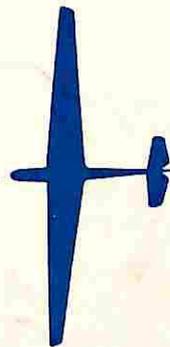
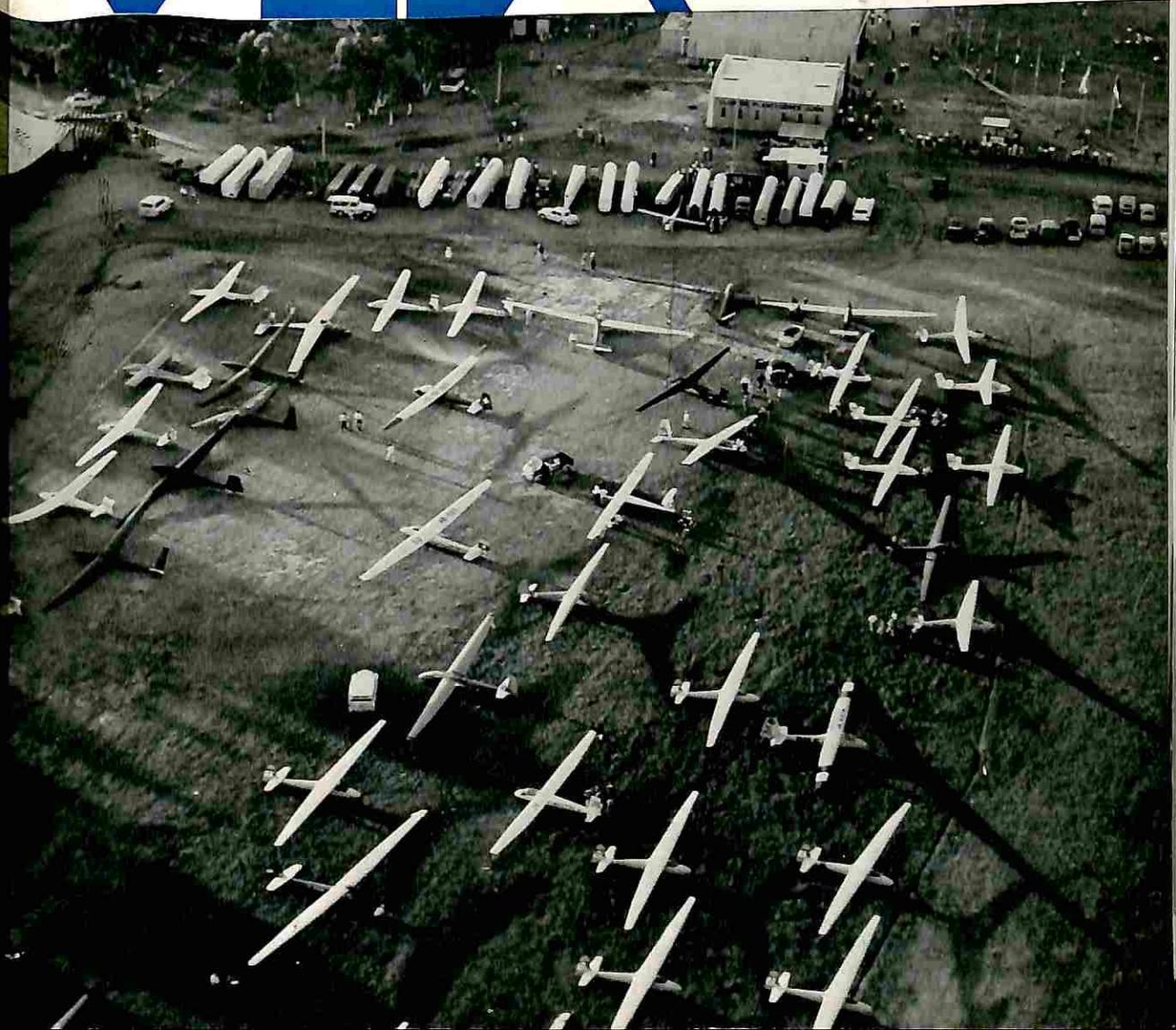


# VOLO A VELA

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 37-39



GEN.-GIU. 19



# **vendita in Italia degli alianti polacchi**



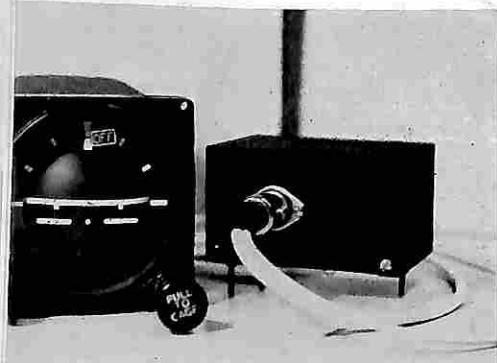
**FOKA - STANDARD  
ZEFIR-2  
MUCHA STANDARD  
MUCHA-100-A  
BOCIAN - 1 D**

**strumenti di bordo  
speciali per alianti  
ed apparecchi leggeri**

**orizzonti artificiali ultra leggeri  
per alianti e velivoli  
alimentazione a transistor**

**consegne rapide degli alianti in Italia  
o franco frontiera svizzera,  
con o senza strumenti.**

**dépliant e prezzi saranno consegnati  
su semplice richiesta dalla Ditta:**



**PALMA - MATÉRIEL AÉRONAUTIQUE S. A.**

# VOLO A VELA



Periodico dei Volovelisti Italiani  
N. 37-39 - Gennaio-Giugno 1963

Dedicato al IX Campionato Mondiale  
di Volo a Vela

a cura del  
CENTRO STUDI DEL VOLO  
A VELA ALPINO

Varese - Viale S. Antonio, 61

	Un anno	Due anni	Sost. (2 anni)
Italia:	L. 3.000	L. 5.000	L. 10.000
Estero:	L. 4.200	L. 7.400	L. 10.000

Una copia: Italia L. 500  
Estero L. 700

Spedizione in abbonamento  
postale Gruppo IV

## sommario

- 2 Il IX Campionato Mondiale di Volo a Vela nella Pampa Argentina. *Plinio Rovesti*
- 44 Argentina 1963 - note tecniche.  
*Piero Morelli*
- 48 Ricordo d'Argentina. *Leonardo Briadori*
- 51 Dialogo sul Campionato Mondiale di Volo a Vela 1963. *Carlo Alberto Pagni*
- 52 Appunti ai margini dei Mondiali argentini.  
*Attilio Pronzati*
- 54 Vergani racconta...
- 62 Meta prefissata Junin - San Jorge: Km 316.  
*Adele Orsi*
- 64 Alianti italiani a Junin: critica  
*Edgardo Ciani*
- 68 Il triangolo dei 300. *Attilio Pronzati*
- 70 I ricordi di un aiutante. *Gianni Perotti*
- 76 Impressioni argentine del «pilota di riserva». *Roberto Manzoni*
- 78 Nostalgie argentine di uno squadrista...  
*Gino Albonico*

In copertina:

Vista aerea dell'Aerodromo Laguna de Gomez durante lo svolgimento del Campionato Mondiale.

JUNIN-ARGENTINA		IX CAMPEONATO MUNDIAL DE VUELO A VELA 1963	
CLASE ABIERTA - CLASSE OUVERTURE		CLASE GENERAL AL 23/2-1963	
N° PILOTO NACION PUNTOS		N° PILOTO NACION PUNTOS	
3	RHOSSINGER ARGENTINA	1	7 E. MARULA POLONIA
31	HENSONNET G. S. ETANA	2	85 J. RABIEL POLONIA
49	J. RUFIEL POLONIA	3	25 D. SCHREDER E.E.U.U.
23	C. JOHNSON E.E.U.U.	4	23 R. JOHNSON E.E.U.U.
47	E. MARULA POLONIA	5	3 RHOSSINGER ARGENTINA
1	R. SPANIG ALEMANIA	6	29 F. HENRY FRANCIA
55	M. ITZI SUIZA	7	1 R. SPANIG ALEMANIA
29	F. HENRY FRANCIA	8	33 J. WILLIAMSON G. S. ETANA
33	J. WILLIAMSON G. S. ETANA	9	15 D. WEBB CANADA
25	D. SCHREDER E.E.U.U.	10	5 J. SOOTNER ARGENTINA
5	J. SOOTNER ARGENTINA	11	31 HENSONNET G. S. ETANA
27	R. TANDEBELT FINLANDIA	12	9 FULBING AUSTRIA
37	A. RONZATI ITALIA	13	27 R. TANDEBELT FINLANDIA
35	M. BAR ISRAEL	14	21 W. HENSEN DINAMARCA
7	R. S. BOWE AUSTRALIA	15	55 M. ITZI SUIZA
15	D. WEBB CANADA	16	37 A. RONZATI ITALIA
53	N. IUSTACH ALEMANIA	17	13 R. KUNZT ALEMANIA
13	R. KUNZT ALEMANIA	18	35 M. BAR ISRAEL
21	W. HENSEN DINAMARCA	19	53 N. IUSTACH SUIZA
9	F. ULBING AUSTRIA	20	7 R. S. BOWE AUSTRALIA
11	M. BAEKE BELGICA	21	11 M. BAEKE BELGICA
17	J. HAMES CHILE	22	45 A. BENVENISEN HOLLANDA
19	A. WILLIAMSON CHILE	23	51 J. SANDERSON RHODESIA
51	J. SANDERSON RHODESIA	24	17 J. HAMES CHILE
45	A. BENVENISEN HOLLANDA	25	19 A. WILLIAMSON CHILE
		26	

JUNIN-ARGENTINA		IX CAMPEONATO MUNDIAL DE VUELO A VELA 1963	
CLASE STANDARS - CLASSE STANDARS - STANDARDS CLASSE		CLASE GENERAL AL 23/2-1963	
N° PILOTO NACION PUNTOS		N° PILOTO NACION PUNTOS	
12	J. FEITZ AUSTRIA	1	2 H. RUTH ALEMANIA
3	H. RUTH ALEMANIA	2	44 J. LACHENY FRANCIA
6	D. SIOGREN ARGENTINA	3	25 J. NORMA FINLANDIA
16	M. MATHIGNY BELGICA	4	54 E. S. JONES ITALIA
46	C. LARAR FRANCIA	5	14 H. WOOD AUSTRIA
24	C. YATES CANADA	6	30 M. ADA ESPANA
44	J. LACHENY FRANCIA	7	36 L. V. JUEZ ESPANA
6	J. WILLIAMSON G. S. ETANA	8	12 J. FEITZ AUSTRIA
70	F. HANDEL CANADA	9	24 C. YATES CANADA
40	M. WITAHEN FINLANDIA	10	32 N. S. STORP DINAMARCA
50	F. HANDEL ITALIA	11	78 CHAMILL SUIZA
42	J. NORMA FINLANDIA	12	60 J. P. RIVAN E.E.U.U.
30	N. S. STORP DINAMARCA	13	22 C. MUNCH BRASIL
60	T. HANSEN N. O. LVA	14	40 M. WITAHEN FINLANDIA
36	L. V. JUEZ ESPANA	15	48 A. D'AMMONO G. S. ETANA
76	F. ROMING SUICIA	16	16 M. MATHIGNY BELGICA
22	C. MUNCH BRASIL	17	46 C. LARAR FRANCIA
34	M. ADA ESPANA	18	4 R. BERRIA ARGENTINA
48	A. D'AMMONO G. S. ETANA	19	76 F. ROMING SUICIA
16	M. MATHIGNY BELGICA	20	8 D. REID AUSTRALIA
46	C. LARAR FRANCIA	21	26 W. J. M. A. CANADA
4	R. BERRIA ARGENTINA	22	51 J. BERRES DINAMARCA
76	F. ROMING SUICIA	23	60 T. HANSEN N. O. LVA
8	D. REID AUSTRALIA	24	52 W. VIERCAN ITALIA
26	W. J. M. A. CANADA	25	10 C. SIOGREN ARGENTINA
51	J. BERRES DINAMARCA	26	38 J. D. RYAN E.E.U.U.
60	T. HANSEN N. O. LVA	27	18 F. STOUFFS BELGICA
52	W. VIERCAN ITALIA	28	50 D. REID AUSTRALIA
10	C. SIOGREN ARGENTINA	29	58 T. HANSEN N. O. LVA
38	J. D. RYAN E.E.U.U.	30	62 I. OGA JAPON
18	F. STOUFFS BELGICA	31	64 E. VANDEL HOLLANDA
50	D. REID AUSTRALIA	32	70 E. F. ARDRE BRASILIA
58	T. HANSEN N. O. LVA	33	74 H. HANSSON SUECIA
62	I. OGA JAPON	34	72 E. PEARSON CHILE
14	H. WOOD AUSTRIA	35	40 C. SIOGREN ARGENTINA
4	E. VANDEL HOLLANDA	36	28 J. KUNZE CHILE
38	J. D. RYAN E.E.U.U.	37	10 W. HENSEN AUSTRALIA
70	E. F. ARDRE BRASILIA	38	45 S. MANS JAPON
74	H. HANSSON SUECIA		
72	E. PEARSON CHILE		
40	C. SIOGREN ARGENTINA		
28	J. KUNZE CHILE		
10	W. HENSEN AUSTRALIA		
45	S. MANS JAPON		

# Il IX Campionato Mondiale di Volo a Vela nella Pampa Argentina

di Plinio Rovesti.

Fotografie di Cesare Rasini  
e Carlos A. Marsal



Aquí me pongo a cantar  
al compás de la vigüela;

.....  
Pido a los santos del cielo  
que ayuden mi pensamiento;  
les pido en este momento  
que voy a cantar mi historia,  
me refresquen la memoria  
y aclaren mi entendimiento.  
.....

Con questi versi José Hernandez iniziò per bocca del « Gaucho immortale » Martin Fierro, quell'opera che in Argentina è considerata il vangelo dell'uomo della Pampa, il vangelo del Gaucho.

Tornando in Argentina dopo sette anni e riabbracciando i vecchi amici del volo a vela « criollo » ci siamo subito resi conto che, nonostante le rivoluzioni ed il twist, lo spirito gaucesco di Martin Fierro è piú vivo che mai.



*Sull'Aeroporto della Laguna de Gomez tutto è pronto per l'inaugurazione del Campionato.*



*... riabbracciando i vecchi amici del volo a vela « criollo ».*

Ecco perché abbiamo voluto iniziare la cronaca del IX Campionato Mondiale di Volo a Vela con i versi del Poeta argentino, e rendere così omaggio agli amici di laggiù, al loro spirito sportivo, alla loro passione volovelistica, alla loro generosa e cameratesca ospitalità. Essi si sono prodigati oltre misura per rendere questa edizione argentina del Campionato degna delle altre: e non solo ci sono riusciti, ma in molti campi l'hanno anche superata!

Il Campionato Mondiale del 1963 appartiene già alla storia; Junin, che per un mese è stata « Capitale mondiale del Volo a Vela », è ridiventata la tranquilla cittadina della Pampa, e l'Aeroporto della « Laguna de Gomez » è tornato ad essere semplicemente la sede del locale « Club de Planeadores ».

Ma nei nostri cuori le tre settimane di Junin hanno lasciato ricordi incancellabili. Tre settimane di vita e di passione volovelistica, durante

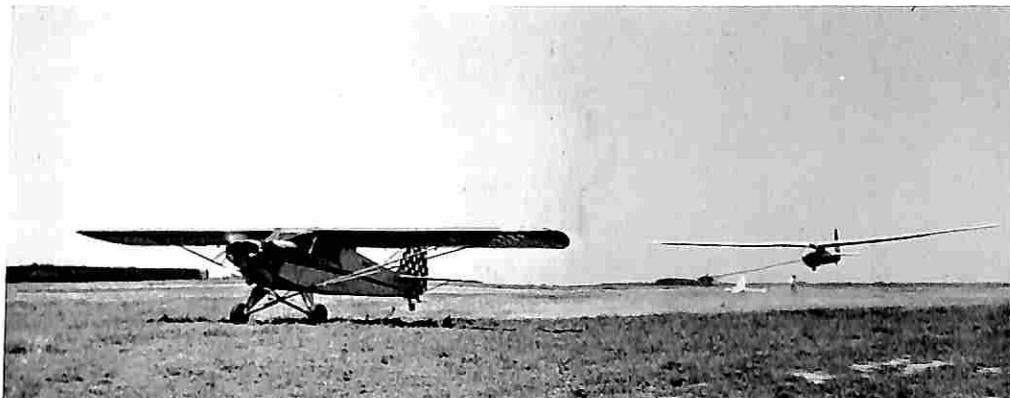
Non ci sentiamo però da tanto, prima di aver approfondito l'esame dei risultati conseguiti.

Un primo elemento da mettere in risalto è la larga partecipazione internazionale a questo Campionato Sudamericano, la quale si riassume in queste cifre, di per sé molto significative, se si tien conto del fatto che è questa la prima volta che la sede dei Campionati si allontana tanto dalla vecchia Europa, dove si trovano in maggior numero i paesi che svolgono attività volovelistica.

Le Nazioni rappresentate erano, come a Colonia, 23, ma il numero dei piloti 63 (cioè maggiore di otto di quello di Colonia); di cui 25 della Classe Libera e 38 della Classe Standard.

Gli alianti partecipanti alle gare erano, quanti i piloti, 63. Di questi, ben 21 Standard « Ka.6 », quasi tutti noleggiati in Argentina da paesi sprovvisti di alianti nazionali.

Anche il campione tedesco Huth è rimasto fe-



le quali abbiamo visto uomini e macchine impegnati in sforzi generosi, talora sorrisi dalla fortuna, talora frustrati dalle avversità, sorretti però sempre da un mirabile spirito agonistico, sempre tesi verso le maggiori prove di ardimento, nel nome della passione sportiva, per la fede nell'ala silenziosa.

Che è stato dunque questo IX Campionato Mondiale di Volo a Vela, così diverso dagli altri, svoltosi per la prima volta in Sudamerica?

È questa la domanda che ci rivolgiamo insieme ai nostri lettori. Che cosa ci hanno detto di nuovo o, almeno, di buono gli uomini, le macchine, l'organizzazione che vi abbiamo trovati? Quali successi ha registrato al suo attivo? Quali insegnamenti lascia dietro a sé?

Tutte domande legittime alle quali vorremmo dare risposte esaurienti, che potessero costituire di per sé gli elementi di una valutazione definitiva.

*Un trainatore IA-46 « Ranquel », di fabbricazione argentina, rimorchia un aliante « Ka.6 ».*



*L'ottimo trainatore « Stearman-Boening », ideale per i recuperi fuori campo.*



*Il noto volovelista argentino Miguel Conde, Presidente della Commissione Sportiva del Campionato.*



*Il capo dell'Ufficio Stampa e Propaganda del Campionato, Carlos A. Marsal (a destra) conversa col noto pioniere del volo a vela tedesco Ing. Peter Riedel.*

*Claudio Dori — vecchio volovelista argentino — Commissario Sportivo ai Campionati.*



dele al « Ka.6 ». Tuttavia bisogna rilevare che il suo aliante aveva i profili alari modificati, il piano di coda tutto mobile e la fusoliera affinatissima.

I Nord-Americani hanno presentato tre nuove macchine: due Standard, il « Sisu » e il « Prue-Superstandard », ed uno della classe Libera, l'« H.P.11 ».

I Tedeschi hanno presentato il prototipo « S.B.7 », che, secondo le aspirazioni dei progettisti, avrebbe dovuto gareggiare nella classe Standard, ma che la Commissione Tecnica dell'O.S.T.I.V. ha assegnato alla Libera, tenuto conto delle sue caratteristiche, che — per vero dire — non rispettano né la lettera né lo spirito della formula Standard.

I Finlandesi si sono presentati, invece, con una novità interessante, il « Pik 16 c VASAMA » — vincitore del « Trofeo O.S.T.I.V. ». Uno dei due esemplari presentati ha gareggiato nella classe Libera.

Altre novità, l'« S.59 Arrow » degli Australiani (uno Standard con soli m 13,60 di apertura alare) ed il « Sagitta 2° » degli Olandesi, sempre della classe Standard.

I Francesi si sono presentati con due fiammanti « Edelweiss » nella Standard e un « Breguet 901 » nella Libera.

Gli Inglesi hanno gareggiato nella Libera con due « Skylark 4 » ed un « EON 463 » nella Standard.

Gli aliante usati dalle altre Nazioni in gara sono dei tipi già noti, elencati nello specchio che pubblichiamo.

I velivoli trainatori erano oltre settanta, dei tipi « Ranquel », « Fleet 5 » e « Stearman-Boeing ». Un grosso elicottero era a disposizione degli organizzatori per il servizio di « ricerche e salvataggio », mentre un « D.C.3 » e diversi velivoli leggeri assicuravano il collegamento aereo giornaliero con Buenos Aires.

A tutto questo devesi aggiungere il folto stuolo di aiutanti, di capi squadra, di specialisti, di meteorologi, di Commissari Sportivi, di organizzatori, di giornalisti e di congressisti della O.S.T.I.V., nonché la copiosa attrezzatura costituente i servizi ausiliari.

Questa ingente affluenza di uomini e di macchine in Argentina è dovuta soprattutto alle facilitazioni concesse dagli organizzatori nel campo dei viaggi e dei trasporti, nonché all'ospitalità che con « gauchesca » generosità la F.A.V.A.V. ha offerto gratuitamente a tutti i partecipanti. Un altro elemento da mettere in luce è lo spirito agonistico che animò tutti i concorrenti ed imprese un vivace carattere a tutte le prove. Non v'ha dubbio che a Junin, i volovelisti di

23 Paesi hanno saputo mantenere alle gare un tono di alta dignità sportiva e che più di un pilota ha saputo essere migliore della sua fortuna.

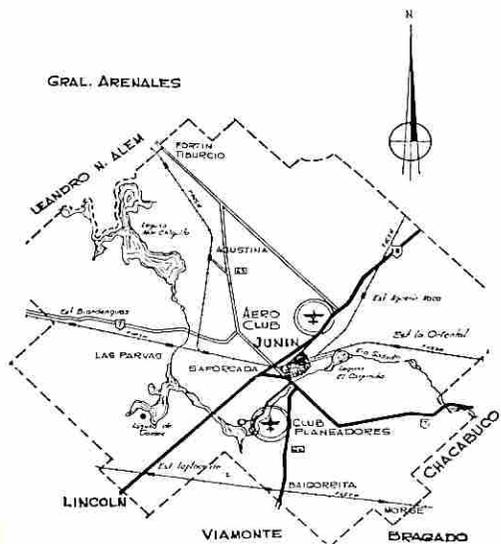
**JUNIN:** « Capitale Mondiale del Volo a Vela nel Febbraio 1963 ».

Prima di intraprendere l'esame dei risultati conseguiti nel corso di questo interessante Campionato, diamo un'occhiata a quegli elementi di contorno che ne hanno costituito l'ambiente ed in varia misura condizionato il successo.

Junin è una moderna città argentina situata nella Pampa Bonaerense a circa 250 Km ad ovest di Buenos Aires. È un Centro in cui prosperano l'agricoltura e l'allevamento del bestiame, è ben avviata l'industria, attivissimo il commercio. Importanti le officine delle ferrovie statali « General San Martin ». Fiorente e numerosa la comunità italiana, che in occasione del Campionato ha riservato un'entusiastica accoglienza alla nostra squadra.

Durante lo svolgimento del Campionato, la città di Junin è stata dichiarata « Capitale Mondiale del Volo a Vela ». Le vie principali sono state imbandierate; le vetrine dei negozi addobbate con festoni e richiami volovelistici per festeggiare l'avvenimento. Un grande emporio cittadino ha esposto addirittura un alante.

Questa atmosfera di festa è durata per tutto il Campionato. Varie iniziative di contorno hanno poi notevolmente contribuito a render popolare il volo a vela: festeggiamenti di ogni genere, danze folcloristiche, concerti, tornei di destrezza gaucha « doma de potros », emissione di franco-



Uno dei francobolli commemorativi del Campionato.

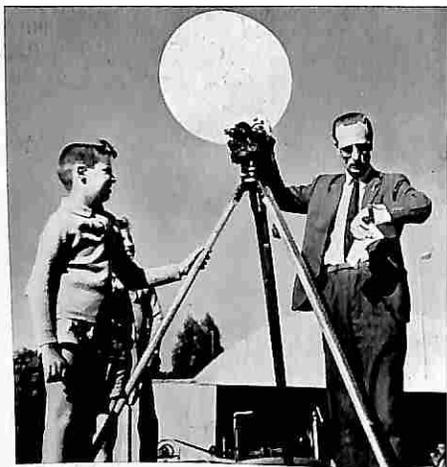
bolli postali commemorativi, concorso fotografico volovelistico ecc.

La prima di tali manifestazioni si è svolta la serata precedente all'inaugurazione del Campionato con una grande festa di danze, nel corso della quale è stata eletta la Reginetta del Volo a Vela, scelta tra le voloveliste dei « Clubs de Planeadores » della Repubblica Argentina. È risultata eletta la signorina Noemi Susana Lucero del Club de Planeadores di Azul, degnissima rappresentante della grazia femminile argentina e di quelle ardimentose ragazze che, in gara coi giovani, partecipano all'attività volovelistica del Paese.

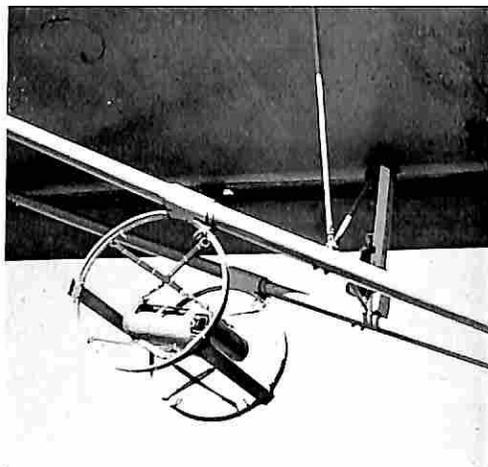
Tornando a parlare dell'ambiente, diremo che la città di Junin è circondata da due laghetti, quello di « Mar Chiquita » a NW e la cosiddetta « Laguna de Gomez » a SW, sulla cui riva sorge l'Aeroporto omonimo, sede del locale Club de Planeadores, dove si sono svolte le gare di Campionato. Ai margini del campo, tra boschetti di pini e di eucalipti, sorgono numerose casette nelle quali molti abitanti di Junin trascorrono la vacanza di fine settimana. Queste civettuole casette sono state messe a disposizione dai singoli proprietari ed in esse hanno trovato comodo e confortevole alloggio i piloti e gli aiutanti dei vari Paesi partecipanti ai Campionati.

I dintorni di Junin, come del resto l'immensa pianura pampeana, sono costituiti da campi coltivati in gran parte a pascoli ed, in minor misura, a cereali. Non ci sono boschi e le piante sorgono a piccoli gruppi nelle vicinanze delle « estancias » dei « ranchos » e delle zone più umide, dove si abbeverava il bestiame. Le montagne più vicine sorgono a 200 Km verso Sud e sono precisamente quelle della « Sierra Ventana » la cui altezza non supera i 1200 metri, mentre le prime catene delle montagne cordovane sono ad oltre 400 Km verso NW.

Il clima della regione è temperato. Junin si trova alla latitudine della fascia tropicale di alta



*Il Servizio Meteo del Campionato: Sondaggio del vento in quota.*



*Il Servizio Meteo del Campionato: Il meteorografo e lo psicrometro da montante installati sull'apparecchio adibito ai sondaggi termodinamici dell'atmosfera.*

pressione, interrotta, sul continente sudamericano, dalla zona di bassa pressione prodotta dal riscaldamento estivo della terra ferma. I venti dominanti sono deboli e provengono dal primo quadrante. Le masse d'aria che li compongono sono calde ed umide, essendo di origine tropicale, generalmente marittima.

I fronti freddi che provengono dalle estreme regioni Patagoniche, spostandosi rapidamente verso NE, durante la stagione estiva si arrestano frequentemente nelle regioni a Sud di Junin e diventano stazionari, poi si dissolvono. Ciò è dovuto all'azione di blocco esercitata dall'anticiclone semipermanente dell'Atlantico. Altri fronti riescono a superare la zona di Junin, rallentando però successivamente la loro marcia e stazionando nelle regioni più a Nord. I fronti freddi di Pampero, costituiti da masse d'aria polare ben definite, attraversano invece rapidamente e senza difficoltà la zona di Junin, spingendo l'aria tropicale verso le regioni a NW del Paese.

Rinviamo i lettori che desiderassero maggiori informazioni sull'andamento generale del tempo in Argentina, all'articolo da noi pubblicato nel precedente numero di « Volo a Vela ».

Ora, quali siano state le condizioni meteorologiche effettive trovate a Junin, ci riserviamo di dirlo nel corso della cronaca delle singole prove. Tuttavia qui possiamo subito rilevare che noi non ci aspettavamo di trovare in Febbraio quelle condizioni meteorologiche di straordinario favore che si possono trovare invece nei mesi di novembre, dicembre e gennaio e che avrebbero potuto consentire alle ali silenziose afferma-

*Al centro la Signorina Noemi Susana Lucero, del Club de Planedores Azul, eletta Reginetta del Volo a Vela.*



zioni clamorose. Con ciò non intendiamo affatto muovere un appunto alla scelta del periodo di gara, poiché sappiamo come la Commissione Organizzatrice sia stata costretta a subordinare tale scelta ad una complessa serie di esigenze organizzative.

La nostra descrizione tuttavia non sarebbe completa, se non accennassimo all'organizzazione delle gare e di tutti i servizi ausiliari, che è stata ottima sotto tutti gli aspetti, e che sicuramente avrebbe potuto esserlo ancora di più, se gli organizzatori avessero potuto lavorare in condizioni climatiche meno disagiate.

La sola visione dell'aeroporto, dà la misura di quanto hanno fatto i volovelisti argentini per la organizzazione di questo indimenticabile Campionato Mondiale. I vari servizi sono stati sistemati in diversi edifici: Direzione Generale, Segreteria, Commissione Sportiva, Operazioni, Servizi Logistici, Stampa e Propaganda, Ufficio Cartografico, Telecomunicazioni, Trasporti, Materiali, Servizio Sanitario, Relazioni Pubbliche, Meteorologia, Barografi, Paracadute, O.S.T.I.V., ecc. ecc.

Il salone del « briefing » è stato allestito nell'hangar principale del « Club de Planeadores Junin », mentre in quello più piccolo è stata sistemata l'officina riparazioni, che ha reso grandi servizi a tutti i concorrenti durante lo svolgimento del Campionato. In un grande padiglione a vetrate, capace di oltre 800 persone, aveva la propria sede la mensa con annesso cucine e bar.

Tutti i servizi ausiliari hanno validamente coadiuvato l'attività di volo, consentendo a uomini e macchine di operare nelle più favorevoli condizioni possibili.

#### IL IX CONGRESSO DELL'O.S.T.I.V.

Il Campionato di Junin non costituisce soltanto il più importante avvenimento agonistico mondiale del Volo a Vela, ma anche una rassegna delle nuove realizzazioni sia nel campo delle costruzioni sia in quello degli studi e delle esperienze. Il Trofeo O.S.T.I.V. destinato al miglior aliante della Classe Standard e lo svolgimento del IX Congresso Scientifico e Tecnico del Volo a Vela, testimoniano appunto l'importanza dei Campionati Mondiali anche sotto questo punto di vista.

L'esito del non facile confronto fra gli Standard dei vari Paesi partecipanti alle gare di Junin è stato favorevole al finlandese « Vasama ». Anche altri aliante (e tra questi il nostro « M 100 S ») hanno riscosso l'unanime approvazione dei tecnici esaminatori e dei piloti collaudatori dell'O.S.T.I.V.



*La sola visione dell'Aeroporto della Laguna de Gomez dà la misura di quanto hanno fatto i volovelisti argentini per l'organizzazione di questo indimenticabile Campionato Mondiale.*

*Il Briefing prima di ogni prova.*





*Una conferenza scientifica durante il IX Congresso Internazionale dell'O.S.T.I.V. a Junin.*

Al IX Congresso Internazionale dell'O.S.T.I.V. l'Italia è stata rappresentata dal Prof. Piero Morelli, il quale ha anche illustrato un suo studio sull'INFLUENZA DEL VENTO SUL VOLO DEGLI ALIANTI, mentre chi scrive queste note, ha illustrato al Congresso uno studio sul tema: I MOVIMENTI ONDULATORI ALPINI CON FÖEHN SETTENTRIONALE.

Per la prima volta nella storia dei Campionati Mondiali di Volo a Vela, l'O.S.T.I.V. ha partecipato al Campionato con una propria Squadra dotata di un aliante «Skylark 4°», appositamente equipaggiato per le investigazioni aerologiche. La squadra era capeggiata dall'eminente

*La conferenza generale dell'O.S.T.I.V. - Il tavolo della presidenza.*



meteorologo tedesco Prof. Walter Georgii ed integrata dai piloti italiani Adele e Giorgio Orsi e dagli aiutanti Buzzi e Montonati.

Nel prossimo numero di «Volo a Vela» pubblicheremo i risultati dello studio compiuto dal Prof. Georgii sulle investigazioni aerologiche condotte a Junin nel corso delle varie gare.

Il 22 febbraio ha avuto luogo la cerimonia di chiusura del Congresso e la «Conferenza Generale dell'O.S.T.I.V.», nel corso della quale i rappresentanti dei vari Paesi hanno rieletto nella carica di Presidente il Signor L. A. de Lange ed approvato la costituzione sull'Aeroporto di Calcinate del Pesce - Varese - del Centro Internazionale di Investigazioni ed Allenamento dell'O.S.T.I.V.



*L'imbarco a Genova dello «Skylark 4» dei coniugi Orsi, piloti della squadra aerologica O.S.T.I.V.*

## LA SQUADRA ITALIANA

Una particolare menzione dobbiamo fare della partecipazione italiana ai Campionati Mondiali. Quale sia stato il suo valore appare dal posto onorevolissimo conquistato in graduatoria dal nostro giovanissimo Leonardo Brigliaiori, il quale ha corso il felice rischio di finire su uno dei due sgabelli che il giorno della premiazione fiancheggiavano il vincitore assoluto della Classe Standard.

Ci si poteva attendere di più dagli altri concorrenti, conoscendo il loro valore. Forse a qualcuno è mancato quel po' di fortuna che ha giovato

invece ad altri. Non siamo però qui per perderci in vani rammarichi, ma per registrare i fatti.

La squadra Italiana, capeggiata dallo scrivente, era così composta:

*Classe libera:*

- Pilota Attilio Pronzati, del Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Varese, su aliante «Eolo» dell'Ing. Bruni (SIAI-Marchetti). Aiutanti: Sergio Baldisserrri, Gino Albonico e Angelo Buffetto.



