

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

Nov. Dic. 1972 N. 97

a cura del

CENTRO STUDI DEL VOLO

A VELA ALPINO

Aeroporto « Paolo Contri »

21100 Calcinate del Pesce (Varese)

ABBONAMENTO PER ANNO SOLARE

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

i prezzi di cui sopra sono comprensivi dell'IGE

Spedizione in abbonamento postale
Gruppo IV

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

Comitato Redazionale:

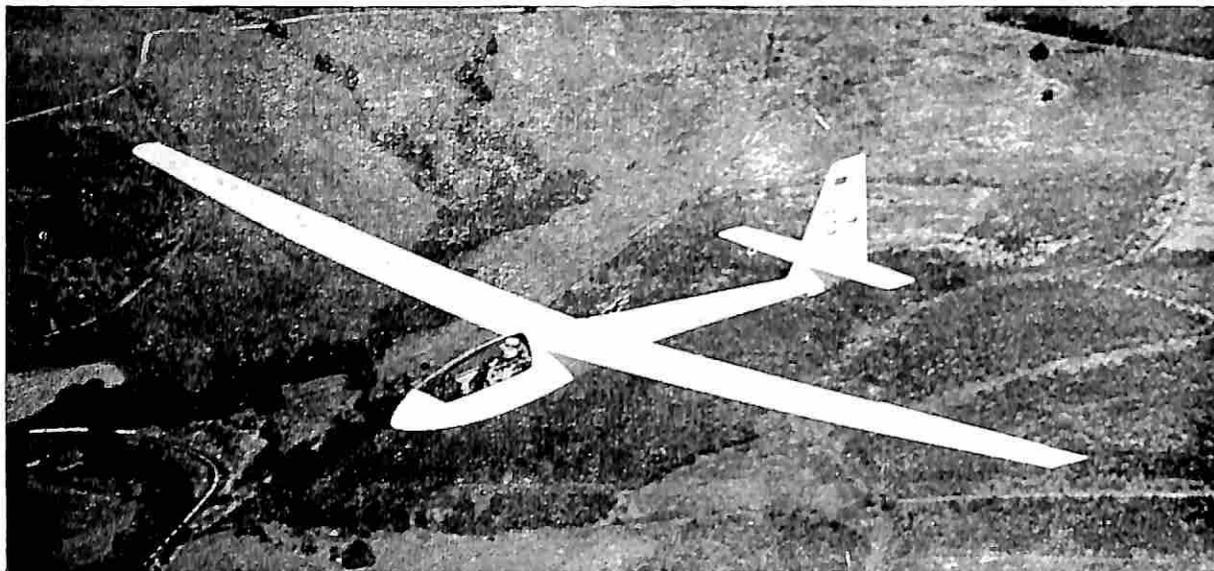
Lorenzo Scavino
Gioacchino v. Kalckreuth
Nicola Vaccaro
Bruno De Marchi
Selene Maltini
Enzo Centofante

sommario

- 5 Rieti 1972
20 Il 13 non ha portato fortuna
31 15.mo! Briefing delle due torri
44 Ettore Cattaneo
46 Ai giovani il campionato
americano 1972
48 A.C. valle d'Aosta
51 Notizie dai campi di volo
57 A proposito di squadra
Nazionale
61 Al vaglio dei lettori

Corrispondenti:

Gino Albonico - Cesare Balbis - Sergio
Capoferri - Giovanni Calandrin - Italo
Christille - Pietro Cella - Arcadio Cherin
- Carlo Della Chiesa - Giorgio Frailich -
Bruno Ferrari - Egidio Galli - Alessandro
Lanzi - Willy Marchetti - Umberto Nan-
nini - Natale Pagnoni - Guido Salvini -
Stefano Saccani - Sandro Serra - Emilio
Tessera Chiesa - Giorgio Villani - Giorgio
Weber - Stanislaw Wielgus - Con la col-
laborazione di tutti i volovelisti.



ASW 15 - Monoposto da competizione Classe Standard FAI

Il nostro programma:

Schleicher Ka 6 E

Aliante monoposto ad alta performance della classe standard

Schleicher K 8 B

Aliante monoposto scuola e performance

Schleicher ASK 13

Aliante biposto scuola e performance

Schleicher ASK 14

Moto-aliante monoposto performance

Schleicher ASW 15

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

Schleicher ASK 16

Moto-aliante biposto scuola e performance

Schleicher ASW 17

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

Carrelli, radio e accessori

per ogni modello di aliante

Alexander Schleicher

Segelflugzeugbau

D-6416 Poppenhausen an der Wasserkuppe

Rappresentata da:

KRAPFENBAURER-BALBIS

Corso Galileo Ferraris, 93

10128 Torino

Tel.: 588830

IL MURO DEL PIANTO

Dopo aver distrutto un intero quartino di piagnistei non ho voglia di cambiare anche il titolo.

Basta! Sono stufo della vostra consolazione e mi metto a fare il duro.

VOGLIO un sacco di abbonamenti cumulativi (2500 a cranio) riservati agli aeroclubs ed ai centri di attività volovelistica, i quali dovranno inviare la grana corredata da un elenco dattiloscritto con nome, cognome e indirizzo completo di codice postale;

VOGLIO un battello di abbonamenti sostenitori (un deca cadauno) e qui mi rivolgo a quelli che continuano a dirmi che non collaborano perché non sanno scrivere, paghino almeno;

VOGLIO tante pagine di pubblicità con tante donne nude (condizioni particolari per sei numeri) e qui aspetto gli industriali, i commercianti ed i « libera » professionisti, attenzione però: accetto impegni solo fino alle prime mille pagine.

E NON VOGLIO dirvi cosa regalerò agli abbonati del 1973!

È fatto. E adesso, pover'uomo?

Lorenzo

30 - 22 - 19 - 15 - 13

...si direbbe la cinquina perdente del volo a vela attuale. Una continua caccia alla ricerca del primo estratto, un continuo travaso di raffinate tecnologie, dal più grande al più piccolo e viceversa.

Tutte queste aperture alari sono indubbiamente utili, si compendiano una con l'altra e si esaltano questa contro quella, ma sono tutte troppo tese verso una costosa esasperazione che finisce con l'indurre a trascurare inconsapevolmente lo sviluppo della base. Base che non sarà mai sufficientemente grande se si vuole costruire un'alta piramide con un vertice in continua evoluzione.

Dividiamo pure la Libera con una classe di 19 metri e la Standard con una di 13.

Prima però ricordiamoci della necessità di creare e sostenere una «Standard club» che favorisca lo sviluppo più ampio di quella indispensabile base sulla quale costruire la piramide.

Passione, modestia e disponibilità tecniche devono portare allo «Standard club» ovviamente con un adeguato «prezzo club».

È su questa strada che vorremmo vedere i vari organi tecnici che presiedono alle sorti del volo a vela, altrimenti entro pochi anni pochissime «extra iper orchidee» avranno «riempito» il tabellone dei records e l'albo d'oro dei mondiali e nel contempo «svuotato» di mordente lo spirito del volo a vela.

R. S.

RIETI 1972



Non mi sembra giusto limitare Rieti '72 agli scarni risultati numerici e d'altro canto non un solo scritto mi è pervenuto, forse in conseguenza dell'invito a scrivere su carta bollata da 500 lire.

Cercherò allora di supplire con un po' di cartine e di fotografie in modo che gli sparuti lettori usi a consultare VOLO A VELA possano trovare qualcosa di più di quanto pubblicato nel precedente numero. Ricordo intanto che la C.S.O. non era quella indicata nel Regolamento ma si componeva dalle persone: Prof. Francesco Pace (Presidente), Col. Giovanni Corsalotti, Dott. Enzo Bartocci, Signorina Gabriella Carbone, Sig. Ferdinando Verde e Signora Paola Calderazzo.

I concorrenti sono stati più numerosi, sufficientemente agguerriti, qualche volta anche a sproposito, e comunque facilmente divisibili in 1^a e 2^a categoria in tutte e tre le classi.

Aggiornatissimo il parco macchine, non altrettanto l'abbinamento uomo-macchina, ma non è un male in quanto serve a dimostrare che è l'uomo a prevalere.

Buona la presenza dei biposti quanto incomprendibili il Mariolino Cattaneo, solo a bordo con un bidone d'acqua, ed il Riccardo Briigliadori in veste di turista in transito. Ha però pagato la presenza con un dannatissimo ricupero da leggenda.

Troppo modesta la partecipazione degli stranieri.

Tutto il resto, se si escludono due cessi in più, è rimasto al palo di partenza di Rieti 1971. Anche le cerimonie d'apertura e di chiusura che a parer mio devono essere rivedute e adeguatamente predisposte.

Le bombe ed i siluri non sono scoppiati ed è così che il giorno 3 (1 cerimonia 2 brutto tempo) parte questo 12^o Campionato nazionale.

3 Agosto, 1^a prova: A e R
Rieti, Valfabbrica, Rieti di Km 166,8

LIBERA:

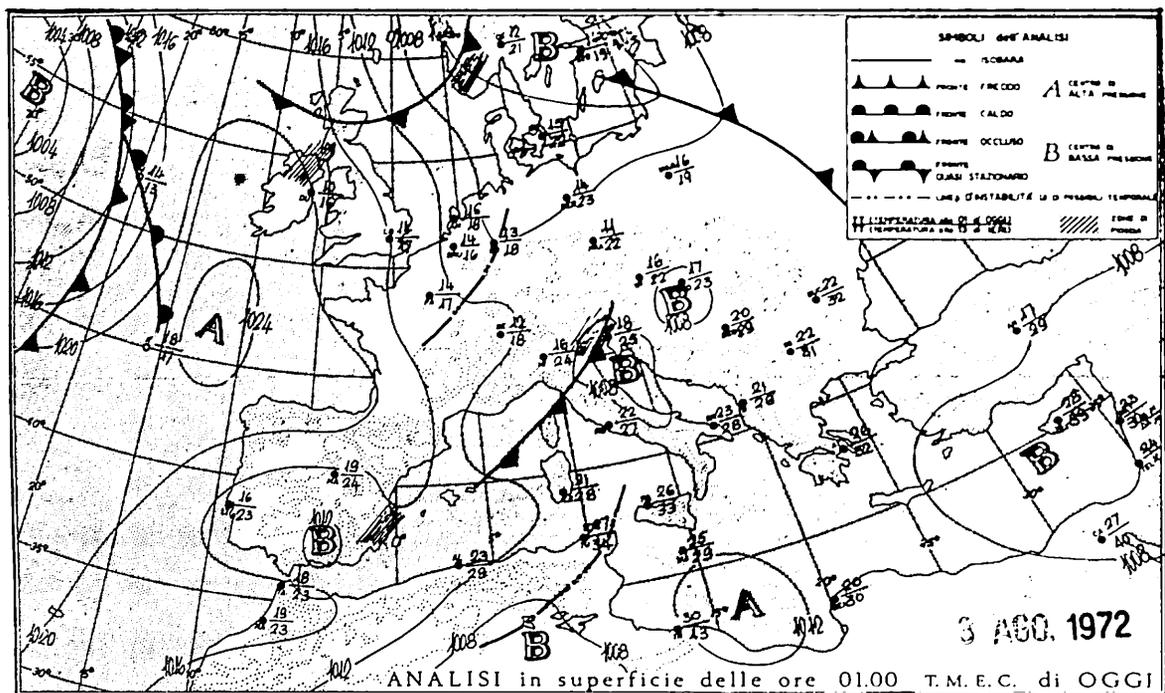
1. Vergani	89,704 km/h
2. Manzoni	87,699 »
3. Orsi Adele	83,994 »
4. Stubr	83,030 »
5. Lamera	80,753 »

STANDARD:

1. De Orleans	77,218 km/h
2. Perotti	73,714 »
3. Tessera Chiesa	70,619 »
4. Briigliadori	69,139 »
5. Bucceri	68,583 »

Lega Due: A e R Rieti, Foligno, Rieti di Km 141,8

1. Gritti	62,372 km/h
2. Actis	54,051 »
3. Mondiglio	52,850 »



4 Agosto, 2^a prova: Triangolo
Rieti, M. Montelago, Umbertide, Rieti
di Km 239,2

LIBERA:

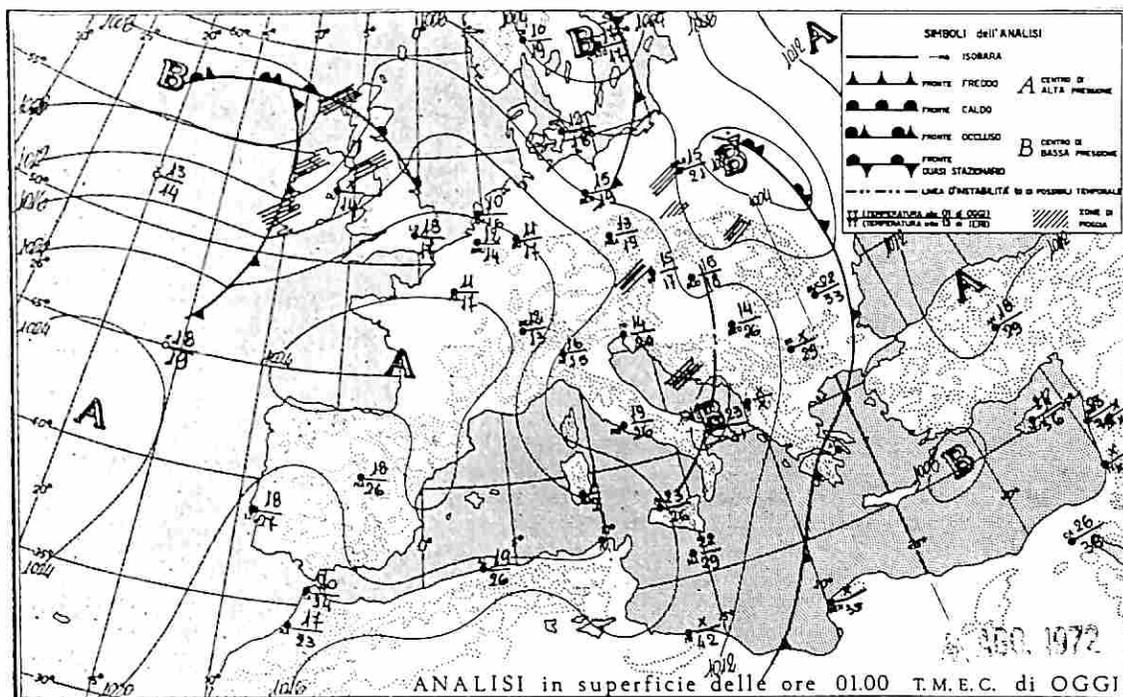
1. Vergani	93,773 km/h
2. Manzoni	83,636 »
3. Orsi A.	77,796 »
4. Orsi G.	76,003 »
5. Cattaneo	74,951 »

STANDARD:

1. Monti	74,221 km/h
2. De Orleans	72,429 »
3. Tessera Chiesa	72,042 »
4. Perotti	71,873 »
5. Balbis	71,843 »

Lega Due: Triangolo Rieti, Foligno, P. Azzuano, Rieti di Km 120,8

1. Gritti	60,788 km/h
2. Mondiglio	57,349 »
3. Spinelli	54,605 »



**5 Agosto, 3ª prova: Triangolo
Rieti, Pacentro, Castelluccio, Rieti di
Km 264**

STANDARD:

- | | |
|-------------------|-------------------|
| 1. Balbis | 58,816 km/h |
| 2. Parotti | 57,398 » |
| 3. Tessera Chiesa | 53,914 » |
| 4. Monti | 264, — km |
| | (Fuori tempo max) |
| 5. Cibic | 245, — km |
| | (Fuori tempo max) |

LIBERA:

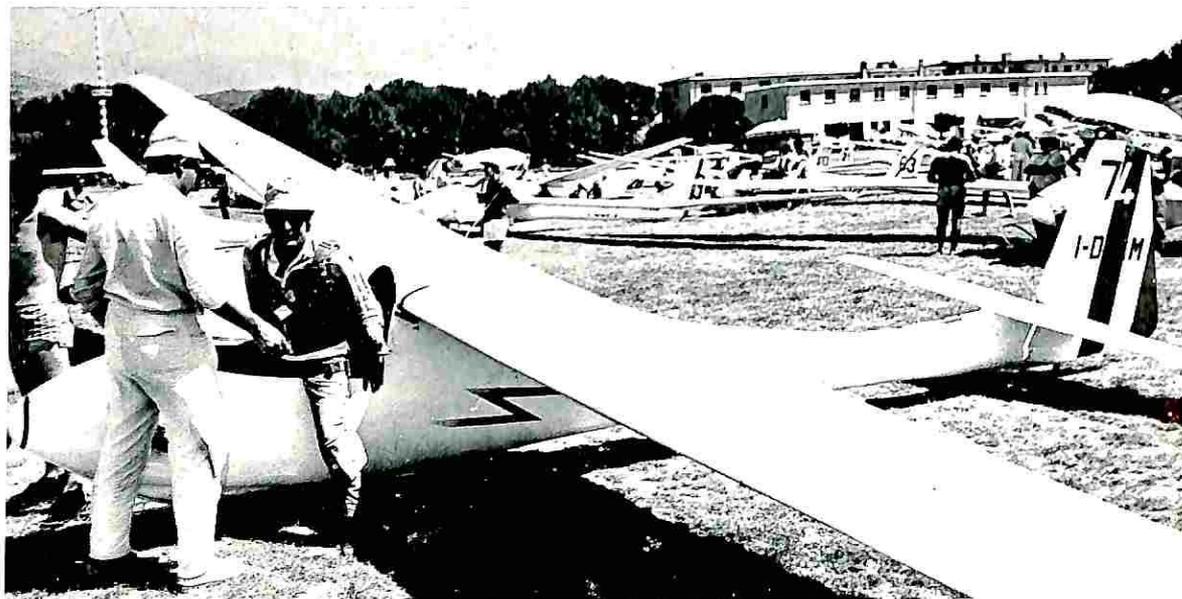
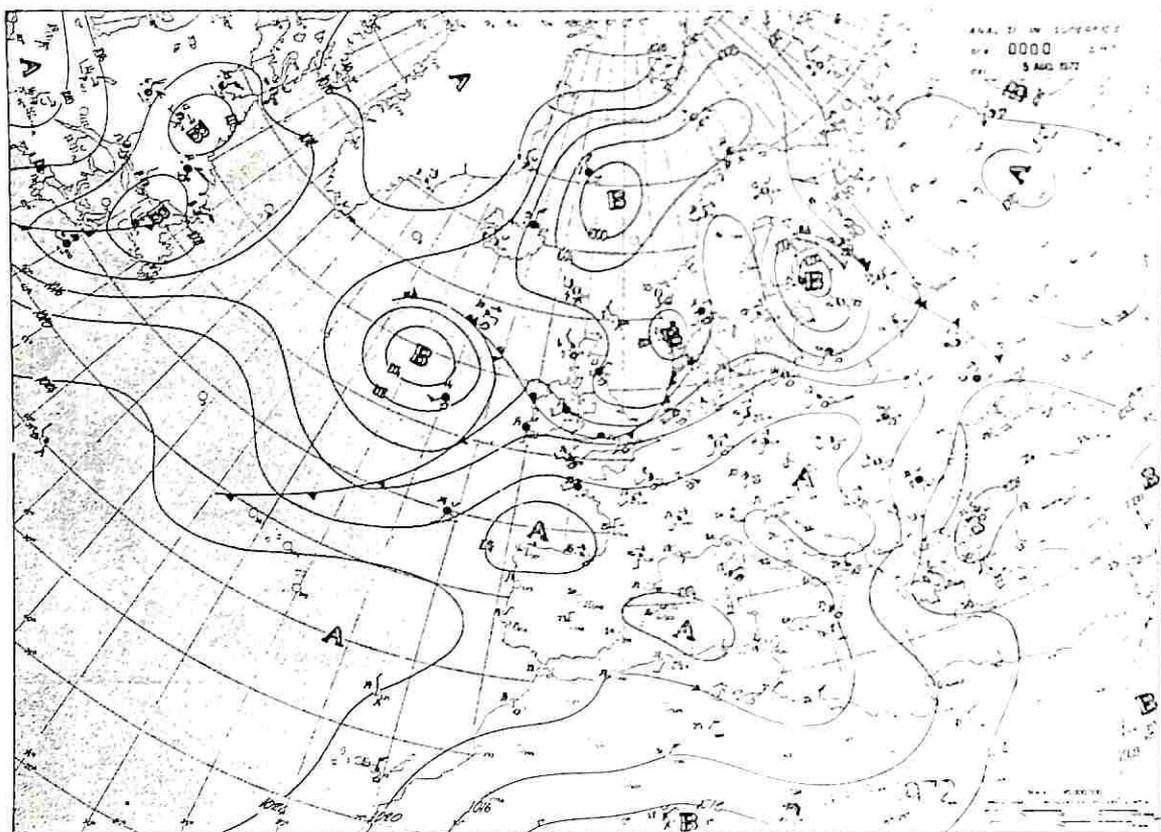
- | | |
|------------|-------------|
| 1. Vergani | 75,202 km/h |
| 2. Lamera | 69,392 » |
| 3. Peccolo | 61,662 » |
| 4. Zoli | 61,376 » |
| 5. Clement | 58,504 » |

**Lega Due: Rieti, Castelluccio, Todi,
Rieti di Km 172,8**

- | | |
|-------------|-------------|
| 1. Spinelli | 51,137 km/h |
| 2. Gritti | 47,393 » |
| 3. Menaldo | 38,567 » |



Oggi arrivano le Autorità.



Colombino e l'M.100 S.

**6 Agosto, 4ª prova: Triangolo
Rieti, Gualdo Tadino, Todi, Rieti di
Km 202,4**

STANDARD:

1. Monti	63,564 km/h
2. Perotti	63,498 »
3. Ferrari	62,006 »
4. Tessera Chiesa	61,107 »
5. Briigliadori	60,674 »

LIBERA:

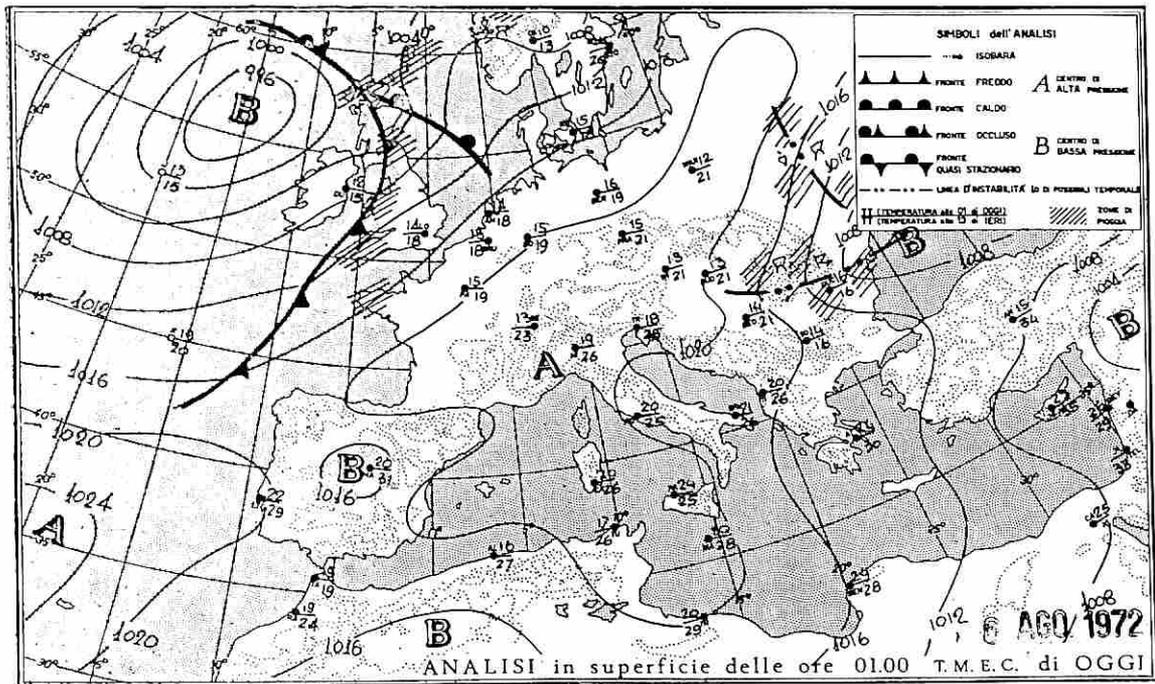
1. Stubr	77,088 km/h
2. Vergani	76,868 »
3. Orsi A.	73,186 »
4. Orsi G.	72,631 »
5. Manzoni	68,519 »

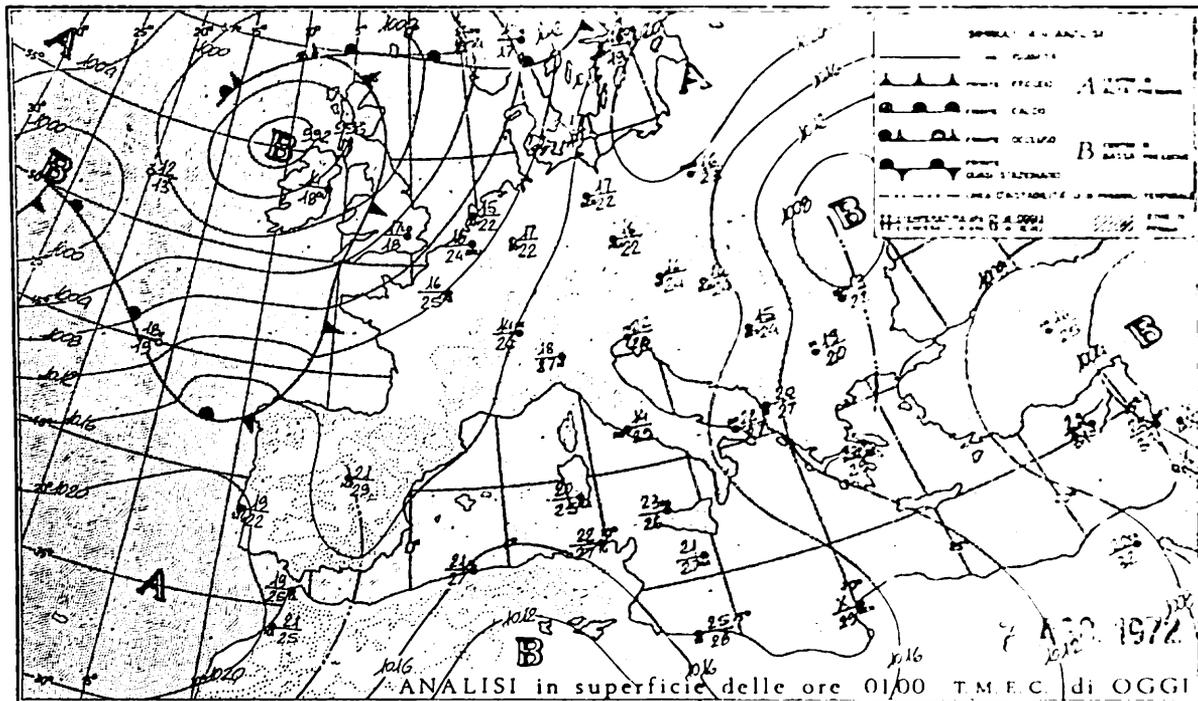
**Lega Due: A e R Rieti, Assisi, Rieti
di Km 148,4**

1. Actis	61,905 km/h
2. Mondiglio	59,254 »
3. Spinelli	56,271 »



Quest'anno va di moda l'I.T.T. Dovrebbe servire a renderci più consapevoli dei nostri limiti.





