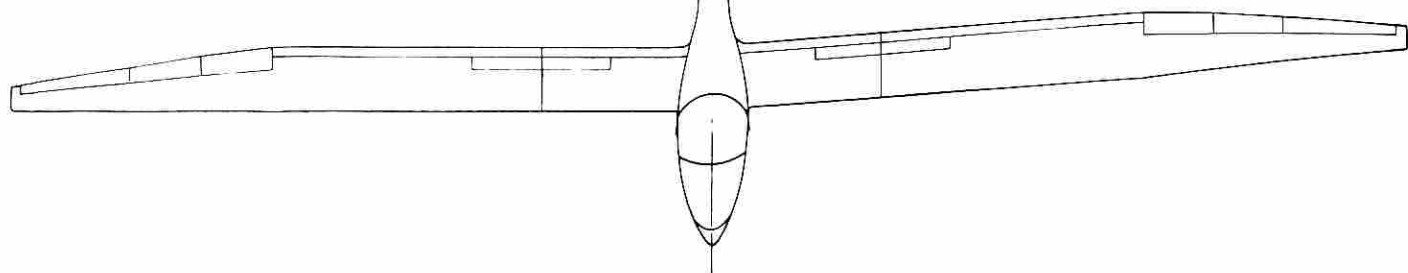
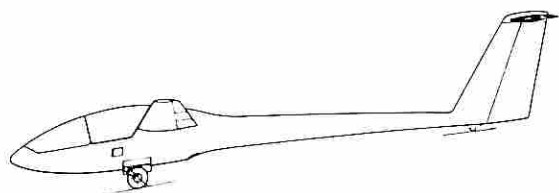
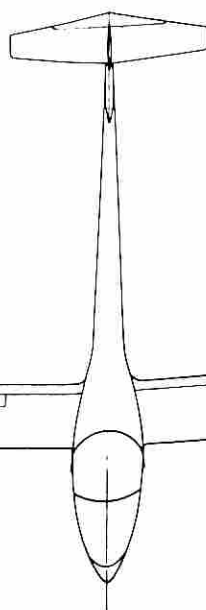
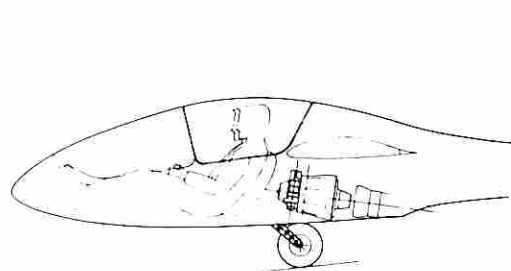
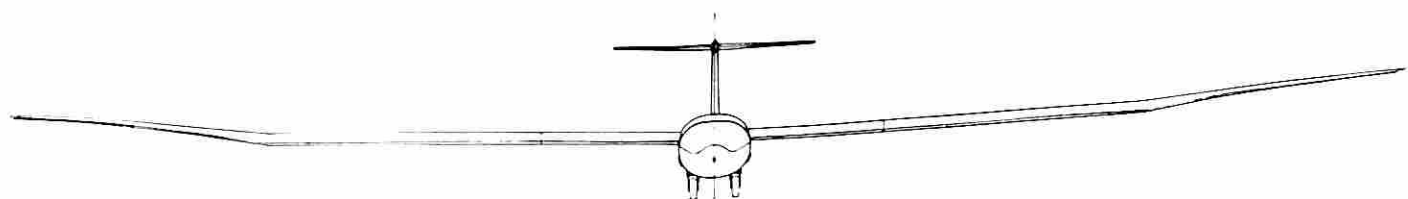


VOLO A VELA

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 79



GIU. - LUG. 1969





VOLO A VELA



Periodico dei Volovelisti Italiani

N. 79 - Giugno - Luglio 1969

a cura del

CENTRO STUDI DEL VOLO

A VELA ALPINO

Aeroporto « Paolo Contri »

21100 Calcinate del Pesce (Varese)

ABBONAMENTO PER ANNO SOLARE

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

I prezzi di cui sopra sono comprensivi dell'IGE

Comitato Redazionale:

Lorenzo Scavino
Giacchino v. Kalckreuth
Nicola Vaccaro
Stefano Marietti

Segreteria:

Maltini Selene
Gagnoni Angelo
De Marchi Bruno

Corrispondenti:

Albonico Gino
Altieri Luigi
Balbis Cesare
Bassi Francesco
Cella Pietro
Della Chiesa Carlo
Ferrari Bruno
Galli Egidio
Gualfredo Valerio
Larch Luigi
Nannini Umberto
Pagnoni Natale
Pedotti Luca
Pilat Mario
Salvini Guido
Serra Sandro
Spadoni Costante
Villani Giorgio
Weber Giorgio
Wielgus Stanislaw
Zarotti Giuseppe

Direttore responsabile: Lorenzo Scavino.
Autorizzazione Trib. di Milano 20.3.1957
n° 4269 del Registro. È permessa la ri-
produzione anche integrale, quando non
espressamente vietata, purchè si citi la
fonte. Tipografia Soc. Mazzucchelli Cellu-
loide - Castiglione Olona (Varese).

Spedizione in abbonamento postale
Gruppo IV

sommario

- 3 C.S.C.: l'araba fenice
- 4 Gli alianti « Calif » della Caproni Vizzola
- 8 Da Valbrembo a Foligno
- 10 Come nacque il Volo a Vela in Italia
- 13 Sogni di un pomeriggio di primavera
- 15 Volo di prova con l'AS-W 15
- 18 Notiziario
- 20 Luci, ombre e pioggia sul Trofeo « Città di Torino »
- 22 Diario Texano
- 27 A onore e gloria degli « squadristi »
- 29 Incominciamo a pensare a Marfa 1970
- 32 Il ritorno di Jonathan
- 37 Volo a Vela nel Mondo
- 40 Calciate Sera

In copertina:

Il trittico dell'interessantissimo biposto A 21J con propulsione a getto, in corso di costruzione presso la Caproni Vizzola.

2^a di copertina:

— Pista asfaltata a Calciate.

— Angelo Zoli (a bordo del Kestrel a Valbrembo circondato da altri piloti) è il probabile vincitore del Trofeo « N. Valzania » per il 1969.

AVVISO:

A seguito di difficoltà insorte presso gli uffici postali, al momento della spedizione del precedente numero, non ci è stato possibile inserire il primo quaderno di volo a vela, come comunicato alla pag. 47 del n. 78. Abbiamo pertanto disposto affinché la spedizione avvenga, separatamente dalla rivista, a tutti gli abbonati.

L'Editore

C. S. C.: l'araba fenice

Il Regolamento di Rieti 1969 distribuito già nella prima decade di luglio! Un vero exploit della C.S.C., qualcuno potrebbe pensare.

In effetti non è così. Il Gen. Del Duca è da tempo ammalato e l'Ing. Paglia (componente la C.S.C. per il Volo a Vela) è sempre impegnato all'estero.

Evidentemente qualcuno si è dato da fare, ha preso iniziative lodevoli e, per indiscussa buona volontà, il Regolamento è stato distribuito con minor ritardo rispetto al recente passato.

Purtroppo si tratta della solita ricopiatura, dove appare evidente che le novità sono state inserite a viva forza.

La « super » e la « club » di Lega 1 avranno classifiche separate, ma come al solito non si capisce a chi verrà assegnato il titolo di Campione Italiano. Titolo che — irragionevolmente — continua ad essere unico.

Conosciamo da anni la passione, la competenza e la fermezza del Gen. Del Duca e gli inviamo il nostro sincero augurio di completa e rapida guarigione.

Vogliamo però — con uguale sincerità — chiedere al Gen. Del Duca, convinti di non essere male interpretati, se non ritiene opportuno un rinnovamento della C.S.C., chiamando alla presidenza una persona qualificata che sappia vivificare l'attività della C.S.C., operando al di fuori ed al di sopra delle troppe diatribe che da tempo turbano l'Ae.C.d'Italia.

Non intendendo fare di tutti i Generali un fascio, pensiamo che sia molto meglio che la « ristrutturazione » della C.S.C. venga predisposta dallo stesso Gen. Del Duca, evitando il rischio che possa a ciò por mano il Generale Donno.

Nell'attesa che in futuro vi possano provvedere i rappresentanti eletti dai praticanti le singole specialità.

R. Scavino

Gli alianti "Calif" della Caproni Vizzola

La Caproni Vizzola ha messo in produzione una serie molto interessante di alianti, costituita da ben quattro tipi di monoposto, di cui uno Standard, e da tre tipi di biposto, tra i quali figura la novità del motoaliente con propulsione a reazione

I progettisti della serie « CALIF », si sono formati alla Scuola del notissimo Prof. Dott. Ing. PRETI, progettista di un grande numero di alianti e velivoli a motore, presso il Centro di Volo a Vela del Politecnico di Milano.

Gli ingegneri Francis e Carlo FERRARIN, nati rispettivamente nel 1930 e nel 1934, e l'ingegnere Livio SONZIO, nato nel 1937, formarono sino dal 1963 un gruppo professionalmente affiatato. L'origine comune è veneta, essendo nati rispettivamente a Thiene e a Trieste.

Francis FERRARIN e Livio SONZIO sono sposati e padri orgogliosi, il primo di due figlie ed il secondo di tre figli, mentre Carlo FERRARIN è ancora disponibile e rappresenta un buon partito.

Per quanto riguarda la produzione, la pre-serie di 20 velivoli, comprendente 5 monoposto e 15 biposto, è già praticamente venduta. La produzione mensile prevista, a partire dal Marzo 1970, sarà di 4-5 alianti al mese, il che significa circa 50 macchine all'anno. Se la realtà corrisponderà alle incoraggianti prospettive, si prevede di raddoppiare la produzione.

I progetti hanno destato l'attenzione dell'Aeronautica Militare e si sono avute reazioni positive negli Stati Uniti ed in Svizzera.

Le alte caratteristiche dell'aliante standard, siglato A.10, sia a bassa che ad alta velocità, sono state ottenute grazie alla adozione di un originale sistema flap-diruttore con cerniera fissa, secondo le ultimissime prescrizioni dell'OSTIV per gli alianti standard. Questo flap-diruttore è azionato da una unica leva di comando e può essere esteso e richiuso sino alla velocità massima consentita, in un tempo inferiore ai 5 secondi e limita la velocità di affondata a 190 Km/h.

L'aliante è nato dalla fusione di una raffinata tecnica costruttiva con le più avanzate concezioni aerodinamiche, sulla base dell'esperienza agonistica e di club acquisita con gli alianti A2 e A3. Esso è il risultato di una lunga ricerca per ottimizzare la maneggevolezza, la facilità di pilotaggio e le prestazioni, nelle più varie condizioni meteorologiche.

L'ala ha una struttura monolongherone a doppio cassone, resistente al momento torcente, ed è costruita completamente in lega leggera, adottando profili laminari della serie Wortmann.

Le due semiali, ciascuna delle quali è costruita in due parti separabili nell'eventualità di danneggiamento, sono fra di loro in mezzaria con un unico spinotto verticale accessibile e facilmente estraibile.

Gli impennaggi, anch'essi completamente metallici, hanno un'architettura a T. Lo stabilizzatore è tutto mobile con alette anti-tab con azione anche di trim. I due semi impennaggi possono essere smontati senza scollegare i comandi.

La fusoliera, ridisegnata completamente, riduce la resistenza di circa il 30% rispetto a quella dell'A.2. La sua struttura resistente, in lega leggera, è scomponibile in tre elementi di base per facilitare eventuali riparazioni o sostituzioni e consente di realizzare elevatissime rigidità flessio-torsionali.

Le parti non lavoranti, a doppia curvatura, sono realizzate in resina epossidica rinforzata con fibra di vetro, a semplice guscio e quindi di facile riparabilità.

L'abitacolo offre ampie dimensioni ed eccezionale visibilità; ha il trasparente in

due pezzi, uno anteriore solidale con la fusoliera e l'altro mobile per consentire l'accesso al posto di pilotaggio. Sul cruscotto standard possono essere installati sette strumenti da 80 mm. di diametro.

Il carrello, dotato di ruota frenata da 3.05/5, è retrattile e mantiene una distanza di totale tranquillità fra terreno e fusoliera.

L'A.11 è invece un aliante monoposto di classe libera, derivato dall'A.10, di cui conserva tutti gli elementi salvo l'ala, la cui apertura è stata portata da 15 a 17 metri aggiungendo a ciascuna semiala un metro nel tratto rettangolare. Sono così decisamente migliorate le caratteristiche di volo, mantenendo tuttavia le doti essenziali dell'aliante Standard: facilità di pilotaggio e maneggevolezza.

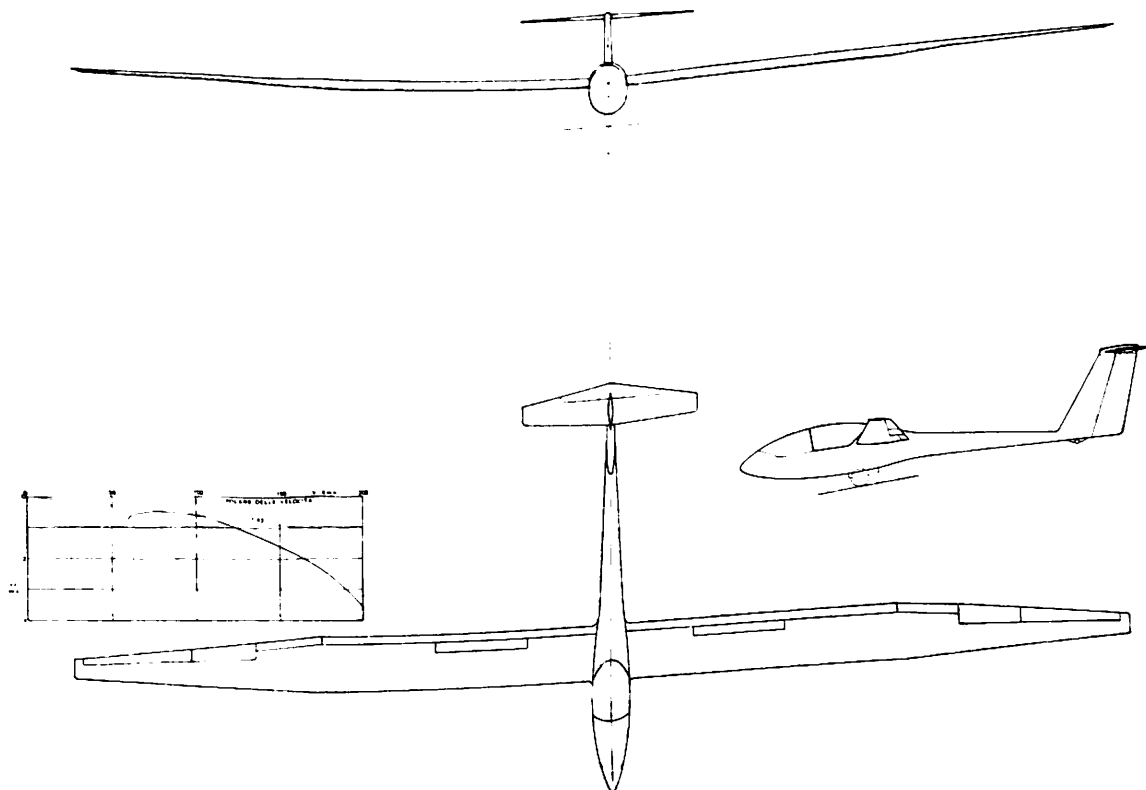
I tipi A.12 e A.14 sono due monoposti di classe libera, di altissime prestazioni e di grande apertura alare, destinati ai volovelisti più esigenti ed alle competizioni internazionali.

La filosofia del progetto che ha portato a queste elevatissime prestazioni, sia nel volo lento che in quello veloce, ha permesso di mantenere bassi carichi sull'apertura, pur mantenendo, grazie alla grande rigi-

dezza strutturale ed al basso peso della costruzione in lega leggera, una maneggevolezza ed una facilità di pilotaggio proprie di macchine con minore apertura alare.

L'ala di grande allungamento (da 23 a 25), è dotata di profili laminari del prof. Wortmann, muniti di flaps di piccola corda percentuale, che lavorano come tali solo in un piccolo intervallo di calettamento, mentre a grandi angoli funzionano come diruttori accoppiandosi ad una serie di palette fuoriuscenti dal cassone alare. Il comando è unico e gli aerofreni sono azionabili sino alla velocità massima limitando la velocità in candela a meno di 200 Km./h: la macchina è perciò omologata anche per il volo in nube.

L'ala è costruita in tre tronconi di basso peso unitario, per facilitare lo smontaggio ed il ricovero; essi sono uniti mediante uno spinotto verticale, senza necessità di sconnessione dei comandi. Il tratto centrale attraversante la fusoliera è collegato ad essa su tre punti con un unico spinotto estraibile. La struttura monolungherone a due cassoni resistenti a torsione è interamente metallica. Anche le parti mobili (flaps e alettoni) sono costruiti in lega leggera con struttura stabilizzata me-



dianche l'iniezione di resine espanse. Le semiali sono intercambiabili non solo fra A.12 e A.14 ma anche con la serie dei biposti A.20 e A.21.

Gli impennaggi hanno architettura a T e le stesse caratteristiche del tipo montato sull'A.10. Lo stabilizzatore è staticamente equilibrato.

La fusoliera, disegnata sulla base di ampie esperienze in galleria aerodinamica, è dotata di un ampio e lussuoso abitacolo, e ricoperta da una capottina avente una parte fissa ed una mobile, in modo da estendere il più possibile la laminarizzazione. La struttura resistente è completamente metallica ed è realizzata in tre sottogruppi di lega leggera facilmente smontabili, per facilitare le eventuali riparazioni o sostituzioni, mentre le parti di forma sono realizzate come per l'A.10. Il carrello è retrattile ed è dotato di impianto frenante.

I biposti A.20 e A.21 sono, almeno teoricamente, nella loro categoria, tra i velivoli con le più alte caratteristiche sul mercato mondiale: essi colmano un vuoto, attualmente molto sentito dai volovelisti.

Il progetto è basato sul contenimento, entro limiti accettabili, dei carichi sull'apertura ed ha evitato di giungere ad aperture ed allungamenti eccessivi, per non compromettere la manovrabilità e la facilità di pilotaggio.

Per raggiungere le alte velocità permesse dalle prestazioni di questi alianti, con buoni margini di sicurezza e per allontanare i fenomeni aeroelastici, senza aggravio di pesi, i biposti di questa serie hanno una struttura resistente completamente metallica simile a quella già vista per i tipi precedenti. L'ala è ancora la stessa dei monoposti di alta efficienza, A.12 e A.14, ed ha consentito l'omologazione di entrambi i biposti per il volo in nube, mentre l'A.20 (18 metri di apertura) è completamente acrobatico, grazie anche alle sue esuberanti superfici mobili.

Queste superfici ed il generoso braccio di coda assicurano adeguata stabilità e controllabilità per qualsiasi prevedibile condizione di carico.

La fusoliera è caratterizzata da una cabina a posti affiancati che, pur mantenendo una ottima profilatura aerodinamica, grazie al favorevole rapporto tra superficie laminarizzabile e quella a flusso turbolento, for-

nisce un maggior comfort, una maggiore visibilità ed una più razionale ed economica disposizione della strumentazione sul cruscotto, oltre che agli indubbi vantaggi psicologici e di « compagnia » tra pilota e passeggero.