*Classe standard:*

- Pilota Leonardo Briigliadori, dell'A.V.M. di Milano, su aliante «Uribel» dell'Ing. Ciani. Aiutanti: Cesare Rasini e Umberto Mantica.
- Pilota Walter Vergani, del Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Varese, su aliante «M 100 S» degli Ingg. Morelli. Aiutanti: Roberto Manzoni e Gianni Perotti.

Ogni squadra era equipaggiata di carrello per il trasporto dell'aliante e di un'auto «Estanciera» noleggiata a Buenos Aires.

La messa a punto degli alianti è stata particolarmente curata. I carrelli del tipo aperto erano



*Il Prof. Walter Georgii — Capo della Squadra O.S.T.I.V. — prepara il meteorografo installato a bordo dello «Skylark 4» prima di un volo di esplorazione aerologica sull'Aeroporto della Laguna de Gomez.*

*Il 25 gennaio 1963, il Generale Nannini saluta all'Aeroporto di Fiumicino i volovelisti italiani in partenza per l'Argentina.*

*Lo «Skylark 4» della squadra aerologica dell'O.S.T.I.V. sul campo di Junin, coi piloti Adele e Giorgio Orsi.*





*La squadra italiana ricevuta al suo arrivo all'Aeroporto di Ezeiza (Buenos Aires) dal Presidente della F.A.V.A.V. Don Juan B. Chourrout, dal Dott. Fabrizio Pediconi dell'Ambasciata d'Italia e dal Comandante Dino Gorla, Delegato del C.O.N.I. in Argentina.*



*L'imbarco dell'«Eolo» sulla «Rio Cuarto» ancorata nel porto di Genova.*

*L'Ing. Guagnellini, Presidente della C.S.C. dell'Ae.C.I. ed il Comandante Gorla — Delegato del C.O.N.I. in Argentina — visitano a Junin la squadra Italiana.*



dotati di teloni impermeabili e di gabbie protettive per gli alianti, che si sono dimostrate particolarmente utili nelle operazioni di imbarco e di sbarco. Nulla è stato tralasciato perché uomini e macchine si presentassero nelle migliori condizioni e con la più completa attrezzatura.

Tutto ciò è stato possibile grazie al contributo materiale dato dal Ministero della Difesa-Aeronautica e dall'Aero Club d'Italia, nelle persone del suo Presidente, Ing. Zerbini, e dell'instancabile Generale Umberto Nannini, Vice Presidente dell'Aero Club d'Italia e Presidente della Commissione per il Volo a Vela.

La Squadra Italiana è partita dall'Aeroporto di Fiumicino in due gruppi, il 25 gennaio ed il 2 febbraio. In attesa dei nostri alianti, giunti nel porto di Buenos Aires il 3 febbraio, Brigliadori e Vergani poterono iniziare i voli di allenamento sul campo di Merlo, località a 30 Km dalla Capitale, dove svolge la propria attività il Club Argentino de Planeadores «Albatros»; il quale ha generosamente e sportivamente messo a disposizione dei nostri piloti due alianti, uno «Sky» ed un «Ka.8». Il 5 febbraio la Squadra si trasferì al completo sull'Aeroporto di Junin; i piloti per via aerea, a bordo dei nostri alianti rimorchiati, e gli aiutanti per strada con macchine e carrelli.

I componenti la squadra hanno risentito inizialmente del forte sbalzo di temperatura per il passaggio, in poche ore, dai  $-10^{\circ}$  di Milano ai  $+35^{\circ}$  di Buenos Aires; ma, soprattutto dai piloti, i disturbi derivati dallo sbalzo climatico sono stati fortunatamente superati in pochi giorni.



*I coniugi Adele e Antonio Chiarantano — figli di italiani — hanno ospitato nella loro villetta in riva alla Laguna de Gomez i piloti ed il Capo della Squadra Italiana...*

Come vedremo dai risultati conseguiti a Junin, i volovelisti italiani si sono battuti bene ed hanno saputo far onore alla loro bandiera. Ai volovelisti di oggi e di domani l'impegno di fare di più e di meglio al Campionato Mondiale del 1966.

#### LE ACCOGLIENZE DELLA COLLETTIVITÀ ITALIANA DI JUNIN.

Prima di passare in rassegna le prove disputate, ci sentiamo in dovere di ricordare le commoventi accoglienze tributate dalla collettività italiana di Junin ai nostri volovelisti.

Confessiamo che nell'accingerci a scrivere queste righe si rinnova in noi la stessa viva commozione che provammo a Junin, nell'ampio salone della Società Italiana, la sera in cui il Console d'Italia Mario Gatti, nel corso di un ricevimento ufficiale, diede alla nostra squadra il benvenuto della collettività. Come dicemmo nelle commosse parole di ringraziamento, che riuscimmo a formulare quella sera, ripetiamo oggi agli italiani di Junin che l'affetto e la simpatia testimoniatici durante lo svolgimento del Campionato ci hanno toccati nel profondo del cuore. Aggiungiamo poi che, oltre le accoglienze e i ricevimenti ufficiali, ci fu ancora un'infinità di episodi isolati, di manifestazioni d'affetto, di commoventi gesti di patriottismo, il cui ricordo rimarrà indelebile nel cuore di quanti hanno avuto la ventura di far parte della Squadra Azzurra che ha partecipato a questi indimenticabili Campionati in terra argentina.

Gli Italiani di Junin ci sono sempre stati vicini col loro interessamento, col loro affetto, con la



*... e la famiglia Ghirardi, pure di origine italiana, ha ospitato nella propria villetta gli aiutanti della Squadra Italiana.*

loro simpatia e con la loro collaborazione. A tutti vada il vivo e commosso ringraziamento dei volovelisti italiani.

Un caldo grazie anche all'Ambasciatore d'Italia a Buenos Aires, all'Addetto Aeronautico, ai Consoli d'Italia a Buenos Aires e a La Plata, al Comandante Dino Gorla - Delegato del C.O.N.I. in Argentina, i quali sia in occasione del ricevimento offerto in onore alla nostra Squadra presso l'Ambasciata d'Italia, sia durante la nostra permanenza in terra argentina ci hanno sempre confortati con la loro simpatia ed il loro aiuto.

*La presentazione della squadra italiana: da sinistra a destra, Rovesti, Capo Equipe; Pronzati, Pilota dell'Eolo; Vergani, Pilota dell'M100S; Brighiadori, Pilota dell'Uribel.*





*A destra il Brigadiere Mario Amilcar San Juan, Direttore Generale dell'Aviazione Civile Argentina e Gilberto Riega, Direttore del Campionato.*



*Parla il Presidente della Federazione Argentina di Volo a Vela, Don Juan B. Chourrout.*

#### INAUGURAZIONE DEL CAMPIONATO

Sotto un cielo grigio e minaccioso e dopo una notte di pioggia, Domenica mattina, 10 febbraio 1963, si è svolta sull'Aeroporto Laguna de Gomez la cerimonia inaugurale del Campionato.

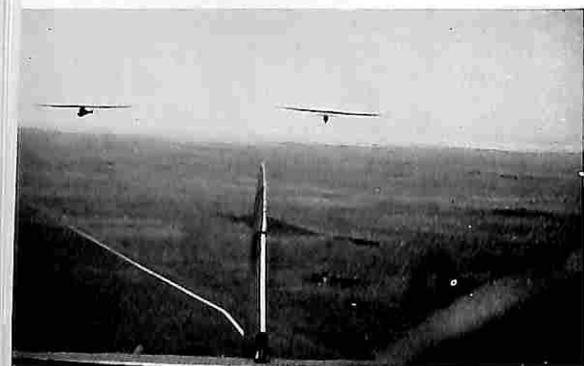
La presenza del Segretario dell'Aeronautica, Brigadier Eduardo Mac Loughlin e di numerose Autorità civili e militari, ha conferito alla cerimonia particolare solennità.

Le Squadre dei 23 Paesi partecipanti ai Campionati erano schierate in semicerchio intorno alle rispettive bandiere.

Mentre la banda dell'Aeronautica Argentina intonava l'Inno Nazionale, i Campioni Mondiali del 1960 Hossinger (Argentina) e Huth (Germania), accompagnati dalla reginetta del Volo a Vela, sfilavano davanti alle Autorità, tra gli applausi del numerosissimo pubblico convenuto sul campo di volo per assistere alla cerimonia. Successivamente il Sindaco di Junin, Sig. Ricardo Portela, dava il benvenuto della città a tutti i partecipanti al Campionato ed alle Autorità convenute all'inaugurazione.

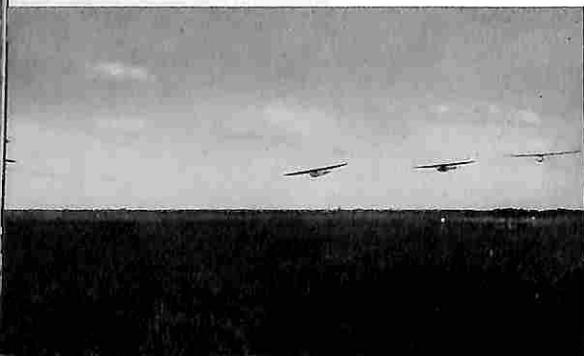
Vennero quindi presentate le squadre dei Paesi in gara, salutate dagli applausi scroscianti del pubblico. Frenetico l'applauso alla squadra italiana da parte dei numerosissimi Italiani presenti sul campo.

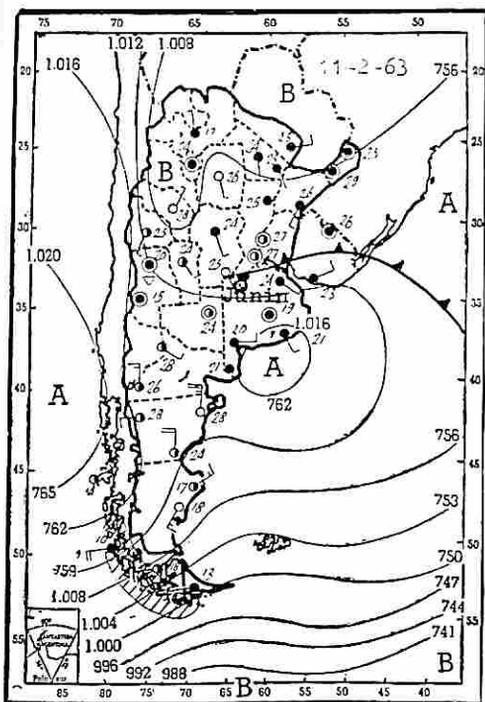
Dopo le presentazioni, il Direttore Generale del Campionato Gilberto J. Riega, ricevette dalle



*Rimorchio doppio durante la manifestazione aerea inaugurale del Campionato...*

*... e rimorchio triplo.*





Situazione generale sull'Argentina alle ore 20.00 dell'11 febbraio 1963.

mani dei piloti Campioni Hossinger e Huth le rispettive coppe « challenge » conquistate a Colonia nel 1960, per tenerle in custodia sino alla decisione del Campionato che stava per iniziare. Ricevendo le coppe dagli ex Campioni, il Direttore Generale del Campionato pronunciò brevi parole augurali. Parlarono quindi il Presidente della Commissione Internazionale di Volo a Vela della F.A.I. Signor Gehriger, il Direttore Generale dell'Aviazione Civile Argentina, Brigadier Mario Amilcar San Juan, appassionato ed attivo pilota sportivo di volo a vela, il Presidente dell'O.S.T.I.V. Signor L. A. de Lange, il Presidente della Federazione Argentina di Volo a Vela Signor Juan B. Chourrout e, per ultimo, il Presidente Onorario dell'O.S.T.I.V. Prof. Walter Georgii.

Conclusa questa parte della cerimonia, mentre veniva dato inizio ad un intenso programma di esibizioni aeree, il Segretario dell'Aeronautica Argentina e le Autorità convenute visitarono le installazioni del Campionato e gli alianti partecipanti alle gare.

A mezzogiorno venne servito nel grande salone ristorante dell'Aeroporto un pranzo ufficiale in onore delle Autorità e dei membri delle Delegazioni Straniere.

Successivamente, con una semplice cerimonia, venne scoperta una statua della Vergine di Loreto, collocata su un monolito, eretto vicino alla torre di controllo. Una targa di bronzo reca la seguente iscrizione: « Vergine di Loreto, proteggi l'attività volovelistica che si svolge su questo campo di volo e guida i nostri spiriti. - IX Campionato Mondiale di Volo a Vela - Junin, febbraio 1963 ».

La suggestiva solennità assunta dalle cerimonie di apertura del Campionato, ha senza dubbio concorso a creare un'atmosfera di alta tensione spirituale e ad accrescere nell'animo di tutti i partecipanti la volontà di tutto osare per uscire con onore dalle gare.

### 11 FEBBRAIO 1963 - 1ª PROVA.

Gara di velocità sul percorso Laguna de Gomez-Mercedes: Km 141,200.

La prima giornata di gara, dal punto di vista volovelistico, non promette gran che. Dopo il passaggio di una debole perturbazione frontale, nella zona di Junin si è stabilita una circolazione di aria calda ed umida associata ad una depressione con asse della saccatura situato sul Rio de La Plata.

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera, compiuto nella zona di Junin dalla sezione aerologica del Campionato, denuncia una forte inversione termica fra 2000 e 3000 m.

Una bassa cappa di stratocumuli ricopre il cielo per tutta la mattinata.

La situazione meteo dell'11 febbraio illustrata al Briefing.



ELENCO DEI PARTECIPANTI

NAZIONE	CAPO EQUIPE	PILOTI	ALIANZI	CLASSE
ARGENTINA	J. Bertoni	R. Berretta R. Hossinger J. Ortner	Foka Zefir Skylark 4	Standard Libera Libera
AUSTRALIA	J. R. Muller	R. S. Rowe D. G. Reid J. H. Iggulden	Skylark 3F Ka. 6 ES-59 « Arrow »	Libera Standard Standard
AUSTRIA	H. Wolf	J. Fritz F. Ulbing H. Wodl	Standard Austria Standard Austria Standard Austria	Standard Libera Standard
BELGIO	W. Grandjean	M. Cartigny H. Stouffs M. Baeke	Foka Ka. 6 Skylark III	Standard Standard Libera
BRASILE	J. Sarmiento	G. Munch G. Pessotti	Ka. 6 Ka. 6	Standard Standard
CANADA	R. Grady	C. Yeates W. J. Mix D. Webb	Ka. 6 Ka. 6 Skylark 4	Standard Standard Libera
CILE	E. Hernandez Algarras	J. Chanes L. J. Kunze S. A. Williamson D.	Blanik L-13 Ka. 6 Blanik L-13	Libera Standard Libera
DANIMARCA	A. Feddersen	I. Braes H. W. Jensen N. S. Sejstrup	Ka. 6 Lo-150 Ka. 6	Standard Libera Standard
FINLANDIA	O. A. Rautio	M. Witanen J. Horma H. Tandefelt	Pik 16c Vasama Pik 16c Vasama Pik 16c Vasama	Standard Standard Libera
FRANCIA	M. Lamort	J. Lacheny F. Henry C. Labar	Siren C30 Edelweiss Breguet 901 Siren C30 Edelweiss	Standard Libera Standard
GERMANIA OCC.	E. G. Haase	H. Huth R. Spanig R. Kuntz	Ka. 6 Zugvogel III S.B. 7	Standard Libera Libera
GIAPPONE	T. Shizuru	I. Oda A. Shimamori	Ka. 6 Ka. 6	Standard Standard

NAZIONE	CAPO EQUIPE	PILOTI	ALIANTE	CLASSE
GRAN BRETAGNA	A. Welch	N. Goddhart J. Williamson A. F. D. Drummond	Skyllark 4 Skyllark 4 Olympia 463	Libera Libera Standard
ISRAELE	R. Eitan	M. Bar D. Arber	Skyllark III Ka. 6	Libera Standard
ITALIA	P. Rovesti	W. Vergani L. Brigliadori A. Pronzati	M-100-S EC-3959 Uribel Eolo	Standard Standard Libera
NORVEGIA	H. Tjensvoll	T. Hernes T. Johannessen	Ka. 6 Ka. 6	Standard Standard
OLANDA	H. Manting	E. Van Bree J. Selen A. Breunissen	Sagitta II Ka. 6 Skyllark III	Standard Standard Libera
POLONIA	T. Rejniak	E. Makula J. Popiel J. Pieczewski	Zefir Zefir Foka	Libera Libera Standard
RODESIA DEL SUD	A. G. Tattersall	J. C. Saunders E. J. Harrold E. Pearson	Sky 34 Ka. 6 Ka. 6	Libera Standard Standard
SPAGNA	M. Tauler	L. M. Juez M. Ara	Ka. 6 Ka. 6	Standard Standard
STATI UNITI D'AMERICA	P. Schweizer	R. Johnson R. Schreder J. D. Ryan	Sisu I HP-11 Prue Super	Libera Libera Standard
SVEZIA	J. G. Karlsson	L. Fredriksson S. Rodling	Foka Ka. 6	Standard Standard
SVIZZERA	K. Ruckstuhl	H. Nietlispach M. Ritzi R. Hachler	Sky 34 Skyllark 3F Ka. 6	Libera Libera Standard
O.S.T.I.V. Squadra Aeorologica	W. Georgii	A. Orsi G. Orsi	Skyllark 4	F. gara

Dopo qualche comprensibile incertezza, al Briefing delle 13 la Commissione Sportiva del Campionato comunica che verrà effettuata una gara di velocità sul percorso Laguna de Gomez-Mercedes: Km. 141,200, con apertura del controllo di partenza alle ore 14.

Poco dopo le 13, gli stratocumuli lasciano gradatamente posto ai cumuli, con base di condensazione iniziale a 700 metri. I venti sono deboli, attorno a Sud, cioè trasversali alla rotta di 89° che gli alianti dovranno seguire per giungere all'Aeroporto di Mercedes. Le condizioni di veleggiamento sono sufficienti per compiere la modesta prova.

Le partenze avvengono all'ora scelta dagli stessi piloti. Quota di sgancio: 700 metri.

Alle 13,45 inizia il carosello dei decolli ed in poco più di quaranta minuti una trentina di rimorchiatori portano in volo i 63 alianti in gara.

I concorrenti, date le nubi basse, indugiano qualche tempo nella zona prima di tagliare il traguardo di partenza. Le condizioni termiche, però, migliorano sensibilmente e verso le 14,30 diversi alianti prendono la rotta di Mercedes. La base di condensazione dei cumuli è attorno ai mille metri di quota.

Anche i nostri piloti non tardano a compiere il primo traversone verso la meta. Noi li seguiamo da terra, non senza commozione e col cuore pieno di speranze...

La gara si svolge con regolarità, e quelli che han corso di più giungono a Mercedes in meno di due ore.

Il miglior tempo lo ottengono gli Standard. Il campione tedesco Huth, sul suo «Ka.6» migliorato, conferma la sua alta classe di volovelista, coprendo i 141,200 Km del percorso in 1h52'30", alla media di 75,304 Km/h. Anche il primo classificato della classe Libera è uno... Standard, lo «Standard Austria» di Ulbing, che raggiunge Mercedes in 1h54'04".

Su 63 partecipanti, 54 hanno compiuto la prova. Pur apparendo prematuro formulare giudizi sulle possibilità di affermazione dei vari concorrenti, dopo questa prima gara si ebbe la netta sensazione dell'ottima forma di Heinz Huth e delle nuove possibilità di successo che questo insuperabile pilota avrebbe avuto anche in questa edizione Sud-americana del Campionato Mondiale.

Per quanto riguarda gli alianti, diremo che l'ottimo piazzamento degli «Standard Austria» ha favorevolmente impressionato piloti e tecnici. Lo stesso si può dire per i nuovissimi «Edelweiss» francesi, sui quali i loro ottimi piloti hanno dimostrato di trovarsi a pieno agio fin

dalla prima gara. Diversa è stata l'impressione riportata sulle prestazioni del tedesco «S.B.7» e del Nord-americano «H.P.11», i quali, con le condizioni meteorologiche medie di questa prima gara, non hanno potuto offrire prove notevoli. Le stesse considerazioni si possono formulare per i già noti alianti polacchi «Zefir» e «Foka».

Tutti i piloti italiani hanno portato a termine la gara con tempi soddisfacenti. La media oraria più elevata è stata quella del bravissimo Leonardo Brigladori con 68,533 Km/h. Il suo piazzamento al 7° posto della Classe Standard è da considerarsi quanto mai lusinghiero.

Le condizioni meteorologiche riscontrate dai piloti della squadra Italiana durante lo svolgimento della gara, possono essere così riassunte:

Vento medio da SSW con intensità di circa 10 nodi.

Cumuli irregolarmente sviluppati con buone ascendenze (2-3 m/sec) soltanto nelle vicinanze delle basi di condensazione. Sommità dei Cumuli attorno a 3.000 metri, con qualche degenerazione delle protuberanze superiori in «Alto-cumulus-cumulogenitus». Nell'interno dei cumuli le correnti ascendenti raggiungevano l'intensità media di 4 m/sec con punte massime di 5 m/sec.

Non possiamo chiudere la breve cronaca di questa prima prova di Campionato senza accennare agli inconvenienti che si sono riscontrati sull'Aeroporto di Mercedes, meta prefissata della gara. Ciò facciamo, in primo luogo, per sdrammatizzare quanto hanno scritto in proposito quotidiani di vari paesi e, in secondo luogo, per rendere giustizia alla verità.

Il contemporaneo arrivo a Mercedes di vari concorrenti ed i loro atterraggi nella stretta pista di volo, bordeggiata da piantagioni di girasole, hanno effettivamente messo in serie difficoltà più di un pilota e notevolmente disturbato il buon andamento del traffico aeroportuale. Qualche aliante ha subito anche danni di una certa entità. Molto sportivamente, però, la Direzione di Gara, accogliendo i reclami presentati dai concorrenti interessati, ha lasciato la giornata seguente solo a voli d'allenamento, per dar modo a tali piloti di rimettere in efficienza i loro alianti e di riprendere così senza danno le successive gare.

Questo è quanto avvenuto a Mercedes. Nessuna «ecatombe di alianti», dunque, e nessun «atterraggio contro i muri di cinta dell'Aeroporto».

Concludiamo, riportando la classifica completa delle due Classi, dopo la prima prova di Campionato.

PRIMA PROVA: CLASSE STANDARD

Gara di velocità su distanza con meta prefissata: Laguna de Gomez - Mercedes Km 141,2.

N° Gara	PILOTA	NAZIONE	VELOCITA			PUNTI PROVA	CLASSIFICA		TOTALE PUNTI
			Tempo	Km/h	Punti		Giorno	Generale	
2	HUTH	GERMANIA	1h52m30s	75,304	842,2	1000,0	1	1	1000,0
14	WODL	AUSTRIA	1h53m48s	74,444	822,0	980,7	2	2	980,7
32	SEJSTRUP	DANIMARCA	1h54m09s	74,109	815,4	973,2	3	3	973,2
46	LABAR	FRANCIA	1h55m47s	73,170	794,4	952,2	4	4	952,2
40	WITANEN	FINLANDIA	1h57m49s	71,906	766,1	923,9	5	5	923,9
12	FRITZ	AUSTRIA	1h58m25s	71,542	758,0	915,8	6	6	915,8
54	BRIGLIADORI	ITALIA	2h03m37s	68,533	690,7	848,5	7	7	848,5
42	HORMA	FINLANDIA	2h04m49s	67,874	676,0	833,8	8	8	833,8
30	BRAES	DANIMARCA	2h06m17s	67,086	658,3	816,1	9	9	816,1
44	LACHENY	FRANCIA	2h06m48s	66,812	652,2	810,0	10	10	810,0
48	D. DRUMMOND	G. B.	2h07m24s	66,499	645,2	803,0	11	11	803,0
26	MIX	CANADA	2h09m12s	65,570	624,4	782,2	12	12	782,2
16	CARTIGNY	BELGIO	2h11m47s	64,285	595,7	753,5	13	13	753,5
68	PIECZEWSKY	POLONIA	2h11m59s	64,188	593,5	751,3	14	14	751,3
22	MUNCH	BRASILE	2h12m16s	64,051	590,4	748,2	15	15	748,2
38	RYAN	U.S.A.	2h13m32s	63,442	576,8	734,6	16	16	734,6
36	JUEZ	SPAGNA	2h15m55s	62,330	551,9	709,7	17	17	709,7
20	PESSOTTI	BRASILE	2h16m54s	61,884	542,0	699,8	18	18	699,9
34	ARA	SPAGNA	2h16m59s	61,844	541,1	698,9	19	19	698,9
70	HARROLD	RHODESIA	2h19m27s	60,750	516,6	674,4	20	20	674,4
6	BERRETTA	ARGENTINA	2h20m38s	60,238	505,2	663,0	21	21	663,0
24	YEATES	CANADA	2h21m36s	59,828	496,0	653,8	22	22	653,8
52	VERGANI	ITALIA	2h21m54s	59,702	493,2	651,0	23	23	651,0
60	JOHANNESSEN	NORVEGIA	2h25m14s	58,320	462,3	620,1	24	24	620,1
78	HACHLER	SVIZZERA	2h25m45s	58,125	457,9	615,7	25	25	615,7
18	STOUFFS	BELGIO	2h26m53s	57,675	447,8	605,6	26	26	605,6
76	RODLING	SVIZZERA	2h30m19s	56,358	418,4	576,2	27	27	576,2
28	KUNZE S.	CILE	2h42m20s	52,185	325,0	482,8	28	28	482,8
58	HERNES	NORVEGIA	2h43m19s	51,872	318,0	475,8	29	29	475,8
62	ODA	GIAPPONE	2h44m38s	51,458	308,8	466,6	30	30	466,6
72	PEARSON	RODESIA	2h52m10s	49,204	258,3	416,1	31	31	416,1
8	REID	AUSTRALIA	2h53m29s	48,834	250,1	407,9	32	32	407,9

PROVE INCOMPIUTE TRASFORMATE IN DISTANZA SU BANDA

64	VAN BREE	OLANDA	138,2	153,5	33	33	153,5
50	ARBER	ISRAELE	131,2	143,7	34	34	143,7
56	SHIMAMORI	GIAPPONE	93,5	91,1	35	35	91,1
74	FREDRIKSON	SUEZIA	77,0	68,0	36	36	68,0
10	IGGULDEN	AUSTRALIA	74,0	63,9	37	37	63,9
66	SELEN	OLANDA	47,0	26,2	38	38	26,2

PRIMA PROVA: CLASSE LIBERA

Gara di velocità su distanza con meta prefissata: Laguna de Gomez - Mercedes Km 141,2.

N° Gara	PILOTA	NAZIONE	VELOCITA			PUNTI PROVA	CLASSIFICA		TOTALE PUNTI
			Tempo	Km/h	Punti		Giorno	Generale	
9	ULBING	AUSTRIA	1h54m04s	74,271	880,0	1000,0	1	1	1000,0
29	HENRY	FRANCIA	1h54m23s	74,066	875,1	995,1	2	2	995,1
23	JOHNSON	U.S.A.	1h55m33s	73,317	857,3	977,3	3	3	977,3
31	GOODHART	G. B.	1h56m15s	72,874	846,8	966,8	4	4	966,8
33	WILLIAMSON	U.S.A.	1h57m48s	71,917	824,2	944,2	5	5	944,2
25	SCHREDER	G.B.	2h00m05s	70,549	791,7	911,7	6	6	911,7
47	MAKULA	POLONIA	2h02m39s	69,073	756,8	876,8	7	7	876,8
5	ORTNER	ARGENTINA	2h02m48s	68,986	754,7	874,7	8	8	874,7
55	RITZI	SVIZZERA	2h03m25s	68,644	746,6	866,6	9	9	866,6
3	HOSSINGER	ARGENTINA	2h03m28s	68,616	745,9	865,9	10	10	865,9
15	WEBB	CANADA	2h05m45s	67,370	716,4	836,4	11	11	836,4
49	POPIEL	POLONIA	2h06m00s	67,237	713,3	833,3	12	12	833,3
21	JENSEN	DANIMARCA	2h06m54s	66,837	703,8	823,8	13	13	823,8
1	SPANIG	GERMANIA	2h08m10s	66,099	685,3	806,3	14	14	806,3
7	ROWE	AUSTRALIA	2h13m18s	63,554	626,0	746,0	15	15	746,0
13	KUNTZ	GERMANIA	2h13m21s	63,529	625,4	745,4	16	16	745,4
53	NIETLISPACH	SVIZZERA	2h24m17s	58,716	511,3	631,3	17	17	631,3
27	TANDEFELT	FINLANDIA	2h25m15s	58,323	502,0	622,0	18	18	622,0
37	PRONZATI	ITALIA	2h33m15s	55,281	429,9	549,9	19	19	549,9
51	SAUNDERS	RODESIA	2h48m55s	50,150	308,4	428,4	20	20	428,4
11	BAEKE	BELGIO	2h57m51s	47,635	248,8	368,8	21	21	368,8
35	BAR	ISRAELE	3h03m07s	46,054	211,3	331,3	22	22	331,3

PROVE INCOMPIUTE TRASFORMATE IN DISTANZA SU BANDA

17	CHANES L.	CILE	49,0	22,0	23	23	22,0
19	W. DAVILA	CILE	33,0	5,0	24	24	5,0
45	BREUNISSEN	OLANDA	32,8	4,6	25	25	4,6

12 Febbraio 1963: Allenamenti.

Come abbiamo detto, il 12 febbraio è stato dichiarato giornata d'allenamento per dar modo al polacco Makula di riparare la fusoliera del suo « Zefir », allo svizzero Ritzzi ed al belga Baeke le code dei loro « Skylark » ed a qualche altro pilota di rappezzare i danni di minor entità subiti negli atterraggi di Mercedes.

13 Febbraio 1963: Prova non valida.

Il giorno 13 febbraio, una saccatura a 200 Km ad Ovest di Junin, si muove verso Sud-Est, accompagnata da intense manifestazioni temporalesche e da forte vento in quota (getto da W). Tuttavia viene tentata una corsa sul percorso Laguna de Gomez - Nueve de Julio - ritorno, per complessivi 165 Km.

Un solo pilota, il danese Braes su « Ka.6 », riuscirà a compiere la prova, grazie ad una salita fino a 5.800 metri, in un cumulo temporalesco ancora attivo. Altri 27 piloti, dopo aver raggiunto l'Aeroporto di Nueve de Julio, tenteranno la via del ritorno, ma troveranno la rotta sbarrata da numerosi temporali e saranno costretti ad atterrare lungo il percorso senza completare la prova.

Tra questi sono anche i nostri piloti Pronzati, Briigliadori e Vergani, i quali, passeranno regolarmente il pilone, ma anche loro non totalizzeranno il minimo di 100 Km richiesto dal regolamento per la validità della gara, che viene pertanto annullata.

14 FEBBRAIO 1963 — 2° PROVA.

*Gara di velocità con meta prefissata e ritorno:  
Laguna de Gomez - Pergamino - Laguna de Gomez - Km 177,500.*

La saccatura in quota, passata il giorno prima da Junin, si trova ora sulla zona del Río de la Plata. Un debole anticiclone si è formato a SSW e notevoli fenomeni di subsidenza interesseranno la regione, arrestando le ascendenze prima che le stesse possano dar luogo alla formazione dei cumuli. Avremo quindi, verso le 13, termica secca sino a 800 metri, e ad oltre 1800 metri (quota dell'inversione termica) nell'ora della massima temperatura, prevista in 31°C alle 16,00.

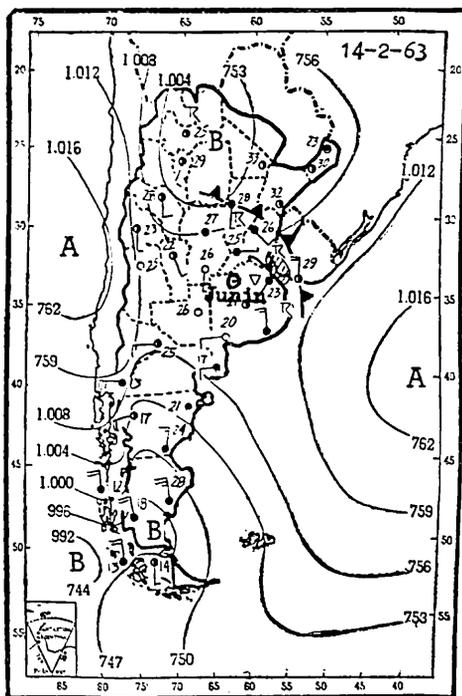
Al Briefing la Commissione Sportiva comunica il tema della giornata: un'altra corsa di andata e ritorno sul percorso Laguna de Gomez-Pergamino-ritorno per complessivi Km 177,500.

La prima partenza è fissata per le ore 12,15.

Le condizioni termiche nella zona della Laguna de Gomez sono piuttosto povere. Ciò rende laborioso l'aggancio agli alianti veloci come lo « Zefir », l'« HP11 », l'« S.B.7 » ecc. Il vento soffia trasversalmente alla rotta Laguna de Gomez-Pergamino con intensità di 15-20 Km/h.

Nella zona di Rejas e Pergamino, invece, le condizioni termiche migliorano notevolmente, tanto che qui riesce a formarsi anche qualche bel cumulo.

In complesso si può dire che, pur essendo le macchine veloci leggermente svantaggiate dalle condizioni povere di « termica secca », la



*Situazione generale sull'Argentina alle ore 20.00 del 14 febbraio 1963.*

prova è ugualmente abbastanza selettiva. Il miglior tempo è ancora appannaggio della Classe Standard. Questa volta vincitore è l'austriaco Fritz su « Standard Austria », col tempo di 2h27'43", mentre primo della classe libera è il polacco Makula su « Zefir » in 2h34'21".

Huth, detentore del titolo mondiale nella Standard, in questa seconda prova si classifica al 3° posto, essendo preceduto dall'austriaco Wold. Huth passa quindi al 2° posto nella classifica generale della Standard a 60 punti da Fritz, che assume il comando della classifica.

Nella classe Libera il francese Henry — secondo in questa prova — rimane al primo posto nella classifica generale, seguito da Makula a soli 83 punti.

Per quanto riguarda i piloti italiani, diremo che Briigliadori si classifica al 13° posto, retrocedendo di due posizioni nella classifica generale, mentre Vergani e Pronzati, in questa gara rispettivamente 22° e 15°, guadagnano due posti nella generale, passando, Vergani 19° nella Standard e Pronzati 17° nella Libera.

Riportiamo le classifiche delle due classi dopo la seconda prova.

SECONDA PROVA: CLASSE STANDARD

Tema: Andata e ritorno Laguna de Gomez - Pergamino - Laguna de Gomez: Km 177,50.

