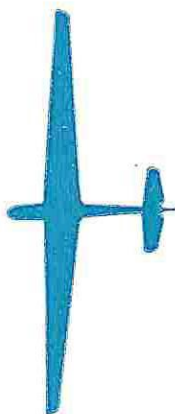


# VOLO A VELA

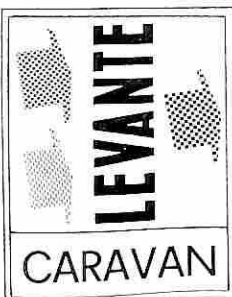
PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 74

LUG. - AGO. 1968



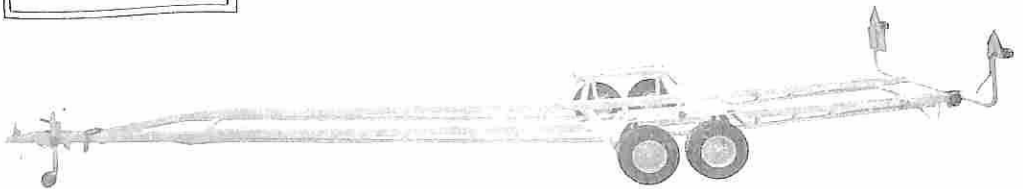


Casciago - Il Poggio Antico, sede del Centro Studi della Bassani S.p.A. - Qui nascono i prototipi degli apparecchi IB TICINO



## RIMORCHI AUTO - PADOVA

via A. Da Bassano, 85 - tel. 56.211



### RIMORCHIO mod. "ALIANTE"

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

# VOLO A VELA



Periodico dei Volovelisti Italiani

N. 74 Luglio-Agosto 1968

a cura del

CENTRO STUDI DEL VOLO

A VELA ALPINO

Aeroporto « Paolo Contri »

21100 Calcinate del Pesce (Varese)

## ABBONAMENTI PER ANNO SOLARE

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

i prezzi di cui sopra sono comprensivi dell'IGE

### Comitato Redazionale:

Lorenzo Scavino  
Gioacchino v. Kalckreut  
Nicola Vaccaro  
Stefano Marietti

### Segreteria:

Selene Maltini  
Angelo Cagnoni

### Corrispondenti:

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

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

Spedizione in abbonamento postale  
Gruppo IV

## sommario

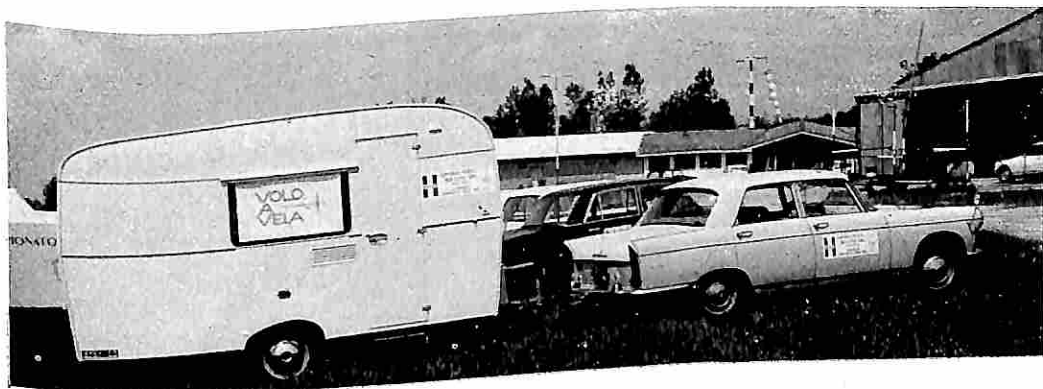
In copertina: La premiazione della classe libera, da sinistra a destra: Göran Ax, Harro Wödl, Ruedi Seiler, Heinz Huth, Alf Schubert, Rodolfo Hossinger, George Burton, Richard Johnson e Charles Yeates.

- Illusi e delusi...
- Leszno 1968, cronaca di Egidio Galli
- Intervista con Harro Wödl, di G.v.K.
- Dziekuje, Polsce!, di A. Pronzati
- Meteorologia ai campionati mondiali di Plinio Rovesti
- Ruedi Seiler
- Per Valigia Diplomatica: Roma, Leszno, Calcinate, di Umberto Nannini
- Alianti ai mondiali, di Edgardo Ciani
- 2° Trofeo « Valle del Reno », di Sandro Serra
- Volo a Vela nel mondo:
- Alianti in vendita
- O.S.T.I.V.
- Cianigrafie
- Quadri riassuntivi delle prove di campionato

\* \* \*

**La mancanza di tempo ci costringe a rinviare altro materiale al prossimo numero, desideriamo però assicurare chi ci ha scritto che le loro lettere verranno senz'altro pubblicate.**

**Volo a Vela**



## ILLUSI E DELUSI..

*... e stupiti, quando leggiamo a destra e sinistra che il nostro volo a vela ha raggiunto il livello di quello dei paesi maggiormente sviluppati.*

