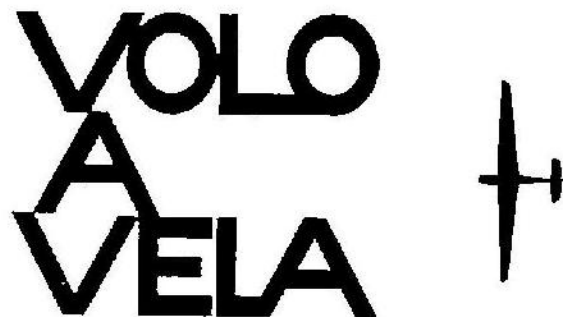




A cura del Centro Studi  
Volo a Vela Alpino  
con la collaborazione  
di tutti i volovelisti



La Rivista dei Volovelisti Italiani  
fondata da Plinio Rovesti nel 1946

**n. 94**

**APRILE / MAGGIO / GIUGNO 1972**

# CANDIDE

*Avevamo appena finito di scrivere di bombe e siluri quando ci è pervenuto il testo relativo ai lavori della Commissione; testo che ci siamo affrettati ad inserire nel precedente n. 93 e questi era appena spedito che già era in distribuzione, a cura dell'Ae.C. d'Italia, il Regolamento di Rieti 1972!*

*Cosa fatta capo ha.*

*Non possiamo però tacere la nostra delusione nel constatare che il Regolamento del 1972 è identico a quello del 1971 ed altrimenti non poteva essere, visto che la Commissione ha scritto: « Dopo le gare sono pervenuti solo suggerimenti da parte della direzione di gara e nessuno da parte dei piloti. Pertanto non è stata portata alcuna modifica sostanziale. Sono stati avanzati invece suggerimenti tecnici tendenti ad ovviare quegli inconvenienti che si sono verificati dal punto di vista dell'organizzazione ».*

*All'amico Serra invieremo in omaggio una copia del n. 91 (ago.-ott. 1971)  
All'Amico Serra invieremo in omaggio una copia del n. 91 (ago.-ott. 1971)  
di VOLO A VELA ed a tutti i volovelisti rivolgeremo viva preghiera affinché nell'avvenire abbiano ad inviarci i loro testi su carta bollata da 500 lire affinché, dopo la stampa si possano inoltrare, tramite notaio, alla Commissione:*

\* \* \*

*Una brevissima puntata in quel di Bolzano: ricordiamo la possibilità di imprecare bilingue, il divieto di fotografare il Canguro e la notevole collaborazione data alla manifestazione dalle autorità civili e militari. Collaborazione tanto valida quanto « sorprendente » perché non possiamo dimenticare la « pochezza spartana » degli aiuti che si ottengono a Rieti per i Campionati nazionali.*

*Non osiamo credere nella prossima pioggia di milioni, vogliamo però essere ottimisti in quanto incominciamo ad incappare nei generali che sono stati velovelisti ed in quelli che lo vogliono diventare!*

*Chissà che da questi non nasca la spinta decisiva per la formazione dell'auspita squadra di piloti militari volovelisti con il compito di difendere, anche nel volo a vela, i colori dell'Aeronautica Militare.*

# IN BECCO ALL'AQUILA!

*Anche se vissuto separatamente, il clima è quello tipico della partenza: niente è pronto!*

*Come al solito mancano gli uomini, gli alianti, gli strumenti, le carte e cento mila altre cose.*

*Solo cinquanta chilometri dopo il via ci si domanderà come mai all'improvviso ci sia stato il tutto: il necessario ed anche il superfluo. Tra tanti bagagli riteniamo che troveranno posto anche i nostri voti per una affermazione dei nostri qualificati piloti.*

*Il volo a vela italiano ha bisogno che si batta la gran cassa. Non per coprire di gloria i pochi piloti sportivi ma per svegliare l'entusiasmo nelle tanto attese « nuove leve ».*

*Non per esaltare le supermacchine ma per facilitare la creazione di una più vasta e idonea flotta alianti.*

*Non per vanto nazionalistico, non per quanto premesso, non per questo e non per quello... ma per la più semplice, accesa e cieca tifoseria inviamo ai partenti, anche a nome dei nostri lettori, il nostro affettuoso: in becco all'aquila... (e guai a chi perde).*

La redazione

# 13<sup>mi</sup> CAMPIONATI MONDIALI

*di Piero Morelli*



**vršac'72**

Avranno luogo a Vrsac in Jugoslavia, a circa 80 km a Est di Belgrado e in prossimità del confine con la Romania.

L'aeroporto di Vrsac è sede del Centro Nazionale jugoslavo ed ha grande dimensioni, tali da non porre problemi operativi anche nel caso che i concorrenti siano più di cento. Gli sconfinamenti sono proibiti, per cui i temi di gara interessano la zona compresa tra le direzioni WNW e SE rispetto a Vrsac: una regione in parte pianeggiante e in parte collinosa.

La climatologia è tipicamente continentale. Il passaggio di fronti, abbastanza frequente in luglio, può creare una notevole ed interessante varietà di condizioni.

Il periodo di allenamento va dal 2 al 9 luglio. La gara avrà inizio il 9 luglio con la cerimonia di inaugurazione e si concluderà il 23 luglio con la premiazione. Tredici giorni dunque disponibili per le prove che, salvo una clamorosa smentita dei dati statistici, dovrebbero permettere l'effettuazione di almeno otto prove.

Il regolamento contiene poche varianti rispetto a quello dei precedenti Mondiali. Il volo in nube è autorizzato. Una novità è l'introduzione di un « fattore di giornata » (day factor) che, nei casi, di solito rari, in cui una piccola percentuale di concorrenti di una classe riesce a realizzare punteggi nettamente superiori a quelli dei restanti concorrenti (come per esempio è avvenuto nel 1960 a Colonia, quando un temporale bloccò la maggior parte dei concorrenti al primo pilone di un triangolo), riduce nella stessa misura i punteggi di tutti.

In un tal caso, il peso di quella prova, falsata dal fattore, fortuna, sul punteggio finale, viene ad essere giustamente ridotto.

Alla data del 30 Aprile risultavano iscritti 76 concorrenti (di cui 42 in classe Standard e 34 in classe Libera). Ma poiché mancavano le iscrizioni di paesi che di solito sono presenti ai mondiali (come Francia, URSS, Ungheria, Cecoslovacchia, Israele, Sud Africa ecc.), si prevede che il numero dei concorrenti supererà largamente gli 80.

Tra i partecipanti figurano i campioni mondiali in carica Moffat (USA) e Reichmann (Germania Federale) e gli ex-campioni Woedl (Austria), Wroblewski (Polonia) e Smith (USA), oltre a nomi non meno prestigiosi come Stouffs (Belgio), Sejstrup (Danimarca), Kepka (Polonia), Johnson (USA), Nick Goodhart (Gran Bretagna) e Neubert (Germania Federale).

Tra gli allianti, poche le novità: in classe Standard, i nuovi polacchi « Orion », in plastica; in classe Libera: l'inglese « Sigma », i tedeschi ASW.17, i polacchi « Jantar », in plastica, e il nostro « Calif » monoposto di 23 metri di apertura alare.

La squadra italiana presenta Zoli (Calif) e Serra (Nimbus 2) in classe libera; Pronzati (nuovo Libelle sperimentale) e Perotti (ASW.15b). Piloti di riserva: Centofante (Libera) e Piludu (Standard). Capo squadra: Piero Morelli. Direttore sportivo (con il compito di nuova istituzione, di guida e assistenza ai piloti): Walter Vergani. Meteorologo: Plinio Rovesti. Componenti, con vari compiti: Galli, Poletti, Casetti e Lanzi (Milano), Giusti e Baldisseri (Varese), Maritano (Torino), Sugliani (Bergamo), Matilde Hofer (Bolzano). La nostra partecipazione è stata curata in ogni dettaglio e gode ancora una volta del generoso aiuto della FIAT, che concederà in uso 6 autovetture, e della ROLLER con due « roulottes ».

## MILANO - VRSAC Km. 1171

*di Walter Vergani*

Distanza stradale da Milano a Vršač Km 1171, con autostrada fino a Trieste Opicina, frontiera, strada a curve fino a Lubiana, autostrada da Lubiana a Belgrado e strada di buone caratteristiche da Belgrado a Vršač.

Il percorso senza carrello richiede circa 14 ore. Le strade sono buone anche se a unica corsia e quindi la media realizzabile non è troppo alta per la presenza di automezzi di varie caratteristiche.

La densità automobilistica è buona su tutte le strade e in tutte le città e paragonabile a quella di una nostra città di provincia.

L'aeroporto sportivo di Belgrado è situato a 13 Km a nord della città, sulla strada per Zrenjanin; qui l'aeroporto è molto grande e sono già stati presi accordi per-

ché all'arrivo ci sia alloggio per tutti i componenti della squadra e per la notte dal 30 giugno al 1° luglio per una somma corrispondente a circa 400 lire a testa.

Problemi linguistici: non sono molto rilevanti in quanto non è difficile trovare chi parli italiano e comunque, a un certo livello, una parte della popolazione parla anche il francese o l'inglese.

Ogni insegna è scritta o direttamente in caratteri latini o altrimenti in entrambi i caratteri latini e cirillici. I caratteri cirillici rappresentano ormai una caratteristica in regresso.

I cambi sono apparentemente alquanto variabili per cui vi consiglio di effettuare il cambio della divisa italiana in quella jugoslava (Dinari) nelle banche. Fare atten-

zione che è assolutamente proibito cambiare i soldi in Italia e portare quindi la divisa jugoslava attraverso la frontiera.

La benzina è di buona qualità e gli orari dei distributori di benzina lungo l'autostrada sono continuati, 24 ore su 24.

Lungo tutta l'autostrada che da Lubiana va a Belgrado sono frequenti i motel e i ristoranti di stile tipicamente occidentale. I punti di virata verranno contenuti nella Uoiuodjna che è la pianura che fa capo a Belgrado. Solo le gare su meta prefissa o su asse prefissato possono avere il termine nella zona delle montagne del Montenegro oppure nella zona collinosa carsica; quindi il volo sarà tipicamente da pianura. Le condizioni di veleggiamento prevedono plafond sovente fra i 1800 e i 2200 metri, con ascendenze da 2 metri e mezzo/tre.

La navigazione darà luogo a qualche problema, del resto non superiore a quello delle altre nazioni già visitate. I paesi hanno la tendenza ad avere la stessa forma e quindi bisognerà fare molta attenzione a dettagli circa la loro ubicazione rispetto a punti di riferimento, quali canali, strade ecc.; le ferrovie si vedono meno bene del solito perché non corrono su terrapieni.

Il deserto di Deliblaska non ha alcuna importanza rilevante.

Il luogo dove si svolgeranno i campionati è dominato da due piccole colline alte poche centinaia di metri, ben visibili da lontano e dovrebbero costituire un buon punto di riferimento per gli arrivi.

Pare che i temporali siano abbastanza frequenti, specialmente quelli a nord di Vršač e quindi provenienti dalla Romania.

Gli alianti del team jugoslavo danno molta importanza agli strumenti per il volo senza visibilità, che occupano sul cruscotto una posizione di preminenza.

Le condizioni sembrano buone, tant'è che in questi ultimi tempi sono stati effettuati voli triangolari con velocità superiori ai 100 Km/h con alianti Cirrus.

L'aeroporto sede dei campionati è coperto da erba e praticamente completamente utilizzabile. Hangar, infrastrutture e torre controllo sono in fase di ultimazione, così come la palazzina in cui alloggeranno i piloti.

La distanza dall'aeroporto dal paese è di pochi chilometri e anche la distanza della linea dalla località degli alloggiamenti è

tale per cui non si può percorrere a piedi (1,5/2 Km).

Quando piove il terreno e le strade, che sono per lo più trattati all'infuori delle strade principali che sono asfaltate, diventano enormemente fangose e già fin da adesso presentano un certo numero di buchi; però, dopo poche ore dalla cessazione della pioggia, il tango comincia a prendere consistenza. Si sconsigliano pertanto automobili che non siano abbastanza alte dal suolo e carrelli con le ruote troppo piccole.

L'accoglienza e l'ospitalità a tutti i livelli è eccellente. La Jugoslavia si presenta come un paese che si sta rapidamente occidentalizzando, almeno nei suoi aspetti esteriori, e Vršač è una cittadina abbastanza animata con una buona popolazione giovanile. I negozi e gli shops in genere sono abbastanza forniti.

Tornando alle condizioni di volo, è sempre presente un certo vento che può andare da 6-7 metri al secondo a valori più elevati. Quindi la navigazione ne rimane affetta ed occorrerà tenerne conto.

È indispensabile che tutti i piloti si presentino il primo giorno degli allenamenti, perfettamente a punto col materiale, in modo che la loro attenzione sia interamente ed esclusivamente proiettata sull'acclimatazione, il riconoscimento dei punti di virata e l'esame delle condizioni meteorologiche.

L'atterrabilità non porta nessun problema: esistono vastissimi campi di erba, erba medica e di frumento, il quale è già in stadio di avanzata maturazione e sarà sicuramente già tagliato all'epoca in cui si svolgeranno i campionati.