**7 Agosto, 5ª prova: Triangolo
Rieti, Madonna Montelago, Montecristo,
Rieti di Km 228**

STANDARD:

1. Brigliaiori	65,890 km/h
2. Monti	64,275 »
3. Tessera Chiesa	62,172 »
4. De Orleans	62,162 »
5. Perotti	61,905 »

LIBERA:

1. Vergani	86,646 km/h
2. Lamera	76,126 »
3. Stubr	72,502 »
4. Manzoni	70,460 »
5. Orsi A.	69,154 »

**Lega Due: A e R Rieti, Montecristo,
Rieti di Km 119,2**

1. Spinelli	56,334 km/h
2. Armani	55,679 »
3. Gritti	51,564 »

E siamo a cinque consecutivi, tirati e sudati giorno di gara. Le medie non sono eccezionali in senso assoluto ma sono sen-

z'altro più che valide rispetto alle condizioni meteo. I nomi sono i soliti ed i distacchi sono estremamente ridotti. La classifiche generali dopo la 5ª prova sono queste:

STANDARD:

1. Perotti	p. 4881
2. Tessera Chiesa	» 4803
3. Balbis	» 4703
4. Brigliaiori	» 4524
5. De Orleans	» 4394

LIBERA:

1. Vergani	p. 4997
2. Orsi A.	» 4259
3. Lamera	» 4254
4. Clement	» 4067
5. Manzoni	» 4055

LEGA DUE:

1. Gritti	p. 4715
2. Spinelli	» 4278
3. Mondiglio	» 4002

I punteggi dei primi cinque in Standard sommano a 23305 contro i 21632 della Libera: è un bel successo ma non bisogna

jossilizzare l'idea che alle due classi debba sempre essere assegnato lo stesso tema. Sarebbe anzi auspicabile che, meteo permettendo, in diverse prove venissero assegnati temi su rotte sostanzialmente diverse anche se non obbligatoriamente divergenti.

Dopo la sosta forzata del giorno 8, la gara del giorno 9 viene limitata alla sola Standard (perché schierata davanti alla Libera?) in quanto l'aggancio oltreché difficoltoso può avvenire solo molto tardi.

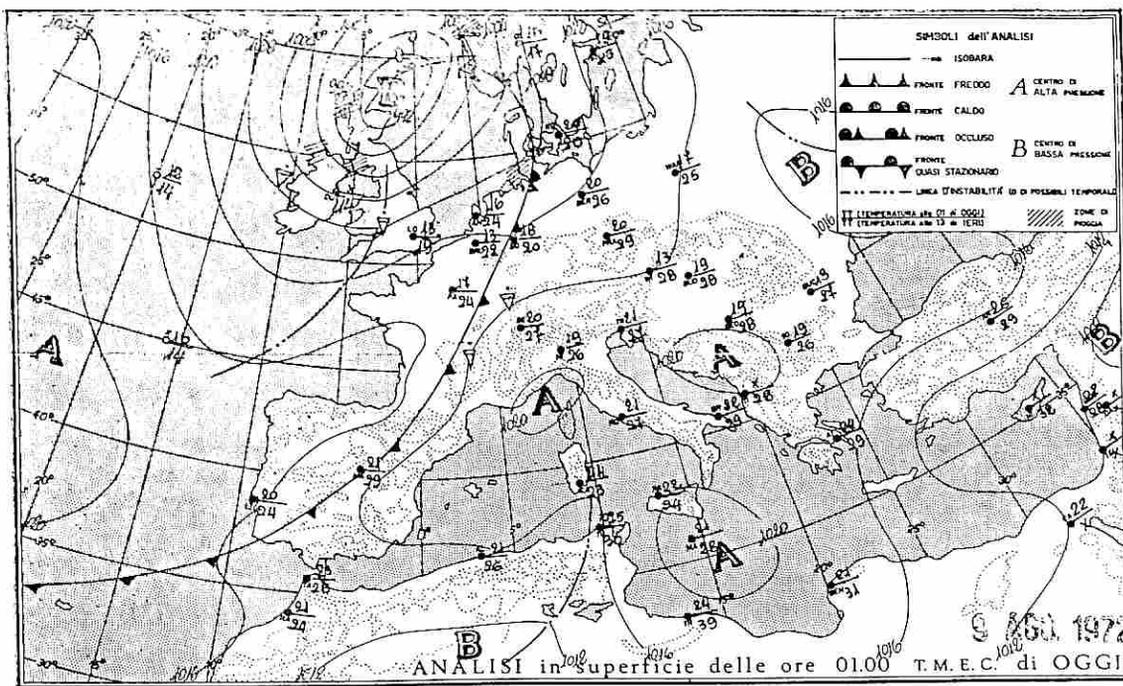


L'aus'riaco Puch, molto combattivo ma sfortunato.

9 Agosto, 6^a prova: A e R
Rieti, Assisi, Rieti di Km 148,4

STANDARD:

1. Monti	78,438 km/h
2. Briogliadori	70,976 »
3. Tessera Chiesa	69,202 »
4. De Orleans	67,711 »
5. Perotti	66,217 »



10 Agosto: A e R Rieti, Gualdo Tadino, Rieti di Km 179,8

7^a STANDARD:

1. Monti	80,218 km/h
2. Perotti	79,294 »
3. Brigladori	77,278 »
4. Bucceri	77,002 »
5. Tessera Chiesa	72,614 »

6^a LIBERA:

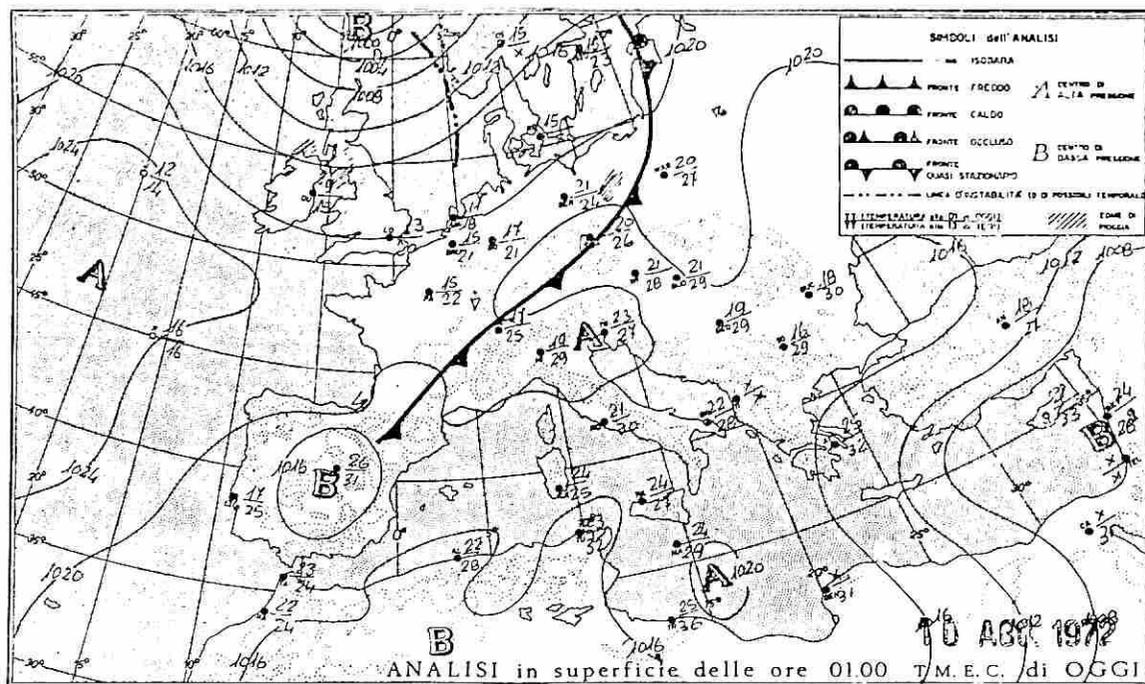
1. Vergani	106,636 km/h
2. Stubr	99,368 »
3. Lamera	94,054 »
4. Orsi G.	93,174 »
5. Orsi A.	89,490 »

6^a Lega Due: A e R Rieti, Todi, Rieti di Km 107,6

1. Mondiglio	36,536 km/h
2. Pavesi	66,8 km
3. Galli	53,8 »



All'Eral



**11 Agosto: Triangolo Rieti, Campo-
tosto, Celano, Rieti di Km 168,4**

8ª STANDARD:

1. Perotti	67,676 km/h
2. Balbis	64,804 »
3. Monti	59,970 »
4. Briigliadori	58,807 »
5. De Orleans	52,074 »

7ª LIBERA:

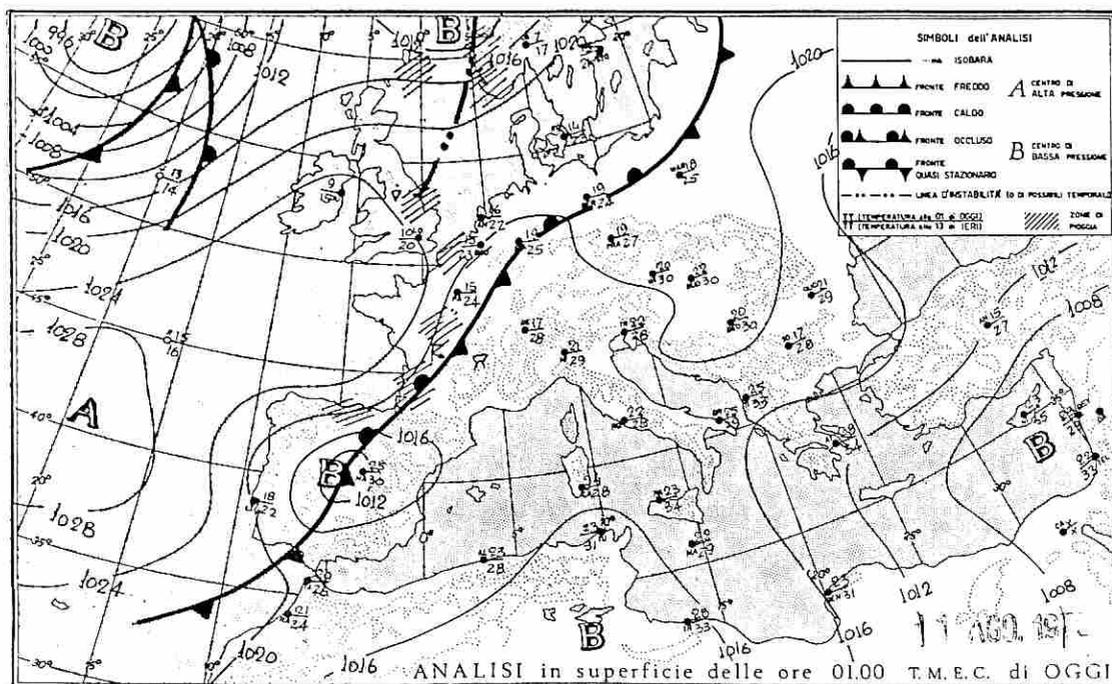
1. Vergani	95,022 km/h
2. Manzoni	73,582 »
3. Lamra	68,332 »
4. Dall'Amico	66,620 »
5. Orsi G.	65,152 »

**7ª Lega Due: Triangolo Rieti, Citta-
reale, Sassa, Rieti di Km 102,8**

1. Spinelli	40,717 km/h
2. Pavesi	65,— km
3. Armani	62,4 »



Brillante sotto tutti gli aspetti la parteci-
pazione del tedesco Stuhr.



**12 Agosto: A e R Rieti, Pescasseroli,
Rieti di Km 206,8**

9ª STANDARD:

- | | |
|---------------|-------------|
| 1. Perotti | 78,177 km/h |
| 2. Brigladori | 72,522 » |
| 3. Rizzi | 71,958 » |
| 4. Monti | 70,775 » |
| 5. Marchisio | 59,369 » |

8ª LIBERA:

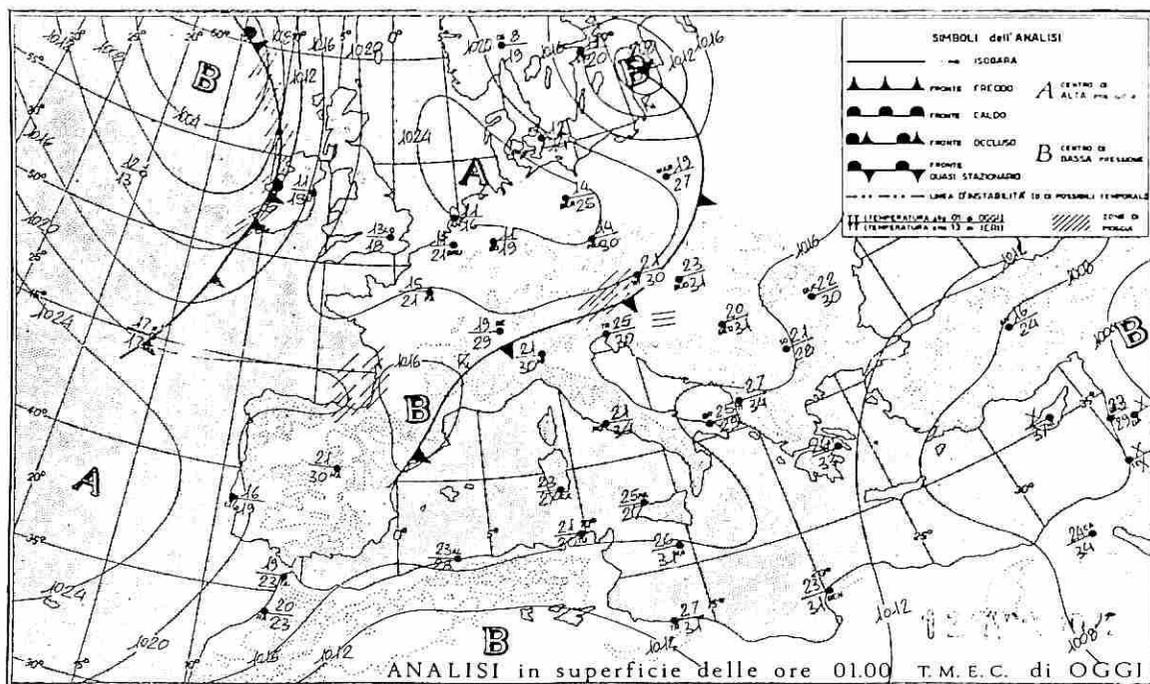
- | | |
|------------|-------------|
| 1. Vergani | 93,775 km/h |
| 2. Stubr | 83,385 » |
| 3. Orsi G. | 83,387 » |
| 4. Lamera | 74,860 » |
| 5. Zoli | 70,300 » |

**3ª Loga Due: A e R Rieti, Barisciano,
Rieti di Km 124**

- | | |
|--------------|-------------|
| 1. Armani | 52,327 km/h |
| 2. Mondiglio | 48,485 » |
| 3. Spinelli | 40,216 » |



Fiacenzo Lamera perenne inseguitore.



Anche se le velocità medie — sempre rispetto alle condizioni ed ai temi — si mantengono alte, la stanchezza comincia a farsi sentire. Sono finiti i tempi che la caduta a Rieti rappresentava una festa, se non un carnevale. Solo un breve incontro alle Quattro Stagioni giusto per rispettare la tradizione e poi a nanna stanchi morti o per la fatica fisica o per la tensione nervosa. Chi non si allena adeguatamente finisce per pagare lo scotto in queste gare troppo corte e brucianti.

Le classifiche generali prima dell'ultima prova sono queste:

STANDARD:

1. Perotti	p. 8686
2. Briqtadori	8279
3. Monti	7940
4. Balbis	7747
5. De Orleans	6877

LIBERA:

1. Vergani	p. 7997
2. Lamera	6848
3. Manzoni	6213
4. Orsi A.	5885
5. Cattaneo	5885

LEGA DUE:

1. Mondiglio	p. 6270
2. Spinelli	6170
3. Gritti	5563

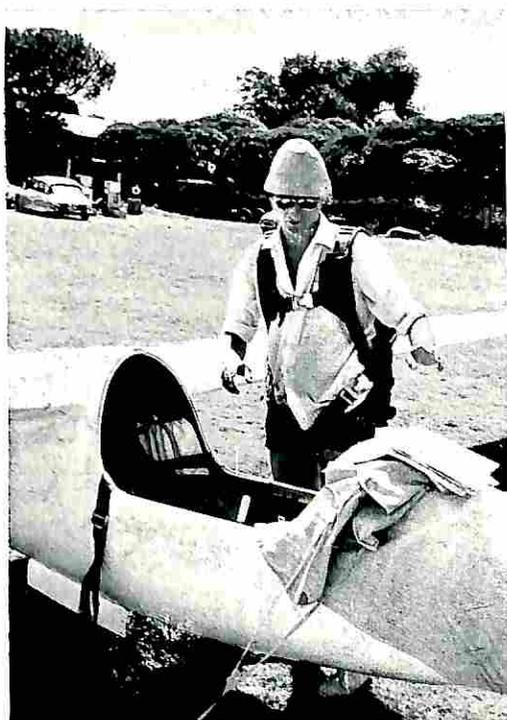


Bob Monti e la sua squadra. Un brillantissimo campionato.

Dimenticavo una novità importante: il varo della « prescribed area ».

E una prova pienamente positiva e la sua effettuazione, tra qualche ingiustificato mugugno, è stata favorita dalle migliorate condizioni atmosferiche. Bisognerà ripensare al modo più idoneo per « liberare » l'ora di decollo, che in una prova del genere deve essere lasciata alla scelta del pilota.

All'indubbio prestigio d'aver superato per la prima volta il traguardo dei 500 Km, fa seguito il risultato meno appariscente ma ben più sostanzioso, costituito dal fatto che i 44 partiti hanno coperto la bellezza di 11.230 Km contro gli 8.560 compiuti da 54 partiti nella prova con il tema più lungo.



La Francia è rappresentata da J.M. Clement. Pubblicheremo presto un suo interessante articolo.

13 Agosto: Distanza libera entro l'area prestabilita e delimitata dai piloni di Rieti, Foligno, Castelluccio, Sassa, Castel del Monte e Celano

10ª STANDARD

- | | |
|----------------|----------|
| 1. Brigliadori | km 347,6 |
| 2. Monti | 347,6 |
| 3. Perotti | 347,6 |
| 4. Bucceri | 276,- |
| 5. Cibic | 247,6 |

9ª LIBERA

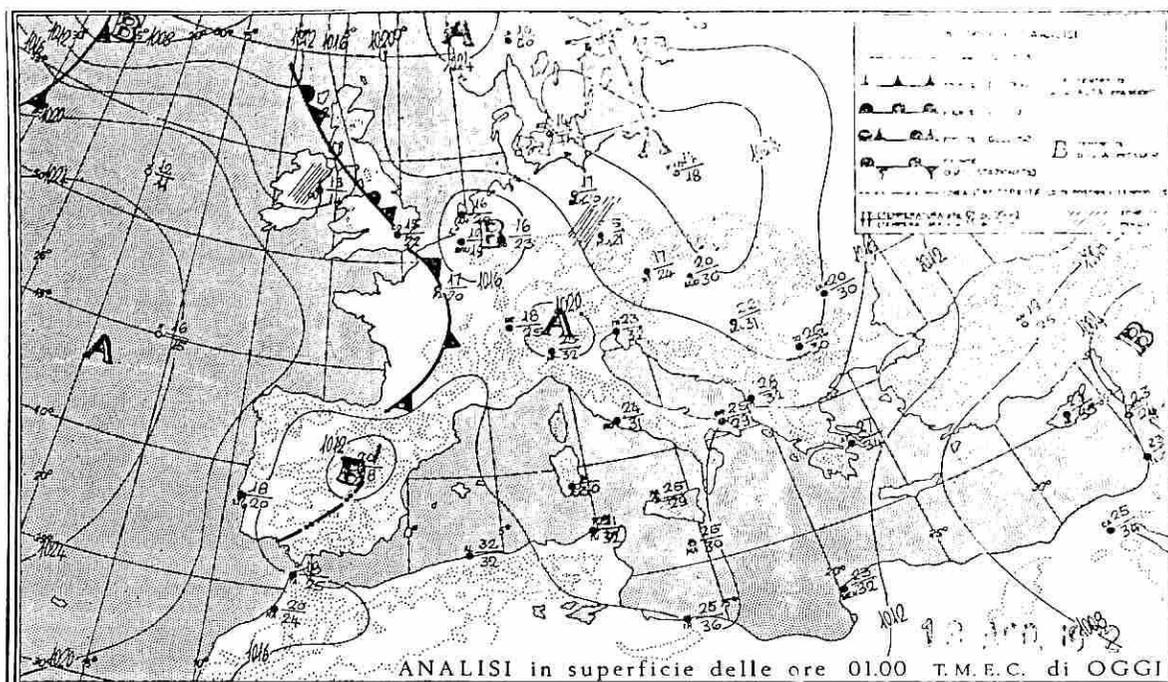
- | | |
|-----------------|----------|
| 1. Vergani | km 510,8 |
| 2. Orsi A. | 413,4 |
| 3. Fontana | 385,- |
| 4. Lamera | 380,- |
| 5. Della Chiesa | 380,- |

9ª LEGA DUE

- | | |
|--------------|----------|
| 1. Gritti | km 242,6 |
| 2. Mondiglio | 242,2 |
| 3. Pavesi | 228,6 |



Umberto Maxel e Riccardo Pozzi: i piloti che «sentono» la birra, con l'aiutante Bertola.





Smilian Cibic: le nuove leve!

Nella Standard il trio Briigliadori, Monti e Perotti ha rinunciato alla battaglia per compiere in pattuglia una buona distanza giungendo simultaneamente sul traguardo. Diciamo che non ha voluto essere esibizionismo ma solo un omaggio al bravo ed ormai imprendibile Perotti.

Un lodevole allo strapotente Walter che sebbene in vantaggio di oltre mille punti non ha esitato il fuori campo per spremere la giornata fino ad oltre i 500 Km. Ammirabile, come sempre, la signora Adele che è rientrata dopo il tramonto aggiudicandosi il 2° posto con 413 Km. Anche in Lega Due si sono coperte distanze decisamente superiori alle medie abituali.

Dovremmo concludere che i temi assegnati nelle prove precedenti erano troppo al disotto delle possibilità? Può darsi, ricordiamoci però delle condizioni meteo, degli agganci possibili solo nel pomeriggio e dello stimolo derivante dalla libertà della prova. Prova che dovrà essere collaudata e migliorata nei prossimi campionati.



La Signora Adele sorride soddisfatta a chiusura della Prescribed Area con un volo di 413 Km che la classifica al secondo posto.

Ed ecco (tanto per non farvi cercare il numero precedente) come sono risultate le classifiche finali:

STANDARD:

1. Perotti	p. 9686
2. Brigliadori	9279
3. Monti	8940
4. Balbis	8444
5. De Orleans	7574
6. Rizzi	7529
7. Bucceri	7469
8. Cibic	7148
9. Tessera Chiesa	6863
10. Marchisio	6320

LIBERA:

1. Vergani	p. 8997
2. Lamera	7592
3. Manzoni	6855
4. Orsi A.	6694
5. Cattaneo	6359
6. Orsi G.	6097
7. Dall'Amico	5892
8. Della Chiesa	5779
9. Stühr	5610
10. Peccolo	5609

LEGA DUE:

1. Mondiglio	p. 7268
2. Spinelli	7000
3. Gritti	6563
4. Armani	5633
5. Pavesti	5077
6. Menaldo	4263

Adesso non ci rimane che attendere qualche lustro per l'omologazione ufficiale da parte della C.S.C.

Nel frattempo la Commissione di Specialità si è già messa all'opera e siamo convinti che — salvo deprecabili interferenze — Rieti 1973 sarà il collaudo definitivo che ci potrà dire se dal punto di vista organizzativo siamo pronti per una competizione europea.

Per quanto riguarda gli uomini, essendo ormai incurabili i vecchi (che si disputeranno l'entrata nella « rosa »), ritengo che si debba fare qualcosa di più per i giovani.



Gallo con il CVV 8: primo dei biposti in Lega Due.



La Svizzera: il formaggio coi buchi di Foligno e l'effervescente Nodari.

La LEGA DUE non basta, bisogna pensare a qualcosa di più ampio e, in attesa di migliori proposte, si potrebbe prendere in considerazione un campionato « decentralizzato » (come avviene in diverse altre nazioni europee) che accentui l'agonismo e che comunque solleciti il confronto in modo più vasto di quanto non possa fare la LEA DUE.

Sicuro che qualcun altro vorrà entrare in argomento, gli lascio lo spazio e la penna per i prossimi numeri di VOLO A VELA che saranno certamente più numerosi rispetto al 1972.

Spero lo siano anche gli abbonati. Vostro

R.S.

