

# VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

edita a cura del

CENTRO STUDI DEL VOLO

A VELA ALPINO

Redazione e Amministrazione:

« Paolo Contri » Airport

21100 Calcinatè del Pesce - Varese - Italy

## ABBONAMENTO PER ANNO SOLARE

Italia:	ordinario	L. 5.000
Italia:	sostenitore	L. 10.000
Esteri:	ordinario	\$ 10,—
Esteri:	via aerea	\$ 13,—
Una copia:	Italia	L. 1.000
	Esteri	\$ 2,—

Spedizione in abbonamento postale

Gruppo IV

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

*Comitato Redazionale:*

Lorenzo Scavino  
Gioacchino v. Kalckreuth  
Bruno De Marchi  
Enzo Centofante  
Alessandro Lanzi

**APR. - GIU. 1974 - N° 105**

## SOMMARIO

- Nuove mete del volo Alpino
- Concorso fotografico
- Notizie dai campi di volo
- Hahnweide
- Rieti 1974: Lega Due
- Waikerie 1974

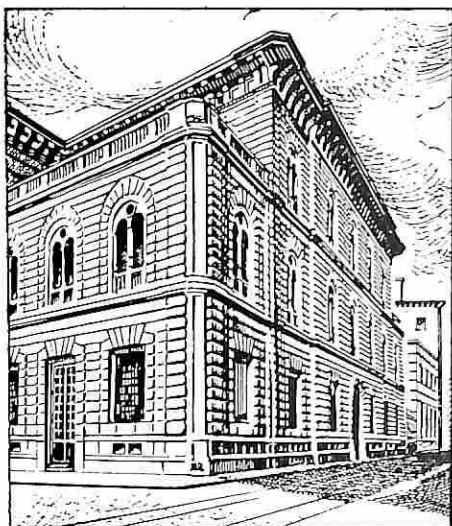
In copertina:

Il volo di distanza somiglia all'alpinismo quando si tratta di superare i massicci innevati ed i ghiacciai della catena principale della «Zona Record». E' durante fasi di volo come questa che la singolarità del paesaggio fa dimenticare l'impegno puramente sportivo. (foto di G.v.K.)

*Corrispondenti:*

Gino Albonico - Santino Arcari - Sergio Capoferri - Giovanni Calandrin - Italo Christille - Smilian Cibic - Giorgio Frailich - Egidio Galli - Willy Marchetti - Umberto Nannini - Guido Salvini - Stefano Saccani - Sandro Serra - Emilio Tessera Chiesa - Giorgio Villani - Giorgio Weber - Stanislaw Weilgus - Con la collaborazione di tutti i volovelisti.

dal **1823**



a presidio  
dell'economia  
della Regione

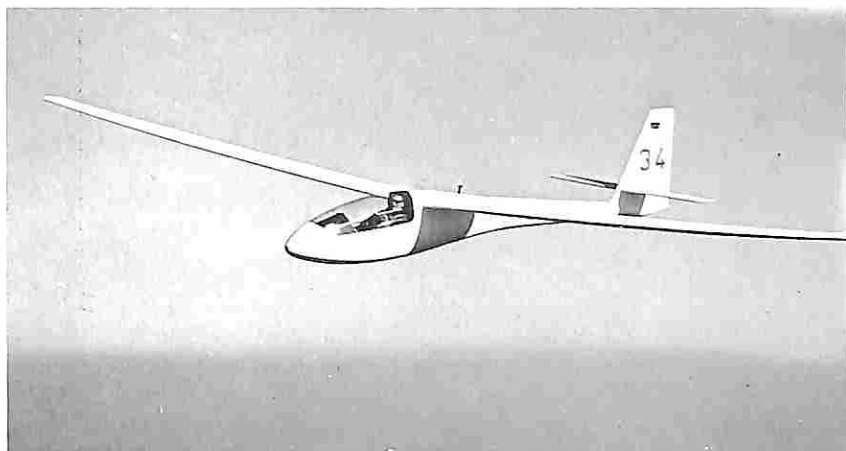
# **CASSA DI RISPARMIO DELLE PROVINCIE LOMBARDE**

tutte le operazioni e i servizi di banca

# Alexander Schleicher

Segelflugzeugbau

D-6416 Poppenhausen an der Wasserkuppe



## ASW 15 B

Monoposto da competi-  
zione  
Classe Standard FAI

## ASK 16

Moto-aliante biposto



## Il nostro programma:

### Schleicher K 8 B

Aliante monoposto scuola e performance

### Schleicher ASK 13

Aliante biposto scuola e performance

### Schleicher ASW 15 B

Aliante monoposto da competizione  
della classe standard FAI, costruzione  
in fibra sintetica

### Schleicher ASK 16

Moto-aliante biposto scuola e performance

### Schleicher ASW 17

Super-Aliante monoposto ad alta performance  
della classe libera, costruzione in fibra  
sintetica

### Radio e accessori

per ogni modello di aliante

Rappresentata da:

**KRAPFENBAURER ERICH**

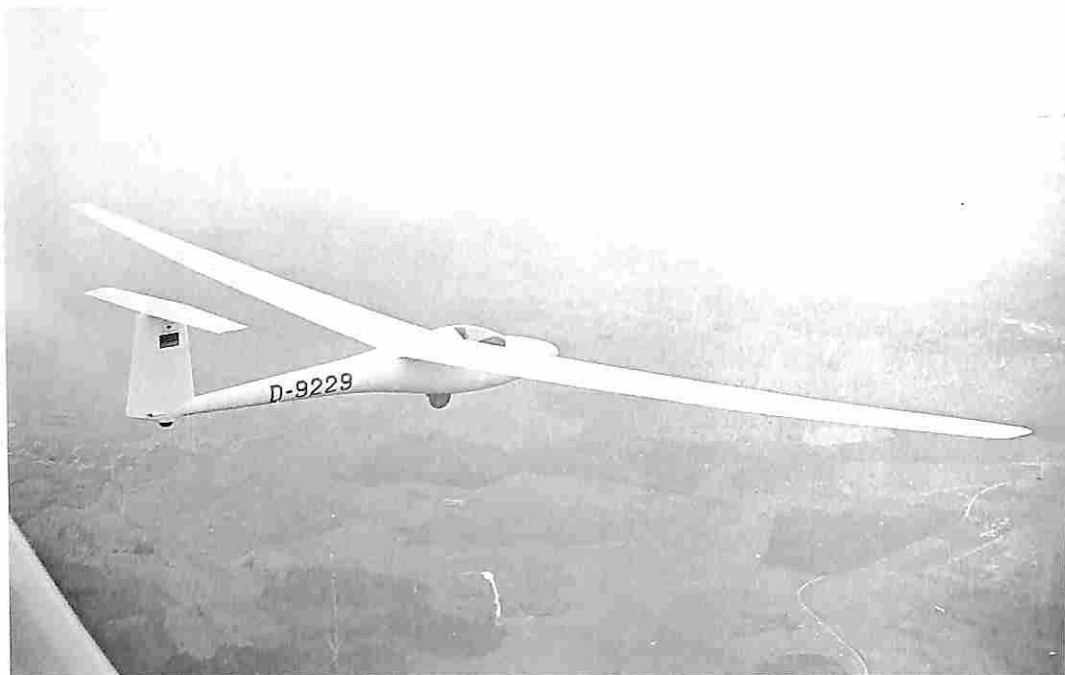
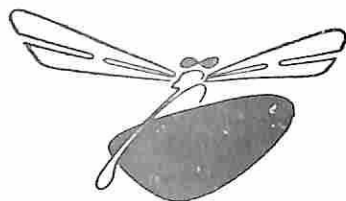
Corso Galileo Ferraris, 93

**10128 Torino**

Tel.: 58 88 30

# GLASFLÜGEL ITALIANA S. R. L.

24030 VALBREMBO (BG) - AEROPORTO  
VIA LOCATELLI 1  
TELEF. 61.26.17



## **H - 205 « CLUB STAR »**

Il rivoluzionario monoposto da Club!

Il meglio delle tecnologie, aerodinamica, semplicità, robustezza e sicurezza al prezzo più conveniente!

## **STANDARD LIBELLE 201 - B**

## **KESTREL 17 e 19 M.**

Accessori di ogni genere: rimorchi chiusi e aperti, strumenti Winter, Ball, Gauting, radio Dittel e Terra, ossigeno Dräger, paracadute Security 150

NOVITA': **bussola indicatrice di assetto BOHLI**

## **OFFICINA CERTIFICATA**

CIT. N. 679 per tutti i tipi di aliante e velivoli Piper PA18, Stinson, Morane S, AUSF 25, ASH-14 e ASK-16

**TUTTO PER L'ALIANTE**

# **NUBI ED ALI SILENZIOSE 1974**

(concorso fotografico)

## **REGOLAMENTO**

«VOLO A VELA», la Rivista dei Volovelisti Italiani, indice un concorso fotografico in bianco e nero ed a colori, aperto a tutti gli appassionati del cielo, delle nubi e delle ali silenziose.

Il concorso è a carattere nazionale e si suddivide in due sezioni:

- 1\*) fotografie di nubi;
- 2\*) fotografie di alianti.

Ogni sezione verrà suddivisa nelle seguenti categorie:

- a) Stampe bianco e nero;
- b) Stampe a colori;
- c) Diapositive a colori.

I partecipanti potranno inviare non più di 5 opere per categoria.

Le stampe dovranno avere il lato maggiore compreso fra i 30 e i 40 cm e recare a tergo scritte chiaramente le seguenti indicazioni:

Nome e cognome, indirizzo dell'autore, numero progressivo, titolo dell'opera, Club di appartenenza, anno di realizzazione.

Le diapositive dovranno essere montate in telaietti con vetro 5x5 e dovranno recare un segnalino in basso a sinistra nel giusto verso di proiezione, oltre che il nome, il titolo e l'anno di realizzazione.

Per le fotografie concorrenti nella 1ª Sezione (nubi) oltre ai dati suddetti è indispensabile indicare non solo la data e l'ora in cui sono state scattate, ma anche l'esatta località ed il punto cardinale verso il quale le fotografie sono state riprese. Tali elementi sono necessari per l'ulteriore studio delle condizioni meteorologiche che hanno dato luogo alle formazioni nuvolose. In questa sezione potranno partecipare soltanto le fotografie scattate nel corso del corrente anno e potranno riguardare sia formazioni nuvolose di interesse volovelistico, sia formazioni associate a fenomeni di particolare interesse meteorologico e scientifico. In questa sezione verrà assegnato il «Trofeo Filippo Eredia», il compianto meteorologo italiano che alla fine degli anni 30 assicurò la assistenza meteorologica ai primi Raduni Volovelistici di Asiago.

La quota di partecipazione al Concorso è fissata in L. 1.000 per sezione e dovrà pervenire alla Direzione della Rivista «VOLO A VELA» entro il 15 ottobre.

Le opere non accompagnate dalla quota di partecipazione non saranno giudicate nè restituite.

Le opere, accuratamente imballate, onde consentirne la rispeditura, dovranno pervenire entro e non oltre il 15 ottobre al seguente indirizzo:

Rivista «VOLO A VELA» Aeroporto Paolo Contri - Calcinate del Pesce  
21100 VARESE.

Salvo espresso divieto dell'autore, che dovrà risultare dal modulo di partecipazione, si intende permessa la riproduzione delle opere senza fini commerciali, da parte della Rivista «VOLO A VELA».

La partecipazione al Concorso comporta l'accettazione incondizionata del presente regolamento e per quanto non specificato il giudizio della giuria è inappellabile.

I risultati del Concorso e le migliori fotografie verranno pubblicate dalla Rivista «VOLO A VELA» unitamente alle relazioni tecniche riguardanti le condizioni meteorologiche alle quali sono associate le formazioni nuvolose riprese.

La commissione giudicatrice del Concorso, presieduta dal direttore della Rivista «VOLO A VELA», sarà costituita da esperti in fotografia, da studiosi di fisica delle nubi e da volovelisti sportivi.

I componenti della Commissione giudicatrice potranno presentare fotografie unicamente fuori concorso.

La cerimonia della premiazione avverrà in occasione dell'annuale «Briefing delle Due Torri» che si terrà a Bologna verso la fine di novembre.

## **CALENDARIO**

- Termine di consegna delle opere: 15 ottobre
- Riunione giuria: Seconda quindicina ottobre
- Comunicazioni risultati: 10 novembre
- Premiazione, esposizione stampe e proiezione diapositive: Briefing Due Torri
- Data restituzione opere: 15 dicembre

## **PREMI**

Oltre al «Trofeo Filippo Eredia», ai primi 3 classificati nelle tre categorie di entrambe le sezioni, saranno assegnati premi ufficiali consistenti in Trofei, coppe, targhe ed eventuali altri premi che perverranno all'organizzazione.

## **PREMI SPECIALI**

- al Club con il maggior numero di soci partecipanti
- al Club con il maggior numero di opere di soci ammesse
- al Concorrente con il maggior numero di opere ammesse non premiate.

# LE NUOVE METE DEL VOLO ALPINO

di GIOACCHINO v. KALCKREUTH

Gli ultimi due o tre anni hanno visto un ulteriore sviluppo del volo di distanza in montagna, volo che promette agli appassionati di raggiungere mete fino a poco fa insperate.

I piloti hanno imparato a sfruttare completamente le possibilità dei moderni alianti in vetroresina, sia in termica che nelle lunghe planate e sulle strade di ascendenze che solo le Alpi ci offrono ed hanno così capito che la regola di McCready è stata definitivamente superata, grazie anche ai nuovi profili laminari ed a una conoscenza più profonda e completa dei fenomeni riguardanti la meteorologia alpina.

Conseguentemente le velocità medie — sia in voli impegnativi in montagna (cioè tra i 500 e gli 800 Km.), sia nelle prove competitive (p.e. a Rieti o in Austria) — sono salite notevolmente e se nella Standard superano i 90 Km/h, nella Libera raggiungono sempre più spesso medie vicine ai 100 Km/h.

Contemporaneamente si è potuto avere un quadro finalmente completo delle condizioni meteorologiche dell'arco alpino tra Ginevra e Vienna. Condizioni che, in stretta dipendenza dalla orografia, di volta in volta favoriscono od ostacolano il volo di performance.

Considerando il rettangolo che si forma sulle nostre Alpi delimitato dal Monte Bianco e dalla pianura ungherese in lunghezza e da Garmisch e Trento in altezza — rettangolo che misura 800 x 170 Km. — si sono raccolte esperienze ed osservazioni di tanti piloti e di innumerevoli voli e si è potuto stabilire quale zona fosse la più promettente per il volo di distanza e ciò secondo il tipo, la estensione ed il percorso dell'anticiclone regnante.

Nel mio libro «Segeln über den Alpen», uscito nell'autunno del 1972, ho illustrato per la prima volta la forma ed i bordi di questo rettangolo che si suddivide — qui sta l'importanza della constatazione — in quattro campi climatici diversi. Questa suddivisione è dovuta per una parte alla catena principale delle Alpi e per l'altra parte ad una frontiera climatica — orograficamente invisibile — spesso determinante nel segnare i confini tra il clima alpino di Est e di Ovest. Questa frontiera climatica inizia a Nord del Passo Arlberg, attraversa il Passo Resia, taglia il massiccio dell'Ortles ed il Passo del Tonale e continua oltre il Brenta fin quasi al lago di Garda.

Vengono così a formarsi quattro campi climaticamente ben diversi uno dall'altro:

CAMPO I - si estende dal Lago Lemano fino al Passo Arlberg

CAMPO II - dal Passo Arlberg fino alle colline di Vienna

CAMPO III - comprende la zona tra Courmayeur ed il Tonale

CAMPO IV - dalla Val di Sole fino alla bassa Carinzia.

La cartina riprodotta in fig. 1 indica la posizione ed i bordi di ognuno di questi quattro campi climatici.

Nel definire la validità del «clima volovelistico» in questi quattro campi si è dovuto tener conto dei vari fenomeni meteo che formano quello che, specificatamente per noi, possiamo chiamare «la qualità» dell'anticiclone, cioè: la mancanza di vento disturbante in quota, un gradiente termico interessante, l'inversione in quota e l'umidità relativa piuttosto media o bassa.

Sono stati i piloti di tutti i paesi alpini a contribuire — spesso senza rendersi conto della importanza — con voli e rapporti a permetterci oggi di avere un'idea ben chiara circa le condizioni di volo da campo in campo, sui quali il volo di performance può contare con relativa sicurezza.

I cambiamenti forzati del tempo, e così delle condizioni volovelistiche, da attribuirsi all'influenza delle montagne sulle masse d'aria fino a tre quattromila metri della troposfera (fenomeni di Stau sia umido sia secco associati al cambiamento del gradiente termico e dell'umidità relativa; ristagno di masse d'aria «vecchia» tra un massiccio e l'altro; rallentamento o anche deviazione del cammino dell'anticiclone) sono molto importanti.

Ma sono altrettanto importanti i cambiamenti da attribuirsi all'influenza delle pianure o delle grandi valli o «conche», paragonabili alle prime per quanto riguarda il loro effetto sul clima alpino.

La cosiddetta «Südluft» per esempio — cioè l'aria proveniente dalla Valle Padana — richiamata verso il Nord attraverso le ampie vallate dei laghi e dei fiumi esistenti tra Ivrea e il Tagliamento, che nel giro di poche ore può deteriorare il gradiente termico e la limpidezza dell'atmosfera e conseguentemente l'irraggiamento solare, è ormai ben nota, la «Südluft», anche ai volovelisti del versante Nord dell'arco alpino.

