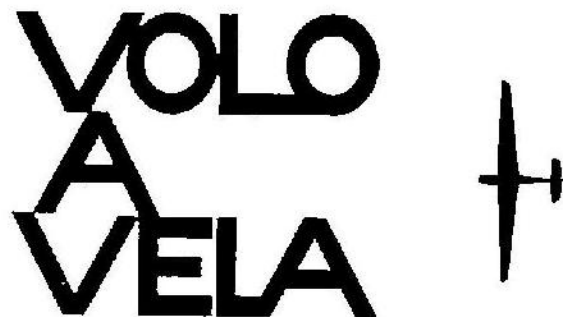




A cura del Centro Studi
Volo a Vela Alpino
con la collaborazione
di tutti i volovelisti



La Rivista dei Volovelisti Italiani
fondata da Plinio Rovesti nel 1946

n. 96

SETTEMBRE / OTTOBRE 1972

AL SERVIZIO DEL VOLO A VELA

sull'Aeroporto di Valbrembo

24030 - Via Marconi 11 - Telef. 610625

La



Italiana

COSTRUISCE:

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

ESEGUE:

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

VENDE:

- strumenti di bordo
- barografi
- ricambi Glasflügel

**RICHIEDETECI INFORMAZIONI E PREVENTIVI
OPPURE VISITATECI**

Rieti 1972: sulle posizioni prestabilite?

È come retrocedere.

Bisogna invece andare avanti ed avere il coraggio di introdurre, nel regolamento e nell'organizzazione, tutte le modifiche necessarie per fare di questa nostra unica gara nazionale una competizione di livello europeo.

Sappiamo che qualcuno se ne sta occupando, ma non basta.

Occorre concludere e concludere in tempo affinché Rieti 1973 rappresenti un serio collaudo di organizzazione, di mezzi e di uomini.

Occorre reperire aiuti più massicci e più validi.

Occorre sollecitare la partecipazione di un maggior numero di qualificati piloti europei, « manovrando » gli inviti in modo tale da poter incrementare i concorrenti della classe, Standard o Libera, numericamente inferiore.

Ovvio quindi dare la precedenza agli stranieri della Standard, in modo da equilibrare il numero e rendere ancor più competitivo il confronto tra i piloti.

Si dovrà anche far posto nelle classifiche ai biposti. È un ritorno che tutti da anni auspicano ed è più che doveroso facilitarlo compilando una classifica ufficiale con relativi premi.

Ci auguriamo anche che Rieti 1973 veda tornare in campo la rappresentativa dell'Aeronautica Militare. È impensabile che l'A. M. possa essere presente in discipline meno pertinenti e mancare invece nel volo a vela.

Ma non dovevamo parlare di Rieti 1972?

Infatti, ma per il momento rileggiamoci Rieti 1971.

R. S.

RIETI 1972



ERA

ORA!

Brano Nino! Era ora! Essendo questa tua vittoria, oltreche meritata, la meno « chiaccherata » a memoria di volovelista, t'invito subito a riprendere la penna per scrivermi un altro bel articolo (... e gli allenamenti per migliorare le tue doti di navigatore).

Ora più di prima devi dare il buon esempio, tanto più che a tutt'oggi, 5 Novembre, non ho ancora ricevuto un solo articolo su Rieti 1972. Anch'io sono in colpa per la cronachetta che ho dovuto rimandare al prossimo numero, ma c'è ben altro da dire e da scrivere: la tua vittoria, lo strapotere agonistico del Vergani, il varo della « prescribed area » non sono argomenti nuovi?

Forza dunque.

Standard - trofeo "A.V.A.O."

CLASS.	PILOTA	ALIANTE	N. di gara	ENTE	1 ^a 3/8			2 ^a 4/8			3 ^a 5/3			4 ^a 6/8		5 ^a 7/8		6 ^a 9/8		7 ^a 10/8		8 ^a 11/8		9 ^a 12/8		10 ^a 13/8 PRESCRIBED AREA		PUNTEG. FINALE CLASS.				
					→	←	Km 165,8	△	Km 239,2	△	Km 134	△	Km 202,4	△	Km 228	→	←	Km 148,4	→	←	Km 179,8	△	Km 168,4	→	←	Km 206,8	→		←	→	←	
1	Perotti N.	ASW 15	29	Ae.C. Torino	2	958	4	968	2	994	2	999	5	959	5	815	2	990	1	1.000	1	1.000	1	1.000	1	1.000	1	1.000	1	9.686		
2	Brigliadori L.	LIBELLE	13	AVM Milano	4	905	7	958	7	702	5	959	1	1.000	2	887	3	967	4	918	2	953	1	1.000	2	929	4	941	1	1.000	2	9.279
3	Monti R.	CIRRUS	42	AVAL Varese	18	211	1	1.030	4	874	1	1.000	2	985	1	1.000	1	1.000	3	929	4	941	1	1.000	3	929	4	941	1	1.000	3	8.940
4	Balbis C.	LIBELLE	6	AVA Valbrembo	6	886	4	968	1	1.000	7	916	6	943	10	695	6	870	2	974	11	505	7	697	4	941	1	1.000	3	8.940		
5	De Orleans A.	ASW 15	83	Ae.C. L'Aquila	1	1.000	2	976	11	499	6	955	3	964	4	837	9	789	5	857	20	0	7	697	5	7574	5	7574	5	7.574		
6	Rizzi G.	LIBELLE	7	AVA Valbrembo	10	721	8	953	6	792	10	836	12	399	11	646	11	717	6	817	3	951	7	697	6	7529	6	7529	6	7.529		
7	Bucceri A.	PHOEBUS	104	Ae.C. Padova	5	898	6	960	10	524	8	867	7	938	6	789	4	964	12	141	10	594	4	752	7	7469	7	7469	7	7.469		
8	Cibic S.	LIBELLE	21	Ae.C. Vicenza	11	700	18	191	5	811	11	826	8	918	13	567	8	814	7	797	6	812	5	712	8	7148	8	7148	8	7.148		
9	Tessera Chiesa E.	LIBELLE	40	Ae.C. Torino	3	921	3	971	3	982	4	965	3	964	3	860	5	914	13	91	12	195	20	NP	9	6863	9	6863	9	6.863		
10	Marchisio G.	ASW 15	45	Ae.C. Torino	8	819	9	903	15	470	13	757	15	218	8	764	7	838	20	0	5	852	6	699	10	6320	10	6320	10	6.320		
11	Mceta C.	FOKA	14	Ae.C. Aosta	9	800	14	731	13	485	14	353	13	301	17	408	13	660	9	485	7	771	7	697	11	5691	11	5691	11	5.691		
12	Ferrari G.A.	LIBELLE	41	Ae.C. Rieti	7	860	10	840	8	615	9	842	16	208	9	700	14	451	10	289	20	0	12	526	12	526	12	526	12	5.467		
13	Weber G.	Ka 6 E	18	Ae.C. Bolzano	13	605	17	339	16	360	17	303	9	811	18	283	10	744	8	735	8	740	13	406	13	406	13	406	13	5.326		
14	Urbani P.	LIBELLE	91	Ae.C. L'Aquila	12	685	11	823	11	499	9	942	10	520	16	420	16	300	20	0	9	615	20	0	14	4.704	14	4.704	14	4.704		
15	Torggler H.	ASW 15b	15	Ae.C. Bolzano	14	439	12	813	9	529	16	309	14	244	14	460	17	275	20	NP	20	NP	20	NP	15	3.069	15	3.069	15	3.069		
16	Colombo A.	M. 100 S	74	AVM Milano	16	334	16	349	14	477	18	272	10	520	20	163	20	0	11	168	20	0	11	696	16	2.979	16	2.979	16	2.979		
17	Fanti P.	LIBELLE	23	AVA Valbrembo	15	356	13	783	20	0	12	796	16	208	12	636	20	0	20	0	13	34	20	NP	17	2.813	17	2.813	17	2.813		
18	Nodari R.	CIRRUS	1015	AVAL Varese	17	299	20	63	20	0	14	326	16	208	19	176	12	700	20	0	20	0	14	330	18	2.102	18	2.102	18	2.102		
19	Cerutti L.	M. 300	47	AVAL Varese	19	137	19	146	17	340	20	183	20	0	7	784	15	404	20	NP	20	NP	20	NP	19	1.994	19	1.994	19	1.994		
20	Rasini C.	URIBEL D	33	Ae.C. Aosta	20	0	15	391	18	216	19	240	20	0	15	451	20	0	20	0	20	0	14	330	20	1.698	20	1.698	20	1.698		

Lega due - trofeo "A. Tait"

CLASS.	PILOTA	ALIANTE	N. di gara	ENTE	1 ^a 3/8			2 ^a 4/8			3 ^a 5/8			4 ^a 6/8		5 ^a 7/8		6 ^a 10/8		7 ^a 11/8		8 ^a 12/8		9 ^a 13/8 PRESCRIBED AREA		PUNTEG. FINALE CLASS.				
					→	←	Km 144,8	△	Km 120,8	△	Km 172,8	→	←	Km 148,4	→	←	Km 119,2	→	←	Km 107,6	△	Km 102,8	→	←	Km 124		→	←	→	←
1	Mondiglio S.	Ka 6 E	78	Ae.C. Torino	3	921	2	957	5	690	2	952	6	482	1	1.000	4	302	2	966	2	998	1	7.268	1	7.268	1	7.268	1	7.268
2	Spinelli B.	LIBELLE	8	AVA Valbrembo	5	458	3	922	1	1.000	3	898	1	1.000	11	0	1	1.000	3	892	4	830	2	7.000	2	7.000	2	7.000	2	7.000
3	Gritti A.	LIBELLE	11	AVA Valbrembo	1	1.000	1	1.000	2	963	4	805	3	947	11	0	4	302	4	546	1	1.000	3	6.563	3	6.563	3	6.563	3	6.563
4	Armani G.	SHK	20	AVA Valbrembo	7	347	5	753	4	827	6	633	2	993	11	0	3	607	1	1.000	11	0	4	5.633	4	5.633	4	5.633	4	5.633
5	Pavesi G.	A. 3	62	AVAL Varese	5	458	7	417	11	0	5	699	4	940	2	621	2	632	5	368	3	942	5	5.077	5	5.077	5	5.077	5	5.077
6	Menaldo E.	M. 100 S	49	Ae.C. Vicenza	4	848	6	732	3	875	9	316	7	24	4	355	6	272	5	368	5	473	6	4.263	6	4.263	6	4.263	6	4.263
7	Actis F.	Ka 6 E	44	Ae.C. Torino	2	931	11	0	8	173	1	1.000	5	495	11	0	7	173	11	0	11	0	7	2.772	7	2.772	7	2.772	7	2.772
8	Gallo F.	CVV 8	111	Ae.C. Padova	11	0	8	258	11	0	8	483	11	0	3	500	11	0	11	0	5	473	8	1.714	8	1.714	8	1.714	8	1.714
9	Budini-Gattai A.	A. 3	24	Ae.C. L'Aquila	11	0	4	828	7	431	11	NP	11	NP	11	NP	11	NP	11	NP	11	NP	9	1.259	9	1.259	9	1.259	9	1.259
10	Buzzi F.	Ka 6 CR	16	Ae.C. Torino	11	0	11	0	6	530	10	202	11	0	5	119	11	0	11	0	5	473	10	851	10	851	10	851	10	851
11	Cainotto-Paoillo	M. 100 S	141	Ae.C. Aosta	8	218	11	0	11	0	7	526	11	NP	11	NP	11	NP	11	NP	11	NP	11	NP	11	NP	11	NP	11	744

Libera - trofeo "C. Ambrosini"

CLASS.	PILOTA	ALIANTE	N. di gara	ENTE	1 ^a 3/8		2 ^a 4/8		3 ^a 5/8		4 ^a 6/8		5 ^a 7/8		6 ^a 10/8		7 ^a 11/8		8 ^a 12/8		9 ^a 13/8		PUNTEG. FINALE	CLASS.
					Km 166,8	Km 239,2	Km 264	Km 202,4	Km 228	Km 179,8	Km 168,4	Km 206,8	PRESCRIBED AREA											
1	Vergani W.	NIMBUS 2	SS	AVAL Varese	1	1.000	1	1.000	1	1.000	2	997	1	1.000	1	1.000	1	1.000	1	1.000	1	1.000	8.997	1
2	Lamera F.	KESTREL	FL	Ae.C. Torino	5	888	12	665	2	974	12	809	2	918	3	855	3	874	4	865	4	744	7.592	2
3	Manzoni R.	KESTREL	36	AVAL Varese	2	975	2	874	14	455	5	877	4	874	6	762	2	899	13	497	7	642	6.855	3
4	Orsi A.	KESTREL 22	32	AVAL Varese	3	928	3	800	7	723	3	944	5	864	5	802	26	0	6	824	2	809	6.694	4
5	Cattaneo M.	CALIF A 21	WO	Ae.C. L'Aquila	6	868	5	764	17	444	6	842	11	705	11	663	6	820	9	779	16	474	6.359	5
6	Orsi G.	KESTREL 22	26	« Valzania » Como	26	0	4	777	9	641	4	936	13	540	4	844	5	859	3	926	16	474	6.097	6
7	Dall'Amico P.	LIBELLE H 301	4	Ae.C. Torino	26	0	14	662	9	641	9	815	7	818	8	724	4	866	8	782	13	584	5.892	7
8	Della Chiesa C.	F. K. 3	77	Ae.C. Aosta	9	811	6	755	11	633	15	742	21	200	10	666	9	731	13	497	4	744	5.779	8
9	Stuhr R.	KESTREL	RS	Germania	4	917	23	94	14	455	1	1.000	3	890	2	916	26	0	2	929	20	409	5.610	9
10	Peccolo L.	S.H.K.	17	Ae.C. Torino	10	773	9	682	3	940	11	811	17	441	14	623	26	0	11	753	12	586	5.609	10
11	Nidoli G.	KESTREL	71	AVAL Varese	8	821	17	594	12	574	8	834	6	828	7	741	26	0	17	73	8	607	5.072	11
12	Zoli A.	CALIF A. 15	ZA	AVA Valbrembo	15	676	21	538	4	938	19	328	9	785	22	355	13	146	5	823	21	269	4.867	12
13	Clement J.M.	PHOEBUS C	10	Francia	7	826	7	750	5	925	13	797	10	769	9	684	14	23	19	24	26	NP	4.798	13
14	Zanetti-Mantica	CALIF A. 21	3	CPV Milano	12	728	8	700	14	455	10	812	12	692	13	644	26	0	26	0	6	724	4.755	14
15	Fontana V.	A 3	63	AVAL Varese	13	716	10	679	6	895	19	328	8	804	18	537	26	0	18	39	3	753	4.751	15
16	Agresta P.	A 3	83	CPV Milano	19	588	13	664	17	444	18	620	21	200	17	556	7	780	26	0	16	474	4.326	16
17	Barazzetti G.	KESTREL	25	« Valzania » Como	20	455	22	95	12	574	7	837	14	499	16	572	10	602	26	NP	8	607	4.241	17
18	Capoferri S.	KESTREL	12	AVA Valbrembo	26	0	15	654	8	694	19	328	18	218	11	663	12	258	7	795	14	475	4.085	18
19	Centofante E.	PHOEBUS C	2	Ae.C. Bolzano	16	670	18	564	26	0	16	678	26	0	15	605	26	0	10	768	10	604	3.889	19
20	Puch S.	DIAMANT	9	Austria	18	641	11	675	17	444	23	164	20	203	23	204	11	338	12	505	11	603	3.777	20
21	Falciola B.	S.H.K.	28	AVAL Varese	17	655	23	94	26	0	14	788	14	499	19	520	8	743	16	130	26	0	3.429	21
22	Bertoli-Kufferle	CALIF A. 21	1	AVAL Varese	11	756	16	640	20	333	22	291	23	115	24	203	26	0	15	452	14	475	3.265	22
23	Magnani F.	S.H.K.	88	AVAL Varese	14	694	18	564	22	100	26	NP	14	499	21	423	26	0	26	0	16	474	2.754	23
24	Balzer M.	LIBELLE H 301	5	AVA Valbrembo	26	0	20	555	21	153	17	640	18	218	20	483	26	0	26	0	26	0	2.049	24
25	Brigliadori R.	CALIF A. 21	117	AVM Milano	26	0	26	0	26	0	26	0	26	0	26	0	26	NP	26	NP	26	NP	0	25
26	Paglia M.	S.H.K.	19	Ae.C. Roma	26	NP	26	NP	26	NP	26	NP	26	NP	26	NP	26	NP	26	NP	26	NP	0	26

L'ANDAMENTO IN CLASSIFICA GENERALE

STANDARD:

		dopo la prova n.:	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Perotti	ASW 15	2	1	1	1	1	1	1	1	1
2	Brigliadori	LIBELLE	4	4	4	4	3	3	2	2	2
3	Monti	CIRRUS	13	10	9	7	6	5	4	3	3
4	Balbis	LIBELLE	6	3	3	3	4	4	3	4	4
5	De Orleans	ASW 15	1	5	5	5	5	6	5	5	5
6	Rizzi	LIBELLE	9	6	6	8	8	8	8	7	6
7	Bucceri	PHOEBUS	5	7	8	6	7	7	7	8	7
8	Cibic	LIBELLE	16	14	12	10	10	9	9	9	8
9	Tessera Chiesa	LIBELLE	3	2	2	2	2	2	6	6	9
10	Marchisio	ASW 15	7	9	10	12	11	10	11	10	10

LIBERA:

1	Vergani	NIMBUS 2	1	1	1	1	1	1	1	1
2	Lamera	KESTREL	7	2	3	3	2	2	2	2
3	Manzoni	KESTREL	2	6	6	5	4	3	3	3
4	Orsi A.	KESTREL 22	3	4	2	2	3	5	4	4
5	Cattaneo	CALIF A. 21	4	10	8	8	7	4	4	5
6	Orsi G.	KESTREL 22	19	17	14	14	12	7	6	6
7	Dall'Amico	LIBELLE H 301	21	20	16	15	14	9	7	7
8	Della Chiesa	F.K. 3	6	8	7	13	13	8	9	8
9	Stuhr	KESTREL	18	16	13	11	8	11	8	9
10	Peccolo	S.H.K.	8	5	5	7	9	12	10	10
11	Nidoli	KESTREL	10	11	9	6	6	10	13	11
12	Zoli	CALIF A. 15	17	9	12	12	15	16	12	12

LEGA DUE:

1	Mondiglio	Ka 6 E	2	2	2	3	1	1	1	1
2	Spinelli	LIBELLE	4	4	3	2	3	2	2	2
3	Gritti	LIBELLE	1	1	1	1	2	3	3	3
4	Armani	S.H.K.	5	5	5	4	4	4	4	4
5	Pavesi	A. 3	7	8	7	7	6	5	5	5
6	Menaldo	M. 100 S	3	3	4	5	5	6	6	6

ENTI PARTECIPANTI

	<i>Standard</i>	<i>Libera</i>	<i>Lega Due</i>	<i>Totale</i>	<i>1971</i>
AVAL VARESE	3	8	1	12	13
AVA VALVREMBO	3	3	3	9	7
AERO CLUB TORINO	3	3	3	9	5
AERO CLUB AOSTA	2	1	1	4	3
AERO CLUB L'AQUILA	2	1	1	3	—
AERO CLUB BOLZANO	2	1	—	3	3
AVM MILANO	2	1	—	3	1
AERO CLUB PADOVA	1	—	1	2	1
AERO CLUB VICENZA	1	—	1	2	1
C.P.V. MILANO	—	2	—	2	3
GVV «VALZANIA» COMO	—	2	—	2	4
ARO CLUB RIETI	1	—	—	1	1
AERO CLUB ROMA	—	1	—	1	1
AUSTRIA	—	1	—	1	1
FRANCIA	—	1	—	1	—
GERMANIA	—	1	—	1	1
INGHILTERRA	—	—	—	—	1
AERO CLUB FERRARA	—	—	—	—	2
ASS. AERO CLUB TERNI	—	—	—	—	2
AERO CLUB BOLOGNA	—	—	—	—	1
	20	26	11	57	50
1971	17	24	9	50	

PAESE DI COSTRUZIONE DEGLI ALIANTI IN GARA:

	<i>Germania</i>	<i>Italia</i>	<i>Div.</i>	<i>Totale</i>
— STANDARD	16	3	1	20
— LIBERA	18	7 ⁽¹⁾	1	26
— LEGA DUE	6	5 ⁽²⁾	—	11
	40	16	2	57

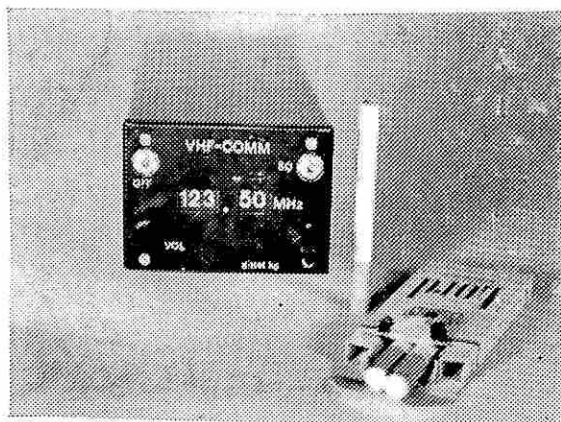
⁽¹⁾ di cui 4 biposti

⁽²⁾ di cui 1 biposto

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

- DITTEL -

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

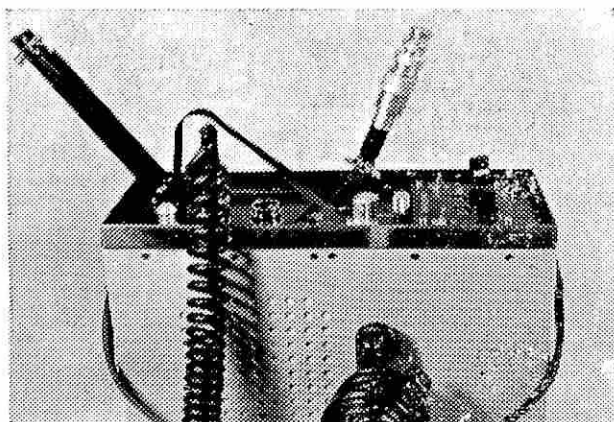


VHF - COMM FSG 15

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

VHF - COMM FSG 16

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



VHF - COMM FSG 15 P

Potenza d'uscita 2 W HF

VHF - COMM FSG 16 P

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

WALTER DITTEL K.G.

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

IN ITALIA:

**Concessionario esclusivo
vendita e assistenza:
DITTA GRITTI
Via Capri, 16 - 39100 BOLZANO**



“Una cicogna a Vrsac”

Volevano aggiungere qualcosa ai nostri precedenti comunicati, ma l'umidità ha troppo deformato il metro e noi — dilettanti affetti da tifoseria — non ci sentiamo in grado di prendere le misure a questi sfortunati Campionati Mondiali.

La redazione

« Le tabelle riassuntive delle prove e le classifiche generali dei Campionati Mondiali di Vrsac sono state pubblicate nel precedente numero ».



13th world gliding championships vršac'72

**13. svetsko prvenstvo u vazduhoplovnom
jedriličarstvu — jugoslavia**

La partecipazione italiana ai campionati mondiali 1972 (Vršac, Jugoslavia)

di Piero Morelli

Dopo un felice periodo di allenamento e dopo le due prime prove, svoltesi in condizioni meteorologiche « normali », il Campionato è stato gravemente compromesso da una situazione meteo abnorme, per afflusso di aria umida e instabile che ha provocato temporali a catena, di violenza eccezionale, e da una infelice scelta dei temi, che ha aggravato la pericolosità dei voli.

Cito, a conferma, quanto pubblicato da « Flight », 10-8-72, a pag. 186:

« Ci sono stati molti problemi a Vršac, ma il maggiore è stato il tempo, inaspettatamente disastroso. Dopo la seconda prova, la massa d'aria divenne calda e umida con forte instabilità, e si mantenne tale per tutto il resto del Campionato. Nella foschia, i cumuli degeneravano rapidamente in cumulo-nembi già nel primo pomeriggio. In alcuni giorni i neri rapidamente in cumulo-nembi già nel primo pomeriggio. In alcuni giorni i temporali rimasero separati l'uno dall'altro, ma più spesso essi si saldavano fino a coprire l'intera area della competizione. Gli alianti furono sferzati dalla grandine o inondati da muri d'acqua ».

In queste condizioni, la fortuna ha avuto naturalmente un gran peso sui risultati sportivi. Ma non sarebbe giusto negare il merito ai piloti meglio piazzati, sui cui nomi non si discute, e che si erano già messi in evidenza in precedenti edizioni. Mi riferisco in particolare ai polacchi Wroblewski e Kepka (1° e 3° in « Standard »), allo svedese Ax e al finlandese Wiitanen (1° e 2° in « Libera »).

Ma ciò che indubbiamente ha determinato i risultati si può indicare in:

- a) addestramento al volo in nube e alla navigazione in condizioni IFR;
- b) disponibilità del pilota ad accettare i rischi del volo in condizioni temporalesche.

Il rischio era indubbiamente grave, se, com'è accaduto, un pilota (l'ungherese Warkosi) perdeva la vita per effetto, sembra, di una scarica elettrica diretta, in cumulo-nembo a 3000 m di quota; se una collisione in nube determinava la perdita di due alianti e il danneggiamento di un terzo, riuscendo fortunatamente il pilota di quest'ultimo ad atterrare, e gli altri due a salvarsi col paracadute; se alcuni alianti risultavano addirittura crivellati dalla grandine; se un gran numero di alianti risultavano danneggiati in atterraggio a causa delle proibitive condizioni atmosferiche e del terreno. Un caso a sé stante, e singolare, è stato quello della collisione di un aliante ancora in volo che, in fase di

atterraggio, entrava in collisione con il rimorchio di un autotreno che marciava sull'autostrada. L'incidente costava la perdita della vita al pilota, il canadese Mix. L'ammissibilità del volo in nube in questa competizione era stata oggetto di discussione alla FAI-CIVV nel novembre '71 e nel febbraio '72. Lo scrivente ha partecipato sia alle riunioni del Bureau (di cui fa parte in qualità di Vice Presidente della CIVV) che a quelle plenarie della Commissione. Vi furono forti opposizioni al volo in nube, soprattutto da parte dei delegati tedesco occidentale, inglese e americano, nonché del sottoscritto. Nella notazione finale, tuttavia, prevalse il parere contrario, soprattutto per l'apporto determinante e compatto dei Paesi orientali, fra cui quello organizzatore. Non c'è dubbio che l'argomento, alla luce di quanto accaduto, andrà ripreso.

Va detto, a questo punto, che, mentre nella maggior parte dei Paesi occidentali il volo in nube degli alianti è fortemente limitato, o totalmente proibito, in base alle norme sulla navigazione aerea e per l'esistenza di vaste e numerose zone di volo controllato, nei Paesi orientali, invece, tali limitazioni sono assai più ridotte. È dunque largamente consentito agli alianti il volo in nube, anche perché, di regola in questi Paesi, un unico Ente è proposto alla disciplina del traffico aereo sia della grande aviazione, civile e militare, che dell'aviazione minore. Ne consegue la possibilità di praticare il volo in IFR e di addestrarvi i piloti. Ma c'è di più: in Polonia, per esempio, i piloti di spicco vengono sottoposti annualmente a periodi di addestramento con programmi oramai standard, che comprendono varie figure acrobatiche in IFR; salita in nube di alianti (fino a 5) alla stessa quota, impegnati nella stessa spirale a sinistra, a distanza ravvicinata tale da consentire il contatto visivo, e con obbligo di uscire a destra non appena il contatto visivo viene perso; avvistamento a destra e a sinistra (in nube) con uscita comandata dopo un numero di giri prefissato; ecc.

Anche la navigazione IFR viene curata. Ne è prova l'impresa di Wroblewski a Wršac, che percorreva l'intero 2° lato di un triangolo (circa un centinaio di km) in un sistema di nubi saldate, uscendone con successo sul 2° pilone.

È chiaro che nel nostro Paese, come in molti altri, anche se sussistessero quelle possibilità oggettive che invece mancano, sarebbe pressoché irrealizzabile un addestramento sistematico di questo tipo. La disponibilità di tempo dei nostri piloti, che praticano tutti il volo a vela su un piano prettamente dilettantistico, sarebbe, per esempio, una delle grosse difficoltà.

