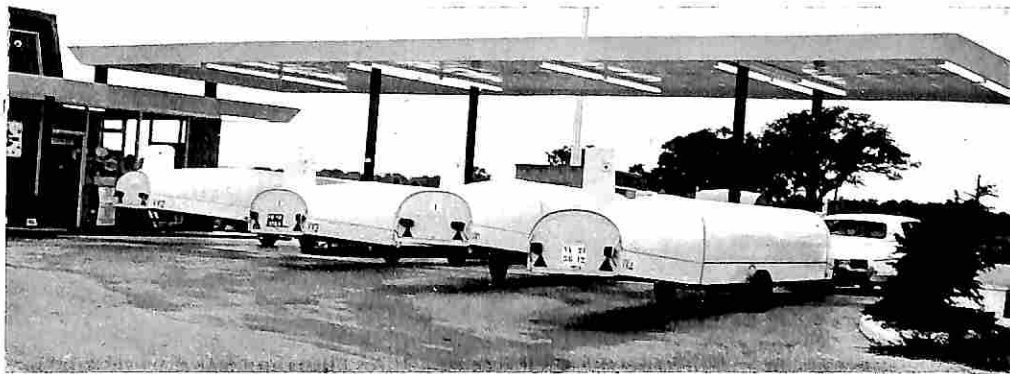
E arrivata sul campo la roulotte che servirà da base a terra. È perfettamente attrezzata e sarà certamente un bel conforto. Sono arrivati anche gli altri due volovelisti americani che ci daranno man forte.

La squadra è al completo. Il morale è molto alto.

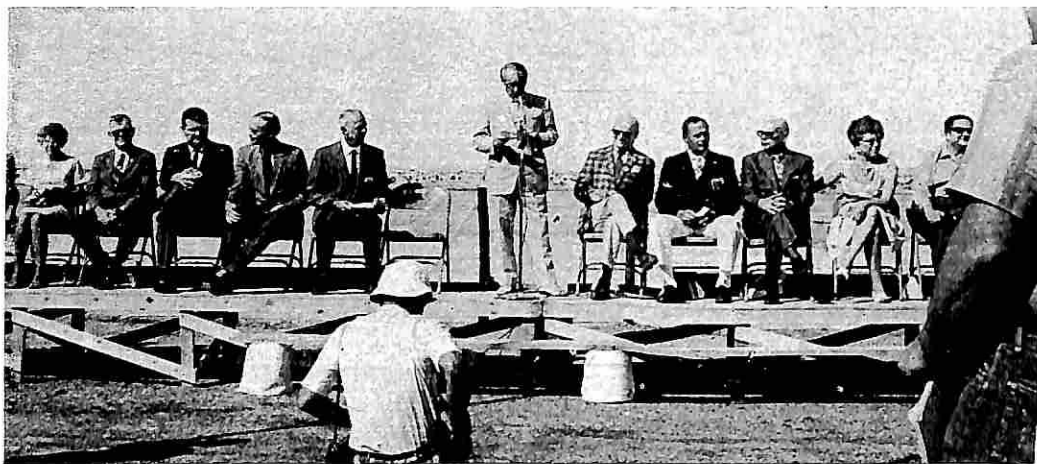
16 Giugno

Sono incominciati gli allenamenti ufficiali. Tema di A e R di 250 km per la Standard e di 350 per la Libera. Tutti e quattro i nostri piloti hanno compiuto il percorso senza gravi preoccupazioni.

Le radio funzionano egregiamente ed i collegamenti sono costanti.



Cavalli targati VA alla stazione di posta



I discorsi d'apertura

21 Giugno - Cerimonia d'apertura

Su un modesto palco, circondate da girl e boy scouts, le autorità, davanti a loro senza alcun particolare ordine, le squadre nelle loro divise ufficiali. Su quattro pennoni di fianco all'hangar le bandiere ufficiali della competizione: quella americana, quella della SSA, quella della FAI e quella dello stato del Texas.

Incominciava Bill Ivans, membro della SSA e rappresentante USA in seno alla FAI, che saluta con brevi parole tutti i partecipanti e che ottiene subito la simpatia degli ascoltatori anticipando che non tutti quelli che sedevano sul palco avrebbero parlato. Gli fa seguito il simpatico Pirat Gebriger, presidente della CIVV in seno alla FAI ed è poi la volta di Frederic B. Lee, presidente della Associazione Aeronautica Nazionale, seguito dal benvenuto porto dal sindaco di Alpine, la signora Dorothy McBride.

Adesso tocca a Fritz Kahl che legge un telegramma inviato ai partecipanti da Neil Armstrong, il quale formula l'augurio che tutti trovino in Texas un cielo amico come i suoi abitanti. È poi la volta di B. Smith ed infine una breve preghiera del reverendo Bill Hutchinson chiude la cerimonia. Cerimonia estremamente semplice e soprattutto priva della solita prolissa oratoria.

Un solo appunto: non c'è stata la presentazione dei piloti come di solito avveniva nelle precedenti cerimonie d'apertura e ciò ha tolto molto interesse a questa bella e

semplice riunione che ha visto insieme tutti i più bei nomi del volovelismo mondiale, compresi cinque campioni del mondo.

22 Giugno - Primo giorno di gara

« Se volessimo fertilizzare il Sahara basterebbe organizzare sul suo territorio una gara di volo a vela, saremmo sicuri di avere pioggia abbondante » questa battuta detta a Leszno da Pirat Gebriger veniva in mente a piloti e squadristi che il mattino del 21 osservavano la completa copertura e le nubi bassissime che incapuc-

LE ANIME DEGLI INDIANI

Tra Marfa ed Alpine, durante le chiare notti texane, compaiono in mezzo alle pianure deserte le famose luci misteriose. Sono conosciute da tempo dagli abitanti della zona e molti vengono da lontano per vederle. Sono luci che si muovono veloci nel deserto; a detta di Vergani e Bucceri che le hanno viste, sono più veloci di un uomo a piedi o di una automobile. Nessuno è mai riuscito a raggiungerle perchè avvicinandosi scompaiono. Saranno forse le anime degli indiani che vagolano senza pace nelle loro care praterie? Il Texas è sempre più misterioso!

Etc

ciavano le cime delle colline; inoltre la fredda temperatura costringeva parecchi ad indossare giacche e giubbotti. Texas? No, sembrava di essere piombati a Milano o a Torino in una brutta giornata di primavera.

Malgrado tutto ciò, proprio perchè siamo in Texas, oggi 22 briefing alle 9.45 e per tema viene assegnata la « prescribed area » con i seguenti punti di virata: Marfa, Sierra Blanca, Ardoin, Carlsbad, Wink, Odessa e Big Lake.

È andata così.

Inizio decolli verso le dodici con base cumuli a 600 m sul campo.

Per la nostra squadra l'idea iniziale era il lato Marfa-Sierra Blanca, ma all'altezza di Van Horn vasti temporali sulla rotta facevano scegliere il pilone di Ardoin più a Est. Vergani, dopo un punto basso di 50 m a Van Horn riusciva a fare quota e a girare il pilone di Ardoin con Zoli, Perotti e Piludu. Poi Zoli e Perotti dirigevano verso Carlsbad girato il quale Perotti atterrava dopo un volo di 302 km, Zoli continuava e scendeva a Van Horn dopo 433 km. Vergani e Piludu dal pilone di Ardoin dirigevano verso Wink atterrando prima del secondo pilone con entrambi 293 km.

La gara è stata estremamente dura, operando una forte e fortunosa selezione nei piloti. I grandi sconfitti sono stati gli americani, maestri in questo tipo di gara: nella Standard il campione in carica Smith atterrava dopo soli 127 km e Allemand dopo 92. Nella libera il recordmann Scott terminava con 188 km e Moffat con il Nimbus a 179.

I polacchi hanno dominato la gara: Makula con il Cobra 17 è stato il primo della Libera con 506 km, mentre Wroblewski e Kepka, con il Cobra 15, si sono piazzati al primo ed al secondo posto nella Standard, rispettivamente con 491 e 490 km. Woedl, campione in carica nella Libera, e Neubert (con il Kestrel 22 m) non sono stati rintracciati subito dalle rispettive squadre essendo atterrati in zone desertiche. Woedl rintracciato in piena notte pagherà con un zero punti la mancata attestazione di atterraggio. Per Neubert si deve muovere il soccorso aereo che riuscirà a rintracciarlo solo alle dieci del mattino successivo. Si saprà poi che era atterrato su un altipiano di fianco al Guadalupe Peak, la più alta montagna del Texas,

Seconda storia, tutta cambiata. Sdoganaggio, montaggio assi dei carrelli e partenza. Incredibile siamo partiti davvero con quasi tutto che funzionava. La sera il Pierone è riuscito finalmente a farci dormire a Columbus — in un letto matrimoniale — in due (maschi). C'è stata una battaglia con l'aria condizionata che fa un rumore del diavolo, come avere un autotreno in camera.

Più o meno abbiamo dormito e continuato a mangiare prugne con carne ai ferri e maccheroni di contorno. Avanti quindi verso Ovest con il paesaggio che piano piano cambia.

Alla fine un trecento chilometri di terreno quasi assolutamente inatterrabile con le pompe di petrolio e anche l'odore. Pareva proprio di essere nel Texas. Sassi, alberetti e cespugli. Colline come nei film e un mucchio di falchi grandi e bravissimi senza preoccupazioni di atterraggio, loro beati.

Adesso siamo qui a Fort Stockton e domani, signori, Marfa.

Ferr *

ottime le condizioni sue e dell'aliante. Le nostre squadre di ricupero sono invece riuscite a stare costantemente sotto i propri aliante durante il volo ed alle 9.30 di sera erano tutte rientrate. Ottima la prova di Zoli che si piazza al 5° posto. Vergani è 18° e nella Standard Perotti è 13° e Piludu 21°.



Le arse praterie del Texas stanno mutando aspetto; il loro colore giallo paglierino sta diventando un bellissimo verde; i falchi fischiavano felici appollaiati sulla cima dei cactus Yuca, le vacche e le antilopi brucano la fresca erbetta ed i teneri germogli; le cime dei cumuli nubi sono sempre più bianche, le facce dei piloti sono sempre più nere.

Cosa sta succedendo? Pioggia, pioggia, sempre pioggia. L'acqua comincia regolarmente verso le due del pomeriggio sotto forma di vasti e numerosissimi temporali che si ripetono per tutto il giorno fino a notte. I piloti devono destreggiarsi ad evitare i piovvaschi, a circondarli, a perforarli. I piloti della standard hanno avuto un'andata e ritorno di 250 Km. Molto buone le termiche ma difficile la gara a causa dei numerosi temporali lungo il percorso; un vasto temporale sul pilone costringeva molti ad attendere o ad aggirarlo. Perotti e Piludu dopo un velocissimo volo in prossimità del pilone erano costretti ad una lunga planata in efficienza per aggirarlo, fotografare e tornare verso il sole. Piludu riagganciava bassissimo e

LA COPPIA PIU' RUSSA

Vergani e Bucceri, pilota e aiutante, sono una coppia perfetta. Dormono assieme in una stanza del College e il loro idillio ha attraversato l'oceano. La moglie di Bucceri oggi gli ha scritto: «Caro Agostino, salutami lo sposo provvisorio e digli di avere la pazienza che ho io, intendo per il ben noto lamento di Federico.» Il guaio è che non solo Bucceri russa fragorosamente, ma spesso Walter lo supera e così i poveri Zoli e Desti che dormono nella stanza accanto non riescono a prender sonno.

Etc

chiudeva alla media di 100,4 Km/h ottenendo un eccellente terzo posto che gli permette di passare al nono posto in classifica generale.

Perotti terminava alla media di 93,4 Km/h guadagnando due posizioni nella generale. Per la libera l'andata e ritorno era di 263



Perotti e Piludu ancora sorridenti

Km e sempre a causa dei vasti e numerosi temporali solo 15 piloti hanno potuto concludere la prova. Anche Zoli e Vergani, completamente circondati dalla pioggia hanno dovuto atterrare a pochi chilometri dal campo. In classifica generale Zoli passa dal 6° al 15° e Vergani dal 18° al 24° posto. Nella Standard ha vinto il fortissimo Reichmann su LS-1 e nella Libera il finlandese Wiitanen su Phoebus C.

Neubert è rientrato, dopo il drammatico ricupero, solo alle quattro del pomeriggio e con notevole sportività è immediatamente ripartito per la prova già in corso, ma sia per la stanchezza che per le condizioni ormai degenerate finiva a soli sei chilometri.

24 Giugno - Gara numero tre

Oggi il tema è uguale per entrambe le classi: Marfa, Van Horn, Sierra Blanca, Marfa, un triangolo di 355 Km. Forti temporali sono previsti su tutta la rotta fin dalle primissime ore del pomeriggio, le partenze incominciano alle 11,30 con precedenza alla Standard. Subito dopo il decollo si presenta ai piloti una situazione estremamente difficile: un enorme cumulo nembo sulla verticale della città di Marfa, in rotta per il primo pilone, comincia a degenerare pochi minuti dopo l'apertura del traguardo.

Piludu si rende conto della situazione e taglia al più presto la linea del traguardo dirigendosi su Marfa dove, bassissimo, sotto l'inizio della pioggia riesce ad agganciare e ad uscire verso il sole dove una meravigliosa strada di cumuli, in rotta, permette un volo veloce.

Zoli, con la sua abituale flemma, decide, quando già sta diluviando, di perforare il temporale, cosa che gli riesce, uscendo dalla parte opposta a 4-500 metri, dove comunque riaggancia.

Vergani, attardato da un inspiegabile « bad start » sul traguardo, ritaglia la linea di partenza ma si trova di fronte una situazione già troppo degenerata e decide di aggirare il temporale sulla sinistra, solo a pochi metri dal suolo riesce ad agganciare.

Perotti, pur essendo stato uno dei primi a partire, non riesce a salire rapidamente



Libera interpretazione di Centofante

e quando raggiunge la quota necessaria la situazione è addirittura tragica: il temporale è aumentato in tutte le direzioni e crea un'insuperabile barriera. Perotti taglia il traguardo due volte sotto la pioggia, che ha già raggiunto anche il campo, e non riesce a passare. Tenta una terza volta puntando verso uno squarcio che si intravede tra i piovasci, ma non ci riesce ed è costretto ad atterrare due Km oltre Marfa, sulla strada che porta a Valentine. Il ricupero è immediato ma poco serve l'affrettarsi perchè tutto l'aeroporto per un vastissimo raggio è circondato dal temporale. Le partenze chiudono alle 17 e la pioggia persiste fino alle 16,30 lasciando una copertura senza alcuna termica. Tredici concorrenti restano bloccati sull'aeroporto e tra questi anche l'americano Scott. Alcuni ripartono, tagliando il traguardo e con la quota di sgancio planano in rotta ottenendo una ventina di punti. Nino, abbattuto e scoraggiato, compie il quarto tentativo ma finisce col riatterrare in campo e si rassegna. Vede così sfumare davanti a sé ogni concreta possibilità di un buon piazzamento e sul suo diario di volo a



Moffat e la sua formidabile squadra

vela questa risulterà senz'altro la giornata più nera della sua carriera volovelistica.

Piludu termina la prova ad oltre 80 di media contro i 96 del vincitore Waibel e retrocede al 13° posto in classifica generale.

Zoli chiude ad oltre 98 Km/h, contro i 106 del vincitore Moffat, e guadagna ben quattro posti, portandosi all'11° posto in generale. Vergani chiude alla media di 68 km/h e si porta al 21° posto.

La lotta è serratissima tra tedeschi, polacchi, inglesi e americani. Moffat, dopo il disastroso risultato del primo giorno, recupera molto velocemente e si avvicina alle prime posizioni.



25 Giugno - Quarta prova

La gara di oggi è identica a quella di ieri, mancano solo i temporali malgrado all'inizio del briefing siano previsti e successivamente cancellati. Verso le 11,30 spuntano i primi cumuli e presto si creano condizioni favolose che dureranno fino a sera. Proprio quelle che tutti si aspettavano: base a 2-2500 e ascendenze di 5 m/s. Tutti i piloti delle due classi chiudono il triangolo e si registrano medie altissime: in classe Libera Moffat vola a 127,8 di media. Zoli e Vergani compiono due ottimi voli a medie superiori ai 110 piazzandosi rispettivamente 10° e 14°. Nella generale Vergani sale al 20° posto e Zoli è sempre 11°.

Nella Standard il Perotti, pur amareggiato dall'esito del giorno precedente, sfoggia tutta la sua bravura volando i 355 km del triangolo a oltre 109 di media, ottenendo un eccezionale terzo posto dietro a Reichmann (118 km/h) e Waibel (centodieci virgola nove).

Per comprendere quanto dura sia la lotta basta pensare che Piludu volando a 96 di media si piazza 34°!!!

Poche le variazioni nei primi posti della Standard, dove Reichmann consolida il suo predominio. Quelli che in gara riescono a stargli vicino, per un po', dicono che è assolutamente irraggiungibile.

Piludu in generale è 14° e Perotti sempre 36°.

26 Giugno - Quinta prova

Alle sei e trenta del mattino suona l'allarme nel dormitorio del Sul Ross College di Alpine: sembra infatti che un vasto e violento temporale si stia dirigendo sul campo dove tutti gli aianti sono parcheggiati montati. Fortunatamente è tutto falso. Si decide comunque, in via prudenziale, di smontare gli aianti tutte le sere. Per la Libera il tema del giorno è: Marfa-Ardoin-Marfa un A e R in direzione NNO di 391 km. Contrariamente a quanto avviene verso NE dove si sviluppano meravigliose strade di cumuli, verso NO i cumuli sono scarsi e vi sono vastissimi buchi di sereno. È difficile andare avanti e Zoli deve rimontare a punto bassissimo tra le montagne a pochi chilometri dalla partenza. Cinque piloti non riescono a completare la gara che è vinta da Moffat alla media di 102 km/h.

Vergani vola a 85 km/h e si piazza 13° mentre Zoli, con la media di 80 è 22°. Immutate le posizioni in classifica generale. Nella Standard viene assegnato Marfa, Pecos e ritorno, di 263 km in direzione NNE con le già dette buone condizioni.

Piludu taglia il traguardo verso le 13,30 e conduce un volo velocissimo a 108 km/h che gli frutta un ottimo 6° posto.

Perotti tenta il tutto per tutto per rimediare la sua posizione in classifica, ritarda la partenza in attesa del massimo sviluppo delle condizioni e taglia il traguardo alle 14,40. La squadra che lo segue controlla la sua media che è di 90 km/h nel primo tratto di 50 km e sale a 105 al pilone (132 km). Il ritorno, aiutato dal vento, è fulmineo: Perotti scarta tutte le salite inferiori ai 5 m/s e con due sole termiche chiude il percorso alla media di 113,4 km/h conquistando il secondo posto dietro al solito Reichmann che ha volato a 113,9 km/h.

E così questa è Marfa. E questo è il Texas. Ormai ci siamo acclimatati.

Abbiamo fatto quattro « practice day » quattro e siamo alla quarta prova dei campionati.

Tranne oggi ogni giorno un bellissimo, nerissimo, violentissimo temporale quasi sempre sulla rotta. E buchi, tanti buchi di quasi tutti i migliori piloti.

Lotta a coltello tra polacchi e tedeschi con i tedeschi che la stanno decisamente spuntando in classe Standard e gli americani che stanno rimontando in classe Libera.

Che dire di noi? L'Angelo Zoli va forte, Nino e Walter avrebbero bisogno di amuleti, scongiuri e quadrifogli. In quanto al sottoscritto ieri ho fatto un circuito di 355 km e 80 di media e sono arrivato più o meno 24°. Oggi ripetizione del circuito. Giro a 100 km/h circa e sono 34° Chissà quando riuscirò a fare i 200, sarò ultimo ad onorem.

E intanto stiamo aspettando. Stiamo aspettando la distanza libera, i circuiti di 500 km, i plafond di 3000 metri, le termiche da 8 m/s. Se riusciamo a sopravvivere al vitto dell'organizzazione (altro che serpenti a sonagli) forse riusciremo a vedere il tutto. Qui Marfa, Texas. A voi Italia.

Ferr *

Nella generale Piludu sale al 10° posto e Perotti passa, malgrado la brillante impresa, dal 36° al 33° posto.

27 Giugno - Gara numero sei

Ci si avvia verso l'aeroporto con una situazione mete che sembra disastrosa; cumuli bassissimi e copertura di cirrostrati fanno prevedere una brutta giornata. Ma il Texas è imprevedibile e verso le 11,30



Reichmann, rivelazione di questi mondiali

la situazione subisce un netto miglioramento, spariscono i cirrostrati e si vanno formando delle eccellenti condizioni che permettono a tutti e quattro i nostri piloti di effettuare il volo più lungo della loro carriera volovelistica. Il tema della giornata è una « prescribed area » con gli stessi punti di virata dati il primo giorno di gara: Marfa, Sierra Blanca, Ardoin, Carlsbad, Wink, Odessa e Big Lake.

La libera parte prima e i nostri piloti dirigono verso Ardoin (195 km) da dove puntano verso Carlsbad (106 da Ardoin). Qui le opinioni si dividono; il vento proviene da Nord Est e finora la direzione del volo è stata approssimativamente Nord con vento laterale e leggermente di fronte. Zoli decide di puntare su Marfa, verso Sud, con un salto di oltre 234 km, sfruttando una buona situazione in rotta e vento con una buona componente in coda; raggiunge Marfa verso le 19 da dove dirige verso Sierra Blanca (175 km) verso NW, riesce a raggiungere anche questo pilone e atterra sulla via del ritorno verso Marfa compiendo un volo di 727 km. Desti e John bloccano il traffico sulla strada e riescono a prendere l'ala del loro bravo pilota anche prima che la stessa tocchi l'asfalto.

Vergani e Piludu giunti a Carlsbad decidono invece di puntare verso Ovest per usufruire del vento in coda ed effettuano

entrambi il pilone di Sierra Blanca a 165 km da Carlsbad, hanno però qualche difficoltà su questo lato a causa di una copertura che ritarda l'attività termoconvettiva. Vergani giunto a Serra Blanca verso le 18,30 punta verso Marfa con un nuovo salto di 175 km, raggiunge Marfa dopo le venti e punta ancora verso Sierra Blanca, alle 20,30 atterra sulla strada a

IL FISCHIO

Che in America sia tutto enorme si sa, ma i treni della Southern Pacific sono mostruosi; a parte le otto locomotive e i 180 vagoni, la lunghezza superiore a 2 km, hanno un fischio che si sente da distanze enormi; non esistono infatti sbarre per passaggi a livello ed è questo l'unico sistema per avvisare il loro arrivo.

Di notte vengono regolarmente svegliati tutti i poveri e stanchi cittadini e di giorno tutti i poveri e stanchi messicani.

Etc

20 km oltre Valentine. Anche la sua squadra, composta da Bucceri e Larrie Alden, è prontissima a bloccargli la strada e Walter compie un ottimo atterraggio dopo un volo di 711 km.

Piludu, giunto in ritardo sul pilone di Sierra Blanca atterra sulla strada tra Valentine e Marfa dopo aver volato per 526 km. Anche per lui la squadra, composta da Tross e Bill, usa la stessa tecnica bloccando la strada per l'atterraggio.

E veniamo al nostro Perotti. Giunto a Carlsbad il Nino abbandona tutti e punta controvento verso Wink (115 km), spera infatti di poter volare controvento quando ancora l'attività termoconvettiva è forte e usufruire poi del vento in coda verso il tardo pomeriggio. Trova però una situazione molto difficile verso Wink e vento contrario troppo forte. Decide quindi di abbandonare il pilone di Wink e dirige verso Marfa. Per pochi metri non riesce a rientrare in campo ed atterra sulla strada a un chilometro dall'aeroporto, dopo un volo di 515 km.



Angiolino Zoli a metà competizione



Neil Armstrong, senza scafandro, sul suo Libelle

Nonostante l'ottimo volo Piludu arretra al 14° posto e Perotti al 35. Vince nuovamente l'eccezionale Reichmann.

Oggi i concorrenti hanno avuto la visita di Neil Armstrong, venuto a trovare gli amici volovelisti ed a volare sul suo Libelle Eagle II.

28 Giugno

Nubi basse, strati che impediscono qualunque movimento convettivo, causate da un fronte stazionario che associato ad una depressione convoglia aria fredda ed umida dal Golfo del Messico.

29 Giugno

Permane il fronte stazionario, pioggia e vento. Gite al confine messicano.



Un momento della visita di Neil Armstrong

30 Giugno

Piove dappertutto, anche nella sala « Press Service », al briefing consigliano la visita alle caverne di Carlsbad perchè è un luogo sicuramente inaccessibile alle perturbazioni atmosferiche; l'acqua alta un palmo nella sala meteo ha rovinato quasi tutte le carte del tempo dei giorni precedenti. A Giorgio non crede più nessuno.

L'IMPERMEABILE

Il pomeriggio del 30 Giugno, dopo tre giorni di pioggia, i meteorologi texani precipitarono nella più cupa disperazione. Chiusero l'ufficio meteo e appesero sulla porta un enorme cartello: « I meteorologi sono andati a comprarsi un impermeabile ».

Etc

1 Luglio - Settima prova

Finalmente dopo 3 giorni di pioggia, dato il miglioramento delle condizioni meteo, la Commissione Sportiva decide di dare la settima gara dei campionati.

Al briefing viene annunciato un tema unico per la classe libera e standard: gara di velocità su percorso di andata e ritorno Marfa-Pecos-Marfa per un totale di 263 km.

Purtroppo questo giorno di gara ha visto l'atterraggio fuori campo di Piludu sulla via del ritorno; ciò gli è costato ben 14 posti in classifica e la impossibilità di un buon piazzamento nei campionati, nonostante le belle prove fatte in precedenza. Perotti conduce una gara media a 79 km/h e finisce 27° della giornata, restando 35° in classifica generale.

In classe libera Zoli conduce una gara prudente a 85 km/ora che gli permette di mantenere il 12° posto in classifica generale.

Vergani termina una prova ad oltre 91 km/ora di media piazzandosi al 9° posto della giornata restando invariata la classifica generale. La prova di oggi è vinta in classe libera da Neubert, che vola a oltre 102 km/h di media e che continua inflessibilmente la sua scalata ai primi posti della classifica, nonostante i quasi zero punti della seconda gara.

In classe standard vince l'olandese Reparon a quasi 95 km/h di media. Reichmann conduce una ottima gara, in sicurezza data la sua posizione in classifica e si piazza 5°, mantenendo invariato il suo 1° posto in classifica generale.

2 Luglio - Ottava prova

Le condizioni del tempo in rapido miglioramento permettono alla commissione sportiva di dare due temi di impegno per le due classi.

Classe Libera: un triangolo di velocità di 527 km Marfa-Sierra Blanca-Fort Stockton-Marfa.

Classe Standard: andata e ritorno di km 466 Marfa-Odessa-Marfa.

In classe libera Zoli conduce una bellissima gara a circa 90 km/h di media, contro i 104 del vincitore Moffat, riesce così a

NO FOTO

Gli americani sono il popolo più civile del mondo, ma a volte hanno usanze incomprensibili. I loro servizi igienici, divisi per uomini e donne, spesso sono totalmente senza porte. Il dormitorio del Sud Ross College, dove era alloggiata la nostra squadra assieme a parecchie altre, aveva un enorme stanzone comprendente docce, lavandini e gabinetti senza porte, sistemati questi ultimi in un lato che fosse chiaramente visibile da tutte le parti dello stanzone.