\* \* \*

# Elenco degli iscritti

AUSTRALIA	Renner I.	S	Cirrus St	19
	Bradny M.	S	Libelle	20
	Tabart A.	L	Kestrel 17	XC
	Jinks M.	L	Kestrel 19	SY
ARGENTINA	Rizzi A.	S	Cirrus St	10
	Mattano A.	S	Cirrus St	12
	Urbancic A.	L	Cirrus 17	UA
	Araoz A.	L	Cirrus 17	AA
AUSTRIA	Woedl H.	S	ASW 15	15
	Walsberger J.	S	ASW 15	18
	Schubert A.	L	Kestrel 22	DN
	Rizzi O.	L	Diamant 18	RO
BELGIO	Stouffs H.	S	LS-1C	78
	Pissort J.	S	Libelle St 201	77
	Zegels B.	L	Kestrel	BZ
	Dorlodot L.	L	ASW 12	BD
CANADA	Weber D.B.	S	Cirrus St	84
	Mix W.	S	Cirrus St	28
	Firth J.	L	ASW 17	FJ
	Mamini R.	L	ASW 17	MR
DANIMARCA	Mye S.	S	Cirrus St	49
	Seistrup N.	S	Libelle St	70
	Taarnoj N.	L	SHK 1	TN
SPAGNA	Orleans Borbon A.	S	ASW 15	36
STATI UNITI	Moffat G.	S	Cirrus St	17
	Greene B.	S	LS-1C	21
	Smith A.	L	Nimbus 2	AJ
	Johnson R.	L	Nimbus 2	RJ
FINLANDIA	Horma J.	S	ASW 15	90
	Liljamo L.	S	ASW 15	91
	Wiitanen M.	L	ASW 17	WN
	Asikainen M.	L		
GRAN BRETAGNA	Fitchett B.	S	Cirrus St	40
	Cardiff J.	S	Libelle St	11
	Burton G.E.	L	Kestrel 19	GB
	Goodhart N.C.N.	L	Sigma	BP
ITALIA	Pronzati A.	S	Libelle St	22
	Perotti N.	S	ASW 15	23
	Zoli A.	L	Calif	ZA
	Serra S.	L	Kestrel 604	SS

NORVEGIA	Bulurin B.W.	S	Phoebus A	27
	Ronestadt E.	S	Phoebus B	26
NUOVA ZELANDA	Timmermans A.E.	S	Cirrus St	24
	Yarral D.O.	S	Cirrus St	16
	Heginbothom P.K.	L	Nimbus	HK
	Pryde I.M.	L	ASW 17	PM
GIAPPONE	Fijikura S.	L	Kestrel 19	FS
POLONIA	Wroblewski J.	S	Orion	31
	Kepka F.	S	Orion	32
	Kluk S.	L	Jantar	KS
	Muszczinski H.	L	Jantar	MH
GERMANIA OR.	Voss H.W.	S	Kobra	29
	Nolte B.	S	Kobra	30
GERMANIA OCC.	Reichmann H.	S	LS-1	99
	Glockl H.	S	LS-1	58
	Holighaus K.	L	Nimbus 2	XX
	Neubert W.	L	Kestrel	WN
ROMANIA	? ?			34
				35
SVEZIA	Karlson G.	S	Cirrus St	80
	Persson P.	S	Cirrus St	88
	Goran A.	L	Nimbus 2	ES
	Pettersson A.	L	Nimbus 2	PA
SVIZZERA	Nietlispach H.	S	Libelle St	61
	Ruch T.	S	Cirrus St	33
	Wetli R.	L	ASW 12	IB
	Hausenstein G.	L	AN 66	LE
JUGOSLAVIA	Gatolin M.	S	Cirrus St	14
	Frenc Z.	S	Cirrus St	13
	Stepanovic V.	L	Cirrus	VS
	Peperko F.	L	Cirrus	PF
GUERNSEY	Innes D.	L	LS-1	53
OLANDA	Dekers A.	S	LS-1	37
	Bree E.	S	ASW 15B	47
	Reparon D.	L	Kestrel	JJ
	Teuling D.	L	Cirrus 18	MD
FRANCIA	Ragot	S	LS-1	
	Cartry	S	Libelle	
	Mercier	L	Nimbus 2	
	Geskis	L	ASW 17	



# L'ALBO DEI MONDIALI

	alianti	nazioni
1° - 1937: <b>WASSEFKUPPE (GERMANIA)</b> <i>classe unica: vince Dittmar (Germania)</i>	31	7
2° - 1948: <b>SAMADEN (SVIZZERA)</b> <i>classe unica: vince Persson (Svezia)</i>	28	8
3° - 1950: <b>OEREBRO (SVEZIA)</b> <i>classe unica: vince Nilsson (Svezia)</i>	29	11
4° - 1952: <b>MADRID (SPAGNA)</b> <i>monoposti: vince Wills (Gr. Bretagna)</i> <i>biposti: vince Juez (Spagna)</i>	39 17	17 10
5° - 1954: <b>CAMP HILL (GRAN BRETAGNA)</b> <i>monoposti: vince Pierre (Francia)</i> <i>biposti: vince Rain-Komac (Jugoslavia)</i>	27 9	18 9
6° - 1956: <b>SAINT YAN (FRANCIA)</b> <i>monoposti: vince Mc Cready (USA)</i> <i>biposti: vince Goodhart-Foster (Gr. Bretagna)</i>	45 13	26 13
7° - 1958: <b>LESZKO (POLONIA)</b> <i>libera: vince Haase (Germania)</i> <i>standard: vince Witek (Polonia)</i>	37 24	18 15
8° - 1960: <b>BUTZWEILER (GERMANIA OCC)</b> <i>libera: vince Hossinger (Argentina)</i> <i>standard: vince Huth (Germania Occ.)</i>	20 35	15 21
9° - 1963: <b>JUNIN (ARGENTINA)</b> <i>libera: vince Makula (Polonia)</i> <i>standard: vince Huth (Germania Occ.)</i>	25 38	18 23
10° - 1965: <b>SOUTH: CERNEY (GRAN BRETAGNA)</b> <i>libera: vince Wroblewski (Polonia)</i> <i>standard: vince Henry (Francia)</i>	41 45	25 25
11° - 1968: <b>LESZNO (POLONIA)</b> <i>libera: vince Woedl (Austria)</i> <i>standard: vince Smith (USA)</i>	46 58	23 32
12° - 1970: <b>MARFA (U.S.A.)</b> <i>libera: vince Moffat (USA)</i> <i>standard: vince Reichmann (Germania Occ.)</i>	39 40	23 21

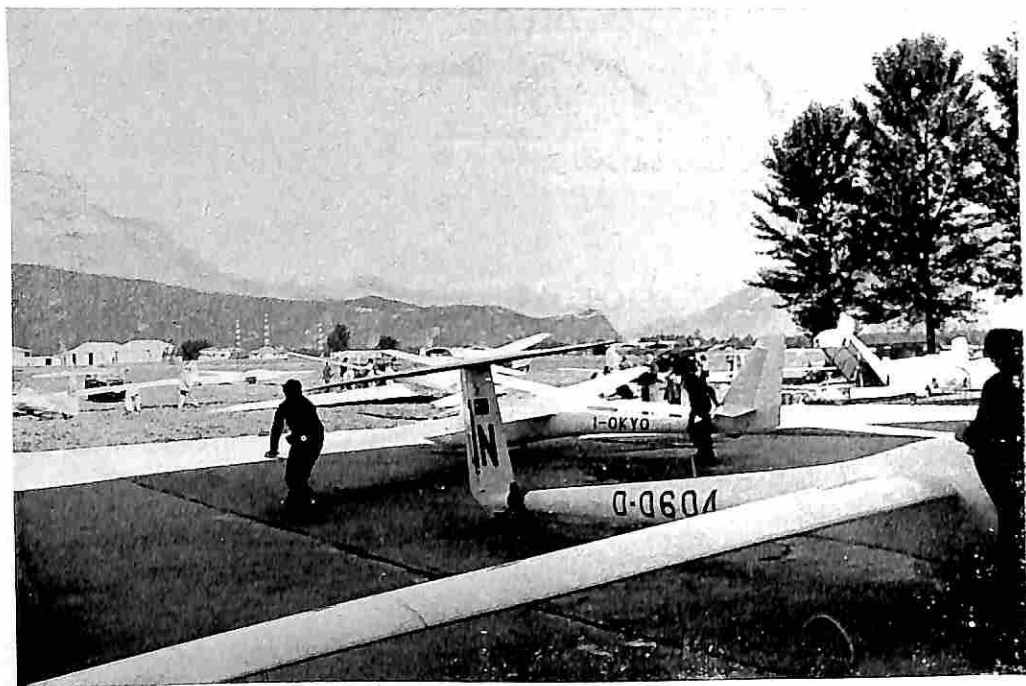
La 3<sup>a</sup> settimana  
volovelistica  
& gastronomica



*Il Gruppo Volo a Vela dell'Ae. C. Bolzano ha realizzato il più bel schieramento di alianti finora avvenuto in Italia ma è purtroppo incappato nella bruciante delusione dell'avversità meteorologica.*

*Di fronte alla massiccia adesione dei volovelisti italiani, tedeschi ed austriaci, gli organizzatori hanno bussato a tutte le porte ed hanno ottenuto da enti civili e militari una collaborazione notevolissima e determinante ai fini dell'or-*





*Sabato mattina, previsioni fumanti: gli aiutanti si danno da fare mentre i loro piloti scrivono lavagne... da sogno*

*ganizzazione. Tutte le difficoltà — e non sono state poche — sono state superate o brillantemente... aggirate.*

*Solo il tempo ha voluto confermare il suo strapotere chiudendo una settimana d'attesa sotto la pioggia con un bellissimo sabato di sole ma senza condizioni di veleggiamento.*

*Della premiazione, tenutasi alla domenica in Municipio, ci piace ricordare (in attesa di una cronaca più ampia) la premiazione di Enzo Centofante e la simpatica presenza del volovelistico Padre Domenico, appena giunto dalla Polonia. Ecco qualche foto scattata al mattino del sabato (che lavagne!) ed i magri risultati relativi a questa terza Settimana che ha visto il Trofeo « Primavera » non assegnato e il Trofeo « Benini » (con i suoi favolosi premi) non disputato.*

*Gli amici di Bolzano, non appena smaltita la rabbia che hanno ancora in corpo, ci invieranno maggiori ragguagli.*

R. S.

## TROFEO « PRIMAVERA BOLZANINA » (non assegnato)

1° Serra Sandro	Nimbus 2	Km 168	p. 336
1° Pronzati Attilio	Phoebus A	168	336
1° Monti Roberto	Cirrus St	168	336
4° Dinges Martin	SHK	139	278
5° Pachner Adalbert	Phoebus	162	243
6° Manzoni Roberto	Kestrel	71	71
7° Horcicka Vaclav	Ka 6 CR	68	68
8° Capoferri Sergio	Kestrel	65	65
9° Vergani Walter	Kestrel	54	54
10° Brückmann Waldemar	Phoebus A	52	52
11° Geier Walter	Cirrus	46	46
11° Mayer Hans G.	Phoebus A	46	46
11° Piludu Ferruccio	Libelle	46	46
14° Orsi Adele	Kestrel	39	39
15° Pinter Christian	Ka 6 CR	36	36
16° Grazioli Paolo	Cirrus	33	33
17° Wanschura Peter	Mü 17	17	17

## TROFEO « SIEGFRIED FREISSINGER »

(riservato ai piloti del Gruppo Sportivo Volo a Vela Bolzano per il miglior volo compiuto nel periodo 7-5-71/3-6-72)

1° Centofante Enzo	Phoebus C	11-7-71	Km 543
2° Weber Giorgio	Ka 6 E	11-5-72	277

## TROFEO « RINO SENONER »

(riservato ai piloti che arriveranno a Bolzano in volo veleggiato)

1° Rösch Ernst	ASW 15	da Km 515
2° Pachner Adalbert	Phoebus	502
3° Maresch Viktor	Phoebus B	406
4° Reisch Franz	Phoebus B	220
5° Monti Roberto	Cirrus St	210
non hanno raggiunto l'aeroporto di Bolzano:		
6° Reschreiter Fritz	Phoebus	Km 327
7° Spinelli Dino	Libelle	125

## TROFEO « RODOLFO BENINI »: non disputato.



*Il sole è ormai alto, i sondaggi proseguono ma lo schieramento incomincia a s'aldarsi*

### I PARTECIPANTI ALLA 3<sup>a</sup> SETTIMANA INTERNAZIONALE DI BOLZANO

ITALIA:

Perotti Giovanni	ASW 15B
Pronzati Attilio	Phoebus A
Serra Sandro	
Brigliadori Leonardo	Libelle st
Brigliadori Riccardo	Calif A.21
Capoferri Sergio	Kestrel
Casetti Lucio	M.100 S
Coretti Gianfranco	C.VV 8
Costa Franco	Pirat
Digiacomio Dino	M.100 S
Cassinelli-Pozzi	SHK
Hubert Herbert	Ka.6 CR
Giorgio Gianni	M.100 S
Grazioli Paolo	Cirrus
Gussoni Raffaele	Uribel D
Masten Hans	Phoebus C
Menaldo Ermanno	M.100 S
Monti Roberto	Cirrus st
Agresta Paolo	A.3
Nidoli Giorgio	Kestrel
Orsi Adele	Kestrel
Orsi Giorgio	Kestrel 22