Per quanto riguarda poi la disponibilità a prendere grossi rischi, qui il discorso si sposta su un piano umano e sociale. C'è, mi sembra, una differenza sostanziale nel modo di vedere lo sport tra i Paesi occidentali e quelli orientali: in questi ultimi, un forte accento viene posto sull'aspetto del prestigio e su quello educativo della gioventù. È lo Stato che prende direttamente a cuore lo sviluppo delle attività sportive, le indirizza e le finalizza. La gioventù, che ne risulta in massa impegnata, ha la sensazione di applicarsi in un qualcosa cui viene riconosciuto un alto valore morale, e ne deriva una forza di applicazione che mediamente non ha riscontro nei Paesi di diverso regime. Detto per inciso, mi pare che le Olimpiadi attualmente in corso diano una riprova a queste considerazioni. Tornando ai risultati di Vršac, per una valutazione delle prestazioni dei nostri piloti, va considerato quanto segue:

1) Dopo le due prime prove (tempo « normale »), avevamo i seguenti piazzamenti, punti, percentuale dei punti rispetto al 1° classificato:

Standard:

Pronzati:	13°	1786	91,7 %
Perotti:	46°	1067	54,8 %

Libera:

Zoli:	17°	1637	85,0 %
Serra:	33°	1258	65,3 %

2) Dopo l'ultima prova:

Standard:

Pronzati:	34°	3622	65,4 %
Perotti:	42°	3264	59,0 %

Libera:

Serra:	30°	3612	62,0 %
Zoli:	36°	3134	53,8 %

Piloti di riconosciuto valore risultavano così piazzati:

Standard:

Persson (campione mondiale 1950)	18°	4284	77,4 %
Moffat (campione mondiale 1970)	19°	4229	76,4 %
Reichmann (campione mondiale 1970)	24°	3912	70,8 %
Wödl (campione mondiale 1968)	36°	3557	64,3 %
Stouffs (2° - mondiali 1968)	38°	3495	63,1 %
Nietlispach	40°	3373	61,0 %

Libera:

Neubert (2° - mondiali 1970)	10°	5077	87,2 %
Smith (campione mondiale 1968)	16°	4527	77,9 %
Hossinger (campione mondiale 1960)	33°	3499	60,1 %

Si noti che tutti i piloti sopra menzionati appartengono a Paesi occidentali.

Degli ex-campioni mondiali presenti alla competizione, manca all'elenco di cui sopra solo Wroblewski (polacco) che vinse nel 1965 in Inghilterra, ove fu pure fatto ampio uso del volo in nube.

- 3) Nella prova del 15 luglio, annullata per entrambe le classi in quanto meno del 20 % dei piloti aveva superato i 100 km. Pronzati (con Reichmann) era risultato primo in classe standard e Serra terzo in classe libera.
- 4) Nell'ultima prova della classe libera, Zoli rinunciava a partire, date le condizioni atmosferiche.

Assolutamente ineccepibile l'organizzazione, anche se la sfortunata malattia di Rovesti ci ha purtroppo privati dell'assistenza meteo diretta.

Il durissimo, e purtroppo assai frequente lavoro di recupero, in condizioni disastrose di tempo e talvolta di strade, è stato assolto senza il minimo inconveniente.

La preparazione accurata prima delle partenze, e i due allenamenti collegiali di Varese e Bolzano, anche se sfortunati, a causa del tempo, dal punto di vista volativo, hanno reso agile il funzionamento al momento giusto ed hanno contribuito all'affiatamento degli uomini ed alla conoscenza dei mezzi.

L'innovazione del Direttore Tecnico, nella persona di Walter Vergani, di cui è indiscussa la competenza e il prestigio, si è rivelata opportuna. Essa ha sollevato il Capo Squadra di un compito delicato ed essenziale che, aggiunto alle altre incombenze, non poteva essere assolto a dovere. Sono convinto che, in diverse condizioni ambientali, ben altri sarebbero stati i frutti di questa innovazione.

Gli apparati radio DITTEL sono stati efficientissimi e di assoluta affidabilità.

Formidabile la dotazione di vetture 130 da parte della FIAT e di roulettes di servizio da parte della ROLLER. Questo materiale si è rivelato assai idoneo all'impiego specifico. L'assistenza, inoltre, fornita sia dalla FIAT che dalla ROLLER prima e durante la competizione, e dalla FIAT subito dopo l'incidente stradale di Zoli è stata straordinariamente efficiente, e merita veramente un plauso e un'espressione di ammirazione e riconoscenza. Qualche difetto hanno palesato i rimorchi trasporto alianti. Ne va dato parziale carico

tuttavia alla rete stradale secondaria della Jugoslavia, talora in pessime condizioni, e al tempo. Quest'ultimo ci ha fatto rammaricare di non disporre di rimorchi chiusi anche per gli alianti di Serra e di Perotti.

I piloti, per la loro stessa formazione in gran parte da autodidatti e per la carenza di una assidua attività di volo svolta in collaborazione e opportunamente guidata, hanno una spiccata tendenza individualistica. Così è stato anche nelle precedenti occasioni. A questo inconveniente non si potrà ovviare se non affrontando seriamente il problema alla base e in una prospettiva di tempo relativamente lungo.

L'esistenza tuttavia di una naturale tendenza a collaborare e di un affiatamento già consolidato positivamente in precedenti occasioni, dovrebbe, a mio avviso, essere tenuta nel debito conto al momento della scelta dei piloti titolari e di riserva.

Sarebbe comunque utile incoraggiare la partecipazione dei piloti più capaci a competizioni estere ove, fra l'altro, sia possibile il confronto con piloti stranieri di valore e ove il terreno di gara abbia caratteristiche pianeggianti (Angers, Hahnweide ecc.) e non così particolari come quelli montagnoso e ormai abituale di Rieti.

Il volo a vela agonistico mondiale continua a progredire. Il divario fra i piloti si va attenuando. Paesi che sono sempre stati piuttosto in ombra, stanno emergendo, come, ad esempio, Australia e URSS.

Gli alianti si sono invece alquanto livellati. In classe libera, ben 11 (contro 2 del 1970) gli alianti con apertura superiore ai 19 m, con un massimo di 23 m del Calif A-15, 10 gli alianti di 19 m, e i restanti 17 con apertura fra i 17 e i 18 m. L'uso dei flap si va anche generalizzando: privi di flap solo 7 alianti su 38 (Cirrus, Phoebus C, SHK).

In classe standard si è praticamente raggiunta una pressoché assoluta uniformità (LS-1, ASW-15, St. Cirrus, St. Libelle, Orion) con alcuni (10 su 51) Cobra, Urupema, Phoebus, probabilmente a livello un po' inferiore. Una differenziazione proveniva dalla possibilità di caricare zavorra d'acqua (per la prima volta consentita ai Mondiali), ma le condizioni meteorologiche non hanno praticamente permesso di trarne profitto.

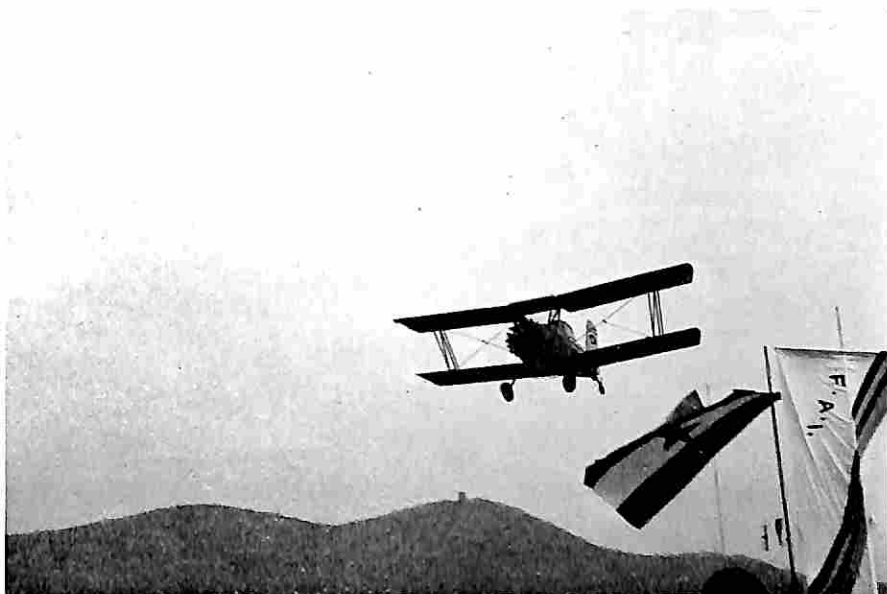
Progressi sono da registrare nella strumentazione, particolarmente nei variometri e nella loro compensazione d'energia totale.

I Campionati Mondiali sono una grande occasione di confronti, di scambi d'idee e di informazioni. Viverli significa, per i sia pur pochi privilegiati che possono farlo, essere partecipi in una qualche misura di quanto di meglio si va sviluppando e maturando nelle varie parti del mondo in questa complessa disciplina, che oltre che sport e agonismo, è anche, e in elevata misura, tecnica e scienza. E l'esperienza raccolta viene riservata e messa a profitto nell'ambito nazionale.

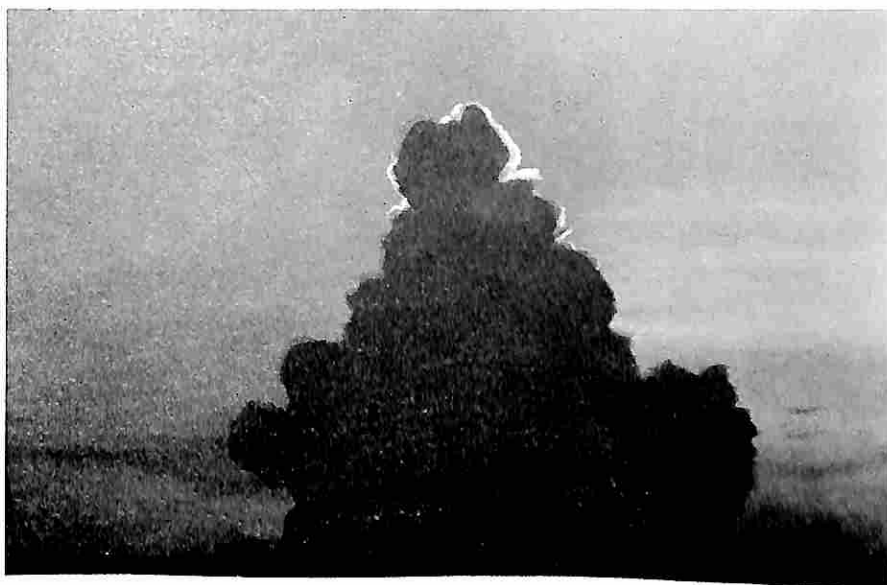
Torino, 31 agosto 1972



*** Vendiamo aliante biposto « Urendo » (ma bello!). Appena eseguita ispezione 1000 ore. Lire 650.000, radio, paracadute, strumenti, quotazione a parte. Tel. 02/355.43.10 o scrivere: Geom. Stucchi Massimo - Via Aladini 42 - Milano.**



Sviluppi che giungeranno fino alla F. A. I.



Italia ai mondiali

di Walter Vergani

Pur con le grosse attenuanti delle cattive ed imprevedibili condizioni meteorologiche e dei temi non propriamente felici, rimane difficile darsi una immediata spiegazione del deludente risultato della nostra partecipazione ai recenti Campionati del Mondo.

La compagnia di qualche grosso nome a metà od in fondo alla classifica non ci consola del resto dalla vista di molti dei soliti bravi in cima, a testimonianza di una classe che finisce per aver ragione anche delle condizioni avverse.

D'altronde mai come in questo campionato abbiamo avuto mezzi adeguati e squadre di valore che hanno funzionato a dovere. La fortuna — o la mancanza di sfortuna — ha permesso uno svolgimento senza intoppi e senza avarie di macchine che di uomini.

Vediamo allora doverosamente di tentare una diagnosi che possa preludere a terapie efficaci.

Dobbiamo subito constatare che la nostra élite sportiva è sparuta e dilettante al massimo grado. Nessuna scelta è consentita a chi deve formare la nostra rappresentativa che, si badi, non pecca in qualità ma in disponibilità. Del resto, a riprova, possiamo notare fra i nostri piloti nomi che si sono piazzati al quarto, settimo, ottavo, undicesimo posto in passate edizioni e che hanno conquistato posti d'onore in numerose prove parziali. L'unico difetto è che questa gente ha poco tempo e, paradossalmente, meno ancora quando deve andare ai mondiali, impegnata com'è a conquistarsi questo mese di libertà a dispetto dei propri impegni quotidiani.

Alla mancanza di allenamento adeguato dobbiamo quindi imputare molta della insicurezza nella messa a punto, nello sfruttamento della macchina, delle proprie capacità, nel volo in temporale, in coppia e via dicendo.

Constatiamo ancora che la mentalità iconofila e feticista del nostro volovelista annette più importanza alla macchina/aliante che a quell'altra macchina, l'uomo, e che quindi preferisce saltare a bordo del più recente e sconosciuto prodotto, all'ultimo momento, che lavorare pazientemente sull'aliante altrettanto valido, ma conosciuto, che potrebbe avere a disposizione per tempo, nell'intento di cavare dal compelsso pilota-aliante quel « per cento » in più che la sola macchina raramente gli darà.

Diciamo infine che l'italiano volovelista, una volta partito in simili condizioni di inferiorità, e della quale è già molto difficile convincerlo, non riesce, attraverso il gruppo in volo che a terra, a realizzare quella strategia (o furberia) di gara che, sia attraverso informazioni che consigli, gli consentirebbe di rosicchiare qualche punto in più ottenendo piazzamenti forse non del tutto meritati ma comunque atti ad ottenere maggior lustro.

Dopo queste premesse si possono indicare diverse terapie, fra cui:

a) Partire con maggior anticipo alla selezione e quindi alla formazione dei nostri rappresentanti. Occorrono due anni, a causa della stagionalità del volo a vela. La scelta dei

piloti deve essere fatta da persone all'uopo designate e così il loro allenamento. Queste persone devono avere poteri definiti ed ottenere il rispetto della loro autorità anche da parte degli organi da cui dipendono. La scelta dei piloti non deve essere fatta solo sulla base dei risultati in gara, ma tenendo presente altri fattori come completezza, disponibilità, capacità di auto-organizzarsi (reperimento e prova alianti, strumenti); capacità di fondersi in una squadra a dispetto del proprio caratteraccio; esperienza di gara all'estero e su terreni più simili a quelli su cui si terranno i prossimi Mondiali.

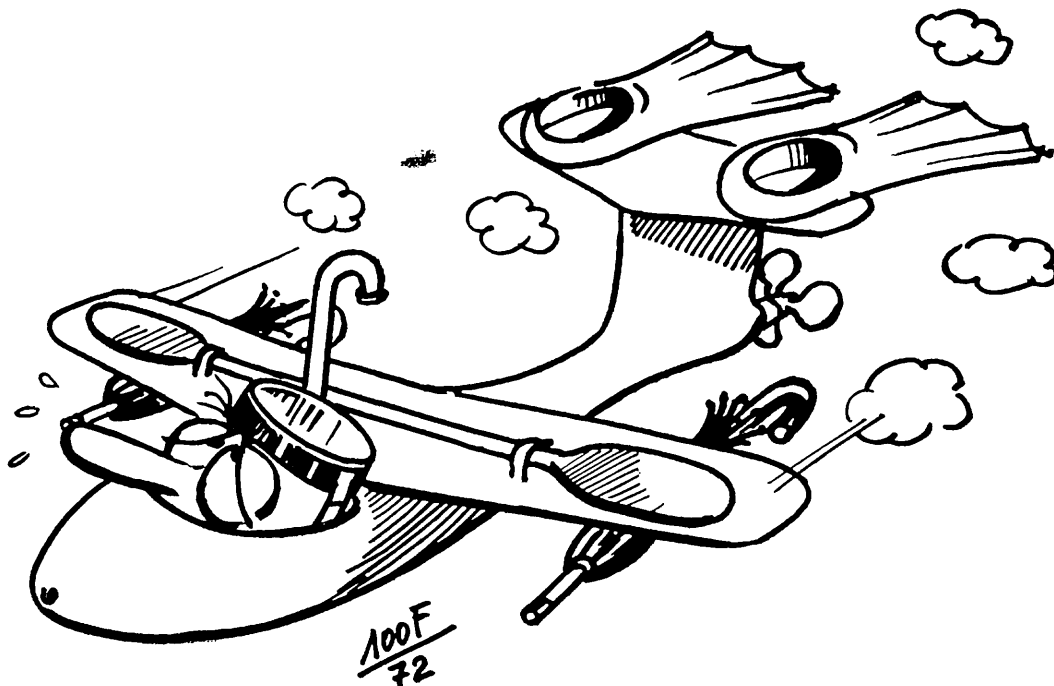
b) Ottenere che lo stanziamento dei fondi da parte dell'Ae.C.I. avvenga con un anno di anticipo rispetto a quanto fin qui ottenuto, in modo che non vi siano incertezze nella stesura ed esecuzione dei programmi.

c) Provvedere per tempo alla verifica, scelta, acquisizione degli alianti. Le caratteristiche di volo devono essere accertate oggettivamente e non per impressione o sentito dire. Lo stesso dicasi per gli strumenti.

d) Incentivare la partecipazione dei nostri piloti a gare internazionali, indicando quali vengono ritenute più formative. Dare un peso a questi elementi del « curriculum » al momento della scelta definitiva.

e) Usare maggior severità nella sostituzione dei piloti titolari che non possano allenarsi convenientemente. Predisporre quindi delle riserve valide ed ugualmente disponibili.

* * *





STANDARD: 1° il polacco WROBLEWSKI, 2° il russo RUDENSKI (a sinistra) e 3° ancora un polacco: KEPKA

LIBERA: 1° lo svedese AX, 2° il finlandese VIITANEN (a sinistra) e 3° il polacco KLUK



Il tredici non ha portato fortuna

di Egidio Galli

Introduzione

Le memorie del partecipante ad un campionato mondiale sono come le memorie del combattente; per estese che esse siano non possono abbracciare che l'orizzonte di una colonna in avanzata (recupero) sulla quale irrompe per radio la sofferenza del soldato accerchiato (planata in aria calma con imminente fuori campo).

Impossibile dire tutto di una guerra e impossibile fare il cronacone di un campionato. Tanto meno del tredicesimo, finito in centinaia di terreni conosciuti solo dal pilota che vi ha trovato temporaneamente sede e dalla squadra che vi ha sudato sopra.

Impossibile. I vecchietti del '99 e i maturi del '20 stanno ancora scrivendo, in almeno sette diversi idiomi, le avventure delle ultime due guerre mondiali e tutte riprese da angoli di osservazione assai ristretti.

Così, nonostante la gran voglia che avevamo alla partenza di dire tutto sulla Jugoslavia (eravamo o no degli inviati speciali?) non ci resta da fare altro che il temino del *nostro*, solo del nostro, sudato e patito campionato.

Pensiero istintivo: stando al campo potremmo raccogliere, tra decolli e atterraggi e interviste, molto materiale. Voce della coscienza volovelistica: « Attenzione ai tradimenti. Serra fa gran conto sui propri aiutanti ».

Cambio di lunghezza d'onda al pensiero: se ad ogni volo, anche d'allenamento, andiamo all'inseguimento, potremmo incappare nelle saporite avventure delle quali è golosa la carta stampata. Reazione dell'altra coscienza, la giornalistica (si fa per dire...): « E ai rimasti al di là dell'Adriatico che cosa raccontiamo, poi? »

Vince per atterramento al primo minuto secondo la coscienza volovelistica e ci facciamo una bella scarrozzata di ottomila e rotti chilometri (forse cento senza rimorchio...), durante la quale abbiamo incontrato Piero Morelli, Walter Vergani, Luciano Maritano e Mathilde (qualche volta) e molto asfalto (sempre).

Questa, allora, è la breve storia di due volovelautomobilisti alla caccia di un terzo sangue misto che poteva essere di razza pura se non avesse siglato un patto agrario per la bellezza di 7 (sette) fuori campo su 7 prove valide e 1 annullata. Per intenderci: col « Nimbus II » da bombardamento, non con lo « Spatz » da passeggio; sulla colla nera della Pannonia, non sul duretto dei campi del Mezzogiorno nostrano.

Il trasferimento

L'oscuro lavoro preparatorio di Piero Morelli, forte di tre interi lustri di esperienza organizzativa a livello di squadra nazionale — reso stavolta più efficace per le consegne fatte a Walter Vergani della delicata incombenza di direttore tecnico —, ci fa partire alle 7.30 del 29 Giugno dall'innesto autostradale di Cormanò, a due passi dall'aeroporto di Milano-Bresso, stanchi del solo lavoro d'ufficio svolto fino alla vigilia ma liberi assolutamente da ogni pensiero riferito alla logistica e alle operazioni di volo della squadra.

Le vetture della FIAT, sei perfette « 130 », e le due « Roller » sono una sicurezza a vista. In più, ci siamo fortunatamente legati a un pilota ordinato, autosufficiente per i materiali, di buon carattere, generoso e rapido nelle decisioni. Per la parte terrestre. Per la parte avio scopriremo poi le altre buone qualità.

La pioggia ci fa, per un centinaio di chilometri, una copiosa anticipazione di quello che avremmo trovato « là » e subito dopo il più cocente dei solleoni — in atmosfera umida — ci toglie le forze appena arrivati sull'aeroporto di Padova. Sono le 11.00.

Divise, fotografi, saluto dell'Aero Club d'Italia, discorsetto del Piero, un nugolo di bagagli in trasferimento da una vettura all'altra per due ore; poi un po' di calma portata dal pranzo.

Dove è la YU? Chissà se ci si potrà dormire tranquillamente? Ci si stanca meno per lo stivaggio di 15 aiuti in un hangar di 20 x 24 che per questa baraonda.

Passiamo in rivista i mezzi:

- 4 rimorchi (« Calif A.15 », « Nimbus II », « ASW-15 » e « Libelle St. 203 »),
- 4 roulotte (« Roller » 6 posti, « Roller » 4 posti, personale Giusti e aziendale Caproni),
- 6 autovetture « Fiat 130 » (della casa torinese),
- 4 autovetture « Citroen » (private: Serra, Pronzati, Gritti e Caproni).

La vecchia mossa di scegliere la macchina ritenuta peggiore dagli altri ci piazza in posizione d'oro e con spazio da vendere vicino al compagno di viaggio ideale: Maritano. Quattro anni da Leszno sembra che non abbiano poi fatto peggiorare molto i due vecchi neurodisonici; si scambiano lunghe relazioni circa le pillole scoperte tra un campionato e l'altro. Per non uscire dalla norma hanno già un bel cerchio alla testa. Uno dei due giura sull'amaro medicinale Giuliani.

Partenza con meta prefissata Opicina-Fernetti, il valico alle spalle di Trieste, alle 16.30. Tra poco sapremo che Padova rimarrà l'unico punto in cui la squadra poté essere fotografata al completo. Passiamo infatti il confine con bella celerità ottenuta con cravatta a soggetto volovelistico attorno alle 19.45 e una volta al di là della barriera ci concentriamo via via su un comodo piazzale in attesa dei ritardatari. Lì ci trova Serra che porta la notizia raggelante del fuori strada del « Calif »: uomini bene (modo di dire), materiali male.

Il Piero ha il primo granone ma decide subito; alleggerisce la « DS » del Gritti del materiale utile alla carovana e torna con lui dagli infortunati. Vergani prende il comando e si mette un paio di rughe in più sulla fronte. La strada, eccellente, toglie un pizzico dell'amezza che ha preso tutti. Arietta di gatto nero al traverso del cammino. Il crepuscolo accentua il pessimismo.

A Postumia (adesso Postojna), poco dopo le 21.00, la fame si fa strada e invita alla sosta. Bello smembramento della colonna e patto di mutua assistenza tra le tre coppie rimaste in retroguardia: Serra-Casetti (« DS » + « Nimbus »), Perotti-Mathilde (« 130 » + « ASW-15 ») e Galli-Maritano (« 130 » + « Roller » piccola).

Cena come si deve anche perché qualcuno aveva « saltato » a Padova e successivo scatto in avanti delle tre vetture in collegamento radio; obiettivo: ricerca di un motel. Ne intervistiamo quattro a 25 chilometri uno dall'altro: completi, dormono tutti. Per non fare una raccolta troppo consistente di esterni d'albergo, alla 1.15, a 750 chilometri da Torino e in zona di rara bellezza facciamo l'alt e inauguriamo la roulotte e i sacchi a pelo. Questo paradiso terrestre merita un viaggio. Ecco i dati: 66 chilometri da Ljubljana, sull'autostrada, località Otocec sul fiume Krka, regione Slovenija. Abbiamo anche i telefoni. Sull'isola in mezzo al fiume Hotel Grad Otocec, un vecchio castello, 068-21835. Accanto all'autostrada Motel Otocec 068-21830.

Al mattino scopriamo che altri due tronconi di colonna avevano sostato per pernottare — reciprocamente ignari — a poche centinaia di metri.

Il sole ci saluta in atmosfera tersa alle porte di Zagreb che attraversiamo in periferia. Con 520.000 abitanti è la seconda città della Repubblica federativa.

La lunga autostrada E 94 a unica carreggiata che attraversa l'intero paese è prevalentemente pianeggiante fino a Belgrado. Vi sono tratti di 10-20 chilometri mal pavimentati (l'inverno deve essere una faccenda seria) che tormentano le sospensioni. Per oltre 600 chilometri abbiamo davanti il rimorchietto dell'I-OKYO e soffriamo in attesa di veder saltare qualche pezzo.

Traffico intenso da arteria vitale per i commerci e i rifornimenti. Cominciano gli incontri: due rimorchi olandesi fermi su area di servizio, poi un U.S.A. pure in rifornimento, infine ci supera D'Orleans.

Campagna a grano; campi simili visti solo in Francia ad Est di Parigi; ce ne sono alcuni lunghi almeno 5 chilometri. Poi granoturco, girasoli ed erba da fieno. Verso Belgrado si trebbia. Non è raro vedere batterie di 5-6 mietitrebbia avanzare affiancate. Dietro, al pascolo, grossi corvi.

Strane corone di fiori protette dalla plastica sono appese agli alberi o ai pali, isolate, in aperta campagna. Alcune sono evidentemente molto vecchie. Sapremo poi: incidenti stralciati con memento per i vivi. Anche le carcasse di vetture e autocarri incidentati sono lasciate in sito.

Alle 14.30, dopo il « salto » del pasto, passiamo al traverso dell'aeroporto nazionale di Belgrado e dopo meno di mezz'ora iniziamo il non difficile attraversamento della città il cui ingresso da Ovest è veramente bello, moderno e pulito. La conclusione del percorso urbano avviene col salto del Danubio (= Dunav) su uno dei *due* ponti esistenti nell'intero paese; per il Danubio, a scanso di equivoci.

Alle 16.00, con 1235 chilometri da Torino, entriamo in Jarak, aeroporto civil-turistico 20 chilometri Nord della capitale, dove eravamo attesi da Giovanni (5500 ore di volo e capo pilota di quel centro, anche volovelistico) per appuntamento fissato da Zoli tre settimane prima in un viaggio di avanscoperta.

Parliamo una ruota del rimorchio di Perotti denunciante la fatica attraverso un sordo rumore metallico e poi, gurgogliando con un milione di mosche vischiose (vicino c'è un club di maiali), tiriamo sera in attesa di una porchetta offerta con semplicissima, aperta ospitalità.

Un temporale forza 7 ci toglie la luce elettrica e iniziamo al lume di candela. Arrivano ad ore diverse anche Vergani-Rovesti, Giusti-Lanzi e la famiglia Pronzati con Baldisseri e Centofante. Cena medioevale: carne e vino (Pillo, s'intende).

Con gli alianti ricoverati in hangar si dorme meglio; ci distribuiamo tra le roulettes e le camerette preparate da Giovanni.

Sveglia precoce e cattiva nell'aria resa densa dalle mosche, partenza a smozziconi di colonna, pronto arresto a tre chilometri dal via per un potente *frühstück* precauzionale.

Alle 9.30 del 1° luglio, a 1325 chilometri da Torino, siamo in Vršac, al confine con la Romania. Bandiere e striscioni di saluto tesi al traverso delle strade della cittadina danno il benvenuto. In un attimo siamo in aeroporto. Sole, trainatori, lavori di abbellimento, movimento di persone e di veicoli, quasi un poco di confusione: ecco il via vai delle grandi occasioni.

La base

Adesso, per Rieti, arrivano a pagarli, gli squadristi; « roba de matt », ma il vecchio modello 24 — un tipaccio a mezza strada tra *Vite vendute* e il crociato — è ancora reperibile e capace di vendere l'anima al diavolo per l'affermazione del pilota al quale s'è legato. Come già nel trasferimento, così diventiamo l'ombra, con Casetti, di Sierra Sierra nello scomposto inizio della sistemazione dei veicoli nel quadrato Italia.

L'aeroporto (dicono che qui i tedeschi prepararono uomini e alianti allo sbarco su Creta) è una gran piana, forse di 2 x 2 chilometri, e a noi tocca proprio il pezzo nel quale crescono degli arbusti dal civettuolo fiore azzurro capaci di fare in due un modello volante. Appena allineati i mezzi, ci pieghiamo in due a tagliare i cespuglietti; così facciamo conoscenza di dozzine di simpatici topolini campagnoli.

Giornata di inserimento dei pionieri, quel primo di Luglio. Il Piero ci raggiunge dopo il miracoloso recupero dell'« A.15 » fatto in collaborazione con la FIAT di Padova e ci consola con la certezza della riapparizione del quarto pilota entro pochi giorni.

Confermato il divieto di dormire nelle roulettes, ci troviamo alloggiati: i piloti in campo, gli squadristi in una scuola in città, presso la stazione ferroviaria col nome della città in caratteri cirillici. Tutto è messo bene, anche le docce, scoperte — purtroppo — solo tre giorni dopo. Siamo in 9 in un'aula, soli sul secondo piano. Siamo proprio i primi.

Vitto stanziale, ottimo; paprica e altre speziette confermano che siamo ad un passo dall'oriente. Quello dei sacchetti da viaggio-recupero lo sarà un po' meno ma le grandi dosi chilometriche consigliano le diete leggere.

