

VOLO

ITALIANI 86 SETT. - OTT. 1970

**I MANZONI VANNO FORTI
SPEEDY PRONZATI**

che lega in
duca del

LEO WALTERR M 300

**SANDRO
BATTERA
GIORGIO**

● CHISSA'
DELLA CHIESA ●

E I CALIF CAPRONI?

SEMPRE MENO
GENTE

**VAI SU
VAI SU
VAI SU
VAI SU
VAI SU
VAI SU**

**JOACHIN ADELE
ADELE ADELE
GRAN SASSO**

RIETI 1970 RIETI

SUBASIO PASUBIO

QUOTA PEROTTI

ING. BALENGHI

1970

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

N. 86

Settembre Ottobre 1970

a cura del

CENTRO STUDI DEL VOLO

A VELA ALPINO

Aeroporto « Paolo Contri »

21100 Calcinatè 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 ri-
produzione anche integrale, quando non
esplicitamente vietata, purché si citi la
fonte. Tipografia E. Pozzi - Varese.

Comitato Redazionale:

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

sommario

Coerenza cercasi

Il tempo meteorologico del X° campio-
nato nazionale

Lega 1: 20 in Libera e 8 in Standard.

Lega 2: 5 in Super e 8 in Club

Un doveroso omaggio

Facciamo qualcosa e facciamola presto

Una domenica tra gli alianti

Rieti 70: Classifiche finali e specchio
delle prove

Aero Club d'Italia

Da Roma una gradita lettera per tutti
i volovelisti

Campo di volo di Alzate Brianza (Como)

8° raduno ex piloti militari d'aliante

Marfa 1970:

— considerazioni sulla nostra partecipazione
ai mondiali

— il parere dei nostri

— nuove tecniche di controllo delle prove

Volo a Vela Alpino

— andata e ritorno Bolzano-Eberndorf di
509 km

— un percorso classico: Calcinatè-Valbrembo
L'elettroencefalografo a pedali

In Copertina:

*Rieti 1970 visto dall'assente Ferruccio Pi-
ludu.*

II Copertina:

*Volti nuovi a Rieti: Misley, Gussoni, Vil-
lani e Falciola.*

Corrispondenti:

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

Coerenza cercasi

« Si sono concluse così le annuali gare nazionali di volo a vela del 1970. Spetterà ora alla Commissione Sportiva Centrale la proclamazione del campione d'Italia della classe Libera e, se lo riterrà, di quello della classe Standard ».

Così termina il comunicato n. 7 emesso a Rieti il 12 Agosto 1970 a chiusura del 10° Campionato italiano.

Poco. Pochissimo.

L'assegnazione del titolo di campione nazionale alla classe Standard meritava e merita molto di più di un semplice « se lo riterrà ». Speriamo che i verbali della C.S.O. siano andati ben più in là di quanto il comunicato lasci intendere. Speriamo che qualcuno abbia messo in evidenza che:

— il regolamento è giunto al domicilio degli interessati dopo il 15 luglio, e ciò ha senz'altro influito sul numero dei partecipanti e — ignorando che il regolamento metteva in palio anche il titolo per la Standard — sulla scelta degli aliati;

— l'articolo 10.4.2, che determina l'assegnazione del titolo per la Standard, stabilisce in 32 il numero minimo degli iscritti in Lega 1, senza distinguere tra le due classi che la compongono e creando quindi un'illogica contrapposizione;

— l'agonismo tra i piloti della classe Standard ha dato luogo ad un serrato e cavalleresco duello, conclusosi con soli cinque punti di scarto tra il primo ed il secondo; duello abbastanza logico perchè nella classe Standard erano tra gli altri in lizza: Leonardo Brigliadori (Campione italiano, 1959, 1964 e... per ora solo moralmente: 1970), Attilio Pronzati (Campione italiano 1961 e 1968) e Walter Vergani (Campione italiano 1962, 1967, e 1969).

— il Trofeo « Giuseppe Cenni », che l'articolo 10.2 assegna al concorrente che ottiene il più alto rapporto fra il suo punteggio e quello massimo teorico possibile dell'intera competizione, è stato appannaggio di Leonardo Brigliadori, concorrente in classe Standard. Non abbiamo notizie circa le decisioni prese dalla C.S.C. e non ci illudiamo minimamente di poterle influenzare, confidiamo solo nel ben dell'intelletto che certamente coerenza conosce.

Il tempo meteorologico del X° campionato nazionale

di Plinio Rovesti

Le condizioni meteorologiche che dal 3 al 12 Agosto hanno accompagnato lo svolgimento del Campionato Italiano di Volo a Vela, pur non essendo state nemmeno quest'anno eccezionali, hanno permesso tuttavia il conseguimento di risultati abbastanza soddisfacenti. Su dieci giornate disponibili, soltanto tre sono state « non volative » per le condizioni proibitive del tempo: il giorno 7, per l'assoluta stabilità atmosferica, dovuta all'azione combinata dell'avvenzione di aria calda in quota e della subsidenza anticiclonica; il giorno 9, per il passaggio sull'Italia di una perturbazione fredda, seguita il giorno 10 da una linea di instabilità temporalesca che hanno recato ovunque tempo cattivo.

Le altre giornate hanno permesso lo svolgimento di temi di gara che, se si tien conto delle limitazioni create dalle situazioni meteorologiche regnanti, delle particolari condizioni orografiche della nostra penisola, nonché delle restrizioni imposte dal NOTAM e dalle norme generali che regolano il traffico aereo, possono essere considerate in complesso soddisfacenti.

Certo, quando la disparità di caratteristiche possedute dagli alianti in lizza sarà eliminata ed il regolamento di gara sarà reso più consono alle esigenze del volo a vela moderno, la nostra massima competizione nazionale potrà essere senz'altro migliorata. Bisogna però rilevare che, se sarà possibile ottenere ciò, ad esempio, per quanto concerne la lunghezza dei temi, altrettanto non si può dire per quanto riguarda la scelta di nuovi percorsi di gara. Si potrà spostare questo o quel pilone di una decina di chilometri, scegliendo, come quest'anno, qualche nome nuovo e... (Osteria del Gatto, Roccalascia, Bevagna...); ma i concorrenti saranno comunque costretti anche in avvenire a cercare l'appoggio termoroografico lungo quel crinale appenninico che divide in due versanti la nostra lunga e stretta penisola, quasi sempre interessata da condizioni meteorologiche diverse ed estremamente variabili. L'influenza di due mari, con le loro brezze stabilizzanti, continuerà a creare ad Est e ad Ovest ampie striscie atermiche, dalle quali spesso l'aria umida marittima, canalizzata dalle valli trasversali potrà ancora portarsi capricciosamente nelle regioni centrali dove si snodano i percorsi di gara, abbassando la base di condensazione dei cumuli... magari fin sotto il livello dei piloni di virata.

Ma dimentichiamo per un istante queste passate esperienze... e passiamo in rapida rassegna il tempo meteorologico di questo decimo Campionato.

3 Agosto 1970

(Situazione meteorologica alle 0800/z)

Sull'Europa Centrale e sul Mediterraneo Centro Occidentale, campo quasi livellato di pressioni medie. Sul Mediterraneo orientale una saccatura si espande dalla depressione a carattere stagionale centrata sulla Turchia (Fig. 1).

L'Italia Centrale è interessata da una debole circolazione di aria umida moderatamente instabile.

I venti al suolo sono deboli variabili a regime di brezza con rinforzi locali nelle ore pomeridiane. In quota soffiano da NW, con intensità di 6-8 nodi fino a 3000 m. Come si può rilevare dal diagramma termodinamico, relativo al sondaggio effettuato nella valle reatina alle ore 8, i primi cumuli cominceranno a formarsi alle 13,30 quando la temperatura in superficie avrà raggiunto 28°C. Nella valle, la base di condensazione iniziale sarà attorno ai 2.200 metri QNH, mentre sulle montagne varierà col variare della loro altezza e della temperatura dei pendii (Fig. 2).

Nelle ore di massima insolazione sono previsti temporali isolati lungo tutto il crinale appenninico. Le condizioni di veleg-

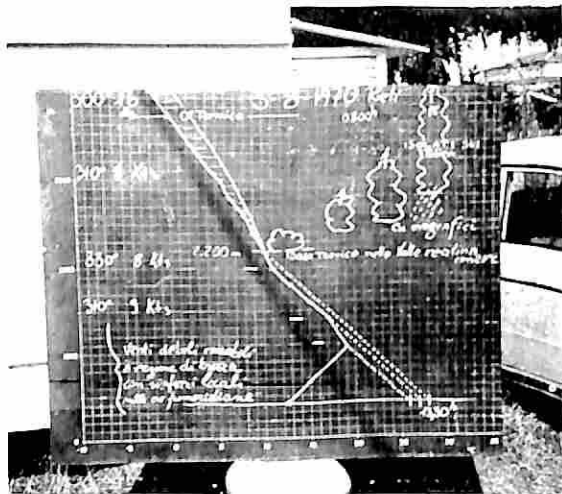


Figura 2

giamento saranno buone a partire dalle ore 13,30, quando l'inversione termica di superficie sarà completamente distrutta e gli strati sovrastanti labilizzati fino alla base di condensazione dei cumuli.

Essendo la prima giornata di gara, viene scelta per le due leghe l'ormai tradizionale prima prova di campionato:

— la corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Assisi-Rieti (Km. 149,2), vinta in classe libera da Roberto Manzoni alla media di Km/h 93,509 ed in classe standard da Attilio Pronzati alla media di Km/h 86,339.

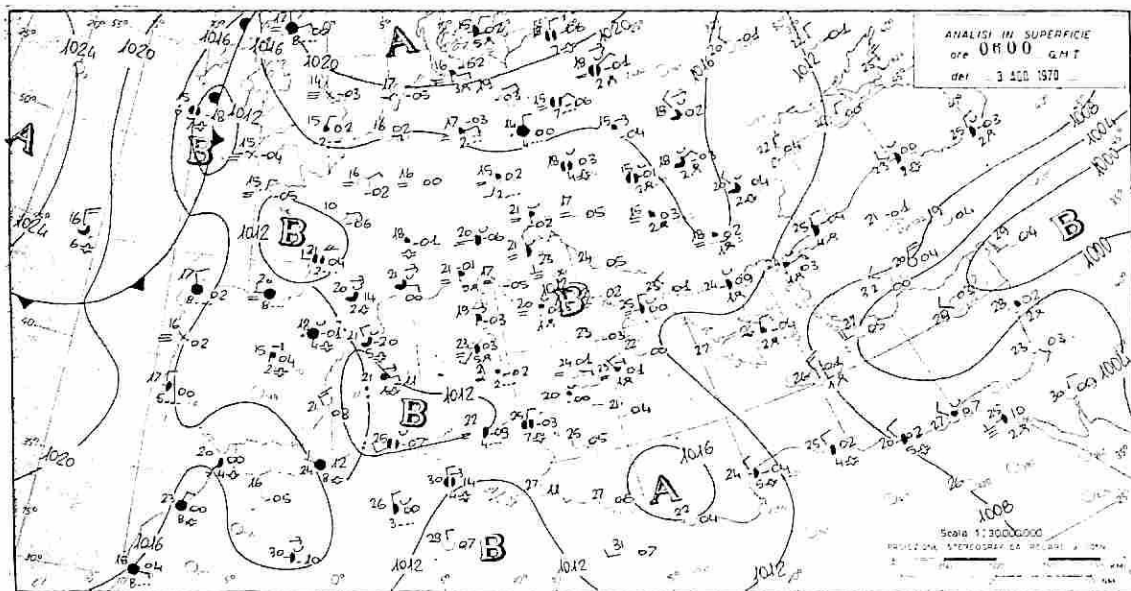


Figura 1

4 Agosto 1970

(Situazione meteorologica
alle 0800/z)

La situazione meteorologica sull'Italia è ancora caratterizzata da un campo di pressioni medie livellate.

L'Italia Centrale continua ad essere interessata da una debole circolazione di aria umida convettivamente instabile. I venti al suolo sono ancora deboli, a regime di brezza; mentre in quota spirano da NW, con intensità superiore a quella del giorno precedente: 6-8 Kts a 2.000 m; 13-15 Kts a 3.000 m. I cumuli cominceranno a formarsi lungo il crinale appenninico fin dalle prime ore del mattino, mentre nella Valle di Rieti si dovrà attendere che la temperatura al suolo raggiunga i 30°C; valore questo previsto verso le 13,15 ed ora in cui l'attività termoconvettiva permetterà la formazione dei primi cumuli con base attorno ai 2.000 m QNH (Fig. 3). È prevista qualche sporadica manifestazione temporalesca sul versante dell'alto Adriatico nelle ore della massima insolazione.

Le condizioni di veleggiamento saranno buone a partire dalle ore 13,30, ora in cui inizieranno le partenze. Il taglio del traguardo è fissato per le ore 14. Il tema del giorno è stato per la Lega 1 un triangolo di velocità sul percorso Rieti-Foligno-Poggio Azzuano-Rieti di Km. 127,8; e una corsa di velocità andata e ritorno Rieti-Foligno-Rieti di Km. 116,8 per la Lega 2.

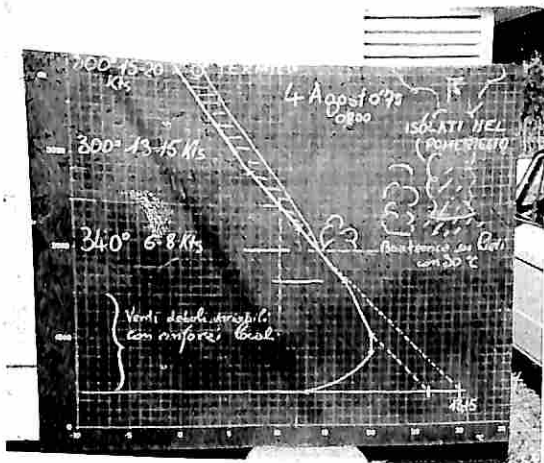


Figura 3

La gara è stata molto combattuta. In Lega 1 - Classe Libera ha ottenuto il miglior tempo Sandro Serra che ha vinto la prova alla media di 92,800 Km/h, mentre in Classe Standard si è classificato primo Gianni Perotti alla media di 90,281 Km/h. In Lega 2 « Super », 1° Villani a 79,380 Km/h; in Classe « Club » 1° Gussoni a 70,336 Km/h.

5 Agosto 1970

(Situazione meteorologica
alle 0800/z)

L'avvenzione in quota di aria calda e secca ha determinato un radicale cambiamento nella situazione meteorologica nel bacino del Mediterraneo. Infatti, mentre una depressione a carattere di vortice freddo si mantiene pressoché stazionaria da Gibilterra alla Francia meridionale, una massa d'aria calda, attraverso l'Africa Nord-Occidentale, si porta sul Mediterraneo Occidentale interessando l'Italia ed accentuando in quota la configurazione a promontorio ivi già in atto (Fig. 4).

Gli strati inferiori sono interessati da una circolazione di aria relativamente umida e convettivamente instabile. Tuttavia l'avvenzione in quota di aria calda e secca conterrà lo sviluppo verticale delle formazioni cumuliformi, le quali non potranno in tal modo dar luogo a manifestazioni temporalesche. I venti, dal suolo alla quota di 1500 m., sono ancora deboli ed a prevalente regime di brezza; mentre da 2000 m. spirano da WNW, con intensità che da 6 a 8 Kts va gradualmente aumentando con la quota.