Il carrello è retrattile ed ammortizzato, nonché dotato di impianto frenante.

L'ultimo della serie, il biposto A.21J, è stato progettato per offrire ai piloti, sia di volo a vela che di volo a motore, le grandi prestazioni permesse dal binomio « propulsione a getto-alta efficienza » nelle sue vastissime possibilità, non disgiunte da un'economia di esercizio irraggiungibile con qualsiasi altro mezzo aereo. Le altissime caratteristiche come aliante biposto ne fanno un velivolo di punta nella pratica dello sport volovelistico, nell'attività agonistica, nelle manifestazioni aeree e nella propaganda del volo.

La sua autosufficienza lo svincola completamente dal velivolo trainatore (che invece può sostituire, essendo in grado di trainare un aliante monoposto) e dalla relativa e complessa organizzazione a terra. È così possibile raggiungere in breve tempo ed a quote molto elevate le zone meteorologicamente più interessanti per lo svolgimento dei voli di performance, data la notevole velocità di salita e l'alta velocità sulla traiettoria, con margini di sicurezza molto superiori a quelli di un aerotraino tradizionale. La riaccensione in volo del reattore consente di effettuare voli di distanza anche su territori impervi ed elimina il lungo e costoso recupero tramite rimorchio stradale. Queste caratteristiche ne fanno l'ideale per la scuola di performance.

L'A.21J permette il sondaggio sistematico e diretto dei fenomeni meteorologici e dinamici dell'atmosfera alle alte e basse quote con intendimenti scientifici, didattici e sportivi anche su un vasto territorio. Queste caratteristiche possono naturalmente essere sfruttate anche per altri scopi, come il rilevamento fotografico ad alta quota ed in volo silenzioso, le tarature dei sistemi di radionavigazione e l'allenamento all'uso dei medesimi, i voli di trasferimento al di sopra delle perturbazioni, la sostituzione dei palloni sonda, eccetera.

La disposizione a posti affiancati, caratteristica di tutti i biposti della serie « CA-LIF », ed il reattore di semplicissimi co-

mandi (manette del gas, chiavetta di accensione e contagiri) ne fanno il velivolo ideale per l'attività didattica, permettendo i primi contatti dell'allievo sia con il volo a vela che con la propulsione a getto, senza tirocinio, ed il relativo conseguimento del brevetto prima e l'allenamento poi per entrambe le specialità. Il gruppo motopropulsore installato è il turboreattore « Microturbo Eclair » derivato dal turbostarter dei motori Olympus del supersonico Concorde; prove di riavviamento in volo in tale motore sono già state eseguite sino a quote di 33.000 ft.

L'« Eclair » fornisce una spinta statica di 80 Kg. a 47 mila giri, che cresce di circa il 20% con uno speciale aumentatore di spinta installato sull'A.21J. Una batteria al nikel-cadmio di 24 V, 9 A/h, fornisce l'energia necessaria per diversi riavviamenti in volo. Il combustibile (kerosene)

è contenuto in due serbatoi alari, ciascuno della capacità di 50 Kg.

L'A.21J usa le stesse cellule del biposto A.21. Le modifiche riguardano la capottatura metallica amovibile che copre il reattore e relativo ugello di scarico ed il treno di atterraggio. Quest'ultimo è costituito da due ruote retrattili ed ammortizzate da 3.50-5 aventi una carreggiata di m 0,8 per assicurare la stabilità in rullaggio del velivolo.

Il dispositivo per il comando dei direttori può essere azionato sino alla velocità massima strutturale limitando quella in candela a 220 Km/h.

In definitiva quindi un'ampia serie di allianti di elevate prestazioni, che potranno consentire ai volovelisti italiani, in un prossimo futuro, di non dipendere interamente o quasi dalle case costruttrici estere.

* * *

Ai nostri abbonati ritardatari sollecitiamo il rinnovo dell'abbonamento il quale s'intende sottoscritto per anno solare e quindi scade sempre al 31 dicembre di ogni anno.

Il modo migliore per mostrare simpatia alla vostra rivista è quello di abbonarvi.

Le vostre collaborazioni contribuiscono a rendere più viva la rivista.

Da Valbrembo a Foligno

Premessa

Sognavo da lungo tempo di poter scavalcare gli appennini. Precisamente nel 1958 tentai due volte, con partenza da Forlì dove allora volavo con il « Passero ». Quei due tentativi fallirono, una volta con rientro alla base ed una con un fuori campo. Mi convinsi poi che scavalcare la catena appenninica da Nord a Sud non era impresa facile, anche perché esiste sempre una situazione meteo ben precisa che la ostacola. La massa d'aria del Versante Sud è sempre più secca e di spessore maggiore di quella del versante emiliano per cui travasa, scavalcando da Sud verso la pianura padana creando un notevole sottovento per colui che vuole scavalcarlo da Nord. Da allora non ho più avuto « occasione », così si dice nell'ambiente del Volo a Vela, per tentare di traversare questa ormai favolosa catena.

Intanto l'allora Maggiore Mantelli lo aveva traversato da Bologna a Firenze per la prima volta in Italia e vari tentativi effettuati da altri volovelisti non erano riusciti; la causa sempre la stessa. Nel tratto tosco-romagnolo è piuttosto piatto e presenta quindi maggiore difficoltà per il continuo flusso d'aria da Sud-Ovest e rischi notevoli per l'ospitalità del terreno per eventuali fuori campo.

Bisognava quindi passare più a Nord-Ovest dove la catena è più alta, con valli più profonde che possono dare scampo verso la pianura padana. Oggi con gli alianti di oltre 35 di efficienza la traversata è possibile senza grandi difficoltà se non quelle dovute da una giornata di modeste condizioni meteo-volovelistiche.

Le fasi preparatorie ed il volo

Il 22-6-1969 alle 07,30 inizio la solita

attività didattica ed alle 9,30 compiendo l'ultimo voletto penso che sarà una buona giornata per il volo a vela in quanto la pianura padana comincia a punteggiarsi di cumuli, l'instabilità è piuttosto forte negli strati inferiori e già le termiche riescono a reggere l'aliante. È pur vero che per quell'ora i cumuli erano già troppi e si poteva temere una copertura totale in quanto l'umidità era piuttosto forte. Decido immediatamente di partire per tentare di raggiungere i fatidici, per me, 500 Km. profittando dei cumuletti della Val Padana per farmi portare all'Appennino e quindi, scavalcatolo, costeggiarlo fino all'Italia Centrale. Da Valbrembo (Bg) la linea dei 500 termina ad Avezzano nella piana del Fucino. Per telefono chiedo l'aliante all'amico Capoferri, che è appena alzato dal letto, il quale mi concede il suo bellissimo Standard-Libelle I-KIKA, ma non gli confesso per intero le mie intenzioni.

Partenza a traino alle 10,15 sgancio dopo 5 minuti a 600 metri dentro un cumuletto. Assaggio delle piccole e veloci termiche, la situazione non è molto piacevole +0,5+1 ms da 400 a 600-700 metri fino a Cremona che raggiungo alle 12,30. Breve soliloquio con dubbio amletico; atterrare e rientrare a traino oppure proseguire. Decido per la seconda soluzione perché intanto le condizioni sono migliorate; cumuli più distanziati, base 1200-1300 m. vario +1+2 ms.

Dirigo su Fidenza e attacco le prime colline sulla destra del Fiume Taro nei pressi di Fornovo. La situazione meteo continua a migliorare i rilievi organizzano bene le termiche che ora sono quelle di montagna, decise e durevoli.

Decido di risalire la valle che porta al passo della Cisa ma dopo poco devo cambiare programma in quanto la catena che mi si presenta dinanzi è tutta chiusa verso destra e con fenomeno di stau, mentre verso sinistra si intravede più chiaro. Le nubi sono poggiare sulle vette e non si

riesce a vedere molto lontano.

Decido di proseguire verso Sud-Est costeggiando la catena principale, parallelamente ma a distanza di 15-20 Km.

Traverso quindi le valli del Taro, del Parma, dell'Enza e mi trovo bassissimo su quella del Secchia per aver mancato un costone a nord del monte Cusna. Rapido dietro front e fuga lungo il Secchia fino a Ponte Cavolo. Qui ritorno in quota, 1700 m. con +2+3 ms, poi direzione Sud-Est, dopo 20 Km. sul torrente Dragone nei pressi di Frassinoro decido di entrare in cumulo per poter « scavalcare » sul monte Cimone (m. 2165). Salgo fino a 2400 m. poi costeggio una fila di cumuli che mi porta in vetta al Cimone, pochi metri sopra le infrastrutture. Sono le ore 16.00, breve saluto agli alpinisti e poi via sul versante Sud della catena, sull'Abetone, Corno alle Scale, passo della Porretta. Sono in vista della pianura Toscana che però non è molto ricca di cumuli.

Costeggiando molto prudentemente lascio alla mia destra Pistoia, Prato, Firenze. In tutto questo tratto dal passo della Porretta fino al Pratomagno le termiche sono quasi secche, alte appena 1000-1200 con valori variometrici di 1 ms. Al centro del Pratomagno mi riporto a 1500 m. Poi la piana di Arezzo mi regala 1700 m., l'Alta S. Egidio 1800 con +3, poi il monte Castiglione a pochi chilometri del lago Trasimeno e quindi l'ultima termica a Nord di Perugia mi porta alle 18,30 a 1700 m.

Fin da Arezzo sono in contatto radio con quelli di Rieti, mi fa da Ponte il caro amico Galli (comandante dell'Alitalia) in volo sul Terminillo. La situazione meteo è peggiorata quasi improvvisamente nelle Valli di Foligno e di Rieti.

Da Perugia plano fin quasi a Spoleto poi ritorno indietro per atterrare sull'accogliente aeroporto di Foligno, sono le 19,05. L'ing. Guidantonio Ferrari, qui atterrato con CVV8 proveniente da Rieti, molto simpaticamente mi dà una mano a smontare il libello, che intero non riesce ad entrare in aviorimessa, e quindi mi dà un passaggio fino a Rieti rientrando a traino. L'accoglienza ricevuta a Rieti è stata semplicemente entusiastica, mi sembrava di essere un astronauta di ritorno da Marte. Il volo è durato 9,20'. Il fisico ha retto bene nessun bisogno impellente. In tutto

il volo ho inghiottito due pastiglie di Cebion e fumato 4 sigarette.

Il primo impulso di rabbia mi ha assalito a Firenze perchè impiegavo troppo tempo in pianura padana e vedevo già sfumare i miei 500 Km. Mi consolava il pensiero di poter arrivare almeno a Rieti e cercavo di correre ma il terreno dell'Umbria tante volte amico mi ha tradito proprio all'ultimo momento.

Mi resta la consolazione di aver fatto un bel volo, di aver aperto una « via » che dal Nord porta al Sud e che vorrei vedere percorsa dalle giovani leve e magari prolungata fino a... Taranto.

A me non resta che aspettare la prossima « occasione »; per tante perdute, spero proprio di azzeccarne una migliore e di ritornare ad essere chiamato col vecchio appellativo di « coiole dell'Appennino ».

Angelo Zoli

Come nacque il Volo a Vela in Italia

È ormai assodato che la prima attività volovelistica sportiva in Italia risale al 1° Ottobre 1924 data di inizio del 1° Campionato di Volo a Vela indetto dalla Lega Aerea Nazionale, con l'appoggio della Gazzetta dello Sport, sull'Altipiano di Asiago. Molti hanno già scritto su tale argomento e fra questi ricorderò Plinio Rovesti ed Armando Silvestri, che seppero, con i loro articoli, portare fino ai giorni nostri, quei lontani aneliti di azzurro. Portare questi fatti a conoscenza delle nuove schiere di volovelisti è un dovere della nostra Rivista ed un riconoscimento di tutta la nostra famiglia verso quei pionieri che iniziarono 45 anni fa in Italia quello Sport che è parte essenziale della nostra vita.

È certo che prima di tale data qualche italiano deve aver fatto qualcosa, anche se in forma pionieristica. Le idee di Leonardo, i voli di Lilienthal, di Chanute, dei fratelli Wright, e di altri, presero forma in qualche nostra mente. L'italiano che sembra abbia volato per primo su aereo senza motore fu un certo Aldo Corazza nell'anno 1904. Solo due anni prima Wilbur Wright aveva reso sicuro l'aliante con i controlli di quota, di direzione e della stabilità trasversale, costituendo così la base fondamentale del volo. Sembra che il Corazza effettuò dei lanci lungo i pendii delle colline di Ca' Barbaro vicino ad Este, desistendo dalle sue esperienze nel 1907 quando una seria caduta mise in pericolo la sua esistenza. Alle origini del Volo a Vela in Italia si trovano altri nomi: Mario Calderara, Guido Laureati, i Fratelli Antoni, Giovanni Agusta, Federico Zappelloni ed Enea Bossi. Tutti eseguirono voli con diversi tipi di liberatori fino all'anno 1911. Dopo tale data il silenzio. Il volo a motore indubbiamente soppiantò, con il rapido sviluppo della tecnica costruttiva dei motori, tutti quei tentativi di voli libراتi. Poi vi fu la guerra 1915-18. Fu il trionfo dell'aeroplano. A guerra finita gli Alleati imposero alla Germania nei trattati di pa-

ce la proibizione di avere un'Aviazione Militare. Spetta ai tedeschi l'onore di non aver mai abbandonato questa attività neppure durante il conflitto. E sono sempre gli stessi che, eludendo una Clausola del Trattato di Versailles, svilupparono il Volo senza Motore in modo scientifico e sistematico, portando la loro Nazione al 1° posto nel mondo. Nel 1921 fu eseguito un volo di ben 25 minuti e nel 1922 Hentzen con l'aliante Vampyr superò le tre ore. Nel 1923 Botsch su di un aliante di 18.70 di apertura, partendo dalla Wasserkuppe effettuò un volo di distanza di 19 km. Nel 1924 Schultz, lungo le colline che costeggiano il Baltico, compie un volo di 8 ore e 42 minuti. Il Volo a Vela ormai era nato e non avrebbe più potuto morire.

1924 ritorniamo in Italia, al 1° Campionato di Volo a Vela. L'iniziativa prese il nome di Concorso Internazionale di Volo

LA DOMENICA DEI CORRIERE



a Vela ma per gli italiani aveva il valore di un Campionato Nazionale. Furono invitati molti piloti tedeschi ritenuti maestri. Fino all'anno 1923 in Italia non si era parlato di Volo a Vela se non per quanto si conosceva dalle Riviste Tedesche e anche francesi. Per la storia esso fu propugnato da Bergonzi nel 1921 ma senza successo. Chi diede lo spunto alle diverse iniziative private fu appunto il Concorso. I più intraprendenti furono senz'altro gli studenti universitari di Pavia, ai quali si deve riconoscere il merito di essere stati i più tenaci ed i veri partecipanti.

Furono preparati per tali gare due alianti: il «Goliardia» progettato dall'Ing. Gambilargiù ed il «Febo Paglierini» donato agli studenti di Pavia dalla Ditta Gabardini di Cameri. Altri gruppi, sorti un po' dappertutto, non seppero perseverare di fronte alle innumerevoli difficoltà e dovettero abbandonare. A Pavia gli animatori più entusiasti sono stati Ettore Cattaneo, milanese puro sangue, Franco Segrè e l'Ing. Gambilargiù. Si arrivò così al Concorso di Asiago e delle 13 macchine iscritte solo tre parteciparono alle Gare, le due già citate ed il «Condor» di Teichfuss. I Tedeschi che avrebbero dovuto essere degli ospiti finirono così per essere in maggior numero degli italiani. Cinque furono gli invitati e cinque furono i presenti al Concorso. La differenza fra tedeschi ed italiani risultò subito immensa. Da una parte una Squadra con tanto di assistenza meteorologica (Era presente Oskar Ursinus) considerato il padre della Meteorologia, una Squadra che mangiava e dormiva all'Albergo, dall'altra parte tre alianti e 4 Piloti senza una lira, che dormiva all'addiaccio sotto le ali in giacigli improvvisati e che mangiava come poteva e quando ne aveva. Le Gare del Monte Simesol danno così la paternità del Volo a Vela sportivo in Italia a questi studenti universitari di Pavia, che in mezzo a mille difficoltà, in condizioni di netta inferiorità, e con spirito francescano, iniziarono il Libro di quello Sport nella nostra nazione.

Ma ritorniamo alla cronaca della Gara: Il Regolamento era così stilato:

... Art. 12: Verranno messi in palio i seguenti premi:

a) a tutti i concorrenti ammessi a partecipare al Concorso (Art. 4 del Regolamento) Lire 500.

b) al Concorrente che avrà coperto la maggior distanza misurata dalla proiezione sul terreno dal punto da dove si inizia il volo al punto di arrivo (almeno 14 volte la differenza di quota esistente fra la quota di lancio e quella di arrivo) Lire 5.000. Per ogni Km. di percorso in più del minimo fissato Lire 500.

c) al concorrente che avrà raggiunto la maggiore altezza misurata dal punto di lancio (minimo 150 mt.) Lire 5.000.

d) al concorrente che avrà compiuto il volo di maggior durata (minimo 30) Lire 5.000.

e) sono inoltre stabiliti dei premi giornalieri per la miglior prova di distanza, altezza, durata o precisione di atterraggio di Lire 200 per ogni singola prova.

Queste erano le norme più importanti del Regolamento. Rileggete il paragrafo e) e mettetevi nei panni dei nostri piloti. Era la valvola di sicurezza per sopravvivere. I Tedeschi non volavano perchè il meteorologo lo sconsigliava? I nostri tentavano lo stesso perchè le 200 lire erano divenute indispensabili. Con esse si doveva pagare il latte ed il formaggio... Uno dei primi a volare fu l'Ing. Gambilargiù con il «Goliardia», compiendo un volo di 8" e 1/5. Successivamente sul «Febo Paglierini» il Maresciallo Canavesi rimase in aria 14". Poi la prima scassatura: Canavesi, ancora sul Goliardia, distrattosi per salutare la folla che applaudiva, andava a sbattere contro un palo in atterraggio, ferendosi leggermente e danneggiando l'aliante.

Non solo avevano sempre fame i nostri piloti ma anche un mulo che era stato affittato per 5 lire al giorno da Cattaneo e che doveva servire come trainatore degli alianti al punto di partenza. Questo mulo aveva così fame che un giorno dopo aver mangiucchiato la paglia dei giacigli dei piloti sotto l'ala del «Condor» continuò il suo pasto con la tela dell'aliante. Risultato: aliante fuori uso. Ma Teichfuss non si diede per vinto, riparò l'aliante con fogli di cartone inchiodati sulle centine e li rivestì di tela. Il lavoro appariva perfetto, ma chi ne pagò le conseguenze fu il Maresciallo Canavesi che volle provarlo subito. Appena lanciato per aria (venivano usati i cavi elastici), non fece nemmeno in tempo a rendersi conto di quello che stava avvenendo, vide la sua ala svergolarsi tutta e si trovò a terra in un groviglio di rottami.

