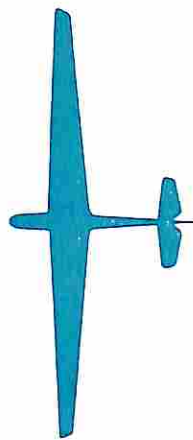
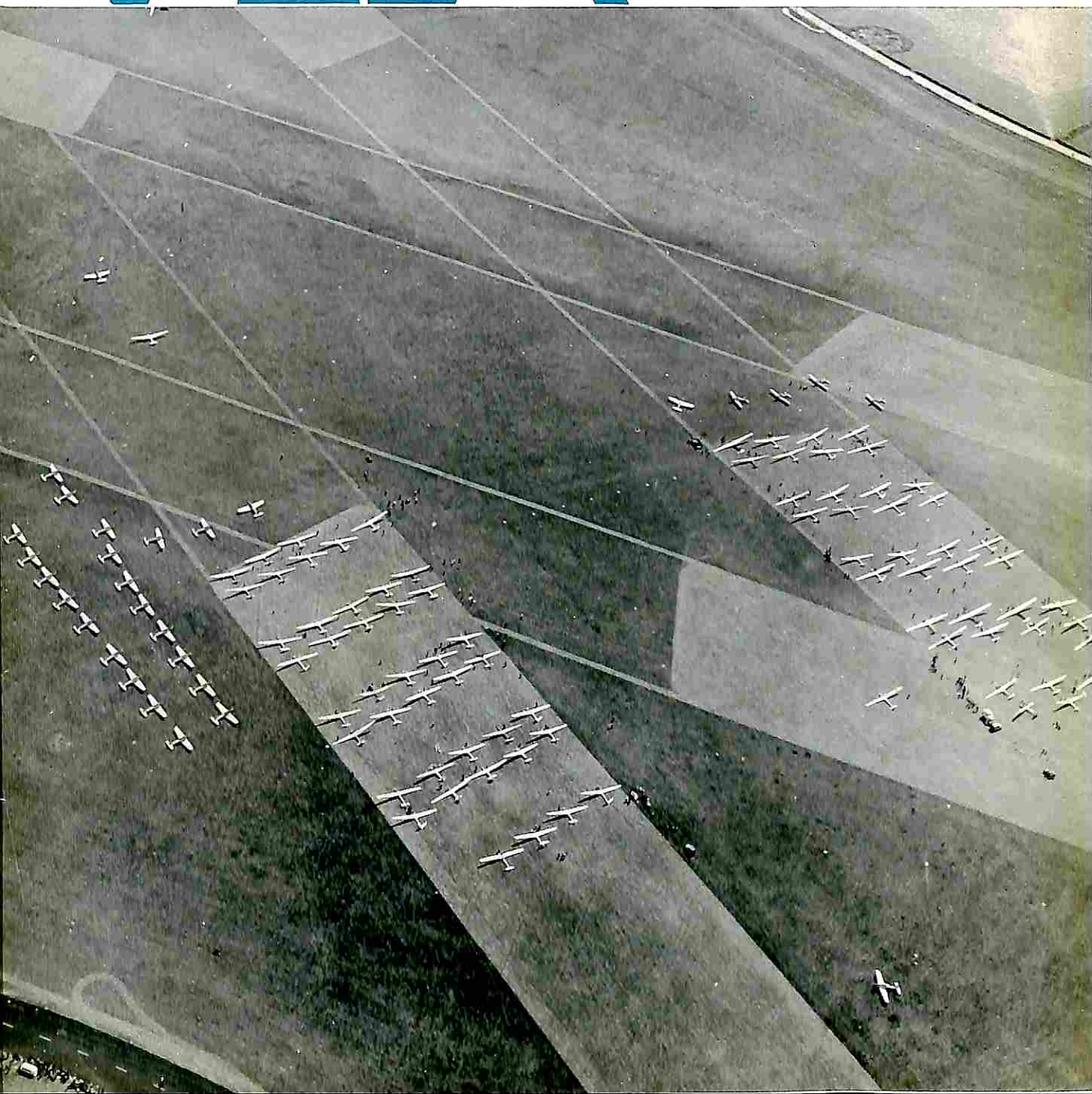


# VOLO A VELA

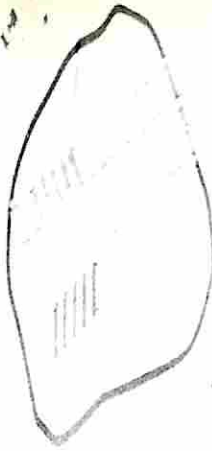
PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 55



GIUGNO 1965



FOR	SOUTH CERNEY	
140	180	180
30 MAY	185	180
300		
000		
	15 KTS	



# I Campionati Mondiali di Volo a Vela

*Cronaca giornaliera di  
Plinio Rovesti*

Nel pomeriggio del 21 maggio — vigilia della partenza per l'Inghilterra — ci troviamo all'Aeroporto di Torino-Caselle per partecipare alla Conferenza Stampa. Il nostro Capo Equipe Piero Morelli parla ampiamente ai giornalisti dei Campionati Mondiali; presenta la squadra italiana e coglie opportunamente l'occasione per illustrare ai convenuti l'attività volovelistica. Com'è facile capire, Morelli non manca di... precisare che quando un aliante scende fuori campo, atterra e non « precipita »... dopo aver vagato per il cielo come una « foglia morta », come scrivono spesso i giornalisti che non conoscono la nostra attività. La precisazione suscita ilarità tra i presenti, tanto che un giornalista torinese ritiene opportuno precisare che queste cose le scrivono soltanto i corrispondenti di provincia, non i giornalisti di professione.

Il mattino seguente — sabato 22 maggio — partiamo da Torino-Caselle a bordo dei C-119 che l'Aeronautica Militare ha messo a disposizione dell'Aero Club d'Italia per il trasporto degli alianti con carrelli, auto, materiale e dei componenti la squadra rappresentativa italiana ai Campionati Mondiali di South Cerney.

All'aeroporto, numerose autorità civili e militari della città di Torino, capeggiate dall'On.le Catella che, in rappresentanza del Dott. Palma — Commissario Straordinario dell'Ae.C.I. — porge un caloroso saluto ai partenti. Parlano poi l'On. Geuna, rappresentante del Sindaco di Torino, ed il Senatore Sibille che pronunciano parole di incoraggiamento e di augurio per la squadra italiana.

Alle ore 11 decolla il primo « carico » seguito a breve distanza dagli altri sei. Il viaggio si svolge regolarmente per tutti. Per evitare il sorvolo delle Alpi, entriamo in Francia dalla Costa Azzurra ed in poco meno di 5 ore arriviamo all'Aeroporto inglese di Lyneham. Dopo lo scarico degli alianti e del materiale, disbrigo delle operazioni doganali e partenza via terra per South Cerney, dove arriviamo verso le 19. Rapida sistemazione logistica della squadra e cena alle 22.

All'arrivo, riportiamo l'impressione di una organizzazione perfetta: gli inglesi hanno provveduto a tutto con la meticolosità che li caratterizza.

## *23 maggio - domenica*

Piloti ed aiutanti provvedono al montaggio degli alianti, alla messa a punto degli apparecchi radio e degli strumenti di bordo. Piero Morelli riunisce piloti ed aiutanti ed impartisce loro le istruzioni per il funzionamento delle singole squadre. Le condizioni del tempo non sono buone. L'Inghilterra è interessata da una vasta depressione centrata sull'Irlanda che apporta nella zona venti da Sud di notevole intensità. Il cielo è totalmente coperto da nubi stratificate. Piogge intermittenti con qualche schiarita pomeridiana che permette l'effettuazione di qualche volo prova. La sera, dopo cena, il Capo Equipe Piero Morelli riunisce i piloti per discutere i problemi delle singole squadre ed impartisce disposizioni per la loro soluzione.

## *24 maggio - lunedì*

La vasta area depressionaria che interessa ancora l'Inghilterra, si va pian piano colmando e si sposta lentamente verso NW. Nelle prime ore del mattino il cielo si presenta quasi senza nubi, ma ben presto si copre di stratocumuli e di tanto in tanto piove. Al Briefing meteo, tuttavia, vengono annunciate schiarite pomeridiane con formazioni cumuliformi. I venti soffiano ancora da Sud con 10 Kts al suolo, e 20 Kts a 600 m. Nel pomeriggio, pur

mantenendo la stessa intensità, ruoteranno dal 3° quadrante (220°-230°). È annunciata debole attività termoconvettiva a partire dalle ore 13. I concorrenti dei vari Paesi in lizza, riescono infatti a veleggiare ed a compiere utili voli di ambientamento. I nostri piloti sono attivissimi ed effettuano proficui voli locali di addestramento con l'impiego delle radio di bordo. La frequenza di 122.6 usata dalla squadra italiana viene purtroppo impiegata anche dai piloti di numerosi altri Paesi; ciò nonostante, le comunicazioni, sia tra gli allianti in volo, sia tra questi e la base, risultano ugualmente proficue, grazie anche all'abilità del nostro Maritano che si rivela un radiooratore perfetto oltre che un radiotecnico in gabbissima. Un particolare elogio merita la Signora Orsi che fa parte della squadra « comando ». L'esperienza da lei acquisita durante il Campionato Nazionale d'Inghilterra dello scorso anno, la perfetta conoscenza della lingua inglese, dell'impiego dei telefoni, dell'organizzazione locale, ecc., fanno della Signora Orsi un elemento preziosissimo per la squadra italiana, che riesce in tal modo ad ambientarsi rapidamente.

## *25 maggio - martedì*

Finalmente la situazione meteorologica generale presenta un miglioramento. La bassa si è allontanata più a NW e sulla regione di South Cerney, non ostante i soliti stratocumuli del mattino, sono previste, ancor prima di mezzogiorno, formazioni cumuliformi con attività termoconvettiva che raggiungerà l'intensità massima verso le ore 15. Base di condensazione dei cumuli attorno a 900 metri, con sviluppo verticale sino a 3000 m. Qualche acquazzone isolato.

È questa la prima giornata d'allenamento, per la quale è prevista l'assegnazione di un tema di gara. Al Briefing, infatti, Anna Welch annuncia un triangolo di 172 Km. La prova non sarà facile perchè, come nei giorni precedenti, il vento è ancora forte (20 Kts base nubi). Inoltre, verso le 17-18 è previsto l'arrivo da SW delle prime avvisaglie di un fronte caldo, che avanza dall'Atlantico in direzione della

Gran Bretagna e che interesserà il Paese il giorno seguente, con copertura totale e piogge. Bisogna quindi... approfittare di questa giornata, che purtroppo sarà la unica veramente proficua per gli allenamenti pre-gare dei concorrenti.

I nostri piloti sono in buona forma. Poco prima delle 11 parte Pronzati, che è tra i primi a tagliare il traguardo di partenza e ad iniziare la corsa. Lo seguono Lamera, Vergani, Brigliadori, frammisti ai piloti degli altri Paesi. Le condizioni termiche sono però piuttosto povere ed i concorrenti proseguono faticosamente. Soltanto il tedesco Spänig, su « D 36 », ed il francese Cartry, su « Edelweiss », entrambi della classe libera, riescono a compiere la prova. Huth, campione mondiale della Standard, atterra a pochi chilometri da South Cerney, dopo aver compiuto quasi l'intero percorso della prova. Tuttavia è al primo posto della Classe Standard.

Vergani atterra fuori campo, a 38 Km. da South Cerney. Viene però prontamente recuperato dalla sua squadra, che in meno di due ore riesce a smontare lo « Skylark 4 », a trasportarlo sul campo, a rimontarlo ed a farlo ripartire. In tal modo Vergani può ritentare la prova e riesce così a piazzarsi al 5° posto della Classe Libera. Pronzati atterra nelle vicinanze del secondo pilone, ed è il 10° della Classe Standard; Brigliadori e Lamera atterrano fra il primo ed il secondo pilone, ben piazzati.

Ottima giornata d'allenamento per i nostri piloti, che non ostante le condizioni termiche povere, specie nelle vicinanze del secondo pilone, riescono a piazzarsi onorevolmente. La distanza maggiore è stata percorsa da Pronzati, con circa 130 Km.

La sera, dopo cena, riunione delle squadre e discussione sulla tecnica di gara, con particolare riguardo all'uso degli apparecchi radio ed alle informazioni che i piloti italiani debbono scambiarsi durante il veleggiamento.