La dovizia dei mezzi italiani dividerà curiosi da invidiosi. Gli uni, magari elvetici, sono forse attratti dalle file dorate delle trecento bottiglie di Pillo; gli altri, per grettezza mentale, costringono il Piero ad ordinare la requisizione delle radio in più delle coppie

regolamentari auto-aliante. Risultato: 23 apparati! Per non parlare delle rabbiette straniere sulle antenne e gli antennoni. Circolava voce che gli italiani viaggiassero con un radiogoniometro... « Te ghe diset nient? ».

Le prime squadre arrivano a sera.

Lasciamo la base, ordinata e pulita, per fare un giretto d'auto in Vršac onde conoscere le strade di attacco dei recuperi, i distributori di benzina e i passaggi a livello.

Intanto ci rendiamo conto che la YU è nel benessere: automobili, abiti e negozi sembra che lo dichiarino. Le case, qui, sono molto piccole ma deve essere per via della zona agricola.

Gli allenamenti

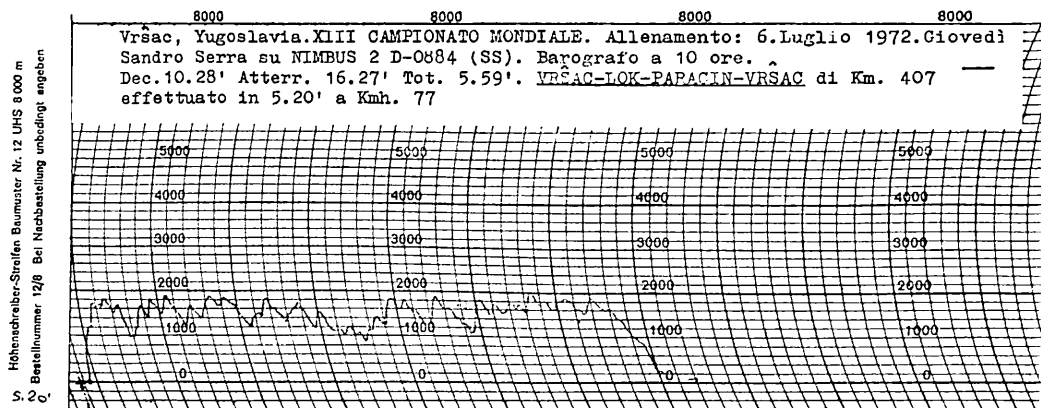
Con una feroce sveglia alle 4.00 ci mettiamo tra i presenti del 2 Luglio, Domenica. Con Casetti, Lanzi e Maritano l'affiatamento è integrale, forse perché non fumiamo e pieghiamo l'asciugamano ogni mattina; ci autoassegnamo, non senza qualche difficoltà walteriana, la « 130 » n. 2 e la utilizziamo come magazzino e torpedone sul percorso scuola-campo; risolviamo così il problema dei trasporti locali e del rispetto degli orari.

Primo montaggio del D-0884 numero di gara SS. Qualche inciampo. Occorrono, per evitare sforzi sfinanti, 3 o 4 Casetti. Se sfortunatamente ce n'è uno solo, bisogna ricorrere ad altri 5 uomini normali. In ogni caso il « Nimbus » non è quella bestia grama, per ciò che riguarda il montaggio, del « Kestrel 604 ».

Briefing alle 10.00 per venire a sapere di un triangolino di 100 chilometri su Vladimirovac e Konak. Dopo le 12.00 andiamo in linea assieme a una ventina di *libera* e *standard* miscelati. Sole e costante ventilazione: clima da benessere.

I nostri tre piloti partono vicini tirati dagli « Utva 66 » da 360 cavalli, agganciano rapidamente e salgono a 1700 metri alla base delle nubi. Andiamo sul terzo lato in due squadre per fare conoscenza delle strade secondarie e togliere qualche punto interrogativo dalle carte del Touring al 500.000; con Casetti per Serra e Giusti-Lanzi per Perotti; con « Citroen DS » quelli, con « Fiat 130 » questi.

Sbagliamo regolarmente e andiamo per vie diverse al confine romeno, dove facciamo un rapido dietro-front. Di lontano si vedevano le solite torrette di confine su castelli di legno. Distese immense di campi a grano, granoturco e girasoli senza una casa per decine di chilometri. Ritorniamo sulla strada giusta; il fondo è buono; i paesi sono a 15 chilometri uno dall'altro; benzina ovunque, quasi in ogni paese. Dai collegamenti radio, sempre





La squadra di GALLI, pardon . . . di SERRA

Il ponte sul fiume Kwai?



perfetti, capiamo d'esser sotto a SS e ci fermiamo per goderci lo spettacolo della perfetta spirale che lo porta in cima alla termica a 1600 metri. Si mette in plané e torna a casa in un lampo. Noi proseguiamo, saltiamo il solo cartello indicante Velika Greda e finiamo in uno stabilimento; contorsionismo per uscire e da quel momento leggeremo bene i cartelli. Avvertiremo tutti gli altri e gli stessi, regolarmente, finiranno nello stabilimento. Mentre il nostro veleggia sulla verticale del campo, rientriamo e proviamo l'antennone da 4 metri; salta fuori, col Guglielmo, un buon terra-terra di 6-7 chilometri.

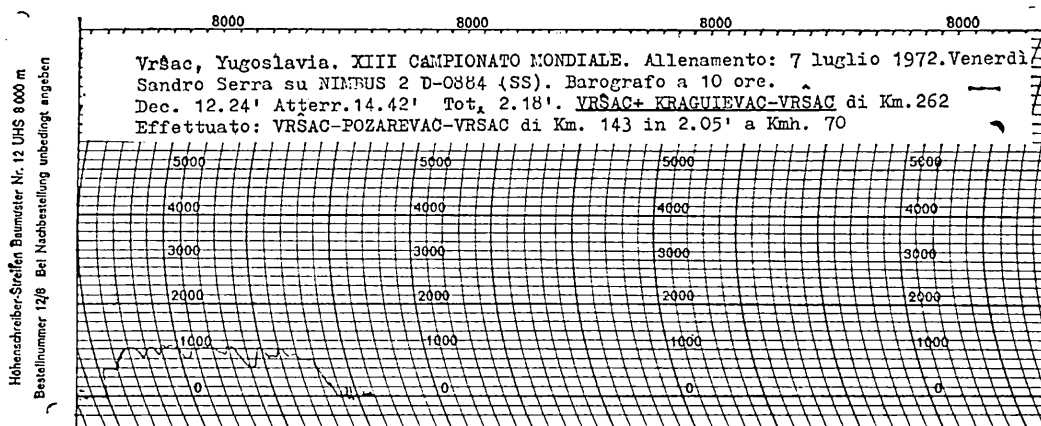
Picchettaggio serale in clima di animazione progressiva: sono arrivati almeno 40 alianti e noi non abbiamo dovuto smontare.

Dopo cena facciamo visita al Plinio, a letto con qualche malanno di natura polmonare, crollato anche per le fatiche intense pre-campionato.

Grosso miglioramento il 3 Luglio con una pigra sveglia alle 5.30 e levata alle 6.00 dopo una notte di pace ottenuta con la magica spiraletta di fumo dello zampirone; le zanzare, là, paese agricolo, sono una cosa seria.

Tempo coperto e vento forte al traverso delle piste in nera terra battuta. Lavoriamo sodo a riordinare alianti, vetture e materiali. Via aerea arriva Angelo Zoli; anticipa il suo bestione e la squadra. Sta bene e parla poco, come al solito. Il Piero, al contrario, parte per Torino, via Belgrado, per tenere degli esami.

Con Sierra Sierra andiamo a caccia di bandiere. Il fascino di quelle stoffe stampate con sagome d'alianti è di una potenza malefica. Le tentiamo tutte, poi la fortuna ci passa ad un metro e la blocchiamo: è un « Fiat 615 » a cassone aperto pieno dei preziosi rotolini di legno e tela. Formidabile intreccio di idiomi, tra cui il famoso francese del Sandro,



e tre *raffaello* passano nella « DS » targata BO in cambio di qualche biro della Piaggio e di due bottiglie di Pillo. Ci vuol tanto poco per far felici due mascazzoni (« Ho detto benissimo? »).

Alle 14.30 si va in linea tutti e tre assieme. Niente termiche. Una ventina di purosangue danno spettacolo da abbecedario sullo stesso pendio, talvolta sconfinando in terra romena. Due ore di volo non inutili per la conoscenza degli avvicinamenti in volo. Esce solamente la squadra di Serra e per una decina di chilometri soltanto.

Le Dittel vanno alla perfezione, come dei telefoni, peccato che ci parlino tutti e in lingue atroci, sibilanti e dure. Eh, la ignoranza nostra!

Lavoretti a terra e scambio di fusibili e spago con D'Orleans e Giovanna, in campo per la Spagna.

Martedì 4, la Direzione di gara fissa il tema di andata e ritorno su Zrenjanin, ma Walter vi incastra un pilone a Omoljica e porta il percorso da 150 a 224 chilometri. Curiamo

la partenza del nostro con 80 litri d'acqua e andiamo in mensa a rovinarci il fegato con 45' di attesa del sacchetto viveri. Il rapido incremento numerico dei partecipanti ha già messo in crisi il servizio annonario locale. Partiamo pancia a terra verso Pancevo con Giusti dietro che ha per obiettivo la ricognizione sulle strade all'interno del triangolo mentre noi faremo l'esterno. La « Citroen » col rimorchio ha il sorpasso lungo ma le strade sono semi-deserte, fatta eccezione per la sola autostrada, e si fila con medie vicine ai cento orari. Breve radio con Attilio in punto basso a Pancevo, ma senza potergli dare aiuto; lo vediamo atterrare in quell'aeroporto.

Strada buona fino a Uzdin, sempre in « cinque quinti » con SS e il 23 di Perotti, in passaggio pressoché padano. Entra improvvisamente anche la voce di ZA il cui « A.15 » era arrivato al mattino con un tappone unico da Vizzola Ticino.

A Uzdin l'asfalto cessa come a un passaggio a livello. Siamo sulle famose — nell'attesa e nei resoconti altrui — piste agricole. E asciutto, per fortuna, ma si avanza a 2 chilometri all'ora con le sospensioni all'ultima tacca per superare canaletti e risalti. Riferimenti: nessuno. Dopo mezz'ora, un campanile. La velocità è passata a 10 all'ora. Passa una cicogna in *plané*; piantiamo tutto e usciamo a filmare. Siamo nelle favole: l'ultimo uomo visto è indietro mezza giornata a piedi. Il polverone non ci permette di vedere il rimorchio, a due metri. Si riempie pian piano anche l'abitacolo della vettura.

Saremo forse felici di perderci se non ci fosse il patto col diavolo e Sierra Sierra. A Tomasevac, spuntata dagli alberi, ci pestiamo una accelerata a 50 orari per sollevare la nube nera che il Lucio vuol filmare (sennò gli altri non ci credono) e, di colpo, approdiamo all'asfalto. Con la pioggia di lì non passano che i cavalli.

Via Orlovat, uno dei piloni di Riccardo Brigliadori nel 1962 con l'« M 100 S » I-CVAM, riagganciamo il programma iniziale di passare da Zrenjanin (58.000 abitanti) per tornare a casa.

Partecipiamo, mentre avanziamo a centodieci all'ora, allo splendido recupero aeroradio di ZA, finito in Romania per via del vento, operato da *gospodin* Nino. Alle 16.50, con bella concomitanza e dopo trecento chilometri, vediamo — contro le colline di Vršac — le planate finali contemporanee dell'Angelo e del Nino.

Il nostro era già a tetto.

Fitta al cuore per una incrinatura al tubo principale del telaio del rimorchio del « Nimbus ». Serata rovinata. Furibondi accordi con Giuseppe (vice-pilota della squadra YU) per poter entrare, l'indomani, in quella fabbrica aeronautica sita nelle immediate vicinanze dell'*aerodrom*.

Alle 7.00 del 5 Luglio imprechiamo contro tutti: una coda di centocinquanta persone ci impedisce di far colazione. Il *briefing* fissato alle 8.00 fin dal giorno prima aveva determinato l'occlusione. Ci dedichiamo al rimorchio. Giuseppe ci accompagna alla fabbrica che fa i « Cirrus » su licenza. Troviamo un capo molto sveglio che ci promette, ci esprimiamo prevalentemente a segni, di effettuare la riparazione per le 11.00.

Detto fatto. Merita due bottiglie di Pillo, oltre che la fattura. Tiriamo il fiato perché il lavoro è fatto a regola d'arte.

Torniamo a razzo in campo e troviamo che gli organizzatori hanno regalato agli allenandi un triangolo di 307 chilometri su Mole Fruska Gora, a Sud di Novi Sad.

Le radio vanno come un organo. Abbiamo sempre dentro tutti e quattro i nostri, anche se in mezzo agli urli di uno slavo, al francese dei belgi e dei parigini e ad un paio di altre lingue orientali. Naturalmente se si vuole quel risultato non bisogna perdere tempo. Cinque ore a cento all'ora col Lucio che passa gli alimenti e le bevande. Possiamo così incominciare l'appoggio meteo: direzione e intensità del vento, presenza dei cumuli e loro posizione, passaggio degli « altri ». La faccenda va discretamente per il primo lato, benino per il secondo, non sempre nel terzo; quando SS mette il planatone, comunque, ci sentiamo leggeri.

Visita al Plinio. È ammalato seriamente tanto da richiedere il cambio del medico e la nazionalità. Quello tedesco, bravo, ne inizia con fermezza il salvataggio. È dura fare un campionato a letto. Mathilde, esemplare, gli toglie una parte della sofferenza assistendolo costantemente.

Giovedì 6 Luglio sparano un bel triangolone di 407 chilometri su Lok e Paracin. Per strada, poca storia; ci spingiamo, dopo il nostro terzo attraversamento di Belgrado, a Sud della capitale per una settantina di chilometri sull'autostrada dal traffico intenso e affaticante. Il nostro si fa un volo splendido con punti bassi di 1000 metri, fascia media dei *plafonds* 1400-2000 e 77 orari. Il morale sale. Troppo, per la quantità che avrebbe poi dovuto perdere nella terza settimana.

L'andata e ritorno del 7, Venerdì, è su quel Kragujevac piazzato in basso a destra nella carta n. 29 del Touring al 500.000. Sandro tocca Pozarevac, al di là del Danubio, fa un basso a 600 metri, riscavalca il fiume, sfiora quei mille che gli consentono di saltare il deserto verde della Deliblatska Pescara: 143 chilometri a 70 di media. Temporale in arrivo alle 16.30. Piovigginà. Nessuna nostra squadra in istrada.

Sabato 8 si riposa. Pronzati e Perotti volano per poco tra i temporali. Prime notizie di all'anti fuori campo.

Domenica 9, tentativo di Messa in cattedrale andato a vuoto per via dell'orario di *briefing*, indi seria scampagnata distensiva a Bela Crkva nel cuneo iugoslavo sul confine occidentale della Romania. Furioso cambio d'abiti per la cerimonia d'apertura, poi intasamento colossale ai cancelli d'ingresso in campo. Arriviamo trafelati e con una ammaccatura alla « 130 » del Sergio Baldisseri appena in tempo. La manifestazione richiama 50.000 persone. Bella, anche se molto militare. Ci portiamo via le foto del passaggio di 4 « Mig 21 » in mezzo ad alianti, paracadute, reattori e acrobazie ben fatte; il tutto sotto la guida di uno sconosciuto quanto bravo regista.

Espressione del vicino di gomito: con quei soldi ci si fanno tre aeroporti di volo a vela. Vanno in archivio gli allenamenti e siamo stanchi nella misura prevista, cioè quella che si estingue notte per notte, anche senza Mogadon Roche.

(segue)

* * *

✱ **IL Phoebus A - I-Mago - completo di carrello trasporto chiuso e di strumenti, è in vendita. In ordine di volo. Per offerte rivolgersi: Pronzati - 20010 Vanzago (Milano).**

Uno strano campionato

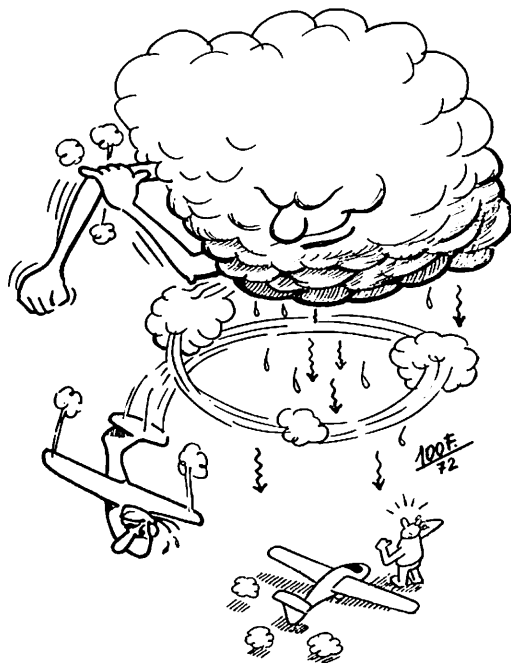
È stato uno strano campionato ed un « campionato da dimenticare » (anche se Aerospazio dice che è una frase infelice ed antisportiva). È stato detto dagli italiani e da parecchi piloti e capi-equipe che io stesso ho sentito e tante volte ho visto scuotere la testa.

Siamo tornati al volo a vela di 15 anni fa, il volo a vela della durata, del restare in aria per fare più km., delle planate alla disperata nella speranza del termichino per un altro saltino su una rotta troppe volte irraggiungibile per temi esagerati. È un volo che noi non conosciamo ma che nemmeno mi auguro che i nostri piloti imparino a fare a quel livello. Il nostro « andare in nube » che già consideriamo esperienza da meditare, largamente proibito, non è nemmeno lontano parente del volo negli enormi cumuli-nembi che spuntavano come funghi su una pianura di cumulaglia grigia ed umida, e che abbiamo visto fare da chi del volo a vela ne ha fatto una professione o una palestra da roulette-russa.

Non vuole essere una giustificazione e tanto meno voglio sminuire l'enorme valore di chi ha vinto questi campionati, piloti di preparazione eccezionale a quel tipo di volo, ma nemmeno deve essere questa una occasione per gettare fango sui nostri piloti, come siamo facili a fare. Tante belle parole prima quante critiche dopo, ma fatte in nome di un semplicistico paragone leggendo una classifica. 30^a o 40^a non sono certo piazzamenti soddisfacenti ma vale la pena di soffermarsi un attimo sulle cause prima di tirare delle conclusioni. Proprio per chi legge le classifiche suggerisco di cercare qualche nome di campioni del mondo, e dico Moffat, Reichmann, Woedl, Smith, annegati in fondo classifica.

Hanno vinto i polacchi e sappiamo chi sono, hanno vinto svedesi, finlandesi, russi, inglesi, e sappiamo che hanno l'abitudine a volare in quelle condizioni. Piloti eccezionali, tanto di cappello, ma che mi danno anche un gelido senso di paura al pensiero di quello che hanno rischiato.

Non si tratta di non avere « la grinta da campionato del mondo », basta saperne un poco di volo a vela italiano per ricordare chi sono i nostri piloti e dove volano; dei dilettanti che dedicano allo sport tempo libero e denaro in una Italia di montagne al nord, di una pianura padana che è un catino stagnante e in un domestico campionato di Rieti che tutto potranno insegnare tranne il tipo di volo visto in Jugoslavia. Quando l'Italia avrà il tempo polacco e soprattutto il nostro volo a vela avrà l'importanza e gli aiuti che ha in Polonia cominceremo a sentirci umiliati a non salire i gradini del podio di un campionato del mondo. Noi voliamo nel cielo azzurro, sulle montagne, nel cielo azzurro che amiamo ma che fuggiamo con rispettoso timore quando diventa tormentato e nero e litiga con la terra punzecchiandola con i lampi e scaricandovi sopra diluvi di acqua. Non è paura, è saggezza!



E ci sono stati i morti, e ci sono state le collisioni; con ottanta piloti che rischiavano così non potevamo che prevederlo. E si è fatto anche « maledettamente sul serio » anche se Aerospazio non è d'accordo, ed ognuno dei nostri piloti ha rischiato forse più di quanto doveva tentando di fare quanto poteva ma è chiaro che non sappiamo e non dobbiamo fare quel tipo di volo. Non siamo certamente avari di autocritiche quando ci vogliono ed anche questa volta ne faremo ma rifiutiamo quelle col tono dei discorsi ascoltati a Rieti. Ripeto, Moffat, Reichmann, Smith, Woedl non sono discutibili sul piano mondiale, eppure...

Si esamini la nostra partecipazione.

Preparazione a livello di riunioni collegiali al completo a Varese e Bolzano, il tempo non ci ha certo aiutato ma l'affiatamento della squadra non è mai stato così curato. Per la prima volta risolto il problema del Direttore Tecnico, alianti il meglio del '72; auto, la migliore macchina italiana, grazie alla Fiat, il che è stato in parte il segreto della perfetta tenuta delle squadre sino all'ultimo degli 8.000 km. percorsi in tre settimane di recuperi. Gli uomini diventati fratelli in una quotidiana lotta contro il fango incredibile, contro l'umido soffocante, il sonno, il salto dei pasti, la fatica da animali da soma e la deprimente delusione di un lavoro inutile. Una settimana di allenamento a Vrsac come non mai (salvo per Zoli e non per colpa sua), bellissimi voli sempre più impegnativi, messa a punto al limite della pignoleria, volo in collaborazione, linguaggio radio, collegamenti aria/terra e terra/terra, sondaggio pratico della transitabilità di tutta la rete stradale di una grande zona (compreso un volo di ricognizione in « Wilga » fatto con gli amici polacchi anche loro terrorizzati dalle difficoltà di raggiungimento per strada di parecchie zone). Tutto un faticoso lavoro che ci aveva portati all'inizio del campionato con una tranquillità ed una consapevolezza di aver fatto bene che ci riempiva di giusta soddisfazione.

Poi... sono rimasti solo due giorni, i primi due, di un volo a vela onesto e nel quale avremmo potuto certamente onorevolmente difenderci. Il seguito è stato una serie di prove incerte più vicine al gioco d'azzardo che al volo a vela; per questo pos-

siamo dire con gli altri « un campionato da dimenticare » senza sentirci antisportivi.

Gli jugoslavi sono stati veramente sfortunati, ma se il tempo non li ha aiutati bisogna sottolineare che nemmeno loro si sono aiutati. Briefing alle otto di mattina in situazioni così instabili e su informazioni meteo che hanno mostrato delle falle paurose (mi perdoni l'amico Toni Kuletin), temi forzati per dare un « tono » da campionato mondiale e nei quali sperava solo il bravo Dragovic, e nessunissima elasticità nell'adattare temi e partenze allo sviluppo della giornata hanno decisamente fatto precipitare una struttura che il tempo rendeva instabile ma che con qualche puntello tempestivo si poteva anche salvare.

Non vorrei certo essere stato nei panni dei manager di Vrsac, tutte simpatiche persone che hanno fatto le notti insonni sommersi in un mare di guai, con in mano un campionato che si disfaceva tecnicamente in un mare di fango, con nell'aria la tristezza del dolore impotente per la morte di due persone, che non si è più potuta sollevare.

I risultati poi, per quel che ci riguarda, hanno ben poco valore. Se si considera inutile ed una spesa ingiustificata la partecipazione di una squadra ad un campionato mondiale per arrivare trentesimi può anche essere giusto, basta dirlo chiaro prima; i volovelisti italiani saprebbero adattarsi benissimo anche a questo, nessuno è andato a Vrsac per divertirsi e tanto meno si è divertito. Ma non bisogna dimenticare i più che onorevoli piazzamenti di Polonia (Perotti, 7° davanti a Makula) e di Marfa (Zoli, 12° primo con aliante « di serie ») per citare solo gli ultimi campionati. E chi può valutare l'apporto di esperienze a livello mondiale che è entrata ogni volta nello sparuto drappello dei volovelisti sportivi italiani; se non ci battiamo con quelli più forti e su terreni diversi come potremo mai misurarci, magari per uscirne come questa volta, malgrado la classifica, presuntuosamente a testa alta.

Chi ci critica cominci ad aiutarci a diventare qualche migliaio, forse allora troveremo anche fra noi un campione del mondo.

Guglielmo Giusti

Vedi quello lì?

Come è naturale, sono tentato di usare l'articolo che Renzo Scavino — spietato — mi ha chiesto, per giustificare in qualche modo, a me stesso ed agli altri, il disastroso risultato ottenuto ai Mondiali. Veramente, i miei parenti, amici e conoscenti, al ritorno, hanno cercato di farmi capire — chi, chiaramente chi, usando perifrasi più o meno velate — che il vero motivo non va cercato lontano: in poche parole, se uno non è molto bravo in un dato sport, può sempre cambiare; e come al solito, mi hanno consigliato di dedicarmi all'ippica, dove l'intelligenza propria del cavallo può anche sopperire alle deficienze del cavaliere.

Benché sia restio ad ammetterlo, forse non hanno tutti i torti. Disponevo infatti di un aliante pari ai migliori, nuovo di fabbrica, completo di ballast, facile di pilotaggio; di una squadra affiatata ed efficiente, munita di ottimi mezzi di ricupero; per la prima volta, anche di un Direttore Tecnico di rara capacità e competenza. L'allenamento era stato sufficiente, ottimo quello effettuato sul posto, con più di 1000 km. percorsi sulle rotte del Campionato, studiando i piloni, i riferimenti sulla pianura, le condizioni meteorologiche della zona.

Ecco: le condizioni meteorologiche. Durante gli allenamenti, sono state una cosa, durante le gare tutta un'altra. Però sono anche state uguali per tutti i concorrenti. Molto diverse da quelle cui siamo abituati, questo sì; ma molto strane, a volte difficilmente comprensibili, come si vedrà più avanti.

Il volo in nube: specialmente nelle ultime gare, ha determinato il risultato. In Italia, il volo in nube è vietato, a Torino più vietato che altrove, tuttavia ritenevo di essere sufficientemente addestrato. Alla prova dei fatti, ho dovuto constatare che, per raggiungere in questo campo la sicurezza e la capacità dei migliori piloti, il cammino da percorrere è ancora lungo. Con tutto questo, dentro le nubi che me lo hanno permesso, sono

sempre salito fin dove era possibile, escluso l'ultimo giorno, e perciò non è che il volo in nube abbia condizionato molto la mia classifica, che invece è stata determinata da un paio di colossali « buchi » sommati a prestazioni medio-scarse, come potrete rilevare dalla rapida cronaca che segue.

Lunedì 10 luglio. Prima prova: triangolo di 357 km. con piloni a Bucej e Smed. Palanka.

Smederewska Palanka, fine di una illusione. A causa di un errore che mi è congeniale — non riesco a seguire gli altri, un poco perché non li vedo, ed un poco perché credo sempre di essere più bravo di loro — mi sono trovato, poco dopo aver girato il primo pilone, solo in un cielo deserto e nel bel mezzo di una zona pressoché atermica. Ho tribolato per più di un'ora, risalendo tre volte da meno di 200 metri di quota; ho curato con estrema delicatezza, immobile sui comandi, gli « zeri » che mi permettevano di sopravvivere; ho traversato il Danubio senza essere certo di arrivare sull'altra sponda, e mi sono salvato in extremis cacciandomi dentro il fumo di un incendio; tutto questo, per poi piombare come un tordo impallinato in un campo di grano, a Smederewska Palanka, ultimissimo di tutti gli 84 concorrenti. Soltanto un altro pilota, oltre a me, è rimasto fuori campo, e poco mi consola il fatto che si tratti di Harro Wödl, ex campione del mondo.

Martedì 11 luglio. Seconda prova: corsa su meta prefissata, verso Sud, di 475 km. Arrivo a Bitola, sul confine con la Grecia.

Sentito il tema, qualcuno, al briefing, si alza e si informa: « Naturalmente — dice — data la lunghezza della gara e dei probabili recuperi, domani vi sarà riposo! »

« Perché mai — risponde la giuria — domattina vi sarà il normale briefing alle otto, come al solito! ».

Acciderba, che duri. Però le proteste sono generali, e la giuria deve cedere. In ogni caso, penserà il tempo a concedere ben più di un giorno di riposo.

La gara è molto interessante, difficile all'inizio per le nubi basse e le termiche scarse, più facile una volta superato il Danubio e raggiunte le prime colline, con salite di 2-3 metri al secondo fino a 1.400-1.600 m. Di qui in avanti, il volo acquista un notevole fascino, su montagne via via più alte, su valli remote e paesaggi sconosciuti.

Poco dopo metà percorso, superata di misura una barriera rocciosa, riesco ad agganciare un 4-5 m/s, che mi tira su velocemente fino a 2.500 m. Sento per radio che molti piloti sono in difficoltà, più indietro, alcuni sono già atterrati. È ancora presto, più avanti, molto lontano, vedo altri cumuli, e proseguo pieno di fiducia, perché ancora non so che quella appena lasciata sarà l'ultima ascendenza del mio volo. Settanta km. di montagne, sorvolate in efficienza, a 100 kmh., nell'aria piatta ed immobile. Cime arrotondate, valli, laghi; alla fine, con 700 metri di altimetro, raggiunge una pianura, che è invece un altopiano a 600 metri sul livello del mare; per cui, dopo una breve ricerca, sono costretto a posarmi in un campo di stoppie. Ho percorso circa 300 km. Sul mio capo passeranno molti alianti (fra i quali, per fortuna, anche Angelo Zoli ed Attilio Pronzati) che riusciranno a raggiungere Skopje, circa 50 km. più avanti.