La base iniziale dei cumuli nella Valle Reatina, con una temperatura in superficie di circa 29,5°C, sarà alle ore 13,30, attorno a 1850 m QNH; mentre sui crinali appenninici varierà a seconda della loro altezza e della temperatura che raggiungeranno i pendii montani durante le ore pomeridiane (vedi diagramma della Fig. 5). Questa situazione consente di scegliere temi di gara di ampio respiro. Alla Lega 1 viene infatti assegnato un circuito triangolare di 280 Km. sul percorso Rieti-Rocca-

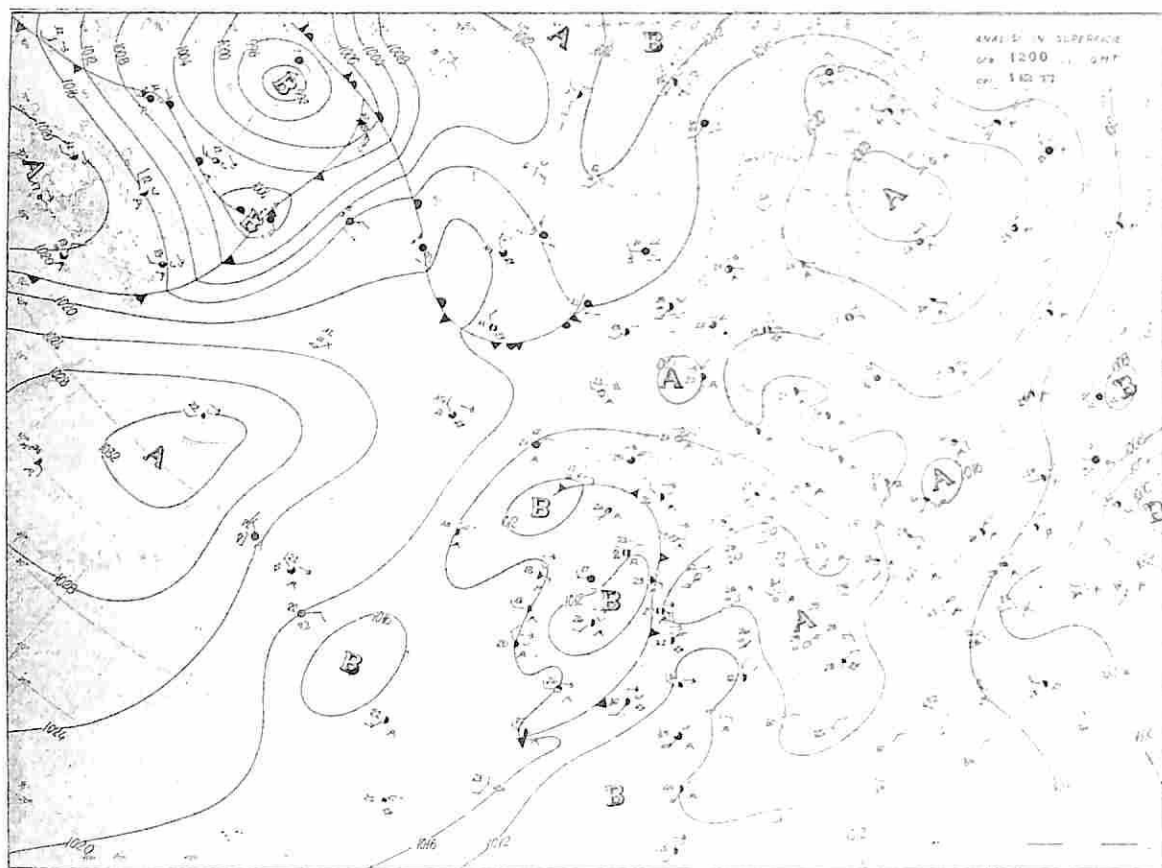


Figura 4

calascio (Gran Sasso)-Rigali-Rieti; alla Lega 2 una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Roccacalascio-Rieti di Km. 140. Non ostante le difficoltà incontrate dai concorrenti nella fase iniziale di « aggan- cio » alle ascendenze, alle 15 quasi tutti i piloti hanno sorvolato la linea di partenza

ed iniziato una gara che ha fatto registrare ottimi risultati. Notevole la media oraria di Sandro Serra, vincitore in Classe Libera alla media oraria di Km. 101,316.

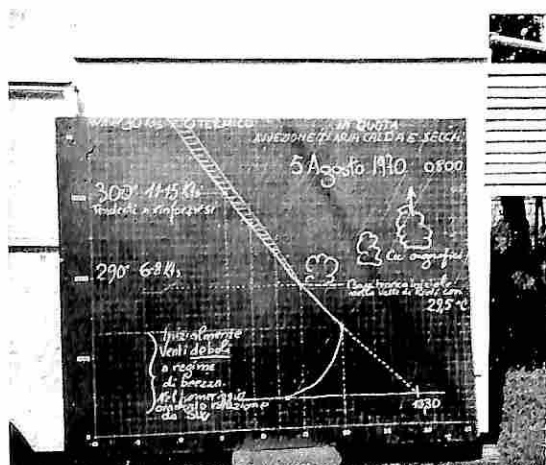


Figura 5

6 Agosto 1970

(Situazione meteorologica alle 0800/z)

L'aria calda ieri segnalata, che attraverso l'Africa Nord-Occidentale continua a portarsi sul Mediterraneo, ha ulteriormente rafforzato il promontorio che si protende verso l'Europa Centrale dall'Anticiclone con massimo sull'Algeria, stabilizzando così le masse d'aria circolanti sull'Italia. Dall'esame delle curve di stato relative ai sondaggi termodinamici compiuti da chi scrive queste note nei giorni 5 e 6 Agosto alle ore 08,00 nella Valle di Rieti (Fig. 6),

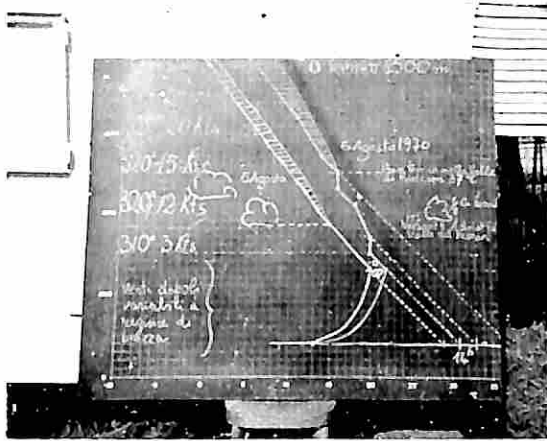


Figura 6

è facile rilevare infatti come in ventiquattro ore l'avvezione di aria calda Africana sull'Italia abbia fatto aumentare notevolmente la temperatura atmosferica a tutte le quote e come tale fatto, assieme alla subsidenza anticiclonica, abbia stabilizzato l'aria in circolazione sulla nostra Penisola. I venti in superficie sono debolissimi ed a prevalente regime di brezza. In quota spirano ancora da NW, con 3 Kts a 1500 m QNH, 12 Kts a 2.000 m, 20 Kts a 3.000.

Il basso tenore di vapore acqueo contenuto nell'aria non permetterà la formazione di cumuli, nemmeno lungo i costoni montani maggiormente sottoposti all'irraggiamento solare; lungo i quali si potranno trovare termiche secche soltanto dopo le ore 14, quando cioè la temperatura avrà raggiunto in superficie i 31°C. Condizioni queste estremamente povere che raramente si riscontrano durante la stagione estiva nelle regioni appenniniche dell'Italia Centrale.

Il tema di gara è stato per ambedue le leghe un circuito triangolare di 106 Km sul percorso Rieti-Menaggio-Poggio Azzuano-Rieti. Prova questa normalmente semplice ma che per la situazione meteorologica regnante si è trasformata in una gara difficile e selettiva. Allo scopo di agevolare i concorrenti, oltre ad elevare la quota di sgancio dai soliti 700 m ad 800, sono stati autorizzati eccezionalmente cinque tagli di traguardo e ritardata di mezz'ora la apertura del traguardo stesso per consentire il raggiungimento di maggiori temperature al suolo.

Soltanto una ventina di concorrenti su 38 partiti sono riusciti ad uscire dalla Valle di Rieti; e fra questi solo dieci hanno potuto completare il circuito a medie orarie inferiori a 58 Km.

7 Agosto 1970

(Situazione meteorologica alle 0800/z)

L'afflusso in quota di aria calda, unitamente al fenomeno di subsidenza anticiclonica segnalati negli scorsi giorni, sono ancora in atto su tutte le regioni della penisola. La massa d'aria regnante sull'Italia Centrale è andata ulteriormente stabilizzandosi, creando condizioni assolutamente sfavorevoli al veleggiamento termico, tanto da rendere impossibile l'effettuazione di qualsiasi tema di gara.

Per quei volovelisti che avendo una certa dimestichezza con la meteorologia ci hanno richiesto dati e chiarimenti su questa eccezionale situazione meteo, riportiamo nella Fig. 7 le curve di stato relative ai tre

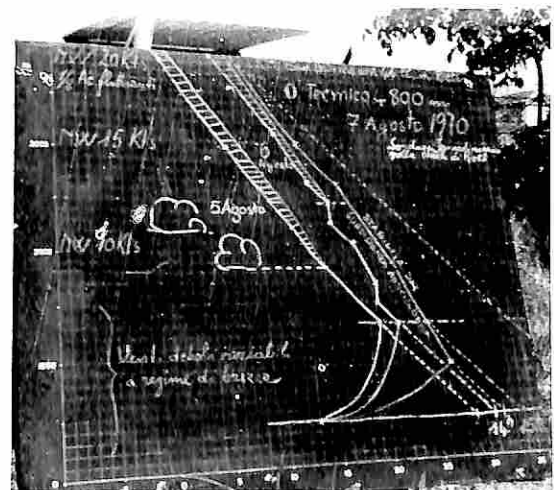
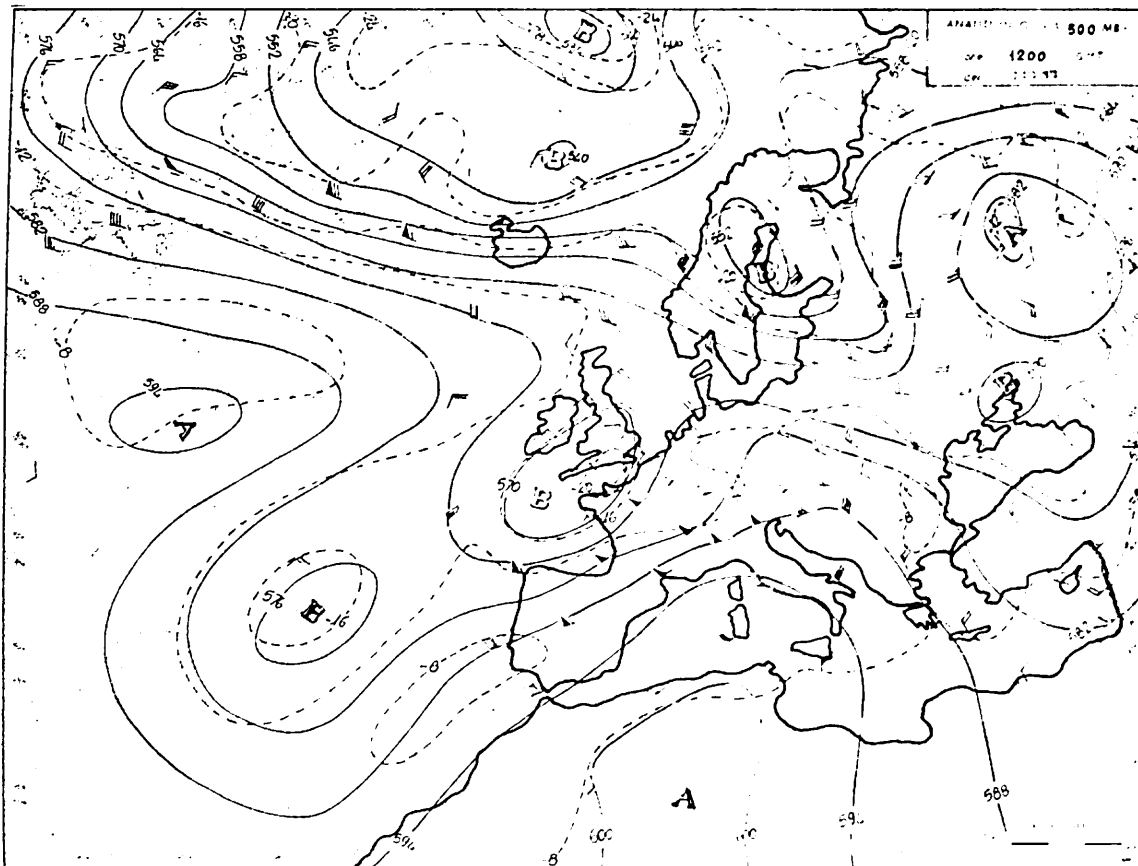
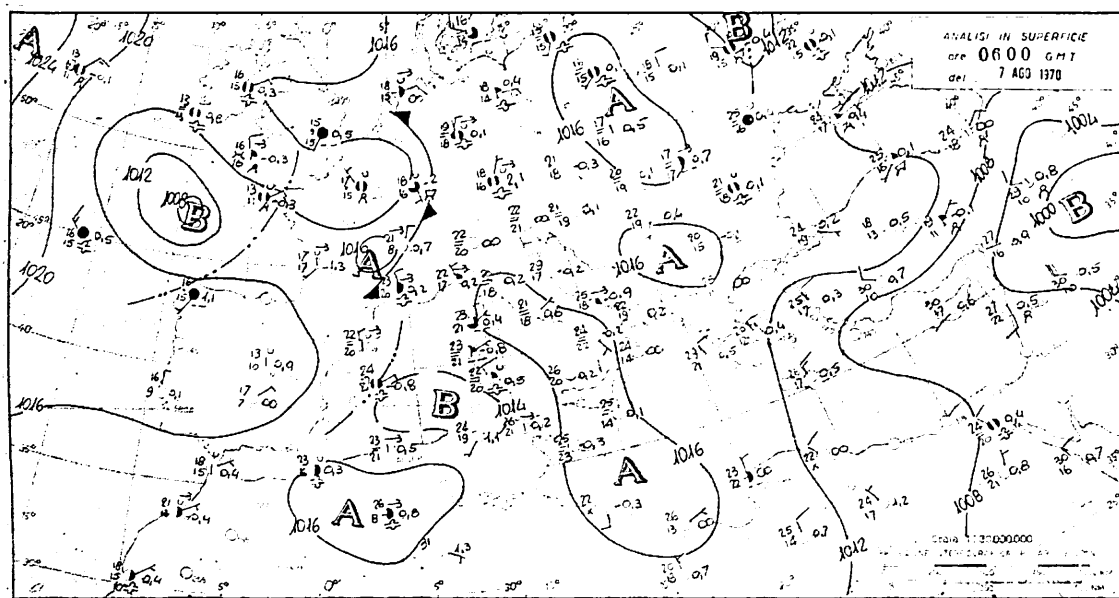


Figura 7



sondaggi effettuati nella Valle di Rieti nei giorni 5, 6 e 7 Agosto. L'esame comparativo delle tre curve permette di apprezzare la trasformazione subita dalla massa d'aria per l'azione contemporanea dell'av-

venzione di aria calda in quota e della subsidenza associata al vasto anticiclone dinamico avente il suo massimo sull'Algeria ben visibile nelle carte d'analisi sia in superficie che in quota (Figg. 8 e 9).



8 Agosto 1970

(Situazione meteorologica
alle 0600/z)

Una perturbazione fredda, con minimo sull'Europa Centrale, tende a traslare verso levante, operando una notevole azione di sfaldamento del bordo Nord-Occidentale dell'Anticiclone che nei giorni precedenti ha stabilizzato le masse d'aria in circolazione sull'Italia e resa impossibile l'effettuazione di qualsiasi prova di gara il giorno precedente. Per tale favorevole evoluzione della situazione generale, l'Anticiclone suddetto è in fase di attenuazione e conseguentemente anche la stabilità dell'aria che interessa le regioni fino all'Italia Centro Meridionale, andrà diminuendo nel corso della giornata.

La carta delle ore 0600/z, relativa all'analisi in superficie (Fig. 10) conferma tale previsione, unitamente ai dati rilevati nel corso del sondaggio termodinamico della atmosfera, effettuato dallo scrivente nella Valle Reatina alle 0800 locali, dati riportati nel diagramma della Fig. 11.

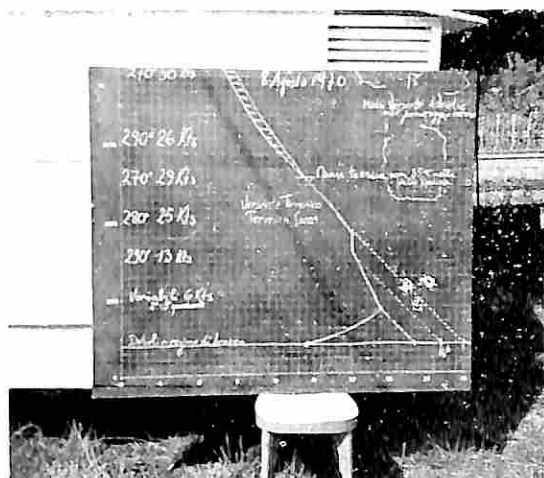
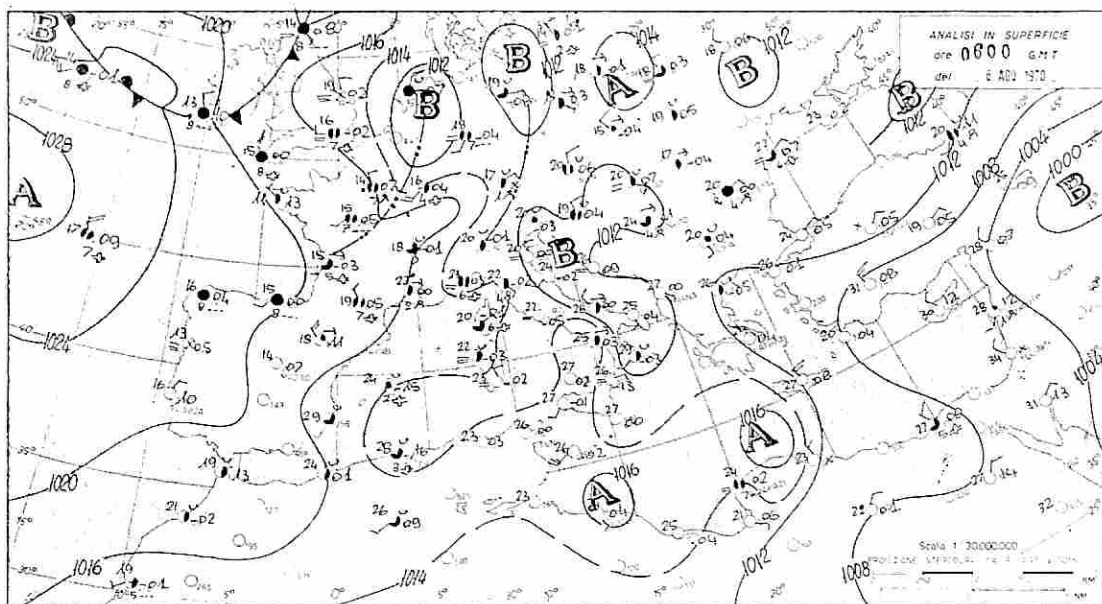


Figura 11

La labilizzazione dello strato superficiale interessate dall'inversione termica notturna richiederà in superficie 28°C mentre lo strato stabile sovrastante diventerà instabile con 32°C.