## *26 maggio - mercoledì*

Il fronte caldo interessa tutta l'Inghilterra, con copertura totale e piogge intermittenti. Si spera in un miglioramento nel

*Nazioni, piloti e alianti partecipanti al campionato*

NAZIONE	PILOTA	CLASSE	ALIANTE
Argentina	R. Hossinger	L	Standard Austria
	R. Frene	L	Standard Austria
	R. Picchio	S	Ka-6
Australia	D. Reid	L	Skylark 4
	J. Blackwell	L	Standard Austria
	R. Rowe	S	Boomerang
	M. Jinks	S	Boomerang
Austria	F. Ulbing	L	Ka-6 CR
	H. Widl	L	Ka-6 CR
	J. Fritz	S	Standard Austria SH
Belgio	H. Stouffs	L	Ka-6 CR
	M. Cartigny	S	Foka 3
	M. Baeke	S	Ka-6 CR
Canada	C. Yeates	L	Skylark 4
	P. Mortensen	S	Olympia 463
	D. Webb	L	Dart 17
Cecoslovacchia	M. Svoboda	L	Spartak
	V. Maracek	S	M-25
	R. Mestan	S	M-25
Danimarca	N. Sejstrup	S	Ka-6 CR
	I. Braes	S	Ka-6 CR
	H. Jensen	L	Hutter Libelle
	E. Nielsen	L	Pik-16C Vasama
Finlandia	S. Hamalainen	L	Skylark 4
	J. Horma	S	Havukka-Std
	P. Wiitanen	S	Vasama Std
Francia	J. Cartry	L	Edelweiss
	J. Penaud	L	Edelweiss
	F. Henry	S	Edelweiss
	J. Lacheny	S	Edelweiss
Germania Ovest	R. Spanig	L	D-36
	R. Kuntz	L	SHK-1
	H. Huth	S	Ka-6
	R. Lindner	S	Phoebus
Gran Bretagna	N. Goodhart	L	Dart 17
	J. Williamson	L	Olympia 419
	G. Burton	S	Dart 15
	T. Deane-Drummond	S	Olympia 465

NAZIONE	PILOTA	CLASSE	ALIANTE
Islanda	T. Filippusson	S	Pik-16C
	L. Magnusson	S	Ka-6 CR
India	V. Gupta	S	Ka-6/MDI-58
Irlanda	N. Kearon	L	Olympia 419
	M. Slazenger	L	Olympia 419
	T. Evans	S	Ka-6
Israele	D. Arber	L	Skylark 4
Italia	W. Vergani	L	Skylark 4
	F. Lamera	L	M-100S
	A. Pronzati	S	M-100S
	L. Briigliadori	S	Uribel C
Nuova Zelanda	S. Georgeson	L	Skylark 4
	G. Westenra	L	Skylark 3G
	R. Handley	S	Ka-6
	A. Cameron	S	Olympia 465
Norvegia	T. Johannessen	S	Pik-16C Vasama
	H. Hoimyr	S	Ka-6 CR
Olanda	G. Ordelman	L	Sagitta 1
	E. van Bree	S	Ka-6 CR
	E. Reparon	S	Ka-6 CR
Polonia	E. Makula	L	Foka 4
	J. Wroblewski	L	Foka 4
	J. Popiel	S	Foka 4
	F. Kepka Jnr.	S	Foka 4
Rhodesia	R. Smith	L	Skylark 3F
	E. Harrold	L	Skylark 4
Sud Africa	E. Dommissie	L	BJ-2
	R. Clifford	S	Ka-6 CR
	M. Jackson	L	Olympia 419
Svezia	S. Rodling	S	Pik 16-C Vasama
	P. Persson	S	Pik 16-C Vasama
	I. Silesmo	L	Ka-6
Svizzera	H. Nietlispach	L	Skylark 4
	M. Ritzi	S	Elfe Standard
	U. Bloch	S	Ka-10
Ungheria	G. Petrooki	L	A-15
	K. Thuri	L	A-15

NAZIONE	PILOTA	CLASSE	ALIANTE
U.S.A.	R. Johnson	L	Skylark 4
	A. Smith	L	Sisu-1A
	W. Scott	S	Ka-6 CR
	R. Schreder	S	HP-12
U.R.S.S.	M. Veretennikov	L	A-15
	V. Chuvikov	L	A-15
	K. Jarushevichus	S	Kal-14
	O. Suslov	S	Kal-14
Yugoslavia	C. Kriznar	L	Meteor
	K. Korpar	S	Libis 18
	V. Stepanovic	S	Delfin

tardo pomeriggio, ma il Briefing viene rinviato più volte e, pur avendo la Direzione di Gara proposto una spezzata, alla fine gli alianti... rimangono a terra. Ne approfittiamo per dare uno sguardo alle novità di questo Campionato. Gli alianti che hanno destato il maggior interesse tecnico tra i concorrenti sono stati senza dubbio il « D 36 » ed il « Foebus » (della Germania Occidentale), il « Kai 14 » (russo) e l'americano « HP 12 ».

### 27 maggio - giovedì

L'Inghilterra continua ad essere interessata da una circolazione di aria fredda ed umida di origine polare. I venti soffiano da NNW dal suolo (12 Kts), a 3000 metri (25 Kts). Alle 08.00 il cielo è totalmente coperto dalla solita cappa di stratocumuli. Secondo quanto viene annunciato al Briefing meteo, sembra esistere la possibilità che tale copertura possa diradarsi verso le ore 11 e permettere così la formazione di cumuli sparsi con base iniziale attorno a 700 m (noi siamo scettici!). Viene pertanto proposto come tema d'allenamento un triangolo di 112 Km.

Verso mezzogiorno si producono infatti alcuni squarci. Fra i banchi di stratocumuli appare qua e là timidamente qualche cumulo. I piloti ne approfittano per effettuare qualche voletto locale d'allenamento,

poichè la Direzione di Gara, visto il tempo sfavorevole, poco prima delle 11 ha annullato la prova. Il forte vento, infatti, e l'insufficienza delle termiche, non permettono altro che veleggiamenti sopravvento al campo di volo, per non correre il rischio di atterrare fuori campo. Tutti i nostri piloti compiono voli, effettuando più decolli. È un buon allenamento locale a questo tempo inglese, che comincia a farci temere una seconda Champil.

Diremo intanto che sono presenti 86 piloti, di cui 41 appartenenti alla Classe Libera e 45 alla Classe Standard. Le Nazioni concorrenti sono 28. Manca la Germania dell'Est, che in un primo tempo aveva assicurato la propria partecipazione con tre alianti.

### 28 maggio - venerdì

Siamo alla vigilia dell'apertura del Campionato ed il tempo continua ad essere cattivo. Al suolo, un vento gelido di 12 Kts soffia incessantemente da NE. Al Briefing delle 9 Anna Welch annuncia che non ci sarà prova. Wellington, da parte sua, profetizza cattivo tempo per tutto il giorno e confessa che, se qualcuno ha qualcosa da domandargli sulla situazione meteo, probabilmente la risposta sarà: « Non so! ».

Gerbier, giunto da poco a South Cerney, ci consola con queste parole: « Io posso dirvi soltanto che il cattivo tempo regna su tutta l'Europa ».

Le squadre si dedicano alla manutenzione degli alianti ed alle prove di montaggio e smontaggio che la Giuria dell'OSTIV richiede per gli alianti della Classe Standard partecipanti al «Trofeo O.S.T.I.V.». L'M-100-S e l'Uribel «C» hanno superato queste prove ottimamente.

Domani ci sarà l'inaugurazione ufficiale del Campionato. Vorrà questo vento freddo concederci una tregua ed il sole squarciare queste nubi stratificate? È quello che tutti sperano ansiosamente, ma che la situazione meteorologica generale sembra purtroppo non volere ancora concedere ai volovelisti convenuti a South Cerney da ogni parte del mondo.

Intanto, per consolarci, la sera del 28 maggio, partecipiamo ad una festa campestre, organizzata da una autorità locale, con carne arrostita, salamini, dolci, canti, musica e... danze.

### *29 maggio - sabato*

La mattina dell'inaugurazione del Campionato presenta un cielo invariabilmente grigio col solito vento gelido da NE. Al Briefing illustrano una situazione che sembra portare ad un miglioramento con schiarite pomeridiane e formazioni cumuliformi. Ancora una volta però, le schiarite ed i cumuli rimangono un pio desiderio... Fortunatamente non piove ed il programma si svolge secondo la procedura prestabilita. Alle 11 le squadre dei 28 Paesi in gara, allineate di fronte alle rispettive bandiere e ad un loro aliante, dopo i discorsi di prammatica, vengono passate in rassegna dal Ministro dell'Aviazione Civile, che stringe cordialmente la mano a tutti i Capo Equipe ed ai piloti concorrenti.

Viene quindi servito un rinfresco a tutti i partecipanti al Campionato.

Segue la colazione e verso le 15 ha inizio la manifestazione aerea con la partecipazione di una pattuglia di reattori della R.A.F. che esegue spettacolari evoluzioni acrobatiche sul campo di volo. Non mancano, naturalmente, le acrobazie degli alianti di vari Paesi, particolarmente ammirate dal pubblico presente alla manifestazione. I volovelisti che lo desiderano, sono autorizzati a compiere voli d'alle-

namento, ma le condizioni del tempo sono tali che soltanto pochi piloti vi prendono parte. Tutti attendono il bel tempo e l'inizio delle gare, che dovrebbero aver luogo domani Domenica 30 Maggio.

### *30 maggio - domenica*

Prima giornata... di gara. La situazione meteo è però immutata. Un anticiclone di 1028 mb, centrato a NW dell'Inghilterra, convoglia su tutta l'Isola aria fredda ed instabile. Una spessa cappa di stratocumuli copre totalmente il cielo della Gran Bretagna. Tuttavia verso le 15 sono previste formazioni cumuliformi con deboli ascendenze termiche locali. Al Briefing delle 09.00 viene comunicato che lo eventuale tema del giorno sarà indicato alle ore 11.00 se le condizioni del tempo lo permetteranno. In questo secondo Briefing però, la giornata viene dichiarata non di gara ed è dedicata a voli locali di allenamento. A questi partecipano gran parte dei concorrenti, sfruttando le deboli ascendenze che si producono qua e là sino a quote di 600-650 metri. Anche la squadra italiana partecipa attivamente a tali voli pomeridiani, allenandosi alle poverissime condizioni che caratterizzano il «tempo» inglese.

Per domani, lunedì, non c'è da attendersi di meglio. Forse avremo addirittura un peggioramento della situazione, perchè dal Nord cammina lentamente verso l'Inghilterra meridionale una perturbazione fredda che dovrebbe interessare la regione di South Cerney nelle prossime 12 ore. Tale evoluzione del tempo non è certo incoraggiante per quanti partecipano a questo Campionato. Ma al 13 Giugno mancano parecchi giorni ed ancora si può sperare nella clemenza del tempo.

### *31 maggio - lunedì*

Secondo le previsioni, la giornata del 31 maggio non presenta condizioni diverse da quelle del giorno precedente. Alle 08 pioviggina ed il cielo è totalmente coperto dalla solita cappa di stratocumuli. Il vento soffia da NNE con 8 Kts in superficie.



La situazione generale indica il passaggio di un debole fronte freddo nella regione di South Cerney nelle prime ore pomeridiane. Al Briefing meteo delle 09.00, Wellington assicura che le condizioni miglioreranno nel pomeriggio e che pertanto esiste la possibilità di compiere una prova verso Sud. La Direzione di Gara annuncia infatti una spezzata di 130 Km congiungente a zig zag l'Aeroporto di South Cerney con quello di Lasham, con passaggio su due piloni. Intanto per le ore 10.45 è prevista la visita del Principe Filippo di Edimburgo e gli organizzatori del Campionato si preoccupano di provvedere allo schieramento degli alianti e degli apparecchi trainatori sulla pista di volo.

Il Principe giunge puntualmente in elicottero e dopo aver visitato le installazioni e salutato gli equipaggi in gara — con molti dei quali si intrattiene in cordiale conversazione — riparte per Londra. La visita ha avuto luogo nella forma più semplice e democratica: senza applausi, senza « evviva »..., proprio all'inglese.

Secondo quanto disposto dalla Direzione di Gara, alle 13.30 tutti gli alianti della Classe Standard sono schierati sulla pista di decollo nell'ordine di partenza fissato in tabella.