Dopo l'atterraggio, raggiunto a cavallo di un ciclomotore il paese di Urosevac, vengo preso in custodia dalla polizia, che non mi molla più, finché per fortuna arriva la mia meravigliosa squadra. Guglielmo Giusti e Sandro Lanzi, grazie a voi! siete stati veramente bravi, sempre, e non mi avete neppure sgridato troppo, anche quando lo meritavo.

Tornati all'aliante, verso l'imbrunire, troviamo seduto al posto di pilotaggio un soldato con scarponi chiodati, manganello e pistola al fianco, avvolto nella seta del paracadute che è stato aperto. Con grandi urla, spiega che gli abitanti del posto stavano portando via tutto, e che lui li ha fatti scappare.

Mentre, smontato e caricato l'aliante, ci stiamo avviando, con gesto imperioso il soldato ci ferma, mi chiede di nuovo il

passaporto, annota tutto su un suo taccuino; quindi copia con gran cura la targa posteriore della macchina, passa davanti e copia anche quella anteriore. Alfine possiamo partire. Addio Urosevac, paese antico di un mondo diverso dal nostro, dove le donne portano ancora i pantaloni alla musulmana, svolazzanti e chiusi alla caviglia, e dove una parte della popolazione è composta di albanesi, emigrati dalla vicinissima Albania perché la vita in Jugoslavia è tanto più facile e più bella!

Domenica 16 luglio. Terza prova: triangolo di 350 Km. con piloni a Subotica e Cenej.

Ha piovuto mercoledì, giovedì e venerdì. Naturalmente, era da oltre sessant'anni che, a Vrsac, non si vedeva un simile tempo in questo periodo dell'anno. Dico naturalmente, perché già in Polonia era capitata la stessa cosa, per non parlare del Texas, dove non si ricordavano tre giorni di pioggia consecutivi, in estate, dai tempi di Cabeza de Vaca, il primo uomo bianco che visitò la regione.

Ieri, sabato, le condizioni sono state invece di quel tipo poco comprensibile di cui dicevo all'inizio. Il campo di Vrsac è bordato, verso Est, da una fila di colline,



che sono gli ultimi rilievi dei Carpazi, e che emergono isolate dalla pianura, fino alla quota di 600 m. circa. Spirava un forte vento da Est, tanto che sul campo si trovavano rotori di sottovento con salite turbolente. Dopo molta fatica, per passare uno strato di transizione con rinforzo del vento, si saliva anche a più di 5 m/s fino a 2.500 m. base nube. Dopodiché, andando controvento, si trovavano bellissime ascendenze sotto strade di nubi, condizioni favolose insomma. Peccato che la meta prefissa da raggiungere fosse in direzione diametralmente opposta, verso Ovest. Voltata perciò la coda al vento, e lasciate le colline, non si trovava più la minima salita, e non restava altro da fare che planare, con buona efficienza grazie al vento, fino all'atterraggio. A termini di regolamento, siccome non sono stati raggiunti i 100 km. da almeno il 25 % dei concorrenti, la gara è stata annullata.

Oggi la situazione è all'incirca la stessa, con la speranza però che, essendo nel frattempo un pochino più asciugata la pianura, riescano a staccarsi ascendenze anche sul nostro percorso.

Inizialmente, grande fatica per stare in volo, starnazzando lungo le creste delle colline, mentre in alto arrivano col vento, passano e si disfano sottovento bellissimi cumuli. Alcuni riescono a passare lo strato di transizione, fra gli 800 ed i 1.000 metri, e salgono quindi velocissimi fino a 2.500 m. base nube. Però coloro che partono troppo presto, lasciate le colline non trovano più termiche, e finiscono — come ieri — inesorabilmente per terra. Fra questi, purtroppo, anche l'Attilio, che si trovava in ottima posizione di classifica, e Alvaro de Orleans.

Tagliato regolarmente il traguardo sotto i 1.000 m., tento a mia volta di agganciare in rotta, ma le ascendenze sono debolissime ed il vento mi porta lontano dal campo, verso un triste destino. Torno indietro con fatica, sulle colline ritrovo i 5 metri e risalgo difilato da 300 a 2.500 m., e poi ancora dentro la nube fino a 3.300 m. Vento in coda, attraverso un cumulo congesto tutto sfilacciato e che mi regala solo un po' di turbolenza, però lontano vedo svilupparsi promettenti cumuletti.

Aiutato dalle preziose indicazioni del bravissimo Sandro Serra, che mi precede di

una cinquantina di km., raggiungo senza grandi difficoltà Subotica, a 160 km. Non vedo il pilone, che è proprio sotto di me, perdo un poco di tempo e molta quota, però in seguito risalgo bene fino a 1.900 metri. Più avanti, prima del secondo pilone, un grosso cumulo congesto sta intersecando la rotta. Vedo la cima della nube che torreggia ad oltre 5.000 m.: se la raggiungo, forse riesco a chiudere il circuito, il che, date le notizie che sento per radio, sarebbe un brillante risultato.

Accelero quanto possibile, ed arrivo sotto la nube con più di 1.400 m. La giro in lungo ed in largo: il variometro non sale mai oltre lo zero, ed intanto la nube cammina col vento, verso Ovest, ed in breve mi trovo fuori rotta. Allora lascio perdere, mi dirigo al secondo pilone, però è chiaro che sto rinunciando all'ultima possibilità di rientrare. Mi volto a guardare la nube: bella, gonfia, imponente, deve « tirare » per torza, forse non l'ho sondata bene. Così torno indietro, riprovo, vado ancor più fuori rotta, scendo invece di salire, e quando infine mi decido a lasciare questa nube traditrice, mi resta la quota per arrivare di misura al campo di Cenej, secondo pilone. Ho percorso 232 km. contro i 314 dello svizzero Ruch, il vincitore.

Lunedì 17 luglio. Quarta prova: triangolo di 213 km. con piloni a Zrenjanin ed Omolijca.

Incredibilmente, ho ripetuto lo stesso errore del primo giorno. Girato il pilone di Zrenjanin con buona quota ed in buona compagnia, ho proseguito con slancio su una rotta tutta personale, che mi ha portato presto a 100 m. dal suolo. Con un'ora e mezza di lavoro, riesco a risalire fino a 400 m., dopo di che mi raggiunge la copertura di un temporale in avvicinamento, e finisco per terra assieme all'Urupema del brasiliano Plinio Junqueira, arrivato nel frattempo. Ho percorso 101 km., mentre 19 piloti compiono l'intero circuito.

Martedì 18 luglio.

La squadra ungherese ha il parcheggio accanto al nostro, i due Cobra picchettati sotto grandi teloni impermeabili. Questa mattina però uno solo è al suo

posto, l'altro è caduto durante un temporale, nei pressi di Pancevo, ed il pilota, Lajos Warkozi, è morto. Quel posto vuoto, stringe il cuore. Al briefing, c'è un mazzo di fiori sul tavolo riservato alla squadra ungherese: grazie, Egidio, per il pensiero.

Briefing triste, si cercano le cause della tragedia, ci aspettiamo che per oggi la gara venga sospesa, invece viene dato ugualmente un tema, 160 km. a/r su Zrenjanin.

Usciamo dall'hangar, il cielo si va coprendo di un velo sempre più spesso di cirri, poi cirrostrati e strati, e presto minaccia di piovere. È chiaro che non si sta per aria, tuttavia all'ora stabilita inesorabilmente, cominciano le partenze. È evidente che la direzione di gara non alza mai gli occhi al cielo. Quando qualcuno ha chiesto se non fosse il caso di ridurre un poco la lunghezza dei temi, dato che nessuno riesce a finirli per le scarse condizioni, pare che la risposta sia stata: « Questi sono i migliori piloti del mondo, quindi ... lo dimostrino! ». Risposta non priva di logica.

Così oggi vediamo questi piloti migliori del mondo che, sganciati a 600 m., spirano qua e là scendendo lentamente, fino a pochi metri dal suolo, poi compiono l'ultima virata con l'ala che sfiora il terreno, e si buttano in qualche modo all'atterraggio. Ridecollati, tagliano il traguardo alla quota di sgancio, e iniziano una planata che si concluderà inevitabilmente entro 10 km. in un campo di fango nero ed appiccicoso, di cui la maggior parte ha già fatto l'infelice esperienza. Questo pensiero fa sì che tutti tornino rapidamente al campo, e la prova viene annullata.

Venerdì 21 luglio. Quinta prova: andata-ritorno di 252 km. con pilone a Kragujevac, verso Sud.

Ieri, ancora una volta, prova nulla. Giunti nei pressi del primo pilone, Lukicevo, ci siamo trovati davanti ad un violento, nerissimo temporale, di modo che, anche se fossimo riusciti a sorvolare il pilone, sarebbe stato impossibile fotografarlo. Un tentativo di attesa nei dintorni si è tradotto in un atterraggio parecchio fuori banda, seguito da un altro temporale e da

un recupero nel fango fino al ginocchio. Tornato al campo, mi presento al Direttore Tecnico. « Bravissimo! Eccone qua uno! Quattro piloti, quattro ultimi posti! » Però, in questo campionato va veramente tutto storto. « E sperate solo — prosegue il Walter — che la prova venga annullata! » Così sarà, per la standard.

Oggi, per fortuna, le cose vanno un pochino meglio, anche se il plafond è a 600 metri e le termiche sono di mezzo metro. Le condizioni però migliorano strada facendo, e diventano buone verso Kragujevac, con ascendenze di 2-3 metri fino a 1.600 m.

Girato il pilone, mentre torno indietro un pochino basso, vedo sulla strada sotto di me una colonna di macchine ferme, con un aliante di traverso sul ciglio. Guarda, mi dico, i soliti curiosi che si fermano a veder smontare. Ed invece, è il segno di una nuova tragedia, perché il canadese Wolfram Mix si è scontrato con un autocarro tentando di atterrare in un campo contiguo alla strada.

Più avanti, le condizioni declinano, i cumuli ci sono sempre ma le termiche no. Cerco una nube che mi dia un 4.000 m., perché vorrei proprio tornare al campo almeno una volta. Purtroppo tutti i congesti che raggiungo, in uno scombinato volo a zig-zag, sono grigi ammassi di vapori, sfioracchiati e stracciati, ed è tanto se riesco ad evitare di finire per terra.

Passato il Danubio, a 50 km. dall'arrivo, mi trovo a 200 m. di quota, in uno zero, e non so cosa fare. Poco più avanti, sul bordo del deserto di Deliblaska, alcuni cumuletti piatti sembrano irraggiungibili. Invece, con un lavoro di un'ora, insieme ad un gruppo di poveri derelitti come me, riesco infine a risalire ed a terminare la gara, con la favolosa media di 49 kmh. Sono lontani i tempi dei 114 Kmh., nel Texas.

Sabato 22 luglio. Sesta ed ultima prova: triangolo di 216 km. con piloni a Lis. Jarak e Smed. Palanka.

Parto fra gli ultimi, pioviggina, sulla nostra rotta si sviluppano grandi congesti e nubi. Davanti a me, sta decollando Jan Wroblewski, primo in classifica.

« Vedi quello lì? — mi dice il Guglielmo — bene, tu seguilo, e farai sicuramente una buona gara. »

D'accordo. Infatti allo sgancio, non posso far altro che tagliare difilato il traguardo dietro di lui, visto che le termiche sono totalmente assenti.

Poco più avanti, sotto il primo congesto, ci ritroviamo a spiralarci con una decina di alianti, in un metro scarso di salita. La base nube si trova attorno ai 700 m., e tutti si infilano dentro. Quando perdo di vista la coda dell'Orion di Wroblewski, preferisco andarmene, leggermente fuori rotta per evitare di trovare troppa gente dentro le nubi.

Raggiunto un altro enorme nuvolone grigio, inizio una salita lenta ed esasperante, non più di mezzo metro al secondo fino a 1.500 m., dopodiché rinforza un poco, e diventa un 5 metri fino a 2.700 m. Esco fuori, e mi trovo in un immenso anfiteatro di nubi; il suolo è nascosto dagli strati più bassi, mentre a Sud torreggia un'imponente barriera di cumulonembi, con cime verso i 10.000 m. Lo spettacolo è grandioso, anche se poco si concilia con le previsioni meteo, che escludevano lo sviluppo dei temporali.

Attraversando un paio di torrioni cumuliformi, prendo un po' di pioggia e di grandine, con tuoni e fulmini. Uno squarcio fra gli strati mi permette di riconoscere, sotto di me, il « punto uno », sono cioè esattamente in rotta a 10 km. dal primo pilone. Quando arrivo sulla sua verticale, però, è di nuovo nascosto dalle nubi, e devo scendere con i diruttori per fotografarlo. Adesso bisogna attraversare la barriera di cumuli nembi, che si è avvicinata e interseca la rotta verso Smederewska Palanca. Un primo tentativo

— poco convinto — si traduce in una forte perdita di quota sotto la grandine. Tenta allora di aggirare verso Belgrado, ad Ovest, però appena finisco sotto le basi delle nubi le ascendenze, come al solito, diventano evanescenti; vedo sotto di me un paio di alianti che atterrano, provo a tornare indietro, e dopo aver girato un poco come un allocco, sempre più basso, raggiungo a stento l'aeroporto di Jarak, che avevo fotografato mezz'ora prima dalla quota di 1.700 m., e dove mi accolgono il Sandro e l'Attilio che costì mi hanno preceduto.

Ancora una volta, dunque, ho sbagliato tutto. È ben vero che, di quanti han tirato dritto dentro il temporale, molti son finiti per terra, qualcuno ha scassato malamente e due si sono scontrati dentro la nube salvandosi con il paracadute; però è anche vero che altri sono passati, ed hanno percorso un centinaio di km. in più. Fra di loro, anche il bravissimo Alvaro de Orleans e, naturalmente, Wroblewski, 2° classificato con 182 km. Aveva ragione Guglielmo, avrei dovuto seguirlo, ma lui è sfuggito nascondendosi dentro le nubi.

Così finisce, con un ultimo ricupero sotto la pioggia a dirotto, la mia partecipazione al 13° Campionato Mondiale di Volo a Vela.

Nino Perotti

* * *

Un gigantesco budino

La geografia.

Quella sulla quale si è volato la si può dividere in tre zone. La grande pianura a nord-est del Danubio; la zona collinosa immediatamente a sud e sud-est di Belgrado, infine una zona nettamente montagnosa nel profondo sud della Jugoslavia. È stato solo con la seconda prova, quella di velocità su Bitola di fatto trasformata in distanza su asse, che si è affrontata quest'ultima zona montagnosa con catene attorno ai 2.000 m. e con cime oltre i 2.500 m. A Scopje, a mezzora di vettura dalla città, si può sciare fino a stagione avanzata. A nord di Scopje, rispettando la rotta, si è dovuto sorvolare un altipiano inatterrabile per circa 60 km., quasi senza strade, emozionante specialmente se lo si osserva da qualche punto basso e se ne diventa testimoni oculari della sua « selvaggia » bellezza... A parte questa piccola parentesi non si sono mai avuti problemi di atterrabilità da risolvere — di recupero sì ma è un altro problema.

Salvo la seconda prova tutti i voli si sono effettuati in pianura, quando il percorso si svolgeva a nord del Danubio, in zona leggermente collinosa quando il percorso attraversava il Danubio in direzione sud. Parlare di attraversamento del Danubio potrebbe sembrare un puro riferimento geografico dato che non può essere un ostacolo un fiume largo da poco meno di due km. fino ad un massimo di sei. Invece è stato un problema agli effetti dei recuperi per la presenza di un solo ponte a Belgrado per superare questo grande ed imponente fiume. A puro titolo d'esempio: se in un volo di rientro da sud — come ve ne sono stati diversi — un aliante restava in fuori campo a sud del Danubio il recupero era dell'ordine di grandezza dei 350 km., l'atterraggio sulla sponda nord del fiume per la squadra diventava

invece un recupero di 60 km. e meno. La grande pianura nei primissimi voli, senza conoscere validi punti di riferimento, tutta uguale e con paesi identici, sembrava volesse porre grossi problemi di navigazione e di reperimento dei punti di virata, dopo un breve ambientamento e soprattutto al riabituarsi alla navigazione questa preoccupazione disparve mentre si manifestarono i veri problemi determinati dalla qualità del terreno e della rete stradale. Per la scarsità di strade, specialmente di quelle buone, i recuperi dovevano imperativamente avvenire lungo determinati percorsi, selezionati sperimentalmente, al prezzo di lunghi giri che moltiplicavano km. e stanchezza. Si dice che i recuperi a Vrsac furono poco meno di 600! Le condizioni stradali hanno anche determinato una vera decimazione di carrelli e l'officina a lato del campo ebbe sempre lavoro da svolgere.

L'altro grosso problema è stato il tipo di terreno, terra nera che con la pioggia si trasformava in una specie di gigantesco budino, micidiale agli uomini, macchine, perfino i trattori venivano messi in difficoltà. Era quindi indispensabile porre la massima attenzione nella scelta del fuori campo pena altrimenti il subire invalutabili fatiche e ore di lavoro. Lo stesso aeroporto — per la caratteristica del terreno — è praticamente impermeabile: quando caddero nel corso di una notte 60 mm. d'acqua, al mattino era quasi impossibile arrivare agli alianti e ancora fortunati arrivarci, per i francesi ad esempio era necessaria la barca. In questa scivolosa morbidezza, mai vista altrove, si è dovuto attendere la praticabilità del campo contando solo sull'evaporazione della pioggia caduta. L'incubo di questa terra nera rimarrà uno dei più precisi ricordi per ognuno di noi che visse i giorni di Vrsac.

La meteorologia.

Vi sono state due fasi principali con differenti caratteristiche. La prima molto buona ha favorito la settimana dedicata agli allenamenti ed è durata fino al giorno della seconda prova di campionato: massa d'aria omogenea in tutto il bacino del Danubio, vento dal quarto quadrante, pressione barometrica mediamente superiore ai 1.020 millibar, giornate con ciclo termico molto regolare, formazione delle prime ascendenze sfruttabili intorno alle 10 del mattino che duravano fino alle 18, basi di condensazione all'inizio di giornata fra 1.000-1.200 m. che successivamente si elevavano nelle ore più calde ed a seconda delle zone fino a 2.000 qualche volta fino 2.500 m. Detta in termini molto piani: una vera «cuccagna».

La seconda fase iniziò si può dire durante lo svolgimento della seconda prova per l'incombere dell'imponente fronte che da nord-ovest ha assalito la rotta della prova. Nelle giornate successive si instaurò quella profonda zona di basse pressioni nel Tirreno che rimase attiva fino oltre la durata del Campionato. In conseguenza di questa situazione nella penisola Balcanica si instaurò una circolazione d'aria di provenienza dal secondo quadrante umida ed instabile. L'anticiclone della Russia qualche volta dilatandosi influenzava il nord-est della Jugoslavia ma generalmente non contribuiva che a nutrire illusioni. Infatti più d'una volta successe che si abbandonasse Vrsac con un plafond di oltre 2.500 m. e velocità di salita dell'ordine dei 3-5 m./sec. e con rotte ovest cadere immediatamente in aria completamente stabile. In altre parole quando la zona anticiclonica sfiorava Vrsac non creava altro che una grande eterogeneità di masse di aria nella zona interessata dai percorsi di gara. In questa seconda fase la previsione meteo veniva ad assumere un'importanza assoluta ma in pratica la credibilità si ridusse ben presto a valori molto bassi. La presentazione quotidiana della situazione meteo, dettagliata e precisa, avveniva a mezzo di un bollettino ciclostilato dove era rappresentato il ciclo termico della giornata e le situazioni particolari lungo il percorso del tema e, in un primo tempo, dati anche gli ottimi precedenti, indusse parecchi piloti ad errori di scelta

dell'ora di partenza e di programmazione del volo.

Risultò evidente ad un certo punto, e dopo avere perso molte giornate per il cattivo tempo e l'impraticabilità del campo, che l'Organizzazione era estremamente preoccupata di svolgere il minimo di prove per rendere valido il Campionato e possibilmente con qualche prova in più. Forse noi stessi, se ce lo avessero chiesto, avremmo chiesto di volare, ma sta il fatto che diverse gare sono state fatte in condizioni di tempo molto dure e difficili. Il volo in nube era autorizzato (in Polonia era stato proibito formalmente ma in pratica venne a mancare un controllo per il rispetto della norma, in Texas la proibizione oltre che essere affermata era concretamente realizzata col severo controllo dei cruscotti sui quali non poteva essere montato alcun strumento per il volo senza visibilità) quindi nulla vi era da obiettare quando vi furono prove in presenza quasi esclusiva di ascendenze che finivano in Cub. Non sono quindi mancati e numerosi furono in verità i piloti che affrontarono enormi cumoli nubi dall'aspetto feroce, io stesso ne ho visti più d'uno infilarsi nella base fra pioggia e lampi. Se è vero che il volo in nube richiede un buon grado di specifica capacità tecnica, capacità che ritengo più o meno presente in tutti i piloti presenti al Campionato, ritengo anche che per affrontare il Cub, come ho visto fare, occorra anche una specifica volontà di affrontare un rischio affidato al caso ed alla propria buona sorte. L'incontro col fulmine, con la grandine (viste le ali del Cobra?) sono avvenimenti diventati a Vrsac ancora una volta non aleatori ma certi.

Ora, mi chiedo, se per un'affermazione sportiva dove già direi fatalmente vengono a rendersi necessarie capacità specifiche che fanno più parte del bagaglio del pilota professionale che di quello sportivo, occorrono anche diciamo doti di «coraggio» per affrontare un rischio del tipo: «... se non mi viene addosso un fulmine», oppure «se non incontro grandine troppo grossa» ecc. allora è bene ed è necessario dire se questo è il volo a vela agonistico che si desidera o si pensa possa giovare alla diffusione di questo sport. Mi è facilissimo rispondere: è un no. Non è l'immagine del volo a vela che ritengo

congeniale a questo sport, non è il volo a vela che amo far conoscere e che quando posso cerco d'insegnare. Ma ritengo anche che il volo a vela fatto a Vrsac possa servire come modello per definire quali debbano essere gli obiettivi futuri del volo a vela agonistico. Oggi il problema della sicurezza del volo è troppo dibattuto e troppo in evidenza perché si possa correre il rischio di vedere lo sport del volo a vela classificato sotto un'etichetta di pericolosità o, peggio ancora, sapere considerati i piloti di volo a vela dei tipi « coraggiosi ».

Gli alianti visti a Vrsac di classe standard
Vrsac è stata un'ottima occasione per un confronto generale degli alianti classificati di classe standard. Gli standard Cirrus erano in maggioranza relativa, gli AS W15 hanno goduto di un riconoscimento con la scelta a loro riservata dai russi, fra gli LS1, anche loro numerosi, quello più osservato era il modello sperimentale pilotato da Reichmann (fusoliera allungata e nuovo piano di coda con parte fissa e parte mobile). Ancora ben presenti i Libelle standard e comunque sono stato testimone di un forte interessamento sul Libelle sperimentale che ho usato. Fra questi tre produttori tedeschi che fanno il « mercato » si sono inseriti gli Orion dei polacchi i quali come linea e tipo di costruzione (e dopo il risultato sportivo) non mancheranno di diffondersi se i polacchi decideranno di intraprenderne la produzione in serie. Un confronto di prestazione era assai interessante fra queste macchine e questo è quello che ho cercato di fare ma il risultato è nullo: in volo a vela non è stato possibile apprezzare degli

scarti. Tutta la classe standard partiva zavorrata, mi è stato detto che l'LS1 di Reichmann caricava 80 litri d'acqua, da queste differenze di carico alare potevano forse nascere delle differenze di prestazioni in volo ma il tempo non è stato certamente quello che poteva favorire gli elevati carichi alari. In decollo, questo è certo, si sono più volte osservati decolli penosi e difficili proprio per quelle macchine che più venivano caricate e, quindi, un limite è già stato notato.

Se ho tratto un'opinione circa le possibili differenze queste sono da ricercarsi nei confort, quali facilità di assemblaggio, comodità dei comandi in cabina, sedile, ecc. Forse i costruttori hanno veramente saputo spremere tutto o quasi tutto dalla formula dei 15 m. di apertura alare e dalla utilizzazione delle fibre di vetro. A questo punto purtroppo siamo alla battaglia dei diruttori-flaps, dopo quella del carrello retrattile e della zavorra scaricabile in volo. È un altro grave colpo, forse il più grave, che subirà lo « spirito » della classe standard. Ma è davvero impossibile evitarglielo? Di fronte all'aumento del costo delle macchine si vuole proprio aggiungere un problema tecnico spinoso ed uno grave di natura economica quale l'obsolescenza dell'attuale parco alianti? Possibile che l'OSTIV non se ne renda conto e non sappia imporsi una disciplina ed una politica per più lunghi periodi?

Attilio Pronzati

* * *

✱ **Vendesi monoposto classe Libera 17,65, ore totali 525, mai incidentato, ricopertura totale in legno compensato, efficienza 35, vernice in ottimo stato, radio non omologata, proprietà inserzionista. Scrivere a: Gianfranco Parinetto - Via Sabotino 11 - 20030 Palazzolo Milanese - Tel. 02/918.22.67.**

levo, pravo e... ZA

1 - Si comincia bene

Avevano detto: « Noi, recuperi fuori campo? Mai, il "Calif" rientra sempre! »

Dicevo io: uno sicuro, per corsa su asse o qualcosa del genere, due probabili, poi si vedrà.

Al secondo giorno di gara (11 Luglio) il tema è una corsa su Bitola (500 chilometri) e si pensa: bene, facciamo subito quello sicuro così abbiamo finito.

Si parte tranquilli, alle 10.10 usciamo dall'aeroporto di Vrsac diretti a Belgrado. La giornata sembra discreta, da Belgrado in poi è tutta autostrada, domani non c'è gara, le radio già durante gli allenamenti hanno dimostrato di funzionare ottimamente.

A Pancevo, pochi chilometri prima di Belgrado, riceviamo il taglio della linea di partenza del nostro cavallo: sono le 11.20 e proseguiamo verso la capitale. L'attraversamento della città non presenta difficoltà e sulla collina in periferia sentiamo che il cavallo ha passato il Danubio.

Questo dell'attraversamento dei fiumi sarà per noi della squadra uno dei temi dominanti del campionato. A causa della scarsità di ponti l'essere al di qua o al di là di un fiume può significare decine e decine di chilometri di strada in più o in meno.

Mentre proseguiamo sull'autostrada, che segue abbastanza da vicino la rotta, riusciamo a ricevere bene fino quasi a Nis e il nostro cavallo ci precede sempre di parecchi chilometri. A Nis, 330 chilometri dalla partenza, arriviamo alle 15.06 e perdiamo una decina di minuti per quello che crediamo dapprima un incidente, poi vediamo che è un autobus articolato che ha perso la coda, infine ci rendiamo conto che la colonna si era formata per un passaggio a livello chiuso.

Alle 16.20, dopo 400 chilometri, riceviamo da SS che ZA è basso a Urosevac, poi più nulla. Decidiamo di proseguire per Skopje, dove arriviamo verso le 18.00. Il contachilometri segna 528 e l'Attilio, ancora in volo, sulla città, ci avvisa che il nostro è atterrato in aeroporto.

Al primo bivio vediamo un miliziano che controlla i documenti ad alcuni automobilisti e senza che lui ci faccia segno, ci fermiamo per chiedere la strada. Come lo affianchiamo, senza lasciarci aprir bocca, dice: « Passport » e solo dopo averli attentamente consultati con un gesto ci indica di proseguire diritto.

Intanto l'Amleto ci ha preceduti e sfidando il Piero e i regolamenti ci informa per radio di aver raggiunto l'aeroporto, ma non sa dirci come ha fatto. Sicuramente non in volo.

Procediamo verso il centro e ad un incrocio che ci sembra importante chiediamo al miliziano. Scopriremo poi che era stato l'unico a darci l'indicazione esatta. Comunque consisteva di una tale serie di *levo*, *pravo*, *semafori*, eccetera che al secondo o terzo riferimento avevamo già sbagliato e nessuno dei passanti, altro miliziano compreso, era più in grado di indicarci la strada. Proseguiamo lentamente e vediamo passare in senso opposto un altro carrello: si ferma, ci fanno segno di seguirli, da una macchina che li precede scende un aborigeno che ci fa capire che lui sa la strada. Benissimo, siamo a posto, ma bisogna fare una conversione a U con 12 metri di rimorchio.

Appena trovato il posto (piazza della stazione) ed effettuata la conversione sfiorando una decina di taxi, ritorniamo indietro ma carrello e macchina-guida sono spariti. Decidiamo di ricominciare da capo e usciamo dalla città.