Pagnoni Natale	Cirrus
Paoli Carlo	M.100 S
Rasini Cesare	Uribel D
Stucchi Massimo	Diamant 15
Zarotti Giuseppe	Passero L
Villani Giorgio	Kestrel
Balboni Gino	A.2
Spinelli Dino	Libelle
Balbis Cesare	Libelle
Pavesi Giovanni	SHK
Colombo-Fraenza	SK.13
Manzoni Roberto	Kestrel
Cibic Sandro	Libelle
Vergani Walter	Nimbus

GERMANIA:

Akaflung di Monaco	MU. 17
Berdux Julius	Cirrus
Brückmann Waldemar	Phoebus A
Dinges Martin	SHK
Geier Walter	Cirrus 17
Haas Hans	Ka.6 E
Klages Gerhard	SF 27 A
Kronast Josef	SB 5 B
Kugler Manfred	Cirrus st
Mayer Hans Georg	Phoebus A
Müller Wilhelm	FS 25B
	(motoaliente)
Plarre Ulrich	Phoebus C
Reisch Franz	Phoebus B
Roesch Ernst	ASW 15
Saeger R. Dieter	L Spatz 55
Schwarz Klaus	L Spatz 3
Mrejen H.	SB 5 B
Westphal L.	Ka.6 E

AUSTRIA:

Horcika Vaclav	Ka.6 CR
Pachner Adalbert	Phoebus 17
Pinter Christian	Ka.6 CR
Reschreiter-Maresch	Phoebus B
Sitsch J. - Wettl F.	Ka.6 E
Puschauer-Tuna	Ka.6 CR
Schreibmaier-Hochstrasse	FS 25B
	(motoaliente)

# Motoalianti a Burg-Feuerstein

La gara e l'incontro internazionale del 3-11 Giugno a Burg Feuerstein, circa 80 km a nord di Norimberga ha visto riuniti praticamente tutti i tipi di motoalianti di produzione e diversi modelli sperimentali.

La partecipazione internazionale era limitata a un concorrente austriaco e ad uno svizzero coi « Prometheus 1 » (a turboreattore). Ciò non sorprende, se si pensa che la Germania è di gran lunga il paese più attivo in questo campo: vi volano già oltre 500 motoalianti, ed è previsto che si supereranno i 700 alla fine di quest'anno.

Lo scrivente si è recato sul posto su invito del Deutscher Aeroklub quale membro del « Bureau » della FAI-CIVV. Allo stesso titolo erano presenti: Gehriger (Svizzera, Presidente), Anna Welch (Gran Bretagna) e Seff Kunz (Germania Federale). Scopo della presenza del Bureau era quello di studiare i futuri orientamenti della FAI in fatto di motoalianti, per esempio attraverso la regolamentazione delle gare e l'istituzione di un Campionato Mondiale di Motoalianti, previsto per non prima del 1976.

La FAI ha già definito (Codice Sportivo, sez. 3-D par. 11.2) il motoalante come un aeromobile mono o biposto del peso totale di 750 kg, capace di decollare (su ostacolo di 15 m) in 600 metri, di salire a 300 m in 4 minuti, con velocità di stallo non superiore a 75 km/h, con efficienza di almeno 20 a freni chiusi e 8 a freni aperti.

È ben noto l'uso prezioso che si fa del motoalante per l'istruzione preliminare al pilotaggio degli alianti in molti Paesi, fra cui anche il nostro. È noto anche l'uso turistico e da diporto alla stregua di un piccolo ed economico aeroplano, nonché l'uso come mezzo di prospezione aerologica.

Ma l'uso sportivo in gara è in una fase del tutto sperimentale, già da tre anni in Germania e a partire da quest'anno (settembre) in Inghilterra. La valutazione delle prove di gara è assai controversa e da essa dipenderà largamente (lo si è visto per gli alianti) lo sviluppo dei progetti e della produzione. Di qui l'importanza dell'atteggiamento che assumerà la FAI.

C'è una tendenza, per esempio, a considerare il motore come un qualcosa da usare solo per evitare l'atterraggio fuori campo e per garantirsi il rientro alla base: questo è l'uso più prettamente volovelistico che si possa immaginare. Il regolamento di Burg Feuerstein è in questo senso: massimo vanto del pilota è quello di non aver mai usato il motore durante il volo, se non per il lancio.

Un'altra tendenza, invece, vorrebbe l'uso del motore meno penalizzato, e stimolerebbe quindi un incremento della velocità sui percorsi e soprattutto l'assegnazione di tempi di grande respiro (per esempio, triangoli di 1000 ed oltre chilometri), attraverso condizioni aerologiche varie: un campo questo evidentemente precluso agli alianti.

A Burg Feuerstein sono state effettuate 5 prove dello sviluppo (per la classe A, di cui dirò più avanti) rispettivamente di 172, 131, 168, 135 e 208 km. Il regolamento era tale per cui, dal massimo di 1000 punti disponibili per ogni prova venivano detratti:

1 punto per ogni minuto primo in più impiegato a coprire il percorso rispetto al concorrente che ha impiegato il minimo tempo;

15 punti per ogni minuto primo di uso del motore.

Veniva inoltre applicato un fattore  $f$ , moltiplicativo del punteggio calcolato come sopra, in funzione del tempo totale di funzionamento del motore ( $T_m$ ):

$f = 1$	per Tempo motore	$T_m = 0$
$f = 0,80$	» » »	$T_m = 1' \rightarrow 10'$
$f = 0,75$	» » »	$T_m = 11' \rightarrow 20'$
$f = 0,70$	» » »	$T_m = 21' \text{ e oltre}$

Zero punti ai concorrenti che non completavano il percorso. Il motoalante doveva poter

decollare esclusivamente coi propri mezzi. Il passaggio del traguardo doveva avvenire a motore spento e a quota non superiore a quella massima indicata al briefing.

I motoalianti erano divisi in una classe A (motoalianti di alte prestazioni) e in una classe B (motoalianti da addestramento). Ciascuna di queste classi era ulteriormente suddivisa in due sottoclassi: monoposti e biposti.

Le macchine presenti erano:

*CLASSE A: Monoposti (14 concorrenti):*

Scheibe: SF-27 M  
Sportavia: SF-31 « Milan »  
Schleicher: ASK-14  
Sperimentali: SF-27-MD  
SF-27 MC (con l'ala del Cirrus 18 m)  
Prometeus 1 (svizzero, con turboreattore)  
ASK-14 con motore Wankel-Sachs da 30 CV

*Biposti (4 concorrenti):*

Scheibe: SF-28 (« Falke » con posti in tandem)  
Sportavia: RF-5-B « Sperber »

*CLASSE B: Monoposti (4 concorrenti):*

Sperimentali: K2-8-B-Lloyd  
RF-III  
Krähe III

*Biposti (9 concorrenti):*

Scheibe: SF-25-A « Falke »  
SF-25-B  
SF-25-C  
Sportavia: RF-5  
Sperimentali: Mü-23

Tra i piloti concorrenti, alcuni nomi di grande prestigio: Heinz Huth (campione del mondo 1960 e 1963 e 6 volte campione di Germania) su SF-28, Günther Haase (campione del mondo 1958) su ASK-14, Walter Collè su SF-27-MC, assai noto per i suoi contributi tecnici allo sviluppo dei motoalianti tra cui il registratore, ormai di uso universale, dei tempi di funzionamento del motore, attraverso modifica di un semplice barografo Winter.

Diversi motoalianti sono stati presentati fuori gara a scopo dimostrativo.

L'ASK-16 della Schleicher (biposto affiancato), di cui è già avanzata la prima serie, è stato presentato da Rudolf Kaiser, il ben noto progettista dai Ka 6, K-7, ASK-13 ecc.. Con lui ho fatto un volo di 25', veleggiando a motore spento e riattaccando più volte con assoluta immediatezza. Ha un'elica Hoffmann con regolazione del passo in volo in tre posizioni e con messa in bandiera. Col suo carrello retrattile bi-ruota e il motore Limbach di 72 CV è considerato un motoalante di lusso (costa oltre 40.000 marchi). Ha l'aspetto di un piccolo aeroplano, ma, a motore spento e elica in bandiera, è un notevole alante con efficienze di circa 25 e una gradevolissima maneggevolezza.

Il « Sirius I » della Rhein-Flugzeugbau, una ditta del gruppo VFW-Fokker, è un monoposto dotato di elica intubata in fusoliera subito dietro l'ala. I motori sono due Wankel da 20 CV ciascuno, disposti in serie uno avanti e uno dietro l'elica. Ala e impennaggi sono quelli dell'alante FK-3. Era presente il progettista dell'installazione Ing. Fischer. La macchina, piuttosto rumorosa, ma non insopportabilmente, ha fatto una notevole impressione di efficienza del sistema propulsivo, attraverso decolli corti e salite rapide, in rapporto al peso totale di 460 kg e alla potenza installata di 40 CV.

Com'è noto, la stessa ditta ha realizzato il biposto « Sirius II », montando, su cellula del Calif A-21 della Caproni Vizzola, due Wankel da 30 CV, con lo stesso tipo di



installazione del « Sirius I » salvo una più ampia e raccordata presa d'aria.

Una singolare installazione era quella di due motori ECE da 18 CV ciascuno, montati ai fianchi della fusoliera, sotto l'ala, di un vecchio alianti diposto con ala alta controventata. Ciascuno di questi motori, con avviamento elettrico, pesa appena 13,2 kg. Tuttavia, la velocità di rotazione di ben 6000 giri/1' lascia alquanto perplessi sul rendimento della piccola elica montata in presa diretta.

Nel campo dei motori, i più potenti sono i Limbach a 4 tempi e 4 cilindri contrapposti, con avviamento elettrico:

- Limbach SL-1700-EA da 60 CV a 3550 giri:  
equipaggia gli SF-25-C « Falke » e gli SF-28  
« Tandem Falke » della Scheibe
- Limbach SL-1700-E da 68 CV a 3600 giri:  
equipaggia gli RF-5 e RF-5B della Sportavia
- Limbach SL-1700-EB-I da 72 CV a 3600 giri:  
equipaggia gli ASK-16 della Schleicher.

Poi ci sono gli Hirth da 28 CV, derivati da motori per motoslitte costruiti in grande serie dalla stessa ditta, montati nell'installazione retrattile degli SF-27-M e sugli ASK-14. Com'è noto, gli SF-27-M hanno una trasmissione a cinghia dentata di gomma telata, che realizza un rapporto di riduzione tra motore e elica di circa 2 : 1.

Come già detto, alcuni motoalianti montano motori Wankel da 20 o 30 CV della Sachs Motorenbau. Ma non è prevista per ora una produzione di serie di questi motori nella versione per motoalianti.

Numerosi i tecnici presenti alla manifestazione. Oltre ai già citati, l'Ing. Hans Zacher, coordinatore delle riunioni tecniche programmate in concomitanza con le gare, l'Ing. Limbach, progettista e costruttore degli omonimi motori, il signor Pützer titolare della Sportavia.

Sul piccolo ma perfetto e completo aeroporto di Burg Feuerstein, meravigliosamente ubicato sul pianoro di un colle a circa 500 m s.l.m., con pista raccordi e piazzali asfaltati, la manifestazione ha avuto un armonioso, impeccabile svolgimento. Ne va dato merito agli organizzatori guidati da Gerhard Stolle e all'Aero Club di Germania che ha patrocinato questa 3ª edizione di una gara che è unica al mondo e che sta svolgendo una funzione pionieristica in un campo di cui assistiamo solo all'inizio dello sviluppo.

In classe A, sono risultati vincitori Hoffmann su SF-27-M (monoposti) e Huth su SF-28 « Tandem Falke » (biposti). Solo nella 4ª fra le cinque prove disputate tutti i concorrenti hanno dovuto fare uso del motore per tempi che variano fra i 5' e 22' su tempi di volo complessivi che vanno dai 137' ai 253'. Nelle altre quattro prove, la maggior parte dei concorrenti non ha dovuto far ricorso al motore altro che per il lancio di partenza.

Raccomanderei ai volovelisti italiani di pensare seriamente anche all'impiego agonistico del motoaliente e di non trascurare la partecipazione a una gara come questa: ne torneranno con un prezioso bagaglio di osservazioni e di esperienze, oltre che con il ricordo stimolante di giorni vissuti in un ambiente altamente sportivo ed entusiasta.