Dopo un primo tentativo da parte dei più « prude » che volevano tende a tutti i costi, l'assuefazione alle consuetudini americane ha avuto la meglio. Succedeva così spesso di vedere le rappresentanze dei migliori piloti del mondo sedute in fila, chi con aria pensierosa, chi decisamente preoccupato, chi fischiettando faceva l'indifferente, chi decisamente felice.

E' stato fatto divieto assoluto di prendere foto ufficiali.

Etc

salire di un posto in classifica raggiungendo l'undicesimo.

Lo sfortunatissimo Vergani è costretto all'atterraggio dopo 252 km per non aver trovato alcuna termica in un vasto buco di cielo sereno, perdendo così 3 posti in classifica generale e piazzandosi al 22° posto.

In classe standard buona la prova di Piludu che con 86 km/h di media riesce a guadagnare due posti in classifica generale (26°). La sfortuna perseguita Perotti il quale è costretto, raggiunta la quota di 4 metri sul terreno ad effettuare l'atterraggio nel deserto a 3 km dal campo in rientro. Nonostante la massiccia azione della squadra a terra per il suo recupero, sarà il pilota che dopo aver raggiunto di corsa la strada si faceva portare in aeroporto.

Questo recupero pur così breve come percorso richiederà più di 3 ore di tempo con

l'impiego di 2 autovetture data la difficoltà che si ha sia di avanzare che a ritrovare l'aliante nel deserto e durante la notte. In questa classe il fortissimo Barone Rosso (Reichmann) vince anche questa prova ottenendo così in classifica generale un distacco praticamente incolmabile nell'ultima prova che si svolgerà domani nei confronti del secondo in classifica generale.

3 Luglio - Ultima prova

Nell'ultimo giorno di gara viene assegnato il triangolo Marfa-Sierra Blanca-Ardoin-Marfa di 450 km per la classe libera.

I nostri piloti corrono una bella gara di chiusura: Zoli termina il campionato del mondo 12° in classifica generale e 1° del Kestrel di serie, davanti a lui, escludendo gli aliante fuori serie troviamo soltanto un Cobra, un Phoebus, e un Cirrus, il che sta ad indicare l'altissima classe di questo nostro pilota.



Mezzogiorno di fuoco!



Piero Morelli tiene il discorso di chiusura

Vergani termina il suo campionato del mondo al 22° posto in classifica generale con circa 80 % dei punti del vincitore; anche Vergani ha dato in questo campionato il meglio di sé anche se con qualche giorno sfortunato.

Moffat si laurea campione del mondo in classe libera seguito dal tedesco Grosse, dal francese Mercier, dall'inglese Burton e dall'eccezionale polacco Makula che piazza il suo scadente Cobra 17 al 5° posto dei valori mondiali.

Il tema della classe Standard è un triangolo di 384 km: Marfa-Van Horn-Pecos-Marfa.

I nostri piloti ormai perse definitivamente le speranze di piazzarsi ai primi due posti della classifica generale, conducono una gara tranquilla piazzandosi al 30° posto Piludu e 31° Perotti nella giornata. Piludu mantiene il 26° posto in classifica generale e Perotti si piazza 36° avanzando di una posizione. I rappresentanti dei nostri colori in classe standard hanno portato a termine un campionato del mondo bello ma sfortunato.

Le loro posizioni in classifica sono la causa di qualche pessima giornata; la loro bravura può essere però rilevata da al-

cuni eccezionali piazzamenti giornalieri: un 3° posto di Piludu un 2° e 3° posto di Perotti.

Reichmann vince da dominatore questo campionato e i due polacchi Wroblewski e Kepka si piazzano rispettivamente 2° e 3° riscuotendo i più vasti elogi di tutti i concorrenti.

Dopo la cerimonia di chiusura nella quale Piero Morelli a nome di tutte le squadre ha dato un saluto di ringraziamento alla organizzazione, la squadra italiana ha velocemente ripreso la strada del ritorno verso Houston, dove sono stati imbarcati gli alianti per poi raggiungere New York, visitarla e ripartire alla volta della nostra Italia.

ARRIVEDERCI AL PROSSIMO CAMPIONATO!

Emilio Tessera Chiesa



I nostri inviati a Fort Alamo

Lettera aperta al nostro inviato



Tessera con i coniugi Mac Gonigle

Caro Emilio,

quanto segue è la mia risposta alle tue domande circa le mie impressioni su questo 12° Campionato mondiale, ma innanzi tutto desidero dirti che mi ha fatto molto piacere far parte della squadra degli italiani. Sia io che mia moglie abbiamo trovato tutte gentili persone e se quanto dico qui di seguito non coincide con le tue idee è perchè ho cercato di essere obbiettivo e poi non trovi mai due persone che la pensino esattamente allo stesso modo.

L'organizzazione

Credo che la SSA e la Camera di Commercio di Marfa, con la collaborazione del Sul Ross College, abbiano fatto un buon la-

voro nell'organizzare questo campionato. Esso è stato diretto ad un livello almeno superiore a quello del campionato americano al quale ho partecipato (nell'Est degli S.U.). I traini sono stati fatti in modo ottimo ed è impressionante che un così piccolo numero di trainatori abbia potuto fare un così buon lavoro.

Ci ha un po' sorpresi la forma della cerimonia d'apertura; essa avrebbe dovuto assomigliare di più ad una cerimonia Olimpica ed almeno i piloti di ciascuna nazione avrebbero dovuto essere presentati reciprocamente.

Non comprendo perchè l'organizzazione non abbia permesso alle squadre di ricupero di partecipare ai briefings. In definitiva eravamo tutti dei volovelisti. Ai campionati nazionali americani ognuno può partecipare al briefing e ciò aiuta e valorizza anche la squadra di ricupero. Inoltre,

ai nazionali, il vincitore della prova precedente parla al briefing del suo volo. Il cibo avrebbe potuto essere migliore ma era adeguato alle necessità.

La squadra italiana

Credo che la vostra squadra fosse preparata bene, come del resto ogni squadra presente a Marfa, eccezion fatta per i vostri alianti di classe libera come possibilità di prestazioni.

Secondo la mia opinione, solo quattro tipi di alianti avevano possibilità di vittoria: il Nimbus, il Kestrel 22, il Kestrel 19 e l'ASW-12; tra questi poi il parere va pesantemente a favore del Nimbus e del Kestrel 22.

Ritengo che il vostro Angelo Zoli meriti molto credito per aver combattuto così bene con il suo Kestrel normale. Altri piloti che hanno dimostrato eccezionali qualità di pilotaggio sono stati Hossinger, Wiitanen e specialmente Makula.

Mi è spiaciuto che gli altri vostri piloti abbiano avuto delle giornate sfortunate; purtroppo in un campionato del mondo non ci si può permettere di avere neanche un solo cattivo giorno. Alcuni voli del Nino mi hanno sbalordito, quando ad esempio quasi vinceva, per ben due volte, il « Barone Rosso ».

I polacchi e gli ungheresi hanno ottenuto dei buoni risultati per il loro volo in coppia. Non vorrei azzardare troppo nel dire che i vostri piloti hanno fatto ben poco per fare un reale volo in coppia, anche se ciò era stato stabilito in precedenza.

Futuri campionati del mondo

Azzarderò adesso qualche idea personale sul modo in cui dovrebbero essere fatti i prossimi mondiali.

Innanzitutto ritengo che una gara di volo a vela debba essere una prova delle capacità di pilotaggio. Ciò nel senso più ampio, comprendendo cioè oltre alle nozioni meteo anche l'attitudine a preparare il proprio aliante, gli strumenti, il carrello e tante altre piccole cose.

La classe libera è diventata una cosa ridicola. Non è una prova delle capacità del pilota ma solo una prova di quale nazione sia in grado di costruire l'aliante

con la maggior apertura alare.

Appunto per questo ritengo che le aperture dovrebbero essere limitate e stabilite

le seguenti quattro classi:

1^a cl con apertura di 13 m.

2^a cl con apertura di 15 m.

3^a cl con apertura di 17 m.

4^a cl con apertura di 19 m.

Ritengo inoltre che il volare in coppia dia tanti vantaggi che questi non sono più compatibili con la prova delle capacità del singolo pilota. Dovrebbe quindi essere proibito e ciò verrebbe facilitato dalla iscrizione di un solo pilota per ognuna delle suddette classi.

Durante le gare la squadra di ricupero dovrebbe essere dotata di una sola radio ricevente e non trasmittente. Si chiarirebbe così quanto bravo sia il pilota e non quanto brava sia la squadra di ricupero.

Inoltre verrebbe enormemente ridotto il disordine nelle comunicazioni a tutto vantaggio dei contatti fatti dal pilota alla sua squadra.

Io ho finito, e voi direte che era proprio ora!

Con tanti auguri di ottimi voli

Jack Mc Gonigle

Jack Mc Conigle è uno dei tanti volentieri americani che si sono generosamente prestati a far da aiutanti ai piloti stranieri intervenuti a Marfa. Ha effettuato oltre 700 ore di volo ed ha ottenuto un primo posto ai campionati zionali della Pensilvania ed ha inoltre partecipato ai nazionali americani. Era aiutante del nostro Nino Perotti e gli è sempre stato vicino nelle alterne vicissitudini che lo vedono relegato al 36° posto nella classifica generale malgrado due formidabili exploit che lo hanno visto una volta al secondo posto dietro a Reichmann con 996 punti nella 5^a prova ed una volta al 3° posto con 923 punti dietro al solito Reichmann ed al suo compatriota Waibel.

Ci hanno detto:

Interviste ed opinioni raccolte dal nostro Emilio Tessera Chiesa



Il « Red Baron » stanco ma soddisfatto

Sig. REICHMANN

D. Mr. R., qualche impressione sui campionati fatti in Texas, e sulla sua vittoria ai campionati del mondo.

R. Volare in Texas è stato, con riferimento alle condizioni che ho trovato, molto bello direi quasi ideale, anche se il tempo non è sempre è stato come i metereologi lo hanno previsto, ho sempre avuto molta apprensione per eventuali atterraggi fuori campo perchè il terreno è molto brutto ed è facilissimo essere persi dalla squadra; questa è la ragione per cui Neubert passò tutta la notte nel suo aliante.

Circa la mia vittoria non posso dire molto non ho mai pensato prima che avrei potuto farcela e ne sono sorpreso io stesso.

D. Quante ore di volo ha mr. R.?

R. Non lo so esattamente, ma dovrebbero essere circa 400-500.

D. Da quanto tempo partecipa a gare di volo vela?

R. Ho fatto la mia prima gara nel 1964 ed era una gara per « giovani piloti », l'altro anno arrivai 4° nella Standard ai campionati tedeschi, e vinsi questa classe 2 anni fa, quindi non sono campione tedesco.

Sig. MAKULA

D. Quache impressione sul dodicesimo campionato del mondo.

R. Il campionato fatto in Texas è stato per me estremamente difficile e credo sia stato il più difficile della mia vita; ho volato su un'aliante con apertura di solo 17 metri, senza flaps fatto in legno, e credo che fosse l'unico in legno in tutta la « open class ». Spero che ai prossimi campionati potremo avere un'aliante migliore e paragonabile agli altri alianti in plastica.

D. Ma allora mr. M. dati i vostri risultati siete stati tutti piloti estremamente bravi.

R. Questo non è vero perchè i « top pilots » sono tutti molto bravi, e Moffat, Grosse, Mercier, sono piloti eccellenti.

D. Avete trovato delle grosse differenze tra le condizioni meteo del vostro paese e del Texas?

R. Certamente c'è una forte differenza data soprattutto dal fatto che nel nostro paese non possiamo volare ogni giorno una prova o quasi, come è avvenuto in questi campionati con nove prove su dodici giorni di gara.

Sig. MOFFAT

D. Sig. Moffat qualche impressione su questo campionato e sulla sua vittoria in classe libera.

R. Be'! Fa certamente un gran piacere essere primo! Le condizioni sono state ben diverse da quelle che ci aspettavamo, e penso che questo abbia contribuito a togliere le differenze che c'erano con i piloti che conoscevano bene la zona. Ciò ha reso la gara molto più interessante perchè essa è stata essenzialmente gara di piloti e non di macchine come inizialmente si pensava potesse essere; ritengo anche che la gara sia stata più dura di cosa si potesse pensare.

D. Qual è stato il livello di pilotaggio in questi campionati?

R. Estremamente alto, molto buono, e penso molto meglio che nel 1968 e prima. Ho trovato fortissime differenze rispetto al 1968, quando volai in Standard, allora solo i primi 10 o 12 si salvavano, ma

quest'anno almeno i primi 20 o 30 sono bravi e lo stesso è avvenuto in classe libera.

D. Mr. M. ha volato spesso a Marfa?

R. Sì ho volato spesso negli ultimi 7 o 8 anni ma non abbiamo mai avuto un tempo come questo.

D. Mr. M. lei usa il barografo durante i suoi voli?

R. No è da moltissimo che non lo uso; l'ho usato negli ultimi anni solo in Polcaia, dato che se si hanno i tre diamanti non vedo una vera e propria necessità.

D. Qual è la cosa più importante durante il suo volo?

R. Bisogna essere molto selettivi nella ricerca delle termiche, io ad esempio cerco di usufruire solo delle migliori scartando le altre e credo però che specie per piloti che vengono dall'Europa sia difficile abituarsi alla forte distanza che c'è tra le termiche; i piloti che vengono dall'Europa spesso parlano solo di quanto forti siano le condizioni qui; ma si dimenticano anche di quanto distanti sono le termiche tra di loro. Quando sono stato in Europa il peggior problema per spiegare le condizioni qui, era proprio che non riuscivo a far capire che se tanto forti erano le termiche, esse erano anche altrettanto distanti tra di loro.

D. Il vostro principale problema durante il volo è quello di trovare una ottima termica o quella di scegliere la giusta angolazione tra di esse o la migliore velocità da tenere?

R. Tutti insieme sono importanti. La velocità poi viene automaticamente.

D. Lei usa spesso l'anello McReady?

R. Raramente, per me il maggior problema è quello di essere selettivo nella ricerca delle termiche e cercare di ridurre al minimo il tempo fra di loro.

D. Per esempio da Sierra Blanca a Marfa (km 175) quante termiche sfrutta con condizioni normali?

R. Con condizioni normali sfrutto su questo percorso tre termiche ma si potrebbe effettuare anche con una sola; mi è successo l'anno scorso di essere a Sierra Blanca e fare una sola salita di 4000 metri e venire a Marfa direttamente sfruttando i cumuli per la strada. Ma sono convinto che per voi soprattutto sia difficile abituarvi alla forte distanza che c'è tra le termiche. Ho volato spesso in Europa e bene conosco le sue condizioni; quando



venni qui per la prima volta mi sembrò quasi incredibile di dover volare così a lungo dopo una termica senza trovare un'altra salita. Un altro problema qui è la quota; se si finisce al di sotto di 1000 metri si è automaticamente nei guai mentre in Europa anche se si finisce a 500 metri non ci sono problemi gravi. La ragione è soprattutto l'influenza del vento a bassa quota.

Sig.ra IVANS

(bionda, simpatica, estremamente carina, moglie di Bill Ivans)

D. Impressioni sulla squadra italiana!

R. Conosco molto bene la squadra italiana, siete tutti estremamente simpatici, ed è stato molto bello avervi qui con noi; spero che i vostri piloti, a parte i giorni di pioggia, si siano divertiti a volare qui a Marfa così differente dagli altri posti, e credo che si siano anche divertiti molto nei numerosi « partys » ai quali erano invitati; spero proprio che torniate tutti qui a trovarci.

Sig.ra HARWORD RIKA

R. Le mie impressioni personali sono che la gara è stata molto bella, le sistemazioni logistiche estremamente scarse: in alcuni casi inesistenti. I servizi stampa erano pressochè impossibili ad avere. Tutti hanno cercato di aiutare, ma lo hanno fatto troppo tardi. La S.S.A. ha cominciato troppo tardi ad organizzare il tutto; avrebbe dovuto contattare le autorità locali molto prima. Un'altra grave mancanza era la inesistenza di un centro sociale dove i piloti avessero potuto trovarsi per stringere legami internazionali, questa è la cosa più importante di un campionato.

Sig. NEUBERT

D. Le sue impressioni su questo campionato e sull'incidente del primo giorno di gara.

R. Ho avuto un'ottima impressione di tutto il campionato; circa il mio atterraggio nel deserto forse non ho controllato abbastanza bene il campo ed esso però dal volo non mi è piaciuto molto; il fatto mi è costato moltissimi punti perchè essendo stato recuperato solo il pomeriggio del secondo giorno di gara, ed essendo partito molto tardi ho solo potuto fare una planata di pochi km nella seconda gara. Sono stato molto sfortunato, ma in complesso questo campionato mi è piaciuto molto.

D. Mr. N. lei ha uno scarto dal 1° di soli 641 punti, quindi se avesse potuto correre regolarmente il secondo giorno di gara, con estrema probabilità lei sarebbe 1°.

R. Credo che sarebbe stato effettivamente possibile arrivare 1° o 2°, ma ora è troppo tardi per pensarci e tutto è dovuto alla sfortuna.

D. Verrà ai campionati di Rieti mr. N.?

R. Non quest'anno ma al prossimo perchè ormai non ho più un giorno di ferie.

D. Può già anticiparci con quale aliante verrà a Rieti?

R. Non posso ancora dirlo.

Sig. BISSONET

(capo ufficio stampa)

R. È la prima volta che mi occupo di un incontro internazionale, prima ho sempre seguito gare nazionali e locali, ma questa è di gran lunga la più bella gara che ho visto; ho conosciuto molti amici e sono impressionato da come tante persone provenienti da tutto il mondo possano andare così d'accordo assieme.

Sig. JHON RYAN

R. Sono stato molto contento di questo campionato perchè abbiamo avuto una gara ad altissimo livello e i vincitori sono veri campioni del mondo; abbiamo avuto giornate con ottime condizioni di volo, altre con condizioni difficili, altre con condizioni facili ed ognuno è stato nella condizione di gareggiare senza alcun ostacolo o fortuna, i campioni sono realmente i migliori piloti del mondo. Fin dall'inizio si poteva immaginare chi sarebbe diventato campione del mondo ma noi, nella scelta dei temi abbiamo cercato di dare ad ognuno la possibilità di avanzare in classifica; alcuni lo hanno fatto, altri sono finiti in fondo come avviene in tutte le gare di V.V. Una cosa importante è che tutti gli europei e gli stranieri erano molto preoccupati del nostro terreno, ma se guardavano nella officina riparazioni non c'era un solo serio danno fatto a seguito di un atterraggio, altrochè non fossero piccole riparazioni effettuabili in poche ore; nessun pilota ha riportato alcun danno alla persona e quasi tutti sono riusciti a rientrare prima di notte. È incredibile! Ogni giorno alle quattro del pomeriggio ci dicevamo che avremmo potuto dare un tema più lungo, ma alle nove del mattino al Briefing abbiamo sempre dato il massimo in relazione alle condizioni.

D. Cosa pensa sul livello di pilotaggio?

R. Credo che il livello abbia fatto un notevole salto avanti rispetto ai precedenti campionati del mondo. Nelle gare precedenti abbiamo visto un massimo del 25 % di piloti di alto livello, mentre gli altri mancavano di esperienza o venivano solo per rappresentare un paese; ma quest'anno credo che il 70 o l'80 % dei piloti presenti fossero vincitori potenziali.

Sig. CESARE MARTINEZ

Al mio caro e grande amico Plinio Rovesti mando un grande saluto a nome di tutta la squadra argentina.

Sig.na ELENE NUE

(deliziosa bionda texana 18 anni)

R. I membri della squadra italiana sono gli uomini più eccitanti e simpatici che ho mai conosciuto.

Sig.ra ANNA WELCH

R. Ci sono state difficoltà come in tutti i campionati; all'inizio le cose vanno molto lentamente e spesso ci si trova alla fine senza avere avuto il tempo di fare niente. La gara è stata molto bella e le condizioni buone. Credo che molti paesi avrebbero preferito delle cerimonie di apertura e chiusura più complete. Gli americani sono stati molto accoglienti e credo che la cosa migliore di questo campionato è che hanno vinto le persone che si meritavano di vincere, non c'è stato azzardo o fortuna.

Sig.na GAYLE

(deliziosa ranchera texana 18 anni - per sapere l'indirizzo chiedere a Piludu)

R. La squadra italiana è fantastica (grande sospiro) siete proprio come immaginavo fossero gli uomini italiani.

D. Quando ha incontrato un uomo italiano?

R. Ieri, ho conosciuto Piludu.

D. Cose ne pensi di Piludu?

R. Delizioso (grande sospiro).

D. È un bravo pilota?

R. So solo che è un « bandito ».

D. Se non lo conosci come pilota cosa ne dici come « latin-lover »?

R. Proprio come immaginavo gli italiani.

Il parere dei nostri



Le risposte rispettano l'ordine delle domande poste, e precisamente:

1. comportamento dei nostri piloti e degli stranieri;
2. funzionamento squadra italiana;
3. affiatamento piloti squadre e squadra a terra;
4. paragone tra le nostre macchine e le altre;
5. in relazione ai risultati, critica o modifica futuro periodo di preparazione;
6. considerazioni sull'organizzazione di questi campionati in relazione ai precedenti;
7. esperienza da trarre per i prossimi e conclusione;
8. è stato rispettato il volo in coppia?.

NINO PEROTTI

1.

I nostri piloti avevano un evidente svantaggio di macchine, perchè in classe libera o si ha un aliante veramente super o altrimenti non si possono ottenere i migliori risultati. Ciò è stato dimostrato anche dalla conclusione dei campionati: I è stato il Nimbus, cioè il migliore aliante in gara, seguito da una serie di alianti che in realtà non erano serie ma fuori serie. Il primo aliante di serie è giunto dopo le supermacchine; questo riguarda anche il comportamento dei nostri piloti che si erano trovati a combattere con macchine che erano decisamente inferiori. Makula è l'unico pilota che ha corso con macchina inferiore alle altre e perciò onore a lui per il meraviglioso risultato ottenuto. Zoli è stato il primo Kestrel normale, e perciò bravo Angelo.

Walter ha avuto un rendimento leggermente inferiore a quello che ci si poteva aspettare comunque la gara era molto dura e sarà bene sentire le sue idee.

In standard c'era un gruppo di piloti tutti quanti di classe paragonabile in modo che c'era pochissima separazione di punteggi specie nelle gare di velocità. Le distanze sono quelle che hanno selezionato il gruppo mentre nella velocità si avevano dif-



ferenze massime di 100 e 200 punti tra il primo e l'ultimo arrivato e tutti arrivavano e perciò è anche evidente che le macchine sono pienamente paragonabili; forse c'era una lieve preminenza dell'LS1. In classe libera le macchine hanno influito nettamente sul rendimento dei piloti e non delle macchine. Forse in standard l'unica inferiorità era da parte dei polacchi, che sono arrivati 2° e 3° dimostrando così la loro altissima classe di pilotaggio. Sono il meno qualificato a dare un giudizio sui nostri piloti di classe standard, comunque la classifica dice chiaramente il valore dei piloti. Il mio buco non è stato colpa di altri, perciò è evidente che se il buco è venuto e perchè il pilota ha sbagliato e non perchè qualcos'altro non ha funzionato. Ferro si è portato in modo brillante fino a metà campionato: purtroppo anche per lui è venuto il buco in un giorno difficile.

3.

Non ho avuto alcun problema con la squadra che mi ha sempre seguito nel modo migliore dandomi le informazioni che potevo desiderare nel modo più tempestivo e la massima assistenza negli atterraggi.

5.

Il periodo di preparazione è molto importante: i piloti dovrebbero giungere alle gare perfettamente allenati e preparati. Sarà da chiarire il concetto del volo in coppia dato che molti di noi hanno pareri contrastanti. Nel nostro caso un pilota non potrà smettere il proprio lavoro per prepararsi ad un mondiale e perciò la preparazione sarà forzatamente sempre non adeguata a meno che si trovi una via d'uscita, come il sistema proposto da Ferro: un pilota che sia pagato per fare il pilota, come hanno fatto in Polonia ed in Francia ad esempio, in modo che siano piloti dilettanti, ma di quel falso dilettantismo che si usa adesso. Ciò è più facilmente fattibile con piloti giovani che non abbiano già una loro attività: un industriale, un professionista, non può sottoporsi a cose di questo genere.

6.

Questi campionati sono stati organizzati in molto molto più spartano che non gli altri. Per me però l'organizzazione era più che sufficiente tranne l'assistenza meteorologica ai piloti in volo che non c'era e forse questa mancanza è costata anche mol-

to cara. Bisogna però pensare che la S.S.A. non è stata nè aiutata nè finanziata in alcun modo ma ha fatto tutto con le sue forze. In Polonia ed Argentina c'era stato un consistente aiuto governativo.

7.

Se si badasse solo ai risultati di questi campianati bisognerebbe mandare a spasso i piloti attuali tranne 1, forse uno e mezzo. Ma è inutile dire adesso delle cose che soprattutto non si possono esaurire in poche parole.

8.

Il volo in coppia non è stato rispettato; i nostri piloti si scambiavano utili informazioni in volo però non era un vero volo in coppia per il quale ripeto non siamo addestrati. Per fare il vero volo in coppia è necessario un addestramento molto maggiore e riuscire a capirsi in volo senza tante parole; non è con 5 o 6 voli che si impara a volare in coppia. È inutile volare dandosi informazioni che ci si può prendere da soli e non dire invece quello che è importante sapere. Si ricade nell'argomento della preparazione e per me influisce molto la durata della preparazione che dovrebbe essere di almeno un mese di volo prima delle gare.

Credo che i migliori abbiano voltato in coppia come i Polacchi, i Francesi credo, forse gli Americani, per i Tedeschi non lo so.

FERRUCCIO PILUDU

1.

Ho visto in volo dei piloti eccezionali tra gli stranieri. I migliori sono stati nella classe standard Reichmann e forse in misura maggiore Wroblensky; nella libera non posso avere le idee così chiare ma penso che Moffat abbia meritato la vittoria e che Neubert abbia fatto una splendida gara.

2.

Non parlerei di funzionamento di squadra perchè secondo me la squadra non c'è stata, parlerei casomai del funzionamento di 4 piloti che hanno cercato singolarmente (e senz'altro impegnandosi al massimo) di ottenere qualche risultato. La mancanza del collegamento tra i piloti secondo me è una delle cause principali delle posizioni in classifica dei piloti italiani. Penso comunque che Zoli abbia fatto un'ottimo campionato.



3.