Nel frattempo è arrivata in zona la squadra dell'Attilio il quale spiega (a loro) che l'aeroporto è tra la ferrovia e il fiume, che bisogna passare il ponte e che davanti a sé vede tre grandi gru. Bene, dico io, stavolta ci siamo, e appena usciti da quello che io credevo un grande parcheggio e che invece era una strada stretta e interrotta, mentre il sole ormai era al tramonto, rientriamo in città. Passiamo il fiume, vediamo le gru, finalmente un ragazzo ci sa indicare dove svoltare e, percorso un labirinto di stradette, vediamo gli alianti e un fosso tra il campo e la strada. Fortunatamente c'è un ponticello e alle 19.16 il

rimorchio è in posizione di caricamento. Il contachilometri segna 556.

Si smonta senza altre difficoltà e si carica-
no gli ultimi pezzi mentre fa buio.

Il ritorno avviene l'indomani (12 Luglio)
ed è senza storia. All'ingresso in aero-
porto a Vrsac abbiamo percorso 1105 chi-
lometri. Come inizio non c'è male.

2 - *Si prosegue meglio*

È il 16, il tema non lo ricordo ma era co-
munque sballato, si parte alle 13.00 verso
Zrenjanin.

C'è un paio di cose che mi danno molto
fastidio: il fumo delle sigarette e le be-
ssemmie. « Porco d... », dice il mio com-
pagno accendendo una sigaretta, « anche
oggi ci toccherà un fuori campo! ».

Sappiamo subito il posto: alle 14.52 rice-
viamo da SS che ZA è atterrato ad Ada,
appena fuori dall'abitato a Nord. Rapida
consultazione di carte: è al di là (di un
fiume, ovviamente) e bisogna trovare il
ponte. Su un punto tutte le tre carte che
abbiamo sono concordi: sulla strada, che
sembra più breve e passa da Becej, il pon-
te non c'è.

Decidiamo subito che conviene allungare
un po' il giro passando da Kikinda e an-
dare sul sicuro, tanto è presto.

A Zrenjanin ci aggiunge l'Amleto che ha
già deciso per la strada di Becej e alle
nostre esitazioni pone rapidamente termi-
ne chiedendo e avendo (dice lui) conferma
dal primo benzinaio dell'esistenza del
ponte.

Lui parte a razzo e noi proseguiamo col
carrozone discutendo sui simboli grafici
usati in cartografia, tanto per un po' la
strada è la stessa.

Fuori Zrenjanin ci ferma un miliziano al
quale chiediamo direttamente la strada
per Ada: senza esitazioni ci dice di pas-
sare per Kikinda, poi ci supera e pro-
segue.

Al bivio per Becej lo vediamo fermo. Ci
fermiamo e ci spiega che il nostro collega
è andato a Becej, la strada è solo un
po' stretta ma si passa, dobbiamo andare
di lì anche noi. Io sono sempre convinto
che il ponte non ci sia.

Alle 15.50 arriviamo al fiume e mentre il
traghetto si avvicina alla sponda comin-
ciamo a valutare la possibilità che ci stia
il carrozzone. Le manovre di imbarco sono

un po' complesse ma alla fine si approda
all'altra sponda. Ancora qualche difficoltà
per lo sbarco, la rampa è in pavé un po'
sconnesso ma in compenso la strada che
prosegue del pavé conserva solo vaghi ri-
cordi sui bordi dei crateri che ne segnano
la carreggiata. Esattamente come indicato
dalle nostre carte la strada è pessima per
almeno 12 chilometri.

Al VI chilometro fa una leggera curva a
destra. Al VI+500 metri il rimorchio
non c'è più. Sono le 16.35 e torniamo in-
dietro a cercarlo. Vediamo che alla curva,
grazie alla stabilità conferita dai due ass.,
ha proseguito diritto finendo nel prato,
dopo essere passato di precisione tra due
piante.

La causa si scopre subito osservando la
sfera rimasta nella sua culla attaccata al
rimorchio: abbiamo perso il dado. Una
rapida battuta nelle adiacenze non dà esi-
to; il dado non si trova.

Riusciamo senza troppe difficoltà a rimet-
tere in strada il rimorchio, utilizzando la
« 130 » e il cavo di traino, poi io resto a
fare la guardia e Maurizio parte alla ri-
cerca dell'Amleto. Sono le 17.00.

All'è 18.30 riparto sulla Citroen pilotata
dall'Amleto stranamente laconico. Nel
frattempo Maurizio con l'ingegnere e la
« 130 » parte alla ricerca del dado, scor-
tato dalla milizia che, essendo domenica,
provvede a prelevare dalle rispettive abi-
tazioni tutti i meccanici dei dintorni e a
fargli aprire le officine. Ma non c'è niente
da fare, un dado che vada bene per la no-
stra sfera non si trova.

Intanto alle 19.04 abbiamo raggiunto
l'aliante con il rimorchio e alle 19.15 è
già caricato. Una ulteriore ricerca del dado
presso i contadini della zona non dà ri-
sultati e bisogna ripartire trainando con
la Citroen.

Si studiano le carte per il ritorno e si sco-
pre che conviene passare per Kikinda. C'è
ancora qualche esitazione ma dopo una
ventina di chilometri si raggiunge il ponte
e si passa il fiume a Senta.

A Kikinda ci si ferma a cenare, il servi-
zio è un po' lungo ma la roba è buona;
alcune decine di bestioline nere che cado-
no dall'alto non vengono prese in conside-
razione a causa della fame e della stan-
chezza.

Arriviamo in aeroporto alla 1.05 del 17,
dopo aver percorso circa 470 chilometri.

3 - Ormai rassegnati

Si profila netto il terzo fuori campo. Unica incognita: sarà al di quà o al di là?

Usciamo alle 12.50 del 17 Luglio verso Belgrado. Lungo la strada per Pancevo siamo in collegamento radio e proseguiamo adagio. A Pancevo arriviamo verso le 14.30 e ci fermiamo a mangiare.

Alle 16.30 riceviamo l'ordine di partire per Belgrado: ormai è passato al di là.

Attraversata la città, in periferia, prima di raggiungere la collina lungo l'autostrada, si scatena il finimondo. È il violento temporale nel quale sapremo poi che è morto l'Ungherese. Fortunatamente ci sfiora soltanto.

Arriviamo in cima alla collina alle 17.45, il temporale è passato e riceviamo da ZA che sta atterrando a Smederevo aeroporto. È un po' tardi ma siamo ormai vicini. Usciamo dall'autostrada alla prima indicazione per Smederevo, entriamo in città e cominciamo a chiedere la strada per l'aeroporto. Dopo avere imboccato la solita strada senza uscita ed essere abbastanza facilmente tornati indietro, ad un incrocio si accende una animata discussione sulla strada che conviene farci prendere. Qualcuno parla di autostrada e sospettiamo che vogliamo indicarci la strada per tornare a Vrsac. Un autotreno ci costringe ad abbandonare la discussione che stava facendosi sempre più interessante e proseguiamo un po' a naso, avendo osservato un monoplano che da parecchi minuti spirava un po' più avanti.

Fatte poche centinaia di metri cominciamo a intuire le ragioni della perplessità che alcuni dei partecipanti alla precedente discussione dimostravano sulla strada che avevamo imboccato: infatti la strada fra qualche anno sarebbe diventata molto più larga, ma per ora essendo in costruzione era solo impraticabile.

Vediamo alcune automobili provenire in senso inverso e decidiamo che possiamo provare a passare anche noi. Ormai siamo molto vicini, ZA ci risponde per radio e lo sentiamo fortissimo. L'aeroporto deve essere poco più avanti sulla sinistra, ma la « strada » è fiancheggiata a sinistra da una ferrovia.

Troviamo un passaggio non a livello e lo superiamo: duecento metri più in là vediamo, in basso, il « Calif ». Però l'aero-

porto è circondato da un fosso con un alto argine e lì non ci sono ponti o passaggi. Invertiamo la marcia, ripassiamo la ferrovia e un giovane sale in macchina con noi per farci strada. Bisogna proseguire ancora fino ad un successivo passaggio molto meno a livello del primo, poi rare un chilometro di strada a crateri e infine si trova il ponte sul fosso con l'argine alto. Passato il ponte si ritorna indietro ai piedi dell'argine su un sentiero fangoso, sul quale occorre procedere a passo d'uomo perché davanti c'è l'uomo che a piedi saggia la consistenza del fango.

Arriviamo in campo alle 19.25, ormai è buio, assieme a ZA è atterrato Mercier che ha già smontato il suo « Nimbus ». Ci aiuta a smontare il « Calif » e alle 20.40, chiuso con qualche difficoltà il rimorchio, vediamo apparire sull'argine in fondo al campo i fari della Citroen pilotata dall'Amleto, che stavolta non è riuscito a precederci ed è un po' contrariato. Si parte alle 22.00 dopo uno spuntino con salame e formaggio e si arriva in aeroporto a Vrsac alla 1.00 del 18 Luglio. Il contachilometri segna « solo » 324. I successivi due recuperi non hanno storia. IL IV è ancora ad Ada, stesso campo ma altro traghetto, a Padej stavolta. Il V poi è a due passi da Vrsac (all'andata, ovviamente) nel campo accanto a quello che aveva la stradina di accesso: si è trattato solo di poche decine di metri con i pezzi del « Calif » in spalla.

Nelle altre due prove (in totale sono state 7) il nostro cavallo non ha ritenuto opportuno allontanarsi da Vrsac, così i recuperi fuori campo sono stati solo cinque.

Franco Poletti



ORION (sopra) e IANTAR: due nomi nuovi per un prestigio vecchio



Microsaga Iberomana

Questo è il racconto dei Mondiali della piccola squadra spagnola, composta da un croato, due torinesi, uno spagnolo vero che si vedeva pochino, ed io, un po' ibero ed il resto romano.

La descrizione della mia preparazione sarà forse per il prossimo numero: è ben noiosa. Ma veniamo subito alle gare; anzi, agli allenamenti che, con condizioni tra mediocri e fumanti, avevano insospettito tutti — tradizione pare voglia che buon tempo agli allenamenti comporti condizioni pessime in gara, e così fu.

Qualcuno mi disse che ai Mondiali si impara moltissimo; è vero, eccone la prova: il primo giorno sono riuscito a volare con Helmut Reichmann per 100 km.; media 98 km/h.; il secondo giorno mi staccò dopo 50 km.; il terzo, dopo forse 20 km. — non c'è dubbio che Reichmann stesse imparando...

Il terreno è perfettamente piatto ed atterrabile quasi dappertutto; con le buone carte di cui disponevo, navigare era raramente un problema — gli allenamenti scorrono lisci — niente confronti preliminari perché l'organizzazione non aveva pronti né traguardo né cronometri.

Arriva così il primo giorno di gara — tutto pronto, la mia squadra faceva tutto da sola, io dovevo ascoltare il briefing e sedermi dentro, volare, scendere mollando l'aliante dov'era e arrivarci a domani. Il primo tema, un triangolo di 350 km., non sembra troppo difficile termica secca, trovo Moffat, raggiungo il primo pilone a circa 100 di media. La meteo dice che verso il Danubio c'è più stabilità, naturalmente vado verso il Danubio e sto mezz'ora a 300 m. su un paesino in purgatorio. Alla fine la termica si decide, faccio una lunga pianta a 110 fino ad un fumo che mi porta da 400 a 2000 m. a 5-6 di media, alla faccia del Sig. Paul McReady, Ph. D. Il resto è senza problemi, torno a casa, sono 29° ma con molti pun-

ti; qualcuno sbaglia le foto, diventerò poi 26°. Appena atterrato, una signora di dubbia aerodinamica mi sgrida perché gli italiani parlano troppo. Pur sapendo che la 123,5 i primi giorni sembrava in diretta dai Campionati di Rieti, le mostro la mia radio su 122,8 ed il piccolo stemma dell'Aero-club spagnolo sulla coda, ma una inconfondibile parolaccia in italiano al Filippo della mia squadra rende vani i miei sforzi. Vince Moffat, mi batte di mezz'ora. Nino Perotti si sposta ancor più verso il Danubio e, dopo una lunga sofferenza, riesce a tirarsi su, ma una sfortuna veramente potente lo costringe ad atterrare vicino al 2° pilone; insieme a lui non completerà il percorso Harro Wodl, anche su ASW-15B, campione mondiale 1968.

Attilio Pronzati non trova il mio fumo provvidenziale, ma arriva a pochissimi punti di distanza — si vendicherà l'indomani infliggendomi 450 punti tutti in una volta.

Il secondo giorno si presenta male — velatura alta, decisamente buio a nord-ovest. Al briefing vedo un disegno di un paesino, Bitola, non c'è sulla mia carta — sfido, è a pochi chilometri dal confine greco, a 475 km. Novanta piloti sicuramente fuori ed un solo numero telefonico; corro ai ripari mettendomi d'accordo con un funzionario dell'Ambasciata Italiana a Belgrado, il quale aspetterà tutto il giorno al telefono; è valsa la pena. Partenza molto pericolosa, base 950 m. e tutti a base per passare il traguardo. Passo per primo e mi danno negativo, troppo a sinistra; mi costerà carissimo, ripasso dopo 20 minuti, ma sono quasi tutti già partiti, e troverò pochi alianti per strada, son tutti abbastanza bravi da non farsi riacchiappare. Al Danubio cominciano i guai: percorro 80 km. a quote tra 200 e 400 m., con costantemente un Cobra cecoslovacco sotto di me. A queste quote la navigazione diventa più difficile, la visibilità non es-

sendo granché. Piano piano le condizioni migliorano, a 200 km. riesco a fare 1.200 m., quota massima, e avevo già sentito i tedeschi sulla 122,8 che da dov'ero (Paracin) le condizioni diventavano buone, con cumuli fino a 1.700 m. Finalmente, dico; attraverso una valle, tre metri a scendere, il tempo di trovare l'unica striscia arata di 50 m. nel granturco e sono per terra, alle 14.00. Giovanna arriva 20 minuti dopo la telefonata, deve avere un ADF telepatico. Gente civilissima, sanno tutto sugli alianti, ma la polizia è ostile. Sono, credo, 47° e, non sapendo che cosa ho sbagliato, non ho imparato niente; Attilio arriva a Skoplje e conquista quasi 1.000 punti, Nino poco meno; però sono così contento del riuscito terzo fuoricampo della mia carriera che non sono molto avvilito, anzi.

Il giorno dopo tornano le squadre con 1.200 km. sul groppone — ma gli argentini recupereranno due alianti con un carrello che sono andati a prendere a Zagabria, centinaia di km. a nord... c'è sempre chi sta peggio.

Poi pioggia in quantità enorme, per altri due giorni; sul campo si formano laghi profondi 20 cm. ed al centro di uno di questi spunta come un relitto la tenda di Ragot (Francia).

La terza prova vede per terra tutti quelli che ci provano in Standard — nessuno raggiunge la distanza di qualificazione; Attilio e Reichmann raggiungono la massima distanza, 73 km., un vero exploit in quelle condizioni. Io decido troppo tardi di ritornare al campo, e atterro a 1500 m. dal bordo del campo.; tutto bene.

Il giorno dopo me lo ricorderò a lungo come una notevole presa per i fondelli meteorologica; dopo lo sgancio trovo tre metri fino a base 2.600 m.; aspetto un'ora, poi taglio il traguardo, risalgo subito fino a 2.700 m. a 3-4 m/s e poi una lunghissima planata fredda, prima a 120 e poi ad efficienza max, atterro a 92 km da Vrsac, nel campo di Fitchett (Inghilterra); questi mi tirerà al bordo del campo fangoso con la sua fantastica Range Rover. Attilio fa la stessa fine a qualche chilometro, abbiamo lo stesso punteggio, ben 292 punti, sono 47° in classifica generale. Nel frattempo Nino era rimasto al campo dicendo di non riuscire ad agganciare (a mio parere aveva invece capito tutto, il Ni-

nastro), sente atterrare Attilio e me, sente poi che Sandro invece era riuscito ad agganciare più avanti, smette di dire che non agganciava e parte con 3100 m. a efficienza max, percorrendo 214 km, e rubandomi più di 400 punti. Sono 43° in classifica generale, su 51, e comincio ad essere un po' seccato; ma poi penso che partecipare a questa grande festa del volo a vela vale anche l'ultimo posto — mi spiace però che sia la Spagna a pagarmela.

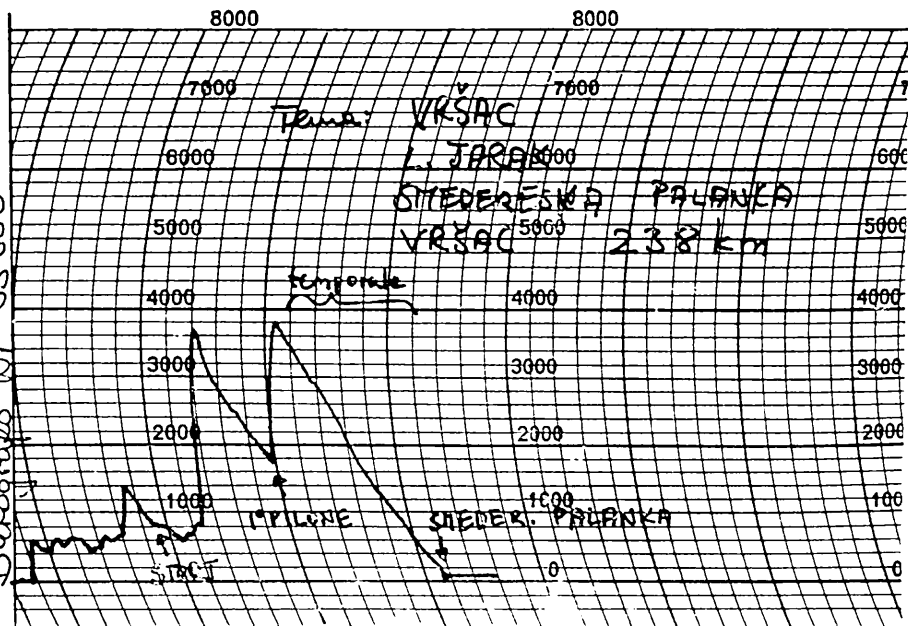
Quarta prova: decollo, sgancio e salgo fino a 3.400 m. base in Romania. Il triangolo è piccolo e cerco di non farmi sorprendere come ieri; intanto però vedo finalmente qualcuna delle mie amiche, direi quasi amanti: qualche nuvola che spunta sul percorso; le precedenti giornate erano state praticamente secche. Suono mentalmente la carica e parto; aggancio subito, salgo velocissimo, o quasi, dato che l'A.J. Smith col Nimbus in quella termica mi sorpassa facilmente, punto verso il primo congestus con l'occhio libidinoso, accendo l'orizzonte, arrivo sotto come un furetto: piove. Tradito, respinto dalla prima nuvola del campionato, me ne vado e scendo; sto per atterrare a 30 km. dalla partenza, come fece poi Reichmann, quando sento uno sbuffetto, mi ci aggrappo e salgo, mezzo metro, ma costante; a mille metri si forma un batuffolino, accendo l'orizzonte a 14 V sperando che non fonda purché si eriga in fretta, ed entro; un minuto prima sopra di me c'era solo il cielo blu. Salgo 1 m/s, a 1.500 m. 2 m/s, poi 3, 4, 5, a 3.000 m. sono circa 10 m/s; esco allo zero termico, 4.000 m., con le prime tracce di ghiaccio sulle ali, guardo in alto e vedo uscire dal congestus torreggiante altri due alianti lucidi almeno 2.000 m. più alti. Un planatone riposante, col sole abbagliante dell'alta montagna, e 100 km. dopo sono di nuovo a 500 m. in guerra; ma stare a 4.000 m. e sentire Attilio e Nino che faticavano ed arrancavano a 600 in termica secca è un misto di senso di colpa (perché sono amici) e di soddisfazione (perché sono in gara anche loro). Percorro il 2° lato in termica secca, fotografo il pilone ed incontro di nuovo le nuvole sul terzo lato. Però nel frattempo erano diventate nerissime ed enormi; mi avvicino alla prima esattamente mentre lei toglie il tappo; sono a 500 m., una vera colonna opaca larga 3 km. di

DATA 22/7/72 SVOLGIM. 104

Höhenschreiber-Streifen Baumuster Nr. 12 UHS 8000 m

Bestellnummer 12/B Bei Nachbestellung unbedingt angeben

Barograf Nr. 53680



pioggia sta tra me ed il campo a 50 km.; la colonna s'infrange a terra, si spande ad una velocità incredibile e, venendomi incontro, solleva un'ondata di aria più calda che mi solleva a 5 m/s fino a 1600 m., il necessario per tornare a casa; nel frattempo, all'interno di quella colonna si stava svolgendo la prima tragedia del campionato, a 1 km. da me, senza che sapessi niente. Con questa quota devo tornare, mi dico, ma dove passo tutta questa acqua? Qui esce fuori la mia ignoranza sul volo con i temporali, giro stretto intorno alla colonna di pioggia e dietro casco come un sasso: in 3 km. scendo a 800 m., davanti è coperto e non so proprio come tornare. Appare Attilio dal nulla alla mia stessa quota: il tempo di riconoscerlo e sparisce; io insisto dove mi trovo, guadagno 200 m. e parto, senza speranza; atterrò a 10 km. dal campo, ma batterò Attilio di 3 km. (!); sono 29°.

Al campo apprendo che è morto Lajos Warkozi, e più tardi scoprirò che, proprio nel temporale che ho aggirato, Warkozi era — secondo il barogramma — salito a 3.000 m., precipitando poi a 20 m/s fino a terra. Il rapporto preliminare sta-

bilirà poi che fu probabilmente reso incosciente da una scarica elettrica, nonostante che il suo Cobra fosse tutto elettricamente connesso con piattine di rame. Un altro Cobra è colpito dalla grandine da sinistra e dal basso: sembra traforato dall'antiaerea, buchi di 3-5 cm.; un chicco, sfondando la cappottina, colpisce il pilota al braccio sinistro; riuscirà comunque ad atterrare senza ulteriori danni. Il pilota, della Germania dell'Est, racconterà poi di aver visto il suo PZL da 30 m/s segnare fondo scala a salire.

Nick Goodhart è l'unico a completare il triangolo da 309 km. della classe libera salendo fino a 8.000 m. in un cumulonembo. Ascoltando mentre raccontava il suo volo a Smith, sento che il suo problema principale consisteva nell'acqua che si era infiltrata ghiacciando tra ala ed alettone, riducendo a 2 cm. la corsa laterale della cloche, oltre alle continue scosse elettriche date dal bottone metallico del trim... mentre parlava aveva un'espressione che ricordava fortemente certe foto di Francis Chicester al timone del suo Gypsy Moth — deve essere lo stesso tipo di inglese indomabile ed indistruttibile.

Seguono due giorni senza volare. Poi viene una prova in mezzo ai temporali: sono decimo con 98 km.; se avessi fatto altri 2 km., la prova per la classe Standard sarebbe stata valida, dato che almeno dieci piloti dovevano percorrere 100 km. ...; non manca il piccolo giallo: un russo, arrivando al campo, sposta la bandierina che indicava il suo punto di atterraggio da oltre 100 km. a meno di 100 km. di distanza percorsa; si pensa subito che l'abbia fatto per invalidare la prova, dato che Greene (USA) sarebbe passato in testa; devo dire che sulla via del recupero l'ho visto fermo in una colonna bloccata da un allagamento stradale su di una strada che proveniva dal punto più lontano, e non dal secondo punto dichiarato più tardi. Peccato; il mio volo è consistito in una salita a 4300 m., attesa con i biscotti come un DC-8 a New York finché se ne andò il temporale sul primo pilone, dove atterrò il gruppo (42 piloti), fotografo a 2400 m. e planata fino a toccar terra. Un minuto esatto dopo il più veloce smontaggio che abbia mai visto, ci investe un temporale inaudito, con acqua ed un vento che ci costringe a fermarci tra due case per paura di vederci rovesciare il carrello.

La prossima prova valida vede confermata la mia ignoranza in tema di meteorologia, di cui scriverò più avanti. Andata e ritorno di 252 km. Wroblewski impiega 3 ore 33'; io con altri sei (!) 4 ore 33'; sono undicesimo e risalgo dal 43° al 37° posto in classifica generale; ma Attilio è sempre davanti a me, 28°. Il volo è stato difficile subito dopo la traversata del Danubio: la visibilità era ristretta ad un cono di 45° verso il basso, poi più a Sud la situazione diventa buonissima, sul pilone 4.200 m. mi permettono di riattraversare con margine il Danubio e torno fino a casa, per la seconda ed ultima volta in tutto il campionato. Attilio è protagonista di una lotta feroce a livello di ciminiere di fabbrica, ma si tira su; poi lo sento atterrare 30 km. più avanti, dove io ero riuscito a riagganciare — una sfortuna simile è veramente ingiusta.

Wroblewski mi ha guadagnato un'ora quasi completamente alla partenza; lui è partito giusto, io un'ora prima, pensando che sarebbe stata un'ennesima gara di distanza a causa dei temporali; se fossi

stato capace di leggere le carte a 500 mb ed i diagrammi termodinamici diversi dai nostri, avrei visto la maggiore stabilità in quota e probabilmente non avrei commesso un tale errore. Cosa fatta capo ha, dicono i napoletani.

Presso il pilone atterra Wolf Mix (canadese), investe in finale un camion sbucato da dietro una curva e si ferisce gravemente. Muore due giorni dopo. Era conosciuto come un pilota coscienzioso e molto prudente.

L'ultimo giorno è per me il più spaventoso. Sono previsti sette ottavi di cumuli-nembi alle ore 13.00. La base è 500-550 m. Qualsiasi Commissione Sportiva con un po' di buon senso ci avrebbe fatto riposare. Invece, ci mandano ambedue le classi, 86 alianti, sullo stesso breve triangolo di 216 km. Un vero incubo; salgo in nube a 1.200 m. e taglio il traguardo con cumuletti a metà strada tra me e la linea bianca per terra; in qualche modo mi vedono. Picchio subito per scendere al livello delle basi; ma se la base è a 550 m., nessuno vuol stare sotto i 500 m., e vedo, intorno a me tra le basi delle ombre scure che entrano ed escono. Penso alle norme ICAO! Tutto questo con non più di mezzo metro a salire.

Ci fu anche una collisione a 1300 m. in nube. Però credo che, se il volo in nube fosse stato proibito, 86 alianti concentrati tra 500 e 550 m. avrebbero offerto una probabilità di collisione molto maggiore. In questo particolare caso il volo in nube permise una densità verticale nettamente inferiore, tra alianti che comunque non si vedevano.

Devo e vado 10 km. fuori rotta, trovo un cumulo tutto per me, entro, salgo 0,5 m/s fino a 1000 m., poi l'ascendenza comincia ad accelerare ed alla fine conto 4 secondi per ogni 100 m. (25 m/s); esco a 3600 m. (zero termico) e vado a 120 verso il primo pilone.

Nel frattempo a 3.000 m. ci troviamo in quattro ed insieme iniziamo una corsa fantastica e sinistra tra questi torrioni stretti che salgono velocissimi; a volte, passando tra due torrioni distanti solo decine di metri, siamo costretti a metterci in fila. Uno slalom magnifico, che spero di non rifare mai più in compagnia.

Arrivo sul 1° pilone con 1.800 m.; con molta fortuna identifico il punto di virata,

un aeroporto, attraverso un bel buco nelle nubi; poi entro di fianco in un torrione, altro 3.800 m., esco verso ovest e mi ritrovo sulla verticale dell'aeroporto internazionale di Belgrado; vedo partire un grosso aereo, forse un DC-8.

Nel frattempo l'austriaco Walfsberger atterra con il suo ASW-15B sull'aiuola davanti al palazzo del Governo nel pieno centro di Belgrado: nemmeno una multa per aver calpestato le aiuole!

Davanti in rotta c'è un muro grigio-blu, sopra, e sotto è coperto, e molto, molto buio. Provo ad andare avanti, devo fare 60 km. per arrivare al 2° pilone; diventa sempre più buio, diventa difficile leggere la carta; ma l'aria è calma, c'è solo una pioggerellina leggera che bagna le ali; fa molto freddo. Comincio ad intravedere il terreno, un po' avanti a destra vedo più alto un maestoso Kestrel 22 (Schubert, detto anche l'Incompiuta) che va come me a 100 km./h; sento alla radio una voce stridula femminile che dice « le pilote du Caproni s'est jeté avec le parachute »; penso ad Angelo, spero che tutto vada bene, avverto Walter Vergani che sta a terra a 60 km. dal campo, sono veramente preoccupato per Angelo, quando sento: « Sono a terra, non sono mai partito » — non sapevo che Angelo avesse una così bella voce. Dall'orologio dovrei essere arrivato, guardo giù ed infatti, dopo 60 km. di navigazione stimata, ecco il pilone, un altro aeroporto, dove arrivo con più di 1.000 m.; decido che sull'aeroporto c'è una grande discendenza, sono proprio stanco e fa un freddo cane, senza il sole. Il guardiano del campo mi vede a 500 m. e sposta le mucche. Atterro per l'ultima volta in Jugoslavia, sotto la pioggia. Sono decimo. Se non avessi buttato via tutta quella quota sarei stato terzo, e quindi 21° in classifica generale, solo planando; ma forse avrei rotto l'alante, come successe quel giorno a Smith che, senza strumenti per l'acqua nelle statiche, distrusse il suo Nimbus stallando a 15 m. sul bordo del suo campo. In classifica generale guadagno così 11 posti, finendo 26°, come il primo giorno. Attilio e Nino giudicarono prudente atterrare al primo pilone, perdendo più di 400 punti rispetto a me, ma è difficile dire che abbiano fatto male. Certamente hanno mostrato più buon senso di me.

