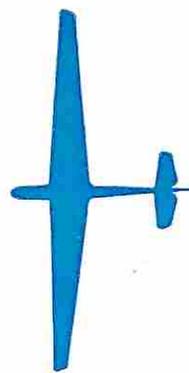


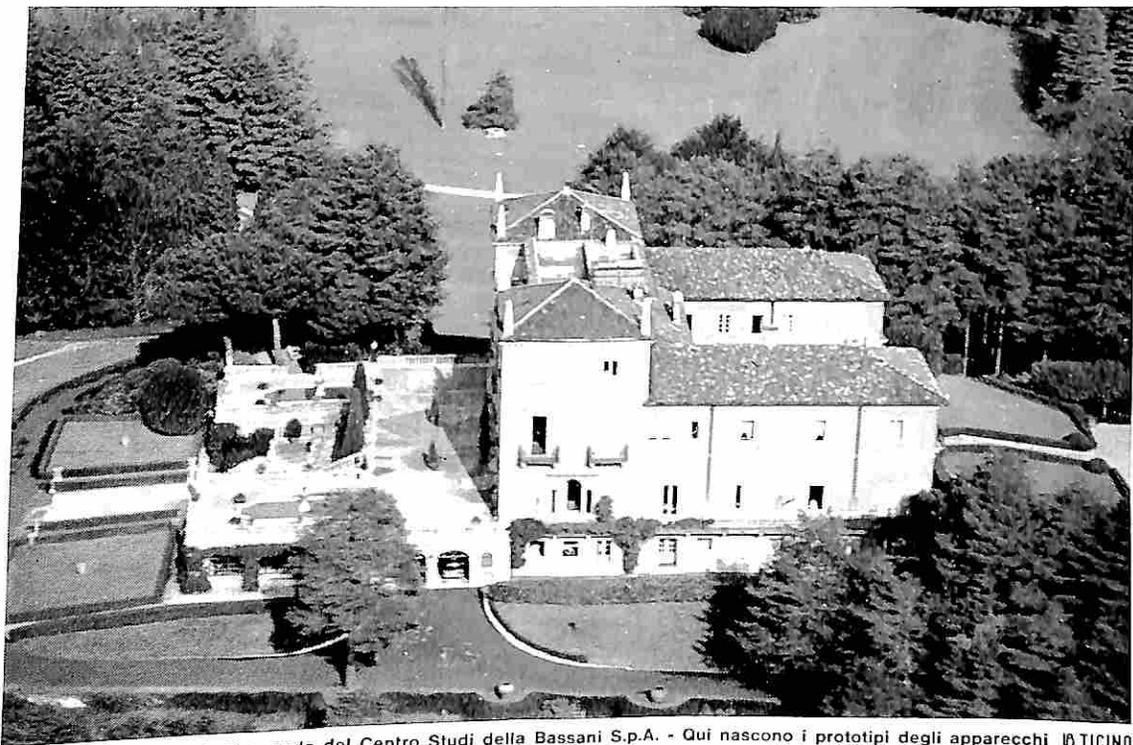
VOLO A VELA

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 75

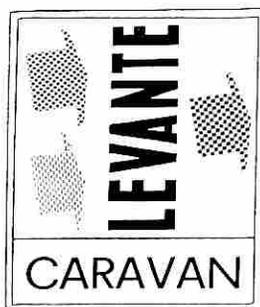


SET. - OTT. 1968



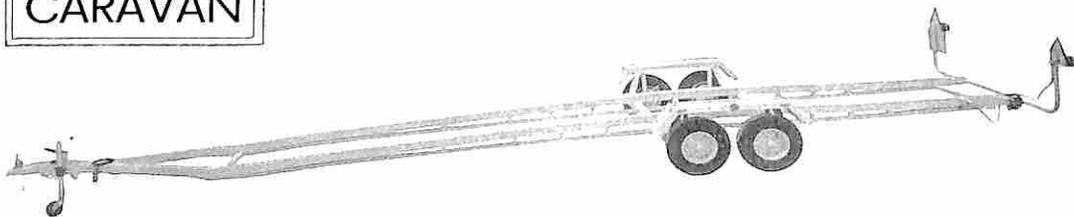


Casciago - Il Poggio Antico, sede del Centro Studi della Bassani S.p.A. - Qui nascono i prototipi degli apparecchi **B TICINO**



RIMORCHI AUTO - PADOVA

via A. Da Bassano, 85 - tel. 56.211



RIMORCHIO mod. "ALIANTE"

Lunghezza totale m. 7,135 - Larghezza totale m. 1,770 - Larghezza utile m. 1,350
 - Peso a vuoto Kg. 250 - Portata Kg. 500 - Peso complessivo Kg. 750

VOLO A VELA



Periodico dei Volovelisti Italiani

N. 75 Sett. Ottobre 1968

a cura del

CENTRO STUDI DEL VOLO

A VELA ALPINO

Aeroporto « Paolo Contri »

21100 Calcinate del Pesce (Varese)

ABBONAMENTI PER ANNO SOLARE

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

i prezzi di cui sopra sono comprensivi dell'IGE

Comitato Redazionale:

Lorenzo Scavino
Giacchino v. Kalckreuth
Nicola Vaccaro
Stefano Marietti

Segreteria:

Maltini Selene
Gagnoni Angelo
De Marchi Bruno

Corrispondenti:

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

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

Spedizione in abbonamento postale
Gruppo IV

sommario

— Walter Georgii ci ha lasciati per sempre

— RIETI 1968

- Ci voleva il maltempo...
- Classifiche e specchio delle prove
- Walter Neubert ci ha detto

— Considerazioni Volovelistiche

— Panorama Sportivo

— Computer & Volo a Vela

— Veleggiare

— LESZNO 1968

- Cronaca di E. Galli
- Dal diario di Nino Perotti

— Alianti in plastica

— Notiziario

— Lettere alla Direzione

— Volo a Vela nel Mondo

— Calcinata Sera

In copertina:

Il Col. Sconci, Comandante l'aeroporto di Rieti, consegna il Trofeo « G. Cenni » (posto in palio dall'A.M.) ad A. Pronzati dell'A.V.A.L. di Varese.

Inserito con fotografie:

1° pagina:

— I rincalzi di dopodomani.

2° pagina:

- La coppia francese Rantet-Sorin si prepara al decollo, assistita da Ms. Castanier, Direttore della Carman di Moulins.
- Bertoncelli e G. Nidoli sul Bonaventura.
- Piludu e Bulgari sull'M. 200.
- Le due concorrenti femminili: Marisa Seren Bernardone esordiente in Lega 2 e Adele Orsi, detentrici dei records nazionali femminili.

3° pagina:

- L'FK-3 è giunto a Rieti come nuovissimo prototipo: una interessante costruzione di plastica e metallo.
- Il vincitore R. Spänig e la sua squadra, tra la quale il progettista sig. Funk (secondo da sinistra) e la sua gentile consorte.
- Pausa: nasce il « Trofeo del Chiavone ».

4° pagina:

- Manzoni, Pronzati e Lemera: la pace dopo l'infernale ultima prova.
- M. Seren Bernardone e S. Capoferri, gli unici combattenti della Lega 2.
- Finalmente niente vo'o a vela! Schuberth o Hippias... si chiedono le signore Piludu e Serra?
- Willi Marchetti istruisce Giorgio Orsi sulle raffinatezze dei... fuori campo.

Walter Georgii ci ha lasciati per sempre



Il 24 Luglio 1968, dopo cinquant'anni di instancabile attività scientifica, il cuore del Prof. Walter Georgii ha cessato di battere. Cinquant'anni dedicati interamente all'insegnamento universitario, all'investigazione scientifica ed al volo a vela.

I volovelisti di tutto il mondo non hanno potuto sottrarsi alla profonda emozione che ha causato la notizia della scomparsa del « Professore ».
Walter Georgii ha accompagnato il volo a vela mondiale nella sua marcia trionfale dai suoi primi inizi ai nostri tempi, indicando continuamente ai piloti le strade da seguire, perchè quelle ali silenziose che Egli tanto amava, potessero raggiungere le mete più luminose.

Le storiche colline della Rhön, che hanno assistito ai primi voli veleggiati sulle correnti dinamiche di pendio, furono il primo laboratorio sperimentale di Walter Georgii; un laboratorio scientifico all'aria libera, vicino ai volovelisti, a quelli che sono stati i precursori del volo silenzioso e con i quali Egli ha diviso la gioia dei primi trionfi e l'amarezza delle prime lotte e delle prime incomprendioni.

In tutta la Sua vita Walter Georgii è stato tra quegli uomini, sportivo tra gli sportivi, con il Suo spirito eternamente giovane, che lo faceva gioiosamente fraternizzare con la gioventù volovelistica di tutto il mondo, della quale Walter Georgii ha sempre compreso gli entusiasmi e condiviso la fede nella vita. E per quegli uomini il « Professore » ha lottato con il solo fine che la scienza meteorologica facesse più sicure le vie del cielo e per preparare al volo a vela le sue meravigliose conquiste.

Seguendo la storia del volo a vela mondiale, vediamo come, dopo che l'audacia dei volovelisti della vecchia Rhön e la scienza meteorologica del Professore, scoprirono tutto quello che un aliante poteva fare sfruttando le ascendenze orografiche, questi stessi uomini portarono le loro fragili ali silenziose lungo le linee di groppo dei fronti freddi, staccandosi per la prima volta dalle montagne e facendo invadere al volo a vela le pianure. Poi, lo spirito di audacia di quei volovelisti, incoraggiati dalle scoperte del suo grande investigatore, affrontarono con i loro alianti i misteri delle nubi elevando i primati d'altezza di varie migliaia di metri, e di centinaia di chilometri quelli di distanza.

Con la fondazione dell'Istituto Tedesco di Investigazioni Volovelistiche (D.F.S.) Walter Georgii vede coronato uno dei Suoi sogni più ambiziosi; e alla testa di questo grande organismo scientifico, realizza una serie interminabile di studi e di ricerche aerologiche, che hanno aperto al volo a vela nuove e vaste possibilità.

Fu così che con la pratica del volo termico si liberò definitivamente il volo a vela dalla schiavitù delle montagne e con l'ulteriore scoperta del volo in onda si completarono le nostre conoscenze dei mezzi che la natura offre all'uomo per competere nell'aria con i più forti uccelli veleggiatori.

Ciò nonostante, Walter Georgii, in questi ultimi anni della Sua esistenza, con il Suo spirito di investigatore instancabile e perennemente giovane, ha detto che il ciclo del progresso del volo a vela superiore non è ancora chiuso. Il volo veleggiato nelle termiche d'altezza, nelle strade di nubi oceaniche, nelle onde di sottovento, nelle onde migratorie associate alle correnti a getto, offrono ai piloti di volo a vela possibilità che ancora non sono state totalmente sfruttate e tanto meno profondamente investigate.

Crediamo che non esista al mondo un volovelista che metta oggi in dubbio gli stretti vincoli che esistono tra il volo a vela e la scienza meteorologica. Per questo possiamo affermare con il nostro indimenticabile Maestro che il progresso del volo a vela è strettamente legato al progresso della meteorologia e che quanto più si approfondiranno gli studi meteorologici, tanto più grandi saranno le conquiste dell'ala silenziosa.

Queste constatazioni spiegano perchè il mondo del volo a vela ha accolto con profonda tristezza la notizia della scomparsa del Padre della meteorologia volovelistica.

Noi, volovelisti italiani, che abbiamo avuto la fortuna di avere Walter Georgii più volte in Italia, noi che per tanti anni abbiamo ammirato il Suo sapere e la bontà del Suo animo, noi che imparammo da Lui a scrutare il cielo, e che per tanto tempo lo abbiamo avuto come saggio e paterno consigliere, noi gli diciamo addio da queste colonne di « Volo a Vela ». E volgendo lo sguardo alle nubi che popolano il cielo di questa perturbata estate 1968, Gli inviamo il commosso ricordo dei volovelisti italiani, pensando a quelle ali silenziose nella cui fortuna il « Professore » ha sempre avuto fede.

P. R.

RIETI 1968

**Ci voleva
il maltempo
per promuovere,
anche nei
nostri campionati,
una « contestazione »...**



note meteorologiche e non

Per la prima volta dal 1957, da quando cioè sono state organizzate in Italia le prime gare nazionali con temi e formule di tipo internazionale, le condizioni meteorologiche della prima quindicina di agosto non sono state favorevoli allo svolgimento del Campionato Italiano di Volo a Vela.

I nostri migliori volovelisti, affluiti anche quest'anno numerosissimi a Rieti, sono rimasti delusi, addirittura sorpresi, dal susseguirsi delle perturbazioni, delle « linee di instabilità » che, praticamente, dal 2 al 12 agosto hanno interessato totalmente o marginalmente le regioni dell'Italia Centrale.

Il campo di alte pressioni, che nei giorni precedenti le gare aveva interessato il bacino Mediterraneo, fin dalle prime ore del 2 agosto — giorno d'inaugurazione del Campionato — era in fase di attenuazione. Alle ore 12.00/z due « linee di instabilità », associate a maltempo, avanzavano da NW e da W verso l'Italia: una dalla Francia, l'altra dalla Sardegna.

Nella Valle reatina il cielo è totalmente coperto da nubi medie e alte e le condizioni atmosferiche sono nettamente sfavorevoli al volo veleggiato: il 2 agosto, pertanto, acconsente solamente lo svolgimento della cerimonia inaugurale del Campionato.

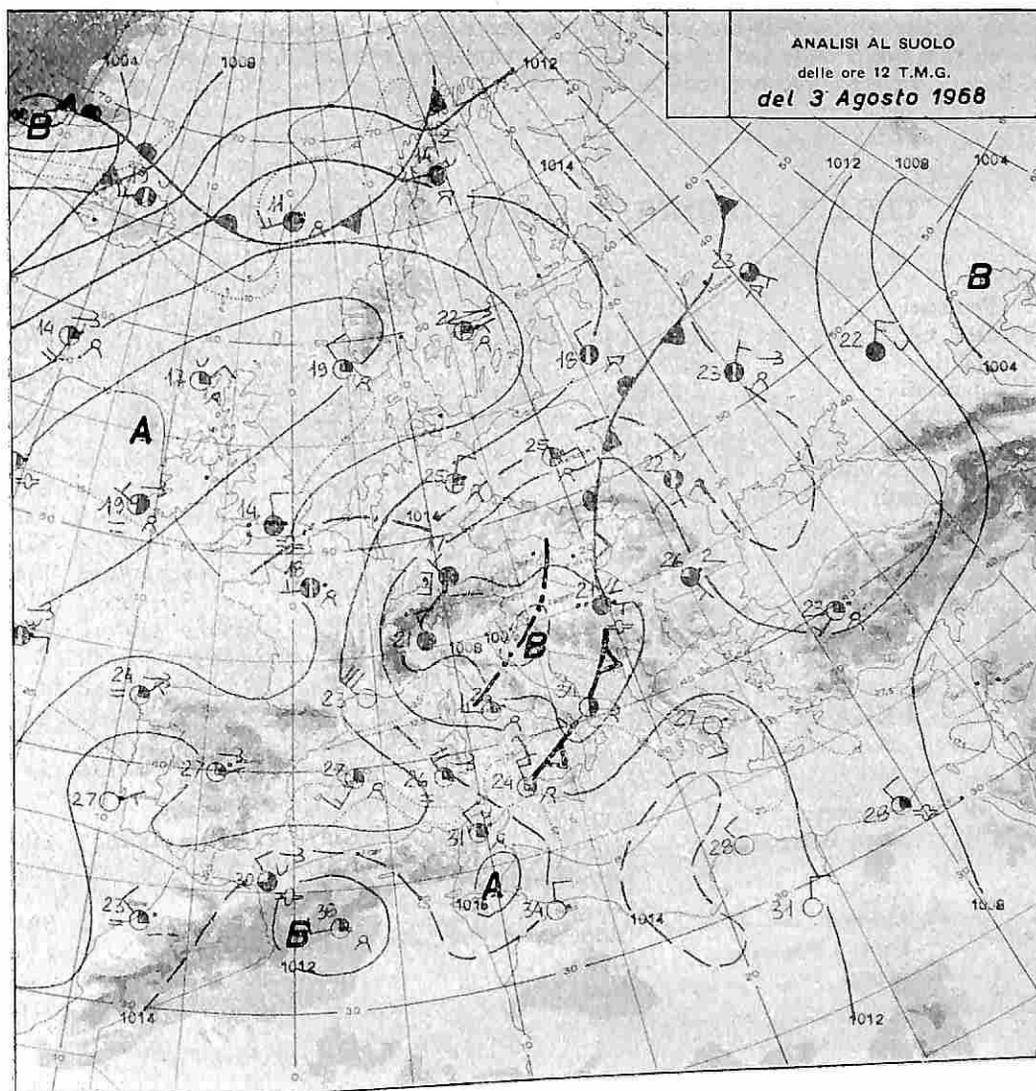
ELENCO ISCRITTI ALLA LEGA 1

Num. d'ord.	CONCORRENTE	N° di gara	ALIANTE		Ente di appartenenza
			Tipo	Sigla	
1	Agresta Paolo	111	Uribel C	I-RORI	C.P.V. Milano
2	Balzer Mario	5	M 100 S	I-DURC	A.C. Bergamo
3	Casagrande Emiliano	4	M 100 S	I-VELD	A.C. Rieti
4	Cattaneo Mario	9	SHK	I-LJET	C.P.V. Milano
5	Dall'Amico Pietro	2	M 100 S	I-CUAM	A.C. Torino
6	Della Chiesa Carlo	77	M 100 S	I-VELM	C.V.T. Torino
7	Fontana Vittorio	27	E.C. 41	I-CRIB	A.V.A.L. Varese
8	Kalckreuth Gioacchino	12	SHK	I-ADAM	G.V.V. «Valzania» Como
9	Lamera Fiorenzo	7	SHK	I-ERLU	A.C. Torino
10	Mantica Umberto	3	A3	I-VCPV	C.P.V. Milano
11	Manzoni Roberto	28	SHK	I-MIAU	CSVVA Varese
12	Massoni Giovanni	25	A2	I-SVAM	A.V.M. Milano
13	Morelli Piero	1	Skylark	I-KOKO	C.V.T. Torino
14	Motta Carmelo	16	A2	I-ERCO	A.C. Torino
15	Neubert Walter	6	Libelle	D-OO82	Germania
16	Nidoli Giorgio Bertoncelli Ugo	82	C.V.V.8	I-PURI	A.V.A.L. Varese
17	Orsi Adele	44	Cirrus	I-ASET	CSVVA Varese
18	Orsi Giorgio	43	Cirrus	I-VITA	G.V.V. «Valzania» Como
19	Peccolo Lorenzo	71	M 100 S	I-SALI	A.C. Torino
20	Perotti Giovanni Caimotto Giuseppe	19	M 200	I-TTOR	A.C. Torino
21	Piludu Ferruccio Bulgari Gianni	14	M 200	I-MOON	A.C. Roma
22	Pronzati Attilio	103	Phoebus	I-MAGO	A.V.A.L. Varese
23	Rantet-Sornin	728	M 200	F-CDDY	Francia
24	Rasini Cesare	33	Uribel D	I-FUCK	A.V.S. Milano
25	Rizzi Guido	20	M 100 S	I-SOLO	A.C. Bergamo
26	Serra Sandro	67	FOKA 4	I-LUCJ	A.C. Bologna
27	Spänig Rolf	8	FK 3	D-7043	Germania
28	Tessera Chiesa Emilio	18	Ka 6	I-EDEC	A.C. Torino
29	Urbani Paolo	90	M 100 S	I-PAUR	A.C. Roma
30	Zanetti Amleto	0	A2	I-MISU	C.P.V. Milano

ELENCO ISCRITTI ALLA LEGA 2

Num. d'ord.	CONCORRENTE	N° di gara	ALIANTE		Ente di appartenenza
			Tipo	Sigla	
1	Arcari Santino	81	M 100 S	I-CIRO	A.C. Cremona
2	Capoferri Sergio	10	Dart-17	I-TOTI	A.C. Bergamo
3	Fanti Pressato	11	M 100 S	I-FAPA	A.C. Bergamo
4	Monti Eugenio	58	M 100 S	I-CUCU	CSVVA Varese
5	Moretti Francesco	51	M 100 S	I-VELP	A.C. Rieti
6	Seren Bernardone Marisa	64	M 100 S	I-OULX	A.C. Torino

Il giorno 3, alle 12.00/z, l'Italia Centrale è tra i due fuochi di una «linea temporalesca» avanzante dal Centro-Nord, e di un fronte freddo in quota, che interessa il Centro-Sud (Fig. 1). Seconda giornata di inattività.



Soltanto il 4 agosto si può svolgere la prima prova: sull'Italia Centrale, infatti, si stabilisce un'area di relativa alta pressione ed il tempo non è più perturbato. L'aria in circolazione è tuttavia molto umida e l'attività termoconvettiva darà luogo a formazioni cumuli-formi con base di condensazione piuttosto bassa. Il sondaggio termodinamico compiuto nella Valle reatina permette di rilevare inoltre che le condizioni termiche saranno suffi-

cienti per il veleggiamento verso le 13.30 con 26°C in superficie. I venti al suolo sono deboli settentrionali, mentre in quota si registrano venti da NW, con 15 Kts a 1000 m QNH, 25 Kts a 3000 metri, 40 Kts a 5500 metri.

La Commissione assegna come prova del giorno una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Gualdo Tadino-Rieti, di Km 180, per la Lega 1; per la Lega 2, Rieti-Foligno-Rieti di Km 114.

La prova ha presentato qualche difficoltà, specialmente per l'aggancio iniziale di quei concorrenti partiti nelle ultime posizioni. Anche lungo il percorso di andata della gara, le condizioni termiche non sono state facili, specie per i piloti di modesta esperienza. Il fatto che un solo pilota della Lega 2 sia riuscito a completare la prova, lo dimostra chiaramente. In Lega 1, invece, 17 concorrenti compiono l'intero percorso.

LEGA 1 - ORDINE D'ARRIVO DELLA 1ª PROVA

1° Pronzati	2.03.02	Km/h	88,171	punti	1.000
2° Orsi G.	2.15.11	»	80,246	»	903
3° Spänig	2.18.49	»	78,146	»	878
4° Manzoni	2.26.06	»	74,250	»	835
5° Lamera	2.26.10	»	74,217	»	835
6° Orsi A.	2.40.51	»	67,442	»	765
7° Rantet - Sornin	2.41.10	»	67,309	»	763
8° Kalckreuth	2.43.58	»	66,159	»	752
9° Neubert	2.44.11	»	66,072	»	751
10° Tessera Chiesa	2.45.30	»	65,546	»	746
11° Motta	2.48.15	»	64,475	»	736
12° Mantica	2.52.16	»	62,972	»	722

LEGA 2 - ORDINE D'ARRIVO DELLA 1ª PROVA

1° Capoferri	2.31.42	Km/h	45,089	punti	800
2° Seren Bernardone	Madonna della Luce-Piediluco	Km	105,600	»	728
3° Arcari	Gavelli	»	85,200	»	588
4° Moretti	Leonessa	»	19,400	»	134
5° Fanti - Pressato	Rieti	»	0	»	0
5° Monti	Rieti	»	0	»	0

Il 5 agosto, riprendono le dolenti note del tempo perturbato. Il Mediterraneo Occidentale comincia ad essere interessato da una depressione con minimo di 1009 mb sulla Penisola Iberica. A detta depressione è associata una perturbazione di notevole intensità in movimento verso Levante. Le condizioni permangono sfavorevoli per ben tre giorni. Il 5, il 6 ed il 7 agosto, infatti, nonostante le alterne schiarite locali, non è possibile assegnare alcun tema di gara.