I venti sono deboli variabili fino a 1.000 m QNH; a quote superiori spirano da WNW, con 13 Kts a 1500 m, 25 Kts a 2000 m, 26 Kts a 3000.

La presenza di un'area depressionaria sul versante Adriatico conferisce una maggiore instabilità alle masse d'aria che lo inte-



ressano, con la possibilità di qualche manifestazione temporalesca sul crinale appenninico centrale e centro settentrionale. Tale instabilità convettiva, pur favorendo la formazione di ottime condizioni di veleggiamento, non acconsente tuttavia di assegnare temi di gara di ampio respiro, essendo le condizioni stesse limitate nello spazio e nel tempo. I temi assegnati alle due leghe sono pertanto contenuti in limiti modesti: una corsa di andata e ritorno Rieti-Assisi-Rieti di Km. 149,2 alla Lega 1 e un'analoga corsa più breve alla Lega 2, sul percorso Rieti-Trevi-Rieti di Km. 102,4.

Le ottime condizioni termodinamiche regnanti lungo il percorso scelto per la disputa di queste gare, ha permesso ai cor-

renti più esperti ed in possesso di attenti ai alte caratteristiche, di stabilire velocità medie assai elevate. Noto è la prestazione del Pilota Attilio Pronzati, il quale pur gareggiando in Classe Standard, ha conseguito la media oraria di Km. 103,710 superiore di Km. 7,418 a quella del primo classificato in Classe Libera.

Questo brillante risultato è dovuto anche al fatto che nel volo di rientro il pilota ha individuato e sapientemente sfruttato, i fenomeni di termosonda generati dal vento da W nella piana compresa tra Foligno e Spoleto, sottovento alla catena dei monti Martani.

11 Agosto 1970

(Situazione meteorologica alle 0600/z)

La perturbazione fredda segnalata il giorno 8 ed una successiva linea d'instabilità temporalesca, durante il loro spostamento verso Sud-Est, hanno interessato l'Italia

con tempo cattivo, facendo così segnare il passo al Campionato, nei giorni 9 e 10 Agosto.

Il giorno 11 Agosto, la depressione fredda

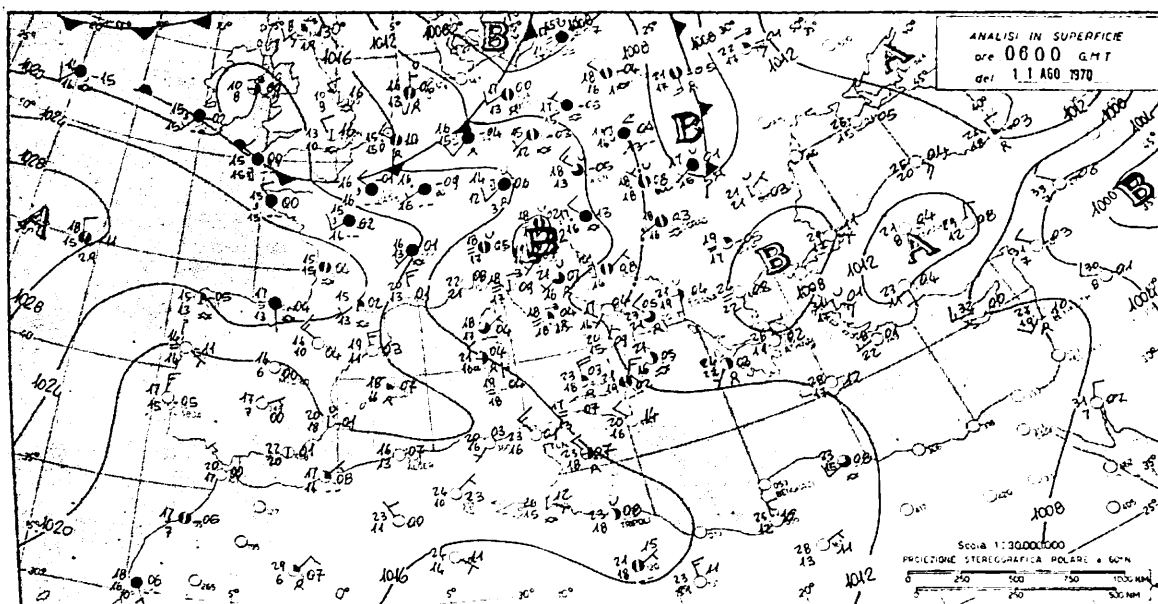


Figura 12

centrata in quota sul medio Adriatico, viene spostata verso N-E dal promontorio di alte pressioni in fase di espansione dall'Atlantico al Mediterraneo. Sulle nostre regioni le correnti in quota tendono ad assumere un andamento da NW con debole curvatura anticiclonica. Il tempo, pertanto, sull'Italia Nord-Occidentale e sul versante tirrenico si manterrà buono mentre dal medio versante Adriatico allo Ionio, per il persistere di una debole circolazione di aria umida ed instabile, le condizioni saranno variabili o perturbate fin dalle prime ore del mattino (Fig. 12).

I venti dalla superficie a 1.500 m QNH sono deboli settentrionali; a 2.000 m spirano da NE con 12-15 Kts a 3.000 m, e 22 Kts a 4.000.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera compiuto sulla valle di Rieti alle 08.00 (Fig. 13), denuncia un'inversione termica fino alla quota di 1.100 m QNH, che verrà distrutta con una temperatura in superficie di 23°C, mentre con 25°C gli strati saranno labilizzati fino a 1.500 m QNH, base teorica iniziale dei cumuli nella valle di Rieti.

Le piogge dei giorni precedenti hanno notevolmente bagnato il suolo, per cui si prevedono condizioni termiche piuttosto povere. Fin dall'inizio infatti l'aggancio alle correnti ascendenti ha messo a dura prova la capacità dei concorrenti, mentre la gara è risultata molto selettiva. Alla Lega 1 è stato assegnato come tema una corsa di andata e ritorno Rieti-Umbertide-

Rieti di Km. 214,8; mentre alla Lega 2 un'andata e ritorno di Km. 144,4 sul percorso Rieti-Bevagna-Rieti. In Lega 1, Classe Libera, ha vinto Della Chiesa alla media di Km./h 64,827; in Classe Standard Brigliaiori alla media di Km./h 62,197. Nella Lega 2, due soli arrivati: Centofante in Classe « Super » alla media di 44,162 Km/h; Falciola, in Classe Club, alla media di 54,188 Km/h.

12 Agosto 1970

(Situazione meteorologica alle 0800/z)

Continua l'espansione verso l'Italia dell'Anticiclone Atlantico. Una debole perturbazione a Nord delle Alpi, nel suo movimento verso Sud-Est, slitterà verso i Balcani, interessando soltanto marginalmente le regioni dell'Alto Adriatico, dove continuerà a circolare aria umida, moderatamente instabile, che potrà dar luogo ad acquazzoni isolati, di breve durata (Figura 14).

I venti sono deboli settentrionali sino alla quota di 1.500 m QNH. Nei livelli superiori spirano da NW con 4-7 Kts a 2000 m, 10-15 Kts a 3000 m, 20 Kts a 4000 m, con tendenza a rinforzare nelle ore pomeridiane.

L'inversione termica mattutina del fondovalle reatino ha uno spessore di 700 m e richiederà 25°C per essere distrutta, mentre la labilizzazione termica dello strato sovrastante richiederà 29°C; temperatura questa che darà luogo alla formazione dei primi cumuli con base iniziale attorno a 1800 m QNH verso mezzogiorno (Fig. 15). Le partenze potranno quindi iniziare alle 12,30. Poichè nelle prove di Campionato da due anni non si era potuto svolgere il tema di distanza libera, in questa ultima giornata di gara si volle assegnare questo tema ai concorrenti delle due leghe, sia per aderire alle aspirazioni di molti piloti, sia per soddisfare il legittimo desiderio degli organizzatori.

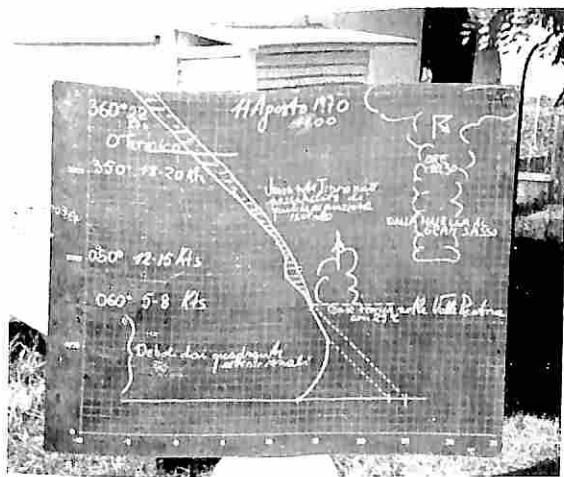


Figura 13

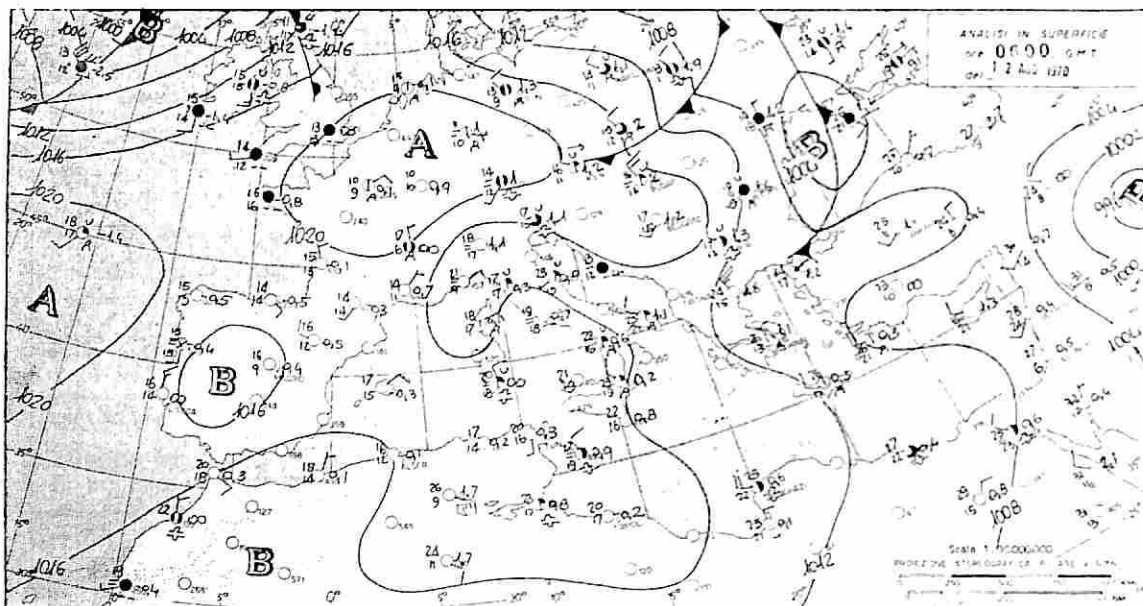


Figura 14

Bisognava tuttavia conciliare le possibilità meteorologiche offerte dalla situazione regnante con la necessità di facilitare i recuperi per il rientro a Rieti dei concorrenti entro la mattinata del 13 Agosto; e ciò per aver modo di ultimare le classifiche entro le 11, ora fissata per la cerimonia finale della premiazione. Il tema è stato così articolato in una prima meta obbligata a Osteria del Gatto, località in direzione NW sulla Flaminia a 100 Km da Rieti e, da questo punto di virata, distanza libera verso sud.

Le condizioni di veleggiamento lungo la rotta Rieti-Osteria del Gatto-Rieti sono

state ottime, mentre nelle regioni Centro-Meridionali l'evoluzione della situazione meteorologica non è stata tale da favorire il volo di distanza libera verso il Sud.

Infatti, contrariamente alle previsioni, l'Anticiclone Atlantico, durante la sua espansione sull'Italia, ha stabilizzato più del previsto le masse d'aria in quota sulle Regioni Centro-Meridionali, apportandovi un peggioramento delle condizioni termiche.

Le migliori distanze sono state conseguite dalla Lega 1, con 390 Km percorsi da Kalckreuth in Classe Libera, e 380 Km percorsi da Brigiadori in Classe Standard. Ad ogni modo la gara può dirsi comunque riuscita, poichè ben 17 concorrenti hanno largamente superato i 300 Km; 11 altri, dopo aver raggiunto il pilone, hanno fatto ritorno a Rieti percorrendo così 197 Km, mentre la coppia Ferrari-Pagnoni, su un vecchio biposto CVV8, ha percorso 264 Km.

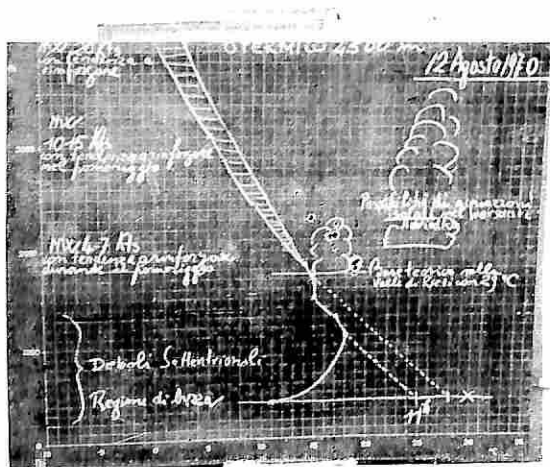


Figura 15



LEGA 1: 20 in Libera e 8 in Standard
 LEGA 2: 5 in Super e 8 in Club



Carlo della Chiesa e la sua squadra. Finalmente un torinese riesce ad iscrivere il suo nome nell'Abo d'oro del Campionato nazionale.

Dopo diverse partecipazioni — con alterni risultati — il serafico Carlo Della Chiesa ha conquistato il titolo con un'attenta condotta di gara che gli ha valso la vittoria in due prove e gli ha evitato — ed è determinante — di incappare nel « buco ».

Riteniamo che alla vittoria abbia contribuito una maggior padronanza del mezzo, l'ottimo FK-3 che sfruttato al meglio delle sue possibilità ha tenuto testa ai Kestrel ed ai Cirrus.

Gli SHK (2o e 4o posto) devono il loro piazzamento alla valentia dei rispettivi piloti.



La scala reale della Standard e il gen. Nannini. Leonardo Brigliadori con il Libelle, Attilio Pronzati con il Phoebus C, Nino Perotti con l'A.2, Walter Vergani con l'M 300 e Agostino Buccheri con il Phoebus C, hanno gareggiato quest'anno insieme al francese Rantet con l'M 300, a Guido Rizzi con il Libelle ed a Cesare Rasini con l'Uribel D. Grande assente nella Standard: Ferruccio Piludu.

Restiamo in tema con un poker d'assi della Libera: Walter Vergani, noto anche per la sua incostanza, qui lo troviamo anche nella Libera, ma i suoi precedenti lo giustificano; Roberto Manzoni anche quest'anno ha brillantemente rincorso la vittoria finale senza riuscire a coglierla; Sandro Serra, l'ultimo arrivato, ha subito dichiarato il suo gioco, e che briscola il suo triangolo di 280 km a più di 100 di media; Gioacchino v. Kalckreuth è tornato a Rieti con le credenziali dei suoi exploit alpini ed ha chiuso l'ultima prova con un bel volo di 390 Km.