* * *



13th world gliding championships vršac'72

13. svetsko prvenstvo u vazduhoplovnom
jedriličarstvu — yugoslavia

Il tredici non ha portato fortuna

di Egidio Galli

(2^a parte)

La prima prova

Avevamo risolto, con galoppante entusiasmo, molti problemi e rimosso alcuni grossi interrogativi: sulla navigazione, affare serio sulla verticale di quella orografia; sulle strade, ben vagliate con duemila chilometri di ricognizione e di assistenza radio-meteo; sulla immedesimazione pilota-aliante, avanzata a valori di soddisfacente rendimento; sulla coesione aeroterrestre della squadra, con gemellaggi — in qualche caso — pronti a tutto. Ma non sapevamo che la meteorologia, in dispregio delle consuetudini stagionali, ci avrebbe martellato le concrete speranze uno alla polverizzazione.

A proposito: quel « manca la grinta? » inserito sul n. 36 di *Aerospazio Europa* chi l'ha scritto? Perché metterci nella automatica condizione di pensare che manca il coraggio di firmare una critica volovelistica? Il ruolo di critico, infatti, lo si può ben assolvere avendo gran conoscenza della disciplina in cui si opera e noi vorremmo semplicemente sapere da che statura vien reso l'indice. Magari — considerate alcune lacune — per invitare l'anonimo a darci una mano nel recuperare i nostri piloti lungo la Loira nel ciclo di Angers 1973.

Attacchiamo, perché « se ai primm nivol se perd coragg, mej stà a ca' che nà per viagg ». Alle 5,50 del 10 Luglio, sveglia e preghiera mentale da 1000 punti. Effervescenza già sui tavoli della mensa alle 6,40. Per mettere in linea un venti metri già montato ci vogliono, tra acqua, batterie, polish, teloni, alcool, rimorchio, thermos, paracadute caudale e altri quaranta eccetera, da due a tre ore. Tutti i giorni. Per tre settimane.

I piloti tornano dal *briefing* con un triangolo di 357 chilometri su Bečej e Smederevska Palanka. Portiamo in linea il bestione, lo incastriamo in un bosco di ali oblique, assistiamo Sierra Sierra come nella vestizione della sposa, leggiamo a voce alta la lista di controllo e dalle risposte *sentiamo* che il tono viene da uno spirito carburato bene. Andiamo alla ricerca degli occhi e li vediamo accesi al voltaggio giusto. Vai con Dio. Lo dobbiamo lasciare alle cure finali pre-decollo di Luciano Maritano giacché a noi tocca il compito di piazzarci a Pančevo, a metà circa del secondo lato, per il « luki-luki » meteo. Usciamo dal campo alle 9,15. Sandro decolla alle 10,17. Alle 11,00 siamo poco fuori Pančevo, sulla strada di Bavanište: troviamo dell'ombra su una stradetta campestre parallela alla principale asfaltata, ci sistemiamo e innalziamo l'antennone. Attesa lunga: la linea di partenza viene superata soltanto alle 12,10 ma la corsa appare subito, di messaggio in messaggio (li registriamo tutti con: punto riferimento numerico, quota su terreno partenza, eventuale valore variometro e ora), molto bella e di sviluppo ordinato.

Come nelle scorribande d'allenamento, così ora siamo immersi nella vita campagnola jugoslava ma senza contatto umano alcuno; ci portiamo perfino una tanica di acqua da venti litri per non dipendere da nessuno. Il contatto, invece, lo stabilisce la polizia che appare lemme lemme subito dopo la nostra semplice colazione di pane e scatoletta. Da una « 600 » scendono tre uomini in borghese il cui capo — testa lucida a palla di bigliardo — si irrita perché non parliamo slavo. Non si presentano. Il vice sembra dapprima disdegnare l'offerta del francese ma poi vi si butta piacevolmente infischiosene del capo che non lo conosce. Inizio duro, forse per l'antennone, indi rapido passaggio al cordiale. Vogliono sapere un mucchio di cose tranne che ispezionare la vettura. Meno male, con due pistole lancia-razzi e almeno una trentina di cartucce dalle testine rosse e verdi chiaramente visibili tra i due sedili, non sappiamo come sarebbe andata.

Il capo si dà contegno trascrivendo la targa dell'auto. Chiedono dove sono gli alianti jugoslavi. E chi ci capisce qualcosa in quella benedetta 123.5 satura per tutta la prima metà gara? Dopo venti minuti di interrogatorio ci dicono: « Buongiorno, è stato un normale controllo di polizia ». Come se fosse stato difficile accorgersene, rispondiamo con un scrridente: « Ah bene, li fanno anche da noi ». Sono i guai della lingua intermedia.

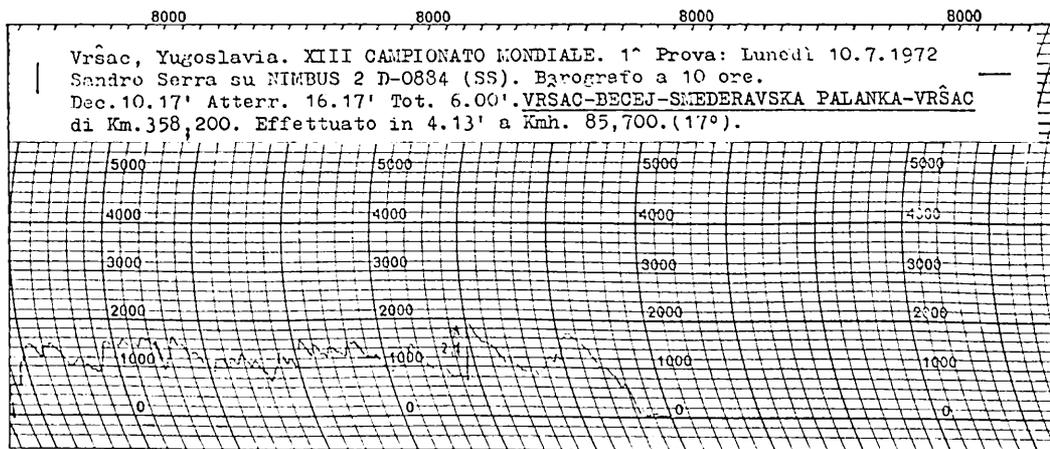
Leggiamo il cielo in continuazione e diciamo ai nostri in volo le poche nubi della parte di secondo lato a noi visibile, finché alle 14.00 circa arriva sulla verticale di Pančevo il primo aliante e si mette in spirale; nel giro di pochi minuti, almeno altre venti macchine, come rapaci, sopraggungono e afferrano la base del termicone (700-800 metri) come fosse una preda. Spettacolo unico, a 200 chilometri dalla partenza.

Sandro arriva col secondo stormo, sosta un poco, fa il punto più basso della gara (750), subito dopo con un bel + 2,7 effettivo tocca invece il tetto (1900) e va al secondo pilone come un diretto.

Scattiamo su Kovin, quasi al Danubio, mentre sta preparandosi nella zona del secondo pilone la battaglia del planatone finale. Non ci fermiamo, prendiamo per Gaj nei cui pressi ci arrestiamo, ai bordi di una immensa piana in lieve declivio coltivata a granoturco, con gli occhi che quasi creano i cumuli, tanta è la voglia di darne notizia ai nostri. Il servizio vale e Walter ce ne dà merito via radio dalla Collina della Torre di Vršac; forse non sa quanto ci onori il suo laconico « bel lavoro, Egidio ».

Sandro e Angelo sono al punto 3 alle 15.55, Attilio al 4 alle 15.57. Restiamo per lui ancora un poco e appena sentiamo che si mette in finale, smontiamo l'antennone e ritorniamo turisti. Siamo a 40 chilometri da casa in linea d'aria, ma impieghiamo oltre due ore per rientrare su strade dell'altro mondo tra oche, sabbia e solitudine impagabile. È la punta Sud del deserto verde del Deliblatska Peščara che — un giorno — faremo a piedi con Sandro e Lucio, disarmati d'auto e d'aliante.

Höhenschreiber-Streifen Baumuster Nr. 12 UHS 8 000 m
Bestellnummer 12/8 Bei Nachbestellung unbedingt angeben

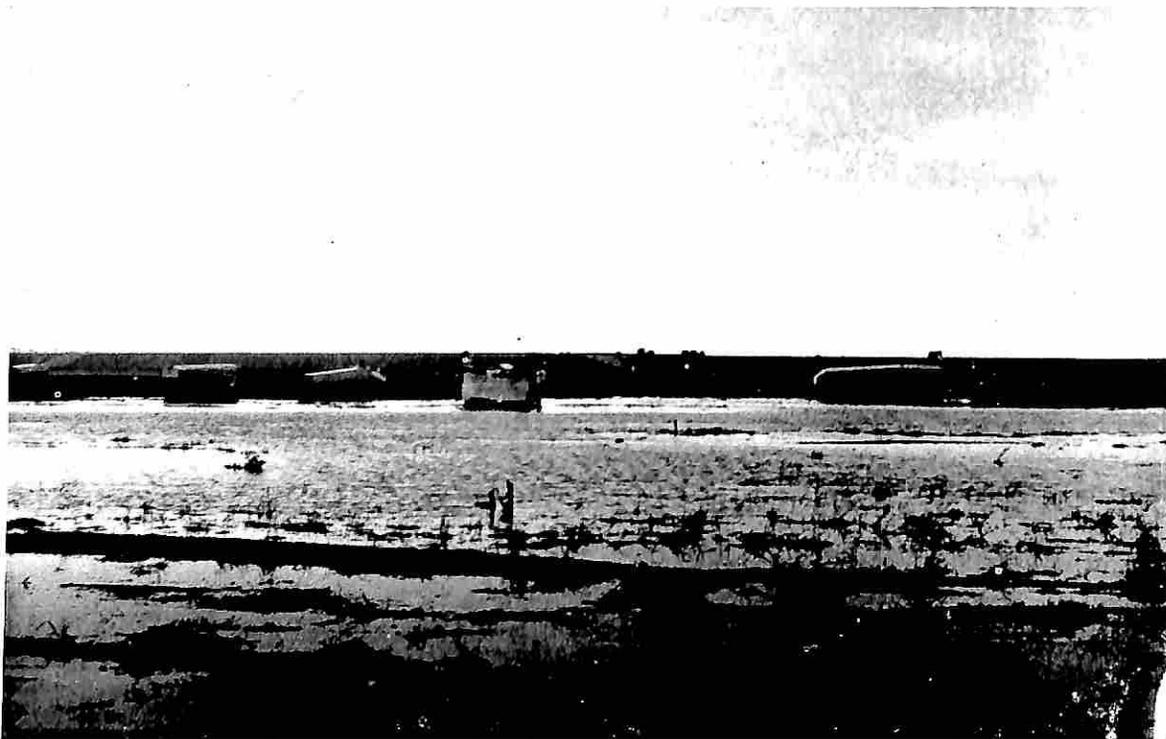


La seconda prova

Il giorno 11 luglio gli organizzatori interpretano operativamente la situazione meteo e prevedendo l'arrivo di una seria perturbazione per l'indomani, tirano un canotto al regato: correre al confine greco, in località Bitola, ossia quel Monastir dove trentuno anni fa i nostri « C.R. 42 » fecero fuori, al suolo, l'aviazione jugoslava. « Speriamo di non arrivarci — diciamo a SS — può darsi che qualcuno si ricordi la bastonata ». I 450 chilometri che ci separano dalla teorica meta non ci impressionano quanto, invece, le montagne, lo sconosciuto Sud e l'evidente (dalla carta) povertà della atterrabilità.

Affidiamo a Luciano la punta dell'ala del « Nimbus » già in linea e l'ultima ora terrestre di Sandro. Se facciamo questo — malfidenti all'eccesso nei confronti volovelistici di chiunque — non è tanto per l'obbedienza all'ordine di partire in anticipo quanto per la diligenza, la precisione e l'accortezza del nostro « radio » tanto bravo da farci venire poi l'idea, prontamente realizzata, di rubarlo alla base con la formula « le *Dittel* vanno tanto bene e il *Nimbus* è tanto pesante da smontare da richiedere tre aiutanti ».

Uscita dal campo alle 10.15. Alle 11.45, mentre corriamo a tutto gas verso la capitale, stabiliamo il contatto con Sandro: è al traverso del punto 43-42, ossia a 425 chilometri da un arrivo che non ci sarà. L'inizio è un calvario: per due ore e quaranta la quota di volo fluttua tra 800 e 1000 metri e l'avanzamento è sui 35 chilometri all'ora. Dal nostro terrestre osservatorio non possiamo segnalare altro che pallidi chiarori verso Sud. Lieve sollievo con 1400 metri alle 13.45 e a 310 chilometri dalla meta, ma un repentino allarme dato da un basso di 500 metri al punto 28 ci costringe addirittura a fermarci per non perdere il collegamento. Sentiamo la collera ribollire e temiamo il malessere (un atterraggio adesso e il campionato è finito), quando sopraggiungono e ci superano Centofante e Baldisseri. Il saluto, al volo, ci distrae e ci fa bene. Alcuni minuti dopo passano anche



Sugliani e Poletti e la vista del sarcofago bianco tirato dalla « 130 », che al confronto ravvicinato rimpicciolisce, ci rimette addirittura sulla frequenza del buon umore. Allora mangiamo e beviamo quel magico Pillo che dovrebbe essere venduto solo in farmacia. Appena stappata la bottiglia, arriva come un bolide la « 130 » di Giusti e Lanzi. Sarà la vista della bottiglia o l'imprevisto incontro con la quadra gemella ferma in una corona di dolci colline disabitate, sta di fatto che ci pestano dentro una bella frenata e... una bella bevuta. Viva i recuperatori!

Sierra Sierra deve aver capito che ce ne stiamo infischiando del punto basso, ce la mette tutta e dopo una sudata di venticinque minuti ritorna a vivere dicendoci di essere ancora sul punto 28 ma a 1650 metri.

Riprendiamo la corsa su autostrada mai esplorata; c'è traffico intenso tra Paraćin e Niš, però i nostri cento all'ora ci consentono di stare appaiati a Sandro. Niš è bruttina da attraversare e temiamo di perdere il contatto radio; per di più il nostro, proprio mentre siamo tra le case, fa il secondo basso da 500 metri. Lo mandiamo mentalmente a quel paese.

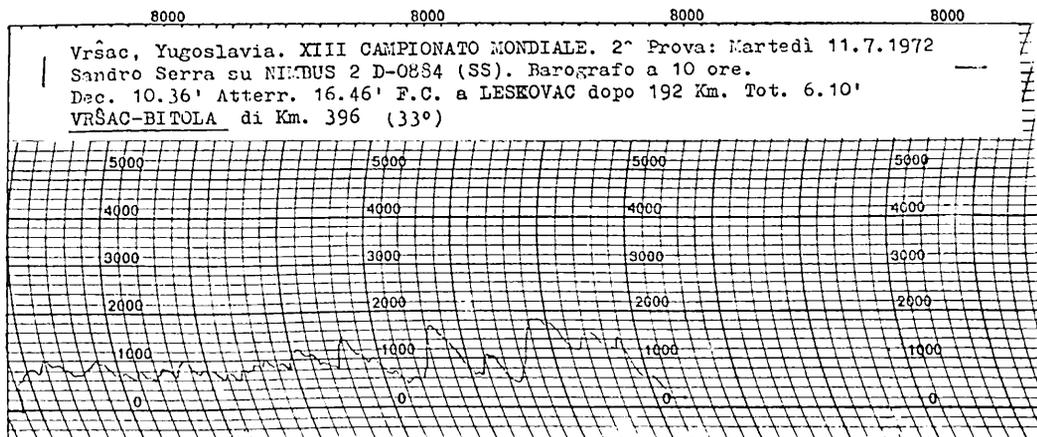
La medicina torna a fare effetto: ce lo risentiamo a 1800 metri sul punto 24 alle 15.35. Sensibilizziamo però, dai messaggi radio degli altri più avanti di 60 chilometri, che l'ora e mezza totalmente persa nei recuperi dai due punti bassi significheranno la prossima conclusione del volo a distanza ancora notevole dall'obiettivo.

Trotto senza convinzione fino a Sud di Leskovac dove ci arrestiamo in piazzola a guardare il cielo. Per terra passa Zanetti, per aria alcuni alianti di classe libera, bianchi su cielo azzurro, diretti al meridione e a quote stimate sui 1000 metri. È tardi. Sandro ci chiede di carteggiare per lui; non siamo abbastanza svelti e ci precede nel fare il punto: è su Lebane, poco a Est della rotta.

La radio permette tante cose a quelli di terra e infatti avvertiamo che Sandro è stanco. Invertiamo la marcia e torniamo a Leskovac; Sandro pure fino a ristabilire il contatto visivo. Invertiamo ancora e andiamo a cercargli un campo decente. Non riusciamo a trovare il modo di superare la ferrovia, il campo se lo trova lui, invertiamo ancora (siamo sempre in autostrada), scartiamo due della milizia in ciclomotore che vogliono sapere (in slavo, s'intende) come è fatto il volo a vela e infine il « Nimbus » sparisce dietro gli alberi. Dopo un minuto il « tutto a posto » di Sandro e dopo altri tre il nostro ingresso nel campo arato dove riposa il bestione decollato oltre sei ore prima 250 chilometri più a Nord.

Smontaggio sotto un bel sole calante in aria pura e limpida, mentre ragazzi e donne assistono dal bordo del campo. Una anziana è vestita alla bulgara (il confine è a 35 chilometri) con pantaloni a sbuffo, sigaretta fatta a mano in bocca, fardelletto accomodato sulla testa e mucca dietro, alla corda.

Höhensreiber-Streifen Baumuster Nr. 12 UHS 9 000 m
Bestellnummer 12/8 Bei Nachbestellung unbedingt angeben



Stiamo per rimetterci in istrada, quando rileviamo, nella ispezione pre-partenza, che la siera della « 1D 20 Super » è molto lasca. Deponiamo la contentezza di un paio d'ore di strada con la luce e ci mettiamo all'opera. Abbiamo attrezzi rispondenti allo scopo e ce la caviamo con un'ora e mezza di lavoro, oltre che con venti litri di acqua per lavare lo sporco grasso che la riparazione ci aveva distribuito sulle sei mani.

Ceniamo in una cascinetta-ristorante in un punto sconosciuto del tratto autostradale Nis-Paracin, riconciliandoci con le tappe obbligatorie della vita attraverso due lascate e uno spiedino superlativi.

Alla 1,25 — senza aver telefonato perché in cascina lo strumento non era noto — arriviamo a casa. Piero Morelli, vigilante, era ancora là ad aspettarci. Gli organizzatori ci tolgono dalla lunga lista dei dispersi.

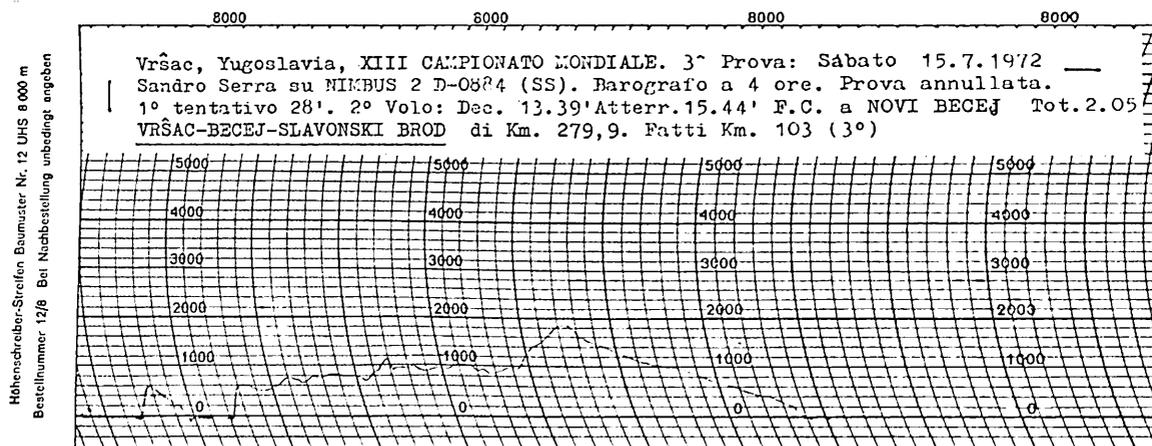
Perotti tornerà alle 4,30. Pronzati e Zoli dopo le 12,00 del giorno dopo. Altri, due giorni dopo la gara. Con le notizie di uno svizzero finito in Bulgaria e nessuno alla meta, andiamo a dormire per smaltire gli ottocento e più chilometri fatti nella giornata.

Le altre prove

Per tre giorni, dal 12 al 14 Luglio, il maltempo, arrivato puntualmente, staziona su di noi e ci regala dei consistenti allagamenti in campo. Il mattino dopo il rientro da Leskovic avevamo rimontato il « Nimbus »; la pioggia continua ci costringe però a smontarlo per mettere al riparo la sua candida vernice per la quale il costruttore non garantisce più di sedici ore di tenuta all'acqua. Rimontiamo il mattino del 15 Luglio, sabato, per una spezzata su Becej e Slavonski Brod. Netta è l'impressione che il regista abbia preso un granchio. Sandro parte al secondo decollo, dopo un parcheggio aereo di un'ora e un quarto, non appena toccati i 1900 metri nell'unica termica della gara che per SS finirà a 103 chilometri e per tutti con un bel annullamento.

Walter prende il posto di Lucio e assieme ci precipitiamo su Zrenjanin mentre il nostro è già in efficienza massima sulla rotta; bruciamo i pistoni sulla strada per Melenci e aguzziamo la vista alla ricerca del D-0884 il cui segnale giunge fortissimo. È in finale verso Novi Becej quando lo vediamo per un istante durante l'ultima virata, ci dice in quale campo andrà a finire e dopo cinque minuti siamo su di lui per quello che sarà il recupero-dramma della campagna jugoslava. Quando abbiamo impantanato irrimediabilmente aliante, rimorchio (a 100 metri) e vettura (a 250 metri), il Walter becca un tizio in bicicletta, gli chiede e ottiene il mezzo e parte (chilometri 10) per l'azione-chiave: la chiamata del trattore.

Per non rimanere inattivi tentiamo per la decima volta di sbloccare la « Citroen » e





finalmente mettiamo 4 delle 7 ruote in gioco sull'asfalto. Poi arriva il Walter e il trattore. Con L.nari, bottiglie di Pillo e distintivi dell'AeCI (utilizzati benissimo?) cerchiamo di sdebitarci con il trattorista dal piede di velluto.

Perdiamo alcuni chili di peso corporeo e tacchi di fango nero per almeno i primi cinque chilometri del viaggio di ritorno. Mai dire agli amici: « Ricordo che il mio peggior recupero fu nel millenovecento... » perché il peggior recupero è sempre ancora da fare. Però, quello del Sandro tra Melenci e Novi Becej...

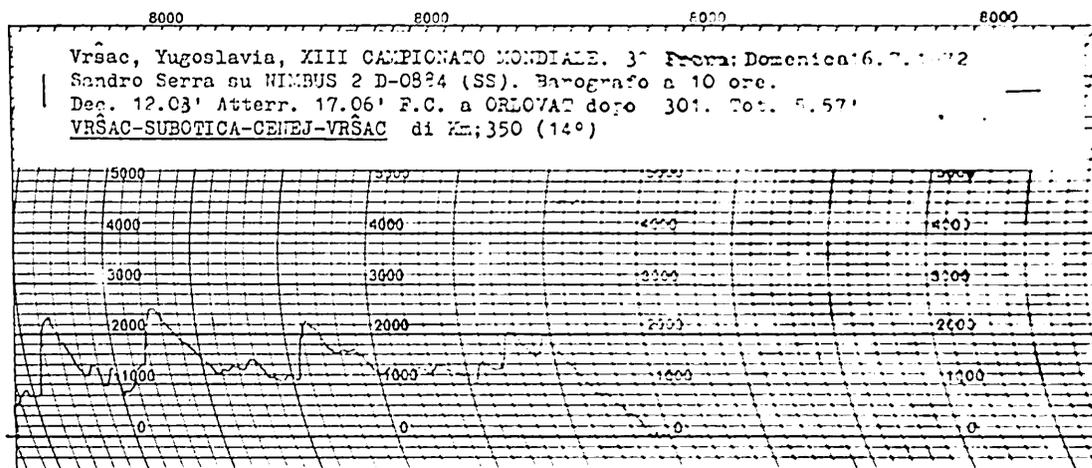
Domenica 16 Luglio perdiamo con rincrescimento la Messa ma la stangata del giorno prima impedisce una sveglia all'alba e inoltre lavaggio e montaggio del bestione ci aspettano come streghe.

Il tema è un triangolone di 350 chilometri di Subotica (al confine con l'Ungheria) e Cenej. Ci viene ordinato di seguire il volo dalla Collina della Torre (m. 399 s.l.m.) dove ci rechiamo, con la squadra rinforzata da Maritano, a fare colazione e a scoprire i due bellissimi quadri dei vigneti di Vršac in gran distesa e della immensa pianura verde-marrone.

Decollo alle 12,03, un quarto d'ora alla ricerca dell'aggancio, infine gran salita a 2300 metri. Dopo mezz'ora, tesi dalla inattività, scattiamo all'inseguimento non appena riceviamo il punto basso della gara (metri 800) sulla strada di Zrenjanin. Superiamo la città e il campetto d'aviazione, stabiliamo il contatto con la squadra di Perotti, finché — con la stessa — ci ripariamo dal sole sotto gli alberi e issiamo l'antennone. Il volo entusiasma per quattro ottimi tetti a 2500, 2300, 2050 e 2000 metri e ce lo godiamo contemporaneamente all'aggancio effettuato a non più di 200 metri dal suolo e a 1000 dal nostro posto d'osservazione dal « Kestrel 604 » di Walter Neubert che poi termina la lunga spirale proprio sopra di noi ad oltre mille metri di quota.