Finalmente il giorno 8, dopo il passaggio di un fronte freddo, l'Italia Centrale presenta un intervallo di tempo discreto. Di primo mattino, da quel che è dato vedere, sembra d'essere in situazione postfrontale. Ma col passare delle ore si presentano nel cielo formazioni fluttuanti di cirrostrati in bande associate ad una linea di instabilità avanzante da NW.

Tuttavia il sondaggio termodinamico compiuto nelle prime ore del mattino nella Valle reatina fa prevedere, verso le ore 14 - con 25°C in superficie - condizioni termiche sufficienti per lo svolgimento di una prova limitata alle regioni centrali.

I venti al suo'lo sono deboli e spirano dai quadranti meridionali. In quota si dispongono da WSW con intensità di 10 Kts a 2000 m, di 20 Kts a 3000 m e di 45 Kts a 5500 m.

La Commissione Sportiva assegna come tema alla Lega 1 una gara di velocità su triangolo di 170 Km, sul percorso Rieti-Meggiano-Montecristo-Rieti; alla Lega 2, corsa di velocità in andata e ritorno sul percorso Rieti-Montecristo-Rieti, di Km 116.

L'evoluzione della situazione meteorologica, con l'alternarsi delle citate formazioni di cirrostrati in banda, che a intermittenza fanno ve'lo al sole, mette a dura prova l'abilità dei piloti e determina una pesante selezione. Quindici concorrenti completano la prova in Lega 1; tre in Lega 2.

LEGA 1 - ORDINE D'ARRIVO DELLA 2ª PROVA

		Km/h		punti	
1° Spänig	2.11.46		77,592		1.000
2° Lamera	2.21.09	»	72,434	»	933
3° Rantet - Sornin	2.28.26	»	68,879	»	890
4° Neubert	2.30.26	»	67,964	»	879
5° Pronzati	2.38.31	»	64,498	»	840
6° Cattaneo	2.39.12	»	64,221	»	837
7° Tessera Chiesa	2.54.48	»	58,490	»	776
8° Perotti - Caimotto	3,01.10	»	56,434	»	756
9° Kalckreuth	3.01.51	»	56,222	»	754
10° Manzoni	3.06.10	»	54,919	»	741
11° Zanetti	3.22.51	»	50,402	»	701
12° Mantica	3.31.52	»	48,257	»	682

CLASSIFICA GENERALE DOPO LA 2ª PROVA

1° Spänig	punti	1.878
2° Pronzati	»	1.840
3° Lamera	»	1.768
4° Rantet - Sornin	»	1.653
5° Neubert	»	1.630
6° Manzoni	»	1.576
7° Tessera Chiesa	»	1.522
8° Kalckreuth	»	1.506
9° Mantica	»	1.404
10° Zanetti	»	1.401
11° Motta	»	1.397
12° Piludu-Bulgari	»	1.363

LEGA 2 - ORDINE D'ARRIVO DELLA 2° PROVA

1° Seren Bernardone	2.55.07	Km/h 39.745	punti	1.000
2° Capoferri	Rocca di Corno	Km 92,600	»	798
3° Fanti - Pressato	Scoppito	» 81,600	»	703
4° Monti	Montereale	» 20,600	»	178

CLASSIFICA GENERALE DOPO LA 2° PROVA

1° Seren Bernardone	punti	1.728
2° Capoferri	»	1.598
3° Fanti - Pressato	»	703
4° Arcari	»	588
5° Monti	»	178
6° Moretti	»	134

Il 9 agosto, altra battuta d'arresto. La linea di instabilità che il giorno precedente, con la sua nuvolosità cirriforme fluttuante, ha disturbato lo svolgimento della gara, avanza rapidamente verso SE, assumendo la caratteristica di un vero e proprio fronte freddo, che alle 12.00 attraversa le regioni dell'Italia Centrale (Fig. 2)

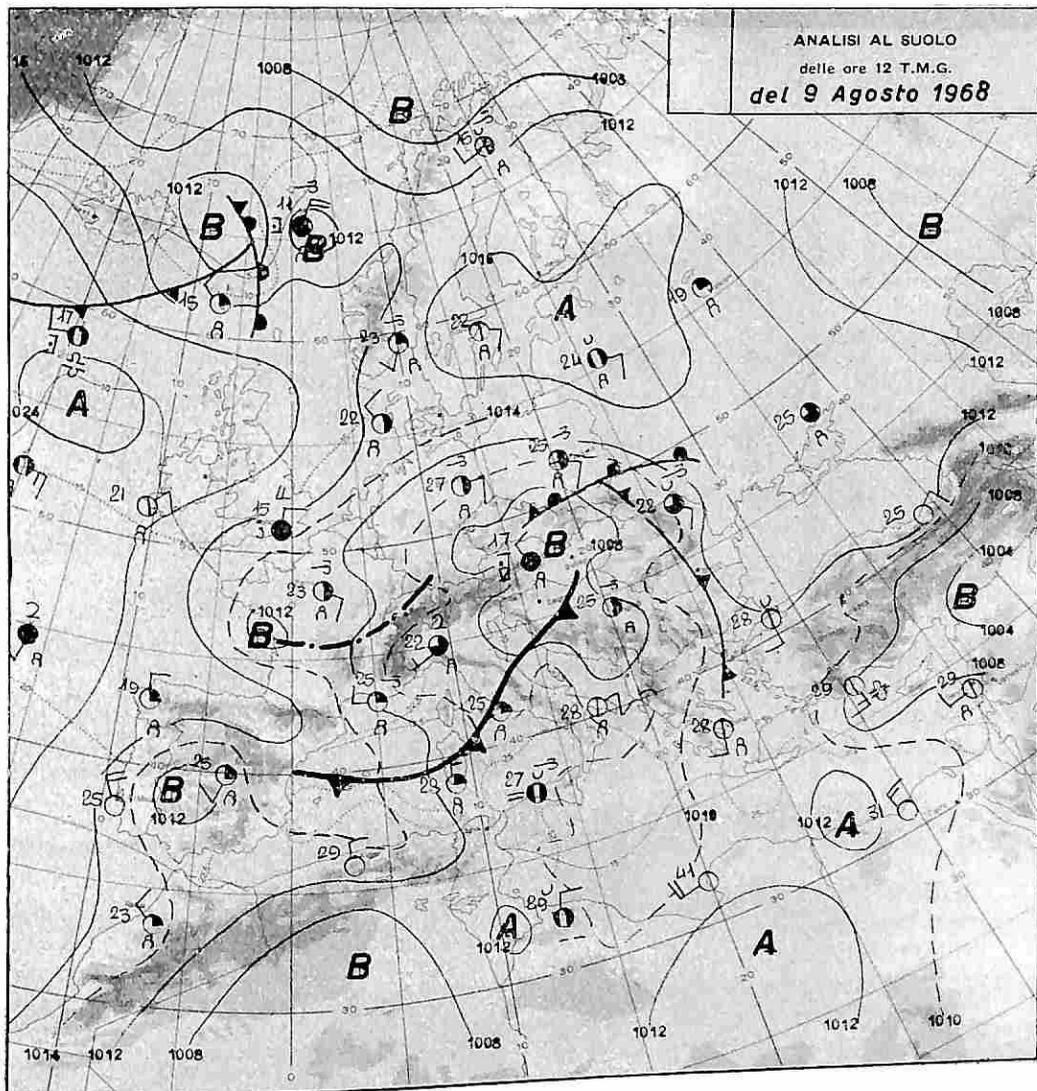
Sono segnalati temporali lungo tutto il crinale appenninico, e la Commissione autorizza soltanto voli locali di prova e di allenamento, non permettendo le condizioni generali del tempo lo svolgimento di alcun tema di gara.

Dietro il fronte freddo del 9 agosto c'è tempo relativamente buono. Il giorno 10, infatti, la situazione meteorologica generale sull'Italia Centrale è tale da acconsentire lo svolgimento di una prova.

Le caratteristiche della massa d'aria in circolazione, analizzate in base ai dati del sondaggio mattutino da noi compiuto nella Valle di Rieti, denotano la presenza di un alto grado di umidità. L'instabilità convettiva non è forte, tuttavia si prevede che la debole attività temporalesca che si avrà lungo il crinale appenninico nel pomeriggio avanzato, sarà accompagnata soltanto da acquazzoni isolati. La base di condensazione delle nubi cumuliformi sarà piuttosto bassa, specialmente sul versante adriatico.

Ci si preoccupa pertanto di scegliere un tema di gara che consenta ai piloti di valersi di un buon appoggio termo-orografico, senza tuttavia impegnare i concorrenti in zone montane con vette di notevole altezza, incappucciate da nubi orografiche cumuliformi. Sino a 1000 m QNH i venti sono deboli variabili; a quote superiori spirano attorno ad W con 20 Kts a 3000 m e 30 Kts a 5500 m.

Il tema di gara per la Lega 1 è, per la verità, un po' inconsueto: una prova di velocità sulla spezzata Rieti-Assisi-Rieti-Foligno-Rieti, per complessivi Km 265. Per la Lega 2, Rieti-Assisi-Rieti, per Km 149. Riconosciamo onestamente a posteriori che i due temi assegnati, rispetto alle possibilità medie dei concorrenti in gara, non sono stati facili. Le due prove, infatti, sono state molto impegnative ed hanno determinato sconvolgimenti in classifica generale. Un esteso piovasco, associato ad una serie di « Congestus » formatisi a NW di Rieti verso le 17.30, non ha permesso a molti concorrenti di arrivare a Rieti. Soltanto 8 piloti di Lega 1 hanno così potuto completare la prova; mentre in Lega 2 i tre partecipanti rimasti in gara hanno atterrato prima di Rieti.



LEGA 1 - ORDINE D'ARRIVO DELLA 3^a PROVA

Rank	Name	km/h	Time	Points
1°	Kalckreuth	66,447	3.59.28	1.000
2°	Spänig	»	66,359 3.59.47	» 999
3°	Neubert	»	65,004 4.04.47	» 988
4°	Lamera	»	63,138 4.12.01	» 972
5°	Manzoni	»	62,055 4.16.25	» 963
6°	Cattaneo	»	55,090 4.48.50	» 911
7°	Mantica	»	55,008 4.49.16	» 910
8°	Tessera Chiesa	»	54,353 4.52.45	» 905
9°	Pronzati	Km	254,200 Piediluco	» 684
10°	Rantet-Sornin	»	227,400 Cortaccione-Spoleto	» 612
11°	Zanetti	»	226,800 S. Giacomo di Spoleto	» 610
11°	Motta	»	226,800 Cimitero S. Sabino-Spoleto	» 610
11°	Peccolo	»	226,800 Cimitero S. Sabino-Spoleto	» 610

CLASSIFICA GENERALE DOPO LA 3° PROVA

1°	Spänig	punti	2.877
2°	Lamera	»	2.740
3°	Neubert	»	2.618
4°	Manzoni	»	2.539
5°	Pronzati	»	2.524
6°	Kalckreuth	»	2.506
7°	Tessera Chiesa	»	2.427
8°	Mantica	»	2.314
9°	Rantet-Sornin	»	2.265
10°	Zanetti	»	2.011
11°	Motta	»	2.007
12°	Cattaneo	»	1.748

LEGA 2 - ORDINE D'ARRIVO DELLA 3° PROVA

1°	Capoferri	Trevi (Bovara)	Km	101,000	punti	1.000
2°	Fanti - Pressato	Borgo di Spello (Perugia)	»	84,200	»	834
3°	Seren Bernardone	S. Lucia di Spello	»	83,600	»	828

CLASSIFICA GENERALE DOPO LA 3° PROVA

1°	Capoferri S.	punti	2.598
2°	Seren Bernardone M.	»	2.556
3°	Fanti-Pressato	»	1.537
4°	Arcari S.	»	588
5°	Monti R.	»	178
6°	Moretti F.	»	134

L'11 Agosto si disputa la quarta prova del Campionato. Le condizioni non sono certo migliori dei giorni precedenti, perchè lo stazionamento dell'Anticiclone Atlantico sul bordo occidentale dell'Europa continua a favorire il convogliamento di aria temperata umida sull'Italia settentrionale e centrale. Questa discesa da Nord di aria ricca di umidità e la prevista possibilità di formazioni temporalesche nelle regioni dell'Italia Centro-Settentrionale, consigliano, in un primo tempo, un tema di gara verso Sud. Poco prima della partenza, però, una muraglia di « cumulus congestus » in rapidissima evoluzione si erge minacciosa a Sud di Rieti, mentre a Nord le formazioni cumuliformi sembrano assumere gradatamente minore imponenza.

I venti sono dal 3° quadrante, deboli in superficie e con 15 Kts a 1000 m QNH. A 3000 m spirano nettamente da W con notevole intensità (65 Kts). A 5500 m riprendono a spirare da SW con minore intensità (35 Kts).

La situazione meteorologica sull'Italia Centrale, dal punto di vista volovelistico, si presenta, per così dire, piuttosto fluida. Tuttavia, riteniamo che, cambiando tema di gara si possa fare una « garetta » verso Nord. Riunita rapidamente la Commissione Sportiva, si decide per una corsa di andata e ritorno a Foligno (Km 116) per le due classi: partenza alla 14.00.









Le condizioni lungo il percorso di gara sono discrete. Il miglior tempo registrato è di 1^h 25' e 58". Un primo gruppo di concorrenti di Lega 1, giunto di ritorno a Rieti sul traguardo d'arrivo tra le 16.00 e le 16.15, nella speranza di poter migliorare il proprio tempo di gara, effettua una seconda partenza. Le condizioni di veleggiamento vanno però gradatamente scemando e nessuno riesce ad ottenere prestazioni migliori. In totale 16 concorrenti di Lega 1 completano la prova, mentre 11 atterrano fuori campo. In Lega 2, solo Pressato rientra a Rieti, completando regolarmente la prova; gli altri due concorrenti rimasti in gara atterrano invece lungo il percorso di ritorno.

LEGA 1 - ORDINE D'ARRIVO DELLA 4^a PROVA

1°	Manzoni	1.25.58	Km/h	80,967	punti	1.000
2°	Kalckreuth	1.26.57	»	80,045	»	987
3°	Spänig	1.28.00	»	79,090	»	974
4°	Neubert	1.28.32	»	78,614	»	967
5°	Cattaneo	1.29.00	»	78,202	»	961
6°	Orsi	1.33.10	»	74,704	»	915
7°	Pronzati	1.36.00	»	72,500	»	887
8°	Lamera	1.39.15	»	70,125	»	857
9°	Zanetti	1.40.22	»	69,345	»	848
10°	Mantica	1.42.18	»	68,035	»	832
11°	Piludu-Bulgari	2.05.13	»	55,583	»	698
12°	Motta	2.14.37	»	51,702	»	662

CLASSIFICA GENERALE DOPO LA 4^a PROVA

				punti	3.851
1°	Spänig			»	3.597
2°	Lamera			»	3.585
3°	Neubert			»	3.539
4°	Manzoni			»	3.493
5°	Kalckreuth			»	3.411
6°	Pronzati			»	3.146
7°	Mantica			»	2.859
8°	Zanetti			»	2.842
9°	Rantet-Sornin			»	2.709
10°	Cattaneo			»	2.669
11°	Motta			»	2.545
12°	Tessera Chiesa				

LEGA 2 - ORDINE D'ARRIVO DELLA 4^a PROVA

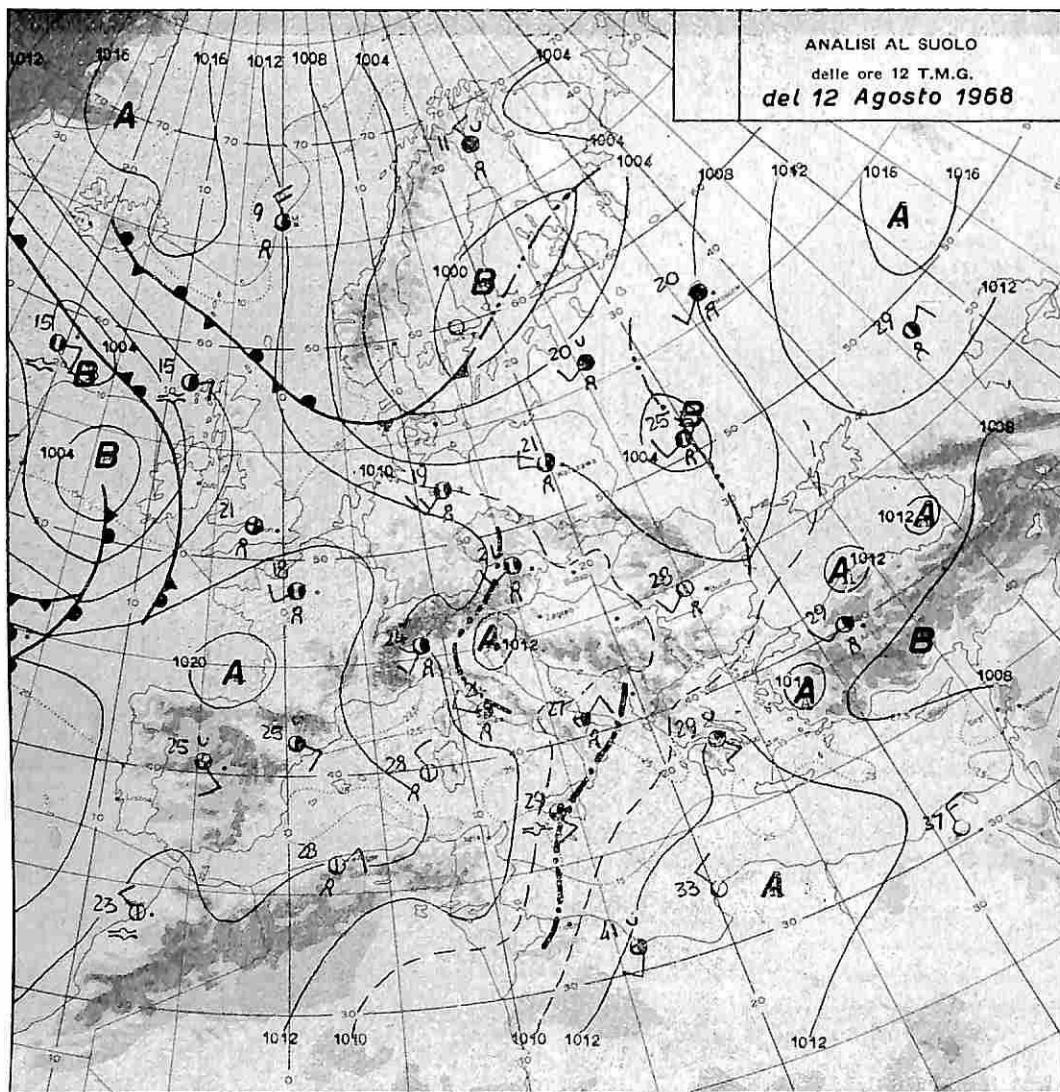
1°	Fanti-Pressato	2.45.41	Km/h	42,007	punti	1.000
2°	Capoferri	Spoleto - P. d'Armi	Km	77,600	»	669
2°	Seren Bernardone	Spoleto - P. d'Armi	Km	77,600	»	669

CLASSIFICA GENERALE DOPO LA 4^a PROVA

				punti	3.267
1°	Capoferri			»	3.225
2°	Seren Bernardone			»	2.537
3°	Fanti-Pressato			»	588
4°	Arcari			»	178
5°	Monti			»	134
6°	Moretti				

Il Campionato si conclude il 12 agosto con la quinta ed ultima prova.

Le condizioni meteorologiche non sono migliorate: l'Italia, infatti, continua ad essere interessata da una circolazione di aria temperata e umida che si presenta instabile sulle regioni settentrionali (fig. 3).



Dal sondaggio compiuto durante le prime ore del mattino nella Valle reatina, rileviamo inoltre che negli strati inferiori l'aria è piuttosto stabile e che la labilizzazione di tali strati richiede una temperatura in superficie di 26 °C. È vero che la « massima » prevista per le ore 14.00 è di 27 °C, ma la nuvolosità è forte e la radiazione solare è ostacolata dalla fluttuante copertura del cielo (la temperatura media in superficie dalle 12.00 alle 16.00 sarà infatti attorno ai 26 °C).

I venti sono ancora attorno al 3° quadrante con intensità di 15 Kts a 1000 m QNH e di 30 Kts a 3000 m.

Non si possono quindi prevedere che condizioni di veleggiamento povere e, pertanto, il tema di gara della giornata non potrà essere che modesto. La Commissione preposta alla scelta della prova decide infatti di ripetere la corsa di velocità Rieti-Foligno e ritorno, di km 116.

Le condizioni riscontrate confermano le previsioni di una non facile giornata. Soltanto i concorrenti che hanno adottato una tattica di gara estremamente prudente riescono a completare la prova. Otto sono i piloti della Lega 1 che rientrano regolarmente a Rieti, mentre gli altri 19 atterrano lungo il percorso. Nessun concorrente della Lega 2 riesce a completare la prova.