La Classe Libera attende invece ai margini della pista: se le condizioni permetteranno l'effettuazione della corsa su linea spezzata fissata al Briefing, dopo la partenza di tutti gli alianti della Standard verrà dato il via anche a quelli della Libera. Le condizioni, però, non accennano a migliorare e soltanto pochi minuti prima delle 15 la giornata viene dichiarata « non di gara » ma d'allenamento. Subito dopo i primi decolli si produce tuttavia una schiarita accompagnata dalla formazione di qualche cumulo.

I nostri piloti chiedono per radio a Morelli di poter effettuare come volo d'allenamento il tema indicato in un primo tempo come prova del giorno. Morelli autorizza. Pronzati e Brigliadori sono tra i primi a decollare e subito dopo lo scorcio iniziano il volo in direzione del primo pilone: Grove, località a 35 Km. a ESE di South Cerney. In stretto contatto radio fra loro, la base e le rispettive squadre di ricupero, i nostri due piloti della Classe Standard riescono, con alter-

ne vicende, a compiere buona parte del percorso. Nelle vicinanze del 2° pilone Brigliadori è costretto ad atterrare. Pronzati ha ancora 600 metri di quota sulla verticale dell'Aeroporto di Upavon, a 76 Km dalla base, punto di virata del 2° pilone; tuttavia decide prudentemente di prender terra.

Vergani e Lamera, partiti più tardi con i concorrenti della Classe Libera, quando le condizioni termiche sono peggiorate, si vedono costretti ad atterrare in una località collinosa dopo il primo pilone. Nell'atterraggio lungo il declivio montano, Vergani imbarda e danneggia il pattino ed il compensato della fusoliera. L'aliante viene però riparato, al rientro della squadra di ricupero, dopo alcune ore di febbrile lavoro notturno, al quale hanno collaborato gli aiutanti di tutti i nostri equipaggi.

Nonostante questo inconveniente, la giornata può dirsi fruttuosa per l'allenamento dei nostri piloti, i quali sono stati fra i pochi concorrenti che non hanno fatto volo locale ed hanno potuto così conoscere maggiormente la zona, dove, nei giorni che verranno, se il tempo farà giudizio, sperano di competere coi piloti degli altri Paesi.

## *1° giugno - Prima prova*

Il Briefing delle 09.00 non ha luogo. È previsto il passaggio di un debole fronte freddo verso le 10.00, con pioviggine e vento dal primo quadrante con intensità di 12 Kts in superficie. Il Briefing è quindi fissato per le ore 12, quando la situazione meteo permetterà di prendere decisioni definitive in ordine all'eventuale prova del giorno.

A mezzogiorno non piove più, nonostante la solita cappa di stratocumuli copra tutto il cielo. Anna Welch annuncia che ci sarà prova: una corsa a Cosford, Aeroporto situato a 108,7 Km a NNW di South Cerney. La situazione meteo generale fa prevedere vento di fianco lungo tutto il percorso, con intensità di 15-20 Kts attorno a ENE alla base dei cumuli, che dovranno apparire verso le 13, frammisti a Stratocumuli. La previsione si rivela esatta. Le condizioni termiche saranno pertanto

povere e la gara metterà a dura prova tutti i concorrenti.

Le partenze iniziano alle 14, quando la situazione presenta condizioni sufficienti per il veleggiamento. Gli alianti, sganciati a 600 metri, si raggruppano sotto i pochi cumuli attivi, che camminano nel letto del vento a notevole velocità. Il passaggio della linea di partenza è compiuto faticosamente dai concorrenti e qualcuno vi rinuncia, accontentandosi del tempo che verrà conferito in base all'ora di decollo.

Dopo mezz'ora cominciano i primi fuori campo. Le condizioni termiche a Nord di South Cerney sono fluttuanti. Una quindicina di concorrenti sono rapidamente recuperati dalle loro squadre e fatti ripartire. Tra questi sono anche tre dei nostri piloti, che rientrano a South Cerney nell'ordine: Briigliadori, Lamera, Vergani. I loro alianti, rimontati a tempo di record, vengono fatti partire per la seconda volta.

Ma le condizioni si sono ulteriormente impoverite ed anche questo secondo tentativo non porta a risultati soddisfacenti per i suddetti nostri piloti, che atterrano nella regione di South Cerney. Soltanto Pronzati riesce a mantenersi faticosamente in volo, veleggiando lungo il costone di una collina fuori rotta, verso la quale si era diretto in un momento di crisi. Per oltre un'ora Pronzati rimane tenacemente in attesa, sfruttando la dinamica a ridosso della collinetta a soli 250 metri d'altezza. Poi ritornano i cumuli ed in termica Pronzati riesce a riguadagnare quota ed a proseguire il suo volo verso NW. Il vento, però, lo allontana sempre più dalla rotta. Pronzati chiede alla base di essere rilevato. Fatto il punto, si accosta sempre più alla banda ed alle 17.30 comunica di trovarsi a 1350 metri, nell'interno dell'ultimo cumulo. La base rileva la nuova posizione di Pronzati e Morelli calcola rapidamente la velocità di planata e la rotta che l'M-100 deve seguire per sfruttare al massimo i 1350 metri di cui Pronzati dispone per dirigersi verso la meta. La radio della nostra base a South Cerney rende così un prezioso aiuto all'unico pilota italiano che in questo primo giorno di gara riesce faticosamente a classificarsi. Pronzati atterra infatti a Bewdley a 79,5 Km dal punto di partenza.

Nessun aliante della Classe Standard raggiunge la meta e solo 15 concorrenti riescono a percorrere il minimo richiesto dal regolamento di gara per essere classificati. Pronzati è al 6° posto con 285 punti. Primo è A. Deane-Drummond, a pari merito con F. Kepka, ai quali vengono assegnati 378 punti rispettivamente. Huth — campione mondiale della Standard — non si classifica, e così pure numerosi altri piloti di classe internazionale.

La Classe Libera conta 19 piloti classificati, due dei quali riescono a raggiungere la meta. Il computo della velocità conferisce pertanto ai concorrenti della Libera un maggior numero di punti: primo è il tedesco Spanig (lo stesso che partecipò lo scorso anno al Campionato di Rieti classificandosi primo), il quale, col « D 36 », vince la prova odierna, coprendo l'intero percorso alla media di 44,9 Km/h,aggiudicandosi in tal modo il punteggio massimo: 750 punti. L'altro pilota giunto a Ccsford è il polacco Wroblewski, su Foka, che si classifica secondo, alla media di 39,8 Km/h. Il campione del mondo Makula è quarto con 551 punti. Ventidue piloti della Libera non si classificano, e tra questi, purtroppo, i nostri Lamera e Vergani.

## *2 giugno - Seconda prova*

La situazione meteorologica generale è dominata dall'Anticiclone atlantico, che convoglia sull'Inghilterra meridionale aria poco umida e moderatamente instabile dal primo quadrante. Le condizioni termiche a South Cerney permetteranno il veleggiamento in termica secca soltanto dopo le ore 13. Al Briefing delle 9 annunciano come tema del giorno un triangolo di 171 Km, con percorso a Nord di South Cerney. Lungo la rotta si formeranno cumuli sparsi con base attorno a 1000 metri. I concorrenti avranno un vento di 10 Kts, di fianco sul primo lato, di fronte sul secondo ed in coda sul terzo. Alle 13.30 le condizioni termiche consentono l'inizio della prova. Lo confermano i piloti dell'aliante biposto « Capstan », che ogni giorno prima di dar inizio ai decolli la Direzione di Gara manda in volo per saggiare le condizioni di veleggia-

mento.

Gli alianti della Classe Standard sono i primi a partire. Pronzati decolla alle 13.36, Brigliadori alle 13.37, ed assieme, alle 13.50, attraversano la linea di partenza, proseguendo poi in veleggiamento in direzione del primo pilone verso NW in stretto contatto radio.

Vergani e Lamera, entrambi della Classe Libera, decollano alle 14.04 e 14.05 rispettivamente, tagliando assieme la linea di partenza alle 14.16.

Imponenti « roccoli » di alianti si formano in ogni direzione: le condizioni di veleggiamento sono discrete, benchè, inizialmente, senza l'ausilio dei cumuli, i piloti siano sottoposti ad un duro lavoro. Le condizioni migliorano notevolmente nelle vicinanze del primo pilone, dove il cielo va popolandosi di cumuli con base attorno a 1200 metri. Il volo prosegue quindi regolarmente per quasi tutti i concorrenti. Prima di giungere al secondo pilone la visibilità orizzontale va rapidamente diminuendo per la foschia che regna nella zona industriale di Birmingham. Molti concorrenti si trovano in difficoltà, e qualcuno fatica a trovare il secondo pilone, attorno al quale numerosi sono gli atterraggi fuori campo.

Lamera atterra a Castle Morton, prima del secondo pilone. Pronzati atterra a Stanton, dopo aver superato il secondo pilone e percorso 136 Km; mentre Vergani prosegue con ritmo sostenuto e Brigliadori con alterne vicende. Vergani, validamente assistito dai rilevamenti radiogoniometrici della nostra base, giunge a South Cerney 13° della Classe Libera, avendo percorso il circuito alla media di 58 Km/h ed aggiudicandosi 855 punti. Anche Brigliadori è 13° nella Classe Standard, con 811 punti ed una media di 50,5 Km/h.

Vincitore della gara nella Classe Libera è il tedesco Kuntz, con 66,7 Km/h e 1000 punti, seguito da Makula e da Wroblewski, entrambi 929 punti e 62,2 Km/h di media. Nella Standard è primo lo svizzero Ritzi con 1000 punti e 62,5 Km di media oraria, a pari merito con il tedesco Lindner.

Dopo la disputa della seconda prova la classifica generale vede in testa i seguenti piloti:

## CLASSE LIBERA

1° R. Spanig (Germania)	punti 1651
2° J. Wroblewski (Polonia)	» 1646
3° R. Kuntz (Germania)	» 1497
4° E. Makula (Polonia)	» 1480
5° C. Kriznar (Jugoslavia)	» 1476
19° W. Vergani (Italia)	» 855
38° F. Lamera (Italia)	» 165
40° M. Slazenger (Islanda)	» 154

## CLASSE STANDARD

1° R. Schreder (U.S.A.)	punti 1318
2° F. Kepka (Polonia)	» 1289
3° M. Ritzi (Svizzera)	» 1265
4° A. Deane-Drummond (Inghilterra)	» 1230
5° F. Henry (Francia)	» 1212
15° L. Brigliadori (Italia)	» 811
26° A. Pronzati (Italia)	» 627
44° A. Cameron (N. Zelanda)	» 316

### 3 giugno - Terza prova

La situazione meteorologica sull'Inghilterra è ancora dominata dall'Anticiclone Atlantico, che convoglia nella regione del Campionato aria fresca moderatamente instabile. Venti deboli dal primo quadrante e formazioni cumuliformi con base iniziale attorno a 700 metri si eleveranno sino a 1500 metri verso le 15.00, ora della massima temperatura. La visibilità orizzontale sarà ancora ridotta per foschia diffusa, specie nelle zone industriali. Moderata attività termo-convettiva, a cominciare dalle ore 13, che andrà intensificandosi con l'aumentare della temperatura.

Al Briefing delle 09.00 viene annunciato come prova del giorno un triangolo di 173,5 Km, questa volta coi tre lati posti a Sud di South Cerney.

Gli alianti dovranno essere schierati in linea di volo entro le 12.30. Le partenze sono previste per le 13.30, ora in cui le condizioni termiche permetteranno il veleggiamento.

Prima a partire è la Classe Libera. Vergani e Lamera decollano quasi contemporaneamente alle ore 13.28; Pronzati e Brigliadori alle 14.03.

Le condizioni termiche, povere all'inizio, vanno gradatamente migliorando ed i veleggiamenti si svolgono normalmente sin quasi al secondo pilone, nella cui zona la visibilità peggiora notevolmente. Molti sono i concorrenti che atterrano in questo punto, sia prima di sorvolare il pilone, sia lungo la rotta che porta a South Cerney, sulla quale la visibilità è talmente ridotta da rendere impossibile il proseguimento del volo a quei concorrenti che veleggiavano al di sotto dei 500 metri di quota.

Solo 17 piloti della Classe Standard, su 41 partiti, riescono a completare la prova, mentre nella Classe Libera, su 40 partiti, 14 atterrano fuori campo e 26 rientrano a South Cerney.