Fatti i due piloni, le condizioni si sbriciolano (rientra solo l'australiano Tabart) e Sandro si mette alla massima efficienza da 2000 metri tondi. Partiamo senza indugi ma veniamo seminati. Captiamo malamente l'ultimo messaggio, quello decisivo per il ritrovamento

Höhenschreiber-Streifen Baumuster Nr. 12 UHS 6000 m
Bestellnummer 12/B Bei Nachbestellung unbedingt angeben



terra-terra, tanto da costringerci a considerare l'atterraggio come avvenuto in un cerchio di parecchi chilometri. Così la prima esplorazione sulla strada Ečka-Orlovat va male. Ritorniamo a Nord, al bivio ci mettiamo per Sud sulla strada 144 per Belgrado. Le chiamate sono ad ogni primo: molto silenzio, silenzio, segnate debole, un quinto e via via fino al chiaro. Eccolo nel solito campo ex-grano tra altri due di granoturco. La terra si è asciugata alquanto e tiene su la vettura che può arrivare all'aliante col rimorchio agganciato.

Allegrìa per i 301 chilometri e per il continuo non uso del telefono. Si cena a casa.

Per Lunedì 17 Luglio ci viene approntato un triangolo di 309 chilometri su Elemir e Smederewska Palanka; mentre montiamo (e cinque) avvertiamo il nervosismo dell'atmosfera che si carica per produrre i temporali. Aumentiamo la dose di vitamina C e riordiniamo i bagagli della vettura per far riemergere stivali e impermeabili.

Azzardiamo di assistere il nostro fino al decollo e partire subito dopo all'inseguimento tagliando dritti per Pančevo, a metà circa del secondo lato. La cosa funziona anche se l'aggancio dopo il decollo alle 12,01 è molto difficile. La strada statale n. 3 è tutta un rimorchio; ne superiamo quindici e ci facciamo superare, appena raggiunto il nostro posto d'azione, da almeno venti. Ci salutano, correnuo, con le trombe; rispondiamo col braccio.

Mangiamo qualcosa e diamo per radio le notizie di quel che vediamo: in primo luogo un cumulo-nembo in direzione di Vršac per un arco azimutale di 180°.

Si ripete e in misura maggiore lo spettacolo della prima prova con pattuglioni di aliante che giungono da Nord in rotta perfetta, proprio sulla nostra testa. Ma non come in quella occasione con il gigantesco roccolo in una sola potente termica; ora sono separati, isolati, guardinghi, senza termiche, proprio come i « B 17 » e i « B 24 » che nel '45 tornavano dalla Germania dove *flak* e caccia li avevano decimati e tartassati e sorvolavano il Veneto diretti a Sud con motori fermi, fuoco a bordo e buchi in fusoliera.

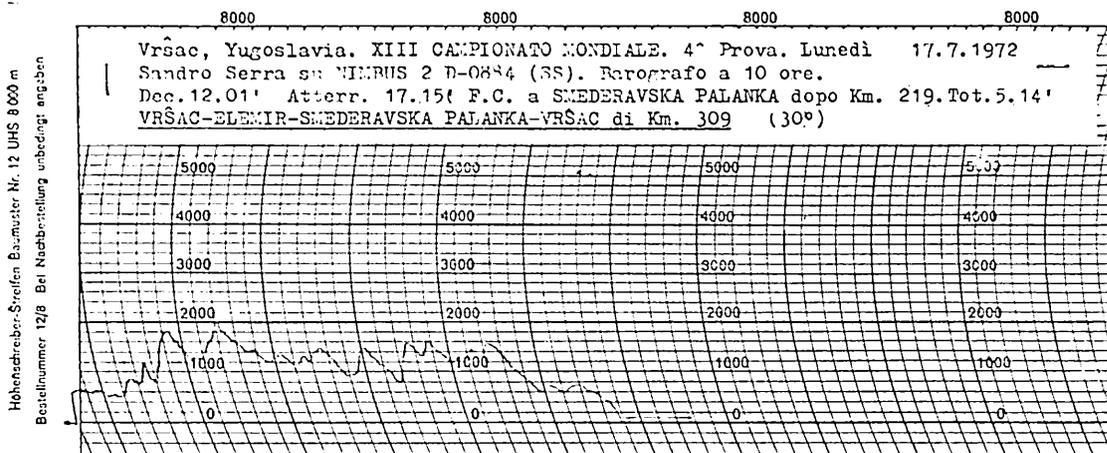
Passa anche SS — ne vediamo la pancia — ed evita in tempo il Cu-Nb. Togliamo il freno a mano e ci portiamo in vista di Bavanište per l'assistenza sul terzo lato. Ci mettiamo su di un ciglioncello di terra più alto della strada di due-tre metri per dare più ampio raggio d'azione all'antennone e mentre riceviamo da Sandro in vista del secondo pilone i dati del suo volo, vediamo i primi standard (che hanno un percorso diverso dalla libera) tornare verso il campo puntando verso il nero inchiostro del temporale. Luciano osserva meravigliato. Lucio dice: « Ma come fanno a buttarsi in quell'affare? » C'è nell'aria l'attesa del momento di inizio del diluvio universale: il cuore dell'uomo palpita e sente che l'immensa forza della natura sta per schiantare cose e vite.

Guardiamo il nero farsi più nero e avanzare, quando — in cinque secondi — sulla pianura a tre chilometri da noi si forma un ricciolo bruno che da terra (infatti è polvere

di terra) sale fino a cinquanta-cento metri su di un fronte di chilometri.

Smontiamo l'antennone sotto la spinta della più urgente emergenza ma venti secondi ci vogliono tutti e quando afferriamo al volo la portiera del posto di guida per non farla rovesciare dal primo colpo d'ariete del vento, il calderone è su di noi. Siamo dentro tutti e tre al minuto secondo e partiamo con lunghe tirate alle marce basse per ripassare al di là del muro.

Ci va tanto bene da poter chiamare ZA in ponte per SS. Tutto a posto: va giù a Smed. Palanka perché non trova più niente. Via Belgrado e lungo la solita autostrada, col tergi-cristallo che non ce la fa a spazzare via la pioggia, arriviamo con l'ultima luce al campo di aviazione (tre quarti d'ora per ricercare l'ingresso) dove il nostro è in buona compagnia di Johnson (USA), Urbancic (Argentina), Tabart (Australia), Peperko (YU) e Rizzi (Austria). Smontiamo e carichiamo sul rimorchio come forsennati per liberarci dai curiosi. Ceniamo malamente nel primo motel incontrato sull'autostrada assieme alla squadra (scontrosa) di Johnson. Alle 24.00 siamo a casa. Il primo incontrato è Walter, sul viale d'ingresso: ci dà notizia della morte dell'ungherese Warkozi Lajos, abbattuto dal temporale che aveva allungato il ricciolo su di noi. È molto triste pensare che l'indomani non avremmo più visto uno dei tre «Cobra» dalla coda tricolore parcheggiati vicino a noi. I fisici tengono, il morale collettivo pure, anche se Sandro si dispiace di non dare abbastanza punti al nostro volo a vela. «Stai calmo, è sempre così al primo campionato mondiale; è già una affermazione esserci e un buon risultato tornare col bestione del Walter intero».



Dagli appunti del 18 Luglio, Martedì, trascriviamo: «Tortura dell'attesa inutile in linea fino alle 15.30. Tema Zrenjanin andata e ritorno, ma non ci sono condizioni. Sfinimento generale e traini solo per far rumore».

Il 19 Luglio, *no task*. Regaliamo una bandiera con le firme di tutta la squadra italiana al medico tedesco che ha salvato il Plinio.

Il giorno 20, quinta prova con triangolo di 309 chilometri e tempo da gara di atterraggio di precisione. Piloni a Senta e Kač. Una occhiata al barogramma vale più di ogni descrizione: traino a 600, due punti bassi a 400, soffitto a 1050, distanza di 121 chilometri in 4 ore tra 800 e 1000 metri di quota.

Andiamo di buona andatura verso il secondo lato, via Zrenjanin e Zabalj, su strade mai viste ad Ovest del fiume Tisa. L'antennone ci permette una sosta per uno spuntino più liquido che solido: improvvisamente, come se avesse forato una gomma, SS dà l'ultimo messaggio prima del fuori campo con la sua insuperabile precisione antitelefonica. Via

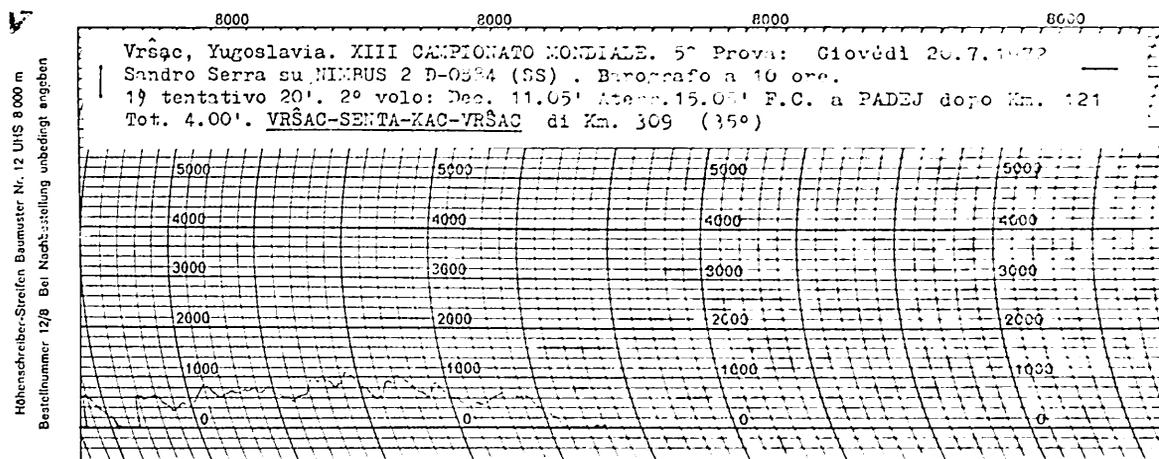
pancia a terra e un'ora dopo, col segnale radio ristabilito terra-terra siamo... fermi davanti al pigro e verde Tisa perché la strada s'immerge nell'acqua.

Stupore, come per i mulini a vento incontrati qualche chilometro prima, ma anche un po' di rabbia perché davanti a noi, dopo il fiume, c'è una rumorosa cooperativa di temporari. Proprio nella zona dove si trova il « Nimbus ». Il traghetto, a trazione umana, è quasi all'altra sponda, a non meno di duecento metri di acqua da noi. Lanciamo una bordata di strombettate e di fischi a due dita in bocca finché lo zatterone inizia il ritorno. Sierra Sierra sollecita il nostro intervento perché vede avvicinarsi il temporale; noi non possiamo proprio far nulla e qui ci accorgiamo del contrasto tra la fretta del cosiddetto progresso e la calma dei semplici posti dove l'automobile è ancora una intrusa.

Appena a bordo, ci mettiamo tutti al cavo d'acciaio con gli attrezzi di legno a occhio e la traversata dura pochi minuti; dall'altra parte sostano, in attesa dell'imbarco, Sugliani e Poletti diretti ad Ada dove è atterrato ZA. Piccola Jugoslavia, dove i milanesi si incontrano al traghetto, sulle opposte sponde, a 35 chilometri dal confine ungherese e a 25 da quello romeno.

Saltati sull'altra riva, corriamo sotto il primo rovescio da SS il cui bestione era già stato trainato da Ferrarin (ancora un milanese...) a poche decine di metri dalla strada. Evitiamo la doccia aspettando in macchina, Sandro ci descrive il volo, imprechiamo contro la meteorologia con termini nuovi e antichi, ci infanghiamo copiosamente nello smontaggio ma facciamo un recupero modello di sveltezza.

Torniamo da Kikinda, bellissimo nome, Melenci e Zrenjanin. Al campo sanno che noi non telefoniamo mai, quindi non si preoccupano e ci permettono perciò la cena a tavola in un paese non registrato negli appunti, forse Sečanj. A letto a ora onesta.



Il regista impazzisce (detto benissimo?) il 21 Luglio con una bella andata e ritorno di appena 372 chilometri su Borovo (sulla carta T.C.I. è Vulkovar) finita da nessuno, come al solito. Il nostro settimo montaggio comincia a pesare; per fortuna abbiamo da Guglielmo Giusti e da Sandro Lanzi il colpo di mano al momento giusto e i due tronconi centrali vanno a posto; il resto viene fatto con la scioltezza della assuefazione.

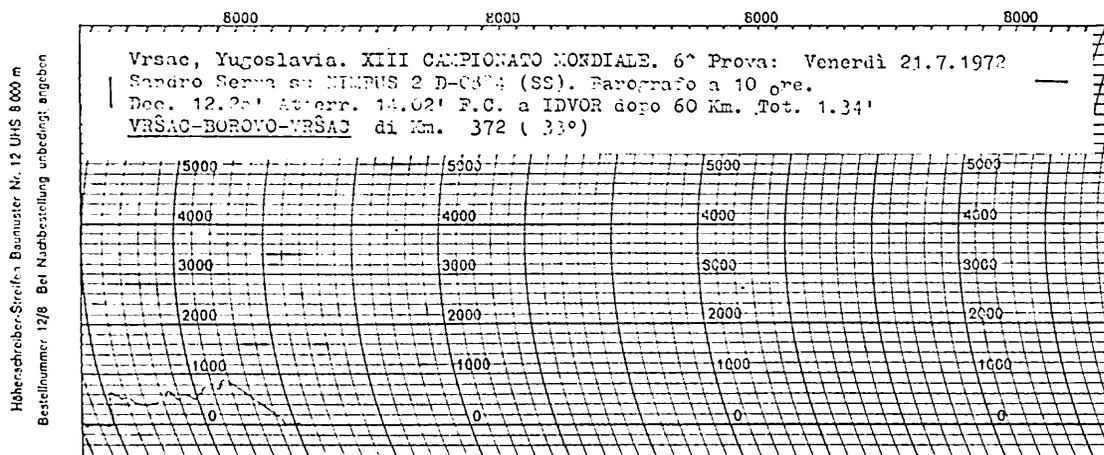
Decollo alle 12.28 con immediata coppia in volo Serra-De Dorlodot in reciproco aiuto. Da terra possiamo fare poco: il cielo è sereno e il vento assente. Correndo senza soste, raggiungiamo a vista ZA in difficoltà (250 metri sulla strada), a poche decine di chilometri dalla partenza. Frenata brusca: gli chiediamo se ha scelto il campo davanti al quale siamo fermi. Conferma. Scendiamo a dare una controllata al fondo e il 23 metri vien giù corto e sicuro. Una corsa per salutare l'Angelo alla voce e dietro-front per risalire in istrada e riprendere l'inseguimento.

SS se ne è andato via in plané con De Dorlodot non senza darci, messaggio preciso come un telegramma, la località scelta per l'atterraggio. Fiacca condizione meteo ma intera la volontà di riprendere subito il contatto col nostro. Facciamo un largo avvolgimento via Konak, Zrenjanin, Ečka e Perlez. Strada in costruzione per Farkaždin dove incontriamo il fianco tanto temuto sulla stessa sede stradale a fondo naturale. I muscoli si irrigidiscono fino a dolere per alcuni chilometri e il piede accarezza l'acceleratore ben sapendo che lo sbaglio è la fermata definitiva. Segue, all'uscita dall'abitato, il sollievo della mezza sabbia quasi asciutta: andiamo bene. Sbuca da una siepe un cecoslovacco (osteria! un volovelista da campionato mondiale che sembra un contadino) che parla inglese come Luciano; ci chiede se abbiamo visto la sua squadra. L'aliante è invisibile, dietro la siepe. Bruscamente la strada s'immerge nel Tamiš; traghetto rapido per via del fiume largo solo una cinquantina di metri. Al di là, siamo sulla luna. La strada sparisce e navighiamo — attaccati a una linea elettrica ad un sol filo tesa tra paletti di legno — su un fondo grigio-bianco senza vegetazione verso un lontano ponte in pali di legno non squadriati. È un sogno.

Quando la strada riprende, per le sospensioni è uno strazio; le buche sono così ravvicinate che la vettura non è mai in piano per alcuni chilometri.

Ecco Idvor, l'asfalto e nell'arato il « Cirrus 17 » di Hossinger. Due chilometri dopo i nostri. Così, per il cameratismo italo-belga, ne smontiamo addirittura due. Piccola colazione internazionale, attesa della squadra De Dorlodot (due ore) e ammirazione dell'ennesimo temporalone in formazione.

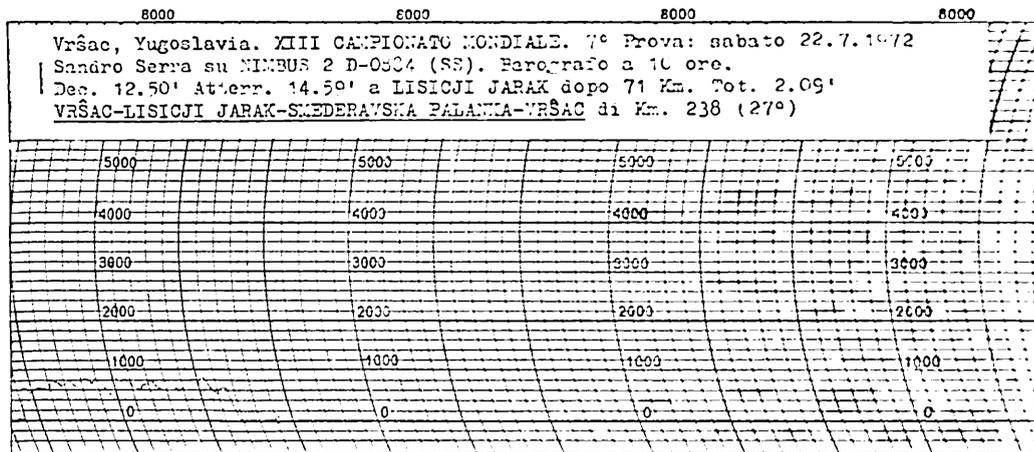
A casa altra notizia pesante: il canadese Mix Wolfram in atterraggio fuori campo è finito lungo contro il rimorchio di un autotreno in corsa. Morirà due giorni dopo. Junigueira scassa l'« Urupema » pure in fuori campo.



Ottavo e ultimo montaggio per la settima prova del 22 Luglio, Sabato. Triangolo su Jarak e Smed. Palanka. Questa è guerra. Smith su « Nimbus 2° » spacca la fusoliera in fuori campo. In nube si scontrano Seistrup su « Libelle standard » e Innes su « LS-1 »; quello atterra e questo si lancia con paracadute, finisce in un lago e si frattura un arto. I rottami cadono su Pettersson (« Nimbus 2° ») che si lancia con paracadute. Sembra che il bestione sia *atterrato* sul dorso e che sia anche riparabile. Le notizie sarebbero da controllare, non ne abbiamo la possibilità: lanci e scassature, comunque, costituiscono realtà.

Walter è con noi al posto di Luciano. Prendiamo tanta pioggia da non credere di essere lì per una gara di volo a vela. Finalmente sentiamo Sandro puntare sull'aeroporto di Jarak. Bene, veniamo a prenderti e la finiamo. Cade fittissima la pioggia e da Belgrado

Höhenrechner-Strahlen Daumator Nr. 12 UHS 8000 m
Bestellnummer 17/8 Bei Nachbestellung unbedingt angeben



a Jarak in ogni campo v'è un aliante. Una dozzina, tra libera e standard, sono finiti col nostro al primo pilone. Stava facendosi strada il pensierino: « È tanto se si porta a casa la pelle ».

Ultimi episodi

Domenica 23, premiazione in tono un po' triste, coi campioni composti quasi senza sorriso e molta gente provata dalla fatica. Rimaniamo giovani e spensierati barattando cravatte e bottiglie di vino.

Pranzo all'aperto e al freddo di una estate che non poteva essere più autunnale di così. Partenza nelle formazioni dell'andata alle 15.00 circa con lo scopo nascosto di dormire nel posto magico di Otocec. Ci riusciamo poco prima di mezzanotte e dopo aver attraversato un temporale di cinquanta chilometri.

Alle 12.00 di Lunedì 24, la frontiera italiana ci saluta con un sole abbagliante e bruciante. Ritorna l'estate. Ritorniamo in ufficio.

Ritorna la voglia di far progetti: Angers nel '73 e la Finlandia nel '76.

A Padova lasciamo Sandro con il velo di amarezza degli affetti profondi che devono sopportare una separazione: un amico riconoscente per il nostro fedele servizio vale bene un campionato perduto.

Note - 1) La prima parte dell'articolo sul tredicesimo campionato mondiale, pubblicata nel precedente numero, riguardava il trasferimento della squadra azzurra dall'Italia alla Jugoslavia, l'insediamento in Vršac e lo svolgimento degli allenamenti.

2) Tutte le località citate nell'intero articolo sono reperibili sui fogli 29 e 30 della *carte routière Europe*, scala 1 : 500.000, edita dalla *Alliance Internationale de Tourisme* in collaborazione col Touring Club Italiano. Le carte, tra le più aggiornate disponibili, sono state quelle maggiormente utilizzate dai piloti italiani in allenamento e in gara.

15.mo! BRIEFING DELLE DUE TORRI

Sacripante, qui non s'invvecchia! Sono al 15.mo Briefing con 15 gettoni di presenza ed ancora non sono stanco d'ascoltare. Ogni anno parti convinto di sentire le solite chiacchiere e ogni anno senti qualcosa di nuovo.

La novità più grossa di quest'anno è costituita dal fatto che finalmente non si è parlato del CNVV. È stato un bene per tutti ma principalmente per il Centro stesso e per me che mi sono trovato con almeno 60 cartelle in meno rispetto all'anno scorso.

Debbo comunque affrontare un fascicolo troppo ampio e tagliare quindi a dritta ed a manca.

Ne risulterà un lavoro chiaramente frammentario ma occorre tener presente che diversi argomenti vengono o verranno riportati più ampiamente in separati articoli.

Molto ho tagliato sui campionati nazionali, nella cieca fiducia che la miglior risposta ai tanti quesiti ed ai molti suggerimenti sarà costituita dall'organizzazione di Rieti 1973. Era d'altro canto impossibile districarsi nel dedalo delle proposte: limitare i partecipanti, aumentarli, diminuire i giorni di gara, fare due campionati, serie a e serie b, la retrocessione, il macchiavellismo del perdere oggi per vincere domani, le partenze simultanee; troppe e troppo contrastanti.

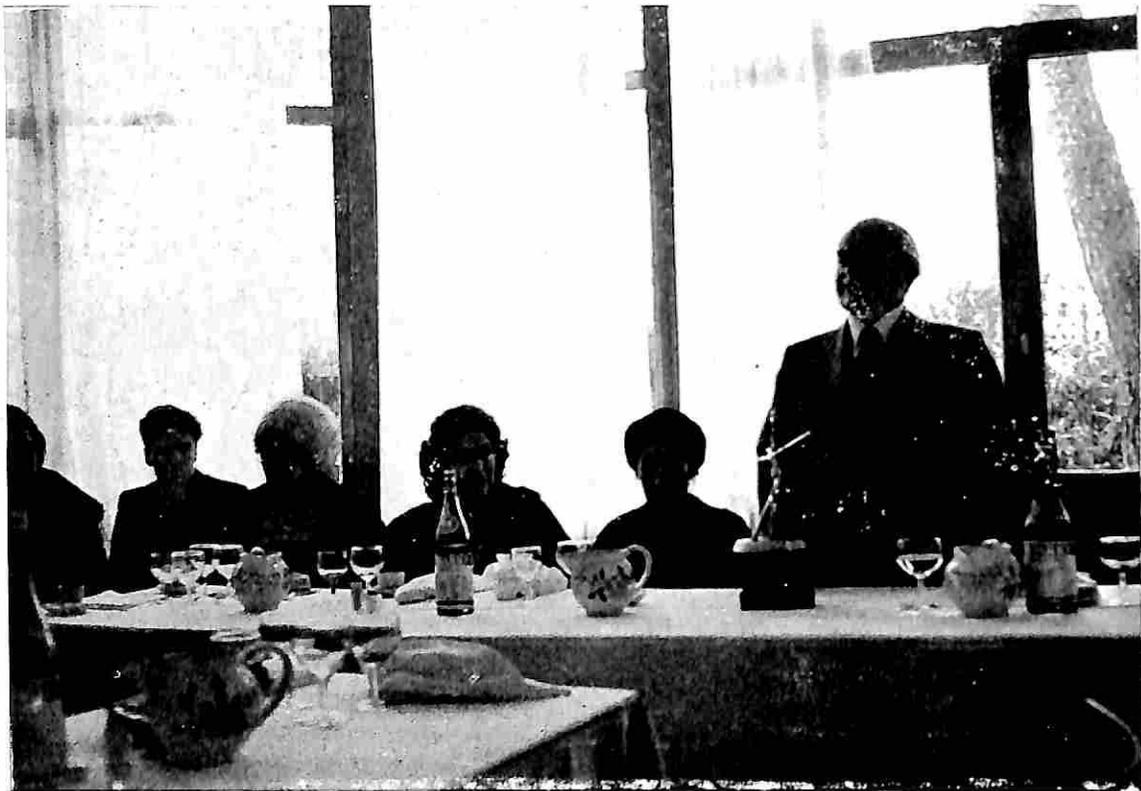
Chiedo scusa agli oratori che oltre a non venir citati vedranno maltrattata la fluidità della loro prosa ed ai lettori che, supposto vogliano leggere, dovranno districarsi con un po' di fatica. Non sono d'accordo sull'ommettere il tutto.

Ritengo che a lavoro ultimato venga fuori un canovaccio sufficiente a ricordare questo 15.mo Briefing nei suoi contenuti anche se la parte più sugosa, costituita dalla spontaneità e dalla dialettica dei vari oratori, rimane solo nel ricordo dei presenti. È questa una ragione di più per partecipare al Briefing così validamente organizzato dagli amici bolognesi.

R. S.

L'ordine del giorno del 15° Briefing è rimasto invariato ed è praticamente sempre quello ed è il più ampio possibile. Quindi direi che tutto si svolge sotto la solita forma, che è poi la più simpatica, quella di venire qui a parlare e soprattutto per il desiderio di stare con altri amici che fanno la nostra stessa attività. Direi che l'impronta migliore del Briefing è che continua a rimanere valido anche a distanza di tanti anni da quando fu ideato da un nostro socio e che continua (e questa è una forma di validità enorme) a non essere riconosciuto dall'Aero Club d'Italia.