Tirando le somme: la mia squadra, guidata da Giovanna, ha funzionato alla perfezione; in un certo senso ha dimostrato che due non-velocisti attivi e intelligenti sono molto meglio di due velocisti sfaticati che vengono per turismo. Il materiale ha funzionato come doveva fino all'ultimo dettaglio; per quanto riguarda la mia preparazione di pilota, devo dire che il 26° posto è dovuto, nell'ordine: Primo, da una ovvia inesperienza, cioè gli altri erano più bravi; Secondo, dalla mia insufficiente preparazione meteorologica; Terzo, da una lacuna ben precisa nell'allenamento, e cioè non aver volato a sufficienza in condizioni marginali, quando tutti normalmente non volano — questo porta ad un problema non di pilotaggio, ma psicologico: sono sicuro che quando io ero stufo di volare in condizioni così difficili, Wroblewski si divertiva ancora e rendeva dieci volte tanto; Quarto, ma meno importante, è uno svantaggio volare da soli, ma non così grande come si crede: eccetto Kluk, almeno i primi sei in classe libera volavano da soli. Volare male in coppia è indubbiamente molto peggio che volare da soli. Quinto, la mia preparazione atletica è stata nettamente insufficiente. Questo l'ho notato un po' l'ultimo giorno di gara buttando via 1.000 m. di quota, ma soprattutto nella gara seguente a Rieti. Ovviamente il mio 5° posto di Rieti non è dovuto solo a questo problema di preparazione fisica: il motivo principale è che i primi quattro, e soprattutto Perotti, sono stati maledettamente bravi!

Qualche parola sui costi: alla Spagna la mia partecipazione è costata L. 1.150.000, compresa l'iscrizione, a me altre L. 100 mila, escluso l'acquisto di materiale permanente tipo radio, ecc., ed escluso il viaggio a Vrsac in gennaio.

Le mie impressioni sul Campionato visto globalmente: una competizione difficile, dove tutte le normali teorie del volo a vela veloce non sono servite quasi a nulla; come trent'anni fa, contava più l'abilità a star per aria ed a trovare la prossima termica, anche da 0,2 m/s, e riuscire a tenerla, che tutta l'acqua nelle ali o l'anello di McReady; credo che molti piloti abbiano tardato a comprendere questa situazione, e continuavano a ponderare a lungo se mettere 10 litri in più o in meno.

Era straordinario vedere i bestioni in classe libera volare diligentemente a massima efficienza, e quanto poco perdono rispetto a loro gli Standard in queste condizioni! Ma il vero fattore numero uno è stato (per mia fortuna!) il volo in nube: chi non l'aveva ben assimilato è letteralmente precipitato in classifica gli ultimi giorni. Io sono convinto che i polacchi abbiano spinto la tecnica del volo in nube ad un livello molto elevato, paragonabile allo sviluppo che ebbe il volo a vela di velocità con l'avvento della teoria di McReady; questo vale anche per i misteriosissimi russi, che si sono rivelati tra i migliori piloti del mondo. Straordinaria la prestazione dell'olandese Dick Teuling, 38° il primo giorno, dopo la quarta (e la penultima) prova era risalito a 2° in classifica generale, finendo poi 4° e primo degli occidentali, a 8 punti dal 3° posto!

Qualche osservazione sulla squadra italiana: adesso è molto facile scagliarsi contro i quattro piloti, soprattutto da parte di chi non c'era. Devo dire che la squadra mi è sembrata funzionare come un orologio, tutti hanno lavorato più del necessario. Per non emettere facili condanne, bisogna tenere conto di precisi fattori circostanziali, senza generalizzare: mi sembra, ad esempio, assurdo dare la colpa dei cattivi risultati all'impreparazione sul volo in coppia. Si può e si deve dire invece che la macchina di Angelo Zoli non era a punto, che l'aliante di Nino è arrivato ai Mondiali col volo in nube senza l'orizzonte artificiale (il volo in nube in generale è stato il singolo fattore che più ha danneggiato i piloti italiani), che la malattia di Rovesti, che non è certamente

imputabile ad alcuno, è stato un handicap pesante quanto imprevedibile, che Walter Vergani, veramente bravo nella sua funzione di direttore tecnico, è stato forse utilizzato più da me che dai piloti italiani e qui smetto, o perdo troppi amici... anzi no, sparo la bordata finale: io l'altro anno era il più giovane a Rieti: ai Mondiali ce n'erano 6 più giovani di me, compreso un diciannovenne 13° in libera, l'età media era sui 30-35 anni. Che stia qui la chiave del problema? Per concludere, un invito: imparato quello che c'è da imparare, rimboccarsi le maniche e cominciare a lavorare... Waikerie è ormai a poco più di un anno... e anche per me fusse che fusse la vuelta buena!

Alvaro de Orleans-Borbon

P.S. - Colgo l'occasione per ringraziare tutti i componenti della squadra italiana: da Egidio Galli, che lavorò un'ora sotto la pioggia per impedire che il mio aliante, mal picchettato, volasse via alla prima brezza, a Walter Vergani, che mi diede molti preziosi consigli, ed a tutti gli altri che non hanno perso occasione, anche quando avevano ben altro da fare, per darmi una mano od un incoraggiamento. Grazie.



Quello che scrivono gli altri:

Michel Battarel della Squadra Francese - da « Aviasport »

« Il Campionato dei cinquecento fuoricampo » è il titolo che un giornalista telefonava al suo giornale il giorno della chiusura. Ed era ancora troppo modesto; ne abbiamo contati 585 in totale: più di sei atterraggi fuoricampo per concorrente per otto giorni di gara, è una media alla quale non eravamo più abituati, da quando si preferiscono le gare di velocità a quelle di distanza.

Si potrebbe dire anche « il Campionato della pioggia ». Sui 13 giorni di gara, otto sono stati gratificati da temporali nella zona di volo e, secondo le statistiche meteorologiche, è caduto su Vršac, durante quel periodo, più acqua che durante tutto un mese di luglio « medio ».

O ancora, pensando ai disgraziati aiutanti, il « campionato del fango »; questo fango nero, vischioso, della piana danubiana, nel quale più di una équipe sarebbe rimasta irrimediabilmente affondata senza l'aiuto dei contadini locali e dei loro trattori.

In effetti, la caratteristica essenziale di questo 13° Campionato del Mondo è la parte determinante che ha avuto il volo in nube e più precisamente il volo nei temporali. Si può dire che eccetto le due prime prove, che hanno beneficiato di condizioni « normali » nessuna delle seguenti non avrebbe potuto dare dei risultati validi se questo genere di volo non fosse stato permesso; non avremmo avuto il Campionato del Mondo del 1972. È anche vero che non si sarebbero dovuti deplorare due morti, un ferito e cinque alianti distrutti o gravemente danneggiati; pesante bilancio, il più pesante che ha mai conosciuto un campionato del mondo e che sarà certamente utilizzato come argomento alla prossima riunione della C.I.V.V. dagli avversari del volo in nube nelle gare, anche se non tutti gli incidenti sono dovuti a questo.

Le gare si sono dunque svolte in gran parte in condizioni molto difficili, provanti fisicamente, ed inabituali per un buon numero di concorrenti, tutti quelli che nei loro paesi non hanno ufficialmente la possibilità di allenarsi al volo in nube in aliante.

Sei prove in classe standard, sette in classe libera; questi risultati rendono il campionato di Vršac perfettamente valido, senza purtroppo essere brillante, soprattutto se si osserva che su queste undici prove, che erano tutte corse di velocità (su circuito o su meta prefissa) cinque solamente hanno visto arrivare più di un aliante.

I sei piloti — uno svedese, un finlandese, un russo e tre polacchi — che hanno potuto alla fine salire sul podio, hanno incontestabilmente meritato questo onore, dimostrando la loro capacità di sfruttare al massimo le situazioni le più diverse e le più difficili. Qualcuno di loro ed in particolare Goran Ax, nuovo campione della classe libera, hanno dato prova di una grande regolarità mantenendosi costantemente nel gruppo dei primi; ma sono stati una eccezione. Raramente si è visto, in un campionato del mondo, una così importante e numerosa fluttuazione nella classifica generale; raramente si sono viste delle « vedettes » relegate in coda alla classifica per prove. Il fatto, tra gli altri esempi, che i due campioni di Marfa '70, Moffat e Reichmann, che questa volta concorrevano tutti e due in classe standard, non si trovino che al 19° a 24° posto della classifica finale dopo una partenza molto promettente, è significativo al riguardo.

Non c'è più ufficialmente una classifica per squadre, ed è un peccato perché avrebbe permesso di mettere in luce, al di là delle prove individuali, la superiorità nettissima della Polonia i cui rappresentanti si sono piazzati 1° e 3° nella classe standard e 3° e 8° in classe libera: risultato di insieme che non è avvicinato da nessun'altra nazione. Classificando le squadre secondo la media dei punti ottenuti dai loro componenti (metodo imperfetto perché qualche nazione non aveva che tre piloti, ma abbastanza rappresentativo) ne risulta, per i primi dieci, la seguente classifica:

- 1^a Polonia
- 2^a U.R.S.S.
- 3^a Finlandia
- 4^a Francia
- 5^a U.S.A.
- 6^a Svezia
- 7^a Gran Bretagna
- 8^a Germania federale
- 9^a Olanda
- 10^a Australia

... La prestazione globale dell'Equipe di Francia è stata in po' meglio di Marfa '70 e sicuramente migliore di Leszno nel '68. Oltre al valore individuale dei suoi componenti va sottolineato il fatto che questa volta tutti disponevano di macchine perfettamente competitive. È stato il caso anche di numerose altre squadre che allineavano, in ognuna delle due classi, gli alianti più moderni e più evoluti. Materiale da competizione tedesco nella maggior parte, salvo qualche eccezione che merita di essere segnalata.

I quattro piloti polacchi disponevano di modelli completamente nuovi, ancora più o meno dei prototipi che facevano a Vršac il loro debutto in competizione e dove hanno ottenuto i brillanti risultati che conosciamo. A giudizio generale, l'« Orion » e lo « Jantar » si sono rivelati, ognuno nella sua categoria, eguali in performances ai migliori alianti tedeschi ed ai quali assomigliano molto.

Non si può dire altrettanto del nuovo nato della casa Caproni: il « Calif A.15 » che, malgrado i suoi 23 metri di apertura (o proprio a causa di questa...) non ha dato una dimostrazione concludente circa le sue possibilità. Il suo pilota, Angelo Zoli, non è il primo venuto (è stato 12° in classe libera a Marfa, su « Kestrel ») ma non aveva avuto il tempo di prendere alla mano la sua macchina appena uscita dalla fabbrica e velocemente messa a punto. L'A.15 avrebbe dimostrato, durante le sue prime prove, delle performances in linea retta molto vicine a quelle calcolate e delle resistenze inverse molto forti.

Disporre di un buon aliante non è tutto: in un Campionato come quello di Vršac la qualità del materiale da recupero aveva la sua importanza, visto lo stato della rete stradale locale composta di numerose strade non asfaltate — o per meglio dire — dei sentieri di terra spesso trasformata in fango dalle piogge temporalesche. Molte squadre non disponevano che di mezzi molto mal adattati a queste difficili condizioni; fra i favoriti bisogna citare gli inglesi dotati delle adattissime (ma costose) « Range-Rover » e molti paesi dell'Est che disponevano di veicoli fuori-strada militari (ma troppo lenti - n.d.r.) e di rimorchi molto alti da terra. Per i francesi è stata una improvvisazione; la Fedcazione non ha potuto ottenere dallo SFA vetture in prestito come per i precedenti campionati. Ci siamo trovati dunque, fornite dai piloti o dai loro Club; una 504, una DS.21, una R.16 ed un furgone Bedford. Questo parco eterogeneo non ha avuto, per fortuna, altri inconvenienti, ma le squadre di recupero hanno dovuto più di una volta fare appello all'aiuto esterno per uscire da situazioni delicate.

L'insegnamento è da ricordare — non certo per l'Australia, dove sembra che la polvere sia più da temere che non il fango, e dove, d'altra parte, non è il caso di portare vetture dalla Francia — ma — per il campionato seguente, previsto per la Finlandia, dove potrebbero sorgere dei problemi del medesimo ordine.

Qualche parola sulla organizzazione materiale di questi Campionati. L'aeroporto era Vršac,

dove ha sede il Centro Nazionale Yugoslavo di formazione piloti professionali ed istruttori e le cui installazioni e tutti i mezzi tecnici erano stati messi a disposizione. Queste installazioni sono state aumentate — come era stato a Leszno nel 1968 — da nuove costruzioni, che certamente il Centro non avrebbe potuto avere così rapidamente senza questa occasione, un albergo con camere e sale di riunione molto ben sistemato, ed una curiosa torre di controllo che accoglieva tutti i servizi amministrativi del Campionato, la sala stampa ed un bar. I piloti ed i Capi-équipe erano alloggiati nelle camere abitate abitualmente dai frequentatori del Centro, gli aiutanti in città, a 2 km. nelle aule di una scuola trasformate in dormitorio. Per quelli che preferivano questa soluzione, era stato preparato un Camping nelle vicinanze del Centro.

Vitto. Accettabile ed in ogni caso il migliore, a giudizio dei « veterani », di quello degli ultimi tre campionati.

Molto era stato messo in moto dagli organizzatori per attirare sul campo il massimo di pubblico locale: bar, negozi di vendita delle cose più diverse e soprattutto un ristorante-bar all'aperto con orchestra che creava alla sera un ambiente gaio ed animato, abbastanza simpatico, anche se un po' meno apprezzato nelle ore più tarde dai piloti rientrati stanchi dai lunghi recuperi e che avrebbero senza dubbio preferito il silenzio alle musiche che entravano dalle loro finestre.

I mezzi tecnici: per primo, gli aerei da rimorchio, in numero largamente sufficiente per mettere in aria ogni classe in 30 minuti massimi con un intervallo di 30 secondi. Erano: per la classe standard gli aerei-scuola del Centro, « Champions Citabria » americani, biposto ad ala alta di 150 hp. dalle performances relativamente modeste a rimorchio (sale a ca. 2/ms.); per la classe libera, degli « Utva » militari di costruzione nazionale, grosso quadriposto di 300 hp. della classe del Do.27.

Il calcolo dei punteggi per prova e le classifiche generali erano fatti da un calcolatore all'Università di Belgrado; gli elementi (tempi e distanze) erano trasmessi per telex ma le classifiche stampate arrivavano a Vršac per auto; procedimento relativamente rapido ed al quale non sono imputabili i numerosi ritardi — qualche volta più di un giorno — che si sono avuti nella pubblicazione dei risultati. Questi ritardi sono stati causati soprattutto dal gran numero di atterraggi fuoricampo; gli organizzatori dovevano attendere il ritorno di tutti i piloti per verificare i loro punti di atterraggio e ritirare i loro films, prima di fare i calcoli dei punteggi. Concorrenti e visitatori hanno lamentato che la pubblicazione dei risultati fosse fatta in modo così « discreto » (nessun tabellone riepilogativo) e che i fogli delle classifiche fossero distribuiti con tanta parsimonia. Questi piccoli dettagli hanno la loro importanza.

Resta da parlare finalmente, dell'essenziale in una competizione di volo a vela: le previsioni meteorologiche e la sua utilizzazione per la scelta delle prove. Un argomento che, sappiamo, difficilmente si salva dalle critiche... non faremo eccezione alla regola riportando qui qualche critica fatta a questo proposito dai nostri meteo presenti a Vršac: Gerbier, venuto a rappresentare la Francia al Congresso dell'OSTIV, ma che seguiva da vicino lo svolgimento del campionato, Vaillant e Siacchitano, che facevano parte della squadra. La stazione meteo locale, adatta alle necessità di un centro-scuola di pilotaggio, non aveva ricevuto apparentemente nessun mezzo supplementare, in personale ed in equipaggiamenti, per il campionato. Erano normalmente studiati i risultati di tre radio-sondaggi: quello di Belgrado (80 km. ad Ovest), di Szeged, in Ungheria (150 km. a Nord-Ovest) e di Arad, in Romania, (150 km. a Nord). Ma queste informazioni non erano ricevute sempre con regolarità, il che ha nuociuto qualche volta seriamente nella esattezza delle previsioni. D'altra parte non era previsto nessun sondaggio locale, con aereo. Se questi sondaggi poterono essere fatti (ma solo a partire dal 15 luglio) è stato solo a seguito delle insistenze dei meteo facenti parte di molte squadre e con l'aiuto di strumenti prestatati dai francesi, non disponendo gli organizzatori, sul posto, di psicrometro adattabile su aereo.

Le decisioni, in quanto a scelta delle prove, erano prese generalmente troppo presto il mattino e i « previsionisti » sembravano in seguito non si preoccupassero molto di seguire l'evoluzione della situazione. Uno studio più seguito da tutte le informazioni ricevute

nel corso della mattinata, accompagnato all'occorrenza da un secondo sondaggio e da voli di prova, avrebbe loro permesso in più occasioni di conoscere per tempo i segni di un peggioramento od al contrario, di un miglioramento, suscettibile di giustificare l'annullamento o lo svolgimento di una prova o una modifica del percorso stabilito. Detto questo, è certo che gli organizzatori non hanno avuto vita facile. Di fronte, da una parte a delle condizioni meteorologiche eccezionalmente cattive e dall'altra a dei problemi molto ardui, hanno fatto del loro meglio. Sono stati più di una volta criticati: ma nessuno avrebbe voluto essere al loro posto...

E. Lindemann della Squadra Svizzera - da « AeroRevue »

La danza dei Cb

Dal 9 al 23 luglio scorso si sono svolti questi 13° Campionati Mondiali. La Jugoslavia e più precisamente Vršac ha accolto quest'anno questa competizione. Prendete una carta, trovate Belgrado; guardate un centinaio di km. più ad Est, vicino alla frontiera rumena; ci siete. Vršac (che si pronuncia pressapoco Vrrrscaz... e non vi dirò come si scrive in caratteri cirillici!...) è una piccola città serba di una ventina di migliaia di abitanti, perduta in una pianura di campi di grano e di cereali. Disponendo di un immenso aeroporto è stata designata per organizzare questi Campionati. Uno sforzo organizzativo ha permesso di ospitare molto decentemente gli 89 concorrenti (51 in classe standard e 38 in classe libera) oltre alle varie squadre.

Per i piloti, la zona ha creato alcuni problemi di navigazione; tutti i villaggi della pianura si assomigliano, allineati, regolarmente e perpendicolarmente da una parte e dall'altra della strada; tutte le curve del Danubio (per niente blu, credetemi!) si confondono e nelle regioni dei rilievi, la monotonia di questi è sconcertante.

Dalla parte meteo, i concorrenti non sono stati certo favoriti. Se le ascendenze non sono spesso mancate all'inizio della giornata, le basi erano molto basse e gli sviluppi temporaleschi quasi quotidiani (la maggior parte delle prove si è svolta in P.S.V. pilotaggio-senza-visibility). Nella mia vita non ho mai visto tanti Congestius e tanti Cb.

Conseguenza di questi temporali: la fortuna è stata la grande arbitra della partita, favorendo i piloti che si trovavano nel punto buono al momento buono. Questa coreografia di Cb non facilitava certo il compito degli organizzatori nella scelta dei temi, anche se la meteo sia stata fatta in modo serio.

Impressioni - Sia per la qualità delle macchine, sia per quella dei loro piloti, che per le performances ottenute, questo volo a vela da Campionato del mondo non ha niente in comune con quello praticato nei club. Vi assicuro che non vi è più nulla da dire quando si vedono dei concorrenti chiudere un triangolo di 300 km. con condizioni tali con le quali nessuno si sognerebbe di mandare un clubista a tentare 50 km.

Dal punto di vista aiuto ai piloti, l'assistenza della squadra di recupero è capitale in questo genere di competizioni e bisogna sottolineare il ruolo importante ed efficace che hanno avuto le quattro mogli dei nostri piloti per le quali Vršac non è stato sinonimo di vacanze. Per quanto riguarda la classifica si sarebbe potuto sperare meglio per l'insieme della squadra svizzera, ma come ho già detto, la fortuna era importante e questa volta non ha favorito i nostri piloti. Le foto annullate hanno avuto la loro parte nella classifica e se c'è una cosa da deplorare è che gli organizzatori abbiano avuto la tendenza a trasformare questo campionato in un concorso di fotografia.

I grandi vincitori sono stati i Polacchi, tutti raggruppati nei primi posti delle due classifiche e si può pensare che gli ordini per i loro due nuovi alianti in plastica (Orion e Jantar) saranno presto numerosi. Si potrebbe anche parlare di questo PSV e della opportunità di autorizzarlo in una tale competizione. Con il volo in nube i rischi aumentano in maniera considerevole, soprattutto quando la posta in gioco è così grande. Ma quest'anno a Vršac le condizioni meteorologiche non avrebbero permesso di disputare questo campionato senza PSV.

Per concludere... diamoci semplicemente appuntamento ai prossimi mondiali che si disputeranno nel 1974 in Australia.

Rika Harwood della Squadra Inglese, stralci e commenti da:

« Sailplane and Gliding »

« Ci si aspettava bel tempo a Vršac e in funzione del bel tempo i campionati sono stati organizzati e programmati. Non è stato fatto tuttavia nulla per adeguarsi ai cumuli-nembo annunciati dalle previsioni meteo o, tanto più, ai cumuli-nembo che arrivano ancor prima di quanto previsto. »

« Nessuno dei membri del comitato d'organizzazione aveva assistito ad una delle più recenti edizioni dei campionati mondiali, per rendersi conto delle necessità organizzative di un simile evento. »

« I briefings erano in generale molto disorganizzati e nessuno degli interpreti aveva, per esempio, alcuna conoscenza dei termini volovelistici e meteorologici. »

« Un errore è stato quello di non pubblicare costantemente i risultati provvisori; l'unico modo per conoscere i punteggi era la consultazione dei bollettini ufficiali la cui pubblicazione avveniva alcuni giorni dopo la prova. »

« I traini con i Champions Citabria e Utva 66 furono ottimi e altrettanto ottimi i rilevamenti ai traguardi di partenza e arrivo. »

« Un fatto per il quale agli organizzatori non può essere imputata alcuna colpa ma che tuttavia si rivelò molto sgradevole per le persone implicate, fu che ad almeno tre piloti è stata rubata la macchina fotografica lasciata all'aliante per andare a telefonare. Nessuna possibilità per loro purtroppo di poter dimostrare l'avvenuto passaggio ai piloni. »

« Cinque tonnellate d'acqua venivano caricate ogni giorno a bordo degli alianti. La massima parte veniva scaricata subito già sul primo lato. »

« Wetli (Svizzera) durante gli allenamenti atterra a 120 Km e la sua vettura ne percorre 404 per raggiungerlo. »

« Nick Goodhart atterra a 40 Km e rientra alle due di notte. »

« John Firth (Canada), sempre durante gli allenamenti, atterra in Romania vicino al confine; dopo lungo tempo riesce a portare, con una processione di cinquanta poliziotti, il suo aliante smontato alla frontiera che dista tre Km. »

« Al primo giorno di gara, secondo i primi punteggi provvisori, ben 21 piloti (11 in libera e 10 in standard) figurano a punti zero per cattive fotografie: — Reclami a non finire. — Alcuni giorni dopo quando vengono pubblicati i punteggi ufficiali, i 21 piloti con zero punti sono ridotti a tre. »

« Stig Oye (Danimarca) atterra, al secondo giorno, a 30 Km, telefona e attende il ricupero intrattenuto dal locale sindaco. La squadra, avendo perso il contatto radio, telefona al campo ad intervalli regolari ricevendo sempre la risposta "nessuna notizia". Alle otto di sera la squadra raggiunge Skopje. Risultato: 900 Km per un ricupero di 30. »

« Woedl atterra alle 18.00, telefona quattro volte e la squadra non riceve il messaggio fino alle 4.30 notturne. Risultato: 18 ore di attesa all'aliante. »

« Gli argentini Hossinger e Urbancic atterrano a Skopje. L'auto di Hossinger si rompe. Risultato: La squadra di Urbancic deve fare due ricuperi: oltre 2000 Km. »

notiziario

Analisi del volo del 16 agosto, nuovo primato italiano di velocità su triangolo di 100 km.

La giornata, vista da terra, prometteva molto di più di quanto effettivamente ha poi dato. Comunque la distribuzione dei cumuli era favorevole.

Il Nimbus è stato zavorrato con 120 litri d'acqua e quindi portato ad un carico alare appena inferiore ai 40 kg.

Il percorso scelto è stato quello classico di Rieti - Meggiano - Poggio Azzuano (= Sangemini Fonte) - Rieti. L'arretramento della linea di traguardo all'altezza della manica a vento ha portato lo sviluppo complessivo a 107,400 km. e quindi la media realizzata ad oltre 123 orari con un tempo di 52'20", ufficioso.

La scelta del percorso è stata fatta tenendo conto della necessità di escludere l'alea dell'aggancio consentendo l'allontanamento dalla valle reatina anche con quote modeste: come effettivamente è poi avvenuto.

La prima vera ascendenza è stata infatti trovata al Coscerno.

I tempi sono:

- decollo ore 15.00 ora estiva.
- sgancio e traguardo alle 15.09.
- primo vertice alle 15.33, quota 1.600 metri.
- secondo vertice alle 15.48.
- arrivo alle 16.01.

Le ascendenze:

— aggancio al traverso di Polino ad 800 m. QFE, con salita fino a 1.100 in un + 1,5.

— da 800 a 1.100 in + 1,5 ad Est di Ferentillo.

— da 900 a 1.750 sul Coscerno con + 2,5.

— da 1.200 a 1.800 a Spoleto con + 2,5. Arrivo a zero a velocità di atterraggio; traversoni a 200 orari.

Rispetto al teorico possibile, rapportato alle condizioni della giornata, si è avuto un risparmio di oltre 1', effetto dei « terreni portanti » e di una breve strada di cumuli su Terni, angolata di 45° rispetto la rotta, che tuttavia è stata seguita per qualche secondo.

Con plafond di 2.000 metri, salite di + 4 ed una partenza in velocità, si dovrebbe superare la media di 140 orari. Preziosa l'assistenza di Giusti e Monti.

W. V.

RELAZIONE
SULLA RIUNIONE DELLA FAI-CIVV A PARIGI
IL 2 E 3 NOVEMBRE 1972

Gli argomenti sono stati preparati e discussi preliminarmente nella riunione del Bureau il 2 novembre, cui il sottoscritto ha partecipato unitamente al Presidente Gehriger (Svizzera), Ann Welch (GB), Kunz (D), Jancelewicz (P), Grandjean (B), agli invitati Dragovic (YU - Mondiali 1972) e Wallington (Australia - Mondiali 1974), al Primo Vice Presidente FAI Dup rier e al Direttore Generale FAI Hennecart.

Presenti alla riunione della Commissione: vedere All. 1.

1) Verbale seduta precedente: approvato.

2) Campionati Mondiali 1972

Emerge uno scontento generale, in gran parte imputato alle condizioni meteo. La Norvegia e la Francia presentano relazioni scritte in cui fra l'altro si propone che la «Commissione per i Temi di Gara sia composta da un esperto locale e da due esperti di altra nazionalit  designati dalla CIVV. La proposta viene giudicata negativamente.

Dragovic (YU) fa presente che durante i Campionati sono caduti 1250 mm. di pioggia, evento che non si verificava da 75 anni. Egli riferisce poi sulle inchieste in merito ai tre incidenti pi  gravi (Warkosi - Mix - Petterson/Innes).

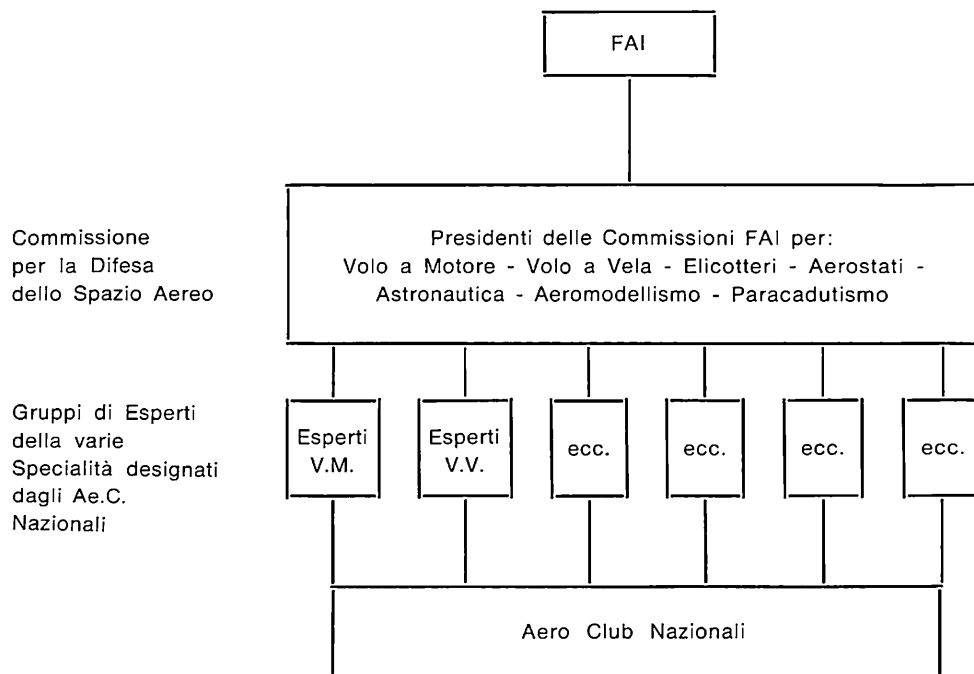
3) Problemi dello Spazio Aereo

Restrizioni gravissime sono state imposte al volo a vela in molti paesi, segnatamente in Svezia, Germania Occ. e Olanda. Un gruppo di volovelisti esperti e interessati si   gi  formato spontaneamente e si   riunito pi  volte sin dal luglio scorso in Vrsac, auspicando l'intervento della FAI su un problema di cos  grande importanza per la sopravvivenza stessa del volo a vela.