Sull'affiatamento dei piloti ne abbiamo già accennato prima, vorrei un pochino precisare la situazione in cui ci siamo trovati: in realtà ritengo che il poco affiatamento sia da attribuire in gran parte al poco allenamento e forse anche alla non convinzione da parte di alcuni piloti a proposito del volo in coppia. Per quanto riguarda il rendimento generale della squadra piloti, io penso che ci sia anche da considerare il fatto che noi siamo arrivati a Marfa forse con una visione circa l'utilizzo degli alianti ed il pilotaggio che io considero senz'altro oggi superata. Il volo a vela cambia continuamente e particolarmente cambia in questo momento, sia dal punto di vista tecnico per quanto riguarda le macchine sia dal punto di vista per quanto riguarda il pilotaggio. Una nota senz'altro positiva, anzi la più positiva di questo campionato, è stato il funzionamento delle squadre a terra che se è vero che non hanno funzionato come appoggio ai piloti, nel senso che sono state abbandonate a loro stesse senza che venisse stabilita in precedenza una tecnica di appoggio al pilota, standardizzata, per cui le informazioni venivano date dalle squadre in maniera personale ed a seconda del proprio pensiero, comunque per quanto riguarda l'assistenza ai piloti nei recuperi le squadre a terra italiane sono state le migliori dei campionati, in particolare per quanto riguarda l'assistenza nella fase finale del volo. Le squadre sono riuscite dopo oltre 500 km di volo ad assisterci nella fase di atterraggio addirittura a raccoglierci l'ala prima che toccasse per terra, durante gli atterraggi sulle strade.

4.

Penso che in classe libera le possibilità dei nostri Kestrel 17 fossero minime, ritengo senz'altro che le macchine favorite fossero le più grosse e cioè il Nimbus, i 22 metri in generale ed il Kestrel 19, e l'ASW12, quindi penso che i Kestrel 17 della squadra italiana fossero decisamente inferiori.

Per la classe standard io farei una scala di valori: indubbiamente l'aliante peggiore è il Cobra segue l'Urupema seguono a pari merito Libelle e Cirrus standard e senz'altro reputo leggermente superiore l'LS1.

5.

Penso che andrebbe praticamente cambia-

to tutto, cioè la nostra squadra è troppo vecchia ha idee vecchie porta avanti concetti di volo e utilizzo delle macchine che sono senz'altro superati. Per evitare difetti di questo genere secondo me è necessario modificare totalmente la preparazione dei piloti: io incaricherei un pilota molto esperto per esempio Walter Vergani fin da ora di preoccuparsi della preparazione dei piloti per il prossimo campionato del mondo e stabilirei fin da ora una logica tecnica di gara evitando come nel passato una preparazione impostata sopra il volo in coppia, e poi un utilizzo dei piloti singoli durante i campionati.

6.

Non ho esperienze precedenti, posso soltanto dire che l'organizzazione di questi campionati mi è sembrata in complesso buona in certi punti ottima; scadente però almeno sopra un paio di punti: uno essenziale, ed è stata l'assistenza meteo che è stata insufficiente ed assolutamente imprecisa. La seconda è stata la parte vitto e alloggio. Il vitto secondario, ma l'alloggio che era lontano dal campo impediva contatti tra piloti.

7.

Penso che questi campionati, a parte i difetti riscontrati nella preparazione, siano stati veramente una enorme esperienza, in quanto abbiamo avuto la possibilità di volare con i migliori piloti mondiali, di vederli volare e di vedere come impiegavano le loro macchine. Io mi auguro che contrariamente a quanto è avvenuto in precedenza, tutti i piloti codifichino, raccolgano e ordinino i dati in loro possesso per far sì che la loro esperienza serva al resto del volo a vela italiano. Se si riuscisse ad ottenere questo io penso che da questi campionati si potrebbero ottenere dei grandi risultati.

8.

Il volo in coppia non è stato rispettato affatto, cioè i piloti hanno volato ognuno per conto proprio e non è stata effettuata alcuna forma organizzata di volo in coppia. Ritengo che invece abbiano attuato con estremo profitto un volo in coppia moderno e attuale i piloti polacchi, francesi, brasiliani, argentini, e parzialmente i piloti tedeschi soprattutto in classe libera e i piloti americani anche in classe libera. C'è da tenere presente che la prestazione di Moffat è stata appoggiata in maniera determinante dal volo in collegamento con Scott.

1.

I piloti stranieri si sono rivelati molto più preparati del solito con una omogeneità di classe notevole rispetto alle precedenti edizioni. Abbiamo avuto senz'altro un 70 per cento di piloti di classe internazionale questa volta, molto ben preparati.

Il comportamento nostro è stato conseguente alla nostra preparazione non dobbiamo dimenticare che voliamo in pianura solo ogni due anni e quindi la nostra esperienza è più valida nei voli di montagna. Questo ha una certa influenza, perchè una tecnica di volo in pianura non è facilmente improvvisabile, anche se volare in pianura è abbastanza facile.

2.

La squadra italiana ha funzionato molto bene. Come nei precedenti campionati del mondo, manca un direttore sportivo, cioè manca una persona che abbia molta esperienza di volo di competizioni e che possa

in un certo senso coordinare i movimenti di tutti i quattro piloti o di tutti e due i piloti se i temi sono diversi, quando sono in volo. Normalmente altre squadre hanno un direttore sportivo: ha molto il senso del volo sportivo e della competizione.

Per il resto della squadra italiana occorrerebbe forse una maggiore qualificazione a livello volovelistico, cioè sarebbe utile che la squadra a terra, cioè il pilota recuperatore, fosse ancora più preparato volovelisticamente e potesse dare un'aiuto, cioè forse direi quasi allo stesso livello del pilota titolare in modo da attuare una collaborazione che dovrebbe dare i suoi frutti.

3.

Sull'affiatamento tra i piloti e squadre e squadra a terra il discorso è un po' lungo, cioè affiatamento di collaborazione senz'altro ad alto livello, affiatamento piloti direi ottima, dal punto di vista dell'amicizia e della convivenza, rimane sempre un argomento a parte e di difficile realizzazione cioè un affiatamento tecnico-sportivo tra i piloti in volo. È una cosa che a noi riesce molto difficile realizzare e direi che oggi sono molto pessimista sulla possibilità di attuarlo.

4.

Il paragone tra le nostre macchine e le altre è abbastanza facile: togliamo i grossi aiuti da 22 mt. gli altri sono grosso modo tutti uguali con una leggera preponderanza degli ASW12 che ritengo un po' migliori del rimanente parco macchine. Nella classe standard c'è una grande omogeneità di macchina e non c'è gran che da dire in questo senso: gli LS1, gli Standard, Cirrus, gli ASW15, gli Standard Libelle, gli Urupema, i Cobra, grosso modo si equivalgono, naturalmente sono migliori i primi che ho citato in ordine.

5.

Il punto 5 richiederebbe un discorso molto lungo. La nostra preparazione riflette la impossibilità di destinare altro tempo, oltre a quello già larghissimo che va dedicato per la disputa dei campionati del mondo. Noi abbiamo ciascuno un'attività e quindi non possiamo prepararci molto. La preparazione tipica che io credo utile, sarebbe una preparazione tipo Moffat cioè una preparazione che parte da molto lontano, con l'acquisizione di un aliante di ultimo grido, l'acquisizione e prova di vari strumenti, e l'allenamento personale con



quell'aliante in quella zona. Non dimentichiamoci che altre nazioni non solo hanno fabbriche che producono gli alianti apposta per la gara come la Slingsby col Kestrel 19 mt. o la Glasflugel col Kestrel 22 mt., o addirittura Schemp-Holighaus, la cui amicizia con Moffat è profonda, che gli costruisce o gli vende o gli prepara o gli rifornisce comunque appositamente il Nimbus 22 mt.

Abbiamo avuto nazioni che hanno mandato alcuni piloti di alto senso critico alla competizione di Marfa dell'anno scorso, hanno mandato osservatori, realizzato allenamenti collegiali prima della partenza, cioè tutta una preparazione a livello direi quasi statale, dove l'Aero Club Nazionale o le associazioni nazionali di volo a vela si occupano direttamente di questo. La nostra preparazione è sempre soggettiva e dilettantistica e si esaurisce per lo più nella composizione della squadra e nella acquisizione degli elementi di contorno, spedizioni, divise, ecc. Anche questo riflette un poco la mancanza di quel direttore sportivo che dovrebbe affiancare il capo equipe, quando addirittura non si potesse avere la stessa persona.

È un tipo di personaggio che ancora non abbiamo, siamo ancora troppo giovani.

6.

L'organizzazione di questi campionati non è stata male; interessantissimo il contributo che gli americani hanno dato alla semplificazione del volo a vela in relazione al controllo dei punti di virata ed al controllo del traguardo di partenza. Sono cose che indubbiamente vanno copiate. Unico neo è il fatto che non siano riusciti a provvedere all'alloggio sul campo cioè a provvedere roulettes, tende, casette, o qualche cosa che potesse consentire agli equipaggi ed ai piloti di convivere assieme un mese e quindi di scambiarsi le ultime impressioni, le ultime esperienze, gli ultimi racconti, che sono un materiale di grande importanza.

7.

Per i prossimi campionati direi di esaminare il sistema svizzero per la selezione dei piloti; loro partono con una distanza di due anni, ed hanno già selezionato fin d'ora i piloti che parteciperanno ai mondiali del '72. Questo naturalmente comporta il problema di una eventuale seconda selezione un po' più ristretta per avere i piloti in forma al momento; cioè per non

correre il rischio di sceglierli adesso in funzione del loro grado di preparazione, e di averli meno preparati dopo.

Forse su questa base potremmo addirittura avere un programma a lungo raggio ed avere una maggiore disponibilità di tempo per cui alcune delle deficienze viste prima, potrebbero essere ovviate. La nostra preparazione di quest'anno è stata la solita; occorre fare qualche cosa di più perchè se è vero che ogni anno il nostro volo a vela competitivo, ed anche generale, ha un progresso, è anche vero che gli altri paesi non dormono e non sciupano il tempo. Quindi il nostro distacco coi paesi più progrediti temo purtroppo che quest'anno sia aumentato anzichè diminuito; quindi dovremo veramente fare qualche cosa di più rivoluzionario e completo per arrivare a delle serie possibilità di vittoria. Tengo a dire che il nostro piazzamento è buono in relazione alle nostre possibilità, cioè medio. Se avessimo ottenuto dei piazzamenti migliori, li avremmo rubati, visto la classe e lo standard degli altri piloti. Oppure avremmo rinunciato a combattere, avremmo potuto effettuare gare di attesa, di rimessa, cercando di non spingere, di non correre rischi e facendoli correre agli altri e aspettando che la gente via via si autoeliminasse; abbiamo adottato una politica diversa e questo è forse meglio che portare a casa un piazzamento mediocre; infatti abbiamo avuto diverse piazzamenti nei primi posti giornalieri.

8.

L'attitudine al volo in coppia non è stata un elemento discriminatore per la scelta dei piloti, è un elemento che per la prima volta è stato anche preso in considerazione assieme agli altri. Purtroppo devo dire che il volo in coppia da noi non esiste, se per volo in coppia si intende un aiuto reciproco da consentire a due piloti che lo realizzano di effettuare dei voli più veloci insieme. Le altre squadre lo hanno senz'altro fatto direi in senso macroscopico rispetto alle precedenti edizioni. Scott ha dichiarato di partire diverse volte prima per favorire Moffat. Abbiamo visto i due inglesi arrivare in classifica finale della classe libera uno vicino all'altro, abbiamo visto i francesi allo stesso modo, i polacchi addirittura 2° e 3° in standard in classifica generale. Quest'anno ho visto il volo in coppia dilagare addirittura al livello di auto recupero; sono state viste macchine

correre due o tre volte sotto un temporale per misurare la lunghezza e trasmettere i relativi dati al pilota il quale ha potuto decidere se attraversarlo o meno. Abbiamo sentito dalle voci degli argentini macchine che andavano avanti e poi tornavano indietro per poter raggiungere la portata della radio e trasmettere i dati. Da noi tutto questo non si fa ancora ed è un peccato perchè è molto importante. Direi che una buona percentuale di alcuni risultati sia dovuto anche a questo.

PIERO MORELLI



1.

Il comportamento dei piloti è stato ineccepibile, ce l'hanno messa tutta, erano allenati prima di venire qua; si sono allenati in Italia, volando insieme anche in coppia come non avevano mai fatto nelle precedenti occasioni. Io credo che se il risultato non corrisponde a tutto questo lavoro di preparazione che è stato fatto ed a tutto l'impegno che loro hanno messo nei voli questo è dovuto un po' alla sfortuna che

viene spesso invocata quando le cose non vanno come si vorrebbero, ma che in realtà questa volta mi pare ci sia proprio stata, in parte alle condizioni meteorologiche che non erano quelle che ci aspettavamo, i temporali e la base bassa delle nubi hanno indubbiamente influito sul risultato di molti piloti sia nostri che stranieri, ma c'è qualcuno a cui è andata sempre bene, qualcuno a cui è andata qualche volta male; è successo praticamente a tutti e quattro i nostri, chi prima chi dopo. Sul comportamento degli stranieri direi che il livello generale dei piloti è migliorato sensibilmente rispetto alle precedenti edizioni del campionato soprattutto il gruppo di piloti di ciascuna classe è risultato assai più omogeneo, direi che solo pochi piloti erano a livello alquanto inferiore a quello medio generale, soltanto alcuni in ciascuna classe. Lo stesso esame delle classifiche e dei punteggi dimostra come la percentuale dei punti acquisiti da ciascuno rispetto al totale massimo dei punti ottenibili cioè 9000 (1000 x prova) è abbastanza alta anche per piloti che sono indietro nella classifica.

2.

Per me la squadra ha funzionato. Per quel che riguarda l'affiatamento tra i piloti e le rispettive squadre di recupero, che fra l'altro non erano strettamente al servizio di un singolo pilota, ma data l'adozione di due alianti uguali in classe libera e due uguali in classe standard, direi che ciascuna squadra serviva due piloti; mi baso soprattutto su quello che hanno detto i piloti: nessuno si è lamentato della propria squadra, anzi hanno avuto parole di riconoscimento e sono stati molto soddisfatti dal servizio che è stato reso loro dai propri equipaggi.

4.

La differenza fondamentale è questa; noi siamo andati con buone macchine, ma macchine di serie e strumentate nel modo che è praticamente il migliore possibile nel nostro paese. Ci siamo invece trovati di fronte delle macchine elaborate, sia in modo radicale cioè con apertura aumentata (vedere i Kestrel 19 degli inglesi ed i Kestrel 22 di Neubert, il Nimbus di Moffat) i quali avevano caratteristiche nettamente superiori. La differenza anche se valutabile in pochi punti per cento si è resa manifesta durante la gara: quei pochi punti per cento volevano dire alcuni km. al-

l'ora in più nelle gare di velocità; qualche decina di km. in più nelle gare di distanza, il che ha significato in definitiva punti in più e posti in classifica.

Per quel che riguarda gli strumenti invece, qui la differenza tra l'equipaggiamento in strumenti dei nostri alianti e di una buona parte degli alianti stranieri, è stata secondo me più marcata ancora che la differenza fra gli alianti. Siamo indietro nella strumentazione e soprattutto nella messa a punto della strumentazione. Ci siamo trovati per esempio di fronte ad una sorpresa: la compensazione dell'energia totale è influenzata dalla quota media alla quale si vola, che era almeno 1000/1500 mt. superiore alla quota media alla quale in Italia usiamo gli stessi strumenti. Questo si riflette in una meno buona compensazione dell'energia totale che come si sa giuoca un ruolo assai importante per la buona utilizzazione dei dati variometrici. Ma a parte questo, lo stesso modo di compensare i variometri ad energia totale, usato da noi, cioè in modo tradizionale delle capsule e dei polmoncini, è da considerarsi nettamente superato.

È decisamente superiore il sistema di compensazione a mezzo di piccoli venturi o di antenne di pressione di vario genere alcune delle quali sono di nuovo tipo e viste da noi per la 1ª volta a Marfa.

Cito per esempio l'antenna di pressione inventata da Halthaus, messa a punto nella galleria di Stoccarda e presentata come novità tecnica dallo stesso inventore al congresso dell'OSTIV.

Credo che noi dobbiamo lavorare molto in questo campo per metterci alla pari degli stranieri anche in fatto di strumentazione.

5.

I risultati possono facilmente essere male interpretati: non bisogna guardare alla posizione in classifica: bisogna guardare come ho già ricordato prima ai punti acquisiti da ciascun pilota e metterli in rapporto col punteggio massimo acquisibile. Allora si vede che anche quello dei nostri piloti che ha ottenuto il risultato meno buono ha una percentuale di punti di quasi il 70 % rispetto al massimo ottenibile, ed i due piloti nostri che hanno ottenuto il risultato migliore hanno un punteggio superiore all'80 % di quello massimo ottenibile. Questo è il fatto più indicativo della posizione in classi-

fica; è chiaro che su 9000 punti ottenibili sarebbe possibile al limite che i primi 20 piloti fossero distanziati l'uno dall'altro di un punto soltanto, ci sarebbero 20 punti di differenza tra il 1° e il 20°. Ora il 20° posto in questo caso non dice niente perchè 20 punti di differenza su 9000 ottenibili mettono praticamente quei 20 piloti sullo stesso piano.

6.

Trovo che nei campionati precedenti abbiamo sempre avuto, e qui mi riferisco agli ultimi, qualche pilota un po' più fortunato, che magari avrebbe fatto un buco nella prova successiva all'ultima e che quindi non l'ha fatto e che si è piazzato bene, in modo più apparente che reale e se devo fare però un confronto rispetto all'abilità tecnica, alla preparazione al grado di allenamento alla maturità dimostrata da ciascun pilota, devo dire che quest'anno a Marfa c'è stato un ulteriore progresso rispetto alle edizioni precedenti.

8.

Non è stato attuato un volo in coppia vero e proprio; già durante la preselezione e poi gli allenamenti premondiali si era visto come il volo in coppia era concepito in modo assai diverso dai vari piloti. Era prelevata pertanto alla fine l'opinione che si dovessero tenere ben presenti tutte le varie possibilità, i vari modi per volare in coppia utilizzandoli non preordinatamente, ma decidendo al momento sull'uno o sull'altro. Questo però durante il campionato si è verificato abbastanza raramente, d'altra parte personalmente non ho ritenuto opportuno intervenire nei riguardi dei piloti imponendo e neanche raccomandando un volo in coppia vero e proprio, perchè si tratta di decisioni molto delicate che è bene lasciare alla discrezione di ciascun pilota. Ritengo che sarebbe un errore forzare il modo di volare di un pilota in una direzione che non è quella che lui stesso si sente di seguire. Comunque un fatto è emerso che un proficuo volo in coppia come hanno fatto Kepka e Wroblensky nella classe standard in più occasioni, come hanno fatto qualche volta tutti e tre i piloti polacchi quando il tema delle due classi era comune, oppure come hanno fatto i due americani della classe libera Mofat e Scott, quel modo di volare in coppia si possa conseguire soltanto dopo un periodo assai più lungo di allenamento e di

affiatamento e soprattutto per combinazione di piloti che abbiano caratteristiche particolari, che abbiano avuto il modo di sviluppare una grande fiducia reciproca e di mettere a punto tecniche che entrambi riconoscono come le più adatte e consone al loro temperamento.

7.

È opportuno insistere sugli allenamenti nell'ambito di una rosa abbastanza ristretta di piloti che siano possibili candidati. Ritengo opportuno fare quanto possibile per portare piloti giovani ad un livello più avanzato possibile di preparazione. Nella nostra squadra abbiamo piloti che hanno partecipato più volte a campionati mondiali, e questi piloti sono indubbiamente tutt'ora i migliori disponibili.

Ma è necessario che il nostro modesto serbatoio venga aumentato di volume, o, se questo non si verifica, che dal serbatoio di cui disponiamo emergano piloti nuovi, di livello sufficiente per un campionato mondiale.

Ritengo importante affinare la messa a punto delle strumentazioni degli equipaggiamenti, mentre invece personalmente sarei contrario alla acquisizione di aliante non di serie, di caratteristiche eccezionali, necessariamente molto costosi, anche se

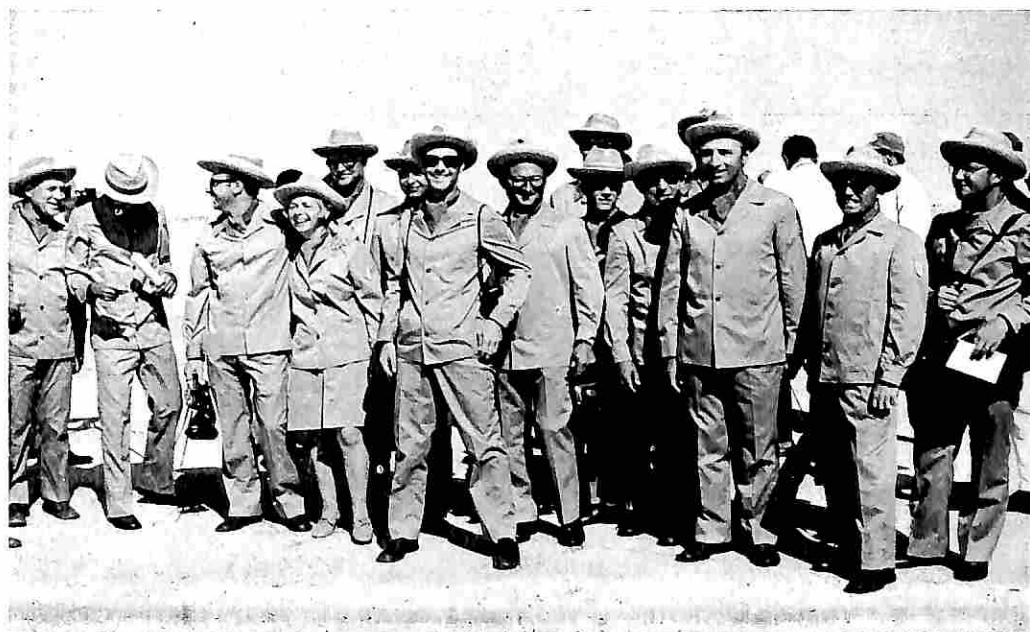
questo vuol dire sacrificare la possibilità di un piazzamento di primo piano.

AGOSTINO BUCCERI

Quello che conta in un campionato mondiale è la costanza; cioè i 900 punti, devono essere sempre i 900 punti.

Non credo ci sia nessuna differenza tra i nostri aliante e quelli degli stranieri perchè possa incidere l'aliante in un campionato mondiale, quello che deve correre è l'uomo; è il connubio uomo-macchina-meteorologia, applicazione della macchina secondo le condizioni meteo della giornata, cioè uno studio profondo della meteorologia, perchè la differenza di macchine può dare un 50/60 punti per gara, non di più. Abbiamo visto dei Libelle fare delle medie spaventose, superare la libera, e abbiamo visto macchine come un Phoebus C, che è decisamente inferiore al Kestrel, portarsi al 10 posto in classe libera.

ANGELO ZOLI, trinceratosi dietro un iniziale diplomatico « no comment », ha finito per prometterci un articolo che apparirà sul prossimo numero.



Elenco dei concorrenti

NAZIONE	NOME DEI PILOTI	CLASSE	ALIANTE	N° DI GARA
ARGENTINA	RIZZI Roberto	L	Cirrus	AR
	HOSSINGER Rolf	L	Cirrus	AH
	URBANCIC Luis	S	Libelle	HE
	ARAOZ Alberto	S	Phoebus B	LW
AUSTRALIA	JINKS Malcom	L	Diamant 18	68
	ROWE John	L	Cirrus	LB
	HOWLAND Maxwell	S	Libelle	14
	MARTIN Robert	S	Phoebus A	SX
AUSTRIA	WOEDL Harro	L	D-36 V2	A
	SCHUBERT Alf	L	Kestrel	AL
	SCHRAFFL Ernst	S	LS 1 C	10
	FAHRAFELLNER Othmar	S	LS 1 C	11
BELGIO	DEFOSSE George	L	BS 1	5R
	de DORDOLOT Louis	L	ASW 12	BD
	STOUFFS Henry	S	LS 1 C	20
	ZEGELS Bert	S	Libelle	21
BRASILE	MUNCH George	L	HP-13M	44
	JUNQUEIRA Caudio A.	S	Urupema	55
	SCHUBERT Ekkehard	S	Urupema	33
CANADA	WEBB David	L	Kestrel	CW
	FIRTH John	L	HP-11A	CF
	DELEURANT Willi	S	Libelle	TR
	MIX Wolfram	S	Cirrus	24
CILE	PEREZ Carlos	L	Cirrus	CP
	BOISSET Caupolican E.	L	Cirrus	BJ
	LYON Juan	S	Phoebus A	
DANIMARCA	CORYDON Leif	L	Phoebus C	31
	BRAES Ib	L	Libelle H 301	PH
	SEISTRUP Nies	S	ASW 15	WR
	LINDHARDT Holger	S	Cirrus	
INGHILTERRA	BURTON George	L	Kestrel 19	GB
	DELEFIELD John	L	ASW 12	GD
	GREAVES Conrad	S	Libelle	71
	GOUGH Andy	S	Cirrus	72
FINLANDIA	WIITANEN Matias	L	Phoebus C	FW
	MAEKI Pentti	L	Phoebus C	FH
FRANCIA	LABAR Camille	L	ASW 12	FL
	MERCIER Michel	L	ASW 12	FM
	MATTERN Jacques	S	LS 1 C	34
	GOMBERT Jean Claude	S	WA 26	35
GUERNSEY	INNES David S.	L	Libelle H 301	5R

UNGHERIA	TURY Kornel	S	Phoebus B	VO
	PETROCSY Gyorgy	S	SH 1	6X
ISRAELE	BAR Menahem	L	Sisu 1A	DR
ITALIA	VERGANI Walter	L	Kestrel	LV
	ZIOLI Angelo	L	Kestrel	LT
	PEROTTI Giovanni	S	Libelle	40
	PILUDU Francesco	S	Libelle	41
GIAPPONE	FUJIKURA Saburo	L	Diamant 16,5	SR
OLANDA	van STEINFOORN Jan	L	Diamant 18	NV
	van BREE Ed	S	ASW 15	46
	REPARON Dick	S	ASW 15	47
NUOVA ZELANDA	EVANS Ivan	L	Cirrus	PV
	GEORGESON Dick	L	Cirrus	NT
	CAMERON Allan	S	Libelle	50
	REID Ross	S	ASW 15	51
NORVEGIA	JOHANNESSEN Tor	S	Cirrus	30
POLONIA	MAKULA Edward	L	Kobra 17	PM
	WROBLEWSKI Jan	S	Kobra 15	37
	KEPKA Franciszek Jr.	S	Kobra 15	38
SUD AFRICA	BEATTY Patrick	L	BJ 4B	4B
	JACKSON Maurice	L	BJ 4A	4A
	MOUAT-BIGGS Edward	S	Cirrus	74
	CLIFFORD Robert	S	ASW 15	75
SVEZIA	AX Goran	L	Phoebus C	TA
	PETTERSSON Ake	L	Diamant 18	LP
	RODLING Sture	S	Libelle	77
	HANSSON Walter	S	Libelle	78
SVIZZERA	EHRAT Emil	L	AN-66	LE
	BLOCH Urs	S	ASW 15	80
	NIETLISPACH Hans	S	Libelle	81
STATI UNITI	MOFFAT George Jr.	L	Nimbus	XX
	SCOTT Wallace A.	L	ASW 12	WA
	SMITH Andrew J.	S	LS 1	1
	ALLEMANN Rudolph	S	Libelle	TP
GERMANIA OCC.	NEUBERT Walter	L	Kestrel 22	DN
	GROSSE Hans Werner	L	ASW 12	DH
	REICHMANN Helmut	S	LS 1 C	84
	WAIBEL Gerhard	S	ASW 15	85
Pilota fuori gara, per gli Stati Uniti,				
	SCHREDER Richard		HP 15	73