Il migliore dei nostri è Walter Vergani, che nella Classe Libera compie la prova in 3 ore, alla media di 58,2 Km/h e si aggiudica 804 punti, classificandosi all'ottavo posto. Lamera atterra invece a Calne, dopo aver percorso 146,5 Km, per i quali gli vengono assegnati 284 punti. Nella Standard, Leonardo Brigliadori compie la prova, classificandosi 14°, alla media di 48,9 Km/h, con 781 punti. Sia Vergani che Brigliadori sono stati continuamente assistiti dai rilevamenti radiogoniometrici del nostro Maritano e dai calcoli del Capo Equipe Piero Morelli, il quale, specie nel momento dell'impostazione della planata finale, è stato di notevole ausilio ai nostri piloti.

Per quanto riguarda il mancato completamento di questa prova da parte di Attilio Pronzati, dobbiamo rilevare che poco dopo l'inizio della gara, in seguito alla rottura della membrana elastica, del « polmoncino » del P.Z.L., non poteva valersi del variometro di bordo ed era costretto a continuare la gara senza l'ausilio di questo prezioso strumento.

Nell'ultima fase del suo volo, in condizioni di pessima visibilità, riceveva poi una errata indicazione dalla radio di una squadra di ricupero, la quale, avendo intercettato una richiesta di rilevamento radiogoniometrico che Pronzati rivolgeva alla base italiana, ed avendo scambiato un aliante, che in quel momento passava sulla verticale, per l'M-100S di Pronzati, forniva al pilota errate indicazioni sulla sua posizione. Pronzati atterrava così nei pressi di un aeroporto che riteneva essere

quello di South Cerney, mentre, in realtà, pur essendo in rotta, distava ancora dal traguardo di arrivo oltre 20 Km.

Vincitore della prova è il francese Henry, che compie il percorso alla media di 72,2 Km/h, si aggiudica 1000 punti e passa in testa nella classifica generale della Classe Standard. Secondo è il polacco Popiel con 66,5 Km/h di media e 939 punti; terzo il tedesco Lindner con 62,4 Km/h e 898 punti.

Nella Classe Libera vince la gara il polacco Wroblewski, che percorre il circuito alla media di 69,6 Km/h, si aggiudica 1000 punti e passa in testa nella classifica generale. Secondo è il campione mondiale Makula, con 65 Km/h di media e 919 punti; terzo l'americano Smith, con 61,5 Km/h e 857 punti.

Dopo la disputa della terza prova la classifica generale vede nei primi cinque posti i seguenti piloti:

#### CLASSE STANDARD

1° Henry (Francia)	punti 2212
2° Ritzi (Svizzera)	» 2133
3° Popiel (Polonia)	» 2049
4° Burton (Inghilterra)	» 1951
5° Lacheny (Francia)	» 1943
14° Brigliadori (Italia)	» 1592
27° Pronzati (Italia)	» 1156
44° Jarushevichus (URSS)	» 229

#### CLASSE LIBERA

1° Wroblewski (Polonia)	punti 2646
2° Spanig (Germania)	» 2488
3° Makula (Polonia)	» 2399
4° Kriznar (Jugoslavia)	» 2293
5° Kuntz (Germania)	» 2290
17° Vergani (Italia)	» 1659
39° Lamera (Italia)	» 449
41° Hamalainen (Finlandia)	» 314

#### 4 giugno - Quarta prova

La situazione meteorologica generale sull'Inghilterra è caratterizzata dal graduale spostamento verso Sud dell'Anticiclone segnalato negli scorsi giorni, e dal sopraggiungere da Ovest di una perturbazione atlantica con i suoi due fronti caratteristici: caldo e freddo. I venti, dalla su-

perficie a 1500 metri di quota, resteranno deboli variabili sino all'arrivo della citata perturbazione; la quale a cominciare dalle regioni settentrionali dell'Inghilterra, darà luogo a venti dal terzo quadrante, con intensità di 12 Kts in superficie e 20 Kts a 1800 metri.

A South Cerney le condizioni termiche permetteranno il veleggiamento verso mezzogiorno, con una temperatura in superficie di 18°. I primi movimenti convettivi daranno luogo a formazioni cumuliformi sparse, con base iniziale attorno a 600 metri. Secondo le previsioni meteorologiche annunciate al Briefing delle 09.00, il fronte caldo associato alla perturbazione segnalata, dovrebbe interessare l'Inghilterra del Nord con 2/8 di cirri verso le ore 16.00 e 5/8 verso le ore 18.00, mentre le nubi medie dovrebbero apparire dopo le 20.00 e successivamente dar luogo alla pioggia.

In base a questa situazione, la Direzione di Gara annuncia come tema del giorno « distanza libera ». La notizia è accolta dai piloti con generale soddisfazione: com'è noto, il volo di distanza esercita un fascino particolare sui volovelisti di tutto il mondo. Ma d'altra parte si può ben capire come in Inghilterra, nelle condizioni meteorologiche segnalate, non sia possibile superare di molto i 300 Km, tenuto conto del fatto che, dalle ore 18.00 in poi, i piloti saranno costretti ad avvicinarsi sempre più alla costa Nord-orientale dell'Isola per il sopraggiungere del fronte caldo. È vero che i fenomeni delle strade di cumuli associate ai fronti di brezza marina e i movimenti ondulatori che potrebbero provocare nel tardo pomeriggio i previsti venti da WSW, permetterebbero a qualche pilota di andare più lontano del previsto; in ogni modo si può prevedere che gran parte dei concorrenti potrà andare oltre i 300 Km.

L'ora di partenza è scelta dagli stessi piloti, i quali dovranno disporre l'allineamento dei rispettivi alianti in linea di volo entro le ore 10.30.

I piloti della squadra italiana scelgono i seguenti orari di decollo: Vergani ore 12.08, Lamera ore 12.10, Briigliadori ore 12.15, Pronzati ore 12.29.

Qualche concorrente decolla prima di mezzogiorno, ma le condizioni termiche sono ancora povere e qualcuno è costret-

to a riprendere terra a South Cerney e ad effettuare successivamente una seconda partenza.

Alle 12.00, però — secondo la previsione meteo — cominciano a formarsi i primi cumuli, con base attorno ai 600 metri, e gli alianti in volo formano sotto di essi i primi pittoreschi sciami.

Un debole venticello da Sud porta lentamente cumuli ed alianti verso la rotta del Nord, che inizialmente tutti i piloti hanno interesse a seguire. Il volo inizia quindi sotto buoni auspici, anche se la base dei cumuli, piuttosto bassa in verità, allontana dal campo gli alianti con poca quota. Tutti i concorrenti in volo procedono pertanto molto guardinghi, per non rischiare atterraggi alla periferia di South Cerney. Intanto la temperatura va gradatamente aumentando e parimenti la base dei cumuli elevandosi. Le condizioni di veleggiamento non sono però tali da permettere agli alianti « veloci » di correre. Il sudafricano Domnisse, col suo « B 2 » tenta di farlo... ed atterra a 32 Km da South Cerney. Gli altri concorrenti procedono regolarmente e per una ora non si ha notizia di altri atterraggi. Poi cominciano a squillare i telefoni e si apprende che una decina di alianti hanno preso terra a 70... 80... 90... 100 Km a Nord di South Cerney. Gli Italiani sono tutti in volo e procedono regolarmente verso il Nord. La radio della nostra base li segue tutti e li sente in stretto contatto radiofonico tra loro sino a Birmingham. Pronzati è rimasto ancora senza P.Z.L., il variometro che egli preferisce, ma ci assicura che questa volta il « sollfahrtgeber » funziona e se la caverà ugualmente. Vergani e Briigliadori sono in testa al gruppo dei nostri a NE di Birmingham, seguiti da Lamera. Pronzati segue la rotta delle montagne, spostato un po' più ad Ovest. Ma ormai la radio della base non li sente più... Soltanto la voce di Vergani, più alto di tutti, di tanto in tanto ci giunge debolissima. L'ultima volta lo sentiamo, in contatto radio con Briigliadori, a 2000 metri, nell'interno di un cumulo, non sappiamo dove. Poi, più nulla. Ci trasferiamo allora davanti al reparto « operazioni », dove giungono le telefonate dei piloti che atterrano e dove sono esposte le lavagne con l'indicazione delle località raggiunte e dei chilometri percorsi. Si ha

notizia di alcuni atterraggi avvenuti entro i 172 chilometri di distanza. Degli Italiani, ancora nulla... Sospiro di sollievo!

Il primo dei nostri a farsi vivo è Lamera, atterrato a Dore, località a 184,5 Km a NE di South Cerney. Il pilota assicura telefonicamente che la sua squadra di ricupero lo segue a breve distanza. Poi è la volta di Briigliadori, atterrato a Kirk Smeaton, a 210 Km. Altra attesa... poi notizie di Pronzati, atterrato a Leathley, a 249 Km. Di Vergani, nessuna notizia per un pezzo. Le nostre speranze di una affermazione italiana in questa gara aumentano nell'attesa... Qualche concorrente ha già superato i 300 Km; noi speriamo che Vergani possa aver fatto altrettanto ed aspettiamo fiduciosi, senza tuttavia riuscire a celare un certo nervosismo. Poco dopo le 18.30 giunge l'attesa telefonata: Vergani ha atterrato felicemente a E. Cowton, località a 304,5 Km in linea retta da South Cerney. Più tardi apprendiamo che davanti al nostro pilota ci sono soltanto sei concorrenti e che Vergani è stato superato dal primo di soli 31,5 Km.

Dopo il risultato di questa gara, nella quale Vergani si è classificato al 7° posto, il nostro pilota compie un notevole balzo in avanti nella classifica generale della Classe Libera. Lo vediamo infatti collocato al 12° posto con 2556 punti.

Vincitore della prova nella Classe Libera è lo jugoslavo Kriznar, con 336 Km e 1000 punti; secondo l'inglese N. Goodhart, con 334,5 Km e 995 punti; terzo il canadese Webb, con 327 Km e 971 punti; quarto il cecoslovacco Svoboda, con 316 Km e 935 punti; quinto il sudafricano Jackson, con 309 Km e 912 punti.

Dopo la disputa della quarta prova, la classifica generale della Classe Libera nel gruppo di testa è la seguente:

1° Wroblewski (Polonia)	punti 3525
2° Kriznar (Jugoslavia)	» 3298
3° Makula (Polonia)	» 3278
4° Kuntz (Germania)	» 3195
5° Spanig (Germania)	» 3164
12° Vergani (Italia)	» 2556
35° Lamera (Italia)	» 954
41° Hamalainen (Finlandia)	» 314
	(ultimo)

Vincitore della gara di distanza libera della Classe Standard è lo statunitense Scott, con 329,5 Km e 1000 punti; secondo l'inglese Burton, con 306,5 Km e 923 punti; terzo il francese Henry, con 303,5 Km e 913 punti; quarto il polacco Kepka, con 299 Km e 898 punti; quinto lo svizzero Ritzi, con 291 Km e 871 punti.

Dopo la quarta prova, la classifica generale della Classe Standard nel gruppo di punta è la seguente:

1° Henry (Francia)	punti 3125
2° Ritzi (Svizzera)	» 3004
3° Burton (Inghilterra)	» 2874
4° Popiel (Polonia)	» 2782
5° Kepka (Polonia)	» 2689
16° Briigliadori (Italia)	» 2193
23° Pronzati (Italia)	» 1887
44° Jarushevichus (URSS)	» 229
	(ultimo)

Con la disputa di questa quarta gara, gli organizzatori hanno la certezza che il successo di questo loro secondo Campionato Mondiale è ormai assicurato, anche se nei giorni che verranno le condizioni meteorologiche non permettessero, per dannata ipotesi, il compimento di nessun'altra prova. Ma al 12 Giugno mancano ancora parecchi giorni e tutti sono ormai certi che a South Cerney non si avranno tante giornate piovose come nella prima edizione dei Mondiali Inglesi di Champil. Quod est in votis...

#### *4 giugno - Inaugurazione del X Congresso Internazionale dell'OSTIV*

Come di consueto, contemporaneamente allo svolgimento del Campionato Mondiale, l'O.S.T.I.V. organizza di volta in volta il Congresso Internazionale Scientifico e Tecnico del Volo a Vela. Ad esso partecipano i più noti studiosi e tecnici dell'attività velovelistica mondiale: progettisti, costruttori, meteorologi, piloti, istruttori, organizzatori ecc. L'apertura ufficiale di questo X Congresso dell'OSTIV ha avuto luogo il 4 Giugno alle ore 10.30 nella sala cinematografica

dell'Aeroporto di South Cerney, alla presenza delle autorità civili e militari del luogo, della B.G.A., della F.A.I., e dell'OSTIV.