Il Presidente Gehriger da notizia della sua iniziativa presso l'Assemblea Generale della FAI del 3 ottobre 1972 che ha portato alla decisione di costituire in seno alla FAI una «Commission pour la Defense de l'Espace A rien».

Si riporta in All. 2 un estratto del verbale dell'Ass. Gen. FAI e della riunione preliminare di questa Commissione.

Lo schema di funzionamento è il seguente:



Gehriger è stato designato Presidente «ad interim» di questa Commissione.

Si segnala l'importanza di una designazione di Esperto da parte dell'Ae.C.I., da scegliere con molta attenzione in relazione alla sua competenza in problemi di traffico e alla sua sensibilità ai problemi relativi dell'aviazione sportiva, affinché possa partecipare alla riunione preliminare del 25 gennaio 1973 a Parigi e alla prima riunione del marzo-aprile (vedere All. 2, Annesso II).

4) Motoalianti

Kunz (Germania Occ.) riferisce sugli sviluppi che dovranno portare in futuro ai Campionati Mondiali Motoalianti. In preparazione di questo evento, la Gara Internazionale di Burg-Feuerstein assumerà la denominazione di «FAI Motogliders International Competition».

La prossima si svolgerà dal 26 maggio al 3 giugno 1973.

Raccomando all'Ae.C.I. di portare a conoscenza degli interessati al più presto questa notizia, dato che il numero di motoaliantisti in Italia è già non trascurabile e sta crescendo. E' allegato un foglio informativo sulla gara di cui sopra (All. 3).

5) **Campionati Mondiali 1974 (Australia)**

Le proposte di rinvio dall'1/74 all'1/75 (Ae.C. Olanda e OSTIV) sono respinte in base alle considerazioni degli organizzatori.

Il delegato australiano (Wallington) riferisce sull'avanzato stato dei lavori organizzativi e fornisce i dati riportati in All. 4 (si noti che le quotazioni sono in dollari australiani, superiori di circa il 10% ai dollari USA).

Nell'All. 5 sono riportate altre informazioni, fra cui i tipi di aliante noleggiati e il loro numero. Il noleggio avverrà in base all'**ordine cronologico delle richieste**. Se si opta per questa soluzione, bisogna che l'Ae.C.I. **chieda subito** all'indirizzo indicato in testa al foglio.

La CIVV ha trovato alte le quote d'iscrizione (§ 500 per ogni aliante e § 125 per ogni membro della Squadra) pur prendendo atto che esse sono inferiori a quelle della Jugoslavia. Bisogna però tener conto che il trasporto delle persone e delle Squadre in Australia è molto più costoso. L'Australia s'impegna a vedere se può ridurre e a riferire entro il gennaio 1973, affinché i dati siano definitivi per la prossima riunione della CIVV.

Volo in nube: dopo discussione, viene deciso di proibirlo (12 voti contrari - 1 favorevole: URSS).

Discriminazione delle nazioni partecipanti: gli australiani assicurano che non ci sarà.

Sistema di punteggio: al sistema ufficiale FAI (vedere punto 6, qui di seguito) verrà affiancato, per la scelta alla prossima riunione FAI-CIVV, il sistema «Wallington» proposto dagli australiani.

6) **Sistema di punteggio ufficiale FAI**

Viene discussa la proposta di modifica del sistema di Vrsac elaborata da A. Welch - Morelli, con contributi preventivi di Paul Bikle, Nick Goodhart, Kunz ed altri.

La principale modifica consiste nell'introduzione di un secondo «day factor».

I pareri sono in generale favorevoli, comunque l'approvazione definitiva avverrà alla prossima riunione.

7) **Varie**

Proposta USA di istituire i primati per aliante standard: verrà discussa e votata nella prossima riunione.

Jancelewicz (Polonia) conferma che la Gara Internazionale Femminile avrà certamente luogo, dato che ci sono già 15 iscrizioni di 8 Paesi (non figura quella della signora Orsi). Saranno mandate informazioni dettagliate agli Ae.C. Nazionali ai primi di dicembre 1972.

Kunz (Germania Occ.) informa che la Gara Internazionale per alianti «Club» del giugno scorso ha avuto 35 partecipanti ed è stata un notevole successo.

8) **Prossima riunione: 15 e 16 marzo 1973 a Parigi.**

PINO MORELLI

Primati nazionali aggiornati al 27 settembre 1972

A cura dell'Aero Club d'Italia

PRIMATI MASCHILI

MONOPOSTI

DISTANZA IN LINEA RETTA

1. BRIGLIADORI Leonardo, su Uribel, da Laguna a Gomee (Junin) a Selva (Santa Fè) - Argentina - il 20-2-1963 - Km. 542.

DISTANZA SU META PREFISSATA

2. STUCCHI Massimo, su Standard Austria; percorso: La Ferte-Alais Teste de Buch (Francia), il 16-8-1966 - Km. 513.

DISTANZA SU META PREFISSATA E RITORNO AL PUNTO DI PARTENZA

3. PRONZATI Attilio, su aliante Phoebus I-MAGO; percorso: Calcinate-S. Lorenzo di Sebato-Calcinate, il 1-5-1970 - Km. 526.

ALTEZZA ASSOLUTA

4. FERRARI Guido Antonio, su Canguro, a Modena il 22-9-1958 - m. 10.031.

GUADAGNO DI QUOTA

5. FERRARI Guido Antonio, su Canguro, a Modena il 22-9-1958 - m. 9.031.

VELOCITÀ SU PERCORSO TRIANGOLAE DI 100 KM. (non ancora omologato)

6. VERGANI Walter, su Nimbus; percorso: Rieti-Meggiano-Poggio Azzuano-Rieti, Km. 107, il 16-8-1972 - Km. 123,123.

VELOCITÀ SU PERCORSO TRIANGOLARE DI 200 KM.

7. VERGANI Walter, su aliante « Cirrus »; percorso: Rieti-Monte Cristo-Foligno Aeroporto-Rieti, Km. 206,600, il 11-8-1967 - Km./ora 94,32.

VELOCITÀ SU PERCORSO TRIANGOLARE DI 300 KM.

8. ORSI Giorgio, su aliante SHK; percorso: Rieti-Vicoli-Rigali-Rieti, Km. 304,200, il 12-8-1967 - Km./h 84,409.

VELOCITÀ SU PERCORSO TRIANGOLARE DI 500 KM.

9. PILUDU Ferruccio, su aliante Libelle ST-I-EVAS; percorso: Angers Aurille-Chateauroux Deols (Aeroporto)-Angers Aurille, Km. 517, il 20-7-1971 - Km./h 85,769.

BIPOSTI

DISTANZA IN LINEA RETTA

10. MANTICA Umberto, pilota; GRASSI Jolanda, passeggero, su CVV. 8; percorso: Rieti-Metaponto Lido, l'8-8-1966 - Km. 400,500.

DISTANZA SU META PREFISSATA

11. GIUSTI Guglielmo, pilota; BARAZZETTI Guglielmo, passeggero, su CVV. 8; percorso: Calcinate-Vicenza, il 30-4-1966 - Km. 217.

DISTANZA SU META PREFISSATA E RITORNO AL PUNTO DI PARTENZA

12. MANTICA Umberto, pilota; EUROPEO Patrizia, passeggero; percorso: Rieti-P. Viaggio-Rieti, il 10-8-1965 - Km. 301.

ALTEZZA ASSOLUTA

13. BALBIS Cesare, pilota, più passeggero, su Blanik L. 13 ad Aosta l'8-5-1965 - m. 7.980.

GUADAGNO DI QUOTA

14. BALBIS Cesare, pilota, più passeggero, su Blanik L. 13 ad Aosta, l'8-5-1965 - m. 6.600.

VELOCITÀ SU PERCORSO TRIANGOLARE DI 100 KM.

15. GIUSTI Guglielmo, pilota; FRAENZA Nicola, passeggero, su CVV.8; percorso: Rieti-Piedipaterno-Sangemini-Rieti, Km. 100,800, il 12-8-1966 - Km./ora 80,462.

VELOCITÀ SU PERCORSO TRIANGOLARE DI 200 KM.

16. BRIGLIADORI Leonardo, pilota; NOSEDA Federico, passeggero, su CVV.8; percorso: Rieti-Funivia Gran Sasso-Foligno-Rieti, il 14-7-1962 - Km./h 55,780.

VELOCITÀ SU PERCORSO TRIANGOLARE DI 300 KM.

17. BRIGLIADORI Leonardo, pilota; FARES Felice, passeggero, su CVV.8; percorso: Contigliano-Capestrano-Gaifana-Contigliano, il 27-8-1962 - Km./h 50,505.

PRIMATI FEMMINILI

MONOPOSTI

DISTANZA IN LIBERA RETTA

18. ORSI Adele, su Skylary 4, da Laguna de Gomez (Junin) Aérodrôme S. Norge (Santa Fé) - Argentina, il 20-2-1963 - Km. 316.

DISTANZA SU META PREFISSATA E RITORNO AL PUNTO DI PARTENZA

20. ORSI ADELE, su Kestrel I-BITO; percorso: Calcinate-S. Lorenzo di Sebato (BZ)-Calcinate, il 13-6-1971 - Km. 526.

DISTANZA SU META PREFISSATA

18. ORSI Adele, su Skylark 4, da Laguna de Gomez (Junin) Aérodrôme S. Norge (San-Fé) - Argentina, il 20-2-1963 - Km. 316.

ALTEZZA ASSOLUTA

21. ORSI Adele, su Skilark 4, a Calcinate del Pesce, il 18-11-1964 - m 6.492.

GUADAGNO DI QUOTA

22. SEREN BERNARDONE Marisa, su M. 100 S, a Torino, il 30-4-1970 - m. 5.470.

VELOCITÀ SU PERCORSO TRIANGOLARE DI 100 KM.

23. ORSI Adele, su aliante « Cirrus »; percorso: Rieti-Trimezzo-Fonti del Clitumno-Rieti, Km. 113,900, l'1-8-1968 - Km./h 96,366.

VELOCITÀ SU PERCORSO TRIANGOLARE DI 200 KM.

24. ORSI Adele, su aliante Kestrel; percorso: Rieti-Monte Cristo-Foligno Aerop.-Rieti, Km. 206,600, il 7-8-1969 - Km./h 92,703.

VELOCITÀ SU PERCORSO TRIANGOLARE DI 300 KM.

25. ORSI Adele, su Skylark 4; percorso: Rieti-Vicoli-Rigali-Rieti, Km. 303, il 9-8-1965 - Km./h 60,741.

BIPOSTI

DISTANZA SU META PREFISSATA E RITORNO AL PUNTO DI PARTENZA

26. ORSI Adele, pilota; MANZONI Pupa, passeggero, su CVV.8; percorso: Calcinate-Mu-Calcinate, il 30-4-1967 - Km. 257.

VELOCITÀ SU PERCORSO TRIANGOLARE DI 100 KM.

27. ORSI Adele, pilota; Manzoni Pupa, passeggero, su CVV.8; percorso: Calcinate-Vira-Capanna Mara-Calcinate, il 29-4-1967 - Km./h 68,10.

* * *

dal giornale LA PROVINCIA:

Si sono ritrovati a Cremona gli ex aliantisti militari



Si è tenuto il decimo congresso nazionale celebrandosi il 30° di fondazione del Corpo - La messa al campo - Una corona d'alloro sul monumento ai caduti dell'aria - Esibizioni acrobatiche all'aeroporto del Migliaro.

Nel 1943 erano duecentocinquanta, sui vent'anni, tutti volontari, nessuno che si fosse chiesto chi me lo fa fare. Avrebbero dovuto effettuare uno sbarco avio-trasportato su Malta, la munitissima fortezza inglese che sembrava refrattaria a qualsiasi bombardamento. Poi lo sbarco non si fece (e fu un grossissimo errore), gli alianti Gotha e D.F.S. usati nelle esercitazioni furono messi in soffitta. E venne l'otto settembre e quello che seguì. Gli aliantisti da sbarco vissero, venendone decimati, le peripezie della guerra e della

vita. Oggi sono un centinaio, ormai cinquantenni. Si radunano ogni anno attorno al loro comandante, il leggendario colonnello Contoli, per ritrovare un genere di amicizia irripetibile: quella cementata dai comuni pericoli, dalle sofferenze e dal sangue.

Domenica, ospiti di Cremona, gli ex aliantisti hanno vissuto la loro decima « giornata », resa ancor più festosa dalla celebrazione del trentennale di fondazione del Corpo. Durante la messa al campo, celebrata in un hangar dell'aeroporto, al Migliaro, don Franco Amigoni ha sottolineato l'importanza dell'uomo, per quello che egli vale ed è, in ogni occasione egli sia chiamato ad agire, in pace o in guerra; onde l'assunto: valore dell'uomo-coscienza di Dio. Nel ricordo di coloro che non

sono tornati, è stata poi deposta, al cimitero, una corona d'alloro sul monumento ai caduti dell'aria.

La parte ufficiale della giornata si è conclusa in un noto albergo cittadino. Qui Tommaso Donato ha dato l'annuncio che

il prossimo convegno si sarebbe tenuto a Roma, ancora in settembre. A testimonianza dell'affetto di tutti gli ex aliantisti, lo stesso ha quindi consegnato al colonnello Contoli una targa riprodotte il Torrazzo con targa-dedica in oro.

* * *

La rosa dei Nazionali

Da fonte abitualmente inattendibile apprendiamo che la « rosa dei nazionali » sarà composta dai seguenti piloti:

Balbis
Brigliadori
Dall'Amico
Della Chiesa
Lamera
Manzoni
Monti
Perotti
Piludu
Pronzati
Serra
Tessera-Chiesa
Vergani
Zoli

A questo punto comprendiamo il rammarico della folta schiera degli esclusi da questa prestigiosa lista di eletti e li confortiamo assicurando loro che la lista è provvisoria, potendosi modificare dopo la stagione 1973.

La scelta definitiva avverrà infatti in Settembre 1973 e terrà conto di molti altri fattori oltre che ai risultati di gare.

Verranno prenotate 5 iscrizioni alla Coppa d'Europa (Angers) a disposizione di altrettanti piloti della squadra azzurra e se gli aspiranti fossero di più si vedrà di iscriverli, se possibile, o di mandarli ad altre gare.

Scherzi a parte, riteniamo opportuno che gli interessati notifichino la loro disponibilità (alle gare e ai mondiali?) alla Commissione entro il 31 Marzo 1973.

Padre Domenico, Makula & il Calif A.21

Padre Domenico, l'amico di tutti i volovelisti, ci ha fatto — per interessamento di Egidio Galli — la gradita sorpresa di inviarci il resoconto dei recenti exploits mondiali di Makula e del Calif. A.21.

Per mancanza di tempo ma soprattutto per non inaridire con una seconda traduzione questa simpatica iniziativa, riportiamo gli originali così come li abbiamo ricevuti, convinti che i nostri lettori comprenderanno e la cronaca e la fatica fatta da Padre Domenico che ringraziamo di tutto cuore.



Ecco un ricordo del primo incontro dei volovelisti italiani con il dinamicissimo Padre Domenico, a Laszno (Polonia) in occasione dei Mondiali svoltisi nel 1968.

Questi i records mondiali stabiliti in Usa dal polacco Makula con il biposto italiano Calif A.21:

- 1° 31.7 triangolo di 300 km alla media di 113 km/h*
- 2° 4.8 triangolo di 500 km alla media di 100 km/h*
- 3° 6.8 triangolo di 100 km alla media di 128 km/h*
- 4° 8.8 A. & R. prefissata con la distanza di 716 km.*

e qui di seguito la cronaca dei prestigiosi voli ricavata da una rivista polacca di aeronautica.

"Edward Makula bje cžtery rekordy ųwiata"

SKRZYDLATA POLSKA nr. 37, 10. IX. 1972

autore Jerzy Pomianowski./riassunto P. Domenico/

Un pilota polacco Edoardo Makula e il A-21 stabilisce nuovi quattro record mondiale in volo a vela.

Mese luglio E. Makula noto pilota di volo a vela è partito per Campionato in Volo a Vela di U.S.A. in Minden regione Nevada. Le gare si sono svolte dal 18. VII. fino al 28. VII. 1972 a. Sono state fatte nove concorrenti / tutte dei velocisti e tutte a distanza piú che trecento chilometri. Durante il campionato condizioni di tempo erano molto difficili. Dunque, come il motivo principale E. Makula si è proposto - stabilire nuovi "record". Perciò durante il campionato preciso si sforzava conoscere precisamente locali condizioni atmosferiche e topografiche. Al tempo stesso cercava in volare nuovo tipo di aliante ed anche... conservarlo tutto completo. Subito il giorno seguente dopo la fine delle gare del campionato E. Makula si è messo al triangolo di triangolo 300 km. La termica era senza nuvole. Dopo aver fatto una parte ha visto che le condizioni sono troppo deboli e non si può parlare di un nuovo record. Il pilota è ritornato all'aeroporto in Minden. 30. luglio sul cielo erano soltanto dislivellate delle burrasche e la mancanza di condizioni per fare il percorso.

Primo record - 114 km/h nel triangolo 300 km.

31. luglio all'altezza 4000-5000 m si creano i cumuli con rimanenti cumulonembi di ieri. Alle ore 14,15 E. Makula decolla avvisando prima il commissario sportivo americano John Spilman di prova superare il record precedente di velocità sul tragitto di triangolo Minden-Bridgeport-Rawhide-Minden, lunghezza 320 km. Il compagno di volo del E. Makula nel biposto "Calif" A-21 fu Giovanni Serafin cittadino americano origine polacca e grande amico di volovelisti polacchi. Proprio lui era insieme con Ugo Taskowicz autore dell'invito ad U.S.A. E. Makula. Inoltre ha dedicato le sue vacanze per dare la mano al E. Makula e questo in diversi modi / per esempio ha dato macchina per trasporto aliante /. Lo stesso G. Serafin è anche un pilota e voleva fra altro in Lesno.

La storia di "record" realizzato secondo di Edoardo Makula:

"Mi sono spinto fino all'altezza 600 m sopra il aerodromo. In elevazione 3 m/s ho ottenuto una altezza secondo il rapporto registrato a le ore 14,30. In elevazione in cielo limpido ho raggiunto altezza 3000 m, meno che un passo di montagne che si troverono sulla via. Presi la corsa sud. La seguente elevazione ho trovato al pendio di questa catena di montagne in distanza circa 30 km dal decollo. Questa distanza è la media normale fra camini. L'elevazione che trovai sopra il pendio mi ha dato possibilità di uscire fino a 4500 m. Sulla strada al primo punto deviato trovai ancora per tre volte una elevazione

ne di 3-4m/s e ogni volta mi alzai altre mille metri. All'altrezza di Bridgeport feci una fotografia sull'alt. 3500m/circa 1500m sopra terreno/. Poi sfruttai un elevazione tipica in velo di valore 2-3m/s così saltai la seguente, poco favorevole dal punto di vista termico, catena di montagne. All'esteriore parte di questa catena di montagne incontrai una debole ondulata. In seguito volai per 30 km senza perdere in altrezza. Passate per la strada nuvole non mi hanno dato elevazioni. La velocità di correnti verticali oscillava verso il limite - 0,5m/s così mi trovai vicino catena di montagne Hawthorne/alte circa 4000m/Li, al pendio presi 4m/s in elevazione e sono andato puo al 5000m. Adesso volai direttamente, perché non c'erano elevazioni al secondo punto del percorso. Questo è stato proprio il punto molto pericolo del volo, perché il territorio sopra quale volai era disabitato. Ultimo lato. Ritto in naso il vento tiro' con la velocità 30-40 km/h. Così ho dovuto prendere le seguenti catene di montagne dal parte di sottovento. Tutti i piloti sanno bene che significa tale situazione. Posso dire, che questa parte del percorso, la feci con grande difficoltà. Con unica parola - saltai una valotta dopo altra. Il cielo era sereno. Circa 40km dall'aeroporto mi trovai sopra il deserto soltanto in altrezza 400 m. Per dire il vero l, altrezza avuta mi permetterebbe un volo fino al traguardo, pro sulla strada si trovava un massivo di montagne all, altrezza 3500m. Ho dovuto perdere purtroppo 15 min. per superarla. Passando il traguardo dedi una occhiata al orologio. Il volo ha durato circa 2 ore e 50 min. Il risultato ottenuto e' stato possibile grazie al percorso fatto in grande altrezza sopra il livello del mare. In realta' velocità raggiunta sono superiore fino a 20% delle velocità registrate dall'apparechio.

Il secondo record - 100 km/h sul triangolo 500 km.

Il 1 agosto durante una termica senza nuvole E. Makula ha per tre volte attaccato il record sul triangolo 100 km. Tutto sen' effetto. Per il 2 agosto il nostro pilota con il passeggero Giovanni Serafin ha fatto piano di volare sul triangolo 500 km. A causa delle difficoltà di navigazione/montagne, deserti, mancanza di localita in punti/E. Makula ha progettato due triangoli a distanza sopra 500 km. Uno al sud e secondo al nord. Prima del primo decollo ha annunciato al commissario sportivo la intenzione di volare il triangolo secondo meridionale. Dopo il decollo pero/circa le ore 13/ e aver raggiunto altrezza 3000 m ha constatato, che per quanto in nord si vede non molti cumuli tanto al sud cielo e' ~~xxxxxx~~ completamente sereno. Si e' deciso allora di atterrare ed annunciare un nuovo traguardo di volo e fotografare nuova dichiarazione. Ha fatto così e alle ore 13,45 ha di nuovo decollo.

E. Makula parla di volate "record".

"Mi sono annunciato alle 14,20 con intenzione di volare il triangolo settentrionali di 500 km. In prima parte del percorso profitai le elevazioni sotto singoli nuvole. Le "camini" raggiungevano fino a 4200 m. Qui non ci sono stati problemi con il volo. Le nuvole sono sgarate 30 km prim del punto di ritornare in Susanville /California/. L'aria era stabile. Annunciai 800m sopra il luogo. La seconda parte del triangolo feci con il vento,

80 km sopra un vasto deserto intorno al lago/questo terreno è noto come atermico/. Per fortuna, il terreno sempre era decrescente e ho potuto continuare volo. Appena 40 km dopo primo punto di ritorno incontrai elevazione 1m/s. Mi alzai a 1000 m. Così ho raggiunto le nuvole a base al di sopra 6000 m. La distanza tra le nuvole era circa 30-50 km. Si sono terminate 20km prima del secondo punto. Peccato, perché dovevano 5m/s. Essendo sopra il secondo punto annunciai l'altitudine 1800 m sopra il terreno. Costatai che nel terzo taglio la termica si è spenta a causa di una diffusa tempesta. Era già tardi - ore 18. Mi sono deciso ritornare fino a 40 km al punto e uscire così 10 km fuori il triangolo. In secondo lato dell'ultima nuvola si è disfatta. Finalmente ho dovuto ritornare. Lì c'era ultimo elevazione 3-4 m/s all'altitudine 6000 m. All'aeroporto ho avuto 175 km e la differenza di altezza era 4500 m. Per fortuna, non c'erano le cime - ritorni a Minden".

Terzo record - 128 km/h al triangolo 100km.
Il 3 agosto E. Makula per cinque volte ha preso avvio in triangolo 100km. L'ultima prova iniziò circa le ore 19. Purtroppo in vano. Le condizioni atmosferici non erano favorabili. ~~XXXXXX~~ Anche la prima prova il 4 agosto non era riuscita e nostro pilota di "record" ha dovuto ritornare dalla strada. Frattanto a sud-vest incomincia avvicinare il fronte di burasche e Makula giustamente prevedi che davanti il fronte di burasche cresce attività termica di aria. L'ha confermata la prima prova, durante la quale ha constatato una crescente turbolenza di aria. Lui aspetta dunque un mezz'ora e quando dopo la linea di partenza si è formato il "camino" di nuovo decollò.

Del volo racconta lo stesso E. Makula:
"Mi annunciai alle ore 16,30. Il previsto "camino" ~~è~~ ha lavorato ancora e 4m/s ho fatto in esso 5000 m. Con una grande velocità volai di qua fino al primo punto di ritorno in Dayton e poi mi rivoltai al secondo taglio. Purtroppo trovai una corrente discendente fino 15m/s e scendi fino al 3000m. Il secondo punto in Valley View era ordinato sfavorevolmente. Dal traguardo lo separava una catena di montagne. Benché l'altitudine aveva permetteva raggiungimento dell'aeroporto, devi in una termica senza nuvole salice 1000 m più in su per superare le montagne. Riusci. Il mio passeggero durante il volo era Ugo Taskowicz il proprietario di "Calif" A-21 con il quale ho fatto tutti voli in campionato e dei "record". Eri molto grato verso le sua persona...

Il quarto record - "andataritorno 716 km.
5, 6, e 7 agosto non è passato nulla di speciale. Per un volo "record" mancava il buon tempo, benché le prove non mancano. Sono state fatte le formalità per confermare i "record". "Sia fatto la volontà di Dio" ha detto 8 agosto il nostro pilota Edoardo Makula e ha segnato punto di ritorno per volo andataritorno in località Darwin. La distanza completa 716 km. La via è stata designata verso il sud sopra le più alte parti delle montagne/specialmente/ e era inoltre conduceva per Bishop - noto per i voli ondolati.

Ed ecco la relazione del volo di Edeardo Makula:

"Ho decollato alle ore 12,45 con il passeggero Giovanni Serafin. Solo in parte meridionale del cielo c'era la nuvolosità 4/8 Cu. In sud-west da mattina presto si vedeva il "gonfiato" Cb, che provante la circolazione d'aria occidentale dal Pacifico. Le prime 200km furono facili. Elevazioni di una velocità 4-5m/s si trovavano medio ogni 40km e raggiungevano la quota 6000 m. Ulteriori 150 km fino al punto non erano che elevazioni deboli e rari. La strada conduceva nella vicinanza della Valata delle Merte - un luogo disabitato e bene noto ai piloti, chi non volevano qui volentieri. Sono stato costretto volare con molta precauzione. Benché sfruttasse anche i "camini" 2m/s non evitai la situazione critica - ho calato molto in giù. Mi annunciai all'altezza 3000m, cioè 1,5km più in giù delle cime. 100km dopo il mio avviso presi 2-3 m/s e salii sul livello delle cime. Mi trovai in una situazione favorevole. Volavo lungo le scole assolate benché al di sotto delle cime. Feci un lungo salto verso la prima nuvola, che vidi ed in una elevazione 4-5 m/s salii al 6000 m. Sopra la prossima cima incontrai un cumulo normale. Mi congedai con le montagne all'altezza 7000 m e... sentii la mancanza di ossigeno. Per noi due avevamo solo una deficiente bombola con ossigeno, che poteva bastare per 15 minuti // Elevazioni c'erano sempre meno rari, ma ogni nuvola ci spegneva con una velocità media 4m/s. Dopo 5 ore 25 minuti di volo atterrai in Minden". La velocità media di volo presso 140 km/h."

Ancora per qualche giorno E. Makula aspettava alle condizioni atmosferiche più favorevoli, ma non ne trova. Il mese d'agosto non è in questa regione molto favorevole dal punto di vista termico.

+ Mio carissimo amico,

Questo traduttore non è buono, perché non sono italiano. Non penso che italiano. Il spirito della lingua polacca è alia che italiana. Se è qualche cosa nuovo di Makula prego stampare /fino correzione/ nella vostra rivista "Volo a vela". Ho molto lavorato. 25 ore di lezioni religiose per i bambini anche tutto come vicario di parrocchia.