Primo Concorso Internazionale di Volo a Vela

MONTE SISEMOL - 1-20 Ottobre 1924

ELENCO DEGLI ISCRITTI

| Numero Apparecchio | Lettere aeronautiche (quadri laterali, copiglia) | Denominazione apparecchio | Nazionalità apparecchio | Luogo provenienza | Nome pilota e sua nazionalità |
|--------------------|--|---------------------------|-------------------------|-------------------|-------------------------------------|
| 1 | A | F. I. D. I. A. I. | ITALIANO | Guastalla | <i>Enrico Egidio, italiano</i> |
| 2 | B | CONDOR | ITALIANO | Bologna | <i>Urschfluss, tedesco</i> |
| 3 | C | GOLIARDIA | ITALIANO | Pavia | <i>Cattaneo, italiano</i> |
| 4 | D | A. S. I. P. | ITALIANO | Pavia | <i>Gambilargiù Emmanuele, ital</i> |
| 5 | E | AERONAUTILO | ITALIANO | Bergamo | <i>Mozetti A. M., italiano</i> |
| 6 | F | F. I. D. I. A. II. | ITALIANO | Trento | <i>Zancarella Enrico, italiano</i> |
| 7 | G | F. I. D. I. A. III. | ITALIANO | Genova | <i>Leonetto Gino, italiano</i> |
| 8 | H | F. I. D. I. A. IV. | ITALIANO | Ferrara | <i>Pedretti Armando, italiano</i> |
| 9 | I | STASI | ITALIANO | Salerno | <i>italiano</i> |
| 10 | J | PAGLIERINI | ITALIANO | Pavia | <i>Segrè, italiano</i> |
| 11 | K | F. I. D. I. A. V. | ITALIANO | Mantova | <i>Canocardi Capriano, italiano</i> |
| 12 | L | MORITZ | TEDESCO | Gersfeld | <i>Martens Arturo, tedesco</i> |
| " | M | MORITZ | TEDESCO | Gersfeld | <i>tedesco</i> |
| 13 | N | DEUTSCHLAND | TEDESCO | Gersfeld | <i>Martens Arturo, tedesco</i> |
| " | O | DEUTSCHLAND | TEDESCO | Gersfeld | <i>tedesco</i> |
| 14 | P | KONSUL | TEDESCO | Darmstadt | <i>Luchs, tedesco</i> |
| " | Q | KONSUL | TEDESCO | Darmstadt | <i>Rolz, tedesco</i> |
| 15 | R | CHARLOTTE | TEDESCO | Berlino | <i>Winter, tedesco</i> |
| " | S | CHARLOTTE | TEDESCO | Berlino | <i>tedesco</i> |
| 16 | T | ROMANESCHI | SVIZZERO | Basilea | <i>Romaneschi Plinio, svizzero</i> |
| 17 | U | RAVANELLO | ITALIANO | Venezia | <i>italiano</i> |
| 18 | V | ALTE DESSAUER | TEDESCO | Gothen | <i>Papenmeyer, tedesco</i> |
| " | W | ALTE DESSAUER | TEDESCO | Gothen | <i>Kaffembetger, tedesco</i> |
| 19 | X | GHEIMBRAT | TEDESCO | Brusafasso | <i>Canocardi Capriano, italiano</i> |

Sull'alfabeto delle segnalazioni vengono usati il segnale ed i segnali corrispondenti alla "a" ed alle prove che al momento si svolgono e la bandiera o le bandiere corrispondenti alle lettere distinte del "a" dei concorrenti che partecipano alla prova. Esempio: segnale "a" rappresentato da una stera e bandiere rappresentante le lettere E. N. (ordine). Interpretazione segnale, sul volumetto programma a pag. 100, va letto: i concorrenti Zancarella e Martens concorrono alla prova di altezza. Segno, lo esempio, segnale come sopra, segnale "a" rappresentato da un quadrato e bandiere rappresentanti le lettere C. G. A. va letto: i concorrenti Cattaneo, Segrè e Papenmeyer concorrono alle prove di altezza e di distanza.

Canavesi rimase in Ospedale per varie settimane con commozione cerebrale, ma se la cavò.

Sparito il « Condor » rimasero il « Goliardia » ed il « Febo Paglierini », con i Piloti Cattaneo, Segrè e Gambilargiù, tutti e tre studenti pavesi. Si effettuavano lanci per assicurarsi le 200 lire dei premi giornalieri. Il 15 Ottobre Cattaneo sul « Febo Paglierini » compie un volo di 15", coprendo una distanza di 160 mt. Gli vengono assegnati i premi giornalieri di durata, di distanza e di precisione di atterraggio. Il 16 Ottobre, lo stesso Pilota sempre su « Febo Paglierini » un volo di 14" e 4/5 con una distanza di mt. 150. Lo stesso giorno anche Franco Segrè compie un volo quasi identico e con Cattaneo dividono il premio di durata e di distanza. Il Concorso avrebbe dovuto finire il 15 Ottobre ma dietro le insistenze degli italiani la data di chiusura ufficiale fu prorogata al 20. La miglior prova di tutto il Concorso è stata fornita dal Tedesco Martens, il quale, lanciato dal Monte Marze (Mt. 1400) su aliante Maritz puntò decisamente su Vicenza, latore di un mesaggio per il Sindaco Franceschini. Il volo, anche se non pienamente riuscito, dimo-

strò l'alto grado di allenamento dei piloti tedeschi. Il Martens dopo aver sorvolato Calveno, Lugo e Thiene, e oltrepassato Duevelle, urtava contro un filare di alberi ed era costretto a terra. La distanza percorsa fu di circa 20 Km. e costituiva (anche se non omologata) una prova che superava tutti i precedenti primati.

Prima della fine del Concorso gli Italiani volarono ancora. Il giorno 19 Segrè compie il volo di 1 minuto e 3/5 di secondo ed il giorno successivo partendo dal Monte Li, sempre a bordo del « Febo Paglierini » riesce a stare per aria per 2 minuti e 6".

Ed è stato proprio in questo ultimo giorno di gara che Cattaneo sul « Goliardia » compie il 1° vero e proprio veleggiamento nella storia del Volo a Vela in Italia. Anche se il volo fu breve, ci fu un guadagno di quota di mt. 8,50 al di sopra del punto di lancio. Quel giorno i Tedeschi non volavano perchè il vento spirava dalla vetta. Cattaneo bruciava... era l'ultima possibilità. Tentò un volo disperato. Conosceva già le difficoltà dei lanci con vento in coda, ma sapeva anche che se fosse riuscito a virare avrebbe potuto anche salire...

Il « Goliardia » fu in aria. Rapida discesa, rapida virata, aliante contro vento, si sale.

Sulla vetta due bandiere; una a 5 mt. e l'altra a 10 mt. Era sotto i 10 ma di poco. Furono attribuiti mt. 8,50. I secondi trascorrevano inesorabili. Poi l'atterraggio. Le pendici del monte erano ancora cosparse di buche dell'ultima guerra ed il pattino parte. Durata del volo 12 secondi. La « Domenica del Corriere » gli dedicherà poi la sua prima pagina a colori. Con il sacrificio, l'abnegazione e l'entusiasmo di quei giovani si aprì così il 1° Capitolo nella storia del Volo a Vela Italiano. Sono trascorsi da allora 45 anni. Il Volo a Vela in Italia ha avuto una Storia lunga

e faticosa. Molti di coloro che l'hanno vissuta, sono ancora presenti tra noi. Oggi, naturalmente si vola in modo diverso e nessuno, allora, avrebbe potuto immaginare quello che si fa oggi. Ma una cosa è certa: lo spirito che anima il volovelista di oggi è lo stesso che animava quello di ieri. In questo spirito c'è tutta l'essenza del Volo silenzioso, il volo dei falchi e dei gabbiani. Ed è stata una meravigliosa conquista dell'uomo.

Emilio Pastorelli

* * *

Tu sei romantico...

Sogni di un pomeriggio di primavera

Ne parlavo con tutti, li sognavo, ogni momento li nominavo, li descrivevo agli amici senza neppure averli mai visti, per loro, per aver parlato con troppo calore delle loro « curve » mi sentii deriso, litigai; ma avevo ragione, sapevo, sentivo che sarebbe stato così, che avrebbero finito per darmi ragione.

Da quel giorno attesi con crescente impazienza il loro arrivo. Schivando gli amici spiavo le adiacenze del campo; ascoltavo con finta indifferenza i discorsi dei « manici » che avrebbero volato su quei « così », irritandomi per la loro assoluta mancanza di impazienza, vera o simulata che fosse, spinta a tale punto di impudenza da

non parlare affatto dei nuovi arrivi. Finalmente arrivarono. Li vidi la prima volta, l'I-CENO e l'I-CAIO distinguendo appena i loro profili nel biancore acccecante della neve. Li avevano tolti da un oscuro vagone ferroviario e subito montati. Li guardai un po' da lontano prima di avvicinarmi. Era la cosa più bella che avessi mai visto! bianchi, stupendamente bianchi, armoniosi nella purezza delle linee e nella flessuosità delle « curve », quasi civettuoli, così slanciati e leggeri da sembrare sollevati dal terreno. Mi avvicinai pian piano, mi immaginavo che parlassero e volevo sentire le loro parole; gli aeroplani appena nati sono forse gli

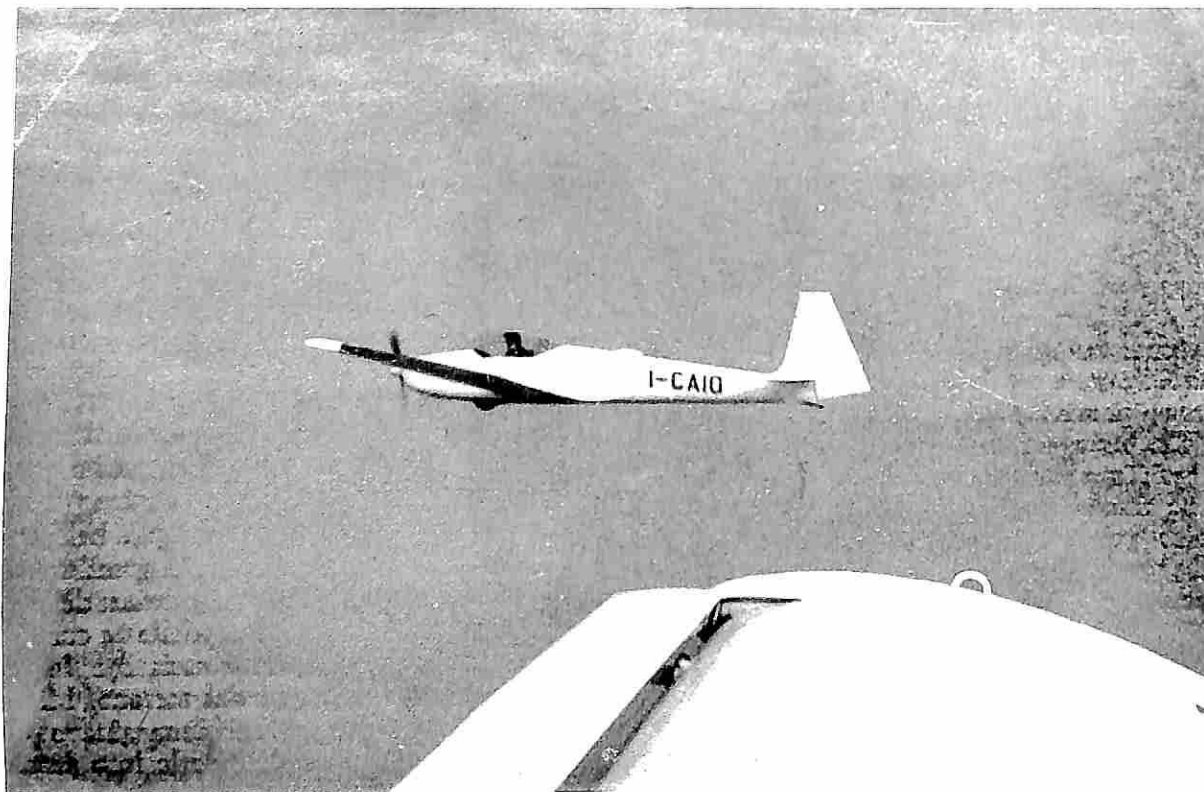
unici esseri che sanno parlare, non volano ancora ma parlano. Ascoltavo e sentivo un sussurro lieve come di ali vezzeggiate dal vento, udivo i gemiti di strutture scosse da turbini invisibili, il ticchettio dei barografi, il gracchiare della radio. Seduto in cabina accarezzavo i comandi provando lente immaginarie spirali mentre il pallido sole di gennaio sembrava rinforzare i suoi raggi.

Una leggera picchiata poi sù il muso verso il cielo e l'aliante che spicca netto al culmine di un looping, poi mentre la terra si avventa contro il vetro della cabina non posso fare a meno di chiedere perdono alle ali per lo sforzo improvviso. Belle bianche superfici laminari, plastiche propaggini dell'uomo che sorreggete! L'uomo e la macchina, il genio e la materia non sono ormai che un essere solo. Le ali, protese appoggiate nell'aria impalpabile son le membra dell'uomo, è realizzato l'antico sogno d'Icaro: l'uomo vola, le ali escono dai suoi fianchi i gemiti delle strutture echeggiano nel cuore dell'uomo. Immerso in simili pensieri, tutto assorto nel piacere del volo sono distratto da

un leggero ronzio: ecco, l'I-CAIO il fratello si affianca a noi, il sole che gioca specchiarsi sui vetri nasconde il pilota. Che importa? la macchina è viva e sembra possedere lei stessa la capacità di volare.

L'elica ha un sussulto e si ferma improvvisa e mentre l'ultima nota del suo canto si perde nell'aria spiraliamo insieme nella stessa ascendenza che ci porterà alti e lontani. Siamo uguali ormai.

Saccani Stefano



Volo di prova con l'AS-W 15

Nel numero 72 di Volo a Vela dello scorso anno, abbiamo pubblicato una panoramica sulla produzione tedesca, che comprendeva anche l'AS-W 15, allora in fase di costruzione. Siamo ora lieti di presentare la traduzione sintetica di un articolo di Güter Cichon, apparso su Aerokurier del gennaio c.a., sui risultati del volo di prova effettuato dallo stesso. Ricordiamo che l'AS-W 15 ha partecipato all'XI Campionato Mondiale di Lezsko, pilotato da Grosse, classificandosi al decimo posto nella Classe Standard.

Sfortunatamente il tempo non è favorevole. Sulla collina fischia un vento di 60 km/h per cui si può volare soltanto in dinamica di pendio e le diverse misurazioni vengono effettuate solo parzialmente. Il peso del pilota, compreso il paracadute, è di 78 kg e in più sono stati aggiunti circa 3 kg in coda per cui il centro di gravità è stato spostato al suo limite posteriore.

Decollo

Già durante il decollo constato la buona efficacia degli alettoni: alla velocità di 65 km/h l'aliante si stacca dal terreno. Durante tutto il traino l'AS-W 15 è di una maneggevolezza e controllabilità eccezionali.

* * *

Trim

L'escursione del trim copre una gamma di velocità dai 70 ai 150 km/h. Con la cloche libera, la velocità è facilmente regolabile con il solo trim da 75 a 96 km/h, in volo dritto e stabile.

Stallo

Lo stallo avviene alla velocità di 65 km/h ed è preavvisato dalla inconfondibile mancanza di reazione ai comandi. Lo stallo in virata è facilmente arrestabile con i classici movimenti di controllo: vale a dire alettoni in posizione neutra, cloche in avanti e piede contrario a quello della vite. La velocità di rotazione durante la vite è notevole: 120°/sec ma anche in questa situazione il volo non è ancora critico perchè l'aliante non perde molta quota e la rotazione si arresta dopo 1/4 di giro. Solo se la cloche viene trattenuta l'asse della fusoliera assume una inclinazione accen-

tuata e questo può provocare un aumento della velocità tale da richiedere l'uso dei freni. Non è stato possibile misurare la velocità finale a causa della mancanza di quota.

Efficacia degli alettoni e dei timoni

L'AS-W 15 è l'aliante più maneggevole tra quelli su cui ho volato. In particolare è da notare l'impressionante efficacia degli alettoni che viene spiegata dalla Casa Costruttrice come effetto della rigidità alla torsione delle ali, del profilo all'estremità (Wörtmann 126), pur essendo di dimensioni normali e con variazioni di +15°—30° (normali).

A 90 km/h l'AS-W 15 inverte la spirale da 30° a 30° in non più di 1,7 secondi!! Il tempo corrispondente d'inversione per ±45° è di 2,5 secondi.

Naturalmente durante questa manovra il filo di lana e la pallina non restano al centro. Volendo virare in « stile puro » occorre usare gli alettoni più dolcemente con il risultato che i tempi suindicati aumentano di 0,5 sec. circa. Questo mette in evidenza che l'azione degli alettoni e del piano verticale non sono armonici: l'efficacia del timone non arriva a quella degli alettoni. Non è prevista una modifica della costruzione: è compito dei piloti azionare gli alettoni con maggior delicatezza. (Nonostante la disarmonica azione dei comandi rimane sempre a disposizione del pilota la possibilità, dovuta alla grande efficacia degli alettoni, di salvarsi da situazioni critiche).

Gli sforzi dei timoni sono normali. Il piano di coda ha una piacevole pressione di comando, con un aumento lineare della pressione.

Velocità

La velocità massima consentita all'AS-W 15, con qualsiasi tempo, è di 220 km/h. L'omologazione provvisoria permette di provare l'aliante fino a 210 km/h e oltre i 200 non ho sentito vibrazioni di sorta.

Stabilità di volo

L'AS-W 15 è molto autostabile. Ciò significa che in tutti i regimi di velocità esiste una coppia nella direzione della posizione di volo normale: si può dire che l'aliante è staticamente stabile.

La stabilità dinamica è naturalmente meno forte. Disturbando un volo stabile alla velocità di 75 km/h con un colpo sul piano di coda, fino ad arrivare a 90 km/h, l'aliante comincia a delfinare. Le oscillazioni diventano via via più accentuate fino ad arrivare — dopo circa quattro oscillazioni — con l'aliante in posizione di picchiata verticale.

Scivolata e freni

Fino ad un angolo di 25° nella scivolata a sinistra e di 35° nella scivolata a destra, il timone è sufficientemente efficace per tenere l'aliante dritto.

Con i freni l'aliante scende a 80 Km/h a 2 m/sec ed a 100 Km/h a 4 m/sec.

Posto di pilotaggio

Gli alianti di serie avranno un posto di pilotaggio più lungo, sufficiente anche per piloti alti 1,90 m. Anche la larghezza del

posto di pilotaggio (attualmente di 52 cm) sarà aumentata. Nuovo è il dispositivo che può variare la posizione dello schienale che può essere spostato di 15 cm senza variazione di inclinazione. Questo spostamento è prodotto mediante la pressione di due pulsanti, situati dietro il pilota: in volo non può essere effettuato alcun spostamento dello schienale, è però possibile variare la distanza della pedaliera di circa 12 cm.

Strumentazione

Il cruscotto dell'aliante usato per il test è equipaggiato con solo sette strumenti ma per il Campionato Mondiale di Lezno gli strumenti erano otto oltre alla radio. Dietro al pilota esiste uno spazio di 0,3 x 0,4 x 0,55 m. ed è prevista la installazione di una bombola da quattro litri per l'ossigeno.

L'antenna VHF è di dotazione standard.

Ventilazione

La ventilazione è straordinariamente efficace e può essere regolata accuratamente.