Lo stesso vale anche per l'importantissimo fenomeno dell'anticiclone alpino in «due tempi».

Si tratta cioè degli anticiclioni provenienti da O a NO che svolgono il loro effetto in «due fasi»: prima favoriscono le buone condizioni sul versante Sud, poi — con un intervallo di 24-36 ore — anche le condizioni del versante Nord.

Ciò è ovviamente dovuto all'effetto di blocco (Stau) della catena principale e conseguentemente all'umidità relativa totalmente diversa, oltre alle non paragonabili temperature di irraggiamento. A questi fatti, diciamo abbastanza ovvii, se ne aggiungono diversi altri di zona in zona i quali, essendo strettamente dipendenti dalle forme e dalle posizioni dei vari massicci, talvolta si riducono a fenomeni microclimatici che, nonostante le limitate misure, sia nel senso meteorologico sia circa il territorio influenzato, possono o ostacolare o aiutare notevolmente il volo veloce.

L'intima conoscenza di tutte queste condizioni, oltre a definire i quattro campi meteorologici, mi ha permesso — in base alle esperienze acquisite nei voli compiuti nelle ultime due stagioni — di precisare quale fosse l'area alpina meteorologicamente più promettente per il volo di distanza.

Nella cartina riprodotta ho delimitato quest'area con una linea punteggiata, basandomi sulle osservazioni fatte durante diversi voli record e tentativi non riusciti nel 1972 e 1973 per un totale di 230 ore di volo e 18.000 Km. di percorso.

Sono convinto che quest'area sarà la «Zona Record» del prossimo futuro per le varie discipline di volo: distanza libera alpina, andata e ritorno e triangoli FAI.

Come indicato sulla cartina questa «Zona Record» (che più avanti indicheremo semplicemente ZR) occupa per gran parte i campi I e II, mentre nel versante Sud dell'arco alpino si limita a toccare appena il campo III ed infine occupa due terzi del campo IV.



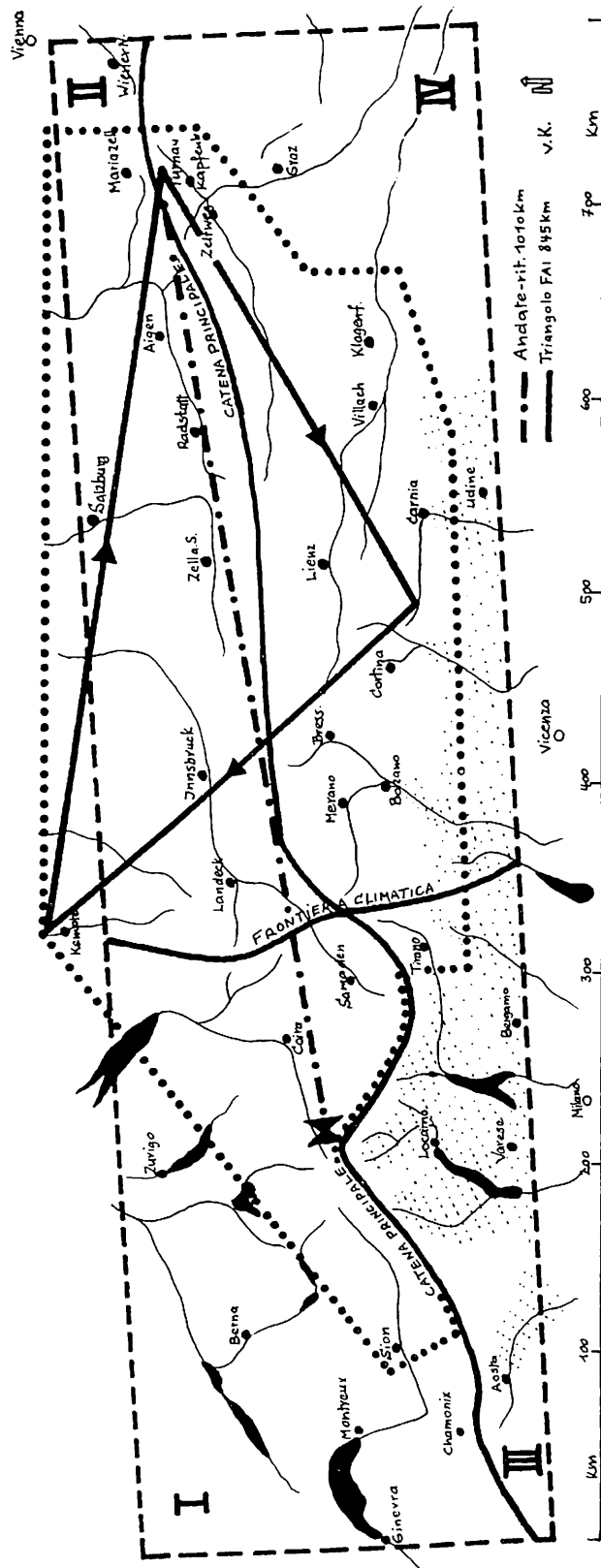


FIGURA UNO

Il rettangolo alpino di  $800 \times 170$  Km misurato tra Ginevra, Vienna, Garmisch e Trento offre delle possibilità al volo di performance che vanno dall'ottimo al difficile. Per avere un appoggio meteo abbastanza sicuro nel progettare dei voli lunghi — diciamo oltre i 5-600 Km — esso viene suddiviso dalla catena principale e da una frontiera in 4 campi di operazione.

Le zone interessate dalla «Südluft» (aria «avvelenata» proveniente dalla pianura padana) sono marcate con leggeri puntini.

In questo rettangolo è stata delimitata una «Zona Record» (linea punteggiata) nella quale si prevede di raggiungere mete ardite. E' anche indicato il percorso triangolare FAI di 845 Km ed una arditia A-R di 1010 Km con partenza da Turtau.

Come si è arrivati a delimitare questa Zona Record?

Si è partiti dalla qualità delle varie regioni montane dal punto di vista orografico: lunghe catene di massicci più o meno parallele all'asse longitudinale del rettangolo alpino, interrotte il meno possibile da vallate ampie, da conche coltivate o urbanizzate. Poi si è fatto riferimento al grado di influenza climatologica delle pianure vicine. Infine si è tenuto conto del tipo di roccia prevalente, della vegetazione, dell'angolo di pendenza media dei costoni, dell'altezza dei massicci con particolare riferimento alle zone termicamente attive. Tutto ciò ho cercato appunto di approfondire scrivendo il mio libro.

Vediamo che la ZR a Nord della catena principale, tra Sion nella Valle del Rodano ed il Passo di Semmering, sviluppa una lunghezza di 650 Km, mentre nel versante Sud, tra Tirano in Valtellina ed il massiccio del Koralpe (a Est di Klagenfurt) si riduce a circa 370 Km. La larghezza totale rimane invece di 170 Km, chiusa dalla linea insorpassabile (per voli impegnativi cioè con una media di oltre 90 Km/h) che va posta tra i paesi di Gemona-Belluno-Trento e le pianure prealpine tedesche e austriache.

E' su questa linea invisibile orograficamente (talvolta invece chiaramente marcata dall'aspetto più lattiginoso dell'aria oppure dalle forme «stanche» delle nubi) che il pilota, venendo da Nord e sfruttando delle condizioni ancora promettenti intorno al Tonale, a Bolzano, a Cortina e a Tolmezzo, può avvicinarsi senza essere intrappolato dalla «Südluft» che gli può costare o del tempo prezioso a causa di salite mediocri o addirittura uno spiacevole fuori campo.

Stabilita la ZR vediamo adesso a quali velocità medie si riesce ad arrivare su dei percorsi di oltre 6-700 Km con una disponibilità di circa 10 ore di attività termoconvettiva.

Si può oggi rappresentare abbastanza realisticamente lo svolgimento meteorologico di uno «dei due o tre giorni record» che normalmente saltano fuori durante una stagione estiva.

Si deve poter partire con le prime termiche secche che si presentano già alle 8,15-8,45 (ora solare). Tra le 9,30 e le 11,30 le salite medie saranno di 2-3/ms. Da mezzogiorno in poi si vedono le prime punte di 4/ms, seguite nelle prime ore pomeridiane da salite medie tra i 3,5 ed i 5/ms. Poi gradualmente le termiche incominciano a diminuire di intensità: 2 verso le 17, 1,5-2 fino alle 18,30 ed oltre. La base di condensazione salirà gradatamente fino a raggiungere un'altezza dalle cime prive di neve della ZR di 6-700 metri alle estremità di questa e di 7-900 metri nella zona centrale della stessa. Il vento in quota sarà trascurabile, anche se non si è mai visto un giorno promettente senza movimenti dell'aria. Fatto questo al quale bisogna adattarsi, sia nella scelta dei costoni sia nei lunghi traversoni che si devono effettuare.

Tutto ciò considerato, oggi si arriva a delle medie molto alte che per gli alianti moderni raggiungono gli 85-90 Km/h per quelli della classe Standard e i 92-98 Km/h per quelli della classe Libera (più impegnativi per il continuo uso dei flaps)

Richiamandomi alle esperienze vissute negli ultimi anni sia ad Aigen sia sul piccolo aeroporto di Turnau (ancora 90 Km più a Est), posso dire che là si trova senza dubbio la «zona chiave» per affrontare voli record nella ZR. Turnau, assieme all'altrettanto promettente aeroporto di Mariazell, rappresenta il punto di partenza ideale sia per dei triangoli FAI di oltre 800 Km sia per voli di andata e ritorno oltre i famosi «mille». E' là che si parte prestissimo e che si raggiungono delle medie oltre i 95-100 Km/h già nelle prime ore del volo. E' da là che si possono fissare i piloni, per i triangoli FAI (clausola del 28% per il lato minimo) tra i 650 e gli 850 Km e le andate e ritorno tra gli 800 e i 1050 Km, in zone climaticamente «sane» che non fanno perdere tempo. Infine è partendo da là che il volo di rientro viene facilitato moltissimo dall'avere il sole alle spalle ed un terreno in costante discesa verso Est.

La serie dei miei voli exploit è iniziata nel 1971 con l'andata e ritorno di 780 Km (record tedesco) sul percorso Aigen-Vals/Grigioni.

Ecco alcuni dati sul volo del 10 luglio: decollo ore 8,44, partenza 9,15, sul pilone alle 13,45, arrivo alle 17,55, durata del volo di distanza 8 h 40' corrispondente ad una media di 90 Km/h.

Come risulta evidente da questi dati, sarebbe stato senz'altro possibile quel giorno superare una distanza totale intorno agli 860 Km fissando un pilone nelle vicinanze del Passo del Gottardo.

Nel 1972 la serie è continuata con un triangolo FAI di 639 Km, realizzato il 23 maggio sul percorso: Aigen/Ospitale/Piave-Forchach/Lech-A. Con questo volo è stato battuto il precedente record alpino di S. Kier, triangolo di 598 Km da Innsbruck con i piloni nelle alpi carniche e nella Stiria nord orientale.

Ecco alcuni dati: decollo 9,05, partenza 9,22, primo pilone 11,52, secondo pilone 13,57, arrivo alle 16,14. Durata del volo 6 h 52' corrispondente ad una media di 93,06 Km/h. Anche quel giorno sarebbe stato possibile allungare di 100 Km il percorso, data la media realizzata e l'ora d'arrivo fin troppo anticipata. (Anche questi due voli sono stati documentati dettagliatamente nel mio libro).

E' stato dopo questo promettente inizio che ho deciso di spostarmi ancora 90 Km più a Est in modo da partire dall'estremo angolo orientale della ZR. Devo dire che oltre ad aver trovato l'aeroporto chiave della ZR ho trovato anche tanti nuovi amici sportivi i quali, guidati da una passione rara, avevano creato con molti sacrifici il bellissimo aeroporto di Turnau alla quota di 800 m slm, circondato da montagne boschive fino a 2000 metri. Se la stagione non fosse stata debole come la precedente, avrei certamente raggiunto qualche meta in più. Ho dovuto accontentarmi di due voli i quali però hanno pienamente confermato la validità delle mie tesi.

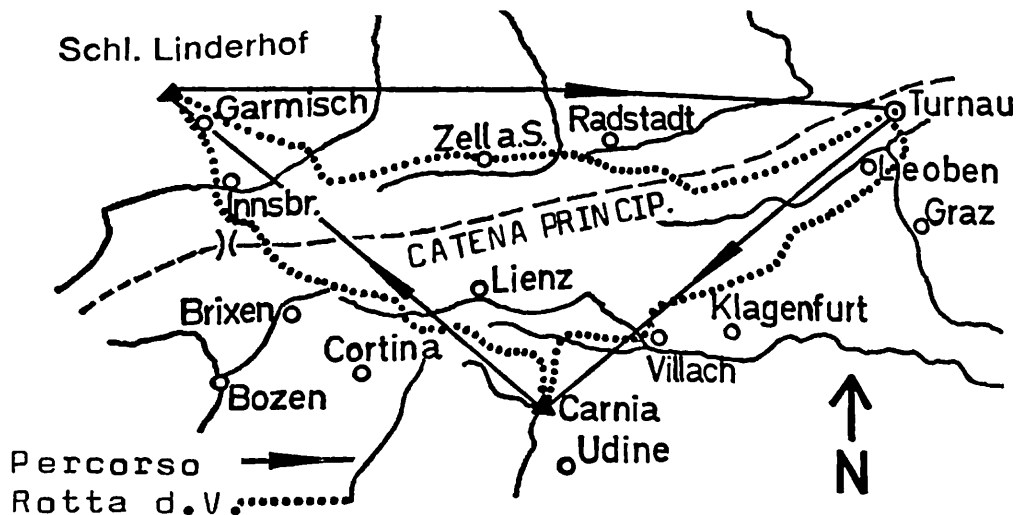


FIGURA DUE

*Il percorso di 755 Km e la rotta di volo di 810 Km del triangolo FAI realizzato il 13 maggio 1973 da Turnau. Tutti i voli presentati in questo articolo sono stati effettuati su Kestrel 17 m. con un carico alare di 36 Kg/mq.*

Il 13 maggio ho potuto realizzare un triangolo FAI di 755 Km sul percorso Turnau/Carnia/Tagliamento/Castello Linderhof-T ed ecco i dati: decollo 8,40, primo pilone alle 11,10 (media sul primo lato di 213,5 Km di 92 Km/h), secondo pilone ore 13,39 (media sul secondo lato sempre di 213,5 Km di 86,4 Km/h), arrivo alle 17,04, durata del volo 8 h 14' uguale alla media di 92 Km/h.

La cartina del volo qui riprodotta, segnalando il percorso triangolare e quello reale del volo, dimostra la necessità di allontanarsi fin oltre 30 Km dalla linea d'aria per maggiormente seguire le strade di ascendenze lungo le catene montane. In realtà il volo ha coperto una distanza di 810 Km alla media di 98,4 Km/h ed il fatto di aver superato questa distanza ad una tale media mi ha dato molta soddisfazione, nonostante non sia riuscito a portare a livello mondiale il triangolo FAI, detenuto dal 1971 da H. W. Grosse con 711 Km. Ma il giorno prima, il 12 maggio, Klaus Holighaus aveva portato il nuovo record a 820 Km!

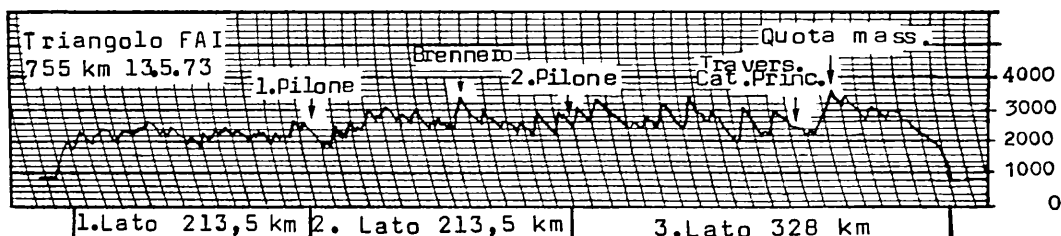


FIGURA TRE

*Il barogramma del triangolo FAI di 755 Km. Con un tempo totale per il volo di distanza di 8 ore e 14 primi è stata raggiunta una media di 92 Km/h sul percorso e di 98,4 Km/h sulla rotta reale del volo. Le termiche incontrate durante il volo erano di 2-3/ms tra la partenza e le 14,30, da 3 a 4,7 fino alle 15,30 e da 2 a 3,5 fino all'arrivo alle 17,04. Il 30% del primo lato, l'intero secondo lato e il 25% del terzo furono superati in termiche secche. La quota massima è stata di 3600 metri QNH.*

Nove giorni dopo, cioè il 22 maggio, si presenta un altro giorno interessante che mi fa partire per un andata e ritorno di 920 Km. Ecco alcuni dati di questo volo: decollo ore 8,30, partenza 8,45, sul pilone di Andeer/Via Mala (Grigioni) alle 14,20, atterraggio all'aeroporto di Trieben/Stiria alle 18,45. Da qui non mi era stato più possibile superare gli ultimi 60 Km per mancanza di termiche. 860 Km percorsi ad una media di 86 Km/h, in dieci ore di volo, mettono in evidenza le condizioni non perfette per la combinazione di termiche secche e vento in quota sulla metà Ovest della rotta. Inoltre il pilone era raggiungibile solo perdendo tempo in Engadina; un punto di virata vicino al Passo Maloja (per complessivi 900 Km) avrebbe permesso il buon fine del volo.