*Piero Morelli*

# Ultimo ma non ultimo: Calif A. 15



*Dopo un periodo piuttosto... febbrile si sono conclusi i voli di collaudo del nuovissimo Calif A.15 — monoposto da competizione con 23 metri di apertura alare — che Angelo Zoli condurrà ai prossimi mondiali.*

*I soli dati tecnici che conosciamo sono quelli che pubblichiamo qui di seguito, aggiungendo che le impressioni di Zanetti, collaudatore, sono buone sotto tutti gli aspetti, specialmente dopo la verniciatura.*

*Le impressioni di Zoli, dopo l'unico volo veleggiato, sono anch'esse buone e conoscendo la sua parsimonia nei giudizi vorremmo peccare di ottimismo.*

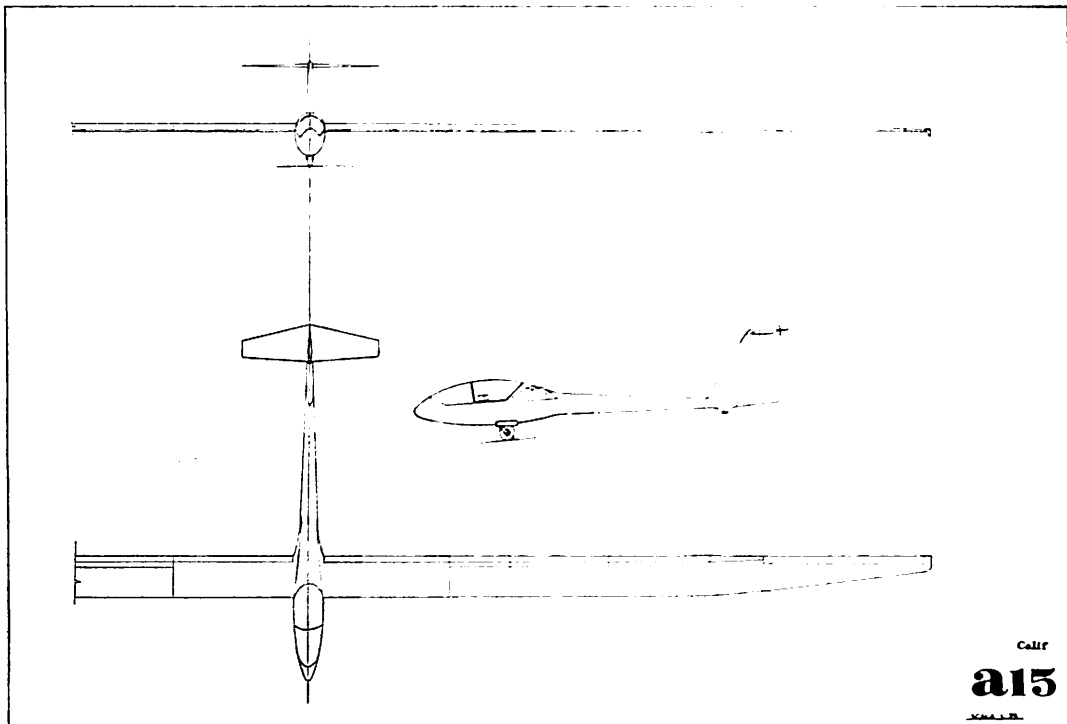
*Nell'impossibilità di ottenere maggiori ragguagli pubblichiamo qualche foto e precisamente:*

*in copertina: Lunedì 26/6, in volo di collaudo sulla brughiera che circonda Vizzola Ticino.*

*qui sopra: finalmente ci si avvia verso la pista.*

*più avanti: particolare dell'ala durante il montaggio, trittico e dati tecnici.*

*Abbiamo sempre criticato l'arrivo all'ultimo minuto e non vogliamo ricrederci; il fatto di trovarci nelle stesse condizioni e l'incosciente entusiasmo ci fanno però dire... ultimi ma non ultimi.*



### DIMENSIONI

Apertura	23	m
Lunghezza f.t.	7,268	m
Larghezza fusoliera	0,611	m
Altezza fusoliera	0,849	m
Apertura impennaggio orizzontale	2,89	m

### DIMENSIONI ALA

Corda d'incastro	0,9	m
Corda media geometrica	0,80	m
Corda all'estremità	0,320	m
Diedro	0°	
Freccia	0°	
Allungamento	28,3	

### SUPERFICI

Ala totale	18,482	m <sup>2</sup>
Alettoni	1,029	m <sup>2</sup>
Flaps	2,388	m <sup>2</sup>
Flaps + diruttore	3,669	m <sup>2</sup>
Stabilizzatore	1,523	m <sup>2</sup>
Deriva + timone	1,3559	m <sup>2</sup>
Timone	0,617	m <sup>2</sup>

### PESI

A vuoto	475	Kg
Pilota max	110	Kg
Acqua di zavorra max	135	Kg
Carico utile max	205	Kg
Peso tot. max al decollo	680	Kg
Carico alare Q/S	36,8	Kg/m <sup>2</sup>
Peso max all'atterraggio	585	Kg
Carico sospeso	275	Kg



---

## E' arrivato il Libelle St. 203

E' arrivato tardi ma in tempo per permetterci due giorni di volo prima della partenza per la Jugoslavia.

*Va bene ed è bello.*

Fusoliera, capottina e timone a T, lo fanno assomigliare al Kestrel dandogli un aspetto gradevolissimo e molto compatto. Sostanzialmente diverso dal Libelle di serie del quale conserva però le ali. L'omogeneità dei comandi è buona e la loro leggerezza è quella tipica della Glasflügel.

I serbatoi dell'acqua possono contenere circa 50 litri ed il carico alare massimo intorno ai 37/38 Kg./mq. Con 40 litri la velocità in spirale sembra aumentare di circa 10 Km/h, per contro la stabilità è nettamente migliore.

Essendo uno sperimentale » (pare sia il solo esemplare che volerà ai Campionati perchè altri due, in avanzato stato di lavoro, non potranno essere ultimati in tempo) nessun dato di polare è stato convalidato da sistematiche rilevazioni, anche perchè è mancato il tempo.



In un paio di voli fatti in compagnia del Cirrus St., pilotato da Roberto Monti, non è stato possibile notare differenze. D'altro canto abbiamo volato con termiche il cui valore massimo era di 1,5 m/s ed il plafond tra i 600 e gli 800 metri; ovvio quindi la impossibilità, visto il tempo di questa settimana, di provarlo alle alte velocità dove la macchina dovrebbe manifestare il più brillante comportamento previsto in sede teorica.

La macchina merita un bel risultato ed io spero proprio che mi riesca di ottenerglielo.

*Attilio Pronzati*

---

#### **PILOTI SPORTIVI ATTENZIONE!**

#### **COMUNICATO DELLA COMMISSIONE DI SPECIALITA':**

La Commissione ha allo studio il dispositivo di selezione della Squadra Azzurra che parteciperà ai Campionati Mondiali del 1974.

Poiché tale dispositivo verrà reso noto dopo l'approvazione dell'Aero Club d'Italia, che si presume avverrà in Agosto, si avvertono i piloti sportivi che comunque il Campionato Italiano 1972 sarà una delle prove valide per la qualificazione.

**F.to: Il Presidente Sandro Serra**

# AL SERVIZIO DEL VOLO A VELA

## sull'Aeroporto di Valbrembo

24030 - Via Marconi 11 - Telef. 610625

La



Italiana

### *COSTRUISCE:*

- in serie il modernissimo « KESTREL »
- componenti strutturali in vetroresina per altri velivoli
- rimorchi chiusi « sistema Glasflügel » e aperti per il trasporto alianti
- accessori diversi come selle orientabili di coda, scatole termiche per batterie, supporti per macchine foto ecc.

### *ESEGUE:*

- manutenzioni ordinarie e straordinarie di tutti i tipi di alianti in vetroresina, legno e misti e di alcuni velivoli a motore, con o senza riconvalida del C.N.
- applicazioni di modifiche
- riparazioni di strutture in vetroresina, legno o miste
- intelature
- verniciature tradizionali o speciali per vetroresina
- impianti di bordo

### *VENDE:*

- strumenti di bordo
- barografi
- ricambi Glasflügel

**RICHIEDETEICI INFORMAZIONI E PREVENTIVI**  
**OPPURE VISITATECI**

# Walter Neubert conquista anche il primato mondiale nei 300 Km.

*Riprendiamo la notizia pubblicata sul nostro precedente numero 93 (gennaio-marzo '72) e riportiamo la relazione del volo record, gentilmente distribuita da Aerokurier.*

Walter Neubert — detentore del record mondiale di velocità sul triangolo dei 100 km, stabilito con il Kestrellone 604 a Marfa il 5-7-70, con la media di 155 km/h — in occasione di uno stage volovelistico in Kenia ha volato sul percorso triangolare Nakuru-Baringo-See-Hulmes Bridge di 309 km all'incredibile media di 153 km/h, stabilendo così il nuovo record mondiale. Il record precedente era detenuto dal connazionale Alfred Röhm che nel giugno del 1967 volò — con il BS-1 — alla media di 138,3 km/h.

Anche questa volta Walter Neubert ha volato con il Kestrellone 604, soprannominato « Jumbo ».

Nakuru, che si trova su un altipiano di 1800 m, sembra essere un posto ideale per il volo a vela: le termiche normali sono di almeno + 3 e il plafond varia dai 2000 ai 3000 m, l'umidità è molto bassa, la temperatura varia dai 25 ai 30 gradi. Non ci sono difficoltà di acclimatamento ed i piloti devono solo proteggersi dal sole.

Il volo a vela nel Kenia è agli inizi. C'è un Aeroclub frequentato soprattutto da inglesi che vivono nella zona di Nakuru e che volano prevalentemente a motore. Da poco è stato acquistato un Blanik affiancato da un altro pipoposto inglese.

Il meteorologo dell'aeroporto di Nairobi è uno dei volovelisti più bravi, ha guadagnato il suo primo diamante con un A e R prefissata di 300 km ed ora sta studiando il percorso dei 500 km.

Walter Neubert — che aveva precedentemente studiato le carte della zona — ha compiuto diversi voli ed in particolare ricorda quello compiuto, insieme a R. Sthur, sul Monte Kenia del quale ha raggiunto la cima a 5680 m superando il plafond delle nubi.

Una singolarità: di tutti i giorni in cui la spedizione tedesca rimase nel Kenia, il 2 marzo sembrò essere il più fumante, ma non si poté effettuare alcun volo per la visita dell'Ambasciatore tedesco a Nairobi. Ed ecco quanto ha scritto lo stesso Walter Neubert.

« La mattinata era promettente, malgrado un velo di cirri che fu presto sopra di noi. Più tardi consultai Horst Heidenreich che era in volo da diverse ore con il suo LS-1, che mi rispose: "Ascendenze da 4 a 5 m/s e base a 2000 metri".

Parto a rimorchio di Reinhold Wilhelm e mi sgancio a soli 250 m in un'ascendenza di 6 m/s. Dopo il taglio del traguardo, sopra un cratere, trovo una termica di 7 metri che mi porta a 2200 m di quota. Da qui in avanti il primo lato fu così incredibilmente buono che non dovetti fare una sola spirale ma semplicemente "delfinare" lasciando salire l'aliante nelle ascendenze per riprendere subito dopo la velocità massima.

Poco prima del pilone incappai in strani e crepitanti acquazzoni e mi ci volle un po' per capire che si trattava di sabbia, e questo a 1400 m di quota. Sfruttai la stessa

termica che mi dava quasi un + 5 permettendomi di fare il primo pilone di Baringo.

L'inizio del secondo lato passava lungo una catena di monti abbastanza alti e malgrado le termiche fossero ampie e forti occorreva fare attenzione al sottovento.

Dopo questo tratto trovai un'ascendenza di almeno 6 m/s e raggiunsi 2800 m di quota, abbastanza per coprire i 2/3 del secondo lato.

Proprio lungo la rotta diversi enormi cumuli si stavano formando e mi permisero di volare a 180 km/h continuando a salire. Raggiunsi Hulmes Bridge con 3200 metri di quota. Continuai di questo passo fino a raggiungere la catena montagnosa e da lì partire per l'ultima parte del volo.

La perdita di quota tra le zone di ascendenza non era così forte come negli altri giorni. C'era anche una perfetta strada di nuvole in linea con il percorso da compiere.

Passai il traguardo *d'arrivo ancora molto* alto.

A terra intanto venivano fatti febbrilmente i calcoli e per radio mi comunicarono la media di oltre 150 km/h. Non riuscivo a convincermi e dissi che i loro orologi correvano troppo.

Era tuttavia vero.

Il primo lato è stato quello decisivo, quello che mi ha fatto consapevole della possibilità di battere il record. Le situazioni straordinarie incontrate sul resto del percorso hanno reso possibile l'exploit ».

Walter Neubert attribuisce il suo successo alle fortunate circostanze. Tuttavia, a parte le perfette condizioni meteo, bisogna prendere atto della bontà del mezzo e della grande bravura ed esperienza del pilota.

Questo formidabile successo che si aggiunge ai precedenti fanno di Walter Neubert uno dei favoriti ai prossimi Mondiali che si svolgeranno in Jugoslavia.





# NOTIZIE DAI CAMPI DI VOLO

## ALZATE

### *Impressioni di un principiante al suo primo passaggio*

Monza, 27-3-72 ore 2 (non riesco a dormire).

Ieri finalmente, dopo tanti sogni, ho fatto il passaggio su quello che sarà il compagno dei miei prossimi — spero tanti — voli! (Se non lo rompo prima, naturalmente). Permettetemi però di presentarvi gli amici che con me formano il gruppo I-GVAM (SF 26 Standard): Maria Rosa Gerosa detta Mariaviola, Gianni Cairolì per gli amici Dudù, Pino Pogliani che io ho soprannominato Scintilla essendo il competentissimo responsabile del servizio radio.