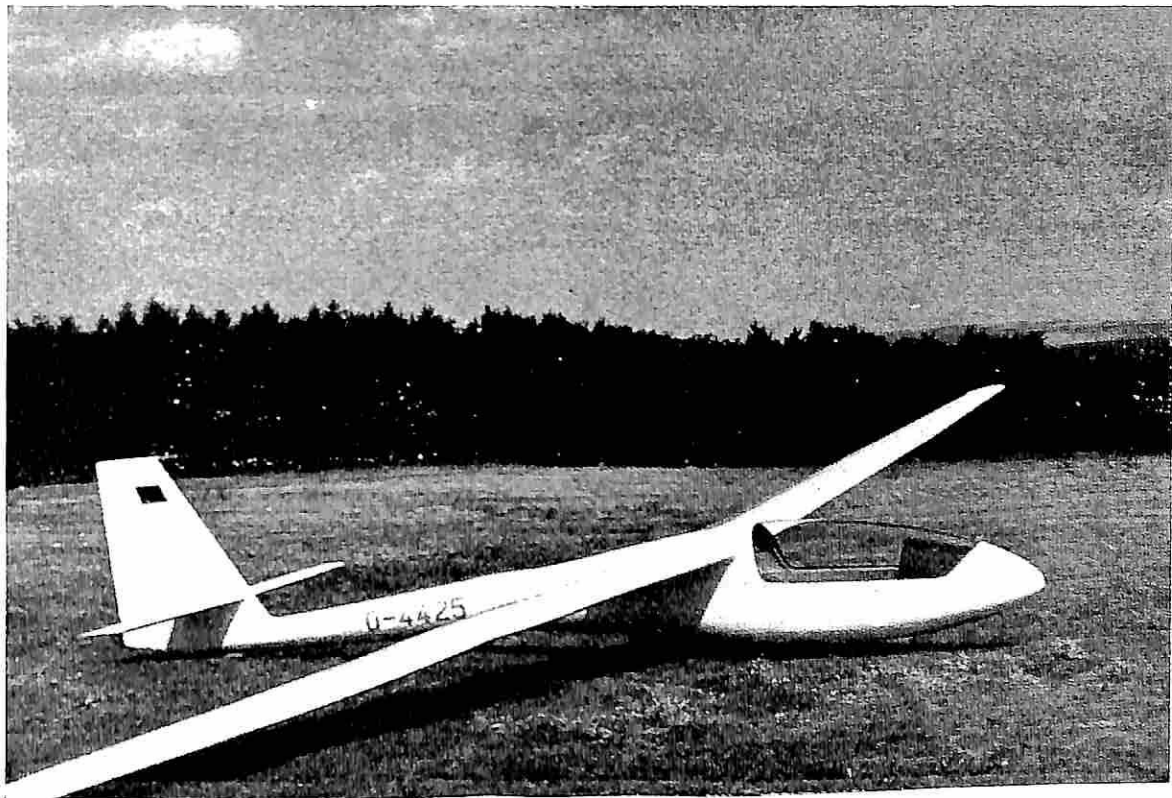
Costruzione

La costruzione è in fibra di vetro e balsa (a sandwich). Soltanto il tubo della fusoliera è in sola fibra di vetro. L'elasticità di questo materiale assorbe meglio i colpi durante l'atterraggio.

Il montaggio e lo smontaggio dell'AS-W 15 richiede l'intervento di tre persone.



Particolare del posto di pilotaggio dello Schleicher AS-W 15.



*Prototipo dello Schleicher AS-W 15.
 Aliante della Classe Standard di alte performances. Con un peso in linea di volo di 300 kg
 raggiunge una efficienza di 38 alla velocità di 96 km/h.*

CARATTERISTICHE

| | | | | |
|--------------------------------|-------------------|--------|---------------------|----------------------|
| Peso fusoliera | kg | 63,00 | Tipo | AS-W 15 |
| Peso timone profondità | kg | 8,00 | Casa costruttrice | Schleicher |
| Carico utile | kg | 123,00 | Apertura alare | m 15,00 |
| Peso totale | kg | 308,00 | Lunghezza | m 6,40 |
| Carico alare | kg/m ² | 28,00 | Altezza | m 1,50 |
| Efficienza massima a 96 km/h | | 38,00 | Superficie alare | m ² 11,00 |
| Minima discesa a 67 km/h | m/sec | 0,56 | Allungamento | 20,50 |
| Velocità di discesa a 157 km/h | m/sec | 2,00 | Peso a vuoto | kg 185,00 |
| Velocità massima | km/h | 220,00 | Peso di una semiala | kg 57,00 |

notiziario

Il mio primo week-end volovelistico ad Asiago

Appena ho letto del raduno volovelistico di Asiago, ho deciso di andarci con il Koko (Skylark 3) e sabato alle 11 mi sono messo in strada per Asiago con il rimorchio e la mia prima formidabile squadra composta da due ragazze e dall'amico Franco.

Traffico di fine settimana, sei ore di viaggio coronate da una calorosa accoglienza. Organizzazione perfetta. In mezz'ora completate tutte le formalità di rito.

Domenica mattina, malgrado il tempo sfavorevole alle nove eravamo in linea di volo. Nessun miglioramento e pertanto alle ore 12 infiliamo il Koko nel suo cassone. Decisamente la mia prima uscita agonistica non vuole concretarsi. Però alle 16,00 c'è una schiarita e la mia formidabile squadra rimonta il Koko e mi rimetto in linea di volo, giusto in tempo per constatare l'impossibilità di decollare. La squadra, senza mugugnare, rismonta il Koko.

L'amarezza per il cattivo tempo scompare con la premiazione (sic) ed il pranzo spon-

ciale offerto da una invidiabile ed impeccabile organizzazione. Con sorpresa e grande, anche se malcelata, soddisfazione, mi vedo attribuire una medaglia d'oro essendo uno dei partecipanti giunto da più lontano. La partecipazione dei numerosi volovelisti ed il ricco programma delle manifestazioni, meritavano condizioni meteo più favorevoli.

La mia impressione è stata ottima e spero proprio che la 2ª edizione del « Trofeo Carlo Deslex » sia accompagnata dalle migliori condizioni meteo affinché i partecipanti possano rendersi conto delle effettive possibilità volovelistiche della zona.

Io conto senz'altro d'esserci, anche per incontrare l'amico Ricotti e non ascoltare i suoi saggi consigli.

Enrico Pozzi

A che punto è l'M 300?

L'M. 300 sta finalmente uscendo dalla lunga e laboriosa fase di messa a punto.

Le modifiche principali hanno riguardato:

- la struttura alare
- gli aerofreni che, inizialmente del tipo M. 100, sono ora del tipo Elfe S. 3
- gli alettoni
- il pattino anteriore.

Il prototipo n. 1, che è stato la cavia in questo lavoro di messa a punto, ha potuto ottenere dal RAI il C.N. speciale. Esso ha inoltre potuto essere inviato ad Angers con il pilota francese Rantet. In un primo tempo l'intenzione era di effettuare solo voli dimostrativi. Ma, dopo un solo volo di prova avendo il pilota giudicato l'aliante idoneo, con il benestare dell'Aviazione Civile francese esso ha potuto partecipare a quella competizione internazionale ottenendo, fino al 18 luglio, i risultati menzionati in altra parte della rivista.

È interessante conoscere l'opinione finora espressa da Rantet sulla macchina: i comandi principali di volo sono stati trovati pienamente soddisfacenti. La macchina è assai sensibile al centraggio. In effetti nei primi voli ha risentito di un centraggio troppo avanzato, avendo caricato zavorra in eccesso. Diminuendo la zavorra nei successivi voli, egli ha individuato un centraggio assai corretto corrispondente ad un peso in cabina di circa 85 kg.

Le sole obiezioni negative riguardano la durezza del comando aerofreni e lo scarso angolo di seduta.

A questi inconvenienti il Centro di Volo a Vela del Politecnico di Torino (costruttore della macchina), conta di rimediare con una modifica al comando aerofreni in cabina e con l'adozione del carrello retrattile, ora consentito in classe Standard, e che comporta l'eliminazione del pattino anteriore.

A giudizio di Rantet la performance dell'aliante si è rivelata all'altezza di quella dei migliori Standard in gara ad Angers. Si spera di vedere l'M. 300 in gara a Rieti con Rantet od altro pilota.

Alianti in vendita

Aliante M100 S - matricola I - PAUR

n. 37 di costruzione (serie Aeromere), immatricolato nuovo nel giugno 1963, ore di volo dalla costruzione: 400 (tutte eseguite dal proprietario).

Accessori:

- carrello Busani di Torino (completo di libretto di circolazione);
- foderine impermeabili;
- strumentazione limitata all'anemometro variometro « Sollfahrgeber ».

Condizioni e stato d'uso:

il velivolo, che ha sempre regolarmente rinnovato il certificato di navigabilità (ultima vista il 4-5-'69) ed ha effettuato tutte le modifiche prescritte dal RAI per gli alianti della serie, non ha mai subito « scassature ».

Le sue condizioni per quanto riguarda struttura, comandi e rivestimento sono tali — pur dopo sei anni dalla costruzione — da non richiedere alcun lavoro particolare di revisione.

L'aliante porta dipinto il numero di gara 90 tuttora disponibile presso l'Ae.C.I.

Prezzo:

trattabile sulla base di L. 900.000 per velivolo completo degli accessori indicati.

Pagamento:

per contanti alla consegna da effettuarsi presso l'Aeroporto di Rieti.

N.B.: L'aliante è visibile presso l'Aeroporto di Rieti. Per eventuali offerte scrivere o telefonare al proprietario:

Dr. Paolo Urbani
Casalpalocco - Roma
Isola XXXI - Vill. 5/8
tel. abitaz. 60.91.256
tel. uff. 46.91

Luci, ombre e pioggia sul Trofeo "Città di Torino"

Ha vinto una donna. S'accende un'altra stella nel microfirmamento volovelistico nazionale e tutti se ne compiacciono.

Fino ad ora, Adele Orsi aveva fatto gran messe di primati nazionali femminili e accumulato, in dieci anni, milletrecento ore di volo a vela; era andata riscuotendo simpatia (omaggio alla modestia) e ammirazione (tributo alla capacità) con un crescendo costante; aveva infine combattuto, in almeno venti gare e per puro spirito agonistico, assieme a piloti uomini; mai, però, aveva colto la vittoria nel tipo di competizione su più prove. Oggi è riuscita e quasi con signorile disinvoltura.

Se ai molti che hanno scritto e detto bene di Adele Orsi pilota è sfuggito qualcosa è forse perchè erano più giornalisti che volovelisti. Infatti a questa donna in gamba, moglie di un volovelista e madre di tre giovani figli che probabilmente lo saranno, noi adesso attribuiamo — certamente ben interpretando il pensiero spontaneo comune — la più incisiva delle nostre definizioni qualificative: Adele Orsi, volovelista.

* * *

La seconda donna in gara, novello lustro di Torino volo a vela, è undicesima. Altri tredici concorrenti (uomini) la seguono; tra questi, l'occhio dell'osservatore malizioso uncina subito un « settimo posto » ai Mondiali 1968 di classe standard e il « campione italiano 1966 » per offrire un sintetico omaggio di paragone a Marisa Seren, nome che risentiremo presto.

* * *

Statistiche a memoria. Cinque edizioni per un totale di venti giornate a disposizione dei concorrenti. La pioggia ne ha mangiate nove e altre sei sono state mediocri. Delle cinque restanti, una soltanto,

nel 1962, è giudicabile ottima.

Come dire « Torino e le sue acque ».

Confermata la validità della proposta Pirat per la bonifica fertile del Sahara: alianti in gara per 15 giorni, deserto inondato, poi ex-deserto tutto verde; ripetere con gare biennali per assicurare il ciclo delle grandi piogge.

Data per certa la costanza del binomio Morelli-Fiat c'è da sperare sempre più (legge empirica del caso: sole o pioggia?) nell'edizione soleggiata del primato nazionale.

* * *

Capire i volovelisti da gara allo stato potenziale: mi sembra un piacevole problema.

Dieci indigeni torinesi, sei varesini, un varesin-comasco, un reatin-romano, cinque milanesi senza distinzione di maglia e un padovano convergono su Aeritalia. E a Bologna, Bergamo, Bolzano, Trento, Parma, Reggio Emilia e Vicenza cosa aspettano? Che anche questa gara, come già il « Trofeo Ghirlandina », se ne vada sul paglione e ci si riduca al « Valle del Reno » e alle « nazionali »? E dopo hanno il cattivo gusto di fare la polemica — naturalmente in assenza dell'imputato-interlocutore — sul premio di acquisto dei motoalianti monoposto di là da venire! Roba da ridere, altro che aspettarsi quaranta concorrenti almeno. Il disappunto spinge a rispolverare quel vecchio titolo di Riccardo Brigliadori « Buon gusto e proporzioni » per la quale gli assenti non hanno torto: hanno torto marcio.

Quanti piloti d'aliante non hanno mai visto — visto, non collaborato o presenziato — una gara? In Italia troppi. Pensano forse che sia proibito e così non sanno cosa sia quello spirito volovelistico — che i tedeschi hanno sempre chiamato Rhongeist o spirito della Rhön, culla del volo a vela da Zoegling — che spinge Pronzati a portare famiglia e aliante a

casa (130 chilometri), ritornare solo in automobile all'Aeritalia (più 130) per presenziare, come fortemente desiderato dall'organizzatore, alla cerimonia ufficiale con cena e quindi rientrare definitivamente (più 130). Tanto per intenderci fino in fondo questa è gente che alle otto del Lunedì è già in ufficio.

Parole inutili: un orso, anche se brevettato « C », è ancora orso e del vivere associativo, classico dell'uomo normale che è innanzi tutto essere socievole, ne fa balla di paglia.

* * *

C'è invece un volo a vela straordinario, discreto e riservato, pulito e profumato, di solidi realisti uomini del primo novecento, che viene ai bordi della gara con il cuore gigante gonfio di ricordi, la memoria vasta fitta di nomi di piloti morti ammirati e la pelle dura segnata dalle cicatrici della propria epopea.

Non il rancore di esser vecchi tra i giovani, ma il sorriso aperto di chi nei giovani, tra i giovani è ancora gradito maestro; non il gradino di separazione della espressione « ai miei tempi, eccetera », ma la offerta di una enciclopedia aperta che tanto più fa bene leggere quanto più si vola con 40 di efficienza quando invece l'autore, a malapena e gridando al miracolo, aveva rabbrivido dei 17 del « CAT 20 ».

Questo volo a vela da trasfusione di sangue nell'ultima speranza di salvar gli addormentati nostri piloti da spirale casalinga, è — della gara di Torino dietro le quinte — la parte a me più cara perché patrimonio di uno dei primi piloti istruttori di volo a vela italiani: sergente maggiore pilota Federico Bronzi, re di Casabianca, il « mio sergente ».

Occhio: il possessivo vien dal basso, da aviere scelto, proprio come se uno zuavo avesse detto il « mio imperatore Napoleone ».

* * *

Una, due donne; poi un uomo; ora un amico.

Tribolato di segreti triboli, Ricotti, uno dei due (o tre?) direttori di gara del se-

condo volo a vela italiano, mi cede il posto; forse era stanco di star seduto, come viaggiator di treno.

Ma siccome la vita, secondo Nuvolari, comincia a quarant'anni, è un posto da prendere con cautela, come la panca in chiesa con la targhetta in ferro smaltato col nome in corsivo occupata solo nelle Messe feriali paesane quando i titolari sono in città.

Ricotti, noto lanciatore di lapis, è atteso a Torino nel 1971. Prego Morelli di far spolverare la sedia. Io porterò dei lapis.

* * *

Capitolo Fiat. Per scriverlo bene dovrei dare le dimissioni da capo ufficio Fiat e poi stendere in bella calligrafia: « La Fiat, più volovelista di tanti volovelisti, organizza ogni due anni una gara da mille e una notte. In collaborazione con l'Aero Club Torino, d'accordo. I signori (tipo di espressione) piloti nostrani rispondono nella misura del 7-8%. Se io fossi la Fiat — ecco il perché delle dimissioni — li manderei tutti al diavolo e regalerei invece, con la stessa cifra, un bel "tutto plastica" ai torinesi ».

Siccome per 1/150.000 sono Fiat, sono d'accordo che così sia e collaboro con forza ed entusiasmo.

Però mi rimane sempre il dispiacere di vedere dare « i benis ai asen ».

Diario Texano

dal nostro inviato speciale Willy Marchetti

Siamo arrivati a Marfa dopo la sosta di una notte ad El Paso, notte che tra l'altro non arrivava mai, ma che io e Giorgio abbiamo anticipato con un bel sonno di 4 ore nel volo da New York ad El Paso, dove il migliore squadrista del mondo, il Kufferle era ad attenderci.

Ribadisco, il migliore sia dal punto di vista tecnico (sa tutto di tutto) sia da quello della fatica: quale squadrista si è mai percorso da solo oltre 3.500 km da New York a Marfa con il carrello dell'aliante dietro ed è poi tornato a El Paso (oltre 300 km) per caricare in macchina il resto della squadra?

Credo sia un record in materia.

Ma anche lui ha la sua perla: infatti ascoltate questa.

Arriviamo a Marfa alle 17 del pomeriggio e ci rechiamo come prima cosa all'aeroporto dove stava l'aliante.

Arriviamo: triste visione: 3 piccoli hangar, qualche aeroplano, un aliante solo, il nostro. Strano, diciamo: a poco meno di una settimana dall'inizio del campionato un solo aliante?

Ma no, ribadisce Riccardo; ieri sera ce ne erano molti, li ho visti io. Bah, saranno in volo, diciamo noi.

Per combinazione, mentre veniamo via, parliamo con qualcuno e apprendiamo che forse sono in un altro aeroporto ad una distanza indefinita fra i 15 e i 30 km da Marfa.

Che facciamo? ci andiamo? no, ma no, dico io, è troppo lontano. Ma domandiamo alla stazione di servizio Texaco; ci rispondono a pochi chilometri. E partiamo; percorriamo appena 5 o 6 km; arrivati sul dosso della strada ci si scopre tutta la grande, immensa piana di Marfa con, più o meno al centro, un grosso manufatto.

Un hangar, penso io? Infatti un vecchio hangar di un grosso campo abbandonato, (6 piste) dove si intravedono qua e là i resti di attrezzature di notevole portata.

Aguzzo ancora lo sguardo ed esclamo: ecco là gli alianti. È questo il vero campo dei campionati.

Avevamo voglia ad aspettare l'inizio dei campionati in quel campo di Riccardo!

22-6-1969 Oggi prima giornata di prove ufficiali, con la disputa di una gara di velocità sul triangolo Marfa-Pecos-Fort Stockton-Marfa, Km. 323.

Partono tutti i concorrenti; con solo 7 trainatori sono tutti in volo in un'ora e mezza circa.

Situazione metereologica un po' dura dato il tema; infatti solo una dozzina di concorrenti riescono a tornare a casa.

Da informazioni assunte da alcuni di questi vengo a sapere che il plafond normale era 2.500 m (quota assoluta - quota campo 1.200 m): in montagna 3.500-4.000 m valore medio delle ascendenze 500 piedi al minuto.

Giorgio Orsi ci ha fatto subito fare un recupero affatto laborioso, perché era a poche miglia dal campo; è stato invece laborioso per lui perché, senza radio, (regolarmente, dopo il trambusto a poche ore dalla partenza, la radio non funzionava), ha dovuto farsi alcune miglia a piedi per raggiungere un ranch, dove il ranchero, cacciatore di coyotes, ha preso una delle sue automobili e lo ha riportato da noi.