LEGA 1 - ORDINE D'ARRIVO DELLA 5ª PROVA

			Km/h	72,562	punti	1 000
1°	Spänig	1.35.55	»	65,138	»	943
2°	Cattaneo	1.46.51	»	62,514	»	924
3°	Neubert	1.51.20	»	56,227	»	882
4°	Zanetti	2.03.47	»	52,030	»	856
5°	Motta	2.13.46	»	50,722	»	849
6°	Tessera Chiesa	2.17.13	»	44,274	»	814
7°	Orsi A.	2.37.12	»	41,923	»	803
8°	Pronzati	2.46.01	»	115,000	»	698
9°	Kalckreuth	Quattro Strade	Km	115,000	»	698
10°	Perotti-Caimotto	Quattro Strade	»	83,600	»	507
11°	Dall'Amico	Spoletto (S. Nicolò)	»	77,600	»	471
12°	Manzoni	Spoletto (P. d'Armi)	»	77,600	»	471
12°	Mantica	Spoletto (P. d'Armi)	»	77,600	»	471
12°	Morelli	Spoletto (P. d'Armi)	»	77,600	»	471
12°	Della Chiesa	Spoletto (P. d'Armi)	»	77,600	»	471

LEGA 2 - ORDINE D'ARRIVO DELLA 5ª PROVA

			Km	58,000	punti	460
1°	Capoferri	Foligno-Aerop.	»	51,000	»	404
2°	Seren Bernardone	Borgo Trevi	»	14,200	»	113
3°	Fanti-Pressato	Monteleone-Leonessa				

LE CLASSIFICHE FINALI

CLASSIFICA « LEGA 1 » (Trofeo G. CENNI)

GRADUATORIA		PILOTA CONCORRENTE	ALIANTE Tipo	ENTE DI APPARTENENZA	Numero di gara
Libera	Standard				
		Spänig R.	F.K.3	Germania	8
2	1	Neubert W.	LIBELLE	Germania	6
3	2	Pronzati A.	PHOEBUS	A.V.A.L. - Varese	103
4		kalckreuth G	SHK	G.V.V.V. - Como	12
5		Manzoni R.	SHK	C.S.V.V.A. - Varese	28
6		Lamera F.	SHK	A.C. - Torino	7
7	3	Zanetti A.	A-2	C.P.V. - Milano	0
8		Cattaneo M.	SHK	C.P.V. - Milano	9
9		Mantica U.	A-3	C.P.V. - Milano	3
10	4	Motta C.	A-2	A.C. - Torino	16
11	5	Tessera Chiesa E.	Ka-6	A.C. - Torino	18
12		Orsi A.	CIRRUS	C.S.V.V.A. - Varese	44
13	2	Rantet-Sornin	M-200	Francia	728
14	3	Piludu-Bulgari	M-200	A.C. - Roma	14
15	4	Morelli P.	SKYLARK 3F	G.V.T. - Torino	1
16	6	Della Chiesa C.	M-100 S	G.V.T. - Torino	77
17	7	Peccolo L.	M-100 S	A.C. - Torino	71
18	7	Perotti-Caimotto	M-200	A.C. - Torino	19
19	8	Rizzi G.	M-100 S	A.C. - Bergamo	20
20	9	Agresta P.	URIBEL C	C.P.V. - Milano	111
21	10	Nidoli-Bertoncelli	C.V.V.8	A.V.A.L. - Varese	82
22	10	Dall'Amico P.	M-100 S	A.C. - Torino	2
23	12	Fontana V.	E.C.41	A.V.A.L. - Varese	27
24		Orsi G.	CIRRUS	G.V.V.V. - Como	43
25	11	Serra S.	FOKA	A.C. - Bologna	67
26	12	Rasini C.	URIBEL D	A.V.S. - Milano	33
27	13	Urbani P.	M-100 S	A.C. - Roma	90
28	14	Casagrande E.	M-100 S	A.C. - Rieti	4
29	15	Balzer M.	M-100 S	A.C. - Bergamo	5
30	16	Masson G.	A-2	A.V.M. - Milano	25

CLASSIFICA « LEGA 2 » (Trofeo A. TAIT)

GRADUATORIA	PILOTA CONCORRENTE	ALIANTE TIPO	ENTE DI APPARTENENZA	NUMERO DI GARA
1	Capcferri S.	DART-17	A.C. - Bergamo	10
2	Seren Bernardone M.	M-100 S	A.C. - Torino	64
3	Fanti-Pressato	M-100 S	A.C. - Bergamo	11
4	Arcari S.	M-100 S	A.C. - Cremona	81
5	Monti	M-100 S	C.S.V.V.A. - Varese	53
6	Mcrett F.	M-100 S	A.C. - Rieti	51

E LO SPECCHIO DELLE PROVE

1° PROVA	2° PROVA	3° PROVA	4° PROVA	5° PROVA	PUNTEGGIO FINALE	% SU 5000
km 180,800	km 170,400	km 265,200	km 116	km 116		
878	1.000	999	974	1.000	4.851	97,0
751	879	988	967	924	4.509	90,2
1.000	840	684	887	803	4.214	84,3
752	754	1.000	987	698	4.191	83,8
835	741	963	1.000	471	4.009	80,2
835	933	972	857	352	3.946	78,9
700	701	610	848	882	3.741	74,8
—	837	911	961	943	3.652	73,0
722	682	910	832	471	3.617	72,3
736	661	610	662	856	3.525	70,5
746	776	905	118	849	3.394	67,9
765	292	558	915	814	3.344	66,9
763	890	612	577	352	3.194	63,9
699	664	372	698	352	2.785	55,7
715	299	402	586	471	2.573	51,5
649	151	402	641	471	2.314	46,3
418	673	610	118	352	2.171	43,4
76	756	402	142	693	2.074	41,5
665	198	203	288	431	1.785	35,7
284	—	247	596	352	1.479	29,6
97	387	272	308	352	1.416	28,3
76	319	190	287	507	1.379	27,6
330	265	227	240	310	1.372	27,4
903	188	—	—	—	1.091	21,8
—	117	402	214	352	1.085	21,7
129	409	156	—	352	1.046	20,9
284	290	156	300	—	1.030	20,6
—	117	227	311	—	655	13,1
—	93	156	287	—	536	10,7
274	—	—	—	—	274	5,5

1° PROVA	2° PROVA	3° PROVA	4° PROVA	5° PROVA	PUNTEGGIO FINALE	% SU 4260
km 116	km 116	km 149,200	km 116	km 116		
800	798	1.000	669	460	3.727	87,5
728	1.000	828	669	404	3.629	85,2
—	703	834	1.000	113	2.650	62,2
583	—	—	—	—	588	13,8
—	178	—	—	—	178	4,2
134	—	—	—	—	134	3,1



Concludendo queste note sulle condizioni meteorologiche che hanno caratterizzato questo 8° Campionato Italiano di Volo a Vela, non possiamo fare a meno di dire due parole ai volovelisti che vi hanno partecipato.

Non useremo espressioni dure come quelle del noto giornalista aeronautico Giuseppe D'Avanzo, il quale, su « Il Tempo » del 14 agosto, in un articolo conclusivo sulla più importante competizione volovelistica nazionale, intitolato « *Gli italiani hanno deluso nel campionato di volo a vela* », afferma che i nostri piloti non hanno motivo di essere scontenti per il modo in cui le gare si sono concluse. Primo e secondo, infatti, nella generale, sono due tedeschi, al terzo posto un italiano, seguito ancora da un tedesco dietro al quale troviamo tutti gli altri nostri volovelisti.

Il D'Avanzo rileva che il « motivo di consolazione » tirato in ballo dagli italiani, sarebbero sempre le cattive condizioni meteorologiche; ma — sottolinea — se le condizioni atmosferiche sono state sfavorevoli per gli italiani, lo sono state anche per i concorrenti di altre nazionalità. Ad avviso del nostro giornalista si tratterebbe invece di un concorso di cause: leggera superiorità delle macchine con le quali hanno volato i tedeschi, più intenso addestramento e, probabilmente, una preparazione più accurata.

Noi non possiamo accettare in pieno queste affermazioni; siamo infatti certi che se Rieti avesse offerto quest'anno le condizioni meteorologiche del passato, le prestazioni dei nostri piloti non sarebbero state inferiori a quelle degli amici d'oltr'Alpe. Lo prova il fatto che nelle prime due gare, in cui le condizioni, pur non essendo state fumanti, si sono presentate tuttavia discrete, i nostri erano in testa alla classifica.

Ora, bisogna tener conto che il clima e le condizioni meteorologiche della Germania non sono da paragonare a quelli di Rieti; vogliamo dire che i piloti tedeschi sono addestrati più dei nostri al tipo di tempo che ha dominato durante lo svolgimento di questo campionato. Diversi dei nostri migliori piloti, in più di una gara hanno... spinto troppo, fiduciosi, forse, nelle ormai tradizionali condizioni termiche dell'Appennino Centrale, che in passato non li avevano mai traditi.

La recente esperienza dei Mondiali e quella recentissima dei Campionati Nazionali, ci induce quindi a pensare che i nostri debbano allenarsi maggiormente alle condizioni povere ed a giostrare meglio attorno ai temporali. Se, infatti, da una parte le gare nazionali ed internazionali vengono organizzate nei periodi che normalmente sono meteorologicamente più favorevoli, tuttavia si può incappare in cicli poco felici, come gli ultimi citati e ciò nonostante bisogna saperli affrontare come fanno i piloti dei Paesi in cui raramente splende il bel sole d'Italia.

Che dire poi delle discussioni sorte in merito alla suddivisione dei concorrenti in Leghe e Classi?

Per noi, l'esperienza di questi anni pare più che sufficiente per dimostrare l'impossibilità di proseguire con il sistema intrapreso, senza apportare modifiche di vario genere.

La Lega 2 non crea problemi nei Paesi dove l'atterrabilità è facile e possono volare anche i piloti con solo 150 ore di volo. Da noi, però, la particolare configurazione orografica del Paese, deve indurre, per la sicurezza del volo, ad elevare i minimi richiesti per l'ammissione dei concorrenti nella Lega 2; e non solo in questa, ma anche nella Lega 1, allo scopo di non legare troppo le mani agli organizzatori nell'assegnazione di temi a un gruppo di piloti niente affatto omogeneo.

Ebbene, nell'attuale clima di... « contestazione globale », non ci pare troppo ardito proporre addirittura qualche idea che, lungi dal voler risolvere ogni problema, intende solo dare l'avvio a una sistemazione più realistica delle strutture della nostra massima competizione volovelistica; e ciò, forse, non mancherà di avere positive ripercussioni sul livello generale del nostro volo a vela.

1) Pur ritenendo insufficienti le 150 ore di volo richieste per accedere alla Lega 2, pensiamo che sia necessaria, fra i requisiti, l'esperienza di almeno 4 « fuori campo », e non soltanto di quello effettuato per conseguire il « C » d'argento. Per uscire dalla Valle reatina, infatti, non basta un semplice accumulo di ore di volo fatte magari attorno al campo.

2) Il discorso vale anche per la Lega 1; 300 ore di volo a vela non dicono nulla se non includono un certo tipo di esperienza. Quindi si dovrà richiedere un discreto numero di « fuori campo » ad almeno 50 km dalla base, oltre, naturalmente, alle 300 ore. Per quanto riguarda poi i rapporti fra Lega 1 e Lega 2, crediamo che non debbano essere così limitati e irreversibili, ma che, al contrario, le due Leghe debbano continuamente alimentarsi l'una dell'altra, oltre che per trovare una soluzione ad alcuni problemi, anche per non favorire certe negative acquiescenze in Lega 1 e per rendere la competizione più viva in Lega 2.

Si tratta, insomma, di rivalutare la Lega 2 per ridarle il suo vero significato e per salvare con ciò stesso la Lega 1. A tale scopo è necessario un reinserimento nella Lega 2 di quegli elementi che, forse fieri della propria appartenenza alla Lega 1, ma certamente un po' a disagio, si trovano a gareggiare nel gruppo dei fortissimi; gruppo che, già discretamente grande, si ingrandisce artificiosamente forse anche in virtù di regolamenti troppo generosi, e che rischia di vedere abbassare il proprio livello per le limitazioni di varia natura imposte dall'eccessiva disparità nella scala dei valori.

Del resto anche nel meccanismo del campionato di calcio, le promozioni e le retrocessioni sono la valvola di sicurezza per mantenere una certa omogeneità di forze nell'ambito di ciascuna compagine. Senza contare l'efficacia dello stimolo che il timore della retrocessione o il desiderio della promozione possono esercitare nell'elevazione del livello tecnico in tutti i piloti.

Proponiamo quindi, a decorrere dal prossimo anno (affinché tutti abbiano modo di prepararsi nella consapevolezza delle nuove norme):

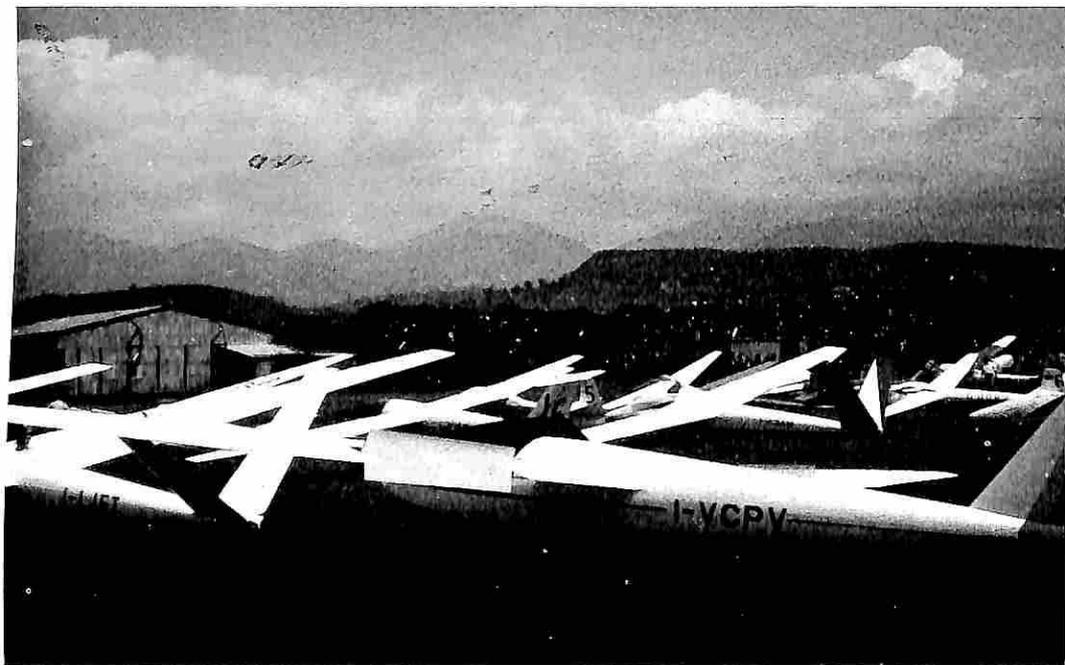
- 1) Passaggio in Lega 2 degli ultimi cinque concorrenti classificatisi in Lega 1.
- 2) Passaggio in Lega 1 dei primi due (e non tre) classificatisi in Lega 2.
- 3) Chi, nella Lega 1, a causa di scassatura (auguriamoci che questa norma non si debba mai applicare!) o a causa di interruzione forzata del Campionato dovesse, nella classifica

finale, risultare negli ultimi cinque posti, non sarà soggetto alla norma generale del passaggio in Lega 2. Il che però non è da escludere. Si danno infatti vari casi: se la scassatura avviene il primo giorno, il pilota rimane in Lega 1, perché, in possesso di tutti i requisiti, vi era stato ammesso, e la prestazione sfortunata di una sola giornata non può considerarsi tale da modificare il giudizio sulla legittimità della sua appartenenza a tale Lega. Se la scassatura avviene, invece, dopo il compimento di due o più gare, si prenderà in esame il punteggio totale dell'ipotetico sfortunato pilota, se ne farà la media giornaliera, e, a campionato concluso si confronterà questa media con quella del primo fra i cinque ultimi classificati che abbiano disputato interamente il campionato: se risulterà maggiore, il pilota in questione resterà in Lega 1 anche se, nella classifica generale sarà più indietro del pilota preso come termine di paragone, altrimenti passerà regolarmente in Lega 2.

Questo passaggio di tre unità in più da una Lega all'altra, dovrà continuare sino a che si sarà raggiunto anche un certo equilibrio numerico fra i due gruppi, rispettando, naturalmente, il presupposto dell'equilibrio qualitativo in seno a ciascuno. Lo scambio dovrà quindi, col tempo, pareggiarsi, o, magari dovrà addirittura invertirsi lo scarto suddetto, non appena si intravedano anche nell'ambito della Lega 2 le incompatibilità che attualmente affliggono la Lega 1. È naturale che il rimedio attuale della eccedenza numerica delle retrocessioni dovrà attenuarsi col tempo, e non sarà difficile rendersi conto tempestivamente del momento in cui tale provvedimento dovrà essere modificato nel senso di un pareggio degli scambi o di una inversione nell'eccedenza: basterà saper ben interpretare di volta in volta i distacchi dei primi in Lega 2 e degli ultimi in Lega 1. Occorrerà, naturalmente, vigilare anche che la progressiva riduzione numerica della Lega 1 cessi non appena la formula degli « scambi in eccedenza » rischiasse di smembrare la compagine omogenea della Lega 1, che in tale modo si spera di raggiungere.

Concludiamo con un accenno brevissimo, per la sua evidenza, sul problema delle varie Classi: Libera, Standard e Club. I rappresentanti di tutti i Paesi in seno alla Commissione di Volo senza Motore della F.A.I., hanno risposto da tempo a questi quesiti: Classe Libera e Classe Standard. Quanti i Campioni? Due, quante sono le Classi,

Plinio Rovesti



Walter Neubert ci ha detto:

Tra gli ospiti stranieri ai campionati di Rieti, abbiamo visto quest'anno Walter Neubert; il quale, partecipando con uno Standard Libelle, si è dimostrato subito all'altezza dei suoi migliori colleghi, piazzandosi al 2° posto in classifica generale. Ecco quanto ci ha detto dopo la difficile competizione:

Ho trovato particolarmente interessante le gare di Rieti in quanto si svolgono su zone prevalentemente montagnose e ciò rappresenta per me una novità. Ho iniziato subito la permanenza a Rieti con un intenso allenamento, anche con lo scopo di studiare le possibilità di atterraggio che mi preoccupavano un poco in quanto volavo con un aliante di proprietà della casa costruttrice.

Proprio nel più interessante volo di allenamento (con Lamera e Kalckreuth sul nuovo percorso dei 300 Km.) ho fatto il mio primo ed unico atterraggio fuori campo, nel rientro, ormai vicino a Leonessa. Questo atterraggio, risoltosi felicemente, mi ha sollevato dalle preoccupazioni in proposito.

La gara stessa è stata per me molto interessante, anche se non si sono verificate le classiche giornate delle quali tanto bene mi era stato raccontato. Proprio questo però è stato per me vantaggioso in quanto le modeste condizioni meteo hanno attenuato lo svantaggio del mio standard nei



confronti delle « orchidee » della libera; inoltre, essendo un volovelista di pianura, abituato alle deboli ascendenze, non ho avuto difficoltà con le modeste quote ed ascendenze di questo Rieti 1968. Circa la partecipazione dei vari piloti in gara, ho rilevato che spesso diversi trascuravano troppo facilmente le deboli ascendenze. È vero che oggi la velocità è sempre più determinante, ma è altrettanto vero che l'interpretazione delle condizioni meteo « davanti » rimane la base per la buona riuscita di tutti i voli, anche quelli di velocità.

Ho trovato stupendo il paesaggio, dal Terminillo al Gran Sasso e dal Subasio a Gualdo Tadino, cornice di un campionato che ho trovato molto ben organizzato e curato nei suoi particolari, specialmente per le notizie meteo dettagliate e ben interpretate e per la rapidità nella distribuzione delle classifiche giornaliere. Ringrazio tutti per la cordiale ospitalità e spero proprio di poter tornare per provare le « condizioni fumanti » che permettono di raggiungere i mari del Sud!

CONSIDERAZIONI VOLOVELISTICHE

Mai come quest'anno il volo a vela è stato con frequenza e spazio nella grande stampa. Ripetutamente ospitato dalla televisione sembra un argomento destinato a divenire di attualità. Stiamo per assistere all'apertura di un nuovo aeroporto destinato al volo a vela a Bergamo; l'Accademia aeronautica considera il volo a vela una attività formativa e propedeutica per i suoi allievi, si nota un aumento delle persone incuriosite che chiedono e leggono con interesse crescente di cose del volo a vela.

Eppure questo momento che sembrerebbe particolarmente favorevole per formulare previsioni ottimistiche nasconde una realtà che va analizzata prendendo cognizione dei molti problemi che esistono e risolverli, se possibile, in questa situazione favorevole.

La competizione di Rieti testè conclusasi ha visto presenti molti, attivi rappresentanti della stampa. Un argomento più volte sollevato e notato dai giornalisti tratta la lega due che si impoverisce nel tempo di partecipanti. Attenzione, dice il giornalista, si deve pensare che mancano le nuove leve? Osservazione giusta e dubbio fondato. Quanti brevetti si fanno in un anno? Forse ne più ne meno di prima, ma come numero assoluto una vera miseria se si vuole un semplice confronto con i paesi che ci confinano. Ma un'altra osservazione va fatta ed è quella che per le nuove leve l'avvicinarsi alla competizione è diventato tecnicamente difficile (e prescindendo dai costi). Infatti se si constata che l'handicap fra il gruppo di piloti che rimane aggiornato e a contatto col volo a vela agonistico e le nuove leve è aumentato, nulla o quasi viene fatto per preparare queste nuove leve al volo a vela di performance. Dopo il brevetto i neo piloti devono pressoché arrangiarsi da soli e con rare opportunità di apprendere da chi ne sa più di loro.

Quali soluzioni si possono prospettare? Per il numero di brevetti si dice che il motoaliente potrà divenire uno strumento

valido, per la riduzione dei costi, dei tempi e per il più facile funzionamento delle scuole. Per l'insegnamento del volo a vela di stadio avanzato, l'istituzione di un apposito, attrezzato, centro per l'insegnamento e la pratica del volo a vela d'alta performance. Ma anche, a mio personale avviso, con l'arrivo dei nuovi super-alianti biposto che nella vita ed attività dei club permetteranno voli con abbinamento di piloti di diverso livello e quando per il più esperto la macchina, dandogli prestazioni non inferiori ai migliori monoposto, potrà ben spendere la sua domenica di volo.

Ma indicare motoalianti, superbiposti, centro d'alta performance, come rimedi alle croniche carenze del volo a vela italiano sarebbe un errore se questi nuovi strumenti non venissero inquadrati in un'azione di ben maggiore portata. Un motoaliente, un superbiposto possono risolvere il problema del singolo club, il centro quello di qualche pilota, ma non si otterranno frutti validi nel tempo se l'Ente che dirige e tutela le attività volovelistiche non ha forza, competenza, capacità di impostare un programma organico che abbracci tutto il problema e ne faccia una politica e ne sappia ottenere i mezzi di finanziamento.

Il volo a vela è eminentemente un'attività formativa e può essere valida scuola di carattere per i giovani, non si tratta di un piccolo problema ma può diventare di dimensioni nazionali, come per esempio vien fatto per il nuoto ed altri sport nelle scuole, e i risultati potranno essere notevoli. Se il problema della formazione volovelistica dei giovani non lo si potrà o riuscirà farlo intendere in tutti i suoi vari e molteplici aspetti e conseguenze (mancanza di mentalità aeronautica, assenteismo ai concorsi, ecc.) il nostro volo a vela seguirà a tirare avanti fra pochi, magari con qualche colpo di fortuna nelle competizioni mondiali, ma senza una base che ne alimenti i rappresentanti, rischia di mantenersi stentatamente.

Durante il primo briefing dei Campionati

di Rieti di quest'anno, con molta democrazia, si è affrontato l'argomento «classi» e la confusione è stata molta perchè i fili della questione erano davvero arruffati. Le classi sono definite per effettuare delle competizioni, ovvero dei confronti fra piloti soprattutto, (e anche delle macchine) ed infine per redigere classifiche. In definitiva i piloti si misurano fra loro per il piacere di partecipare ad una gara o nella ricerca di un'affermazione che nel volo a vela sappiamo ha puro valore simbolico: di concreto l'onore e l'onore di far parte potenzialmente alla «equipe» italiana ai mondiali. La valutazione agonistica del valore di un pilota è cosa di per sé difficile, legata a sfumature, probabilità, formule, condizionata perfino all'andamento della metereologia durante il concorso, tant'è ci si ritrova abbastanza d'accordo nel dire che una classifica deve anche essere sottoposta a valutazione critica. Ma se, per confrontare gli uomini neghiamo l'omogeneità delle macchine, e i criteri internazionali di classificazione, non si fa altro che complicare il già difficile compito.

Quest'anno, sia pure tardivamente e condizionatamente, è stata di nuovo riconosciuta la classe standard riaderendo almeno in parte al regolamento FAI. Sembrava infatti strano che mentre la FAI detta le norme per definire due classi, stabilisce che nei mondiali ci siano due classifiche e due titoli, da noi se ne sia voluto fare un solo mazzo, inventando parallelamente una classe «club»; poi da questo abbinamento di piloti con le più eterogenee «polari» individuare a confronto terminato «il campione». La situazione si evolve, per l'anno prossimo il numero delle macchine moderne aumenterà e forse ci stiamo avviando — con idee più chiare — verso la logica e semplice soluzione di adottare il regolamento FAI. Rimarrà un problema di carattere sportivo ossia quello di far sì che ogni buon pilota, potenzialmente e seriamente candidato ad un titolo, possa competere con una macchina sufficientemente valida.