N° Gara	PILOTA	NAZIONE	VELOCITA			PUNTI PROVA	CLASSIFICA		TOTALE PUNTI
			Tempo	Km/h	Punti		Giorno	Generale	
42	FRITZ	AUSTRIA	2h27m43s	72,342	736,9	1000,0	1	1	1915,8
14	WODL	AUSTRIA	2h41m11s	66,073	609,1	872,2	2	3	1852,9
2	HUTH	GERMANIA	2h43m15s	65,237	592,1	855,2	3	2	1855,2
32	SEJSTRUP	DANIMARCA	2h44m33s	64,721	581,6	844,7	4	4	1817,9
30	BRAES	DANIMARCA	2h47m11s	63,702	560,8	823,9	5	5	1640,0
42	HORMA	FINLANDIA	2h58m11s	59,769	480,7	743,8	6	6	1577,6
76	RODLING	SVEZIA	3h00m05s	59,139	467,9	731,0	7	14	1307,2
44	LACHENY	FRANCIA	3h03m10s	58,143	447,6	710,7	8	7	1520,7
22	MUNCH	BRASILE	3h04m06s	57,848	441,6	704,7	9	10	1452,9
36	JUEZ	SPAGNA	3h05m30s	57,412	432,7	695,8	10	11	1405,6
48	D. DRUMMOND	G. B.	3h05m34s	57,391	432,3	695,4	11	8	1498,4
50	ARBER	ISRAELE	3h12m09s	55,425	392,2	655,3	12	30	799,0
54	BRIGLIADORI	ITALIA	3h14m41s	54,704	377,5	640,6	13	9	1481,1
60	JOHANNESSEN	NORVEGIA	3h17m49s	53,837	359,9	623,0	14	18	1243,1
34	ARA	SPAGNA	3h17m57s	53,801	359,1	622,2	15	13	1321,1
70	HARROLD	RODESIA	3h18m28s	53,661	356,3	619,4	16	15	1293,8
6	BERRETTA	ARGENTINA	3h18m42s	53,598	355,0	618,1	17	16	1281,1
24	YEATES	CANADA	3h20m20s	53,161	346,1	609,2	18	17	1263,0
74	FREDRIKSON	SVEZIA	3h22m25s	52,614	334,9	598,0	19	33	666,0
26	MIX	CANADA	3h24m23s	52,107	324,6	587,7	20	12	1369,9
78	HACHLER	SVIZZERA	3h24m39s	52,040	323,2	586,3	21	20	1202,0
52	VERGANI	ITALIA	3h27m05s	51,428	310,3	573,9	22	19	1224,9
8	REID	AUSTRALIA	3h29m55s	50,734	296,6	559,7	23	34	967,6
64	VAN BREE	OLANDA	3h34m18s	49,696	275,5	538,6	24	32	692,1
58	HERNES	NORVEGIA	3h45m25s	47,245	225,6	488,7	25	25	964,5
62	ODA	GIAPPONE	3h50m56s	46,117	202,6	465,7	26	27	932,3
68	PIECZEWSKI	POLONIA	3h57m18s	44,879	177,4	440,5	27	21	1191,8
66	SELEN	OLANDA	4h08m15s	42,900	137,0	400,1	28	36	426,3

PROVE INCOMPIUTE CLASSIFICATE COME DISTANZA SU BANDA

72	PEARSON	RODESIA	172,750	235,7	29	34	651,8
18	STOUFFS	BELGIO	160,750	232,0	30	29	837,6
40	WITANEN	FINLANDIA	141,200	195,8	31	22	1119,7
16	CARTIGNY	BELGIO	136,000	186,1	32	26	939,6
20	PESSOTTI	BRASILE	127,250	196,9	33	28	869,7
46	LABAR	FRANCIA	65,500	37,0	34	23	989,2
10	IGGULDEN	AUSTRALIA	40,200	8,6	35	38	72,5
28	KUNZE	CILE	34,200	—	36	35	482,2
38	RYAN	U.S.A.	34,000	—	36	31	734,6
56	SHIMAMORI	GIAPPONE	31,000	—	38	37	91,1

SECONDA PROVA: CLASSE LIBERA

Tema: Andata e ritorno Laguna de Gomez - Pergamino - Laguna de Gomez: Km 177,50.

N° Gara	PILOTA	NAZIONE	VELOCITA			PUNTI PROVA	CLASSIFICA		TOTALE PUNTI
			Tempo	Km/h	Punti		Giorno	Generale	
47	MAKULA	POLONIA	2h34m21s	68,999	840,0	1000,0	1	2	1876,8
29	HENRY	FRANCIA	2h37m41s	67,540	804,4	964,4	2	1	1959,5
49	POPIEL	POLONIA	2h38m35s	67,150	795,1	955,1	3	4	1788,4
13	KUNTZ	GERMANIA	2h39m34s	66,743	785,0	945,0	4	8	1690,4
27	TANDEFELT	FINLANDIA	2h47m45s	63,487	705,7	865,7	5	14	1487,7
25	SCHREDER	U.S.A.	2h50m11s	62,579	683,6	843,6	6	5	1755,3
3	HOSSINGER	ARGENTINA	2h51m20s	62,159	673,4	833,4	7	9	1699,3
9	ULBING	AUSTRIA	2h53m22s	61,430	655,7	815,7	8	3	1815,7
33	WILLIAMSON	G. B.	2h55m50s	60,568	634,7	794,7	9	6	1738,9
1	SPANIG	GERMANIA	2h58m06s	59,797	615,9	775,9	10	10	1582,2
31	GOODHART	G. B.	3h00m39s	58,953	595,3	755,3	11	7	1722,1
15	WEBB	CANADA	3h01m52s	58,559	585,8	745,8	12	10	1582,2
21	JENSEN	DANIMARCA	3h04m35s	57,697	564,8	724,8	13	13	1548,6
5	ORTNER	ARGENTINA	3h09m32s	56,190	528,1	688,1	14	12	1562,8
37	PRONZATI	ITALIA	3h14m21s	54,798	494,2	654,2	15	17	1204,1
45	BREUNISSEN	OLANDA	3h14m21s	54,798	494,2	654,2	15	21	659,0
7	ROWE	AUSTRALIA	3h17m35s	53,901	472,3	632,3	17	16	1378,3
55	RITZI	SVIZZERA	3h22m12s	52,678	442,6	602,6	18	15	1469,2
35	BAR	ISRAELE	3h23m47s	52,261	432,4	592,4	19	20	923,7
17	CHANES	CILE	3h50m54s	46,123	283,0	443,0	20	24	465,0
53	NIETLISPACH	SVIZZERA	3h52m53s	45,731	273,4	433,4	21	19	1064,7

PROVE INCOMPIUTE CLASSIFICATE COME DISTANZA SU BANDA

51	SAUNDERS	RODESIA	177,500	160,0	22	22	588,8
23	JOHNSON	U.S.A.	153,250	132,6	23	18	1109,9
11	BAEKE	BELGIO	141,200	119,0	24	23	487,8
19	DAVILA	CILE	12,500	—	25	25	5,0

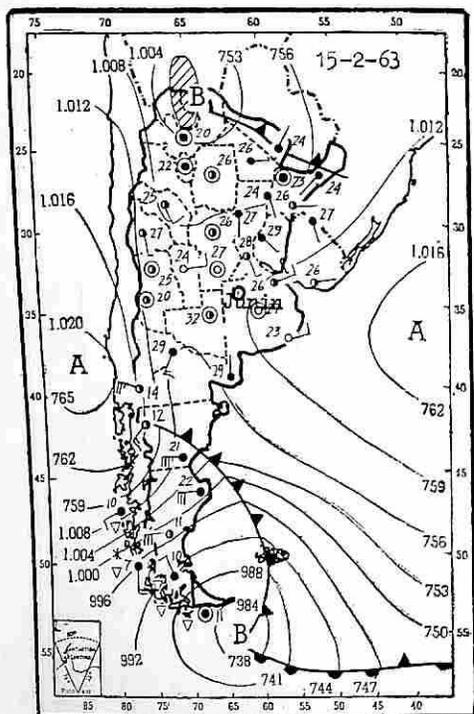
15 FEBBRAIO 1963 — 3ª PROVA.

Triangolo di 109 Km — Laguna de Gomez - Los Toldos - Incrocio strada 188 - Laguna de Gomez.

L'anticiclone che il giorno 14 ha interessato la zona del Campionato continua a spostarsi verso Est, seguito a distanza da una « linea di con-

vergenza » caratterizzata da manifestazioni temporalesche.

Nella zona compresa fra l'anticiclone e tale « linea di convergenza » esistono buone condizioni di instabilità termica con venti da Nord-Est di 10 nodi dal suolo a 1500 metri di quota.



Situazione generale sull'Argentina alle ore 20.00 del 15 febbraio 1963.

La Signora Orsi fotografata col Prof. Georgii e Rovesti dopo il suo primato su circuito triangolare di 100 Km.



Formazioni cumuliformi, di modesto sviluppo verticale, con basi iniziali attorno ad 800 metri, si eleveranno a 1400 metri nell'ora della massima temperatura. Ascendenze di 3-4 m/sec. La Commissione Sportiva decide l'effettuazione di una prova di velocità su triangolo di 109 Km sul percorso Laguna de Gomez - Los Toldos - Incrocio stradale 188 - Laguna de Gomez. Le condizioni termiche sono ottime, tanto che più di un concorrente riesce a ripetere la prova. Gli alianti veloci si affermano con facilità. Il miglior tempo è segnato da Makula su « Zefir », che compie il circuito alla media di 94,752 Km/h, seguito da Ulbing su « Standard Austria » a 93,741 Km/h e da Popiel su « Zefir » a 93,475 Km/h. Segue la classe Standard con Wodl in testa, tallonato da Huth e da Fritz, che segnano rispettivamente le seguenti medie: 91,080 - 89,672 - 85,811 Km/h.

La classifica generale della Standard vede così Wodl e Fritz scambiarsi il posto, mentre nella Libera il francese Henry passa dal 1° al 3° posto, preceduto da Makula e Ulbing.

Il nostro Leonardo Briigliadori è 5° alla media di 80,129 Km/h, Vergani è 10° con 76,155 Km/h. Nel corso di questa prova il bravo Leonardo batte il primato italiano di velocità su circuito triangolare di 100 Km, già appartenente a Vergani con 73 Km/h e, quello che più conta, ritorna al 7° posto nella classifica generale del Campionato.

Attilio Pronzati è 15° nella classe Libera alla media di 70,406 Km/h e mantiene il 17° posto nella classifica generale.

La Signora Adele Orsi, del Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Varese, che, come abbiamo accennato, partecipa al Campionato in qualità di pilota della Squadra Aerologica O.S.T.I.V., prende parte a questa prova coprendo il circuito di 109 Km alla media oraria di Km 59,781. In tal modo la Signora Orsi migliora notevolmente il proprio precedente primato italiano di velocità su circuito triangolare di 100 Km, stabilito lo scorso anno a Varese alla media oraria di Km/h 43,400.

TERZA PROVA: CLASSE STANDARD

Tema: Corsa in circuito triangolare di 109,600 Km: Laguna de Gomez - Los Toldos - Incrocio stradale 188 - Laguna de Gomez.

N° Gara	PILOTA	NAZIONE	VELOCITA			PUNTI PROVA	CLASSIFICA		TOTALE PUNTI
			Tempo	Km/h	Punti		Giorno	Generale	
14	WODL	AUSTRIA	1h12m12s	91,080	1000,0	1000,0	1	1	2852,9
2	HUTH	GERMANIA	1h13m20s	89,672	969,0	969,0	2	2	2824,2
12	FRITZ	AUSTRIA	1h16m38s	85,811	884,2	884,2	3	3	2800,0
42	HORMA	FINLANDIA	1h19m35s	82,630	814,4	814,4	4	4	2392,0
54	BRIGLIADORI	ITALIA	1h22m04s	80,129	759,5	759,5	5	7	2248,6
16	CARTIGNY	BELGIO	1h22m15s	79,951	755,5	755,5	6	23	1695,2
44	LACHENY	FRANCIA	1h22m28s	79,741	751,0	751,0	7	6	2271,7
38	RYAN	U.S.A.	1h23m43s	78,550	724,8	724,8	8	25	1459,4
46	LABAR	FRANCIA	1h24m19s	77,991	712,5	712,5	9	21	1701,7
52	VERGANI	ITALIA	1h26m21s	76,155	672,2	672,2	10	12	1897,1
74	FREDRIKSSON	SVEZIA	1h26m58s	75,615	660,4	660,4	11	31	1326,4
40	WITANEN	FINLANDIA	1h27m30s	75,154	650,2	650,2	12	19	1769,9
68	PIECZEWSKI	POLONIA	1h27m34s	75,096	649,0	649,0	13	15	1840,8
50	ARBER	ISRAELE	1h28m21s	74,431	634,4	634,4	14	26	1433,4
76	RODLING	SVEZIA	1h28m32s	74,277	629,9	629,9	15	11	1937,1
36	JUEZ	SPAGNA	1h29m32s	73,447	612,8	612,8	16	10	2018,3
18	STOUFFS	BELGIO	1h32m24s	71,168	562,7	562,7	17	27	1400,3
24	YEATES	CANADA	1h32m36s	71,015	559,3	559,3	18	17	1822,3
48	DRUMMOND	G. B.	1h32m55s	70,737	554,0	554,0	19	9	2052,4
70	HARROLD	RODESIA	1h33m27s	70,369	545,2	545,2	20	16	1839,0
60	JOHANNESSEN	NORVEGIA	1h33m34s	70,281	543,2	543,2	21	18	1786,3
64	VAN BREE	OLANDA	1h35m07s	69,136	518,1	518,1	22	33	1210,2
30	BRAES	DANIMARCA	1h36m21s	68,251	498,7	498,7	23	8	2138,7
32	SEJSTRUP	DANIMARCA	1h36m23s	68,277	498,1	498,1	24	5	2316,0
78	HACHLER	SVIZZERA	1h36m37s	68,062	494,5	494,5	25	22	1696,5
20	PESSOTTI	BRASILE	1h37m21s	67,550	483,3	483,3	26	29	1353,0
26	MIX	CANADA	1h37m26s	67,492	482,0	482,0	27	13	1851,9
58	HERNES	NORVEGIA	1h41m16s	64,937	425,9	425,9	28	28	1390,4
34	ARA	SPAGNA	1h42m10s	64,365	413,3	413,3	29	20	1734,9
22	MUNCH	BRASILE	1h43m13s	63,710	398,9	398,9	30	14	1851,8
8	REID	AUSTRALIA	1h44m52s	62,708	376,9	376,9	31	30	1344,5
66	SELEN	OLANDA	1h46m36s	61,688	354,1	354,1	32	35	780,4
72	PEARSON	RODESIA	1h52m02s	58,696	288,8	288,8	33	34	940,6
62	ODA	GIAPPONE	1h52m40s	58,366	281,6	281,6	34	32	1213,9
10	IGGULDEN	AUSTRALIA	2h00m48s	54,437	195,3	195,3	35	37	267,8
6	BERRETTA	ARGENTINA	2h01m32s	54,108	188,1	188,1	36	24	1469,2
28	KUNZE	CILE	2h08m12s	51,294	123,6	123,6	37	36	606,4
56	SHIMAMORI	GIAPPONE	2h30m16s	43,762	—	—	38	38	91,1

TERZA PROVA: CLASSE LIBERA

Tema: Corsa in circuito triangolare di 109,600 Km: Laguna de Gomez - Los Toldos - Incrocio strada-  
le 188 - Laguna de Gomez.

N° Gara	PILOTA	NAZIONE	VELOCITA			PUNTI PROVA	CLASSIFICA		TOTALE PUNTI
			Tempo	Km/h	Punti		Giorno	Generale	
47	MAKULA	POLONIA	1h09m24s	94,752	1000,0	1000,0	1	1	2876,8
9	ULBING	AUSTRIA	1h10m09s	93,475	978,6	978,6	2	2	2794,3
49	POPIEL	POLONIA	1h10m21s	93,741	973,0	973,0	3	4	2761,4
23	JOHNSON	U.S.A.	1h11m46s	91,630	934,1	934,1	4	14	2044,0
1	SPANIG	GERMANIA	1h15m54s	86,640	828,7	828,7	5	6	2410,9
29	HENRY	FRANCIA	1h16m44s	85,699	808,9	808,9	6	3	2768,4
25	SCHREDER	U.S.A.	1h20m00s	82,200	735,0	735,0	7	5	2490,3
21	JENSEN	DANIMARCA	1h21m43s	80,473	698,6	698,6	8	10	2247,2
5	ORTNER	ARGENTINA	1h25m59s	76,479	614,2	614,2	9	11	2177,0
3	HOSSINGER	ARGENTINA	1h27m53s	74,826	579,4	579,4	10	9	2273,7
31	GOODHART	G. B.	1h28m44s	74,109	564,2	564,2	11	8	2286,3
33	WILLIAMSON	G. B.	1h29m33s	73,433	550,0	550,0	12	7	2288,9
35	BAR	ISRAELE	1h30m31s	72,649	533,4	533,4	13	20	1457,1
15	WEBB	CANADA	1h32m57s	70,747	493,3	493,3	14	13	2075,5
37	PRONZATI	ITALIA	1h33m24s	70,406	486,1	486,1	15	17	1690,2
55	RITZI	SVIZZERA	1h33m30s	70,331	484,5	484,5	16	15	1953,7
53	NIETLISPACH	SVIZZERA	1h34m36s	69,513	467,2	467,2	17	19	1531,9
13	KUNTZ	GERMANIA	1h39m02s	66,401	401,5	401,5	18	12	2091,9
45	BREUNISSEN	OLANDA	1h41m29s	64,798	367,7	367,7	19	21	1026,7
27	TANDEFELT	FINLANDIA	1h54m44s	57,315	209,7	209,7	20	16	1697,4
7	ROWE	AUSTRALIA	1h54m50s	57,265	208,7	208,7	21	18	1587,0
51	SAUNDERS	RODESIA	1h56m31s	56,438	191,2	191,2	22	22	780,0
11	BAEKE	BELGIO	1h58m41s	55,407	169,5	169,5	23	23	657,3
17	CHANES	CILE	2h14m01s	49,068	35,7	35,7	24	24	500,7
19	W. DAVILA	CILE	2h30m13s	43,766	0,0	0,0	25	25	5,0

16 FEBBRAIO 1963 — 4° PROVA.

*Triangolo di 300 Km incompiuto (trasformato in distanza su asse).*

La situazione meteorologica generale, pur presentando verso mezzogiorno un aspetto localmente « fumante », non è delle più promettenti.

Infatti, nella zona di Junin, la situazione è governata da una saccatura (linea di convergenza) che nelle ore pomeridiane potrà determinare notevoli manifestazioni temporalesche lungo una larga fascia di territorio situata a Nord di Junin.

I venti soffiano intorno ad Est, con intensità di 10-15 nodi, dal suolo a 3000 metri.

Poco prima di mezzogiorno, dopo la dissoluzione della solita cappa di nubi basse stratificate, il cielo si copre di bellissimi cumuli con base iniziale attorno ad 800 metri. È previsto, tuttavia, l'ulteriore sviluppo di queste nubi convettive e la loro degenerazione temporalesca fin dalle prime ore pomeridiane, specie nelle vicinanze della citata « linea di convergenza » a Nord di Junin.

Tuttavia la Commissione Sportiva decide l'ef-

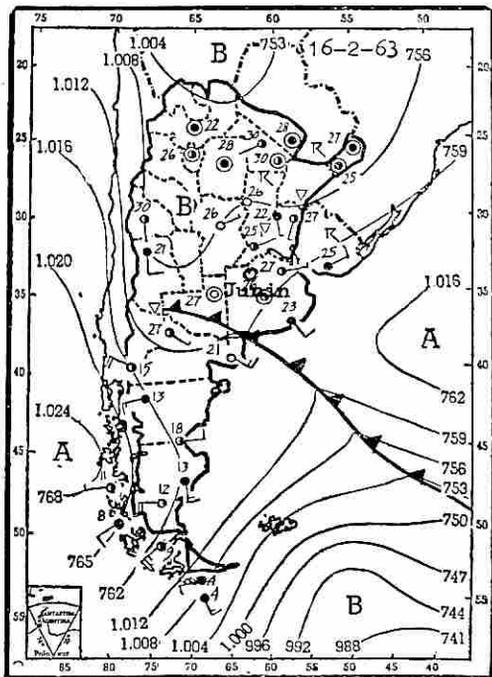
fettuazione di una prova di velocità sul circuito triangolare di 308 Km: Laguna de Gomez - Pergamino - San Alberto - Laguna de Gomez.

Alle 12,30 cominciano i decolli a ritmo serrato. I concorrenti, in vista dei temporali pomeridiani, si preoccupano di tagliare al più presto il traguardo di partenza e di puntare verso il primo pilone.

Per una settantina di chilometri le condizioni di veleggiamento sono ottime. Ma in vicinanza del primo punto di virata le cose cambiano totalmente. Un potente cumulonembo, già in avanzata fase di sviluppo, mette in difficoltà i concorrenti. Sotto la minacciosa nube temporalesca regna forte turbolenza e le ascendenze sono deboli; poi comincia a piovere a dirotto. Sono le 14,30. Diversi concorrenti superano il punto di virata e proseguono verso il secondo pilone volando in nube. Ma lungo il percorso altre cellule temporalesche oppongono un ostacolo insormontabile al completamento della prova.

Gli atterraggi fuori campo si susseguono ininterrottamente. Al suolo il vento ruota bruscamente da Est ad Ovest con raffiche di 30-35 nodi. Solo il danese Sejstrup della classe Standard, riesce a raggiungere il secondo pilone (Km 193) dove atterra.

*Situazione generale sull'Argentina alle ore 20.00 del 16 febbraio 1963.*



*L'arrivo dell'Uribel di Brigliadori, che si classifica al 5° posto e batte il primato italiano di velocità su circuito triangolare di 100 Km alla bella media di 80,129 Km/h.*

Huth percorre circa 129 Km mentre Fritz e Wodl ne totalizzano appena 99 e 89 rispettivamente.

Huth ritorna pertanto al comando della classifica seguito da Sejstrup e da Fritz.

I nostri Vergani e Brigliadori riescono a superare il primo pilone, ma anche loro atterrano a circa 129 Km, risultando 10° e 11° rispettivamente. Brigliadori sale così al 6° posto e Vergani all'11° della classifica generale.

Nell'atterraggio in campagna, sotto un violento temporale, Leonardo Brigliadori finisce contro un recinto di filo spinato. La capottina è gravemente danneggiata e sarà l'opera paziente del bravo Mantica a rimetterla in efficienza dopo un'intera notte di lavoro.

Nella classe Libera il francese Henry atterra nei pressi del 2° pilone coprendo, alla pari di Sejstrup, 193 Km, mentre i polacchi Makula e Popiel atterrano rispettivamente a 114 e 104 Km. La classifica generale vede pertanto ritornare Henry al primo posto, seguito dal tedesco Spanig e da Makula.

Il nostro Pronzati percorre 89 Km assieme a Goodhart, Urbing e Jensen, coi quali si classifica a pari merito al 19° posto, rimanendo invariata la sua posizione nella generale.

Com'è facile capire i risultati di questa prova sono stati notevolmente falsati dai temporali e la posizione in classifica di vari concorrenti ha subito variazioni non sempre dipendenti dalla volontà e dalla capacità dei piloti.

QUARTA PROVA: CLASSE STANDARD

Tema: Distanza su banda: Laguna de Gomez - Pergamino - Estancia S. Alberto.

N° Gara	PILOTA	NAZIONE	DISTANZA Km.	PUNTI PROVA	CLASSIFICA		TOTALE PUNTI
					Giorno	Generale	
52	SEJSTRUP	DANIMARCA	193,0	1000,0	1	2	3316,0
78	HACHLER	SVIZZERA	187,8	966,3	2	9	2662,8
34	ARA	SPAGNA	186,7	959,1	3	8	2694,0
40	WITANEN	FINLANDIA	135,0	625,6	4	15	2395,5
2	HUTH	GERMANIA	129,7	590,0	5	1	3414,2
22	MUNCH	BRASILE	129,7	590,0	5	12	2441,8
24	YEATES	CANADA	129,7	590,0	5	13	2412,3
44	LACHENY	FRANCIA	129,7	590,0	5	5	2861,7
62	ODA	GIAPPONE	129,7	590,0	5	27	1803,9
52	VERGANI	ITALIA	128,8	584,1	10	11	2481,2
54	BRIGLIADORI	ITALIA	128,7	583,5	11	6	2832,1
18	STOUFFS	BELGIO	123,7	551,1	12	22	1951,4
8	REID	AUSTRALIA	123,0	547,9	13	24	1892,4
30	BRAES	DANIMARCA	113,7	486,3	14	10	2625,0
58	HERNES	NORVEGIA	107,2	444,3	15	26	1834,7
76	RODLING	SVEZIA	107,2	444,3	15	16	2381,4
16	CARTIGNY	BELGIO	104,2	424,8	17	19	2120,0
28	KUNZE	CILE	104,2	424,8	17	35	1031,2
12	FRITZ	AUSTRIA	98,7	389,2	19	3	3189,2
20	PESSOTTI	BRASILE	97,4	380,8	20	31	1733,8
36	JUEZ	SPAGNA	97,4	380,8	20	14	2399,1
6	BERRETTA	ARGENTINA	88,8	325,1	22	28	1794,3
14	WODL	AUSTRIA	88,8	325,1	22	4	3178,0
38	RYAN	U.S.A.	88,8	325,1	22	29	1784,5
42	HORMA	FINLANDIA	88,8	325,1	22	7	2717,1
48	D. DRUMMOND	G. B.	88,8	325,1	22	17	2377,5
50	ARBER	ISRAELE	88,8	325,1	22	30	1758,5
64	VAN BREE	OLANDA	88,8	325,1	22	33	1535,3
26	MIX	CANADA	85,5	303,7	29	18	2155,6
74	FREDRIKSSON	SVEZIA	75,0	235,7	30	32	1562,1
46	LABAR	FRANCIA	73,8	227,9	31	23	1929,6
60	JOHANNESSEN	NORVEGIA	73,8	227,9	31	21	2014,2
68	PIECZEWSKY	POLONIA	73,8	227,9	31	20	2068,7
72	PEARSON	RODESIA	54,0	99,7	34	34	1040,3
66	SELEN	OLANDA	0,0	0,0	36	36	780,4
70	HARROLD	RODESIA	0,0	0,0	25	25	1069,0
10	IGGULDEN	AUSTRALIA	0,0	0,0	37	37	287,8
56	SHIMAMORI	GIAPPONE	0,0	0,0	38	38	91,1

QUARTA PROVA: CLASSE LIBERA

Tema: Distanza su banda: Laguna de Gomez - Pergamino - Estancia S. Alberto.

N° Gara	PILOTA	NAZIONE	DISTANZA Km.	PUNTI PROVA	CLASSIFICA		TOTALE PUNTI
					Giorno	Generale	
29	HENRY	FRANCIA	193,0	1000,0	1	1	3768,4
33	WILLIAMSSON	G. B.	191,9	992,8	2	4	3281,7
1	SPANIG	GERMANIA	186,7	959,1	3	2	3370,0
3	HOSSINGER	ARGENTINA	178,7	907,3	4	6	3186,0
53	NIETLISPACH	SVIZZERA	166,2	826,4	5	16	2358,3
55	RITZI	SVIZZERA	131,2	599,7	6	13	2553,4
15	WEBB	CANADA	129,7	590,0	7	10	2665,5
5	ORTNER	ARGENTINA	125,2	560,8	8	9	2737,8
7	ROWE	AUSTRALIA	125,2	560,8	8	18	2147,8
27	TANDEFELT	FINLANDIA	125,2	560,8	8	17	2258,2
25	SCHREDER	U.S.A.	124,7	557,6	11	8	3047,9
11	BAEKE	BELGIO	116,2	502,5	12	22	1159,8
47	MAKULA	POLONIA	114,2	489,6	13	3	3366,4
35	BAR	ISRAELE	108,2	450,7	14	20	1907,8
45	BREUNISSEN	OLANDA	107,2	444,3	15	21	1471,0
23	JOHNSON	U.S.A.	104,7	428,1	16	15	2472,1
49	POPIEL	POLONIA	104,2	424,8	17	5	3186,2
13	KUNTZ	GERMANIA	101,2	405,4	18	14	2497,3
21	JENSEN	DANIMARCA	88,8	325,1	19	12	2572,3
31	GOODHART	G. B.	88,8	325,1	19	11	2611,4
9	ULBING	AUSTRIA	88,8	325,1	19	7	3119,4
37	PRONZATI	ITALIA	88,8	325,1	19	19	2015,3
51	SAUNDERS	RODESIA	52,0	86,7	23	23	866,7
19	W. DAVILA	CILE	0,0	0,0		25	5,0
17	CHANES LUKSIC	CILE	0,0	0,0		24	500,7

17 e 18 Febbraio 1963 — Cattivo tempo: nessuna prova.

La situazione meteorologica è dominata dalla vasta saccatura depressionaria che, in lento spostamento verso Sud-Est, interessa tutta la Pampa Bonacrense.

Masse d'aria tropicale umida e convettivamente instabile danno luogo a manifestazioni temporalesche con piogge sparse.

Il giorno 18, l'Anticiclone del Pacifico si rinforza e la superficie di discontinuità stazionaria, che divide le masse d'aria umida tropicale da quella secca e fredda continentale, si mette in movimento verso Nord-Est.

Nel pomeriggio il vento soffia da W con forza di 10 nodi dal suolo a 1500 metri di quota.

Si spera che nelle prossime 12 ore l'Anticiclone del Pacifico si sposti maggiormente verso Est e che nella zona di Junin inizi così un ciclo meteorologico più favorevole al volo veleggiato.

19 FEBBRAIO 1963 — 5ª PROVA.  
Velocità su circuito triangolare di Km 322,700  
sul percorso — Laguna de Gomez - Casares - Pazos Kanki - Laguna de Gomez.

Secondo le previsioni formulate nel pomeriggio del giorno precedente, la situazione meteorologica presenta un netto miglioramento. L'Anticiclone del Pacifico continua a spostarsi verso Est, determinando nella zona di Junin un flus-



*Giorgio Orsi prende parte a questa prova come pilota dell'O.S.T.I.V. e percorre regolarmente i 322 Km del circuito, validi quale distanza per l'insegna d'oro e quale meta prefissata per un diamante.*

so di aria fresca ed instabile. I cuori si aprono alla speranza... e l'aria piú secca allevia l'afa delle settimane precedenti.

È prevista la formazione di cumuli di bel tempo, con basi di condensazione iniziali attorno a 1500 metri, che si eleveranno a 2700 metri nel corso della giornata.

I venti soffiano attorno a SE, con intensità di 10-15 nodi, dal suolo a 1500 metri. A quote superiori e sino a 2700 metri, venti da SSW, con intensità di 15-18 nodi.

La Commissione Sportiva assegna come tema della giornata un triangolo di 322 Km sul per-

*Attilio Pronzati batte, in questa prova, il primato italiano di velocità su circuito triangolare di 300 Km alla media di 73,401 Km/h.*



corso Laguna de Gomez - Casares - Pazos Kan-ki - Laguna de Gomez.

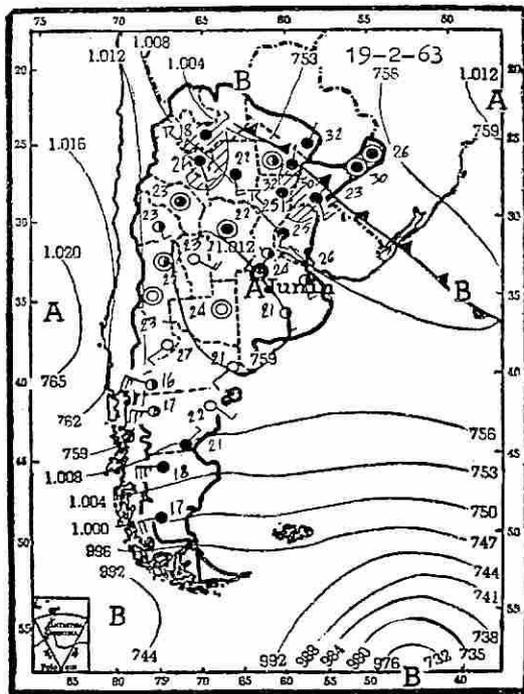
Il controllo di partenza è aperto alle 11,30.

I decolli iniziano verso mezzogiorno, ma i concorrenti attendono circa un'ora prima di passare sulla linea di traguardo.

Le condizioni termiche lungo la rotta sono ottime.

Già a metà del primo lato del triangolo si registrano velocità ascensionali medie di 4 m/sec. Piú avanti, vari piloti notano punte massime di 6 m/sec.

Anche le discendenze però sono forti e piú di un concorrente registra velocità massime di caduta di ben 7 m/sec.



*Situazione generale sull'Argentina alle ore 20.00 del 19 febbraio 1963.*

La corsa si svolge con ritmo crescente e, com'è facile capire, con queste condizioni gli alianti veloci segnano i tempi migliori.

Il polacco Popiel compie la prova alla spettacolare media di 95,355 Km/h, seguito da Johnson e Makula a 90,104 e 87,334 Km/h.

Il nostro Pronzati, in ottima forma, arriva 11° con 73,401 Km/h (nuovo record italiano di velocità su circuito triangolare di 300 Km).

Di passaggio diremo che le spettacolari medie registrate in questa gara dagli « Zefir » polacchi e dal « SISU » di Johnson, ci hanno con-

QUINTA PROVA: CLASSE STANDARD

Tema: Corsa in circuito triangolare di 322.700 Km Laguna de Gomez - Casares - Pazos Kanki - Laguna de Gomez.