La sera poi cocktail da sogno ad Alpine. Anfitrione la Mery Kay Meriwether, deliziosa quanto mai, proprietaria del ranch; una musica dolce suonava ai bordi di una piscina illuminata da torce poste da una parte e dall'altra di una cascatella d'acqua: il tutto inquadrato nella luce offuscata del sole che tramontava dietro la gola texana, palcoscenico della meravigliosa serata.

24-6-1969 Prima giornata di gara: tema, Marfa-Van Horn-Stockton-Marfa, triangolo di 422 Km.

Tema molto impegnativo per le nostre abitudini, come inizio di competizione. Situazione meteo; venti da 240' 28 km/h ini-

zio termiche ore 11 fino alle ore 20,30. Partenza alle 12,30 con 83 cavi pronti per terra uno a fianco all'altro; il recupero vien fatto alla fine da una jeep sulla pista dove i trainero li sganciano.

Partono 83 concorrenti, compiono il percorso in 45.

Giorgio Orsi attardatosi sul primo lato non ha fatto a tempo ad agganciare un'ultima situazione favorevole sul 3° lato ed ha dovuto atterrare al terzo pilone di Fort

| | | | |
|-------------------------|-----------|--------------|-------|
| 1. G. Moffat | Cirrus B. | 64,8 Mph | 1.000 |
| 2. W. Scott | ASW12 | 63,6 » | 981 |
| 3. R. Allemann | Libelle | 60,9 » | 936 |
| 4. M. Jackson | BJ4 | 59,7 » | 920 |
| 29. H. Stouffs (1° St.) | Libelle | 46,1 » | 711 |
| 77. G. Orsi | Cirrus S. | 189,5 miglia | 289 |

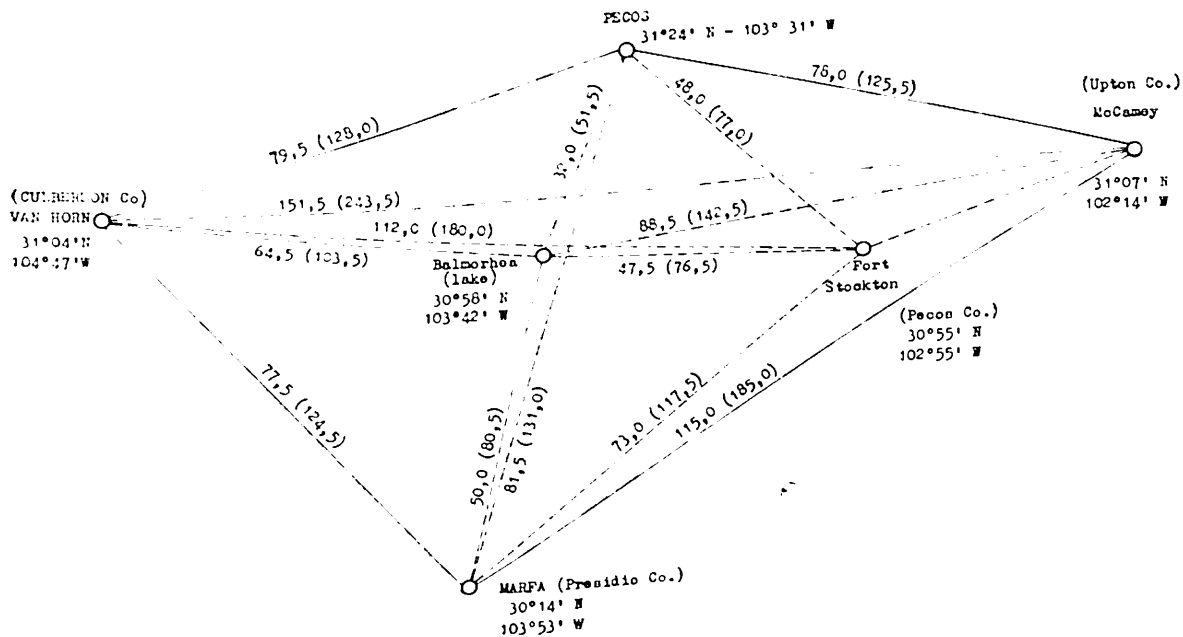
Stockton.

Da considerare buona comunque la sua prova avendo egli compiuto ben 312 km alla sua prima gara americana in cui era per lui tutto nuovo: aliante di 15 m e geografia misteriosa.

Il primo arrivato, l'americano Moffat, ha percorso i 422 km alla media notevole di km 103,08.

Ma ecco i risultati della prima gara:

36th NATIONAL, MARFA, TEXAS 1969 - OFFICIAL CONTEST DISTANCES



25-6-1969 Seconda prova: tema: Marfa-Pecos-Van Horn-Marfa, Km. 389. Situazione meteo: venti da 270° con intensità di 40 Km./h plafond 4.000 sui rilievi: salite medie 3/4 sec.

Gara dura in particolar modo sul secondo lato, ostacolata dal forte vento. Piloti che hanno compiuto il circuito 48 su 82. Ancora oggi Giorgio Orsi non è riuscito a

rientrare: fatti i due piloni, impiegato troppo tempo sul secondo lato a causa del vento, si è dovuto fermare a 60 km circa dal traguardo atterrando sulla strada: già, infatti, nel Texas è cosa migliore atterrare sulla strada: il traffico lo permette ampiamente.

Dopo l'atterraggio si porta l'aliante fuori strada e tutto è a posto. Il recupero è più facile e veloce e il pilota non teme di dover rimanere isolato.

Ecco la classifica della seconda prova:

| | | | |
|----------------------------|-----------|--------------|-------|
| 1. W. Scott | ASW12 | 58,3 Mph | 1.000 |
| 2. J. Brittingham | Cirrus | 54,8 » | 940 |
| 3. R. Briegleb | Diamant I | 50,3 » | 863 |
| 4. B. Greene | Kestrel | 50,3 » | 863 |
| 26. E. Enevoldson (1° St.) | Phoebus A | 46,0 » | 789 |
| 64. G. Orsi | Cirrus S. | 192,0 miglia | 522 |

26-6-1969 Terza giornata di gara:
tema: Marfa-Van Horn e ritorno.
Km. 249. Situazione meteo: venti da
250-260" con intensità intorno ai
50 Km./h.

È venuta fuori una gara abbastanza facile,

| | | | |
|-------------------------|-----------|----------|-------|
| 1. W. Scott | ASW12 | 62,3 Mph | 1.000 |
| 2. R. Briegleb | Diamant I | 61,6 » | 989 |
| 3. G. Moffat | Cirrus B. | 60,5 » | 971 |
| 4. J. Wroblewski | HP14 | 56,5 » | 908 |
| 32. H. Stouffs (1° St.) | Libelle | 48,6 » | 781 |
| 40. G. Orsi | Cirrus S. | 46,4 » | 746 |

27-6-1969 Quarta giornata di gara:
tema: distanza libera. Con un vento
che spira dal 3° quadrante, di inten-
sità però non forte (25 Km./h), tut-
ti i concorrenti si lanciano come pro-
iettili nelle direzioni N-NE e NE.

Seguiamo il nostro Giorgio il quale cam-
mina abbastanza velocemente: dopo due
ore e mezza di gara aveva già percorso 200
km; poi nel nostro spostamento su An-
drews perdiamo il contatto radio; dopo
un po' di sosta ad Andrews, pensando di
essere stati sopravvanzati, ripartiamo e con
un pizzico di ottimismo speranzoso ci por-
tiamo su Lubbock (km 400 circa). A po-
chi chilometri dalla città, alle ore 19 (ore
18 solari) telefoniamo al campo base ed
apprendiamo che Giorgio è a terra da po-
chi minuti avendo atterrato nientepopodi-
meno che nella base aerea militare ameri-
cana di Big Spring.

Ha percorso così 310 km. Siamo molto al

| | | | |
|---------------------------|-----------|--------------|-------|
| 1. J. Wroblewski | HP14 | 527,5 miglia | 1.009 |
| 2. E. Enevoldson (1° St.) | Phoebus A | 523,0 » | 1.000 |
| 3. R. Allemann | Libelle | 520,0 » | 994 |
| 3. C. Mears | Libelle | 520,0 » | 994 |
| 77. G. Orsi | Cirrus S. | 196,5 » | 376 |

malgrado il forte vento; infatti su 82 con-
correnti solo 6 non sono riusciti a rien-
trare.

Il nostro Giorgio ha ottenuto la migliore
classifica (40°) fin qui raggiunta ed ha ri-
salito molte posizioni nella classifica gene-
rale (58°).

di sotto di quanto era nelle nostre speran-
ze: 6 ore di volo più vento in coda =
300 km!

La sera poi apprendiamo che il polacco
Wroblewski ha percorso nientemeno che
840 km.

Giorgio arriva quartultimo e scende in
classifica perdendo 11 posizioni. Pazienza.
Domani è un altro giorno.

Ora due giorni di riposo. Meno male. Ce
n'era bisogno.

Vedendo il resoconto dei campionati 1967,
sempre a Marfa, avevamo paventato: in
quell'edizione furono effettuate 8 gare nei
primi 8 giorni: la distanza libera fu fatta
l'ultimo giorno, chiudendo così l'edizione
della Gara.

Riteniamo che ora, da lunedì a giovedì,
avremo 4 gare consecutive, poi finish.

Il riposo ritempererà le forze degli spremu-
ti e darà il necessario relax per le prove fu-
ture.

Ecco i risultati della gara di distanza li-
bera:

30-6-1969 Quinta giornata di gara: tema diramato in inglese « distance within a prescribed area », ovvero: sia distanza su qualunque dei percorsi prefissati, anche da ripetere, fra i piloni Marfa-Van Horn-Pecos-Mc Camey.

Inutile dire che il tema è fra i più interessanti, anche se non eccessivamente gradito ai concorrenti: tale tema mette in evidenza le qualità intuitive di un pilota sulla scelta di un percorso anziché di un altro e nello stesso tempo dà un po' di suspense per l'ignoranza del percorso scelto dagli avversari.

Comunque la gara è risultata appunto interessantissima: ha vinto l'americano Moffat che ha ripetuto due volte il percorso Marfa-Van Horn-Pecos per la distanza di km 770.

Il clamoroso comunque viene dal fatto che 70 piloti hanno percorso almeno km 500. Il nostro Giorgio ha percorso anche lui

| | |
|----------------------------|-----------|
| 1. G. Moffat | Cirrus B. |
| 2. C. Mears | Libelle |
| 2. R. Johnson | HP13 |
| 2. B. Greene | Kestrel |
| 31. E. Enevoldson (1° St.) | Phoebus A |
| 78. G. Orsi | Cirrus S. |

1-7-1969 Sesta giornata di gara: tema: triangolo Marfa-Pecos-Mc Camey-Marfa, Km. 441. Situazione meteo: vento da 160° di 32 Km./h.

| | |
|----------------------------|------------|
| 1. W. Scott | ASW12 |
| 2. G. Moffat | Cirrus B. |
| 3. R. Allemann | Libelle |
| 4. B. Greene | Kestrel |
| 46. E. Enevoldson (1° St.) | Phoebus A. |
| 73. G. Orsi | Cirrus S. |

2-7-1969 Settima giornata di gara: viene ripetuta la gara più faticosa: area », sugli stessi piloni del giorno « distance within a prescribed no 30.

Vince ancora Moffat, per il quale il fattore campo, rispetto agli stessi Americani,

una buona distanza (circa 370 km) ma l'ha pagata a duro prezzo: è atterrato infatti ad una trentina di chilometri da Van Horn vicino al confine messicano ma, ahimé lui, ha dovuto poi fare una marcia forzata di 22 km impiegando ben 4 ore per arrivare al primo telefono.

Infatti solo a mezzanotte abbiamo avuto la notizia: quello che temevo è infatti accaduto: Giorgio, solo nella prateria: camminare dalle 20 alle 24, dopo 7 ore e mezzo di volo non costituisce certo il miglior riposo.

Poi alle 2 e mezzo siamo arrivati noi: dopo aver mangiato in un « café », siamo andati alle quattro del mattino a caricare l'aliante nel posto da dove Giorgio si era accinto alla dura marcia.

Ora 4,30 partenza per l'albergo dove siamo giunti alle 7; alle 9 sveglia e ritorno al campo per apprendere che il tema « riposante » della giornata era un triangolo di km 441.

Ecco intanto i risultati della quinta giornata.

| | |
|--------------------------|-------|
| 482 miglia | 1.000 |
| 475 » | 985 |
| 475 » | 985 |
| 475 » | 985 |
| 413 » | 857 |
| insufficient information | |

Vince Scott alla media di 105 km/h. Il nostro Giorgio, tormentato dai crampi, dalle piaghe ai piedi, e... dalla stanchezza, atterra al primo pilone.

Ecco i risultati:

| | |
|-------------|-------|
| 65,7 Mph | 1.000 |
| 61,0 » | 929 |
| 60,6 » | 922 |
| 60,3 » | 919 |
| 45,4 » | 691 |
| 81,5 miglia | 119 |

ha un indiscusso vantaggio. Infatti con la vittoria salta in testa alla classifica, con un vantaggio di 75 punti che nella gara di domani potrebbe risultare decisivo.

Giorgio, ancora tormentato dai crampi, fa il primo pilone e poi atterra a Balmorhea.

Ecco i risultati della settima prova:

| | | | | |
|-------------------------|-----------|-------|--------|-------|
| 1. G. Moffat | Cirrus B. | 475 | miglia | 1.000 |
| 2. A. Smith | Sisu 1 A | 413,5 | » | 871 |
| 3. R. Allemann | Libelle | 411,5 | » | 866 |
| 3. R. Johnson | HP13 | 411,5 | » | 866 |
| 10. H. Stouffs (1° St.) | Libelle | 393,5 | » | 828 |
| 78. G. Orsi | Cirrus S. | 77,5 | » | 163 |

3-7-1969 Ottava giornata di gara: velocità sul triangolo Marfa-Mc Cammey-Van Horn-Marfa.

Campionato Nazionale.

Un gruppetto di concorrenti, tra i quali il nostro Giorgio Orsi, rimane al palo di partenza.

La gara, particolarmente dura, vede la vittoria di Moffat che si aggiudica così il 36°

I seguenti sono i risultati di quest'ultima prova:

| | | | | |
|------------------------|-----------|------|-----|-------|
| 1. G. Moffat | Cirrus B. | 69,7 | Mph | 1.000 |
| 2. W. Scott | ASW12 | 68,5 | » | 983 |
| 3. M. Jackson | BJ4 | 68,2 | » | 979 |
| 4. R. Briegleb | Diamant | 65,6 | » | 942 |
| 24. H. Stouff (1° St.) | Libelle | 58,1 | » | 834 |

Riservandomi di commentare ulteriormente questi accaniti e riusciti Campionati Americani, che destano un ancor più vivo interesse per il fatto che a Marfa, nel pros-

simo anno, si terranno i Campionati Mondiali, riporto la classifica generale parziale e le prime considerazioni che mi vengono in mente:

| | | |
|----------------------------|-----------|------|
| 1. G. Moffat | Cirrus B. | 7413 |
| 2. W. Scott | ASW12 | 7321 |
| 3. J. Brittingam | Cirrus | 7073 |
| 4. R. Allemann | Libelle | 7063 |
| 5. C. Mears | Libelle | 7014 |
| 6. R. Briegleb | Libelle | 6986 |
| 7. A. Smith | Diamant | 6976 |
| 8. J. Wroblewski | Sisu 1A | 6621 |
| 9. R. Semans | HP14 | 6558 |
| 10. H. Woedl | Phoebus | 6547 |
| 30. H. Stouffs (1° St.) | Phoebus | 5979 |
| 31. E. Enevoldson (2° St.) | FK3 | 5899 |
| 46. M. Mercier (3° St.) | Edelweiss | 5204 |

I temi delle gare dei campionati nazionali americani di volo a vela sono veramente duri, se rapportati al livello dei nostri migliori piloti.

Ma con un cast come quello, superiore, secondo me, come livello generale anche ad una edizione di campionato mondiale, (lo vedremo l'anno prossimo) dove il 60 % dei piloti completa il triangolo dei 440 km, dove l'85 % percorre oltre 500 km nelle distanze su piloni prefissati, e l'80 % in quella della libe:ra, si può tranquillamen-

te affermare di trovarsi in presenza di piloti di qualità superiori, con un fattore campo dall'indiscutibile peso.

Ma allora i nostri piloti l'anno prossimo che cosa potranno fare?

Intanto i piloti americani che l'anno prossimo si cimenteranno in quel cielo saranno soltanto 4 e gli stranieri si troveranno nelle stesse nostre condizioni; tuttavia una premessa essenziale esiste: occorre unire insieme i fattori che formano il campione e lo mettono in condizione di ben figura-

re in ogni competizione.

I fattori sono: la classe del pilota che, unita al temperamento mordente, permette di essere in ogni classifica accanto ai migliori; la macchina: con i profili spinti di oggi non si può rimanere indietro, bisogna avere, per essere presenti in quella classifica, le macchine migliori; la preparazione: nelle gare di volo a vela, specie quelle ad alto livello, non si può improvvisare: l'allenamento deve essere tecnico

e fisico: nelle gare del Texas, oltre a conoscere bene la zona ci vuole resistenza fisica alla continuità di temperature sempre alte. Infine un'ottima radio: in ogni momento ci deve essere contatto fra pilota e squadra perché senza di esso il pilota, se guarda in basso la prateria sconfinata del Texas, senza un'anima viva, non spinge, non corre, non si sente di combattere.

Willy Marchetti

* * *

A onore e gloria degli "squadristi"

La prima volta che partecipai al trasporto di un aliante fu durante una gara a Bergamo.

Ero andato con un amico (in Lambretta) a curiosare e quando, in seguito a un temporale, atterrarono tutti fuori campo, sempre in Lambretta ci accodammo ad una macchina col carrello.

Più tardi mi trovavo, felice ed onorato, nel fango fino alle ginocchia, a reggere la ala di un Mucha di cui era pilota un tale col naso molto lungo.

Molti altri fanghi passarono. Partecipai come squadra a tutte le gare da quell'anno in poi.

Naturalmente un anno decisi di concorrere come pilota: arrivai ultimo e mi misi a fare la squadra, trovando che è uno sport più di soddisfazione.

Da ultimo squadrista (cioè quello che sa solo reggere le ali) passai a secondo squadrista, poi ad autista, sempre più apprezzato e qualificato. Quello che pensavo essere il coronamento della mia carriera fu quando mi affidarono un intero CVV8, e i due piloti erano tanto sicuri della mia

perizia che lasciavano fare tutto a me. A quel punto decisi che avevo fatto in pratica tutto quello che era possibile fare, per cui decisi di emigrare in America per continuare colà la mia fulgida ascesa. Le occasioni non mi mancarono.

Ed ecco COME FERMAI IL TRAFFICO COL CARRELLO NELLA QUINTA AVENUE A NEW YORK.

Tutta la storia iniziò quando Orsi decise di partecipare ai campionati statunitensi di volo a vela nel Texas.

Io fui incaricato di provvedere al trasporto del Cirrus, arrivato dalla Germania, da New York a Marfa, nel Texas, a 4000 km di distanza.

Giovedì sera mi telefona lo spedizioniere che l'aliante è arrivato all'aeroporto e che la mattina dopo potremo sdoganarlo.