È stato scritto recentemente che certi nuovi strumenti capaci di calcolare «tutto», lasciando al pilota il solo compito di seguire i dati elaborati, toglieranno al volo a vela ogni fascino. È un errore! Uno strumento nuovo, migliore dei precedenti, come del resto un aliante più fine, più ve-

loce, non potranno mai ridurre il volo a vela ad una attività così facile, così automatica, da togliergli ogni fascino. Lo strumento nuovo come l'aliante «super» permetteranno semplicemente prestazioni migliori, semmai alla condizione che l'uomo li sappia usare correttamente: il problema quindi non è di tecnica ma di formazione. Nel volo a vela è importante ricordare sempre che l'aliante, gli strumenti non rappresentano altro che i «mezzi» con i quali l'uomo fa il volo a vela e il volo a vela lo si fa nell'aria a contatto con la natura. Ed è nell'aria che sono racchiusi tutti i segreti, ed il fascino del volo a vela consiste nello scoprirli e dominarli.

Infine un'ultima parola su questo volo a vela agonistico (argomento quasi d'obbligo dopo Rieti) così diverso da quel distensivo, meraviglioso, modo di volare che si fa nelle belle giornate di primavera in lungo e in largo nelle Alpi, che si rimpiange in gara quando il cronometro «spinge» e si devono lasciare panorami nuovi appena intravvisti e ci si dimentica delle tranquille ascendenze della sera. Qualcuno dice addirittura che il volo a vela di gara sembra dividere, anzichè unire come l'altro, i piloti fra di loro. Non credo si debba essere così pessimisti ed accettare questo punto di vista. Ricordiamo invece che è per merito del volo a vela agonistico e delle esperienze che se ne traggono che di anno in anno i nostri voli si fanno sempre più lunghi ed interessanti.

Attilio Pronzati

PANORAMA SPORTIVO

Annata in sordina nonostante i mondiali ed in questo ha notevolmente giocato il cattivo tempo, sia a Rieti che a Bologna, sia prima. Dopo la intensissima settimana di Kalkreuth, con i suoi oltre tremila chilometri di volo a vela, nessuna novità degna di rilievo è apparsa sul filo di « radio-campo ».

Sui Mondiali non è rimasto molto da dire dopo la breve grancassa dei « tutto bene » e dei « tutto da rifare ». Non dovrebbero esistere ormai più dubbi, specie dopo la bella intervista di « Volo a Vela » a Wödl, sulla necessità di ottenere per la prossima edizione le seguenti elementarissime cose:

1) Un direttore sportivo che cominci a lavorare « molto prima » della partenza e che si affianchi poi al Capo-équipe curando la parte veramente agonistica, normalmente sofferente per la grande mole di lavoro vario da cui è subissato il Capo della Squadra durante lo svolgimento delle gare.

2) Allenamenti collegiali che garantiscano non solo la preparazione e l'affiatamento dei piloti fra loro, ma anche dei piloti con le squadre loro e con quelle dei colleghi.

3) La disponibilità di tutti alianti ed attrezzature o « titolari » con sufficiente anticipo e non, come al solito, all'ultimo momento. Quest'anno questo inconveniente si è verificato in misura limitata, ma è senz'altro da eliminare completamente.

I Nazionali sono stati funestati non solo dal cattivo tempo ma anche da un mediocre regolamento, nonché dalla scarsa preparazione di alcuni partecipanti. Già dall'anno scorso si è notato come il numero degli incidenti di atterraggio (che sono una cosa diversa dalle « scassature ») sia sempre piuttosto alto. Sarebbe doveroso pretendere che un concorrente al titolo di Campione d'Italia avesse le idee chiare in fatto di voli ed atterraggi fuori campo, nonché di volo nei « roccoli ». A parte le prestazioni di Pronzati, Kalkreuth, Manzoni e Lamera, piuttosto scontate, ottime le

prove di Zanetti e Cattaneo, che avrebbe anche potuto essere il nuovo Campione d'Italia se lo avesse evitato lo « zero punti » del primo giorno. Confortanti in Lega 2 le prove di Capoferri e di Marisa Seren, quest'ultima encomiabile per l'avvedutezza con cui ha affrontato il suo esordio agonistico.

Bologna è stata infine a sua volta vittima del cattivo tempo. Ottima la gara di Stucchi, che si spera di vedere anche a Rieti. Bologna dovrebbe essere la palestra degli esordienti, ed è auspicabile che possa articolarsi su un calendario appena più lungo per limitare l'alea delle cattive condizioni. Per ciò che riguarda l'attività sportiva vera e propria, cioè quella dei voli di distanza diciamo domenicali, la situazione non è florida. Troppo basso il numero di questi voli in Italia, dove l'unico incentivo è rappresentato dall'attività agonistica. Affossata la San Pedrino, del resto poco compresa anche da alcuni volovelisti, spenta l'attività del Centro di Rieti che non si può più chiamare Nazionale, rimangono due gravi problemi che dovranno pur essere affrontati prima che la fiaccola del volovelismo italiano si spenga:

1) Il reclutamento attraverso una valida propaganda di nuovi volovelisti in numero almeno quintuplo dell'attuale, per avere alla fine qualche decina di entusiasti praticanti;

2) Istruzione sportiva ad alto livello. Solo uno sportivo veramente praticante può essere considerato un buon propagandista ed un continuatore efficace.

COMPUTER & VOLO A VELA

Un nuovo variometro in azione

Tempo fa lessi con molto interesse un articolo del Sig. Dommissé sulla possibilità di costruire un variometro dotato di « zero reader » (N.d.R. - *Lo « zero reader » indica la differenza tra la velocità effettiva dell'aliante in un dato istante e la velocità che l'aliante dovrebbe tenere per seguire correttamente il Mac Ready inserito: nello strumento in questione questa differenza è indicata da un aeroplanino che si sposta su un orizzonte fisso: quando l'aeroplanino è in alto la velocità tenuta è troppo bassa, quando è in basso è troppo alta*), il che permetterebbe di perfezionare il modo di volare, soprattutto in gara.

Per merito di Ralph Chesters l'idea è già realtà. Lo strumento è un capolavoro di ingegneria elettronica e si chiama AIR DATA COMPUTER MARK 2.

Ho di recente partecipato alle gare nazionali della classe Sport e a bordo del mio aliante avevo installato solo una settimana prima uno dei prototipi di questo nuovo strumento. Sono convinto che lo strumento in questione è un gran passo avanti. Esso fornisce, azionando una levetta, collocata alla portata della mano sinistra, o l'indicazione di un normale variometro ad energia totale, o l'indicazione variometrica di quello che è l'andamento dell'aria in senso verticale al di fuori dell'aliante, indipendentemente dalla velocità del mezzo.

Alla sinistra del quadrante di un variometro normale, c'è un indicatore della media di salita: sempre a portata della mano sinistra c'è un interruttore azionando il quale si può avere l'indicazione della media di salita del minuto precedente o dei precedenti 20 minuti. Due pulsanti azzeccabili permettono al pilota di far partire il « mediometro ».

Collegato elettronicamente al variometro e all'indicatore di velocità, c'è uno « zero reader », situato alla sinistra del mediometro. Credo sia utile descrivere la successione di manovre che il pilota deve seguire quando arriva in una termica, si

ferma a spirare, e dalla quale plana fino alla successiva ascendenza.

Se avvertiamo che l'aria diventa turbolenta, arrivando in una termica, e la massa d'aria indica una buona ascendenza, l'interruttore viene girato sul normale variometro, una luce verde si accende e si schiacciano i due pulsanti; continuando a salire, si registrerà una media di salita e con uno spostamento dell'interruttore potremo realizzare quando l'ascendenza perde intensità, man mano che ne raggiungiamo il Top. Contemporaneamente si sente un suono chiaro, che aumenta di intensità con il rinforzarsi dell'ascendenza, la cui comparsa può essere regolata a diverse letture variometriche.

L'energia totale di questo variometro funziona davvero egregiamente e può essere regolata in volo, in considerazione dei cambiamenti di temperatura.

È il primo variometro elettrico da me usato che mi abbia soddisfatto in pieno e che sia molto preciso senza aver blisters esterni, che hanno l'inconveniente di creare dei vortici. In più lo « zero reader » agisce da indicatore di velocità, cosa ottima durante la termica e che è di grande aiuto per il volo in nube, se a causa di un cruscotto non super-dotato, non disponiamo di un orizzonte artificiale. Coloro che praticano per le prime volte il volo in nube hanno senz'altro bisogno di un orizzonte, ma dopo lo stadio iniziale se ne può anche fare a meno!

Quando decidiamo di abbandonare la termica, il « mediometro » ci dice quale è stata la salita media dei precedenti 20 minuti e, dando per scontato che la prossima termica sarà simile a quella ora sfruttata, impostiamo questo dato su una scala vicina al quadrante del variometro: giriamo ora l'interruttore su « air mass »: apparirà una luce arancione e i bottoni saranno azzerati. L'A.D.C. indica in questo momento quello che fa l'aria al di fuori dell'aliante, in senso verticale.

Lo « zero reader » indica chiaramente se

stiamo volando troppo lentamente o troppo velocemente. Se teniamo l'aeroplanino sull'orizzonte, potremo volare alla più elevata velocità media: l'indicazione anemometrica varierà di continuo a seconda delle zone discendenti o ascendenti che incontreremo. Questa facilitazione torna molto utile quando si vola ad alta velocità sotto le nubi ed è più facile scegliere il « sentiero » lungo il quale sfruttare al massimo l'ascendenza.

Si ha ancora la media di quelli che sono i movimenti della massa d'aria durante il traversone, sia che il dato sia positivo che negativo, media che riguarda ancora il minuto precedente o i precedenti 20 minuti. Questo elemento è molto utile nella planata d'arrivo e non è più necessario controllare la propria posizione di chilometro in chilometro: lo strumento di per sé ci dice se abbiamo seguito il corretto angolo di planata o no.

In principio, durante i campionati, eseguivo entrambi i controlli, ma in poco tempo mi fidai dello strumento, che è davvero molto preciso: più lo si usa e più lo si apprezza.

Ero abituato a fare stime approssimative della media delle salite e della velocità di planata; con l'A.D.C. ho trovato la vita facile perché fa tutto lui. Devo ammettere che, seguendo lo strumento, volo molto più veloce di quanto non avessi mai fatto in passato seguendo l'intuito; mentre la media di salita è molto simile a quello che cronometravo, forse a causa della mia lunga esperienza volovelistica, ma ora l'informazione è immediata e continua.

La sensibilità può essere regolata in volo, ma finora ho sempre usato la posizione massima. Secondo me, un'ulteriore sensibilizzazione dell'indicazione variometrica sarebbe molto utile per le giornate debolissime e credo che ciò sia facilmente realizzabile. Da principio lo « zero reader » era troppo sensibile a minimissime variazioni, sia della velocità di planata, sia della media di salita; in un attimo Ralph Chesters ha aggiunto un'altra piccola « diavoleria » ed ora è perfetto.

Quando si vola a 90 km/h e la velocità da seguire dovrebbe essere di 130 km/h, l'indicatore è spostato verso l'alto, a questo punto è facile riprendere la giusta velocità, riportando l'aeroplanino indicatore dello « zero reader » al centro.

Ovviamente lo strumento richiede un nuovo calcolo della polare secondo il tipo di aliante su cui viene installato; la sostituzione della polare avviene molto semplicemente disinserendo una placca ed inserendone un'altra adatta.

Sebbene la descrizione dell'uso dello strumento possa sembrare complicata, non è così: dopo pochi voli le mie mani si muovevano con disinvoltura per azionare i vari pulsanti, senza che io dovessi impegnarmi mentalmente. Con l'A.D.C. il volovelista sportivo non è più un calcolatore umano, lo strumento fa tutto al suo posto, ma non gli dice quale termica sfruttare e quale scartare! Da questa scelta, più o meno felice, dipenderà la velocità del volo.

Nel descrivere questo strumento mi sono forse troppo lasciato prendere la mano dall'entusiasmo: se questa è la vostra impressione vi chiedo scusa, e chiedo scusa a Ralph Chesters per non aver vinto il campionato, nonostante il grande aiuto dello strumento, ma questa è un'altra faccenda!

Tony Deane-Drummond

*(traduzione di Pupa Manzoni
da « Sailplane & Gliding »)*

N.d.R. *Ralph Chesters, il costruttore dello strumento, ci ha detto che sono disponibili dépliant informativi e che spera di mettere in produzione di serie lo strumento, entro il prossimo dicembre. Gli interessati possono rivolgersi direttamente a Ralph Chesters - 13, Blandford road, London W.4.*

VELEGGIARE



Sono desto, la terra, il cielo e i mari mi circondano;
Il sole è a est, è basso e sale — così giunge il tempo — e va;
Oggi, oggi volerò, veleggerò, e neppure avrò bisogno d'ali.
Vedo la bellezza; colline alte, roccie immobili
e il tempo è andato avanti.
Il mio silenzioso amico mi chiama, un'ala alta, amichevolmente,
intimamente quasi.
Nel vento freme la silenziosa macchina — è desta anch'essa e viva.
Il nuovo sole ha scaldato le lucide cinture, e fanno male e mi rinchiudono
la macchina mi accoglie.
Controlla... aggancia... regola... parole note di questo mondo amico.
Ora mi portano in alto, nel cielo.
Due di noi qui, il mio aiutante e questo silenzioso, sensibile
amico e compagno.
Un suono secco — sgancio! Richiamo, ora a destra — queste ali, le mie ali,
una verso terra e l'altra verso una lontana stella.
Nuvola, collina, sole cielo, questo mondo ed io.
La grande nube, in un attimo mostrandomi la vera mia misura, cresce.
Non la posso udire ma cresce ancora — anch'essa mi chiama e mi saluta.

Il gigante mi sostiene — giro, salgo, su, su. Sono libero, ora
 se mai fui prima — antico dilemma — libero?
 Mi nascondo dietro una piccola nube, poi scendo e salgo ancora,
 sento il cielo.
 Il suono del jazz.
 Il senso di un libro,
 Bianco e azzurro,
 Disegni della terra.
 Comunico con il Tutto — sento l'aria che sale,
 comprendo il cielo, la nuvola bianca, gli uccelli, il canto del respiro.
 Parlo ad un pilota che in un piccolo biplano vola
 sulla Germania nel 1917,
 Ad un pilota solitario sull'Atlantico nel 1927,
 Rossi triplani, bianchi gabbiani, Kitty Hawk, mattino presto,
 polvere, vento, e 12 secondi a 180 metri più avanti nel tempo.
 Mani umide, furtive occhiate consapevoli:
 « Il Barone ne ha presi altri cinque questa mattina... »
 Ora altri mi raggiungono;
 Siamo vicini e ci rincorriamo l'un l'altro in stretti cerchi.
 Le montagne, vecchie solo d'un milione d'anni, sono già recenti;
 Io sono molto giovane e piccolo.
 Il mio mondo di uomo — la nuvola è mia — la voglio;
 Rido — piango.
 La curva della capottina scompone il terreno;
 Un Picasso fuggente, un'immagine surrealista; un canto
 per un'anima e una tromba — un momento per me solo — chi potrebbe sapere?
 Il sole è a ovest e devo ritornare.
 Va nuvola verso altri luoghi — io ti conobbi;
 Va bianco gabbiano, frantumando lo spruzzo salato e la roccia frastagliata;
 Va giovane collina.
 La lunga striscia attende dove la lasciai.
 Guarda in alto e sogna; solo io saprò.
 Scende lentamente — restio a posarsi.
 Un morbido contatto — e poi si fermerà.
 L'ala si alza perché lascio che ciò avvenga.
 Ora più nulla — immobile — guarda in alto.
 Sostienimi silenzioso amico.
 Conosciamo molte altre domande ora ma assai meno risposte.
 Il bianco gabbiano è silenzioso ma sembra ben conoscere le mie domande.
 Sono silenzioso anch'io — come il mio amico.
 Ascolta.

Richard S. Drury

(Traduzione di Selene Maltini da Soaring)

Seconda e ultima parte Cronaca di Egidio Galli

Caro Scavino,

Ti ringrazio per l'ospitalità data alla cronaca polacca da me prontamente letta nella veste critica di cacciatore d'errori. Te ne faccio elencazione:

- 1) pagina 4, riga VI, appare la congiunzione e invece del presente indicativo di essere, terza persona singolare è. Frase intera: « Ma se questo fosse anche considerato passivo, la lunga lista delle voci attive è, già da sola, un campionato personale ».
- 2) pagina 5, riga XI, atlissimo valore. Correzione automatica.
- 3) pagina 5, secondo sottotitolo, appare un furto tipografico di 900 chilometri di betulle, tanta è la differenza che un solo zero in meno ha portato alla massa del legname. Titolo intero: « Il Viaggio: 1000 chilometri di betulle ». Significato: c'è un simbolo arboreo europeo? Sì, la betulla.
- 4) pagina 7, riga XXIX, atmosfera oncor più pesante. Correzione automatica.
- 5) pagina 8, riga XX, togliere una c e trasformare i in j a « restauraccia », cioè « restauracja ».
- 6) pagina 8, riga XXII, « 1040 Lire a tesa », incastrare una t, senno tutti, donne comprese, dovrebbero mangiare con un cappello floscio.
- 7) pagina 9, riga V, aggiungere l'accento come per la correzione 1). Frase intera: « Lo spazio però è scarsissimo ».

Ti invito a scusare la pignoleria ma mi piace restare tra quelli che leggono « Volo a Vela » per intero e con cura. Un correttore di bozze dopo la legatoria... (Egidio Galli)

Le operazioni di volo: scuola superiore di volo a vela

In una delle molte giornate di pioggia, Guglielmo Giusti ed io andiamo in 125 alla scoperta della intimità campagnola polacca per essere almeno svezziati sul come tirar fuori un aliante dalle patate senza conoscere che una trentina di parole di quell'idioma sono difficili. Vogliamo vedere come sono e dove sono i paesi agricoli, l'indicazione dei telefoni, il fondo delle strade di campagna, quanto c'è (a spanna) tra un paese e l'altro e tra un casolare e l'altro, come sono le culture e la loro pericolosità (mimetismo, allineamento arboreo e compagnia).

Non facciamo 500 metri della strada perimetrale dell'aeroporto che scopriamo ben diversa cosa svelando il mistero, notato da un paio di giorni, della sparizione dei trainatori dopo l'ultimo atterraggio della giornata. Dalla linea dei parcheggi aliante, assorbiti dalle manovre delle nostre macchine, non rileviamo che il terreno aeroportuale interessa un dosso, dolcissimo, ma pur sempre rilevato. Dal nuovo punto di osservazione, opposto appunto al parcheggio, non vediamo più l'allineamento dei rimorchi per aliante e delle tende ma siamo in pieno schieramento trainatori. Ne contiamo trentadue. Nei colli d'allenamento ne vanno in gioco 16-18. Nel pentolone della gara il massimo è di 26. Diverse macchine, infatti, pur sotto la pioggia, sono in lavorazione; un telo teso sopra il motorista sotto, con la testa dentro. Segno di anzianità meccanica degli aeroplani. Le vernici di almeno la metà di essi sono secche e smunte. Però, in azione, nessun inconveniente durante tutta la competizione, né piantate, né sganci prematuri, né imbardate.

Sono di due tipi: il « PZL-101 Gawron » (=corvo), assai somiglianti allo « YAK-12 », e il « PZL-104 Wilga-35 ». Del primo sono in campo 28 macchine; del secondo, che è una recente realizzazione della famosa fabbrica di Stato PZL, ve ne sono 4.

Se il « Gawron » è un potente trattore a cui tre « Foka » contemporaneamente agganciati non dicono molto, il « Wilga » fa rapidamente innamorare gli esperti in acquisti di club per la sobrietà delle linee, la robusta costruzione, la perfetta visibilità goduta dal pilota e le doti di elicotteristica salita.

Peccato che l'importazione dalla Polonia significhi sempre + 33 % di dazio doganale. Peccato numero due, più grave, che i nostri costruttori non vengano a vedere in azione queste macchine e si limitino invece a sfogliare riviste (quando lo fanno...).

Parto dai trainatori perché ho visto le operazioni di volo basate sul loro potente apparato funzionale, anche se la disinvoltura delle manovre in prossimità del suolo era anche certamente legata, oltre che alle basse velocità di avvicinamento e di atterraggio, alla serenità derivante dalla felicissima e rara geometria dell'aeroporto dotato di entrate e uscite a zero sul 90 % del proprio perimetro. Ostacolo più vicino: il campanile di Leszno; m 40 a km 4 di distanza.



Lo schieramento degli alianti viene fatto a righe di dieci, con localizzazione del punto-aliante fatta a mezzo di cartelli in lamiera portanti il numero di gara e non infissi nel terreno ma solo deposti: sono infatti sagomati come una V rovesciata. Separazione tra le due classi attuata col vuoto di una riga. Avanzamento dei concorrenti di una riga ad ogni prova. Buona possibilità di incastro dell'aliante ritardatario in quanto le righe e le file sono opportunamente distanziate. Valutazione dello sviluppo del fronte di schieramento: metri 250.

I trainatori sono ordinati, in riga unica, ala contro ala, sul lato destro dello schieramento alianti.

Il direttore della linea di volo opera, solo, caracollando con calma, sul fronte dello schieramento. Porta a tracolla un VHF ricetrasmittente, quasi certamente bloccato però in trasmissione per impedire il colloquio; la frequenza è balorda tanto è vero che non è mai successo di captarla.

Al suo ordine i piloti dei trainatori, tra cui alcune donne, mettono tutti in moto e, cavi già agganciati, vengono avanti a far la prima decina di coppie.

L'ora di partenza del primo (dalla destra) viene sempre rispettata con rigore. La successione dei decolli è di 20".

Ho visto applicata sempre questa tecnica; l'aiutante di squadra del pilota (mai dell'organizzatore) aggancia il cavo; il pilota rimorchiatore non guarda indietro e lascia che il cavo conservi qualche curva; il direttore della linea, appena dato il via alla coppia precedente, prende sotto controllo radio il pilota e gli fa tendere il cavo; subito dopo aver visto la tensione lo fa continuare a bassa velocità, quella delle gambe dell'aiutante; nel frattempo dà una occhiata se la coppia precedente è già lontana e quindi dà l'ordine vero e proprio di decollo. La corsa è molto breve: con quei motori da 260 cavalli, in duecento metri le macchine, a prescindere dal tonnellaggio o dal carico dell'aliante, sono in aria.

Il primo carosello dei traini — unico gigantesco anello in virata destra — è di una bellezza formidabile ed il suo rinnovarsi a ogni prova è attesissimo a terra. Dopo lo sgancio i trainatori si buttano giù con inclinazioni assai forti e atterrano col cavo agganciato. Partita la prima riga, l'alimentazione dei « Gawron » è fatta sui due lati dello schieramento. Le autovetture sono parcheggiate a 200 metri, pronte per eventuali interventi su decolli bis, assieme a un grosso torpedone trasformato in direzione di linea e verniciato a scacchi bianchi e rossi. In questo parcheggio vi è sempre l'elicottero « SM-2 », il bestione dei commissari sportivi da pilone, oltre alla rossa autopompa dei vigili del fuoco di Leszno città. Una curiosità: i grossi automezzi, come l'autopompa e gli autocarri, non recano la classica targa d'individuazione ma la matricola sostitutiva della stessa è verniciata sul cassone a lettere e numeri alti anche un buon metro.

Le operazioni di volo sono assicurate anche dai molteplici servizi ausiliari: stesura teli di partenza e di traguardo, controlli telemetrici sulla linea di partenza, collegamenti aerei coi piloni (quelli su aeroporto sono assicurati dai « Gawron » e dai « Wilga »), ricognizione in volo sulle zone interessate da concentrazioni di atterraggi in campagna, il servizio telefonico, la registrazione dei voli e le altre cento voci che, vuoi per il controllo e vuoi per la sicurezza, sono oramai note come indispensabili.

Commento: ci troviamo immersi in un complesso organizzativo di alto valore, esattamente come speravamo dalla fama giunta fino a noi negli ultimi quindici anni. L'aviazione leggera polacca conta su numerosissimi uomini di mentalità e di preparazione tecnica eccellenti, degni e capaci di stendere la rete logistico-operativa di un campionato mondiale. Così come hanno fatto.