N° Gara	PILOTA	NAZIONE	VELOCITA			PUNTI PROVA	CLASSIFICA		TOTALE PUNTI
			Tempo	Km/h	Punti		Giorno	Generale	
2	HUTH	GERMANIA	3h56m23s	81,909	790,0	1000,0	1	1	4414,2
16	CARTIGNY	BELGIO	3h58m11s	81,290	778,0	988,0	2	14	3108,0
42	HORMA	FINLANDIA	4h01m05s	80,312	759,1	969,1	3	4	3686,2
38	RYAN	U.S.A.	4h04m20s	79,244	738,5	948,5	4	22	2733,0
6	BERRETTA	ARGENTINA	4h09m54s	77,478	704,5	914,5	5	23	2708,8
14	WODL	AUSTRIA	4h10m51s	77,185	698,8	908,8	6	2	4086,8
40	WITANEN	FINLANDIA	4h18m58s	74,766	652,2	862,2	7	9	3257,7
68	PIECZEWSKI	POLONIA	4h19m31s	74,607	649,1	859,1	8	10	3241,7
8	REID	AUSTRALIA	4h20m50s	74,231	641,8	851,8	9	21	2744,2
22	MUNCH	BRASILE	4h21m32s	74,032	638,0	848,0	10	8	3289,8
18	STOUFFS	BELGIO	4h29m28s	71,853	596,0	806,0	11	20	2757,4
24	YEATES	CANADA	4h31m27s	71,328	585,8	795,8	12	11	3208,1
58	HERNES	NORVEGIA	4h34m36s	70,509	570,0	780,0	13	26	2614,7
20	PESSOTTI	BRASILE	4h38m58s	69,406	548,8	758,8	14	28	2492,6
44	LACHENY	FRANCIA	4h40m26s	69,043	541,8	751,8	15	5	3613,5
54	BRIGLIADORI	ITALIA	4h41m37s	68,753	536,2	746,2	16	6	3578,3
46	LABAR	FRANCIA	4h44m42s	68,008	521,8	731,8	17	24	2661,4
66	SELEN	OLANDA	4h46m03s	67,687	515,6	725,6	18	35	1506,0
36	JUEZ	SPAGNA	4h47m36s	67,322	508,6	718,6	19	13	3117,7
76	RODLING	SVEZIA	4h48m35s	67,093	504,2	714,2	20	15	3095,6
48	DRUMMOND	G. B.	4h55m34s	65,508	473,6	683,6	21	16	3061,1
32	SEJSTRUP	DANIMARCA	4h59m04s	64,741	458,8	668,8	22	3	3984,8
72	PEARSON	RODESIA	4h59m18s	64,690	457,8	667,8	23	34	1708,1
26	MIX	CANADA	5h02m24s	64,027	445,0	655,0	24	19	2810,6
64	VAN BREE	OLANDA	5h08m35s	62,744	420,3	630,3	25	31	2165,6
34	ARA	SPAGNA	5h15m36s	61,349	393,4	603,4	26	7	3297,4
50	ARBER	ISRAELE	5h15m47s	61,314	392,7	602,7	27	29	2361,2
78	HACHLER	SVIZZERA	5h22m15s	60,083	368,9	578,9	28	10	3241,7
60	JOHANNESSEN	NORVEGIA	5h22m18s	60,074	368,8	578,8	29	27	2593,0
70	HARROLD	RODESIA	5h43m35s	56,353	297,0	507,0	30	30	2346,0

PROVE INCOMPIUTE CLASSIFICATE COME DISTANZA SU BANDA

30	BRAES	DANIMARCA	322,200		209,5	31	18	2834,5
52	VERGANI	ITALIA	274,000		170,3	32	25	2651,5
74	FREDRIKSSON	SVEZIA	256,000		155,7	33	33	1717,8
28	KUNZE	CILE	226,000		131,3	34	36	1162,5
62	ODA	GIAPPONE	209,500		117,9	35	32	1921,8
56	SHIMAMORI	GIAPPONE	109,000		36,0	36	38	127,1
12	FRITZ	AUSTRIA	30,200		0,0	37	12	3189,2
10	IGGULDEN	AUSTRALIA	25,500		0,0	37	37	267,8

QUINTA PROVA: CLASSE LIBERA

Tema: Corsa in circuito triangolare di 322,700 Km Laguna de Gomez - Casares - Pazos Kanki - Laguna de Gomez.

N° Gara	PILOTA	NAZIONE	VELOCITA			PUNTI PROVA	CLASSIFICA		TOTALE PUNTI
			Tempo	Km/h	Punti		Giorno	Generale	
49	POPIEL	POLONIA	3h23m03s	95,355	920,0	1000,0	1	3	4186,2
23	JOHNSON	U.S.A.	3h34m53s	90,104	818,6	898,6	2	9	3370,7
47	MAKULA	POLONIA	3h41m42s	87,334	765,2	845,2	3	2	4211,6
9	ULBING	AUSTRIA	3h43m10s	86,760	754,1	834,1	4	5	3953,5
1	SPANIG	GERMANIA	3h49m34s	84,341	707,4	787,4	5	4	4157,4
25	SCHREDER	U.S.A.	3h53m16s	83,003	681,6	761,6	6	6	3809,5
27	TANDEFELT	FINLANDIA	4h12m49s	76,585	557,8	637,8	7	16	2896,0
13	KUNTZ	GERMANIA	4h15m23s	75,815	542,9	622,9	8	13	3120,2
15	WEBB	CANADA	4h16m00s	75,632	539,4	619,4	9	11	3284,9
55	RITZI	SVIZZERA	4h22m08s	73,863	505,2	585,2	10	12	3138,6
37	PRONZATI	ITALIA	4h23m47s	73,401	496,3	576,3	11	17	2591,6
5	ORTNER	ARGENTINA	4h25m03s	73,050	489,5	569,5	12	10	3307,3
3	HOSSINGER	ARGENTINA	4h25m51s	72,830	485,3	565,3	13	8	3751,3
35	BAR	ISRAELE	4h26m04s	72,771	484,2	564,2	14	18	2472,0
29	HENRY	FRANCIA	4h36m25s	70,046	431,6	511,6	15	1	4280,0
33	WILLIAMSON	G. B.	4h41m09s	68,867	408,8	488,8	16	7	3770,7
45	BREUNISSEN	OLANDA	4h44m34s	68,040	392,9	472,9	17	21	1943,9
11	BAEKE	BELGIO	4h46m51s	67,498	382,4	462,4	18	22	1622,2
31	GOODHART	G. B.	4h54m50s	65,671	347,2	427,2	19	14	3038,6
21	JENSEN	DANIMARCA	4h56m05s	65,393	341,8	421,8	20	15	2994,1
17	CHANES	CILE	5h45m31s	56,037	161,3	241,3	21	24	742,0
7	ROWE	AUSTRALIA	5h59m52s	53,803	118,1	198,1	22	20	2345,9
51	SAUNDERS	RODESIA	6h06m43s	52,798	98,8	178,8	23	23	1045,5

PROVE INCOMPIUTE CLASSIFICATE COME DISTANZA LIBERA

19	DAVILA	CILE	226,5	50,2	24	25	55,2
53	NIETLISPACH	SVIZZERA	35,0	0,0	25	19	2358,3

fermato che il nostro « Eolo » è ormai superato e che questo aliante non può più essere considerato tra le macchine « veloci » da competizione.

Non v'ha dubbio, pertanto, che l'ottimo Pronzati ha compiuto quel giorno una prova brillantissima, tanto più se si tien conto del valore dei concorrenti e delle caratteristiche degli alianti che, nella classifica di quella gara, figurano in posizioni più arretrate.

Per quanto riguarda i risultati conseguiti dai

concorrenti della classe Standard, diremo che su 38 piloti in gara, 30 coprono regolarmente l'intero percorso. Huth vince anche questa prova a 81,909 Km/h, seguito dal belga Cartigny su « Foka » e dal finlandese Horma su « Vasama », con medie di 81,290 e 80,312 Km/h rispettivamente. Huth rafforza così la sua posizione in testa alla classifica generale con 328 punti di vantaggio sull'austriaco Wodl, piazzato al secondo posto.

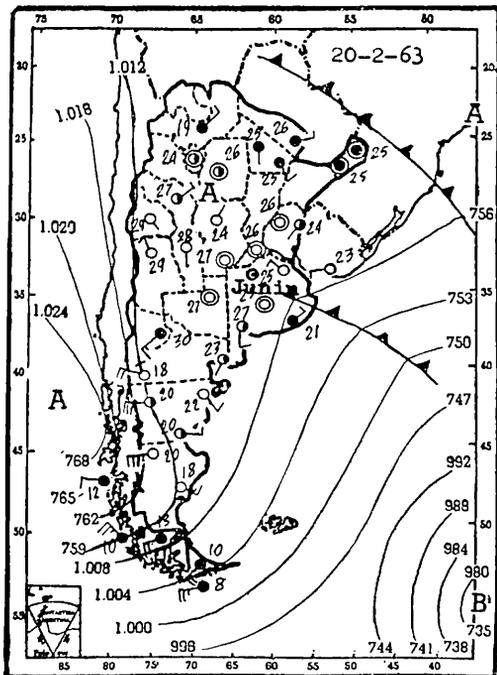
Il nostro Brigliadori arriva 16° con 68,753

Km/h e rimane al 6° posto nella classifica generale.

In questa gara, purtroppo, al nostro Vergani è mancato quel po' di fortuna che ha giovato invece a molti altri. Partito non in perfetta forma, per non aver riposato durante la notte, Vergani è tra i pochi a non completare il triangolo ed atterra a 47 Km dalla meta. Il buon piazzamento conquistato in precedenza è dunque seriamente compromesso. La formula del punteggio è severissima con i concorrenti che non riescono a completare le gare di velocità, ed il nostro Vergani retrocede dall'11° al 25° posto della classifica generale.

Il pilota varesino Giorgio Orsi, dell'Acroclub Volovelistico Alta Lombardia, che, unitamente alla consorte, partecipa al Campionato in qualità di pilota della Squadra Aerologica O.S.T.I.V., prende parte a questa prova e percorre regolarmente i 322 Km del circuito, validi quale distanza per l'insegna d'oro e quale meta prefissata per un diamante sull'insegna stessa.

*Situazione generale sull'Argentina alle ore 20.00 del 20 febbraio 1963.*



20 FEBBRAIO 1963 — 6° PROVA.

*Distanza libera.*

La situazione meteorologica continua ad evolvere favorevolmente, grazie al progressivo spostamento verso ENE dell'Anticiclone del Pacifico, che convoglia sulla Pampa bonaerense aria fresca e secca da Sud.

Le condizioni di equilibrio di questa massa sono abbastanza instabili sino a 3000 metri. Tuttavia, nella zona di Junin, occorrono 27°C in superficie prima che gli strati inferiori siano termicamente stabilizzati.

A 150 Km a Nord di Junin, le masse d'aria presentano maggior umidità ed instabilità. In queste regioni, pertanto, è prevista la formazione di cumuli con base attorno a 2000 metri.

I venti spirano da SSE dal suolo a 600 metri, con forza di 15-20 nodi. A quote superiori e sino a 2800 metri, si registra una rotazione dei venti a Sud-Ovest, con intensità di 20-25 nodi. Il « Briefing » viene anticipato alle ore 9,30 e gli alianti devono essere in linea di volo alle 10. C'è nell'aria odor di... « distanza libera », la prova che da tempo attendiamo con ansietà.

Tra i concorrenti, ed anche tra gli organizzatori, regna una malcelata eccitazione: tutti hanno fretta, molta fretta.

Al « Briefing » viene annunciato che la Commissione Sportiva ha scelto come tema della giornata « Distanza Libera ». Gli organizzatori non mancano di segnalare le zone desertiche del Rio Dulce, quelle pantanose dell'Entre Rios ed anche i... yacaré del Rio Paraná. Ma i concorrenti non sembrano farci molto caso, preoccupati come sono nel maneggio delle carte del Nord argentino. Le mete prefissate di 800 e... passa Km, non si contano.

Eppure i 27°C in superficie, che sono necessari perché le termiche si organizzino e gli alianti possano allontanarsi dal campo senza correre il rischio di atterrare a pochi chilometri di distanza, non si avranno che verso mezzogiorno. C'è poi vento, vento forte in superficie, che ritarda la formazione di un efficiente strato limite termico.

L'euforia generale induce però molti concorrenti a partire ancor prima delle 11. Le ascendenze sono molto deboli e difficili da tenere. La quota massima raggiungibile a quell'ora è quella di... sgancio: 700 metri.

Com'è facile capire, una quindicina di alianti sono costretti ad atterrare; altri se ne vanno bassi bassi, nel letto del vento, mentre i rispettivi Capo Equipe penano a terra.

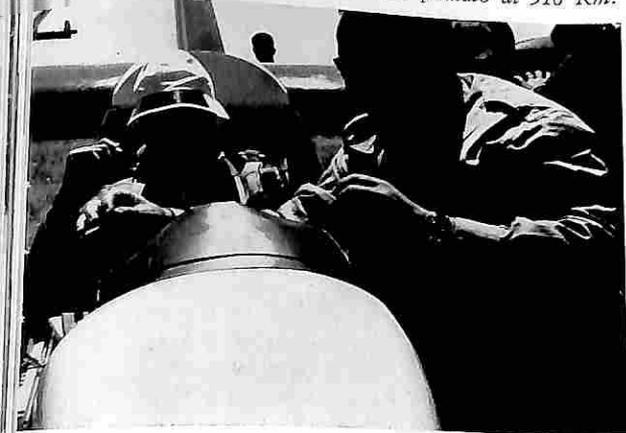


*Vergani parte in buona forma e conquista in questa prova il suo secondo diamante F.A.I. con un volo di 509 Km.*



*La partenza di Briigliadori, che batte in questa prova il primato italiano di distanza libera (Km 542) e guadagna il suo terzo diamante F.A.I.*

*Ultimi preparativi per la partenza della Signora Adele Orsi per il suo volo primato di 316 Km.*



I nostri piloti mordono il freno, ma restano disciplinatamente al suolo ad aspettare. Pronzati e Briigliadori partono infine poco prima di mezzogiorno, assicurandoci che non si allontaneranno dal campo se le condizioni termiche non saranno migliorate. Li segue Vergani, oggi in buona forma ed assai guardingo.

Ultima a decollare è la Signora Orsi, pilota di turno della Squadra Aerologica dell'O.S.T.I.V., la quale non ha affatto fretta. La nostra valorosa primatista si ripromette di raggiungere l'aeroporto di San Jorge in Provincia di Santa Fé a 316 Km da Junin. Sapremo poi alla fine della sua brillante prova, che la Signora Orsi ha seguito, sola soletta, la rotta prefissata, senza l'ausilio di nessuno dei piloti in gara, lanciati sulle vie del Nord coi cuori e le menti tese verso le mete più lontane.

La grande prova, la più bella del Campionato, è in pieno svolgimento.

Le gare di distanza libera sono le più affascinanti ed emozionanti, non solo per i piloti ma anche per gli aiutanti di squadra e per gli appassionati in genere; i quali, durante le lunghe attese vicino ai telefoni ed alle radio, dove giungono le notizie dei piloti, trascorrono ore di intensa trepidazione.

Già nelle prime ore del pomeriggio giunge alla base di Junin una notizia impressionante. Riguarda il francese Henry, primo della classe Libera. Egli ha atterrato a soli 50 Km di distanza. La sua posizione nella classifica generale è così irrimediabilmente compromessa. Ricordiamo d'averlo visto poco dopo le undici col suo Brequet veleggiare faticosamente a bassa quota mentre il vento lo trascinava verso Nord, sempre più lontano dal campo. Dapprima giudicammo la sua condotta di gara imprudente, ma poi finimmo col pensare che un campione come Henry poteva permettersi questo ed altro. Henry, invece, era stato davvero imprudente e si era giocato inspiegabilmente il primo posto in classifica. La stessa sorte è toccata al tedesco Spanig, che, come Henry, ha voluto partire presto nella convinzione di guadagnare tempo. I concorrenti che non hanno avuto fretta sono riusciti a superare il momento critico iniziale e successivamente sono stati aiutati dal miglioramento delle condizioni termiche. Le quali non sono state uniformi lungo tutto il percorso, ma coll'aumentare della temperatura ed il variare dell'umidità, hanno subito, nel corso della giornata, un graduale miglioramento.

Nei primi 150 Km, infatti, si hanno soltanto termiche secche con ascendenze massime di 2 m/sec e distanze fra una termica e l'altra di 2-3 Km. Oltre i 150 Km e sino a 400, le con-

## SESTA PROVA: CLASSE STANDARD

Tema: Distanza libera.

N° Gara	PILOTA	NAZIONE	DISTANZA Km	PUNTI PROVA	CLASSIFICA		TOTALE PUNTI
					Giorno	Generale	
36	JUEZ	SPAGNA	560,0	1000,0	1	8	4117,7
20	PESSOTTI	BRASILE	557,0	993,3	2	23	3485,9
44	LACHENY	FRANCIA	546,0	968,7	3	4	4582,2
68	PIECZEWSKY	POLONIA	546,0	968,7	3	13	3896,5
78	HACHLER	SVIZZERA	545,0	966,5	5	6	4208,2
74	FREDRIKSSON	SVEZIA	544,0	964,2	6	32	2682,0
54	BRIGLIADORI	ITALIA	542,0	959,8	7	5	4538,1
46	LABAR	FRANCIA	540,0	955,3	8	18	3616,7
42	HORMA	FINLANDIA	537,5	949,7	9	3	4635,9
8	REID	AUSTRALIA	530,5	934,1	10	17	3678,3
2	HUTH	GERMANIA	520,0	910,7	11	1	5324,9
52	VERGANI	ITALIA	509,0	886,1	12	21	3537,6
34	ARA	SPAGNA	502,5	871,6	13	7	4169,0
6	BERRETTA	ARGENTINA	501,0	868,3	14	20	3577,1
48	DRUMMOND	G. B.	488,5	840,4	15	12	3901,5
62	ODA	GIAPPONE	483,0	828,1	16	31	2749,9
66	SELEN	OLANDA	457,5	771,2	17	34	2277,2
26	MIX	CANADA	433,5	717,6	18	22	3528,2
24	YEATES	CANADA	430,5	710,9	19	11	3919,0
76	RODLING	SVEZIA	410,5	666,2	20	15	3761,8
22	MUNCH	BRASILE	405,0	654,0	21	10	3943,8
14	WODL	AUSTRIA	403,0	649,5	22	2	4736,3
64	VAN BREE	OLANDA	399,5	641,7	23	30	2807,3
30	BRAES	DANIMARCA	388,5	617,1	24	24	3451,6
40	WITANEN	FINLANDIA	377,0	591,5	25	14	3849,2
50	ARBER	ISRAELE	377,0	591,5	25	28	2952,7
58	HERNES	NORVEGIA	377,0	591,5	25	26	3206,2
38	RYAN	U.S.A.	373,0	582,5	28	25	3315,5
60	JOHANNESSEN	NORVEGIA	371,0	578,1	29	27	3171,1
12	FRITZ	AUSTRIA	360,0	553,5	30	16	3742,7
72	PEARSON	RODESIA	348,0	526,7	31	35	2234,8
16	CARTIGNY	BELGIO	331,0	488,8	32	19	3596,8
56	SHIMAMORI	GIAPPONE	330,5	487,7	33	38	614,8
10	IGGULDEN	AUSTRALIA	326,0	477,6	34	37	745,4
28	KUNZE	CILE	326,0	477,6	34	36	1640,1
18	STOUFFS	BELGIO	183,0	158,4	36	29	2915,8
32	SEJSTRUP	DANIMARCA	137,0	58,0	37	9	4042,8
70	HARROLD	RODESIA	36,0	0,0	38	33	2346,0

## SESTA PROVA: CLASSE LIBERA

Tema: Distanza libera.

N° Gara	PILOTA	NAZIONE	DISTANZA Km.	PUNTI PROVA	CLASSIFICA		TOTALE PUNTI
					Giorno	Generale	
47	MAKULA	POLONIA	717,5	1000,0	1	1	5211,6
23	JOHNSON	U.S.A.	711,5	989,5	2	4	4360,2
15	WEBB	CANADA	638,0	861,4	3	9	4146,3
25	SCHREDER	U.S.A.	614,0	819,6	4	3	4629,1
11	BAEKE	BELGIO	607,0	807,4	5	21	2429,6
27	TANDEFELT	FINLANDIA	509,5	637,6	6	14	3533,6
5	ORTNER	ARGENTINA	506,5	631,5	7	11	3938,8
31	GOODHART	G. B.	499,0	619,3	8	12	3657,9
21	JENSEN	DANIMARCA	480,0	586,2	9	13	3580,3
37	PRONZATI	ITALIA	473,5	574,9	10	16	3166,5
49	POPIEL	POLONIA	446,0	527,0	11	2	4713,2
35	BAR	ISRAELE	412,5	468,6	12	18	2940,6
51	SAUNDERS	RODESIA	400,0	446,8	13	23	1492,3
53	NIETLISPACH	SVIZZERA	399,0	445,1	14	19	2803,4
33	WILLIAMSSON	G. B.	392,0	432,9	15	7	4203,4
3	HOSSINGER	ARGENTINA	359,0	375,4	16	10	4126,7
7	ROWE	AUSTRALIA	332,5	329,2	17	20	2675,1
45	BREUNISSEN	OLANDA	329,0	323,1	18	22	2267,0
9	ULBING	AUSTRIA	325,0	316,2	19	6	4269,7
55	RITZI	SVIZZERA	215,0	124,5	20	15	3263,1
1	SPANIG	GERMANIA	143,5	0,0	21	8	4157,4
13	KUNTZ	GERMANIA	121,5	0,0	22	17	3120,2
17	CHANES	CILE	78,0	0,0	23	24	742,0
29	HENRY	FRANCIA	50,5	0,0	24	5	4280,0
19	W. DAVILA	CILE	36,0	0,0	25	25	55,2

dizioni migliorano specie verso NW, grazie alla formazione di cumuli di bel tempo con base attorno a 1800 m e sommità a 2300 m, con velocità ascensionali di 3-4 m/sec. La distanza fra un cumulo e l'altro varia da 8 a 10 Km. Superata la distanza di 400 Km da Junin, la base di condensazione dei cumuli si eleva ad oltre 2000 m e le velocità verticali raggiungono punte massime di 4,5 m/sec.

Il ritardo nell'arrivo di notizie da parte dei numerosi concorrenti che hanno superato i 300 Km, fa presagire che le distanze percorse sono considerevoli. I telefoni rimangono muti per in-

terminabili ore assieme alle radio degli afionados che, sparsi in tutto il Paese, collaborano attivamente con gli organizzatori del Campionato nell'opera di segnalazione e ricerca dei piloti che atterrano fuori campo.

Soltanto verso le 18,30 si ha qualche notizia di alcuni concorrenti che hanno toccato i 400 Km. Bisognerà attendere però ancora molte ore per avere notizie di qualche altro e addirittura due giorni per conoscere il luogo di atterraggio di tutti i piloti.

Questa bellissima gara ha segnato il trionfo della classe Libera. Makula ha percorso 717 Km,

Johnson 711, il canadese Webb 638, il nord-americano Schreder 614 e il belga Baeke 607. Nella classe Standard è primo lo spagnolo Juez con 560 Km, secondo il brasiliano Pessotti con 557, terzi a pari merito il francese Lacheny e il polacco Pieczewsky con 546 Km. Il nostro Brigliadori è 7° con 542 Km (nuovo record nazionale di distanza libera), Vergani 12° con 509 Km e Pronzati 10° nella Libera con 473 Km.

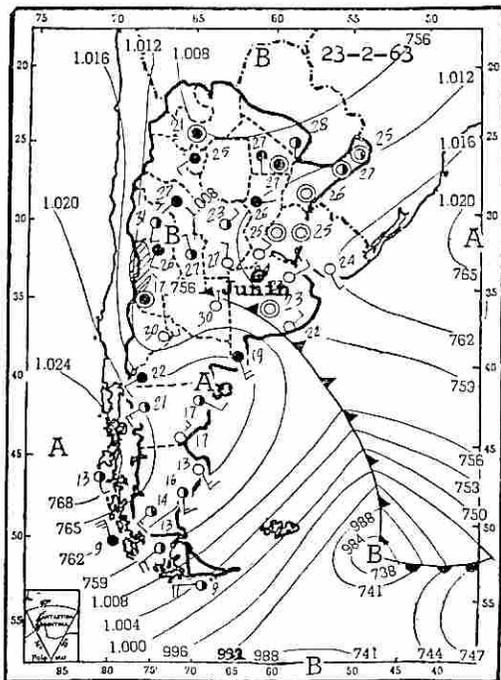
Huth arriva 11° con 520 Km, mantenendo la sua posizione di capolista della Standard, seguito da Wodl, Horma, Lacheny e dal nostro Brigliadori, che passa al 5° posto, mentre Vergani risale alla 21° posizione.

La classifica generale nella classe Libera subisce un notevole sconvolgimento. Makula è 1°, seguito dal connazionale Popiel e dai nordamericani Schreder e Johnson. Henry retrocede al 5° posto.

La Signora Adele Orsi, del Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Varese, durante il volo aerologico O.S.T.I.V. da Junin a San Jorge, stabilisce i primati nazionali femminili di distanza libera e di meta prefissata con 316 Km.

Concludiamo la nostra rassegna sullo svolgimento della gara di distanza libera, riportando

*Situazione generale sull'Argentina alle ore 20.00 del 23 febbraio 1963.*



i risultati completi delle prove e le classifiche generali delle due classi.

*21 e 22 Febbraio 1963 — Recupero degli alianti.*

Nei due giorni successivi alla gara di distanza libera i concorrenti vengono recuperati per via aerea.

I piloti raccontano le loro avventure...

Tra gli ultimi a rientrare sono Makula, vincitore assoluto della gara, e Johnson classificatosi al secondo posto. Giunti a Junin, assieme ai loro alianti, a bordo di un « Carghero-Bristol 170 », sono accolti da una folla di piloti, di aiutanti e di appassionati, che tra entusiastici evviva, li portano prima in trionfo e poi, secondo una tradizione volovelistica argentina, li gettano regolarmente nella piscina dell'aeroporto.

**23 FEBBRAIO 1963 — 7° ED ULTIMA PROVA.**

*Gara di velocità sul percorso Laguna de Gomez - Venado Tuerto - Laguna de Gomez — Km 256,600.*

Sabato 23 febbraio è l'ultimo giorno di gara e la Commissione Sportiva decide un'andata e ritorno di Km 256,600 sul percorso: Laguna de Gomez - Venado Tuerto - Laguna de Gomez. La situazione meteorologica è dominata da una saccatura depressionale il cui asse, alle 09,00, si trova ad Ovest della Laguna de Gomez e si sposta lentamente verso Sud-Est, interessando

*L'arrivo dell'HP-11 di Schreder sul campo di Junin.*





Le prove effettuate al IX Campionato Mondiale di Volo a Vela in Argentina.

L'argentino Hossinger, ex campione mondiale della classe libera, ha vinto l'ultima prova.



la regione di Junin con circolazione da Est di aria convettivamente instabile sino a 2500 metri. È prevista la formazione di cumuli con base iniziale attorno a 1700 metri verso mezzogiorno e sommità a 2200 metri.

Nel medio pomeriggio, sviluppo di congestus con possibilità di manifestazioni temporalesche nelle ore serali.

Venti attorno ad Est, dal suolo a 2500 metri con intensità di 15-18 nodi. A quote maggiori, rotazione dei venti a W.

Buone condizioni termiche con possibilità di volo in nube.

Alla partenza si verifica l'unico incidente di tutto il Campionato. L'olandese Breunissen, a bordo del suo « Skylark 3F », punta imprudentemente verso il traguardo di controllo ad oltre 200 Km/h, passando sotto un potente cumulo, dove le correnti verticali e la turbolenza sono di notevole intensità. Il pilota olandese paga cara la sua imprudenza: la semiala sinistra del suo « Skylark », sollecitata oltre i limiti di sicurezza, si rompe e la metà esterna si stacca nettamente. L'aliante precipita in stretta spirale, schiantandosi in mezzo al campo, mentre il pilota riesce a lanciarsi col paracadute a soli 300 metri dal suolo.

La sera, durante la cena nel ristorante dell'Aeroporto, verrà conferito a Breunissen il brevetto di paracadutista « honoris causa » n° 47... (morto che parla).

Ritornando al Campionato, diremo che quest'ultima prova segna finalmente la vittoria di Hossinger alla media di 86,901 Km/h, seguito da Goodhart, Popiel, Johnson e Makula. Il nostro Pronzati è 13° a 67,531 Km/h.

Nella classe Standard il primo è Fritz con 83,567 Km/h, seguito da Huth con 77,679 Km/h e da Berretta con 74,167 Km/h. Il nostro Brigliadori è 11° con 64,395 Km/h, mentre Vergani è arrestato da un temporale a soli 43 Km da Junin assieme ad una decina di altri concorrenti, che non riescono pertanto a compiere la prova.

Le condizioni di volo riscontrate nel corso di quest'ultima gara sono state generalmente buone. Cumuli con base attorno a 1800 m e sviluppi verticali variabili da 3000 a 3500 metri, hanno permesso ottime prove con ascendenze di 3-4 m/sec e punte massime di 6 m/sec nell'interno delle nubi. Purtroppo come abbiamo detto, un cumulonembo sviluppatosi nel tardo pomeriggio sulla rotta di ritorno, non ha permesso ad una decina di concorrenti di completare la prova.

Riportiamo di seguito i risultati di quest'ultima gara nelle due classi:

SETTIMA PROVA: CLASSE STANDARD

Tema: andata e ritorno Laguna de Gomez - Venado Tuerto - Laguna de Gomez: Km. 256,600.

N° Gara	PILOTA	NAZIONE	VELOCITA			PUNTI PROVA	CLASSIFICA		TOTALE PUNTI
			Tempo	Km/h	Punti		Giorno	Generale	
12	FRITZ	AUSTRIA	3h14m14s	83,567	736,9	1000,0	1	8	4742,7
2	HUTH	GERMANIA	3h18m12s	77,679	633,0	896,1	2	1	6221,0
6	BERRETTA	ARGENTINA	3h27m35s	74,167	571,1	834,2	3	18	4411,3
16	CARTIGNY	BELGIO	3h28m58s	73,676	562,4	825,5	4	16	4422,3
46	LABAR	FRANCIA	3h32m14s	72,542	542,4	805,5	5	17	4422,2
24	YEATES	CANADA	3h32m47s	72,355	539,1	802,2	6	9	4721,2
44	LACHENY	FRANCIA	3h37m32s	70,775	511,2	774,3	7	2	5356,5
68	PIECZEWSKI	POLONIA	3h38m30s	70,462	505,7	768,8	8	12	4665,3
70	HARROLD	RODESIA	3h49m35s	67,070	445,9	709,0	9	32	3055,0
40	WITANEN	FINLANDIA	3h49m45s	67,011	444,9	708,0	10	14	4557,2
54	BRIGLIADORI	ITALIA	3h59m05s	64,395	398,7	661,8	11	4	5199,9
42	HORMA	FINLANDIA	4h00m29s	64,021	392,1	655,2	12	3	5291,1
32	SEJSTRUP	DANIMARCA	4h00m40s	63,972	391,3	654,4	13	10	4697,2
60	JOHANNESSEN	NORVEGIA	4h01m18s	63,804	388,5	651,4	14	23	3822,5
36	JUEZ	SPAGNA	4h03m27s	63,240	378,4	641,5	15	7	4759,2
76	RODLING	SVEZIA	4h03m48s	63,150	376,8	639,9	16	19	4401,7
22	MUNCH	BRASILE	4h05m51s	62,623	367,5	630,6	17	13	4574,4
34	ARA	SPAGNA	4h06m46s	62,390	363,4	626,5	18	6	4795,5
48	DRUMMOND	G. B.	4h07m01s	62,327	362,3	625,4	19	15	4526,9
30	BRAES	DANIMARCA	4h07m11s	62,285	361,5	624,6	20	22	4076,2
18	STOUFFS	BELGIO	4h07m47s	62,134	358,9	622,0	21	27	3537,8
26	MIX	CANADA	4h14m46s	60,431	328,8	591,9	22	21	4120,1
28	KUNZE	CILE	4h16m36s	60,000	321,2	584,3	23	36	2224,4
72	PEARSON	RODESIA	4h22m57s	58,551	295,7	558,8	24	34	2793,6
8	REID	AUSTRALIA	4h30m21s	56,948	267,4	530,5	25	20	4208,8
78	HACHLER	SVIZZERA	4h44m45s	54,068	216,6	479,7	26	11	4687,9
50	ARBER	ISRAELE	4h50m38s	52,973	197,3	460,4	27	28	3413,1
62	ODA	GIAPPONE	4h58m22s	51,600	173,1	436,2	28	30	3186,1

PROVE INCOMPIUTE CLASSIFICATE COME DISTANZA SU BANDA

14	WODL	AUSTRIA	251,2	256,1	29	5	4992,4
64	VAN BREE	OLANDA	249,6	254,1	30	31	3061,4
66	SELEN	OLANDA	235,6	231,1	31	35	2513,3
38	RYAN	U.S.A.	233,3	233,2	32	26	3548,7
10	IGGULDEN	AUSTRALIA	214,3	208,8	33	37	954,2
52	VERGANI	ITALIA	213,3	207,5	34	24	3745,1
20	PESSOTTI	BRASILE	208,6	201,5	35	25	3687,4
58	HERNES	NORVEGIA	190,4	178,2	36	29	3384,4
74	FREDRIKSSON	SVEZIA	187,0	173,8	37	33	2855,8
56	SHIMAMIRI	GIAPPONE	137,1	109,9	38	38	724,7

SETTIMA PROVA: CLASSE LIBERA

Tema: Andata e ritorno Laguna de Gomez - Venado Tuerto - Laguna de Gomez: Km 256,600.

N° Gara	PILOTA	NAZIONE	VELOCITA			PUNTI PROVA	CLASSIFICA		TOTALE PUNTI
			Tempo	Km/h	Punti		Giorno	Generale	
3	HOSSINGER	ARGENTINA	2h57m10s	86,901	791,7	1000,0	1	5	5126,7
31	GOODHART	G. B.	3h05m14s	83,116	722,7	931,0	2	11	4588,9
49	POPIEL	POLONIA	3h05m57s	82,796	716,9	925,2	3	2	5638,4
23	JOHNSON	U.S.A.	3h09m25s	81,281	689,2	897,5	4	4	5257,7
47	MAKULA	POLONIA	3h09m41s	81,166	687,2	895,5	5	1	6107,1
1	SPANIG	GERMANIA	3h14m42s	79,075	649,1	857,4	6	7	5014,8
55	RITZI	SVIZZERA	3h20m11s	76,909	609,6	817,9	7	15	4081,0
29	HENRY	FRANCIA	3h20m50s	76,660	605,1	813,4	8	6	5093,4
33	WILLIAMSSON	G. B.	3h29m57s	73,331	544,4	752,7	9	8	4956,1
25	SCHREDER	U.S.A.	3h31m46s	72,702	532,9	741,2	10	3	5370,3
5	ORTNER	ARGENTINA	3h33m07s	72,242	524,6	732,9	11	10	4671,7
27	TANDEFELT	FINLANDIA	3h31m41s	72,050	521,1	729,4	12	13	4263,0
37	PRONZATI	ITALIA	3h47m59s	67,531	438,7	647,0	13	16	3813,5
7	ROWE	AUSTRALIA	3h59m11s	64,369	381,1	589,4	14	20	3264,5
35	BAR	ISRAELE	3h59m23s	64,315	380,1	588,4	15	18	3529,0
15	WEBB	CANADA	4h03m26s	63,245	360,6	568,9	16	9	4715,2
53	NIETLISPACH	SVIZZERA	4h07m54s	62,105	339,8	548,1	17	19	3351,5
13	KUNTZ	GERMANIA	4h08m28s	61,964	337,3	545,6	18	17	3665,8
21	JENSEN	DANIMARCA	4h16m57s	59,918	300,0	508,3	19	14	4088,6

PROVE INCOMPIUTE CLASSIFICATE COME DISTANZA SU BANDA

9	ULBING	AUSTRIA	235,800	187,1	20	12	4456,8
11	BAEKE	BELGIO	186,400	137,0	21	21	2566,6
17	CHANES	CILE	157,700	107,9	22	24	849,9
19	W. DAVILA	CILE	128,300	78,1	23	25	133,3
51	SAUNDERS	RODESIA	128,300	78,1	23	23	1570,4
45	BREUNISSEN	OLANDA	0,0	0,0	25	22	2267,0

MAKULA E HUTH CAMPIONI

Makula è il vincitore del Campionato nella Classe Libera con 6107 punti (una media di 867 punti per prova) distanziando di 469 punti il connazionale Popiel, secondo classificato. Al terzo posto è il nordamericano Schreder, collocato a 737 punti dal vincitore. Il nostro Pronzati conclude il Campionato al 16° posto con 3.813 punti. Il rappresentante italiano nella classe Libera si è battuto bene ed ha saputo

far onore ai nostri colori. Dotato di un aliante ormai superato, ha lottato con macchine molto più veloci, con efficienze che, a 100 Km/h, si avvicinano a 40. Il primato stabilito da Pronzati sul circuito triangolare di 300 Km alla media di 74,401 Km/h, è la migliore testimonianza dei buoni risultati conseguiti dall'Italia anche nella classe Libera.