*25 Nazioni in gara, con 79 Piloti ed altrettanti alianti, 40 dei quali in classe Standard.
Il 77 % degli alianti è stato costruito in Germania.*

LA CLASSIFICA FINALE

E LO SPECCHIO DELLE PROVE

Classe Standard

Graduatoria	PILOTA	Nazione	ALIANTE	1 ^a PROVA 27/6 PRESCRIBED AREA		2 ^a PROVA 21/6 250,0 Km		3 ^a PROVA 17/6 355,5 Km	
1	Reichmann H.	Germ. Occ.	LS-1	823	6	1.000	1	969	5
2	Wroblewski J.	Polonia	KCBRA 15	1.000	1	875	14	882	22
3	Kepka F.	Polonia	KCBRA 15	998	2	795	20	881	23
4	Mix W.	Canada	CIRRUS	615	15	976	2	915	10
5	Cameron A.	N. Zelanda	LIBELLE	836	5	931	5	927	7
6	Waibel G.	Germ. Occ.	ASW 15	689	7	755	29	1.000	1
7	Smith A.J.	U.S.A.	LS-1	413	32	799	19	977	3
8	Johannessen T.	Norvegia	CIRRUS	913	3	758	27	909	14
9	Petroczy G.	Ungheria	SH-1	678	8	923	6	904	16
10	Reparon D.	Olanda	ASW 15	538	25	771	26	924	8
11	Clifford R.	S. Africa	ASW 15	570	22	960	4	903	17
12	Nietlispach H.	Svizzera	LIBELLE	538	25	831	18	972	4
13	Zegels B.	Belgio	LIBELLE	415	30	774	24	900	18
14	Tury K.	Ungheria	PHOEBUS B	598	20	901	7	906	15
15	Van Bree E.	Olanda	ASW 15	406	33	837	15	913	23
16	Urbancic L.	Argentina	LIBELLE	615	15	783	22	913	12
17	Gough A.	Inghilterra	CIRRUS	559	24	900	8	884	21
18	Fahrafellner O.	Austria	LS-1 C	628	12	834	17	878	24
19	Lyon J.	Cile	PHOEBUS A	630	11	896	9	900	18
20	Gomberg J.C.	Francia	WA-26	517	28	782	23	699	30
21	Allemann R.	U.S.A.	LIBELLE	318	35	682	36	846	27
22	Schubert	Brasile	URUPEMA	538	25	884	12	878	24
23	Lindhart H.	Danimarca	CIRRUS	562	23	738	33	917	9
24	Greaves C.	Inghilterra	LIBELLE	865	4	774	24	361	33
25	Bloch U.	Svizzera	ASW 15	379	34	741	31	892	20
26	Piludu F.	Italia	LIBELLE	595	21	962	3	830	28
27	Schraffl E.	Austria	LS-1 C	308	37	741	31	873	25
28	Mattern J.	Francia	LS-1 C	615	15	708	34	331	35
29	Seistrup N.	Danimarca	ASW 15	255	39	708	34	914	11
30	Junqueira C.	Brasile	URUPEMA	638	9	588	38	867	26
31	Hansson W.	Svezia	LIBELLE	604	19	888	11	339	34
32	Reid R.	N. Zelanda	ASW 15	414	31	751	30	954	6
33	Rodling S.	Svezia	LIBELLE	475	29	749	21	734	32
34	Martin R.	Australia	PHOEBUS A	614	18	758	27	788	29
35	Mouat-Biggs E.	S. Africa	CIRRUS	316	36	286	39	392	31
36	Perotti G.	Italia	LIBELLE	616	14	896	9	∅	39
37	Stouffs H.	Belgio	LS-1 G	635	10	837	15	998	2
38	Howland M.	Australia	LIBELLE	619	13	624	37	19	36
39	Araoz A.	Argentina	PHOEBUS B	255	39	879	13	19	36
40	Deleurant W.	Canada	LIBELLE	292	38	—	—	19	36

4 ^a PROVA 25/6 355,5 Km		5 ^a PROVA 26/6 263 Km		6 ^a PROVA 27/6 PRESCRIBED AREA		7 ^a PROVA 1/7 263 Km		8 ^a PROVA 2/7 466 Km		9 ^a PROVA 3/7 384 Km		PUNTEGGIO FINALE	% DI REALIZZO
1.000	1	1.000	1	1.000	1	931	5	1.000	1	940	16	8.663	96,3
828	30	972	4	863	7	955	2	859	26	994	3	8.228	91,4
826	31	892	18	833	13	877	19	984	4	998	2	8.084	89,8
917	4	898	13	838	10	883	16	904	12	988	4	7.934	88,2
870	14	941	7	834	12	867	22	779	33	927	20	7.912	87,9
935	2	867	23	855	8	869	21	891	18	954	11	7.815	86,8
896	9	982	3	930	3	901	12	991	3	919	24	7.808	86,8
822	32	892	18	716	31	939	3	819	29	1.000	1	7.768	86,3
837	25	834	28	796	18	915	10	895	16	949	13	7.729	85,9
840	22	895	16	858	6	1.000	1	912	9	952	12	7.700	85,6
852	16	895	16	838	10	894	14	801	32	956	8	7.669	85,2
841	21	916	10	769	23	878	17	993	2	919	24	7.657	85,1
889	10	932	9	936	2	920	8	926	7	925	23	7.617	84,6
839	24	860	25	726	18	878	17	882	20	932	18	7.592	84,4
910	5	937	8	925	4	800	34	876	22	956	8	7.560	84,0
909	6	848	27	677	36	876	20	896	15	936	17	7.453	82,8
829	29	865	24	752	25	749	38	952	6	956	8	7.446	82,7
871	13	869	22	656	37	836	30	904	12	926	21	7.402	82,2
837	25	834	28	875	5	838	28	828	27	745	38	7.383	82,0
833	27	833	30	785	22	903	11	955	5	965	7	7.370	81,9
900	8	952	5	804	16	898	13	908	11	988	4	7.296	81,1
851	17	709	38	830	14	805	35	895	16	836	37	7.226	80,3
856	15	821	31	796	18	867	22	757	34	846	35	7.160	79,6
804	35	812	33	742	28	885	15	912	9	947	15	7.102	78,9
687	39	915	11	725	30	936	4	877	21	916	27	7.068	78,5
810	34	948	6	746	26	332	39	886	19	891	30	7.000	77,8
833	27	879	21	646	38	858	25	899	14	926	21	6.963	77,4
850	18	875	26	854	9	929	6	875	23	931	19	6.950	77,2
874	12	898	13	711	32	860	24	827	28	864	32	6.911	76,8
820	33	696	39	813	15	797	35	813	31	863	33	6.895	76,6
776	37	816	32	795	21	854	26	869	25	906	29	6.847	76,1
875	11	715	37	638	39	806	32	725	35	907	28	6.785	75,4
848	19	889	20	745	27	836	30	874	24	948	14	6.783	75,4
840	22	804	35	764	24	787	36	383	37	852	34	6.590	73,2
909	6	912	12	803	17	920	8	918	8	969	6	6.425	71,4
923	3	996	2	695	33	842	27	391	36	881	31	6.240	69,3
673	40	790	36	685	35	924	7	200	39	—	—	5.744	63,8
791	36	896	15	734	29	295	40	818	30	839	36	5.701	63,3
845	20	810	34	689	34	837	29	338	38	919	24	5.591	62,1
695	38	685	40	630	40	783	37	133	40	632	39	3.869	43,0

LA CLASSIFICA FINALE

E LO SPECCHIO DELLE PROVE

Classe Libera

Graduatoria	PILOTA	Nazione	ALIANTE	1 ^a PROVA $\frac{2^2}{c}$ PRESCRIBED AREA		2 ^a PROVA $\frac{2^1}{n}$ ←→ 263 Km		3 ^a PROVA $\frac{2^1}{n}$ △ 355,5 Km	
1	Moffat G.	U.S.A.	NIMBUS	566	21	890	8	1.000	7
2	Grosse H.W.	Germ. Occ.	ASW 12	919	5	783	15	909	6
3	Mercier M.	Francia	ASW 12	797	8	913	7	741	13
4	Burton G.	Inghilterra	KESTREL 19	612	15	964	4	941	4
5	Makula E.	Polonia	KOBRA 17	1.060	1	982	2	555	18
6	Neubert W.	Germ. Occ.	KESTREL 22	954	3	14	36	995	2
7	Delafield J.	Inghilterra	ASW 12	630	11	948	6	887	8
8	Labar C.	Francia	ASW 12	924	4	982	2	444	29
9	Scott W.	U.S.A.	ASW 12	596	17	951	5	27	30
10	Wiitanen M.	Finlandia	PHOEBUS C	569	20	1.000	1	640	16
11	Hossinger R.	Argentina	CIRRUS	972	2	496	26	805	12
12	Zoli A.	Italia	KESTREL	853	6	382	32	926	5
13	Pettersson A.	Svezia	DIAMANT 18	598	16	843	13	870	10
14	Ehrat E.	Svizzera	AN-66	768	10	544	18	841	11
15	Ax G.	Svezia	PHOEBUS C	624	12	347	33	883	9
16	Jinks M.	Australia	DIAMANT 18	576	19	527	20	995	2
17	Rizzi R.	Argentina	CIRRUS	790	9	444	28	693	14
18	Schubert A.	Austria	KESTREL	266	33	865	10	27	30
19	De Dordolot J.	Belgio	ASW 12	559	22	505	23	901	7
20	Van Steinfeld J.	Olanda	DIAMANT 18	318	30	529	19	540	21
21	Woedl H.	Austria	D-36 V-2	—	—	—	37	528	23
22	Vergani W.	Italia	KESTREL	577	18	522	21	644	15
23	Braes I.	Danimarca	LIBELLE	559	22	546	17	529	22
24	Munch G.	Brasile	HP-13M	803	7	424	29	489	25
25	Georgeson D.	N. Zelanda	CIRRUS	620	13	500	24	27	30
26	Innes D.	Guernsey	LIBELLE	346	29	846	12	614	17
27	Evans I.	N. Zelanda	CIRRUS	620	13	573	16	—	37
28	Webb D.	Canada	KESTREL	500	26	850	11	484	26
29	Perez C.	Cile	CIRRUS	557	24	880	9	555	18
30	Firth J.	Canada	HP-11A	263	35	424	29	544	20
31	Boisset C.	Cile	CIRRUS	246	38	497	25	27	30
32	Defosse G.	Belgio	BS-1	296	31	—	37	27	30
33	Jackson M.	S. Africa	BJ-4A	249	37	809	14	—	37
34	Rowe J.	Australia	CIRRUS	387	28	399	31	465	28
35	Corydon L.	Danimarca	PHOEBUS C	399	27	64	35	27	30
36	Maeki P.	Finlandia	PHOEBUS C	520	25	473	27	524	24
37	Bar M.	Israele	SISU 1A	252	36	506	22	19	36
38	Fujikura S.	Giappone	DIAMANT 16,5	265	34	99	34	471	27
39	Beatty P.	S. Africa	BJ-4B	283	32	—	—	—	—

4 ^a PROVA $\frac{2^2}{n}$ △ 355,5 Km		5 ^a PROVA ←→ $\frac{2^2}{n}$ Km 391		6 ^a PROVA $\frac{2^1}{n}$ PRESCRIBED AREA		7 ^a PROVA ←→ $\frac{1}{7}$ Km 263		8 ^a PROVA △ $\frac{2}{7}$ Km 527,5		9 ^a PROVA △ $\frac{3}{7}$ Km 450		PUNTEGGIO FINALE 9000	% DI REALIZZO
1.000	1	1.000	1	966	5	901	8	1.000	1	1.000	1	8.323	92,5
936	5	877	5	838	22	934	5	899	5	941	6	8.036	89,3
936	5	849	8	848	21	940	4	999	2	788	23	7.811	86,8
941	4	850	7	769	27	907	7	800	15	962	3	7.746	86,1
825	26	844	9	947	7	830	24	800	15	904	7	7.687	85,4
942	3	887	4	1.000	1	1.000	1	928	4	962	3	7.682	85,4
909	7	831	12	882	17	800	15	800	15	896	8	7.672	85,2
845	21	802	21	886	15	832	6	848	10	953	5	7.616	84,6
962	2	942	2	965	6	943	3	992	3	974	2	7.352	81,7
865	5	859	6	892	13	825	5	838	12	844	15	7.332	81,5
843	22	781	22	888	14	837	21	865	8	815	21	7.302	81,1
890	10	781	22	904	11	834	22	856	9	782	25	7.208	80,1
851	19	818	16	797	25	844	20	735	22	755	30	7.111	79,0
790	29	804	20	724	29	886	11	847	11	881	10	7.085	78,7
897	9	894	3	872	19	857	15	870	7	827	18	7.071	78,6
864	17	812	18	752	28	857	15	788	18	877	11	7.048	78,3
835	24	843	10	900	12	865	13	785	19	854	13	7.009	77,9
880	13	840	11	992	2	977	2	888	6	890	9	6.625	73,6
803	28	774	24	882	17	857	15	317	33	833	16	6.431	71,5
764	32	813	17	913	8	854	18	819	14	782	25	6.332	70,4
836	23	809	19	992	2	831	23	837	13	852	14	6.234	69,3
867	14	828	13	884	16	892	9	191	36	818	20	6.223	69,1
904	8	379	33	770	26	762	30	727	24	831	17	6.007	66,7
830	25	682	28	705	31	778	29	340	32	764	28	5.815	64,6
714	35	693	26	906	10	822	26	730	23	787	24	5.799	64,4
701	37	690	27	695	32	761	31	389	29	739	33	5.781	64,2
816	27	828	13	911	9	807	27	397	28	779	27	5.731	63,7
860	18	626	31	992	2	362	37	743	20	300	36	5.725	63,6
847	20	823	15	626	35	863	14	171	37	270	37	5.592	62,1
728	34	642	30	814	24	878	12	278	35	824	19	5.395	59,9
734	33	671	29	716	30	695	33	680	26	762	29	5.028	55,9
867	14	703	25	522	37	789	28	720	25	802	22	4.726	52,5
881	12	114	36	819	23	706	32	364	31	734	34	4.676	52,0
885	11	41	38	865	20	—	—	737	21	868	12	4.647	51,6
703	36	582	32	592	36	852	19	678	27	748	32	4.645	51,6
783	30	244	35	683	33	669	34	47	38	636	35	4.579	50,9
767	31	313	34	643	34	659	35	374	30	753	31	4.286	47,6
—	38	92	37	500	38	603	36	280	34	270	37	2.580	28,7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	283	3,1

VOLO A VELA IN ITALIA



AERO CLUB D'ITALIA



16 - 24/5 1970
BOLZANO - BOZEN



I SETTIMANA VOLOVELISTICA **SEGELFLUGWOCHE**

AEROPORTO S. GIACOMO - FLUGPLATZ ST. JAKOB
BOLZANO - BOZEN

11.761 chilometri volati in sei giornate consecutive: questo il dato più significativo di questa settimana volovelistica, realizzata per la prima volta dal Gruppo volo a vela di Bolzano, dal 16 al 24 maggio di quest'anno.

L'obiettivo di questa manifestazione, come avevo fatto notare nel precedente numero di volo a vela, era di dare una dimostrazione delle possibilità volovelistiche di distanza nella nostra regione dolomitica. I voli di distanza, con partenza da Bolzano non avevano fino a quest'anno superato la distanza di 100 Km.

Ma iniziamo da come è stato accolto il nostro « Invito al volo a vela dolomitico ». A questa settimana di carattere puramente sportivo non agonistico, poiché non era prevista alcuna gara, sono pervenute le iscrizioni a ritmo incessante: Germania, Austria e Italia le nazioni che hanno aderito. Piloti: 13 germanici, 5 austriaci e 9 italiani oltre ai 27 del nostro Club.

Già verso la fine di aprile abbiamo dovuto chiudere le iscrizioni poiché gli allianti iscritti raggiungevano la considerevole cifra di 27 più i nostri 8 per un totale di 35.

Il motivo della limitazione del numero di iscrizioni è stato determinato dai pochi velivoli trainerati disponibili: 3 Stinson L5 e 1 Champion austriaco. (Gli L5: 1 nostro, 1 di Trento e 1 di Vicenza).

Il 16 maggio era la giornata destinata all'arrivo dei concorrenti; disciplinando l'accesso dei carrelli all'aeroporto, abbiamo assegnato a ciascun equipaggio l'hangar per l'aliante. Il controllo dei documenti di ciascun pilota ed aliante da parte del Sig. Ambrosini, funzionario di Civilavia, concludeva la prima giornata.

Il 17 maggio, giornata inaugurale, ha visto in campo una folla innumerevole che, per la prima volta a Bolzano, aveva di fronte ben 35 alianti di svariati tipi.

La Messa al campo, celebrata da Mons. Zorer, la musica della banda di Dodiciville e i discorsi delle autorità militari e civili intervenute, davano l'inizio ufficiale alla settimana.

Traino a due di un Ka 6 con Centofante e di un Foka con Kalkreuth, e poi un po' di acrobazie.

Voli di aeromodelli radiocomandati con magnifiche evoluzioni in gruppo sopra la pista erbosa dell'aeroporto e lanci di paracadutisti hanno concluso la mattinata.

Qui a Bolzano è da notare che convivono attivamente volovelisti, piloti a motore, paracadutisti ed aeromodellisti con una intensa attività sportiva per ogni disciplina.

Intanto il tempo, dopo una leggera copertura di altostrati si sta facendo migliore e nel pomeriggio le prime condizioni di veleggiamento permettono ai piloti di iniziare l'assaggio della zona di Bolzano.

Il 18 maggio, lunedì, inizia l'attività di volo dopo il Briefing meteo di Plinio Rovesti.

Il nostro caro Plinio, immancabile in ogni occasione volovelistica, è stato prezioso per la riuscita della nostra settimana. Dopo il sondaggio e l'interpretazione delle rilevazioni, veniva data una ampia scelta di temi di volo a tutti i piloti.

Questo l'elenco dei voli compiuti dal 18 al 23 maggio:



- 18 maggio n. 1 *Triangolo Km.* 221 - BOLZANO-DOBBIACO-BELLUNO
n. 5 *Andata rit. Km.* 193 - BOLZANO-ZERNEZ-BOLZANO
n. 4 *Andata rit. Km.* 152 - BOLZANO-DOBBIACO-BOLZANO
n. 1 *Dist. libera Km.* 104 - BOLZANO-VICENZA
n. 1 *Dist. libera Km.* 102 - BOLZANO-S. MARTINO CASTR.-TRENTO
- 19 maggio n. 2 *Triangolo Km.* 310 - BOLZANO-SAMADEN-IMST-BOLZANO
n. 2 *Triangolo Km.* 301 - BOLZANO-ZERNEZ-SEEFELD-BOLZANO
n. 1 *Triangolo Km.* 303 - BOLZANO-HAFELEKARL-MITTERSILL-BOLZANO
n. 2 *Triangolo Km.* 232 - BOLZANO-PONTE DELLE ALPI-S. MARTINO DI CASIES-BOLZANO
n. 1 *Triangolo Km.* 221 - BOLZANO-DOBBIACO-BELLUNO-BZ
n. 1 *Dist. libera Km.* 393 - BZ-BAD RAGAZ-GAITAU-KALTENBACH
n. 1 *Dist. libera Km.* 264 - BZ-SAMADEN-IMST-INNSBRUCK
n. 1 *Dist. libera Km.* 222 - BZ-HAFELEKARL-MITTERSILL-ZELL AM ZILLER
n. 1 *Dist. libera Km.* 222 - BZ-SAMADEN BZ
n. 1 *Dist. libera Km.* 206 - BZ-SCHAMPP-BZ
n. 1 *Dist. libera Km.* 131 - BZ-HAFELEKARL-KALTENBACH
n. 1 *Dist. libera Km.* 68 - BZ-ASIAGO
- 20 maggio n. 1 *Dist. libera Km.* 76 - BZ-DOBBIACO
n. 1 *Dist. libera Km.* 54 - BZ-TRENTO (Aeroporto di Mattarello)
- 21 maggio n. 1 *Andata rit. Km.* 222 - BZ-SAMADEN-BZ
BZ-ZERNEZ-BZ
n. 1 *Andata rit. Km.* 160 - BZ-PASSO DEL FORNO-BZ
n. 1 *Dist. libera Km.* 178 - BZ-PORLEZZA
n. 1 *Dist. libera Km.* 173 - BZ-NIKLASDORF-S. CANDIDO
- 22 maggio n. 1 *Triangolo Km.* 221 - BZ-DOBBIACO-BELLUNO-BZ
n. 1 *Triangolo Km.* 168 - BZ-S. LORENZO-AGORDO-BZ
n. 3 *Andata rit. Km.* 152 - BZ-DOBBIACO-BZ
n. 1 *Dist. prefissa Km.* 210 - CALCINATE VARESE-BZ
n. 1 *Dist. libera Km.* 92 - BRUNICO-CORTINA
n. 1 *Dist. libera Km.* 54 - BZ-S. VIGILIO BADIA
n. 1 *Dist. libera Km.* 50 - BZ-LASA
n. 2 *Dist. libera Km.* 54 - BZ-TRENTO (Mattarello)-BZ
- 23 maggio n. 1 *Triangolo Km.* 221 - BZ-DOBBIACO-BELLUNO-BZ
n. 2 *Andata rit. Km.* 308 - BZ-COLICO-BZ
n. 1 *Dist. prefissa Km.* 326 - BZ-TURNAU
n. 1 *Andata rit. Km.* 509 - BZ-EBERNDORF-BZ
n. 1 *Dist. prefissa Km.* 161 - BERGAMO-BOLZANO
n. 2 *Prefissate Km.* 104 - BOLZANO-VICENZA
n. 1 *Dist. libera Km.* 472 - BZ-DOMODOSSOLA-BZ
n. 2 *Dist. libera Km.* 330 - BZ-GRAVEDANA-BOLZANO

La coppa Sigfrid Freissinger per il pilota veneto a Bolzano con meta prefissata è andata a Hans Toggler che con il suo K6 E, il 14 maggio ha compiuto il triangolo Innsbruck-Laas-Bolzano per 255 Km. La coppa « Rino Senoner » è stata assegnata al pilota Gross Wolfgang che in 4 voli, qui a Bolzano, si è fatta la bellezza di 1135 Km., di cui un volo Bolzano-Domodossola e ritorno di Km. 472.

Gross era presente con il nuovo L.S.1.

Il pilota austriaco Reschreiter, con il Phoebus B, ha compiuto la massima distanza di Km. 509 (Bolzano-Eberundorg, oltre Klagenfurt, e ritorno).

Elemento interessante, da notare in una settimana come questa, è che le macchine concorrenti avevano caratteristiche diversissime; determinato questo dal tipo di raduno, di cui dovremmo vedere edizioni più frequenti in Italia: raduni nei quali non si punta solo alle supermacchine ed alle supervelocità, ma alle imprese di volo in zone nuove, in località ove lo studio orografico può ancora riservare dei segreti.



Centofante e Pronzati si scambiano le opinioni sul tema da scegliere.



Reschreiter dopo il volo di 509 Km.

Il volo a vela era ancora da riscoprire nella regione dolomitica: abbiamo studiato topograficamente numerosi percorsi e decine erano i percorsi con chilometraggio calcolato perfino elettronicamente con carte topografiche.

Tutte le aspettative sono state più che soddisfatte: in tutte le direzioni ogni pilota ha creato il suo tema di volo; sia lo Spatz L che gli M 100, o K 6 o Phoebus, tutti hanno contribuito in ugual misura alla riuscita di questa settimana dolomitica. Le ore di volo effettuate nel corso del raduno sono ammontate a 736 e i chilometri volati, come abbiamo già detto sono stati 11.761.

Il tempo ed il regolamento di gara hanno assicurato il pieno successo della I settimana volovelistica bolzanina

di Plinio Rovesti

Dopo i risultati conseguiti nel corso della 1^a Settimana Volovelistica di Bolzano, svoltasi dal 16 al 24 maggio 1970, è interessante formulare qualche considerazione tecnica soprattutto per quanto riguarda l'adozione della formula di gara, anche se di gara vera e propria non si può parlare, perchè la « Settimana » ha avuto principalmente il carattere di un « Raduno » volovelistico. Ciò, d'altra parte, non ha impedito che alla conclusione ci sia stato un punteggio, una graduatoria e dei premi assegnati ai meglio classificati. Si può dire allora che, pur non essendoci stato un tema fisso per ogni giornata volativa, i partecipanti al raduno hanno ugualmente sempre gareggiato, perchè ognuno di essi, sia in base ai chilometri ogni giorno percorsi nella prova compiuta, sia in base al tipo di volo effettuato, conseguiva il numero di punti stabilito secondo il criterio illustrato nella seguente tabella:

Distanza libera . . .	punti · km	1
Distanza prefissata . . .	»	» 1,3
Andata e ritorno . . .	»	» 1,5
Triangolo (lato minimo 28 %)	»	» 2

Ad ogni pilota si poneva perciò un'attenta valutazione di molteplici fattori nella scelta giornaliera della propria prova.

Le cose si svolgevano in questo modo. Ogni mattina, dopo il sondaggio locale e

l'esame della situazione generale, veniva tenuto il Briefing meteo, nel corso del quale non mancavano le considerazioni ed i suggerimenti tecnici tendenti ad orientare i piloti. Ognuno era libero di chiedere chiarimenti e spiegazioni sulle condizioni meteorologiche regnanti lungo i percorsi che riteneva di possibile attuazione in quella giornata, ed alla fine, ogni pilota faceva la sua scelta; scelta che del resto era soggetta a una certa elasticità. Chi, infatti, durante il volo si rendeva conto che il tema scelto era di difficile svolgimento, poteva trasformare, ad esempio, una prefissata in distanza libera e mettere assieme ugualmente un certo numero di punti. In questo modo tutti volavano e pochi erano quelli che non ottenevano un sia pur scarso numero di punti. Il calcolo del punteggio finale è stato fatto conteggiando la somma dei punti conseguiti nei tre migliori voli effettuati da ciascun partecipante nel corso del raduno. È questo un tipo di regolamento che, specialmente in Austria, è molto adottato nei frequenti raduni organizzati durante la stagione estiva dai volovelisti d'oltr'Alpe.

Con una settimana caratterizzata da condizioni meteorologiche particolarmente favorevoli al volo a vela alpino, in quattro giornate su sette, i volovelisti bolzani hanno ottenuto risultati veramente lusinghieri e conseguito il duplice scopo che si erano prefissi. Infatti, oltre al successo

del Raduno, gli organizzatori miravano allo studio ed alla ricerca delle possibilità offerte al volo a vela dalla regione alpina di Bolzano; la quale, a torto, era da molti considerata più una base di arrivo per gli alianti provenienti dalle regioni alpine occidentali, che un trampolino di partenza per quei volovelisti della zona che, dopo tanti voli locali, aspirano a cimentarsi in prove di più ampio respiro.

I risultati conseguiti hanno così dimostrato che da Bolzano si può partire in distanza anche quando le condizioni locali non sono del tutto fumanti. Basta portarsi in volo rimorchiato alla giusta quota, in questo o quel punto della vallata, sopra o sottovento a questa o a quella catena montana, per agganciare le condizioni che permettono il raggiungimento delle più alte e più lontane mete.