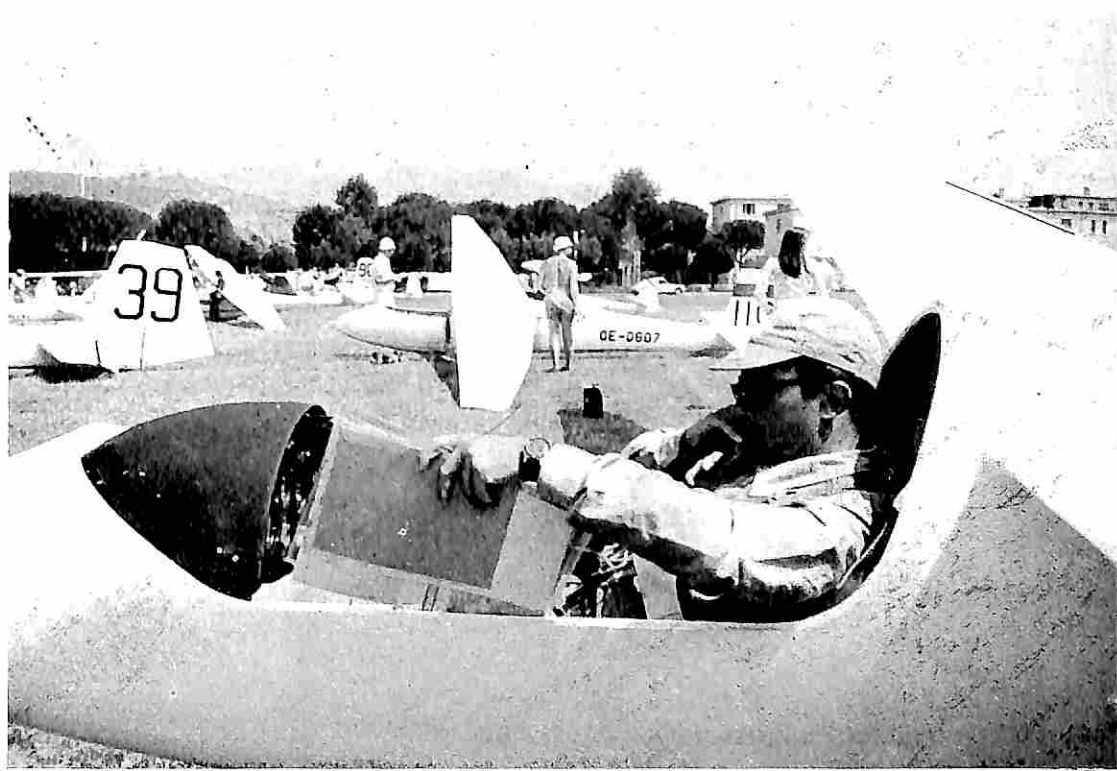


Data per scontata l'imparità di Ferrari e Mantica con i biposti, fermato da un guasto meccanico Fabri, i restanti concorrenti della Libera si sono divisi in due gruppi: uno di centro nel quale fanno spicco le ottime prove di Dall'Amico, Monti e Serra (quest'ultimo ha vinto due prove, in altre due è giunto secondo e solo lo « zero punti » della quarta prova lo ha portato al 9° posto nella generale) ed uno di testa comprendente Della Chiesa (due vittorie), Cattaneo (una vittoria e un buco), Manzoni (una vittoria e un buco), Gioacchino (che ha vinto la prova di distanza), la signora Adele (a pari punti con Gioacchino) e leggermente più staccati Peccolo e Fontana.

Quarantuno piloti hanno più o meno validamente gareggiato in quel di Rieti. Notate le assenze di Piludu e Zoli. Per contro, gradite le presenze dei nuovi: Bolzano con Centofante e Torggler, Bologna con Acquaderni e Misley, Varese con Falciola e Peterlongo, Bergamo con Carminati e Gussoni, Ferrara con Villani e Padova con lo sfortunato Cibic, tutti in Lega 2.

Bravi e benvenuti!

Ne manca uno: Giorgio Nidoli che ha voluto seguire le orme della Rosa Martina; con la differenza che la simpatica Rosa si era presentata in Lega 2 con un modesto e malandato M.100, mentre il « nostro » ha avuto l'impudenza di presentarsi con un Kestrel nuovo fiammante ed iscriversi in Lega 1.



Enzo Centofante non è un pivello. Speriamo che la sua calata in quel di Rieti abbia un seguito per lui ed uno sviluppo per i piloti di Bolzano.



I bolognesi hanno mantenuto la promessa e sono venuti a Rieti in tre. L'anno prossimo ne vogliamo almeno sei. Questo è Acquaderni con la squadra composta dalla moglie e dalle tre figlie!

volovelisti

Tutti all'appuntamento del 15
Novembre prossimo a Bologna
per il 13° Briefing delle
Due Torri



Giorgio Nidoli ride soddisfatto apprestandosi ad una pseudo partenza. L'indisposizione, di cui ai primi comunicati stampa, è certamente passata.

Della Standard, avendone già parlato, ci limiteremo a ricordare la bella prova di Agostino Bucceri ed il ritorno di Rantet, quest'anno particolarmente sfortunato.

Nella Standard volavano anche due prototipi dell'M.300 (qualcuno ha promesso una relazione in proposito, speriamo che si ricordi): forse mai tanta fatica ha raccolto altrettanta incomprensione.

E veniamo alla Lega 2. È quasi un esperimento d'alchimia.

Tieni separati questi da quelli, cinque di qui, otto di là, poi mettili insieme, agitali e dividi per le prove effettuate (anche se l'art. 10.3 non lo dice e nemmeno si richiama al precedente art. 10.2).

Se è ovvio che l'esperienza di Centofante si è concretizzata in un distacco di 1200

punti, è altrettanto ovvio che la Lega 2 va impostata in tutt'altro modo.

La partecipazione straniera. Qualche invito verbale è stato fatto e declinato in conseguenza dei mondiali. È però necessario estendere questa partecipazione, numericamente e soprattutto qualitativamente.

Per il piacere di batterli? Certo.

Per poter chiedere una partecipazione economica più concreta a quello spilorcio di un Ministero del turismo, sport ecc.? Anche.

Ma principalmente per introdurre carte nuove nel mazzetto dei nostri piloti e rendere il gioco più interessante a facilitare quell'indispensabile affinamento che solo la competizione riesce a dare e che è d'altro canto un affinamento in continua evoluzione.

Un doveroso omaggio

di Leonardo Brigliadori

Tornando da Reino dove avevo posato la ruota del mio Libelle — dopo 380 Km. un po' sudati e non del tutto fortunati — ero ormai rassegnato ad essere « secondo per un pelo ». Sapevo di avere vinto l'ultima prova, ma ero desolato per il bidone che mi aveva tirato l'ultimo cumulo faticosamente raggiunto e che, se non si fosse disgregato sul mio capo, mi avrebbe consentito di vincere con buon margine. Tuttavia, nell'insieme, ero soddisfatto e, anzi, con la mia bravissima squadra (Poletti - Casetti) si era concluso che il bilancio era comunque positivo e che la gara era stata avvincente. Certo sarebbe stato più bello potere avere due campioni ex-equò perchè in fondo ritenevo di essermi battuto ad armi pari e con ugual merito con il mio principale avversario Pronzati. D'altra parte facevo anche la considerazione che forse era giusto che chi aveva dato tanta prova di sportività fosse premiato sia pure per un solo punto in più, e l'Attilio era stato senz'altro sportivo e leale con me almeno in due occasioni.



In queste poche righe vorrei raccontarVi questi due episodi, un po' per accontentare la sete di articoli dell'amico Scavino, e soprattutto per un doveroso omaggio che un vincitore per 5 punti deve al suo diretto avversario. Spero che possano interessare a chi non li ha già vissuti nelle radio di bordo o uditi nei dopo-gara sotto la tettoia della mensa di Rieti.

È l'ultima prova e 99 punti mi dividono dall'Attilio; poco dopo Sora, alle 18.20, Vergani ed io usciamo da un cumulo che ci siamo golosamente succhiato insieme ripetendo la bella, ma per noi rara, esperienza fatta nel '69 di volare insieme in cumulo con una piccola differenza di quota. Siamo rispettivamente a 2300 e 2700 metri su Rieti; potrebbe essere l'ultima planata, ma all'orizzonte una nube rossastra appena si intravede e Vergani suggerisce di tentare di raggiungerla. Nel plané su Isernia sentiamo Attilio che — in anticipo su di noi — sta già dirigendo verso

Boiano; la sua quota però è la metà della mia (lui stesso me lo dice) e non ha praticamente più speranze di andare oltre. Vergani, più basso di me, fuita disperatamente i pendii della valle che corre a Est del Matese, ma è ormai tardi (le 18.45) e i cumuli verso i quali abbiamo diretto sembrano irraggiungibili. I miei 400 m. in più rispetto al Walter mi consentono tuttavia di portarmi ancora più a Est, in direzione Campobasso, e all'improvviso, quasi insperatamente, di agguantare un + 1. Pronzati, in quel momento, dà il suo atterraggio circa 10 Km. a Ovest di dove mi trovo io; le mie prospettive divengono immediatamente lusinghiere perchè la ascendenza trovata promette un buon plafond e soprattutto l'aggancio del cumulo successivo. Ebbene la risposta di Attilio alla mia esultanza comunicata al microfono è questa: « coraggio Leo, ti basta il 10 % in più di distanza per farcela ». Proprio lui, primo in classifica, oramai inesorabilmente fermo sul terreno, mi dà anche il « quantum » mi occorre per batterlo e mi incita a tener duro. Credo di non avergli dato una risposta anche perchè temevo che la mia voce potesse tradire un'eccessiva gioia per la ritrovata ascendenza che sarebbe stata determinante per me. Perciò resto zitto e poco dopo spegnerò anche la radio, ma le sue parole mi risuonano sempre di più in testa finchè, ecco, ho dovuto scriverle.

La quinta prova ha avuto indiscutibilmente un protagonista in Pronzati che ha volato alla prestigiosa media di 104 Km/h nel Rieti-Assisi-Rieti. Prima di partire la situazione meteo annunciava vento forte da Ovest (25 kts a 2000 m.) e massa di aria relativamente stabile. A posteriori è facile dire, dopo la verifica, che era probabile una condizione di termo-onda, ma quando si stava ancora a pranzo non era facile prevederlo e, soprattutto, poteva non sembrare conveniente per l'Attilio dirmi come lui avrebbe volato per ricercare la fascia buona. Dopo l'atterraggio, solo quando ho saputo il suo tempo, mi sono ricordato delle sue parole dette a mensa e mi sono congratulato dicendogli « me l'avevi detto, ma non ho saputo approfittare perchè non ho creduto alla situazione da te prevista ».

Così, quando un minuto prima della premiazione ho saputo di aver vinto per soli 5 punti mi sono chiesto se avrei saputo dividere i premi con il mio grande avversario, così come avrei desiderato che lui facesse qualora i conteggi mi avessero assegnato il secondo posto. Il sacrificio mi è stato risparmiato perchè una delle rarissime coppe elargite ai concorrenti era stata assegnata anche a lui.

Qualcuno forse non capirà completamente il senso di questa mia ode al Pronzati, ma sono contento dell'occasione per potere affermare che al di là della componente emotiva dovuta all'andamento della gara, mi sembra giusto riconoscere che nell'Attilio il volo a vela italiano ha non solo un grande pilota, ma un grande interprete di tutta quella che è la vera essenza del nostro sport, fatta del piacere di partecipare agli altri le proprie esperienze, fatta di fede e di intuito più che di regole matematiche o di stratagemmi o di superstrumentazione, fatta di cavalleria in volo e non di silenzi speculativi, fatta di battaglie al suolo magari per difendere la classe standard.

E così posso chiudere parlando di questa Classe Standard anno uno, scritta finalmente con le iniziali maiuscole, che ha reso avvincente il campionato, che ha permesso di parlare più di piloti che di alianti e che l'anno prossimo vedremo certamente più numerosa. Questa Classe Standard ha dovuto soffrire ancora prima della gara, ma credo che ora indiscutibilmente tutti vorranno riconoscerle la sua giusta validità così come ha saputo molto bene riconoscere la Direzione di Gara. Qualcuno saprà anche riscoprirlo così come ha fatto Vergani che in uno di quei giorni di gara mi ha detto « Ma, sai che mi piace volare con una standard? credo che farò altre gare con lo standard ». Mi perdoni il Walter se non ho usato le stesse parole, ma il senso era questo, mi pare.

io faccio, tu fai, egli non fa, noi...

Facciamo qualcosa e facciamola presto



Loro non fanno... il briefing

Da un paio di anni si sente parlare e discutere nell'ambiente delle gare, di regolamento che non va bene, di classi e leghe sbagliate, chi la vuole cotta e chi la vuole cruda. Ma le cose vanno avanti così come sono, se non peggio (vedi le 4 classifiche del '70).

Onde evitare che all'ultimo momento ci sia tutto da fare e per dar tempo a chi di queste cose si interessa, credo opportuno esprimere anch'io un parere in modo chia-

ro anche se, come sono sicuro, si aprirà una polemica. Spero che sia costruttiva.

I - Classi o categorie

Credo sia venuto il momento anche per noi di decidere una volta per tutte l'uniformità con i campionati del mondo. A mio avviso si può, a partire dal prossimo anno, regolamentare due sole classi, Libera e Standard, con i relativi campioni.

La lega due non ha più ragione di esistere così come è concepita attualmente (forse non ha mai avuto un vero motivo di esistere).

Le due classi, libera e standard, possono ospitare tutti i piloti che attualmente partecipano alla competizione in quanto i valori in campo sarebbero comunque rispettati. Infatti essere primo in lega due o 15' in classe Libera o Standard non cambia nulla nel valore individuale di un pilota.

Anzi, se mai un pilota si valorizza gareggiando con quelli più esperti, che non il contrario.

Se poi invece si ritiene, come si ritiene da alcune parti, che un buon 10 % dei piloti che sono stati almeno una volta a Rieti non è in grado, per la sicurezza del volo o per evitare remore da parte della Commissione che deve assegnare i temi di gara, allora il discorso da fare è un altro. Si potrebbe organizzare una gara a Rieti di preselezione per i campionati veri e propri, facendo partecipare i giovani esordienti per fargli conoscere i luoghi (cosiddetti impervi).

Ma questa soluzione oltre che inopportuna è anche dispendiosa, e con i pochi soldi che sono disponibili è da scartare.

Infatti tutti i piloti, possono nel corso di una stagione, andare a Rieti e farsi il loro bel corso di perfezionamento o di allenamento e pertanto prendere contatto con le condizioni ed i terreni reatini.

Possono partecipare alle gare minori (minori solo per le condizioni) che si disputano in Italia e farsi il loro bagaglio di esperienza di gara.

Essere così in grado di presentarsi ad un campionato Italiano con tutti i titoli per competere.

II - Alianti

Non mi sembra il caso di parlarne a lungo. Esistono solo alianti di classe standard e alianti di classe libera.

Non mi risulta siano stati progettati e costruiti alianti della categoria Club.

La storia di ogni aliante è la solita; viene progettato e costruito come il migliore aliante del momento, viene utilizzato nei primi due tre anni come aliante « super » da pochi piloti (ed in effetti quasi sempre lo è), poi arriva un altro aliante di mi-

gliori caratteristiche e il « super » di ieri diventa l'aliante alla portata di tutti, anche del Club, sia come possibilità di acquisto che come utilizzo.

Ciò è dovuto sia al progresso tecnico che al progresso dei piloti. Dunque restiamo alla classe standard con le caratteristiche F.A.I. ed alla classe libera.

III - Piloti

Il pilota ha possibilità di scegliere l'aliante con il quale partecipare e quindi la classe in cui competere.

È anche libero di partecipare o meno.

IV - Regolamento particolare o tecnico

Direi che i regolamenti dei mondiali in linea di massima vanno bene.

Il risultato sarà quello degli ultimi mondiali di Marfa.

In classe standard dove gli alianti sono grosso modo gli stessi sarà evidenziato il valore del pilota. Onore e merito sportivo all'uomo ed al suo organismo.

In classe libera è evidenziata la macchina: onore e merito al progresso tecnico e costruttivo.

A meno di non fare un campionato macchine come per le auto, credo che così come le cose sono impostate possa andare bene ed accontentare un po' tutti.

V - Commissione e/o Direzione di Gara

Sarebbe auspicabile un rinnovamento dei quadri con piloti attivi che « dall'altra parte del tavolo » rendessero la gara più viva e più giovane.

In America hanno adottato, le macchine fotografiche ed eliminati i Commissari sportivi; un buon sistema per il taglio del traguardo; un tabellone per i dati del Briefing completo; un briefing ad ora fissa (09.45); una dichiarazione di volo praticissima.

Tutte cose che si potrebbero copiare, magari migliorandole.

VI - Periodo delle gare

Su questo punto sono proprio propenso ad una evoluzione. Si è rilevato da un po' di anni a questa parte che la prima quindicina di agosto non è più il periodo adatto ad una competizione come quella Nazionale. Non avendo altra sede da poter mettere in alternativa a Rieti, almeno per ora, non resta che l'alternativa di cambiare calendario. Da vecchie reminescenze mi sovviene che a Rieti un buon periodo meteorologico va dal 20 giugno al 15/20 luglio, e quindi si potrebbe scegliere una decade in questo lasso di tempo. Oggigiorno anche le ferie aziendali vengono sca-

glionate perciò non dovrebbero esserci troppe difficoltà ne per i piloti ne per gli aiutanti.

Concludo queste poche e sconclusionate righe, facendo appello al buon senso ed allo spirito dei volovelisti italiani per un caldo appoggio a queste proposte.

Se, come penso, qualcuno non è d'accordo con me, lo dica chiaramente e pubblicamente sulla Rivista, che è la *nostra* rivista ed è la sede più adatta a discutere questi problemi. Ma a tutti dico: facciamo qualcosa e facciamolo presto.