Gli allenamenti: pioggia e vaiolo delle vernici

Dal 3 al giorno 8 Giugno 1968 sono in programma gli allenamenti, come segue:

- giorno 3: voli locali;
- giorno 4: voli su 2 o 3 temi consigliati;
- giorni 5, 6 e 7: temi fissi con controllo di commissari sportivi;
- giorno 8: come giorno 4.

Una sola giornata discreta permette a Vergani di effettuare un triangolo di 100 chilometri con un piazzamento al secondo posto nella *libera*. Gli altri tre piloti compiono soltanto un paio di puntate verso i piloni. Ancora uno o due voli locali a testa, quasi delle planate, e gli allenamenti sono finiti.

La pioggia cade, pressoché ininterrottamente, dal 6 all'8, sospende generosamente per la cerimonia di apertura del 9 mattina, riprende in quel pomeriggio e insiste fino a tutto il 12. Acquisti massicci di stivali e di soprascarpe portano all'esaurimento le scorte dei negozi di Leszno. Musi lunghi e tuffi dei nordici nella piscina aeroportuale scoperta e battuta dagli scrosci. Nella tenda dei califfi, a cinque metri dalla piscina, appare invece una potente stufa elettrica.

Il morale tiene abbastanza bene perché se l'idioma è duro le ragazze polacche non altrettanto; in più la wodka wyborowa ghiacciata (la *luxusowa* da 75° è troppo forte) permette di combattere benino la forte umidità senza spendere gran che. Termine di confronto: un bucato è rimasto steso per cinque giorni in un rimorchio trasporto alianti senza asciugare.

Gli alianti, al contrario, non tengono ed almeno una ventina di essi buttano fuori migliaia di bollicine di vernice del diametro di un millimetro. Il « Cirrus » di Manzoni è il

più malato tra gli italiani, ma quello di Wödl fa addirittura senso.

È qui che il morale, per continuare a tenere, deve ricorrere prontamente al Pillo (niente di speciale: spremuta d'uva genuina; fermentata bene, però). Alcuni esperti parlano di un tenebroso calo di efficienza del 30% e rimangono a riflettere. Altri (aeromodellismo salvatutto) sposano il salamino affumicato polacco colla spremuta fermentata italiana e si mettono a grattare con carta abrasiva 500 di fornitura Lindner iniziando così una moda che trasformerà le ali di quella ventina di alianti in plastica in enciclopedie di macchie scure derivate dal grattaggio spinto fino al vivo. Arlecchini volanti. Sembra una moda importante dato che Wödl ne ricava il titolo mondiale. Ho visto le sue ali sotto l'olio di gomito di almeno tre signore e quattro giovanotti cambiare faccia in un pomeriggio.

L'amico Morelli vince la pioggia tenendo rapporti al ritmo di uno per sera. Nonostante qualche brontolio, la presenza è sempre del 100%. Azione positiva: alcuni componenti la squadra, da sconosciuti, si trasformano presto in buoni colleghi.

Commenti: gli alianti si devono smontare ogni sera e mettere nel rimorchio, anche con le alte pressioni livellate. Secondo: la previdenza dei piloti, resi esperti da altre gare visute in latitudini basse (o alte? Al Nord, insomma), aveva fatto comprendere nel bagaglio individuale persino i sacchi a pelo. Giusto, non bisogna mai ragionare in termini stringati. Mancava però analoga completezza negli aiutanti: stivali, ombrello (sì, ombrello, perché?), giacca a vento e sacco a pelo — solo per citare alcuni oggetti — sono ormai ferri del mestiere. Terzo: la misera cartografia polacca ha mandato i piloti, privi di ambientamento per i mancati allenamenti, quasi allo sbaraglio. Gli egregi navigatori Vergani e Pronzati hanno fatto un ottimo lavoro anche per gli altri, ma in futuro bisognerà soffermarsi con molta cura su questo punto organizzativo. Gli inglesi, ad esempio, avevano le carte della R.A.F. coprenti l'Est Europa alla incredibile scala 1:250.000. Tutte le altre squadre erano nelle nostre condizioni. Queste: vecchie carte militari polacche, da restituire a fine campionato, stampate su pessima carta per cui un segno di matita, cancellato, cancellava anche la litografia.

Le prove di gara: dal basso in alto

Mi limito, inevitabilmente, a brevi cenni fatti dalla crosta terrestre giacché i mondi in gara, anche se per buona parte legati dalla radio, sono tre e le divisioni assai profonde: in uno vive il pilota ed egli solo deve scrivere dei suoi voli; in un altro la squadra di recupero e in un altro ancora quella di base.

I grossi obiettivi dei viventi nei tre mondi sono dissimili. Per il pilota: arrivare in campo prima degli altri. Per i recuperatori: mettere le mani addosso al *proprio* aliante fuori campo senza telefonare in aeroporto, prima che faccia buio o prima dell'arrivo del temporale; il recupero sterile, senza fuori campo, non piace perché privo di avventura terrestre. Per gli uomini della base: vedere spuntare dal niente del cielo deserto, per primo, nel p'antone finale, un italiano.

Dopo tre prove vissute in campo con la catena al piede e col prurito del volante, friggendo davanti alla carta del tema dove gli spilli di posizione dei nostri quattro avanzano troppo lentamente per lasciare i nervi in tensione sopportabile, scattiamo — l'amico Poletti ed io — sulle liquefatte strade di Polonia con la bruciante compagnia di un bel 35° all'ombra. Finalmente siamo in prima linea.

Immediata constatazione: la 125, con rimorchio vuoto di tipo chiuso ma basso su telaio « Levante », passa bene i 105-110 orari. Vietata ogni distrazione perché l'inerzia del rimorchio, specie in presenza di vento laterale, danneggia anche notevolmente l'azione dello sterzo. Lunghetta la ripresa in IV marcia; difficile quindi il sorpasso dei macchinoni americani e tedeschi. Di tutta tranquillità la frenata. Troppo lunghe le balestre posteriori per il carico volovelistico consueto in tali gare; ne vien fuori un lungo beccheggio al quale occorre rimediare... abituandosi.

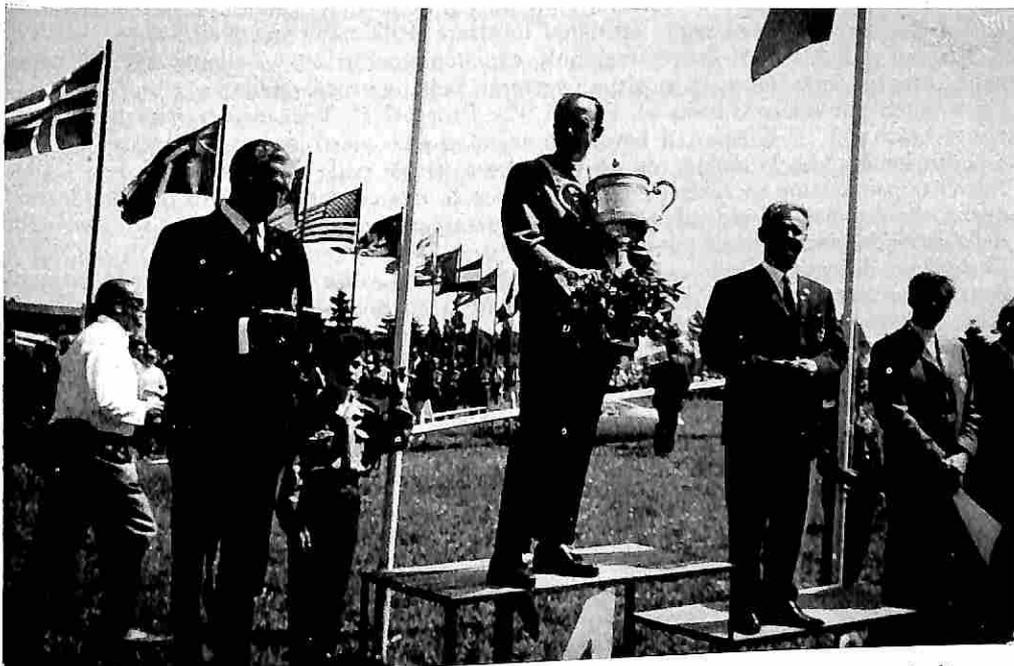
Non nascondo di aver richiesto alla macchina il tutto gas per tempi molto lunghi ma, ciononostante, nessun inconveniente è emerso. Uguale cosa per le altre tre squadre. Ruggeri, che ogni mattina guarda con cura le quattro 125 addette ai recuperi, non rivela nulla di annotabile. Avere un uomo FIAT alle spalle è sensazione gradevole, come di risparmio

depositato in banca, mai provata in oltre vent'anni di corse fatte all'inseguimento di alianti in volo.

Poletti è il navigatore sicuro che mi permette di prendere le strade polacche come quelle di Lombardia e di abbozzare fin dalla prima uscita (triangolo di 215 del giorno 17 Giugno) il disegno di Morelli e Vergani, quello cioè di avere una civetta meteo in zona prossima ai piloni e, per un fuori campo, un recupero rapido.

Pronzati è assai contento dell'aiuto radio-meteo per via di un cumulo segnalato tempestivamente sulla verticale di Glogow, sul fiume Odra. Poca cosa, ma quel che conta è aver stabilito il servizio facendo sentire, più da vicino, il nostro fiato caldo ai piloti.

All'indomani (andata e ritorno di 170 e 182, rispettivamente standard e libera) il servizio migliora. Partiamo più attrezzati, con viveri e liquidi, vettura lavata e riassetata nel bagagliaio e nell'abitacolo, rotta tracciata con cura da Poletti sull'ampio tavolo della roulotte, pieno di benzina e una tanica colma di riserva, allegria e 45' di vantaggio sull'apertura dei decolli.



Le strade semi-deserte (lì ci sarebbe da piazzare, zloty permettendo, 6.000.000 di vetture) ci consentono la crociera economica dei 90-95 e qualche fotografia. Dopo Trzebnica, facciamo base sotto un sole violento ma in assenza di umidità. Ci bruciamo gli occhi ma non distogliamo lo sguardo dal cielo se non a turno: i nostri quattro aspettano, via radio, ciò che vediamo. E la segnalazione dei tre cumuli dei laghetti di Zmigròd è così preziosa che a sera vediamo Vergani secondo a pari merito con Spänig, Manzoni 13°, Pronzati 5° e Perotti — per la foga — andato addirittura e malauguratamente oltre il pilone: 29°. Portiamo a casa due cestine di grosse fragole mature offerte da un reduce della campagna d'Italia che ricorda Montecassino, la nostra lingua e la bontà italiana. Restano in luogo una bottiglia di Pillo, un berretto col distintivo dei tre gabbiani e una forte, nostalgica stretta di mano.

Il 20 Giugno le manovre del Patto di Varsavia fissano il plafond di gara a 2000 metri. Dei nostri chi più soffre è Vergani che perde, con il volo in nube praticamente vietato, il piazzamento di prova e le speranze per l'affermazione finale. Assistiamo con radio fin che possiamo, poi i nostri ci superano con la complicità di due passaggi a livello e vanno avanti facendo il dentro-fuori dai temporali ormai scatenatisi ovunque.

Manzoni, il mio, con voce e radio formidabili, è l'ultimo a morire alle nostre orecchie e, considerate le posizioni delle vetture, favorisce lo scambio: noi andremo a prendere Vergani; Giusti e Fatica a prendere Manzoni. Il Walter è già andato in silenzio radio, non senza averci dato la zona del finale, quando il Roberto avvia e svolge un magnifico lavoro di ponte sicché noi siamo sul luogo di atterraggio del Walter senza uso alcuno di telefono.

In fase di rientro, poi, ci congiungiamo — certe cose hanno del miracoloso! — con l'altra squadra; e si che siamo a 200 chilometri di strada da Leszno.

Perotti ha tirato un'altra zampata: 5° nella prova e 9° in generale. A mezzanotte sappiamo, al ritorno della squadra, dei grossi pericoli corsi dalla medesima per via del furioso temporale che abbatte alberi, scarica fulmini e inonda di pioggia le strade scelte da Agostino Buccheri (= « metti in moto e vai ») all'inseguimento del suo ACOS.

L'ultimo atto (si tratta di giretti pomeridiani di 500, anche 600 chilometri) è del 22 Giugno quando, assieme a quella aerea, si scatena una matta competizione terrestre di rimorchi sul filo dei 110-115 chilometri all'ora.

Partiti con un'ora di vantaggio, sentiamo incalzare nella radio i segnali sempre più forti di Vergani e di Manzoni finché, raggiunti, capiamo quanto oggi l'aliante sia più rapido nelle corse in linea retta, di qualsiasi vettura. Bella giornata italiana, con Manzoni 3° (= « uomo più veloce d'Italia »), Perotti 4° e Pronzati 5°. Vergani, stranamente, dopo il punto basso del 17 Giugno (il barografo segna quota metri zero), fa adesso un duro « punto lento » che lo esclude da un ormai certo finale nella prima decina.

Noi ci impantiamo in Lódz priva di cartelli e la ricerca dell'aeroporto diventa la beffa atroce che ci porta dal secondo posto della nostra gara privata di recuperatori alla melma della seconda cinquantina.

Commento: il logorio degli equipaggi in una gara tirata senza economia richiede tassativamente un sonno ristoratore di 8 ore fisse per tutta la durata della competizione. Per far ciò è indispensabile inseguire e recuperare a velocità superiori a 120-130 orari. Già la 125 è una gran macchina, senza dubbio, ma penso che quanto sopra auspicato si possa raggiungere solo con una FIAT 2300.

Le cerimonie di apertura e di chiusura

L'azienda di stato per l'organizzazione di competizioni sportive ha fatto un buon lavoro tanto da non trascurare nemmeno la *claque* basata su un gruppo compatto di giovanotti e ragazze generoso di applausi verso tutte le squadre indifferentemente. I discorsi sono stati brevi. Le attese di inizio cerimonia e gli intervalli tra sfilata, alzabandiera, accensione della fiamma, eccetera, di durata sorprendentemente onesta. Il tempo abbastanza clemente, visti i precedenti; comunque senza un sol raggio di sole. L'azione più ripetuta, comune e insistente: fotografare. Fotografie da parte dei piloti, degli aiutanti, dei giornalisti, dei curiosi, dei ragazzi; insomma, dell'anonimato polacco di tutte le età e di tutti i ranghi.

La parte più bella del cerimoniale è la manifestazione aerea. La parte attesa, anche. Dopo i modelli volanti e i paracadutisti (nuova, di questi, la salita di un uomo con cavo sotto elicottero con evoluzioni e successivo lancio), godiamo per oltre un'ora: acrobazia in pattuglia di 3 « Foka »; decollo, salita e posizione appesa di un « Mucha-100 » con elicottero; numeri rari diversi, compreso un passaggio sul campo in volo rovescio a quattro metri dall'erba di uno sconosciuto cassonetto da acrobazia; esibizione-presentazione del « Pirat ». Il tutto miscelato con passaggi, caccia ai palloncini di vecchia memoria e acrobazia singola e in coppia di macchinoni a motore (forse « Jak-18 ») e brillantissimi « Zlin-26 ».

All'apertura, speranze per tutti e quindi visi sereni o compunti. Alla chiusura, le classifiche marcano i lineamenti dei volti già abbastanza provati dalla stanchezza dei recuperi e dei lavori manuali d'ogni giorno.

I grandi battuti sono Francia, Polonia e, a metà, Inghilterra. I medi battuti sono Spagna (clamorosamente e mi dispiace) e Jugoslavia. Gli altri sono nettamente divisi in esultanti

spensierati, meditanti la rivincita e impassibili (pochi).

Sulle due pedane triposto salgono sei occidentali; vi si affiancano sette e sette per classe: un solo orientale in standard (polacco), nemmeno uno in libera. La constatazione pesa a molti, tanto è vero che nessuno la palesa. Più opportuno da rilevare — e più bello, indiscutibilmente — è lo stato d'animo dei primi dieci piloti per ogni classe allineati sul prato, sotto le bandiere, per la premiazione: occhi lucidi quasi tutti; qualcuno fino alle palpebre bagnate. E tra i componenti di squadra rimasti nello schieramento quanti darebbero due mesi di vita per sentire, nel grandioso teatro all'aperto dei *mondiali*, l'ineffabile me'odia del proprio inno nazionale?

L'Italia, provata nelle giustificate speranze della vigilia, riesce a mandare sotto le bandiere l'esordiente Perotti (= « manovale dell'aria ») e salva l'onore, alzato fino ai livelli della fatidica prima decina da Leonardo Brigliadori in Argentina, con una affermazione raggio di sole.

Nel freddo calcolo preparatorio del prossimo campionato non c'è posto per i « se », ma al momento della premiazione — è umano — me lo consento. Con una regola: un « se » per ciascun pilota nostro.

Perotti, « se » non avesse oltrepassato il pilone della VI prova e avesse ottenuto, come stava per fare, un piazzamento uguale a Pronzati (scarto di 285 punti), sarebbe finito 2° a 51 punti da Smith.

Pronzati, « se » non avesse perso il contatto col gruppo e con Perotti alla VII prova e avesse coperto la stessa distanza dell'amico (scarto di 785 punti), sarebbe finito 2° a 60 punti da Smith.

Vergani, « se » non avesse stranamente frenato nella VII prova e avesse impiegato lo stesso tempo di Manzoni (scarto di 513 punti), sarebbe finito 10° a 624 punti da Wödl.

Manzoni, « se » fosse stato allenato avrebbe fatto una gara straordinaria per un esordiente; l'ultima prova, ad un soffio dai 120 orari, lo premia meritatamente. Chiamato dall'Inghilterra venti giorni prima dei campionati per sostituire Orsi, non volava da un anno; ha già fatto il doppio di quanto era normale aspettarsi da un pilota di riserva passato titolare quasi traumaticamente.

Pensieri e « se » legati al momento triste e magico della premiazione e a una bandiera che si voleva far salire al pennone. Pensieri e « se » che danno finalmente ai nostri piloti la qualifica di uomini da « un solo errore residuo ».

Pensieri e « se » vietati, però, da qui in poi, da Leszno al Texas.

La direzione di gara: prima critica

Evidentemente si voleva far passare alla storia l'undicesimo campionato mondiale come una base di paragone per qualsiasi futuro peccato d'orgoglio. Parlo di risultati. Il maltempo ha fatto un brutto scherzo ai polacchi che amano tendere allo spirito mediterraneo per i valori umani ma che invece sono fortemente inclini a raccogliere il richiamo tedesco per le discipline organizzative.

Un po' duri? Certo, molto duri. Come nella scelta dei temi. Condizioni meteo da 100 chilometri? Bene, il tema è 200. Condizioni da 150-200? Tema 300.

Quando ci siamo accorti era tardi e del resto avremmo potuto solo frenare i nostri piloti, protesi nella velocità, a far della solida distanza da punteggio. Anche questo con scarsa convinzione di ritenerla tattica giusta.

Contro un tempo mai stato così da decenni, non si poteva che vedere organizzatori disorientati. Questi, al contrario, non si sono affatto turbati; hanno anzi calcolato la mano. Tre prove da *mondiali* finite con un solo rientro e trecento « fuori campo »: riflettete tre secondi e concluderete che è un primatone ineguagliabile.

Morale: questa testardaggine ha trasformato quasi la metà delle prove di velocità in altrettante di durata. Se ne tragga un monito per il futuro. La sosta di un ciclone nei pressi dell'anfiteatro di gara può capitare a qualsiasi organizzatore e se la sosta dura una settimana c'è da ritrovarsi coi nervi saltati, ma il senso comune di responsabilità richiede di non mandare mezzo miliardo di flotta a far le planate nel granoturco.

La Squadra d'Italia: seconda critica

Un lavoro complesso come quello di cui queste note danno appena una bozza di descrizione, non può essere diretto e coordinato e controllato da un sol uomo. Quando non c'era la radio, poteva ancora bastare il mago unico. Oggi i compiti sono di tre categorie diverse e precise.

La *guida generale degli uomini*: amministrazione, disciplina, politica volovelistica, vertice gerarchico per riunioni e deliberazioni, contatti con autorità consolari, eccetera.

La *guida specificatamente volativa dei piloti*: situazione e interpretazione meteo, collegamenti radio, tattica di gara, ore di partenza, controllo avversari, interpretazione classifiche, eccetera.

I *servizi*: logistica, alimentazione, servizio assistenza tecnica alianti e strumenti, idem vetture e rimorchi, idem radio, riparazioni, recuperi, pronto soccorso, eccetera.

L'amico Piero Morelli ha fatto miracoli ma non era... in tre. In più la gracilità di un terzo della squadra ha messo a dura prova la sua resistenza. Ma non certo la capacità perché Morelli è un ottimo e completo « chef d'équipe ». Indubbiamente però, se accanto a lui ci fosse stato, per la *guida piloti*, un Walter Vergani o un Riccardo Briigliadori o un Oreste Ricotti oltre a un Felice Gonalba, per i *servizi*, lo stato maggiore italiano sarebbe stato assai vicino alla perfezione.

Già, stato maggiore o mediocrità. Penso che non si debba nemmeno porsi un dilemma in proposito.

Sui piloti, con totale sincerità, nessun appunto sostanziale anche se sul linguaggio radio di un devo essere severo: prima elementare.

Sui piloti, la gracilità, ripeto, di una parte della squadra, ha giocato due tiri sinistri: partenze coi nervi provati e moltissimi interventi surrogatori, muscolari e mentali, da parte degli stessi piloti. Non è possibile sopportare che un pilota non riesca a concentrarsi nella preparazione del prossimo volo perché i propri aiutanti non hanno... montato l'aliante.

È già che siamo alla squadra, spariamo a zero.

Primo. Se perdonabile è l'uomo che non sa ancora fare la retromarcia in curva con rimorchio agganciato, è inamissibile che ci siano ancora nel 1968 partecipazioni di persone che hanno avanzato la candidatura per... fare le vacanze.

Secondo. La dotazione d'esperienza volovelistica generica è stata, in alcuni casi, tanto scarsa da giungere alla incapacità di montaggio delle macchine, mentre la dotazione spirituale per ciò che concerne la resistenza ai sacrifici è stata, sempre per casi isolati, così povera da non far superare nemmeno la dilazione d'orario di un pasto.

Terzo. A quei pessimi campeggiatori che per tradizione sono gli italiani, Leszno è apparsa un vero tradimento alberghiero. Con reazione di inadattabilità, malcontento ed egoismo.

Quarto. La vita comune di squadra è stata ridotta e la fuga serale individuale una norma. Forse ne ha patito anche la muta comunicabilità che deve legare piloti e aiutanti, in azione e in riposo.

Conclusione

Il grande sforzo organizzativo ha reso possibile una partecipazione italiana che ha dato nell'occhio, meravigliando più di un competente. Siamo persino riusciti a dare un ricevimento ai capi-squadra e signore dei 32 Paesi presenti a Leszno, ricevimento che molti di essi ricorderanno per un buon lasso di tempo. Il merito è di molte persone ed enti che credono nel volo a vela oppure credono, per prova vissuta, nella... insistenza dei volovelisti.

A tutti un ringraziamento globale cordialissimo.

Un altro, separato e maiuscolo, va alla Direzione Stampa e Propaganda della Società per Azioni FIAT, al Conte Dottor Oddone Camerana e alla Signorina Maria Rubiolo, non solo per motivi di dimensione ma per lo stato d'animo di tutti i componenti la Squadra d'Italia.

È deliberata scelta — questa — di chiudere una cronaca sulla nota sonante della gratitudine, anzitutto perché la sentiamo doverosa e poi perché il volo a vela ha in casa nostra davvero bisogno di tutti.