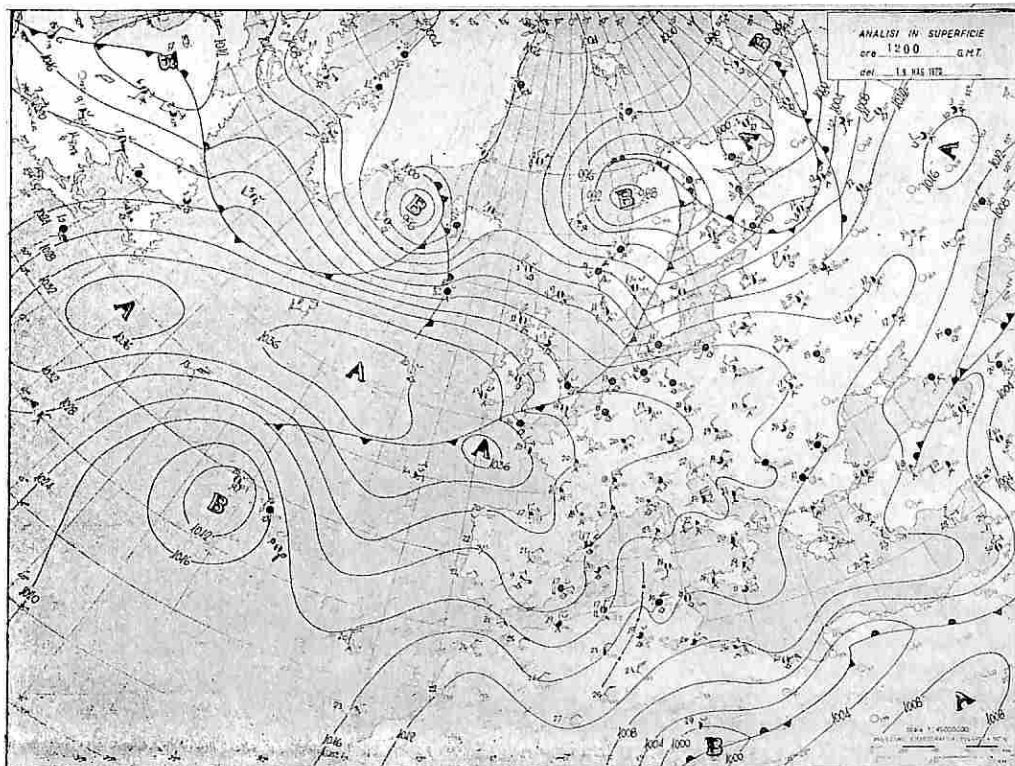
Ed ecco ora brevi note illustrative sulla evoluzione meteorologica durante i giorni del Raduno.

Sabato 16 maggio 1970
(Situazione alle ore 12.00/Z).

Sull'Italia settentrionale, campo leggermente depressionario, con circolazione di aria umido ed instabile, associata ad una linea temporalesca che dalle Alpi orientali si muove verso SE. Fin dalla notte, temporali e piogge isolate su quasi tutte le regioni dell'arco alpino. Venti dal 3° quadrante attorno ai 10 Kts fino a 3.000 m QNH. Ampie schiarite durante le ore pomeridiane.

Domenica 17 maggio 1970
(Situazione alle ore 12.00/Z).

Sull'Italia nord-orientale il campo leggermente depressionario ieri segnalato è in lenta attenuazione. Permane tuttavia



in circolazione aria umida ed instabile, che nella prima mattinata ha dato luogo a temporali isolati. Nella vallata di Bolzano la base di condensazione dei cumuli è attorno a 1.000 m QNH. I venti soffiano dal primo quadrante: 10 Kts da NE a 1.500 m, 20 Kts da NE a 3.000 m. Fenomeni di sottovento, con notevole turbolenza. Attività termica sufficiente per soli voli locali, date le nubi piuttosto basse e i venti di valle a raffiche.

Lunedì 18 maggio 1970
(Situazione alle ore 12.00/Z).

Sull'Italia settentrionale prevale ancora una circolazione di aria relativamente fredda e convettivamente instabile. Le regioni a NW della catena alpina (Svizzera ed Austria) sono invece interessate marginalmente dall'Anticiclone atlantico, con venti deboli dal primo quadrante e formazioni cumuliformi di moderato sviluppo verticale.

Sulle regioni dell'Alto Adige maggior copertura con formazioni cumuliformi più sviluppate, con base da 2.000 a 2.500 metri. I venti sono moderati settentrionali in superficie; a 1.500 m da NE con 10 Kts, a 3.000 m da N con 15 Kts.

Ancora qualche temporale isolato sui versanti italiani; ma le condizioni, specialmente nel Sud Tirolo, sono buone. I radunisti iniziano così la bella serie dei loro veleggiamenti alpini.

Martedì 19 maggio 1970
(Situazione alle ore 12.00/Z).

Dal medio Atlantico l'anticiclone spinge una fascia di alte pressioni fino all'Europa Orientale, interessando anche le regioni dell'Italia Settentrionale. Tale situazione favorisce il persistere di una circolazione di aria fresca ed instabile lungo tutto l'arco alpino. I venti al suolo e in quota spirano moderatamente dal primo quadrante, con qualche rinforzo nelle valli, dovuto a fenomeni di canalizzazione. For-

mazioni cumuliformi con base attorno a 2.000 m nelle vallate dell'Alto Adige ed a quote di 2.500-3.000 m lungo le catene montane.

Ottime condizioni per veleggiamenti alpini, ed i radunisti ne approfittano realizzando performances di notevole respiro: andate e ritorno di 400, 300, 250, 200 chilometri; triangoli di oltre 200 km, ed altri bei voli.

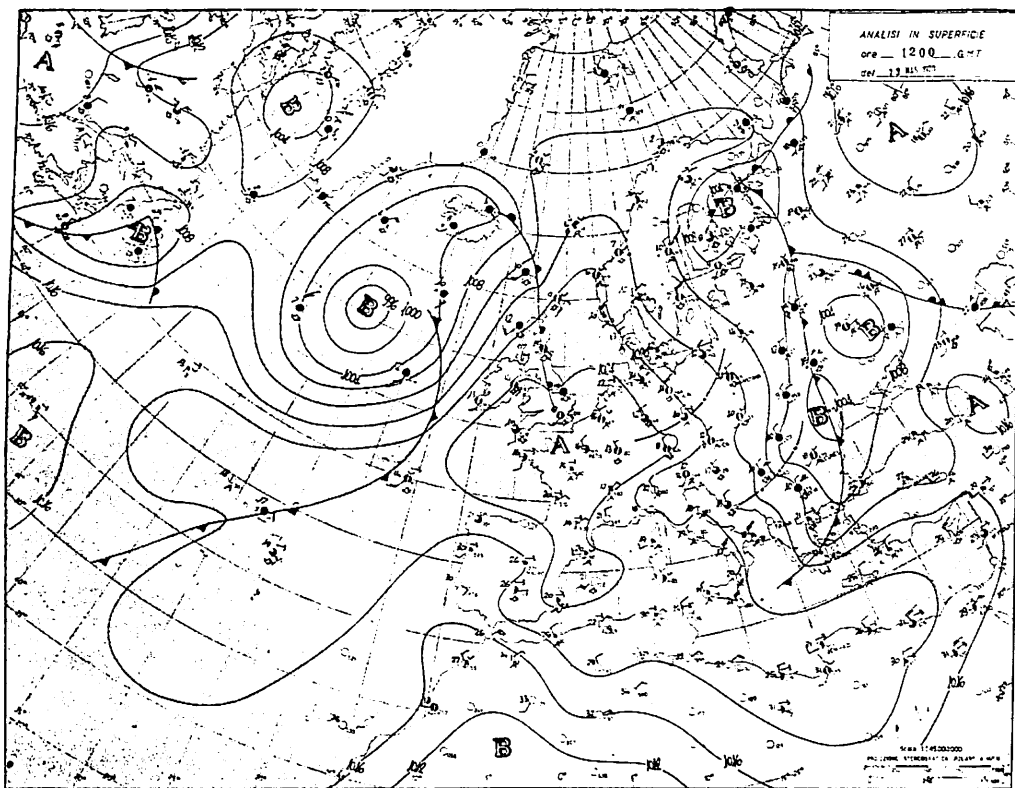
Mercoledì 20
e Giovedì 21 maggio 1970.

Si registra un netto calo delle condizioni meteorologiche, dovuto all'aumento della umidità. L'Alto Adige è interessato marginalmente da nuvolosità medio-alta, fluttuante, associata a perturbazioni transittanti sulle regioni balcaniche. Formazioni cumuliformi amorfe e basse nelle valli. Attività locale.

Venerdì 22 maggio 1970
(Situazione alle ore 12.00/Z).

Poco dopo la mezzanotte del 21 maggio è passato sull'Alto Adige un attivo fronte freddo che dalla Francia meridionale si estende fino ai Balcani, muovendosi verso SE, e dando luogo a manifestazioni temporalesche con piogge estese. Nella mattinata del 22, la massa postfrontale, pur presentando ampie schiarite, è costituita da aria molto umida che provoca abbondanti formazioni cumuliformi con basi di condensazione inizialmente piuttosto basse e possibilità di temporali nelle regioni alpine orientali dell'Alto Adige.

I venti soffiano da NW a tutte le quote, con 20 Kts a 1.000 m e 30 Kts a 3.000 m. Fenomeni di sottovento e di termoonada con notevole turbolenza. Le condizioni di veleggiamento, pur non acconsentendo eccezionali performances, permettono tuttavia buoni voli alpini attorno ad un raggio di 100 Km ad Ovest e Nord-Ovest di Bolzano.



*Sabato 23 maggio 1970
(Situazione alle ore 12.00/Z).*

L'anticiclone atlantico si sposta ulteriormente sulla Francia, interessando gradatamente l'Europa Centrale e le regioni alpine. Venti moderati da NW negli strati inferiori e forti in quota, per la presenza di una corrente a getto dalla stessa direzione. Formazioni cumuliformi con base iniziale a 1.800 m QNH nelle valli ed a quote maggiori sui rilievi alpini. Fenomeni ondulatori pulsanti in quota, e di termomonda con notevole turbolenza, negli strati inferiori, dove l'instabilità termica è notevole.

Ottime condizioni per veleggiamenti alpini attorno ad un raggio di 250 km da Bolzano. Si compiono infatti i voli più lunghi della settimana: un'andata e ritorno di 509 km, un'altra di 470 km ed ancora altri voli di 300, 200 km e così

via. In questo stesso giorno, Zoli, da Valbrembo, ha compiuto lungo l'arco alpino un'andata e ritorno di 540 km; Pronzati da Calcinatte e Capoferri da Valbrembo hanno raggiunto Bolzano in prefissata.

*Domenica 24 maggio 1970,
giorno di smobilitazione del raduno.*

Anticiclone e cielo azzurro: condizioni... ideali per il ritorno dei radunisti alle loro sedi di provenienza.

Concludiamo questo breve diario meteorologico sulla 1° Settimana Volovestica di Bolzano, sottolineando ancora una volta le possibilità che l'Alto Adige offre al volo a vela alpino, e l'ottima ubicazione dell'Aeroporto di Bolzano come base di partenza per voli di notevole impegno, non solo in territorio nazionale ma anche verso le regioni dell'Austria e della Svizzera.

ECCO I PREMI E LA CLASSIFICA FINALE

- 1° Coppa « Rino Senoner » della Forst e servizio posate
al Pilota GROSS punti 1356
- 2° Coppa Presidente Consiglio Prov.le e tendiscarponi « GIPRON »
al Pilota PACHNER p. 1165
- 3° Coppa Consiglio Regionale di Trento
al Pilota PRONZATI p. 1022
- 4° Coppa Sindaco di Bolzano
al Pilota PINTER p. 956
- 5° Coppa Presidente Giunta Provinciale Bolzano
al Pilota HORCICKA p. 942
- 6° Coppa Comando 4° Corpo d'Armata Bolzano
al Pilota REISCH p. 924
- 7° Coppa Legione Carabinieri di Bolzano
al Pilota HUBER p. 915
- 8° Coppa Comandante Legione Guardia di Finanza Trento
al Pilota TOGGLER p. 888
- 9° Coppa Ente Prov.le Turismo Bolzano
al Pilota DINGES p. 856
- 10° Coppa Camera Commercio Bolzano
al Pilota CENTOFANTE p. 794
- 11° Coppa Automobil Club Bolzano
al Pilota RESCHREITER p. 764
- 12° Coppa Fiera di Bolzano
al Pilota HAAS p. 606
- 13° Coppa Cassa Risparmio Bolzano
al pilota RAUH p. 555
- 14° Coppa Credito Italiano Bolzano
al Pilota RÖSCH p. 512
- 15° Coppa ENAL Bolzano
al Pilota BRÜCKMANN p. 492
- 16° Coppa Presidente Consiglio Prov.le Trento
al Pilota WEBER p. 462

Bologna - IV Trofeo "Valle del Reno"

Giovedì, 28 maggio.

13 concorrenti iscritti, di cui due nella categoria esordienti.

Situazione meteo della giornata: post-frontale dopo il passaggio di un rapido frontale freddo che ha interessato la pianura padana nella sera precedente. Cumuli con base teorica iniziale a 1000 metri, che poi durante la giornata si è innalzata fino a 1200. La commissione sportiva, presieduta dal maggiore Plinio Rovesti e composta da Amleto Veggetti e Luciano Zanotti, in accordo con il direttore di gara Egidio Galli, assegna il tema: BOLOGNA - REGGIO EMILIA Aeroporto - BOLOGNA; andata e ritorno di Km 105.

I cumuli promessi, aiutati da un vento costante che al suolo era di 20 Km/h favorevole all'andata, permettono a tutti i concorrenti di raggiungere il pilone. Le difficoltà si incontrano sul ritorno con vento contrario e su questo tratto si verifica la selezione.

Venerdì, 29 maggio.

Il rapido susseguirsi di due perturbazioni, la seconda delle quali di notevole mole e moderata velocità, consiglia lo schieramento in linea di partenza e l'assegnazione del tema solo dopo avere effettuato alcuni sondaggi di veleggiamento. Una copertura totale verso le 13 interrompe il riscaldamento della superficie peggiorando le cose. Gli alianti mandati in volo esplorativo confermano il peggioramento. Viene deciso di non assegnare alcun tema di gara. Voli liberi di allenamento.

Sabato, 30 maggio.

La perturbazione ha ulteriormente rallentato la sua marcia e il tempo è completamente negativo. Nessun tema di gara. I concorrenti si dedicano ad attività varie che vanno dagli esperimenti fatti sui cruscotti altrui, alle migliorie epidermiche dei propri alianti.

Alla sera cena offerta dall'Aero Club di Bologna ad autorità, concorrenti, aiutanti. La cucina bolognese mitiga in parte i bollenti spiriti.

Il più tartassato è, come al solito, Rovesti, che viene continuamente interrogato sulle intenzioni del Padreterno circa la distribuzione del maltempo, che pare segua con molto interesse proprio le gare di volo a vela.

Domenica, 31 maggio.

Dopo il passaggio della perturbazione, la zona è interessata da un richiamo di aria umida ed instabile dall'Europa centrale. Esiste la possibilità di copertura totale; se questa non si verificherà la giornata potrà essere idonea ad un buon tema di gara. Base cumulo iniziale a 700 metri che poi è salita a 1000 per raggiungere al massimo i 1300 metri.

Buona giornata quindi anche se caratterizzata da alcune ampie zone di sereno completo con deboli termiche secche.

Tema: BOLOGNA - CARPI Aeroporto - REGGIO EMILIA Aeroporto - BOLOGNA; triangolo di 126 km. Assenza quasi totale di vento. Buon tema, azzeccatto.

*28 maggio 1970
(situazione alle ore 12.00)*

Una perturbazione fredda, che si estende dalla Russia occidentale al basso Adriatico, ha interessato nelle primissime ore del mattino le regioni dell'Italia centro-settentrionale, apportandovi pioggia e temporali. La perturbazione si è spostata rapidamente verso S-S-E ed a mezzogiorno la Valpadana centro-orientale è interessata da aria postfrontale umida ed instabile nei bassi strati. Il cielo è coperto per 3/8 di cumuli di moderato sviluppo verticale, con base di condensazione attorno a 1000 m QNH. Il vento, dal suolo alla base delle nubi, soffia dal 2° quadrante con intensità attorno ai 15 Kts, mentre a quote superiori i venti spirano da NW con intensità crescente con la quota.

Tali condizioni permettono l'effettuazione di una prova di andata e ritorno sul percorso Bologna - Reggio Emilia (km 105). Gli alianti di modeste caratteristiche incontrano difficoltà nel volo di rientro per il vento contrario, ma in complesso la prova riesce.

Il 29 maggio rimane in circolazione aria molto umida e l'eccessiva copertura permette soltanto qualche volo prova locale. Il 30 maggio, la Valpadana è interessata prima dal passaggio di una linea di instabilità, poi da un fronte freddo che apportano temporali e piogge estese in tutte le regioni durante il loro spostamento verso SE.

Dopo il passaggio delle perturbazioni segnalate, il campo di alte pressioni regnante nel Mediterraneo occidentale si estende gradualmente alle regioni dell'Italia settentrionale e centrale. Nella prima mattinata il cielo è popolato di stratocumuli con base di condensazione attorno a 400 m. Con il passare delle ore, però, la copertura diminuisce sempre più e la base di condensazione si eleva gradualmente. A mezzogiorno, 2-3/8 di cumuli attorno a 900 m, con venti deboli dai quadranti settentrionali, permettono di stabilire la possibilità di disputare la seconda prova con inizio partenze alle ore 13,30. Viene scelto il circuito triangolare sul percorso Bologna - Carpi - Reggio E. - Bologna, per complessivi 125 km. Anche questa seconda prova si conclude con esito positivo.

P. R.

La redazione di Volo a Vela ringrazia Emilio Tessera Chiesa per la notevole collaborazione e per le fotografie, auspicando che questa abbia a divenire continuativa.

Ringrazia anche Centofante per le belle foto e la Matilde per l'aiuto... morale.

Bologna, IV° TROFEO « VALLE DEL RENO »; 28-31 MAGGIO

CLASSIFICA PARZIALE E TOTALE

				I° PROVA	II° PROVA	CLASS. FINALE
1°	BRIGLIADORI Leonardo	A.V. Milano	LIBELLE St.	I-IVAM (13)	1° 1000	2.000
2°	SERRA Sandro	Ae.C. Bologna	KESTREL	D-0357 (68)	2° 986,20	1932,29
3°	MANTICA Umberto	C.P.V. Milano	A 3	I-VCPW (3)	4° 945,87	1930,03
4°	VILLANI Giorgio	Ae.C. Ferrara	CIRRUS	I-ASET (44)	3° 953,72	1893,65
5°	BRIGLIADORI Riccardo	A.V. Milano	SF 26	I-GUAM (17)	5° 910,03	1770,19
6°	MISLEY Patrizio	Ae.C. Bologna	FOKA 4	I-LUCJ (67)	7° 817,38	1630,64
7°	GARDENGHI Aldo	Ae.C. Ferrara	URIBEL C	I-GIME (6)	6° 834,80	1244,80
8°	MORETTI Francesco	Ae.C. Rieti	M 100 S	I-VELD (4)	8° 366,73	856,02
9°	ACQUADERNI Pietro	Ae.C. Bologna	ZUGVOGEL III B	I-EVAI (66)	10° 234,61	697,17
10°	COSTA Franco	Ae.C. Milano	PIRAT	HB-905 (905)	9° 284,00	609,72
11°	SCHMITT Jaques René	Ae.C. Bologna	M 100 S	I-SETA (65)	11° 191,39	1° Esordienti 598,54
12°	CANDINI Sergio	Ae.C. Bologna	L 55 SPATZ	I-BOLV (11)	11° 191,39	2° Esordienti 441,39
13°	GALLERANI Giulio e passeggero	Ae.C. Bologna	BLANIK	I-EVIA (1)	11° 191,39	962,82

Dopo la cronaca, il lamento

Da sempre, quando due volovelisti si incontrano, iniziano una discussione che normalmente porta il discorso sulla tecnica raggiunta dai nuovi alianti, e in un numero quasi uguale di volte, porta a parlare delle gare.

Qui il dialogo si infittisce, ma ognuno afferma in perfetto accordo con l'interlocutore, che le gare sono poche, che manca la possibilità di un vero allenamento prima dei campionati, che se vi fossero cinque o sei garette nel corso dell'anno sarebbe una pacchia, e così via.

I due volovelisti poi si lasciano, soddisfatti per la profonda verità della tesi caldeggiata, verità che mai nessuno ha contestato, e si sentono la coscienza perfettamente a posto per il contributo che credono sinceramente di avere portato all'attività che li unisce. Purtroppo però il tutto si ferma a questo punto.

Spostiamo l'obbiettivo per inquadrare un altro lato del problema.

C'è chi ha partecipato spesso ad incontri di questo tipo, ha sorbitato il succo dei discorsi ripetuti da tutti e si è convinto della necessità di attuare quanto gli è possibile di un programma tanto unanimemente caldeggiato, da sembrare improrogabile... Questi, fidando sprovvedutamente nella coerenza umana, ha preso a cuore il problema ed ha organizzato una gara, sentendosi avvilito di non potere fare di più.

Non è più il caso di ripetere cosa significhi ottenere la disponibilità quasi totale di un aeroporto e in secondo luogo di un aero club per effettuare una garetta di volo a vela. Per semplicità basterà dire che tutto si svolge normalmente, quando per normalità si intenda continuare ad affrontare il problema volo a vela partendo dalla nota domanda « e se gli alianti poi non riusciranno a stare in aria? ».

Comunque si ottengono i permessi, civili, militari, sportivi e spirituali, si risponde a tutte le domande, si perde tanto tempo che è meglio tacerne l'entità, e si arriva al primo giorno di gara avendo in mente come consolazione i volti di tutti i volovelisti che auspicano una maggiore attivi-

tà agonistica. L'organizzazione è pronta per ricevere trenta alianti e per tale numero si è risolto a priori ogni problema logistico.

Si è pensato a trenta, ma per la verità ci si accontenterebbe anche di venticinque. La constatazione che oltre ai sei partecipanti soci del nostro club, solo altri sette hanno apprezzato lo sforzo organizzativo e parteciperanno quindi alla gara portando il totale dei concorrenti al favoloso e cabalisticamente controverso numero di tredici, è, a dire poco, amara.

La tristezza maggiore però non la si prova contando i concorrenti, ma scoprendo di essere inevitabilmente degli illusi.

Quei volovelisti che parlavano della necessità di dividere l'attività agonistica in più prove, lo facevano dunque solo pensando in segreto che comunque non avrebbero partecipato a nessuna di queste? La risposta logica parrebbe affermativa e verrebbe ad avvallare un tipico ed abusato atteggiamento divistico consistente nel parlare riferendosi sempre solo agli altri, ponendo se stessi in una posizione esterna, privilegiata, di colui che non entra nell'attuazione delle riforme proposte, perchè superiore.

O forse sono valide le giustificazioni che possono avere tenuto lontano gli assenti, quali la scarsità delle condizioni idonee ai grandi voli, o il fatto che non è possibile concedere rimborsi ai partecipanti perchè organizzare una gara comporta molte spese e i contributi al contrario diminuiscono, o il fatto che nello stesso periodo si sono svolti gli allenamenti per i campionati mondiali ai quali per la verità erano impegnati solo sei piloti fra titolari e riserve, o forse la paura di rischiare alianti sempre più costosi negli atterraggi di una gara di seconda categoria, o forse la formula del regolamento, o la troppa vicinanza con altro raduno volovelistico al quale per la verità gli italiani non brillavano per abbondanza, o qualcosa d'altro che non riusciamo a capire, ma che genericamente saremmo indotti a definire pigrizia sportiva bella e buona.

Quest'anno le due prove che si sono po-

tute effettuare hanno portato a risultati non ottimi, ma di buon livello per la nostra zona e noi abitiamo qua e non possiamo organizzare una gara altrove. In compenso c'è poi il vantaggio della buona atterrabilità quasi dovunque.

La quarta edizione del nostro trofeo è finita.

Porteremo qualche modifica al regolamento, anticiperemo la data di effettuazione e la distanzieremo da altre manifestazioni simili e nel '71 organizzeremo la quinta edizione del nostro trofeo di pianura. Ci sottoporremo così all'esame finale,

quello di abilitazione, perchè, testardi, non siamo completamente convinti dalle assenze appena registrate. Se saremo promossi lo dirà il numero dei partecipanti; se saremo bocciati, i volovelisti avranno posto la parola fine ad una delle famose garette che qualcuno organizzava credendole utili e che continueranno poi ad essere vagheggiate con tanta maggiore veemenza da quelli stessi che non vi avrebbero partecipato comunque.

Sandro Serra

PENSIERINI DIURNI (ad occhi aperti) DI GIOR

(Pensando a Lorenzo che se la ride all'idea che finalmente scrivo).

PER FERR: « I RE FESSI * CON LE ALI »

- *Se Fai, ti tirano le pietre (se non fai, no!)*
- *Se voli, ti tirano le pietre*
- *Se Consigli Federali, ti tirano le pietre*
- *Se vinci, ti tirano le pietre*
- *Se ami, ti tirano le pietre*
- *Se perdi, ti tirano le pietre*
- *Se voli a Marfa, è meglio non dico*
- *Se dai un S.H.K. ad altri, ti tirano le pietre*
- *Se te la cavi, ti tirano le pietre*
- *Se sei un gentlemen (Beh?)*
- *Se volerò sulle poltroncine a rotelle, evviva!*

A proposito di questa Italia col benessere mal distribuito (a parte « l'autunno caldo » ma senza termiche) hai ragione, ma io conosco dei paesi (nei quali si vola da miliardari) dove il malessere è così ben distribuito, che volendoti bene non ti auguro di volarci.

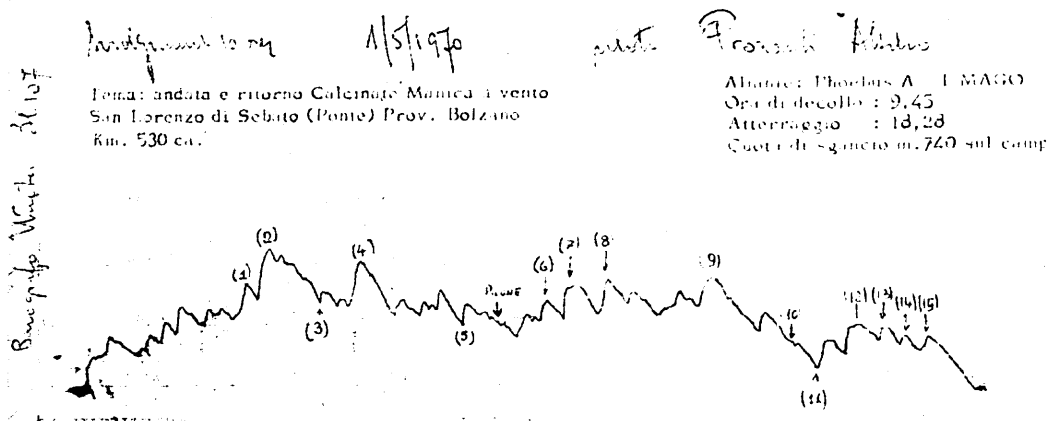
Dei tre campi privati di volo a vela, voglio difenderne uno sul quale ancora non si vola.