Questo volo, il più lungo finora realizzato nelle Alpi, mi ha portato moralmente a degli impegni sportivi per il 1974, ai quali vorrei dedicare le ultime righe.

Considero le ottime possibilità di volo (il perfetto insieme tra percorso alpino e condizioni meteo) sullo schema triangolare FAI, come indicato dalla cartina (da percorrere nel senso orario), che offre un percorso di 845 Km (record mondiale) con i piloni a Forni d.s./Tagliamento ed a Dietmannsried/Kempton nella zona prealpina tedesca. La media necessaria per compiere il volo con partenza alle 8,35 sarà di 87 Km/h.

Inoltre c'è da chiarire la faccenda dei «mille»! La cartina indica il percorso già stabilito per un totale di 1010 Km (record europeo). Il pilone di questa andata e ritorno da Turnau sarà un paese sul Passo di Lucomanio, vicino al Gottardo. Per compiere questo grande exploit ci vorrà una media di 92 Km/h in dieci ore e mezzo di volo da concludere con un'ultima planata di 40 Km. Sono distanze queste che, anche per noi piloti più fortunati dei campi II e IV, poco fa sembravano insuperabili.

Sono invece fermamente convinto che la «Zona Record», con tutto quello che ha da offrirci, permetterà di raggiungere queste mete e senza l'aiuto del vento nè sui pendii nè alle spalle. Aiuto finora indispensabile per chi ha superato i famosi «mille», sia in Europa, sia negli Stati Uniti e sia in Nuova Zelanda.

Questo può forse inorgoglierci ma ci fa stimare ancora di più le grandi possibilità offerteci dalle nostre Alpi per far volare sempre più lontane le ali silenziose.



FIGURA QUATTRO

*Tempo da record nel centro della ZR. Siamo sul primo lato del triangolo FAI di 639 Km, il 23 maggio 1972, nelle montagne dei Niederen Tauren. Con movimenti dolci dei comandi l'aliante viene guidato attentamente a poca distanza lungo i costoni maggiormente riscaldati così che si procede costantemente senza la necessità di fermarsi in spirale. Solo un tale perfetto appoggio termo-orografico permette di raggiungere delle medie le quali a loro volta aprono la via a nuove mete nel volo alpino.*

## LE NUOVE METE DEL VOLO ALPINO



ADAM JOACHIM VON KALCKREUTH. Gioacchino, per i volovelisti italiani, non ha bisogno di presentazioni, lo conosciamo tutti. Noi di VOLO A VELA temevamo di averlo perso dopo il suo trasferimento al Nord delle Alpi, siamo invece ben lieti di no e lo ringraziamo per l'interessante articolo che ci ha mandato (spedito da Monaco in dicembre l'abbiamo ricevuto alla fine di aprile) nel quale siamo convinti molti nostri lettori troveranno materia di meditazione.

Per quelli poi che desiderassero approfondire l'argomento segnaliamo, anche se già a molti noto, che Gioacchino ha scritto un bellissimo libro (citato in questo articolo) che uscito in prima edizione nell'autunno del 1972 è stato esaurito a Natale dello stesso anno. La seconda edizione (altre 6000 copie!) è uscita in maggio del 1973 e già stanno predisponendo la terza edizione. Una novità è costituita dal fatto che sta per uscire in questi giorni una versione in lingua inglese. I volovelisti che desiderassero procurarsi il libro di Gioacchino possono rivolgersi ai seguenti indirizzi:

versione tedesca: Motorbuch-Verlag, 7 Stuttgart-1  
Böblinger Strasse 18 - Germania Occ.

versione inglese: John Murray Publishers  
50, Albermarle Street - London W 1 - England

# NOTIZIE DAI CAMPI DI VOLO



Domeniche d'austerità

## ALZATE: A.V.M. ANNO 3/27

Nel presentare il consuntivo d'esercizio 1973, analogo ai precedenti 0/24, 1/25, 2/26, riteniamo interessante per il Lettore, tecnico e volovelista, fare una critica gestionale da cui trarre la filosofia d'impostazione per il 1974 e seguenti. Che i tempi siano maturi per trasformare questo tipo di articolo da resoconto di giornale parrocchiale a pezzo da rivista tecnica, quale è in effetti Volo a Vela, è comprovato dal numero considerevole di Aeroclubs in amministrazione controllata (Commissario Governativo), od in passivo finanziario, o in decozione funzionale.

Ma non si cada nell'equivoco che lo scrivente e la sua banda si ritengono un modello di virtù, di avvedutezza e di efficienza: desideriamo solo raffigurare le nostre traversie ed i nostri errori, unitamente ai provvedimenti che li hanno minimizzati, e talvolta tramutati in fatti positivi od in progresso tecnologico.

## 1) INFRASTRUTTURA

Sempre nulla di nuovo sul piano delle infrastrutture, arrestatesi al punto pista + raccordo + piazzale + hangar insufficiente, dal contenzioso in atto da quando l'aeroporto era un acquitrino di natura argillosa popolato l'esta-

te da gente impolverata su aeroplani impolverati e d'inverno da gente infangata su aeroplani infangati. Con-tenzioso promosso dai proprietari li-mitofì amanti delle paludi e dalle Belle Arti versate, ahimè, al culto dei serbatoi pensili in cemento (forse rimembranza di arcadici tempietti) piuttosto che alla tolleranza di una aviorimessa visibile solo da due lati in quanto incassata fra i terrapieni. Da ultimo, dobbiamo lealmente avvertire gli amici volovelisti, che siamo accusati dai nostri folli ed incliti de-trattori anche di inquinamento fonico ed air-pollution, sia ad opera dei due Piper 150 HP, sia che degli stessi alianti (!).

## 2) MATERIALE DI VOLO

Confermata la riuscita dei 5 Libelle S sia dal punto di vista tecnico che da quello agonistico (Nazionali), continuiamo nella standard con i nuovi acquisti: è arrivati il 6° Libelle I+CARO, e ci concederemo una variante con un ASW 15. Apriamo qui una parentesi sull'esercizio degli aeromobili: dati gli elevati costi di ammortamento (dovuti all'alto prezzo di origine) e date le elevate e sempre crescenti spese annuali (assicurazioni, ispezioni, revisioni,) abbiamo fissato quale limite minimo di utenza annua 150 ore per gli alianti e 250 ore per gli a/m a motore: solo così il costo dell'ora volo (su cui si ripartiscono le spese fisse e d'esercizio) può rimanere entro termini accettabili.

Conseguenza di ciò, abbiamo alienato il biposto Calif I-DUOM, con 27h55' nel 1° trimestre '74. La macchina infatti, di notevole ingombro e pesante maneggio, non aveva potuto estrarre presso di noi le sue indubbie doti di volo. A conferma di ciò il gruppo dei 5 Libelle che ha volato per 750 ore (150 in media) il gruppo dei 3 Blanik che ha volato per 510 ore (170 in media), infine il gruppo dei 2 Piper che ha volato per 540 ore (270 ore in media), sono macchine che noi riteniamo valide anche sotto l'aspetto economico. Il solo problema rimane associare ad ogni aliante un congruo numero di utenti (vedi gruppi sportivi A.V.M.) ed impegnare per i traini intensivamente un piccolo gruppo di aerei a motore.

Per il 1974 i termini di utenza accettabili salgono ulteriormente (costi in aumento): 200 ore per gli alianti e 300 ore per gli a/m a motore. Per finire, diremo che gli alianti adibiti ad uso didattico (Bergfalke e Motorfalke) hanno volato per 480 ore (240 in media), e che appunto il superamento del limite delle 200 ore, associato a richiesta di voli non sempre esaudita ci autorizza ad immettere nella linea un secondo Bergfalke. Analogamente le lunghe file di alianti in attesa di essere trainati, unitamente alla necessità di avere 3 macchine per averne sempre in linea 2 (per l'esecuzione dei controlli e l'esecuzione dei lavori delle 50 e 100 ore R.A.I.) ci hanno spinto all'acquisto di un terzo trainatore: la nostra scelta è caduta sul Robin da 180 HP.

## 3) PERSONALE DI VOLO

Nel 1973 l'A.V.M. si è presentata in forze ai Nazionali con 7 alianti, di cui 4 Libelle S, I Blanik, I M. 200, I Scheibe S.F. 26: Piloti Brigliadori Riccardo e Leonardo, Colombo Aldo, Cairoli Gianni, Esposto Vincenzo, Maestri/Trentini e Pogliani/Villa. I posti in classifica giustificano la partecipazione. All'organizzazione, l'A.V.M. ha dato soprattutto Egidio Galli: il solito mostro. La Squadra è capitanata dall'ing. Poletti il solito cannone. Rimandiamo comunque il lettore alle cronache della gara.

La Direzione della Scuola ha ottenuto 20 Brevetti, nelle persone di Giovanni Acocella, Giancarlo Amati, Luigi Balconi, Luigi Bertoncini, Ezio Brusadelli, Massimo Ciceri, Diego Colombo, Carmine Costantino, Giorgio Davini, Gaetano Dell'Orto, Luciano Galfetti, Egidio Gatti, Vito Failla, Paolo Lecis, Giovanni Madonna, Gian Carlo Mejani, Giovanni Molteni, Pietro Pirovano, Antonio Valpolini, Guglielmo Wolfsgruber. Gli esami relativi si sono svolti a fine febbraio ed a fine novembre, con Ispettore di volo il Capitano Adriano Maj. Anche questo Ufficiale, come il Capitano Rodoriga, è volovelista compiuto e tecnico molto preparato. Dovrebbe entrare a far parte della Commissione permanente di esame per il Volo a Vela, e noi gli assicureremo i frutti della nostra collabo-



razione, nella viva speranza in una evoluzione ed in una razionalizzazione della complessa materia formata da metodi di insegnamento, materia di esami e pratica operativa.

Nuovo trainatore: l'Avv. Gianni Mirzan Presidente della Accademia Paracadutistica Italiana e nostro patrocinatore nelle svariate cause cui abbiamo accennato prima. Dobbiamo pure registrare una durissima perdita: l'Ing. Carlo Magistretti, che ci accolse in Alzate quando vi approdammo con le ali mozzate ed il fiato corto: se l'è portato via il «solito» male.

#### 4) OPERAZIONI DI VOLO E BUDGET.

La cifra budgettaria di 2500 ore di volo è stata superata con 2805 h 36' e 6286 voli: aumento rispetto all'anno precedente 40 % sulle ore di volo e del 56 % sui voli.

#### 5) PROSPETTIVE PER IL 1974

Dipendono esclusivamente dalla possibilità di volare alla domenica: per un Aeroclub come il nostro, i cui quadri non sono retribuiti e che quindi si guadagnano il pane «fuori» dal mondo aeronautico, e che ha una attività basata sui week-ends, togliere la Domenica vuol dire metà della attività certa. In teoria dovremmo fare 3000 ore di Volo. In pratica, ne faremo quante potremo grazie alla nostra comprovata tenacia, corroborata dalla rabbia per un provvedimento, lo diciamo chiaro, così demagogicamente iniquo.

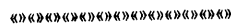
Giorgio Frailich

## CRONACA A.V.M.

Anche quest'anno, nonostante i divieti (leggi: diffida telefonica del CDA da dipendiamo e telegramma, arrivato il giorno 2!!!, del quale diamo il testo integrale che si commenta da solo) nonostante i divieti imperanti dicevo, l'A V M ha mantenuto la tradizione che vuole si festeggi il nuovo anno con un volo. Il problema del trainatore è stato risolto facendo ..... l'autotraining (I giorni 1 e 6 gennaio le auto potevano circolare in deroga alle vigenti disposizioni) Peccato solo non avere a disposizione qualche chilometro di autostrada. Con ciò si è potuto lanciare l'aliante biposto I-LDUE/Eventuale E.C. a 10/12 metri di .... quota. La base delle filappere era comunque sugli 80 metri, la visibilità sui 1.200. In tutto 5 voli, scusate, 5 parabole nel tempo che va dalle 11.57 alle 12.49. I piloti avvicendati sull'aliante sono stati Leo Briigliadori, Luigi Villa e Giancarlo Maestri; i passeggeri Carla Casetti ed Annamaria Villa. (Tutti regolarmente forniti di ossigeno)! L'automobile usata è stata la BMW 3000 CSI del Socio Mario Beretta, per l'aggancio 100 metri di cavo. Su 600 metri di pista la dinamica delle parabole è stata la seguente:

Decollo	Sgancio	10/12 m	Atterragg.
0''	7''	15''	40''

1 marcia---/ 2 marcia---/  
la velocità max. dell'automobile intorno agli 85 Km/h.



Il 9 gennaio è deceduto un nostro carissimo socio, Carlo Magistretti, stroncato a soli 56 anni da una breve quanto incurabile malattia. Conseguito a tarda età il brevetto di pilota di aliante ne conservava però immutati i preziosi entusiasmi giovanili: perchè tale era il Suo Spirito e lo dimostrava anche con la continua disponibilità ed apertura ai problemi dell'Ente. Quando nel 1970 l'A V M si trasferiva da Bresso ad Alzate Br. per la realizzazione del nuovo campo di volo a vela, era stato tra i primi ad associarsi







*Ricordiamo Leonardo Cerruti riportando quanto scrisse lui stesso sul suo diario ritrovato dopo la sciagura,*

«Un uomo, un vero uomo, non ha bisogno di arrivare a 8000 metri per sapere. Uomo è chi aiuta il prossimo. Uomo è chi cerca di capire. E per capire studia, si documenta, cerca di trovare il modo per arrivare a qualcosa di più valido. Forse è proprio vero «il fine della arrampicata è la non arrampicata». Bisogna riuscire a spegnere il fuoco che cova sotto le braci. Basta un soffio per ravvivarlo. In questo caso non era un soffio. Era un vento impetuoso. E' bruciato tutto!»

*Ci sembrano parole estremamente significative alle quali nulla vogliamo aggiungere,*

« IL MEDAGLIERE DI VOLO A VELA » CALCINATE 1973

	Libera	Biposti	Standard « Club » <sup>(1)</sup>	Standard 2 gener. <sup>(2)</sup>
<b>A</b>	<b>Distanza</b> in linea retta	V. FONTANA Nimbus 2 Cal - Magadino km.42!	LONGARETTI/ FERRARI Calcin.- Valbrembo 11.3.73 km. 66	BORELLINI ASW. 15 Calcin.- Valb. km. 66 28.3.73 km. 66
<b>B</b>	<b>Distanza</b> in andata e ritorno <sup>(3)</sup>	R. MANZONI Kestrel 22 Cal. - S.Nicolò 21.4.73 km. 372	PRONZATI/ORSI A. ASK. 13 km. Cal. - P.Palade 398 21.4.73 <b>Rec.Italiano</b>	PRONZATI - Lib.203 MONTI - Cirrus st. Cal. - Lienz - km.668 9:5.73 <b>Rec.Italiano</b>
<b>C</b>	<b>Distanza</b> entro una «prescribed area» <sup>(4)</sup>	R. MANZONI Kestrel 22 Cal.-S.I.ficolò-Ascona 21.4.73 km. 394	BULGHERONI A 2 13.5.73 km. 230	
<b>D</b>	<b>Velocità</b> su triangolo FAI di 100 km.			
<b>E</b>	<b>Velocità</b> su triangolo FAI di 200 km.		VERGANI/ GROSSO Calif A. 21 Km/h 82,5 1.4.73 <b>Rec.Italiano</b>	
<b>F</b>	<b>Velocità</b> su triangolo FAI di 300 km.		VERGANI/NIDOLI Calif A. 21 Km/h 94 21.4.73 <b>Rec.Italiano</b>	

1 - Cercare elenco aliante standard classificati « club »

2 - Sono quelli della 2 generazione - cercare elenco

3 - Non necessariamente prefissato

4 - Piloni a non meno di 50 km. - vedere istruzioni

## CREMONA: ORMAI UNA REALTA'

La stagione volovelistica 1973 è giunta al suo termine, debbo dire che è stato un anno veramente interessante. Da più parti d'Italia è risuonata l'eco di eccezionali voli, non ultimo il primato mondiale stabilito dalla Sig.ra Adele Orsi, alla quale, se pure in ritardo, giunga tutta l'ammirazione dei volovelisti cremonesi.

Da parte nostra purtroppo, non è stato possibile rispettare tutte le previsioni. Mi riferisco soprattutto alle ore di volo che, senza dubbio sarebbero state più numerose se il secondo Blanik fosse arrivato prima. Infatti è stato possibile metterlo in linea solo a settembre. E anche se ha dimostrato subito quanto fosse indispensabile, la stagione era ormai finita. Oltretutto non fu possibile utilizzarlo per la scuola a causa della lungaggine burocratica inerente alla sua iscrizione nel nostro disciplinare.

L'ostacolo maggiore però lo abbiamo avuto nella cronica inefficienza dell'L5. Basti pensare che, per poter portare a termine il corso per il conseguimento del brevetto di volo di 7 allievi, siamo stati costretti a limitare i traini esclusivamente ai voli scuola, sacrificando tutta l'attività sportiva e di allenamento.

Naturalmente anche i fatti positivi non sono venuti a mancare. Per primo il sospirato arrivo del succitato Blanik I-CRVV, che per noi rappresenta la sicura continuità della scuola. La quale, attualmente ha in corso di istruzione i seguenti allievi: Sig. Ampleati Sig. Rambaldi, Sig. Benvenuti, Sig. Scansi, Sig. Bertolotti, Sig. Adiansi Sig.ra Alessi Silvia, Sig. Boghi e la Sig.ra Della Salda, questi ultimi, oltre ad essere uniti dalla passione per il volo, lo saranno presto anche in matrimonio. A loro tutte le nostre felicitazioni, con l'augurio di felici voli-in biposto naturalmente.