Devo soprattutto a quest'ultimo — insistenza, sprone e buoni consigli — se ho fatto presto il passaggio, a pochi giorni dalla ripresa dopo la stasi invernale!

Infatti non volavo da un *lontano* 8 dicembre quando feci un interessantissimo volo con G. Maestri sul Bergfalke della scuola in condizioni di rotorì.

A questo punto, prima di descrivervi i voli di ieri (4 per la cronaca), vorrei ringraziare tutti gli amici dell'AVM che in un modo o nell'altro mi hanno dato QUALCOSA: un QUALCOSA che io cercherò di restituire come meglio possibile e comunque con impegno per onorare tutti coloro che fanno del volo a vela disinteressato, con tanto spirito di sacrificio (spesso anche economico) nella ricerca di una elevazione tecnica e spirituale!

Ed un grazie deve andare anche alle nostre famiglie e, per gli sposati, alle nostre mogli che, spesso, dopo le vane promesse fatte dal lunedì al venerdì, al sabato e domenica abbandoniamo per correre dietro a cumuli, cumuletti, sbuffi vari ed a tutto quello che ci vuole per stare *su!* (Avete

notato però come le migliori condizioni siano quelle che si vedono dalla scrivania?).

Arrivati a questo punto vorrei rivolgermi soprattutto ai giovani che s'apprestano ora a cogliere i piaceri dei primi voli ed a quelli come il sottoscritto ormai veterani (quasi 30 ore) ricordando loro che il Volo a Vela non consiste solo nelle poche operazioni che riguardano il *loro volo* ma anche nell'insieme di tutte quelle attività che sono comprese tra l'apertura e la chiusura dell'hangar. Ricordiamoci sempre che per permetterci di volare diverse persone si danno da fare per organizzare quel che serve, nel migliore dei modi anche quando non sembra, e che le stesse persone molto spesso non riescono a volare o sono troppo stanche per farlo. Cerchiamo allora con buona volontà di dare il nostro aiuto in modo che pochi non siano costretti a fare il lavoro di molti!

Ed ora per rispettare il titolo di questo sfogo bisogna proprio che vi parli del mio passaggio. Dunque, alle 13,45 decollo con Riccardo Brigliadori sul Bergfalke per un doppio di prova: sono un po' emozionato ma tutto va nel migliore dei modi; un pochino pesante all'inizio ma è comprensibile perché in due facciamo senza dubbio più di 170 kg. Durante il volo libero mi sento un poco imbronato, c'è molta fcschia e fatica a tenere il campo in vista però — tutto considerato — non credo di avere maltrattato troppo il Bergfalke.

All'atterraggio procedura regolare, mi sento tranquillo, però richiamo un pelo prima e tocco brusco: di solito faccio di meglio, sarà il peso al quale non sono più abituato (o l'emozione?). Liberiamo la pista portandoci al parcheggio e, quando faccio per spogliarmi, Brigliadori mi invita a rimanere a posto perché tanto torno su subito! Colpo al cuore. Le cose cominciano ad andare troppo in fretta per il mio

carattere. Però nello stesso tempo mi vien da considerare che se non mi rimetto presto a fare il solista questo benedetto passaggio non lo faccio più. Inoltre per pochi voli che faccia, tengo sempre impegnato il biposto della scuola il quale ha già il suo carico da smaltire: meglio perciò farsi coraggio e... andare (invocazione silenziosa).

Appena mi muovo scappano tutte le apprensioni iniziali e, di colpo, mi sento la mente sgombra e pronta con tranquillità al volo. La mano sinistra ben salda sulla maniglia del sedile ad evitare che vada in giro a fare disastri e... via! Sgancio a 500 metri sul campo e poi virate destre e sinistre per trovare magari uno zero. Il tetto è a 6/700 metri e la giornata non è delle migliori, anzi, a pensarci bene è uno schifo! Brigliadori mi segue per radio e, anche se non lo sento, avverto la sua silenziosa presenza e questo mi dà conforto e tranquillità. Ormai sono in prenotazione, qualche spirale ancora e poi mi appresto al giro finale. Eccomi in dirittura: fuori i diruttori (scusate il bisticcio) 100 v.i., fermo sui comandi, non ti muovere, comincia a raccordare, dolce, così va bene - via: è fatta! Dentro i diruttori cerco di allungare ma a mezza pista sono fermo; devo avere il complesso dell'arrivo lungo, comunque meglio così: mi servirà quando dovrò affrontare il 1° fuori campo (altra invocazione silenziosa). Sono quasi soddisfatto, chiedo conferma agli amici per gli assetti di decollo ed atterraggio e, terminate le operazioni di parcheggio, mi appresto a ridare il mio contributo alla « linea ».

Poco dopo incoccio nuovamente in Scintilla (è lui la molla del mio passaggio) che si complimenta — probabilmente per galvanizzarmi — e mi chiede se metto in linea il GVAM. Ma non posso (mica) fare il passaggio oggi, faccio io. Storie, dice lui, certo che puoi fare il passaggio oggi...

Per farla breve raggiungo Brigliadori e chiedo il suo parere: non ho vie di scampo perché anche lui dice che sta bene e che anzi devo cominciare l'ambientazione e quindi di prepararmi dentro il GVAM. Stavolta sono incastrato: la parte di me stesso che è riluttante (diciamo pure per la fifa) vien trascinato suo malgrado dall'altra, esultante per il sospirato passaggio! Ho cercato di vestire in qualche modo queste mie paure e credo che la spiegazione

stia nel fatto che sul biposto della scuola, quando voliamo da solisti, abbiamo però sempre la presenza invisibile di chi ci ha seguito per tanto tempo, mentre sul monoposto — di 1ª nomina, diciamo — sei irrimediabilmente solo con te stesso. Nel contempo però è un'emozione meravigliosa: senti che finalmente sei proprio tu che metti in pratica come ti riesce meglio quanto ti hanno insegnato; ed è inebriante questa sensazione che cominci ad assaporare con l'uso della nuova « macchina » (brutta definizione questa perché, in effetti, è soprattutto una comunione).

Nuovo aiuto a terra nell'ambientazione da parte di Scintilla che, volando già da diversi anni, ha potuto fare da tempo il passaggio; quindi esame finale di Brigliadori e... in linea!

Riccardo mi ha assicurato che accompagnerà lui stesso la semiala (l'SF 26 ha il ruotino di coda che non essendo bene allineato con la ruota principale fa tendere, nei primi metri, l'aliante a sinistra) e intanto, negli attimi che precedono il via, ripasso mentalmente quanto mi serve mentre cerco di inquadrare bene il cruscotto. Un'altra mia preoccupazione è di non tenere livellate bene le ali al decollo: sono quindi pronto ad intervenire di barra con dolcezza finché l'ho alleggerito in coda ed a lavorare di piede per tenermi ben allineato con il traino, purché faccia le manovre giuste! (3ª invocazione, non più tanto silenziosa).

Il cavo è teso: si va! Le preoccupazioni svaniscono subito perché il 150 HP strappa velocemente ed il mio peso fa il resto. Sono ben allineato e stacco dopo pochi metri, un attimo prima del traino. Saliamo decisi e mi sento leggero. Il GVAM è sensibilissimo, basta l'idea per le correzioni e devo stare attento a come muovo il piano orizzontale che è efficacissimo anche con minime escursioni. Mi sento bene, ora ho dimenticato tutto e cerco solo di seguire decentemente il traino mentre controllo posizione e strumenti.

Con larghe spirali sinistre raggiungiamo i 500 metri, tiro lo sgancio, vedo il cavo partire e continuo la mia spirale mentre cerco di bilanciare il piano lavorando sul fletter. Mantengo velocità di sicurezza —  $75 \div 80$  — con modesta inclinazione e l'aliante segue docile i miei comandi: oggi si sentirà molto comprensivo soprattutto se confronterà la mia mano con quella di

Riccardo che ci volava fino a pochi mesi fa. Evolusce con eleganza, un poco meno quando cerco di intervenire io, che bello, sono solo con il fruscio dell'aria che accarezza la capottina e la gioia di volare finalmente sul MIO monoposto!

Ora seguo meglio il vario per vedere se trovo da scendere di meno, controllo anche quello acustico (messo in funzione durante il traino) perché non mi è familiare, certo che è comodo con le sue variazioni di intensità: mi permetto di guardare sempre fuori salvo qualche sbirciatina di controllo che divido equamente anche con l'anemometro e l'altimetro. Da quel che vedo penso proprio che mi divertirò non appena avrò imparato a controllarlo con sicurezza e ci saranno un minimo di condizioni! Ora mi porto con anticipo sulla prenotazione — misura prudenziale — e lo comunico per radio. Spiralo a sinistra allargando ogni tanto per tastare tutt'intorno e riesco a trovare qualcosa che mi avvicina quasi allo zero. L'altimetro non scende, lo picchietto con le dita pensando ai soliti attriti ma non si muove: meglio così, naturalmente. Comincio a sentirmi beato e la fantasia mi vede già impegnato con termiche poderose che io affronto con estrema sicurezza, inalando ossigeno perché nel frattempo ho anche fatto circa 10.000 metri... Il sogno svanisce presto perché sono a 200 metri ormai, esco da questa spirale ed inizio la procedura di atterraggio. 180 metri, sono abbondante, la prendo larga ed entro in finale con comodo, faccio l'allineamento, fuori i diruttori, 100 ÷ 110 v.a., giù bene il muso, riduco leggermente, meglio chiudere un momentino i diruttori altrimenti con la storia del corno mi infilo nel terrapieno, ora va bene, comincia a ricordare, piano, su la semiala sinistra, guarda in fondo, sempre allineato, ricorda che all'occorrenza hai anche il freno, ecco, toccato morbido, dentro i diruttori così ti avvicini di più e quelli che ti recuperano non ti mandano troppi accidenti, quasi fermo, ora freno e se mi riesce non struscio la semiala per terra (non mi riesce).

Apro la capottina e tiro un grosso respiro: decisamente oggi ho corso dietro agli eventi, più che soggetto la mia parte è stata quella dell'oggetto! Ma comincio a sentirmi soddisfatto: ora inizia realmente un altro periodo. Tutto quadra, meno i

conti al portafoglio, naturalmente! Quelli del mio gruppo ed altri vengono a complimentarsi, tutto OK dicono ed io mi sento un po' imbarazzato. Il Galli, di passaggio a portata di voce, mi invita a rimanere dentro e a farmi mettere in linea per un nuovo volo. Comincio ad essere alquanto irastornato ed anche ora che scrivo — nella calma della notte — i ricordi e le emozioni si confondono. Sono salito, sono sceso, ero di lì, ero di là... boh!

Dalle tabelle di volo rilevo che tra l'atterraggio del primo (passaggio) ed il decollo del secondo volo ci sono circa 30 minuti: 30 minuti che se ora dovessi vestirli non saprei con che cosa, sono 30 minuti di vuoto completo.~

Mi ricordo bene che il decollo, forse per la semiala non tenuta a dovere (la coscienza dice che sono scuse), per i primi metri è andato tipo biscia, poi è migliorato e quindi, quando ho staccato, decisamente bene. Piccola difficoltà quando il Dudù è passato in spirale destra, qualche secondo per trovare il giusto contrasto, per il resto tutto normale. A 500 metri lo sgancio, ricerca con più prosopopea dello zero (ma senza eccessiva convinzione), spirali destre e sinistre, controllo della velocità in valori di sicurezza, piccolo imbarazzo la prima volta che ho visto la pallina da una parte ed il filo di lana esterno dall'altra: ed ora che piede adopero? (meglio non dirlo al direttore della scuola). Prenotazione. Finale. Questa volta ho usato con più disinvoltura i diruttori intervenendo per dosare diverse volte. Raccordato dolcemente, a posto sull'asse d'imbardata, breve corsa con diruttori chiusi, semiali ben livellate, fuori a destra, quasi fermo, intervengo allora con il freno e mi blocco prima che la semiala caschi. Sono soddisfatto! Stavolta scendo definitivamente: che *lunga giornata!!!*

Ora manca la bevuta che faremo al più presto per festeggiare la mia... promozione; per il momento e nella speranza di aver interessato qualcuno più o meno *imbranato* del sottoscritto, mando a tutti gli auguri di Buona Pasqua (o Buon Natale). Al caro Scavino il conciliare le date!

## All'AVM il 2° Blanik

Il 10 marzo abbiamo portato a « casa » il 2° Blanik, con le marche I-ROAR.

Il 1°, marche I-GULP, lo ritirammo direttamente in Cecoslovacchia, alla LET, nel mese di ottobre dello scorso anno e fu per tutti i partecipanti un bellissimo viaggio confortato da un tempo *molto* fuori dall'ordinario, con temperature primaverili, sole brillante, paesaggio incantevole, pasti e libagioni serali in allegria (ci si fermava solo alla sera).