Tuttavia non v'ha dubbio che l'Eolo non è più

## Classifica generale: classe standard

- 38 1. H. Huth (Germania) su Ka. 6, punti 6221.
- 37 2. J. Lacheny (Francia) su Edelweiss, punti 5356,5.
- 36 3. J. Horma (Finlandia) su Pic. 16 c. Vasama, punti 5291,1.
- 35 4. L. BRIGLIADORI (Italia) su Ec. 39/59 Uribel, punti 5199,9.
- 34 5. H. Wodl (Austria) su Standard Austria, punti 4992,4.
- 33 6. L. Juez (Spagna) su Ka. 6, punti 4795,5.
- 32 7. M. Ara (Spagna) su Ka. 6, punti 4759,2.
- 31 8. J. Fritz (Austria) su Standard Austria, punti 4742,7.
- 30 9. C. Yeates (Canadà) su Ka. 6, punti 4721,2.
- 29 10. N. Sejstrup (Danimarca) su Ka. 6, punti 4697,2.
- 28 11. R. Hachler (Svizzera) su Ka. 6, punti 4687,9.
- 27 12. J. Pieczewski (Polonia) su Foka, punti 4665,3.
- 26 13. G. Munch (Brasile) su Ka. 6, punti 4574,4.
- 25 14. M. Witanen (Finlandia) su Pic. 16 c. Vasama, punti 4557,2.
- 24 15. A. Drummond (Gran Bretagna) su Olimpia 463, punti 4526,9.
- 23 16. M. Cartigny (Belgio) su Foka, punti 4422,3.
- 22 17. C. Labar (Francia) su Siren C 30 Edelweiss, punti 4422,2.
- 21 18. R. Berretta (Argentina) su Foka, punti 4411,3.
- 20 19. S. Rolding (Svezia) su Ka. 6, punti 4401,7.
- 19 20. D. Reid (Australia) su Ka. 6, punti 4208,8.
- 18 21. W. Mix (Canadà) su Ka. 6, punti 4120,1.
- 17 22. I. Braes (Danimarca) su Ka. 6, punti 4076,2.
- 16 23. T. Johannessen (Norvegia) su Ka. 6, punti 3822,5.
- 15 24. W. VERGANI (Italia) su M-100-S, punti 3745,1.
- 14 25. G. Pessotti (Brasile) su Ka. 6, punti 3687,4.
- 13 26. J. Ryan (U.S.A.) su Prue Super Standard, punti 3548,7.
- 12 27. H. Stouffs (Belgio) su Ka. 6, punti 3537,8.
- 11 28. D. Arber (Israele) su Ka. 6, punti 3413,1.
- 10 29. T. Hernes (Norvegia) su Ka. 6, punti 3384,4.
- 9 30. I. Oda (Giappone) su Ka. 6, punti 3186,1.
- 8 31. E. Van Bree (Olanda) su Sagitta II, punti 3061,4.
- 7 32. E. Harrold (Rodesia) su Ka. 6, punti 3055.
- 6 33. L. Fredriksson (Svezia) su Foka, punti 2855,8.
- 5 34. E. Pearson (Rodesia) su Ka. 6, punti 2793,6.
- 4 35. J. Selen (Olanda) su Ka. 6, punti 2513,3.
- 3 36. J. Kunze (Cile) su Ka. 6, punti 2224,4.
- 2 37. J. Iggulden (Australia) su Es-59 « Arrow », punti 954,2.
- 1 38. A. Shimamori (Giappone) su Ka. 6, punti 724,7.

## Classifica generale: classe libera

- 25 1. E. Makula (Polonia) su Zefir, punti 6107,1.
- 24 2. J. Popiel (Polonia) su Zefir, punti 5638,4.
- 23 3. R. Schreder (U.S.A.) su HP. 11, punti 5370,3.
- 22 4. R. Johnson (U.S.A.) su Sisu, punti 5257,7.
- 21 5. R. Hossinger (Argentina) su Zefir, punti 5126,7.
- 20 6. F. Henry (Francia) su Breguet 901, punti 5093,4.
- 19 7. R. Spanig (Germania) su Zugvogel III, punti 5014,8.
- 18 8. J. Williamson (Gran Bretagna) su Skylark 4, punti 4956,1.
- 17 9. D. Webb (Canada) su Skylark 4, punti 4715,2.
- 16 10. J. Ortner (Argentina) su Skylark 4, punti 4671,7.
- 15 11. N. Goodhart (Gran Bretagna) su Skylark 4, punti 4588,9.
- 14 12. F. Ulbing (Austria) su Standard Austria, punti 4456,8.
- 13 13. H. Tandefelt (Finlandia) su Pic. 16 c. Vasama, punti 4263.
- 12 14. H. Jensen (Danimarca) su Lo. 150, punti 4088,6.
- 11 15. M. Ritzi (Svizzera) su Skylark 3F, punti 4081.
- 10 16. A. PRONZATI (Italia) su Eolo, punti 3813,5.
- 9 17. R. Kuntz (Germania) su S.B.7, punti 3665,8.
- 8 18. M. Bar (Israele) su Skylark III, punti 3529.
- 7 19. H. Nietlispach (Svizzera) su Sky 34, punti 3351,5.
- 6 20. R. Rowe (Australia) su Skylark 3F, punti 3264,5.
- 5 21. M. Baeke (Belgio) su Skylark III, punti 2566,6.
- 4 22. A. Breunissen (Olanda) su Skylark III, punti 2267.
- 3 23. J. Saunders (Rodesia) su Sky 34, punti 1570,4.
- 2 24. J. Chanes (Cile) su Blanik, punti 849,9.
- 1 25. A. Williamson Davila (Cile) su Blanik, punti 133,3.

un aliante da competizione e che per i prossimi Mondiali l'Italia dovrà pensare ad una nuova macchina.

Nella classe Standard Huth ha vinto anche questo Campionato con un vantaggio di 865 punti sul francese Lacheny, classificatosi al secondo posto, di 930 punti sul finlandese Horma e di 1021 sul nostro bravissimo Brigladori, classificatosi al quarto posto.

I risultati conseguiti dal nostro giovanissimo pilota in questo Campionato sono stati veramente straordinari; egli si è battuto con una costanza e regolarità che gli hanno fatto guadagnare punti e posti preziosi. Brigladori, infatti, non ha avuto nessuna giornata nera, nessun punto debole, egli ha dimostrato d'aver

raggiunto un grado d'addestramento ed una tecnica di gara che non hanno nulla da invidiare ai piloti dei paesi volovelisticamente più progrediti. Non v'ha dubbio che l'intensa attività svolta lo scorso anno presso il Centro Nazionale di Rieti ha enormemente giovato al nostro Leonardo il quale si è presentato a Junin con una maturazione tecnica ed un grado di addestramento perfetti.

E poiché non abbiamo ancora accennato all'Uribel, vogliamo dire una parola anche sulla macchina che ha permesso a Brigladori ed al Volo a Vela italiano di affermarsi nettamente in campo internazionale.

Cominciamo col porci due domande:

L'Uribel è un aliante da competizione? Bri-

## Le performances dei piloti italiani

*6 primati nazionali battuti,  
una insegna con diamanti completata,  
4 prove di distanza valide per diamanti,  
2 prove valide per il « C » d'oro.*

La partecipazione ai Campionati, oltre al diretto confronto con i migliori volovelisti di ogni parte del mondo, ha offerto ai nostri piloti la possibilità di compiere « performances » di considerevole valore. Ecco i risultati di ciascuno dei partecipanti ai Campionati e quello di Adele e Giorgio Orsi, che hanno volato per conto dell'OSTIV, sul loro aliante « Skylark 4 ».

*Leonardo Briigliadori* - Aero Club Volovelistico Milanese, su aliante « Uribel ».

- 4° classificato nella classe standard su 38 concorrenti, con punti 5199,9 (media punti 742,8).
- Primato di distanza libera con Km 542 (primato precedente: Vitelli con Km 507).
- Primato di velocità su circuito triangolare di Km 100 (109,6), alla velocità media di Km/h 80,126 (primato precedente Vergani Km/h 73).
- Con la distanza di 542 Km Briigliadori ha conseguito il 3° diamante sul « C » d'oro.

*Attilio Pronzati* - Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Varese, su aliante « Eolo ».

- 16° classificato nella classe libera su 25 concorrenti, con punti 3813 (media punti 544,7).
- Primato di velocità su circuito triangolare di Km 300 (322) alla media di Km/h 73,401.

*Walter Vergani* - Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Varese, su aliante « M-100-S ».

- 24° classificato nella classe standard su 38 concorrenti, con punti 3745 (media punti 535).
- Distanza di Km. 509. Prova valida per un diamante sul « C » d'oro.

*Fuori gara.*

*Adele Orsi* - Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Varese, su aliante « Skylark 4 ».

- Primato femminile di distanza libera di Km 316.
- Primato femminile di distanza su mèta prefissata di Km. 316.
- Primato femminile di velocità su circuito triangolare di 100 Km (109,6 Km) alla velocità media di Km/h 59,781 (primato precedente: Adele Orsi Km/h 43,400).
- La prova di 316 Km costituisce anche prova valida per il « C » d'oro (distanza) e prova valida per un diamante (distanza prefissata).

*Giorgio Orsi* - Aero Club Volovelistico Alta Lombardia di Varese su aliante « Skylark 4 ».

- Distanza prefissata di Km 322 in circuito triangolare:
- prova valida quale distanza per il « C » d'oro;
- prova valida per un diamante sul « C » d'oro (distanza prefissata).

gladiatori si è battuto ad armi pari con gli altri concorrenti? Evidentemente no. L'Uribel è un buon aliante da addestramento, un aliante che può dare buoni risultati in condizioni di « tempo medio europeo » ma non in Argentina o nel Texas con condizioni di tempo « fumanti ». A Junin non ha vinto dunque l'Uribel, ma Brigladiori.

Walter Vergani ha terminato invece il Campionato con una gara sfortunata ed è finito al 24° posto nella classifica generale, con 3745 punti. Non possiamo far a meno di confessare che da Vergani ci attendevamo risultati pari alle sue capacità di ottimo volovelista. Ora, ricercando le cause di qualche sua modesta prestazione nel corso del Campionato, non possiamo che attribuirle alle fatiche dell'intenso allenamento cui si è sottoposto sia a Merlo sia a Junin nel periodo che ha preceduto le gare.

Il clima afoso e umido ha affaticato particolarmente Vergani, il quale, essendosi impegnato più degli altri in ognuno di questi voli d'allenamento, ha finito col compiere un'attività di gran lunga superiore a quella degli altri piloti. Ad ogni modo a Vergani non mancheranno occasioni per rifarsi, e sicuramente egli saprà trarre profitto da questa sua preziosa esperienza argentina.

#### LE CERIMONIE DI CHIUSURA DEL CAMPIONATO E LA PREMIAZIONE DEI VINCITORI.

Domenica 24 febbraio, alle 10 del mattino, sono iniziate le cerimonie di chiusura del Campionato con una visita d'omaggio al monumen-

*L'omaggio floreale delle Squadre straniere al monumento del General San Martin, eroe nazionale argentino.*



to del « Libertador General San Martin », che sorge nella piazza omonima della città di Junin. Il Presidente della Federazione Argentina di Volo a Vela, Don Juan B. Chourrout, accompagnato dalle autorità civili e militari, ha scoperto una targa ricordo collocata sul monumento al General San Martin. Subito dopo i capi delle squadre straniere hanno reso omaggio all'eroe nazionale argentino depositando cuscini di fiori sulla scalinata del monumento.

Dopo i discorsi pronunciati dalle Autorità, i piloti ed i Capi Squadra delle 23 nazioni partecipanti al Campionato sono sfilati su automobili scoperte per le principali vie della città, parate a festa. Il passaggio delle automobili, recanti ognuna la bandiera della nazione rappresentata, è stato salutato entusiasticamente dalla popolazione festante. Commovente ed indimenticabile l'addio degli italiani di Junin all'auto che portava i nostri piloti ed il capo equipe. La macchina è stata ripetutamente fermata e circondata da gruppi di vecchi italiani, ognuno dei quali aveva un bacione da mandare a... Firenze, proprio come nella canzone di Spadaro. Inutile dirlo: avevamo tutti gli occhi lucidi ed eravamo molto commossi.

Nel pomeriggio, sull'Aeroporto della Laguna de Gomez, si è svolta una tradizionale « fiesta criolla », alla quale hanno partecipato abilissimi domatori di puledri, che si sono esibiti in spettacolari acrobatiche cavalcate.

Al tramonto, con l'arrivo del Brigadier Mario Amilcar San Juan, Direttore Generale dell'Aviazione Civile Argentina e delle Autorità militari e civili, è iniziata la suggestiva cerimonia della proclamazione dei due campioni mondiali

*La vettura dell'Italia sfila per le vie di Junin assieme a quelle degli altri 22 paesi in gara, prima di lasciare l'ospitale città.*



Makula e Huth e la consegna dei premi ai primi quattro classificati nelle due categorie.

Hanno quindi parlato le varie autorità dell'Aeronautica Argentina, della F.A.I., della F.A.V.A.V., del Comune di Junin e, per ultimo, il Direttore Generale del Campionato, Gilberto J. Riega.

La sera, nel grande padiglione ristorante dell'Aeroporto, la Commissione Nazionale Organizzatrice del IX Campionato Mondiale di Volo a Vela, ha offerto un banchetto d'onore alle Autorità ed ai componenti di tutte le Squadre.

A tarda notte... la despedida: Adiós, viejos amigos del vuelo a vela argentino... hasta siempre!

\* \* \*

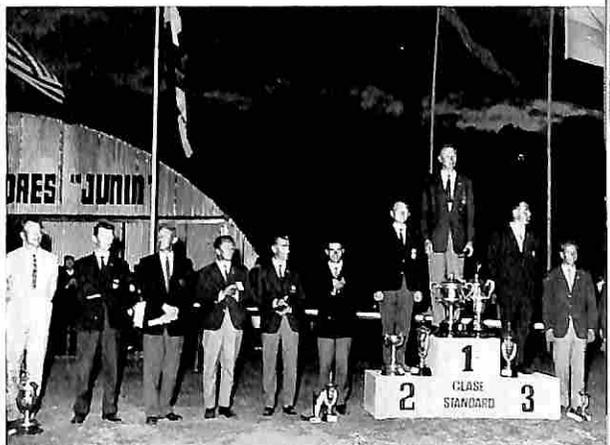
Pensiamo che sia giunto il momento di porre termine a questa rassegna, nella speranza che da essa i lettori di «Volo a Vela» abbiano tratto elementi sufficienti per farsi un'idea di ciò che il IX Campionato Argentino può rappresentare nella vita del Volo a Vela mondiale. Non tutto quello che abbiamo ricordato è nuovo; di parecchie esperienze si potrà dire che erano già state fatte; ma è molto importante che a Junin esse abbiano avuto una nuova conferma. Come ha avuto nuova conferma il concetto che il Volo a Vela va diventando sempre più un'attività i cui risultati sono in diretta e proporzionale relazione con la seria preparazione dei piloti e con la raffinata tecnica dei costruttori.

I piloti, i tecnici e gli aiutanti, che con noi hanno avuto la ventura di partecipare come componenti della Squadra Italiana a questo IX Campionato Argentino, approfondiranno, su questo stesso numero della Rivista, alcuni aspetti tecnici dell'importante competizione, sia nei riguardi dei nuovi alianti che vi hanno partecipato e che rispecchiano le moderne tendenze del volo a vela agonistico, sia nei riguardi delle esperienze di gara che i nostri volovelisti hanno avuto modo di compiere in terra argentina. Chiudiamo la nostra rassegna sottolineando ancora una volta il crescente sviluppo del Volo a Vela nel mondo, il suo ineguagliabile valore agonistico e la riaffermata dimostrazione della capacità dei nostri piloti, che in pochi anni hanno portato l'Italia al livello dei Paesi volovelisticamente più progrediti.

Plinio Rovesti



La squadra Italiana alla cerimonia di chiusura del Campionato.



I campioni della «Standard»...

... e quelli della «Libera».



# Argentina 1963 ..

## note tecniche

del Prof. Piero Morelli



I Campionati Mondiali di Volo a Vela sono sempre una grande vetrina di quanto di piú moderno, progredito, inedito è stato realizzato in campo tecnico nei vari paesi. Essi rappresentano pertanto la migliore occasione per rendersi conto e valutare il progresso tecnico in atto. Nel complesso si può dire che non si è notata alcuna importante innovazione sia negli alianti completamente nuovi presentati che nelle versioni piú recenti di quelli già noti.

Gli alianti nuovi sono:

nella classe libera: HP-11 (USA) - Sisu (USA) - Skylark 4 (Gran Bretagna) - SB-7 (Germania Occ.)

nella classe standard: Edelweiss (Francia) - Vasama (Finlandia) - Olympia 463 (Gran Bretagna) - Prue Standard (USA) - Sagitta (Olanda) - Arrow (Australia).

Gli americani HP-11, Sisu e Prue standard, tutt'e tre interamente metallici (strutture a guscio in lega leggera), rivelano un raffinato studio aerodinamico delle ali, con una tendenza a mantenere costanti i profili lungo l'apertura e limitare lo svergolamento al minimo indispensabile. Estremamente curate le superfici.

Il Sisu è rivestito con lamiere di leghe al magnesio per ottenere, a parità di peso con il dural, una piú elevata rigidità del rivestimento, meno soggetto pertanto ad ondulazioni. Di questo aliante è in corso negli USA la costruzione di una piccola serie di 10 esemplari. Per ridurre il costo il rivestimento è però in dural. Tuttavia il prezzo di un aliante di serie è di circa 10.000 dollari, cioè oltre 6 milioni di lire. L'inglese Skylark 4, noto ai volovelisti italiani attraverso l'esemplare esistente a Varese, è una versione dello Skylark 3F radicalmente modificata nel disegno della fusoliera, che è piú bassa ed affusolata, con posizione semi-sdraiata del pilota. È tipicamente l'aliante ognitempo in cui, saggiamente, a mio parere, ben poco si è sacrificato della praticità e comodità all'affinamento aerodinamico della fusoliera (spesso piú illusorio che sostanziale).

Il tedesco SB-7, interamente costruito in resine epossidiche, derivato dall'SB-5 e dall'SB-6, è un brillante esempio di aliante in cui l'affinamento aerodinamico è spinto all'estremo, fruendo della possibilità di finitura superficiale offerta dal materiale. Gli SB, con il Phönix che è la prima realizzazione del genere, rappresentano un indirizzo coraggioso, d'avanguardia, d'impostare ex-novo la costruzione degli alianti fruendo delle nuove possibilità tecnologiche offerte dalle materie plastiche. Logica ne sembra l'applicazione in queste costruzioni dove con i metodi classici l'incidenza della manodopera nella produzione di serie non è mai inferiore al 70/80% del costo totale. Ragioni simili, anche se non soltanto queste, hanno determinato con successo l'adozione delle materie plastiche nella costruzione degli scafi, pur avendosi, nella costruzione classica in legno di questi, un rapporto meno alto fra costo manodopera e costo materiali. Tuttavia mi pare non si possa ancora dire con certezza se l'avvenire confermerà la bontà di questo indirizzo: è anche vero in-



*L'HP11 di Schreder (U.S.A.).*



*Il « SISU I » di Johnson (U.S.A.).*



*L'SB-7 del tedesco Kuntz.*



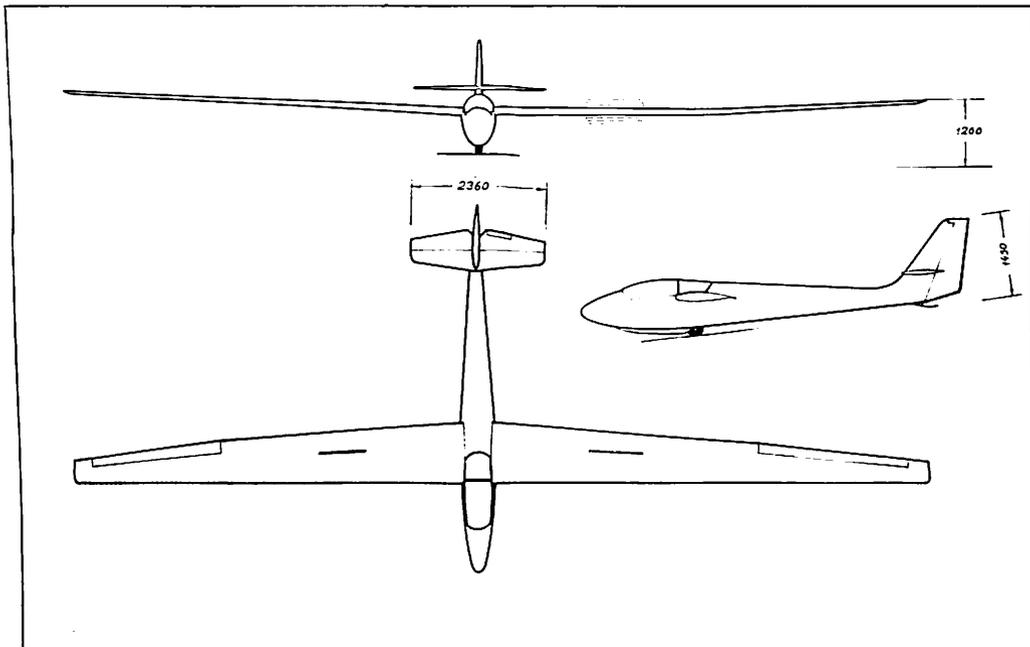
*Il Siren C-30 « Edelweis » (Francia).*



*Il « VASAMA » (Finlandia).*



*L'inglese « Olimpia 463 ».*



*Le tre viste dell'aliante Standard «Pik 16 C VASAMA» vincitore del trofeo O.S.T.I.V. ai campionati argentini.*

fatti che il costo dei materiali (resine epossiliche) è tuttora molto elevato e inoltre non si ha ancora il conforto di un'esperienza positiva sul comportamento nel tempo di questo materiale.

Negli alianti standard, vincolati da una formula che limita l'apertura e impone una ruota d'atterraggio fissa e freni aerodinamici di notevole efficacia, si assiste a una diffusa tendenza a realizzare, entro questi limiti, alianti di caratteristiche quanto più possibile elevate. Molto bene, si dovrebbe dire. Senonché accade che vengano messi da parte quei requisiti di praticità, semplicità, basso prezzo, attitudine all'uso da parte di piloti di diversa taglia e di diversa esperienza, che sono alla base della definizione di aliante standard.

In altre parole, si assiste praticamente alla tendenza a realizzare due distinti tipi di alianti standard: lo standard da competizione e lo standard da club. Oggi sono tali i motivi di prestigio nella partecipazione alle competizioni internazionali, che i costruttori si sentono stimolati a realizzare macchine «spinte» anche nella classe standard. Ciò travisa alquanto lo spirito della classe standard, sorta con l'intento di porre i piloti su un livello di maggiore parità per quanto riguarda i mezzi impiegati (si era per-

sino proposto, in passato, l'adozione di un aliante monotipo) e di favorire la costruzione di alianti suscettibili di grande diffusione.

Così in Argentina abbiamo visto il francese Edelweiss, con una sezione di fusoliera estremamente ridotta grazie alla posizione sdraiata del pilota, ancor più che nel polacco Foka, già ben noto, e una ruota fissa sì, ma quasi completamente... retratta all'interno della fusoliera. A parte queste considerazioni, l'Edelweiss è una stupenda realizzazione, di linea molto elegante e ottima finitura.

Il finlandese Vasama è invece maggiormente nello spirito della classe standard, anche se la visibilità del pilota pare esservi alquanto sacrificata e alcuni particolari costruttivi piuttosto complicati (attacco semiali).

Nettamente aliante da club è invece l'Olympia 463, che riflette in ogni particolare il ben noto spirito pratico degli inglesi: comoda sistemazione del pilota, pattino e ruota ben sporgenti per la protezione delle strutture in atterraggio, ecc. ecc.

Un giudizio analogo si può dare sull'olandese Sagitta e sull'australiano Arrow.

Dell'americano Prue Standard s'è già detto. Trattandosi di aliante metallico, sorge a noi europei spontaneo l'interrogativo sulle possibi-

lità di riparazione nell'ambito di un club. Ma in effetti la tecnologia delle leghe leggere sembra essere assai familiare e diffusa fra i nordamericani. Il disegno della fusoliera fa comunque ascrivere questo aliante nella categoria degli alianti da club, nella migliore tradizione anglosassone. La fusoliera è alquanto bassa sul terreno, ma questa caratteristica è da porre in relazione alle caratteristiche di atterrabilità degli Stati Uniti occidentali.

Tra le macchine già note, particolarmente in evidenza il polacco Zefir 3 in classe libera, con un'ala perfezionata rispetto ai modelli precedenti, che ha messo in mostra formidabili caratteristiche di penetrazione. Criticabile in questo aliante il persistere nel sistema di frenatura aerodinamica del paracadute di coda, che si è rivelato di uso incerto e delicato e senza possibilità di regolazione.

Lo Standard Austria è il bell'aliante già noto, messo a punto nella sua versione di serie. Ma non tutti i piloti possono adattarsi nella sua cabina e la ruota di atterraggio, quasi completamente annegata nella fusoliera, non fornisce praticamente protezione alle strutture, imponendo altresì l'atterraggio ad un assetto ben definito e piuttosto veloce, dato il limitato angolo di seduta.

È assai probabile che la commissione competente dell'OSTIV tenti di modificare l'indirizzo attuale nella classe standard proponendo alla FAI l'aggiunta di altre limitazioni, relative in particolare alla sezione della fusoliera.

Oggi esistono alianti standard indubbiamente più costosi di alcuni alianti di classe libera. Non mi riferisco al prezzo di vendita, che è influenzato da tanti e diversi fattori (costo della manodopera, numero di alianti prodotti, dimensione dell'industria produttrice ecc. ecc.) quando non è addirittura un prezzo politico, ma al « costo tecnico », valutato in base alle soluzioni costruttive e ai materiali impiegati. Ciò è assurdo, se si pensa alle finalità per le quali la classe standard è stata istituita, e penso sia nell'augurio di tutti che venga trovato il modo di indirizzare i costruttori nel senso voluto.



Il « Prue Standard » (U.S.A.).



Il « Sagitta II » di Van Bree (Olanda).



La versione di serie dello « Standard Austria ».

# Ricordo d'Argentina

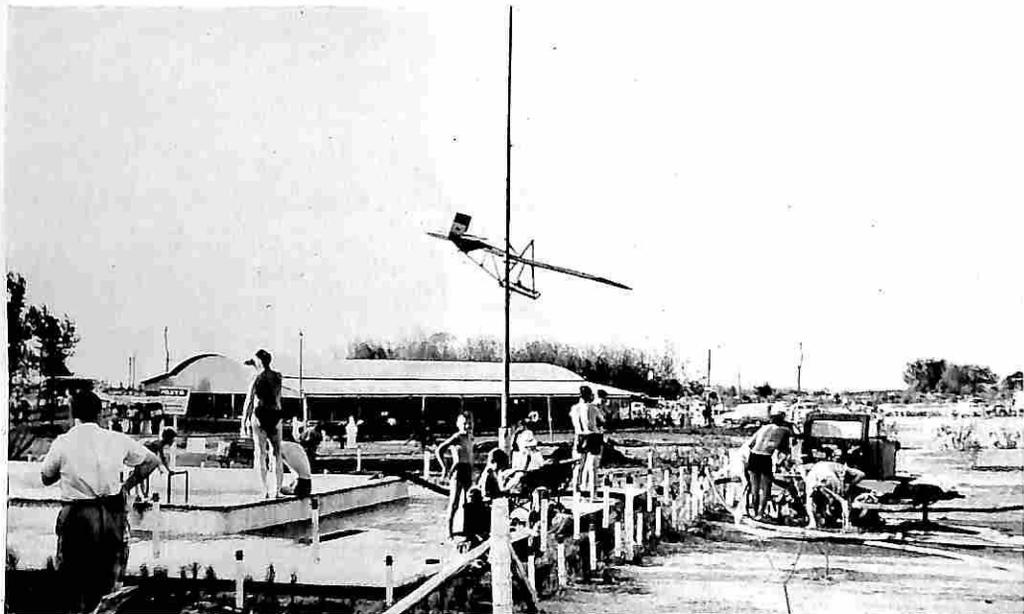
di Leonardo Briadori

L'Argentina è ormai un ricordo lontano, tanto lontano che mi sembra un sogno, un bel sogno che mi fa sentire tanta nostalgia. Nostalgia di una vita quasi al di fuori della realtà, in cui ci siamo sentiti tutti così lontani dalle nostre preoccupazioni italiane di ogni giorno, dal nostro lavoro abituale, oserei dire dai nostri affetti, che l'unica realtà era per noi in quei giorni il volo a vela, il Campionato e quella terra ancora primitiva ed esotica che mi è sembrata l'Argentina. Le nostre preoccupazioni — quindi eminentemente sportive — ci hanno permesso inoltre di assuefarci rapidamente alla mentalità e allo spirito dell'Argentina dove primeggia l'amore per l'avventura. Tanto assuefatti che non ci facevano più alcuna impressione le prodezze automobilistiche del Perotti e gli incredibili exploits di danza del Chiar.mo Prof. Morelli con le avvenenti cichite indigene; né poteva tanto meno meravigliarci un Orsi vestito da gaucho che improvvisava « asados » e canti « criollos » con l'ausilio del coro « Baldisserri & C. ».

Diversamente, invece, son andate le cose ad esempio a Vergani, che alla fine del suo volo



*La piscina dell'Aeroporto Laguna de Gomez, davanti al padiglione ristorante. L'aliante libratore che si vede appeso al pennone è un pezzo storico: « Don Miguel », il primo aliante usato dal Club de Planeadores Junin all'inizio della propria attività volovelistica.*



di distanza libera, dopo essere passato sullo scheletro di caimani, dopo essere sfuggito alla voracità di miliardi di zanzare e ritrovata infine la civiltà, attendeva pazientemente 3 giorni, trastullandosi con lo specchietto « abbaglia-trainatori », senza che ombra di recupero si profilasse all'orizzonte. Ed anche per il sottoscritto, che imparava a conoscere le « Juanitas », sorta di scarafaggi volanti i quali all'imbrunire ricoprono il cielo e le strade di Ceres e che, se molestate, emanano un puzzo impossibile, che mi faceva pensare con una punta d'invidia al buon Mantica, per chi non lo sapesse, grande... amico degli insetti.

Così tra un « asado » e l'altro, tra un bagno e l'altro (in piscina, in costume o... in giacca e cravatta, di giorno o di notte), tra una doccia e l'altra, più o meno paralizzante (vedi Rasini, che c'è rimasto sotto come statua, con smorfia di dolore), e — dimenticavo — tra un volo e l'altro, sono... volati quei giorni di spensieratezza.

Ma se proseguissi con queste storielle il lettore potrebbe pensare che in Argentina si sia fatto di tutto fuorché del volo a vela.

Dirò perciò anch'io qualcosa, qualche impressione. Innanzi tutto, malgrado le capricciose situazioni meteorologiche e qualche inconveniente organizzativo nei primi giorni, il Campionato Argentino è stato sicuramente il più bello, il più spettacolare, il più numeroso, il più ricco di risultati.

In Germania tutto era meticolosamente previsto e programmato, qui tutto è stato più elastico e spesso si affrontavano le situazioni man mano che si presentavano. Ne è risultata un'atmosfera indubbiamente più spontanea, più allegra, più simpatica, più sportiva insomma. Del resto i mezzi non mancavano, anzi abbondavano, e tutto si è svolto regolarmente. È vero che se a Mercedes il buon Dio non ci avesse dato una mano... chissà cosa poteva succedere, ma non è il caso di drammatizzare.

La novità dei recuperi per via aerea si può dire perfettamente riuscita, soprattutto se si considera che forse non si sarebbe potuto fare altrimenti dato lo stato delle strade argentine e delle comunicazioni telefoniche.

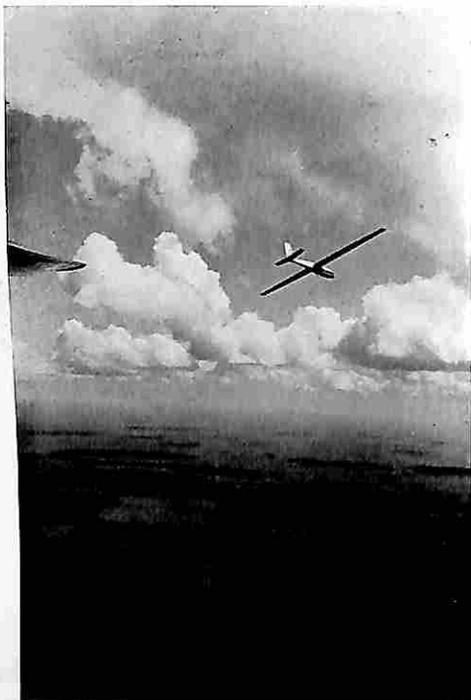
Sui piloti degli altri Paesi forse non c'è molto da dire, anche perché oggi sentiamo di esserci avvicinati ai migliori e non restiamo più sbigottiti per i loro tempi e per le loro distanze. Se si tolgono Huth e Makula, che hanno primeggiato sugli altri, e forse più Huth che Makula, il resto dei concorrenti non è più a quel favoloso livello che ci faceva parlare di maghi e di misterî; anzi si può dire che sono sul nostro piano,



*Il « Foka » di Berretta fotografato da bordo dell'Uribel.*

*Il posto di pilotaggio dell'S.B.7 di Kuntz.*





Un «Blanik» cileno fotografato da bordo dell'Uribel.

e gli stessi Huth e Makula non sono irraggiungibili, soprattutto se ci decideremo finalmente a fare le gare con alianti che siano alla stessa altezza dei loro e sui quali abbiamo potuto allenarci. Noi siamo sempre andati ai Mondiali con alianti indubbiamente inferiori. Forse solo in Germania avremmo potuto essere ad armi pari, ma in Argentina piú forte che mai si è sentita l'inferiorità. E questo non solo perché le condizioni piú robuste favorissero gli alianti piú veloci: anche se le condizioni fossero state piú povere non credo che quest'anno i Ka.6 e gli Skylark avrebbero potuto afferinarsi.