Gli allievi brevettati di quest'anno sono: Maggi, Lombardo, Comellini, Pedrabissi, Zilioli, Cavedo e il Dott. Ferrari il quale, a suo dire, stà lavorando ad un trattato sul precario equilibrio psitico dei volovelisti, staremo a vedere. Certo la cosa non ci preoccupa affatto, visto che anche lui è dei nostri. Tutti sono dei simpatici ragazzi che ormai fanno parte integrante e attiva del gruppo. A loro i nostri migliori auguri di lunghi e appassionanti voli.

Debbo anche dire che l'esaminatore Cap. May si è lungamente complimentato con il nostro direttore della scuola Ing. N. Fresia, per la loro preparazione e per la seria e moderna impostazione data alla scuola e allo svolgimento del programma ministeriale. Ciò non può che rallegrarmi in qualità di istruttore di volo di questo aereo club. E' mia convinzione che la preparazione base di un pilota di aliante veleggiatore, non debba essere solalimitata specificamente a questo tipo di volo, ma le crescenti esigenze di circolazione impongono uno standard ben più alto di quello a cui fino a poco tempo fa eravamo abituati. I piloti di volo a vela, nel nostro club, stanno sensibilmente aumentando, creando dei problemi che però rappresentano un fattore positivo all'incremento della nostra attività. Mentre assolutamente negativa è la tendenza generale all'aumento delle tariffe di volo. Di questo passo solo gli ucelli e gli «Sceicchi» potranno volare. Fortunatamente grazie alla partecipazione attiva di molti soci è stato possibile da noi mantenere delle tariffe accettabili, mi riferisco soprattutto ai traineristi: Bolzoni Pietro, Petracco Claudio, Cattadori Luigi, sempre presenti e pronti a dare una mano, unitamente all'insostituibile apporto dei piloti Bolzoni Franco, Caroli Mauro, Negri. Ma essenzialmente, direi, per la instancabile opera del Presidente e dei consiglieri del nostro Aereo Club. A loro va tutta la nostra riconoscenza. Sull'aeroporto di Valbrembo, assieme all'amico Bolzoni F. abbiamo provato in volo il fiammante Libelle I-CRBB che a giorni verrà ad arricchire la no-



## PADOVA 1973

Precedentemente non si era mai verificato, nonostante il numero superiore di alianti, un incremento così forte della attività di volo.

Non a caso si sono raggiunti livelli così alti. Questo significa che il piano programmato dal Consiglio Direttivo è stato rispettato nei suoi punti essenziali e cioè: aumento della attività di volo, copertura garantita di tutte le spese di gestione sin dall'inizio della stagione, spese che si possono riassumere in assicurative, R.A.I., piccola manutenzione alianti. Purtroppo per quanto riguarda rinnovo della flotta già in programma, il discorso è stato demandato a data da stabilirsi. Una grave crisi economica-amministrativa ne ha impedito l'attuazione. Auguriamoci che l'avvillente fatto amministrativo trovi un accomodamento nel giro di un breve tempo, Siamo riusciti a raggiungere le 500 ore di volo con alianti, una meta assai ambiziosa per il G.V.P., in considerazione anche del numero limitato dei piloti in attività.

Ancora una volta il binomio Marchetti Bertolini, per la cronaca, direttore e istruttore, hanno dato vita alla scuola, sempre con spirito battagliero e tenacia, doti queste, che si addicono a persone, che del volo ne fanno una parte abbondante della loro vita. Va pure un plauso a tutti quelli che hanno contribuito allo svolgimento di tutta l'attività.

Consuetudine vuole che l'aeroporto di Belluno, sia la pista di lancio dei futuri volovelisti patavini; infatti ben sei allievi sono arrivati al decollo. Qualche mese dopo la Commissione Ministeriale dichiarava idonei agli esami teorici i seguenti allievi piloti:

Fabio Rossi

Piccoli Giovanni

Rossana Rossoni

Voltan dott. Paolo

Lunardo prof. Carlo

Ai nuovi piloti complimenti e benvenuti nel regno del volo silenzioso. L'entusiasmo e quella passione che vi ha permesso di raggiungere il vostro sogno, possono permanere nel tempo,

acquisire nuove esperienze e successi, conoscere tutte quelle gioie che questo meraviglioso sport sa dare. Ai giovani piloti non più giovani, possono essi ritrovare nel volo silenzioso quell'alimento spirituale indispensabile a rendere più radioso il lungo cammino della vita, resa così difficile e tormentata da questo mondo corrotto e travagliato.

### ATTIVITA'

Scuola	Ore di volo	200
Allenam.piloti	Ore di volo	300
Traini	Ore di volo	120

### PROVE SPORTIVE

Completato N° 1 «C» d'Argento.  
Un 4° posto ai Campionati Italiani (classe standard)

### BREVI DI CRONACA

Ottima affermazione del socio Bucciari A. ai Campionati Italiani di Rieti. 4° posto nella classe dei quindici metri, 50 ore volate. E' un peccato che l'Agostino non dedichi un pò più del suo tempo libero alla attività agonistica, avremo potuto contare su un altro valido elemento ai Campionati del mondo.

Con la distanza Padova - Ferrara, il pilota prof. Oselladore ha completato la prova F.A.I. d'Argento. Bravo Domenico per lo spirito sportivo dimostrato.

Un bel veleggiamento di 4 h e 40', quale tentativo per la prova F.A.I. di durata, ad opera dell'Ing. Pedrina, evidenziando doti di staccanovista. Avanti così che andiamo bene.

L'attività future sarà condizionata dalle nuove restrizioni imposte dal CTR di Treviso. Si spera che i colloqui intercorsi tra il nostro istruttore e gli Enti Competenti diano risultati positivi, caso contrario saremo costretti a



sospendere l'attività, bisognerà quindi pensare a qualche altra località, fuori e lontano dalle zone Tabù.

Si stà contattando con i dirigenti di un aeroporto Jugoslavo per uno stage estivo, forse la cosa sarà di sicura attuazione.

L'iniziativa ha suscitato nell'ambiente molto entusiasmo, specie tra alcuni soci, che si stanno già preparando con tende e Roller al lungo week-end volovelistico.

G.C.

## **ANCHE I FIGLI VOGLIONO LA LORO PARTE !! .....**

a cura di G.C.

Mi chiamo Patrizia, ho quattordici anni e sono la figlia di un volovelista. Ancora adesso ricordo quel giorno di agosto, quando mio padre, dopo tante promesse, mi fece indossare il paracadute e salire su un aliante biposto di cui rammento ancora la sigla, I-MCPV. Sarai contenta mi disse! .....

Andremo a volare assieme alle rondini che vedi lassù, in alto nel cielo. Stetti lì, senza parlare, con le bretelle che mi spingevano contro il sedile, piena d'ansia, in attesa di quel grande evento.

Se devo essere sincera, non avevo paura, come fosse una cosa naturale, forse perchè abituata sin da piccola a sentirne parlare spesso e volentieri in famiglia.

Mi sembra ancora di udire il rullare dell'aliante sulla pista e rivivere quel momento tanto desiderato, quando, per la prima volta, mi staccai da terra, lasciando giù una parte di me stessa, forse le amarezze, i ricordi tristi, le delusioni; intanto salivo su sempre più sù, verso il cielo, assaporando l'ebbrezza di quel volo.

Io stessa ero stupita di non avere paura, per accertarmene guardai giù. eppure era vero, mi convinsi di non averne.

Strane impressioni si accavallarono nella mia mente, quell'immensa distesa azzurra che si snodava dinnanzi ai miei occhi, circondata da quel senso di infinità, mi pareva il grande coperchio di un enorme pentolone che si chiama mondo. Assorta nei miei pensieri, stetti non so quanto tempo a scrutare il cielo, chiedendomi, se per caso non avessi mai visto qualcosa di più bello, di più attraente. Stava per accadere una cosa nuova, un momento sublime, una sensazione di beatitudine mi invase tutta, in quel cielo infinitamente azzurro, trappuntato di bianche nuvole, mi ci trovavo in mezzo, lo vedevo da vicino ne ero realmente a contatto.

Avevo l'impressione di essere un'intrusa che voleva curiosare nei più profondi segreti meandri di quella volta indescrivibile e scoprirne i segreti più nascosti, più intimi.

Mi sentivo serena, tranquilla e soddisfatta, non basterebbero nemmeno mille aggettivi per descrivere quella sensazione così viva e pura che era nata in me.

Non c'è nessuna cosa più bella nel sentirsi liberi, condizionati a niente padroni di ridere, piangere, di esaltare i propri sentimenti senza temere che nessuno ti giudichi o cerchi di scoprire quello che senti.

Quella meravigliosa volta celeste, sembrava mi spingesse ad allineare tutte le cose tristi, in lei trovavo un senso di conforto che mai mi sarei aspettato.

Quel volare silenzioso, non lo consideravo solo uno sport, un hobby, ma anche un modo per sentirsi veramente felici, di quella felicità che soltanto gli eletti sanno trovare.

Presto però, sarei tornata a terra satura di gioia e avrei ritrovato nuovamente le tristi cose, che quei momenti, sebbene per poco, mi avevano fatto dimenticare.

Ma ecco che l'aliante si appresta ad atterrare.

Stavo vivendo gli ultimi attimi di quel volo, di quel mio primo volo, che non dimenticherò mai più.

Patrizia Calandrin

## RIETI: ATTIVITA' C.N.V.V. 1973

Attività volovelistica sportiva del C.N.V.V. anno 1973 ore 1.189.14'  
Attività volovelistica didattica del C.N.V.V. presso Ae. C. Perugia ore 70.50'.

Totale ore 1.260.04'.

Voli allenamento alianti privati e Enti vari presso il C.N.V.V. ore 933.12'.

CAMPIONATO ITALIANO VOLO A VELA ore 2.095.06'.

TOTALE GENERALE VOLO A VELA ore 4.288.22'.

Totale generale ore di volo a motore per traini aerei, sondaggi aerologici, trasferimenti, ricupero alianti fuori campo ore 538.49'.

TOTALE GENERALE ATTIVITA' VOLO ore 4.827.11'.

Prove parziali insegna F.A.I. oro	1
Prove parziali insegna F.A.I. argento	3
Prove «C» argento complete	6
Voli extra insegna per Km. 3.794	14
Voli di quota extra insegna 5000 - 4700 - 3000 .....	3
Reintegro brevetti volo a vela	5
Abilitazione trasporto passeggeri	5
Abilitazione al traino aereo	1
Brevetti «C» presso Ae.C Perugia	6
Corso Istruttori di Volo a Vela organizzato dal 16 al 31 Ottobre 1973: piloti abilitati	2.

Il Direttore del C.N.V.V. su richiesta degli Aero Club periferici interessati ha prestato in loco la propria collaborazione sportiva e tecnica per l'organizzazione e la disputa del «Trofeo Città di Torino», della Settimana volovelistica Internazionale di Bolzano e del 1° Convegno di Studi volovelistici di Calcinate del Pesce.

## VALBREMBO, 1973

Il 1973 ha segnato per Valbrembo un nuovo record per l'attività di Volo, totalizzando 3814 ore di cui 3331 di volo veleggiato.

Dalla creazione di Valbrembo (1964-1969) si è passati dalle 1900 ore del 1969, alle attuali 3814 con un aumento di oltre il 100 per cento in cinque anni. Dal 1972 si è realizzato un incremento del 12 per cento nell'attività di volo.

Alla sessione autunnale d'esami si sono brevettati 14 nuovi piloti.

Attualmente, febbraio 1974, sono in d'istruzione 26 allievi di cui una decina hanno già superato il primo decollo.

La flotta di Valbrembo annovera oggi 5 aerei a motore per traino e turismo, due motoalianti, nonché 29 alianti a cui se ne aggiungeranno altri 5,6 durante il 1974.

Sono state completate 6 insegne d'argento, 5 parziali oro, 8 diamanti.

Stages sono stati fatti a Bolzano ed Aigen.

Una decina di validissimi piloti Svizzeri sono stati fra noi per circa 15 giorni nell'aprile del 1973 ottenendo con i loro voli risultati brillantissimi. A Rieti il nostro Club ha conquistato per la terza volta e definitivamente il Trofeo «TALT» per merito di Angelo Gritti.

Durante la stagione primaverile dobbiamo segnalare due triangoli di 530 Km. (VB - Bolzano - Gondo - VB); quindici triangoli da 310 Km. (VB - Tonale - Biasca - VB), nonché sei triangoli oltre i 200 Km. Sono stati poi realizzati altri voli in andate e ritorno con percorsi di oltre 250 Km. La classifica della Coppa Ricco G. Legler vede questo anno al primo posto Spinelli con punti 5326 seguito da Capoferri (punti 4063), Rizzi (1842) Armani (QTII) Balzer (1353) Sugliani (1096) e altri.

Durante l'anno gli alianti di Valbrembo hanno percorso in competizioni ufficiali oltre 25.000 Km

Per il 1974, austerità permettendo, siamo intenzionati a superare quanto fatto nel 1973 (tempo permettendo).

« IL MEDAGLIERE DI VOLO A VELA »

VALBREMBO 1973

	Libera	Biposti	Standard « Club » <sup>(1)</sup>	Standard 2 gener. <sup>(2)</sup>
<b>A</b>				
Distanza in linea retta	13.5.73 ARMANI km. 109 Vb. - Pallanzeno	11.4.73 BOLIS L. km. 62 Vb. - Calcinante	11.4.73-21.4.73-9.5. MITIOCCHIO Km. ROTA V. 62 SCHWAB Vb. - Cal.	21.4.73 MUSSIO A. Km. 74 Vb. - Raffa
<b>B</b>				
Distanza in andata e ritorno <sup>(3)</sup>	15.4.73 BRIVIO km. 140 Vb. - Gavirate - Vb.		10.3.73 CUSTO km. 166 Vb. - Verbania - Vb.	9.5.73 RIZZI G. km. 384 Vb. - Bressanone - Vb.
<b>C</b>				
Distanza entro una «prescribed area» <sup>(4)</sup>	21.4.73 CAPOFERRI km. 424 Vb. - Dar'ò - Verbania - Breno - Canzo - Vb.			
<b>D</b>				
Velocità su triangolo FAI di 100 km.	27.7.73 CAPOFERRI km. 111,40/h Vb. - P. Selva - Abbadia - Vb.			
<b>E</b>				
Velocità su triangolo FAI di 200 km.				
<b>F</b>				
Velocità su triangolo FAI di 300 km.	16.4.73 CAPOFERRI km. 82,80/h Vb. - Biasca - Tonale - Vb.			

1 - Cercare elenco alianti standard classificati «club»

2 - Sono quelli della 2 generazione - cercare elenco

3 - Non necessariamente prefissato

4 - Piloni a non meno di 50 km. - vedere istruzioni

(Sono esclusi i voli ai campionati Naz. di Rieti)

# Hahnweide

## PROVATI AD HAHNWEIDE

In classe standard in gara da Hahnweide vi erano 47 alianti i quali, escluso un KA 6, erano tutti in plastica.

Fra essi facevano spicco l'ormai famoso PIK 20 e il prototipo, successore del D38, DG 100.

In una giornata di riposo ho avuto la fortuna di provarli entrambi.

Le impressioni di volo che seguono non vogliono essere una relazione da test-pilot, ma semplici constatazioni di un volovelista sportivo.

### PIK 20

La linea ricorda molto il Kestrel 17 salvo la parte anteriore della fusoliera che sembra molto più grande.

L'abitabilità interna è abbastanza buona anche se la parte superiore della capottina è alquanto stretta tanto da non permettere una buona visibilità basso-laterale.

La visibilità in avanti è alquanto ridotta dell'altezza del cruscotto e dall'archetto di divisione dalla parte fissa della capottina.

Comandi ben disposti e alquanto curioso il comando flap-diruttore, costituito da una manovella la quale per circa mezzo giro comanda il flap da meno 8 a più 8 gradi, mentre per 4 giri porta lo stesso a più 90 gradi.

Decollo con traino poco visibile, i comandi sufficientemente efficaci a basse velocità.

Sgancio a 500 metri, salita fino a 800 metri con una buona ascendenza di circa 2 metri.

Spirale con flap a più 8°, a 80 km/h e 45° d'inclinazione ben coordinati. Provo, cercando di mantenere la velocità costante, inserire il flap a meno 8° e noto solo una lievissima variazione di portanza tanto che si riesce tranquillamente a continuare a spirare a 80 all'ora.

Terminata l'ascendenza provo l'inversione 45° a 45°, tempo di risposta 4,5' - 5'.

A questo punto provo con Leonardo Brigliadori il quale era in volo con un Cirrus Standard, alcune planate a circa 160 all'ora e dopo tre prove, con perdita di quota ogni volta di circa 500 metri, non notiamo alcune differenze di cadute tra i due alianti, ovviamente queste prove sono state effettuate senza carico d'acqua.

In generale l'impressione è di una macchina molto docile con tempi di risposta più vicini ad una libera che non ad uno standard.