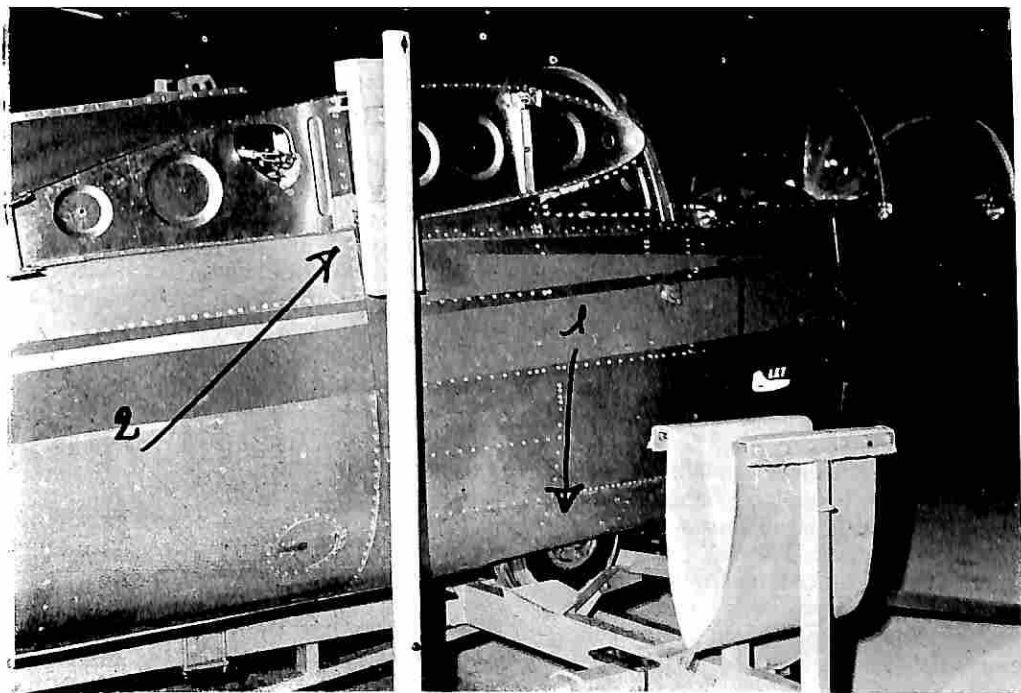
Eravamo in 5: R. Briigliadori, E. Galli, G. Frailich, M. Beretta e A. Lanzi che scrive; 2 automobili attrezzate per il rimorchio, un'infinità di bagaglio tecnico e molta, molta buona volontà.

Affiatamente perfetto e se rammarico ci fu, fu quando il viaggio finì, anche se

l'ultimo giorno fummo brutalizzati dall'incontro — o meglio dallo scontro — con l'incomprensione burocratica dei funzionari doganali austriaci, tedeschi, italiano. Non erano tanto le difficoltà della lingua tedesca — per la verità ci si arrangiava abbastanza bene — quanto quelle connesse alla quadratura dei vari numeri di riscontro, ai foglietti (importante il colore che possibilmente deve corrispondere) alle copie ed al chilo di documenti che ci portavamo appresso!!!

Se vogliamo però essere obbiettivi dobbiamo aggiungere che ci fu anche qualche lodevole eccezione, eccezione che ci riconciliò quindi in parte con il genere umano. Il 2° Blanik invece — poiché ci era stato detto che l'avremmo trovato imballato in un bel cassone — lo ritirammo a Novara, nei magazzini doganali dove la Motormac (importatrice italiana dei Blanik) appoggia le sue operazioni.

Andammo con un camion e due automobili di appoggio perché ritenemmo che por-



- 1) Il ruotino (in posizione retratta) alloggia nell'apposita sede.
- 2) Montanti tubolari sfilabili.
- 3) Sella oscillante e mobile.

tare il carrello sarebbe stato poco saggio non conoscendo il tipo di imballo. Trovammo invece che l'imballo consisteva nelle comuni, e peraltro ben fatte, selle con le quali i Cechi avevano fissato il tutto nel vagone ferroviario.

Il Blanik fu comunque bloccato egregiamente sul pianale del camion e quindi, a velocità ridotta, trasportato in quel di Verzago.

Ora, poiché ci risulta che i Blanik siano in Italia almeno una quindicina, pensiamo di fare cosa gradita ai nostri amici volovelisti descrivendo ed illustrando le caratteristiche del nostro carrello (carrello che 8 giorni dopo il ritiro di Novara fu da noi usato per portare a Lucca il Blanik che il locale Aeroclub aveva comperato per potenziale la sua flotta).

Il carrello è il LEVANTE tipo MIAMI SUPER; gli elementi di modifica — di tipo sia fisso che mobile — sono stati approntati da noi.

#### *Disposizione parti aeromobile*

- 1) Fusoliera al centro, posizione verticale, coda fronte marcia.
- 2) Semiala destra: a destra con radice avanti e bordo d'attacco a terra.
- 3) Semiala sinistra: a sinistra idem.

#### *Punti di appoggio*

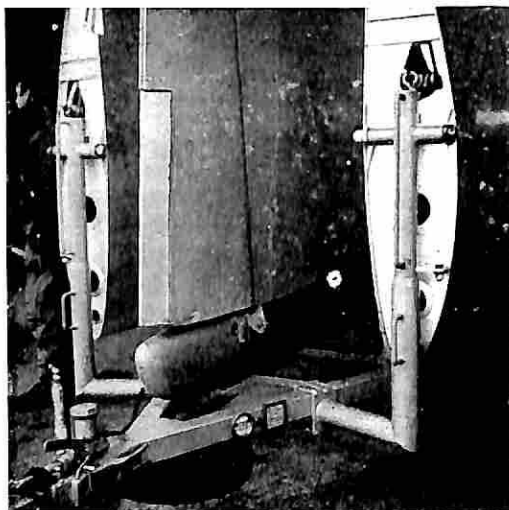
##### 1) Fusoliera

A) ruota anteriore — posizione retratta — posta nell'apposita sede con rampa di salita fissata al carrello mediante cerniera; B) coda sospesa per mezzo di perno sfilabile che lavora attraverso la fusoliera nell'apposito foro (il pattino di coda rimane sospeso);

C) orecchie per attacco semiali: bloccate tra due montanti tubolari sfilabili, rivestiti con tamponi in legno duro.

##### 2) Semiala destra e sinistra

con semiala a terra occorre fissare l'opportuno attrezzo composto da un montante tubolare al quale sono saldate una boccola, un'orecchia ed una maniglia di presa. La boccola va pasta tra le due orecchie della radice e riceve un perno simile allo spinotto in dotazione; l'orecchia va fissata alla corrispondente sulla semiala. Questo attrezzo va impugnato per la maniglia da una persona che deve infilarlo con la parte



*Particolare di attacco delle semiali.*

sporgente verso il bordo di attacco nel tubo fissato al carrello; l'estremità della semiala, a ca. 2/3, poggia su una sella oscillante con presa sul bordo d'attacco. L'attrezzo di cui sopra serve quindi per il sollevamento e per il fissaggio della semiala al carrello con il quale è solidale per pura gravità. Sul timone è stata posta la scatola dei collegamenti elettrici in modo da permettere l'accesso veloce e comodo per eventuali modifiche o riparazioni. All'interno di una coppia di ruote è stata sistemata la scatola contenente tutti i ferri necessari all'autonomia delle varie operazioni di montaggio e smontaggio.

*Peso delle strutture specificate: ca. kg. 50.  
Peso sul gancio di traino con aliante montato: ca. kg. 20.*

*Personale necessario al carico: 4 per la fusoliera - 3 per le semiali.*

*Prove eseguite: 2 viaggi per ritiro aliante da Kunovice. Trasferimenti vari in Lombardia. Un trasporto a Lucca.*

*Intercambiabilità: sullo stesso carrello sono stati trasportati 3 aliante dello stesso tipo senza spostare gli elementi di fissaggio. Con piccole modifiche, peraltro permesse dalla concezione costruttiva di perfezionamento, sarà possibile trasportare anche aliante di altro tipo e con tempo di approntamento insignificante.*



*Il gruppo sportivo di Lucca con Lucchini e Galli dell'AVM.*

\* \* \*

**volovelisti italiani**

**LEGGETE E DIFFONDETE "VOLO A VELA"**

# AOSTA

## « Pasqua del Volovelista »

Quest'anno abbiamo ospitato, tra la metà marzo ed i primi di aprile, n. 60 piloti stranieri, provenienti da Olanda, Belgio e Germania, con n. 29 alianti (soliti Ka. 6 di vario tipo, Ka. 8, Spatz, Phoebus, Kestrel, SZD-30, ASW-15, Cirrus Standard, Austria Standard, Cirrus libera, ecc.) ed un motoalante SF27B.

Il tempo è stato quasi sempre favorevole al veleggiamento a grande altitudine, in onda.

Ad esempio, in una sola giornata, il 1° aprile, sono stati effettuati n. 8 guadagni di quota per il diamante e n. 10 per il C d'oro. Questo senza contare gli interessanti voli effettuati da coloro cui non interessava più il diamante oppure dai piloti locali (Rasini, Motta, Paolillo, Scattolin, ecc.). Ottimèa giornata anche il 28 marzo con n. 2 diamanti validi e n. 3 C d'oro.

*Italo Christille*



*Il piazzale dell'aeroporto di Aosta affollato da aerei.*

# PADOVA

## *Volano e lavorano in silenzio!*

Nonostante un modesto incremento dell'attività di volo a vela, rispetto all'anno precedente (e questo lo dobbiamo al socio Bucceri Agostino, che ha spremuto il suo Phoebus sino allo spasimo), il 1971 non ci ha dato quei frutti che ci aspettavamo. Vuoi, per le ormai storiche condizioni meteo-pianore, per l'handicap della pista in costruzione, vuoi, diciamolo pure, questo a mio avviso, per la scarsa collaborazione e volontà da parte dei vicini, nonostante i nostri continui contatti per poter organizzare in quel di Thiene un qualche cosa di fattibile e di concreto; per il momento usufruire di quel campo per l'attività, e in un secondo tempo, riallacciandosi ad un vecchio discorso, creare nell'ambito regionale, un Centro Veneto di Volo a Vela. Ma evidentemente finora non ha trovato sufficienti sostenitori per tale realizzazione. Devo dire però che tutto questo comporterebbe la soluzione di tanti problemi sia logistici e in particolare quello della scuola; molti allievi non si perderebbero. Rientrando nella realtà delle cose, siamo ricorsi come al solito, con l'aiuto dei pochi volonterosi, al trasferimento nell'aeroporto di Belluno parte dei mezzi, per l'ormai tradizionale stage, occupando la prima quindicina di agosto e riuscendo a svolgere una discreta attività didattica e di allenamento. Risultato: due dei soci sono arrivati al brevetto « C », l'ing. Vanni Pedrina e il sig. Giampaolo Fontolan, inoltre sono state conseguite due prove per l'insegna d'argento, merito del prof. Oselladore; ai tre i miei più vivi complimenti.

A titolo di informazione, per chi dei nostri soci e amici ancora non lo sapessero devo segnalare il rientro in linea, dopo revisione generale e parziale, dell'aliante Canguro e dell'aliante Passero. Si sono sostenute spese considerevoli, anche in funzione di tre moderni ricetrasmittitori da installare sugli alianti, inoltre devo evidenziare gli sforzi compiuti e il sacrificio

di quelle poche persone che lavorano in silenzio, per mantenere i mezzi più sicuri ed efficienti, assicurando così la piena attività del volo.

Speriamo che tutto questo valga a qualche cosa, che ne dite?!...

Certo, che le premesse indispensabili perché un gruppo volovelistico abbia ragione di essere, sono: entusiasmo, collaborazione e sacrificio. Sono punti questi basilari ed essenziali, che legano e avvolgono gli individui in un'unica grande passione; quella del volo silenzioso.

Volo solitario, appassionante e sublime, ora distensivo o affannoso, sogno ideale di chi avverte la necessità di elevare l'animo, la propria spiritualità, verso le più alte vette dell'infinito azzurro.

Queste considerazioni sono frutto di una lunga esperienza volovelistica, acquisita nei molti anni di vita del G.V.P. di cui ho il piacere di appartenere. « Volare necesse est » questo deve essere il nostro motto!... Queste brevi e sincere parole, dettate soprattutto da una smisurata passione del volo, vogliono essere non polemica, ma un monito a tutte quelle persone, sia pur dall'aspetto amico e onesto, che fingono di non sentire.

*Programma 1972:* acquisto di un motolante, denaro da incassare e poi da spendere, stage a Belluno, ma si parla di Rieti, sfornare nuovi piloti, partecipazione ai campionati italiani (forse anche del sottoscritto... e faccio le corna), come ultimi punti del programma l'aumento della flotta alianti con uno splendido Libelle, opera del socio Borgato Giovanni, quasi in coincidenza con la nascita di un nuovo volovelista del papà Agostino Bucceri.