È stato portato alla quasi realizzazione da qualcuno che non ha esitato ad arrischiare la liquidazione personale presso la ditta in cui lavora per cercare di fare questo aeroporto. Anche lui ha un po' più di quarant'anni, ma che « cuore »! La critica può in ogni modo essere anche giusta, ma manca la proposta di cosa fare ed allora non demoralizzare quelli che hanno fatto.

F A I
e auguri, per le pietre.

* La parola era un'altra, la dirò a voce a chi vorrà saperla.

I maggio 1970 - Andata e ritorno: Calcinante - S. Lorenzo di Sebato: Km. 526



Da molti anni almanaccavo sul modo di riuscire l'andata e ritorno di 500 Km. lungo le Alpi. L'esperienza del 1968 dell'A/R Calcinante-Merano mi aveva indicato la strada, la familiarità con le vallate e le montagne dell'Alto Adige, la debolezza al fascino delle Dolomiti mi indirizzavano verso un punto qualsiasi nella piana di Brunico per il pilone. Solo nel 1970 per tre volte avevo scritto la lavagna col tema: Calcinante-San Lorenzo di Sebato (Ponte) e ritorno. Fino a credere che mettere assieme: la giornata libera, la meteo valida e i 500 Km. fosse cosa diabolicamente difficile.

Ad incanto spezzato si possono ora scrivere lavagne assai più ambiziose. Le esperienze della settimana volovelistica bolzanina hanno aperto la strada a misure da record internazionale. Ma passiamo alla descrizione del volo.

I mezzi usati

Il Phoebus standard ruota fissa, un barografo ed una macchina fotografica che non hanno mai tradito. Cruscotto ristretto composto da un PZL da 5 m., virata ed orizzonte elettrici, due altimetri e bussola. La radio dopo poco funzionerà solo in ricezione.

La giornata

Passa un fronte freddo, poi vento intenso per due giorni. Il 30 aprile diminuisce, alla sera, appena terminato Bernacca, Monti, compagno di volo per lo stesso tema nei due precedenti tentativi, mi chiama al telefono: « ... Roberto, domani potrebbe essere la volta buona, fronti Bernacca non ne ha fatto vedere, il barometro tende a salire, in ogni caso domani è il

1° maggio, giorno libero, appuntamento sul campo prima delle nove, buona dormita ».

La mattina è tersa. Aria fredda e pulita, una leggera brezza, il barometro sollecitato dal « colpetto » risale. A Calcinante, il fac simile, già pronto, prevede vento dal 4° quadrante abbastanza intenso. Oramai s'è decisi a tentare, fotografia della lavagna e decollo alle 9,45, sgancio a 740 m. in un + 2. Monti segue immediatamente e trova un + 3, ci si riunisce e assieme si va al Generoso. Si centra subito una forte ascendenza in parte disturbata dal vento, la base nubi è elevata. Dal Generoso si rimonta il vento fino al Bregaglio, ascendenze forti, violenta la turbolenza, si plafona rapidamente a base nubi e poi scegliendo una rotta di centro valle si procede affiancati all'imbocco della Valtellina. Attraversiamo qualche turbolenza, poi all'altezza del Legnone flusso laminare e prima onda della giornata (1).

All'inizio della Valle la situazione è un poco confusa benché sia visualizzato un flusso laminare sottovento allo Spluga, osserviamo rotori nettamente più alti del nostro flusso laminare. Raggiunta una quota sufficiente si cerca di passare sopravvento ai rotori del Monte Spluga. L'operazione riesce al prezzo di alcuni minuti di turbolenza eccezionale, ma la successiva entrata in onda ci dà valori di variometro medi attorno a + 4 m/sec. per circa 5'. La giornata è ricca di prospettive, ma è azzardato pensare alla possibilità di un facile ritorno con il vento dell'intensità e direzione della giornata. Monti propone di fermarsi per il diamante della quota che manca ad entrambi, ma intanto Sergio Capoferri, che si trova a nord del lago di Garda, alla mia domanda di cosa vede oltre Trento mi risponde: « Cumoli, Attilio, è buona! ». L'avventura di questo volo è troppo seducente per non essere tentata e attorno ai 4000 m. s.l.c. comincio a derivare nell'asse dell'onda sulla rotta dell'Ortles. A 160-180 Km/h il variometro non scende sotto i + 2 m/sec, in questa fase raggiungo il punto più alto del volo (2).

Il freddo da il colpo di grazia alle batterie della radio e cessa il dialogo con Monti. La fascia ascendente mi porta poco oltre il traverso di Tirano. L'Ortles interrompe

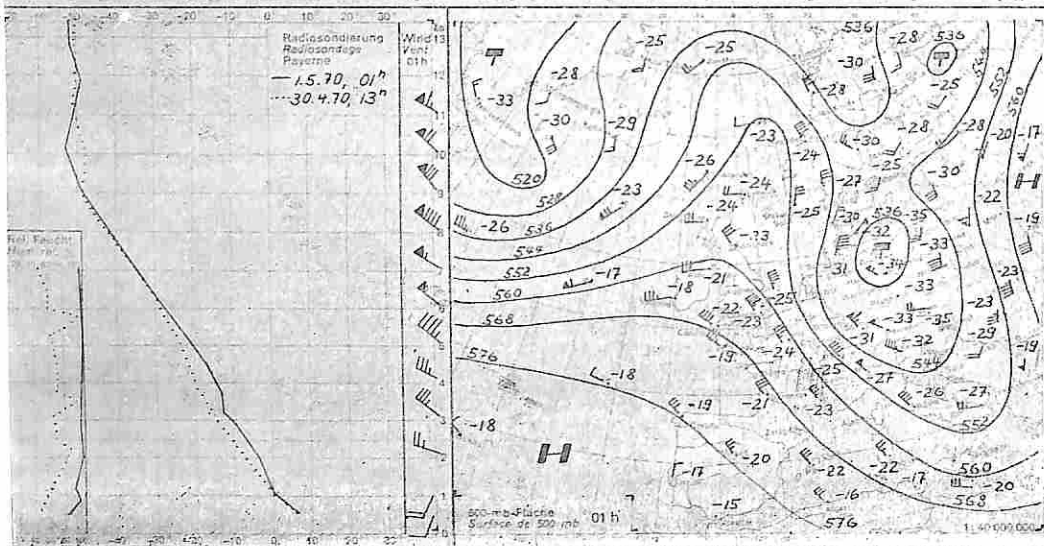
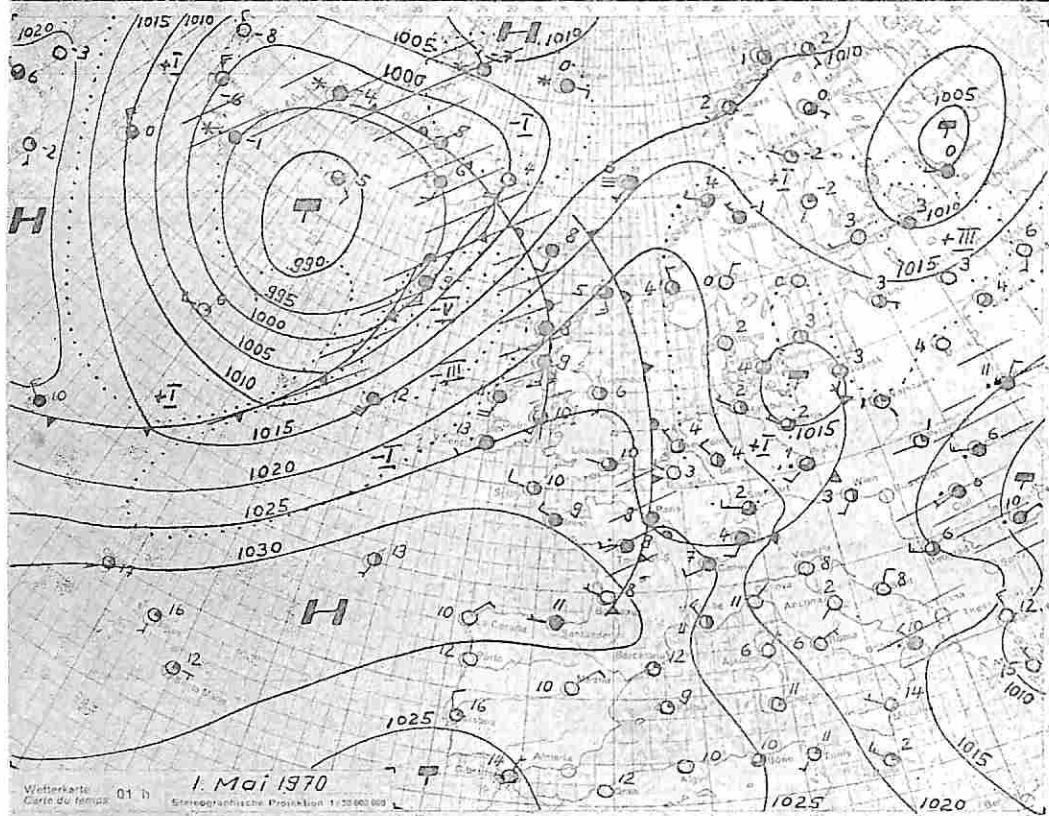
« superstrada » ondulatoria. Precipito rapidamente a quote più basse, devo spingere verso il passo del Tonale che attraverso in dinamica contro i costoni nord dell'Adamello (3). Perfino le caramelle escono dalla tasca dell'aliante, il controllo dell'assetto di volo è quello che può essere, ma alla fine, sul Monte Spolverino, all'altezza di Dimaro, dove la valle si allarga, l'ascendenza diventa quella tipica del rotore e dopo poco nuova e rapida salita in un'altra onda (4).

Con la quota raggiunta punto al Passo delle Palade, dove appaiono delle piccole nubi di rotore e per restare sopravvento al grande « buco di azzurro » che sovrasta la conca di Bolzano. Ad est della valle dell'Adige le creste e le cime hanno ciascuna solidi ed altissimi cumoli che le sovrastano, potrebbe essere la strada del ritorno. Al Passo delle Palade i rotori hanno carattere migratorio mi fan perdere tempo senza risultato, abbandonano la zona per attraversare la valle poco più a sud di Merano ed infilarmi sotto i cumoli dell'altipiano del Renon. Mantengo la rotta il più possibile sopravvento a quella teorica, questo mi avvantaggia quando dopo il Renon devo mettere prua ad est per raggiungere il pilone. Alla mia sinistra, verso Vipiteno le cadute di neve sono molto intense ed il pilone l'avvicino con molta ombra sul terreno.

Bressanone (5) mi dà 600 preziosi m. di altimetro, vado al pilone per la foto e posso con relativa facilità rimontare il sopravvento della cima Plöse. Le Dolomiti sono incredibilmente vicine e ne seguono i contrafforti, la bellezza è indescrivibile, lo Schiliar (6) mi ributta decisamente a quota 3000 e a questo punto la mia rotta di ritorno resta determinata, mi è impossibile infatti rimontare il vento per rifare il rientro lungo la Valtellina. Passerò a sud dell'Adamello e delle Alpi Orobie. I tempi sono buoni: pilone alle 14, alle 14,40 al traverso di Bolzano in cima ad una ascendenza da + 5 fino a 3600 m. Alle 15 verticale Trento. Interessante il tratto (7) Bolzano-Trento fatto quasi in centro valle dell'Adige lungo un'asse ascendente. A Trento il più bel cumolo della giornata: base a 3800 m. (8) i fumi della città salgono quasi verticalmente: il Brenta fa da paravento a questa zona.

WETTERBERICHT DER SCHWEIZERISCHEN METEOROLOGISCHEN ZENTRALANSTALT ZÜRICH

Bulletin de l'Institut Suisse de Météorologie Zurich



Dalla quota raggiunta posso notare che sottovento alle creste più alte, sull'allineamento Brenta/Adamello/Alpi Orobiche, si distende una larga fascia di cielo azzurro, a circa 20/25 Km. a sud riappaiono cumoli. Decido quindi di mantenermi sul bordo di attacco di questo allineamento di nubi che tendono a sparire con la diminuzione dell'attività termica. Passo così poco più a nord di Riva del Garda e del lago d'Idro. Poco prima del lago d'Iseo incontro un flusso laminare: la quarta onda della giornata la quale mi dà una quota inaspettata e senza farmi passare attraverso il « purgatorio » dei rotori (9),

Un'altra salita poco più a sud di Clusone in una grande fumata per un grosso incendio di bosco e una planata fino ad attraversare il crinale delle montagne poco più a sud del Resegone (10).

E qui la stanchezza mi gioca un tiro insidioso, nel momento in cui finite le montagne non rimangono da compiere che poco meno di 60 Km. e la visibilità è tale che posso facilmente individuare chiaramente tutti i laghi fino al Lago Maggiore, apaticamente rinuncio a quest'ultimo sforzo e mentre guardo i fumi dei molti incendi che corrono lungo la pianura ad indicare un vento teso di nord/ovest, viro e mi dirigo su Valbrembo. A non più di 4-5 Km. da Valbrembo a 500 metri (11), sottovento all'Albenza l'ennesimo, improvviso e violento rotore della giornata, quasi mi rovescia, tutto vola in cabina, di istinto reagisco per riprendere l'assetto, sul variometro valori di salita a fondo scala, sono così strappato dal torpore che, fatica, freddo e tensione accumulata nel lungo volo di montagna, insensibilmente mi aveva preso. Mi concentro sull'idea che fin quando non si atterra il volo non è finito, che in cima a questo rotore potrei trovare il flusso laminare e con una buona quota rientrare. Ma non sarà proprio così, saranno invece modeste salite in rotori incontrati a distanza regolare dalle montagne e più precisamente all'Albenza (12), ai Corni di Canzo (13), al Bollettone (14) e al Bisbino (15) che mi faranno, in un altalenare di speranze e delusioni, arrivare a Calciniate. Dal punto basso quasi su Valbrembo impiegherò un'ora e mezzo per rimontare il vento di quest'ultimi 60 Km.

Qualche commento

Con un vento dell'intensità e direzione avuto durante il volo, a Calciniate s'era abbastanza d'accordo nel ritenere questo tipo di tema non effettuabile. Dal momento che è riuscito è lecito domandarsi: perché? Alcune risposte possono essere: col vento la giornata è dal punto di vista veleggiamento più lunga che con sole condizioni termiche, anche, che le quote possono essere a momenti più elevate per gli incontri non casuali con l'onda e, ancora, il volo di pendio può in qualche caso permettere di temporeggiare.

La velocità sul percorso è stata bassa: 60 Km/h. E forse questo è un costo che bisogna pagare in un volo con forte vento. Le condizioni « termiche » in assenza di vento rimangono ovviamente le condizioni ideali per lunghi e veloci voli lungo le Alpi, ma sono giornate, credo, più rare. Col vento, il percorso tracciato, rimane volovelisticamente più difficile, richiede maggior elasticità nella condotta del volo, più « mestiere » e, in un certo senso, la continua e pronta disponibilità a tutti i capitoli della meteorologia applicata al volo a vela.

In conclusione: la rotta è ottima, sappiamo che la si può seguire anche in giornate di vento e non ci resta che attendere con fiducia altri grossi risultati.

Valbrembo Tolmezzo e ritorno Km. 540

Ovvero... come mancare un record ed un diamante

Da molti anni in Italia si rincorrevano i 500 km ma senza molta fortuna. Ma la primavera 1970 finalmente ci concede qualche giornata veramente buona.

Le onde radio ci portano notizie brillanti, Kalckreuth più di 600 km in andata e ritorno; Pronzati 520 km pure in andata e ritorno.

I piloti di Valbrembo fanno in gruppo 320 km su andata e ritorno a Marostica. Il sottoscritto comincia a pensare che è venuto il momento di tentare questi fattidici 500 per diverse ragioni.

Volevo essere il primo a farli in Italia (e mi hanno già anticipato in due); volevo farli *prima* di andare ai mondiali, per una questione di prestigio; ero inchiodato sui due diamanti da troppi anni.

Gli impegni di Valbrembo e della Scuola mi assorbono quasi totalmente, anche se in funzione dei mondiali faccio qualche volo di preparazione. Ma ormai il Kestrel sta navigando per il Texas.

Si presenta comunque una buona situazione meteo il giorno 22 maggio, con il passaggio di un fronte che lascia una buona instabilità. Preparo il volo per il giorno successivo 23-5-70 e alle ore 9 sono pronto a partire con lo Standard-Libelle I-KIKA. Ho prefissato Tolmezzo e ritorno km 540. Decollo alle 09.12. Sul campo a 1000 m. Canto Alto, Alben, Lovere sono le prime termiche, e sono alla base nube 2500, altre tre termiche e sono a Trento.

A Pergine primo dubbio, la rotta sembra bloccata da una grande quantità di cumuli già in fase di degenerazione, sotto di essi nevicata. Calcolo rapido della possibilità di andare a Bolzano dove è in pieno svolgimento la « Settimana » oppure proseguire con molte deviazioni e attese; decido di continuare.

Capoferri che era con me decide per Bolzano. Devo spostarmi a destra della rotta di circa 20 km, il vento spira da nord, contro sole.

In qualche modo arrivo a Longarone. La situazione peggiora continuamente, nubi sempre più spesse, copertura quasi totale, ma non ci sono forti discedenze. Decido di ritornare, fotografo Longarone e inverto la rotta. La situazione intanto è peggiorata anche dietro, mi avvio sconsolato verso Belluno dove presumo che il mio volo avrà termine.

Ripenso al volo ed alla decisione presa, mi dò dello stupido e ritorno sui miei passi. Se devo proprio atterrare meglio andare ad atterrare a Tolmezzo.

Riesco ad entrare nella valle del Tagliamento fra i monti Pramaggiore e Chiaremons ma mi trovo imbottigliato in mezzo alle nubi che adesso sono anche sotto. Avanzo con molta prudenza intravedendo ogni tanto un po' di... Tagliamento.

Mi si apre finalmente un grosso incrocio di una valle che scende da Nord con un fiume che si innesta nel Tagliamento, un bel paese; controllo rapido della posizione. Sono su Tolmezzo (risulterà essere Villa Santina), fotografo da 2000 m., vado ancora a Est per qualche chilometro per cercare una via di uscita per il ritorno, sono le 14,30. Intravedo sotto le nubi un po' più a Sud un allargamento della valle e incroci di valli, controllo sulla carta, deve essere l'incrocio che porta a Tarvisio (a posteriori in questo momento sono su Tolmezzo che è nascosto dalle nubi).

La situazione meteo non è per niente bella, sui 360° di orizzonte il punto più chiaro è a nord, ed è da quella parte che mi dirigo. Dopo aver raggiunto alcuni costoni esposti a nord, per sfruttarne la dinamica faccio il punto e mi ritrovo sul

versante nord del M. Pléros quindi il M. Brentoni, attraverso il Piave e mi butto sulle Marmolade, vedo Cortina alla mia destra.

Ora la situazione meteo è migliorata, i cumuli in questa zona sono buoni, tutto il nord è bello. Proseguo cercando di riportarmi in rotta un po' più a Sud.

Sono sulla Rocchetta poi sulla Marmolada quindi devio decisamente a Sud tenendo i costoni sul lato sinistro della Val di Fiemme. Fra Trento e Bolzano c'è ora un grande vuoto, decido di scendere più a Sud fino alla Val Sugana dove vedo cumuli migliori.

I costoni sud della Val Sugana sono ben esposti al vento del Nord e mi portano gratis dal traverso di Borgo fino a la Marzola; traverso l'Adige e mi butto sul Palone che non tira, proseguo bordegiando sui costoncini in direzione di Tione dove c'è ancora qualche batuffolo. Sui costoncini a Sud di Tione risalgo bene fino a 2500 dove entro in onda essendo sottovento esattamente al gruppo dell'Adamello. Salgo tranquillamente fino a 3600 e decido di abbandonare in quanto tale

quota è più che di sicurezza per rientrare a Valbrembo e comincia a farsi sera. Un'ora e 15 minuti di planata e sono su Bergamo a 1600 m.

Atterraggio alle 18.45 dopo 9.32 di volo. È inutile dire che è stato il più bel volo che io abbia mai effettuato soprattutto per le varie difficoltà incontrate che hanno messo a dura prova il mio bagaglio di esperienza.

All'arrivo, festa, complimenti, ecc. Morale dunque della favola, quello che io ho fotografato per Tolmezzo non è Tolmezzo ma Villa Santina. Su Tolmezzo c'ero, non potevo vederlo per le nubi che lo coprivano, dal momento che vedevo l'incrocio delle strade statali più a Sud-Est.

Risultato del volo quindi 528 km percorsi e documentati chiaramente ma non in accordo con le regole F.A.I.

Mancato pilone prefissato — niente insegna — niente record —.

Con la mia coscienza sono a posto. Ora dovrò provvedere di nuovo per la F.A.I. e per il record.

Angelo Zoli

per trasporto ALIANTI

tipo "F.T. 1300,,

O. M. F. T. T.

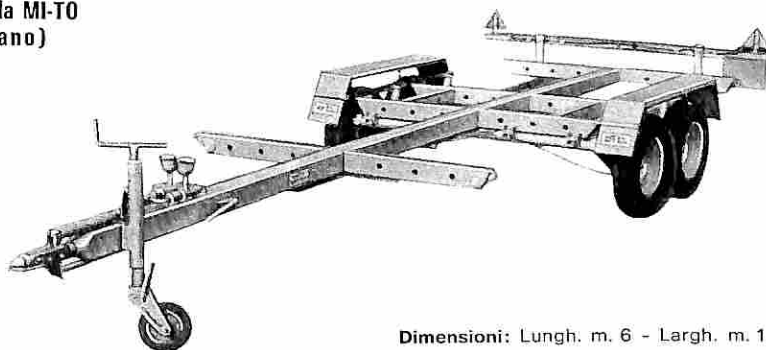
di **PEDRETTI GIANFRANCO**

RIMORCHI AUTO

Casello Autostrada MI-TO

ARLUNO (Milano)

Tel. 9017210



★ A richiesta si fornisce con
2 o 4 ruote

Dimensioni: Lungh. m. 6 - Largh. m. 1,95

Ruote: 5.20 x 12.6 PR

Freno: idraulico aut. a repulsione

Sospensioni: a barre di torsione di
acciaio con ammortizzatori a
doppio effetto

Portata: Kg. 1300

Il I maggio a Valbrembo: tutti a Marostica

Per quelli di Valbrembo il 1° maggio è stato veramente fumante tanto che vari piloti l'hanno saputo sfruttare nel migliore dei modi. Infatti, dopo la buona giornata del 30 aprile in cui Guido Rizzi ha effettuato un volo di 320 Km. da Valbrembo a Marostica e ritorno, io un volo di 270 Km. da Valbrembo, Ponte di Legno, Bellinzona nord, Calcinante; Moltrasio un guadagno di 3000 di quota, siamo partiti con otto alianti con meta prefissata Marostica e ritorno.

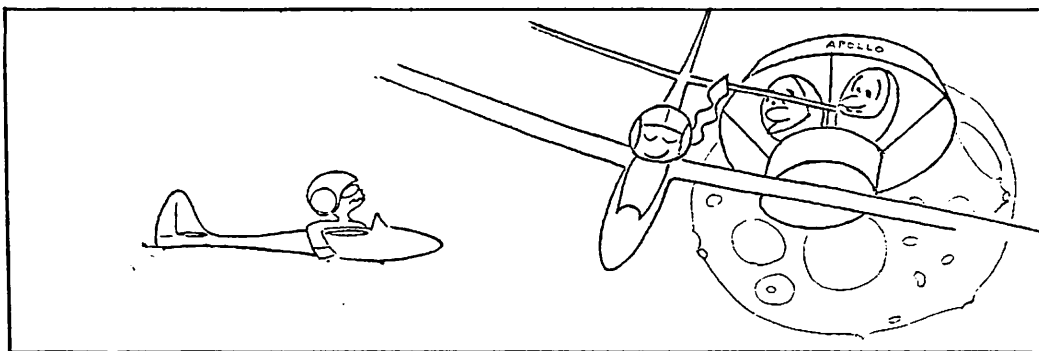
Il tema stabilito è stato portato a termine da Mario Balzer, Raffaele Gussoni, Leonardo Brigliadori, ed io; Carminati ha fatto il pilone del lago di Corlo (25 Km. a nord di Marostica), Desti ha virato per il ritorno nelle vicinanze dell'Ortigara, Vitali ha atterrato a Schio e Fanti a Odolo. Nella stessa giornata è stato fatto un altro guadagno di quota di 3000 m. da parte di Fausti. Il volo verso il pilone si è svolto senza eccessive difficoltà date le buone a-

scendenze incontrate lungo il percorso. Sul pilone però il plafond si era notevolmente abbassato ed è stato il punto in cui si sono avute le maggiori difficoltà unitamente al percorso di ritorno che si è dovuto effettuare con forte vento proveniente da ovest.

Nonostante questo alla sera ci siamo ritrovati quasi tutti a festeggiare chi l'insegna d'oro, chi il diamante e con l'augurio e la speranza di ripetere in seguito altri voli anche più impegnativi.

Questa volta dobbiamo proprio affermare che Valbrembo non ha dormito e speriamo in avvenire di essere ancora più svegli per raggiungere ciò che la passione di tutti noi ci spinge a continuare in questo meraviglioso sport.

Sergio Capoferri



L'onda vista da un passeggero

Un volo in onda nella conca di Aosta con guadagno di quota dei 3000 non ha, forse, molto di eccezionale ormai, ma sperando di dire una parola se non nuova, diversa, tento comunque di descrivere il mio volo. Già, Signori, ho volato per tre ore sino a 4600 metri senza brevetto, senza sapere, o quasi, che cosa sia l'onda, senza avere cognizioni di pilotaggio. Chi sono? È semplice: sono uno dei tanti; una parte di quella zavorra ciarliera ed importuna che si chiama Passeggero, e che qualche sfortunato, ma paziente e coraggioso pilota a volte è costretto a portarsi appresso. — Ma perché mai faranno i biposti? — Già, Signori, sono uno di quei tali che a 300 metri lontani dal campo appena vede il variometro a + 0,25 dice: « È fatta »; sono uno di quelli che con le sue chiacchiere vi rovina immancabilmente il volo, sono un Passeggero.

Per guadagnarmi l'onda ho dovuto però solennemente promettere un rigoroso silenzio e ipotecarmi con la certa promessa l'ipotetico volo fin dai giorni in cui la scappata ad Aosta era solo nei sogni. Il volo c'è però stato, ho mantenuto la promessa e mi è rimasta una gran voglia di parlare, di dire i miei pensieri, la mia paura, la mia gioia.

Sapete come capita; ci si sveglia che c'è un bel sole, l'aria calma promette buone termiche, ma ad un tratto Paf! il vento s'alza improvviso e fastidioso a spazzare le termiche e le speranze. Col passare del tempo però il venticello si fa « grande », irrobustisce i suoi soffi e s'affaccia leggera e tentatrice l'idea dell'onda.

Andremo; non andremo? Torturato dall'amletico dubbio scruto con ansiosa noncuranza l'evolversi del tempo, gli hangars chiusi, l'erba spettinata dal vento; poi dopo un'ultima indecisione le parole tanto attese: « Tirema fora! » (tiriamo fuori gli alianti).