Angelino

per trasporto ALIANTI

tipo "F.T. 1300,,

O. M. F. T. T.

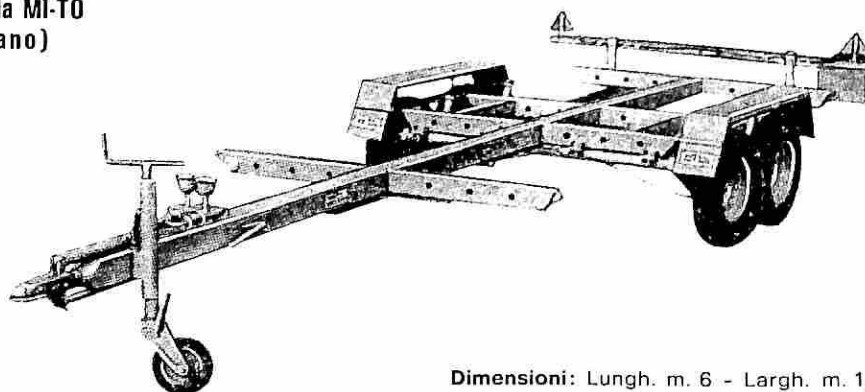
di PEDRETTI GIANFRANCO

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

Una domenica tra gli alianti

Abbiamo ricevuto e ben volentieri pubblichiamo la « cronaca » di Rita Nanni, alunna di 1a classe della scuola media « Leonardo da Vinci » di Terni, complimentandoci per la freschezza delle sue impressioni.

Con un rombo l'aereo si alza. Mi trovo nell'aeroporto di volo a vela di Rieti. Il piccolo aereo, uno dei pochi a motore del luogo, viene seguito con lo sguardo da una decina di persone. Vola intorno al campo e si alza sempre più, fino a divenire un puntino luminoso nel cielo azzurro di questa meravigliosa mattina estiva. Uno dopo l'altro gli osservatori si allontanano. Rimaniamo solo in pochi a seguire il piccolo mezzo d'aria che sorvola le pendici di una montagna. Ecco che scompare del tutto, confuso tra il verde del monte Terminillo. Due tennisti continuano a giocare indisturbati, posti ai lati ombrosi di un piccolo campo coperto di sabbia. Da un bar, con sotto l'insegna le iniziali: C.N. V.V. (Centro Nazionale Volo a Vela), si diffonde la musica di una delle più recenti canzoni di un famoso complesso inglese. Dentro alcune persone si ristorano con bibite fresche, giunte ormai al limite della sopportazione per il gran caldo.

Ci viene presentato il direttore del Centro di volo a vela, il maggiore Rovesti, un noto meteorologo. È un distinto signore dai capelli grigi, alto, asciutto, dalle larghe spalle. Ci informa sulle prossime gare del mese di agosto e gentilmente ci illustra i vari settori del campo. Sono ormai le tredici. Vari gruppi di volovelisti si siedono ai tavoli da pranzo sotto gli ombrosi portici, subito attornati da tre o quattro cagnolini, che sperano di ricevere qualche prelibato bocconcino di carne o prosciutto. Una simpatica signora, compresa tra il personale del bar, si affanna tra piatti e bicchieri, antipasti e dessert. Alle ore 13,40 un aereo a motore, collegato con una solida ed elastica corda ad un candido, luminoso e piccolo aliante, si accinge a partire. Dopo una lunga rincorsa l'aliante

si innalza, mentre l'aereo grigio, più pesante, è ancora a terra. Il piccolo aliante, dalle lunghe e snelle ali, sembra un candido alcione pronto a far divenire tutta sua l'immensa distesa azzurra. Trascorrono momenti di titubanza tra chi, come me, vede innalzarsi per la prima volta un mezzo di questo tipo. Dopo vari giri sul campo, salendo sempre più, l'aereo a motore sgancia il « gabbiano ». Poco dopo il trainatore torna verso la base, solo, con la corda di collegamento attaccata alla base. Appena sopra il campo la lancia ed atterra. A una distanza di pochi minuti dal primo un altro aliante si appresta a partire. La stessa scena si ripete tre, quattro, dieci, tante volte. Il volovelista M. Veneri, mio accompagnatore, mi conduce ad assistere alla partenza di un pilota. Colui che sta per solcare il cielo indossa un paracadute, un casco, entra nell'abitacolo, si allaccia le cinture, chiude lo sportellino. Inizia di nuovo la fantastica scena; sembra impossibile che si possa far volare un aereo senza motore. Poco dopo atterra un altro aliante. Il pilota spiega di non essere riuscito a tenerlo in volo.

Trascorre così il pomeriggio, tra le gioie e le emozioni degli spettatori e dei volovelisti.

Ormai sera, ad uno ad uno gli alianti tornano al campo. Nel cielo tante stelle. Stupita ed ammirata concludo la giornata conversando con gli esperti piloti, che hanno rivissuto oggi, come tante altre volte, la bella esperienza di trovarsi sospesi nel cielo.

CLASSIFICHE FINALI

Classifica Lega 1 (Trofeo G. Cenni)

PILOTA	ALIANTE	N. DI GARA	ENTE	1ª PROVA		2ª PROVA	
				p. 1.000	149,2 Km	p. 1.000	127,8 Km

CLASSE LIBERA

1	Della Chiesa C.	FK3	77	C.V.T. Torino	802	8	903	5
2	Cattaneo M.	SHK	19	C.N.V.V. Rieti	954	2	800	8
3	Manzoni R.	CIRRUS	66	AVAL Varese	1.000	1	952	2
4	Orsi A.	KESTREL	1	AVAL Varese	916	5	922	4
5	Kalckreut J.	SHK	20	GVVV Como	832	7	837	6
6	Peccolo L.	SHK	17	Ae.C. Torino	790	10	761	12
7	Fontana V.	CIRRUS	43	AVAL Varese	841	6	812	7
8	Dell'Amcio P.	LIBELLE-H 301	4	Ae.C. Torino	939	3	795	9
9	Serra S.	KESTREL	68	Ae.C. Bologna	922	4	1.000	1
10	Monti R.	SHK	58	AVAL Varese	719	11	775	10
11	Orsi G.	KESTREL	11	GVVV Como	795	9	936	3
12	Motta C.	PHEBUS-C	14	Ae.C. Torino	296	17	—	—
13	Urbani P.	LIBELLE-St.	91	CNVV Rieti	713	12	639	14
14	Balzer M.	LIBELLE-H 301	5	Ae.C. Bergamo	627	14	767	11
15	Capoferri S.	KESTREL	12	Ae.C. Bergamo	253	18	632	15
16	Agresta P.	A-3	3	CPV Milano	525	16	740	13
17	Ferrari Pagnoni	CVV-8	0	CNVV Rieti	229	19	822	16
18	Mantica Albà	CVV-8	8	CPV Milano	571	15	584	18
19	Fabri G.	A-3	24	Ae.C. Aosta	634	13	616	17
20	Nidoli G.	KESTREL	6	CSVVA Varese	—	—	—	—

CLASSE STANDARD

1	Brigliadori L.	LIBELLE-St.	13	AVM Milano	930	2	934	2
2	Ponzati A.	PHEBUS A	103	AVAL Varese	1.000	1	846	5
3	Perotti G.	A-2	16	Ae.C. Torino	843	3	1.000	1
4	Vergani W.	M-300	47	AVAL Varese	798	6	887	4
5	Bucceri A.	PHEBUS B	104	GVV Padova	824	5	700	6
6	Rantet J.	M-300	31	CVT Torino	722	7	858	3
7	Rizzi G.	LIBELLE-St.	7	Ae.C. Bergamo	840	4	845	7
8	Rasini C.	URIBEL-D	33	Ae.C. Aosta	570	8	532	8

E SPECCHIO DELLE PROVE

3ª PROVA	4ª PROVA	5ª PROVA	6ª PROVA	7ª PROVA	PUNTEGGIO	%
p. 1.000	p. 1.000	p. 1.000	p. 1.000	p. 1.000	FINALE	PUNTI
△ 280 Km	△ 106 Km	← 149,2 Km	← 214,8 Km	LIBERA		7.000

794	4	1.000	1	896	3	1.000	1	840	8	6.240	89,0
632	14	825	7	1.000	1	881	5	904	4	5.996	85,5
774	5	908	4	828	7	445	10	923	3	5.830	83,3
721	9	848	6	601	15	837	7	903	5	5.748	82,1
798	3	946	3	876	4	429	13	1.000	1	5.748	82,1
693	10	893	5	755	10	957	3	840	8	5.689	81,2
861	2	976	2	807	9	445	10	903	5	5.645	80,7
750	7	448	9	752	11	760	9	840	8	5.284	75,7
1.000	1	—	—	962	2	429	13	923	2	5.236	74,8
692	11	448	10	810	8	948	4	808	11	5.200	74,3
731	8	445	11	874	5	234	16	505	13	4.520	64,7
752	6	545	8	708	13	975	2	878	7	4.159	59,4
652	12	—	—	718	12	813	8	505	13	4.040	58,8
584	15	—	—	606	14	864	6	505	13	3.953	56,5
580	16	—	—	874	6	—	—	505	13	2.844	40,7
—	—	—	—	572	16	429	13	505	13	2.771	39,6
80	17	60	12	263	17	434	12	677	12	2.365	33,8
649	13	—	—	230	18	—	—	—	—	2.034	29,1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.280	18,3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
918	3	1.000	1	731	3	1.000	1	1.000	1	6.563	93,8
949	2	984	3	1.000	1	883	2	896	5	6.558	93,6
869	5	996	2	679	5	354	6	974	2	5.718	81,7
891	4	459	4	831	2	745	5	929	4	5.540	79,2
822	6	459	4	608	6	757	4	956	3	5.136	73,4
1.000	1	417	5	570	7	867	3	—	—	4.534	64,8
234	7	—	—	719	4	258	7	518	6	3.214	45,9
—	—	—	—	465	8	—	—	—	—	1.567	22,4

CLASSIFICHE FINALI

Classifica Lega 2 (Trofeo A. Tait)

PILOTA	ALIANTE	N. DI GARA	ENTE	1ª PROVA	2ª PROVA
				p. 1.000	p. 1.000
				→	→
				←	←
				149,2 Km	116,8 Km

E SPECCHIO DELLE PROVE

3ª PROVA	4ª PROVA	5ª PROVA	6ª PROVA	7ª PROVA	PUNTEGGIO FINALE
p. 1.000	p. 1.000	p. 1.000	p. 1.000	p. 1.000	
→	△	←	→	LIBERA	
←		→	←		
140 Km	106 Km	102,4 Km	144,4 Km		

CLASSE SUPER

1	Centofante E.	PHOEBUS C	2	GVV Bolzano	1.000	1	844	2
2	Villani G.	CIRRUS	44	Ae.C. Ferrara	800	2	1.000	1
3	Acquaderni P.	ZUGVOGEL-3B	86	Ae.C. Bologna	253	5	757	3
4	Carminati M.	LIBELLE-St.	9	Ae.C. Bergamo	548	4	685	4
5	Fausti F.	DART-17	10	Ae.C. Bergamo	658	3	612	5

973	2	600	1	965	2	1.000	1	650	2	6.032
1.000	1	—	—	1.000	1	—	—	1.000	1	4.800
850	3	459	2	328	3	737	2	541	4	3.925
291	4	—	—	—	—	720	3	650	2	2.894
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.270

CLASSE CLUB

1	Targgler H.	KA-GE		GVV Bolzano	1.000	1	899	2
2	Gussoni R.	URIBEL-E	34	Ae.C. Bergamo	764	4	1.000	1
3	Falciola B.	SKYLARK-4	39	AVAL Varese	817	3	834	4
4	Moretti F.	M-100 S	111	CNVV Rieti	764	4	896	3
5	Mioley P.	FOKA-4	67	Ae.C. Bologna	844	2	672	8
6	Pressato R.	M-100 S	15	Ae.C. Bergamo	617	7	797	6
7	Peterlongo G.	M-100 S	90	AVAL Varese	274	8	760	7
8	Cibic S.	M-100 S	60	GVV Padova	730	6	807	5

920	4	—	—	822	2	535	5	1.000	1	5.176
924	2	—	—	1.000	1	579	4	727	2	4.994
1.000	1	—	—	524	7	1.000	1	727	3	4.902
922	3	—	—	703	3	500	6	588	5	4.373
632	5	—	—	620	4	737	2	727	4	4.232
273	6	—	—	577	5	—	—	—	—	2.264
—	—	—	—	547	6	611	3	53	6	2.245
118	7	—	—	—	—	—	—	—	—	1.655

Aero Club d'Italia

L'On. Vittore Catella eletto alla presidenza.

Il Gen. Nannini Consigliere federale per il Volo a Vela.

Domenica 11 ottobre l'Assemblea straordinaria dell'Aero Club d'Italia ha designato alla presidenza l'On. Vittore Catella (Ae. C. Torino) ed ha nel contempo eletto cinque Consiglieri federali: Dante Labanti (Bologna), Roberto Giavi (Venezia), Raffaele Teti (Roma), Giuseppe Baylon (Firenze) e Guido Baracca (Lugo di Romagna), i quali vanno ad aggiungersi ai consiglieri nominati dai rappresentanti di specialità la Domenica precedente: Dante Labanti per il volo a motore (elezione da ripetere), Umberto Nannini per il volo a vela, Luciano Malpeli per il paracadutismo e Luigi Bovo per l'aeromodellismo.

Domenica 4 ottobre i rappresentanti di specialità — oltrechè eleggere i consiglieri citati — avevano anche eletto i componenti le rispettive commissioni.

Per il volo a vela sono stati chiamati a far parte della commissione di specialità i seguenti volovelisti: Sandro Serra (Bologna), Giorgio Villani (Ferrara), Guido Salvini (Verona), Enzo Centofante (Bolzano) e Sergio Capoferri (Bergamo).

A tutti i nuovi eletti ed ai confermati, VOLO A VELA invia un sincero augurio

di buon lavoro ed in particolare formula l'augurio che il nuovo Presidente, malgrado gli impegni e le difficoltà che dovrà affrontare, trovi il tempo per vivere un po' più da vicino le varie attività che si svolgono alla periferia.

Al Generale Nannini, che ritorna a rappresentare i volovelisti, il nostro caloroso bentornato, sebbene in realtà non ci sia mai stata interruzione nei rapporti con gli stessi.

Ai componenti la Commissione di volo a vela oltre agli auguri di buon lavoro, inviamo anche un incitamento al « coraggio » per affrontare la mole di lavoro che li attende, incitamento che tutti i volovelisti vorranno rinnovare in occasione del prossimo Briefing di Bologna.

Tra tanti cambiamenti non abbiamo trovato notizie riguardanti la C.S.C. ed il Segretario Generale. Nel dubbio formuliamo anche per loro i nostri migliori auguri, mentre a tutti indistintamente rinnoviamo l'assicurazione che le pagine di VOLO A VELA sono sempre a loro disposizione, anche per le critiche.

Da Roma una gradita lettera per tutti i volovelisti

Caro Direttore,

questa volta non le scrivo, come ho fatto in passato per dare tramite VOLO A VELA qualche notizia da Roma o commentare fatti e cose del nostro sport. Le scrivo soltanto per pregarla di mettermi a disposizione un poco di spazio del prossimo fascicolo della rivista per pubblicare questa mia diretta ai volovelisti.

Chiamato dalla loro volontà a rappresentare il volo a vela nel Consiglio federale dell'Aero Club d'Italia per il prossimo quadriennio, desidero rivolgere ai volovelisti tutti, agli elettori e a chi mi ha scritto o telegrafato per felicitarsi della mia elezione, i miei più vivi ringraziamenti. Essi con il loro voto mi hanno dato una prova di fiducia che, sperando di non eccedere in ottimismo, considero come un implicito riconoscimento per quanto ebbi la possibilità di fare in passato per il nostro volo a vela.

È noto che in questi anni, anche senza cariche ufficiali, non ho mancato di interessarmi al nostro sport prediletto. Presumo perciò di essere sufficientemente aggiornato sui suoi problemi, di conoscerne le esigenze e le potenziali possibilità, le difficoltà da superare per un suo maggiore progresso, l'evoluzione in atto nei suoi vari aspetti, le remore da vincere e i preconcetti da rimuovere.

Pur nell'indubbio progresso compiuto, sono sempre gli stessi problemi che si ri-

presentano a richiedono da parte di chi si proponga di risolverli, pazienza, costanza e fede. (Stavo per aggiungere carità, ma non credo sia il caso.) Nella mia presunzione ed immodestia, ritengo di possedere quelle qualità ed anche qualche idea.

Non credo tuttavia sia questo il momento di enunciare programmi. A parte che i programmi non sono difficili mentre è difficile realizzarli, ritengo anzitutto necessario un incontro con la Commissione per il volo a vela, con la quale desidero e ritengo necessario tenere i più stretti contatti. Quindi per ora nessun programma specifico, ma soltanto la promessa di rito, seppure sentita e sincera, di compiere, in stretto accordo con la Commissione della quale sarò il portavoce in Consiglio, tutto quanto sarà possibile nell'interesse del volo a vela, per incrementarne la diffusione (nel quadro di una azione di proselitismo cui va attribuita importanza fondamentale), per stimolarne il progresso in tutti i campi, da quello didattico a quello sportivo.