G. Calandrin



# TORINO

## IL DIAMANTE STREGATO

*Non so dirvi quante volte sono partito per tentare il diamante dei 500 km, in gara o fuori gara, in Italia o all'estero.*

*Per sei volte ho percorso più di 400 km, la prima volta nel 1962, dieci anni or sono.*

*Nel 1970 ho volato per 515 km, però su un triangolo che adesso, secondo le nuove norme F.A.I., sarebbe valido per il diamante, mentre allora non lo era.*

*Questa è la cronaca del primo tentativo dell'anno 1972.*

È la sera di mercoledì 10 maggio, vigilia di... giovedì 11 maggio, festa dell'Ascensione. Il Colonnello Bernacca dice che anche domani vi saranno manifestazioni temporalesche, e così, alle 10 di sera, invece di andare a dormire, mi avvio spensierato alla Grande Veglia di Chiusura dello SCI-CAI di Verceiti, dove, irretito dal fascino delle sciatrici vercellesi, mi trattengo più del giusto. Torno a casa che sono passate le 4 del mattino.

Due ore dopo, mi sveglio di soprassalto: dalla finestra sta entrando la luce chiara dei giorni importanti, dei giorni che ogni primavera attendiamo con impazienza per tentare i fatidici 500 km.

Parto alla massima velocità possibile per Torino, distante 84 km. Sottovento alle montagne, sono visibili rotori a quote molto alte, sulle creste si affacciano le nubi del muro di Stau.

Quanto ho raccontato sopra è molto importante, infatti influisce in modo determinante sulla riuscita del mio tentativo, e non tanto perché sia rimasto più rimbambito del solito per le poche ore di sonno, quanto perché, arrivando tardi (alle 7.30) sul campo di Torino, vi trovo un gruppo sogghignante di piloti in attesa, i quali mi avvertono che i migliori aliante sono già tutti da loro prenotati, e che per me è rimasto disponibile il Passero.

Qualche anima gentile però si lascia impiccosire, mi cede il posto, ed alla fine riesco a conquistare l'aliante A/2, con il quale, non appena possibile — non appena, cioè, la F1A1' ha sgombrato la pista sulla quale sta effettuando prove automobilistiche — alle ore 10.30 circa, decollo per questo ennesimo tentativo sul percorso Musinè vetta - Ponte di Legno - indi libera, dove libera sta per tentativo di tornare a Torino. Questo percorso ha un grande difetto, inizialmente infatti punta verso Nord-Est, per volgere poi in direzione Est, il tutto ripetuto al ritorno, in conseguenza il percorso effettivo risulta di km 280 circa, ben superiore quindi ai 526 omologabili. Però l'orografia, le condizioni meteo, la posizione del nostro campo e le regole F.A.I. non permettono altre soluzioni.

Allo sgancio, è subito chiaro che sono partito troppo tardi: una violentissima ascendenza di 5-6 m/s mi porta rapidamente ad oltre 2000 metri. Le condizioni erano sicuramente buone più di un'ora prima. È anche chiaro che il vento è forte, troppo forte per il volo che voglio tentare e per l'aliante che sto pilotando. L'A/2 è un buon aliante, sale bene, possiede una discreta efficienza, però ha un carico alare troppo basso, e perciò non è molto adatto a queste turbotente condizioni di forte vento. Infatti, durante il primo traversone in direzione Nord, verso il monte S. Colombano, ho l'impressione di non camminare affatto. Però sul S. Colombano ritrovo una salita con variometri a fondo scala fino a 2800 m, e questo è stimolo più che sufficiente per continuare.

In poco più di mezz'ora, senza particolari difficoltà, arrivo alla valle d'Aosta. Le difficoltà cominciano subito dopo, attraversando la valle, con vento canalizzato associato a forte discendenza e turbolenza, che mi accompagnano anche per tutto il tratto sottovento alle montagne del Biellese.

Alla mia destra, a pochi km verso la pianura, una filo di nubi a base piatta segna la linea dove l'aria risale, ma tant'è, coccutamente seguo la mia rotta, dandomi mentalmente del somaro e finendo molto basso nei pressi di Bielmonte, dove però un 5 metri mi riporta rapidamente in quota.

Poco dopo le 12 sono al traverso del lago

d'Orta, 100 km da Torino. La velocità media è fin qui sufficiente.

Attraverso la val d'Ossola con le stesse difficoltà incontrate sulla valle d'Aosta. Le salite successive sono però notevoli, oltrepasso velocemente il monte Zeda, il Tamaro, ed arrivo al Pizzo Martello, dopo Bellinzona. Vedo la Valtellina, con tanti cumuli, sia sulle cime del versante nord che su quelle del versante sud. sento le voci di molti piloti, partiti da Varese, Alzate, Bergamo, persino da Bolzano. La mia radio purtroppo dà palesi segni di cedimento, riesco a parlare solo con coloro che si trovano nel raggio di pochi km. Gli amici di Torino stanno seguendo la mia rotta con molto distacco, sono infatti partiti parecchio tempo dopo. Emilio Tessera sta volando su un triangolo di 500 km, Marchisio e Dall'Amico percorrono invece la classica andata e ritorno di 300 km, con vertice ad Ascona.

Lascio il Pizzo Martello con circa 3000 m di quota, e punto verso la Cima Spluga, sul versante nord della Valtellina. E, anche qui, sulla valle di Chiavenna, entro in un vento di caduta che i miei variometri si rifiutano di misurare con precisione. Scendo come un ferro da stiro, in breve tempo mi ritrovo sotto i 1000 m, sul Piano di Spagna, dove l'Adda si immette nel lago di Como. A questo punto, giro la coda al vento, e mi precipito sui pendii del monte Legonne, dove la dinamica deve pur esserci, ed infatti c'è.

Risalgo a quota di sicurezza, oltre i 2000 m, quindi, vedendo sullo sperone successivo un bel cumuletto, traverso deciso, sicuro di ritrovare le formidabili ascendenze di prima. L'ascendenza la trovo infatti, poche spirali con forte salita, poi sparisce, lasciando solo residui turbolenti. Però sullo sperone successivo c'è un bel cumuletto, dove senza dubbio troverò... la storia si ripete pressoché uguale per tutta la Valtellina, finché mi ritrovo davanti all'Aprica con meno di 1400 m, che per passare il colle mi sembrano piuttosto scarsi. Cerco di salire, infilandomi nelle selvagge valli verso il Pizzo del Diavolo, ma riesco solo a farmi sballottare come un sacco di patate dalla violentissima turbolenza, senza un apprezzabile guadagno di quota.

Da un po' di tempo, intanto, osservo un cumulo stabilmente piantato sull'altro lato

della valle, il lato nord, dove dovrebbero esserci le discendenze di sottovento. Mi dispiace perdere tempo, tuttavia infine mi decido, dirigo a nord, arrivo contro il pendio, nei pressi di Tirano, con poco più di 1000 m di quota, però l'ascendenza è buona, e pur senza punte molte elevate, e con l'aiuto di un certo lavoro di ricerca, mi riporta ai 3000 metri. Vedo ormai il passo del Tonale, sotto il quale si trova il mio pilone.

Vado avanti, tenendomi ora sulle creste a nord dell'Aprica: trovo un rotore, +5 m, poi una discendenza, poi un altro rotore al traverso di Edolo; e poi ancora discendenza, e turbolenza fino a Ponte di Legno, dove arrivo di nuovo sotto i 1500 m. E siccome qui il terreno è alto 1000 m giusti più che a Torino, è chiaro che fra me e l'atterraggio restano 500 metri scarsi. Sono sempre sul lato nord della valle, ho grandi cumuli sulla testa, eppure non trovo una salita degna di questo nome. Sull'altro versante della valle mi attira un cumulo pettinato dal vento. Non vorrei cedere, perché ho l'impressione che le ascendenze mi prendano in giro, tuttavia, dopo aver tribolato ancora un poco senza alcun costrutto, mi decido, riattraverso in direzione sud, ed entro in una straordinaria ascendenza di 5-6 m, neanche turbolenta, che con grande rapidità mi riporta in salvo. Con una puntata in centro valle vado a fotografare il pilone, torno sui miei passi, riaggancio subito, a 3200 m passo sul bordo anteriore della nube, ed entro in onda con salita di 4 m e vento da 330° circa.

Il vento rinforza con la quota, temo che la componente contraria alla mia rotta mi renda difficile avanzare. A 3600 m perdo momentaneamente la zona di migliore ascendenza, e ne approfitto per rinunciare all'onda ed iniziare il lungo viaggio di ritorno.

Ragionando con il senno di poi, è stato probabilmente un errore, restando nel flusso ondulatorio avrei percorso più rapidamente, o perlomeno più tranquillamente, la Valtellina. Così invece ripiombo ben presto nelle stesse difficoltà dell'andata: turbolenza, discendenze, rotori che rapidamente migrano altrove, spirali perdue in vane ricerche. Intanto il tempo passa. Sento i piloti di Varese che cercano l'onda sul monte Legnone. Vi arrivo

attorno alle 16, salgo di nuovo oltre i 3000 m., punto verso il Bregagno, attraversando il lago di Como. Il vento sembra diminuito, le discese dei mattino non sono più tanto torti, con altre due salite supero il Tamaro e piano verso lo Zeda.

I cumuli sulle cime si stanno appiattendo, il sole voige al tramonto, e le condizioni decinano rapidamente.

Scendo fino a 1000 m prima di trovare un rotore, che con salita di 2 m mi riporta a 2200 m sul bordo est della val d'Osso-la. Lunga planata verso Varallo, dove persiste un'ultima fascia di nubi. Bassissimo sulle creste della Valsesia, aggancio l'ultima ascendenza, risalgo ancora una volta a 2200 m.

Percorro in lungo ed in largo la fascia di nubi, che omai sta sparendo; mi sposto verso il Monte Rosa, nella speranza di trovare qualche piccola onda che mi permetta di passare nella valle di Gressoney, sopravvento ai monti del Biellese. È tutto inutile, mi ritrovo alle 17,45 su Varallo con la stessa quota di prima.

Non mi resta altro da fare che planare verso Torino, sperando in qualche residuo di ascendenza. Vado avanti alla velocità di massima efficienza, i pendii sono tutti in ombra, nerissimi contro il cielo chiaro, i fumi salgono dritti, indicando assenza di vento al suolo.

Ho ancora 1500 m a Bielmonte, 1000 m ad Oropa, 700 m sopra Graglia. Il passo di Croce Serra, davanti a me, è troppo alto, per andare verso Torino devo discendere lungo la Serra d'Ivrea fino a trovare un punto più basso dove attraversare. Scendo regolarmente nell'aria immota, su Zubiena ho meno di 500 m di altimetro. Quand' anche riuscissi a passare, dall'altra parte mi attende un anfiteatro morenico, depositato dall'antico ghiacciaio della valle d'Aosta, nel quale mi troverei inesorabilmente chiuso, e la distanza non sarebbe comunque sufficiente per completare i 500 km.

Ritorno allora verso l'aeroporto di Biella, dove atterro dopo aver percorso 471 tribolattissimi km in circa 8 ore di volo.

Arrivano molti curiosi attorno all'aliante.

« Mi dica, da dove è partito? »

« Da Torino ».

« Hai sentito? È partito da Torino, ed è arrivato fino a Biella, senza motore! »

« Credo che siano più di sessanta km ».

« Però, chissà a che quota è stato sganciato, per riuscire ad arrivare fin qui! »

« Guarda, papà, il pilota ha l'aria un po' arrabbiata! »

« Magari il vento l'ha portato a Biella, e lui invece voleva andare da un'altra parte ».

Risposta giusta.

Così finisce questo volo, molto interessante per la varietà e la difficoltà delle condizioni incontrate. Alla fine, è risultato troppo lento, e neppure lui mi ha permesso di conquistare il diamante dei 500 km il mio diamante stregato.

*Nino Perotti*

## LEVALDIGI

Levaldigi è la parola magica che, a Torino, eccita la fantasia dei voloveristi che, dopo il brevetto ed un po' di attività svolta in vista del campo o quasi, aspirano a compiere il primo balzo in distanza; il perché è presto detto: da Torino a Levaldigi ci sono circa 60 km, quindi la prova è valida per quel C d'argento senza il quale, a parere di molti, il brevetto non è completo; il percorso è quasi tutto atterrabilissimo, e terminando su di un aeroporto permette il recupero a traino aereo; questo sotto il profilo tecnico-logistico. Per il pilota, Levaldigi rappresenta molto di più: vuol dire mettere il naso oltre il muro di cinta, rinunciare, forse per la prima volta, alla sicurezza del rientro in campo, usare la carta e la bussola non per esercizio ma per evitare di perdersi, vuole anche dire evitare, almeno per un paio di settimane, che gli « anziani » ti chiedano in continuazione quando ti decidi a darti un po' da fare.

Anch'io, da buon giovane voloverista (21 anni), pensavo da diverso tempo a completare il C d'argento con la prova di distanza; lunedì 1° maggio 1972 sembrava proprio la giornata adatta: già dal mattino cominciano a formarsi in pianura i primi cumuletti, il sole dava garanzia di buon riscaldamento e quindi di favorevole evoluzione dell'aliante « giusto ». A Torino vige infatti la regola che il primo percorso in distanza deve essere fatto con l'I-FOLN, glorioso Passero ormai un po' malconco per le decine e decine di atterraggi compiuti da volonterosi allievi solisti.