Presto, prima che qualcuno ci ripensi,

sono addosso alle porte, e spingo, spingo. L'oscuro antro che la sera precedente aveva fagocitato due splendidi Blanik si schiude sotto i miei sforzi restituendo all'aria ed al sole il mio I-MAEN.

Bene, ci siamo, tutto sembra in ordine: il vento, una bella fila di lenticolari, un aliante, un pilota, un passeggero e l'inevitabile Stinson. Decollo! Una breve corsa ed ecco: il primo sussulto, e sarà così per tre ore, tre lunghe sudatissime indimenticabili ore. Il traino è subito turbolento, il cavo si tende e si allenta per i sobbalzi improvvisi e inarrestabili. Seicento metri: uno strappo rabbioso e fulmineo mi sorprende; sgancio. Inizia l'avventura e cominciano i lunghi momenti di contemplazione del variometro: + 2... 0... + 1... + 2 a piccoli gradini saliamo, virando ahimé in ala destra. Il fastidio della virata « contromano » è però subito dissolto dalla gioia sottile che mi invade vedendo la terra allontanarsi piano piano. « Sarà la termodinamica o il mio farmi piccino piccino per non pesare che ci fa salire? Seicento metri sono fatti, forse la sicurezza di non tornare a terra; seicento metri sudati dal mio pilota o guadagnati con le mie preghiere?

Liberato dalla paura del « Buco » comincio a distrarmi e a lanciare timide occhiate ai picchi innevati che intravedo. Pur ingolfato e impacciato da paracadute, bretelle, ganci, cinture sono ben contento di starmene strettamente legato al seggiolino perché il ballo è tanto violento che a tratti ci si sente tenuti solo dalle cinture. Povero I-MAEN come scricchioli! Ormai rilassato cerco di destreggiarmi tra tanti impicci e allungo il collo per ben vedere, ma ecco che il fruscio dell'aria si fa più gagliardo e mi sento risucchiato in basso. « Ehi che succede! » Il variometro è a fondo scala a scendere e filiamo a 120 Km/h verso Nord. « Ma dove vai?... Torna indietro perbacco:... VIA, VIA.

VIA! ». Urtiamo su qualcosa di solido (almeno mi pare) e siamo sospinti verso l'alto; il vario va da — 7 a + 7 in un baleno. « Fermati si sale!... No, e lui continua ». Siamo bassi ora e vedo il mio volo sfumare. Riagguantiamo però in extremis la termichina di prima e ricomincia lo stillicidio dei centimetri di guadagno. « Adesso però te la cavi da solo ». Penso ai picchi appena intravisti e al goloso spettacolo che promettevano. Sono troppo infuriato per aiutare con le mie tacite esortazioni il mio pilota, comunque trattengo il respiro e peno, quasi quanto chi mi porta su. « Speriamo di non finire in terra! ». Ma no!, piano piano da bravi siamo tornati al punto di prima: 1200 metri, sotto di noi i prati di Pila.

« Adesso, per favore, non muoverti, lascia che il vento ci spinga in alto ». Guardo i pini che pian piano scompaiono bassi sotto le ali, e li vedo terribilmente vicini e tormentati senza posa dal vento, da quel vento che a tratti s'impadronisce del nostro aliante e del suo carico di carne intrisa di passione e di paura. Un'occhiata in basso e mi accorgo che non siamo soli. Un Ka 6 sta rapidamente salendo verso di noi lungo la via che abbiamo aperto; lasciamo la strada al nostro rapido inseguitore e andiamo a curiosare in uno splendido anfiteatro di rocce scabre e dai profili tormentati. Al fondo della conca due piccole macchie d'azzurro, due piccoli laghetti di un azzurro così intenso e puro come non avevo mai visto.

Il Ka 6 è ormai passato ed è alto sopra di noi, lo seguo e lo invidio mentre usciamo da quel posto che stava diventando « scomodo » e riprendiamo la nostra salita. « Potessimo salire rapidi ed agili come quella bianca aquila che ci ha superati! ». Da tempo ho smesso di tenere d'occhio gli strumenti; ora non c'è più nemmeno il tempo di pensare e tutti i miei sensi sono tesi al godimento del volo e dello spettacolo che si svela ai miei occhi. L'ultimo freddo e grigio sipario di roccia è sotto di noi e davanti alla nostra prua si stende invitante il Gran Paradiso. Sono invaso da una grande goia e vorrei gridare, cantare, mentre silenziose lacrime di commozione mi velano gli occhi. Siamo in due sull'aliante, ma la nostra reciproca esistenza è sparita; il breve spazio che ci

separa è immenso perché i nostri spiriti sono lontani da noi, vagano fra le cime inviolate, corrono sui freddi ghiacciai, frugano negli anfratti delle rocce, si rincorrono, si cercano si trovano nell'immenso cortile delle Alpi. Il sussurro del vento fra le rocce, il fruscio dei filetti sull'ala sono le voci misteriose e sconosciute degli spiriti abitatori dei monti che si ingegnano col loro misterioso, fluente parlare di dire i segreti delle loro dimore.

Le virate si susseguono e le montagne sfilano a prua in una gigantesca panoramica. L'Emilius, quella benedetta montagna tante volte scrutata con desiderio dal campo è ormai raggiunta, la sua vetta è sotto di noi. La roccia che da « Giù » era di un grigio uniforme mi sorprende per i suoi colori che vanno dal grigio al rosato, dal rosa al rosso mattone, e qui e là i ghiacciai splendono di un bianco fulgore macchiato dall'ombra delle nubi. Virando ho intravisto qualcosa; sì, è Lui: il Cervino. La massiccia piramide si staglia netta di un bel grigio scuro contro il cielo ingombro di nubi. È l'ultima montagna che vedo. Una strana pace mi invade e mi accorgo che anche il volo si è fatto liscio e silenzioso; tutto lo sconquasso di prima è giù, lontano e dimenticato: è l'onda.

« Grazie, grazie buon Monguidi per avermi portato sin quassù; ora apri pure i diruttori prima che il grembo delle nubi ci accolga e vai giù piano per favore perché lascio quassù qualcosa di me ».

VOLO A VELA ALPINO

Oltre il Mac Cready

Stavo chiudendo questo numero e mi era parso opportuno inserire un avviso di ricerca dello scomparso redattore Gioacchino (per la verità non è il solo che scompare) del quale non avevo più notizie da oltre un mese. Pensavo anche di inserire una foto, per i più sprovveduti, quando suona il campanello. Malgrado la giornata festiva il solerte servizio postale mi consegna una busta arancione piena di francobolli. Un grazie, uno sguardo al mittente: è lui!

Apro e leggo che quel... spera di non essere in ritardo. Per Natale no. Riscrivere in un italiano appena più comprensibile e mandare in linotipia non faccio più in tempo. Leggo il contenuto e mi pare di estrema attualità.

Decido di fotografare e stampare l'originale.

Di ciò chiedo scusa ai lettori ed al Gioacchino, restando a disposizione dei primi per ogni chiarimento desiderassero e del secondo per la scelta delle armi.

L.S.

Caro Renzo,

come corre il tempo, quasi come durante il mio volo più bello il 21. Giugno. Spero di essere non troppo tardi per te e per la prossima uscita della rivista.

Oltre al articolo ti allego i due fotocopie dei barogrammi per volo 2 & 3. Inoltre un'altra copia del barogramma del volo No.1 pregandoti di portare tutte le indicazioni e cifre nelle posizioni giuste.

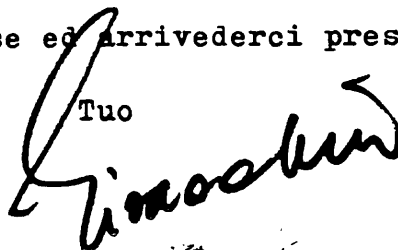
Più ti allego le due foto dei pilone St.Moritz/staz. ferroviaria ed DISENTIS col magnifico monastero dei Benedictini.

In totale ho volato per 7-8 volte, sempre tentando il 808 km di nuovo ma sempre sono stato bloccato da tempo meno favorevole nel Engiadina. Però vorrei continuare ad farlo fino al Luglio 23 circa, per poi andare a Rieti verso Luglio 29. Spero di vederti a Varese verso il 25.7. (ti telefonerò) oppure giù nel Sud - sento già cantare i grilli per tutta la notte. Pensi - qui smettano regolarmente verso le 6 di sera.

Spero che la tua famiglia si trova bene, ho sentito del caldo nella Valpadana, allora state pensando al Lago Palu.

Tante cose ed arrivederci presto!

Tuo



Correre contro l'orologio

Mentre nel ciclismo la prova contro l'orologio rappresenta per il corridore un compito particolarmente impegnativo in quanto non conosce le prestazioni dei suoi avversari noi volovelisti su un percorso lungo da questo lato siamo sicuri perche sappiamo (quasi) sempre a che punto della nostra corsa ci troviamo e quante ore del giorno ci rimangono per completarla. Pero, per il resto c'e un punto in comune tra il ciclista ed il volovelista solitario - devono ambedue essere il piu veloce possibile in ogni momento della prova, devono veramente correre senza girare la testa.

Dicendo questo sto pensando a tre voli di andate-ritorno effettuato nei mese passatii quali stavo per lungo tempo pianificando. L'idea per organizzarli, per essere sicuro di farli mi e venuto dopo aver percorso parecchie chilometri in montagna, dopo aver parlato con dei esperti, dopo aver studiato i percorsi piu adati.

Quando si pensa ad un volo di andate-ritorno oltre i 600,700 km basta un breve calcolo per rendersi conto della neccessita assoluta di essere veloce dalla partenza fino all'ultima planata. Se calcoliamo que un buon giorno ci offre all'imcirca 7 ore di svillupo termoconvettivo sicuro (dalle 10 alle 17) arriviamo ad una velocita media da mantenere di 85 km/h, senza pero aver messo a parte una mezzoretta per un eventuale punto basso. Se poi pensiamo di ritura a delle distanze oltre i 700,800 km le cose diventano ancora piu tese, portandoci al vero limite delle possibilita offertoci dai mezzi d'oggi. Pero ero ed sono convinto che tali percorsi siano - sempre in montagna - nelle nostre possibilita, con l'efficienze come ci offrono i vari Cirrus, Kestrel, SHK ed Libelle ed con dei giorni che ogni anno ci porta tre, quattro volte: alta pressione, niente vento, gradiente tra i 0,65 ed 0,7, delo alto pulito, partenza verso le 9, 9 mezzo.

Il "segreto" per reallizzare tali percorsi sta - oltread essere personalmente convinto del possibile - nella giusta scelta della rotta da seguire ed nella tattica di volo.

- I. La rotta: seguendo come lo facciamo noi nel sud delle alpi ed altrettanto gli svizzeri ed austriaci le vie delle grande vallate alpine nella direzione Ovest-Est ed vice versa siamo sicuri di battere costantemente terreni i quali dalle prime ore del mattino fino al tardi pomeriggio vengono riscaldati bene dal sole. Questo riscaldamento si concentra si - come sappiamo tutti - sui punti piu addati di questi terreni (versanti sud-est, sud, sud-ovest), fianchi di montagne rocciose, canali lunghi dai boschi fino a creste a picco etc.etc. svillupando li le termiche vere ed proprie. Pero il sole batte ugualmente tutto il resto (la grande maggioranza) dei terreni esposti verso il secondo e terzo quadrante ed e qui che finora abbiamo trascurato le grande possibilita offertoci da un buon giorno estivo in montagna.
- II. La tattica di volo: tutte le possibilita che ci vengono offerte dal giorno ideale per un percorso lungo, dalla efficenza del nostro aliante, dalla rdta giusta non possono portarci al volo piu veloce se la nostra tattica nel effettuare il volo stesso non tiene conto della particolarita del volo in montagna, cioe della continuita del aria salente lungo i versanti riscaldati.

E questo vuol dire niente di meno che abbandonare per gran parte "l'idea fissa" sotto la quale il volo a vela di distanza mondiale si svolge da parecchi anni; la famosa regola Mac Cready.

Questo la spiegazione: la teoria di questo campione mondiale statunitense è principalmente per il volo a vela in pianura vede lo svolgimento del volo di distanza in un modo troppo semplice, sì, troppo semplice per noi volatori alpini, (prima la salita, poi la planata, di nuovo la salita etc.), non tiene più conto delle efficienze elevate dei mezzi d'oggi, porta il suo seguatore ad buttare via parecchio di questa efficienza perché lo fa applicare un pilotaggio troppo forzato, violento, dal punto di vista aerodinamico poco economico.

E chiaro: se centriamo un bel 2,5-3m/s costante in un punto A ed lasciando la termica vediamo d'avanti sul punto B un cumulo che ci avvisa una salita simile, la regola MacCready ci porta presto ad una velocità sui 130- 150 km/h nella vicina zona che circonda la salita e sfrecciando via così normalmente non teniamo più conto ~~del~~ delle correnti ascendenziali meno forte tra A e B perché i nostri strumenti non ci le fanno quasi più notare a queste velocità e si le sentiamo per fortuna non siamo in grado di sfruttarli nel modo migliore perché li abbiamo passati troppo in fretta. Se però li sentiamo per causa di un variometro sveltissimo, ben compensato sbagliamo sempre nel applicare adesso lo stile delfino perché il cambio rapido della velocità di planata significa una robusta perdita di energia.

Ecco in sintesi la tattica di volo come applicata io nei tre voli spiegato in seguito:

- 1 - Seguire il più vicino (anche se molto più alto) ed fedele la linea dei terreni maggiormente riscaldati durante ogni ora del giorno, anche se questo significa di non sempre procedere avanti dritto, ~~di~~
- 2 - Mantenere lungo dei tratti ben riscaldati la velocità di planata su dei valori che permettono di sfruttare continuamente le zone ristrette ma continue di salita nel stile "delfino" dolce, cioè tra i 100 e 125 km/h.
- 3 - Spiralarare così il meno possibile.
- 4 - Sfruttare spiralarando solamente le termiche più forte incontrate durante una data ora del giorno mantenendosi così dove possibile sopra la linea delle creste.
- 5 - Seguire la regola MacCready con dei valori veri e propri solo se i terreni d'avanti non ~~sono~~ formano una catena continua tipo versante N del Valtellina ma invece sono a forma di cresta-vallata-cresta etc.
- 6 - Mantenere la velocità di planate nel caso 5) così di arrivare sempre sopra oppure ben vicino alla cresta d'avanti.

Ed ecco tre voli che dimostrano la validità di questa tattica di volo.

1) Volo No.1 CALCINATE-KARTRITSCH-rit. 612 km

Giorno 19. Maggio 1970, Decollo ore 9, 25, partenza ore 9,40, arrivo ore 17,05; tempo di volo 7 ore, 25' media 82,5 km/h.

La rotta: Campo dei fiori (1), Piambello (2), Mte. Generoso (3), versante N. della Grigna (4), Foppolo (5), Pzo. di Coca (6), Adamello (7), versante N Passo Tonale (8), ValSole (9), alpi Sarentini a 10 km N di Bolzano (10), Cima Plose (11), versante N del val Pusteria (12), Pilone Kartritsch (13), il ritorno sulla stessa rotta del andata fino al Adamello, poi versante S del Valtelina (14), Legnone parte S (15), planata finale.

Svolgimento del volo per ogni ora:

10,40	pos. Foppolo	80 km
11,40	pos. Adamello	60 km
12,40	pos. val Isarco	85 km
13,40	pos. pilone	80 km
14,40	pos. alpi Sarentini	90 km
15,40	pos. Passo Aprica	105 km
16,40	pos. Menaggio	80 km
17,05	Calcinate	35 km

Caratteristiche del giorno: all'inizio formazione cumuli forme ed termiche regolare tra 1,5-2 m/s, punti mass. sui 3 m/s, partendo da Foppolo fino al Adamello cumuletti sempre più stretti, aria nettamente più secca, più stabile, qui si nota vento da NE tra 5-10 kts., sulle alpi Sarentini termiche secche tra 2-3m/s fino al pilone, ritornando sviluppo cumuliforme dal val Sole fino alla fine del Valtellina, termiche adesso tra 2-3,5 m/s, sul ultimo tratto sopra versante S del Valtellina termiche in diminuzione tra 1-1,5 m/s fino al Mte. Legnone.

2) Volo No. 2 AIGEN/Stiria-St.MORITZ/Engiadina-rit. 694 km

Giorno 5. Giugno 1970, Decollo ore 9,20, Partenza ore 9,50, Arrivo ore 17, tempo di volo 7 ore, 10', media 97 km/h.

La rotta: valle del Enns, valle del Salzach (1+2), Zell am See (3), Passo Gerlos (4), Passo del Brennero (5), bassa Engiadina (6), Zernez, St.Moritz (7), il ritorno sulla stessa rotta fino al Passo Gerlos, versante S del Valle Salzach ed Enns.

Svolgimento del volo per ogni ora:

10,50	pos. Zell am See	105 km
11,50	pos. strada del Brennero	100 km
12,50	pos. Passo Resia/Scuol	95 km
13,35	pilone	
13,50	pos. Zuoz/Eng.	75 km
14,50	pos. Sellrain	100 km
15,50	pos. Uttendorf	100 km
16,50	pos. Groebming	100 km
17,00	arrivo AIGEN	25 km

Caratteristiche del giorno: dal inizio alla fine del volo sviluppo regolare cumuliforme, nella zona del bassa ed alta Engiadina tendenza di estendersi formando vaste zone di ombra

Rotazione del vento durante il percorso da NE a SO vicino al pilone portando la solita aria umida stabile in tutta la zona del alta Engiadina, passo Bernina e Maloia chiusi, termiche partendo con 1,5-2 m/s, massime tra 2,5-4 m/s molto regolare tra Aigen ed il bassa Engiadina. permettendo di applicare in piene la tattica di volo come presentato in avanti. Nuovo primato tedesco (il precedente su 649 km realizzato nel Gennaio del 69 in

3) Volo No.3 AIGEN-DISENTIS/ValReno-ST! Sud Africa.
JOHANN-ZE L a.SEE 765 km

Giorno 21. Giugno 1970, Decollo ore 8,55, Partenza ore 9,30 arrivo Zell a. See ore 18,30 dopo aver rinunciato al ultima planata verso AIGEN .

Tempo di volo 9 ore, media 85 km/h.

La rotta: valle del Enns ed del Salzach, Zell a. See (1), Passo Gerlos (2), Strada del Brennero (3), Bassa Engiadina (4), Pzo. Linard (5), Passo Fluella, Davos, Thusis, Pilone Disentis sotto il Passo Lucomania (6), Coira (7), Davos (8), Passo Fluella ed Passo Resia (9), sud di Innsbruck (10), Zell am See (11), St. Johann (12), ritorno verso Zell a. See (13).

Questo volo, tentativo record mondiale per 808 km di andata-rit. non e stato completato in quanto l'attivita termoconvettiva causa rapido aumento della pressione nella zona di Zell a. See con forte inversione & foschia verso le ore 18 era sulla fine e non permettendo nemmeno sviluppo termiche di restituzione sulle vaste zone di boschi sui fianchi della vallata del Salzach. Così ho dovuto girare a 70 km ovest di Aigen verso le ore 18,10 per ritornare con l'ultima quota sul aeroporto di Zell, facendo poi il rientro col traino aereo, questo perche speravo nel giorno seguente.

Caratteristiche del giorno: secondo giorno di alta pressione, formazione regolare di termiche permettendo l'applicazione della nuova tattica di volo, dall'inizio cumuli abbastanza estesi, verso il pilone ancora aumento della nuvolosità, specie nella zona di Davos, Coira, Pass St. Gottardo, vento partendo da Innsbruck dal versante S, SO, sul Passo Lucomania si vedevo Cu cong estesi nella zona di Biasca; valore di salita partendo con 1,5-2,5m/s arrivando a punti mass. di 2,5-3,5 m/s.

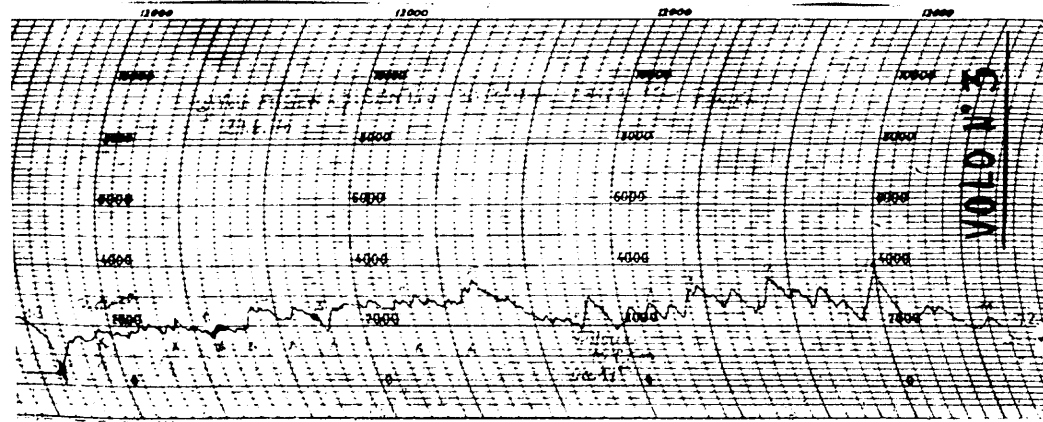
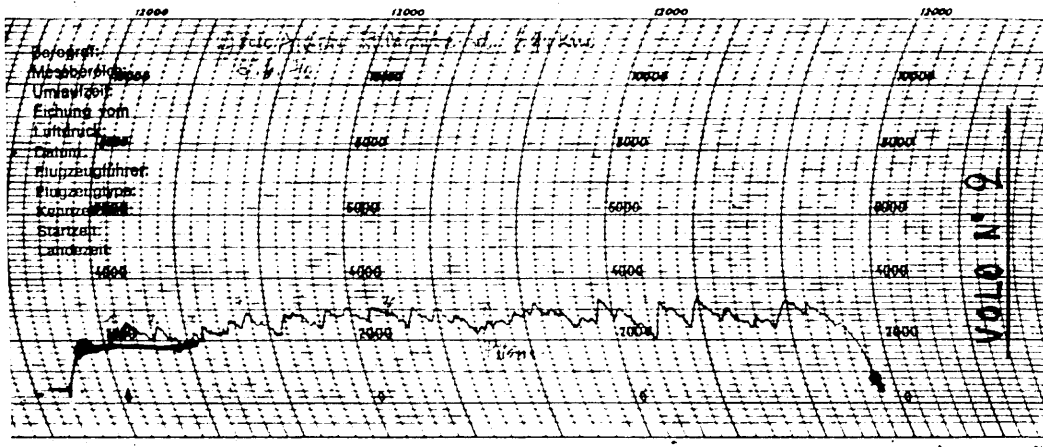
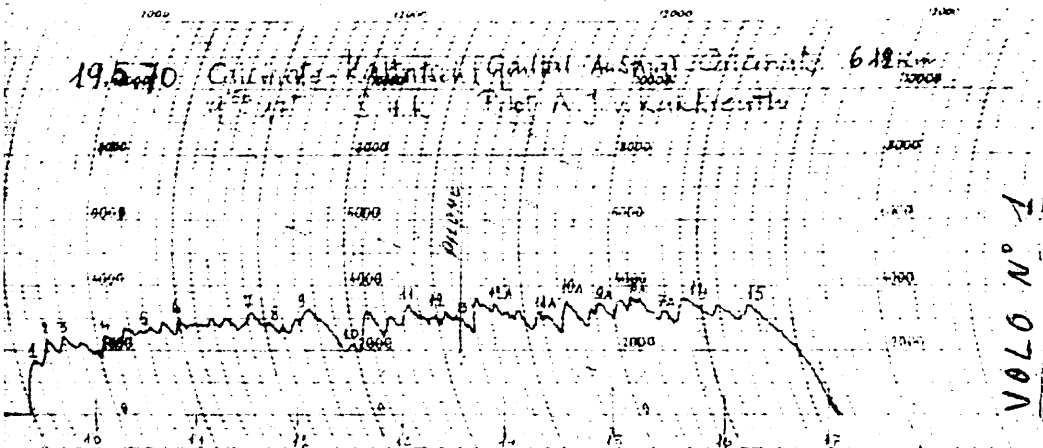
Il barogramma di questo volo, specie per il primo tratto del volo fino al pilone DISENTIS dimostra molto chiaramente come si ha svolto la tattica di volo discusso prima. Il tempo impiegato da AIGEN fino a al pilone (404 km) e di 4 ore, 30 minuti, vuol dire una media di 90 km/h con un totale di 8 termiche vere e proprie sfruttate spiralandolo.

La seconda parte del volo invece dimostra come ma il tempo diventavo man mano meno favorevole (cumuli estesi rallentavano il riscaldamento, l'aria meno istabile proveniente da S/ SO) nonostante delle salite nei punti più addatti di 2,5 m/s ed in particolare non permetteva più di procedere con la stessa tattica come l'andata. Si vede bene come la linea del barogramma diventa "tradizionale" portando la media di crociera a solo 80 km/h. invece col l'aumento

solito del riscaldamento nelle ore del pommerriggio avrebbe dovuto aumentare ancora. Così mi trovavo tagliato fuori da qualsiasi possibilità di procedere proprio quando avevo bisogno di altre due salite di 500/600 m cadauno.

Rimane sempre una cosa molto affascinante correre contro l'orologio.

GvK



Dopo aver trattato su queste colonne l'aspetto umano del volo, ci occupiamo oggi del problema relativo alle macchine; non solo in quanto tali, ovviamente, perchè l'intervento dell'uomo è sempre determinante in ogni campo. Ci ripromettiamo di concludere questo ciclo, occupandoci prossimamente delle questioni tecnico-burocratiche: argomento spinoso e preoccupante per le conseguenze che ha sull'attività aviatoria dei Club e quindi dei privati, con riflessi inevitabili anche in campo civile e militare.

Se l'aviazione langue è colpa delle mani

Perchè andiamo a rotoli?

Una panoramica anatomica della triste situazione dell'Aeronautica in Italia, raccontata davanti al caminetto da uno dei maggiori esperti nazionali.

Il prof. ing. mi lancia uno sguardo indagatore.

— Sa qual'è la dote più importante di un ingegnere progettista?

— La preparazione tecnica.

— No.

— L'inventiva.

— No.

— L'esperienza.

— Neppure per sogno.

— Me lo dica lei.

— Le mani.

Il prof. ing. allunga le mani, articola le dita. C'è qualcosa di affascinante nel suo sguardo, in questo momento, è lo sguardo di una persona ispirata, quasi una forza della natura. Si indovina facilmente una tremenda energia contenuta, una forza a fatica compressa, pronta ad esplodere.

— Sì, proprio le mani. Un ingegnere, un progettista non può mai essere tale, se si nutre soltanto di accademia. È soltanto il lavoro manuale che fa vivere la materia. Non è possibile acquisire quella serie preziosa di esperienze che fa il vero progettista, senza avere assorbito personalmente l'esperienza del falegname, del fabbro, del meccanico, senza essersi unti di olio, nè pestate le dita col martello. Questa è una delle principali risposte alla sua domanda

sul perchè la progettazione degli aerei, particolarmente degli alianti, in Italia, è così arretrata rispetto all'estero.