Hanno preso la parola il Prof. A. D. Baxter, Vice Presidente della Royal Aeronautical Society, il Presidente della British Gliding Association Mr. P. A. Wills, il Capo del Distretto di Cirencester ed infine Mr. de Lange, Presidente dell'OSTIV, che ha dichiarato aperto il X Congresso dell'Organizzazione Scientifica e tecnica Internazionale del Volo a Vela ed ha comunicato che la « Placca 1965 » dell'OSTIV è stata assegnata ai seguenti Signori, che con i loro studi e le loro ricerche hanno contribuito al progresso scientifico e tecnico del Volo a Vela nel mondo: Ing. F. X. Wortmann (Germania), Sigg. M. L. Schwarzkopf e R. E. Lichtenstein (Argentina), Sig. P. Weishaupt (Danimarca), i quali hanno ricevuto dalle mani del Presidente dell'OSTIV i relativi diplomi.

Alla fine della riunione inaugurale del Congresso si apprende che la Giuria designata per l'assegnazione del « Trofeo OSTIV » al miglior aliante della Classe Standard ha proposto l'aliante inglese « Dart », segnalando inoltre il « Foka 4 » e proponendo un elogio ufficiale al suo progettista.

Alle ore 14.30 iniziano i lavori della « Sezione Tecnica », che proseguiranno nei giorni successivi sino all'esaurimento delle memorie presentate, tra le quali figurano anche quelle dei progettisti italiani Ingg. Alberto Morelli ed Edgardo Ciani, di cui daremo notizia a presentazione avvenuta.

### *5 giugno - Nessuna prova*

Secondo quanto era stato annunciato al Briefing del giorno precedente, essendo stata superata la distanza di 300 Km, il 5 giugno non ha luogo nessuna prova.

### *6 giugno - Nessuna prova*

Il Briefing viene rinviato dalle ore 09.00 alle 11.00.

L'Inghilterra meridionale è interessata dal passaggio di una perturbazione che provoca piogge sparse e coperture intermittenti di stratocumuli e cumuli.

Confidando tuttavia in un miglioramento per le prime ore pomeridiane, la Direzione di Gara assegna come tema della giornata una corsa su linea spezzata di 150 Km, con un pilone di virata a 35 Km a ESE di South Cerney e successivo punto d'arrivo a NW del pilone stesso. Le condizioni del tempo sulla rotta vanno però peggiorando e nelle prime ore pomeridiane la gara viene annullata. Alcuni concorrenti effettuano voli locali d'addestramento.

### *7 giugno - Quinta prova*

Un'area depressionaria centrata sul Mare del Nord convoglia sull'Inghilterra meridionale aria relativamente umida e notevolmente instabile, proveniente da Sud. Nebbia negli strati inferiori sino alle ore 10.00 ed inversione in superficie, che verrà distrutta dalla radiazione solare entro mezzogiorno. L'attività termoconvettiva darà luogo alla formazione di cumuli, con base iniziale attorno a 700 metri. Lo sviluppo verticale dei cumuli raggiungerà i 6.000 metri dopo le ore 15.00 e darà luogo ad acquazzoni sparsi e a manifestazioni temporalesche notevoli. Venti fra 160° e 180°; inizialmente con intensità moderata, andranno intensificandosi, assumendo velocità di 8 Kts a 600 m, 12 Kts a 1800 m, e 15 Kts a 3.000 m.

La Direzione di Gara, al Briefing delle 09.00 assegna come tema del giorno una corsa da South Cerney a Spitalgate, Aeroporto che dista 162 Km dalla nostra base, in direzione NE. I piloti avranno quindi il vento con leggera componente in coda. Alle 10.30 gli alianti dovranno essere in linea di partenza secondo l'ordine indicato nella tabella della quinta prova. La precedenza nei decolli spetterà alla Classe Standard, che inizierà le partenze pochi minuti prima di mezzogiorno.

Pronzati è il sesto a prendere il via, seguito da Brigliautori.

Le condizioni di veleggiamento sono ancora piuttosto povere, tanto che i nostri due piloti della Classe Standard ritornano a tagliare la linea di partenza ben tre volte, prima di mettersi definitivamente in rotta. L'ultimo passaggio di Pronzati sul traguardo è registrato alle 12.35, e quello di Brigliautori alle 12.47, quando la base dei cumuli è a 900 m sul suolo.

I decolli della Classe Libera iniziano alle 12.30. Lamera taglia la linea di partenza alle 13.04, seguito da Vergani, il quale non riesce ad annunciare alla base il suo passaggio, essendosi resa inefficiente la radio di bordo durante il decollo. Tale fatto non permette a Vergani di comunicare con la radio della nostra base, trasferitasi su una collina situata sulla rotta di gara, a 60 Km da South Cerney, per aver modo di effettuare i rilevamenti radiogoniometrici dei nostri alianti lungo tutto il percorso di gara. Di mano in mano che la temperatura in superficie aumenta, le condizioni termiche sulla rotta migliorano e la base di condensazione dei cumuli si eleva, permettendo ai concorrenti di mantenere velocità di crociera elevate. La gara si svolge in un clima di alta tensione: tutti... spingono per ottenere il miglior tempo. Ed è forse a causa di questo elevatissimo spirito agonistico che, ad una ventina di chilometri dalla partenza, due concorrenti, che spiravano nella stessa termica a... stretto contatto di gomito, entrano in collisione. Sono il francese Cartry, su Edelweiss, la cui semiala destra viene investita dalla semiala sinistra dell'aliante metallico « A 15 », pilotato dall'ungherese Thuri. L'Edelweiss perde all'estremità alare destra una settantina di centimetri, ma riesce a rimettersi dal colpo ed a rientrare a South Cerney, dove, a tempo di record, sostituisce l'ala danneggiata e riparte nuovamente. L'« A 15 » di Thuri, invece, riporta soltanto qualche ammaccatura al bordo d'entrata, ed il pilota, senza... scomporsi, prosegue la gara, arrivando alla meta con la media di 79,1 Km/h, classificandosi al 2° posto nella Libera. Lungo il percorso, l'evoluzione delle condizioni meteorologiche non sono esattamente quelle previste al Briefing. Lo sviluppo verticale dei cumuli non raggiunge le quote pronosticate ed i temporali, che

erano stati segnalati a metà del percorso per le ore 15, non hanno luogo. Sono pertanto svantaggiati coloro che, per non incappare nei cumulonembi, si sono messi in rotta in condizioni termiche modeste. Ma la sorpresa maggiore serbata dalle condizioni meteo è stata quella della brezza di mare, di cui al Briefing nessuno aveva parlato ed alla quale nessuno dei piloti stranieri aveva pensato, perchè la carta aeronautica, sulla quale avevano tracciato la rotta, finiva un poco... prima della costa marina. Per cui, nella planata finale, molti concorrenti si sono trovati di colpo il vento di fronte quando avevano già impostato il traversone d'arrivo. Tale fatto ha costretto qualche pilota ad atterrare a pochi chilometri dall'aeroporto d'arrivo, e tra questi, alcuni concorrenti di fama internazionale, come lo statunitense Schreder e il finlandese Horma. Altri, invece, sono riusciti a riprendere quota sotto i cumuli della linea frontale formata dalla brezza marina, perdendo però minuti preziosi ed abbassando notevolmente la loro velocità media di crociera. L'unico a non risentire gran che della brezza di mare sembra essere stato il pilota tedesco Spanig, che col suo « D 36 », è arrivato alla meta in 1 h e 47' alla media di 90,4 Km/h, aggiudicandosi così i 1000 punti assegnati al vincitore della classe Libera. In tal modo Spanig rimonta la classifica generale di parecchi posti, piazzandosi secondo.

Sempre nella classe Libera è secondo, in questa gara, l'ungherese Thuri, il protagonista della collisione cui abbiamo accennato, il quale con una media di 79,1 Km/h, si aggiudica 838 punti e sale al 12° posto nella classifica generale. Terzo è il russo Chuvikov, con la media di 77,2 Km/h e 810 punti; quarto lo jugoslavo Kriznar con 76,4 Km/h e 800 punti (questo bravo pilota sta portando a nuove vit-

## VOLOVELISTI

**Molti di voi non hanno provveduto al rinnovo dell'abbonamento secondo le norme indicate nei numeri degli scorsi mesi. Fatelo subito servendovi del modulo di Conto Corrente Postale che vi abbiamo trasmesso che porta il n° 27.440 intestato al Centro Studi del Volo a Vela Alpino Varese.**

	Un anno	Due anni	Sost. (2 anni)
Italia:	L. 3.000	L. 5.000	L. 10.000
Estero:	L. 4.200	L. 6.000	L. 10.000



torie il vecchio e glorioso veleggiatore « Meteor »); quinto è il tedesco Kuntz, con 76,3 Km/h e 799 punti.

Nella Classe Libera il nostro Vergani giunge 21° alla media di 64,6 Km/h, aggiudicandosi 657 punti. Purtroppo Vergani, con la radio inefficiente, non è stato in condizione di poter segnalare a terra il momento in cui tagliava la linea di partenza e la sua squadra non ha potuto assisterlo e controllare se il suo passaggio è stato regolarmente rilevato dai telemetri; così pure non ha potuto, per tutto il volo, valersi dell'assistenza radiogoniometrica della nostra base e mantenere il contatto con la sua squadra di ricupero. Ciò nonostante, anche in questa prova Vergani è stato il pilota italiano che ha segnato il miglior tempo.

Lamera, che durante tutta la gara aveva mantenuto una buona velocità media di crociera, durante la planata finale è stato colto di sorpresa dalla brezza di mare. Non avendo infatti la quota sufficiente per raggiungere i cumuli del fronte di brezza, il nostro pilota è costretto a prender terra a soli 4 chilometri dal traguardo d'arrivo. Lamera si aggiudica così soltanto i 290 punti spettantigli per la distanza percorsa e rimane bloccato al 39° posto sia nella classifica di questa prova, sia nella classifica generale del Campionato.

Nella Classe Standard vince la gara il francese Henry, che rimane in testa alla classifica generale con 4125 punti; essendosi aggiudicato 1000 punti nella prova odierna, compiuta alla media di 77,1 Km/h. Secondo è lo svizzero Ritzi, sia nella classifica generale che nella prova del giorno, compiuta alla media oraria di 74,6 Km. Terzo è il finlandese Wiitanem, alla media di 74,5 Km/h, con 944 punti. Quarto è il polacco Kepka, alla media oraria di 74,1 Km, con 938 punti; quinto il campione della Standard Huth, che nelle prove precedenti di questo Campionato è sempre stato perseguitato dalla cattiva sorte, mentre compie la gara odierna alla media oraria di 73,3 Km, conseguendo 922 punti e portandosi al 14° posto nella classifica generale.

I piloti italiani della Classe Standard, Brigliadori e Pronzati, compiono ambedue la prova. Brigliadori ottiene però un miglior piazzamento grazie alla media oraria conseguita: 66,7 Km, con 816 punti, contro i 57,1 Km e i 679 punti conseguiti da

Pronzati, il quale, sorpreso come Lamera dalla brezza di mare, è arrivato ai cumuli della linea frontale con soli 50 metri di quota. Qui, ...lavorandosi uno « zerino », trovato in extremis sulla verticale del prato che si era ormai scelto per l'atterraggio, riusciva a guadagnare successivamente la quota necessaria per raggiungere l'aeroporto di Spitalgate, dove tagliava regolarmente il traguardo d'arrivo.

Ed ecco le classifiche generali dopo la 5° prova, limitatamente ai primi cinque posti ed alla posizione dei piloti italiani delle due Classi:

#### CLASSE LIBERA

1° Wroblewski (Polonia)	punti 4295
2° Spanig (Germania)	» 4164
3° Criznar (Jugoslavia)	» 4098
4° Makula (Polonia)	» 4032
5° Kuntz (Germania)	» 3994
14° Vergani (Italia)	» 3213
39° Lamera (Italia)	» 1244
41° Slazenger (Irlanda)	» 314
	(ultimo)

#### CLASSE STANDARD

1° Henry (Francia)	punti 4125
2° Ritzi (Svizzera)	» 3951
3° Popiel (Polonia)	» 3687
4° Burton (Inghilterra)	» 3670
5° Kepka (Polonia)	» 3627
15° Brigliadori (Italia)	» 3042
22° Pronzati (Italia)	» 2566
45° Jarushevichus (URSS)	» 229
	(ultimo)

#### 10 giugno - Prova non valida

L'Inghilterra è situata fra due aree depressive con circolazione di aria relativamente umida ed instabile dal primo quadrante. Venti di 5-10 Kts in superficie, di 10 Kts a 600 metri e di 10-15 Kts a 1800 metri. È prevista la formazione di cumuli a partire dalle ore 13, con base di condensazione attorno a 1200 metri. Prima di tale ora il cielo sarà coperto per 5/8 di Stratocumuli. Tuttavia il pronostico odierno prevede che l'attività termoconvettiva inizierà verso le 12, ora in cui dovrebbe registrarsi la totale distruzione dell'inversione termica di superficie.