Come vede, caro direttore, questi propositi costituiscono se non un programma un indirizzo, al quale con la collaborazione della Commissione cercherò di uniformarmi.

Desidero infine ringraziare di tutto cuore l'amico Giorgio Orsi per quanto ha fatto in favore del volo a vela « anche » du-

rante la sua permanenza in Consiglio Federale. Opera veramente preziosa per la quale tutti gli dobbiamo gratitudine. Essa ha richiesto non soltanto l'intelligenza e la passione che tutti riconosciamo nel fondatore di Calcinate — titolo sufficiente per additarlo alla riconoscenza di tutti i volovelisti — ma anche notevole dispendio del suo prezioso tempo.

Sono certo infine di interpretare il sentimento dei volovelisti rivolgendoti un caldo ringraziamento ai componenti la Commissione presieduta da Egidio Galli per l'opera svolta nel passato quadriennio pur fra ben note difficoltà di ogni genere. Mentre la ringrazio per la gentile ospitalità la saluto molto cordialmente.

Umberto Nannini

Egregio Generale,

non è mai troppo tardi... ne per inserire un pezzo in questa nostra rivista di dilettanti (specie se è gradito), nè per cavalcare la tigre... dei volovelisti; tanto più che la rivista non riesce mai a rispettare le date di uscita e la tigre dei volovelisti assomiglia molto ad un soriano.

È già stampato su qualche altra pagina di questo numero che VOLO A VELA è a disposizione di tutti, tengo però a confermarLe, anche se non è il caso, che è senz'altro a disposizione del Consigliere Federale di specialità e dei programmi pre-annunciati.

Con un arrivederci a Bologna per il Briefing, ricambio i più cordiali saluti, suo

Renzo Scavino

Campo di volo di Alzate Brianza (Como)



È fatta!

Riccardo Brigliadori, Presidente dell'Aero Club Volovelistico Milanese, sorride soddisfatto mostrando l'autorizzazione ministeriale all'apertura del campo di volo.

Tutti i particolari al prossimo numero.

8° raduno ex piloti militari d'aliante



Domenica 20 Settembre 1970

Pavullesi.

ritornano tra noi per il loro annuale raduno dopo 35 anni e più molti di coloro che ragazzi fecero le prime planate dalle collinette della nostra allora famosa scuola di Volo a Vela.

Questi durante la guerra furono piloti ed allievi della più impegnativa scuola militare su grossi alianti d'assalto e da sbarco.

A loro la più cordiale accoglienza ed il nostro caloroso benvenuto.



Il Colonnello
CONTIDI

Il Sindaco
MINELLI

Il 20 Settembre scorso, a Pavullo nel Frignano, si è svolto l'8° raduno degli alian-
tisti da sbarco. Ecco riprodotte in questa
pagina due foto scattate da Emilio Pa-
storelli.

Sopra il classico gruppo dei radunisti con
familiari ed amici, a destra il manifesto
affisso sui muri di Pavullo, una delle
culle del volo a vela italiano.

MARFA 1970:



Considerazioni sulla nostra partecipazione ai mondiali

di Piero Morelli

Risultati sportivi: È risultato confermato che i nostri piloti possono competere a livello internazionale. In più prove i nostri piloti hanno figurato tra i primi dieci, con punte al 2° e al 3° posto (Perotti). I risultati finali non vanno interpretati in base all'ordine di graduatoria bensì in base alla percentuale di punti ottenuti rispetto al massimo punteggio ottenibile (9000 punti in 9 prove). Risulta:

Zoli:	$100 \frac{7208}{9000} = 80,1 \% (12^{\circ})$
Vergani:	$100 \frac{6223}{9000} = 69,2 \% (22^{\circ})$
Piludu:	$100 \frac{7000}{9000} = 77,8 \% (26^{\circ})$
Perotti:	$100 \frac{6240}{9000} = 69,4 \% (36^{\circ})$

Nel 1968 in Polonia avevamo ottenuto:

Vergani:	$100 \frac{4593}{6346} = 72,4 \% (23^{\circ})$
Manzoni:	$100 \frac{4544}{6346} = 71,6 \% (25^{\circ})$
Perotti:	$100 \frac{5259}{6651} = 77,5 \% (7^{\circ})$
Pronzati:	$100 \frac{4750}{6651} = 71,4 \% (12^{\circ})$

Si vede dunque chiaramente che quest'anno Zoli con l'80,1% ha ottenuto un 12° posto mentre Perotti due anni fa con una percentuale minore (77,5%) aveva ottenuto un 7° posto. E ancor più chiaramente si nota che Piludu, con la stessa percentuale di punti di Perotti 1968, si è piazzato 26° anziché 7°.

Ciò appare dovuto all'aumentato livello tecnico dei concorrenti che costituiscono oggi un gruppo assai più omogeneo e preparato.

In tale situazione, una sola prova negativa è più che mai esiziale. La sfortunata settima prova di Piludu lo ha fatto passare di colpo dal 14° al 28° posto. La terza prova di Perotti, bloccato alla partenza da un temporale, lo ha fatto precipitare dal 12° al 36° posto!

In definitiva però, i nostri piloti hanno ben figurato e sono stati oggetto di considerazione ed apprezzamento in numerose occasioni.

Due parole sui vincitori. Reichmann: un fenomeno? può darsi; ma è troppo nuovo, non si può dire per ora. Una sorpresa per gli stessi tedeschi. Si può pensare a una ticschezza e a una baldanza giovanile favorita da combinazioni di circostanze favorevoli (cioè « fortuna ») e in più a un vantaggio macchina che è ormai riconosciuto, per l'LS-1, ad alta velocità. Ma non basta. 5 vittorie su 9 prove non si spiegano se non con la parola « classe » e « forma », che nel volo a vela vogliono dire possesso della *tecnica, intuizione, equilibrio psico-fisico* perfetto.

Questo discorso vale forse anche per Mofat dove però il vantaggio « macchina » pone un neo, confermato dalla straordinaria prestazione di Neubert terminato 6° a 641 punti dal 1° nonostante i 14 punti della seconda prova (dovuti al fatto che praticamente non è partito dato il ritardo nel ricupero f.c.).

Delle 9 prove effettuate, 7 sono state di velocità e 2 di distanza. Queste ultime secondo la nuova formula della « prescribed area » molto discussa ma in definitiva risultata interessante. Più lo sarebbe stata se i piloni fossero stati scelti più vicini tra loro.

La distanza libera era in programma (favorevoli a maggioranza i capi squadra) solo nel caso di un « super-day » (tentare di superare in massa i 1000 km). Tale circostanza (condizioni buone con venti meridionali) si è però verificata solo il 2 luglio (troppo tardi, si era alla fine, non si poteva rischiare di non avere i concorrenti indietro per la classifica e la chiusura).

Le condizioni tipiche dell'altopiano texano si sono avute solo in due o tre prove.

Nelle altre: nubi basse e frequenti temporali. Le prime tre prove sono state assai fortunate, proprio per questo. Un vero peccato.

Rilievi tecnici: In classe libera si sta delineando una notevole disparità di mezzi a disposizione dei concorrenti. Le nuove super-macchine di 22 metri di apertura (Nimbus, Kestrel 22), quelle fuori serie (Kestrel 19, AN 66) e quelle di serie in cui tutto è sacrificato alla performance, anche la sicurezza in atterraggio (ASW-12), hanno chiaramente avvantaggiato chi ne disponeva. Ben otto di tali macchine figurano tra i primi dieci in classifica.

Tra quelli che disponevano di macchine « normali » il nostro Zoli è terzo, dietro Makula (campione mondiale 1963), Wiitanen e Hossinger (campione mondiale 1960).

Non è escluso che i « mostri » di oltre 20 metri si sviluppino. In Germania lavorano su un « 30 metri ». La ricerca, sempre tesa al meglio, se ne avvantaggerebbe, ma la competizione ne scapiterebbe sul piano umano. Se così sarà, la classe libera si svuoterà progressivamente, dato il costo e la difficoltà di procurarsi macchine del genere da parte di molti piloti. Già oggi chiaramente il divario dei mezzi è assai sensibile.

Siamo risultati alquanto carenti nella strumentazione variometrica. In particolare la compensazione a energia totale richiede una cura e una messa a punto assai maggiori, soprattutto alle quote elevate dove la compensazione a capsula, da noi adottata, diviene imperfetta. Questo fatto ha colto di sorpresa molti concorrenti fra cui persino i tedeschi, i quali però hanno potuto rimediare nel corso delle gare mediante le nuove antenne Althaus, di cui essi soli disponevano. Qui viene opportuna la considerazione che il volo a vela avanzato è campo di ricerca scientifica e che ogni sforzo dovrebbe essere fatto per stimolare nuove energie e competenze allo studio dei problemi tecnici e scientifici connessi, con il beneficio fra l'altro di un « fall-out » che trascende ampiamente il campo puramente volovelistico.

La tecnica di volo applicata a Marfa è prevalentemente quella del volo in pianura, che non è familiare ai nostri piloti. Sarebbe assai utile che la preparazione dei

nostri piloti selezionati venisse completata agevolandone la partecipazione a gare estere su terreni prevalentemente pianeggianti (Angers, Hahnweide, Campionati tedeschi, inglesi ecc.).

A volare in pianura non siamo avvezzi: e la tecnica è assai diversa. Bisogna mettere in conto fattori che in montagna hanno meno peso: p. es. lo strato di convezione più intensa o di vento più favorevole; criteri diversi per prevedere l'ubicazione delle ascendenze. Da questo lato Rieti ci nuoce.

Organizzazione del Campionato: assai inferiore all'aspettativa, non è stata nella tradizione dei Mondiali. Molte critiche sono state mosse agli americani che hanno messo in piedi una manifestazione, non solo carente sotto gli aspetti formali, ma anche deficiente nella parte logistica (alimentazione di scarsa qualità e gradimento — alloggiamenti a grande distanza, circa 40 km, dall'aeroporto — mancanza o deficienza di servizi importanti, come l'infermeria, l'anti-incendio, il servizio stampa, i locali di trattenimento sul campo) e nella parte operativa (traguardo di partenza, confusione di traffico sull'aeroporto, indiscriminazione dell'accesso al pubblico).

Ben condotta invece, nell'insieme, la parte sportiva, affidata a molti uomini di provata capacità ed esperienza. I « Mondiali » precedenti sono stati tutti meglio organizzati, restando l'edizione inglese 1965 eccellente su tutte.

Squadra Italiana: Ben composta ed affiatata, disciplinata, non ha dato luogo a inconvenienti di rilievo. I quattro aiutanti americani sono stati sotto ogni aspetto utilissimi e lodevoli. La difficoltà della lingua e il fatto che mettevano a disposizione l'autovettura personale ha portato ad alcune limitazioni, d'altronde previste e pressochè inevitabili.

Abbiamo sentito la mancanza di un meteorologo. Altre squadre disponevano di un medico sportivo.

Positivo il fatto che nuovi elementi di club diversi abbiano fatto l'esperienza di un « Mondiale » per la prima volta: così Zoli (Bergamo) e Piludu (Roma), Tross (Roma), Tessera (Torino), Centofante e Geitzi (Bolzano), Desti (Milano). Certamente se ne risentiranno effetti positivi, anche

nell'ambito dei rispettivi club.

Ancora una volta estremamente efficiente la prestazione di Maritano in qualità di radiotecnico.

L'apporto della FIAT è stato anche questa volta prezioso. La Caravan semovente (Dodge Motor Camper) messa a nostra disposizione è stata di estrema utilità come base sul campo. Assai apprezzabile anche la trasmissione (via Telcx New York) di notizie in Italia.

Considerazioni per il futuro

Ritengo necessario perseverare per la via finalmente intrapresa di selezionare con molto anticipo i piloti, formare la Squadra, affiatarla in allenamenti e riunioni collegiali. Gli allenamenti dovrebbero comprendere la partecipazione dei piloti a gare estere.

La nostra gara principale, che è a Rieti e che costituisce il nostro massimo banco di prova e di selezione, deve assolutamente essere migliorata. I temi devono essere *più lunghi* (sulla base di non meno di 3-5 ore di volo) e i percorsi *nuovi e più vari*, altrimenti viene a mancare completamente, come già accade da anni, l'esercizio alla navigazione e alla ricerca delle ascendenze, viene cioè persa la possibilità di addstrarci i piloti in quell'arte dove è più importante sia affinata la loro tecnica e la loro abilità.

Bisogna curare maggiormente la strumentazione di bordo così come ogni aspetto tecnico afferente alla preparazione delle macchine (finitura, zavorra, centramento ecc. ecc.). Ma qui il discorso, come ho già accennato più sopra, si fa più ampio e trascende il mio compito in questa sede.

Il parere dei nostri

ANGELO ZOLI

(Tenendo fede alla promessa fattaci, Zoli ci ha inviato il suo parere, rispondendo alle domande formulate da Tessera, indicate a pag. 23 del numero precedente).



I.
Il nostro comportamento in gara penso rifletta esattamente il nostro carattere personale ed in senso più ampio il carattere latino.

A Marfa ognuno di noi ha espresso ciò che è realmente, sfoggiando con tutti i pregi ed i difetti propri, la preparazione personale che ognuno ha acquistato sia per formazione di pilotaggio che per curriculum sportivo.

Volare nel Texas non è ne più facile ne d'fficile che volare in qualsiasi altro posto. È un volo di pianura con qualche collina che « funziona » esattamente come la montagna.

Credo che in complesso siamo andati bene. Per i piloti stranieri credo che valga lo stesso ragionamento fatto per noi. È un po' semplicistico ma è così.

Io alla fortuna non ci credo molto. Aggiungo anche che mi ritengo troppo « vecchio » per delle gare del genere.

II.
La squadra ha funzionato bene dopo il roddaggio iniziale.

Essendo la prima volta che partecipo ad un campionato mondiale non posso fare paragoni.

Ritengo che si possa migliorare con aiutanti più qualificati come piloti e con l'inserimento di almeno un elemento esperto di volo, una specie di direttore tecnico sportivo che sia in grado di coordinare di volta in volta ed in genere la tecnica di volo dei piloti e dell'insieme come risultato finale.

III.
L'affiatamento piloti-squadre penso sia stato buono ed anche con la squadra a terra. Anche questo settore si può migliorare come detto con l'inserimento di persone più qualificate dal punto di vista pilotaggio. L'ideale naturalmente sarebbe quello di poter vivere e volare insieme per almeno 6 mesi prima di una competizione.

IV.

Le nostre macchine, erano buone macchine di serie. Ma per vincere una competizione, soprattutto in classe libera occorre avere la macchina « speciale » fatta appositamente per « quella » competizione, occorre il « mostro » super-super.

V.

A mio parere il discorso va fatto in questo senso.

Per i piloti bisogna partire 6 anni prima con una « rosa » ampia che permetta una selezione continua decrescente fino al giorno delle gare. Cioè, a sei anni di distanza si debbono avere 20 persone che sono obbligate a compiere un determinato programma di allenamento sotto la Direzione del Direttore tecnico-Sportivo, a 4 anni di distanza si comincia a selezionare 10 che nei successivi 2 anni eseguiranno un programma prestabilito di allenamento. A 2 anni di distanza si intensifica il programma e si determina la scelta degli alianti. Ad un anno dalla competizione si forma la squadra-piloti e riserve-aiutanti, che devono essere *quei dieci*, con l'aggiunta di altri elementi più giovani provenienti dalla rosa più grande dei sei e dei quattro anni. In questo periodo si prende conoscenza del terreno di gara, partecipando a qualche competizione locale. Il direttore tecnico-sportivo si preoccupa di conoscere gli avversari, di preparare i mezzi necessari alla competizione in *quel luogo* (Alianti, strumenti, radio, automezzi, generi di conforto, vestizioni, ecc.).

VI.

Non ho voce in capitolo per fare un paragone con i precedenti campionati.

Quelli di Marfa, in complesso molto bene per la parte volo, (Briefing, meteo, traini, piloni, traguardo, ecc.). Meno bene la mensa e gli alloggi. Aggiungo sufficiente la parte formale.

VII.

Sono convinto che questa esperienza, sia stata positiva, almeno per me che ero una recluta. Mi ha permesso di vedere molte cose e di pensare a qualche rimedio.

VIII.

Anticipo questo punto al settimo per tirare le conclusioni dopo. Il volo in coppia

non si può improvvisare, abbiamo fatto del nostro meglio, almeno credo, per volare in coppia. Non ci siamo riusciti, forse non sappiamo nemmeno che cosa è veramente e come si fa.

Credo fermamente che sia indispensabile ed urgente provvedere alla nomina di un Direttore-Tecnico-Sportivo al quale debbono andare il compito della preparazione della squadra per i prossimi campionati mondiali. Nel contempo si dovrebbe anche provvedere alla nomina del capo-Equipe che ritengo debba essere una persona fisica diversa. Affidare quindi a questi due uomini, *ora*, l'incarico per i mondiali del '72. Per un programma a più lunga scadenza ho già detto e spero che il Direttore-tecnico della Nazionale di volo a vela (così si può chiamare) sia d'accordo con me. Per quanto riguarda gli uomini è necessario andarli a « pescare » nei club (come fa l'allenatore del calcio) e tirarli fuori, incentivarli, tenerli sotto controllo continuo, portarli alla Coverciano del volo a vela (Rieti) farli volare gratis se necessario.