Alle 8,30 di venerdì sono al Kennedy, mi faccio dare tutti i documenti e corro a QUEENS, all'ufficio delle targhe per immatricolare il carrello. Malgrado i miei pianti, un'ineffabile strega mi comunica che, non avendo il carrello un numero di ma-

tricola stampigliato, è impossibile avere la targa.

Disperato corro di nuovo al Kennedy, sdogano l'aereo, e senza neanche guardarlo, corro al consolato italiano (a Manhattan) dove spero in qualche aiuto.

Al consolato consiglio di guerra col viceconsole e i suoi assistenti. Si decide che loro non possono far niente, però c'è l'uomo che guida il camioncino dell'ambasciata che conosce tanta gente e forse...

Il viceconsole scopre poi in un documento di dogana un numero strano, che non vuol dire niente e decidiamo di usarlo come numero di matricola del carrello.

Io lo ricopio diligentemente su tutti i documenti, e, visto che l'autista del camioncino non ritorna, decido di andare a tentare la sorte nell'ufficio delle targhe di Manhattan.

Uscito dal consolato scopro che la mia macchina, che era in divieto di sosta, non c'è più. Fermo un taxi e mi faccio portare nel « Forte Apache » locale. Per strada il tassista mi tranquillizza dicendo che probabilmente la macchina me l'hanno rubata. Invece la trovo. Pago i 25 dollari di spese e ritiro il talloncino che mi permette di pagare gli altri 25 dollari di multa, a meno che non voglia affrontare il processo. Comunque prendo la macchina (ore 14) e mi precipito all'ufficio delle targhe. Passo il primo sportello. Un momento di panico e suspense al secondo dove l'impiegata mi guarda negli occhi in silenzio e per un minuto buono. Al terzo mi danno la targa. Felice esco, litigo con un negro ubriaco, torno in ufficio, prendo la mia roba (in Texas avrò del lavoro da fare) e vado a prendere la macchina a noleggio (ore 18). A quel punto mi trovo con due macchine, comunque riesco a cancellarne una, vado dall'ometto che ha promesso di mettermi il gancio, mi faccio dare una palla di campione e vado all'aeroporto per vedere se va bene. All'aeroporto (ore 9) scopro che la palla è grande e che il carrello è senza ruote e senza assale (bisogna montare il tutto). Torno dall'ometto, gli restituisco la palla e mi faccio montare un gancio con la palla più piccola sperando che vada bene. Dopodiché (ore 9,30), torno a casa e telefono a Orsi perché sento la necessità di dargli un consiglio amichevole che a Milano si usa comunemente dare. Ma lui non c'è. Mi limito a dire alla cameriera (è mezz-

zanotte, in Italia sono le 7), che non potrò essere a El Paso per il mercoledì come si era deciso.

Il mattino dopo invece va tutto bene. Cinque scaricatori siciliani mi montano le ruote e mi offrono la Coca Cola. Io gli offro tre dollari e alle 4,30 parto per il Texas. Attraversando la 5a, un tizio davanti a me si blocca e io rimango in mezzo alla strada con macchina e carrello. Vorrei scendere a fare la fotografia, ma le grinte di quelli fermi al di là del carrello mi fanno cambiare idea.

Dopo un po' son fuori New York.

Il viaggio è senza storia. Comodo e veloce mi fa coprire tutta la distanza (calcolando anche le ore di sosta) a una media di 50 km/h.

Sono infatti a Marfa il martedì alle 4 del pomeriggio.

Ah, dimenticavo! A Dallas sono passato davanti al posto di Kennedy e vi assicuro che fa una certa impressione. A Forth Worth mi sono fatto firmare il carrello da due indiani Cherokee, Giorgio Washington e Piccola Talpa.

Questo è tutto, e credo che il Galli accetterà queste righe come referenza per assumermi come squadrista nei prossimi mondiali negli USA .

Riccardo

Incominciamo a pensare a Marfa 1970

A soli 12 mesi dai Campionati del Mondo, abbiamo chiesto a Dick Johnson, pilota di fama mondiale, di preparare i seguenti appunti, che senz'altro potranno essere d'aiuto a tutte le squadre partecipanti.

Marfa è situata nella parte S.O. del Texas, in una regione semi-deserta, a meno di 70 Km. N.O. del Rio Grande, che delinea il confine con il Mexico.

Il terreno è caratterizzato da montagne rocciose piuttosto brulle e di alti altipiani, separati tra loro da dolci verdi vallate.

L'altezza delle montagne si aggira tra i 1.800 e i 2.400 mt., quella delle valli tra i 900 e i 1.400 mt.

In estate la massima temperatura media è di circa 37° di giorno e circa 16° di notte. Tranne Marfa, la zona è scarsamente popolata, solo poche fattorie e ranches sparsi qua e là.

Marfa è il capoluogo della contea di Presidio ed è un insieme di case, costruzioni governative, una stazione ferroviaria, Hotels e Motels, uffici e ristoranti. La popolazione è di circa 3.000 persone, numero che supera tutto il resto della Contea.

Al di fuori di Marfa, la densità media è di una persona per Km. quadrato. La mancanza d'acqua e il tipo di vegetazione scoraggiano nuove iniziative e sviluppi.

La terra arida, però, così povera per gli allevatori, genera in estate ottime termiche e la base dei cumuli è molto alta, quindi quanto di meglio un volovelista possa desiderare!

A Marfa la quantità d'acqua prodotta dalle piogge è circa cm. 35 all'anno, la maggior parte della quale cade in estate per i temporali che abbastanza spesso si generano nel tardo pomeriggio o alla sera. I venti sono deboli e sempre provenienti da Sud, sia da S.O. che da S.E. Quando la predominante è da S.O., l'aria secca che arriva dai deserti del Mexico origina termiche molto forti con elevati plafond.

Con queste condizioni si hanno sia termiche secche sia termiche delineate da piccoli cumuletti con base 3.600-4.200 mt. Salite medie di 3-5 mt./sec. sono del tutto normali e le migliori salite si incontrano immancabilmente sulle creste delle montagne, dove a volte si possono trovare anche termiche da 8 mt./sec.

Quando la circolazione dei venti è da S.E. l'aria umida e instabile del Golfo del Mexico, a 700 Km. di distanza, viene ad interessare la zona di Marfa. Anche con queste condizioni le termiche sono molto buone ma i temporali che si originano sulle montagne nel primo pomeriggio spesso arrestano il fenomeno convettivo per un raggio di parecchi Km.

Marfa si trova vicino al punto di delimitazione che teoricamente separa l'aria secca desertica dell'Ovest e l'aria umida tropicale marittima che viene incanalata nella parte centrale del Texas dalla cellula della alta pressione che di solito staziona durante l'estate sulle Bermude, a 3.600 Km. di distanza verso Est. La linea che divide queste due masse d'aria è indicata come il « dew point front ».

Questa linea di separazione non è di solito segnata sulle carte del tempo come fronte perchè provoca scarse interferenze alle condizioni del tempo; le variazioni di temperatura lungo questa linea sono minime.

Molti sostengono che la regione del « dew point front » sia quella che produce le migliori condizioni di veleggiamento nella parte S.O. degli Stati Uniti. Programmare il volo quando il regime di aria secca predomina è impresa piuttosto semplice. Le termiche si formano principalmente sulle montagne, al mattino pre-

sto, diventano sempre più forti e durano fino al tramonto. Atterrare in tempo, prima dell'oscurità, è spesso un problema date le alte quote che fino a tardi si possono raggiungere e per ragioni di sicurezza bisogna tener presente questo fatto. Quando invece il « dew point front » è ubicato a Ovest di Marfa, situazione ricorrente negli ultimi anni, la scelta del tema di volo può essere più difficile, per i temporali che si generano al momento della massima insolazione.

Le termiche sono sempre molto forti sulle montagne, ma non è cosa insolita la formazione di cumuli nubi prima che il pilota riesca ad uscire dalla vallata, scenario del Campionato.

Chiunque può veleggiare fino al tramonto, premesso che sappia scegliere il giusto percorso e che abbia anche una buona dose di fortuna. Comunque può capitare di essere sorpresi dalla pioggia e dalla copertura totale ed essere costretti ad atterrare a metà pomeriggio.

I Campionati si svolgono all'aeroporto di Presidio, ubicato a 15 Km. S.E. di Marfa. È una enorme ex base di addestramento per bombardieri W.W.2, costruita nel 1941.

La maggior parte delle costruzioni militari è andata distrutta, ma c'è ancora la pista asfaltata lunga 2,5 Km. e un hangar 35x600. Davanti all'hangar vi è un grande spiazzo largo 150 mt. e lungo 1.200 che viene usato per i decolli e anche come alternativa area d'atterraggio, una volta ultimate le partenze.

Durante i decolli, gli atterraggi dei trainer e degli alianti avvengono in parte adiacente la pista.

Proprio a causa della vicinanza di Marfa ai desolati deserti del Mexico settentrionale, i temi di gara del Campionato vengono scelti lungo la parte Nord della Nazione.

L'area abbracciata dalle gare è quella delimitata dalla linea da Marfa a Van Horn, 124 Km. verso N.O., a Pecos, 129 Km. N, a McCamey, 183 Km. N.E. Fort Stockton, 118 Km. N.E. di Marfa è pure un pilone molto usato.

Ottimo autostrade collegano ognuno di questi punti di virata a Marfa e tra di loro. Per questa ragione, le automobili di recupero riescono a mantenersi in contatto radio con il proprio pilota per tutta la durata della corsa e i recuperi di solito

non richiedono molto tempo.

Le autostrade possono anche servire da « campi d'atterraggio », quando il terreno roccioso o cespuglioso che si sta sorvolando non offre di meglio.

Le autostrade in questa parte del Texas sono del tutto particolari perchè sia le delimitazioni delle proprietà che le linee elettriche e telefoniche sono ubicate a non meno di 200 mt. dal centro di carreggiate larghe 90 mt. Bisogna però far attenzione a certi paletti di ferro alti 15 mt., scarsamente visibili, che gli addetti alla manutenzione piazzano ai dossi della strada a ogni punto di drenaggio o dove la strada gira. Non potrete vederli se non a bassissima quota e potrebbero arrecare gravi danni al bordo d'entrata delle ali.

Il traffico è normalmente scarso e non presenta alcun problema per l'atterraggio, sempre che avvenga con un certo criterio. Quindi non decidere di atterrare all'ultimo momento, ma con buon senso scegliere un bel tratto di strada e presentarsi con una quota sufficiente che permetta di attendere il passaggio di un sopraggiunto veicolo. L'unico tratto più battuto, lungo 130 Km., è quello che collega Van-Horn a Pecos. Atterrare in questa parte di autostrada presenta non pochi rischi, soprattutto durante il week-end.

Personalmente, quando è possibile, preferisco non atterrare sull'autostrada, anche se i buoni campi sono lontani da essa 8-16 Km. e quindi il recupero diventa più complicato.

Se si è bassi valga come regola generale il non lasciare un buon campo finché non si sia rifatta quota per raggiungerne un altro.

La distanza degli aeroporti varia tra i 20 e i 60 Km. tra loro lungo i lati di ogni percorso e quindi la maggioranza degli atterraggi fuori campo avviene su di essi.

Fortunatamente ben di rado si finisce bassi volando in quelle zone e altrettanto di rado il pilota si troverà a dover avanzare con cautela da un buon campo atterrabile all'altro.

Il caldo del deserto potrà essere un grosso problema per l'avventore, soprattutto per chi è abituato ai climi temperati o freddi. L'altezza di Marfa è 1.500 mt. Q.N.H. e il caldo non è così intenso come in altre parti desertiche più basse. La più alta temperatura media è di circa 34°, anche se

può sembrare superiore data l'aria limpida del deserto.

Chiunque potrà trovarsi a suo agio indossando abiti leggeri e rimanendo all'ombra. Il montaggio degli alianti si farà di preferenza la sera o la mattina prima del Briefing. Le ali dipinte a tinte forti potranno surriscaldarsi in modo da non poterle toccare, nelle ore del mezzogiorno, ed è quindi consigliabile l'uso dei guanti. Sia i piloti che gli uomini di squadra dovranno ingerire giornalmente compresse di sali e bere moltissimo per controbattere l'eccessivo calore del corpo. L'aumentata traspirazione e il clima secco compromettono il normale equilibrio di sale nel nostro corpo perchè parte di esso viene espulso attraverso il sudore.

Venendo meno questo equilibrio, l'acqua ingerita tende a rimanere nel flusso sanguigno invece di passare nei tessuti muscolari che ne hanno bisogno. A volte, a chi non è abituato, le compresse di sali provocano leggera nausea per cui conviene iniziare la cura prima di partire.

Le scottature solari sono un altro inconveniente dal quale premunirsi, dal momento che già un paio d'ore d'esposizione possono provocare dolorose bruciature alle pelli sensibili.

Perciò fare grande uso di prodotti anti-solari, volare con meno parti esposte pos-

sibile, usare occhiali da sole e indossare sempre il cappello.

Nella giornata del pilota il momento più spiacevole è quello che precede il decollo. L'abitacolo si surriscalda fino a raggiungere i 50° e le parti metalliche scottano e non si possono più toccare. Molti installano un ombrellone da sole che protegga la fusoliera fino al momento del decollo; comunque appena per aria un buon sistema di areazione nell'abitacolo farà « riprendere i sensi » al pilota e l'aria secca « asciugherà » il sudore in pochi attimi. Se il plafond sarà molto alto, il freddo sarà il nuovo problema: quindi andare in volo con una tuta o analogo abbigliamento, evitando di partire per un lungo volo in shorts e sandali.

Avere sempre a bordo almeno mezzo litro di acqua per rimpiazzare gli effetti del sudore nella primissima parte del volo. In più gli organizzatori raccomandano una ulteriore scorta di bevande nel caso uno atterri in luoghi desolati e lontani da raggiungere da parte della squadra.

Questa evenienza capita di rado, ma è meglio prevederla dal momento che le gare si svolgono in una regione desertica.

*(Traduzione di Pupa Manzoni,
da Sailplane & Gliding)*

* * *

volovelisti italiani

Leggete e diffondete "VOLO A VELA"

Richard Bach, scrittore americano trentenne, che ha ottenuto negli Stati Uniti alcuni notevoli successi letterari, è da alcuni anni un appassionato volovelista. 'Il ritorno di Jonathan' è stato scritto espressamente per Soaring dopo il grosso successo ottenuto da « Il gabbiano Jonathan ».
In questo nuovo racconto Bach esprime le sue tesi più profonde e riconosce nel volo a vela un tentativo per esprimere il vero se stesso e una spinta per raggiungere la libertà, nel senso migliore della parola, con il superamento delle proprie limitazioni attraverso la volontà, l'allenamento, la conoscenza e — infine — la ricerca della perfezione.

Il ritorno di Jonathan

(Traduzione di Selene Maltini da Soaring)

Il Gabbiano Jonathan girava lentamente in tondo sulle alte scogliere e osservava. Quel giovane, goffo Gabbiano Fletcher, che aveva incontrato, anche lui esiliato dallo Stormo, era un allievo quasi perfetto. Era forte, leggero e veloce nell'aria, ma soprattutto, e questa era la cosa più importante, aveva un'indomabile desiderio di imparare a volare.

Eccolo che arrivava, una confusa forma grigia che usciva da una picchiata e filava a 250 all'ora oltre il suo istruttore. Richiamò bruscamente per cercare di eseguire un altro esercizio, un tonneau verticale lento in 16 tempi, e intanto pronunciava i tempi a voce alta.

« ... otto... nove... dieci... vedi, Jonathan, sto rallentando... undici .. voglio delle buone e precise pause come le tue... dodici... ma accidenti proprio non riesco... tredici... questi ultimi tre tempi... senza... quattordici... aaakk! »

Lo stallo di Fletcher, alla fine, fu ancora più spaventoso a causa della sua rabbia e della sua furia per l'insuccesso. Egli cadde all'indietro e capitombolando finì in una vite invertita. Infine si riprese ansimando una cinquantina di metri sotto il suo istruttore.

« Stai perdendo il tuo tempo con me Jonathan! Io sono troppo ottuso, troppo stupido! Provo e riprovo, ma credo che non ci riuscirò mai! »

Il Gabbiano Jonathan guardò in basso verso di lui e assentì. « Certo che non ci riuscirai mai fino a quando farai quella ri-

chiamata così brusca. Riesci a perdere 60 km/h solo nell'entrata! Devi essere più dolce! Deciso ma dolce, capito? » Si abbassò all'altezza del giovane gabbiano e proseguì: « Proviamo insieme ora, in formazione. E fai attenzione alla richiamata: è un passaggio semplice e dolce... » Dopo tre mesi Jonathan aveva altri sei allievi, tutti esiliati, e tutti incuriositi da questa strana e nuova idea del volo non concepito come un mezzo per spostarsi (così volavano tutti gli altri gabbiani) ma per la pura gioia di volare. Tuttavia era più facile per loro allenarsi alle alte performances, che capire la ragione che era dietro a tutto ciò.

« In verità ognuno di noi è un'idea del Grande Gabbiano, una sconfinata idea di libertà ». Così Jonathan parlava nelle lunghe sere passate sulla spiaggia « e il volo di precisione è un gradino verso la totale espressione della nostra vera natura. Dobbiamo mettere da parte tutto ciò che ci limita. Questo è lo scopo dei nostri allenamenti... alte velocità... basse velocità... acrobazia... » ... e i suoi allievi intanto si addormentavano, stanchi per i voli della giornata. Loro amavano molto gli allenamenti, perché tutto era nuovo, eccitante e nutriva una fame di apprendere che cresceva sempre più forte ad ogni lezione. Ma nessuno di loro, neppure il Gabbiano Fletcher, era arrivato a credere che il volo degli ideali potesse essere reale quanto il volo con le penne e col vento.

« Tutto il vostro corpo, da un'estremità

dell'ala all'altra » diceva Jonathan altre volte « non è altro che il vostro stesso pensiero, in una forma che potete vedere. Spezzate le catene del vostro pensiero, e spezzate anche le catene del vostro corpo... » Ma in qualsiasi modo dicesse queste cose sembravano solo una piacevole fantasia, e loro avevano molto più bisogno di dormire.

Fu solo un mese più tardi che Jonathan disse che era tempo di ritornare allo Stormo. « Non siamo pronti! » disse il Gabbiano Henry Calvin « E poi non saremo certo i benvenuti! Siamo stati esiliati! Non possiamo introdurci con la forza dove non siamo desiderati, no? ».

« Noi siamo liberi di andare dove vogliamo e di essere quelli che siamo » rispose Jonathan e sollevandosi dalla spiaggia, si volse verso est... verso casa. Ci fu un attimo di smarrimento tra i suoi allievi, perché era la Legge dello Stormo che un esiliato non ritornasse mai e la Legge non era mai stata infranta in migliaia di anni. La Legge diceva Resta, Jonathan diceva Vai, e ora lui era già diverse miglia avanti sul mare. E se loro avessero esitato ancora, si sarebbe presto trovato solo di fronte allo Stormo ostile.