Dopo circa 50' di volo da terra mi fanno presente che altri piloti sono in attesa per provare l'aliante. Estratto il carrello, portato il flap a 90° a circa 80 km/h, discesa stabilizzata sul variometro a meno 2 metri, ma appena lo si porta a 90 km/h il variometro si stabilizza a fondo scala, provo in questa fase a variare da 90° a 60° i flap, non si hanno variazioni brusche di assetto e si ottiene sempre un ottimo controllo della pendenza. Rullaggio molto corto, ottimo il freno sulla ruota. L'impressione generale post-volo di una macchina molto facile a livello di primo periodo, un po' perplesso invece sull'efficacia di questo tipo di flap in volo termico e in planata.



## DG 100

Questo aliante costruito dalla Glaser Dirks di Bruchsal è il successore del D 38 del quale ha mantenuto praticamente la stessa ala, alla quale è stata applicata una nuova fusoliera. Come si è potuto notare dalla polare data dalla casa costruttrice le caratteristiche si staccano sensibilmente dai normali standard attualmente in commercio.

Questi dati sono apparentemente forse troppo ottimistici se si pensa che questo aliante ha una superficie alare di 11 mq. con allungamento 20,5. Con questa presentazione mi incuriosiva alquanto la prova in volo dello stesso.

La linea abbastanza armoniosa ricorda un pò nella parte anteriore della fusoliera il vecchio Eolo, mentre la parte posteriore ha il solito timone a T tipo LS1 con profondità tutta mobile e aletta di compensazione.

Abitacolo molto spazioso, e visibilità eccezionale sia davanti che sui lati.

Il cruscotto molto piccolo può contenere solo 4 strumenti da 80 mm. e 2 da 60 mm. però la casa da in optional un altro cruscotto che può contenere 6 strumenti da 80 mm. e 2 da 60 mm.

Internamente finiture alquanto approssimative che denunciano l'affrettata finitura del prototipo.

In rullaggio a bassissima velocità ottimo controllo e grande efficacia di alettoni, comandi molto coordinati e progressivi tipo polacchi. Allo sgancio nel rientrare il carrello la leva di comando esce dalla sua sede per cui non posso rientrare completamente lo stesso e questo precluderà un pò le prove in velocità.

Sbalorditiva l'inversione  $45^\circ - 45^\circ$ , mai più di 3 sec. assenza quasi totale di imbardata inversa, in spirale a oltre  $60^\circ$  di inclinazione senza problemi si riesce a mantenere gli 85 km/h.

Prova in velocità a 150 km/h indicati, 200 metri perdita di quota in 122', purtroppo data l'assenza totale di termiche mi ritrovo presto a 200 metri di quota; mi accorgo che non posso estrarre completamente il carrello per

il piccolo inconveniente avvenuto all'inizio del volo.

Da terra il costruttore non da molta importanza alla cosa e di venire tranquillamente all'atterraggio.

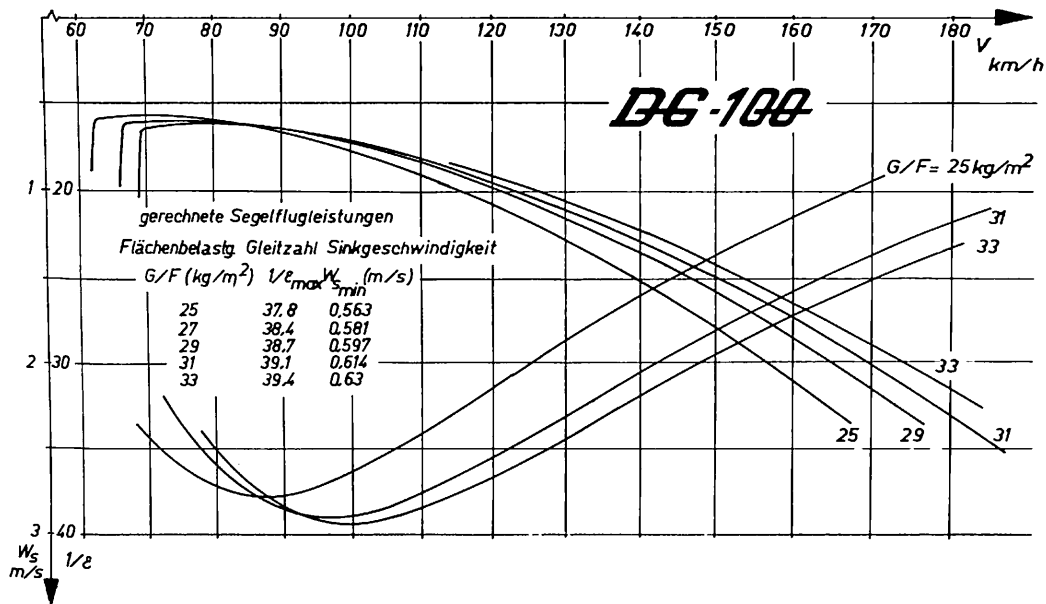
Prova diruttori efficacissimi (tipo ASW 15) e come tocco il terreno il carrello rientra e dopo pochi metri l'aliante è fermo.

Lo alziamo e rimesso il comando nella sua guida il carrello ritorna in blocco, fortunatamente senza un graffio sia agli sportelli che alla fusoliera.

Il costruttore assicura che tutti questi particolari interni saranno sistemati efficacemente sugli alianti di serie.

Il giorno dopo io e il Leonardo abbiamo avuto occasione di volare per quasi tutto il percorso di gara, circa 260 km. assieme a questo aliante e ci ha dato la netta sensazione che oltre ad una efficace salita, anche nei traversoni rispecchiava la polare data dalla casa.

BOB



Più avanti le classifiche e nel prossimo numero un ampio servizio di EGIDIO GALLI.

## PROVA DELLO JANUS

Lo Janus si presenta compatto e di linea gradevole, con dimensioni poco dissimili da uno standard, con cui spesso si confonde sia a terra che in volo.

L'ala è derivata dal Nimbus con una apertura di 18 metri, ed è realizzata con grande precisione. La coda è ugualmente del Nimbus (a sua volta uguale a quella dello standard Cirrus). La fusoliera è di nuovo disegno, con posti in tandem ravvicinati, cappottina in un solo pezzo e quindi a grande dimensione, ciò che ne pregiudica un poco la completa apertura.

La comodità dei due posti non è eccessiva in lunghezza, e dei due il meno confortevole è quello posteriore; ma sono previste modifiche.

La posizione dei comandi è invece ottima e ricorda quella del Nimbus.

L'aliante si comporta ottimamente a traino ed è maneggevole in volo libero, anche se su questo prototipo i comandi sono risultati un poco duri.

L'inversione di spirale si aggira sui 5 secondi a 90 km/h, che è la velocità ottima di salita con inclinazione di 35°.

Le caratteristiche di salita, come del resto in tutte le macchine disegnate da Holighaus, sono ottime e l'aliante si presenta come un formidabile arrampicatore.

In ascendenza forte ed irregolare risulta pagante un certo uso del flap in posizione di atterraggio.

La penetrazione e la discesa ad alta velocità sono ottime specie se si considera l'apertura ridotta e la ruota fissa, e situano l'aliante fra lo standard Cirrus ed il Kestrel 17, più vicino a quest'ultimo.

La visibilità in volo è ottima e copre 270° sia sul piano orizzontale che verticale.

Lo stallo diritto è attorno ai 70 km/h ben avvertito e controllabile; attorno ai 73/75 km/h in virata.

I comandi sono sufficienti alle dimensioni ed al peso dell'aliante, anche se la deriva (parte fissa del timone di direzione) appare un po' scarsa in relazione al grande peso e superficie laterale del muso.

L'ala appare alquanto rigida e con le estremità abbastanza alte.

I diruttori sono efficaci come nello standard Cirrus, il raccordo in atterraggio normale e l'impatto col terreno a velocità discretamente bassa.

Il rullaggio è breve per la presenza di un discreto freno sulla ruota e di un pattino retrattabile sul muso.

L'impressione è di una grande robustezza e di notevole resistenza ad un uso intenso.

Walter Vergani

**Classifica STANDARD**

Class.	Punti	Pilota	Aliante
1	3083.4	Huttner, Dieter	St Cirrus
2	3015.4	Schauble, Otto	St. Cirrus
3	3005.6	Peter, Ernst Gernot	H 203
4	2978.5	Recule, Michel	LS 1
5	2956.0	Stouffs, Henry	LS 1
6	2905.4	Bassler, Erich	St. Libelle
7	2863.0	Gebauer, Gottfried	LS 1
8	2853.0	Sinn Walter	St. Cirrus
9	2843.4	Fischer Karl	St. Cirrus
10	2834.9	Henkel Fritz	ASW 15
11	2826.7	Brigliadori Leonardo	St. Libelle
12	2823;2	Monti Roberto	St. Cirrus
45	687.7	Viscardi Pietro	St. Cirrus
46	553.1	Beretta Mario	St. Libelle

**Classifica Classe LIBERA**

Class.	Punti	Pilota	Aliante
1	3398.7	Baumgartl Siegfr.	ASW 17
2	3276.4	Armbrust Sepp	Nimbus II
3	3098.2	Eckle Georg	Nimbus II
4	3035.7	Blecher Jochen	Kestrel 17
5	3010.1	Burton George	Kestrel 19
6	3009.4	Gantenbrink Bruno	Nimbus II
7	2953.2	Sill W. Bittner R.	Nimbus II
8	2781.7	Villani Giorgio	Kestrel 604
9	2746.0	Vergani Walter	Nimbus II
18	525.9	Trentini Franco	A 3

**Classifica BIPOSTI**

Class.	Punti	Pilota	Aliante
1	3413.5	Marchisio Giorgio Jeanmarie Clement	Calif A 21
2	2833.0	Kerres Siegfried Hofer Siegfried	ASK 13
3	2827.1	Moser Rainer Bunk Alfons	Bergfalke IV
4	2201.3	Kienle Erhard Egger Gerhard	ASK 13
5	2195.6	Althaus Dieter Maier Wolfgang Lelonek Gerold	Blanik L 13



# Rieti 1974

## LEGA 2

Proposte di una nuova formula per il campionato 1974 da parte di un ex partecipante in classe club.

«oooooooooooo»

Il numero di settembre-ottobre relativo ai campionati italiani 1973 non riportava commenti o impressioni sulle prove della Lega 2.

Colpa dei concorrenti pigri o titubanti a scrivere nella loro posizione di pinguini del volo a vela o intenzione della redazione a trattare l'argomento su altri numeri? Eppure questo argomento sarebbe stato a mio avviso molto utile proprio in vista del nuovo

campionato che necessariamente dovrà far riferimento ai risultati di quello precedente.

Convinto quindi di non essere il solo pilota della lega 2 a farlo, inizierò col dire le mie impressioni sul campionato 1973 associandomi per prima cosa ai pareri già espressi nel considerare ottimo l'operato della direzione di gara, della direzione operativa e di quella logistica.

Chiaramente come i piloti della Lega 1 sono rimasto impressionato dalle condizioni fumanti trovate quest'anno, ma a differenza di loro che conoscevano bene il valore degli avversari, debbo dire che ho trovato i miei molto superiori alle mie aspettative.



I magnifici quattro della classe Culb.

Si dirà che un pò di modestia poteva evitare questo errore di valutazione: a mia giustificazione debbo dire però che non ero il solo a pensarla in questo modo. Così doveva pensare la commissione sportiva che solo al 3° giorno di gara e dopo che piú concorrenti erano riusciti a percorrere i primi 2 circuiti in un tempo inferiore al tempo X (Rasero ha percorso l'andata-ritorno Rieti-Foligno in 1 ora e 26' alla media di km. 86.909) cambiava lo stesso da 105' a 60'.

Così doveva pensare Mondiglio, già vincitore della edizione 1972, che nel passarmi le consegne sull'I-GOAL mi consigliava di preoccuparmi solamente di chiudere tutte le gare, adottando questa tecnica lui era riuscito a vincere (quest'anno a parte la gara della Prescribet Area sono sempre rientrato ma non ho vinto).

A differenza della lega 1 dove le difficoltà delle prove hanno sempre comportato dei fuori campo, nelle prime gare della lega 2 si vedono invece rientrare tutti i concorrenti: primi quelli con i super ad oltre 80 di media seguiti a ruota dai piloti di classe club. Chiaramente non risulta più valida la profezia di Mondiglio: l'aver fatto 2 prove a medie di 60 km/h mi costa il 10° posto in classifica generale.

E' necessario imparare a correre e in fretta se si vuol risalire in classifica: la commissione sportiva si deve essere resa conto della situazione e ci dà temi più impegnativi (Rieti-Castelluccio-Foligno-Rieti). Mi impegno a fondo con Actis che come me ha un Ka 6 - E ed ecco che, a somiglianza dei grandi, riesco a superarlo in classifica generale per una penalizzazione di 300 punti che Franco si prende a Castelluccio.

Ci buttiamo ancora a capofitto in una andata-ritorno a Foligno per dimostrare che se l'anno prima i Ka-6 E vincevano le gare possono ancora vincerle quest'anno, ed ecco la smentita: Actis tiene una media di quasi 90 km/h fino a Foligno poi ha difficoltà di aggancio e atterra in aeroporto; io riesco a chiudere a 81,796 km/h e mi ritrovo

infallibilmente dietro a Menaldo e Gritti rispettivamente con SHK e Libelle.

Non mi resta che difendere il 3° posto in classifica generale che Rasero ha lasciato dopo un arrischiato atterraggio in Val Nerina e che ora mi sta insidiando da vicino. Riesco con difficoltà a mantenere questa posizione e alla fine grazie alla doppia classifica della Lega 2 mi coprono di premi.

Chiaramente quindi morale alle stelle, ma anche per noi qualche osservazione da fare in vista dei nuovi campionati: - è necessario rendere obbligatorio e non più facoltativo come è per l'attuale regolamento il passaggio alla lega 1 dei piloti che abbiano superato il 70 per cento del punteggio massimo teorico disponibile nelle prove effettuate e ciò per favorire le nuove leve: - dopo una prova (una sola) di sondaggio occorre adeguare i temi alle reali capacità dei concorrenti che necessariamente dovranno già conoscere il volo sportivo (molto utili al riguardo sarebbero corsi di performance tenuti dal Centro Nazionale di volo a vela, con temi e alianti simili a quelli che si incontreranno alle gare); - forse è da rivedere il criterio di passaggio dalla Lega 2 alla Lega 1 per i piloti della classe club.

Quest'anno infatti un solo pilota di questa classe avrà il diritto di passaggio alla Lega 1 mentre personalmente ritengo altri partecipanti della classe club altrettanto meritevoli.

Di chi la colpa? Del regolamento, dei piloti o di questi alianti club che non ce la fanno più a star dietro alle orchidee?

Beppe Caimotto

## NUOVE NORME PER IL CONTROLLO DEL PASSAGGIO SUI PILONI

In sede di relazione presentata alla Commissione Sportiva Centrale dell'Aero Club d'Italia ho sintetizzato il nuovo procedimento di controllo sui piloni, esponendo i pregi e i difetti nonché le critiche.

Con la speranza di fare cosa utile per il futuro ho compilato per la Rivista Volo a Vela le presenti note che ricalcano quanto esposto nella relazione sopra citata.

Le nuove norme sono contenute in:

Norma 1 - Regolamento preparato dalla C.S.C. dell'aero club d'Italia all'art. 17.3 - Punti di Virata.

Norma 2 - Identificazione fotografica dei Piloni (supplemento del regolamento emanato dalla C.S.C.)

Norma 4 - Penalizzazione per errate foto dei piloni (deliberate dalla C.S.C. in virtù del punto 4 - Penalizzazione - Contenuto della norma 2 - Identificazione, ecc.)

Dall'insieme di queste disposizioni si deduce che il nuovo procedimento per il controllo dei passaggi sui piloni si basa sui seguenti punti:

1° ai concorrenti è distribuita la serie delle foto dei piloni che possono essere assegnati durante il Campionato.

2° per ogni pilone è indicato il punto, la direzione e la distanza da cui deve essere presa la foto del pilone.

3° per ogni pilone è stabilita la condizione di validità del passaggio (la foto deve contenere il P.V.).

4° per tutti i piloni sono stabilite le tolleranze di angolazione e di distanza delle foto provanti i passaggi.

5° per i passaggi effettuati fuori la zona di tolleranza sono stabilite delle penalità.

Questo procedimento è ritenuto superiore agli altri adottati nei precedenti Campionati Italiani o in gare internazionali ed estere per i seguenti motivi;

a - ogni concorrente ha in dotazione il materiale (foto del pilone, schizzo planimetrico del punto da cui va presa la foto, copia della carta al 200.000 ingrandita due volte) per studiare il pilone, ritrovarlo sulle carte personali, riconoscere la località e il punto da cui effettuare la foto.

b - il materiale distribuito ai piloni consente di usare un qualsiasi pilone in qualunque gara indipendentemente dalla direzione di arrivo o del tipo di prova (andata e ritorno, triangolo, distanza entro zona delimitata ecc.).

c - tutti i concorrenti devono sorvolare i piloni nelle stesse condizioni con tolleranze tali da non consentire possibili sensibili vantaggi per gli indempienti.

Le critiche espresse a questo procedimento possono essere riassunte come segue:

1° - Se la focale delle macchine fotografiche installate sugli alianti è diversa da quelle stabilite ( $f = 43 \text{ mm}$ ) il concorrente potrebbe avvantaggiarsi usando focali inferiori con un maggior campo di ripresa e più facilità nel fotografare il P.V. (condizioni essenziale per convalidare il passaggio). Questo inconveniente si è verificato in quanto la C.S.O. non ha ritenuto opportuno, per l'innovazione introdotta, di usare nella prima applicazione la drastica decisione di non ammettere al Campionato i numerosi concorrenti non in regola (come da Norma 2 - Identificazione ecc. punto 1 - macchine fotografiche).