*... e dispiaciuti, quando sentiamo esaltare i brillanti risultati ottenuti a Leszno (che non sono brillanti e sono stati ottenuti con i Cirrus ed i Phoebus contro gli Zefir ed i Foka), dimenticando i risultati ottenuti in Argentina con l'Eolo contro lo Zefir e l'M.100 contro il Foka.*

*... e meravigliati, quando abbiamo visto il « funzionamento » delle squadre italiane, in volo, a terra durante e dopo le gare, ed in colonna sulla via del ritorno.*

*... circa i risultati finali ottenuti dai nostri piloti che, con gli alianti che avevano, dovevano ottenere migliori piazzamenti. In alcuni è mancato il mordente, a tutti la capacità di volare « con profitto » in coppia. Da terra solo qualche sporadico aiuto. Le radio funzionavano bene, ma venivano generalmente usate a sproposito.*

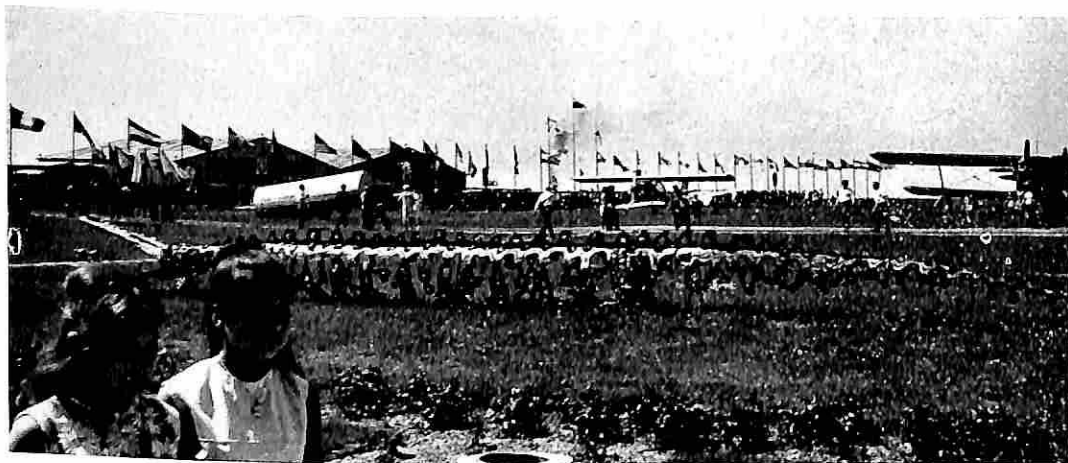
*... perchè qualche anno fa a Bologna, Piero Morelli disse che la preparazione dei campionati mondiali deve incominciare all'indomani della loro effettuazione. Parole sante ma appunto perchè tali inascoltate.*

*... ma non sorpresi Il regolamento per i Campionati Italiani di Rieti - 2/13 Agosto 1968 - verrà distribuito nella terza decade del corrente mese di Luglio e sarà pieno di novità! Si parla infatti di Lega 1 e Lega 2, di classe libera e di classe « club » e via di seguito.*

*... quindi: vola, che ti passa!*

# LESZNO 1968

*cronaca di Egidio Galli*



Appaiono i primi capelli bianchi ma il fascino esotico e sportivo che i *mondiali* sprigionano anziché attenuarsi accentua la presa e fa toccare livelli di emozione alti e intensi. La mia immersione in quella vita inimmaginabile, tale per chi almeno una volta non vi abbia partecipato, è stata integrale: 26 giornate fuori norma sono state comperate con un calo fisiologico di 8 chili.

Ma se questo fosse anche considerato passivo, la lunga lista delle voci attive e, già da sola, un campionato personale. Pronto raggiungimento di uno stato di salute generale e di forma da prima gioventù; facile e spontaneo avvicinamento di tradizioni volovelistiche europee ed extra di altissima fama; rinforzo di vecchie conoscenze e accensione di nuove; appagamento pieno del piacere di abbracciare otticamente una flotta da primato (105 alianti); felicità sconosciute ma bramate da lustri per l'italiano primo, nella prima prova, lì a Leszno come se fosse Rieti; indicibili stati d'animo per vecchi amici allontanati dal tempo e dalle cose riscoperti qui più amici di vent'anni addietro.

Non che queste attività siano, sole, i *mondiali*, ma esse, impastate col volo, la vita all'aria aperta, l'agonismo, la bandiera, l'aliante e mille piloti di tre quarti del mondo, « fanno » atmosfera tanto più mondiale quanto più l'animo sia poeticamente volovelista.

Cosicché lavorare quattordici mesi, in sovrapposizione alle stabili incombenze dell'impiego, per conquistare quel biglietto di andata e ritorno in classe automobilistica per il più grande roccolo del mondo, diventa non già fatica ma più a lungo desiderata partenza.

Se dovessi, infine, concentrare in un solo sentimento il turbamento legato alla decisione, collegialmente presa con l'amico Morelli, circa la composizione della squadra direi, senza indecisioni, della grande tristezza di dover lasciare a casa tanti amici, volovelisti eccellenti, dal gran cuore, meritevoli di questo premio e che, nel commiato, sono stati anche capaci di mascherare magone e rinuncia.