« Beh, non dobbiamo certo ubbidire alla Legge se non facciamo più parte dello Stormo, no? » disse Fletcher piuttosto orgogliosamente « E poi se ci sarà uno scontro, saremo molto più di aiuto là che qui ». Così quella mattina otto gabbiani volarono verso est in una formazione a doppio diamante con le estremità delle ali che quasi si toccavano. Attraversarono la Spiaggia del Grande Consiglio a 200 all'ora, Jonathan come *leader*, Fletcher alla sua ala destra e Henry Calvin alla sinistra. Poi l'intera formazione fece un lento tonneau a destra, come un solo uccello: orizzontale... inversione... orizzontale, e il vento fischiava intorno a loro.

I suoni e le grida della vita di ogni giorno dello Stormo furono tagliati netti, come se la formazione fosse un gigantesco coltello, e cinquemila occhi di gabbiano guardarono senza un battito delle ciglia. Uno per uno gli otto gabbiani si spinsero con decisione verso l'alto e dopo aver eseguito un looping perfetto, fecero un atterraggio molto lento e cabrato sulla sabbia. Poi, come se questo genere di cose succedesse ogni giorno, il Gabbiano Jonathan iniziò

la sua critica al volo. « Per cominciare » disse con un sorriso un po' forzato « siete arrivati tutti un po' in ritardo alla ricongiunzione... ».

Lo Stormo fu come attraversato da un lampo. Quei gabbiani erano degli esiliati! Ed erano ritornati! Questo... questo non poteva succedere!

Le previsioni di lotta di Fletcher si sciolsero nello stupore e nella confusione dello Stormo.

« D'accordo, saranno anche degli esiliati » disse qualche giovane gabbiano « ma mi piacerebbe proprio sapere dove mai hanno imparato a volare in quel modo! ».

Ci volle più di un'ora perché la parola d'ordine dell'Anziano attraversasse lo Stormo: « Ignorateli ». Il gabbiano che parla ad un esiliato è lui stesso un esiliato. Il gabbiano che guarda un esiliato infrange la Legge dello Stormo. Schiene di grigie piume furono girate verso Jonathan da quel momento in avanti, ma sembrò che a lui non gliene importasse nulla. Continuò a tenere le sue lezioni proprio sopra la spiaggia del Gran Consiglio e per la prima volta cominciò a sollecitare i suoi allievi fino al limite delle loro possibilità.

« Gabbiano Martin! » gridava attraverso il cielo « tu dici tanto di saper volare a bassa velocità. Tu non sai fare assolutamente niente fino a che non lo provi! VO-LA! ». Così, il quieto, piccolo Gabbiano Martin, sotto il tiro del suo istruttore, sorprese perfino se stesso e divenne un mago delle basse velocità. Nella più leggera delle brezze poteva curvare le sue ali per sollevarsi senza un solo battito dalla spiaggia alle nuvole e giù ancora, ondeggiando nel cielo sempre più delicatamente. E il Gabbiano Charles-Roland veleggiò nel vento della Grande Montagna fino a 7.000 metri e scese un poco irrigidito per l'aria rarefatta, sorpreso, infreddolito e felice, ma deciso ad andare ancora più in alto il giorno dopo.

Il Gabbiano Fletcher, che amava l'acrobazia più di ogni altro, conquistò il suo tonneau verticale lento in 16 tempi, e il giorno dopo gli diede l'ultimo tocco completandolo con un triplo frullino: mentre le sue penne riflettevano i luminosi raggi del sole sulla spiaggia, più di un occhio dorato osservava furtivamente.

In ogni momento Jonathan era a fianco dei suoi allievi, suggerendo, dimostrando.

spronando e guidando. Volava con loro nella notte e attraverso nuvole e tempeste, solo per la gioia di farlo, mentre lo Stormo si accalcava miseramente al suolo. Quando i voli erano terminati, gli allievi si riposavano sulla sabbia e ascoltavano attentamente Jonathan. Egli aveva delle idee pazze che loro non riuscivano a comprendere fino in fondo, ma aveva anche un mucchio di ottime idee che potevano capire benissimo.

Gradatamente, nella notte, un'altro cerchio si formò intorno al cerchio degli allievi — un cerchio di gabbiani curiosi che ascoltavano per ore nella silenziosa oscurità, non desiderando vedere o essere visti, e che scomparivano come per incanto prima dell'alba.

Era passato un mese dal grande Ritorno, quando il primo gabbiano dello Stormo attraversò il cerchio e chiese di imparare sul volo di più di quel monotono starnazzare avanti e indietro dalla riva al mare e viceversa, lottando per delle croste di pane. Con questa richiesta il Gabbiano Terence Lowell divenne automaticamente un uccello condannato, un esiliato, e l'ottavo allievo di Jonathan.

Durante la notte seguente dallo Stormo venne il Gabbiano Kirk Maynard barcollando lungo la spiaggia e trascinando l'ala sinistra fino a crollare ai piedi di Jonathan. « Andiamo, allora » disse Jonathan « senel modo in cui parlano i morenti « volare è la cosa che più desidero al mondo... » « Andiamo, allora » disse Jonathan « seguimi in aria e cominciamo subito ». « Tu non capisci. La mia ala... non posso più muovere la mia ala... » « Gabbiano Maynard, tu sei libero di essere te stesso, il vero te stesso, qui e ora, nulla può impedirtelo. È la Legge del Grande Gabbiano ». « Stai forse dicendo che posso volare?... »

« Dico che sei libero ».

Così semplicemente appena udì queste parole il Gabbiano Kirk Maynard distese le ali senza sforzo e si sollevò nell'oscura aria della notte. Lo Stormo fu risvegliato dalle sue grida, infatti da una trentina di metri d'altezza gridava più forte che poteva: **POSSO VOLARE! ASCOLTATEMI! POSSO VOLARE!**

All'alba c'erano quasi mille gabbiani, intorno al cerchio degli allievi, che osservavano Maynard. Ora non importava più

a nessuno di essere visto o no, e ognuno ascoltava, cercando di capire, il Gabbiano Jonathan.

Jonathan diceva cose molto semplici: che è giusto per un gabbiano volare, che la libertà è la vera natura del suo essere, che qualsiasi cosa è contro questa libertà deve essere messa da parte, sia essa un rito, una superstizione o una limitazione di qualsiasi genere.

« Messa da parte? » chiese una voce tra la folla « anche se fosse la Legge dello Stormo? »

« L'unica vera legge è quella che conduce alla libertà » disse Jonathan « non ce n'è nessun'altra ».

« Come puoi pensare che noi riusciremo a volare come voi? » disse un'altra voce « voi siete particolarmente dotati, speciali, divini! »

« Guardate Fletcher! Lowell! Charles-Roland! Sono forse anche loro particolarmente dotati, speciali, divini? Non certo più di voi, non più di me. La sola differenza, l'unica, è che loro hanno incominciato a capire cosa sono realmente e hanno cominciato a metterlo in pratica! » I suoi allievi, salvo Fletcher, ebbero un movimento d'inquietudine. Non avevano mai realizzato che era questo che stavano facendo.

La folla si fece ogni giorno più numerosa, venivano a chiedere, a idolatrare, a disprezzare.

« Si dice nello Stormo che se tu non sei il figlio del Grande Gabbiano » Fletcher riferì a Jonathan una mattina dopo l'allenamento avanzato di velocità « sei almeno mille anni in anticipo sulla nostra epoca » Jonathan sospirò. « E tu cosa ne pensi, Fletcher? Siamo veramente in anticipo sulla nostra epoca? » Ci fu un lungo silenzio. « A dire il vero, questo genere di volo è sempre stato in attesa di essere imparato da chiunque... e questo non ha niente a che fare con il tempo. Noi siamo in anticipo sulla moda, forse. In avanti considerando il modo in cui volano la maggior parte dei gabbiani. » « Questo è già qualcosa » disse Jonathan, girandosi a veleggiare in volo rovescio per un momento « non è poi tanto male come essere in anticipo sul nostro tempo ».

Successe appena una settimana più tardi. Fletcher stava dando delle dimostrazioni di volo ad alta velocità ad un gruppo di

nuovi allievi. Aveva appena richiamato da una picchiata da 2.000 metri, e come una grigia pallottola filava a pochi centimetri dalla spiaggia, quando un piccolo gabbiano ai suoi primi voli, gli attraversò la strada, chiamando la mamma.

Gli allievi bloccavano la strada a destra, così con un decimo di secondo per evitare il piccolo, il Gabbiano Fletcher scattò bruscamente a sinistra a circa 300 km/h contro una scogliera di solido granito.

Fu, per lui, come se la roccia fosse una gigantesca porta verso un altro mondo. Un lampo di paura, un urto e il nero quando colpì, poi si trovò alla deriva in uno stranissimo cielo, dimenticando, ricordando, dimenticando, impaurito, triste e addolorato, profondamente addolorato. La voce gli giunse come nel primo giorno in cui aveva incontrato Jonathan. « Il trucco, Fletcher, è che noi stiamo cercando di superare i nostri limiti con ordine, con pazienza. Noi non affrontiamo il volo attraverso la roccia se non un po' più avanti nel programma ».

« Jonathan! ».

« Anche noto come il Figlio del Grande Gabbiano » disse il suo istruttore con amarezza. « Cosa fai qui? La scogliera! Io... io non sono morto? » « Su Fletcher! Pensaci un momento! Se ora stai parlando con me vuol dire che non sei morto, no? Quello che tu hai fatto è stato di cambiare il tuo livello di coscienza piuttosto bruscamente. Ora sei tu che devi fare una scelta. Puoi restare qui ad imparare a questo livello — che, tra l'altro, è un po' più alto di quello che hai lasciato — oppure puoi tornare indietro e continuare a lavorare con lo Stormo. Gli Anziani speravano in qualche disastro, ma sono un po' stupiti che tu li abbia accontentati così bene. » « Io voglio tornare allo Stormo, naturalmente. Avevo appena cominciato con un nuovo gruppo! »

« Molto bene, Fletcher. Ti ricordi quello che dicevamo del nostro corpo che non è altro che pensiero stesso?... »

Fletcher scosse il capo, distese le ali e aprì gli occhi ai piedi della scogliera, circondato dall'intero Stormo riunito. Un enorme mormorio di stupore si alzò dalla folla, quando cominciò a muoversi.

« È vivo, era morto e ora è vivo! »

« Lo ha toccato con la punta dell'ala e lo ha riportato in vita! Il Figlio del Grande

Gabbiano! »

« No! Lui lo nega! È un diavolo! Un diavolo! Venuto a spezzare l'unione del nostro Stormo! »

C'erano trentamila gabbiani in quella folla spaventata per quello che era successo, e il grido di « diavolo » la attraversò come il vento di una grande tempesta. Con gli occhi che brillavano e il becco proteso, si avvicinarono per distruggere.

« Ti sentiresti meglio se ce ne andassimo di qui, Fletcher? » chiese Jonathan. Lo Stormo fu per un breve attimo come impazzito, deciso al delitto.

« Certamente non troverei molto da obiettare se lo facessimo... » Istantaneamente furono insieme a mezzo miglio di distanza e i becchi scintillanti della folla tumultuosa si chiusero nell'aria vuota.

« Ma perché mai » si chiese Jonathan « la cosa più difficile del mondo è convincere un gabbiano che è libero e che può provarlo a se stesso solo con un po' di allenamento? Perché deve essere così terribilmente difficile farglielo capire? »

Fletcher sbatteva ancora gli occhi per l'improvviso cambiamento di scena. « Che cosa abbiamo fatto? Come siamo arrivati qui? »

« Hai detto che volevi essere fuori dalla folla, no? »

« Sì certo. Ma come hai... »

« Come per tutto il resto. Allenamento ». Al mattino lo Stormo aveva dimenticato la sua pazzia, ma non Fletcher. « Jonathan, ti ricordi cosa dicesti tanto tempo fa: che si doveva amare lo Stormo a sufficienza per ritornare da lui e aiutarlo ad imparare? »

« Certamente. »

« Non capisco proprio come riesci ad amare una marmaglia di uccelli che ha appena cercato di ucciderti. »

« Oh, Fletcher, non si ama questo. Non si ama il male, naturalmente! Tu devi imparare a capire il vero gabbiano, a vedere il buono che c'è in ciascuno di loro, e aiutarli a guardare dentro loro stessi. Questo è quello che voglio dire con amore. È una specie di divertimento, quando si è fatto pratica. Mi ricordo un fiero, giovane gabbiano di nome Fletcher Lynd. Era appena stato esiliato, era pronto a combattere lo Stormo fino alla morte, era pronto a costruirsi il suo amaro inferno sulle alte scogliere. Ed ora eccolo qui invece, pronto a

costruire il suo paradiso e a guidare l'intero Stormo su quella via... »

Fletcher si voltò di scatto verso il suo istruttore con un lampo di paura negli occhi: « Io guidare? Cosa vuoi dire con io guidare? Sei tu l'istruttore qui! Tu non puoi andartene! »

« Non posso? Non pensi che ci possano essere altri Stormi, altri Fletcher, che hanno bisogno di un istruttore molto più di questo che è già sulla strada verso la luce? »

« IO? Jon, io sono solo un semplice, vecchio gabbiano e tu sei... »

« Il solo Figlio del Grande Gabbiano, suppongo » sospirò Jonathan guardando lontano verso il mare. « Tu non hai più bisogno di me. Tu devi continuare a cercare te stesso un poco di più ogni giorno, a cercare quel vero gabbiano Fletcher che non ha limiti. Lui è il tuo istruttore. Tu devi comprenderlo e seguirlo. »

Un momento dopo il corpo di Jonathan ondeggiò nell'aria, scintillando, e cominciò a diventare trasparente. « Non lasciare che si spargano strane voci sul mio conto, o che mi facciano diventare un dio, vuoi Fletcher? Io sono soltanto un gabbiano. Un po' maniaco del volo, forse... »

« JONATHAN! »

« Povero Fletcher. Non credere a quello che i tuoi occhi ti stanno dicendo. Tutto quello che vedono è limitazione. Guarda con la tua ragione, con la tua intelligenza, e capirai in che modo volare. »

L'aria cessò di scintillare. Il Gabbiano Jonathan era sparito nell'aria vuota.

Dopo un poco il Gabbiano Fletcher Lynd si trascinò nel cielo e affrontò un nuovissimo gruppo di allievi, ansiosi di iniziare la loro prima lezione. « Per cominciare dovete sapere » disse lentamente « che un gabbiano è un'idea illimitata di libertà. Un'immagine del Grande Gabbiano, e tutto il vostro corpo, da un'estremità dell'ala all'altra, non è altro che il vostro stesso pensiero. »

I giovani gabbiani lo guardavano con aria interrogativa e assai poco convinta. Ehi, tu, pensavano, questa non ci sembra certo una regola per eseguire un looping.

Fletcher sospirò e ricominciò da capo.

« Hm, ah... bene » disse e li guardò con aria critica. « Beh, cominciamo con il volo orizzontale. » Appena disse queste parole comprese che il suo amico non era certo più divino di Fletcher stesso.

Nessun limite, Jonathan? pensò tra sé. Bene, allora, non è lontano il tempo in cui apparirò nell'aria rarefatta della tua spiaggia e ti mostrerò una o due cose sul volo! Sebbene cercasse di apparire severo, come si doveva, ai suoi allievi, il Gabbiano Fletcher improvvisamente li vide tutti come realmente erano, solo per un attimo, e ciò che vide gli piacque e sorrise.

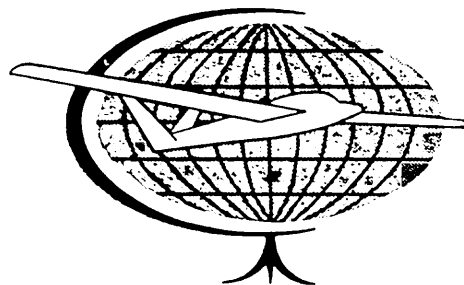
Il suo cammino verso la conoscenza era iniziato.

Richard Bach

*Volare!
Balzar nel cielo.
Tuffarsi
Nell'azzurro immenso.
Bucare,
della nube, il cielo
di vapor
che pare incenso.
Potersi librare
al pari degli uccelli,
mentre
le rondini sfrecciano d'intorno.
Sogni
ch'ogni dì sembran*

*più belli
e che vorresti fossero
realtà del giorno.
Ti sembra d'essere
in un mondo irreale.
Sembra tutto nuovo
quel che ti circonda
e il sol
che manda i raggi suoi
sull'ale, riscalda
il tuo motore che non romba.*

VOLO A VELA NEL MONDO



RASSEGNA DELLA STAMPA VOLOVELISTICA INTERNAZIONALE

AUSTRIA

(dal nostro corrispondente)

Il Campionato nazionale ha visto la partecipazione di 11 concorrenti in classe Libera e 19 nella Standard. È stato abbastanza ostacolato dal maltempo e — per ironia — preceduto da una settimana di ottimo tempo nella quale sono stati effettuati, in voli di allenamento, diversi triangoli di oltre 500 e 400 Km.

Un grave incidente ha rattristato questo campionato: il noto campione austriaco Fritz — quarto ai mondiali di Leszno — nel volo di ritorno della prima prova si è ucciso urtando, con il suo Libelle, la cima di una montagna, tradito dal sottovento.

Ecco una sintesi delle diverse prove:

| | | |
|---|---|------------|
| <i>1ª prova: A e R di Km. 251</i> | | |
| Libera: | 1° Gehrler, su Diamant | 78,61 Km/h |
| | 2° Woedl, su FK3 | 77,11 » |
| | 3° Schubert, su FK3 | 69,49 » |
| Standard: | 1° Schenner, su Ka-6E | 63,10 Km/h |
| | 2° Schreibmaier, su Phoebus | 61,20 » |
| | 3° Rizzi, su St. Austria SH | 60,62 » |
| | | |
| <i>2ª prova: Volo su meta prefissata di Km. 237</i> | | |
| Libera: | 1° Ulbing, su Cirrus | 87,52 Km/h |
| | 2° Woedl, su FK3 | 84,39 » |
| | 3° Gehrler, su Diamant | 84,36 » |
| Classifica generale: | 1° Gehrler, 1927; 2° Woedl, 1920; 3° Ulbing, 1790. | |
| Standard: | 1° Schenner, su Ka-6E | 79,52 Km/h |
| | 2° Rizzi, su St. Austria | 74,61 » |
| | 3° Schraffe, Phoebus | 72,52 » |
| Classifica generale: | 1° Schenner, 2000; 2° Rizzi, 1879; 3° Schraffe, 1835. | |
| | | |
| <i>3ª prova: Triangolo di Km. 213</i> | | |
| Libera: | 1° Schubert, FK3 | 89,60 Km/h |
| | 2° Gehrler, Diamant | 84,61 » |
| | 3° Ulbing, Cirrus | 82,91 » |
| Classifica generale: | 1° Gehrler, 2807; 2° Woedl, 2714; 3° Schubert, 2708. | |
| Standard: | 1° Schraffe, Phoebus | 73,08 Kh/h |
| | 2° Fahrafellner, Libelle | 71,26 » |
| | 3° Schreibmaier, Phoebus | 70,60 » |
| Classifica generale: | 1° Schraffe, 2835; 2° Rizzi, 2788, 3° Schreibmaier, 2707. | |

4^a prova: Triangolo di Km. 330

| | | |
|---------|-------------------------|------------|
| Libera: | 1° Stuhr, BS. 1 (Germ.) | 85,52 Km/h |
| | 2° Schubert, FK3 | 83,65 .. |
| | 3° Woedl, FK3 | 74,14 .. |

| | | |
|---|-------------|---------|
| <i>Classifica finale per la Libera:</i> | 1° Schubert | p. 3676 |
| | 2° Woedl | p. 3521 |
| | 3° Ullbing | p. 3451 |

La classe Standard ha effettuato una 5^a prova, contrastata dal maltempo, dopo la quale la classifica finale è risultata la seguente:

| | |
|--------------------------|---------|
| 1° Schraffe, Phoebus | p. 4835 |
| 2° Schenner, Ka-6E | p. 4372 |
| 3° Fahrafellner, Libelle | p. 4370 |
| 4° Szabo, Ka-6CR | p. 4186 |
| 5° Rizzi, St. Austria SH | p. 4175 |

FRANCIA

(dal nostro inviato)

Coppe d'Europe de Vol a Voile. Angers 1969. Ha auto inizio il 13 luglio ed avrà termine il 23 luglio, con la partecipazione di 52 alianti, di cui 32 in classe Standard e 20 in classe Libera. Sono presenti, oltre i francesi, anche i tedeschi, belgi, inglesi, svizzeri, uno spagnolo ed un olandese. Disappunto che non ci siano italiani.