Penso che i pochi soldi del volo a vela italiano si possano e si debbano spendere in questa direzione, in direzione dei giovani.



Marfa: nuove tecniche di controllo delle prove

Il difetto principale del rilevamento telegoniometrico della quota di attraversamento del traguardo di partenza è quello di richiedere dei calcoli e quindi di non consentire un immediato giudizio sulla validità della partenza. Ciò rappresenta un noioso inconveniente e spesso ha dato origine a pesanti penalizzazioni a posteriori.

A Marfa è stata introdotta una nuova tecnica di controllo a vista e spesso si è ottenuta conferma di corretta partenza prima ancora di allontanarsi dal campo. Il sistema, già sperimentato ai precedenti « nazionali » USA, ha dato luogo a qualche piccolo inconveniente, ma nel complesso ha dimostrato grande validità e snellezza di operazioni.

Un operatore, posto a 1500-1800 metri davanti il traguardo, lungo una linea ad esso perpendicolare nel suo punto intermedio, osservava gli alianti sul corridoio di attraversamento guardando in una finestra quadrata la cui base, prospetticamente fatta coincidere con la linea bianca del traguardo, delimitata in mille metri, assicurava che anche la porzione di cielo contenuta nella finestra stessa fosse di mille metri. Al « via » degli osservatori posti sulla linea di partenza scattavano i cronometri mentre il controllore di quota comunicava se in quell'istante il concorrente era o no visibile nella finestra. In quest'ultimo caso la sua quota sarebbe stata sicuramente eccessiva e sempre per

radio ciò veniva comunicato al pilota in gara.

Come si vede, è l'uovo di Colombo, anche se nella realtà le cose non erano proprio così semplici.

Unico difetto del sistema è l'impossibilità di stabilire quale di più alianti partenti simultaneamente e non tutti a quota regolamentare, fosse in difetto; giacché il controllore di quota non poteva leggere i numeri di gara. Si è verificato in questi casi che venisse dato il « negatif start » ad un intero gruppo di alianti per colpa di uno solo, con gran clamore di coloro che erano o si ritenevano in regola. È per questo che l'accento degli organizzatori veniva sovente posto sulla necessità di passare uno per volta; cosa che nonostante la migliore volontà non era sempre possibile giacché spesso gli alianti sbucavano da ogni dove, come i caccia nelle battaglie dell'ultima guerra.

Il controllo ai vertici fu invece affidato alle fotografie, secondo una tecnica perfezionata che val la pena di riportare.

Due apparecchi fissi a bordo, piazzati all'interno della cappottina con le lenti distanti dal plexiglas da 10 a 25 m/m, erano prescritti dal regolamento. Il posizionamento doveva garantire la ripresa della estremità dell'ala sinistra, possibilmente nell'angolo superiore del fotogramma, oltre naturalmente al punto eletto a vertice del percorso.

Gli apparecchi fotografici dovevano con-

sentire l'uso di caricatori di pellicole in bianco e nero VP 126-12 ed avere obiettivi con lunghezza focale non superiore a 55 m/m, apertura $f=8$ e velocità $1/40''$ di secondo. Tra le macchine idonee venivano indicate le Kodak Instamatic nelle versioni numero 100, 102, 104, 124, 134, 174, 314 e 414.

Circa dieci minuti prima del decollo di ogni prova veniva apposto sull'esterno della cappottina e proprio davanti gli obiettivi un unico segno, variabile di volta in volta e diverso per ogni aliante, tracciato a mezzo di penna ad inchiostro grasso. Subito veniva ripresa la fotografia di partenza consistente in un commissario con un tabellone in cui veniva indicato il numero di gara di ciascuno e la data. I successivi fotogrammi avrebbero tutti riportato in modo sfumato e fuori fuoco la traccia del segno a matita, che il pilota doveva curare non venisse cancellata per quel giorno.

I punti di virata, facilmente identificabili, dovevano avere a distanza di 500/1500 metri sul terreno un altro punto facilmente visibile, detto « prominent point » che l'aliante doveva sorvolare sulla perfetta verticale e secondo una direzione e senso rigidamente prefissati. Puntando l'ala sul punto da fotografare e cercando di evitare che l'estremità si muovesse molto, la foto riusciva perfetta e garantita dal doppio apparato fotografico. L'organizzazione consigliava di non scattare le due foto simultaneamente appunto per evitare che entrambe, nel caso, riuscissero troppo mosse.

« L'orologio » era formato da un gruppo di segnali di grandi dimensioni e quindi ben visibili posti fuori dalle linee di traffico ma vicine alla linea di partenza. In ogni briefing, in relazione alle distanze dai vertici, veniva stabilito un lasso di tempo, intercorrente fra il decollo e la partenza, fra due partenze, fra l'arrivo e l'atterraggio, superato il quale era doveroso fotografare l'orologio al fine di dimostrare che non si era potuto raggiungere uno dei vertici prima dell'attraversamento della linea di partenza, o dopo il traguardo d'arrivo, e ciò al fine di evitare frodi. Naturalmente i segnali dell'orologio venivano cambiati ogni 30'.

All'atterraggio le pellicole dovevano essere consegnate al più presto e siglate col

numero di gara, ad appositi commissari; lo sviluppo del secondo film si rendeva necessario solo nel caso che il primo non fosse soddisfacente. Un cartoncino indicante le sequenze delle riprese, data e numero di gara completava il dossier.

Venne raccomandato di non eseguire riprese a tarda sera, ma solo fino a mezz'ora prima del tramonto per quanto in qualche caso fossero riuscite fotografie scattate qualche minuto dopo il calar del sole. L'effetto dell'ombra delle nubi sul vertice non dava difficoltà.

Con questo sistema fu possibile assegnare un grande numero di punti di virata per ogni prova (vedi *Cat's Cradle*) e differenziare le prove fra le due classi; oltre che conservarsi la possibilità di cambiare il tema all'ultimo momento.

Walter Vergani

VOLO A VELA ALPINO

Andata e ritorno Bolzano - Eberndorf di 509 Km

Ecco i particolari dell'impegnativo volo alpino effettuato dal pilota austriaco Fritz Reschreiter il 23 Maggio di quest'anno, in occasione dello svolgimento della 1a settimana volovelistica di Bolzano.

Il 1970 ha segnato anche per i piloti italiani il superamento della barriera dei « 500 » e la stagione si è conclusa con molti piloti sul piede di partenza per distanze anche maggiori. Speriamo che gli stessi abbiano fatto tesoro delle esperienze di quest'anno e che la stagione 1971 li trovi pronti al momento propizio e comunque di « buon mattino ».

RS

Al Briefing delle ore 10 tenuto dal Magg. Piinio Rovesti la situazione meteo venne illustrata con attenzione per alcune caratteristiche di variabilità che interessavano l'arco alpino in quella giornata.

All'est una notevole umidità con possibilità di temporali e venti dai quadranti settentrionali con intensità nell'ordine dei 25 kts. All'ovest buona attività termoconvettiva senza previsione di temporali e venti da nordovest di forte densità, fino a 50 kts oltre i 3000 metri.

Come era nel carattere della settimana volovelistica i temi furono lasciati a completo arbitrio dei piloti, e non vennero per quella giornata consigliati dei percorsi appunto per le diverse situazioni che regnavano sull'arco alpino in quel momento.

La preferenza della maggior parte dei piloti andò per temi di andata e ritorno o triangoli in direzione nord ed ovest, per le maggiori possibilità termodinamiche in quelle direzioni.

Io decisi per l'est nonostante le previsioni poco brillanti, sperando nell'appoggio orografico delle catene montane di nord-est per una andata e ritorno verso Eberndorf in Carinzia (Austria).

Decollai con il mio Phoebus B alle 10.35 e dopo un traino senza particolari ascendenze protrattosi fino alla quota di mt 1000 sulla città di Bolzano, trovai solamente discendenze.

Mentre già stavo perdendo con la quota anche ogni speranza di una prova interessante per quella giornata, alla quota di 400 mt sulla verticale della zona industriale vidi Pronzati e Centofante che appena lasciato il traino, stavano salendo con i loro Phoebus nella termica « industriale » con medie intorno ai 2 mt al secondo.

Mi misi subito in quella ascendenza che in breve mi portò a 2000 mt permettendomi di iniziare il volo che in me avevo programmato, decisamente in direzione est.

Mi diressi verso il Corno del Renon e di lì in Val Pusteria verso Brunico. Qui un principio di temporale mi mise un attimo nella indecisione se proseguire il volo verso est.

Alla fine decisi di proseguire aggirando questo primo ostacolo per vedere se più avanti vi erano altri temporali o condizioni più favorevoli per proseguire con sicurezza verso il punto di virata. Infatti avanti trovai il sole splendente che fu per me

il più chiaro e forte invito a proseguire ormai senza alcun dubbio nel mio primo proposito dei 509 km.

Già da Dobbiaco e sul confine tra Italia ed Austria volavo sotto bellissimi Cu che facilmente mi fecero condurre il volo sopra il crinale delle Alpi Carniche con base intorno ai 3200 mt.

Nei pressi di Tarvisio ancora ascendenze; controllata la media della velocità su questo primo tratto di volo constatai con vero piacere che la media era di 70 km/h nonostante le difficoltà iniziali dell'aggancio.

Superato Tarvisio, stavano passando anche le ore più calde della giornata ed iniziava per me il tratto più impegnativo del volo, lungo la valle che allargandosi porta a Klagenfurt con rilievi orografici molto più modesti.

Mi diressi verso il punto di virata, Eberndorf, superando un cumulo temporalesco e da quel momento non rividi più il sole fino al volo di ritorno.

Proseguendo sotto questo Cu imponente trovai ascendenze di intensità tale da farmi correre fino a 200 km/h per mantenermi al disotto della base proseguendo con l'esatta prua verso la valle della Drava che cercavo di non perdere di vista perchè mi avrebbe condotto su Eberndorf.

Erano quasi le ore 14 quando giunsi sul punto di virata. La mia velocità media nel frattempo era salita a 83 km/h. Il ritorno fino ad Arnoldstein fu esattamente in condizioni identiche dell'andata. Fino a Tarvisio altra serie di bellissimi Cu.

Da questo punto dovetti stare particolarmente attento alla rotazione dei venti, decisamente verso ovest.

Il ritardo con cui osservai questa variazione dei venti mi costò un punto basso che mi fece faticare non poco prima di riprendere la sufficiente quota di volo per proseguire verso Bolzano.

Mi trovai poco più avanti in compagnia di un L Spatz e di due K 6 austriaci che veleggiavano in quella zona leggermente più bassi di me e questa inattesa compagnia mi distraeva dal pensiero sulle cattive possibilità di atterraggio di quella regione, il Lesachtal. Dopo mezz'ora potei tirare un respiro di sollievo e continuare con tranquillità il mio volo, dato che avevo fatta la quota sufficiente per mantenermi al disopra dei crinali delle Alpi Carniche.

Alle 17.30 passai sopra Dobbiaco, e con

pua verso Ovest dalla quota di 3200 mt percorsi tutta la Val Pusteria.

Un controllo della distanza che mi separava dalla meta, Bolzano, mi diede un grande sollievo: solo 70 km.

Anche il timore di eventuale fuori campo stava scomparendo e volai con molta attenzione per non lasciarmi prendere da sorprese in questo tratto finale.

Volavo in direzione Ovest-Sud ovest con una componente laterale di vento che conservava ancora una intensità di 20-30 kts da Nordovest alla quota di 3200 mt alla quale io volavo.

Accanto alle Odle (Estrema parte nordest della Valle di Funes) trovai una ascendenza di 1,5 m/sec che mi diede una ultima conferma della possibilità di concludere in sicurezza il rientro a Bolzano.

Dalle Odle puntai diritto sullo Sciliar e di lì all'aeroporto di Bolzano, dove atterrai alle 18.10.

Era questo il primo volo superiore ai 500 km con partenza Bolzano

Un percorso classico:

Calcinate - Valbrembo

IERI: La solita « ganasada » di un pomeriggio senza gara. La simpatica euforia dei bergamaschi contagia gli assopiti (sulla gloria) calcinatesi e nasce l'idea del « Trofeo del Chivone ». Idea che, malgrado gli entusiasmi del momento, non avrà alcun seguito. OGGI: Valbrembo istituisce premi per incentivare certi voli e Calcinata rispolvera la San Pedrino.

VOLO A VELA cerca di contribuire rilanciando l'idea del « Trofeo del Chivone » con questo articoletto dell'Attilio Pronzati.

Il percorso Calcinata Valbrembo ha molte varianti, può essere fatto in andata e ritorno e naturalmente può prendere partenza sia da Calcinata che da Valbrembo. È una rotta frequentatissima e il percorso sta « producendo » prove di distanza dei « C » d'argento a ritmo continuo.

Ma le varianti sono pressochè infinite anche per il fatto che lo si può fare nelle più diverse condizioni meteo: con plafond stratosferici da primavera e quando è solo necessaria una buona salita, con condizioni di vento di nord o di nord-ovest quando una sola piccola distrazione sottrae dall'altimetro a velocità vertiginosa mille e più metri, quando infine il plafond basso, la elevata umidità e quindi una ridotta visibilità orizzontale questo percorso rimane pressochè il solo per far passare la domenica poco brillante facendo un volo a vela interessante.

Si possono quindi vedere barogrammi con una salita continua e veloce fin quasi ai 3000 poi un dente o due di « sega » qualcuno di più quando il soggetto è un prudente e poi un bell'arrivo sull'aeroporto. Se non siamo davanti ad un candidato per il « C » d'argento questo percorso non è generalmente fatto da altri: tutti più o meno ben dentro alle Alpi.

Con vento dai settori da nord il percorso diventa quasi da scommessa, vi si cimentano gli ingenui oppure i « bravi » in vena di temprarsi o di misurare le proprie capacità.

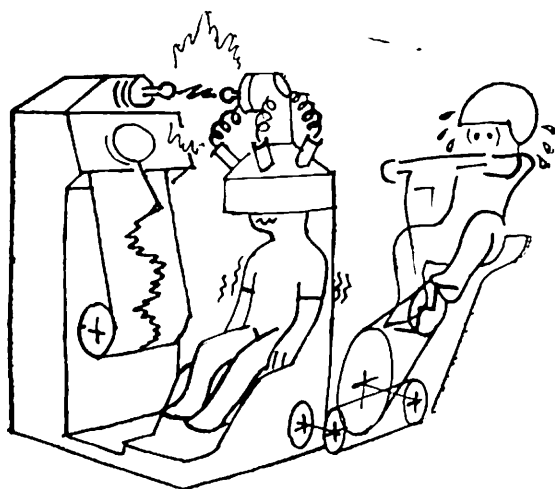
Diverso e quasi divertente, il percorso, ma in ogni caso interessante, con condizioni di umidità elevata, plafond basso ecc. ecc.

tutto cioè quello che può impedire la realizzazione di temi in montagna. Rimane allora questo percorso che ha molti vantaggi: due aeroporti alla sua estremità, quello di Orsenigo che se non operante può in ogni caso accogliere senza rischi l'aliante che ne ha necessità circa a metà, un costante appoggio orografico al limite della pianura.

Si constata così che il percorso viene affrontato via via con quote e plafond più bassi, la radio spesso comunica « quota Alpe del Vicerè » che vuol dire 750 m. sul campo, « verticale Monte Olimpino » con 4540 m. giusto per arrivare a qualche buon prato a fianco dell'Autostrada. I Corni di Canzo si vedono dal basso, le Grigne e il Resegone lasciano vedere i piedi e un po' di gamba, solo l'Albenza scopre il suo crinale. Ma se non si è esigenti per il panorama il percorso riesce, avanti e indietro, i cumoli che si appoggiano ai costoni sono generalmente molto buoni. Il Bisbino, il Bollettone, non tradiscono (quasi mai) bisogna tenere solo ben aperti gli occhi perchè il percorso comincia ad essere densamente frequentato.

Percorso di « consolazione per giornate umide? ». Senz'altro sì, ma grazie, e sono chilometri e poi se va male un panino e quattro chiacchiere con gli amici dell'altra parrocchia fan sempre molto piacere.

L'elettroencefalografo a pedali



Non è possibile, oggi, parlare di allievi piloti volovelisti senza prima avere chiarito quanto sia indispensabile l'installazione in ogni campo di volo a vela di una macchina, azionata a pedali per essere economica, autonoma e sempre pronta, che sia in grado di rilasciare immediatamente una perfetta e semplice cartella clinica dello stato mentale del paziente, che in questo caso particolare è l'allievo in questione.

Una simile macchina è l'elettroencefalografo a pedali. Essa naturalmente dovrebbe rilasciare elettroencefalogrammi, pure a pedali.

La necessità della macchina è facilmente dimostrabile e si basa su di un presupposto universalmente valido.