La classe Standard vede in testa un Ka.6 supermodificato (profili ecc.) sempre lucidissimo e tirato, seguito da un Edelweiss e da un Vasama; poi l'Uribel e un Austria. I Ka.6 normali cominciano dal 6° posto. Nella Libera è ancora peggio: 2 Zefir, i 2 « reattori » americani, un altro Zefir e, piú in là, finalmente, gli Skylark IV. Indice che le condizioni sono state robuste, direte. Forse è vero, ma non del tutto: il primo giorno, con plafond a 1000 metri e termiche da 1,5-2 m/sec gli Austria hanno brillato e così gli americani. Nella distanza libera l'HP 11 è partito tra i primissimi e l'ho visto galleggiare con gli standard sugli zeri e sfruttare il cuore delle bol-

le strette. Ormai l'HP 11, i Foka, i Vasama e similari, partono con gli Skylark ed atterrano alla stessa ora. Non è piú valido il discorso di Wills dei campionati del Texas — credo del '61 — dove egli partiva un'ora prima e atterrava un'ora dopo dell'HP 10. Si chiedi a Henry cosa gli costò partire mezz'ora prima, nonostante il suo « 901 », nella distanza libera, e si guardi la classifica di questa prova, giornata di termiche deboli e disturbate dal forte vento in superficie: troveremo uno Zefir e il Sisu ai primi due posti. Se si tien conto poi che le gare sono ormai quasi tutte di velocità e che il volo si concentra nelle ore volovelisticamente migliori, si deve pensare che è giunto il momento di andare ai mondiali con macchine piú spinte, per lo meno da gara. L'aliante da club è una bellissima cosa, ma con le attuali formule, soprattutto nelle gare internazionali, se si vuole ottenere un risultato brillante, bisogna andarci con macchine fatte solo per la competizione. Lo stesso Eolo si è visto letteralmente sfilato come una « 500 » da una Giulietta, dallo Zefir di Makula, che andava a 180 scendendo come lui che andava a 150. Noi Standard, poi, avevamo un muro sui 140-150, perché andare oltre voleva dire suicidarsi precipitando a 6-7 m/sec. Gli Austria & C. impostavano nei traversoni velocità di 20-30 Km. superiori alle nostre, scendendo di meno e, superandoci in accelerazione e penetrazione, praticavano con miglior successo il delfinaggio. In termica non si notavano differenze.

Il volo a vela non è fatto solo di gare, tutt'altro. Ma le gare sono una realtà ed hanno le loro esigenze: bisogna andarci per vincere, anche ai Mondiali! I nostri progettisti intanto, si sono già messi al lavoro e fra non molto i piloti italiani non avranno piú attenuanti: speriamo che essi non tradiscano l'attesa di chi guarda a loro con fiduciosa certezza.

# Dialogo sul Campionato Mondiale di Volo a Vela 1963

(di uno che è rimasto a casa)

(nelle foto:

Schieramenti di alianti sull'Aeroporto della Laguna de Gomez).

« Han mandato quest'anno in Argentina per concorrer del mondo ai campionati il mio amico Vergani. Insieme a lui c'è un'altra dozzina di tipi strani tutti un po' svitati. Sono bravi però. Tutti campioni gloriosi e patentati. Oggi una nuova prova è stata effettuata. Gara in velocità: Junin - Mare del Plata. C'erano mille alianti: bianchi, rossi, turchini, colorati. E piloti famosi: Russi, Turchi, Argentini. Giovani, vecchi, scapoli e sposati ».

« E... dimmi, i nostri come sono andati? ».

« È stata dura...

Termiche secche, deboli, sfiatate...

Altro che i tempi d'oro a Calcinate...!

Comunque bene:

gli Orsi, il Leonardo, anche Attilio Pronzati sono alla fine proprio ben piazzati ».

« E il Walter? ».

« Dicono che è stato grande...

Attraversò la Pampa

rapido come il guizzo di una vampa.

E al traguardo fu primo.

Pare che sia arrivato in un baleno ».

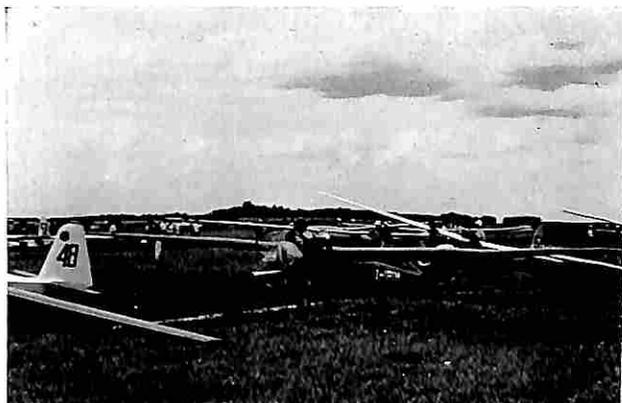
« Sì, sí..., sono d'accordo...,

però temo

che primo sia arrivato,

ma col treno! ».

Carlo Alberto Pagni



# Appunti ai margini dei Mondiali Argentini

del Dr. Attilio Pronzati



Attenzione amici, non giudicate gli alianti di classe aperta per la loro posizione in classifica. Nulla togliendo al valore personale di Makula e Popiel e delle loro modernissime ed originali macchine, gli « Zefir » che si devono ricordare anche come i soli alianti da grande performance fabbricati in serie, dobbiamo prendere nota che gli alianti da assumere come esempio per la loro modernità ed efficienza (in senso generale) sono gli americani « Sisu » e « HP11 ». Del resto la mia non vuole essere un'affermazione del tutto gratuita: Johnson ha avuto l'incidente — possibile a tutti — di non rientrare per un soffio da una gara di andata e ritorno, e la formula che imperava gli fece perdere circa 900 punti, quanti gliene bastavano per essere il campione mondiale o per sfiorare questa possibilità. Questo l'elemento obiettivo della mia affermazione; e poi restano le valutazioni soggettive: un favoloso rapporto di planata attorno ai 200 Km/h constatato a vista, una maneggevolezza che gli permettevano di spiralarne come un qualsiasi standard, flap efficientissimi che gli permettevano atterraggi corti a bassa velocità lungo una traiettoria molto ripida. Doti queste che gli consentirebbero di volare anche in zone di difficili condizioni d'atterrabilità, là dove invece il paracadute di coda degli « Zefir » diverrebbe una remora insuperabile o quasi. Se vi è dunque da puntare il dito su qualcosa di nuovo, puntiamolo sul metallico di John-

son; malgrado il suo quarto posto, resta la soluzione più moderna e più valida di classe aperta.

Il confronto in terra argentina delle due classi aperta e standard ha ridato a Cesare... ecc. ecc. Con le condizioni della prima settimana di gara abbiamo visto nelle prime posizioni degli standard iscritti in classe aperta; lo permetteva il regolamento. Le deboli condizioni facevano dubitare circa l'opportunità di spendere somme ragguardevoli in alianti di oltre 15 m d'apertura alare, con forti carichi alari, flap e molte altre diavolerie, ma, una volta rimesosi il tempo, i « liberi » hanno avuto la rivincita che loro compete. Attenzione alla prima conclusione sarebbe sbagliata: la classe aperta funziona con il tempo « forte »! Non dimentichiamo gli Skylark IV; questi sono onesti funzionari che vanno bene sempre; brillano, invece, quando le termiche sono dell'ordine superiore ai 4 m/sec le supermacchine che possono planare fra una salita e l'altra a velocità dell'ordine di 200/230 Km/h. In altre parole: ditemi dove faremo i prossimi mondiali e vi dirò quale macchina portare!

Sorprendente la tenuta del Ka6 in classe standard; l'aliante non invecchia come del resto non invecchia il suo più fiero paladino Huth, il quale s'è presa la libertà di vincere con un distacco sul secondo di ben 865 punti. Fatte le debite considerazioni sulla formula che distribuiva i punti in Argentina, dell'aliante si può dire che forse nella sua ultima versione deve avere ancora guadagnato qualcosa, ma il suo pilota è un fuori classe. Indubbiamente la formula di classe standard ha dimostrato di costringere i costruttori entro limiti tali ove anche chi può permettersi di largheggiare in investimenti, in formule modernissime non è certo di trovarvi un tornaconto. E il risultato era proprio quello che si riproponeva la FAI. L'eterogeneità delle macchine arrivate alle migliori posizioni in classifica mi sembra possa dire che in questa classe soprattutto conta il pilota, il vantaggio macchina è sicuramente assai meno importante, anche quando le condizioni meteorologiche passano dalla mediocrità all'ottimo, gli scarti nelle prestazioni macchina restano limitati.

I piloti rimorchiatori argentini hanno eseguito un compito difficile, delicato ed anche pericoloso con una disinvoltura da sottolineare. Ogni recupero una piccola avventura ed un piccolo problema ed anche un certo patema! Tutto è andato sempre bene, almeno al sottoscritto, anche quando tutto lasciava presumere che da lì, da quel campo, l'Eolo non sarebbe venuto fuo-

ri. L'abbandonare l'aliante nella immensa campagna per raggiungere una città dove si sarebbe trovato un aereo ed un pilota, e con questi tornare al punto del fuori campo per riportare l'aliante a casa senza avere bisogno della squadra, il tutto fatto con la massima naturalezza non poteva che lasciare un indelebile ricordo a chi è abituato a ben altre procedure. E tutto ciò sempre fatto con molta modestia: bravi veramente!

S'è imparato qualcosa in queste gare a contatto con i migliori rappresentanti del volo a vela mondiale? Direi soprattutto una cosa: a dare un ritmo al volo, un ritmo che è in funzione meteorologica, del pulsare delle termiche quando sono deboli, dello spiralarare dove il loro respiro è più potente, quando sono forti. Sfruttare la propria polare in funzione meteorologica: qui il gioco diventa un poco difficile perché (fortunatamente per il volo a vela) questo si ribella se lo si vuole inquadrare in formule matematiche che non lascino largo margine di elasticità. Il gioco quando riesce, e se riesce per tutta una prova, porta a delle medie che lasciano a volte sorpresi! Le macchine dai rapporti di planata vicino al 40 — e ve ne erano — permettono nel campo delle velocità risultati sorprendenti ed anche ammettono qualche recupero d'errori. Queste macchine dai lunghi rapporti di planata salgono in spirale come le altre o poco meno. Ma la sfida non la si butta durante la spirale, la sfida, la si butta quando si plana, e con le planate si vincono le gare. Una di queste macchine quando per esempio si trova a 1500 m ha la possibilità di scegliere lungo una planata di 40 Km la termica con la velocità di salita che più le aggrada, mentre l'aliante legato al rapporto 30 deve smettere 10 Km prima se anche lui ritiene opportuno non scendere al disotto dei 500 m. E, notiamo bene, nelle pianure argentine questo gioco era possibile per l'omogeneità delle condizioni meteo. Si vedevano allora alianti tirare avanti con quote modestissime o con quote più elevate per interminabili planate, si perdevano di vista, non si incontravano più, ma si ritrovavano all'arrivo, già parcati! Dentro di noi qualcosa piangeva ma alla fine s'imparò a non spiralarare se il variometro non dava almeno un certo valore che qualche volta doveva essere veramente molto fuori della norma. Ma ricordiamoci che soprattutto è importante non andare in dissonanza con le termiche: se si va fuori tempo, quanto tempo si perde! Peccato che questo modo di volare funzioni egregiamente solo sulle sconfinite pianure e che in montagna non sia forse la stessa cosa.

*Attilio Pronzati*



*Il « Foka » dello svedese Fredriksson.*



*In primo piano il n. 27 è il « Vasama » del finlandese Tandefelt, in secondo piano il n. 1 lo « Zugvogel 3° » di Spanig.*

*L'Edelweiss di Lacheny.*





Una rassegna dei voli effettuati ai Mondiali in Argentina è la premessa indispensabile per l'individuazione degli errori piú grossi che credo di aver commesso e che, purtroppo, costituiscono l'unico bagaglio che da questa spedizione mi sono riportato.

Tralascio quelli del periodo di Merlo (sobborgo di Buenos Aires) perché non sono stati altro che una ripresa dei voli, con veleggiamenti locali, a causa della proibizione di atterrare fuori campo; cosa piú che comprensibile e che nulla toglie alla squisita cortesia degli amici argentini che mi hanno messo quasi interamente a disposizione uno Skylark II°.

In questo periodo, tuttavia, ho potuto totalizzare quasi venti ore con circa 350 Km percorsi in condizioni di assoluta sicurezza (plafond 3.000).

Della settimana di allenamenti ufficiali a Junin, dove siamo arrivati solo il giorno 5 a mezzogiorno (perdendo la magnifica occasione di compiere una facile andata-ritorno di 320 Km), sono rimasti cosí solo quattro giorni completi, oltre allo stesso martedì 5 febbraio, nel quale

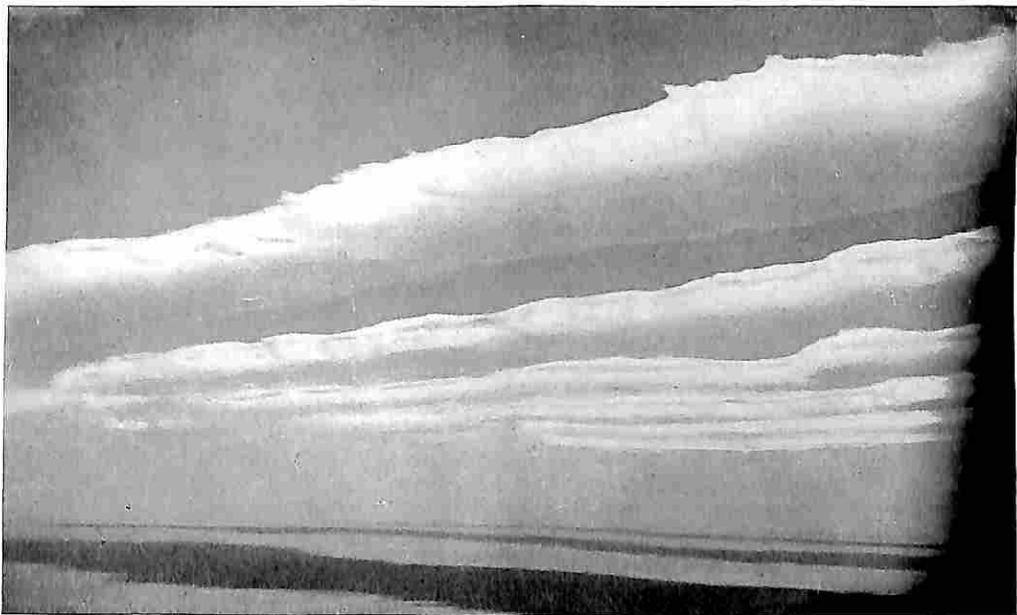
Brigliadori ed io abbiamo ridotto il tema ufficiale a 150 Km data la tarda ora di decollo; la distanza viene poi aumentata in volo a 200 Km viste le ottime condizioni (termica secca +3 ed oltre, plafond 1.800).

In questi quattro giorni abbiamo volato il 6, l'8 ed il 9. Giovedì 7 a causa della mancata assegnazione di tema ufficiale d'allenamento, dovuto al tardivo rientro di alcuni alianti dal fuori campo del giorno prima, fu dedicato al riposo ed ai soliti lavoretti.

Il 6 febbraio ci fu assegnata una corsa su Tandil, 328 Km SSE, con promessa di buone condizioni « secche » (+4, plafond 2.220) anche se tra i 900 ed i 1.200 il vento ha componente o addirittura direzione contraria. In effetti i 1.200 saranno di rado e di poco superati, cosicché ci sorbiamo tutto il vento contrario, fortunatamente piú debole del previsto; mentre gli iniziali +3 diventeranno +2 ed anche meno per una velatura di cirrostrati che nella seconda metà del volo si interpone fra terra e sole. Ne risulta una bassa media: un solo aliante raggiunge la meta, un altro la fallisce di poco, gli Austriaci a 290 Km. Gli altri, in massa fra i 240 ed i 270: ci troviamo tutti allo stesso albergo di Azul, Pronzati, Orsi ed io, con Hosinger, Goodhart, Ortner ed altri bei nomi. A questa prova Brigliadori non ha partecipato. L'8 febbraio fu una buona giornata, cumuli con base a 2200, termiche di +4 ed oltre per circa un paio d'orette. Triangolo di 113 Km: punta a sud e verso antiorario; venti dal I quadrante di 30-40 Km/h. Brigliadori ed io azzecciamo il giusto orario di partenza ed infatti Leonardo fallisce per un soffio il minimo di miglioramento perché sia omologabile il nuovo record di velocità. Avrei fatto lo stesso, se, sceso per aggirare il secondo vertice alla quota prescritta, non mi fossi incaponito nella ricerca di una potentissima ascendenza precedentemente attraversata, col che finii con 60 metri di quota. Con questa operazione tuttavia la media fu ancora di 63 Km/h il che in fondo mi lasciò ugualmente soddisfatto.

Il 9 febbraio, ultimo giorno di allenamenti, essendo il 10 riservato alla cerimonia di inaugurazione, ci fu assegnata una andata e ritorno di 165 Km con pilone a Sud. A causa di un rovescio che si abbatté sul campo appena terminati i decolli, quasi tutti preferirono rinunciare e scendere per mettere al riparo le macchine; e cosí anche Pronzati, Brigliadori e gli Orsi; io, invece, insieme a 4 o 5 alianti, rimasi in volo con l'intenzione di andare ad atterrare in un aeroporto poco distante; ma finimmo coll'affrontare il tema. Le condizioni deteriorandosi a Junin

Nubi  
volovelistiche  
strane...



*Che nubi sono quelle rappresentate in questa fotografia? Dove e quando sono state fotografate?*

---

*La formazione nuvolosa apparsa nel precedente numero di « VOLO A VELA » rappresenta un imponente rullo cumuliforme, che accompagna, nel suo spostamento verso NE, la superficie di discontinuità di un fronte freddo di Pampero, ritratto sull'Aerodromo di La Cruz (Cordoba-Argentina) il 2 luglio 1954 alle ore 12.30.*

(copertura, pioggia) resero ancor piú difficile il ritorno ed infatti rimasi ad 1 Km dal campo. Lunedì 11 febbraio inizia con la prima prova il Campionato del mondo. Il mattino, uno spesso banco di altostrati sembra frustrare ogni speranza di gara ma verso mezzogiorno si dissipa. Il tema è perciò modesto, corsa su Mercedes (Est) per 142 Km. Leggero vento in coda; cumuli un po' flaccidi, fitti e bassi (1000 metri), termiche + 2 ed in nube anche + 3. Il timore di «bucare» mi induce alla prudenza; sto molto con gli altri e, per lavorare, non penso a sfruttare un po' piú la nube, che dà maggior velocità di salita e piú quota. Una diversione inutile mi costa altri minuti. Briigliadori realizzerà un ottimo tempo.

All'atterraggio mi trovo, senza essermene accorto, il terminale rotto e l'alettone conseguentemente senza fulcro. Nessuna possibilità di riparazione in loco. Chiamo il carrello e la squadra, che farà un viaggio inutile perché alla fine, coi nastri adesivi tolti dalle cappottine di Briigliadori e Orsi, riesco a impacchettare il tutto e rientrare prima del buio a traino.

Il giorno appresso, allenamento, a causa delle riparazioni in corso per i danni di Mercedes, dove il traffico aeroportuale assomigliò ad una corrida. Mercoledì 13, andata e ritorno di 165 Km, la stessa del giorno 9.

Per quel giorno il meteo prevede ogni sorta di nube, ascendenze da + 2 max. + 4 ed ore volabili comprese fra le 13 e le 18. Venti dal 3° quadrante 20-50 Km/h. Fu un poco la situazione della prima giornata, con in piú una copertura in alto. Base dei cumuletti, 1000 m. Usando un poco piú spesso dell'altra volta la nube riesco a tenere il passo con i polacchi ed altri «maghi», ma il gioco dura poco perché sul pilone il tempo è cattivo ed in breve siamo tutti spacciati. Atterro nello stesso campo di Huth e Fritz (che però non hanno aggirato il vertice) ad 8 Km sulla strada del ritorno. Il fatto di essere in così illustre compagnia e di aver visto moltissimi alianti sicuramente spacciati non mi consola molto, giacché sono tutt'ora convinto che con un po' di fortuna ed una tattica diversa si sarebbe potuto tornare. Il che sarebbe stato un bel colpo, giacché un aliante riuscì a compiere il percorso ed il rendere valida una siffatta gara avrebbe significato infliggere un bel po' di distacco a tutti.

Giovedì 14 febbraio, altra andata e ritorno. Vertice a Pergamino, NNE, totale 177 Km. Termiche secche, + 1,5 fino a + 3, non molto vicine. Vento dal secondo quadrante, cumuli a 1500 ed ascendenze da + 4 nella zona del vertice.

Pur partendo alle 13,30 dopo 25 minuti di attesa

in volo, è ancora troppo presto, ma subito dopo il traguardo un + 3 (l'unico per un buon tratto) mi convinse di essere nell'ora piena e di scartare il primitivo progetto di un eventuale riattraversamento della linea di partenza.

Al vertice raggiungo Briigliadori che è partito dieci minuti prima di me; ma nella seconda fase del volo, una deviazione che mi apportò soltanto piú Km da percorrere e mi tolse il vantaggio del gruppo, mi fece perdere non solo i 10' guadagnati rispetto a Briigliadori, ma altri ancora; nonostante la mediocre prestazione risalii tuttavia qualche posizione in classifica generale.

Il triangolo di 109 Km, assegnato il giorno dopo, fu una gara abbastanza azzeccata nell'orario di partenza ed infatti i nostri tempi furono buoni: Briigliadori mi tolse il record italiano che che anch'io superai. Cumuli con base a 1400 m, ascendenze da + 3 fino a + 4,5 al variometro; molte ore volabili, che avrebbero consentito un tema molto piú impegnativo e che infatti permisero a parecchi di ritentare una seconda, e finanche una terza volta, il miglioramento delle proprie medie.

Triangolo con vertice a sud e senso orario; venti dal 1° quadrante.

Briigliadori ed io, che in tutte le gare decollammo uno appresso l'altro, tagliamo il traguardo di partenza dopo oltre un'ora di attesa. Il primo lato fu percorso ad oltre 90 di media (in compagnia di Huth) grazie ad un + 5 subito trovato. Passai il vertice a 700 metri mentre Briigliadori indugiava sfruttando una termica da + 2,5 che fu senz'altro la piú debole fra quelle fin lí incontrate. Il suo intuito ebbe ragione, dal momento che il secondo lato fu piú fiacco: avendo acquisito e mantenendo 3/400 m di quota piú di me, mi fu sopra la testa per tutto il resto del volo, che terminò ad una eccellente media, piazzandosi quinto.

Sabato 16 febbraio finalmente un tema impegnativo, ma è la giornata meno adatta. Il meteo prevede temporali specie a Nord-Nord Ovest e stranamente il triangolo di 300 assegnatoci ha proprio lí il secondo vertice, mentre il primo (Pergamino) è a NNE. Venti dal 1° quadrante. L'apertura delle partenze è alle 12,15, ma a quell'ora non è ancora terminato il briefing! Quindi decolli febbrili; alle 12,37 Briglia ed io siamo già in volo. Alle 13,15 taglio il traguardo senza essere riuscito a raggiungere i 1000 m.

Cumuletti abbastanza vicini con base bassa, che si alza progressivamente fino a 1000 m. Ascendenze da + 2 e + 3 specie vicino alla base: infatti tenendomi sempre il piú alto possibile

## Alianti misteriosi...



*Che tipo di aliante è quello rappresentato nella fotografia? Da chi era pilotato? Come, dove e perché è finito in acqua? La risposta nel prossimo numero di «VOLO A VELA».*

---

*L'aliante misterioso pubblicato nel precedente numero di «VOLO A VELA» è il «GP.1» degli universitari pavese, costruito nell'anno 1925 su progetto dell'Ing. Abate e lanciato per la prima volta dalla vetta del monte Campo dei Fiori presso Varese il 18 dicembre 1926. L'aliante era pilotato dal Dott. Ettore Cattaneo, che stabilì allora il record mondiale di distanza con un volo librato di quasi 12 Km. Il record precedente apparteneva al francese Thoret con 8 Km e cento metri.*

procedo bene e veloce. Appena prima del pilone salgo in nube con + 5, ma devo interrompere a 1800 m per non arrivare troppo alto; il secondo lato intanto si fa brutto, copertura e pioggia. Aggirato il vertice mi lascio sfuggire l'occasione di ritornare sotto questo provvidenziale congestus (la cui cima passa oltre la copertura e non si vede) e conseguentemente la possibilità di piazzarmi fra i primi. Con un nutrito gruppo proseguo stentatamente qualche Km ed atterro sotto la pioggia; mentre molti nomi famosi rimangono al 1° vertice.

Martedì 19 febbraio. Il fatto di essere riuscito 10° nella classifica parziale ed 11° nella generale non mi consola dall'aver perduto ottime occasioni e dall'aver condotto fin lì una gara insipida.

I due giorni precedenti non hanno dato luogo a gare per cattive condizioni. Ma quelle del 19 sembrano ottime; infatti il tema è un secondo triangolo di 300, con punta a Sud, senso orario. Il meteo è piuttosto pessimista nel dare sia i dati dell'intensità delle ascendenze (1,5-3 m/sec), che alcuni troveranno anche di oltre + 6, sia del plafond, che invece dei 1500 previsti sarà anche 2700.

Al decollo (11,42) Brigladori ed io troviamo condizioni deboli: + 1 e soffitto ad 800-1000. In differenti ascendenze attendiamo un'ora e venti minuti prima di tagliare il traguardo, ed anche quando partiamo, alle 13, le condizioni non sono ancora formate. In quel momento già sospettavo di aver ridotto troppo le ore disponibili per i 322 Km del percorso, per cui mi accodai ad Huth e cercai di spingere. Fu questo un secondo errore, perché finii a 350 m e dovetti accontentarmi di un iniziale + 1,5 che solo dopo 18' trasformai in + 2 per finire a + 4,5. Il primo vertice fu passato da me con almeno mezz'ora di ritardo rispetto alla massa dei concorrenti, che, volando più alti inizialmente, fruiro con anticipo dei + 4 che c'erano in giro. Conseguentemente a questo ritardo anche sul secondo lato trovai condizioni meno eccezionali di chi mi precedette: infatti, pur non lamentandomi dei + 3,5 che trovavo fin quasi a 3000 m, non ebbi mai l'occasione di imbartermi in + 5 e + 6 come al campo vennero dichiarati. E in più volai male e senza mordente, per cui la mia media sul secondo lato fu inferiore a 60 Km/h. Al secondo vertice, dopo la discesa a 1000 m, commisi l'ultimo errore: nella consapevolezza di essere fra gli ultimi, e fresco dei termiconi appena lasciati, mi lasciai cogliere dall'impazienza lasciando un iniziale + 1,5, che, seppi dopo, portava ad un + 3 fino a 2700 m; dai quali sarei stato quasi a tiro di campo. Finii così

sempre più basso fino all'atterraggio che effettuai a 40 Km dal traguardo d'arrivo. Gli ultimi sbuffi a 100 di quota — non tenibili — ebbero per testimone un trainero che, simile ad uccello del malaugurio, non mi mollò fin che non fui per terra, ronzandomi attorno in attesa. Non fui però malcontento di trovarmi, appena mezz'ora dopo, fra gli amici al campo.

Con animo amareggiato affrontai il giorno dopo — 20 febbraio — la distanza libera, che doveva darmi il diamante dei 500 Km. Ormai per me la gara era finita e questa prospettiva non rialzava gran che il mio morale. La giornata si presenta lunga (sette ore e mezza volabili a partire dalle 10,30) e confortata da un forte vento (30-50Km) da 160°-200°. Termiche secche non forti (+ 2, punte + 3,5), possibilità di trovare cumuli, plafond previsto a 1800-2000. Al briefing tutti si affannano ad aggiungere carte geografiche e si interessano all'atterrabilità di regioni molto lontane. Ma i primi decollati, a causa del forte vento in superficie, troveranno ascendenze deboli e plafond basso (400-500). Così il vero orario di partenza dal campo sarà attorno alle 11,45.

Tutto il volo è stato insignificante. Prudenza nella prima ora e mezza circa, per non rischiare il « buco » a pochi Km dal campo: per questa prova non ci sarebbe più stata possibilità di recupero e successivo tentativo. Nelle prime tre ore termiche secche da + 1,5 e + 2 con soffitto a 1100; successivamente cumuli, base 1700-1900, dapprima abbastanza distanziati l'uno dall'altro, poi molto distanti (diverse decine di Km), il che obbligò a volare non molto veloci per non avere efficienze troppo basse. Nella IV e V ora la forza delle ascendenze arrivò a + 2,5 con punte a + 3.

Indubbiamente, senza il vento questo sarebbe stato un volo dalla media piuttosto bassa. Invece il risultato fu 70 Km/h, coi quali, nel mio caso, riuscii a superare i 500 Km. nelle 7h15' che ebbi a disposizione. Nell'ultimo tratto insistei parecchio nelle ascendenze anche deboli facendomi portare dal vento. In due ore feci una salita a 900 e due a 1400 metri, e tutto questo tempo fu speso fra « esse » e le relative planate! L'ultima delle quali mi portò — spacciato — sotto un cumulo che, se avessi raggiunto con un minimo di quota, forse m'avrebbe consentito altri Km.

Il dopo-volo fu un'avventura. Sceso a 2-3 Km da quella che ritenni una fattoria e che si rivelò un mulino abbandonato, mi trovai assolutamente solo senza che riuscissi a vedere tracce di esseri umani a perdita d'occhio; per di più assalito da milioni di ferocissime zanzare che

mi si infilarono nelle scarpe e sotto gli stracci con cui mi coprii la testa ed il viso. Sull'unica carta, al milione, le piú prossime strade, ferrovie, villaggi risultavano a non meno di 35 Km. Comunque dopo un'ora e mezza di sentiero melmoso ed una svolta di 90° verso Est, probabilmente ispiratami da qualche santo protettore, raggiunsi al calar della notte l'unica fattoria della zona da dove aggrappato ad un trattore mi trasferii in una colonia, dalla quale finalmente, il mattino dopo, fui trasportato mediante un'auto del 1928 ad un paese, a 25 Km dal quale poter telefonare, per interposta persona, a Junin. Un'errata trasmissione di dati costò 80 ore di volo per ricercarmi, e due giorni d'attesa, per cui il mio rientro avvenne solo la sera del 22.

Fui l'ultimo della standard e credo sia dipeso dalla mia assenza, il fatto che quel giorno non si potesse fare gara almeno per la mia categoria. Sabato 23 ci fu l'ultima prova di questi Mondiali e fu un'ennesima andata e ritorno, per 256 Km, NNW; venti da 140°-170°. Cumuli con base da 1500 m in su, abbastanza fitti; sviluppo fino a 3/3500. Fui uno degli ultimi a partire, assieme a Leonardo, ed il viaggio di andata fu buono e veloce grazie al vento in coda, alle ascendenze di 3-4 m e ad un buon cumulo da +6 sfruttato in principio fino a 3000 m. Nei pressi del pilone, viaggiando a base nubi, non feci molta attenzione alla rotta e in ultimo puntaí velocemente verso un aliante che, lontano, spirava stretto e che si lasciò raggiungere da me. Mi accorsi presto che il medesimo con tutta probabilità si era perso; ed io già spostato ad Ovest rispetto alla mia rotta per raggiungerlo, avevo peggiorato la situazione.

I pochi minuti necessari a ristabilire con esattezza il punto, ed il supplemento di 15 Km di distanza che feci rimorchiandomi l'amico mi costarono cari. Infatti la situazione era in via di peggioramento e man mano che raggiungevo i cumuli che mi si stendevano sulla strada del ritorno, risalendo il vento sfruttando ascendenze sempre piú deboli, gli stessi si spappolavano lasciandomi costantemente dei residui di termiche. Intanto a Junin il cielo si copriva completamente ed il vento contrario rinforzava. Un secondo « buco » a 40 km. dal campo fu inevitabile per me e per tutti quelli che si trovarono nella mia posizione; e cosí, piuttosto ingloriosamente per me, terminavano i Campionati Mondiali.

Gli amici volovelisti mi perdoneranno se la relazione della mia partecipazione in Argentina non è che una rassegna di errori. Ho creduto



Il « Ka.6 » di Stouffs.

opportuno stendere un resoconto cosí deprimente perché ritengo che — sebbene sia molto poco — l'unico elemento concreto che io posso trarre da questi miei Mondiali sia appunto l'esame di tutto quello che di negativo c'è stato nei miei voli.

Ma prima di licenziare il « malloppo » al buon Rovesti desidero aggiungere alcune considerazioni di massima, che rispondono a mie personali convinzioni.

I concorrenti — un buon terzo nella classe Standard ed il doppio nella Libera si sono rivelati autentici fuori classe; i rimanenti senz'altro battibili da piloti del nostro livello. Non è quindi piú da considerarsi soddisfacente un buon piazzamento in classifica generale: posso dire che non lontano è il giorno in cui potremo senza presunzione aspirare alla vittoria finale, giacché

L'Olimpia 463 dell'inglese Drummond.



anche il livello dei primi della classe, cui non penso di togliere alcunché di merito, non è piú così irraggiungibile come ci poteva sembrare anni addietro. Dipenderà dal nostro futuro impegno, e direi dalla forza del nostro volere non solo di piloti ma anche di organizzazione, se questo sogno potrà in futuro avere probabilità di realizzazione.