In classe Standard i seguenti tipi di alianti: LS 1, Libelle St, Phoebus A e B, Ka-6E, A.69 (SF 26 costruito in Francia con il nome di Faucon), WA 26 Squalo, Edelweiss, Foka 3, Foka 4 e, infine, M. 300 prototipo n. 1 alla sua prima apparizione in una competizione.

In classe Libera sono presenti: ASW 12, BS 1, Libelle H301, Edelweiss 17 m, Dart 17, SHK, Phoebus C 17 m.

Le condizioni meteo dei primi sei giorni di gara sono state piuttosto deboli: termiche turbolente, spesso secche, con punte massime di salita di 2,5 m/s, ma salite medie effettive mediamente non superiori ad 1 m/s.

Al momento di andare in stampa, dopo la 5^a prova, in classe Libera era in testa un pilota belga con l'ASW 12.

In classe Standard la prima prova è stata vinta dal francese Girard su Edelweiss, secondo Gombert (F) su Squalo e terzo Mercier con Edelweiss. Rantet su M. 300 21^o. Nella 2^a prova vinceva il belga Defosse su Ka-6E, seguito dal connazionale Stouff su Ka-6E e dal tedesco Memmert su LS 1. Rantet si classificava 10^o.

Nella 3^a prova — un triangolo di circa 200 km — vinceva Memmert su LS 1, seguito dal francese Lartigue su Libelle St, dal belga Defosse e da Rantet al quarto posto.

La 4^a prova, un triangolo di circa 250 Km, vedeva vincitore il francese Lartigue su Libelle St, seguito da Mercier (F), da Memmert (D) e Rantet, di nuovo quarto.

Nella 5^a prova, un altro triangolo di circa 200 Km, il vincitore era Memmert (D), seguito da Lartigue (F), Defosse (B). Rantet risultava 26^o avendo atterrato fuori campo.

Sabato 19 luglio era in programma la 6^a prova: un triangolo di 203 km.

GERMANIA OCCIDENTALE

(da Aerokurier)

Favorito dalle ottime condizioni atmosferiche, si è svolto ad Hahnweide il Campionato nazionale 1969. Hanno partecipato: 17 piloti in classe Libera, 38 in Standard e 5 con biposti, erano presenti i più recenti alianti della produzione tedesca: il Cirrus Standard, il Kestrel, l'FSB-5, l'FS-25 e il Nimbus di Holighaus che, grazie la sua efficienza, si è aggiudicato il titolo della classe Libera.

Ecco le classifiche finali:

| | | | |
|-----------|----------------------------------|----|------|
| Standard: | 1° Hillenbrand, St. Cirrus | p. | 3581 |
| | 2° Nietlispach, St. Libelle (CH) | p. | 3328 |
| | 3° Gernot Peter, LS-1 | p. | 3275 |
| | 4° Fischer, LS-1 | p. | 3173 |
| | 5° Zegels, Ka-6 (Belgio) | p. | 2984 |
| Libera: | 1° Holighaus, Nimbus | p. | 3512 |
| | 2° Schäuble, BS-1 | p. | 3164 |
| | 3° Podewils v., BS-1 | p. | 2885 |
| | 4° Neubert, Kestrel | p. | 2866 |
| | 5° Müller, Phoebus | p. | 2732 |
| Biposti: | 1° Bezler-Hirth, ASK-13 | p. | 2400 |
| | 2° Dietz-Beck, Ka-7 | p. | 1641 |
| | 3° Riedinger-Voss, Bergfalke | p. | 1420 |

POLONIA

(dal nostro corrispondente)

Il 14° campionato nazionale si è svolto a Lezsko, caratterizzato (rispetto al cattivo tempo riscontrato ai mondiali dello scorso anno) da ottime condizioni meteo.

I piloti partecipanti erano 34, tutti con il Foka ad eccezione di uno Zefir-2 pilotato da Kmiołek (con il consenso di tutti gli altri concorrenti).

Nei primi otto giorni sono state effettuate otto gare, poi — malgrado le ancora buone condizioni meteo — sono stati concessi due giorni di riposo per permettere ai piloti smaltire la stanchezza accumulata.

I temi delle dieci prove disputate sono stati i seguenti; un A-R di 184 km, un triangolo di 268, un A-R di 140 Km, un triangolo di 207, uno di 318, una distanza libera su circuito triangolare di 200 km, un triangolo di 104 per due, una distanza su banda ed ancora un triangolo di 100 Km per due.

In tutte le prove si è avuta un'altissima percentuale di piloti che hanno realizzato il tema e la battaglia è stata quanto mai accanita. Alla fine a vinto proprio Andrej Kmiołek — l'unico sullo Zefir-2 — seguito da Henryk Muszcynski, Julian Ziobro, Jerzy Popiel e Rajmund Jakub.

CALCINATE

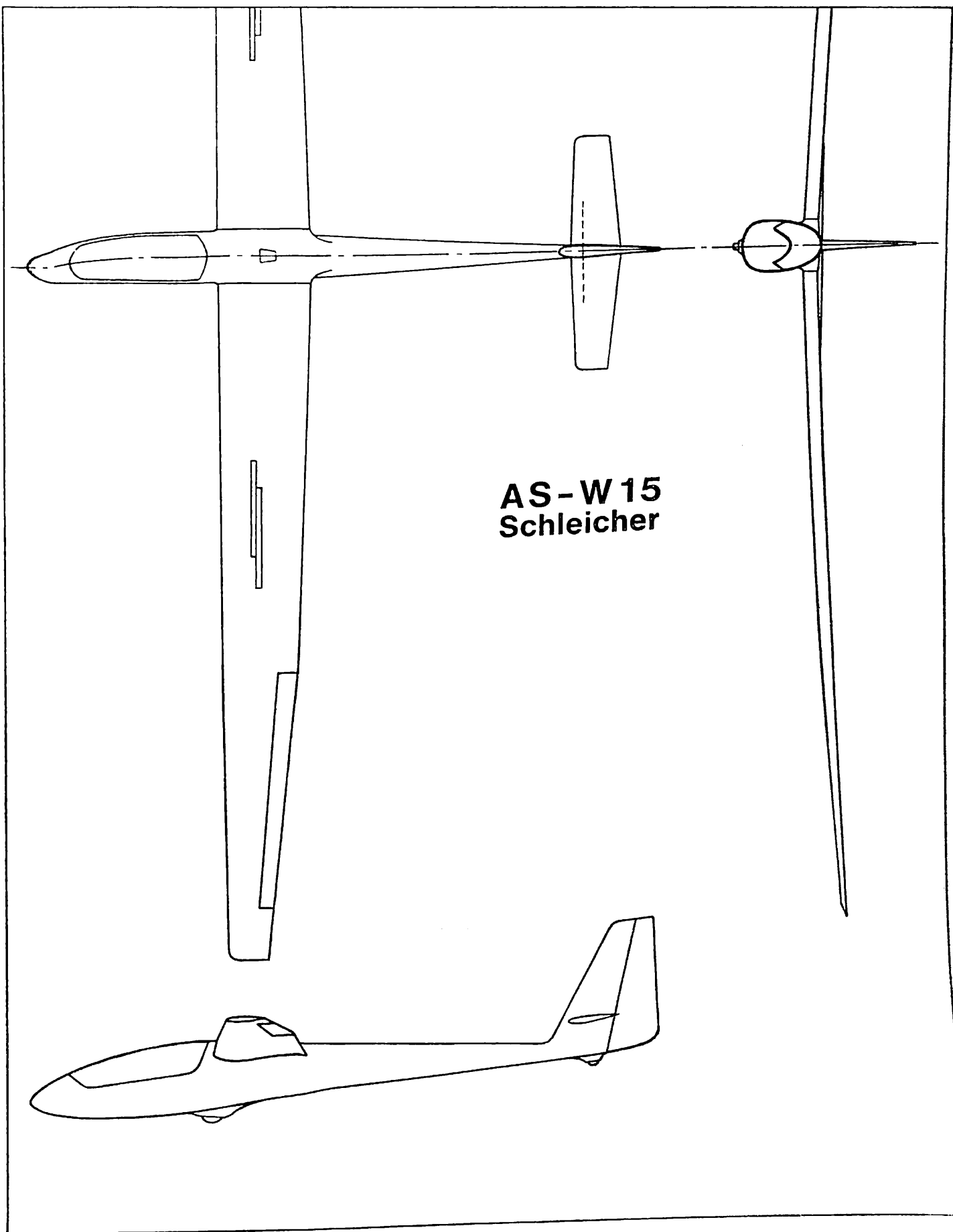
SERA

Giorgio dov'eri?

*Giorgio, dov'eri
l'ultima sera
del giugno Texano?
Temprato ormai
dall'uso
del diuturno trecento,
più non teme
il tracciato di gara
ormai noto
all'occhio tuo grifagno;
ed in cielo ti lanciasti,
certo e sicuro
di volare oltre tutti,
fino al clamor
della vittoria tua
anche sospinto
dalla pietà
verso i gregari tuoi
sconsolati ed afflitti
e dall'ordine fermo,
il mio,
di osare l'inosabile.
E fosti in volo:
la prima meta
con l'artiglio facile
afferrasti e via col vento.
Poi?
Poi la rotta chiedesti
e te l'imposi.
Poi?
Il silenzio!
Il silenzio nel giorno e nella notte!
Giorgio dov'eri?
In un ranch,*

*fresco e disteso
a goderti il riposo
dopo il misero volo?
o in un Motel
con birra o seven up
a meditare
il tostone subito?
Infine il trillo:
era da poco il giorno di poi;
ansante la tua voce,
affelata e stanca
svelò il mistero:
ho corso, ho corso
ho corso — dicesti —
cinque ore nella notte.
Non più a solcare il cielo
con l'ala silenziosa e veloce
ma a calcare
l'arida terra
col dolorante passo
di pedone avvilito.
Ahi, Giorgio, Giorgio
perché tanto sperammo
perché tanto auspicammo
il trionfo sicuro
d'un campione ormai andato?
Tu non disperi, vero?
avviluppato nella grigia tuta,
dei successi andati,
mediti gloria ancora!
Tu sei caduto, Giorgio.
Solo chi cadde
risorgere potrà!*

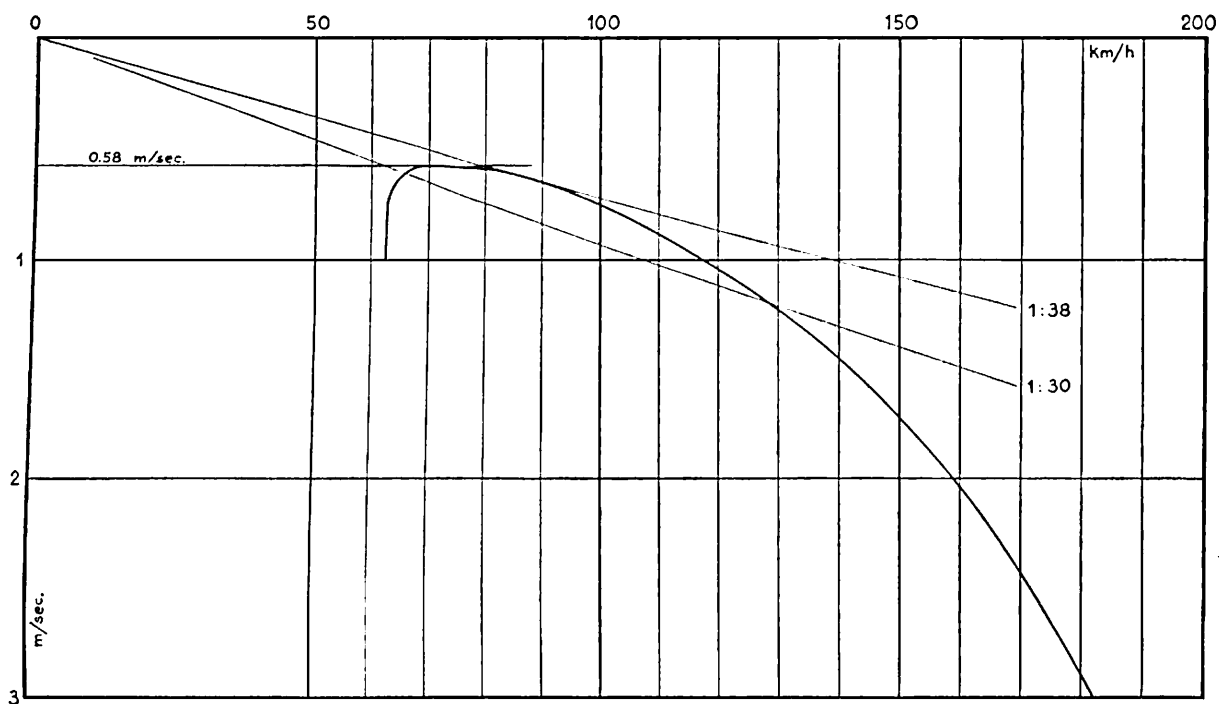
Willy



**AS-W 15
Schleicher**

CARATTERISTICHE

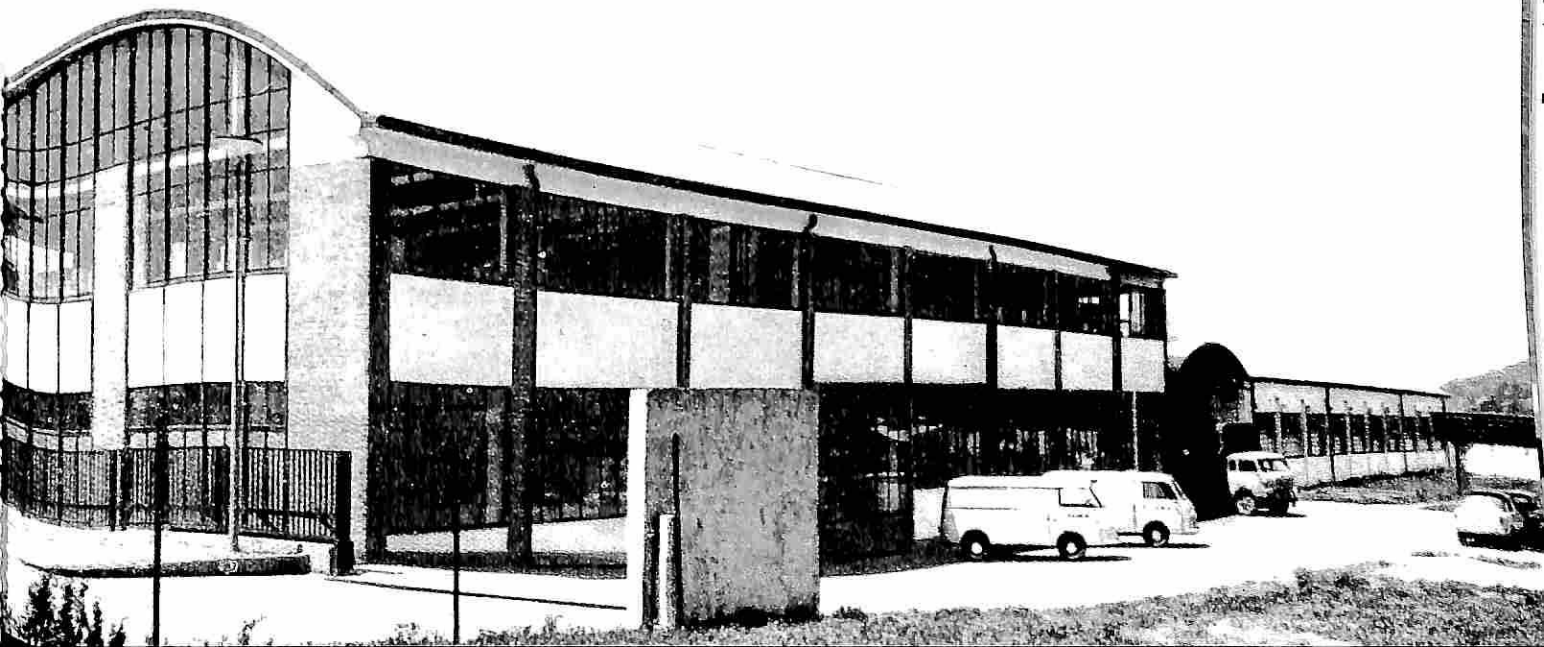
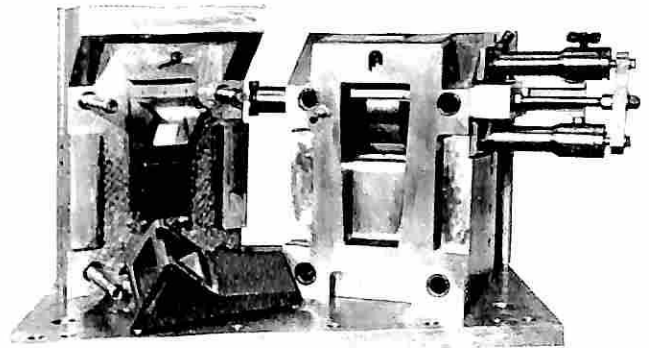
| | | | |
|-------------------|--|-------|--------|
| ALA: | Apertura alare | m | 15,00 |
| | Superficie alare | mq | 11,00 |
| | Allungamento | | 20,50 |
| FUSOLIERA: | Lunghezza | m | 6,40 |
| | Altezza | m | 1,50 |
| PESI: | Ala (2 x kg 57) | kg | 114,00 |
| | Fusoliera e timone | kg | 63,00 |
| | Stabilizzatore | kg | 8,00 |
| | Peso a vuoto | kg | 185,00 |
| | Carico utile | kg | 123,00 |
| | Peso totale massimo | kg | 308,00 |
| VELOCITA': | Carico alare | kg/mq | 28,00 |
| | Massima consentita | km/h | 220,00 |
| | Velocità di discesa a 157 km/h | m/s | 2,00 |
| | Minima discesa a 67 km/h | m/s | 0,56 |
| | Massima efficienza a 96 km/h | | 38,00 |

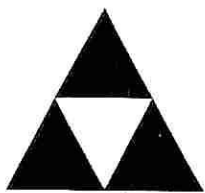


ILMA

PLASTICA
COSTRUZIONE STAMPI

Oltrona di Gavirate Varese - Tel. 42179 - 42438





FISCHER SK

dalla più grande fabbrica di sci del mondo
ai migliori negozi specializzati