Secondo noi, volovelisti bolognesi, questa forma di trovarci e di dibattere problemi comuni è meravigliosa perché c'è un dialogo diretto (che manca in altre specialità) fra di noi e siete voi con la vostra presenza che date validità a questa riunione annuale. Oggi abbiamo anche un argomento diciamo formale molto importante, ve ne parlerà, poi più compiutamente il Generale Nannini durante la colazione che faremo, e sarà presente la Signora Cattaneo, moglie del pioniere volovelista scomparso. In suo nome è stato messo in palio un Trofeo che quest'anno è stato assegnato a Nino Perotti vincitore nella classe standard.



In occasione di questo 15.mo Briefing il Gen. Nannini commemora con commoventi parole la figura di Ettore Cattaneo (presente la consorte e le sorelle) al nome ed alla memoria del quale è stato istituito, con nobile gesto della consorte, il nuovo trofeo destinato al vincitore dei nazionali nella classe Standard.

Causa disguidi postali l'articolo del Gen. Nannini in ricordo di Ettore Cattaneo apparirà sul prossimo numero.

Gli argomenti all'ordine del giorno sono: campionati Nazionali, situazione dei velivoli trainatori, campionati mondiali.

Se mi permettete prima vi aggiornerei sui lavori che la Commissione ha fatto e sulle proposte che ha presentato all'Aero Club d'Italia. Se ricordate, di anno in anno, da quando esiste l'attuale Commissione, mandiamo una memoria a VOLO A VELA che pubblica il sunto dei lavori e li posso sintetizzare adesso: abbiamo cercato e stiamo cercando, in collaborazione con alcuni di voi che sono preparati e hanno la volontà di fare delle cose utili a tutti, di ristrutturare i campionati nazionali dando ad essi un'impronta di gara più importante e cioè più consona a quello che è veramente. I campionati vengono fatti in una maniera un po' diversa, un po' improvvisata, per ristrutturarli occorre una preparazione molto più lunga e molto antecedente alla data di svolgimento dei campionati.

Altre proposte della Commissione sono relative al materiale e relative ai campionati mondiali. Relativamente al materiale esistono proposte della Commissione che dice di prendere in esame la possibilità di acquistare nell'arco di tre anni di gestione un certo numero di alianti e si indica il tipo, ad esempio il Ka8B come immediato successore degli M.100S che stanno scomparendo; in Italia ci sono dei biposti che sono buoni, ad esempio l'SK13 che viene fatto in serie e adesso il nuovo Bergfalke 4° che è una macchina meravigliosa come biposto scuola.

A che punto siamo con tutto questo? Siamo in attesa che arrivino gli stanziamenti, che gli stanziamenti siano distribuiti secondo i vari capitoli di spesa e anche direi siamo in attesa di una delibera del Consiglio Federale che fin ora non ha espresso un parere su questo punto. Altro problema grosso i velivoli trainatori: i velivoli trainatori sono con altra parte del materiale, ad esempio il paracadute, quello che più preoccupa i Clubs perché la situazione degli Stinson L.5 è talmente incancrenita e nota che non occorre nemmeno più riprenderla in esame. Esistono varie delibere del Consiglio Federale per assegnarli a esclusivo traino nei Clubs muniti di disciplinare scuola, tutte rimaste lettera morta.

Ora direi di passare agli interventi che sono la parte principale di questo raduno.

Desidero intanto premettere che parlo a titolo personale perché come avete sentito l'Aeroclub d'Italia non c'è al Briefing...

Riconosco che molto si è burocratizzato soprattutto da parte dell'Aeroclub d'Italia in materia di contributi e questa burocratizzazione ha avuto il fin di bene, diciamo così, di evitare abusi irregolarità ecc. però è diventata tanto pesante che adesso è necessario snellire e dare premio a chi dimostra di avere comperato l'aliante o il velivolo indipendentemente dal fatto che sia entro un determinato periodo perché la difficoltà maggiore era proprio questa. C'è un contributo straordinario che viene dato extra bilancio verso fine anno quando l'aviazione civile riesce a raccimolare i milioni necessari; quest'anno ne ha dati 241 esclusivamente dedicati al potenziamento flotta per volo motore. Il contributo è di una misura che varia da un minimo di tre milioni per ogni aeroplano, cinque per l'acquisto di un idro ma è un caso unico, cinque per l'acquisto di velivoli per scuola secondo periodo e turismo, più due milioni per l'acquisto della strumentazione standardizzata ecc. Io semplifico il problema, comunque resta un fatto che questi premi sono stati concessi.

Mi sembra che ogni tanto sia il caso di fare pulizia sulla tavola, non questa, per raccogliere le idee. Ma per quale motivo se l'aliante è intestato all'Aeroclub deve avere diritto se no, NO. Ma che forse con gli alianti si fa il contrabbando di valuta o si fa qualcosa di illegittimo, o forse gli alianti non servono soltanto a volare? Indiscutibilmente non servono per il lavoro aereo e, non riesco ad afferrare questo concetto così talmente importante da impedire che il volo a vela italiano si sviluppi veramente perché forse la soluzione radicale dei nostri problemi sarebbe proprio quella di farla finita con questo benedetto principio dell'Aeroclub.

Io volevo fare una proposta più rivoluzionaria. Noi dovremmo tentare di fare una richiesta diversa da queste qui, cioè quella di avere un Aero club volovelistico nazionale. In quel momento saremo noi a regolarci per nostro conto. Se facendo un'associazione l'Aeroclub l'Italia ci desse il potere sportivo noi risolveremmo il problema una volta per tutte. La strada è questa!

... Il problema nostro come Commissione è diverso. Ritengo che la Commissione del volo a vela sia, se non quella che funziona meglio perché non conosco esattamente il funzionamento delle altre, una di quelle che funzionano.

Funzioniamo anche perché ogni anno abbiamo questa possibilità di dialogo che ci permette di ricevere opinioni e di portarle avanti naturalmente in un modo che noi riteniamo quello giusto perché naturalmente voi ci dite come vorreste le cose, possono esistere dei contrasti tra di voi, noi le traduciamo in quello che riteniamo possa essere accettato, però tenete per cortesia presente che la Commissione del volo a vela opera nell'ambito di un ente e di un credo nel quale deve prendere conoscenza delle note esistenti e quindi noi per un gioco nostro, chiamiamolo pure un gioco, dobbiamo proporre, formulare delle proposte idonee ad essere accettate.

Purtroppo noi operiamo da un Consiglio Federale a un altro per delle proposte che ci

sono date limitatissime nel risultato e nell'oggetto, perché, se non lo sapete tutti ve lo ricordo, la Commissione non partecipa alla formulazione del bilancio dell'Aeroclub d'Italia.

Campionati mondiali. Come sapete la Commissione si impegnò a fare e fece l'anno scorso, un elenco di piloti che erano alla base sui quali poi selezionare i partecipanti ai campionati mondiali. L'elenco fu fatto e si disse che era un elenco suscettibile di rotazioni per includere quelli che avessero requisiti e meriti per essere selezionati e per escludere quelli che non avessero fatto gare o avessero perso questi meriti. Relativamente poi ancora ai mondiali, intanto si è aggiornato questa lista e vi leggo l'elenco come è attualmente. Al 21 ottobre 1972 cioè dopo le gare del 1972, l'elenco è in ordine alfabetico e non riguarda le classi nelle quali sono inclusi i piloti. La formulazione dell'elenco è stata fatta dalla Commissione in accordo con il Direttore Tecnico che è stato per i campionati mondiali del '72 Vergani e che la Commissione ha chiesto venga confermato per i campionati di Australia ancora nella persona di Walter Vergani.

L'elenco è il seguente: Balbis Cesare, Brigliadori Leonardo, Dall'Amico Piero, Della Chiesa Carlo, Lamera Fiorenzo, Manzoni Roberto, Monti Roberto, Orsi Adele, Perotti Nino, Piludu Ferruccio, Pronzati Attilio, Serra Sandro, Tessera Chiesa Emilio, Vergani Walter e Zoli Angelo. La Commissione consultiva si riserva di poter sdoppiare l'incarico nella persona di Walter Vergani in direttore tecnico e pilota partecipante qualora non esista la possibilità di mandare piloti che abbiano le possibilità di successo di Walter Vergani.

Direttore tecnico

Il Direttore tecnico dovrebbe essere il selezionatore unico dei piloti titolari e delle riserve, sentita la Commissione, in virtù della grande esperienza volovelistica e della sportività che al di sopra di ogni personalismo si assumono nella persona di Walter Vergani. Il Direttore tecnico dovrebbe scegliere il materiale di volo e stabilire il programma degli allenamenti controllando personalmente. Il Direttore Tecnico dovrebbe avere la facoltà di sostituire in ogni momento i piloti titolari con le riserve per il bene della squadra. Vergani ha accettato questo incarico in questo senso con questi limiti e questo mandato e prenderà personalmente al più presto contatto con i piloti di cui ho letto l'elenco prima per iniziare i colloqui di disponibilità di tempo, di disponibilità sportiva e così via. Il calendario di allenamento in accordo con quanto sarà imposto dal Direttore tecnico si propone di rendere obbligatorio la partecipazione a gare internazionali simili alla competizione australiana e cioè o la coppa d'Europa in Francia o la gara di Hanweide in Germania ai selezionati per la partecipazione mondiale. A tale scopo l'Aeroclub d'Italia dovrebbe chiedere ai due Aeroclub nazionali di riservare sei posti per la squadra nazionale italiana in ciascuna delle due gare concedendo altresì un contributo di partecipazione ai piloti selezionati che prenderanno parte alle due gare o ad una delle due gare. Criteri di selezione definitiva dei piloti e delle riserve. In accordo con il Direttore tecnico e sulla scorta di quanto fatto in altre nazioni si propone la pubblicazione dei seguenti criteri: 1) completezza del pilota e disponibilità reale al volo in coppia; 2) capacità di auto-organizzazione; 3) grinta e disponibilità di tempo per gli allenamenti; 4) risultato sportivo. La scelta come detto sopra dovrà essere effettuata dal Direttore tecnico della Commissione. Saranno esaminati per la selezione definitiva tutti i voli effettuati nei due anni precedenti i campionati, le gare e i campionati nazionali ai quali i piloti partecipino pur senza dare ad essi un punteggio che contrasterebbe con quanto detto sopra.

Io volevo reinserirmi un momento sul discorso dei trainer per ricordare (siete informati tutti perché è stato anche pubblicato sulla rivista VOLO A VELA) che noi abbiamo trasformato uno Stinson L5 montando un motore da 285 cavalli, questa trasformazione ci è costata circa 11.000.000 cifra non indifferente, però abbiamo ottenuto un velivolo con delle prestazioni veramente eccezionali, direi che ha un risultato circa doppio dello Stinson tradizionale. In Val d'Aosta abbiamo bisogno di notevoli potenze perché

ci sono forti venti, condizioni abbastanza delicate e con questo aeroplano andiamo molto bene, ha una velocità media in condizioni standar di 4 metri al secondo e anche superiore e permette quindi di arrivare a delle quote notevoli con dei tempi molto ridotti sui 8-10 minuti si superano 1000-1200 metri.

Il consumo è notevolmente contenuto perché sull'ordine di 60 litri all'ora e quello che ci manca è il solito contributo perché è stato offerto dall'Aeroclub d'Italia un contributo di 500.000 lire che abbiamo lasciato in sospeso in quanto ci pare veramente poco in proporzione a quello che abbiamo dovuto spendere quindi in questa sede io vorrei chiedere la collaborazione per vedere di arrivare a quel contributo che è previsto per l'acquisto di nuovi trainatori, dato che è un trainatore nuovo, se possibile cercheremo anche noi di poterlo mandare alle gare di Rieti così ci si renderà conto delle prestazioni. Per noi è un po' difficile perché è l'unico traino che abbiamo e quindi se lo mandiamo a Rieti rimaniamo senza in un periodo in cui si fa un'attività notevolmente intensa, però siamo anche disposti a questo sacrificio per poter contribuire. In ultimo vorrei soltanto aggiungere che in primavera l'Aeroclub di Aosta pensa di fare un piccolo incontro con gli appartenenti ai vari club d'Italia volovelisti per organizzare una specie di gara di sci, non diciamo a livello nazionale ma comunque organizzato bene nella stazione di Piva che si presta meravigliosamente a queste manifestazioni per cui vorremmo farla in primavera, ripeto, nel periodo fra Marzo ed Aprile e tutti coloro che ci faranno l'onore di intervenire saranno molto graditi. Si potrà simultaneamente quindi fare questa gara e in più sfruttare del periodo per fare dei voli in onda o comunque sbizzarrirsi come meglio si vuole. Il nostro Aeroporto è molto lieto di potervi accogliere, le infrastrutture sono abbastanza buone, c'è anche possibilità di ospitare aereoplani negli Hangar.

Innanzitutto il saluto dei volovelisti Torinesi e del loro Presidente. Volevo ricordare che noi quest'anno probabilmente riorganizzeremo il trofeo città di Torino. Abbiamo avuto molti dubbi, perché molti dubbi? Perché di Aeroclub che si assumono questo enorme lavoro che è quello di organizzare una gara come quella di Torino; nel nord d'Italia sono pochissimi, c'è Bologna, Torino e Bolzano, Bologna non lo può più fare, è rimasto Torino e Bolzano. Ora queste gare qui che vengono organizzate in un periodo distante dai campionati sono fatte essenzialmente per i piloti del nord d'Italia e per i club del nord d'Italia, si rivolgono soprattutto a loro quindi ci dovrebbe essere la logica che i piloti di questi club vengano e partecipino numerosi. Devo dire che questo non è proprio successo nell'ultimo Trofeo Città di Torino. Noi abbiamo avuto delle partecipazioni superiori addirittura da Roma perché è venuto Piludu, Urbani, Moretti, che si sono assoggettati un viaggio di qualcosa come 2000 Km., da Varese abbiamo avuto tre piloti, da Bergamo neanche uno...

Il fatto che a Torino piova non è del tutto vero, vorrei ricordare che tutti i Trofei Città di Torino hanno sempre avuto almeno due prove valide su quattro giorni ed è sempre stata stillata una classifica. Quindi se piove perlomeno qualche giorno di bel tempo c'è. Ora io vorrei solo brevemente ricordare per non farvi perdere tempo, cos'è l'organizzazione di una gara come Torino. Noi abbiamo avuto due anni fa un calcolatore elettronico per le classifiche, avevamo elicotteri dei carabinieri per soccorso aereo sul campo, camionette per i servizi interni, i radioamatori ad ogni pilone, avevamo qualcosa come 45 soci per l'organizzazione, la Fiat ci ha praticamente dato un aiuto favoloso e alla fine premi praticamente per tutti, tutti i pranzi pagati a mezzogiorno, per di più i viaggi pagati, cioè c'è un rimborso anche per le spese di viaggio.

Un altro problema che a noi Torinesi sta molto a cuore è la questione istruttore. Questo problema è stato parzialmente risolto dal corso che è stato effettuato adesso in settembre, però da quattro anni in Italia non venivano fatti corsi per istruttori. In Italia non sono ancora accettati gli istruttori aggiunti, sono invece accettati in Francia, io vorrei sollecitare possibilmente una maggior frequenza di questi corsi. Vorrei inoltre ricordare che il corso di quest'anno ha salvato una situazione che stava per essere disperata però l'avviso ai club è stato inviato con la circolare del 25 di agosto e il corso iniziava il 13

settembre. Noi avevamo dei soci che avrebbero potuto andare ma non hanno avuto il tempo materiale per prepararsi e anche quello che diceva giustamente Rovesti che la gente non era preparata. Come fa uno a prepararsi se c'è un tempo così breve così limitato tra la circolare e l'inizio del corso?

Sarò molto breve. Noi dobbiamo essere tutti felici che sia nata una struttura ben definita a quell'organismo che deve selezionare i piloti ed avviarli ai campionati del mondo. È giusto che il Commissario tecnico, che anche in altri campi di attività ha la possibilità di scegliere tra una rosa di atleti, abbia anche nel campo del volo a vela la possibilità di scegliere piloti da avviare alle competizioni in relazione a quanto hanno dimostrato i piloti nel periodo di allenamento. Però se c'è una cosa che si doveva fare con un criterio diverso era quello della selezione dei 15-12-13-14 nomi che sono messi lì.

Dunque vi ringrazio della partecipazione dell'anno scorso che purtroppo a causa del tempo pur essendo stata numerosa la settimana volovelistica non è riuscita come era nelle previsioni. Il nostro sforzo organizzativo come avete credo potuto anche vedere è stato notevole, lo ripetiamo quest'anno sperando in una clemenza del tempo. La data che abbiamo fissato di questa settimana è dal 27 di maggio, domenica, al 3 giugno, domenica pure.

Quello che si è discusso e deciso alla riunione della Commissione Internazionale di volo a vela della FAI a Parigi il 2-3 novembre è in parte riportato sulla rivista VOLO A VELA che avete ricevuto oggi qui, quindi il mio compito è molto facilitato. Posso dire questo a titolo di notizia salvo dare dettagli a chi ne fosse particolarmente interessato: per i campionati mondiali del '72 sono stati portati a conoscenza da parte degli jugoslavi i verbali d'inchiesta dei tre incidenti gravi che si sono avuti, due mortali e la collisione di due alianti in nube. Per i mondiali '74 sono state portate dai delegati australiani le notizie sull'organizzazione dei prossimi mondiali. Riguardo a questi, è forse di particolare interesse tener presente che il volo in nube è stato deciso di proibirlo durante i campionati mondiali del '74. Una menzione particolare merita il problema dello spazio aereo poiché in quattro paesi Europei cioè, la Germania Occidentale, l'Olanda, la Danimarca e la Svezia le restrizioni dello spazio aereo sono diventate tali da mettere in pericolo l'esistenza stessa del volo a vela in quei paesi. Pensate, la Germania Occidentale è in queste condizioni, in alcune zone, le restrizioni sono così gravi che i volovelisti sono in una situazione estremamente allarmante, e di questo avevamo sentore già da un po' di tempo in particolare a Vrsac, dove proprie per iniziativa dei tedeschi occidentali si erano tenute tre riunioni su questo problema, i tedeschi cercavano di sensibilizzare anche gli altri paesi, non c'era bisogno per la Svezia, la Danimarca e l'Olanda, ma anche gli altri dicevano, credo giustamente, quello che sta oggi capitando a noi potrà capitare anche a breve scadenza ad altri paesi. Ora, attraverso a questa che è un'iniziativa praticamente privata di volovelisti che si sono presi a cuore il problema, è stata sensibilizzata la FAI. La quale per iniziativa del Presidente della Commissione Internazionale volo a vela (che è Pirat Gheriger) ha portato l'argomento nella Assemblea generale della FAI l'ottobre scorso a Parigi.

Desidererei leggersi le parole, ho qui il verbale di quella riunione, in cui erano rappresentati tutti i paesi aderenti alla FAI che sono più di 40. Ecco le parole con cui Gheriger ha presentato la sua mozione su questo argomento dello spazio aereo (io qui traduco dal francese): *« uno dei più bei sogni dell'uomo è stato quello di potersi muovere liberamente nell'aria a immagine degli uccelli. Da quando questo sogno è diventato realtà, la più grande ambizione della FAI è stata di promettere alla gioventù il libero uso dell'aria. Da una ventina d'anni per lo straordinario sviluppo dell'aviazione civile e militare, le promesse relative a questo sogno sono state sottomesse a un completo cambiamento e lo spazio aereo riservato all'uso dell'aviazione privata è stato ridotto progressivamente e metodicamente a favore del traffico commerciale e delle operazioni mi-*

litari. La FAI deve reagire contro queste tendenze, in particolare per esempio contro l'entrata in vigore di un VFR controllato ecc. senza di che essa, la FAI, perderà il suo prestigio e la sua reputazione di difensore dello spazio aereo e di promotore dell'aviazione presso i giovani. In occasione della riunione del Consiglio della FAI quest'anno il 18 febbraio feci osservare che il problema numero uno della FAI era quello di difendere lo spazio riservato agli sport aerei e preconizzai la creazione di una Commissione della FAI dello spazio aereo incaricata di occuparsi di tale argomento. Il Consiglio ne accettò il principio e la questione fu lungamente e seriamente esaminata in occasione della riunione dei Presidenti delle Commissioni tenutasi pochi giorni fa ».

Altro argomento è stato quello dei moto-alianti, io so che qui sono diverse le persone che si occupano di moto-alianti, che hanno moto-alianti presso i loro club e che l'impiegano in vari usi. I moto-alianti hanno un grosso avvenire e il loro sviluppo sta avvenendo più nella sfera del volo a vela che nella sfera del volo a motore, anche se sempre più si sta delineando l'aspetto particolare di questa categoria di aeromobile.

Ora lo sviluppo dei moto-alianti è veramente impressionante, in Germania hanno superato il numero di 700 alianti e la produzione è di circa 200 unità all'anno. Quella che è stata la Wasserkuppe per il volo a vela, oggi è Burgfeuerstein per i moto-alianti. Sono stato a Burgfeuerstein il giugno scorso (era la terza edizione di quella gara ed era già gara internazionale) e quest'anno ho avuto una grande impressione sotto tutti i punti di vista. L'entusiasmo naturalmente lo si può immaginare per la varietà delle soluzioni tecniche e l'estrema dinamicità del dibattito su tutti i problemi del moto-aliante, sul tipo di impiego, che sviluppo bisogna dargli, quali sono gli inconvenienti che si presentano, quali sono le soluzioni tecniche progettative più idonee. Ogni sera in un salone del castello circa 200 persone si riunivano alle nove, discutevano fino alle undici per due ore in un dibattito libero in cui uno faceva le sue osservazioni e trovava lì presente il Sig. Limba costruttore dei motori che diceva al singolo proprietario di moto-aliante, che era lì, che quegli inconvenienti che lui riscontrava nel motore erano dovute a questo o a quest'altro, e allora un altro diceva, non deve esser così perché io ho trovato questo ma aveva quest'altro, e lì dibattito su questi argomenti. E vedere (con una disciplina del tutto tedesca, per cui 199 persone zitte per una che parlava fin quando non aveva finito con un'attenzione assoluta), dibattere questi argomenti in modo estremamente concreto, positivo, conclusivo, veramente impressionante. E poi sul campo una quantità di visitatori, rappresentanti delle riviste, fotografie, una cosa che veramente non mi aspettavo di trovare. Io raccomanderei ai volovelisti italiani che hanno la fortuna di possedere o di avere a disposizione un moto aliante di partecipare a questa gara di Burg Feuerstein, qualunque sia il tipo di moto aliante perché lì c'era di tutto, una cosa da pionieri nel campo dei moto-alianti ecc., non c'è assolutamente da vergognarsi se si va con una macchina modesta, si può andare partecipare al raduno e non partecipare alla gara se si vuole, si è graditissimi ospiti in ogni caso, ospiti per modo di dire, se ci viene permesso di volare si paga un qualcosa per il vitto e l'alloggio, ma qualcosa di veramente modesto, l'ambiente è veramente bello e l'esperienza è senza dubbio interessante. Questa gara di Burg Feuerstein è stata prescelta dalla FAI, prescelta fra due, perché gli inglesi ne hanno fatta una in settembre di quest'anno ed è l'unica altra gara di moto-alianti di cui io sappia, è stata prescelta come gara guida per i futuri campionati mondiali di moto-alianti di cui si sta già parlando, si prevedevano per il '74, si è visto che il '74 era troppo presto per avere un campionato mondiale di moto alianti, si è deciso di spostarli più avanti e intanto raccogliere esperienza. Questa gara di Burg Feuerstein si chiamerà la: FAI Motor Gliding International Competition, ovvero gara internazionale di moto alianti della FAI, a patto che ci siano almeno sei Nazioni partecipanti.

Se mi consentite a proposito di moto-alianti volevo dire che forse non è troppo precoce pensare a fare una gara di moto-alianti in Italia, e il posto ideale per una gara di moto-alianti è Torino, vi dirò che se il tempo non è molto bello la gara con i moto-alianti si fa lo stesso, la gara in cui l'uso del motore evidentemente è penalizzato ma l'aliante può andarsi a cercare le condizioni magari a 50 km se lì non ci sono. Anche se dovesse essere una gara con 5-6-7 partecipanti serve per cominciare, per non restare indietro in questo

campo ed è una cosa tra l'altro estremamente divertente.

Mi ricorda Scavino che c'è una proposta degli Stati Uniti di istituire primati per aliante standard; internazionali, verrà discussa nella prossima riunione questa proposta, però gli umori sono piuttosto contrari perché dicono che abbiamo già 12 primati internazionali di volo a vela, un numero di questo genere, mi pare, però questo è un argomento contro, ci sono degli argomenti pro perché il proprietario di aliante standard praticamente verrebbe ad essere escluso.

È stata portata la proposta di fare il campionato mondiale femminile, questa è un'altra proposta che è caduta; però è stata ben accolta la proposta dei Polacchi di fare la gara femminile che non è campionato mondiale ma gara internazionale femminile in Polonia nel Luglio del '73; e la notizia a Parigi appunto il 3 novembre è stata che ci sono già quindici iscrizioni di otto paesi a questa gara polacca.

In omaggio a quello spirito gogliardico al quale si è fatto riferimento da parte del Generale Nannini come animatore dei pionieri del volo a vela. Io mi auguro che il pionierismo si riesca sempre ad averlo tra di noi soprattutto per abbattere quelle muraglie quando è possibile o per aggirarle e farle cadere poi perché superate.