Le macchine, l'Eolo e i nostri Standard, peraltro ottime macchine da club, per allenamento e performance, non possono essere piú considerate macchine da « gara ». Lo stesso Huth correva su un Ka. 6 profondamente modificato, e del resto le prestazioni sono state da me rilevate senza dubbio superiori. Oggi le nazioni piú progredite hanno alianti standard piú veloci dei nostri e se è vero che il risultato finale dipende per il 70% dal pilota, come è stato dei vincito-

*Labar, sullo Standard francese « Edelweiss ».*



ri, è anche vero che per una vittoria finale è bene non essere svantaggiati in partenza. Quanto all'eterno problema se sia piú conveniente preferire ottime caratteristiche in salita e in volo lento a leggero discapito della velocità, o viceversa, in Argentina — e con condizioni argentine — si è rivelata maggiormente favorevole l'ultima soluzione. Anche in condizioni deboli quali la distanza libera od i voli d'attesa, le macchine piú moderne (Zefir, HP 11, Sisu ecc.) hanno dimostrato di saper rimediare alla loro minore facilità di salita con una maggiore possibilità di esplorare terreno, grazie alle loro eccezionali finzze, fino al reperimento di una ascendenza che, per essere leggermente piú larga o piú intesa delle altre, ristabilisca l'equili-

brio con gli altri alianti; mentre nelle planate il vantaggio è naturalmente e robustamente dalla loro parte. Non si deve infatti dimenticare che — come mi è successo nell'ultima gara — il tempo impiegato in una prova è non solo garanzia di un buon punteggio, ma spesso di un rientro in campo.

*Tecnica di gara.* — Anche qui, accanto alle tradizionali tecniche di volo a... « jo-o » (forti salite e rapide planate) è emerso alcunché di nuovo, che prescinde forse dall'applicazione del Mac Cready a favore di una maggiore quantità di terreno fiutato alla ricerca della termica piú forte. Infatti il planare ad alte velocità, come quelle indicate da questo regolo, comporta una bassa efficienza, e non credo possa ciò essere sempre conveniente. Le termiche non hanno tutte la stessa intensità e forse può convenire andare piú adagio ma potersi scegliere le migliori. *Le condizioni di volo.* — Ottime quelle meteo, anche se inferiori all'eccellenza secondo quanto asserito dagli Argentini. È certo che il volo in pianura consente ben altre velocità grazie a una maggiore omogeneità di condizioni, al ruolo del vento, sempre piuttosto robusto, alla possibilità di lavorare in uno strato d'aria che non di rado ha spessori dell'ordine dei 2000 m. Tuttavia, per quanto piú facile che non il volo in montagna, esso presenta i suoi « segreti » che occorre conoscere per ben figurare. Ottima l'atterrabilità dovunque; difficoltose sia le comunicazioni telefoniche che quelle via terra.

*I temi di gara.* — Avrebbero potuto essere piú ponderosi; comunque non bisogna dimenticare che l'organizzazione si è assunta l'onere di recuperare tutti gli alianti via aerea, e di ricercarli; il che, forse può aver consigliato una certa prudenza.

*L'organizzazione.* — Veramente mastodontica ed in complesso buona. A parte l'improvvisazione di Mercedes, tutto è filato abbastanza liscio, grazie alla passione ed all'entusiasmo di organizzatori ed esecutori. Degno di particolare menzione per la delicatezza e a un tempo la durezza, per l'intelligenza con cui è stato svolto, l'operato dei piloti a motore, cui è toccato, ripeto, non solo il compito di mettere in volo, ma altresì di ricercare e riportare a casa i 63 alianti partecipanti alla competizione. Un lavoro che nella giornata della distanza libera si è manifestato in tutta la sua mole.

Walter Vergani

# **ALIANTE STANDARD M-100S 5ª SERIE**

**PRODOTTO IN SERIE IN ITALIA DALLA AVIONAUTICA RIO S.p.A.  
SARNICO (Bergamo) e in FRANCIA dalla CARMAM, MOULINS, ALLIER**

## **NUOVA PRODUZIONE MODIFICATA RISPETTO ALLE SERIE PRECEDENTI:**

- montaggio e smontaggio estremamente semplice e rapido, senza alcun utensile. Tutti gli elementi di collegamento restano vincolati alle strutture
- aletta corretttrice (trim) comandata dal pilota in volo, con possibilità di annullare lo sforzo di barra a velocità da 60 a 180 Km/ora
- migliorata manovrabilità laterale e direzionale
- schienale regolabile in volo
- migliorato il comfort in cabina
- capottina sganciabile in volo
- cruscotto ribaltabile per facilità di ispezione e connessione strumenti
- prese statiche sui fianchi della fusoliera

Per informazioni, prospetti, prenotazioni, scrivere a:

**PEGASO S.p.A. - Via Colombo 15 - TORINO**

Agenti esclusivi per la vendita degli alianti M-100 S in Italia e all'estero.

# Meta prefissata Junin-San Jorge: Km. 316

di Adele Orsi



Il briefing è anticipato alle 9.30: avremo distanza libera oggi. L'anticiclone si sposta verso Nord-Est; vento da Sud-Sud-Est di circa 40 Km/h e buona instabilità, con termiche secche previste da 1 a 3 m/sec.

Ci raccomandano di non atterrare in alcune zone paludose e deserte al Nord; sulla carta geografica tracciano grandi righe blu sulle zone per soli cocodrilli.

Molti piloti danno mete prefisse oltre i 500 Km e parlano di distanze favolose.

Cerco sulla carta il primo aeroporto oltre il cerchio rosso dei 300 Km, nella direzione del vento, e scrivo su di un foglio: meta prefissata aeroporto S. Jorge, Km 316. Mi sembra un sogno troppo ottimista mirare ai 300, ma Rovesti mi incoraggia.

I primi piloti decollano e riatterrano subito; è mezzogiorno, il riscaldamento è intenso, ma le termiche si formano con difficoltà per il forte vento in superficie.

Proseguono i decolli, con relative raffiche di polvere, mentre le squadre cominciano a ripulire gli alianti che avevano lucidato così bene.

Vediamo molti piloti combattere accaniti e bassi in termiche capricciose. Alcuni partono, altri riatterrano per non rischiare un atterraggio a pochi chilometri di distanza, come accade proprio a Henry, il campione francese, che finora era in testa alla classifica ed oggi finisce letteralmente « aux vaches », a 55 Km dal campo.

Il tempo passa e sento i miei 300 sempre più lunghi.

Decollo alle 12.50 (partiamo sempre per ultimi, dopo tutti i concorrenti in gara) e sgancio a Sud del campo a 700 metri; mi attacco alla prima termica che trovo, 800 m e basta; passo oltre il campo, lascio a destra la città di Junin e proseguo verso Nord con altre termiche che danno al massimo 1 m/sec di salita; il plafond non si alza; dopo un'ora di volo ho percorso solo 50 Km, e sono già le due.

Vedo un Blanik dei Cileni per terra e a destra e a sinistra dei Ka.6 che razzolano bassi come me; per tutto il resto del volo non vedrò più nessun aliante.

A circa 80 Km dal campo mi trovo a 350 m sopra una splendida villa con parco alberato e fattoria; sarebbe un atterraggio di lusso, però si chiama « Estancia del Indio Muerto » e non mi piacerebbe finire qui il mio volo.

La situazione non è brillante; a casa nostra, se per disgrazia mi capitava di volare tra i 400 e i 600 metri di quota, mi preoccupavo soprattutto di trovare e tener d'occhio un buon prato e così mi è rimasta un'antipatia per questa quota, anche se qui non è giustificata, giacché il problema di trovare il campo atterrabile non esiste. Infatti si può atterrare ovunque e ripartire a traino; bisogna solo cercare di mettersi vicino ai paesi (che sono pochi e ben lontani l'uno dall'altro), o alle strade importanti (che sono pochissime), o ad una bella fattoria (che sarà senza telefono). Dimenticando queste precauzioni si rischia una passeggiata solitaria di ore ed ore. Così vado avanti, sempre bassa, e vedo aumentare i chilometri volati, mentre, per non perdermi, conto e segno sulla carta tutti i paesi passati.

Per la paura di finire a terra da un momento all'altro sono costretta a sfruttare anche le più deboli ascendenze. Il caldo è però insopportabile e mi sembra di arrostire.

Ore 14.35: ho percorso 100 Km e sono finalmente sopra i 1.000 metri; salgo un metro e mezzo al secondo fino a 1.400 metri e, per la prima volta, vedo più avanti dei cumuli; con un breve + 2 m/sec arrivo a 1.800 metri. Così va bene, ma dura poco, come tutte le cose belle.

Ore 15.30: sono tornata sotto i 1.000 metri, che non supererò più. Rincorro i cumuli che scappano più veloci di me e che non riesco a raggiungere.

Cerco invano la sorgente di una termica più forte su di un terreno tutto piatto, tutto uguale; c'è una visibilità fantastica, che permette di apprezzare perfettamente la pampa: questa immensa pianura senza fine, uniforme e monotona, spazzata dal vento e dalla polvere, disseminata



di campi e di pascoli, dove un albero è un'eccezione, gli uomini sono rari, le mucche numerose.

Passo alle 16,10 la riga dei 200 Km che avevo tracciata sulla carta; ancora tre paesi per arrivare a S. Jorge. Il caldo continua; non salgo oltre gli 800 metri, mi accontento anche di termiche di  $\frac{1}{2}$  m/sec, poi anche di meno, pur di star per aria e, intanto che lavoro, mi domando come fanno quei diavoli a volare per pi di 500 Km con queste termichine stanche. (Non sospettavo neppure che avrebbero superato i 700 Km!). Senza pi di una salita decente passo il primo paese, il secondo, il terzo, ecc: quello è S. Jorge, a 10 Km. Faccio la massima quota possibile, 700 m, per essere sicura di arrivare, e piano verso l'aeroporto; è proprio lui: c'è scritto S. Jorge sul tetto dell'hangar; tutto in ordine. Mentre mi preparo all'atterrag-

gio, trovo quella termica che cercavo da tanto tempo, e chi di solito incontro solo quando non ne ho pi bisogno; 750 metri, continuo o atterro?

Ore 17,30; giudico ancora possibili 50 Km o poco pi di, con atterraggio allo sbaraglio in un campo desolato. Resto un momento in dubbio; no, l'attrazione dell'aeroporto è troppo forte e apro i diruttori.

Ho percorso 316 Km in 4 ore e mezzo ad una media di 75 Km/h; solo nel tratto centrale del mio volo ho trovato termiche da 1,5 e 2 m/sec, mentre il resto l'ho compiuto con velocità di salita minime, che da noi sarebbero scoraggianti e non permetterebbero medie superiori ai 30 Km/h. Ho trovato due fattori di grande aiuto, che non abbiamo mai nei nostri bei voli sulle montagne: il vento forte, costante in direzione e intensità, e la discendenza minima tra una termica e l'altra (mai visto il variometro a -2). In ogni termica percorrevo circa 20 Km, e quando la lasciavo col vento in coda avevo circa 50 di efficienza.

A S. Jorge ho avuto un'accoglienza calorosa ed entusiasta: ringrazio da queste pagine il Presidente dell'Aero Club, Ricardo Milanese, che mi accolse e mi ospitò in casa sua; il Cav. Baroso, agente consolare d'Italia ed i loro amici italiani o figli di Italiani, che mi fecero una gran festa e mi regalarono un mazzo di gladioli col tricolore ed un artistico servizio di bicchieri fabbricato nella importante cristalleria di S. Jorge, fondata da Italiani.

Aveva ragione Giorgio, mio marito, che a Junin, prima del decollo, mi aveva detto « Cosa vuoi trovare di meglio per una meta prefissata? San Jorge ti porterà fortuna! ».

Adele Orsi

*Preparativi per la partenza.*



# Alianti italiani a Junin: critica

dell'Ing. Edgardo Ciani



Nel primo schizzo ci sono le polari:

- Austria: da Aero Revue: per « non perfette superfici »;
- Zefir 2: misurata in volo;
- Vasama: ottenuta applicando ai dati calcolati (OSTIV) lo stesso peggioramento dell'Austria fra « perfette » e « non perfette superfici »;
- Foka: misurata in volo;
- Uribel: misurata in volo.

La polare Austria è curiosa: è strano che vada meglio dello Zefir 2 che ha piú apertura, piú allungamento, piú carico alare, meno fusoliera, carrello retrattile e profilo meno curvo. Forse non è esatta.

Le altre polari dovrebbero essere giuste ( $\pm 5\%$ ): salvo per il Vasama, la cui polare sembra giusta, ma è sempre calcolata.

Anche ricordando la legge dei naviganti (se va bene il pilota è un dritto, se va male la macchina è una ciabatta) bisogna riconoscere che l'Uribel corre meno degli altri.

Non ho una buona polare M100: ma a sentire

i piloti è al livello Uribel, almeno sopra i 100 Km/h. Non ho neanche una polare Eolo, ma certo non è meglio del Vasama, e quindi corre meno assai dello Zefir.

Conclusione: abbiamo mandato una squadra con armi un po' spuntate.

Questo fatto non è scandaloso per due ottimi motivi:

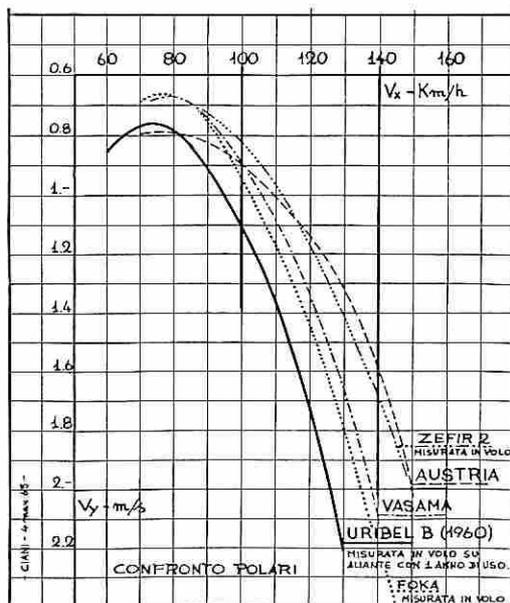
- a) di meglio non c'era;
- b) M100S e Uribel sono progetti '56; Eolo è precedente. Sono barche vecchiotte, mentre i nuovi velocipedi sono del 60-61, basati su dati piú raffinati (profili) e su un pensiero piú avanzato.

Quanto ciò abbia influito è difficile dire. Tutti dicono che l'aliante conta poco in confronto a pilota + fortuna (e cioè tempo + micrometeo). Però le planate sono il 50% del tempo totale, e quindi E ha la sua importanza, specie quando la gara è di velocità.

Forse il 4° posto Standard è piú del giusto: ed è dovuto al fatto (veramente nuovo) che il Briglia ha tralasciato la sua georgica abitudine di tagliare qualche traguardo a piedi, masticando gambi di margherite, in seguito ad atterraggio 712 m PRIMA. Effettivamente lui è riuscito a piazzarsi sempre bene, mentre i diretti antagonisti hanno fatto qualche buco.

In compenso Vergani ha reso meno del solito, ma di ciò non si può certo far colpa alla sua macchina. Forse è lo scotto pagato per acclimatarsi.

È sicuro, invece, che quanto a macchine qui bi-



## CONCORSO PER L'AMMISSIONE ALLA I CLASSE DEI CORSI DELL'ACCADEMIA AERONAUTICA DI ALLIEVI UFFICIALI IN SERVIZIO PERMANENTE EFFETTIVO

1. Il Ministero della Difesa comunica che è indetto un concorso (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 20 Aprile 1963, n. 106 con scadenza 30 Giugno 1963) per l'ammissione alla 1ª classe dei corsi dell'Accademia Aeronautica di Allievi Ufficiali in servizio permanente effettivo:
  - Arma Aeronautica - ruolo naviganti normale - posti n. 100;
  - Corpo del Genio Aeronautico - ruolo ingegneri - posti n. 30.
2. Possono partecipare al concorso i cittadini italiani che:
  - a) abbiano compiuto il 17° anno di età e non superato il 22° alla data del 31 ottobre 1963;
  - b) posseggano i requisiti fisici necessari che verranno accertati mediante visita medica;
  - c) siano in possesso di uno dei seguenti titoli di studio da conseguire anche entro la sessione autunnale del corrente anno scolastico:
    - se partecipanti al concorso per l'Arma Aeronautica - ruolo naviganti normale: diploma di maturità classica o scientifica o diploma di abilitazione rilasciato da un Istituto Tecnico Industriale o Commerciale o Nautico o per Geometri;
    - se partecipanti al concorso per il Corpo del Genio Aeronautico - ruolo ingegneri: diploma di maturità classica o scientifica o diploma di abilitazione rilasciato da un Istituto Tecnico Industriale o Nautico o per Geometri.
3. Le domande provvisorie di partecipazione al concorso, redatte in carta libera, dovranno pervenire al Comando dell'Accademia Aeronautica - Ufficio Concorsi - Pozzuoli (Napoli), entro il 30 Giugno 1963. Ai candidati è offerta la possibilità di inoltrare domanda per l'arruolamento soltanto nel ruolo naviganti, o soltanto nel ruolo ingegneri, oppure in entrambi i ruoli. In quest'ultimo caso occorre presentare due distinte domande.
4. I candidati vincitori del concorso per il Corpo del Genio Aeronautico - ruolo ingegneri, saranno ammessi all'Accademia Aeronautica per seguire un regolare corso di laurea in ingegneria, di cui sono previsti i seguenti indirizzi: Ingegneria aeronautica - elettronica - elettrotecnica - civile - meccanica. Tutte le spese degli studi per il conseguimento della laurea sono a carico dell'Aeronautica Militare.
5. Le disposizioni particolari sono contenute nel bando di concorso, le cui copie saranno disponibili presso il Ministero della Difesa-Aeronautica (Ufficio Relazioni Pubbliche e Documentazione), al Comando dell'Accademia Aeronautica - Ufficio Concorsi - Pozzuoli (Napoli), tutti gli altri Comandi ed Enti dell'Aeronautica Militare, i Centri Universitari Sportivi, le Associazioni Aeronautiche, gli Aeroclub e le Scuole Medie Superiori.

sogna darsi da fare, perché gli altri vanno avanti e, se non ci muoviamo, resteremo indietro.

Esempio classico, la Libera: Pronzati ha fatto una gara regolare e buona: per es. ha migliorato assai i 300 triangolo: cosa volete di più da un pilota? Eppure, nonostante il suo buon rendimento, è 16° su 25. Perché? Domandatelo alla sibilla, ma è notevole che TUTTI quelli davanti a lui avevano alianti progettati 5 o 6 anni dopo l'Eolo: a cui c'è da fare tanto di cappello, ma non pretendere che sia eterno.

Certo la libera è per noi un busillis: lo si vede anche nella selezione.

Nella Standard sono state scelte delle coppie fisse: Vergani + M100S Briglia + Uribel: coppie fisse da tre ani. Nella libera è stato scelto il solo pilota che ha portato l'Eolo perché — per caso — lo conosceva bene, ma se fosse stato giusto selezionare un altro avremmo dovuto mandarlo con un M100S. Non credo che questo X + M100S avrebbe fatto cattiva figura, ma certo X non sarebbe stato ad armi pari con Zefir, Sisu e Affini; si sarebbe trovato peggio ancora di Pronzati.

Fatto è che per gli Standard ci diamo da fare: abbiamo una decina di coppie pilota + macchina di livello internazionale, e almeno altre 10 coppie promettono bene: abbiamo un paio di tipi Standard, un po' vecchi ma validi: avremo questa estate un po' di Standard nuovi. Mentre della libera in realtà troppo pochi se ne occupano: esagero se dico che in Italia c'è forse una o due coppie da considerare? Per fortuna quest'anno vola anche il CPV-1 (aumento del 30%!).

Però dire «bisogna darsi da fare» è poco: difficile è dire cosa fare. O meglio, sarebbe facile se avessimo i tre rubinetti (acqua calda, acqua fredda, grano): il male è che i soldi sono quelli che sono, e certo non è giusto, per esempio, diminuire gli scarsi aiuti ai Club per fare dei super prototipi, se non altro perché gli aiuti ai club servono per allevare i piloti, pezzo fondamentale per le squadre (più piloti = più campioni).

Al massimo si può pensare ai prototipi che servono poi a tutti: quindi non farsi incantare da Junin, dove pare veleggiassero anche i comò, e ricordare che noi vogliamo fare il volo a vela in Italia: è giusto pensare anche alle gare, perché sono i colpi di grancassa per avere un bilancio più grasso, e i banchi di prova del materiale, ma lo scopo finale è più volovelisti in Italia, più bravi e — possibilmente — con costi minori.

Quindi niente super-extra, ma macchine per tutti (per tutti i «C» d'argento se volete). Certo questo significa — a prima vista — standard:

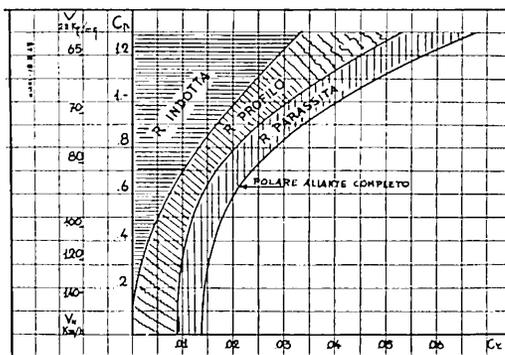
ovvero tagliare le gambe ai libera. È conveniente?

Io non ne sono proprio sicuro: in Italia le condizioni non sono, in media, forti: un 17 m (o 18) che può costare un 5 o 10% più di uno standard, ma avere 10 cm/sec di meno, non è da buttare: forse può essere più conveniente.

E se un club vuole avere un 18 m, perché non aiutarlo come l'altro club che vuole un 15 m?

In definitiva sono stati i premi agli Standard che ci hanno dato dei buoni 15 m. Perché non dare premi anche ai più grossi? Potrebbe essere una soluzione per aumentare a Libera senza spese «speciali».

Infine viene da domandarsi «come fanno» (ad andare come saette).



Qui il discorso è noioso, e serve il 2° schizzo; che riporta la polare di un aliante e il suo spaccato. La resistenza è divisa in tre fette:

1° fetta: R. indotta. Per dare portanza l'ala sbatte in giù l'aria (come lo sci d'acqua); e nel far ciò sente una resistenza, che è proporzionale a  $C_p^2$ . Niente da fare per ridurla, salvo aumentare  $\lambda$ : però questo significa aumentare l'apertura alare, oppure aumentare  $Q/s$  e quindi  $V_y$  e raggio spirale. Certo se uno è capace di costruire più leggero (vedi Vasama) può aumentare  $\lambda$  senza aumentare troppo  $Q/s$ : però questo significa aumentare il costo.

2° fetta: R. di profilo. L'ala, per passare attraverso l'aria, sente una resistenza (ci sia o no portanza). Comprende attrito: minore se lo strato limite è laminare (righe diritte) maggiore se turbolento (righe storte).

Su questa ponzano i cervelloni elettronici: ed effettivamente ci sono dei nuovi profili migliori (Eppler, Vortmann). Il Vasama ha un Vortmann: guadagno netto. Naturalmente R. profilo diminuisce anche usando profili tradizionali (NACA a 5 numeri), ma più sottili e meno curvi: Zefir e Austria hanno spessore 15%. Però i profili più sottili fanno pesare di più l'ala: e i pro-

fili meno curvi vanno male come Vy min (ma lo Zefir aumenta la curvatura con il flap, quando vuole).

3ª fetta: R. parassita: nome umoristico, perché è quella per portare il pilota a far funzionare l'ala: fusoliera, piani, ecc. Nell'ecc. c'è il compensato che fa le gobbe, l'antenna, le leve sporgenti degli alettoni e così via.

Questa si può ridurre sia nel progetto (sdraiare il pilota, studiare il raccordo) sia nella finitura (fessure chiuse, riempire di balsa le ondulations). Anche questo è un guadagno netto o quasi: si può però sdraiare il pilota troppo, e allora cala il suo rendimento. (Effetto croce: pilota che scende e fa la croce in terra con la lingua).

La ricetta di queste nuove macchine non è quindi misteriosa: discreto  $\lambda$  (un po' di più dei nostri); profilo « a la page »; fusoliera magari un po' ridotta; superfici belle e particolari curati. Chi dosa meglio gli ingredienti è il più bravo, ma anche chi non imbrocca l'optimum ottiene sempre quel qualcosa di più che aiuta a vincere. Queste realizzazioni sono a portata di mano, anche nostra: è questione di denaro.

C'è però un neo — grosso — nelle nostre abitudini: quello di fare gli alianti un tanto al pezzo, senza mai fare la superfinitura da gara. È già tanto se si dà una bella verniciata e — letteralmente — via correre.

Ora il fatto è che a furia di:

- inventare nuovi profili = R. profilo minore;
- sdraiare i piloti = R. parassita minore;
- correre come matti = R. indotta molto minore;

restando in ballo quasi le sole vere resistenze parassite: le gobbe del compensato, il raccordo imperfetto, il pattino di coda aperto.

Bisogna quindi migliorare questi particolari: superficie generale soprattutto: e questo lo si può fare solo misurando in volo, modificando, rimisurando. È il lavoro del povero Raspè, che con



*L'Uribel a Junin.*

questo sistema portò il Ross-Johnson da 30 a 38 di E: sempre così hanno ridotto di 15 Km/h la V stallo dell'HP 8, e gli hanno levato 10 cm/sec da Vy.

Lucidare e basta darà mezzo punto di più di E; invece un aliante pieno di macchie di stucco, ma senza ondulations, da tranquillamente 2-3 punti di più. Questo è un po' il segreto dell'Austria. Questa superfinitura non interessa al normale volovelista; e neanche al costruttore, che ha cinquanta altre gatte da pelare; al massimo interessa al progettista, che però non ha modo di occuparsene, con il risultato di « lucidare e via correre ».

Però il lavoro è importante: specie sopra i 130 Km/h, quando la resistenza indotta è molto piccola, la superfinitura può significare mezzo metro al sec. in meno. Non riesco a vedere come, ma anche questo è un problema da risolvere, se vogliamo stare al pari degli altri.

*Edgardo Ciani*

**VOLOVELISTI! Leggete e diffondete "VOLO A VELA",  
è il vostro periodico!**

**E... ricordate! Il modo migliore per dimostrarci la Vostra simpatia è quello di abbonarvi e di far abbonare i Vostri amici.**

# Il triangolo dei 300

di Attilio Pronzati



Come in tutti i voli che riescono bene non vi sono state particolari difficoltà.

Dopo il briefing, non eccessivamente ottimista, partenza per questo tipo di volo con una certa emozione, per essere la prima volta che mi cimentavo nel triangolo dei 300. Partenza verso mezzogiorno, breve temporeggiare a nord della linea di partenza fino a quando mi sembra che i cumuli abbiano base verso i 1300 m; ne appaiono diversi lungo la rotta del primo lato. Valuto il vento intorno ai 1000 m di tre quarti avanti con una intensità piú elevata dei valori del briefing. Le prime termiche, difatti, sono troppo lievi per il vento e inizio le planate quasi sempre dopo aver avanzato pochi Km rispetto alla precedente salita. Le condizioni, però, evidentemente migliorano e per-

tanto proseguo sia pure con prudenza, nonostante molti altri alianti si buttino avanti con quote basse. A metà circa del primo lato, quasi immediatamente, il plafond passa dai 1300 a poco piú di 2000; un enorme cumulo, quasi a forma di strada, mi fa salire facilmente seguendo il suo asse; alla fine sono a 2600 m senza aver quasi spirato; devo passare il pilone a 1000 metri e pertanto mi posso buttare avanti con velocità indicata attorno ai 160 Km/h. Ho l'impressione di sorpassare numerosi alianti e di sorvolare per secondo il primo pilone; in due si cerca la miglior termica per rifare quota; le condizioni attorno sono evidentemente ottime; la deriva sempre piú importante, ma finalmente si può rifare base cumulo a 2700. Non vi sono problemi: ascendenze fortissime, il variometro PZL a 30 m/sec mi indica punte fino a 10 m/sec; non cronometro e quindi non posso giurare circa l'esattezza della lettura, ma è certo che anche l'altimetro sembra alquanto allegro. Piano sempre assai veloce, compatibilmente con la turbolenza che incontro; nelle termiche piú robuste vedo foglie di granoturco con relativi fusti, quest'elemento mi fa ritenere il PZL assai vicino al vero. Nell'euforia del momento, lungo un traversone, vicinissimo, sotto l'ala destra, sbuca uno « Zefir »: un cenno di saluto e mi pongo a tallonare l'uomo! Fatica sprecata, ma ottima lezione. Valuto la velocità dello « Zefir » attorno ai 220 Km/h; all'incontro con le termiche impennate quasi verticali che lo riportano a base cumulo, passaggio sotto il cumulo in volo rettilineo e a velocità ridotta con flap abbassati, al termine del cumulo rapida ripresa della velocità con una picchiata e via... così dopo non piú di tre cumuli lo perdo di vista e proseguo il volo in solitudine. L'inseguimento dello Zefir mi ha distratto dalla navigazione e, mentre medito sull'incontro, noto d'avere in prua la città che è situata a circa 15 Km all'interno del secondo punto del triangolo. Ancora sotto l'euforia dell'incontro e delle velocità tenute per seguire il piú possibile lo Zefir, e sempre per dover passare i piloni ai famosi 1000 m commetto l'errore di lasciar perdere buone ascendenze, e quando avverto che arriverei troppo basso sul pilone mi devo accontentare di una ascendenza modesta per riportarmi ad una quota che mi lasci tranquillo. Perdo forse 10'; fatto il pilone m'accorgo di una folla d'alianti in arrivo sul pilone in salita sotto un cumulo. È un cumulo da 4/5 m/sec. Rifatti i 2700, con il vento in coda non spiralerò piú fino al campo. Un breve calcolo mi fa valutare la velocità tenuta sul terzo lato vicina ai 120 Km/h...

ah se non ci fosse stato il primo lato! All'arrivo sono informato che lo « Zefir » mi ha dato « solo » un'ora di distacco: incredibile per me, che credevo d'aver « volato ». Ma sono lo stesso assai soddisfatto di tutto; del volo, della navigazione, delle condizioni incontrate, della lezione ricevuta dallo « Zefir » e per finire — visto che Brigliadori ha tardato troppo ad arrivare — anche del record sui 300, che resta fra i miei piú bei ricordi argentini. E per il vecchio « Eolo » sono contento di rivedere scritto sulla sua coda un record, questa volta non tanto facile da strappargli.

Se le esperienze d'ogni volo devono servire per quelli successivi, per essere messe a buon frutto è anche necessario ricercare gli errori e individuarne le possibili cause. Nel volo descritto ne sono stati commessi almeno due.

Per quanto riguarda il primo, quando dopo i primi 20 minuti circa di volo mi resi esattamente conto che la situazione era veramente in via di netto miglioramento, avrei dovuto tornare al traguardo di partenza (col vento in coda sarebbe stata cosa molto facile e rapida) e ritagliare il traguardo (senza atterrare come il regolamento permetteva) ripartendo con termiche assai piú forti, meglio organizzate e con plafond superiore di oltre 1000 metri.

Quanto al secondo, avrei dovuto tralasciare di fare della navigazione a brevi tratti per controllare la deriva negli strati d'aria in cui stavo volando — questo sul secondo lato del triangolo — e valutare meglio quindi la posizione e la quota per planare sul secondo pilone al limite dei 1000 metri da terra.

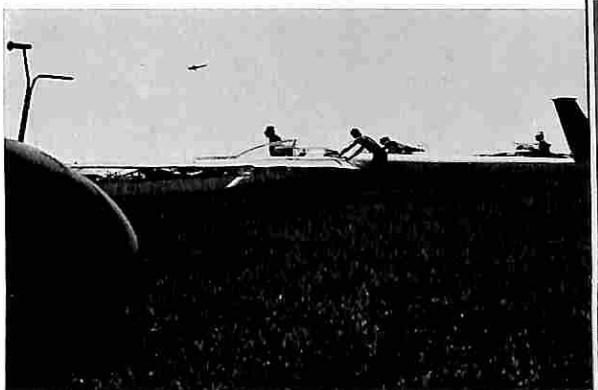
Ecco le cause probabili degli errori: per il primo, l'impressione e quindi la valutazione di stare per affrontare un volo assai duro dove era necessario non perdere tempo; relativa perdita di sufficiente elasticità mentale per considerare l'opportunità di ritagliare il traguardo dopo avere « tastato » i primi Km e vista la rapida evoluzione del tempo.

Per il secondo, quasi sicuramente una certa stanchezza fisica e fors'anche la delusione di constatare con mano quale netta differenza nel fattore macchina giocava in favore dello Zefir a scapito del mio Eolo. Ed è stato constatato infinite volte l'importanza che lo stato d'animo ha per lo svolgimento d'un volo e per la sua riuscita. Ma il « morale » oltre ad essere elemento direi quasi fondamentale per una piú o meno brillante condotta di volo è impossibile a crearsi dietro comando; resta un'entità invaluabile ed assai variabile.

*Attilio Pronzati*

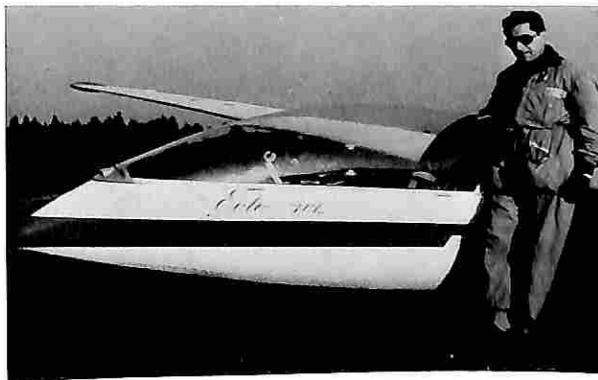


*L'Eolo con Pronzati, Baldisserri, Albonico e Buffetto.*



*L'Eolo va in linea di partenza per il triangolo dei 300.*

*Sergio Baldisserri, capo della « Squadra Eolo ».*



# I ricordi di un aiutante

di Gianni Perotti



## Buenos Aires

Vista dall'alto, è molto grande, — 8 milioni di abitanti — e molto ordinata, tutta divisa a quadrati dalle strade che si incrociano ad angolo retto. Una volta a terra, è sempre grande, ed anche bella. È però molto meno ordinata, perché la divisione a «cuadras» comporta un incrocio ogni 100 metri circa, e la mancanza di un qualsiasi segnale o diritto di precedenza rende il traffico veramente difficile, tanto più che le macchine sono per la maggior parte di vecchio tipo, ingombranti ed inefficienti. Contribuiscono parecchio alla confusione anche i «colectivos», gli autobus che circolano in gran numero. Come logica conseguenza, si può ammirare un vero campionario di lamiere ammaccate, e per fare poca strada, s'impiega moltissimo tempo.

## L'AEROPORTO DI MERLO

Si trova alla periferia di Buenos Aires, al termine dell'Avenida Comodoro Rivadavia, che è la strada cittadina più lunga del mondo (oltre 26 Km). Vi ha sede il Club Planeadores Albatros, ed il nostro capo Plinio Rovesti viene ac-

colto con grandi feste, come pure il Sergio Baldisserri. Tutti e due sono stati quaggiù, anni or sono, e ritrovano con gioia gli amici di un tempo.