La Direzione di Gara, al Briefing delle

ore 9, annuncia come prova del giorno un triangolo di 288 Km (forse un po' troppo! — si affretta ad aggiungere Anna Welch —). Effettivamente, le condizioni non sembrano neppure a noi tali da permettere il compimento di una prova tanto impegnativa, anche perchè il cielo è coperto da nubi che vanno sempre più stratificandosi.

Il triangolo si dispiega a Sud di South Cerney, col primo lato di 83,2 Km in direzione SE e pilone sull'aeroporto di Lasham; il secondo corre parallelamente alla costa, verso Ovest, da Lasham a Sherborne (Km 108,6) e il terzo lato riporta verso NE a South Cerney.

Sono previsti fenomeni di brezza marina lungo il secondo lato, dove è annunciata anche cattiva visibilità orizzontale.

Gli alianti dovranno trovarsi in linea di partenza entro le ore 11. Inizieranno i decolli quelli della Classe Libera nell'ordine indicato nella tabella per la 6ª prova. La prima partenza si effettua alle 12.25, quando le condizioni termiche sono ancora molto povere. Vergani e Lamera decollano alle ore 12.30 e trascorrono quasi un'ora con un altro gruppo di alianti, che galleggiano a stento fra 400 e 450 metri. Poi, ad uno ad uno, finiscono con l'atterrare. La Direzione di Gara decide di annullare la prova per gli alianti della Classe Standard. Tra i concorrenti serpeggia un certo disappunto: è evidente che il tema del giorno è stato scelto con molto ottimismo. Ad ogni modo la gara continua ad essere valida per la Classe Libera. Gli alianti, tranne un paio atterrati nei dintorni dell'Aeroporto, sono rientrati a South Cerney ed i piloti aspettano, perplessi, che le condizioni migliorino. Ognuno è libero di scegliersi l'ora di decollo che ritiene più conveniente. C'è chi parte alle 14 e riatterra mezz'ora dopo, in campo... o fuori campo. Verso le 15 un lembo di azzurro appare fra le nubi (Stratocumuli alti o altocumuli bassi?). Molti cuori si riaprono alla speranza! Vergani e Lamera, dopo parecchie incertezze e consultazioni decidono di ripartire alle 15.29. Sulla verticale del campo permane lo squarcio di cielo azzurro, che va estendendosi lentamente verso Est. È ormai certo che la gara di oggi non sarà una corsa su triangolo, ma semplicemente un tentativo di distanza su banda prefissata: nessuno, quindi, si preoccupa di tagliare il traguardo di partenza,

e, tanto meno, di correre. La gara sarà valida se almeno il 20 % dei concorrenti partiti riuscirà a percorrere un minimo di 60 Km sul primo lato del triangolo. E poichè su 40 piloti decollati è probabile che 8 arrivino al sessantesimo chilometro, è facile comprendere come tutti i concorrenti in volo si ripromettano di raggiungere... almeno questa meta: anche una decina di punti possono significare balzi di due o tre posti nella classifica generale. Ma gli sforzi dei piloti sono vani, perchè soltanto 6 concorrenti riescono a superare il minimo richiesto di 60 Km. Dobbiamo tuttavia segnalare che tre piloti, Williamson, Kearon e Jackson, sono riusciti non solo a superare questo minimo richiesto dalla formula, ma anche a raggiungere il primo pilone ed a percorrere ancora qualche decina di chilometri sul secondo lato del triangolo. Tra questi piloti segnaliamo l'inglese Williamson, che, individuata la superficie frontale della brezza di mare dopo il superamento del pilone, riesce a guadagnare 2000 metri di quota ed a percorrere ancora molta strada.

La prova, però, viene dichiarata non valida, e gli sforzi dell'ottimo Williamson risulteranno vani.

Vergani e Lamera riescono a percorrere una cinquantina di chilometri sul primo lato del triangolo, in testa ad una decina di altri concorrenti, costretti però ad atterrare, come i nostri, prima di raggiungere gli... agognati 60 Km.

### *11 giugno - Sesta prova.*

La situazione generale sull'Inghilterra è dominata da una depressione associata ad una perturbazione atlantica che da Ovest avanza lentamente verso l'Isola. È previsto che il fronte caldo di tale perturbazione interesserà l'Inghilterra con nubi alte soltanto nel tardo pomeriggio. I venti soffiano moderatamente da SSW, con tendenza a rinforzarsi nel pomeriggio sulle regioni meridionali. Dopo la distruzione dell'inversione termica in superficie, prevista per le ore 11, l'attività convettiva darà luogo alla formazione di cumuli, la cui base iniziale sarà attorno a 700 m e si eleverà sino a 1600 m con l'aumentare della temperatura al suolo.

Al Briefing delle ore 9 la Direzione di Gara annuncia come tema del giorno una

prova di distanza su linea spezzata, con un primo pilone a Long Marston Sheds, località situata a 49,7 Km a NE di South Cerney; un secondo pilone a Thame, in direzione SE, a 68,7 Km dal primo pilone; ed infine, proseguimento della gara verso SW, in direzione di Pierranporth, località all'estremo limite sud occidentale dell'Isola.

È importante rilevare che lungo quest'ultima parte della spezzata sono previsti fenomeni di brezza marina e che, inoltre, il vento aumenterà d'intensità e la visibilità orizzontale non sarà buona.

Le partenze potranno iniziare alle 10.30 a scelta dei piloti.

I decolli hanno inizio insieme con la formazione dei primi cumuli, verso le 11.00. Gli Italiani partono nel seguente ordine: Pronzati e Briigliadori alle ore 11.00, Vergani alle 11.17, Lamera alle 11.27. Il veleggiamento verso il primo pilone è favorito dal vento in coda ed i piloti, pur volando fra 600 e 750 metri, iniziano normalmente la gara, sotto i cumuli disseminati lungo la rotta di NE. Dopo il passaggio del primo pilone i concorrenti hanno il vento di fianco. Il veleggiamento è però favorito dal graduale miglioramento delle condizioni termiche; pertanto, nulla di speciale da segnalare fin dopo il passaggio del secondo pilone. Da questo punto cominciano le difficoltà: vento di fronte da 230° con 10-15 Kts alla quota di 1500 metri, base di condensazione dei cumuli; graduale peggioramento della visibilità orizzontale, tanto che molti concorrenti sono indotti a pensare che gli spessi banchi di bruma che appaiono all'orizzonte siano associati alla perturbazione segnalata al Briefing del mattino. Si tratta, però, soltanto di banchi isolati di bruma, probabilmente associati a linee frontali prodotte da fenomeni di brezza. Ce lo conferma Vergani via radio, sbucando dalla sommità di un cumulo alla quota di 2000 metri, dove il cielo è sereno, e da dove, verso SW, appaiono all'orizzonte, ancora molto lontani, i cirri del fronte caldo.

Gli alianti procedono comunque faticosamente su questo tratto del percorso verso SW, tanto che subito dopo il passaggio del secondo pilone si comincia ad avere notizia dei primi atterraggi. E, purtroppo, gli atterraggi continuano, perchè di mano in mano che gli alianti avanzano verso l'estrema punta sudoccidentale dell'Isola, l'aria marina penetra nell'entroterra da Nord e da Sud, stabilizzando gli strati inferiori dell'atmosfera e troncando l'attività termoconvettiva.

L'aliante che riesce a percorrere più strada è il « D 36 » pilotato dal tedesco Spanig, che totalizza 275,5 Km e guadagna, nella Classe Libera, 1000 punti. Secondo è un altro tedesco, Kuntz, con 274,5 Km e 996 punti; terzo è il polacco Wroblewski, con 269 Km e 974 punti; quarto l'inglese Williamson, con 266,5 Km e 963 punti; quinto l'irlandese Kearon, con 262,5 Km e 947 punti.

Vergani è, tra gli Italiani, quello che ha fatto più strada. Lo vediamo infatti piazzato al 12° posto della Classe Libera, a pari merito con lo svizzero Nietlispach, con 242,5 Km e 882 punti. Lamera, invece, ha preso terra sull'Aeroporto di Thame, dove è situato il secondo pilone, classificandosi 38°, con 118,5 Km e 360 punti.

Nella Classe Standard si aggiudica il primo posto il polacco Kepka con 268,5 Km e 1000 punti; secondo è l'austriaco Wodl, con 264 Km e 981 punti; terzo il cecoslovacco Mestan, con 262 Km e 973 punti, a pari merito con lo statunitense Schreder; quarto l'olandese van Bree, con 245 Km e 901 punti, a pari merito con lo svedese Person.

Degli Italiani che volano nella Classe Standard, Briigliadosi è al 12° posto, con 235 Km e 860 punti; Pronzati è al 31° posto, con 200,5 Km e 715 punti.

Ed ecco, dopo questa gara, che sarà l'ultima del Campionato, (domani la annunciata perturbazione apporterà cattivo tempo su tutta l'Inghilterra), la classifica generale finale delle due Classi:

---

*Foto in:*

*I copertina:* Schieramento degli alianti durante il Campionato Mondiale.

*II copertina:* Anna Welch, Direttrice del Campionato, annuncia al Briefing la prova del giorno. A sinistra, in primo piano, il meteorologo Wallington.

*III copertina:* Il « BJ-2 » del sudafricano Dommissie in pieno volo.

*IV copertina:* Il principe di Edimburgo visita la sala Briefing durante il campionato.

## CLASSE LIBERA

Posto	Pilota	Punti
1°	Wroblewski	5.269
2°	Spänig	5.164
3°	Kuntz	4.990
4°	Makula	4.971
5°	Kriznar	4.937
6°	Williamson	4.756
7°	Goodhart	4.617
8°	Cartry	4.496
9°	Yeates	4.321
10°	Penaud	4.257
11°	Stouffs	4.177
12°	Hossinger	4.124
13°	Thuri	4.109
14°	Kearon	4.084
15°	Svoboda	4.081
16°	<i>Vergani</i>	4.079
17°	Petroczy	4.056
18°	Johnson	4.052
19°	Smith (A)	3.903
20°	Nietlispach	3.629
21°	Frene	3.416
22°	Chuvikov	3.390
23°	Reid	3.338
24°	Jackson	3.267
25°	Arber	2.855
26°	Georgeson	2.833
27°	Ordelman	2.816
28°	Webb	2.582
29°	Ulbing	2.549
30°	Nielsen	2.524
31°	Westenra	2.468
32°	Veretennikov	2.464
33°	Harrold	2.184
34°	Dommissie	2.139
35°	Silesmo	2.138
36°	Smith (R.)	2.125
37°	Jensen	2.050
38°	Blackwell	1.900
39°	Slazenger	1.703
40°	<i>Lamera</i>	1.604
41°	Hamalainen	314

## CLASSE STANDARD

Posto	Pilota	Punti
1°	Henry	4.945
2°	Ritzi	4.798
3°	Kepka	4.627
4°	Popiel	4.578
5°	Burton	4.517
6°	Scott	4.375
7°	Lacheny	4.263
8°	Lindner	4.249
9°	D-Drummond	4.179
10°	Van Brec	4.144
11°	Fritz	4.130
12°	Wodl	4.092
13°	Wiitanen	3.975
14°	Huth	3.921
15°	Schreder	3.913
16°	<i>Brigliadori</i>	3.902
17°	Persson	3.830
18°	Sejstrup	3.800
19°	Bloch	3.788
20°	Rodling	3.770
21°	Reparon	3.761
22°	Mestan	3.445
23°	<i>Pronzati</i>	3.281
24°	Horma	3.218
25°	Baeke	3.189
26°	Clifford	3.133
27°	Picchio	3.075
28°	Johannessen	2.987
29°	Jinks	2.912
30°	Cartigny	2.875
31°	Handley	2.488
32°	Braes	2.475
33°	Maracek	2.467
34°	Korpar	2.396
35°	Evans	2.346
36°	Filippusson	2.233
37°	Stepanovic	2.224
38°	Höimyr	1.988
39°	Gupta	1.904
40°	Mortensen	1.800
41°	Cameron	1.788
42°	Rowe	1.528
43°	Magnusson	1.475
44°	Suslov	725
45°	Jarushevichus	229

Che è stato dunque questo X Campionato Mondiale di Volo a Vela svoltosi per la seconda volta in Inghilterra?