Una delle cose più tristi è vedere come nelle gare di volo a vela, eccezion fatta per qualche gara fatta in Italia settentrionale, si riscontri una penuria di premi in omaggio a quelli che sudano intorno alla crosa (certamente per rimanere sempre dilettanti e senza lucro) che fa veramente gridare vendetta ... o addirittura bisogna restituirlo per la gara l'anno successivo e se uno non riesce a vincere per tre volte c'è la disgrazia di doverlo sempre salutare questo trofeo. Siccome noi viviamo in sostanza anche di queste piccole modeste soddisfazioni ritengo che la prima mossa che si era fatta per dichiarazione pubblica in abbattimento dei trofei da ripetersi da riconsegnarsi quindi perché debbono essere vinti due o tre volte almeno, la si sia fatta in occasione del trofeo Ghirlandina quando fu vinto da un pilota della AVM e siccome era in oro avevamo già deciso di rifarne un esemplare e restituire quello rifatto perché il valore intrinseco evidentemente era legato a quello che si era ricevuto. Poi non c'è stato bisogno, perché hanno sospeso il trofeo che non è stato più fatto. Quindi il trofeo Ghirlandina è rimasto nelle nostre mani. Si è ripresentata però un'occasione... quella ci è andata bene ma la polemica non si è riusciti a farla. Ci è riuscito però quest'anno perché Leonardo doveva restituire un certo premio, non erano molto chiare come dovessero andare le cose però si sarebbe dovuto cavallerescamente restituire e il buon Perotti che ha capito lo spirito di questo desiderio invece semmai di rifarne una copia di dare un altro premio in sostituzione, ci ha dato molto bene il destro per passare all'offensiva questa volta palesemente. Noi siamo contrari a coppe che si debbono restituire quando uno l'ha vinta se la tiene e che non succeda come la secchia rapita che uno deve continuare a portarsela avanti e indietro. Proprio per sfatare questa cattiva abitudine, questa parsimonia eccessiva o dell'Aeroclub d'Italia o di chi offre, devo dire che ci sentiamo maggiormente in coraggio di affrontare così brutalmente l'argomento, perché la vedova di Cattaneo ha fatto un gesto così nobile che non poteva essere che della moglie di un volovelista. Voi sapete che le donne dei volovelisti sono molto condizionate, ma sicuramente il Cattaneo non avrebbe volentieri restituito quei premi che a suo tempo aveva avuto e le sue vittorie sono rimaste così scolpite nell'animo di questa donna che ancora oggi pur non avendo più il suo grande compagno ha sentito il piacere di venire un attimo fra di noi addirittura per perpetuare per quanto sarà la sua esistenza terrena un omaggio a degli altri volovelisti perché continuino ad avere un omaggio tutte le volte nuovo e questo mi fa veramente piacere. Ed è proprio per questo che avendo preparato la cartuccia che può benissimo sparare a salve e non offende nessuno, noi avevamo preparato la coppa da dare a Perotti e Perotti quindi si porta a casa la coppa AVM che avevamo intenzione di dare proprio perché cavallerescamente è stato un po' del nostro avviso. Era d'accordo che noi ci tenessimo la coppa che Leonardo aveva vinto l'anno scorso, quindi con mucio gusto gli diamo la coppa che porta la dizione Coppa AVM che è il trofeo che come club avevamo già in

qualche edizione dato a chi veniva a Bresso a fare le gare. Quindi il mio primo intervento polemico l'avrei esaurito. Adesso ne avrei uno che ritengo altrettanto importante e prende lo spunto dall'osservazione che ha fatto Tessera sul problema degli istruttori « benevole » uso questo termine perché è quello più adatto alla fisionomia che dovrebbero avere a mio avviso questo tipo di istruttori. Non possiamo pensare di dare veramente sviluppo al volo a vela se non aumentiamo il numero degli istruttori, e il numero degli istruttori con l'impostazione di oggi non è possibile aumentarli se non per una percentuale così bassa di elevazione che ci costringerà sempre ad avere una attività che potrebbe per lo meno inseguire mantenendo le distanze correre il rischio di rimanere invece sempre vieppù distanziate, insomma come si può pensare che in Germania producono 200 motorialianti e noi dobbiamo ancora vedere che non si sa come fare a esaminare chi li pilota. Abbiamo visto che il minor dei mali è non avere norme perché noi senza norme ci difendiamo molto bene in Italia, le soluzioni difatti per trasportare gli alianti su carrelli per strada, finché non c'erano norme andavano benissimo, adesso che vi sono delle norme di facilitazione, tutte le autostrade ci fermano, quindi evidentemente c'è da vivere preoccupati in questo paese. Se non ci mettiamo noi veramente con uno spirito gogliardico ad affrontare il problema degli istruttori « benevole », non si risolvono perché 1° grado, 2° grado, brevetto C, passaggio di idoneità ad andare in aereo o poi chi ne ha ne aggiunga, mi dite voi quali sono gli individui che dopo questo po' po' di preparazione sono disposti così modestamente come noi a fare questa attività a titolo gratuito? Diventa un po' difficile. E se è a titolo retribuito, oneroso, mi dite voi cosa costano i brevetti? Se costano tanto i brevetti ne va a detrimento della scuola che non progredisce, perché noi per es. che non ci facciamo pagare, abbiamo però l'ambizione di continuare a cambiare i mezzi, il nostro guadagno noi lo travasiamo in investimenti e allora le strade sono tutte chiuse, ma noi come facciamo per tirare avanti? Noi facciamo gli istruttori « benevole » e quando spunta una commissione d'esami, riusciamo talvolta a mandarci una o due persone a sostenere degli esami, ma questo avviene normalmente ogni dieci anni di insistenze e di richieste. Se anche ci fosse tutti gli anni una scuola che sfornasse istruttori, sicuramente per dare il titolo necessario ad un istruttore occorrerebbe un assorbimento di tempo tale che o ne facciamo dei nuovi professionisti e quindi a titolo oneroso e costoso per le scuole o noi non avremmo partecipanti a quel corso. Allora, come si esce da questo ginepraio?

Vi voglio informare molto rapidamente dell'attività che abbiamo svolto in questi ultimi due anni del centro sud. Vi vorrei informare di questo perché è abbastanza interessante il tipo di attività che si sta svolgendo giù da noi. Ci sono praticamente tre gruppi che svolgono attività di volo a vela nel centro sud. Uno di questi tre gruppi è l'Aeroclub di Roma, un'altro gruppo è l'Aeroclub di Rieti e un terzo gruppo è costituito da piloti privati. Per adesso l'Aeroclub di Rieti svolge un'attività essenzialmente di brevetto, è un club che non fa attività simile a quella dei gruppi del nord ma fa soltanto brevetti, riesce a fare con questa attività, è una attività attiva cioè non ha un passivo di gestione e riesce a produrre un numero di brevetti incredibile con i mezzi che ha a disposizione. L'Aeroclub di Roma fa un'attività mista cioè avendo un certo tipo di limitazione fa, anche l'Aeroclub di Roma, un'attività preminente di brevetto che si sta però trasformando in una attività di club sempre molto controllata, tipicamente di club escludendo l'attività privata. Il gruppo di piloti privati che agisce come Aeroclub di Roma, dell'Aquila, di Rieti... con le più strane denominazioni perché la gente è scritta ai più strani club e molte volte anche a cinque club contemporaneamente. Questo gruppo di piloti privati svolge attività però su Rieti e fa un'attività di tipo privato come quella che svolgono i piloti privati di altri club. Abbiamo quindi raccolto dei dati per farvi vedere che tutti e tre questi tipi di attività hanno in sé delle possibilità di sviluppo, tutte e tre e i risultati possono dare dei termini in confronto molto interessanti. L'Aeroclub di Roma nel 1971 con due alianti ASK13 volando in un aeroporto militare soltanto il pomeriggio escludendo la domenica ha fatto 30 brevetti ed ha volato per 1170 ore e 37 minuti

con due aliante, con una media per aliante (sono compresi anche i traini in questa cifra) di oltre 500 ore. L'Aeroclub di Rieti è addirittura riuscito a fare con due Canguri nel '71 59 brevetti con un'attività di volo di 934 ore per un totale complessivo per attività di club non agevolato in nessun modo; escluso completamente l'attività del centro nazionale di 2104 ore e 37 primi. Nel '72 l'Aeroclub di Roma, fino a ottobre naturalmente perché il '72 non è ancora finito, ha realizzato 14 brevetti ma ne ha altri 10 in facimento, realizzando 971 ore e 15 primi, sempre con due aliante, adesso ha acquisito un terzo aliante che sta potenziando la flotta; questa attività comunque prevede circa metà di attività di scuola e metà attività di club sempre con un impiego elevatissimo degli aliante. I piloti privati del centro sud che svolgono soprattutto attività su Rieti hanno attualmente una flotta di nove aliante. I privati con nove aliante, quest'anno hanno realizzato un'attività di volo per 670 ore quindi con un impiego per aliante molto più basso ovviamente un'attività di volo per 670 ore quindi con un impiego per aliante molto più basso ovviamente di quanto l'impiego misto dell'Aeroclub di Roma che è più elevato di tutto o soltanto di scuola come l'Aeroclub di Rieti che è immediatamente successivo, questi dati possono interessare, penso siano abbastanza interessanti. Tutte queste tre attività hanno in sé caratteristiche di gestione autonoma e non passiva. I costi in questa attività riescono anche a essere abbastanza bassi con questo tipo di attività cioè l'Aeroclub di Roma pratica tariffe dell'ordine di 3000-3600 ore per il Blanik e 3000 per il SK13 cioè con dei costi ancora accettabili appunto per l'elevato impiego del mezzo. Il traino aereo è 2000 lire, fino a 8 minuti di traino, l'istruttore è pagato con particolari condizioni perché è un istruttore militare in pensione, ha un pagamento non eccessivamente elevato, il trainatore ha una retribuzione. Svolgono naturalmente attività di collaborazione sia a Rieti che all'Aeroclub di Roma piloti con qualifiche di istruttori o di trainatori a titolo gratuito nei momenti in cui è richiesta la loro attività. I risultati sportivi di questo gruppo di persone sono anche abbastanza importanti. Nel '71 abbiamo vinto il trofeo Città di Torino, ci siamo classificati ottavi nella classe standard della Coppa Europa, il primo in lega due è stato De Orleans ai campionati italiani del '71 e abbiamo stabilito un primato italiano di velocità sul triangolo dei 500 Km. Nel '72 De Orleans, a due anni dal brevetto ottenuto nella scuola di Guidonia, si è classificato 26° ai campionati del mondo, quinto in classe standard al termine dei campionati di quest'anno e Mariolino Cattaneo con un biposto A.21 si è classificato quinto. Quest'anno inoltre, oltre a questa attività, sta iniziando l'attività l'Aeroclub dell'Aquila.

Secondo noi quindi varrebbe la pena di provare, di fare uno sforzo e da anni ci stiamo battendo in questa direzione per cercare di allargare la base. Per cercare di allargare la base noi preghiamo la Commissione naturalmente di inserire nei propri programmi, nelle proprie proposte per l'anno '73 questa serie di punti considerando soprattutto che dovrebbe entrare in funzione questo benedetto piano triennale e che forse quest'anno ci saranno dei fondi, dei soldi da spendere. I nostri punti che vorremmo affrontare sono i seguenti: cioè se noi vogliamo elevare il numero dei brevetti, dobbiamo tentare di abbassare i costi o comunque contenerli nei limiti più bassi possibili, per far questo secondo noi c'è il problema istruttori. Sul problema istruttori siamo completamente d'accordo con quanto detto prima cioè gli istruttori «benevole» vanno benissimo, va benissimo anche l'eliminare difficoltà nel fare l'istruttore cioè ore di volo a motore traino ecc. ecc. siamo d'accordo, però vorremmo anche che gli istruttori qualificati cioè quelli che debbono poi autorizzare al decollo fossero pagati al 50 % dall'Aeroclub d'Italia, noi facciamo una proposta che l'Aeroclub d'Italia contribuisca al pagamento normale della tariffa normale nazionale degli istruttori per un 50 %. Pregheremmo di inserire questa proposta in quelle proprie della Commissione, la Commissione magari l'ha già fatto, io mi limito a dire. Problema traini, un secondo problema sempre per cercare di abbassare i costi è il problema del traino. Per quanto riguarda i traini noi riterremmo importante che la Commissione chiedesse un maggiore contributo per l'acquisto di aerei trainatori, cioè noi vorremmo che il contributo dell'aereo trainatore fosse elevato supponiamo dai tre ai cinque milioni cioè rientrasse nella categoria superiore dei contributi. La terza

... è aumentare i premi di brevetto cioè, io proporrei il raddoppio dei premi per l'attività sportiva, vedo che la Commissione ha già proposto, ma io mi limito a dire. Proporrei anche un aumento dei premi per l'acquisto degli alianti, a parte il piano dei 50 monoposti che vi ha parlato Serra prima, io proporrei di portare almeno a 2.000.000 il premio per i bi-posti e almeno a 1.500.000 per i monoposti. Con questo io avrei esaurito quelle che sono secondo me i punti chiave per cercare di sviluppare l'attività scuola cioè aumentare il numero dei brevetti a costi accettabili, come proposte di minima. Altri due problemi che proporrei alla Commissione sono quelli di cercare una soluzione al trasporto su strada degli alianti, è assolutamente necessario risolvere questo problema in qualche modo, io non so bene come ma va affrontato e va risolto, come ultima cosa siccome io prima ho fatto un'intervento brevissimo per quanto riguardava i nomi su cui il Walter Vergani dovrebbe scegliere liberamente i partecipanti ai mondiali, volevo dire che noi ci associamo alla proposta che ha fatto Fontana che la prima selezione non debba essere soggettiva mentre siamo assolutamente d'accordo che la soluzione su la scelta soggettiva da parte del Direttore sportivo tra la rosa proposta, però la rosa proposta secondo noi va scelta con criteri matematici, questi criteri matematici potrebbero essere: la scelta in base ai risultati degli ultimi due anni nei campionati nazionali e in gare equiparate.

Chiudo dicendo che quando noi facciamo questi interventi siamo certi che la Commissione svolge, e questo voglio dirlo veramente con simpatia, un lavoro serissimo e importante e i nostri interventi non sono critiche, sono semplicemente proposte di cui loro terranno il conto che vorranno e come potranno.

Ti ringrazio Ferro per il compimento sulla serietà del modo con cui lavoriamo. Il problema, mi pare tu abbia proposto delle cose serissime; abbassare i costi per elevare il numero dei brevetti, il problema degli istruttori che siano pagati in parte dal Ministero, l'abbiamo proposto in un esame che ora è inutile ti rilegga, però la proposta era esattamente formulata come l'hai abbozzato cioè gli istruttori dovrebbero essere strutturati come è in Francia avere un nucleo, noi abbiamo proposto di vedere il sistema francese per creare un nucleo di persone, così detto nucleo minimo operativo che è composto di un istruttore, un trainatore e un meccanico, i quali possono portarci in qualunque posto un istruttore, un aliante, un trainatore e lì impiantare una scuola. Però per dove esista un aeroporto, un aliante, un trainatore e lì impiantare una scuola. Però per fare questo in Italia purtroppo occorre avere alle spalle discipline, occorre avere alle spalle un mucchio di documenti. Allora noi avevamo pensato: proponiamo innanzitutto di creare alcuni di questi nuclei autonomi ad esempio dipendenti dal Centro Nazionale di creare alcuni di questi nuclei autonomi ad esempio dipendenti dal Centro Nazionale Volo a Vela che possono essere spostati tanto per cominciare, per spiegare cosa vogliamo fare e che la retribuzione di queste, almeno una parte delle retribuzioni di queste persone, gravi sull'Ente Centrale. Noi abbiamo delle meravigliose cose che abbiamo proposto che evidentemente sono state sorpassate, non tenute in nessuna considerazione forse perché interessavano delle sfere non di nostra competenza oppure erano problemi più grossi di quelli che noi potevamo risolvere e quindi io a questo punto non so più cosa fare, potrei ricominciare da capo, l'abbiamo fatto due o tre volte. Debbo però dire che questo non è un vantaggio, che non abbiamo avuto lo stesso alcun risultato. L'aumento dei contributi acquisto trainatori l'abbiamo proposto, esiste già un contributo a questi velivoli, l'abbiamo generalizzato dicendo concediamo un di più come si concedono 2.000.000, un contributo di due milioni per la strumentazione necessaria per fare un velivolo motore chiediamo che scatti il meccanismo dell'aggiunta dei due milioni perché il velivolo sia velivolo trainatore.

Allora noi, visto che non abbiamo ricevuto nessuna risposta alla nostra domanda creare dei nuclei di tipo francese, abbiamo detto: come sempre abbiamo pensato molto, non ci hanno dato niente ripieghiamo su quello che c'è, quello c'è, li battiamo e allora siamo passati all'aumento del contributo brevetti e all'aumento del contributo attività sportiva che deve raddoppiare; vedremo come andrà a finire.

Rinuncio a presentare la mia memoria tecnica, vi dico soltanto di cosa si tratta e vorrei invece in cambio fare un'osservazione sempre di carattere tecnico. Vorrei dire questo, in Francia, in Germania, in Svizzera e in America viene anche fatto il Briefing dei volovelisti, però completamente differente da quello che abbiamo noi. I Briefing loro sono esclusivamente tecnici e si cerca soprattutto di portare avanti argomenti che dovrebbero servire a volare meglio. Adesso con questo non voglio soltanto dire che facciamo discussioni non importanti, è probabile che non abbiamo ancora raggiunto il livello dove conviene di più discutere di cose tecniche e di volare meglio piuttosto che di questioni organizzative. Io a questo punto però vorrei soltanto fare una raccomandazione strettamente di titolo personale alla Commissione, che venisse curato di più la diffusione di notizie tecniche di come si vola meglio. Ritengo che questo sia uno dei tanti suggerimenti che dovrebbe gravare sulla Commissione, Commissione di cui ho avuto il modo di assistere all'operato per due volte che mi sembra che non c'è assolutamente niente su cui ridere, che funziona molto bene, questo è il mio parere personale. Brevemente su quello che conteneva questa memoria, si trattava di osservazione sul volo in nube in competizione. La introduzione la leggo. Le osservazioni sul volo in nube durante la competizione saranno ordinate con tre punti di vista: quello tecnico, quello della sicurezza e quello sportivo. La conclusione era solamente su quello sportivo (di nuovo un parere personale, poi questo verrà pubblicato su VOLO A VELA). A mio parere andrebbe inibito il volo in nube in competizione, il motivo è il seguente: rendere possibile il volo in nube non aumenta il campo nel quale viene giudicato un pilota in proporzione però a quanto aumenta l'incidenza della fortuna, secondo me. Questo è strettamente sportivo, non c'è niente a che vedere con la sicurezza di volo. A mio parere però introdurre il volo in nube in competizione significa introdurre un forte elemento di aleatorietà e un piccolo aumento del campo di preparazione intorno al quale uno viene giudicato. Questo è più o meno quanto ho detto. Sarei contento se venisse dato un'opinione dalla Commissione riguardo a questo problema di diffondere l'informazione, se si potesse in via quasi più ufficiale.

Occorre naturalmente che mi consulti con gli altri che fanno parte della Commissione. Come idea mia personale, il fatto di diffondere ogni possibile e utile fatto o ritrovato o teoria che vada a vantaggio del livello medio dei volovelisti ritengo che sia un dovere, ma non un dovere della Commissione, un dovere di tutti. Se vuoi della Commissione in particolare, però a questo punto il programma diventa operativo; ecco d'accordo con te, non proporre all'Aeroclub d'Italia di curare una pubblicazione, ma fare noi una pubblicazione sotto l'egida dell'Aeroclub d'Italia, questo sì. Però normalmente lo facciamo tutti, anche tu lo hai fatto, attraverso la rivista VOLO A VELA. Abbiamo una rivista che se anche non esce tutti i giorni però esce quel tanto che con quella periodicità ci permette di rimanere al corrente dei nostri problemi detti da noi e trattati da noi. Allora è questo il dovere che io intendo, ognuno di noi ha il dovere di scrivere e siccome sono riviste che tutti teniamo in archivio sotto al comodino vicino alla biblioteca è bello e comodo vedere cosa si pensava dieci anni fa e che cosa si è fatto di progresso, ecco lì è un dovere, un dovere di tutti perché se qua parliamo, lì dobbiamo scrivere ed è forse più valido farlo attraverso quel mezzo, è un mezzo semplice, spendo 2.500 lire perché adesso agevolano anche con le iscrizioni attraverso la quota di iscrizione al mio club, mi arriva, sono sicuro che tutti i numeri che stampano mi arrivano a casa, lì sopra io scrivo tutto, bene, male, storto, giusto, e allora un invito a tutti, collaborate per diffondere quello di cui siete al corrente. Non ho altri interventi da dibattere, per lo meno ce ne sarebbe un altro, il Centro Nazionale di Volo a Vela, però il Centro Nazionale di Volo a Vela è un argomento per il quale la Commissione ha deciso di non interessarsi più a livello di proposte. Il Centro va bene, benissimo, ha fatto un mucchio di ore di volo, ha fatto un mucchio di brevetti, svolge magnificamente la sua attività, ha del materiale che è in corso di rinnovamento, comunque anche se noi diciamo che non è vero è vero lo stesso. Quindi la Commissione si dichiara non idonea ad affrontare il problema

del Centro; e non imputateci di avere in qualche modo contribuito a migliorare se migliorerà a peggiorare se peggiorerà, non possiamo fare niente, sono sei anni che sono in Commissione, non abbiamo mai potuto fare niente per cambiare l'andamento del Centro, come ti muovi ti dicono, lo volete chiudere?

Non vorrei che le parole di De Orleans cadessero nel vuoto, ha detto una cosa molto interessante all'inizio, quando ha detto, se ho ben capito, che i nostri Briefing vertono sui problemi organizzativi, sui problemi di funzionamento ecc. non su argomenti tecnici come invece in altri paesi. Non ci sono mai stati Briefing o convegni o simposi per usare un nome molto più pomposo o addirittura congressi come ci sono in altri paesi su argomenti tecnici ed è verissimo che gli americani da diversi anni li stanno facendo per fare un esempio e ne traggono molto profitto esattamente come hai detto tu poco fa. Ero un mese fa in America a Boston su invito degli americani a un simposio del volo senza motore che è stato una cosa veramente sensazionale come ricchezza di partecipazione anche di stranieri, c'erano parecchi europei e con memorie estremamente interessanti con gli atti pubblicati in anticipo rispetto all'inizio del simposio, perché tutte le memorie dovevano essere presentate un mese prima e dove c'è un interesse per i problemi tecnici di tutti i tipi connessi con il volo a vela che veramente da noi non trova nessuna corrispondenza e io credo che se si avessero iniziative di questo genere nel nostro paese, l'effetto benefico sul volo a vela anche sportivo anche agonistico o anche quello puramente sportivo di club sarebbero indubbi, non c'è dubbio. Io credo però (mi pare che De Orleans si rivolgesse alla Commissione per stimolare iniziative in questo senso) che se queste iniziative fossero stimolate o anche se qualcuno avesse l'idea di partire con un'iniziativa di questo genere, i partecipanti a un simposio di questo tipo, a un convegno di questo tipo, anche molto modesto sarebbero talmente pochi che non penso che avrebbe un grande successo e una sufficiente risonanza e quindi effetto su tutto l'ambiente volovelistico. Questo è solo il mio timore. Purtroppo penso che il nostro ambiente sia ancora troppo ristretto perché possano sorgere con successo iniziative di questo genere che io vedo venir fuori un po' spontaneamente da un ambiente che abbia raggiunto un certo livello di maturità che dipende moltissimo anche dalle sue dimensioni. Quindi avremo un problema collegato con quello dell'allargamento della base, delle persone che si interessano, dopo di che penso che si imporrà per forza. Grazie.

Siamo alla fine, ringrazio tutti quelli che hanno voluto parlare alla 15^a edizione del nostro Briefing, le Signore che hanno partecipato, tutti voi che siete venuti, e spero mi auguro da volovelista bolognese cioè come uno di quelli che hanno invitato a fare questi lavori che riteniate valida questa forma di dibattito e mi auguro d'altra parte che se non la ritenete valida ci diciate cosa dobbiamo fare, con una lettera, una letteraccia, con un dialogo, un discorso a me o a gli altri, siamo in tanti qui di Bologna per tenere viva la fiamma di questa riunione che se pure si fa una volta all'anno ha delle caratteristiche ben precise, soprattutto ha la forza di farci ritrovare per la seconda volta dopo Rieti, tutti e più di quelli che c'erano a Rieti per parlare dei nostri problemi e quindi per passare una giornata valida per il volo a vela italiano. Vi ringrazio.

* * *

Ettore Cattaneo

uno dei pionieri del Volo a Vela in Italia, è scomparso



Il 12 Gennaio 1972 è deceduto nella sua Milano il Dr. Ettore Cattaneo. Aveva 74 anni e fino all'ultimo, nel mondo dei suoi pensieri, il Volo a Vela ebbe una parte di primo piano. Gabriele d'Annunzio lo definì « Apostolo biondo dell'Aviazione ».

È stato uno dei precursori del nostro sport in Italia, partecipando nel 1923 al 1° Concorso Nazionale che si svolse sull'Altipiano di Asiago. « Volo a Vela » ne ha parlato diffusamente nel n. 79.

Il 18 Dicembre del 1926 con aliante G.P.1, costruito dagli studenti dell'Università di Pavia, su progetto dell'Ing. Abate, percorreva Km. 11,500 lanciandosi dal Campo dei Fiori sopra Varese, battendo così il precedente Record del mondo di oltre 3 Km., il quale apparteneva al Capitano francese Thoret.

Verso il 1930 incaricò gli Ingg. Abate e Magni di progettare e costruire un velivolo atto alle esperienze della propulsione a razzo, ma utilizzabile anche per il Volo a Vela. Nel 1931, sull'Aeroporto di Taliedo eseguì con tale aereo a razzo 2 voli, di breve durata ma sufficienti a dimostrarne le possibilità future. Con la realizzazione dell'avio-razzo il Dr. Cattaneo è considerato il precursore del volo a getto in Italia. Ultimamente nella pregevole serie di monografie illustrate di tutti gli aeroplani d'Italia, Giuseppe Cometti gli ha dedicato un fascicolo, pubblicando anche rarissime fotografie dell'epoca.

Nel 1933 scrive « Il Volo a Vela e il suo domani » uno studio sulla storia, sviluppo e teoria del volo senza motore, con 91 il-

lustrazioni e prefazione di Antonio Locatelli.

Il Dr. Cattaneo fu anche il fondatore delle Costruzioni Aeronautiche Taliedo, nelle quali Officine presero forma tre alianti che sono stati un po' la sua anima, il Cat 15, il Cat 20, ed il Cat 28. Sul primo, il Cat 15, fu anche installato un apparecchio Radio-ricevente e furono eseguiti voli sperimentali per dimostrarne l'utilità. Allo stato attuale delle mie conoscenze penso che il Dr. Cattaneo è stato il 1° in Italia ad aver usato la Radio sugli alianti. Nel « Il volo veleggiato ed il suo regno » di Plinio Rovesti, apparso nel 1939, libro che è un po' il Vangelo di quello che si è fatto in Italia, si conferma tale ipotesi.