Caro Galli,

mi scuso per i troppi errori sfuggiti alle nostre affrettate correzioni e Ti ringrazio per le rettifiche, quanto mai opportune. Poiché la prima parte della Tua cronaca ha raccolto favorevoli commenti, ho pensato di non correggere le bozze di questa seconda parte. Gli immancabili errori Ti costringeranno alle necessarie precisazioni e da queste potrai prendere lo spunto per un più ampio discorso, le bozze del quale non verranno logicamente corrette: il gioco è fatto! La rivista avrà così acquisito un valido e stabile collaboratore. Tornando all'argomento mondiali, voglio ancora una volta richiamare l'attenzione Tua — anche in veste di Presidente della Commissione di specialità — sulla necessità che la preparazione per i mondiali rimanga di viva attualità e non venga, come per il passato, accantonata sino ad un paio di mesi prima della data di inizio. Ricordiamoci che la battaglia sarà sempre più accanita e pertanto l'impegno degli uomini dovrà essere il più efficiente possibile. Grazie per la collaborazione e tanti cordiali saluti.

Renzo Scavino

Dal diario

di Nino Perotti



La Polonia

« ... il paesaggio, fatto di vaste pianure, di salici, di NUVOLE BASSE, di corvi e di cicogne, di vaste foreste con antiche razze di bisonti, di branchi di oche, di vilaggi di legno... » (letto su GEOGRAFICA)

Interessante e significativo, per un volovelista, l'accento alle nuvole basse, e devo dire che mi ha lasciato un poco perplesso. Tuttavia lunedì 3 giugno, quando entriamo in Polonia, è giornata di ottime condizioni, con il cielo cosparso di bellissimi cumuli, ed arriviamo a Leszno sognando gare di 500 e più chilometri.

Gli allenamenti

Lo svizzero Nietlispach vola anche lui con il Phoebus, e parla delle sue esperienze: « ... ho fatto più di 300 ore con questo aliante, e devo dire che è veramente una buona macchina. In termica sale benissimo, ed in planata, fino a 150 km/h non è inferiore ad alcun altro standard. Certo che per farlo rendere in gara bisogna averlo bene alla mano; e sono necessarie almeno 50 ore... ».

Guardo il mio Phoebus, che la sportività di Agostino Buccheri ha messo a disposizione per i Campionati, e penso che le 4

ore scarse volate finora sono veramente poche. Per fortuna ci sono ancora molti giorni per gli allenamenti, e saranno utilissimi, non soltanto per ricuperare le ore di volo perdute a causa della stagione poco propizia in Italia, ma anche per conoscere un poco le regioni sulle quali dovremo gareggiare.

Piove

Il tempo ha detto di no, e gli allenamenti si sono ridotti a 3 voletti, sotto la pioggia o quasi, di durata progressivamente decrescente, per un totale poco superiore alle due ore.

Ora piove, da una settimana, senza quasi interruzione. Il campo è allagato, nelle tende si accendono le stufe elettriche. Rivedo una bella ragazza, che avevo notato la prima sera, nel sole, vestita di un ridottissimo bikini, e la riconosco solo per il colore degli occhi, perché tutto il resto è nascosto dagli stivali di gomma, dall'impermeabile lungo, dal cappello con l'ala abbassata e gocciolante. Malinconia dei giorni che passano inutili, malinconia delle sere nel grande hangar adibito a ritrovo, dove gli organizzatori cercano di sollevare il morale, proiettando film, presentando spettacoli folcloristici, allestendo serate danzanti. I piloti bevono vodka, e qualcuno prende solenni sbornie.

Cominciano le gare

Finalmente ha smesso di piovere, e partiamo per la prima prova. Visto da terra, lo spettacolo degli oltre 100 alianti in gara è bellissimo, però desta una legittima apprensione l'aspetto dei giganteschi roccoli che si formano. Una volta in volo, per fortuna, destreggiarsi in così numerosa compagnia si rivela meno difficile di quanto si potesse pensare: dopotutto è sufficiente badare ai soli alianti che sono veramente vicini.

Tuttavia non passa molto tempo, e sentiamo per radio la voce di Roberto Manzoni: « C'è stata una collisione, vedo un Foka senza un'ala, dei pezzi che cadono... Vedo un solo paracadute... ». Altre voci si sovrappongono, restiamo nell'incertezza sulla sorte dell'altro pilota. Poco dopo giunge dal campo la notizia che anch'egli è salvo, e possiamo concludere la gara con animo più sollevato.

Agostino ed Aldo

Dopo le buone condizioni della prima prova, per alcuni giorni di seguito andiamo in giro a razzolare fra i 300 ed i 600 metri, trovando di rado una termica degna di questo nome, e finendo regolarmente fuori campo.

Agostino Buccheri ed Aldo Biale, i miei due aiutanti, oltre che carissimi amici, sono anche veramente bravi nello svolgere il loro compito; da terra, con la macchina ed il carrello, riescono quasi sempre a seguirmi lungo il percorso della gara, ed il carrello dopo l'atterraggio sarebbe perciò velocissimo. Dico sarebbe perché, in realtà, talvolta le cose vanno diversamente, e non certamente per colpa loro, come sarà meglio chiarito da quanto segue.

Gostyn e Kobylin

È sera, le condizioni si vanno spegnendo. Da 800 metri di quota, sto planando con il vento in coda verso l'ultima speranza,

una grande foresta che sembra alimentare piccoli fractocumuli. La squadra con la macchina è sotto di me, in un raggio di 10 km.

Raggiungo la foresta, ma questa non dà più alcuna ascendenza.

« Agostino, sono a 400 metri, cerco di riportarmi in rotta ».

« Ricevuto, ti seguo ».

« Agostino, non trovo più niente, ora sono a 200 metri, fra poco dovrò atterrare ».

« Sta bene, dammi il punto esatto ».

Il punto esatto: questo è il problema! Il terreno è tutto uguale e poco riconoscibile.

Scendo ancora, adesso l'atterraggio è imminente. Lontano davanti a me, vedo una cittadina, e mi sembra di riconoscerla. Un rapido sguardo alla carta, certo, deve essere Gostyn.

« Agostino, sto atterrando a Gostyn, 1 km da Gostyn, mi senti? ».

Agostino ha sentito, e parte rapidissimo per Gostyn, un poco stupito che sia riuscito ad arrivare fin laggiù.

Mentre invece sono atterrato a Kobylin, a 23 km in linea d'aria — e ad oltre 40 su strada.

Con l'aiuto di alcune telefonate, la squadra mi ritrova tre ore dopo.

Gli aiutanti mi fanno le loro rimostranze — racconterò a tutti, in seguito, che Agostino è arrivato tenendo in mano un nodoso bastone — e devo usare tutta la mia eloquenza per convincerli che da 100 metri di quota, e con il sole di fronte, le due città si rassomigliano veramente moltissimo.

Wlochy

In Polonia, noi non siamo italiani, siamo wlochy, che per soprammercato si pronuncia uòchi. Però gli wlochy devono essere simpatici ai polacchi, perché troviamo sempre buone accoglienze; e quando atterro fuori campo, non mi manca certamente l'aiuto e nemmeno la compagnia, ed un vero peccato che la lingua polacca sia pressoché incomprensibile.

Domanda: e come è possibile telefonare,

non conoscendo la lingua?
Semplicissimo: usando il foglio fornito dall'organizzazione, e scritto in polacco. Basta farlo leggere alle persone che accorrono, e queste si fanno un dovere di accompagnarmi al telefono più vicino, e di chiamare Leszno: in aeroporto, la nostra Matilde è sempre in attesa vicino ai telefoni, e siccome è molto brava, riesce malgrado tutto — ronzii sibili e musicchette allegre che interrompono la precaria comunicazione — a capire dove sono atterrato.

Lo strano cielo della Polonia

Finalmente, quest'oggi il cielo ha l'aspetto che avevamo sempre sognato. Strade di cumuli con base verso i 2000 metri, e ascendenze di oltre 5 m/s, permettono velocità molto elevate: ed infatti raggiungiamo il primo pilone — nei pressi di Zielona Gora, a 86 km dalla partenza — in circa 45 minuti. A questo punto, però, finisce il sogno: iniziamo il secondo lato, e adesso davanti a noi il cielo è perfettamente sereno, senza una nube per almeno 40 km.

Ci saranno termiche secche — penso fra me — e così deve aver pensato anche Walter Vergani, che, essendo più avanti, in quel sereno sta già planando.

Per radio, arriva la sua voce: « Roberto, stai attento, vieni in efficienza, io ho già consumato metà della quota, ma non c'è una termica! »

« Sono sceso a 400 metri, non trovo niente. »

« Qui finisce che vado ad atterrare! Sono a 200 metri! »

Il Walter, ormai bassissimo, aggancia infine una termica, e con un duro lavoro risale e riesce a chiudere la gara. Intanto le sue indicazioni sono state preziose per noi, abbiamo fatto la massima quota prima di lasciare la zona delle ascendenze, e riusciamo a passare il vastissimo « buco » senza grandi difficoltà e senza rischiare l'atterraggio.

Resta da spiegare perché, su terreno pia-

neggiante e di caratteristiche abbastanza uniformi, le condizioni siano così poco omogenee.

Progresso

In Argentina, 1963, ed a Rieti, 1965, l'Edelweiss francese era ammirato come uno dei migliori alianti standard. Sono passati pochi anni, eppure qui a Leszno dà l'impressione, confrontato ai più moderni alianti presenti, di essere ormai vecchio e superato.

Tamponamento

Voce di Attilio Pronzati, in volo:

« Mi stanno pioviendo dei pezzi di compensato sulle ali! C'è stata una collisione! Però... non vedo cadere nessuno... »

Passa un po' di tempo, e arriva la spiegazione:

« Adesso capisco, c'è uno svizzero che vola con un pezzo di timone in meno! »

Infatti, si tratta dell'AN-66 di Ehrat che è stato tamponato in volo dall'Urupema brasiliano, e malgrado i danni subiti, tutti e due hanno continuato la gara.

Maly Gadwo

Mi trovo a 2000 metri, oltre gli stagni di Zmigrod, e sto salendo rapidamente verso la base della nube. Ho avuto fortuna, con l'aiuto di alcune ottime termiche sono venuto avanti molto velocemente, tanto che in 50 km ho raggiunto gli alianti partiti prima di me.

Adesso si tratta di lasciare questa bellissima strada di cumuli, puntata verso il pilone della classe libera, e di attraversare in direzione sud-ovest, verso Wroclaw, alla cui periferia si trova l'aeroporto di Maly Gadow, il nostro punto di virata.

Plano veloce nel cielo sereno e privo di termiche, sicuro di me, anche se la visibilità è piuttosto ridotta, sicuro di non sbagliare, perché Wroclaw è grande — 600.000 abitanti — ed è attraversata dal grande fiume Odra.

Ed è con questa sicurezza che, dopo 30 km di planata, raggiingo il fiume, però... la città non c'è. Smarrito, pensando di aver sopravvalutato la mia velocità e di essere perciò troppo vicino alla partenza, seguo il fiume per diversi km ancor più verso sud, e quando mi rendo conto che la città è, al contrario, più indietro — 25 km più indietro! — sono ormai finito basso, devo risalire, e ritornare sui miei passi. Arrivo infine sul pilone, però la ricerca mi è costata più di 40 minuti, e solo con molta fatica riesco a concludere la gara ed a raccogliere 664 punti, 336 in meno dei mille che poco prima speravo.

Curiosa coincidenza: alla fine dei Campionati, dal primo posto mi separeranno esattamente 336 punti, permettendomi così molti pensieri, dei resto perfettamente inutili, su quel che avrebbe potuto essere il risultato senza questo errore.

Il vino di ciliegie

Sono atterrato ad Ostrow, un paesetto di quattro case. Da un'ora attendo presso l'unico telefono, e gli abitanti mi fanno compagnia. Uno di loro mi spiega che, bevendo con lui una bottiglia di vino di ciliegie, l'attesa sarà meno lunga. Incuriosito, faccio la prova. Il vino è buono, ricorda un poco il marsala.

Intanto arriva un poliziotto, offro una bottiglia anche a lui, la scoliamo insieme, e la gradazione alcolica deve essere abbastanza alta, perché alla fine siamo tutti molto allegri.

Visto che intanto la telefonata non arriva,

partiamo con la moto del poliziotto verso la città di Sieradz, a 20 km, e mentre lui guida, ammiro i campi leggermente ondulati, le bellissime foreste, i paesetti e le ragazze in minigonna, e penso che la vita è veramente bella, varia e divertente.

Quando scendo dalla moto, davanti al comando di polizia, devo aiutarmi con gli alberi del viale per restare in piedi; tuttavia riesco a convincere i poliziotti che forse dal tetto della caserma è possibile raggiungere per radio la mia squadra. È così che salgo per una serie di scale sempre più strette, fino ad una botola raggiunta sovrapponendo una sedia ad un tavolino con una sola gamba. In piedi sulle tegole, abbrancato ad un camino, ripeto per radio: « Agostino, mi senti? passo... » mentre il mio amico poliziotto, emergendo dalla botola con in testa il casco e gli occhialoni da motociclista, mi osserva con aria preoccupata.

Agostino, naturalmente, non sente, però — per fortuna — arriva ugualmente.

Il Wilga

È l'ultimo giorno di gara, ho già bucatò due partenze e sto riatterrando, alle 13.20, con dieci minuti di tempo per ripartire prima della chiusura dei decolli.

A terra, il trainero mi attende con l'elica in moto: questa volta è un Wilga, invece di uno dei soliti Gawron. Aiutato dalla bravissima Pupa Manzoni, in pochi secondi sono di nuovo in volo; meno di due minuti dopo, taglio il traguardo di partenza, alla quota di 750 metri.



Il Wilga, questo strano aeroplano che rassomiglia un poco ad un insetto, con le esili zampe, la cabina panciuta, la coda sottile, mi ha trainato con i variometri a fondo scala, e la media della salita è stata di oltre 6 metri al secondo.

Gli alberi in mezzo all'aeroporto

L'ultima gara, una corsa di 200 km da Leszno a Lublinek, è cominciata per me in modo difficile. Alla terza partenza, sono andato via con 750 sotto una copertura totale, ho planato per molti, molti km, con il vento in coda, prima di agganciare ormai bassissimo un'ascendenza che mi ha salvato, e poi ho percorso più di 100 km oscillando fra i 200 ed i 600 metri di quota, con il timore di essere raggiunto dalle coperture e di concludere ingloriosamente i Campionati.

Dopo Ostrow, finalmente ho trovato una termica di 5 metri costanti fino a 1600 metri, poi un'altra, altrettanto buona, a 50 km dall'arrivo, e mi sono bastate: adesso sono in planata finale, a 120 km/h, e — memore dell'errore di Maly Gadow — mi preoccupo di individuare l'aeroporto in modo sicuro.

Per fortuna, Attilio Pronzati è già arrivato, e gli posso chiedere preziose indicazioni.

« Attilio, da che distanza si vede l'aeroporto? e come lo distingui? »

« Lo vedi da circa 10 km, è una vasta spianata metà gialla e metà marrone, con la pista in mezzo, non puoi confonderti. »

« Grazie, ecco l'ho visto, sto arrivando! »
Passa un minuto.

« Attilio, senti, c'è un gruppo di alberi piantato in mezzo al campo? »

« Ma... no! no, non ci sono alberi! Fai attenzione, stai sbagliando! »

Una ricerca ansiosa mi permette infine di scorgere il vero punto di arrivo, 30 gradi circa alla mia sinistra, e così, grazie all'aiuto di Attilio, evito di finire la gara su uno strano aeroporto alberato, e riesco anche ad ottenere un ottimo tempo.

La carovana verso l'ovest

Tramonta il sole, e noi stiamo attraversando la foresta di Leszno, lunga carovana diretta verso ovest, verso l'Italia.

Questa mattina abbiamo partecipato alla cerimonia di chiusura, con la premiazione; ed è stata solenne, e bella, con le bandiere al vento, la banda musicale, gli alianti dei vincitori, e tanti spettatori che applaudivano.

Tre piloti per ogni classe sono saliti sul podio, e altri sette si sono messi in fila di fianco a loro, dieci piloti per la classe libera, e dieci per la classe standard: e fra i dieci della standard ero anch'io.

Ho ricevuto in premio una coppa di cristallo, una medaglia, ed il diploma della FAI che certifica il piazzamento ottenuto, e che terrò fra le mie cose più care.

Adesso stiamo viaggiando verso i confini della Polonia: e presto le vaste pianure, le dolci colline, i boschi, i laghi e la gente polacca saranno per noi soltanto un ricordo.

RIPARAZIONI ALIANTI IN PLASTICA

Nell'impossibilità di assolvere il troppo arduo impegno di spiegare ai nostri falchetti quello che si deve fare per « non romperli », cerchiamo almeno di spiegare loro come si possono aggiustare.

Per ora da noi sono così pochi che non metterebbe conto occuparsene; però è interessante sapere come si fa e come sono fatti: poi aumenteranno.

A) - Elemento base:

sandwich di plastica

Il materiale principale di un aliante di legno è il compensato, fatto con sottili fogli di legno incollati a fibre incrociate. Senza compensato non si concepisce un aliante di legno.

Analogamente il materiale principale di una plastica è il sandwich di plastica.

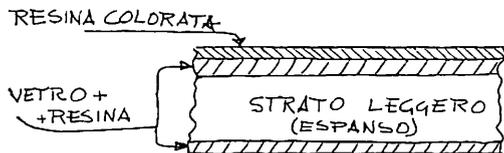


FIG. 1

Niente di straordinario. Sulle facce esterne ci sono due strati di vetro-resina, spessore da 0,2 a 1 mm; in mezzo uno strato di materiale leggero, spessore da 4 a 8 mm.

Se tento di piegare un pezzo simile (cioè lo sollecco a flessione), è ovvio che i due strati di vetro-resina resisteranno (uno compressione, l'altro trazione); lo strato centrale leggero invece terrà al loro posto i due strati suddetti, uno rispetto all'altro (e cioè supporterà il taglio) e impedirà che essi, anche se sottili, facciano grinze (e cioè provvederà alla rigidità locale). Sulla faccia esterna c'è uno strato di resina colorata = vernice (Gel-coat).

Un sandwich del genere offre vari vantaggi sul compensato:

1° È facile da fare: se piano, può esse-

re fatto addirittura senza pressione; se curvo, richiede un po' di pressione per curvare lo strato leggero (però se questo è composto di listelli, anche pressione zero). Si può quindi stampare una mezza semiala (dorso o ventre) in uno stampo che costa su per giù come la semiala (perché lo stampo non deve resistere a forti pressioni). Invece nel caso del compensato si ragiona a varie decine di kg/cm^2 per farlo, e di 5-10 kg/cm^2 per incollare un compensato all'altro (se in curva): quindi attrezzature molto più costose.

2° È più robusto a parità di peso (il filo di vetro è più forte della fibra di cellulosa).

3° È più rigido a pari peso (perché c'è lo strato interno leggero).

4° Ove desiderato si può sostituire il materiale leggero con materiale più forte, ottenendo facilmente dei rinforzi locali. Si può quindi concepire un'ala composta semplicemente di due gusci (dorso e ventre) incollati fra di loro sul bordo d'attacco e d'uscita.

Naturalmente un minimo di longherone ci vuole (per gli attacchi); una centina di radice anche; qualche struttura interna pure (un'anima per tener a posto i gusci, qualcosa a cui attaccare comandi, cerniere, serbatoi acqua ecc.). Però ci sono degli impennaggi che arrivano quasi al suddetto ideale.

In conclusione, la sezione dell'ala è del genere in fig. 2; naturalmente con vari trucchetti costruttivi per poter incollare insieme i due gusci. In teoria, niente centine.

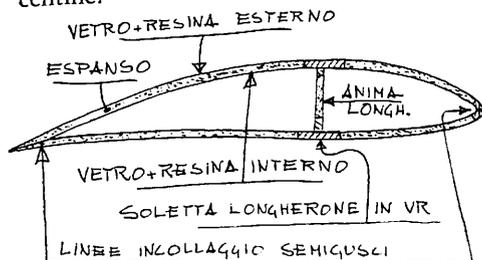


FIG. 2

5° Infine, stampando si riproduce benissimo lo stampo; si può quindi: I° riprodurre bene il profilo; II° non avere ondulazioni; III° data la rigidità locale, l'ala non si ondula con le sollecitazioni di volo. Nessuno sa con esattezza quale grado di finitura sia sufficiente per aver la minima resistenza (vedi discorsi sullo strato limite): però è sicuro che una superficie liscia non fa male.

B) - Materiali

1 - *Il filo di vetro* ha diametri un po' meno di un decimo di millimetro: si parla tanto di 5-6 centesimi, ma se andate a misurarli sono 8-9 centesimi.

Sono fili molto lunghi: in teoria lunghezza a piacere, in pratica parecchi metri. Hanno resistenze fantastiche a trazione: 200-300 kg/mm² con peso specifico 2,7 (come i sassi!). Forme in commercio:

— *roving*: è un mazzo di fili non ritorti; il più comune è fatto di 20-60 stringhe, ognuna contenente 204 fili elementari: circa 2,4 gr al metro di roving da 60;

— *mat*: è un feltro fatto con fili di 5 cm orientati a caso (random mat: random vuol dire « a caso », non è un errore per « radom » che vuol dire « cupola del radar »); pesi: da 50 gr/m² (surfacing mat) a 350 e 450 gr/m² (i più comuni, usati per fare l'ondolux) fino a 950 gr/m²; i fili sono leggermente incollati fra loro;

— *filo ritorto*: simile ai filati cucirini;

— *tessuti*: quasi tutto quello che si vuole; dal comune « tela » con trama e ordito uguali (resistenza uguale nei due sensi) agli « unidirezionali » con trama leggera (resistenza nel senso ordito anche 10 volte di più che nel senso trama; armature tessili varie: dal « tela » (incrocio semplice) ai twill, ai « rasi turchi » (i fili di ordito passano « sotto un filo » e « sopra a 2-6 fili » di trama) questi ultimi vanno meglio per superfici a doppia curvatura. Però il vetro non ha molta voglia di essere incollato; inoltre per ritocerlo ci vuole lubrificazione con oli (= cattivo incollaggio). Quindi bisogna levare l'olio e dargli un apretto adatto (equivale alla mano di fondo nella verniciatura). Conclusione: il vetro per questo uso deve essere tipo « RMP » (rinforzo materie plastiche): in pratica avere un finish « Volan » o « Silano ».

2 - *La resina*. Ci vuole una resina che: I° impregni facilmente il tessuto, II° indurisca, senza pressione, senza fare bolle (cioè senza sviluppare gas), III° sia forte e incollata bene. Sono le resine epossidiche, oppure i poliesteri per pezzi poco sollecitati (esempio i musci ed i raccordi alari: Skylark IV, Mucha St, Uribel, A2). Però nei tutta plastica si usa epossidica dappertutto, anche se costa 5 o 6 volte più del poliestere.

L'epossidica qui usata è un liquido tipo olio, che indurisce aggiungendo un indurente, altro liquido simile.

Pesi specifici intorno a 1,2. Indurimento: abbastanza da levare il pezzo dallo stampo dopo 10-20 ore a 25°, oppure 1 ora a 80°; indurimento completo dopo 7 giorni a 25° oppure 6 ore a 80°.

Spiegazione troppo breve: ma l'ultimo manuale in merito è di 1186 pagine, e non è completo.