— Signor Rovesti, lei deve avere molti ricordi da queste parti, vero?

— Ricordi belli, e ricordi brutti, caro Perotti. Vedi, per esempio, quell'albero? A quell'albero mi hanno legato, e circondato di legna e rami secchi, e mi volevano bruciar vivo, perché durante le gare di un campionato argentino, se ne andava a piovere tutti i giorni!

— Ma... naturalmente, stavano scherzando!

— Lo credetti anch'io, finché non accesero il fuoco per davvero!

Ho esaminato l'albero da vicino, ma è passato tanto tempo, e le fiamme non hanno lasciato traccia alcuna. Ad ogni modo ho rintracciato un documento fotografico che sono lieto di pubblicare. Ora sappiamo come comportarci col meteorologo quando... alle gare piove.

## L'«ESTANCIERA»

Vado a ritirare l'«Estanciera», che è la macchina assegnata alla mia squadra. Costruita per camminare nella «Pampa», è un bel macchinone, rassomiglia all'inglese «Land Rover». Possiede molte qualità; infatti il motore batte in testa, l'acqua surriscalda e bolle dopo pochi chilometri, alla prima frenata brusca si stacca il filtro dell'aria e finisce nell'elica del radiatore, con un gran fracasso di lamiera tritata.

Un altro tiro mi gioca l'«Estanciera»: mentre andiamo da Merlo a Junin, con il rimorchio dietro, si sgancia il cofano del motore, e si apre, togliendomi la vista della strada. Riesco tuttavia a fermare la macchina senza alcun danno.

— Che ne dite, ragazzi? — chiedo ai miei tre passeggeri — sono in gamba, vero?

— Bella forza — mi rispondono — tanto, con quegli occhiali, non vedi mai niente, e dunque per te non fa alcuna differenza.

Andò a finire che la contavano così: — Abbiamo la prova che il Perotti non vede nulla, perché si è aperto il cofano della macchina, ma lui ha seguitato a guidare come niente fosse, e se non glielo avessimo detto, non se ne sarebbe neppure accorto.

## SERGIO, LA PERSONA SERIA

Torniamo a Merlo, con la macchina, dopo un ricevimento in casa di un italiano residente a Buenos Aires. La serata è stata allegra, abbiamo mangiato molto e bevuto altrettanto: il Briigliadori, il Vergani ed il Buzzi sono al col-

mo dell'allegria. Io sono astemio, tuttavia, trascinato dall'atmosfera, mi unisco volentieri alle loro risate. Soltanto il Sergio Baldisserri, seduto al mio fianco, ha la faccia scura, e tiene le braccia puntate contro il cruscotto, in attesa dello scontro che evidentemente ritiene inevitabile. Finché non resiste più.

— Perotti, se ridi ancora una volta, scendo e me ne vado a piedi.

Saranno circa 20 Km. Così, per evitare al Sergio una marcia notturna, divento serio anch'io, mi concentro nella guida, anche gli altri si calmano, ed arrivo a Merlo con tutta la compagnia beatamente addormentata.

#### LA STRADA PIU' LARGA DEL MONDO

La « 9 de Julio » è la strada più larga del mondo (90 metri) ed è anche l'unica di Buenos Aires dove esistano dei semafori, ai quali del resto gli autisti argentini non prestano troppa attenzione. Mi adeguo anch'io alle usanze locali, però questa volta va male, perché nei pressi è mimetizzato un vigile. Mi accingo a chiedere scusa, utilizzando la mia modesta conoscenza del castellano; nel frattempo però il vigile ha notato la scritta « Italia » sulla mia giubba. — Ma lei è italiano! Sa, mio padre è di Raiano, vicino a Sulmona...

— Raiano? Guarda il caso! A Raiano sono atterrato con l'aliante, durante i Campionati Italiani del 1961!

Nei pressi c'è un bar, il vigile dimentica la contravvenzione, e dopo mezz'ora stiamo ancora parlando dell'Italia lontana.

#### L'UCCELLIERA

A Junin, ci viene assegnata una casetta di legno, graziosa, in mezzo al bosco sulla riva della Laguna de Gomez. Nella casetta ci sono otto brandine, ognuno si sistema a suo agio; per me ed il Manzoni, ultimi arrivati, restano due lettini sovrapposti in quella che battezziamo subito « l'uccelliera ». Si tratta della veranda, circondata soltanto da una rete contro gli insetti, così che siamo esposti agli occhi dei passanti, proprio come due canarini in gabbia. Però al mattino il Manzoni si lamenta:

— Qui tira vento come in cima ad una montagna! Il vento mi faceva vibrare le orecchie, e non ho potuto chiudere occhio.

#### LA VITA DELL'AIUTANTE

Finalmente sono cominciate le gare, ed è cominciata anche la vera vita dell'aiutante. In realtà, devo dire che non è poi troppo dura. Con il sistema del ricupero per via aerea, dopo che i piloti sono partiti, non resta altro da fare

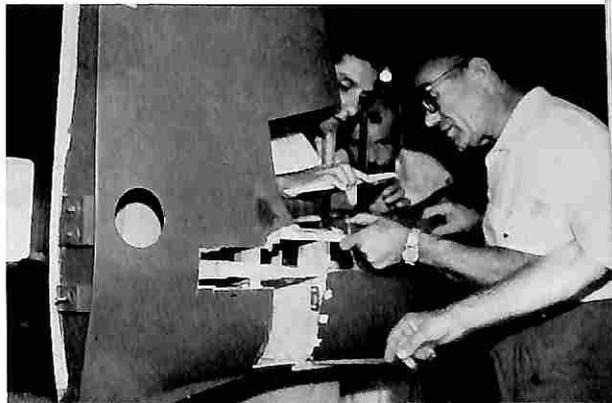


*Rovesti e Baldisserri vengono accolti con grandi feste.*



*Ora sappiamo come comportarci col meteorologo quando... alle gare piovono.*

*... e passo buona parte della notte a tener compagnia ai « carpinteros ».*





*Effetti del ... clima, ovvero, perché Briigliadori e Vergani non sono arrivati primi (foto Manzoni).*

che attenderne il ritorno; e dato che la piscina del campo è un ottimo punto di osservazione, noi aspettiamo, fra un tuffo e l'altro, comodamente stesi al sole.

#### IL « MATE »

Naturalmente, non sempre le cose vanno così lisce; a cominciare dal primo giorno di gara, quando il mio pilota Vergani scassa leggermente l'estremità di una semiala nell'atterraggio a Mercedes. La portiamo in officina, a riparare, e passo buona parte della notte a tenere compagnia ai « carpinteros ». Sono questi simpatiche persone, e mi invitano a « tomar el mate » con loro. Mentre gli altri lavorano, un ragazzo

*La capottina dell'Uribel dopo la riparazione.*



fa bollire in continuazione un recipiente di acqua: questa viene versata in un vasetto pieno di « yerba mate », e l'infuso si aspira con una cannuccia — la « bombilla » — simile a quella di una pipa. A turno, ognuno dei « carpinteros » lascia il lavoro e sorbisce il mate; quando tocca a me, mi avvertono: — « Amigo, es caliente! ». — Però l'avviso giunge troppo tardi, ho aspirato con decisione, mi sono scottato la lingua, e i « carpinteros » si divertono un mondo.

#### LA PARTENZA PER LE GARE

È veramente interessante. Sessanta alianti, i migliori del mondo, con a bordo piloti, che anch'essi sono i migliori del mondo; sessanta aeroplani rimorchiatori, in maggioranza vecchi, bellissimi biplani « Stearman »; il susseguirsi rapidissimo dei decolli, nel polverone sollevato dalle eliche e trasportato dal vento, fra le urla del personale di linea e il rombo dei motori; ed improvviso, dopo che l'ultimo aliante è partito, il silenzio, e la calma, mentre in alto inizia lo splendido carosello degli alianti che spirano in termica, e ad uno ad uno tagliano il traguardo e se ne vanno, cercando nel cielo la propria invisibile strada.

#### IL RICUPERO DI BRIGLIADORI

Andiamo al ricupero di Briigliadori, che atterrando sotto il temporale ha scassato la capottina. Le strade sono belle, il Mantica è velocissimo, in breve siamo a Colòn. Passata la città, infiliamo una stradina di terra, e ci fermiamo a chiedere informazioni. In questa occasione posso ammirare l'agilità del bravo Mantica, il quale, avendo scambiato una pacifica mucca per un toro, in pochi istanti si trova seduto sul punto più alto del carrello. Avendogli io chiesto il perché di tanta prudenza, mi risponde che in analoga occasione, aveva commesso l'errore opposto, aveva cioè scambiato per una mucca un toro bellicoso. Troviamo comunque in breve Briigliadori, e durante lo smontaggio dell'aliante ho l'impressione di essere tornato a casa, perché i moscerini del luogo sono numerosi e voraci quanto quelli delle risaie vercellesi.

È certamente un poco più difficile uscire dal fango con il carrello carico — per fare circa dieci metri impieghiamo più di un'ora — tuttavia il giorno dopo l'Uribel è in grado di volare, perché passiamo la notte a rappazzare la capottina, incollando centinaia di pezzetti. Al mattino, per collaudare il lavoro fatto, il Mantica ci si siede sopra, ed essendo la capottina sopravvissuta a questa drastica prova, deduciamo che è anche in grado di sopportare le sollecitazioni del volo.

## L'ALIANTE PIU' AMMIRATO

Al parcheggio, un appassionato non si stanca mai di girare intorno agli alianti piú interessanti, e di osservarne tutti i particolari. Credo però, che l'aliante piú ammirato sia lo « Standard Austria », e questo non tanto perché si tratta di una bella macchina, quanto perché aiutanti della squadra austriaca sono due bellissime figliole: e quando queste sono al lavoro, davvero gli... appassionati non si stancano mai di girare attorno.

## MISTER ODA

Il nostro Pronzati atterra in un campo, dov'è già sceso il giapponese Mister Oda, e si accorge che l'aliante di quest'ultimo sta per essere preso a cornate da una battaglia mucca. Pronzati corre ad avvertire il Giapponese, ma questi, oltre alla lingua natia, conosce soltanto la parola inglese « yes », così che, qualsiasi cosa gli si dica, risponde « yes » e sorride con gentilezza tutta nipponica.

Dopo aver provato in diverse lingue, e sempre con lo stesso risultato, come ultima risorsa, Pronzati disegna un aliante ed una mucca in posizione di carica. Allora finalmente Mister Oda diventa serio di colpo, e dopo aver detto « yes » un'ultima volta, parte di gran carriera alla difesa del suo « Ka 6 ».

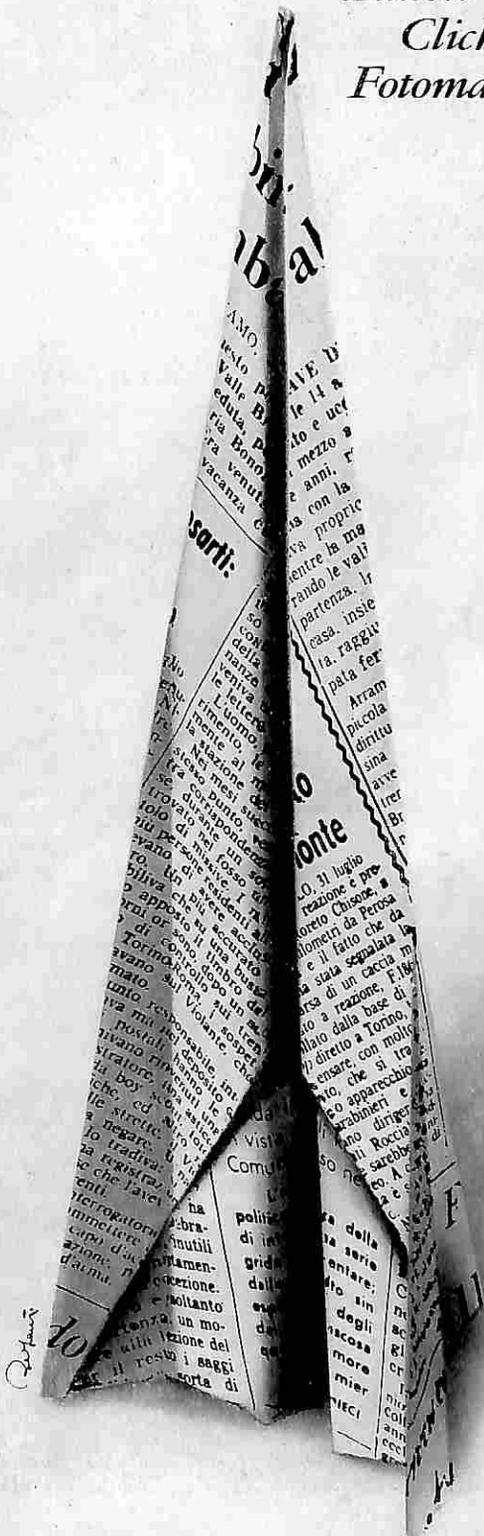
## IL CIRCUITO DEI 300 KM

Sono da poco passate le 4 del pomeriggio, i piloti hanno tagliato il traguardo di partenza attorno all'una. Andiamo a controllare sulla lavagna le ore di passaggio al primo pilone: i piú veloci hanno impiegato circa un'ora e mezzo, ed un breve calcolo permette di stabilire che gli arrivi cominceranno verso le 17.30. Invece, pochi minuti dopo, un aliante arriva velocissimo, ed atterra dopo la classica virata in cabrata; è il Sisù dello statunitense Johnson. Sul momento, penso che abbia bucato e sia stato recuperato in traino arereo; ecco però subito altri arrivi: i due Zefir di Popiel e di Makula, e l'H.P.II di Schreder. Allora, alla prima meraviglia si sostituisce l'ammirazione per questi piloti e per queste bellissime macchine. Per arrivare cosí presto, devono aver percorso gli ultimi 200 Km in meno di due ore, ed il vincitore ha compiuto l'intero circuito ad una media superiore ai 95 Km all'ora.

## L'ATTESA

I piloti sono partiti per la distanza libera. Alla sera, soltanto i piú sfortunati sono rientrati in

Bassoli  
Clichés  
Fotomaster





*L'aliante dell'olandese Breunissen...*

aeroporto gli altri sono lontani, disseminati fra i 300 ed i 700 Km. A notte, c'è festa a villa Italia; i proprietari della villetta sono venuti dalla città con cuochi, suonatori e cantanti; ed è ormai l'una quando torno al campo per avere notizie. Mancano ancora dieci piloti — gli altri sono stati localizzati od avvistati tutti — e fra questi dieci è compreso anche Vergani. Il giorno dopo giriamo per il campo sentendoci piuttosto inutili, senza aliante da lavare, senza pilota da assistere, senza poter far nulla per il recupero. Ad uno ad uno, rientrano quasi tutti i concorrenti, ma alla sera, di Vergani non si sa ancora niente di preciso. Nel pomeriggio del terzo giorno arrivano, su un aeroplano da carico, Makula e Schreder: manca adesso un solo pilota, ed è ancora Vergani.

Finalmente arriva, poco dopo, a traino, e può raccontare le sue avventure. È atterrato nei pressi di una « estancia » che ha trovato abbandonata, e non ha potuto far altro che avviarsi, bussola alla mano, verso il più vicino punto abitato, a 25 Km.

Però Vergani non fa in tempo a finire il racconto, perché un volta stabilito che anche lui ha superato i 500 Km, seduta stante viene afferrato, portato di peso in piscina, e buttato in acqua, completo di tuta e di occhiali; e quando esce fuori, è veramente buffo, tutto gocciolante e con le tasche piene di acqua, mentre nella piscina galleggiano i documenti e le carte che non ha fatto in tempo a mettere in salvo.

#### LE TERMICHE ARGENTINE

Volo con lo Skylark, gentilmente prestatomi dalla signora Orsi. Il cielo è costellato di cu-



*... Breunissen.*

muli, il variometro segna costantemente 4, 6, persino 8, le lancette dell'altimetro ruotano veloci. Peccato che tra un'ascendenza e l'altra ruotino altrettanto veloci in senso contrario, e mi stupisco non poco perché, con simili condizioni, rischio di atterrare un paio di volte prima di quanto desidero.

« Perotti, le è piaciuto il volo? ».

« Certo, signora. Quaggiù, le ascendenze sono davvero straordinarie! Sa che ho trovato persino 8 metri al secondo? ».

« Ma... ne è sicuro? Badi che il variometro ha la scala in miglia all'ora, e le indicazioni, per ottenere i metri al secondo, vanno divise all'incirca per due... ».

Così, tutto si spiega, ma mi sento molto deluso.

#### UN PRIMATO MONDIALE

Per lo meno, ritengo che sia tale. Davanti alla commissione dell'O.S.T.I.V. per le prove di valutazione degli alianti standard, abbiamo smontato completamente l'aliante M.100/S in 1'10", e rimontato il medesimo in 1'32".

Autori dell'impresa: Vergani Walter, pilota; Morelli Piero, Manzoni Roberto, Perotti Nino, aiutanti. Naturalmente, la maggior parte del merito va all'ultima edizione dell'M100/S, che è un vero capolavoro di praticità.

#### CADE BREUNISSEN

È l'ultimo giorno di gara. Mentre taglia il traguardo a 1.000 metri di quota, e ad oltre 200 Km/h, l'aliante dell'olandese Breunissen perde metà di una semiala, ed è spaventoso vederlo cadere, con una ripidissima spirale, seminando nel cielo frammenti di legno e di tela. La caduta

sembra interminabile, aspettiamo con estrema tensione di veder uscire il pilota, ma è soltanto a circa 200 metri da terra che vediamo staccarsi un pezzo piú grande: è la capottina. Qualche istante dopo, paurosamente vicino al suolo, finalmente salta fuori anche Breunissen, ed il paracadute si apre quasi immediatamente, posandolo incolume al suolo. L'aliante si sfascia in mezzo alla pista, ed è gran fortuna che non vada a colpire nessuna delle numerose persone che si trovano nei pressi.

#### L'ULTIMO RICUPERO

Andiamo al recupero della signora Orsi, che è atterrata nei pressi di General Arenales, ed ha danneggiato lievemente l'aliante in un difficile tentativo di decollo. La distanza è di circa 60 Km, contiamo d'impiegare poco piú di una ora. Ed invece la strada è di terra, è una notte di temporali, le ruote affondano nel fango e slittano, la macchina sbanda, ed è quasi mezzanotte quando arriviamo all'estancia dove la signora è atterrata. Abbiamo impiegato piú di tre ore, ed ho il serio dubbio di riuscire a tornare con l'aliante a traino. In compenso, la estancia è veramente bella, con acqua corrente, luce elettrica, perfino i pavimenti lucidati a specchio, sui quali spiccano in modo perfetto le nostre orme fangose.

Quando torniamo, ha smesso di piovere, il fango si è indurito un poco, e riusciamo a camminare meglio di quanto avrei creduto. Tuttavia, arriviamo al campo soltanto verso le 4 del mattino, e finalmente mi rendo conto di quanto sia stata saggia la decisione degli organizzatori di effettuare i ricuperi... per via aerea.

#### TRISTEZZA DEGLI ADDII

È ora di partire. Saluto gli amici argentini, che in un mese ho imparato ad apprezzare e che probabilmente non rivedrò mai piú. Il pilota Carlos Herrmann mi dà un passaggio fino a Merlo sul suo « Stearman », e mentre il vecchio biplano fa lentamente quota, mi sporgo dalla carlinga aperta per un ultimo sguardo; ma il vento minaccia di strapparmi gli occhiali, li devo togliere, ed è cosí che spariscono dietro di me, sfocati per la mancanza delle preziose lenti, l'aeroporto e la Laguna de Gomez e la città di Junin...

*Nino Perotti*

**Un gruppo di Piloti di Volo a Vela che durante l'ultimo conflitto mondiale ha appartenuto al**

#### **NUCLEO ALIANTI BELLICI dell'Aeronautica Militare**

**desidera prendere contatti con gli appartenenti a detto Reparto, per organizzare un cameratesco incontro conviviale. Gli interessati sono pregati di segnalare il loro indirizzo alla Rivista «VOLO A VELA» Viale S. Antonio 61  
VARESE**

**È uscito il manualetto  
in lingua italiana di**

**René Rémande**

#### **IL PILOTAGGIO ELEMENTARE DEGLI ALIANTI**

**Per gli allievi piloti di  
volo a vela degli Aero Club**

**Lo riceverete inviando L. 500  
all'Aero Club Volovelistico Milanese  
Aeroporto Bresso  
Milano**

# Impressioni argentine del «pilota di riserva»

di Roberto Manzoni



A parte il grande interesse per il volo a vela, questo Campionato Mondiale è stato per me molto bello e vario, in quanto mi ha dato l'occasione di visitare due paesi di notevole fascino: l'Argentina, «*tierra de los gauchos*», e il Brasile, culla del ritmo e del Carnaval.

A Rio, infatti, oltre ad aver ammirato la magnificenza dell'incantevole baia ho potuto partecipare ad uno sfrenato ed indimenticabile carnevale.

In Argentina, ed a Junin in particolare, mi ha molto commosso e addirittura sorpreso l'accoglienza calorosa ed il trattamento cordiale cui

*Il «pulitissimo» «Ka.6» di Huth, campione mondiale della classe Standard.*



siamo stati fatti segno, sia da parte degli argentini sia da parte degli italiani o figli di italiani là residenti.

Venendo a parlare di cose volovelistiche, dirò che essendo questo il primo Campionato Mondiale a cui ho partecipato non possiedo elementi di paragone che mi acconsentano di giudicare l'organizzazione, che ad ogni modo a me è parsa ottima.

I recuperi aerei sono stati senza dubbio un ottimo espediente per tutti, in quanto, anche se piloti e squadre avessero resistito a quel clima e a quelle strade, non credo che lo stesso potesse avvenire per le automobili, in verità piuttosto mal ridotte.

L'incostanza del tempo ha ostacolato la scelta dei primi temi di gara. Uno, infatti, ha dovuto essere annullato; un triangolo di 100 Km, effettuato in condizioni ottime ha permesso a molti di compierlo due volte (Henry per poco non lo chiudeva anche la terza volta); un triangolo di 300 Km al contrario ha visto un solo concorrente arrivare al secondo pilone, mentre quasi tutti gli altri sono rimasti più o meno nei dintorni del primo.

Le condizioni meteorologiche erano assai mutevoli e per noi, spesso molto strane. Più di una mattina, infatti, alle 11 il cielo era ancora tutto coperto da uno strato bassissimo e fitto di nubi, che poco dopo spariva completamente, permettendo temi di gara anche molto impegnativi.

Novità tecniche sostanziali non ne ho viste e gli alianti nuovi si sono sempre dimostrati inferiori a quelli che già avevano partecipato ai precedenti mondiali di Colonia.

Il glorioso «Ka.6», primo Standard vincitore del Trofeo O.S.T.I.V., oggi alla sua seconda

*Il «Lo 150» di Jensen (Danimarca).*



vittoria mondiale, continua a dimostrare che non c'è bisogno di super-alianti Standard: meglio è, piuttosto, la perfetta ed accurata messa a punto di un aliante solido e tradizionale.

Il « Ka.6 » di Huth aveva i profili leggermente variati, gli impennaggi orizzontali completamente mobili e un grado di finitura straordinario; la strumentazione era piú che completa; inoltre era dotato di tutti i migliori variometri oggi esistenti ed il tutto era disposto su un cruscotto concepito in modo da aumentare lo spazio per gli strumenti, evitando inoltre gli errori di parallasse.

In classe Libera, invece, si sono dimostrati piú efficienti gli alianti molto spinti. Ai primi 4 posti stanno infatti i polacchi e gli americani, che senza dubbio si sono trovati a loro agio nelle condizioni argentine, molto simili a quel-

le dei loro paesi, dove l'efficienza e la velocità hanno buon gioco sulla difficoltà di virare stretto senza avere una velocità di discesa troppo elevata.

Makula e Huth hanno dimostrato di essere i migliori volovelisti del momento; la loro supremazia è stata chiara e totale fin dal primo giorno; e nel caso di Huth, ex campione mondiale in una classe certamente piú combattiva, dobbiamo ammettere che si è trattato di una solenne conferma.

Un grande elogio va infine a tutti i nostri piloti ed in particolare a Brigladori, che era il piú giovane concorrente in gara; il quale piazzandosi al quarto posto ha inserito l'Italia tra i Paesi volovelisticamente piú progrediti.

*Roberto Manzoni*

# BANCA LOMBARDA

## di Depositi e Conti Correnti

SOCIETÀ PER AZIONI

FONDATA NEL 1870

MILANO - VARESE - GEMONIO  
TRADATE - VENEGONO

## GEOFISICA E METEOROLOGIA

Bollettino della Società Italiana  
di Geofisica e Meteorologia  
Genova - Via Balbi 30

I soci sostenitori (individuali) versando la quota annua di almeno 10.000 lire, ricevono gratuitamente il Bollettino *Geofisica e Meteorologia*.

I soci ordinari, oltre alla quota annua di L. 1000, per ricevere il Bollettino debbono versare L. 5.000.

I versamenti vanno eseguiti sul c/c postale 4/16003 intestato alla Soc. Ital. di Geofisica e Meteorologia - Genova.

## Nostalgie argentine di uno squadrista...

di Gino Albonico



*... gli italiani o figli di italiani che ci assediavano.*



Quando il grosso D.C. 8 — sorvolato Genova — si affacciò sulla pianura padana quasi non credevo ai miei occhi. Possibile che fosse così coperta di bianco, possibile che vi stagnesse ancora quella caratteristica nebbiolina? eppure eravamo al 28 di febbraio ed in questo periodo di solito la neve non c'è più. Il grave era che io l'inverno me lo ero dimenticato, cancellato dal calore quasi tropicale della Pampa e ritornavo con ancora negli occhi le invitanti piscine del Golf Club di Junin ed il « tanque australiano » di Merlo, con l'abbaglio del sole a picco in un cielo di un azzurro intenso costellato di batuffoli bianchi, con la visione della pianura immensa, di un color giallo riarso interrotta solamente dalle macchie degli alberi ancora verdi, delle lunghe strade deserte ai margini delle quali pascolavano le mandrie di bovini e di magnifici cavalli e ricordavo.

Ricordavo con infinito piacere i momenti trascorsi al 9° Campionato Mondiale di Volo a Vela sul campo di Junin con la sua sfilata di bandiere al vento, il parcheggio multicolore degli alianti con l'affacciarsi operoso degli aiutanti, la sfilata del Ranquel, degli Stearman, dei « Fleet » tutti gialli, il comedor infuocato, la pittoresca folla dei partecipanti e curiosi, la Laguna de Gomez con il suo bosco di eucaliptus che racchiudeva le casette in legno che ospitavano le squadre, con la nostra rossa e gialla ribattezzata « VILLA ITALIA » che inalberava il suo bravo tricolore fornitoci dagli italiani colà residenti.

Come in un film sfilavano le centinaia di volti che mi furono familiari, da quello del Sig. Chourrout, presidente della FAVAV che con l'instancabile Sig. Zamudio delle Pubbliche Relazioni ci diedero il benvenuto all'aeroporto di Ezeiza, a quello dell'« imperatore » Riega, ai piloti più noti in campo mondiale e che si conoscevano attraverso le riviste specializzate per la fama delle loro imprese, alle centinaia di italiani o figli di italiani che letteralmente ci assediavano per conoscere e per farsi confermare a viva voce le ultime notizie dall'Italia. I vecchi poi che quasi hanno dimenticato la lingua natia, ricordavano l'Italia povera che avevano lasciato in cerca di fortuna nella lontana Argentina e quasi non credevano alle nostre parole. Erano commoventi e venivano fino da lontani paesi per conoscere e per vedere gli italiani, per chiedere se fra di noi vi era qualcuno del tale o del talaltro paese, con le lacrime agli occhi per la nostalgia grande della loro terra lontana.



*...la pittoresca folla dei partecipanti e dei curiosi.*

Rivedevo i gauchos dai pittoreschi costumi, imponenti sui loro cavalli od accucciati accanto al fuoco intenti a preparare l'« asado » od il « mate ». Rivedevo Junin con la via principale, la Saenz Peña — che ricorda un po' le città del Far West, con la sua animazione continua e le cunette profonde delle strade che la incrociano. Tutta la vita di Junin converge giorno e notte su questa strada dove ci sono i negozi principali ed i club come l'Auto Moto Club od il Crillon che era diventato il quartiere generale delle Delegazioni in Libera uscita.

Rivedevo i volti di innumerevoli ragazze, magnifiche nella loro semplicità, cordiali gentili e guardate un po' di traverso dalla gioventù maschile che per l'occasione dei campionati era stata messa un po' in disparte. Si chiamavano Graziella, Diana, Carmen, Ilda, Mabel, Anna Maria, Wanda ed i loro cognomi denunciavano chiaramente le discendenze italiana o spagnola.

Rivedevo i volti dei trainer, degli aiutanti argentini, degli innumerevoli appassionati che facevano parte della organizzazione, di Berretta baffuto e sarcastico con la sua squadra, del riservato Hossinger, degli scanzonati cileni sempre pronti ad intornare in coro una delle loro folcloristiche canzoni, degli innumerevoli spotters che ti fotografavano accanto all'aliante e ti chiedevano notizie e spiegazioni di ordine tecnico, della Reginetta del Campionato e delle due principesse formidabili nei loro costumi da bagno a striscie rosse e bianche, la sera della elezione.

Rivivevo le serate al Circolo Italiano con il « Don Plinio » che faceva il discorso ed i conazionali che a forza volevano farci cantare « Quel mazzolin di fiori »... nonostante la quasi nulla intonatura dei componenti la squadra. Il ballo del sabato di Carnevale al circolo « Auto Moto » e le cene formidabili al Golf Club con



*... rivedevo i volti di innumerevoli ragazze.*

degli spaghetti da far risuscitare un morto, annaffiate da vinelli generosi e traditori. Rivivevo la festa organizzatoci dal Sig. Ghirardi a base di « asado », « chorizos », e vino abbondante con accompagnamento di fisarmonica e canti folcloristici.

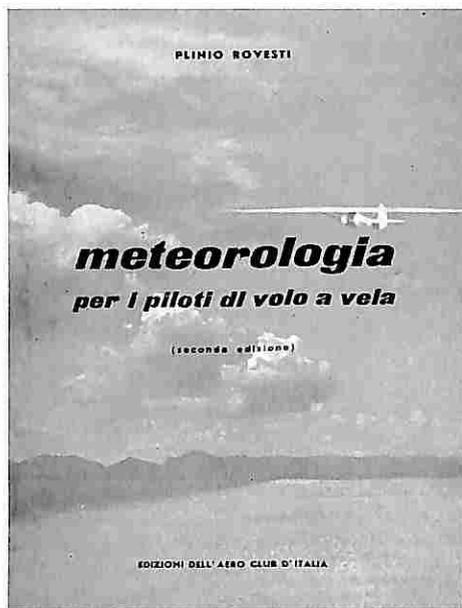
Era stato un campionato organizzato apposta per gli squadristi che salvo qualche eccezione non hanno usato i carrelli per i recuperi, cosicché hanno potuto godere appieno l'ospitalità degli argentini che si sono dimostrati superiori ad ogni previsione.

Purtroppo era finito e la hostess che ci comunicava di agganciare le cinture, di non fumare e che la temperatura al suolo era di un grado sotto lo zero, posero fine all'incantesimo e mi fecero ripiombare nella realtà di una vita normale fatta di lavoro per sei giorni la settimana e di un po' di volo a vela la domenica. Erano le 11 e 30 ed il D.C. 8 con elegante manovra si posò dolcemente sulla pista dell'Aeroporto della Malpensa.

*Gino Albonico*

Direttore responsabile: Plinio Rovesti — Riproduzione vietata se non si cita la fonte — Autorizzazione Tribunale di Milano 20-3-1957 n° 4269 del Registro — « La Tipografica Varese », Varese.

È USCITA  
A CURA  
DELL'AERO CLUB D'ITALIA  
LA SECONDA EDIZIONE  
RIVEDUTA ED AMPLIATA  
DELL'OPERA :



IL VOLUME È IN VENDITA PRESSO

L'AERO CLUB D'ITALIA  
Via del Pozzetto, 105  
ROMA

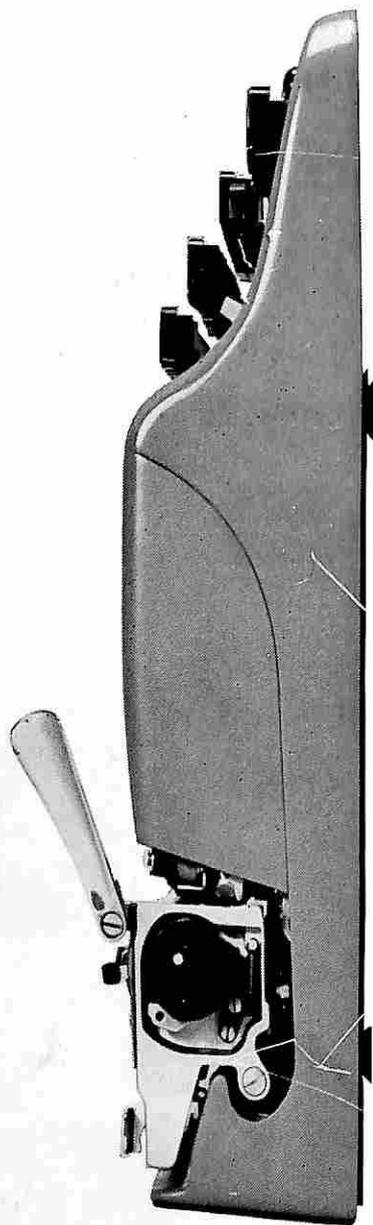
*Il prezzo di copertina è di L. 1.900,  
ma per i soci che ne facciano richiesta  
tramite l'Aero Club di appartenenza,  
il prezzo è di L. 1.500*



pavimenti  
e  
rivestimenti  
domosic

**domosic**

Domosic s.p.a.  
Direzione e Stabilimento  
Castiglione Olona  
Varese  
Italy



*Quel passo veloce,  
quella esatta coordinazione  
dei movimenti e dei pensieri  
che nella vostra giornata sportiva  
vi libera la mente  
dal lavoro consueto,  
portateli anche  
nella scrittura delle vostre lettere.  
Dalla tribuna dei giornalisti  
al club nautico,  
dal bar del tennis  
all'albergo-rifugio:  
una eleganza precisa.*

**Prezzo lire 42.000 + I.G.E.**

Rivolgetevi ai negozi Olivetti e a quelli di macchine per ufficio, elettrodomestici e cartolerie che espongono la Lettera 22, oppure, inviando l'importo, direttamente a Olivetti - D.M.P., via Clerici 4, Milano.

# Olivetti Lettera 22