Con il Cat 28 (mt. 18 di apertura alare) in versione biposto l'11 Agosto 1939 in coppia con Mantelli, ad Asiago, rimaneva in aria 7h 30' battendo il primato nazionale di durata precedente che era di 4h 30', detenuto dagli stessi. Nello stesso mese, sempre con lo stesso aliante e sempre in coppia con Mantelli, batte il primato nazionale di distanza in linea retta portandolo a Km. 102. Con il Cat. 28 (monoposto), prima dell'ultima guerra viene anche battuto il primato di quota che fu portato a mt. 3650 (pilota C. Dexlex) ed il primato di distanza in linea retta con m. 120 (pilota Mantelli).

Risulta pertanto evidente che fino allo scoppio dell'ultima guerra mondiale il nome di Ettore Cattaneo era strettamente legato al Volo a Vela sportivo italiano specie con il suo aliante Cat 28, il quale aveva realizzato tutti i primati nazionali ad eccezione del durata monoposto. E scusate se è poco. Ma non è tutto.

Sulla Gazzetta dello Sport in data 26 Giugno 1940 apparve un articolo scritto da Spartaco Trevisan, articolo che riportava le tre viste di un progetto di aliante da trasporto ideato da Ettore Cattaneo. L'articolo terminava con queste parole « Il traino aereo se ha da essere specialmente studiato dal lato commerciale, presenta anche non poco interesse nel campo bellico. Traini aerei per il trasporto di truppe o di rifornimenti, quando la velocità non entri in gran conto, potrebbero venire utilmente impiegati su tutti i fronti, specie su quelli coloniali ». Queste parole vennero pubblicate 16 gg. dopo la nostra entrata in guerra e 46 gg. dopo il 1° uso

dell'aliante in guerra, da parte dei tedeschi a Eben Emael.

Risulterebbe evidente che il Dr. Cattaneo pensò all'aliante bellico prima dell'inizio della guerra ed il Trevisan (uno dei nostri migliori giornalisti aeronautici) ne trae le conclusioni.

Armando Silvestri (un'altra colonna del giornalismo aeronautico) in un articolo apparso nel dopo guerra su « Ali nuove » sostenne garbatamente l'idea che la conquista di Creta con alianti nacque da una idea italiana e più precisamente da una idea del Dr. Cattaneo il quale aveva previsto un'azione sull'Isola di Malta che avrebbe dovuto aver luogo immediatamente dopo la dichiarazione di guerra. « Il progetto del Dr. Cattaneo (così terminava l'articolo) fa parte di quella sterminata serie di buone idee gettate al vento di cui è prodiga la nostra gente ».

Nel 1962 con solenne cerimonia l'Aero Club d'Italia gli ha conferito la Medaglia d'Oro per meriti aeronautici.

Negli ultimi anni della sua vita, sempre amorevolmente assistito dalla moglie Elda, già spossato e distrutto dalle precarie condizioni di salute, nei momenti di tregua, cercava di farsi portare in volo. In questo mondo ove i traguardi paiono tesi alle sole soddisfazioni materiali, là, forse, il suo spirito ritrovava il suo spazio vitale.

Per noi che lo amavamo, Cattaneo è rimasto lassù..., senza più strade per ritornare.

Emilio Pastorelli

Ai giovani il campionato americano 1972 classe standard

(MARFA, Giugno-Luglio 1972)

1° Tom Beltz, 20 anni

2° Wally Scott, 22 anni

1° giorno: *Triangolo di 382 km.*

Partono in 62.

Arrivano in 60.

Le velocità dei primi sono: 104 - 103,8 - 103,5 - 102 - 100,8 - 100,7 - 100 - 98,7 - 98,2 - km/h.

102 - 100,8 - 100,7 - 100 - 98,7 - 98,2 km/h.

Le condizioni sono fumanti, ideali per la velocità.

Note: Un libelle per passare il traguardo alla quota giusta, spinge troppo la velocità e va oltre il limite consentito.

Ne nasce un flutter in coda ed il pilota, Bill Hiatt, riesce con sforzo a controllare il velivolo. Atterra, controlla, si calma, riparte, fa il percorso e ritorna (media 79,3 km/h).

2° giorno: *Triangolo di 420 km.*

Partono in 62.

Arrivano in 60.

Le velocità dei primi sono: 122,3 - 116 - 114,5 - 114,2 - 112,9 - 111,9 - 110,8 - 110,6 - 110,3 - 108,8 km/h.

Le condizioni sono sempre fumanti.

Note: Tutti caricano il massimo d'acqua. Il vincitore, Bob Klemmenson, dirà: Durante il volo arrivavo sempre al posto giusto nel momento giusto e così tutto ha funzionato perfettamente.

3° giorno: *Triangolo di 384 km.*

Il tempo peggiora.

Solo 8 piloti su 62 rientrano.

Ecco le loro velocità: 99,9 - 99,3 - 92 - 89,9 - 88 - 87,7 - 85,3 - 82,2 km/h.

Note: Un grosso temporale sopra il secondo pilone compromette la gara di molti concorrenti.

Un pilota atterra in un aeroporto e deve ricorrere all'aiuto di altri per tenere il suo Ka 6 contro un vento di 40/60 nodi.

L'aliante viene riparato dietro un hangar il cui tetto poco dopo « decolla » e sale fino a 20 m. riatterrando poco distante senza danno per nessuno.

Un altro pilota dopo il secondo pilone cerca di aggirare il temporale per raggiungere Marta, naviga con riferimenti: noti e, alla fine, è costretto ad atterrare; è a 135 km a nord-ovest di dove credeva di essere ma in effetti non lo sa ancora. Percorre 10 miglia a piedi senza incontrare nessuno, trova da bere e quindi torna all'aliante. È sera, passa un fattore che gli noleggia a malavoglia una Jeep per 20 dollari con la quale guida fino ad un telefono. Finalmente dopo 18 ore avvisa la squadra, l'attende, e insieme con le due macchine tornano all'aliante. Si separano durante il viaggio e lui si perde; su un terreno sconnesso fora le quattro gomme e rovina una ruota e passa un'altra notte ascoltando le serenate dei coyotes. Prima del buio però lancia un « mayday » e qualche pilota lo sente e riporta.

Il giorno dopo, contravvenendo un po' alle regole, si decide di andarlo a prendere con un velivolo da traino e portarlo all'aeroporto più vicino alla zona inabitata in cui si trova. Sembra però che tra il posto in cui diceva di essere e quello in cui realmente era, ci fosse un po' di differenza per cui il trainatore vola per tre ore senza trovare nessuno.

Alla fine lo ritrova la sua Station Wagon e lo riporta a casa.

4° giorno: *Prescribed Area.*

Il tempo non è un gran ché: alti cirri e deboli termiche con possibilità di degenerare.

Le migliori distanze sono: 499 - 485 - 476 - 468 - 468 - 468 - 465 - 463 - 448 - 448 - 448 km.

Note: Qualcuno sbaglia la scelta dei primi piloni compromettendo seriamente la gara. Bud Mears è uno di questi: è co-

stretto infatti ad atterrare a soli 136 km e dal 2° posto in classifica scende al 27°. Si registrano anche alcune piccole scassate ed un incidente serio. Alex Aldott cerca di atterrare su un'autostrada e, per evitare due motociclisti, deve manovrare bruscamente all'ultimo momento; tocca l'ala e distrugge il suo magnifico LS 1 senza alcuna possibilità di ripararlo. Nessun danno al pilota.

5° giorno: *Andata e ritorno di 370 km.*

Partono in 59.

Tornano in 39.

Il tempo è mediocre.

Le velocità dei primi sono: 85,2 - 84 - 83,8 - 83 - 82,3 - 82 - 81,7 - 79,3 - 79 - 78,9 km/h.

6° giorno: *Distanza libera.*

Questo tipo di gara, come al solito, viene sempre molto discussa quando viene assegnata. Anche a Marfa si discute molto.

Il tempo non sembra particolarmente indicato; si prevedono anche piogge e poco vento in coda.

Le migliori distanze sono: 703 - 670 - 608 - 608 - 602 - 602 - 590 - 590 - 582 - 578 km.

7° giorno: *Prescribed Area.*

Il tempo è modesto e così pure i risultati. Le migliori distanze sono: 285 - 283 - 262 - 254 - 254 - 254 - 254 - 250 - 250 - 250 km.

8° giorno: *Triangolo di 405 km.*

Il tempo sembra promettere bene ma il tema è comunque troppo impegnativo. Nessuno infatti conclude il percorso.

I migliori percorrono: 397 - 397 - 385 - 382 - 381 - 375 - 374 - 366 - 366 - 366 km.

La classifica finale con la posizione dei primi nei vari giorni di gara è la seguente:

<i>Concorrente</i>	<i>Aliante</i>	<i>Punti</i>	<i>Posizione in ogni giorno di gara</i>
1. Beltz	Cirrus St	7481	17 - 6 - 2 - 7 - 7 - 10 - 2 - 5
2. Scott II	Cirrus St	7046	5 - 1 - 5 - 25 - 3 - 11 - 13 - 19
3. Allemann	Libelle	7036	4 - 16 - 24 - 1 - 23 - 3 - 1 - 29
4. Gimmey	Libelle	7032	11 - 15 - 32 - 4 - 6 - 1 - 8 - 19
5. Hurst	Cirrus St	6970	7 - 13 - 3 - 12 - 30 - 3 - 17 - 17
6. Schreder	Libelle	6910	12 - 12 - 9 - 3 - 5 - 26 - 3 - 37
7. Brittingham	Cirrus St	6806	3 - 18 - 26 - 4 - 20 - 11 - 21 - 3
8. Harrison	LS 1	6604	29 - 19 - 20 - 30 - 9 - 17 - 11 - 14
9. Chandler	ASW 15	6551	8 - 15 - 31 - 9 - 17 - 17 - 22 - 8
10. Buck	Libelle	6541	26 - 7 - 18 - 9 - 2 - 7 - 26 - 41

da Soaring, a cura di M. Bertoli

AERO CLUB VALLE d'AOSTA:

velivolo Stinson L5 potenziato

Sintesi dei problemi

affrontati

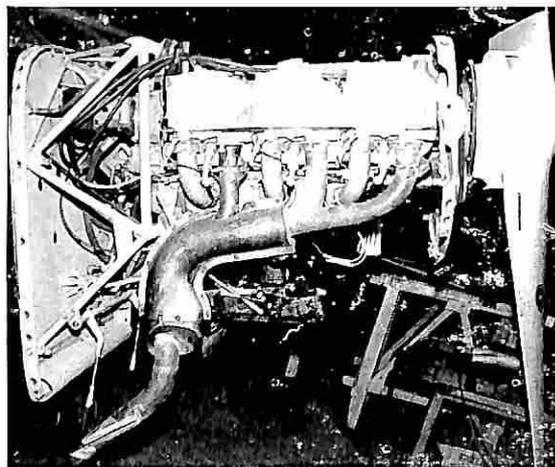
1. - Come già riferito in una precedente ampia relazione, apparsa anche sulle pagine della Rivista, abbiamo scelto il vecchio L5 per un ampio programma di aggiornamento perché, nonostante tutto, alla resa dei fatti si è ancora rivelato il velivolo più indicato per il traino degli alianti senza compromessi, specie in zona di montagna ed in presenza di vento e turbolenza. A noi interessa avere un vero velivolo da traino e non un velivolo qualsiasi adattato al traino, magari con compromessi anche seri.

2. - Abbiamo installato il motore Lycoming O-540-B1A5 da 235 hp perché i motori della serie 540 sono assai diffusi, reperibili facilmente sia nuovi che di occasione, revisionati ad ore zero. La versione con potenza limitata a 235 hp è stata preferita perché particolarmente robusta, semplice, fidata e quella che consente una maggiore escursione di temperatura sulle teste dei cilindri (particolare questo non trascurabile nell'attività di traino alianti). Inoltre, questa potenza è stata giudicata la più idonea per le caratteristiche e l'impiego dell'L5, nonché il limite massimo per l'installazione di un'elica bipala a passo fisso, con un franco dal terreno adeguato.

3. - È stata scelta l'elica a passo fisso anziché una soluzione con elica a passo variabile per ragioni di prestazioni richieste all'aeromobile, costo, peso e semplicità di manutenzione. Infatti, stante che la carat-

teristica della missione del traino alianti si concentra sempre in una ripida salita seguita da una veloce affondata, non aveva senso installare un'elica a passo variabile che per ragioni di rendimento alle basse velocità, franco da terra, ecc., sarebbe fatalmente dovuta essere del tipo tripala. Lasciamo quindi immaginare i costi di fronte ai modestissimi vantaggi. Vantaggi che sarebbero stati tangibili solo in crociera di trasferimento, impiego per il quale l'L5 non ci serve. Per la scelta del tipo di elica bipala a passo fisso ci siamo affidati interamente alla Hoffmann. Questa ha predisposto dapprima un tipo e successivamente, con l'esperienza di volo da noi ricavata, ha costruito la versione definitiva. Il franco dell'elica dal terreno è stato mantenuto al valore richiesto alzando l'asse di trazione del motore nei confronti della versione tradizionale. Questo ci è poi servito anche per migliorare le caratteristiche di salita dell'aeromobile.

4. - Per la regolazione continua della temperatura sulle teste dei cilindri abbiamo installato un'ampio flabello azionato dal pilota.



Riassunto dei risultati

conseguiti

5. - Dal Certificato di Navigabilità dell'aeromobile potenziato rileviamo:
peso a vuoto kg 724;
peso massimo al decollo ed all'atterraggio kg 1.021;
velivolo autorizzato al traino al peso massimo di kg 1.021 (cioè pilota + passeggero + rifornimenti. Velivolo completo, insomma, senza penalizzazioni).

6. - Abbiamo fin'ora effettuato, in sei mesi d'impiego, 120 ore di volo. Le buone caratteristiche generali di pilotaggio dell'L5 sono state mantenute anche in questa versione potenziata. Si è esaltato, com'era nelle aspettative, il rateo di salita. Questo aumento è stato ottenuto senza esagerazioni, com'era desiderato. Infatti, l'aliante vola correttamente trainato e non pericolosamente appeso al velivolo (come qualche pilota nostro ha potuto sperimentare all'estero facendosi trainare da una particolare versione di un noto velivolo, adattato al traino anni or sono esasperando il rateo di salita a bassa velocità). Effettuiamo i traini con il nostro L5 alle velocità tradizionali di 100/110 km/h. Rimorchiano un'aliante biposto, tipo Blanik (con peso di 500 kg), l'L5 decolla in 100 metri circa e sale mediamente 4/5 metri al secondo. In media, i tempi di rotazione, nei confronti dell'L5 tradizionale, sono dimezzati. Infatti, il traino scuola (con il Blanik) a 500 metri sul campo (l'Aeroporto di Aosta è già situato a 540 m.s.l.m.) avviene in 5/6 minuti (dal decollo all'atterraggio, effettuando il circuito standard); il traino scuola (come sopra) a 1.000 metri sul campo in 8/9 minuti; il traino scuola a 2.000 metri sul campo in 15/18 minuti massimi (sempre dal decollo all'atterraggio). Per quanto notevoli siano questi risultati, l'aspetto più importante è la sicurezza d'impiego che dà questo velivolo nei confronti del vecchio L5. Infatti, a fondo pista, dove prima passavamo di poco sopra le piante, dopo 900 metri dall'inizio della fase di decollo, si leggono già 500 feet sull'altimetro. Non è davvero un particolare trascurabile.



7. - Quanto detto penso può già dare un'indicazione sufficientemente completa delle prestazioni del nostro L5 che non trova attualmente rivali, specie se si considera il più modesto impegno finanziario richiesto dalla trasformazione. L'attività di volo a vela grava già pesantemente sulla cassa del Club. Non è quindi cosa di poco conto aver immesso in linea un trainatore così brillante ad un costo così modesto. Le spese di esercizio sono uguali a quelle dell'L5 tradizionale, salvo un modesto aumento nel consumo del carburante che è stato riscontrato nella pratica di 60 litri/ora circa.

Osservazioni conclusive

8. - L'aver trasformato per primi l'L5 ci è costato parecchio. Oggi che tutto è fatto si può ragionevolmente preventivare che la trasformazione può essere effettuata con circa 2/2,5 milioni di lire, a parte l'acquisto del motore che può variare da 3 a 5 milioni circa, a seconda delle condizioni (nuovo, di rotazione, più o meno accessoriato, ecc.).

9. - Il ringiovanimento della linea di traino interessa diversi Sodalizi. Tutti soprattutto sono interessati ad ottenere il miglior risultato spendendo il meno possibile. La operazione di trasformazione dell'L5 con-

sente di ottenere brillantemente questi due risultati quasi impossibili da accomunare. Quale velivolo può vantare un costo di esercizio e di ammortamento più basso dell'L5? L'esperienza da noi fatta può in qualsiasi momento essere ripetuta, rendendo disponibile un L5 potenziato in pochi mesi.

10. - Occorrerebbe, a questo proposito, che l'Aero Club d'Italia ammettesse, come sarebbe giusto, ad usufruire del premio previsto per l'acquisto di nuovi aeromobili anche lo Stinson potenziato. Infatti, si tratta di un velivolo effettivamente nuovo. In questa ipotesi, è chiaro, la convenienza economica sarebbe ancora più favorevole e darebbe ai Clubs interessati veramente la possibilità di disporre di un velivolo da traino senza compromessi.

11. - Vogliamo in ultimo informare che il lavoro da noi fatto attorno all'L5 non si limita a quanto sopra riportato. Siamo infatti portando avanti con il R.A.I. la

pratica per omologare il velivolo potenziato al traino degli alianti « Jumbo » dell'ultima generazione. Siamo poi per iniziare la costruzione di un nuovo tipo di gancio da traino, che potremmo anche definire di « sicurezza », particolarmente studiato per l'attacco al trespolo degli L5, che ovvia a tutti i noti guai dei ganci attualmente in uso e che sarà certificato ed omologato R.A.I. per il traino senza restrizione degli alianti più pesanti. Siamo certi che questa iniziativa non mancherà di suscitare l'interesse di tutti.

12. - L'Aero Club Valle d'Aosta rimane a disposizione di tutti gli interessati per ulteriori ragguagli e per far provare in volo e con aliante a traino il nuovo L5.

Italo Schristille

* * *

volovelisti italiani

LEGGETE E DIFFONDETE "VOLO A VELA"

NOTIZIE DAI CAMPI DI VOLO

THIENE:

È PICCOLO, MA CRESCERÀ

Il campo di Thiene è piccolo (se non ci credete chiedetelo al Colombino che ha atterrato a 200 metri di distanza senza vederlo)... ma crescerà.

Crescerà perché ha tante buone qualità. Come aeroporto ha una bella pista erbosa, poco hangaraggio, non eccessive comodità nella casa rustica che funge da comando (ma vi si può mangiare un sano boccone e bere un buon bicchiere di vino).

Dal punto di vista delle comunicazioni terrestri è ubicato bene rispetto a Vicenza (un quarto d'ora di macchina) e rispetto all'autostrada Milano-Venezia (casello ovest), e lo sarà anche meglio quando sarà a un paio di chilometri dal casello della nuova autostrada Trento-Rovigo, di cui si sta iniziando la costruzione.

Dal punto di vista aeronautico è 12 km a nord sul prolungamento della pista di Vicenza, e, quel che è più importante, è a una decina di chilometri dalle pendici meridionali dell'Altopiano di Asiago, con facile inserimento sulle più meridionali delle rotte descritte dal Gioacchino nel suo splendido libro sul volo alpino.

Con tutte queste qualità Thiene non è ancora uscito da una fase di rodaggio, sia organizzativo che di piloti.

Organizzativo perché non è ancora riuscito a darsi, secondo me, una sufficiente autonomia operativa da Vicenza (è scarso come abbiamo detto di hangaraggio, non ha un distributore di carburante). Questo, unito a un po' di sfortuna che si è particolarmente accanita con i traini, ha contribuito a rallentare l'attività nei periodi buoni della stagione.

Rodaggio di piloti, ho detto anche. In-

fatti quelli che potevano non hanno fatto grandi cose, qualcuno degli altri ha cominciato bene, poi si è fermato.

Diciamo comunque che si è fatto dello studio, sia di percorsi che meteorologico. Il volo più bello dell'anno lo ha fatto certamente Bucceri (che viene ogni tanto a volare da queste parti) nella notevole domenica di allenamento del raduno di Bolzano, con un Cortina e ritorno prevalentemente in termo onda.

E di termo onde ne abbiamo avute ancora, anche se non così notevoli, ma tali da consentire finalmente al sottoscritto il guadagno di quota per l'oro, questa volta con il barografo inserito.

E forse con un po' di esperienza si vedrà che Thiene vale Calcinate, Alzate e Valbrembo per quanto riguarda il volo d'onda.

Altri voletti sono stati fatti senza peraltro raggiungere distanze ragguardevoli, e questo più per pigrizia e mancanza di iniziativa dei piloti (sottoscritto in prima fila) che per mancanza di condizioni almeno oneste.

Ma se qualcuno è pigro, qualche altro ha la mania di volere andare alto invece che lontano (leggi Menaldo); e per contro c'è chi, fresco di brevetto, parte subito per dei fuori campo. E ne fa due consecutivi sulla stessa rotta, il primo con la simpatica assistenza della torre di Istrana che per indirizzarlo su Treviso senza confonderlo con cose troppo difficili gli consiglia di... dare un po' di piede destro.

Peccato che dopo questi exploits Di Giacomo abbia venduto il suo M 100 per attendere (primavera '74) uno Standard Cirrus.

Per l'anno venturo si sta cercando sin d'ora di risolvere almeno in parte i problemi organizzativi: si stanno mettendo a posto gli L 5, per non avere le soste forzate della

passata stagione, e gli alianti del club per consentire, anche con un sollecito avvio della prossima stagione, un aumento delle ore di attività; si dovrà trovare il modo di hangarare più alianti (ormai una quindicina, tra quelli del Club ed i privati), se possibile costruendo un altro hangar.

I piloti non mancano: la scuola, sempre molto attiva, ne ha appena sfornati altri otto.

Si dovrà invece cercare di incrementare l'attività sportiva, per esempio organizzando garette interne, incoraggiando i piloti a tagliare il cordone ombelicale col campo ed a raggiungere altri campi, sperando in cambio di essere visitati dagli amici di altri club (di Colombo abbiamo detto in apertura, Villani è arrivato da Ferrara, Gallo da Padova).

Si cercherà in altre parole di rilanciare il volo a vela vicentino e di fare di Thiene il centro volovelistico del Veneto.

CIBIC

NUOVI BREVETTI A VICENZA

Nella prima metà di dicembre hanno conseguito il brevetto di volo a vela otto allievi della scuola diretta dal cav. Brazzale con la collaborazione degli istruttori rag. Bordin e ing. Pagnoni.

I neo piloti sono: Sergio Bortoli, Girolamo Clementi, Giuseppe Dal Sasso, Giuseppe Rebecca, Francesco Rigon, ing. Antonio Salviati, Romeo Sartori, prof. Ruggero Stagni e Gianni Strazzacappa.

Tra essi vi sono diversi asiaghesi, uno dei quali, Giuseppe Dal Sasso, ha avuto la soddisfazione di conseguire il brevetto per il quale aveva iniziato i primi voli, interrotti per cause di forza maggiore, intorno al 1940.

Suo commento a caldo, tradotto: « Ho avuto due giorni importanti nella mia vita, quello in cui ho preso moglie e questo ».

ALZATE

FESTEGGIATO ALL'AVM

IL 25° DELL'ENTE

La sera del 1° dicembre 1972 i soci dell'Aeroclub Volovelistico Milanese si sono trovati riuniti per la *cena annuale*, che quest'anno revestiva particolare importanza anche per la coincidenza con il 25° della fondazione, nei saloni dell'albergo Continental di Milano.

Circa 120 le persone presenti, tra gli invitati: il maggiore Melandri e Signora, il capitano pilota Giulio Rodorigo, il rag. Emanuele Moscato.

Al termine della festosa cena il Presidente Riccardo Briigliadori dava un breve resoconto del suo viaggio a Roma effettuato il giorno stesso e ci informava di avere ricevuto il *Diploma Paul Tissandier*.

Affettuosi battimani confermavano al « vecchio » Briglia la stima dei presenti tutti. Passava quindi la parola al Direttore della Scuola Giorgio Frainlich il quale, dopo breve introduzione, iniziava la consegna dei distintivi « C » relativi ai 16 brevetti conseguiti nell'anno. I neo-piloti sono: Aurelio Bergonzi, Bianca Bordignon, Leonardo Colzani, Marco Fusi, Roberto Gabrielli, Patrizia Golin, Giorgio Luccini, Luigi Marelli, Raffaele Maspero, Giovanni Patriarca, Celeste Radice, Franco Trentini, Giuseppe Vago, Fausto Valpolini, Luigi Viganò, Pietro Viscardi. A tutti i sopraccitati i nostri auguri e complimenti!

Riprendeva quindi la parola il Presidente il quale donava al cap. Rodorigo — a nome degli allievi neo-brevettati — una medaglia ricordo ed il *Timone d'argento* ai responsabili dell'organico (non retribuiti) che nel ruolo di Istruttore, Direttore della Scuola, Direttore della Manutenzione avevano consentito di superare nel corso dell'anno il previsto traguardo di 2.000 ore di volo. In alcuni casi l'opera svolta dai « volontari » superava alcuni lustri.

S.C.

Il meritato riconoscimento è andato a: Egidio Galli (con la seguente particolare motivazione: Maestro d'Aviazione per i Volovelisti Italiani, Idealista, Trascinatore, Realizzatore dei successi AVM *dal novembre* 1947, i vecchi camerati ed i nuovi amici con gioia festeggiano), Giorgio Fraulich, Giordano Locatelli — i citati sono tra l'altro anche tra gli 11 fondatori dell'Accademia Volovelistica - dicembre 1959 —, Maurizio Guglielmi, Giancarlo Maestri, Giovanni Massoni e Franco Poletti. Alla Gentile Sig.ra Melandri veniva consegnato un cofanetto contenente una « Spirale » in metallo argentato. Continui e spontanei battimani sottolineavano la partecipazione di tutti i soci ed invitati presenti. Infine il socio Edoardo Bergamaschi, per hobby tabellista e poeta, ha letto una poesia preparata per l'occasione e riletto alcune tra le sue più riuscite. Alle ore 3 gli ultimi ritardatari si avviavano alle rispettive abitazioni e l'ultimo saluto chiudeva questa riuscita serata.