È un bellissimo materiale, però ha un difetto: un boccale di mezzo chilo di resina e indurente gelizza (cioè diventa una gelatina) dopo un'ora, a 25°. È una grossissima scocciatura, a cui si rimedia (male) in vari modi. Il sistema migliore è stenderla di corsa: in strati sottili la gelizzazione è più lenta (perché il calore sviluppato dalla reazione, che accelera la reazione stessa, se ne va nell'aria).

Altro difetto: si indebolisce a caldo. Una epossidica comune a 50° resiste la metà rispetto a 25°. Bisogna usare resine speciali, più care. Per esempio:

— la Shell 162+indurente BASF C260, se indurita 5 ore a 80° va bene: Cirrus

— la CIBA LY560+indurente HY560, è omologata per aerei in Germania; però il Diamant è fatto con la CIBA LY554+indurente HY554: non conosco tempo e temperatura.

Un'altro difetto/pregio è che l'epossidica incolla benissimo, specie se non deve: ci vuole antiadesivo sullo stampo e c'è tutta un'epopea in merito (pezzi che non si staccano ecc.). Comodissimo il cellofan e il politene, oppure cere con punto di fusione più alto della temperatura di indurimento; alcool polivinilico, mylar ecc.

Altro difetto: in pezzi grossi (spessore 2 cm, per esempio) scalda troppo, screpolata: bisogna rallentare l'indurimento.

3 - *Il materiale leggero.* Espansi: schiuma di PVC, di poliuretano, di polistirolo (occhio però con questa: con certe resine si scioglie) Legno di balsa.

Criterio di scelta: resistenza alla temperatura; peso specifico (polistirolo batte tutti, 15 kg/m³); incollabilità, assorbimento acqua (il balsa beve molto), formabilità (il PVC scaldato con un foehn si piega).

C) - Come è fatto e come si aggiusta il sandwich

1 - Fabbricazione

Nello stampo si fa il sandwich, si copre con una coperta di politene, poi si leva l'aria sotto alla coperta: la pressione atmosferica schiaccia la coperta sul sandwich contro lo stampo.

Scaldare, aspettare il tempo giusto, smontare, rifilare ecc.

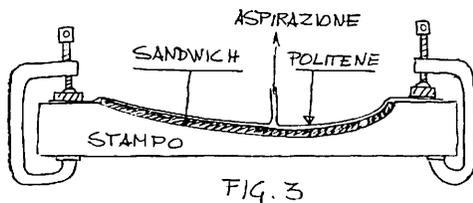


FIG. 3

Guardiamo più da vicino:

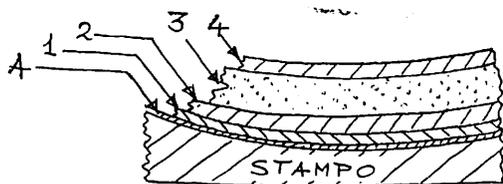


FIG. 4

1) Gel coat. Strato intorno a 3-5 decimi di resina + opacizzante (carbonato, silice) + pigmento + indurente.

Pennello o spruzzo. Lasciar gelizzare, affinché il vetro successivo non lo attraversi.

2) Strato esterno di VR. da 1 a 5 tessuti, spessore da 1 a 5 decimi ciascuno. Tessuto, perché così si è sicuri che i fili sono distribuiti regolarmente, e perché sono « legati » dall'intreccio. Resina a pennello, la spruzzatura è allo stato nascente.

3) Strato leggero: espanso o balsa.

4) Strato interno VR: come al punto 2, spesso più leggero.

Dimenticavo: attenzione! - A: strato di antiadesivo.

2 - Riparazione

Solito buco, fig. 5a.

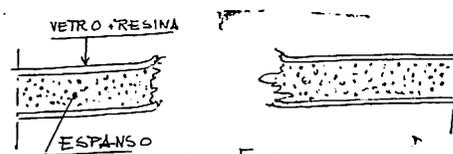


FIG. 5a

Primo, sapere:

- che resina
- che tessuto e quanti strati (bruciarne un pezzo: il vetro resta)
- che espanso.

Aggiustiamo:

a) - asportare il rotto, fig. 5b.

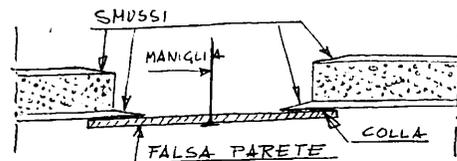


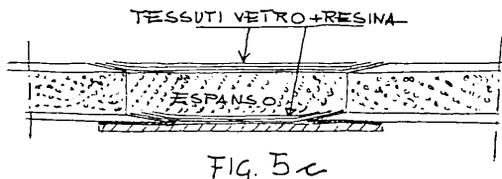
FIG. 5b

smussare: lunghezza smussi: 20 mm per ogni strato di tessuto da 0,2 mm (= 220 gr/m²);

— creare una falsa parete interna: per esempio con un pezzo di compensato incollato con quel che capita (bostik ecc.); ovvio che il foro deve essere ovale, altrimenti il compensato non entra;

— un chiodo nel compensato come maniglia.

b) - riparare la parete interna con strati di tessuto e resina; fig. 5 c.



— riparare l'espanso con un pezzo di espanso, oppure con un impasto resina e palline o pezzetti di espanso; ovviamente la faccia esterna deve essere liscia, se necessario stuccare (resina caricata);

— riparare lo strato esterno con strati di tessuto e resina;

— coprire con cellofan, così si liscia con le dita e si schiacciano le bolle;

c) - stuccare, lisciare, verniciare. Dato

che il tessuto non deve essere scartavetrato (se no, addio resistenza: e poi che fatica!) conviene che lo strato sia « basso » in modo che ci stia almeno mezzo millimetro di stucco: fatto con resina caricata (di microballoons fenolici per pesare meno; ma anche talco, carbonato di calcio, silice, segatura). Se la riparazione è su parete verticale, bisogna tixotropare la resina, ossia renderla più viscosa con un 5 % di Aerosil (ma anche talco va).

d) - e la cottura? Per buchi fino a 10 cm uno può fregarsene. Per buchi maggiori, sarebbe un punto più debole: mettere un 30 % di tessuto in più. Non è vietato scaldare, con termoforo o foehn: non esagerare (ci vuole assolutamente termometro, oppure manina abituata).

C'è poi il caso dello strato semplice: per esempio la fusoliera Cirrus, o il muso dell'A2, è come una barca: strato di vetro-resina e basta. Smussare i bordi, applicare pezzi di VR, come riparare lo strato esterno del sandwich.

D) - Qualche numero e qualche idea

Tanto per aver idea di come lavorano questi materiali, e confrontarli:

tipo	peso spec. kg/cm ³	trazione kg/cm ²	compress. kg/cm ²	E kg/cm ²
abete	0,5	800	450	100.000
hemblok (1)	0,6	1000	600	110.000
compensato betulla	0,8	700	600	130.000
dural	2,7	4000	4000	720.000
vetro epossidica:				
tessuto, 40 % vetro	1,7	2500	2000	100.000
tessuto, 60 % vetro	1,8	3000	2800	130.000
mat, 40 % vetro	1,7	1000	800	80.000
roving, 50 % vetro	1,75	5000	3500	150.000
roving allineato, 65 % vetro (2)	1,85	8000	6000	300.000

Ora, a parte che i dati suddetti sono approssimativi (ma di provette che ho fatto), bisogna spiegare che E è la sollecitazione specifica che farebbe allungare al doppio un pezzo (se non si rompesse prima), e serve per avere un'idea dell'elasticità.

A guardare la tabella si può dire:

— il VR degli alianti — quelli attuali —

è una roba più forte del legno: così più forte che ripaga del maggior peso specifico, anzi fa guadagnare qualcosa sul peso; — però il VR è poco meno elastico del legno: quindi ali flessibili anzichè; perchè stampando con poca pressione si hanno basse percentuali di vetro.

(1) abete bianco

(2) fatto a 10 kg/cm²

E) - Sviluppi futuri

A me pare pacifico che il vetroresina spazzerà via quasi tutto il legno degli alianti: vuoi perché dà superfici più belle, vuoi perché il compensato buono non si trova più.

Per le fusoliere non c'è dubbio: la fusoliera a strato semplice (Cirrus) è troppo comoda da fare, ed è un vero circolo « virtuoso »: per ridurre la superficie bagnata smagrire la fusoliera, quindi meno superficie e allora è accettabile il peso di un laminato sui 3 mm (5 kg/m²); d'altronde l'aerodinamica spinge a doppie curvature, che danno gusci più rigidi, meno necessità di ordinate, bastano quelle due o tre indispensabili. Potrebbe però darsi che convenga arrivare alla coda a « tubo di stufa » in metallo, perché più rigida e forse più economica e « smontabile ».

Quanto all'ala, il VR è meglio del legno: non c'è dubbio. Forse non per tutto, magari certi pezzi tipo centine, longheroni dei diruttori, può essere meglio ricavarli dai truciolati; forse anche il longherone potrebbe convenire metallico. C'è però un ma: se uno fa il fasciame metallico, invece che di VR, ottiene un'ala più rigida a torsione (il doppio) e quindi Vmax 300 km/h contro i 200 dei plastica. Partire a 300 significa risparmiare una termica = 10'; bisogna però che la tecnica del metallico « incollato al 90 % » si sviluppi, perché con i chiodi la superficie bella costa troppo. Impennaggi, infine: penso si possa farli di quel che si vuole: non c'è il problema rigidità, quindi probabilmente plastica per motivi di costo; oltre al sistema del profilato estruso (Morelli) che è attraente.

Non c'è poi da aver più paura dell'invecchiamento, fatica ecc.: problema superato.

F) - E i prezzi?

Ricordo un articolo, forse inglese, che diceva: « in attesa che arrivino gli alianti di plastica, venduti a dozzine come i piatti di plastica... ».

Per ora i prezzi sono quasi raddoppiati, premi a parte. È giusto? Ora il costo di un aliante si può dividere in tre parti si-

mili: tot per fare il rustico; tot per le ferramenta e per metterlo insieme; tot di progetto, collaudo, vendita, indirette, generali e simili.

La plastica influisce sulla prima parte: VR costa più del legno come materia prima, meno come manodopera. Però per ora il prototipo è più caro (per BS1b, prove statiche a 54°: cosa saranno costate?) e le ditte sono più grandi, più spese generali. E l'era Volkswagen, con un tipo che durava 10 anni, è forse finita: il progresso tecnico corre, in due anni un aliante è vecchio. E il mercato accetta i prezzi nuovi, perché diminuire?

La gente arriva a spendere 1 milione per il cruscotto, 650.000 per il carrello: che importa se l'aliante costa 4 milioni, purché vada?

Poi, guardiamoci in faccia: cosa cerchiamo? Noi vorremmo l'aliante che stia su anche quando piove, sempre migliore: e quest'aliante è sempre più grande e più caro. No, non credo che i prezzi vadano indietro: il contrario, semmai.

Rendiamoci conto che l'utilitaria non c'è: e ci potrebbe essere, perché con un Passero modernizzato ci si potrebbe divertire; così come ormai con un 10 m a la page si avrebbero caratteristiche uso standard del 1955; ma Scheibe ha smesso di fare Spatz, perché nessuno li vuole, così come Schleicher vede calare gli ordini di Ka.6 (consegna 3 mesi, contro 18 mesi due anni fa!): l'OSTIV si è ormai sclerotizzata, e non capisce che con una categoria 10 m ripeterebbe il successo della Standard.

Edgardo Ciani

notiziario

RICORDO DI

SIGFRID FREISSINGER

dal nostro corrispondente G. Weber

Il 24 agosto alle 15.34 decollava dal nostro aeroporto Sigfrid Freissinger per il suo ultimo volo.

A bordo dell'Austria Standard di recente acquistato dal nostro Aero Club precipitava sul pendio della montagna adiacente l'aeroporto ad una quota di 400 metri compiendo due giri di vite, dopo soli 24 minuti di volo.



Era una di quelle giornate poco generose di condizioni per il volo a vela e per stare su era necessario sfruttare il minimo.

Forse colto da improvviso malore, o causa una forte discendenza, non è riuscito a riprendersi verso valle ed è andato a schiantarsi contro alcune rocce che si alternano a piccoli arbusti in un tratto a forte pendenza.

Nello stesso istante era sotto traino dell'L.5 pilotato da Fischer il Blanik con a bordo l'istruttore Centofante ed il volovelista Penta; in tre hanno seguito attorniti a breve distanza gli attimi della tragedia.

Siamo accorsi subito tutti (era la prima giornata dopo le ferie estive che ci ritrovavamo tutti in aeroporto) chi a piedi, chi con l'elicottero messo prontamente a disposizione dalla Finanza, ma giunti dopo non poche difficoltà sul luogo dell'incidente il caro Sigfrid non apparteneva più a noi. Fermo al suo posto di pilotaggio ha proseguito senza di noi nel suo eterno volo silenzioso.

Con lui perdiamo il più entusiasta, generoso ed attivo pilota del nostro Club.

Volovelista da soli 4 anni aveva dedicato al volo a vela tutto se stesso, per trarne quelle soddisfazioni che unite all'infaticabile dedizione al volo erano e dovranno rimanere per noi esempi da seguire.

Nella sua breve attività aveva al suo attivo 500 ore di volo, il C d'argento conseguito lo scorso anno interamente a Bolzano aprendo la strada della distanza da Bolzano ad Asiago con il suo Foka.

Quest'anno in maggio ad Aigen aveva conseguito il tanto desiderato C d'oro ed il primo diamante.

Ricorderemo sempre il suo entusiasmo nel comunicare a noi rimasti a Bolzano la notizia del suo volo di 300 km.

Era appena tornato da due giorni dalla Francia dopo una vacanza dedicata interamente al volo a vela assieme all'inseparabile Enzo Centofante.

In aeroporto era sempre presente non solo per volare ma più spesso ancora per far volare e veder volare gli amici. Per questo rappresentava per noi una guida, un amico che in aeroporto farà sentire tutta la sua mancanza.

Il volo a vela ha bisogno di persone generosamente attive, perché esso è sport di collaborazione innanzi tutto: noi abbiamo perso il migliore.

* * *

La prova dell'A.3

La prova dell'A.3, gentilmente concessami da Umberto Mantica, mi ha consentito, seppure in un solo volo, di aver conferma delle mie supposizioni sulla bontà di questa macchina che deriva dall'A.2 e che ho provato in primavera.

Ciò che è senz'altro positivo è la ottima visibilità e la confortevole sistemazione dell'abitacolo. Unico neo la leggera insufficienza della larghezza di fusoliera, all'altezza dei gomiti, che dà un noioso attrito nelle spirali destre; inconveniente però probabilmente avviabile con una miglior sistemazione della spalliera.

Le qualità in volo sono ottime per quanto riguarda la maneggevolezza trasversale. Il cambiamento di senso di virata da 45° a 45° è inferiore ai 4 secondi e quindi rappresenta un tempo paragonabile a quello degli standard.

Ottimo anche il trim ed anche le caratteristiche di volo che risultano solo leggermente inferiori a quelle dell'SHK. Un sommario cronometraggio, eseguito senza verifica dell'anemometro, ha dato le seguenti discese:

0,60 m/s a 70 km/h
0,80 m/s a 100 km/h
1,08 m/s a 120 km/h
2,00 m/s a 150 km/h
stallo diritto a 60 km/h
stallo in virata (40°) a 70 km/h.

zione, dà l'impressione tuttavia di una discesa, in questa configurazione, leggermente superiore alla media degli altri alianti, a velocità di 85-90 km/h. La stabilità propria laterale e trasversale dell'aliante è scarsa ma ben compensata da abbondanti superfici di governo. Surmoltiplicato il comando del timone di direzione che per conseguenza risulta più duro della media alla manovra.

Tutte queste caratteristiche sono state rilevate con ala umida per condensazione serale. Efficaci i diruttori che hanno il pregio di non sottrarre portanza all'ala e di non alterare per conseguenza la velocità di avvicinamento e quella di stallo. Leggermente rumoroso il rivestimento dell'ala, specie nelle inversioni di virata. L'aliante deve avere indubbie qualità di salita, che però non ho potuto sperimentare.

Molto stabile nelle virate a forte inclina-

W. V.

La scomparsa dell'ing. Vietri

Il 13 Settembre scorso, causa un incidente automobilistico sull'Autosole, è deceduto l'Ing. Mario Vietri.

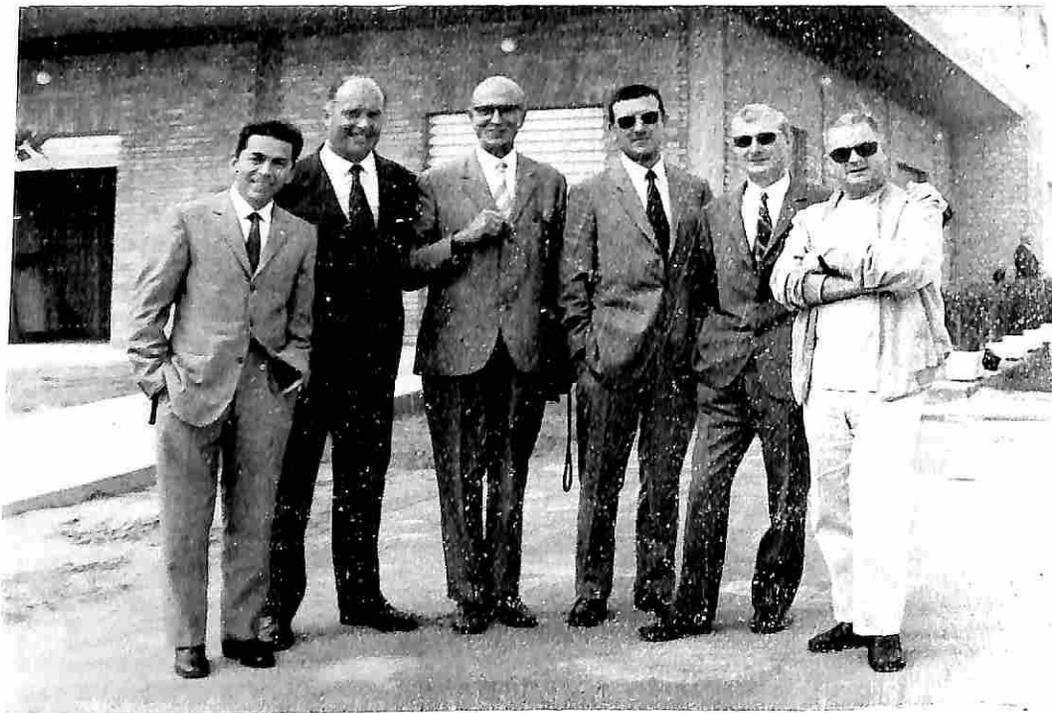
Era titolare dell'Aviamilano, la piccola ma intraprendente industria aeronautica milanese creata dallo scomparso nel 1954, l'at-

tività della quale si compendia nella costruzione di 10 prototipi e di 150 aeromobili, tra i quali gli alianti C.P.V. 1, meglio conosciuto come Arlecchino, realizzato dal C.V.V. del Politecnico di Milano, ed i recentissimi A.2 e A.3 — su progetto degli Ingegneri Ferrarin e Sonzio — che hanno brillantemente figurato ai nazionali di quest'anno.

L'Ing. Mario Vietri, già Ufficiale Pilota dell'A.M., lascia la moglie, Signora Lina, e la figlia Anna, alle quali esprimiamo il nostro cordoglio.

Raduno degli aliantisti da sbarco

Il 6° Raduno Nazionale degli Aliantisti si è svolto il 15 Settembre scorso a Ravenna. L'amico Pastorelli ci ha inviato questa foto nella quale appaiono ex aliantisti e tuttora validissimi volovelisti attivi. Eccoli da sinistra a destra: Pastorelli (Ae.C.Parma), Fausti (Ae.C. Bergamo), Contoli (ex Comandante il Reparto), Capoferri (Ae.C.Bergamo), Bolzoni (Ae.C. Cremona) e Bucovini (Ae.C.Gorizia).



Il problema delle « vibrazioni » sul DIAMANT è risolto

La S.A. Sales Engineering Comte di Zurigo ci ha trasmesso, con preghiera di pubblicazione, il seguente comunicato che riportiamo integralmente, nella traduzione di Bruno De Marchi.

Dopo ricerche approfondite e numerose prove, possiamo affermare che il problema delle vibrazioni dei DIAMANT è stato risolto.

Le osservazioni che abbiamo fatto su alcuni modelli 16,5 e 18 metri, che in diversi casi avevano denunciato vibrazioni, ci hanno permesso di stabilire che esse sono causate dalle oscillazioni delle alette di curvatura, fenomeno che, sia detto incidentalmente, si verifica anche su altri alianti in fibra di vetro. Il nostro programma di voli di prova ha dimostrato che la causa di questa anomalia è la flessibilità alla torsione delle alette di curvatura lunghe e strette; in molti casi, questo era ulteriormente aggravato da un leggero gioco, nel raccordo alla fusoliera, nel meccanismo di comando delle alette di curvatura. A questo è già stato rimediato in tutti i casi dove ce ne siamo resi conto. Sulla base di analisi tecniche, e come abbiamo potuto provare durante i voli di collaudo, per rimediare a questi inconvenienti sono state trovate tre soluzioni:

a) Installazione di contrappesi sulle alette di curvatura.

b) Realizzazione di una nuova aletta di curvatura caratterizzata da una maggiore rigidità alla torsione.

c) Installazione, all'interno della struttura delle ali, di un dispositivo di comando delle alette di curvatura più complesso, che le blocca e le aziona agendo sulle estremità interne ed esterne.

Abbiamo preso le misure necessarie per eseguire uno di questi miglioramenti su tutti i nuovi velivoli e per modificare di conseguenza i meccanismi di quelli già esistenti.

Abbiamo ricevuto anche qualche reclamo relativo alle vibrazioni nella coda degli alianti DIAMANT. Le prove che abbiamo fatto in volo hanno dimostrato che si tratta di un fenomeno di vibrazione

degli organi di direzione, che si producono soltanto su un numero limitato di cellule.

Evidentemente questa vibrazione è una conseguenza dei nostri tentativi miranti a fare delle serie DIAMANT i migliori alianti.

Le nostre ricerche hanno dimostrato che:

a) Questa vibrazione si verifica solo sugli alianti DIAMANT che hanno un attrito molto basso nel sistema di controllo degli organi di governo.

b) Essa non appare che in determinate condizioni e quando la velocità è molto elevata.

c) Essa non si produce ordinariamente in modo repentino, a meno che non venga iniziata dal pilota o da un particolare tipo di raffica.

d) Essa può essere impedita se il pilota mantiene i piedi molto fermi sulla pedaliere e può normalmente essere arrestata nel medesimo modo, non appena è iniziata.

Sebbene le conclusioni tratte stabiliscano che la possibilità che si verifichi questa vibrazione è relativamente bassa, abbiamo messo a punto un ammortizzatore di vibrazioni per eliminarle completamente. Questo ammortizzatore è posto all'interno della fusoliera, dietro il sedile del pilota. Poichè dopo la sua installazione i nostri piloti non hanno più potuto provocare, neanche intenzionalmente, questo genere di vibrazioni, abbiamo deciso di dotare di questo dispositivo tutti gli alianti DIAMANT 16,5 e 18 metri.