Sono passati dieci anni dalla prima sfortunata edizione di Champill, che tutti ricordano come la peggiore competizione mondiale nella storia del volo a vela, per le avverse condizioni meteorologiche che l'hanno caratterizzata.

Gli Inglesi, che si sono assunti la responsabilità di organizzare questa seconda edizione dei Mondiali in Inghilterra, avevano assicurato con ottimismo che il ricordo di Champill sarebbe stato cancellato. Dobbiamo riconoscere sportivamente che ci sono riusciti. Il « tempo » li ha aiutati ed i volovelisti di tutto il mondo hanno gareggiato in condizioni assai diverse da quelle della prima infelice edizione. Naturalmente, non sono mancate le gare « difficili », in cui peraltro, molti concorrenti hanno offerto prova di eccezionali doti tecniche ed agonistiche.

Un secondo elemento da mettere in risalto è la larga partecipazione internazionale a questo Campionato, che ha visto in lizza 28 Nazioni rappresentate da ben 86 piloti (23 in più rispetto ai Campionati di Junin), di cui 41 nella Classe Libera e 45 nella Classe Standard. Gli alianti partecipanti sono indicati nella tabella riportata all'inizio di questa cronaca. I velivoli trainatori erano oltre 35 del noto tipo « Chipmonk », noleggiati dalla R.A.F. alla B.G.A. organizzatrice del Campionato. Al notevole numero di alianti e di velivoli trainatori, va aggiunto il folto stuolo di organizzatori, di commissari sportivi, di specialisti, di meteorologi, di aiutanti, di capi squadra, di giornalisti e di congressisti dell'OSTIV, nonché la copiosa attrezzatura costituente i servizi ausiliari.

Un altro aspetto da mettere in luce è stata la « carica » agonistica che ha animato i concorrenti ed ha impresso un vivace carattere a tutte le prove. Abbiamo visto uomini e macchine impegnati in sforzi generosi, talora favoriti dalla fortuna, talora frustrati dalle avversità, sorretti però sempre da un mirabile spirito sportivo. Il migliore dei nostri piloti è stato senza dubbio Walter Vergani, che si è battuto con costanza e regolarità. Egli ha avuto una sola giornata nera, quella della prima prova, in cui le condizioni meteorologiche capricciose ed instabili, lo hanno costretto ad attendere prima di raggiungere il minimo dei

chilometri richiesto per essere classificati. Anche Leonardo Brigliadori ha dimostrato di possedere una tecnica di gara che non ha nulla da invidiare ai piloti dei paesi volovelisticamente più progrediti e, benché nel periodo che ha preceduto questo Campionato non abbia avuto modo di allenarsi come nei mesi che precedettero il Campionato argentino, si può dire che anche a South Cerney il nostro Leonardo ha dato ancora una volta prova della sua ottima preparazione tecnica.

Attilio Pronzati si è battuto con grande tenacia ed ha saputo essere certamente migliore della sua fortuna. Tuttavia, siamo certi di non errare affermando che, con un allenamento pre-gare più intenso, egli avrebbe potuto raggiungere un più alto grado di addestramento, con la possibilità di ottenere un miglior piazzamento in classifica.

Per quanto riguarda Fiorenzo Lamera, diremo che il bravo pilota torinese ha avuto molte giornate nere ed inoltre che, essendo nuovo alle gare in pianura ed alle competizioni mondiali, il suo rendimento è stato inferiore al previsto. Siamo però certi che questa esperienza inglese sarà di sicuro giovamento per l'avvenire volovelistico del tenace Lamera.

Prima di chiudere la nostra cronaca diremo che l'organizzazione delle gare e di tutti i servizi ausiliari è stata ottima sotto ogni aspetto, grazie alle ben note capacità tecnico-organizzative di Anna Welch, di Philip Wills, di C. E. Wallington e del folto stuolo dei loro validi collaboratori. Ponendo termine alla nostra rassegna, rivolgiamo da queste colonne un vivo ringraziamento alle Autorità dell'Aero Club d'Italia, dei Ministeri della Difesa Aeronautica e dei Trasporti che, con i mezzi forniti, hanno reso possibile la partecipazione italiana alla massima competizione volovelistica mondiale.

# Impressioni

di *Edgardo Ciani*

Subito in arrivo un'idea del clima: nell'« ablutions » oltre a bagno e doccia c'è la Driyng Room, con stufa e ferri da stiro.

## *Settimana di allenamento.*

Discreto fino a martedì, poi acqua, freddo e vento. C'è tutto per fare un volo a vela suprème: fior di piloti, macchine formidabili, organizzazione, spirito: manca solo il tempo.

## *24 maggio,*

Briefing. Traduttore francese: « Non posso tradurre, questo tempo si spiega solo in inglese ».

## *Schreder lavora*

al carrello e all'HP 12. Metallico, 170 Kg, fasciamo da un millimetro bellissimo. Vista l'acqua tira fuori il motore: due McCulloch di gokart da 10 CV su una piastra, che porta anche l'elica con rinvii a catena, e comincia a fare l'installazione. Naturalmente arriva l'Ostiv Jury per l'ispezione a terra e tutto va a monte.

## *Arrivano i Ruski,*

verso giovedì. Due A 15, bei metallici liberi, flap, coda a V, conetto di coda a spillo, mezzo metro di pitot robustissimo (lo usano come maniglia). Carrelli tipo artiglieria campale. Anche due Kai 14, standard metallici con una fusoliera così smilza che il Foka in confronto sembra grosso: 170 Kg, non molto lisci, corda media 65 cm, vanno come saette ma tonfano presto. Non per English weather. Hanno anche una capottina da passeggio per stare meno sdraiati. Simpatica gente, un po' tipo tornitore 1905, non dormono mai, wodka salamini e patè, CCCP sul petto. Sono poco persuasi che si possano fotografare i piloni. « Ma qui cosa si può fotografare? » « Tutto quello che vi pare » dice l'Ann. Restano poco convinti.

## *28 maggio.*

Fra poco comincia. Accensione dei termosifoni. A sera barbecue: vicino al focolare qualcuno dice « Questa è l'unica termica di oggi ».

## *« Ostiv Trophy ».*

Misure con calibri passa non passa. L'Elfe cresce di 4 cm! Il progettista pensa che con quest'acqua il legno abbia ricominciato a crescere, comunque taglia via due centimetri per parte. Anche il Boomerang è « molto vicino » ai 15, ma tenendo conto della flessione delle ali ci sta. Dicono che un altro è stato chiuso per una notte fra due porte di hangar per farlo ritirare. Sul giornaletto appare lo Spirito della standard con gli occhi al cielo. Poi vince il Dart.

## *Inaugurazione.*

Vento freddo, giacche blu o verdi, calzoni grigi con mutandoni di lana (i nordici) o pigiama (i sudici). Via paltò e giacche a vento per il ministro. Per scaldarsi gli inglesi saltano in coro, noi giochiamo a rincorrerci, unici compostissimi gli irlandesi che bebono wiskey a canna. Quattro parole cortesi. Poi fuga.

## *Prima settimana.*

Miracolo, da mercoledì tempo addirittura forte, a un circuito gli Edelweiss zavorrano di 30 Kg. Folli rincorse in auto dietro alle radio, quelli delle squadre tentano invano di capire come va la gara, non si vede nulla altro che gente che spirala a 50 metri, e che sceglie il campo a 25 metri, non piedi. Aspettando a un pilone chiediamo ai nativi come fanno ad avere prati così belli: « Semplice, dicono, morning water evening cut, mattina annaffiare, sera tagliare, dopo neanche duemila anni il prato è fatto ». Qua'che crack per paletti e grano alto: solita cosa statisticamente strana ambedue gli standard jugoslavi rompono il piano orizzontale, ma riparano presto.

## *6 giugno.*

Riposo dopo la libera. Naturalmente è il miglior giorno, regolarmente perso. Facciamo altre amicizie; un irlandese ci confessa che « con radio italiani io nemmeno riuscire a schiacciare bottone ». Effettivamente abbiamo esagerato. Però anche i tedeschi parlano tanto, e la loro Paula (la base) deve avere circa la potenza di un tranvai (sembra faccia friggere le uova, forse emette fuochi di St. Elmus). Gli

svizzeri parlano italiano, per non farsi comprendere dal nemico. Non si trova uno senza radio, c'è chi ha radio uno su aliante carrello e base, goniometro base, goniometro vagante sui circuiti, radio due fra base e auto, radioline portatili a dozzina. Noi però abbiamo la donna spaziale, che sta a controllare il traguardo di partenza (che funziona così così) con binocolo, radio, macchina fotografica, borsa da postino e bicicletta, il tutto appeso al collo (bicicletta esclusa). Le pile si comprano a libbre e si portano via in carriola. Campionato elettronico.

### *Seconda settimana.*

Chi l'ha vista? tre gare, tempo spesso perverso. Deanne Drummond abbatte una ventina di segnapista. Ritzi abbatte un trainatore. 8 giugno, 1309: Lamera per radio « Spaventoso, terribile, si scontrano, i pezzi che cascano, un'Edelweiss con un russo ». Avvisiamo l'Ann che schizza in torre in tempo per vedere Cartry che atterra con via un metro d'ala: cambia la semiala e riparte, e fa un buon tempo. Il russo invece è ungherese, è Thuri che, visto che l'altro non casca subito, prosegue la corsa.

### *Premiazione.*

Tre sui soliti gradini, Foka di qui Edelweiss di là, Marsigliese e Polski. Durante i discorsi in inglese ganassiamo sul come salire sui gradini; quanto a sentire Mameli neanche ci pensiamo, con piloti selezionati fra 300 persone facendo un prototipo ogni tre anni è impossibile farcela con chi fabbrica ogni anno un battaglione di piloti e tre prototipi. Riusciremo a far capire a chi cerca piloti (Aeronautica e Alitalia) che risparmierebbero un sacco di soldi se copiassero l'ATC e selezionassero poi fra i C d'argento? Francesi, inglesi, belgi e comunisti hanno capito che così si porta a fine corso una percentuale molto maggiore di allievi, e quindi si risparmia (a parte lo spirito che questa gente si porta dietro). Ci consoliamo pensando che in Italia si fa quasi sempre quello che vent'anni prima hanno fatto in Francia, e quindi fra una decina d'anni ci saremo.

## **500 Km in aliante da Varese a Muta (Iugoslavia)**

### *Sorvolando l'Italia, la Svizzera, l'Austria e la Iugoslavia*

Il giorno 12 Giugno 1965 il noto volovelista Gioacchino Kalckreuth del Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Varese, partito con un aliante del tipo « M100S » dall'Aeroporto di Calcinate del Pesce, ha raggiunto la località di Muta presso Maribor in Iugoslavia, percorrendo in linea retta 500 Km.

È questo il volo più lungo compiuto sino ad oggi a bordo di un aliante con partenza dal territorio italiano. Il veleggiamento compiuto con appoggio termo-orografico lungo la catena alpina è durato nove ore, e si è svolto attraverso le seguenti località: Calcinate (Varese), Lugano, Sondrio, Passo Tonale, Merano, regione dolomitica di Cortina, Villack, Klagenfurt, Draugart, Muta in Iugoslavia.

Il pilota è stato ricevuto festosamente dai contadini sloveni che hanno assistito all'atterraggio dell'aliante. Grazie alla comprensione della polizia locale Kalckreuth ha potuto ritornare in Italia senza complicazioni.

Contemporaneamente a questo magnifico volo, col quale l'ormai popolare « Gioacchino » si è aggiudicato il terzo diamante F.A.I., il giovane volovelista Francesco Veronesi, pure appartenente al Centro di Calcinate del Pesce, raggiungeva in volo alpino la località di Tolmezzo nel Friuli, che dista da Varese 330 chilometri. Con questa notevole performance Veronesi si è assicurato una delle prove più difficili per il conseguimento del « C » d'oro, mentre è stata nuovamente riconfermata la posizione ideale dell'aeroporto di Calcinate per intraprendere voli veleggiati alpini di distanza.