Questa critica è quindi infondata se in futuro la C.S.O. farà rispettare rigorosamente le disposizioni emanate.

2° - L'accertamento tecnico degli angoli di ripresa e delle distanze non dà garanzia di precisione tali da assicurare un trattamento di equità dei concorrenti.

Si rinvia alla relazione tecnica in materia che sarà curata dagli Ing. P. Morelli e V. De Filippis per un accertamento tale che possa suggerire se insistere negli anni futuri con tale procedimento (s'intende perfezionandolo secondo l'esperienza) o tornare a norme già usate.

Lo scrivente ritiene che il nuovo procedimento sia veramente adatto alla gara, sufficientemente preciso e di gradimento della maggioranza dei concorrenti.

3° - Con il nuovo procedimento si ha una complicazione nelle riprese delle foto.

La complicazione è solo apparente considerate le grandi possibilità e informazioni che si danno ai concorrenti per fotografare esattamente i piloni.

Comunque potrebbe esserci un miglioramento curando la scelta dei piloni ben visibili e ben riconoscibili, (effettuando un lavoro di ricerca e di ripresa fotografiche per il prossimo campionato) e procurandosi anche, per ogni pilone, una foto planimetrica senza deformazioni.

4° - Le penalizzazioni sono troppo forti.

Si propone di dimezzarle per il prossimo anno anche se la C.S.O., in sede di delibera in merito, era partita dall'esame di penalità più elevate.

Infatti secondo le vecchie norme il pilone era considerato o valido o nullo. In quest'ultimo caso al concorrente venivano assegnati zero punti. Con il nuovo procedimento invece, il concorrente, pur penalizzato, acquisisce sempre un certo punteggio.

Francesco Pace

# Waikerie 1974

LA VOCE DEI PROTAGONISTI

## E' ANCORA UNO SPORT.

di Adele Orsi

L'organizzazione dei Campionati Mondiali a Waikerie era perfetta; precisa come in Inghilterra e simpatica come in Argentina. Abbiamo trovato un'accoglienza aperta e cordiale sia da parte degli organizzatori che degli abitanti. Tutto funzionava a perfezione, dalle cose più importanti ai piccoli dettagli. Comode sul campo le roulotte base tra gli alianti e la piscina e il grande Hangar per i briefing; tutto sistemato bene in modo da evitare le camminate che uccidono sotto il sole. Comodi anche gli alloggi e vitto buono. Non mancavano baby-sitters, gite organizzate, visite a vigneti e aranceti con raccolta di arance, offerte di frutta e aranciate a volontà.

C'era veramente libertà, nell'ordine e nel rispetto degli altri. Sorprendente la pulizia in Australia, che ha l'aria pulita, la terra pulita, le persone pulite.

La visibilità era 100 Km. di raggio; da 40 Km. vedevo il silos del pilone (Piludu, il cannocchiale, lo vedeva da 50). Potevamo lasciare le case aperte e le automobili spalancate. Non ho avuto la minima preoccupazione di trovarmi sola, donna, a mezzanotte sul bordo di una strada in attesa dei nostri. A Waikerie siamo stati assaliti da giornalisti e fotografi che chiedevano

interviste per quotidiani, radio e televisione. Tutti i giorni i giornali-radio davano le notizie meteo, il tema assegnato, i risultati. Frequenti trasmissioni quotidiane davano informazioni sui Campionati, i piloti, l'organizzazione e tutto quanto riguardava le gare e il volo a vela in genere. Ne eravamo meravigliati, soprattutto noi Italiani abituati all'assenteismo dei nostri quotidiani e della Rai TV. I più bersagliati erano Serra e Cattaneo, perché volavano sull'unico biposto e perché il Calif attirava l'attenzione di tutti, ed io, perché ero l'unica donna. La domanda che mi facevano tutti gli intervistatori era: «Cosa prova a volare solo donna contro tutti gli uomini?». Questo per me era normale, vi ero abituata dai Campionati Italiani; invece l'essere in gara a rappresentare l'Italia mi metteva addosso un'emozione che non potevo spiegare.

Ero intimidita da tutti quei campioni; non tanto perché erano uomini ed io l'unica donna, ma perché erano favolosamente bravi. La maggior parte erano ingegneri cervelloni o piloti professionisti per i quali la velocità, i calcoli e i numeri erano un bicchier d'acqua; l'aria non aveva sorprese; le termiche che salivano a zig-zag per lo shear del vento non avevano misteri. Mentre in ogni volo io avevo qualcosa di nuovo da scoprire, quelli là (i cervelloni) andavano via velocissimi fino a 300 m. da terra con una sicurezza che rasentava la magia.

Unica consolazione: forse erano più belli i miei Voli, tutti con qualche scoperta e imprevisti vari, che i voli dei superbravi che sapevano già tutto e non sbagliavano un filo. Eppure mi

piacerebbe saper volare come loro! Volavano supercarichi, sempre. Negli agganci difficili dei primi giorni, prima del traguardo si sono sentiti per radio violenti impropri urlati da piloti contro altri che annaffiavano in termica; avevano tanta acqua che scaricavano in più riprese ed a volte era difficile trovare una termica asciutta.

Il mio guaio era che quelli sapevano far salire i loro alianti caricattissimi nelle prime termichine e nelle bolle vagabonde che trovavamo all'inizio dei voli; poi, quando si formavano le termiche vere ed il plafond si alzava ad 800 m., andavano via come saette e arrivavano a quelle dopo con 200 m. più di me. Ne guadagnavo 100 in termica su di loro e mi ritrovavo alla prossima con 300 in meno, alla terza i cervelloni pesanti arrivavano con 800 m., facevano una esse di prospezione e ripartivano via a 180 (la loro velocità normale) a cercare +2, mentre io arrivavo con 400 metri e mi piantavo in un +1 magari scarso. Così mi scappavano sempre davanti i bravi e restavo sola col giapponese. Morale: dovremmo imparare a volare sempre caricati al massimo anche in condizioni povere e pessime.

## TEMI

I Tasksetters erano troppo bravi. Davano i temi della lunghezza precisa per un volo dalle prime bolle alle ultime termichine della sera calcolati su una velocità superiore ai 100 Km. ora per la Libera e ai 90 per la Standard. Perfetti. Il mio guaio era di non saper volare sempre a più di 100 all'ora, per per cui sono rimasta fuori la maggior parte delle volte. Non potevamo perdere tempo a scegliere il momento migliore per passare il traguardo; appena la linea di partenza era aperta bisognava scattare anche se il plafond era solo 800, o 600 o 500 metri.

Le uniche tre eccezioni sono state i due triangoli dei 500 e l'ultimo volo breve (tipo il nostro Assisi e ritorno) dato così corto apposta per averci a casa tutti e fare le classifiche per la premiazione.

## TERMICHE

Molti mi hanno chiesto come erano le termiche australiane. Devo fare il resoconto di un giorno per darne un'idea. Cominciavano mini, pulsanti, erranti, nervose, strette, capricciose, vigliacche, scorbatiche, secche. Poi buone dolci vigorose con cumuli. Arriva la copertura sul primo pilone: deboli, fantomatiche. Torna il sole: favolose forti, fantastiche, da sogno; si forma una strada di cumuli. Piove (mi fermo a salire in un +2 davanti alla pioggia per fare tutta la quota possibile prima di attraversarla, e vedo quelli che vanno via dritti sotto l'acqua salendo molto più di me). Secondo pilone, sorprendenti, meravigliose. Terzo lato: termiche secche, inclinate, storte, a zig-zag, più basse, più deboli, cattive, stanche, ancora più basse, ancora più deboli, zerini, finite. (Beati quelli che hanno chiuso il circuito). Insomma le termiche erano di tutti i tipi e per tutti i gusti. Bisogna aggiungere le brezze di mare che prima fanno salire tutto, poi stabilizzano e tagliano le gambe a ogni termica che incontrano.

## ERRORI

Per Cattaneo e Serra forse una mancanza iniziale di affiatamento; soprattutto il Calif va bene in condizioni buone, ma quando le condizioni erano proprio magre ed i superbravi buttavano via tutta l'acqua, avrebbero dovuto poter buttar fuori il secondo pilota per tenere in aria il Calif.

Per Piludu e Perotti l'aver preso gli alianti sul posto. Avere un aliante non del tipo migliore in gara, non nelle migliori condizioni, non con i migliori strumenti esclude subito dai primi posti in un campionato dove tutto è tirato al meglio e al massimo.

L'Adele? Sperava che, aspettando, le condizioni migliorassero; e così venne la sera. Primo giorno, primo errore: dopo lo sgancio il plafond delle termiche è a 600 metri; aspetto che si alzi, ma non cambia e intanto gli altri vanno; mi porto al punto di prenotazione e passo il traguardo con 500 metri; sono

subito a 300 senza aver trovato una termica e torno al campo. Traino, aspetto che migliori, passo con 400. prospezione sul primo lato, ritorno. Terzo traino; la copertura ha messo in ombra una larga zona intorno al campo e non c'è più niente da fare.

Nessuno ha completato il tema, però i cervelloni partiti per primi hanno fatto quasi 200 Km. volando in termiche secche tra i 200 e i 600 metri. Risparmio i dettagli degli altrui miei errori.

## SODDISFAZIONI

Quando Piludu era ottavo in classifica generale tutta la squadra era felice. Era stato bravissimo.

Un giorno abbiamo completato il tema solo in 11 e io ero fra questi; mi ero fermata un'ora in due termichine da 20 centimetri e così sono rientrata al campo mentre tanti superbravi da corsa sono finiti fuori. Ho avuto complimenti e un battimani nella sala pranzo. Questa volta non avevo sbagliato a fare la lumaca.

## SQUADRA

Mai visti un gruppo di amici così affiatati e tutti simpatici; per di più efficienti, attivi, pronti a qualsiasi lavoro in qualsiasi ora, attenti e precisi. I miei aiutanti Guglielmo Giusti, Lucio Casetti, Cesare Ruggeri e l'australiano Dr. Collinson erano perfetti; peccato non lo fosse anche il loro pilota. Veramente avrei dovuto correre di più, almeno per dar loro qualche soddisfazione. Complimenti e ringraziamenti a Piero Morelli e a tutti quanti.

## IL RECORD

Il giorno dopo la premiazione Valerie Carson mi ha portato con un aereo da traino a Tecumwal, dove andavano il Califf ed il suo nuovo proprietario, Bill Riley. E' stato un bellissimo volo sopra foreste immense e laghi rosa, verdi, viola e di tutti i colori dell'arcobaleno. Tecumwal è un paesino più piccolo di Waikerie, sul fiume Murray, a circa 500 Km. ad Est di Waikerie e 200 a Nord di Melbourne.

I triangoli si fanno verso Est e Nord sopra zone piane coltivate e atterrabili; simile al terreno intorno a Waikerie,

ma senza i boschi immensi. Solo a Nord-Ovest ci sono zone piuttosto deserte. Clima e termiche simili a quelle di Waikerie; le colline sono circa 150 Km. a Est e interessano un lato del triangolo dei 500 Km. Primo giorno arriva il Calif e lo montiamo. Secondo parto con Valerie per il triangolo di 300 Km. E' il mio primo volo serio sul Calif; avevo fatto solo qualche volettto di prova. C'erano termiche normali, buone, da +2 con punte a +3, regolari ed omogenee su quasi tutto il percorso, segnate da cumuli piatti con base da 1300 m. a 1700. Vento da 10 a 15 nodi, cioè debole per l'Australia. Non abbiamo avuto problemi; è stato un volo facile come lo sono di solito i voli riusciti.

Abbiamo chiuso il triangolo a Km. 83 di media. Primo record mondiale per me sul Calif, riuscito al primo volo; primo mondiale volato a Tocumwal; primo mondiale femminile per il Caproni. Piene di entusiasmo il terzo giorno partiamo per il triangolo di 500 Km. Condizioni buone, ma c'è un vento maledetto. Dopo un'ora siamo ancora sopra il campo, battagliando in termiche forti ma bislacche; avanzo sul primo lato, pilotando con due mani e con tutta la mia forza, mi trovo buttata fuori dalle termiche e non arrivo mai alla base cumulo; a metà le termiche vanno per traverso, il cumulo se ne va indietro, io faccio la sauna; è un lavoro da cani. Rinunciamo.

Quarto giorno riproviamo. Primo lato bene; vento di traverso, termiche +2 +3; plafond 1400, poi 1800; arriviamo al primo pilone in vantaggio sul tempo prefissato. Qui copertura. Bisogna volare contro vento con termichine date da collinette in ombra; non bisogna perdere tempo; avanti; siamo a 500 metri; Valerie non parla e guarda i campi che nelle colline non sono tanto belli; chiama per radio i nostri per dare la posizione ma siamo troppo basse e lontane; non possono sentirci. Mi butto a Ovest dove sta tornando il sole; perdo un'ora per riportarsi su; fra sole e ombra facciamo, penando, il secondo lato che è proprio contro vento; al secondo pilone +3, magnifico, fino a 2500; forse ce la facciamo; tre termiche come questa e il vento quasi

in coda sul terzo lato, via a 180, è meraviglioso volare così. Troppo bello. Altra copertura che avanza; ci risiamo. Terreno in ombra, cumuli morenti, +1, +1/2, aria morta. Questo è proprio un fronte che spegne tutto. Dal campo Bill Riley e Ingo Renner vedono il cielo nero e partono con un traino per venirci incontro; ci troviamo vicino a un lago; ho 400 metri e tento ancora di risalire, ma sono solo zerini. C'è una pista di emergenza vicino al lago non la vediamo; atterrano loro per farcela veder. Finita ogni speranza. Siamo a 70 Km da Tocumwal. Atterriamo. Entra Ingo nel Calif. Comodo il Calif per decollare dove non c'è un gatto per tenere l'ala. Nessuno è comparso sulla pista; nessuno ci avrebbe dato una mano in caso di bisogno; era deserta.

Bill con un «Come on girls» ci fa salire sul traino e ci riporta alla base, giusto in tempo: appena siamo in hangar comincia a piovere; mentre chiudiamo diluvia. Non sono neppure stanca. Però che bravi a venirci a prendere! Se quel diluvio con raffiche di vento fosse venuto adosso al Calif fuori campo con Valerie ed io solitarie, sarebbe stato un brutto guaio.

Mi rimane l'entusiasmo e la voglia di volare e di provare ancora il triangolo di 500 Km, ma gli ultimi due giorni le termiche sono svanite, Piuttosto che niente faccio un triangolo di 100 Km. con mia figlia, ma troppo piano. Purtroppo è arrivato il momento di tornare a casa. Mi dispiace di lasciare Bill che mi ha appoggiato in tutti i modi, Valerie che è stata una perfetta compagna di volo e Ingo che ci ha aiutato molto. Durante le simpatiche serate passate con loro a Tocumwal Ingo Renner mi ha raccontato un episodio dei Campionati che vale la pena di ricordare. Nell'ultima gara a Ingo, primo in classifica generale, si aprono i diruttori nel passare il traguardo di partenza, si deformano e non può chiuderli) atterra chiedendo ai suoi di correre per ripararli. Arrivano subito anche gli aiutanti di Reichman, che è secondo in classifica quindi il suo più diretto avversario; aggiustano tutto e dopo 15 minuti Ingo può ripartire in gara.

Il Volo a Vela è ancora uno sport.

## AUSTRALIA, UN CAMPIONATO CON TANTE SPINE

di Nino Perotti

Sono tornato dall'Australia, ed ancora una volta devo cercare di spiegare un risultato quanto mai deludente, inferiore ancora alle previsioni più pessimistiche.

Gli amici, quelli che in altri tempi, al ritorno dalla Jugoslavia, mi avevano consigliato di dedicarmi ad un altro sport, ed in particolare all'ippica, adesso neanche più osano scherzare, mi guardano perplessi e chiedono: come mai?

«Ragazzi miei - gli rispondo - al giorno d'oggi, tutti i concorrenti di un campionato mondiale, sono molto bravi e molto addestrati, e basta dunque un piccolo handicap, per trovarsi in serie difficoltà.»

«Il tuo handicap, evidentemente, è quello di essere mica tanto bravo a volare...»

«Va bene, sarà come dite voi, però non certamente quanto può far pensare la classifica finale!»

«Ed allora, spiegaci questa classifica.»

«L'aliante, ecco la spiegazione. I due Libelle che abbiamo noleggiato laggiù, erano vecchi, logorati da cinque lunghi anni di attività sotto il sole Australiano.»

«Saranno pure riusciti a star per aria!»

«Ecco, appunto, stavano per aria, e non molto di più. Volando con altri aliante, la differenza era molto evidente, specialmente nei confronti dei migliori.»

«Sei sicuro che la differenza fosse dovuta all'aliante, e non ai piloti? Pur con un Libelle uguale al tuo, nelle prime prove Ferruccio Piludu si è classificato in modo assai brillante.»