Conformemente alle consuetudini vigenti nell'industria aeronautica ed alle nostre Condizioni Generali di Garanzia, siamo tenuti a fornire il materiale necessario alla modifica di questi due equipaggiamenti. E' tuttavia nostra convinzione che una politica consistente nell'eseguire solo il minimo indispensabile avrebbe come effetto di scontentare i nostri clienti, e sa-

remmo d'altra parte in contraddizione con noi stessi se, cercando di sviluppare il miglior prodotto possibile, ce ne lavassimo le mani in seguito. Di conseguenza abbiamo deciso di fare le due modifiche complete su tutti gli alianti DIAMANT esistenti, e questo per mezzo del nostro personale ed a nostre spese. Per questo, tutti gli alianti DIAMANT che si trovano in Svizzera o nei paesi vicini dovranno essere riconsegnati alla nostra fabbrica, dove verranno apportate le modifiche necessarie. Per quanto riguarda i velivoli che si trovano a grande distanza dalla Svizzera, invieremo dei nostri specialisti per eseguire e/o sorvegliare il lavoro necessario, in alcuni casi sino in California e forse anche in Australia.

Nel corso di questi ultimi mesi abbiamo portato a termine un vasto programma di tests per essere certi di aver realmente risolto il problema delle vibrazioni. A questo scopo abbiamo fatto una serie di

prove particolarmente severe, volando veramente oltre i limiti autorizzati. In simili circostanze occorre saper accettare il rischio calcolato di perdere un velivolo, poichè questo è nell'interesse di tutti i piloti dei DIAMANT.

Durante una di queste prove, il 10 agosto, un DIAMANT 16,5 si è infranto in pieno volo, dopo essere stato seriamente maltrattato (valori di g estremamente elevati e varianti rapidamente) a velocità proibite. Il pilota collaudatore, B. Guggiari, ha potuto lanciarsi con il paracadute. Siamo lieti di sapere che, in precedenza, il velivolo non aveva denunciato fenomeni di vibrazione e che le modifiche da noi apportate hanno ottenuto il loro scopo.

*Flug-und Fahrzeugwerke A. G.
Altenrhein, Suisse*

Aeroclub Volovelistico Alpi Orobiche

Da Bergamo ci giunge la lieta notizia che il muro burocratico dei permessi è stato superato e che pertanto i volovelisti bergamaschi si accingono a decollare dal loro nuovo campo di volo. Evviva! Sono in corso gli ultimi lavori di sistemazione e si prevede che il nuovo campo creato a 2 Km. da Ponte San Pietro possa ottenere l'agibilità per i primi giorni del nuovo anno.

XI° Briefing Due Torri

Sono in corso di distribuzione gli inviti all'11° Briefing di Bologna, che avrà luogo Domenica 24 Novembre presso la sede sociale dell'Aero Club.

Novità di quest'anno è la formulazione di un ordine del giorno prestabilito, articolato sui seguenti punti:

- 1) Andamento del Volo a Vela Italiano nel 1968.
- 2) Prospettive per il 1969.
- 3) Campionati Italiani 1969. Regolamento.
- 4) Varie ed eventuali.

Riteniamo ottima l'iniziativa dei volovelisti bolognesi di stabilire un ordine del giorno e particolarmente di porre in discussione il Regolamento dei Campionati nazionali. Troppe volte si è discusso e scritto su questo argomento, senza però arrivare a qualcosa di concreto.

E' opportuno che tutti i volovelisti interessati esprimano il loro parere onde poter giungere alla stesura di un Regolamento da sottoporre alla Commissione Sportiva Centrale per l'approvazione.

Evoluzione e spirito volovelistico

Parma 3.5.1968.

Spett. Direzione,

mi spiace di inviarvi con tanto ritardo la mia risposta alla Vostra domanda: "Che cosa è lo spirito volovelistico?" ma non mi è stato possibile, pressato da impegni scolastici, ultimare prima questa mia elaborata.

Vorrei avvertirvi che il tono polemico della mia risposta non deriva da risentimenti né da invidie contro alcuno di Voi e contro alcun volovelista in particolare, ma credo fermamente nelle cose che ho detto.

Spero che le mie parole siano interpretate nel modo giusto e che nessuno si senta offeso, non è mia intenzione offendere nessuno.

Con la presente mi è gradito inviarVi i mie migliori saluti e un augurio particolare per i partecipanti al prossimo campionato mondiale di Volo a Vela.

S. Saccani

Prima di tentare di dare una risposta alla vostra domanda: « Che cosa è lo spirito volovelistico? », vorrei precisare alcune cose: non sono uno dei « vostri »; o meglio, non sono ancora un volovelista, sono un aspirante che attende da tre anni che i medici lo lascino volare; questo comunque non mi impedisce di fare qualche volo e di frequentare il mio club.

Premesso ciò voglio anche aggiungere che non scrivo spinto dall'omaggio volovelistico, al quale rinuncio fin d'ora, ma perché credo sia interessante per Voi e per

tutti conoscere il pensiero di un giovane su questo sport ed in particolare sulla questione da Voi sollevata nel primo numero di « Volo a Vela » 1968.

Credo che una definizione soddisfacente dello spirito volovelistico sia impossibile da farsi, o per lo meno assai difficile, ma è molto più facile dire a che cosa la passione per il volo a vela porti.

Nel mio tentativo di risposta vorrei rivolgermi direttamente a coloro che hanno sollevato la questione e che si sono messi da parte per lasciare la parola ai lettori; a queste persone (che credo siano tutti volovelisti mi piacerebbe chiedere se per caso non si sono dimenticati che cosa sia lo spirito volovelistico.

Probabilmente sì!, diversamente, credo, non si sarebbe posti una tale domanda; almeno se loro personalmente non lo hanno ancora smarrito completamente (lo spirito volovelistico) hanno evidentemente constatato che questo spirito, questa passione va lentamente scomparendo. E allora se è così, se è vero che lo spirito volovelistico va scomparendo vorrei ancora chiedere loro « come Vi comportate in campo? ».

Permettetemi di fare una ipotesi, ipotesi che credo non troppo lontana dal vero; se avviene (vorrei sperare di non, ma non posso), che Voi grandi campioni quando volete volare Vi trovate l'aliante già pronto in linea, già controllato da qualche collega, o peggio meccanico, se Vi limitate ad indossare il paracadute, a chiudere in fretta la capottina dell'aereo ed a fare un volo, anche di qualche ora, credo proprio che abbiate smarrito lo « spirito volovelistico ». Fate del volo a vela, è vero, fate grandi percorsi, conquistate primati, avete passione per il volo, ma a mio parere vi manca, o meglio, avete perduto qualcosa, e forse non è tutta colpa Vostra.

Vivete in un grande club volovelistico, ne siete le anime, volate su macchine di sogno, siete famosi rispettati, siete guardati con invidia e ammirazione, e non vi va giù di stare tutto il giorno al sole, col naso per aria a guardare gli altri che volano, non vi va giù di fare la fila magari per una semplice planata;... forse non potete, avete un nome da difendere, avete un allenamento e una forma da mantenere e dovete tener alto ai campionati il buon nome volovelistico d'Italia, siete i nostri campioni e questo forse vi ha fatto smarrire e dimenticare lo spirito del vero volo a vela.

Io penso che il vero spirito volovelistico lo si possa trovare soprattutto nei piccoli club volovelistici, dove ci sono pochi piloti e meno ancora alianti, e dove questi non sono neppure nuovi, anzi vecchioti, dove i mezzi (meccanici e no) sono scarsi, e un atterraggio corto significa un assieparsi su una veneranda e scassatissima ballilla e volare, si fa per dire, verso il malcapitato pilota per gli sfottò d'obbligo. Credo che avere spirito volovelistico non significhi volare, ma più spesso stare a terra, lavare gli alianti, lucidarli, curarli come creature delicate; fare i recuperi, rifornire di bibite i piloti, ascoltare i loro discorsi in silenzio, cercando di capire, di imparare.

Non so se nei vostri club ci siano degli aspiranti volovelisti, e non so se li ammettete fra di voi, se li fate partecipare ai vostri discorsi, ma se è così, prendetevi la briga, magari mentre raccontate l'ultima salita in onda o l'ultimo triangolo di 300 Km, di osservarli un po', cercate di capire cosa pensano, che cosa sentono, che cosa sognano.

Capirete allora che cosa è lo « spirito volovelistico », capirete allora che cosa nel bel mezzo di una passeggiata romantica lo costringe ad alzare gli occhi al cielo e a pensare con invidia a quel « Felice » che vola silenzioso su di lui, anzi su di loro...

Ma certamente anche voi ora vi sarete ricordati del vostro noviziato, del vostro primo contatto con gli alianti, e magari alcuni di voi si saranno ricordati dei vecchi Zoeglings, di cui ho alcune foto, e allora vi sarete certamente ricordati che cosa è lo spirito volovelistico e ogni altra parola sarebbe allora superflua.

Caro Saccani,

nessuna preoccupazione per il ritardo: il mio è ben maggiore del Tuo; nessuna preoccupazione per lo "spirito volovelistico": non è scomparso. Anzi, è proprio quello che — nato e cresciuto in "piccoli club" — ha creato e creerà i "grandi club". E' vero che il rapido sviluppo di questi ultimi — che svolgono una notevole attività qualitativa e quantitativa e nei quali affluiscono continuamente nuove leve — può portare ad una diluizione dello "spirito", il quale, d'altro canto, non può e non deve essere imposto.

E' vero che nei "grandi club" si appaga in misura maggiore la "fame di volare" e che qualcuno può quindi pensare che nel corpo del volovelista ben pasciuto è più facile trovare alcool che spirito. Ma è altrettanto vero che è ancora e sempre lo "spirito" che spinge quelli che volano molto a volare ancora di più e meglio. E' una questione di mezzi finanziari? Sì, indubbiamente, ma non unicamente.

E' un'evoluzione, attraverso diversi stadi, a velocità variabili in ragione di molti e svariati fattori.

Mi piace sentirTi ricordare gli "Zoeglings", per volare però ci vogliono i "Cirrus" e per volare bene i "Cirrus" zavorrati con spirito volovelistico.

Chiudo facendoTi una confessione: ho chiamato in causa lo spirito volovelistico ed ho invitato i lettori a voler scrivere qualcosa in merito, per vedere quanti volovelisti — giovani o vecchi, poco importa — avrebbero preso la penna per esporre le loro opinioni.

Sei stato l'unico!

Sempre a Tua disposizione per continuare il dialogo, formulo i più vivi auguri per la Tua idoneità.

Con tanti cordiali saluti, tuo

Suscettibilità

Gruppo Aeromodellisti Bolzano

Bolzano, 10-6-1968

BOLZANO, 10 giugno 1968

Egr. Direttore
Rivista « Volo a Vela »

Avrei voluto che il primo contatto con la rivista « Volo a Vela » fosse stato diverso, infatti devo fare un piccolo appunto circa la pag. 51 del N. 73 al Cap. 5 della Vs. rivista, nella quale al posto di « cedronvolovela » è stato scritto « cedronmodellismo ». Infatti non mi risulta che in nessuna zona d'Italia l'aeromodellismo si pratichi in siffatta maniera, ed essendo l'analogia troppo evidente non credo si sia voluta intendere altra attività.

Capisco lo scherzo ed apprezzo l'umorismo, ma in un articolo simile dove di VERAMENTE umoristico non vi è nulla (...spero che in Italia vi siano ancora poche persone disposte a ridere per simili frasi puerili ed esaltate...), la battuta non ha raggiunto nemmeno il livello del sorriso, mancando completamente di spirito intelligente.

Chiuso il piccolo argomento, non posso non complimentarmi per la competenza tecnica del resto della rivista, che leggo volentieri, e con la certezza che verrà pubblicata una piccola « precisazione » sul prossimo numero, saluto cordialmente.

Egregio Presidente,

riscontro la Sua gradita lettera del 10 giugno scorso e sentitamente La ringrazio per le Sue simpatiche espressioni di plauso alla nostra modesta fatica.

Circa la "precisazione" da Lei richiesta, debbo confermarLe che si tratta realmente di "CEDRONmodellismo" e la natura di tale attività (che non ha nulla in comune con l'"AEROModellismo") è quella chiaramente indicata alla pag. 51 del n. 73.

La cosa Le parrà strana, ma effettivamente quelli dell'A.V. dell'Altissima Lombardia dispongono di alcuni notevoli esemplari che spesso si possono ammirare appollaiati su imbottitissime poltrone.

Debbo, per reciproca tranquillità, precisarLe che il pezzo da Lei incriminato è apparso sotto la rubrica "Calciate Sera" e quindi idealmente riservato agli iniziati. Con i migliori auguri di buona attività aeromodellistica per il Gruppo da Lei validamente presieduto, Le porgo cordiali saluti

IL PRESIDENTE
Enrico Farina

il Direttore

Atto di nascita

16 Giugno 1968

Redazione Volo Vela

Riguarda l'Atto di nascita del Volovelismo sportivo, apparso sul n. 73 di Volo a Vela. Per l'esattezza il volo compiuto dal Dr. Ettore Cattaneo sul G.P.1; di km 11,500 con vento forte sfavorevole stabiliva un vero e proprio record mondiale, non essendo ancora stati omologati quelli stabiliti dai tedeschi. Il precedente primato apparteneva ad un francese, il Cap. Thoret con un volo di km 8,100.

L'aliante utilizzato fu costruito nei cantieri Visco di Somma Lombardo ed aveva l'apertura alare di m 17,80 con una efficienza di 20. Fu progettato dall'Ing. Ugo Abate per conto degli Studenti Universitari di Pavia.

Questo volo avvenne esattamente il 18 dicembre 1926, ma non può essere considerato come l'atto di nascita del volo a vela in Italia, perché qualche anno prima (nel 1924) furono eseguiti dei voli in un Concorso indetto dalla Lega Aerea Nazionale con l'appoggio della « Gazzetta dello Sport » sull'Altipiano di Asiago. In tale Concorso furono stabiliti (perché non esistevano) tutti i records nazionali. Ritengo pertanto che l'Atto di nascita del Volo a Vela in Italia debba farsi risalire all'anno 1924.

Grazie e cordiali saluti volovelistici.

Emilio Pastorelli
Via Roma 52 Codogno (Milano)

Caro Pastorelli,

Ti ringrazio delle dettagliate precisazioni in merito al volo compiuto dal Dr.

Cattaneo e Ti invito a voler estendere le Tue ricerche sulla prima attività sportiva volovelistica, ben lieto di poter pubblicare i risultati del Tuo lavoro.
Cordialmente,

Renzo Scavino

Cari lettori,

Vi ricordiamo

che le vostre

collaborazioni

contribuiscono

a rendere più viva

la vostra rivista.



Leggete e

diffondete

« VOLO A VELA ».



Il modo migliore

per mostrare

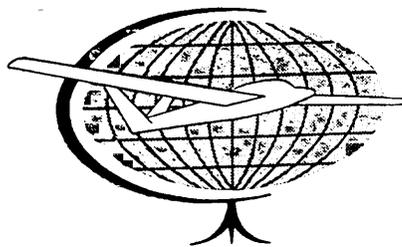
simpatia alla

vostra rivista

è quello di

abbonarvi.

VOLO A VELA NEL MONDO



RASSEGNA DELLA STAMPA VOLOVELISTICA INTERNAZIONALE

SVIZZERA

(da Aerorevue)

Nell'edizione di Settembre viene discusso il problema riguardante il pericolo rappresentato dagli innumerevoli cavi di trasporto in uso dai valligiani delle valli alpine. Appunto uno di questi cavi ha provocato il fatale incidente accaduto al noto campione svizzero Ruedi Seiler.

Aerorevue riporta alcuni fac-simili dei vari Notam emessi dall'Ufficio Aereo Federale, dai quali risulta che non esiste l'obbligo legale di segnalazione visiva di questi ostacoli. Conclude chiedendo il sollecito intervento delle autorità affinché venga introdotto l'obbligo di una segnalazione adeguata (con mezzi visivi) di questi pericolosi ostacoli.

N.d.R. - Invitiamo tutti i piloti a voler ricordare l'esistenza di questo insidioso pericolo, particolarmente quando si trovano nella necessità di volare lungo pendii sconosciuti e contro sole. Inoltre chiediamo a tutti coloro che conoscono l'esistenza di cavi particolarmente pericolosi ed in zone di attività volovelistica, di segnalarne l'esistenza, eventualmente anche scrivendoci.

GERMANIA

(da Aerokurier)

537 Km. con 8 minuti di motore. Il giorno 28 luglio di quest'anno, il pilota tedesco W. Collee ha realizzato con il suo motoalante SF 27 (uno snello monoposto della Scheibe con motore posteriore rientrante in fusoliera N. d.R.) un volo di distanza libera, dall'aeroporto di Lindburg fino all'aeroporto di Le Rabot (Orleans), coprendo la distanza di 537 Km. Mentre quel giorno la normale attività sportiva veniva sospesa, causa la rottura del vericello, il fortunato possessore del motoalante decollava dal campo alle 10 e 50 e dopo soli 8 minuti di funzionamento del motore (il funzionamento viene controllato da un apposito apparecchio registratore N.d.R.) si metteva in rotta e dopo un veleggiamento di 8 ore conquistava il suo terzo diamante.

STATI UNITI

(da Soaring)

Un formidabile primato mondiale è stato stabilito dal pilota K. Striedieck, a bordo del suo Ka.8, volando in andata e ritorno per 760 Km, in una giornata di forte vento e sfruttando ascendenze in pendio e fenomeni ondulatori. Il volo è stato caratterizzato dal forte vento e dalla quota estremamente bassa.

(Contiamo di riportare un più dettagliato resoconto nel prossimo numero. N.d.R.).

INGHILTERRA

(da Sailplane & Gliding)

Per la prima volta è stato realizzato — in questo paese geograficamente « stretto » — un triangolo di 500 Km.

È stato effettuato dal pilota inglese James (*partecipò ai nostri nazionali di Perugia NdR*) il 9 Giugno 1968, giorno che viene considerato il più « fumante » da diversi anni.

A bordo di un Diamant 18 m., James parte alle 11.15 dall'aeroporto di Booker (a 60 Km. da Oxford); il volo si svolge tra i 1000 e 1500 m. ed al secondo pilone il volo rischia di finire per la « brise » del mare. Il pilota si salva con delle termiche artificiali fornitegli dai vicini impianti industriali.

Alle 20 e 40, dopo 9 ore e 25 primi di veleggiamento, ha termine questo volo che dimostra, oltre la capacità, anche la particolare tenacità di questo pilota.

Il solito particolare: rivoluzione della cartina barografica in due ore! Ne è risultato un groviglio abbastanza intricato. James spera nella buona riuscita delle foto.

AVIASPORT

La revue du Pilote

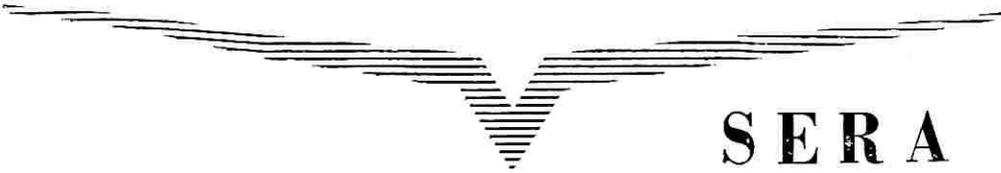
15, Allée Vendôme
Téléphone 591

Boite Postale 26

93 - Livry-Gargan
C.C.P. 11369 - 28 Paris

rappresentante per l'Italia: Igino Coggi - Via Rainaldi 14 - 02100 Rieti.

CALCINATE



SERA

LUPUS, LUPIS, HOMO

L'umanità vivente (o forse sbaglio?)
paragonar possiamo a un gran serraglio:
l'homo sapiens discende dall'orango,
anche se spesso scettico rimango
sull'opinion di Darwin, perchè è vero
che l'animal dell'uomo è più sincero,
così che dare all'uomo dell'animale,
più che un'ingiuria, un complimento vale.

Allegrì, amici, d'ora in poi cambiamo
il gesto della man, se salutiamo,
imitando la testa che s'adorna
d'un bel paio di raffinate corna.

Se il tuo cane si mostra ognor fedele,
mentre l'uomo diventa più crudele,
se l'asino è paziente e la cicogna
ci battezza volando, che vergogna!

anche senza un raffronto col leone,
che figura facciamo al paragone!
Dimmi, allora, perchè ci resti male,
se ti dò gentilmente del maiale

e, incontrando chi ami, per la fretta
le dico solamente: « Ciao, civetta! »?
Perdete ogni speranza, o voi ch'entrate
a far parte degli uomini! Se amate

la generosità da vecchie stampe,
cercatela nel mondo a quattro zampe,
dove l'invidia e l'irricoscenza
son sconosciute come la demenza.

Noi, dopo i lager, dopo tante colpe,
se, per fame, scoprissimo una volpe
strozzare un pollo solo per cibaria,
certo la chiameremmo: sanguinaria!

Or dunque, da domani, questo è chiaro,
darem dell'avvoltoio, del somaro,
soltanto a chi stimiamo, e questo vale
per ogni razza, o tipo di animale.

Così premiar dovrò, se nel periglio
Franco vivrà, chiamandolo coniglio,
e celebrar le grazie di Brambilla
col giusto appellativo di gorilla.

Sì! Fosca Martinelli non è racchia,
no, tutt'altro: chiamiamola cornacchia.

Lodiamo la perizia di Vergani
che suole pilotare a quattro mani,

mentre godiamo qui, senza rimorsi,
la ospitalità di Giorgio Orsi.
E che dir di Barioli, al paragone,
che s'orienta nel ciel? Sei un piccione!

Bernasconi non è davver loquace:
è come un luccio, muto nella brace.

Così Selene, per amor volante,
rappresenta una tortora tubante.

E Guido se vorrà, giocando in squadra,
nasconder gli assi? Giusto: gazza ladra!
Broggini usa, trepidi all'appello
gli allievi maltrattar? Pesce martello!

Certo, fra noi non vive il capellone
(l'orango negherebbe il paragone)
che, cercando il volume della sfera,
urlar vorrebbe, da mattina a sera:

« Viva Marx, viva Mao, viva il Chè:
con quattro terzi, pi greca, erre tre! »
Datemi retta, amici, è proprio bello
poter dare al pilota dell'uccello,

senza per questo offenderlo, al contrario,
dovrà gradire il titolo onorario.

E' un godimento, un unico piacere
poter dare alla gente del piviere,

specialmente se fai come Barioli,
e l'opposto del ver svelare suoli.
Così, secondo i gusti del momento,
puoi pensare un'ingiuria o un complimento;

solo sta attento, perchè a Calcinante
la permalosità è pervicace.

Bertoli, corteggiando, ha fatto il callo
alle conquiste? Dunque: pappagallo!

La moglie lascia sola, per volare,
Ferrara? Non versar lagrime amare!
La legge coniugale poichè infrangi:
coccodrillo! Che serve, se poi piangi?

Riccardo si rimpinza come un'oca:
tutte ghiottonerie, niente tapioca.

Se continua così, ci sembrerà
un enorme pathè de fois gras.

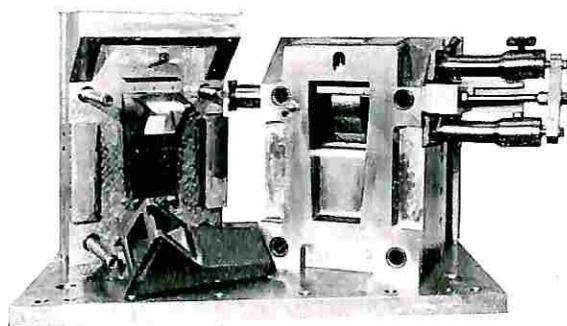
Insomma, correggetemi se sbaglio,
non siamo tutti tipi da serraglio?
Ma gioirà, se vibro con ardore
un pesce in faccia al nostro direttore?

Nicola Vaccaro

ILMA

PLASTICA
COSTRUZIONE STAMPI

Oltrona di Gavirate Varese - Tel. 42179 - 42438





Vincitori
della discesa libera
alle Olimpiadi
e ai Campionati Mondiali

FISCHER SKI

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