Allungando le orecchie ai discorsi dei « grandi » apprendo che le previsioni meteo sono davvero buone; ostentando una certa indifferenza, chiedo se ritengono sia per me la giornata adatta per tentare TO-Levaldigi, e ottenuta l'approvazione generale, inizio i preparativi. Radunati i documenti, controllo l'aliante, accarezzo il pensiero di lucidarlo a specchio ma decido che, scrostato e rabberciato con

scotch com'è la cosa non avrebbe molto senso, lo porto in linea e poi, addentando un panino, attendo che le condizioni « maturino » per bene; verso le 12,30 decido che il momento è arrivato; Emilio Tessera, già in volo, ha comunicato che le condizioni a sud sono eccellenti, il che, se da un lato mi incoraggia, dall'altro mi espone a seri problemi di coscienza: non farcela oggi, sarebbe proprio una magra figura; comunque, assistito moralmente da Maria (che da circa un anno si passa le domeniche al campo, guidando il trattore per il recupero alianti mentre mi attende), mi sistemo nel Passero, che mi va un po' corto di gambe, e dopo le ultime raccomandazioni tipo « vai sempre dritto a sud, fai solo attenzione verso Savigliano, che ci sono alberi di mele » (molti anni fa, infatti, un paio di Passeri furono distrutti in atterraggi su quegli alberi), parto baldanzoso. Sgancio a fondo campo ed in breve sono a 1000 metri QFE: primo balzo verso un enorme cumulo, che mi sembra a breve distanza, e prima paurosa (per me) discendenza; il buon passero, lanciato alla folle velocità di 100 km/h, scende a circa 4 m/s; intanto Franco Actis mi sorpassa con il suo Ka 6E e mi fa gli auguri; arrivato infine al cumulo, scopro trattarsi di un cumulo bello, vale a dire di un cumulo molto bello, ma che non tira un...; proseguo spostandomi un poco a est, in un'alternanza di lievi ascendenze e discendenze. passo sulla Palazzina di Stupinigi e mi trovo alla ricerca di qualcosa per stare in aria; sono sull'ippodromo di Vinovo, dove si stanno svolgendo delle corse, e, a 400 m, penso all'effetto che farebbe l'atterraggio di un aliante nel grande prato in mezzo alla pista (non sorridete, semidei che riagganciate con naturalezza a 50 metri QFE). Trovo comunque un metrinno, che, meglio centrato, si rivela più potente e mi porta a 1500 metri, base nube, e da allora il volo diventa una passeggiata da un cumulo all'altro, senza mai scendere sotto i 1000; a Murello (25 km da Levaldigi) penso che potrei farcela anche in planata, ma mi sembra che finora le cose siano andate troppo bene, e decido quindi di continuare a tenermi alto; arrivo quindi a 1000 metri nel punto dove dovrebbe esserci l'aeroporto: eccolo

infatti, un poco a sinistra; contatto per radio e a freni aperti in spirale stretta mi trovo subito a quota di circuito. Avverto per telefono al campo che il tentativo è riuscito e che attendo un rimorchiatore; questo arriverà tre ore dopo (pare non ci fosse al campo un pilota che potesse venire prima) ma non importa, sono felice di avercela fatta, e in fondo non mi dispiace la curiosità dei motorai locali per l'aliante; faccio addirittura finta di non accorgermi delle occhiate di commiserazione per l'esperto antiquato e, diciamo

pure, un po' dimesso, del Passero. Arriva infine lo Stinson, e dopo mezz'ora di traino sono al campo: sta piovendo, la pista è deserta, ma sono rimasti tutti in baracca per festeggiarmi.

*Daniilo Spelta*



**CAUSA ECCESSIVO NUMERO BIPOSTI CEDIAMO**  
**ALIANTE M. 200 I-TTOR**  
**CONDIZIONI OTTIME, 350 ORE DI VOLO DALLA COSTRUZIONE.**  
**STRUMENTAZIONE COMPLETA RADIO ESCLUSA.**  
**MAI INCIDENTATO. DISPOSTI STUDIARE SOLUZIONI**  
**DI SCAMBIO CON ALIANTI MONOPOSTO PRIMO PERIODO.**

**AERO CLUB TORINO - SEZIONE VOLO A VELA**  
**STRADA BERLIA, 500 - TORINO**

## Volo magico

*Con lo scatto secco del gancio  
il cavo si stacca,  
sei solo,  
solo con il tuo aliante  
che vibra e s'impenna  
come una cosa viva.  
Una gioia profonda ti prende  
mentre giri in tondo  
al di sopra del mondo,  
padrone del vento che fruscia  
che freme che striscia  
sul bordo d'entrata  
dell'ala.*

*E tu che cerchi paziente  
un alito, una folata,  
senti uno sbuffo; la termica  
come una mano fatata  
ti porta su in alto  
con qualche sussulto  
e ben ti strapazza  
come una strega pazza  
mentre il vento folletto  
esegue un minuetto  
con suono bislacco  
sul bordo d'attacco  
dell'ala.*

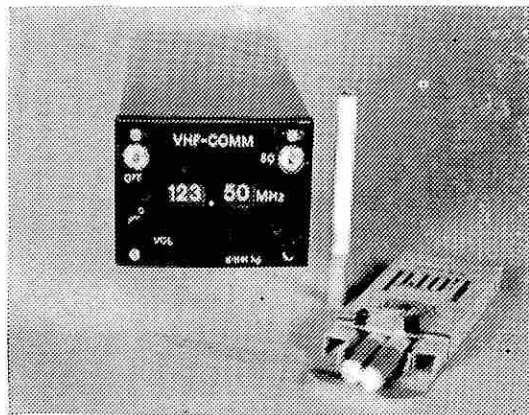
*Adesso ti senti più solo  
nell'ebrezza del volo,  
si stempera lento nel cuore,  
gioia, passione, sudore  
coi tuoi sentimenti  
con cumuli e monti  
col verde dei prati  
un poco sfocati  
e questo ti rende contento  
mentre voli nel vento  
che continua la sua serenata  
sul bordo d'entrata  
dell'ala.*

Edoardo, « il tabellista »

**ORA OMOLOGATI ANCHE IN ITALIA!!  
APPARECCHI RICE-TRASMITTENTI**

**- DITTEL -**

**PER AEREI DA TURISMO ED ALIANTI.  
- 12 CANALI -**

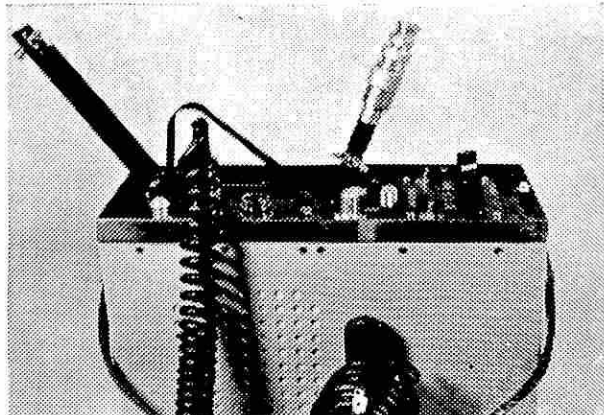


**VHF - COMM FSG 15**

per alianti e motoalianti.  
Potenza d'uscita 2 W HF

**VHF - COMM FSG 16**

per aerei da turismo.  
Potenza d'uscita 6 W HF  
Stazioni fisse di bordo.  
Misure: 102 x 77 x 186  
Peso: Kg. 1,1



**VHF - COMM FSG 15 P**

Potenza d'uscita 2 W HF

**VHF - COMM FSG 16 P**

Potenza d'uscita 4,5 W HF  
Stazioni a terra portatili con batteria,  
altoparlante ed antenna retrattile.

---

**WALTER DITTEL K.G.**

LUFTGERÄTEBAU  
891 LANDSBERG/LECH  
Tel. (08191) 481 - Telex 527214

**IN ITALIA:**

per informazioni ed  
ordinazioni rivolgersi a:  
WERNER v. FISCHER  
39100 BOLZANO - Via A. Hofer 4/47

## Volovelisti e paracadutisti

I volovelisti milanesi dell'AVM sono stati invitati a partecipare, la sera del 21-2-72, ad una tavola rotonda organizzata dall'Accademia Paracadutistica nel salone del Circolo Culturale Pirelli. Hanno intrattenuto gli ospiti (numerosi fra i quali le rappresentanze militari, giornalistiche e sportive) Mirzan padre & figlio per il paracadutismo, R. Briigliadori per il volo a vela, G. Zicari per il giornalismo, R. Crippa (deceduto, purtroppo, il 19 di marzo a Bresso durante una lezione di acrobazia) per la materia che gli era cara ed infine G. Stifani come moderatore e giornalista specializzato.

E' stata una serata simpatica ed interessante, e per il dialogo svolto a soddisfare la curiosità e l'interesse di molti, e per due films a colori di notevole impegno che ora verranno commentati direttamente da Roberto Mirzan.

I due films erano « This is a sport? » e l'altro « The master of the sky »; i titoli stessi ci danno un'idea della differenza tra le due pellicole.

Il primo « E' questo uno sport? » vuole essere in poche parole una dimostrazione tangibile delle ragioni in forza delle quali il paracadutismo può essere definito uno sport.



*Mirzan senjor - R. Briigliadori - R. Crippa - G. Stifani - Mirzan junior coperto da Stifani e G. Zicari.*



Partendo infatti da alcune riprese spettacolari in cui si vuol dimostrare che in aria ci si muove come in acqua con facilità estrema e con il sorriso sulle labbra, passo attraverso i primi lanci, gare di stile, di precisione e concludendo con un inserto veramente straordinario filmato di notte con loopings torneaux con fiaccole in mano, ci spiega come il paracadutismo sia « The sport for the age space — sono le parole che concludono il commento — lo sport dell'era spaziale »!

Il tutto con una varietà di trucchi e di tecnica cinematografica veramente notevole, abbiamo cineprese nascoste in coda all'aereo, sul casco, sott'acqua e perfino all'interno del paracadute aperto.

Il secondo, invece, « Il Padrone del cielo », è una carrellata simpatica e scanzonata su tutti gli aspetti più spettacolari e divertenti del paracadutismo moderno: fumate multicolori, stelle a dicotto-venti e più con uscite da tre aerei contemporaneamente.

Questo film non si accontenta però di illustrarci aspetti altamente tecnici, cerca anche il brivido ed ecco allora il traino aereo di un paracadutista, lanci in piena New York e, se non bastasse ancora, un atterraggio mozzafiato in mezzo ad un bosco.

Il finale, forse per smorzare un po' l'emozione e forse la diffidenza dello spettatore, è comico a suon di enormi sederate per terra che non mancano di strappare un sorriso anche allo spettatore più serio; un classico dunque della cinematografia sportiva americana, pulito, veloce, senza indugi, e che si gusta tutto d'un fiato.

Entrambi i films sono dal punto di vista fotografico ottimi e frutto di una tecnica cinematografica e paracadutistica insuperabile, non per nulla infatti il loro realizzatore ed operatore Karl Boenisch, mio caro amico, è senza ombra di dubbio il più bravo cineoperatore paracadutista del mondo.

Queste righe vengono diffuse a distanza di alcune settimane dalla morte fisica di Crippa e di Grespi ma lo stupore, il triste stupore che ci investe ad ognuno degli ormai molti decolli senza atterraggio, visti da terra o saputi via telefono, qui perdura, insiste ed interroga.

A causare in noi l'arresto del procedimento d'accettazione sono, forse, due differenze.

Crippa, il nostro amico, girava tra noi con la disinvoltura quasi spavalda di colui che non teme nulla perché non ha né interessi né egoismi. Grande era la sua generosità, perfettamente innestata nella sua personalità di *milanesini*!

Insoddisfatto solo, quando lo era, di volo non volato abbastanza.

Seconda. Le repentine « assenze » delle quali la nostra memoria è depositaria, allineano nomi e nomi di piloti — volo a vela escluso — di formazione militare, con il rischio intimamente legato al volo nella misura massima richiesta dal servizio. Crippa invece era nato pilota, in pratica, all'Aeroclub di Milano e la quantità di rischio da immettere nel volo la determinava proprio lui. Così Crippa è stato per molti anni l'uomo di Bresso: perché disinteressato, perché generosissimo, perché anticonformista, perché autodidatta.

E' facile trovarsi dunque, come noi ci troviamo, con un Crippa che non riesce a morire, come se fosse ancora a quella tavola rotonda sul paracadutismo a compiacersi, lui che non aveva voglia di parlare, di sentir gli altri parlar di volo. Noi ben sappiamo infatti di avere il segreto della vita sua: Crippa era più pilota che pittore! Ed è proprio per questo che fa fatica — per noi piloti — ad andare di là.

Ed è probabile che un terzo motivo generi in noi quell'attimo di agghiacciante riflessione: è la consapevolezza che per UNO di noi IL GRANDE GIUOCO sia finito annullando in un momento quanto la nostra umana miseria cercava di imporre sul piano dei valori.

Che questi tristi attimi di riflessione riescano a spronarci a sempre migliorare, nel rispetto umano e tecnico, non dimenticando mai la giusta proporzione che tutte le cose devono avere nel meraviglioso quadro della vita!

\* \* \*

**Costante sicurezza  
attorno a voi**



# SALVAVITA

**CONTRO  
FOLGORAZIONI CORTOCIRCUITI SOVRACCARICHI**