SITUAZIONE BLANIK E ISTRUTTORI

Nel mese di ottobre è stato perfezionato il contratto d'acquisto del Blanik — marche I-SNIF — con la ditta Motormac di Milano.

I soci che compongono il gruppo sono: Riccardo Briigliadori, Giovanni Patriarca (capogruppo), Pietro Viscardi, Egidio Gatti, Luigi Viganò, Carmine Costantino, Maurizio Catagni, Luigi Marelli.

Sale così a tre il numero dei Blanik in forza all'Aeroclub Volovelistico Milanese. Volendo, potremmo anche farci scappare fuori una... pattuglia acrobatica: i piloti ci sono!

Nello stesso mese sono stati tenuti a Rieti gli... attesi esami per istruttori di Volo a Vela. Tra i partecipanti i nostri Leonardo Briigliadori e Giancarlo Maestri; tutti e due non abb.sognano di presentazione: a loro i nostri atrettuosi complimenti!



La pattuglia dei Blanik.

ARRIVATI

Il 19 dicembre sono arrivati gli attesi primi due « Standard-Libelle 201 B » per le marche I-URKA (gruppo Leonardo Briigliadori, Franco Trentini) e I-THUD (gruppo f.lli Valpolini, Aurelio Bergonzi). Sale così a 4 il numero dei Libelle in forza all'AVM: ciò permetterà quindi di migliorare sempre più e rendere omogenea la preparazione sportiva dei nostri piloti.

A. Lanzi

CALCINATE

È ARRIVATO

L'AMBASCIATORE...

Caro Luigi, oggi abbiamo fatto festa. A un anno dal Tuo decollo la festa della Madonna di Loreto è coincisa con la Domenica e come come ogni anno siamo andati sulla Cima Volo a Vela a godere il panorama offertoci da una bellissima giornata. Il solito gruppetto a piedi con la colazione al sacco è stato raggiunto dagli abituali « salitori aerei ». Il consueto sbracciarsi per salutare ed i commenti di sempre: quello è fin troppo prudente, quest'altro sarebbe meglio lo fosse di più, questo è contro sole e quello è troppo alto, accidenti però com'è basso il cavo.

Da lì alla Croce del Contri e poi ancora su a Forte Orino, sempre inconsapevolmente accompagnati dal Tartuca che con l'insolito scoppietto del suo vetusto CNA evoliva più in alto di tutti in mezzo a cumuli di ricordi che continuavano a farsi e disfarsi.

Stanchi ma soddisfatti siamo ridiscesi a Calcinate dove gli amici erano più numerosi e con gioia abbiamo riabbracciato quelli di un tempo e di sempre, c'erano tutti anche quelli che non ci sono più. D'incanto siamo tornati indietro di tanti anni ed era un continuo rifiorire di vicende meravigliose.

Siamo una strana razza di acchiappanuvole: sbruffoni con gli amici, esibizionisti con gli estranei, immodesti anche con noi stessi quanto cocciuti nelle nostre idee e gelosi nelle nostre amicizie, siamo rimasti nel più assoluto silenzio durante la predica di Don Sandri, più che mai convinti che fosse diretta a noi e solo a noi.

E tutti avremmo dannato un po' della nostra anima purché il nostro silenzio fosse stato rotto dal suono di una fisarmonica, quella fisarmonica che era solita intonare quelle note ormai indissolubilmente legate legate al Tuo ricordo.

Grazie Luigi, per una mezza giornata ci siamo sentiti meno cattivi.

1° CONVEGNO

STUDI VOLOVELISTICI

Per iniziativa del Centro Studi Volo a Vela Alpino si terrà a Calcinate nella prossima primavera il 1° Convegno di Studi Volovelistici avente lo scopo di realizzare un sondaggio teorico e pratico circa la possibilità di effettuare determinati exploits volovelistici nella zona prealpina ed alpina. Notizie più dettagliate verranno pubblicate sul prossimo numero di VOLO A VELA, incaricata di realizzare questo primo Convegno.

CREMONA:

RINASCE LA SCUOLA

DI VOLO A VELA

Tutti gli anni, alla fine di ogni stagione volovelistica la maggior parte degli Aero Club pubblica sulla Rivista « Volo a Vela » il consuntivo della propria attività.

A tale proposito, e con molto rammarico, ho dovuto constatare in questi ultimi anni, l'assenza del nostro Sodalizio: l'Aero Club Cremona, il che, purtroppo dava l'esatta misura della nostra attività.

La stagione 1970-71 è stata per noi la più disastrosa.

Prima, perdemmo il « Blanik » incidentato a Belluno; poi, le dimissioni dell'Istruttore ci posero in una situazione tale da farci intravedere l'eliminazione del volo a vela dal nostro Club.

Debbo però riconoscere che questa paura ha stimolato al massimo il nostro spirito di « conservazione » e, da buoni volovelisti, non « abbiamo mollato ».

Dopo il coraggioso acquisto di un nuovo Blanik tutti i nostri sforzi hanno avuto un unico indirizzo: il ripristino della Scuola, condizione essenziale per la vitalità del nostro sport.

Per questo, a Bologna, abbiamo trovato amici insostituibili nelle persone di Enrico Ruffini ed Enzo Mela: due validissimi Istruttori che, una volta capiti i nostri problemi, con vero spirito sportivo si sono assunti, a turno, il compito di istruire i nostri allievi.

Da queste pagine non posso esimermi dal dire ancora: « grazie Enrico e grazie Enzo »! Tutti i volovelisti Cremonesi Vi sono grati per il Vostro apporto di competenza, di serietà e di simpatia! »

Tra i maggiori fautori di questa nuova vitalità mi è doveroso segnalare il Dott. Claudio Albera, il dinamico Presidente del nostro Aero Club che, ha fatto tutto quanto gli era possibile per incrementare la nostra attività.

Per l'anno 1973 è stato previsto l'acquisto di un nuovo aliante biposto cosa assolutamente indispensabile per poter soddisfare le aumentate esigenze.

Dopo la mia partecipazione al Corso Istruttori V.V. non dovremmo più avere preoccupazioni per la vita della Scuola: verrà iniziata una certa attività sportiva e, d'accordo che non abbiamo le montagne, ma noi amiamo la nostra bella pianura per cui intendiamo percorrerla in lungo ed in largo nella speranza di poter trovare grosse soddisfazioni.

Nella recente sessione d'esame (Novembre 72) hanno conseguito il brevetto « C » di volo a vela i seguenti allievi:

Negri Natale, Rossi Luigi, Albera Giorgio, Petracco Claudio, Vitali Pietro Carlo, Sala Franco, Manini Franco e Caroli Mauro.

A loro le nostre più sincere felicitazioni e l'augurio di buon proseguimento nell'attività.

Ed ora qualche dato:

Presidente Aero Club Cremona: dott. Claudio Albera

Rappresentante V.V. in seno al Consiglio Direttivo: p.i. Franco Bolzoni

Direttore della scuola V.V.: ing. Fresia Antonio

Istruttore V.V.: sig. Santino Arcari

Trainatori V.V.: sigg. Marelli Gaetanino, Bolzoni Pietro e Cattadori Luigi

Piloti in attività: n. 15

Piloti inattivi: n. 3

Allievi per il 1973: n. 15

Nuovi Brevettati: n. 8

Totale: n. 41.

ORE VOLO effettuate nel 1972:

Motoaliante R.F.5 I-TORR n. 115

Aliante Blanik I-GHIS n. 200

Aliante monoposto M. 100S I-CIRO n. 60

Aliante Vizzola I-RENI n. 1

Traino Stinson L. 5 I-AEFO n. 114.

L'aliante Vizzola I-RENI è stato recentemente ceduto, sebbene ancora in piena efficienza, al Museo Aeronautico Caproni di Vizzola Ticino; la cessione è derivata dal fatto di dover trovare posto per il nuovo aliante nell'hangar e poi... è anche giusto che un aliante, dopo un lungo e glorioso passato, vada a riposo!

Presso l'Aero Club Cremona sono in vigore le seguenti tariffe:

Blanik L. 6000/ora

M.100S L. 4.200/ora

R.F. 5 L. 12.000/ora

Traino sino a 700 m. L. 2.500/ora

Traino sino a 1.000 L. 3.500/ora

Costo indicativo per il conseguimento del brevetto « C » di V.V. L. 200.000.

Iscrizione all'Aero Club Cremona Lire 10.000.

Quota annua sociale L. 10.000.

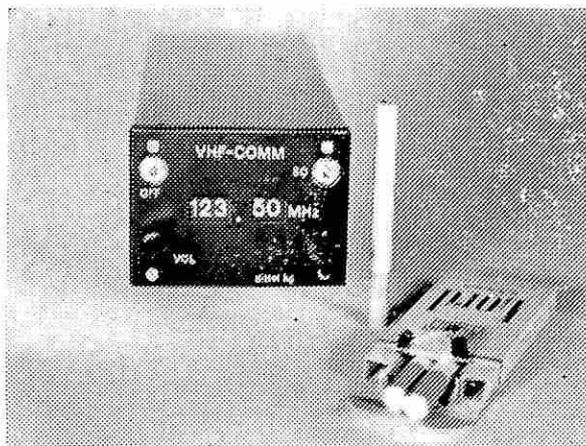
Voglio chiudere con una breve considerazione: le ore volo effettuate nel 1972 sono certamente poche se si raffrontano con quelle di altri Aero Clubs più fortunati ma, con la nuova organizzazione e la passione di molti, ci auguriamo di poterle vedere nel prossimo anno raddoppiate.

Santino Arcari

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

- DITTEL -

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

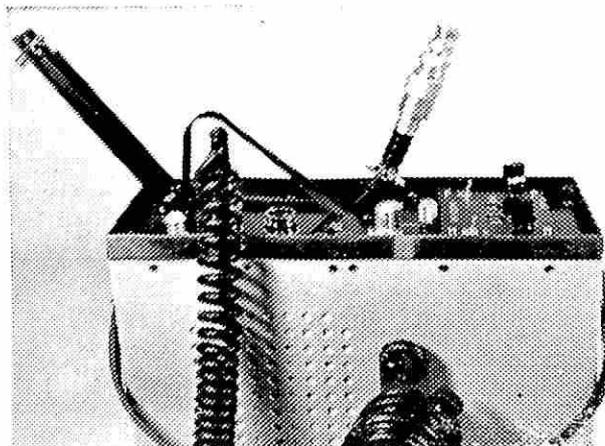


VHF - COMM FSG 15

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

VHF - COMM FSG 16

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



VHF - COMM FSG 15 P

Potenza d'uscita 2 W HF

VHF - COMM FSG 16 P

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

WALTER DITTEL K.G.

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

IN ITALIA:

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

A proposito di Squadra Nazionale

Ultimamente è stata introdotta, nell'ambito della struttura nazionale del volo a vela, la posizione del Commissario Tecnico.

Analogamente a quanto fatto in molti altri sport, il C.T. dovrà, in vista di manifestazioni sportive internazionali per le quali è prevista la partecipazione italiana, selezionare un numero adeguato di piloti, programmare e dirigere gli allenamenti, nominare titolari e riserve e guidare la squadra nella competizione per il raggiungimento del miglior risultato globale.

Le funzioni di cui sopra implicano che il C.T. abbia non solo la responsabilità, ma anche l'autorità di poter mandare ad ogni gara i piloti che ritiene, in quel momento, i più preparati al caso.

La creazione del C.T., unitamente al fatto che C.T. è stato nominato un pilota di esperienza e levatura indiscussa qual è Walter Vergani, ha acceso l'entusiasmo dei piloti sportivi che hanno visto in questo atto un passo avanti verso la razionalizzazione del processo formativo delle Squadre Nazionali.

Ciò che non si inquadra ancora bene in questo processo di razionalizzazione è invece il non ben definito criterio con il quale la Commissione di V.V. elabora una lista di piloti (12 nel '71 e 15 nel '72), che formano la « equipe », tra cui il C.T. dovrebbe operare le sue scelte. A tal riguardo sono sorte polemiche sia al Briefing di Bologna del '71 che a quello del '72. Perché A non è incluso? Perché invece c'è dentro B? La prima domanda la si è fatta per diversi piloti; la seconda la si è solo pensata e quindi, con la successiva inclusione di qualche illustre escluso, le cose sono andate pressoché a posto. Viene però da chiedersi: di quanti piloti sarà formata la equipe '73 e con che criteri dovrà operare il pilota sportivo per esservi incluso? Se si vuole sviluppare nei piloti lo spirito agonistico e non quello fatalista del giocatore del lotto occorre dare a questa domanda una risposta precisa. In relazione a quanto fatto in altre Nazioni, su espresso invito di Sandro Serra e dietro suggerimento di un buon numero di volovelisti, propongo la seguente soluzione:

— Viene istituita la CLASSIFICA PER-

MANENTE dei PILOTI SPORTIVI; il punteggio di ciascun pilota è in funzione dei due migliori piazzamenti, ottenuti negli ultimi 3 anni di attività, nelle classifiche generali delle seguenti competizioni: Campionati Mondiali, Italiani, Tedeschi, Francesi, Svizzeri, Austriaci. Gare Internazionali di Angers e Hahnweide. Altre gare fissate dalla Commissione o dal C.T. con almeno un anno di anticipo.

— La Classifica permanente è articolata nelle classi previste dal regolamento F.A.I. per i Campionati Mondiali (attualmente LIBERA e STANDARD).

— La FORMULA per il calcolo del punteggio, per ognuna delle competizioni valide a cui un pilota ha partecipato, è la seguente:

$P = n. \text{ posizione in class. generale propria classe} / n. \text{ tot. partecip. in classe considerata} \cdot 100$

(es.: Pippo arriva in Libera quinto su dieci classificati. Prende 50 P.).

— Ai fini della Classifica Permanente conta solo il miglior punteggio, calcolato come sopra, ottenuto in ciascun anno solare.

IL PUNTEGGIO TOTALE DI OGNI PILOTA SPORTIVO è dato dalla somma dei due migliori risultati annui ottenuti durante i tre anni precedenti.

Esempio: Pierino ha ottenuto negli anni '70, '71 e '72 i seguenti risultati:

1970 - Camp. It. 8° su 25 classificati.
 $P = (8/25) 100 = 32$

Angers 15° su 50 classificati.
 $P = (15/50) 100 = 30 = \text{migl.}$
P del '70

1971 - Camp. It. 5° su 20 classificati.
 $P = (5/20) 100 = 25$

1972 - Camp. Mond. 30° su 40 classificati. $P = (30/40) 100 = 75.$

Il punteggio totale di Pierino è dato dal miglior punteggio del 1970 sommato a quello del '71 e cioè:

$$P.T. = 30 + 25 = 55$$

Si fa notare che, con questa formula, tendono ad essere penalizzati i risultati ottenuti in gare a scarsa partecipazione. Arrivare primi in una gara con dieci iscritti è ben diverso che ottenere lo stesso risultato quando i concorrenti sono 50. La formula assegna 10 punti nel primo caso e 2 nel secondo. Il miglior punteggio è rappresentato dal numero più piccolo.

CONCLUSIONE

La proposta fatta e la relativa formula di punteggio sono senz'altro discutibili come tutti i regolamenti di gara. Sono sicuro che la maggior parte dei volovelisti ne coglierà lo spirito. Lo scopo è quello di creare un sistema di classificazione matematico che costituisca, per ogni pilota, un riferimento sicuro per la definizione dei

propri programmi sportivi.

Per quanto riguarda la costituzione delle Squadre Nazionali, al Commissario Tecnico deve essere conferita la stessa libertà di scelta finale di cui si è parlato all'inizio: il suo « vivaio » sarà però rappresentato dai primi sei classificati per ogni classe della classifica permanente. E se per entrare nel vivaio sarà necessario lottare, questo per il C.T. non potrà essere che un vantaggio: disporrà di piloti più preparati.

Vittorio Fontana

P.S. - Per la verifica del sistema, è stata elaborata la « classifica permanente » relativa a '70, '71 e '72. Se ne allega copia pregando di voler scusare gli eventuali errori.

CLASSIFICA PERMANENTE DEI PILOTI SPORTIVI DI V.V.

(Bozza per la verifica del sistema)

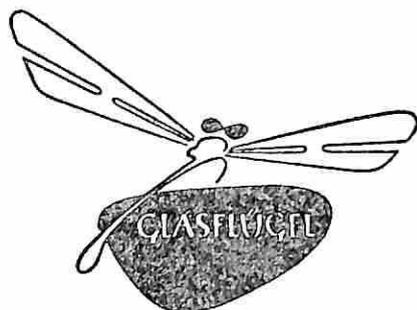
PILOTI	1970				1971				1972				Risultato	
	C. NAZ.		C. MONDO		C. NAZ.		Hahnw. Angers		C. NAZ.		C. MONDO		PUN. TOT.	Clas Sif.
	cla	P	cla	P	cla	P	cla	P	cla	P	cla	P		
<u>LIBERA</u> conc	19		39		24		14		24		38			
VERGANI			22	56,4	2	8,3	3	21	1	4,15	-	-	12,45	1°
MANZONI	3	158	-	-	7	29,2	-	-	3	12,5	-	-	28,3	2°
CATTANEO	2	105	-	-	-	-	-	-	5	20,8	-	-	31,3	3°
ORSI ADELE	4	21	-	-	8	33,4	-	-	4	16,7	-	-	37,7	4°
DELLA CHIESA	1	5,3	-	-	13	54	-	-	8	33,4	-	-	38,7	5°
DALL' AMICO	8	42	-	-	4	16,7	-	-	7	29,2	-	-	45,9	6°
FONTANA	7	36,8	-	-	5	20,8	-	-	15	52,5	-	-	57,6	7°
PECCOLO	6	31,5	-	-	10	41,5	-	-	10	41,5	-	-	73	8°
ZOLI	-	-	12	30,8	-	-	-	-	12	50	36	94	80,8	9°
ORSI GIORGIO	11	58	-	-	20	83	-	-	6	25	-	-	83	10°
SERRA	9	47,3	-	-	9	37,6	-	-	-	-	30	79	84,9	11°
NIDOLI	-	-	-	-	12	50	-	-	11	45,6	-	-	95,6	12°
LAMERA	-	-	-	-	-	-	-	-	2	8,3			non classif. Ha un solo P.	
<u>STANDARD</u> tot. concor.	8		40		17		43		20		51			
BRIGLIADORI	1	12,5	-	-	1	5,9	-	-	2	10	-	-	15,9	1°
PEROTTI	3	37,5	16	90	17	10,0	13	30,2	1	5	42	82	35,2	2°
PRONZATI	2	25	-	-	3	17,7	-	-	-	-	34	66	42,7	3°
MONTI	lib		-	-	6	36,3	-	-	3	15	-	-	51,3	4°
BUCCERI	5	62,5	-	-	5	29,4	-	-	7	35	-	-	64,4	5°
TESSERA Ch.	-	-	-	-	4	23,5	-	-	9	45	-	-	68,5	6°
BALBIS	-	-	-	-	9	53	-	-	4	20	-	-	73	7°
PILUDU	-	-	26	65	-	-	8	18,6	-	-	-	-	83,6	8°

AL SERVIZIO DEL VOLO A VELA

sull'Aeroporto di Valbrembo

24030 - Via Marconi 11 - Telef. 610625

La



Italiana

COSTRUISCE:

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

ESEGUE:

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

VENDE:

- strumenti di bordo
- barografi
- ricambi Glasflügel

**RICHIEDETECI INFORMAZIONI E PREVENTIVI
OPPURE VISITATECI**

AL VAGLIO DEI LETTORI

Nel tentativo di aprire un più ampio dialogo con i nostri lettori e tra loro stessi, iniziamo questa rubrica pubblicando le opinioni di Salvo Demetrio in « fuori campo » ed invitando nel contempo i lettori a voler muovere eventuali critiche a tali opinioni. In sostanza: quelli che non fossero d'accordo dovrebbero prendere la penna e scrivervi — anche molto schematicamente — dove non sono d'accordo e per quale motivo.

Se i lettori ci offriranno la loro collaborazione avremo trovato un mezzo di più per contribuire a chiarirci le idee.

Ovviamente gli argomenti, anche i più disparati, devono essere di un certo interesse generale.

Come atterrare fuori campo

1) Preparazione

1-1) Abituarsi a valutare la quota di volo (necessaria alla procedura di atterraggio) senza guardare l'altimetro; quasi mai il campo prescelto per l'atterraggio sarà alla quota dell'aeroporto, e quindi l'altimetro non serve.

1-2) Imparare ad atterrare nella seguente maniera:

prestabilire il punto ove si vuol toccare ed eseguire una discesa ad inclinazione e velocità costanti (90 km/h, non di più). Toccare terra con i diruttori semiaperti e aprirli completamente appena toccato, ap-

pruando l'aliante per fermarlo prima. Il sistema di presentarsi alla testata pista con 200 m di quota, buttarsi giù a 120 km/h con i diruttori aperti, richiuderli e poi lasciare smaltire la velocità mangiandosi tutta la pista è ovviamente sbagliato.

1-3) Imparare ad eseguire corrette scivolate d'ala.

1-4) Individuare, dalla quota di 500 m., qualche campo nelle vicinanze dell'aeroporto, e poi andarci a piedi per vedere se si era scelto bene.

1-5) Prepararsi psicologicamente all'evento.

2) Scelta del campo

2-1) Accertarsi innanzitutto che non vi siano linee elettriche sul campo prescelto. I campi migliori per atterrare sono quelli o nelle vicinanze di esso.

senza erba alta.

Scegliere quindi, in ordine di precedenza:

- i campi non coltivati;
- i campi coltivati con vegetazione bassa o appena tagliata;
- i campi arati.

Tenere conto che tutti i campi coltivati hanno delle scoline per fare defluire l'acqua; atterrare parallelamente alle scoline.

2-2) Evitare possibilmente campi con erba alta o grano.

In caso di atterraggio su campo di grano, considerare la superficie del suolo come se fosse alla commità delle spighe; atterrare con le ali perfettamente livellate al terreno. E' pericoloso toccare per prima con l'estremità d'ala, per l'immediata imbardata che ne consegue.

Volendo salvare l'impennaggio orizzontale, dare lievemente barra in avanti nel momento in cui l'aliante accenna a sprofondare nelle spighe.

2-3) A parità di lunghezza, scegliere quel campo che ha l'entrata a zero, cioè senza alberi od altro in testata.

2-4) In caso di atterraggio in acqua (lago) ricordarsi che la corsa dell'aliante in acqua, non appena toccata, è molto breve (20-30 m).

Ammarare nelle vicinanze della riva, con un angolo di avvicinamento rispetto ad essa di circa 30°. Toccare l'acqua una trentina di metri prima della riva, col solito sistema di avvicinamento (diruttori fuori).

2-5) In caso di forzato atterraggio su ostacoli solidi, mettere l'aereo in scivolata in modo da toccare prima con l'ala. La distruzione di questa assorbirà in parte l'energia cinetica dell'urto.

E' inutile tentare la manovra se non si sa far bene la scivolata.

2-6) Nel caso si resti entro una valle stretta e senza uscita, con la sola possibilità di atterrare sulle piante, puntare il fianco della valle, piuttosto veloci; richiamare l'aereo come per eseguire una scampanata, mandandolo in stallo sulle piante al termine della traiettoria.

Gli ultimi due casi descritti sono ovviamente quelli in cui nessun pilota vorrebbe trovarsi; si potrà evitarli con un poco di prudenza in volo:

3) Comportamento in volo

3-1) Trovandosi fuori portata dell'aeroporto, al di sotto dei 1000 m. dal suolo dirigersi verso zone atterrabili;

al di sotto dei 500 metri bisogna avere già scelto il campo su cui atterrare. Si può tuttavia cercare di riagganciare spirando nelle vicinanze di esso e nel frattempo notando la direzione del vento.

Al di sotto dei 300 m. il volo è finito, lasciare perdere il variometro e prepararsi ad un corretto atterraggio:

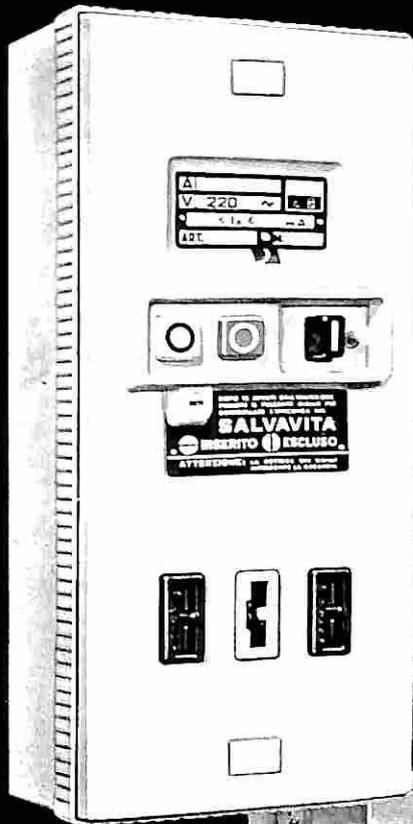
scelta la direzione in cui atterrare (contro vento), portarsi lateralmente al campo di almeno 500 m. (non sopra di esso!); stabilire a vista il circuito da fare, individuando un riferimento su cui effettuare la virata base. Non accorciare il percorso! Ricordare che l'errore più frequente è quello di trovarsi troppo alti col campo troppo vicino.

4) Regola fondamentale

Nell'incertezza di avere quota sufficiente per rientrare in aeroporto, **NON TENTARE DI RIENTRARE A TUTTI I COSTI.** Meglio atterrare a cento metri dalla rete di recinzione piuttosto che eseguire un avvicinamento lento, con la possibilità di andare in stallo a bassa quota.

Salvo Demetrio

**Costante sicurezza
attorno a voi**



SALVAVITA

**CONTRO
FOLGORAZIONI CORTOCIRCUITI SOVRACCARICHI**