Tanti auguri a parte mia "Collonello"

e bacio Cristina "Kryzia"

e Rafaele

In Signore

Antonio Tomerico

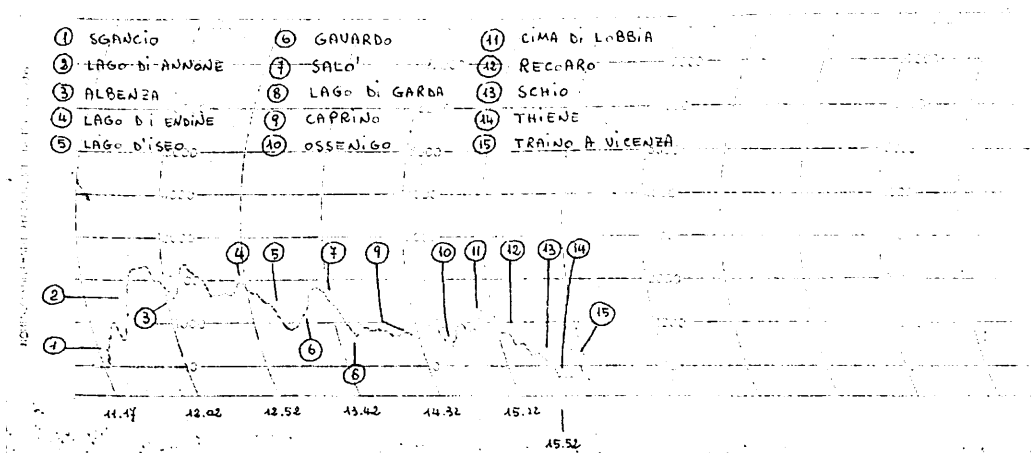
NOTIZIE DAI CAMPI DI VOLO

ALZATE

Il mio atterraggio a Thiene
(km. 180)

Il mio tema veramente era: Alzate-Schio-Alzate di km. 340, ma, specialmente nel Volo a Vela, non sempre è possibile dare ai temi prefissi lo svolgimento desiderato! Negli ultimi quattro anni sono stato a Calcinato dove, per un volo così, nessuno si sognerebbe di sprecare carta ed inchiostro (sono abituati a ben altre prestazioni). All'AVM è diverso e l'amico Lanzi mi ha convinto — soprattutto per l'accoglienza speciale ricevuta dai Volovelisti di Thiene — a scrivervi sopra due righe. Sono al secondo volo sul mio M/100 e decido una condotta prudente per paura di scassare. Ad Alzate c'è vento, rotori ed ogni ben di Dio; sgancio a 500 metri, salgo bene fino a 2.400 m. sul campo. A Bergamo però il flusso da Nord è già finito e si fanno solo 2.000 metri, sul lago d'Iseo 1.800, più avanti 1.600 e dimentico di attraversare il Garda a Nord dove

è più stretto, piegando un po' a Sud dove almeno ci sono i prati. Arrivo a Gavardo con 800 metri e salgo faticosamente in termica secca fino a 1.800; nel frattempo sento per radio i Brigliadori sul Calif e Maestri con Guglielmi sul Blanik che, sopra Lovere, decidono di rinunciare. Decido anch'io altrettanto, sopra Salò scatto una foto e dirigo verso casa. Poi mi salta in mente il Walter che dice « quando si dà un pilone ci si atterra sopra ma non si torna indietro » eppoi non sono mai stato nel Veneto, non ho mai attraversato il Garda e così torno indietro, ripasso sopra Salò ed a 1.400 metri inizio la traversata di quasi otto minuti: mai vista tanta acqua dolce! Dall'altra parte il cielo è grigio-azzurro, ci sarà già la brezza di mare, piombo su un costone a 600 metri che mi dà solo lo zero eppoi non riesco a girare a causa di un traliccio dell'alta tensione gigantesco, resisto una ventina di minuti poi, appena scorgo un cumuletto in formazione verso l'autostrada del Brennero mi ci ficco sotto: mi dà solo 1 metro e con il terreno così vicino tiro un sospirone ed intanto che salgo mi concedo un formaggino.





Il dott. Acocella riceve... l'investitura del 1° decollo (fase prima) dell'istruttore Giancarlo Maestri.

A 1.100 metri finisce tutto; ho appena la quota sufficiente per passare la prima cresta dei monti Lessini, più avanti rifaccio i 1.000 metri e poco prima di Cima Lobbia sorvolo un campanile così basso che ci leggo bene le ore e proprio lì sopra trovo una termica secca che mi riporta a 1.400 (il Signore mi respinge). Più avanti ricerca infruttuosa, sorvolo Recoaro sempre più basso e arrivo a Schio con soli 400 metri, vorrei scattare una foto ma l'obiettivo inquadra solo un capannone con qualche casa e vi rinuncio. Mi metto sopra la ferrovia e dirigo verso Thiene dove ho letto che esiste un nuovo campo di Volo a Vela a Sud della città, la passo sempre più basso e non vedo niente che assomigli ad un aeroporto; finalmente mi decido, apro i diruttori e mi infilo nel prato che ho davanti, ho ancora 50 metri e mi sembra di vedere sulla sinistra una manica a vento ma ormai è troppo tardi: ne sono già state fatte tante « vaccate »

per cambiare prato all'ultimo momento! Appena fermo spengo tutto, esco e vedo bene ora la manica a vento sventolare a non più di 300 metri, mi incammino da quella parte e arrivato sulla stradina incontro una Flavia con dietro un rimorchio per M/100. Chiedo loro dove stiano andando e questi mi rispondono: « venemo a ciaparte ti, ciò! » lasciandomi sbalordito. Mai visto un recupero così veloce! Fanno tutto « loro », io mi metto buono buono ad una estremità alare ed eseguo gli ordini.

Dopo mezz'ora l'aliante è già rimontato in aeroporto, pronto per il viaggio di ritorno ad Alzate. Ma il traino non verrà perché impiego due ore per telefonare ed è già tardi. Ritorno al bar dove faccio fatica a pagare da bere ai miei recuperatori-lampo (altro che chiedere la tassa di atterraggio)! Intanto incontro Calandrin, mio vecchio amico, il quale mi dà tutte le informazioni possibili e mi consiglia di

portare l'M/100 a Vicenza dove esiste la possibilità di ricovero. A Vicenza la gentil e Signora Pagnoni e marito mi aiutano a sistemare l'aliante e si offrono di accompagnarmi in stazione, però arriva nel frattempo un altro amico — Ellero — il quale mi accompagna lui. A mezzanotte arrivo a Milano dove cerco di telefonare al Leo per farmi accompagnare a casa (abito fuori città) perché sono un po' a corto di soldi ma dopo aver svegliato tre volte la stessa persona sbagliata, decido di cambiare numero e telefono a Maestri e così mi risento le stesse parolacce di prima con la differenza che lui mi viene a prendere!! Se avessi telefonato a casa mia moglie mi avrebbe informato che la mia macchina era posteggiata nei pressi della stazione Centrale e così la mattina dopo dovrò prendere il treno per andare a riprenderla!!!

La domenica successiva, al campo, quando mi informano che il recupero per via aerea (il carrello era in riparazione) è costato 54.000 lire divento leggermente pallido e penso che è meglio ritornare al Volo a Vela da cortile perché è più accessibile alle mie tasche, però poi mi dicono che la sera precedente nel corso dei festeggiamenti nella « stalla sociale » per il Corbellini (50 km.) e per Scintilla detto Pogliani (completamento « C » d'argento) fra una portata e l'altra di porchetta, pro-secco ed altro ben di Dio hanno fatto una colletta in modo di alleggerirmi la spesa del recupero. Posso così tirare un sospiro di sollievo e..... pensare ai prossimi voli.

Aldo Colombo

Consuntivo di fine raduno

Il raduno-campaggio che la scuola dell'A.V.M. svolge d'estate in concomitanza con il Campionato Italiano ha facilitato — quest'anno — il compito della Direzione Didattica per l'avanzamento della istruzione dei 34 allievi usciti dal corso teorico invernale.

Sono state volate (dal 5 al 20 agosto) 233 h 59' di pura scuola — 3 trainatori, 1 motoaliante ed 1 biposto —, oltre a 180 h 16' di attività sportiva — 5 aliанти —; l'attività dei 4 aliанти in gara a Rieti (2 Libelle, 1 M 100 ed 1 Calif biposto) non è compresa nei dati sopradescritti: si tratta comunque di 152 h 50'.

Nei giorni 5 e 6 agosto la Commissione Ministeriale ha esaminato e promosso, per il conseguimento del brevetto « C », tre piloti: Marco FUSI, Roberto GABRIELLI e Franco TRENTINI.

Sono invece giunti al « decollo » su Bergfalke II°/55 i seguenti allievi: Giovanni ACOCELLA, Antonio AGNELOTTI, Aurelio BERGONZI, Bianca BORDIGNON MAESTRI, Gabriele COLZANI, Leonardo COLZANI (diciottenne), Carmine COSTANTINO, Claudio GIORDANO (sedicenne), Patrizia GOLIN (diciottenne), Giorgio LUCCINI, Raffaele MASPERO, Giovanni PATRIARCA, Pietro PIROVANO, Giuseppe VAGO (sedicenne e figlio di volovelista), Antonio VALPOLINI, Pietro VISCARDI, Fulvio BRENNNA ha invece decollato su motoaliante SF 25-A. Due piloti hanno inoltre reintegrato il « C » e sono Andrea BIFFIS e Carlo CRIVELLI.

Le sedici giornate di attività (fino a 51 ore in una eccezionale domenica) hanno portato il globale 1972 a 4.188 voli per un totale di 1.598 h 12' e quindi al livello di sicurezza rispetto alla previsione annuale di 2.000 ore. Il pernottamento ha rispettato le regole classiche del campaggio con l'allineamento di 3 roulotte, 4 tende e mezza dozzina di lettini sistemati nell'aviorimessa.

Un ringraziamento particolare agli Istruttori ed a tutti i soci che hanno contribuito al buon andamento del Raduno stesso.

Dal « Rapporto 1971-1972 sullo stato dell'aviazione in Italia » pubblicato dall'Agenzia AIR PRESS, stralciamo:

AERO CLUB ITALIA 1971:

Annata di preparazione e di attesa.

Il ruolo del “piano triennale”.

di Umberto Nannini

Non è possibile dire dell'Aero Club d'Italia e commentare o fare il punto sull'attività degli Aero Clubs ad esso federati, senza dare il rilievo — e la precedenza che merita — ad un avvenimento di fondamentale importanza per la vita, l'avvenire e la produttività degli Enti stessi: il « Piano triennale di sviluppo » presentato nell'aprile 1972 dall'Ae.C.I. alla Direzione Generale dell'Aviazione Civile, e del quale AIR PRESS ha dato tempestive e particolareggiate notizie (cfr. n. 16/72 - pag. 387).

Quando l'attuale Consiglio Federale dell'Ae.C.I. venne eletto — nell'ottobre 1970 — i suoi componenti, dal Presidente ai 9 Consiglieri rappresentanti gli Aero Clubs (gli altri sono di nomina ministeriale in rappresentanza dei dicasteri dei Trasporti e Aviazione Civile, della Difesa Aeronautica, dell'Interno, del Turismo e Spettacolo, delle Finanze, oltre al rappresentante del CONI) si erano precedentemente impegnati a presentare un « programma » o « piano quadriennale ».

Il Consiglio Federale tuttavia assorbito, forse anche troppo, dagli impegni di ordinaria amministrazione, ha dedicato la propria attenzione al « Piano » solamente dalla primavera del 1971. La sua stesura ha richiesto tutta l'annata e la presentazione ufficiale è stata possibile soltanto nell'aprile scorso.

Come AIR PRESS ha tempestivamente reso noto, il « Piano » chiamato nel frattempo necessariamente « triennale », ha ottenuto una favorevole accoglienza dalla Direzione Generale dell'Aviazione Civile, che non soltanto ne ha recepita l'impostazione approvandone le finalità, ma ne ha anche preso in favorevole considerazione gli oneri che esso comporta al punto di maggiorarli in qualche voce più significativa nell'ambito delle attività più tipicamente giovanili.

Il problema è pertanto avviato verso la soluzione auspicata. Superata la fase iniziale a livello tecnico-operativo, il « Piano » affronta ora la fase risolutiva a livello politico-finanziario: cioè la decisione definitiva che consenta di passare all'attuazione spetta a chi deve concedere i fondi necessari. E poiché in materia non ci furono in passato dimostrazioni concrete di particolare sensibilità a questi problemi da parte della classe dirigente e a livello decisionale — nonostante sia acclarata la pubblica utilità delle funzioni degli Aero Clubs in una moderna società — prudenza vuole l'attesa con « cauto ottimismo ».

Lento progresso

Quindi, per tornare all'annata scorsa, essa si può definire di preparazione e di attesa, naturalmente non inoperosa, ma attiva e feconda. Gli Aero Clubs, pur con le limitate, endemiche disponibilità di bilancio, pur sempre alle prese con seri problemi di ordine

tecnico-operativo e soprattutto finanziario, hanno continuato come sempre ad operare per la migliore realizzazione degli scopi istituzionali, sorretti dalla passione e spesso dallo spirito di sacrificio dei dirigenti e degli istruttori. Non ci sono state battute di arresto e l'attività ha continuato con un ritmo e risultati in costante, seppur lento, progresso. Occorre d'altro canto riconoscere che rispetto al passato vi sono stati consistenti aumenti nei contributi (in particolare da parte del Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile), seppure tardivi rispetto al tempo di formulazione del bilancio di previsione: uno stanziamento straordinario per 300 milioni, mentre quello ordinario, su cui fu impostato il bilancio di previsione era stato di 200 milioni. I dati della Relazione del Presidente dell'Ae.C.I., annessi al Bilancio Consuntivo 1971, costituiscono una nuova conferma della validità operativa degli Aero Clubs e di un loro lento, ma costante incremento e progresso.

Confronto sfavorevole con gli « altri »

Tutto bene dunque? La risposta — nota AIR PRESS — è, in verità, affermativa a condizione di limitarci a considerare la situazione nel ristretto ambito nazionale. Se però spingiamo lo sguardo oltre la catena alpina e facciamo un confronto fra le nostre cifre e quelle di altre nazioni europee, ci rendiamo immediatamente conto del nostro deplorabile grado di arretratezza. Basti dire che la nostra consistenza in quanto a parco velivoli ed alianti e le relative attività è mediamente inferiore a quella della Svizzera, del Belgio, dell'Olanda, della Danimarca.

Se poi raffrontiamo qualche dato più significativo francese con i corrispondenti italiani, la nostra inferiorità assume una ben amara evidenza. Ad esempio: a fronte di 2.355 velivoli degli Aeroclubs francesi, ne esistono negli Aeroclubs italiani soltanto 591. Gli alianti immatricolati in Francia sono 1.163, i nostri 206.

Se si considerano poi le attività svolte in Francia dai giovani di età inferiore ai 22 anni, vale a dire quelle di più marcato carattere formativo ed educativo, le cifre relative assumono ancor maggiore rilevanza. Ci limitiamo, per brevità, a quelle relative al volo a vela: nel 1971 gli alianti francesi hanno volato per complessive 183.287 ore, delle quali ben 55.000 sono state compiute da giovani. Nello stesso periodo tutta l'attività di volo a vela italiana assomma a poco più di 16.000 ore. Non è possibile, mancando le necessarie precisazioni, stabilire esattamente qual parte in questa pur limitata attività hanno avuto i giovani (s'intende sempre inferiori ai 22 anni). È però certo che si tratta di una percentuale molto modesta, essendo ben noto che l'età media dei volovelisti italiani supera i 35 anni. Il fenomeno è stato più volte segnalato e stigmatizzato, così come le cause che lo determinano, e che si potrebbero sintetizzare nella *mancaza di una politica di formazione aeronautica della gioventù*.

Programma di rilancio...

Dall'esame del « Piano » si avverte che la necessità di supplire a questa anacronistica deficienza ha ispirato gli estensori del « Piano di sviluppo dell'Ae.C.I. », e dopo la sua presentazione e considerata l'accoglienza ricevuta, si può affermare — con buon fondamento di essere nel vero — che ciò si deve in primo luogo al *programma di rilancio dell'aviazione giovanile* nel riconoscimento delle sue funzioni educative e di formazione. Altro aspetto positivo di notevole importanza, nel contesto generale del « Piano », è la manifesta volontà di fare quanto più è possibile per promuovere la espansione delle attività aeronautiche nel meridione e nelle isole.

È ben noto, anche per precedenti segnalazioni di AIR PRESS, il forte divario nella quantità e consistenza degli Aero Clubs fra il nord ed il centro-meridione e isole. Una sperequazione che non si può ulteriormente ammettere e che l'Aero Club d'Italia non ha potuto nemmeno tentare di colmare sino ad ora per indisponibilità di mezzi. Ma l'esigenza esiste e non si può ulteriormente ignorare e i mezzi verranno concessi anche per soddisfarla e dare finalmente corso ad una adeguata politica di concreta propaganda aeronautica anche in quelle regioni aeronauticamente arretrate.

Conoscendo tuttavia la vastità dei problemi ed esaminato nei suoi vari aspetti il « Piano », per quanto chiamato triennale, si deve prevedere che esso non potrà raggiungere i fini previsti in quel troppo ristretto periodo di tempo, poiché le esigenze da soddisfare richiedono tempi lunghi. Certamente oltre i limiti della durata in carica dell'attuale Consiglio Federale dell'Ae.C.I. che scade nell'ottobre 1974.

Sono esigenze che riflettono *problemi di materiale e di personale, in particolare istruttori di volo*, per i quali, una volta risolto il problema economico, si dovrà risolvere quello tecnico della loro formazione.

... ma mancano insegnanti ed istruttori

Ci riferiamo in particolare agli *istruttori di volo a motore e di volo a vela*, dei quali si avverte una pesante deficienza che procura difficoltà da superare, in quanto è ovvia l'impossibilità di formare gli istruttori se prima non si risolve il problema degli insegnanti idonei e che siano disponibili nel tempo necessario. Né si può presumere di poterne disporre se non si è in grado di assicurare loro una sistemazione economica adeguata. Questo semplice accenno rispecchia una realtà di assoluta attualità comune alle varie specialità con in primo luogo quella del Centro Nazionale di volo a vela, il quale è attualmente in attività a scartamento ridotto proprio per la indisponibilità di insegnanti. Un corso allievi istruttori già programmato ed atteso da tempo da vari aspiranti corre il rischio di essere rinviato ancora una volta.

Siamo di fronte ad un caso tipico che vale da esempio-campione. Esso dimostra come, al punto in cui si è ora, non si possa presumere l'attuazione di una politica di espansione e di sviluppo delle varie attività se prima non si risolvono taluni problemi, i quali, tuttavia, per essere affrontati, esigono a loro volta sicuri affidamenti di ordine finanziario.

E pertanto auspicabile che le decisioni ufficiali in merito al « Piano » si possano conoscere con la massima sollecitudine, affinché sia possibile all'Ae.C.I. di adottare i provvedimenti necessari.

AIR PRESS

AERO CLUB ITALIA 1971 IN CIFRE

ATTIVITA' SPORTIVA

Volo a motore: 15 gare, delle quali 7 internazionali; 25 avio-raduni; 19 manifestazioni aeree.

Volo a vela: campionati nazionali abbinati al Trofeo Cenni, Coppa Tait e Coppa A.V.A.O.; insegne sportive FAI; insegne con diamanti 4, d'oro 10, d'argento 22; primati nazionali battuti 3.

Paracadutismo sportivo: 13 gare, 186 brevetti rilasciati, 25.083 lanci effettuati.

ATTIVITA' DIDATTICA

Brevetti di 1° grado 1001; di 2° grado 689; incremento rispetto all'anno precedente: 162 brevetti di 1° grado; 120 di 2° grado; 15 di 3° grado.

Volo a vela: brevetti rilasciati 179.

FLOTTA

Volo motore 591 velivoli; alianti 202.

Attività: ore 83.164, delle quali 68.106 aeroscolastiche; *attività con alianti*: voli compiuti 21.268, più 961 con moto alianti per complessive ore 15.143, km percorsi con alianti 108.940.

INCIDENTI DI VOLO

24, dei quali 12 mortali, 2 feriti; aeromobili distrutti 10, gravemente danneggiati 7, lievemente 9.

Cose nostre?

Ultimo ma non ultimo.

L'incosciente entusiasmo... ci induceva da tempo a sollecitare articoli e notizie per la nostra rivista. Finalmente ci giunge una lettera — non datata e non firmata — che riproduciamo tale e quale insieme alla lettera che Vergani ha ritenuto opportuno inviare alla Caproni.

Non solleviamo troppa polvere. Ricordiamoci però che proprio l'indiscussa esperienza del pilota ha permesso il rientro a Rieti del Calif A.15 dopo lo scontro con le « aquile del Gran Sasso ».

Renzo Scavino



CAPRONI VIZZOLA

COSTRUZIONI AERONAUTICHE
FONDATA NEL 1910

S. P. A.

*Sanna Cozzari
di Noce.*

21010 VIZZOLA TICINO

PROT. N.

OGGETTO

RIFERIMENTO

Spett.
VOLO A VELA
Aeroporto "P. Contri"
CALCINATE DEL PESCE
Varese

RIUNIONE DI "CALIFFI"

Prima foto di gruppo della produzione Caproni: quattro Calif A-21 e un Calif A-15 in primo piano.

E' una foto di famiglia, una foto che potrà essere in un prossimo futuro una visione comune nei vari campi di volo a vela in Italia quando i volovelisti saranno dei veri piloti esperti pronti a ben rappresentare l'Italia nelle competizioni internazionali.



CAPITALE SOCIALE L. 200.000.000 - C.G.I. (MI) 712915 - C/O/P 27/21270 - REGISTRO SOCIETA' - TRIBUNALE MILANO N. 129775
STABILIMENTO: 21010 - VIZZOLA TICINO (VA) - C.P. 11 GALLARATE - TELEGR.: ALICAPRONI - TEL. (0331) 230.828 - 230.847 - 230.948
SEDE SOCIALE: 20122 - MILANO - VIA DURINI, 24 - TEL. 700.826 - 781.975 - TELEX 32035 CAPRONI

Milano, 16 ottobre 1972

A nome dei volovelisti italiani e segnatamente di coloro che hanno preso parte ai recenti Campionati del Mondo, protesto vivamente per il gratuito, errato ed inutilmente offensivo giudizio diramato alla stampa circa il valore dei nostri piloti che, oltre al resto, sono anche i Vostri clienti.

La Caproni, con la sua volontà di strafare e con il suo semplicismo, è corresponsabile senza ombra di dubbio del mancato allenamento di uno dei nostri migliori piloti azzurri e quindi farebbe bene ad evitare argomenti del genere.

A parte quindi ogni considerazione circa il valore delle azioni attuate dalle Vostre Pubbliche Relazioni, Vi invito a urgenti rettifiche notificandemi provvedimenti e risultati entro pochissimi giorni, con riserva di ogni azione a tutela del buon nome della squadra azzurra e di tutto il volo a vela italiano.

Distinti saluti.

WALTER VERGANI
Assistente Tecnico
Squadra Azzurra 1972

WV/sa

Spettabile
CAPRONI VIZZOLA S.p.A.
Direzione Generale
Via Durini, 24
20122 - M I L A N O

Federation Aeronautique Internationale

1974: 14. mi campionati mondiali: Australia

Bollettino n. 1

Nella riunione del Marzo 1971 a Parigi, è stata accettata l'offerta Australiana di organizzare nel 1974 il Campionato del Mondo di Volo a Vela.

Località:

WAIKERIE Aeroporto, Sud-Australia.

Periodo di gara:

da sabato 12 a domenica 27 Gennaio 1974.

Allenamenti: da domenica 6 a venerdì 11 Gennaio 1974.

Il campionato sarà organizzato dalla GLIDING FEDERATION OF AUSTRALIA, in collaborazione col Ministro dello Sport di Australia, dove ci sono 2.800 piloti attivi con circa 300 alianti (compresi i motoalianti) e fra i quali molti modelli in plastica degli ultimi tipi — Kestrel, Cirrus, ASW, Libelle —.

Il volo a vela è organizzato nei Club regionali che sono circa 80, dei quali pochi diretti da personale professionale a tempo pieno. Nell'ultima stagione sono state conseguite 121 insegne d'Argento e 46 d'Oro.

Responsabili

Capo esecutivo:

Prof. « Wally » Wallington.

Meteorologo ai Campionati Mondiali 1954 e 1965.

Capo della squadra australiana nel 1972.

Presidente GFA:

Bob Muller.

Capo della squadra australiana nel 1963 e 1965.

Segretario:

Dr. « Tommy » Thompson.

Capo della squadra australiana nel 1968 e 1970.

WAIKERIE - 34° 11,1/2' S - 140° 01' E.
- quota 133 ft.

L'aeroporto è situato a 3 km. Est della Città di Walkerie che è sul fiume Murray ed a circa 160 km. N/E di Adelaide, capitale del Sud-Australia. La zona, con a Ovest la catena dei monti Lofty, il corso del fiume ad Est e la costa a Sud, offre particolari e varie possibilità di voli di distanza.

Le attrezzature locali permettono: nuoto, sci nautico, tennis, equitazione ed interessanti visite alle vigne ed alle cantine.

OSTIV

Durante il Campionato avrà luogo il Congresso OSTIV.

Campionato motoalianti

Le indagini effettuate hanno, rilevato l'attuale impossibilità di organizzare una gara di motoalianti a livello internazionale e di conseguenza la gara non avrà luogo durante il Campionato Mondiale di Volo a Vela del 1974.

Quota d'iscrizione (in dollari australiani)
La proposta per la quota di iscrizione è di circa \$ 100 per persona, e comprenderà:

- 1) alloggio dal 5 al 28/1-74
- 2) prima colazione, sacchetto-lunch, e pasto serale
- 3) tutti i traini aerei a Walkerie
- 4) films per le foto-piloni
- 5) carte aeronautiche e stradali
- 6) programma del Campionato e bollettini
- 7) Una caravan base-operativa per ogni squadra
- 8) pranzi di apertura e di chiusura del campionato
- 9) bollettini informativi pre-campionato.

Facilitazioni per le squadre partecipanti

- 1) rimborso del 60 % del prezzo del biglietto in classe economica;
- 2) un certo numero di alianti da affittare a circa \$ 650, compreso assicurazione;
- 3) auto-recupero ed aiutanti per ogni pilota concorrente, offerti dalla GFA;
- 4) possibilità di benzina a prezzo ridotto per i concorrenti (attualmente in Australia la benzina costa 45 c. per gallone - una media di 2/3 \$ per un recupero di 160 km.).

Per cui, se una squadra Europea affitta un aliante, il costo totale ((compreso benzina, viaggio, assicurazione ed iscrizione) sarà di circa 2.600 \$. Se gli aiutanti sono due per aliante, la spesa sarà di 3.200 \$. Il costo del trasporto dall'Europa all'Australia (senza sconti) è di circa \$ 1.400 per viaggio.

Facilitazioni extra

- 1) alloggio nella Scuola Superiore di Waikerie
- 2) adeguati impianti igienici
- 3) accesso alla piscina olimpica di Waikerie

- 4) sistemazioni, in numero limitato, in hotel o motel (\$ 7 per persona x giorno) caravan, (\$25 - \$ 50 x settimana) houseboats, (\$ 130 per settimana x 5 letti) (\$ 150 per settimana x 8 letti).

Informazioni

Saranno pubblicati regolarmente dei Bollettini di informazioni e distribuiti ad ogni squadra. Riguarderanno:

- 1) informazioni operative
- 2) informazioni meteorologiche dettagliate
- 3) alianti da affittare
- 4) elenco organizzatori, interpreti, ecc.

I concorrenti interessati potranno scrivere all'indirizzo sopraindicato:

P.O. Box 249

Mascot NSW. 2020

Australia.

Si raccomanda di segnalare molto presto chi è intenzionato ad affittare alianti, caravans, houseboats, auto extra o sistemazioni in Hotel/motel.

Vrsac

Luglio, 1972.

La F.A.I. ha omologato i seguenti Records Mondiali:

Velocità su triangolo di 300 km. - monoposti maschile

Walter Neubert (Germania Occidentale), su Kestrel 604
3 Marzo 1972 - Nakuru-Kenia - media 153,43 km/h.

Meta prefissa - monoposti maschile

Klaus Tesch (Germania Occidentale), su LS-1c
25 Aprile 1972 - da Amburgo ad Ancenis (F) - km. 1051,2.

Distanza libera - monoposti maschile

Hans Werner Grosse (Germania Occidentale), su ASW-12
25 Aprile 1972 - da Lubecca a Biarritz (F) - km. 1460,8.

Velocità su triangolo di 100 km. - monoposti femminile

Susan Martin (Australia), su Kestrel H.401
29 Febbraio 1972 - Waikerie (Australia) - media 113,24 km/h.

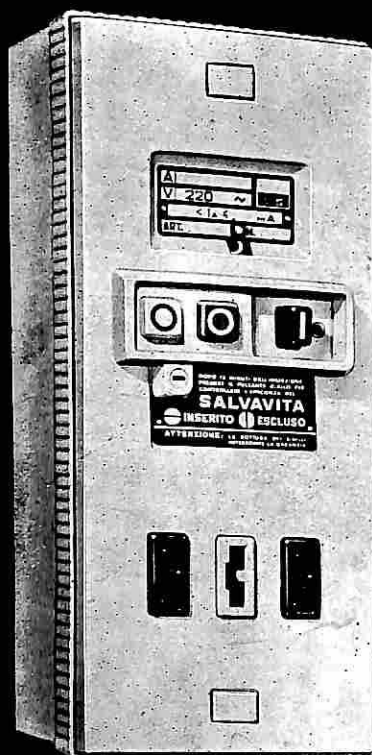
Velocità su triangolo di 300 km. - monoposti femminile

Susan Martin (Australia), su Kestrel H.401
11 Febbraio 1972 - Waikerie (Australia) - media 114,45 km/h.

Meta prefissa - biposti maschile

Siegfried Baumgart e Walter Schewe (Germania), su ASK-13
25 Aprile 1972 - da Dinslaken a Angers (F) - km. 714.

**Costante sicurezza
attorno a voi**



SALVAVITA

**CONTRO
FOLGORAZIONI CORTOCIRCUITI SOVRACCARICHI**