«Vedete, il fatto è che il Ferro, in volo, utilizza due doti che a me scarseggiano: la prima, è una grande intelligenza, la seconda, una vista di aquila. L'intelligenza, gli



permette di adottare la condotta di gara più razionale: per esempio, ha capito molto prima e molto meglio di me, l'utilità di volare in gruppo, partendo a volte un poco prima dei più bravi, per noi, una volta raggiunto, restare con loro il più a lungo possibile. D'altra parte, l'acutezza visiva gli consente di mettere in pratica nel modo migliore questo tipo di volo: è chiaro, che per restare con gli altri, per prima cosa bisogna vederli. E vi assicuro, che su quelle immense pianure prive di riferimento, specialmente in condizioni di forte vento e plafond basso, con termica secca oppure cielo coperto, riuscire a vedere da lontano un roccolo di aliante in spirale può essere molto importante, ed a volte anche determinante. Malgrado tutto questo, in seguito anche il Ferro ha dovuto rassegnarsi ad una classifica più rispondente alle qualità della macchina che pilotava, sia pure aiutato in questo dalla più nera sfortuna.»

«Ecco, lo sapevamo che avresti finito con il parlare di sfortuna!»

«Non insisto, e vi dico una cosa soltanto: alla settima prova, Ferro Piludu è atterrato 500 metri prima della linea d'arrivo. Se l'avesse tagliata, quel giorno si sarebbe classificato entro il quinto posto: e con un aliante un poco migliore l'avrebbe sicuramente tagliata.»

«Anche tu sei stato sfortunato?»

«Giudicherete voi, dopo che vi avrò raccontato in qual modo ho perso la possibilità di volare con un Libelle nuovo fiammante.»

MELBOURNE, 1° GENNAIO 1974

In compagnia di Franco Buzzi, ho lasciato all'aeroporto di Melbourne gli altri componenti della squadra Italiana, che proseguono in aereo per Adelaide. Il mio bravissimo aiutante australiano, John Geake, è venuto a riceverci, e con la sua macchina ci porta al campo di Bacchus Marsh, 30 miglia ad ovest di Melbourne. Andiamo a vedere il Libelle nuovo fiammante, che il suo Club ha deciso di noleggiarmi al posto di quello vecchio prima concordato. Arriviamo all'hangar: l'aliante non c'è, è in volo. Pazienza, lo vedremo domattina, per intanto andiamo a dormire, perchè sono trenta ore che viaggiamo. Il giorno-dopo abbiamo dormito 14 ore - usciamo dalla club house alle 8 del mattino. L'aria è fresca e frizzante, il cielo limpidissimo, il sole caldo. In mezzo al campo la squadra olandese, che si trova qui da una settimana, sta correndo disciplinatamente su e giù per la pista, caposquadra in testa, donne grassottelle in coda.

Davanti alla porta è seduta una ragazza, che ci saluta cortesemente, e ci chiede se vogliamo andar a vedere l'aliante. Si avvia, zoppicando un poco, e strada facendo ci spiega che è moglie dell'istruttore, vive lì sul campo con i due figli, e vola anche lei in aliante.

Intanto siamo arrivati all'hangar, è successo un spiacevole incidente, dice, il pilota che era in volo ieri, in atterraggio è arrivato troppo corto, ha urtato contro il recinto del campo ed ha sfasciato tutto: dovrò quindi rassegnarmi ad usare il Libelle vecchio.

Un rapido esame conferma che è proprio vero: non è rimasto più niente di intatto, neanche la capottina, attraverso la quale il pilota è uscito con la testa. Chiediamo notizie sul suo stato di salute: sta abbastanza bene, risponde la ragazza.

Restiamo quattro giorni al Bacchus Marsh, a volare e sistemare strumenti, antenne e macchine foto. Intanto, apprendo che a romperel'aliante è stata una donna molto carina, madre di due figli. Comincio a guardare con oc-

chio sospettoso la ragazza che ci ha accompagnati all'hangar. L'ultimo giorno, si presenta in minigonna, invece che con i pantaloni, e vedo che zoppica perchè ha un vistoso ematoma sul ginocchio; ed allora finalmente - con un sorriso disarmante - ammette che sì, in effetti, era proprio lei quel pilota che aveva scassato tutto!

Benedetta ragazza, mi costringerai a partecipare al campionato con un aliante in condizioni davvero non troppo brillanti: bozze ed avvallamenti sulle ali, frettolose mani di vernici appennello, segni di danni e piccole scassature sulla fusoliera, capottina dalla chiusura approssimativa, ballast di costruzione artigianale e limitata capacità. Con tutto questo, non è che si rifiuti di volare, anzi è centrato e stabile: e qualcuno, un giorno, mi dirà: quella ragazza, tu la dovresti ringraziare, perchè altrimenti quale altra scusa ti sarebbe rimasta, per giustificare il risultato?

## NON CREDERO' MAI PIU' AI BOLLETTINI UFFICIALI

Prima di partire dall'Italia, per alcuni mesi abbiamo ricevuto i bollettini ufficiali dell'organizzazione, che ci hanno spiegato tutto il possibile sull'Australia e sulle condizioni meteo di Waikerie. In particolare, i bollettini raccomandavano di stare attenti ai rischi del clima desertico, del sole implacabile, della mancanza d'acqua. Le loro statistiche dicevano che a Waikerie in estate non piove mai, e se proprio qualche volta succede che una nube lasci cadere alcune gocce d'acqua, ebbene, queste evaporano nell'atmosfera arrovantata prima di raggiungere il suolo.

Non possiamo fare a meno di ricordare queste cose, mentre, durante la cerimonia di apertura, con il bavero della divisa alzato sul collo, cerchiamo di ripararci dalle sferzate di pioggia che il vento dell'est porta fin qui dal lontano Mar dei Coralli. Le bandiere garriscono, gli oratori si succedono sul palco, e la pioggia aumenta sempre più, finchè tutti possiamo correre al riparo.

Piove già da due giorni, e poverà per altri due prima di poter cominciare le gare.

## HOUSE-BOAT

Adele e Silvia Orsi hanno eletto il loro domicilio sul fiume Murry, noleggiando una casa galleggiante, fornita di motore e di ruota a pale, sullo stile dei vecchi battelli del Mississippi. La casa è normalmente ormeggiata alla riva, sotto i grandi eucalipti; però, visto che piove e da vari giorni non si vuole, riusciamo a convincere Adele, che sia pur riluttante, ci permette di tentar l'avventura navigando sul fiume. Il Ferro è un esperto marinaio, accende il motore e si mette alla ruota del timone; senonchè, non ci siamo accorti che questo si è incastrato, ed è bloccato a virare tutto da un lato. Appena staccati dalla riva, cominciamo a girare su noi stessi come trottole, mentre la corrente ci afferra e ci trascina velocemente verso valle. Un poco preoccupati, pensiamo a cosa dirà stasera il nostro capo Piero Morelli, scoprendo che quasi tutta la squadra è sparita. Ancora non sappiamo, che se anche il fiume ci portasse via per davvero, il risultato della gara non cambierebbe poi di molto. Per fortuna incrociamo un'altra casa navigante, Adele grida «aiuto, help, help!» in puro stile marinaro, quelli lanciano una corda e ci rimorchiamo controcorrente, così possiamo riparare il guasto e riprendere la navigazione. Per festeggiare lo scampato pericolo, Adele offre da bere, noi ne abusiamo un po', e così la successiva manovra di attracco diventa esilarante almeno per coloro che stanno a guardare. Adele e Silvia, grazie per averci sopportati senza neppur protestare e sappiate che il vostro sorriso, la vostra gentilezza, resteranno l'unico ricordo lieto di certe giornate, altrimenti piene di dispiacere.

## OSSIGENO A BORDO

Un'altra cosa raccomandavano i famosi bollettini di cui vi ho parlato prima: raccomandavano di portare a bordo l'ossigeno, le termiche l'ossigeno, perchè le termiche Waikerie superano facilmente i 4000 metri, con intensità di 8-10 m/s. Cioè non si può fare a meno di essere un poco perplessi, il primo giorno di gara, dovendo remigiare sotto un cielo coperto di stratocumuli alla quota di 800 metri, con forte vento contrario e termiche evanescenti. Si scende fino a 200 metri, e si risale adagio fino a 600 metri, mentre il vento riporta all'incirca al punto da cui si era partiti. Poi, la copertura diventa ancor più uniforme, le termiche svaniscono del tutto, ed atterriamo una dopo l'altro con distanze piuttosto modeste. Il tempo migliorerà, sia pure lentamente; però dovremo giungere alla quarta prova, prima di riuscire a sfiorare i ..... 1500 metri.

## UN TEMA MODESTO

Una settimana è già passata, ed abbiamo disputato cinque prove. Finalmente, questa mattina la tabella del meteo promette grandi condizioni: base nube da 1600 a 2500 metri, termiche da 3 a 6 m/s. Grande giorno per la classe libera: 10 piloti riusciranno a terminare il triangolo di 707 km, il più lungo mai assegnato in gara. Per noi standard, un modestissimo triangolo FAI di 308 km: siamo un poco delusi, anche se l'obbiettivo è quello di farci battere il maggior numero possibile di primati nazionali. Sul nostro percorso, lontano a sud, si vede fin dal mattino una linea di cumuli, che segnano il fronte. Di qui a Teal Flat, non vi è più traccia di ascendenza, e spira una forte brezza di mare, esattamente di fronte a noi. Non resta altro da fare, che andare a fotografare e tornare indietro il più presto possibile.

La planata è lunghissima, il pilone sembra non arrivare mai. Quando finalmente scatto la foto, sono a solo 400 metri di quota. Il Ferro è cento metri

al disopra di me, giriamo con il vento in coda e torniamo verso le nubi, che intanto si sono allontanate.

Il terreno corre veloce sotto le ali, a 200 metri l'aria si scuote, mi fermo a girare in uno zero che svanisce presto. 150 metri, ora il variometro diventa positivo, guadagno una cinquantina di metri con una lunga serie di spirali. Intanto il Ferro mi chiama: «Nino qui stiamo salendo, 300 metri più mezzo più uno, dovresti vederci, siamo su un incrocio di strade sterrate...» Aguzzando gli occhi, scruto il cielo e la terra, ma non vedo aliante e tanto meno incroci.

La termica mi ha lasciato, sono sceso a 100 metri, e l'unico aliante che riesco a vedere è un ASW 15, fermo per terra in un campo, lungo una strada assolata e polverosa, Harro Wodl, austriaco, già compagno di sventura in Jugoslavia. Lungo la stessa strada solitaria, qualche chilometro più in là, atterro in una valletta sassosa, mentre la radio mi porta la voce di Ferro: «...dammi tue notizie, sono a 700 metri e salgo più 1.5...»

## MALGRADO TUTTO, IL VOLO A VELA E' PROPRIO BELLO

Il mattino dell'ottava prova, la previsione meteo è brillante: cumuli con base a 2500 metri, ascendenze da 4 a 6/ms. La giuria ne approfitta per mandarci ad Ororoo, sulle colline ad ovest, con uno strano percorso a quattro lati che rassomiglia ad un boomerang, per un totale di 462 km.

Allo sgancio, abbiamo il piacere di scoprire che le termiche sono piuttosto scarse per un simile tema: 0,5 m/s fino a 500 metri. Quando si rinforzano fino a 1 m/s e si avvicinano ai 1000 metri, è ora di partire, anzi a dire il vero è già piuttosto tardi. I cumuli promessi ci sono: se mai ci arriveremo, sono sulle colline a 100 km. di qui. Per fortuna sul primo lato c'è vento in coda. Con il vento in coda, anche i nostri ronzini tengono il passo, ed attraversiamo il deserto che si stende oltre Morgan, in formazione serrata con un incredibile sciame di aliante.

La prima nube si trova sul dorso di una collina, poco oltre Spalding, che

è il primo pilone. Quando lo raggiungiamo, siamo piuttosto bassi, però la nostra fede viene premiata, ed una termica straordinaria di 6 m/s ci solleva fino a 2400 metri. Questo è il volo a vela che avevamo sognato; mentre sinora troppe volte abbiamo razzolato raso terra.

Naturalmente un simile sogno dura poco, 80 km. appena. Arrivati in vista di Ororoo, il cielo si copre di una velatura grigia ed i cumuli si appiattiscono. Girato il pilone con ancora 1600 metri, corriamo veloci verso una valle assolata: prima di raggiungerla, entriamo dritti in una violenta corrente di sottovento, che ci fa perdere quota come se volassimo con i diruttori aperti.

In queste condizioni i nostri Libelle mostrano chiaramente i loro limiti, infatti alla fine siamo più bassi di tutti, e risalire si dimostra molto difficile.

Quando arriviamo a Burra, il terzo pilone, è ormai tardi. Abbiamo lasciato dietro le spalle le ultime nubi, davanti a noi ci attende lo stesso deserto che abbiamo attraversato all'andata, però adesso il vento soffia esattamente di fronte.

Verso nord, lontano dall'unica strada, alcune nuvolette sembrano offrire ancora una speranza: ed allora, vado verso le nuvolette, pur sapendo che, atterrando da quelle parti, ci vorrebbe almeno una settimana per togliermi dai guai. Per fortuna, la termica c'è davvero, aggancio a 600 metri e con una lunga salita arrivo a 2000.

Il sole volge al tramonto, quando comincio l'ultima planata, che con il vento contrario avrà una efficienza inferiore a 20. Sotto di me, le ombre si allungano sul terreno; disegnano le dune sabbiose, i lievi dislivelli della pianura, i letti dissecati dei torrenti.

L'atterraggio è facile, vado sempre dritto contro vento, e senza nemmeno usare i freni, tocco terra nel mezzo di un terreno immenso, duro e perfettamente liscio, coperto di radi ciuffi d'erba.

Dopo più di otto ore di volo, scendo dall'aliante, e carta in mano, mi avvio verso la strada, stimata a circa un'ora

di cammino. La mia squadra, che è sempre stata in contatto radio, incrocia laggiù, in attesa.

Dopo aver fatto pochi passi, mi volto a guardare l'aliante. La sagoma elegantissima del Libelle riflette la luce rossastra del tramonto, intorno sull'erba gialla spicca il bellissimo colore azzurro argenteo dei salt bush, i cespugli salati; più lontano, macchie verde scuro di mallee scrub. Si ode soltanto il sibilo del vento, ed il grido lontano degli uccelli.

Mentre cammino di buon passo, dai boschetti di alberi mallee si alzano stormi di pappagalli rossi e verdi, e fra l'erba mi osserva un lucertolone dal collo crespatto, simile ad un minisauro antidiluviano.

Il recupero terminerà a notte fonda, sotto un cielo splendente di stelle sconosciute.

## LE SPINE

Il campionato volge al termine, restano soltanto tre giorni ancora.

L'Australia vuole lasciarci un buon ricordo delle sue condizioni meteorologiche, ed in questi tre giorni il tempo divente finalmente quello che ci era stato promesso. Quella di oggi, sarà la più veloce gara di volo a vela mai disputata al mondo, triangolo di 513 km a 140 km/h per la classe libera, 125 km/h per la classe standard. Sessanta alianti su sessantasei partiti voleranno a più di 100 km/h, e soltanto due piloti resteranno per strada. Uno, il messicano Kum, non so come abbia fatto; l'altro, lo so fi troppo bene.

Essendomi preso un «negativ start» al taglio del traguardo, devo ripetere la partenza, e resto solo dietro la maggior parte dei concorrenti di classe standard. E' certo uno svantaggio, però conosco ormai perfettamente la strada per Karoonda, primo pilone e le termiche sono già perfettamente organizzate e segnalate dai cumuli. Il volo si annuncia subito assai veloce. Davanti a me il Ferro sta volando con quell'altro bravissimo pilota che è Alvaro de Orleans, e mi comunica per radio informazioni preziose.

Il secondo lato è più lungo di 200 km, è orientato esattamente contro vento, e le nubi si sono disposte in lunghe strade. Volare su questo lato è entusiasmante. La quota sale progressivamente fino a 2700 metri, le ascendenze raggiungono un massimo di 6-7 m/s. Incontro qualche aliante di classe libera, che rapidamente perdo di vista. Fra vertiginose affondate e fulminee risalite, mi avvicino al secondo pilone, mentre la radio mi porta un avvertimento del Ferro: verso Mildura si sono formati alcuni congesti, con qualche rovescio di pioggia. Sfiando a 160 km/h la nera base turbolenta delle nubi, arrivo davanti al fronte di pioggia, e senza alcuna preoccupazione - sono molto alto e la fascia interessata sembra piuttosto stretta - vado avanti dritto in rotta, mentre i raggi del sole dipingono sulla cortina d'acqua uno stupendo arcobaleno.

Sotto la pioggia, la discesa è forte ed il vento contrario sembra più forte ancora. Vedo svanire rapidamente i miei 2500 metri; dietro il fronte le nubi sono piatte e stratificate, il terreno è bagnato. Quando raggiungo i campi illuminati dal sole, la mia quota è ridotta a 500 metri.

Vado avanti, verso i cumuletti che si stanno riformando, e scendo ancora. Con una stretta al cuore, mi guardo intorno, e vedo due alianti che spirano bassi qualche chilometro sottovento. Vento in coda cerco di raggiungerli, però quando arrivo sotto di loro l'altimetro è sceso a meno di 100 m. L'aria è turbolenta, violenti sobbalzi mi fanno ancora sperare in un improbabile salvataggio. Stringo una spirale ignorando il terreno che si avvicina sempre più: in verità, anche se mi rifiuto di accettarlo, devo proprio atterrare.

Raddrizzato l'aliante, rimane solo il tempo di cavar fuori la ruota, al di sopra di un vasto campo ondulato, coperto da un tappeto liscio ed uniforme di foglie dal tenue colore grigio argento.

Come lo sfioro, il tappeto si apre sotto di me, e sprofonda un metro e mezzo più in basso. Steli alti quasi quanto

me, con in cima un ciuffo di secche foglie spinose. Con un gran fracasso ed un gran polverone, gli steli si rompono contro l'aliante e le spine entrano dappertutto, dal finestrino, nelle prese d'aria, in fusoliera, nei diruttori.