Noi abbiamo troppi accademici che si nutrono di teoria, e troppo pochi ingegneri che si nutrono anche di artigianato. La seconda ragione, ormai da tempo di dominio pubblico, è lo scarso, insufficiente, talvolta inesistente aiuto dello Stato e delle altre organizzazioni ufficialmente riconosciute e teoricamente preposte allo sviluppo dell'aviazione. Guardi soltanto quello che è accaduto e accade tuttora in Germania, dove gli Akaflieg, e cioè gruppi accademici di piloti, lavorano presso le Università sin dal 1930, appoggiati e favoriti in ogni modo dallo Stato e dal Governo. Sorte come iniziative spontanee, furono immediatamente appoggiate dal regime di allora, perchè si inquadravano ovviamente nel programma bellico di quel tempo, costituendo una insostituibile fonte di piloti che, in virtù dei Trattati del primo dopo guerra, non avrebbero potuto diversamente allenarsi. Ma i Governi successivi alla fine dell'ultima guerra mondiale hanno mantenuto gli appoggi agli Akaflieg, riconoscendone la validità e la insostituibile efficacia, indipendentemente dai motivi bellici che più non sussisteva-

no. Alle esigenze della guerra di allora, si era sostituita, poi, la necessità di allevare piloti per le linee aeree civili, e di incrementare la tecnica delle costruzioni aeree, creando e affinando progettisti di alto valore, con positive conseguenze anche a livello economico nazionale, in virtù delle conseguenti esportazioni.

Anche in Francia e in Inghilterra, nel dopoguerra, si è registrato un massiccio intervento dello Stato che ha addirittura nazionalizzato, raggruppandole, alcune fra le maggiori industrie aeronautiche. In Inghilterra, il Governo è addirittura intervenuto massicciamente, con varie commesse alle industrie aeronautiche che hanno così potuto sfornare una serie interessante di prototipi.

— Quanti sono gli Akaflieg in Germania?

— Decine. Non si limitano allo studio teorico, per quanto estremamente importante, di nuovi profili alari, di nuove strutture portanti, ma creano nuovi materiali e poi li lavorano, unendo così, preziosamente, la teoria alla pratica. Pensi soltanto che la struttura aeronautica in vetroresina è nata, appunto, negli Akaflieg. Gli accademici si rimboccano le maniche.

— E da noi?

— Il colletto della camicia. Naturalmente, sempre candidamente bianco. Nägele e Eppler, sin dal 1955, lavoravano e realizzavano in vetro-resina i primissimi prototipi di alianti: Kria e Phönix. Di qui derivarono: Phoebus, Bs 1, Cirrus, Libelle, D 36, ASW 12 e 15, eccetera. Indipendentemente dal progresso tecnico raggiunto, la bilancia tedesca dei pagamenti ne ebbe un enorme vantaggio, derivato dalla ingente quantità di apparecchi esportati in tutto il mondo. Questo stesso impiego delle materie plastiche si è anche riversato in altri campi della tecnica aeronautica. Oggi si producono anche aerei a motore in vetroresina: Bölkow, Wassmer in Francia, mentre la Lockheed in USA sta studiando l'impiego della vetroresina nella struttura di grosse fusoliere di aerei di linea. Questo prodigioso sviluppo in Germania è anche stato reso possibile, non soltanto in virtù degli Akaflieg, ma anche per l'enorme numero di piloti di aliante che costituiscono, nelle due Germanie, oltre un migliaio di gruppi sportivi, contro i 20 dell'Italia. Questa incre-

dibile massa di piloti ha creato l'esigenza di un forte mercato interno che, a sua volta, ha provocato il sorgere di molte aziende private liberamente dedite alla costruzione di alianti mentre, di riflesso, le grandi serie e i conseguenti costi ridotti, hanno portato l'esportazione al 60 % del totale.

— Qualche cifra.

— In Germania, 800 alianti all'anno, molte centinaia in Russia, 200 soltanto in Polonia, zero in Italia oggi, ad eccezione di alcuni esperimenti in corso presso la Caproni Vizzola che promette, e sono certo manterrà, modelli di concezione avanzata.

— Perché siamo i fanalini di coda?

— Perché le iniziative prebelliche sono state soffocate nel dopoguerra. Intorno al 1930, sulla falsariga degli Akaflieg tedeschi, era sorto a Milano, presso il Politecnico, un favoloso Centro studi ed esperienze per il volo a vela, incoraggiato e sovvenzionato dal regime di allora. Furono costruite serie di prototipi sperimentali di alianti di cui si curavano lo studio, la realizzazione del progetto, il collaudo in volo e l'impiego. Sorsero così i CVV 1/2/3, l'Asiago, il Pinguino, il Pellicano, il Papero, e quindi il CVV 8 Bonaventura. Il CVV 6 e il CVV 8 non rimasero allo stato di prototipo, ma furono sviluppati in serie dalla Ambrosini, per il Canguro, e dalla Avionautica Rio, per il CVV 8. Tutto questo lavoro era originato dall'entusiasmo, dalla passione, e anche dal lavoro manuale di neo-ingegneri e studenti. Basterà citare i nomi illustri di Garbell, Preti, Frati e Bazzocchi, quest'ultimo progettista dei famosissimi MB 308 e MB 326, moderno aviogetto per addestramento, costruito su licenza in tutto il mondo. Preti aveva anche progettato diversi velivoli a motore, fra cui il notissimo P 19, mentre Frati progettava, fra l'altro il Falco, il Nibbio e il Picchio, prodotti in serie dalla Avia Milano, dalla Aeromere e dalla Procaer, mentre più recentemente la Siai Marchetti poneva in linea il quadriposto metallico SF 326. Quella iniziativa produsse uomini altamente preparati, autentici progettisti di grande valore di alianti e di aerei a motore in serie, di largo successo.

Tutto questo fu reso possibile dalle sovvenzioni governative e anche, diciamo

pure, dall'incoraggiamento morale che oggi manca quasi completamente. Nel dopoguerra, in Italia, abbiamo assistito a pochi tentativi, fra i quali, rarissimo, quello del Politecnico di Torino che ha creato prototipi sperimentali di alianti: Zigolo, Veltro, Strale e i derivati M100, M 100 S, M 200 ed M 300.

— Mi sembra che, a questo proposito, la colpa sia essenzialmente sua e di suo fratello.

— Milano si è completamente arenata, le vecchie glorie non sono state avvicendate, per totale mancanza di una politica aeronautica da parte dello Stato, e per la completa assenza di qualsiasi clima stimolante. Noi abbiamo commesso un grave delitto: il Governo ha permesso la dissoluzione, nel dopoguerra, di industrie aeronautiche che possedevano un tesoro insostituibile, costituito da maestranze e attrezzature di altissimo livello. Tutto liquidato. In Italia, l'intervento dello Stato nell'industria aeronautica mi sembra sia stato limitato alla nazionalizzazione dell'Aerfer e alla recente costituzione dell'Aeritalia. Piccole aziende sono state costrette a vivere di espedienti. Tollerate, più che incoraggiate. Oggi, in Italia, si è addirittura quasi del tutto eliminato il premio per l'acquisto degli alianti, dimenticando che il pilota di aliante è normalmente più abile di un pilota di aerei a motore, che l'Alitalia non sa dove andare a cercare i suoi piloti, e che anche nella aviazione militare le schiere non sono folte.

Oggi si reclutano i piloti tra la massa dei profani del volo, con la conseguente utilizzazione del solo 2 %, a costi iperbolici. Se disponessimo di una massa di piloti della aviazione minore a vela e a motore, il reclutamento, per le linee civili e la aviazione militare avverrebbe fra materiale umano non profano del volo, con una percentuale che salirebbe immediatamente al 50, riducendo di conseguenza i costi enormemente. Questa stessa massa di piloti privati sportivi creerebbe, come è avvenuto in Germania, l'esistenza di un mercato, conseguentemente il sorgere di industrie private, sempre conseguentemente la produzione in serie a costi concorrenziali, lo sviluppo della esportazione e, prima ancora, di necessità, lo sviluppo di progettisti di alto valore tecnico pro-

fessionale. Certo, occorrerebbe creare nuove scuole, sovvenzionare quelle già esistenti presso gli Aero Club, oggi aiutate in misura ridicola, stabilire una carriera statale per gli istruttori, creare nuove infrastrutture e facilitarne la formazione dove esiste una iniziativa privata. In sede universitaria, occorrerebbe offrire maggiori aiuti e contribuire a stabilire quel clima di incoraggiamento morale che oggi è quasi totalmente assente.

— Lei ha speranza che questo avvenga in un prossimo futuro?

— No.

— E allora perchè mi ha raccontato tutte queste cose?

Il prof. ing. scuote la testa, accenna ad un sorriso non proprio benevolo:

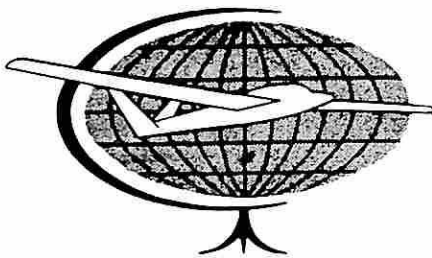
— Mi sarà consentito almeno di sfogarmi?

Piero Morelli si alza, allunga le mani, articola le dita, le guarda con la stessa strana luce negli occhi, una vera luce da forza compressa della natura.

— Si ricordi le mani —, dice, — e se ne va, scuotendo la testa.

Nicola Vaccaro

VOLO A VELA NEL MONDO



A Leszno i nazionali polacchi 1970

A Leszno, sede del centro nazionale dell'Aero Club polacco, si sono svolti i campionati nazionali 1970 ai quali hanno partecipato 40 piloti polacchi più due piloti romeni.

Quest'anno il campionato è stato un po' condizionato dai mondiali di Marfa, è stato infatti applicato lo stesso regolamento e le gare si sono svolte dal 17 al 30 maggio, cioè con un mese di anticipo rispetto al calendario abituale.

Il tempo non è stato favorevole e delle sei prove disputate, tre hanno visto tutti i partecipanti ad atterrare fuori campo. Per la prima volta non si è corso su monotipo, erano infatti presenti 35 Foka, tipo 4 e 5, 6 Zefir 2 con un handicap di 0,95 ed un unico Cobra 17 con handicap 0,90.

Come di consueto l'applicazione degli handicap ha dato luogo a lunghe discussioni e l'opinione dei più è che l'handicap non possa e non debba venir applicato nelle prove non portate a compimento. Occorre anche controllare se l'handicap non è stato troppo rigoroso, è successo infatti che Makula sia giunto primo in 4 delle 6 prove (10° e 4° nelle altre due) e sia finito al nono posto in classifica generale.

Ecco i dati delle singole prove:

1ª prova 18/5, triangolo di 308 Km. concluso da 35 piloti e vinto da Muszcynski alla media di 77,05 Km/h. Makula, con il Cobra 17 è il più veloce con 81,17 Km/h.

2ª prova 19/5, triangolo di 207 Km concluso da 35 piloti e vinto da Kluk alla

media di 72,02 Km./h. I più veloci sono Makula con il Cobra 17 e Sznurowski con il Zefir 2, che l'handicap pone rispettivamente al 4° e 6° posto.



La premiazione.

3ª prova 21/5, A e R di 184 Km. che nessuno porta a termine per il prematuro arrivo di un fronte freddo. Cinque piloti a pari merito con la distanza di 167 Km. 4ª prova 23/5, un doppio triangolo di 104 Km. Le termiche iniziano solo all'una ed alle due tutti gli alianti sono in volo sulla « nembostrada » e tutti atterrano prima del traguardo finale. La prova, che risulterà essere la più difficile di questo campionato, è vinta da Kluk con 189 Km. 5ª prova 24/5, un doppio triangolo ma questa volta di 204 Km. Il primo giro dà risultati modesti per la base troppo bassa, poi si sviluppa la classica termica polacca, la base sale a 1900 e le salite medie variano tra i 3 ed i 4 m/s. Trentasette piloti chiudono il doppio circuito che è vinto da Muszcynski alla media di 78 Km./h. Makula è ancora il più veloce.

6ª prova 25/5, gara « reale » con il triangolo di 534 Km. L'inizio è modesto ed il successivo arrivo di bande di Cirrus costringe i piloti a volare in termica secca; sul secondo lato si incontrano salite da 5 a 7 m/s fino a 1900 m.; alle 15,20 già 22 piloti hanno virato il 2º pilone. Sul terzo lato cadono tutte le speranze e tutti sono costretti ad atterrare fuori campo, alcuni a pochissimi chilometri dal traguardo. Sedici piloti superano i 500 Km. Vincono ex equo Kepka e Witek con 508 Km, seguiti (per via dell'handicap) da Makula con 513 e da Popiel con 511 Km.

Le pessime condizioni dei giorni successivi decretano la fine di questo campionato che ha dato luogo a molte polemiche che solo nel futuro permetteranno di trovare delle conclusioni.



Ecco la tabella con i risultati dei primi dieci classificati:

1° H. Muszcynski	Foka	5	1	3	1/5	9	1	9	p.	5832
2° St. Kluk	Foka	4	12	1	13	1	8	3/8		5764
3° Fr. Kepka	Foka	4	22	22	8/9	2/3	4	1		5658
4° E. Popiotek	Foka	5	4	7	16	11	3	3/8		5618
5° J. Wroblewski	Foka	4	2	27	26	4/5	13	3/8		5592
6° J. Wasilewski	Foka	4	18	17	1/5	4/5	21	3/8		5582
7° J. Ziobro	Foka	4	20	2	1/5	22	2	10		5560
8° J. Pieczewski	Foka	4	25	8	12	6/7	20	12		5516
9° E. Makula (*)	Cobra	17	3	4	29	10	17	20		5480
10° J. Gogata	Foka	4	7	10	30	22	12	3/8		5397

(*) Con handicap di 0,90.

(dal nostro corrispondente St. Wielgus)



Oggi si vola con il « balast ».

La 5 competizione di Hahnweide

Dalla generosa cortesia dell'ing. Haenle e di Walter Neubert, proprietario, ho avuto la disponibilità di questo ottimo Kestrel in questa bella gara articolata in dieci giorni compresi fra il 1° ed il 10 maggio scorsi.

Hahnweide non ha bisogno di essere presentato agli italiani, che ne fanno spesso meta di pellegrinaggi invernali alla scoperta di sempre più veloci siluri di plastica; e certamente tutti ricordano il triplice volo record di 874 km. di Schauble, Lindner e Betzler del 1963, nonchè l'attuale primato di velocità sui 300 km. ad oltre 138 orari.

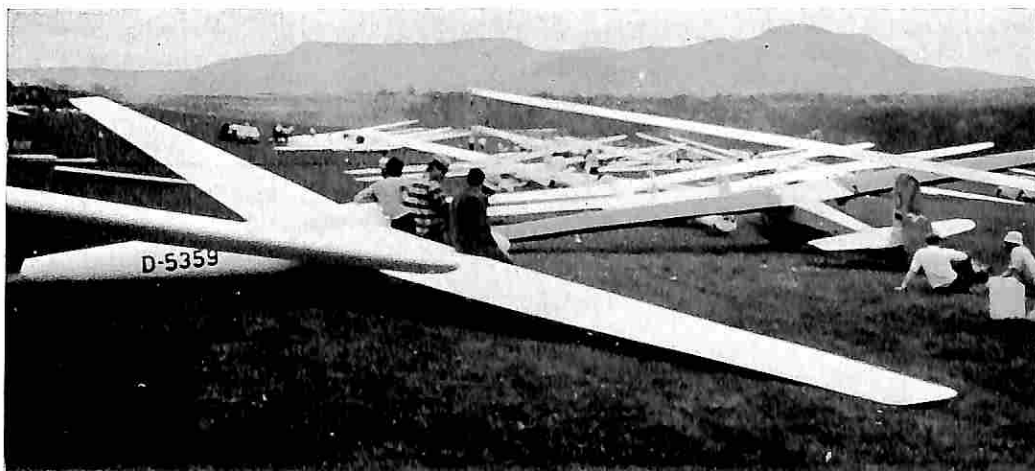
Tuttavia forse pochi conoscono questo bell'angolo del verde Wurttemberg nella sua stagione migliore, quando il gioco di colori è più intenso e quando le piccole, graziose casette delle città e dei paesi si illuminano della luce della primavera.

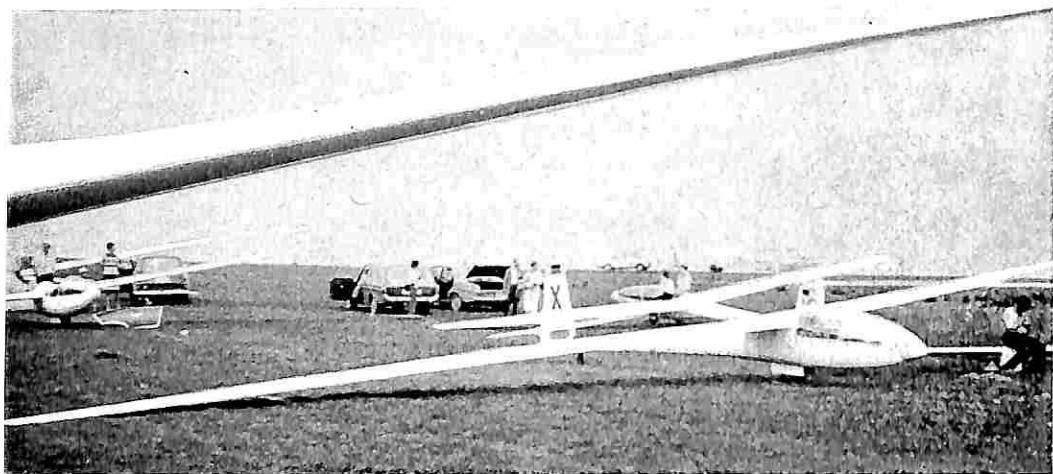
La gara si è svolta in un magnifico spirito d'amicizia e di ospitalità, ben diretta dal Dr. Frowein e dai suoi collaboratori, guidata da un semplice regolamento di tre paginette. Il Dr. Schulte ha simpaticamente ed efficacemente fornito l'assistenza meteo con briefing in due lingue. Per il resto, tabelloni e moduli trilingui.

Le tre classi — libera, standard, biposti — hanno raggruppato 57 alianti. La standard ha raccolto il più alto numero di iscritti e riflette l'orientamento degli acquisti tedeschi in relazione al costo ed alle prestazioni dei moderni alianti.

Un massimo di tre piloti potevano essere ammessi per un aliante ed hanno volato alternativamente come da noi in Lega 2. Controllo dei piloni fotografico, con macchine e pellicole fornite dall'organizzazione. Cinque trainerati, non molto potenti, hanno assicurato il traino fino ai 500 metri d'uso. Un'ora e mezza per lanciare tutti gli alianti, con traini che spesso si inserivano spiralandone nei roccoli per guadagnare qualche minuto. Qualche sgancio a 400 metri a causa della temperatura dei motori.

Siamo arrivati a Schlattastall, Carbone padre, figlia ed io, il pomeriggio del 30 aprile attraverso il San Bernardino, sul quale avevamo abbandonato Stucchi a mezzanotte vit-





Le lunghe ali del Nimbus

tima del sacro riposo svizzero che lo aveva privato di alloggio e benzina.

Anche in Germania il clima era perfettamente invernale, con freddo e neve insistente fino a sera, durante la quale, disertando la bicchierata di apertura, siamo andati al ricupero di Stucchi in avaria a pochi chilometri di distanza.

Il giorno dopo, essendo brutto tempo, potei ritirare con comodo il Kestrel che non avevo potuto avere la sera prima e fare un breve volo planato. Il giorno due e tre furono parimenti destinati al forzato riposo ed alle attività turistiche. Riuscii tuttavia ad inserire un volo di un'oretta durante il quale potei realizzare che la navigazione avrebbe richiesto una certa cura.

Dal giorno 4 al 9 maggio ci fu gara ogni giorno, con condizioni in continuo miglioramento. La prima prova fu un'andata e ritorno verso SE di 132 km. Volabile a partire dalle 10,30, la giornata fu caratterizzata da 5/8 di cumuli flaccidi base sui 1000 poi 1300 metri, termiche 1-1,5 m/sec., qualche punta a 2. Partii alle 12,20 forse leggermente in anticipo. Vinse Holighaus in libera, Schäuble in standard ed Engelke nei biposti, che avevano un tema verso SW di 96 km. A/R.

La seconda gara, inizialmente progettata come triangolo di 200 km., fu successivamente ridotta ad un'andata e ritorno al primo pilone per 128 km., direzione NE. Termica secca, volabile da mezzogiorno, partii alle 14,17. Plafond da 1000 poi 1400, ascendenze molto deboli, vento 15/20 nodi. Alle cinque del pomeriggio tutto finito e la maggior parte fuori campo. Partito troppo tardi.

Andatosene Stucchi sconfitto dalle avversità e dalle condizioni meteo, come sempre succede comparve il bel tempo. La terza prova fu un triangolo di 115 km. piuttosto schiacciato, verso Est, ma avrebbe potuto essere di sviluppo maggiore. Una massa d'aria moderatamente umida ed instabile veniva da Est portando bel tempo e cumoli, per cui durante il viaggio le condizioni migliorarono. Volabile dalle 11,30 fino alle 17,30, termiche secche da 1 m/sec. con qualche raro cumulo in principio, fino a 950 metri. Onda di pianura sopravvento ai primi batuffoli fino a 1400 metri verso le 13,30, taglio del traguardo alle 13,40. Dopo il primo vertice le condizioni sono esplose con medie di salita da 2,5 a 3 m/sec. fino a 1600/1800 metri, cumuli 2/8 molto piatti.

Sono atterrato un quarto d'ora dopo la chiusura dei decolli (inspiegabilmente fissata per le 15 in luogo delle solite 16) e non ho potuto ripetere la prova. Partito troppo presto.

La quarta prova ha visto una delle più belle giornate dell'anno, definita eccezionale dai tedeschi. Poco fiduciosi nel tempo, che si rivelò ottimo e con molte ore di volo, gli organizzatori assegnarono un tema piuttosto tormentato con quattro punti di virata e cioè un'andata e ritorno verso SW con agganciato un triangolo di 100 km. ad Est per complessivi 194 km. Anche la classe biposti, che nei giorni precedenti era scesa a temi di 68 e di addirittura 48 km., si vide assegnare un quasi 100.

Decolli 10,40 termiche fino alle 18. Attesa di quasi due ore fra i 1000 e 1200 metri con salite di circa 1/1,5 m/sec., esplosione verso le 13,30 con termiche da 3-4 m/sec., e plafond 2000 sul terreno, poi fino a 2300 metri. Anche qui partito un po' troppo presto, (12,46) impiegai due ore e mezza contro 1,50 del primo e le due ore degli altri. Per un pasticcio al traguardo però mi diedero partito alle 11,30, per cui la gara, già poco buona, si trasformò in catastrofe il che mi costò il secondo posto finale.

La quinta prova fu un'andata e ritorno verso SE per 97,2 km (biposti 55 km.), derivata dalla trasformazione di un triangolo di 160 km. mediante eliminazione del primo vertice. Volabile dalle 13,30 fino alle 17,30, a causa dei temporali e con plafond 1900 metri, consentì salite da 1,5 a 2 m/sec.

Cumulo in degenerazione sul vertice. Una scampata collisione mi fece abbandonare il gruppo ed andare avanti, e per tutto il resto del volo cercai lungamente quei 300 metri in più che a suo tempo mi avrebbero fatto andare e venire in planata. L'operazione, sfuggito al piovasco, mi costò 55 minuti.

Nell'ultima gara, quadrangolo di 335 km. con asse SW-NE e senso antiorario. Termiche secche con qualche raro cumulo nella parte centrale del volo, lunga attesa nell'ultimo lato a 300 metri di quota per arrivare alla planata finale. Plafond fino a 1700 metri nel momento migliore, ascendenze fino a 3 m/sec. dopo le 12,45. Volabile dalle 11 con buone condizioni fino alle 16 e deboli fino alle 17,30.

Partii all'ora giusta avendo fede nel consueto rapido miglioramento delle condizioni nonostante una spessa velatura di cirrostrati per tutto il primo lato. Traguardo 12,30 arrivo 17,20 in perfetta solitudine. Il livello dei concorrenti è stato piuttosto composito come sempre, anche se più omogeneo che da noi. Molta più lotta nella classe standard per la presenza di un numero maggiore di concorrenti e di grossi nomi. In libera, quattro o cinque avversari temibili oltre al mattatore Hollehaus, vincitore delle prime cinque prove e sovente con tempi d'eccezione. Merito del pilota, fra i migliori della Germania d'oggi, dell'aliante, ancor più favorito nei valori di Mac Cready modesti e dai temi corti.

Prima di chiudere queste schematiche note una sola amara constatazione: la differenza di trattamento burocratico fra il nostro paese e gli altri. Sono letteralmente saltato su un aliante tedesco col mio unico e bravo brevetto italiano, ho volato, smontato, rimontato tutti i giorni la macchina senza ispezioni giornaliere, ho fotografato liberamente la Germania dall'alto e dal basso, sono atterrato in una base militare: come un vero cittadino europeo. Nessun console è stato disturbato e non so come potrò restituire qui in Italia, gli stessi favori e la stessa cordiale liberalità, per i quali invio agli amici tedeschi un cordiale grazie.

W. Vergani



A sinistra: Particolare dell'applicazione del Venturi per il nuovo energia totale; a destra: i dirigenti della competizione

SPECCHIO DEI RISULTATI DELLE SINGOLE PROVE E CLASSIFICA FINALE

CLASSE LIBERA

1	HOLIGAUS	XX	1	1	1	1	1	2	p. 3580
2	PETTERSON (Svezia)	17	8	6	7	3	5	5	» 2955
3	VERGANI (Italia)	12	2	7	5	16	7	1	» 2829
4	ALTHAUS	16	6	4	13	14	4	8	» 2745
5	BUCHER	2	3	15	3	4	8	9	» 2601
6	STUHR	3	16	3	2	2	15	3	» 2565
7	ARMBRUST/BERLET	13	5	13	14	5	2	10	» 2491
8	BITTNER	15	9	12	9	11	3	6	» 2470
9	KEIM	1	7	2	10	18	9	7	» 2229
10	DURR	4	10	15	8	7	10	10	» 2126

CLASSE STANDARD

1	SCHAUBLE	21	2	3	2	1	1	13	» 3370
2	EISELE	91	18	14	12	6	2	8	» 3079
3	REICHMANN	84	12	1	1	5	25	5	» 3047
4	SCHAFFNER	65	1	6	10	8	21	5	» 3041
5	ZEGELS (Belgio)	56	9	5	5	18	7	2	» 3027
6	HENKEL	43	7	2	9	25	15	1	» 2956
7	WEIBEL	22	10	8	3	4	27	12	» 2863
8	SCHOBER/MAIER	87	3	12	10	7	6	16	» 2768
9	KALMBACH/HUBER	69	12	10	20	24	15	7	» 2660
		49	8	18	13	12	8	18	» 2613

La classifica finale dei biposti è risultata la seguente:

1	ENGELKE	p. 3024
2	MENNERT/BUSCH	» 2679
3	BUHLMEIR/GEIL	» 1797
4	JOURDAN	» 1719
5	WEINER/HERB	» 1245