# **Gli italiani al X congresso internazionale dell'OSTIV**

## *Carichi nei cavi di traino*

*Ing. Edgardo Ciani*

Ciani presenta una relazione su « Carichi nei cavi di traino » in cui si calcolano i carichi dovuti ad errori di pilotaggio o a raffiche (alianti che si avvicina del 50 % al trainatore e successivo strappo senza manovre per attenuarlo).

Risulta che con cavi tessili il carico massimo è di circa 400 Kg per aliante da 500 Kg e trainatore da 1000 Kg. Con cavi di acciaio il carico massimo è circa doppio. Quanto al caso del trainatore in atterraggio, il cui cavo si impiglia in un ostacolo fisso, risulta che, affinché il cavo si rompa senza danni per il trainatore, è necessario usare un cavo con carico di rottura circa uguale al peso del trainatore.

Nella discussione che segue risulta che i punti deboli non sono più usati neanche nei paesi dove sono prescritti, perchè si è riconosciuto che un punto debole efficace è anche pericoloso: e si conviene che la miglior soluzione è impiegare cavi tessili da 800 a 1000 Kg, come ad esempio in questi Campionati.

## *Considerazioni sull'aerodinamica delle fusoliere degli alianti*

*Ing. Alberto Morelli e Mario Puppi*

Le suddette considerazioni si riferiscono più precisamente alla parte anteriore delle fusoliere, che, come è noto, sono conformate essenzialmente in due forme: quella cosiddetta « integrale », che corrisponde alla forma del fuso e quella « composita », che corrisponde alla forma di due fusi compenetrantisi parzialmente; l'uno costituente il muso vero e proprio, l'altro la protuberanza della cabina. Quest'ultima soluzione, che è adottata per la sua buona visibilità e basso costo, nella maggior parte degli alianti di notevole produzione, viene realizzata con o senza raccordi fra muso e cabina. Si è voluto indagare sull'importanza di questi raccordi eseguendo in volo misure di pressione ed energia del flusso su due alianti, di cui uno senza raccordi, l'altro con raccordi molto pronunciati. I risultati mettono in evidenza che le perdite di energia aerodinamiche, e quindi la resistenza, sono associate al prodursi di notevoli variazioni di pressione. Inoltre, a parità di gradiente di pressione, esse sono più forti dove il gradiente è positivo, cioè dove l'energia si trasforma da cinetica a manometrica. Poichè le zone a gradiente positivo di pressione sono localizzate subito davanti alla cabina, i raccordi possono portare benefici effetti. Gli autori ritengono che opportuni raccordi possano portare la soluzione « composita » ad equivalere, dal punto di vista aerodinamico, alla soluzione « integrale ».

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

**PRODOTTO IN SERIE IN ITALIA DALLA AVIONAUTICA R/O S.p.A.**

**SARNICO (Bergamo) e in FRANCIA dal' a CARMAN, MOULINS, ALLIER**

**Per informazioni, prospetti, prenotazioni, scrivere a:**

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

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



# **Il cortometraggio « Voli silenziosi » del torinese Valesio vince alla rassegna di Cortina D'Ampezzo il premio « Ferrania »**

Alla XXI edizione del Concorso Internazionale di Cinematografia Sportiva tenutasi a Cortina d'Ampezzo dal 1° al 7 marzo 1965, il noto cineamatore torinese Vittorio Valesio ha vinto il premio « Ferrania » di 50.000 lire con la sua pellicola a colori 16 mm « VOLI SILENZIOSI », realizzata presso il centro di volo a vela dell'Aero Club di Torino.

Il fil mvolovelistico è stato proiettato alla presenza di un folto gruppo di cineamatori sportivi appartenenti a venti nazioni, riscuotendo i più vasti consensi. A conclusione della rassegna internazionale di Cortina, Valesio ha ricevuto dalle mani del Ministro del Turismo e dello Spettacolo On. Achille Corona l'ambito premio.

Le belle sequenze a colori di « VOLI SILENZIOSI » hanno suscitato il più vivo interesse anche tra i volovelisti partecipanti ai Campionati mondiali di South Cerney, in occasione dei quali il corto metraggio di Vittorio Valesio è stato proiettato nella sala cinematografica dell'Aeroporto alla presenza di una folta schiera di piloti di volo a vela di tutto il mondo.

## **Mr. L.A. de Lange riconfermato Presidente dell'OSTIV**

Il 12 giugno ha avuto luogo la cerimonia di chiusura del Congresso e la « Conferenza Generale » dell'OSTIV, nel corso della quale i rappresentanti dei vari Paesi hanno rieletto, per un altro triennio, Mr. L. A. de Lange Presidente dell'OSTIV.

## **Balbis racconta...**

*a 8.000 metri sulle onde della  
Val d'Aosta*

*Sabato 8 maggio 1965 - Sveglia alle 7 (per ragioni di lavoro) e subito una sbirciatina dalla finestra: forte vento sulla città e nette lenticolari (giudicavo a prima vista a 8000 - 9000 m QNH) sottovento al Gran Combin.*

*Nella mattinata telefono a Luigini di preparare il Blanik per mezzogiorno. Prima di partire rammento che il bravo Carrer mi aveva pregato di telefonargli, qualora si presentassero situazioni ondulatorie.*

*Faccio telefonare al Carrer e partiamo. Ore 12: vento al suolo da 240°; decolliamo per 270°; stimo l'intensità del vento da 18/20 nodi.*

*Ho con me Venanzio Grande; il quale, forse pregustando il volo che stiamo per intraprendere, tace.*

*Traino un po' turbolento; andiamo verso la città; arriviamo sullo stabilimento della Cogne, a circa 1 Km dal campo, con 400 m, e già sentiamo un po' di ballo; il trainatore aveva intanto virato a sinistra; gli comunico per radio di riportarmi sopra lo stabilimento; dove arriviamo con 900 m; stessa turbolenza: sganciamo.*

*Siamo nel rotore, sopra di noi è nitida una lenticolare. Studiamo un attimo la situazione; vento da 310° con variometro da + 4 a - 5; ridiscendiamo a 800 m; spiraliamo stretto sino a riguadagnare i 1200 m, poi la situazione migliora e teniamo costanti i + 4 sino ad entrare in onda a 3000 m QNH. Facciamo un sondaggio e notiamo che l'onda ha una lunghezza di circa 12 Km.*

*Sempre con + 4 di variometro ci portiamo in pattuglia con la lenticolare che è a 5000 QNH (non a 8000 - 9000 m come avevo stimato a terra). Temperatura ottima, capottina senza ghiaccio.*

*A giudicare dalla lenticolare che abbiamo davanti a noi (cioè più a nord) dovremmo essere sulla seconda onda, gene-*

rata dal Gran Combin m 4300; vento adesso da 360° con velocità 90 Km/h, variometro + 2 a quota 550 QNH; un po' delusi indossiamo la maschera dell'ossigeno e decidiamo di sfruttare al massimo questa onda. Arriviamo a 6500 QNH; sotto di noi le lenticolari sembrano dei dischi volanti.

Giudichiamo la prima onda a ridosso del Gran Combin alta come la seconda, decidiamo così di abbandonare questa onda e di puntare sull'altra generata dal Rosa.

Facciamo il traversone per 45° con velocità anemometrica 110/120; non ho calcolato bene la deriva ed a 3/4 del percorso sono costretto a risalire per 10° con 160 Km all'anemometro e - 6 al variometro.

Arriviamo sulla verticale del Rosa con circa 6000 m QNH davanti ad una lenticolare più alta di noi; variometro + 5, questa volta ci siamo, ne siamo sicuri.

Nel traversone abbiamo perso pochissima quota perchè abbiamo sfruttato onde secondarie.

Punto fermo 60 Km indicati all'anemometro. A 7000 m QNH abbiamo ancora + 2, arriviamo così a 7980 m; comunico a terra la quota raggiunta e che non si sale più. Abbiamo avuto modo di rilevare che le onde sfruttate da noi non erano generate dal Gran Combin o dal Rosa, bensì da montagne nel territorio Svizzero; il Gran Combin e il Rosa aumentavano e rinforzavano questo moto ondulatorio. Infatti, come notammo in territorio svizzero, avevamo davanti a noi ben tre serie di lenticolari.

Fatto strano: durante il volo non ho mai avuto bisogno dei quanti e la capottina ha fatto ghiaccio solo nel traversone, sciogliendosi poi nuovamente quando diminuiva la velocità e ci si esponeva al sole.

Il rientro ad Aosta ci risultò assai facile. Alle 14,40 toccammo terra e trovammo sul campo il Generale Remondino, in visita al nostro Aeroporto. A Lui dedicammo la nostra piccola impresa.

Ottimo l'affiatamento del trio; si dico del trio per dire del mio passeggero, che sta-

va come a « casa sua », e del bravo Luigino Petrucci che, saltando qualche volta il pasto, ci fa sempre trovare alianti e ossigeno in perfetta efficienza.

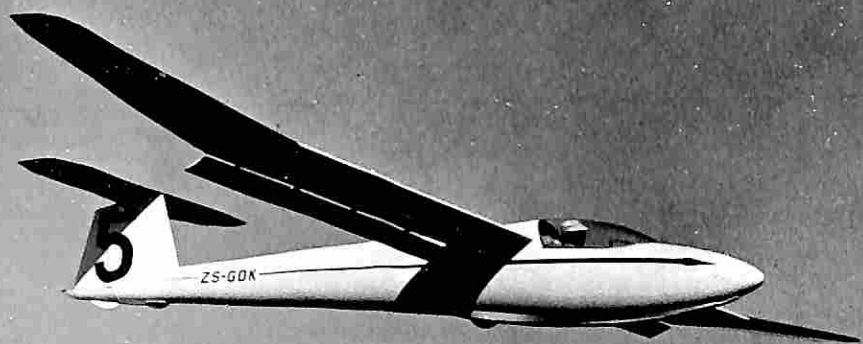
Carrer si è poi fatto un diamante « comodo », sganciando a 600 m e salendo anche lui quasi a 8000 metri.

lui a quasi 8000 metri.

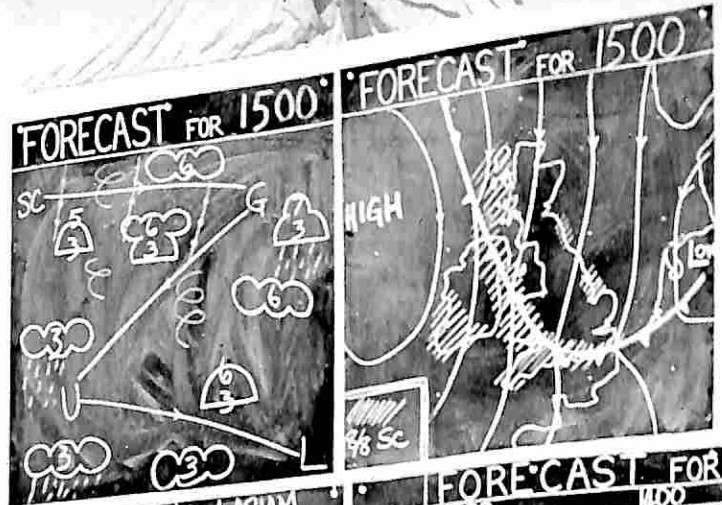
*Cesare Balbis*

## **Il 3° raduno dei piloti aliantisti da sbarco e assalto**

Il terzo raduno dei piloti aliantisti da sbarco e assalto avrà luogo nell'ultima domenica di settembre a Bergamo. Gli appartenenti al Reparto si raduneranno alle ore 10.30 sull'Aeroporto di Orio al Serio, che durante l'ultimo conflitto mondiale fu, per molti mesi, sede del Reparto stesso. Gli interessati riceveranno quanto prima precise istruzioni sul raduno, istruzioni che saranno rese note anche dalla nostra rivista.



MAY 31  
 TOTAL = 130.5 KMS  
 NEXT BRIEFING  
 JUN 010900



ROUTE	S.C.	GROVE	UPAVON	LASHAM
TIME	1500	1600	1700	1800
DATE	31 MAY			
WIND SURFACE	010 8 KT	010 12	010 14	
2000 FT				
6000 FT				

OCCASIONAL SHOWERS  
 WEAK TO MODERATE THERMALS

TIME	1200	1400
DATE	31 MAY 1965	
WIND	360° 8 KT	010° 12 KT

BREAKS IN CLOUD AFTER 1300 BST  
 WEAK TO MODERATE THERMALS



WIND  
 360° 8 KT  
 010° 12 KT