Poi, il silenzio, il fruscio del vento fra le foglie secche. Scendo lentamente dall'aliante, e cerco di farmi strada fra le spine. Graffiato, impolverato, alzo gli occhi al cielo, dove grandi nuvole bianche hanno ripreso a camminare nell'azzurro limpidissimo: e sotto una di quelle nuvole vedo due alianti, lontani, altissimi, liberi in quello spazio immenso.

Riprendo a lottare con le spine; ma adesso graffiato dentro di me, assai più profondamente.

«»«»«»«»«»

## AI MONDIALI IN BIPOSTO

di Sandro Serra

In Australia non manca lo spazio e per questo le abitazioni sono tutte ad un solo piano con bei giardinetti come nelle periferie delle città inglesi. Le case sono normalmente prefabbricate in pannelli, sollevate da terra di una trentina di centimetri e tutte munite di aria condizionata. I mattoni sono poco impiegati. Noi eravamo assegnatari di due casette di questo appena terminate e con tutti gli impianti perfettamente funzionanti, dagli armadi a muro alle docce e al condizionamento d'aria. In una avevano preso posto i piloti e i capi, nell'altra gli aiutanti e i membri aggiunti. Sistemazione meravigliosa: stanzette a due o tre letti, lenzuola cambiate ogni settimana, commissione che passava periodicamente a chiedere se qualcosa non funzionasse, aranceto personale adiacente la nostra casetta. Importantissima la cisterna dell'acqua piovana raccolta dal tetto di lamiera e usabile esclusivamente per bere, dai rubinetti usciva l'acqua giallastra del Murray River per tutti gli usi domestici, che però molti di noi hanno bevuto i primi giorni senza conseguenza alcuna. Durante il nostro soggiorno la cisterna dell'acqua potabile si è riempita e gli sfiati facevano uscire l'eccedenza per le piogge cadute, tuttavia nessuno lasciava l'acqua da bere perché normalmente essa è appena sufficiente e alle volte non basta. In questi casi si debbono abbandonare intere zone, come era avvenuto nei tre anni appena trascorsi. Scavando dei pozzi infatti esce acqua salmastra, appena buona per irrigare culture non delicate. Grande efficienza e cura era riposta in ogni fase dell'organizzazione. Dalle roulotte messe a disposizione in campo, delle squadre partecipanti, all'ordine nella messa in pista

degli alianti, nei decolli, alla puntualità e concisione dei briefings al servizio di informazione in linea effettuato da incaricati muniti di altoparlante, montati su piccole motociclette silenziosissime e su camionette con più altoparlanti. I trainer erano in maggioranza Piper Pawnee ad ala bassa, quelli normalmente usati da noi per il lavoro agricolo. Ottime le salite. In linea anche qualche Cessna 175 e Citabria solo per gli standard oltre ad alcuni Piper Super Cub da 150 cavalli. Curiosità: gli australiani trainano sotto la scia del trainer e durante gli allenamenti occorreva dire prima del decollo che si sarebbe stati sopra, cosa insolita per loro. Ci siamo subito abituati alle grosse auto che ci avevano assegnati Posto di guida a destra perché in Australia si circola a sinistra. Dopo le prime invasioni dell'altra corsia, quella giusta per noi, ma non per loro soprattutto nelle svolte agli incroci tutto è andato bene. Noi del Calif avevamo un aiutante australiano, Rob Moore, che si è rivelato un vero amico oltre che un esperto volovelista. Era istruttore nel Club di Gawler e si è prodigato per darci il miglior aiuto. Altro grande ricordo: gli emigrati italiani residenti là. Facevano a gara nell'invitarci nelle loro case o fattorie nel portarci frutta agli alloggi, nel procurarci tutto quello che ci poteva servire. Per loro avremo dovuto almeno vincere. Speriamo abbiano capito che ce l'abbiamo messa tutta e che non ce ne vogliono se non abbiamo dato loro la più grande soddisfazione, quella di ascoltare il nostro inno nazionale il giorno della premiazione.

Il tipo di volo che si è fatto è quello di pianura, della grande pianura, con vento alle volte molto forte. Si è volato sia in termica secca che con i cumuli. Non abbiamo mai visto in tutti i giorni di effettuazione delle 11 prove, un solo cumulonembo in attività, per la mancanza assoluta di temporali. Era vietato il volo in nube e chi ne aveva rinunciato agli strumenti giroscopici veniva obbligatoriamente munito di barografo per controllare le quote raggiunte durante i voli. In termica secca

il plafond era sui 7-800 metri nelle giornate meno calde, e fino a 1500 nelle giornate più lontane dalle piogge. Per fare le distanze assegnate in queste condizioni, è necessario passare attraverso le termiche che non si vedono e quindi senza avere precisi riferimenti. Possono essere utili le sorgenti di calore al suolo o meglio i terreni di discontinuità che possono dare luogo al distacco dell'aria calda accumulata e alla sua conseguente salita. Fino qui tutto è come da noi. Quando invece entra in ballo il vento, che ha raggiunto velocità di 50 e 70 Km/h, è molto più difficile ragionamenti esatti riferiti al terreno e, con il plafond basso, tutto si complica. Solo l'esperienza di molte ore volate sul posto o in condizioni analoghe può ovviare alle difficoltà che sorgono per chi non ha familiarità con questo elemento meteorologico. In Italia infatti il volo di pianura non viene di fatto praticato se non da alcuni clubs quali Bologna, Ferrara e pochi altri. La stragrande maggioranza dei volovelisti italiani vola in montagna, si allena in montagna e fa gare di montagna, come i campionati di Rieti, appunto. Gli altri che volano in pianura quasi mai raggiungono risultati di grande rilievo come il percorrere distanze superiori a 500 chilometri o l'ottenere alte velocità su circuiti prefissati. Questo è dovuto al fatto che la nostra piccola pianura padana ha un suo microclima che risente del mare Adriatico delle Alpi e degli Appennini, elementi orografici che la rendono molto dissimile dalle grandi pianure continentali della Pannonia, della Germania, della Francia o dell'Australia. Si deve poi aggiungere il fatto che da noi il vento non assume mai importanza considerevole dato che raramente i campi barici generano trasporto di masse d'aria di grande portata e durata durante le giornate da considerare utilizzabili dal punto di vista volovelistico. Ecco quindi che quando ci si trova a dovere affrontare il volo delle grandi pianure continentali, con i suoi problemi e i suoi grandi valori climatologici, riappare la difficoltà di essere all'altezza dei migliori. Non credo che noi si voli male in senso assoluto, ma in queste occasioni viene a galla la mancanza di esperienza spe-

cifica che prende poi corpo nel divario fra i risultati conseguiti, anche se i nostri possono essere validi se considerati separatamente. Io debbo dire che in Australia ho fatto alcuni dei più bei voli della mia vita, in condizioni finora solo sentite descrivere da manuali o riviste di volo a vela.

Effettuare ad esempio un triangolo di 513 Km. a 114 di media con il bi-posto Calif A 21 mentre il vincitore con il Nimbus volava a 140, vuole dire, senza necessità di molti commenti, che in quel giorno le condizioni erano favolose e non tanto per i valori medi di salita o per l'altezza del plafond, ma per le strade di cumuli che ci hanno permesso di percorrere grandi tratti controvento a 180 e 200 Km/h, senza perdere mai molta quota. E avere volato in quel giorno è come avere avuto la fortuna di partecipare a qualcosa di importante. Resta un rammarico: se il triangolo avesse rispettato le norme F.A.I. per quanto riguarda la lunghezza reciproca dei lati, ora avremmo due record mondiali di più in Italia e con un bello scarto rispetto alle precedenti velocità.

Infatti anche Adele Orsi avrebbe ampiamente battuto il record femminile sui 500, avendo volato a 120 Km/h. Il volo a vela poi è in continuo fermento, in molte nazioni esso costituisce un importante elemento di sviluppo tecnologico e di ricerca, oltre che una disciplina sportiva di alto contenuto agonistico.

Molte nazioni sono tese a risultati volovelistici che vengono riversati beneficamente su grandi masse di persone che partecipano, che sono informate, che volano, che conoscono questo sport nei suoi termini esatti. E' appena il caso di accennare qui che noi stiamo perdendo il passo. Grazie agli sforzi di pochi siamo ancora in campo, ma il divario con i migliori non si sta affatto colmando perchè voliamo in una nazione dove il volo a vela non può nemmeno definirsi uno sport, ma solo un fatto di caparbietà da parte di pochi appassionati aiutati da contributi del tutto inadeguati, soprattutto relativamente alla diffusione del volo.







massimo di salita media di 5,2 metri al secondo da 1200 metri a 2400. Il terzo, lato di 165 Km. lo abbiamo fatto con due termiche e più di 50 Km/h di vento in coda.

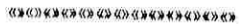
Questo è veramente volare in condizioni entusiasmanti che non si possono più dimenticare.

Gli altri, i migliori, quelli che sono arrivati nei primi dieci posti in classifica intendo, non volavano molto più veloci di noi come velocità anemometrica, solo si fermavano meno e facevano molte più deviazioni per seguire tutti i cumuli, oltre a salire più in fretta per avere centrato più rapidamente la migliore ascendenza nelle termiche, molto spesso larghe e composite.

Per Moffat, il vincitore della libera, il discorso è diverso.

Volava sempre oltre i 180 Km/h e lo si vedeva quindi per brevi periodi: una termica iniziata con lui e finita dopo, l'inizio di un traversone nella sua direzione e ciao. Era già un puntino bianco che rimpiccoliva all'orizzonte, segno inequivocabile di una tecnica e di una bravura superiore a quelle degli altri, risultato di una serissima e impegnata preparazione.

E l'aver avuto l'occasione di volare in gara con piloti di tanta bravura è stato per me un motivo di grande piacere oltre che di arricchimento delle mie cognizioni volovelistiche.



## COME VENGONO SELEZIONATI I PILOTI PER I CAMPIONATI DEL MONDO.

Il metodo maggiormente usato per la selezione delle varie rappresentative dalle nazioni partecipanti ai Campionati di Waikerie è quello di prendere in considerazione i risultati di ciascun candidato agli ultimi Campionati Nazionali od a competizioni internazionali cui abbia partecipato.

Dodici teams su ventuno sono stati scelti in questa forma escludendo qualsiasi fattore di selezione soggettiva; cinque sono stati formati da un comitato di «saggi» e quattro per mezzo di votazioni fatte da un gruppo appositamente nominato di «top pilots». La Francia non viene presa in considerazione essendo in fase di cambiamento.

I metodi di selezione vanno da estreme semplicità a sofisticati sistemi. In Danimarca, per esempio, i primi due classificati agli ultimi Nazionali sono senz'altro prescelti per i Mondiali, mentre in Polonia viene considerato il primo quarto della classifica degli ultimi loro Campionati, cui viene aggiunto un gruppo di altri dieci piloti che vengono selezionati da un Comitato: Diciotto mesi prima dei Mondiali questa rosa viene ridotta a sei nomi e si allena per un anno. Il comitato, nominato dall'Aeroclub Polacco e composto da specialisti, seleziona quindi la squadra.

La Svizzera usa un sistema abbastanza complicato che però riscuote il favore degli stessi piloti da diversi anni. Separatamente per le due classi di aliante, libera e standard, si sommano per ogni pilota le posizioni in classifica finale degli ultimi due Campionati Nazionali e si preselezionano i piloti che così ottengono il più basso punteggio. La loro presenza nella squadra rappresentativa

viene però assicurata solo se essi soddisfacessero ad alcune condizioni che vengono controllate dal Team Manager e che sono: a) aver partecipato a Campionati stranieri classificandosi fra i primi tre; b) dimostrare di saper volare in nube se questo sarà permesso ai prossimi Mondiali; c) essere in grado di provvedersi di un aliante di adeguate caratteristiche per i Mondiali; d) aver realizzato il programma di allenamento prescritto. In Germania Occidentale si somma invece l'80 per cento del punteggio di ciascun pilota negli ultimi Nazionali con il 20 per cento dei punti ottenuti nell'edizione appena precedente. Ciascun pilota sarà poi chiamato a partecipare nella sola classe in cui ha concorso negli ultimi Campionati Nazionali.

Argentina, Austria, Finlandia, Nuova Zelanda e Svezia adottano sistemi simili seppure con differenti coefficienti di svalutazione.

Le Nazioni che usano le votazioni (Canada, Gran Bretagna, Messico ed U.S.A.) impiegano vari modi per eleggere il comitato selezionatore che a sua volta designa per voto segreto la squadra rappresentativa. Riguardo la scelta per votazione dei candidati, gli Americani infine non considerano i due piloti col minor numero di suffragi; gli Inglesi invece procedono a votazioni separate per ciascuno dei componenti la squadra. La domanda fatta a Waikerie ai Capisquadra ed ai piloti partecipanti, se gradissero il sistema di selezione in uso al loro paese, ha generalmente dato risposta positiva, come abbastanza ovvio. Molti hanno però aggiunto che può essere migliorato.

(Da « Championships Bulletin »,  
Waikerie, Gennaio 1974)  
a cura di Walter Vergani

## SUSSURRI

Estratti dai 16 bollettini emessi nel corso dei 14. mi Campionati di Waikerie.

### BENVENUTO

I bollettini conterranno naturalmente il tema giornaliero, il briefing meteo e le classifiche giornaliere, questi sono dati che possiamo avere facilmente. Il materiale più importante può esserci fornito solo da voi, i partecipanti. Questa è la ragione per cui siamo tutti qui convenuti, poter avere vostre notizie, impressioni, dati su voli particolari, su recuperi insoliti e sul vostro magnifico aliante o sui vostri sofisticati strumenti. Desideriamo anche pubblicare le notizie meno importanti e gli avvenimenti meno seri, tutto quanto possa ricordarvi questo campionato rileggendo questi bollettini anche fra molti anni.

buon volo.

### VIPERE

Molte vipere non sono aggressive e scappano al vostro approssimarsi, ma se sarete così sfortunati di essere morsi seguite la presente procedura:

- 1 - mettere un legaccio fra l'area morsicata e il cuore (va bene anche un fazzoletto).
- 2 - succhiare la parte lesa per togliere il veleno.
- 3 - richiedere un medico subito.
- 4 - cercare di identificare la specie o di uccidere la vipera.
- 5 - non si raccomanda l'uso del coltello, lamette da rasoio ecc.

### RAGNI

La morsicatura di un ragno femmina «schiena rossa» può essere non piacevole. Trattasi di un ragnetto nero dalle dimensioni da mezzo a 2 cm. dal corpo rotondeggiante con una striscia o puntini rossi prominenti sulla schiena. Se morsi rivoltarsi al medico.

## PRE ALLENAMENTI UFFICIALI

La squadra tedesca lo ha trascorso a Bordertown dove Klaus Holighaus ha volato un triangolo di 500 km. a 100 di media. Werner Grosse ha tentato un triangolo di 1000 km. partendo il mattino alle 9 e atterrando alle 20 dopo 910 km. di circuito, vista l'impossibilità di completare il percorso per scarsità di luce è atterrato a Mildura. Il grande problema dei triangoli di 1000 km. sembra essere l'eccessiva variabilità del tempo che si incontra lungo il percorso.

## PER SOPRAVVIVERE

Ora che il continente australiano è nella morsa di caldo della mezza estate va considerato come sopravvivere se si atterra in una zona disabitata:

- è più semplice per i soccorsi aerei individuare un aliante piuttosto che un pilota che cammina; se pensate comunque di essere vicini a una città, paese o posto abitato, potete allontanarvi dall'aliante dopo aver comunque lasciato un messaggio di dove vi dirigete;

- acqua: si può sopravvivere egregiamente senza cibo per 48 ore e più, la mancanza d'acqua causa la disidratazione e solo un quinto del peso corporeo può essere perso in sudore se un individuo vuol sopravvivere; N.D.R. - tralasciamo altri consigli

pratici già noti a tutti voi che volate abitualmente nel deserto!

## AQUILE

Il tipo piccolo «piccola aquila australiana» apertura alare 1,5 metri colore marrone chiaro è innocua e segnala bene le termiche; l'altro tipo «Wedge tailed eagle» nera o marrone scuro supera anche i tre metri di apertura alare segna bene le termiche fino a 3000 metri ma non accetta sempre bene gli alianti e può attaccare l'abitacolo.

## ATTENZIONE

Avete visto che tutte le linee che delimitano il traguardo sono bianche tutte le strisce gialle che vedete in volo sono albicocche poste ad essiccare al sole.

ZZZZ - ZZZZ - ZZZ

Prima degli allenamenti ufficiali Tony Tabart ha applicato un segnalatore acustico che funziona quando si aprono i diruttori e la ruota NON è estratta. Klaus Holighaus gli disse che doveva essere veramente poco attento per necessitare di un simile dispositivo che lui reputava inutile. L'elenco ad oggi di chi è atterrato senza tirare fuori la ruota è il seguente: Ingo Renner (campione australiano) Adele Orsi (campionessa italiana) Harro Woedl (campione austriaco) e.....Klaus Holighaus Il proverbio dice: «ci sono quelli che hanno e quelli che avranno.....»

## L'ULTIMA

L'abbiamo sentita nelle vicinanze della linea di arrivo mentre gli alianti scaricavano l'acqua dai ballast: «hei! Copri la birra, si tratta di acqua del fiume, non potabile».

(Traduzione a cura di Reba)