Si parte da una domanda: chi è l'allievo

pilota volovelista? Fin qui tutto bene. Alla risposta cominciano i guai. Chi dice: è un professore universitario, chi un camionista, chi un vigile urbano, chi uno studente, chi un industriale, chi un droghiere, chi un poeta, chi un oceanografo di chiara fama, chi un ingegnere ed in questo caso le cose si complicano; comunque ognuno dice una cosa diversa. Occorre quindi risalire ad un momento precedente, meno complicato: occorre trovare l'elemento che accomuni tutti gli allievi piloti volovelisti e che nessuno possa confutare.

L'unico assioma che accontenti tutti gli studiosi del problema è il seguente: l'allievo pilota volovelista è stato, almeno per un momento importante della sua vita, un passante. Sì, un passante. È cioè passato ad esempio nei pressi di un campo di volo

In una giornata di intensa attività ed ha sentito una irresistibile forza interiore che lo ha indotto a correre in segreteria, a farsi socio, a superare la visita medica e a cominciare subito le lezioni di volo. Ma questo è un caso raro, per la verità. È più facile che l'allievo sia passato più e più volte tanto vicino ad un volovelista da rimanere contagiato dai suoi discorsi un poco oscuri e nebulosi, ma senz'altro entusiasti, circa i voli effettuati; o forse è passato, cioè è stato promosso, poniamo, alla maturità e i genitori lo hanno premiato concedendogli la somma necessaria a conseguire il brevetto, con relativa autorizzazione, e non è finita perchè il più delle volte la stessa somma viene sperperata in libagioni conviviali che impediscono forse la nascita di un futuro campione.

L'allievo può anche essere passato vicino ad un prato in aperta campagna dove poco prima era atterrato un incauto con il suo aliante. Quel volovelista che stava penando non poco a convincere un signore dall'apparente aspetto innocuo che il motore non è indispensabile e che non gli era mancata l'aria per via dei venti malefici imperversanti a bella posta nella zona, può forse avere fatto scattare la molla della curiosità e del desiderio aeronautico nel passante. Questi ci ripensa, pondera e decide di incominciare a volare.

Al di fuori quindi di ogni altro carattere comune di difficile accertamento, gli allievi piloti volovelisti si possono tutti tranquillamente considerare degli ex-passanti.

Comincia ad essere chiaro a questo punto della trattazione dell'argomento « allievi », che fare diventare piloti responsabili dei signori che fino al momento di iniziare a volare, di aeronautico e di comune avevano al loro attivo solo il fatto di essere passati da qualche parte, può spesso riservare sorprese non piccole.

Alla fluidità del discorso giova accennare appena ai casi particolari che meriterebbero più ampio esame a parte, come quello del professore di fisica che decide di diventare volovelista o quello dell'ingegnere specializzato in costruzioni aeronautiche, o del medico laureato in medicina spaziale. Si può solo augurare a tutti i gruppi di

volò a vela di avere già superato il travaglio che simili casi determinano fin nelle più intime strutture di una scuola di volo, se mai sia accaduto loro di dovere annoverare un allievo del genere. Nulla di quello che si fa da anni infatti è certo per essi, ma è tutto da dimostrare e nel modo più astratto, alla luce delle loro complicatissime teorie, con la conseguenza normale del ricovero nella immancabile vicina clinica « Bellombra », famosa per la cura delle malattie nervose, dell'intero sfortunato corpo insegnante, teorici e pratici. Ma torniamo agli allievi che sono solo dei passanti e non altre cose troppo complicate e difficili.

Questi un bel giorno si presentano in linea di volo e vengono immediatamente messi al corrente che da quel momento in poi dovranno lavorare come muli senza mai lamentarsi o fare domande inutili, se vorranno, un giorno lontanissimo, essere qualcuno nel volo a vela. Primo punto, questo, di per sé difficile da assimilare.

C'era tra loro ad esempio, chi vedeva il conseguimento del brevetto di volo a vela come un lungo periodo di riposo trascorso sotto spessi ombrelloni sistemati in un prato ben curato e silenzioso, periodo rallegrato da lunghe bevute di bibite fresche e intervallato soltanto da piccole pause necessarie per effettuare brevi voli, affrontati, s'intende, con calma e meditazione, ma sempre confortati dal costante plauso particolare dell'istruttore per le magnifiche e ineguagliabili gesta compiute dal decollo all'atterraggio.

Ecco che la tecnica verrebbe in aiuto dell'uomo: l'elettroencefalografo a pedali infatti avrebbe denunciato l'atteggiamento latente già molto prima che potesse manifestarsi. L'assenza del prezioso strumento porta l'istruttore a rientrare a casa alla sera completamente afono e con gli occhi spiritati e le vene del collo grosse come bastoni per il tono della voce che ha dovuto tenere durante tutto il giorno, nel tentativo di svegliare l'allievo dal suo contagioso torpore letargico, degno di bagni termali forse, ma non certo di un campo di volo.

Superata la prima fase di acclimatazione al



lavoro somato, si entra nel vivo dell'attività di volo. E continuano i guai.

L'allievo guastatore, dalla mano infelice e pesante, quello che vi viene fornito già provvisto del soprannome « dove lo metti, rompe », è un tipo abbastanza comune.

Anche in questo caso, l'assenza dell'esame effettuato a caldo con la famosa macchina, fa sì che ci si accorga del difetto solo in presenza delle sue drammatiche conseguenze. E non fa piacere a nessuno dovere rinunciare a volare su di un aliante solo perchè la capottina si è sbriciolata sotto la pressione delle grosse mani di chi ci ha preceduto e che pensava forse di essere alle prese con la caparbia portiera di un autocarro, del tutto restia a fare il suo dovere di arnese che si chiude.

E il tipo curioso per natura, non per scelta e nemmeno forse per malvagità, almeno all'apparenza, che non ha pace se non sviscera tutte le cose inutili fino a trovarne l'origine profonda, anche se il processo il più delle volte si svolge in maniera cruenta per l'oggetto della sua curiosità, credete che abbia poca importanza in una trattazione dall'apparente serietà sugli allievi piloti volovelisti?

Per capire la profondità dei dilemmi che si agitano nella mente di questo tipo di

allievo occorre tornare indietro nel tempo e immaginare noi stessi proiettati di colpo nel bel mezzo di un gruppo di persone che volano e che ci vogliono fare volare, noi che magari fino al giorno prima non avevamo mai nemmeno notato quali operazioni compiano gli uccelli nell'esercizio delle loro funzioni. Le domande in attesa di risposta sono tantissime, soprattutto all'inizio, è vero, ma è altrettanto vero che non esiste istruttore comune in grado di rispondere a tutte senza dimostrare, volando, come avviene in realtà il fenomeno. Molti all'inizio accettano il sistema e tutto va per il meglio. Ma questo allievo insiste: prima il perchè, dopo la pratica. È il momento giusto: fuori l'elettroencefalografo a pedali, esame a caldo, con un altro allievo ai pedali, si intende, e immediata risposta facilmente rilevabile dal grafico, mentre l'allarmometro si sposta pericolosamente sul rosso: tipo iperteso, dalla domanda facile.

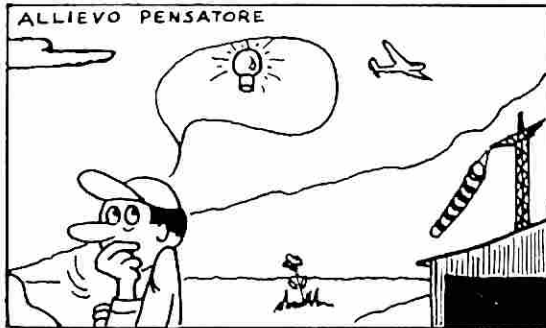
Se lo si potesse sapere a priori, non si perderebbe tanto tempo prezioso. Basterebbe chiedere all'ingegnere in costruzioni aeronautiche onnipotente di cui sopra, di esaudire i piccoli desideri dell'aspirante, il chè oltretutto renderebbe felice lo stesso ingegnere per il fatto che finalmente potrebbe dare a bere il brodo a qualche malaugurato. Il risultato potrebbe essere di due tipi: o la restituzione alla normalità dell'allievo dalla domanda facile e in questo caso appagata e relativo trionfo dell'ingegnere, oppure il vacillamento dello stesso, scosso alle basi della sua scienza dalla profondità e sterilità delle domande dell'interlocutore, che dopo imperverserebbe ancora, mai sazio di vittoria. In nessuno dei due casi comunque deriverebbero grossi vantaggi al gruppo.

Se poi, durante un bel pomeriggio di primavera, avete la gioia di vedere tutti gli alianti in linea di volo, i traineristi allegri per la perfetta efficienza delle loro macchine, tutti i servizi garantiti da volovelisti preparati, i controllori del traffico, se avete la disgrazia di averne, calmi e ben disposti verso il prossimo, cominciate a preoccuparvi.

È molto probabile che dalla segreteria vi giunga notizia che un nuovo allievo si è

iscritto e che lo stesso vi venga presentato nella persona di un giovane dallo sguardo acuto e dai movimenti circospetti.

Non si deve diffidare naturalmente dello sguardo acuto e della circospezione dei movimenti, si deve solo accertare al più presto che non si tratti del solito intollerante della disciplina, che tutti prima o poi hanno incontrato. Per la verità va rilevato inoltre che la disciplina in un campo di volo non è delle più esasperate. Se si



avesse a disposizione l'elettroencefalografo a pedali, si potrebbe, con una scusa qualunque, sottoporlo all'esame e di conseguenza, se il responso fosse positivo, porlo in stato di isolamento preventivo. Dato però che finora tutti si sono preoccupati solo di escogitare continui e sempre più ampi divieti all'attività di volo, con chiari intenti repressivi, cercando di impedire che negli aeroporti volino anche le allodole, con la comoda scusa di aumentare la sicurezza, evitando con cura al contrario di dotare i campi di un mezzo così semplice come quello esaltato in queste pagine, e che certamente avrebbe dato risultati migliori di molti divieti, ci si trova nella impossibilità di prevenire l'opera disgregatrice del nuovo allievo, prima che la stessa venga attuata.

E questi non ha nessuna intenzione di aspettare a manifestare le proprie opinioni. È con frasette mozze buttate qua e là con noncuranza del tipo: e dire che sarebbe così semplice creare di potere comandare qui?, oppure: non sarebbe più semplice prenotare i voli telefonando in

segreteria?, che si mina alle basi un sistema stracollaudato e, se non efficientissimo, almeno funzionante da molti anni, risultato già difficile da raggiungere per ogni tipo di sistema.

Cosa resta da fare, dato che le frasi disgregatrici vengono dette curando bene che non siano presenti i diretti responsabili? Occorrerà aspettare che accada qualcosa

di inspiegabile, se ne dovranno cercare le cause e finalmente si imparerà che nel gruppo è entrato un innovatore del tipo descritto. E colui è trionfo e gongolante perché si accinge a sanare a modo suo l'ambiente da mali vecchi e incancreniti che aspettavano solo la sua opera assestatrice per essere risolti, sempre dal suo punto di vista, beninteso. Quanto tempo perso, quanta sana energia sprecata per stroncare l'inventore di cose già superate, il solutore di problemi che da anni hanno trovato una logica soluzione, e tutto per la mancanza di un apparecchietto non molto ingombrante e dal modestissimo costo di esercizio, dato il funzionamento a pedali.

Tempo, attività, passione, impiegati, o meglio dispersi, nel convincere un altro signore di mezza età dall'aspetto serio che se non si deciderà a richiamare l'aliante quando ormai è a pochi decimetri dalla dura terra, le conseguenze saranno perlomeno tristi. E se si sentirà urlare, dopo un atterraggio dei soliti, « ti rompereì la testa! », all'indirizzo di questo planatore ad oltranza, si può essere certi che non si tratta dello scatto d'ira di un istruttore che abbia perso il lume della ragione: il volume molto alto sarà determinato dall'abitudine a parlare in modo da essere uditi anche alle non piccole distanze di un campo di volo e il testo della frase andrà inteso come la manifestazione del vivo desiderio di analizzare il centro motore di tutti gli atti umani dell'allievo, analisi che non potrà avvenire in nessun altro modo meno cruento, mancando in campo un apparecchio simile a quello auspicato in queste pagine.

A tutti poi è capitato di avere a che fare con qualche giovane, preferibilmente universitario, che per alcuni giorni vaga per:

il campo e dentro gli hangar con aria assente facendo domande il più delle volte sconclusionate, per poi iniziare a spingere timidamente un aliante, quindi aiutare ad agganciare un cavo di traino, sempre con grande distacco però.

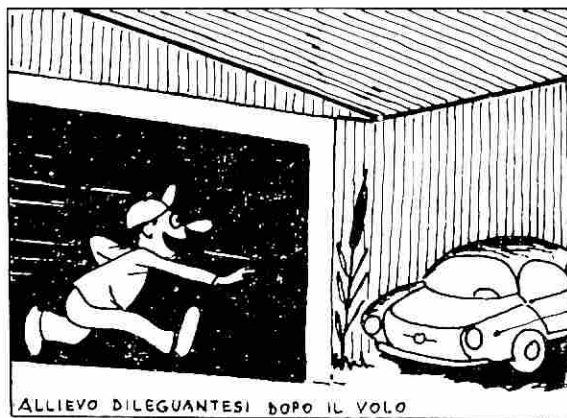


Lo stesso allievo ad un certo punto di colpo si blocca, si siede, pensa, fa qualche schizzo sul primo pezzo di carta straccia che trova e finalmente riversa la sua scienza sul popolo bue che lo ha guardato fino a quel momento fra il preoccupato per la sua salute mentale e il divertito per quello strano modo di comportarsi. Questi non è altro che il ben catalogato tipo del teorico del machiavellismo: è cioè un individuo che non guarda le comuni operazioni umane cercando di adeguarsi ad esse, ma solo per affardellarle di complicati e sempre inutili congegni che servirebbero, nell'intenzione dell'ideatore, a snellire notevolmente le pratiche, di qualunque tipo. Il bello è che l'opera di questo scienziato non si abbassa mai nemmeno ad iniziare una delle tante e complicate macchine esposte, ma si ferma sempre all'enunciazione teorica e caotica di complicati apparecchi con leve molle e tiranti che possono il più delle volte essere definiti tranquillamente trappole inutili. Ma il teorico del

machiavellismo crede nella propria opera bonifetrice e continua ad imbrattare carta con disegni sempre più complicati, e purtroppo trova sempre qualcuno che non solo lo ascolta, ma lo incita anche nelle sue pazze esposizioni, con il chiaro intento di sottrarsi, almeno per un poco, al normale lavoro somato. Il teorico si debellia semplicemente: basta invitarlo seccamente a smettere di proporre opere all'altrui lavoro, e di portare invece in campo una, una sola, delle tante macchine, finita e finalmente funzionante. Così facendo, data la chiara reticenza al lavoro manuale dell'individuo, avrete inquadrato un altro allievo dalle chiare tendenze deviazionistiche, o lo avrete perso per sempre, perché offeso nella sua qualità di missionario alleviatore delle umane sofferenze, con chiaro beneficio però dell'intera società volostica.

In ognuno dei due casi, prima che l'ordine sia ristabilito, il nuovo venuto avrà già sceminato di dubbi e di truci pensieri di inutile sfruttamento le menti più deboli o le meno agguerrite o forse solo le più giovani, perché molti ormai sono abituati a tali fenomeni, hanno cioè più esperienza, sinonimo di più anni passati sulle piste di volo.

Visti alcuni casi da esaminare, ecco in definitiva come si intende la macchina in funzione durante un esame elettroencefalografico a pedali.



Gli ingredienti sono: un allievo o uno qualunque purchè dia chiari segni di squilibrio, fenomeno sufficiente a farne immediatamente l'oggetto dell'esame, poi l'apparecchio costituito da una specie di sedia elettrica formato famiglia, semovente su rotelle con dietro applicato un telaio di bicicletta al mozzo della quale è inserito un piccolo generatore elettrico.

Da un lato del maestoso complesso sporge una specie di barografo a nastro per il responso. L'esame procede così: si cattura l'esaminando, lo si fa sedere, cercando sempre di usare modi che non escano dalla legalità, lo si fa adornare di alcuni ammenicoli cucurbitacei tipo film del terrore, poi si induce, sempre con le buone maniere beninteso, un altro allievo volontario a sedere sulla pseudo-bicicletta e a pigiare sui pedali a tutta forza fino alla prostrazione. Nelle intenzioni dell'ideatore della macchina, quando si sottoponga ad esame uno qualunque dei tipi sopra descritti, il nastro dovrebbe uscire recando una sola riga longitudinale, perfettamente diritta, senza variazione alcuna, finalmente visualizzazione del famoso geometrico segmento di retta. E questo a dimostrazione della consistenza della massa cerebrale esaminata.

Nei casi cosiddetti normali, al contrario, apparirebbe qualche debolissima cresta ad indicare miti pensieri, oneste speranze, ma soprattutto adeguamento progressivo al sistema che permette al volo a vela odierno di esistere anche se non di svilupparsi. Ecco perchè si dovrebbe introdurre l'elettroencefalografo a pedali come strumento obbligatorio nelle scuole di volo a vela, con apposita circolare ministeriale con il solito effetto retroattivo di alcuni mesi, per permettere un perfetto adeguamento alla norma, naturalmente.