Le note che seguono sono dedicate a loro.

Sono persuaso che si debba credere così profondamente nel valore del volo a vela come sport di gruppo per cui, chiunque partecipi ad azioni volovelistiche, lo deve fare nel pensiero degli amici rimasti forzatamente al lavoro o alla famiglia.



## Le rinunce

Dieci anni fa, la piccola lotta anti-federale per il piazzamento del Campionato Italiano nel cuore delle vacanze generali ebbe breve durata e la prima decade di Agosto divenne stabilmente il periodo dedicato alla gara. Su 50 volovelisti italiani, 49 sono dilettanti, quindi vivono di un lavoro non aeronautico. Quale azienda, impresa e bottega non chiude in quei giorni i battenti e lascia liberi tutti, dirigenti e subordinati?

Avviare la stessa lotta per i *mondiali* effettivamente non attrae molti; anche per ragioni meteo-stagionali. Rieti in Agosto, molto bene. Ma, a parte il rovesciamento d'emisfero per Argentina e soci, in qualsiasi paese europeo andrebbe bene l'Agosto?

Tra i piloti lasciamo a casa Leonardo Brigliadori proprio per questo motivo ed egual cosa accade per i componenti la squadra che perde, fin dai primi tempi dell'organizzazione, almeno quattro uomini di atlissimo valore.

Chiusa la riflessione sul calendario. In Polonia, comunque, si godono in media giorni di ferie per una volta e mezza le nostre spettanze; c'è l'inconveniente che il periodo non può essere scelto e capita anche a Novembre. Risultato globale: la Polonia, in Agosto, non chiude e lavora.

Seconda rinuncia tra i piloti. Giorgio Orsi, la cui carica d'entusiasmo congiunta alla vemenza di voler volare in competizione con cento altri cacciavite, rappresentava per la Squadra d'Italia un pilota di nuove caratteristiche spirituali, è messo in difficoltà in famiglia e in azienda dalla grave malattia del suocero. Inutile sperare in una guarigione rapida, quindi il dovere blocca il pilota sul quale molti, come me, puntavano con speranza.

## Il viaggio: 100 chilometri di betulle

Il 31 Maggio sbarro la porta del lavoro con una spranga lunga tre settimane, carico 40 chili di bagaglio sull'« invendibile » (1) e saluto la terna moglie, Raf e Cris. Sfinito ma libero, faccio sforzi per rendermi conto d'esser tornato ventenne e in rotta per l'Est.

Sono l'ultimo a convenire a Calcinato del Pesce, alle 17 e 30.

Trecchi, Broggin, Albini e Zanetti stanno, ammirevolmente, spendendo le ultime energie di un mese canaglia che ha visto la preparazione dei mezzi condotta a ritmo febbrile. Sono gli uomini che hanno permesso viaggio e campionato — sotto il profilo dei materiali e della tenuta degli stessi — veramente eccellenti.

La FIAT merita capitolo separato.

Conferenza stampa del mio grande e valoroso amico Piero Morelli. Non sapevo ancora che sarebbe stato l'inizio di una spremuta di centinaia di ore di lavoro vissute con una dedizione unica.

Rinfresco. Sensorio leggermente obnubilato dal Pillo (se ne parlerà ancora e con spiegazione).

Preparazione delle 125 con particolare riguardo ai bagagli tecnici: metà delle vetture e il 238 vanno prontamente in sovraccarico.

Il tutto finisce, faccio per dire, verso la mezzanotte. Siamo fermi ma il viaggio è già decisamente incominciato. La diabolica sveglietta del Piero è puntata sulle 4.00: lo farà presto altre volte.

Il campo entra in fiera alle 4.30 e le luci dei fari, i richiami delle voci impastate e i motori ronzanti per il riscaldamento danno i segni della inguaribilità della « loro » malattia.

La formidabile colonna di 8 « Fiat 125 » (2) trainanti 6 alianti su rimorchio di tipo chiuso e 2 roulottes 4 posti della « Roller » completata da un furgone « Fiat 238 » con funzione di Servizio Assistenza Tecnica, s'avvia lentamente dal Lago di Varese, attraversa l'addormentata città e cala sul confine a Ponte Tresa.

Dove si ferma.

Perdiamo la prima ora e mezza. Oh, ne perderemo molte ancora alle frontiere.

Albeggia.

Il problema è semplice: abbiamo dichiarato la temporanea esportazione di 7 chili di ricambi originali FIAT; al contrario, se stavamo « citto » passava anche un missile tattico. Tanto è vero che 500 bottiglie cinquecento di Pillo (Chianti della più saporita uva) passano sia in uscita dall'I che in entrata in CH con la disinvoltura classica degli ebbri.

Rottura della colonna: restano la 125 del capo-squadra e il 238 in attesa della sveglia del capo-dogana; il resto prosegue. Cambio il pax: dalla gentile e buona Mathilda al mio vecchio amico Sergio Baldisseri. Abbiamo una carta alla scala 1 : 3.000.000 che poi ci servirà per portare il resto della colonna in un giro turistico extra-programma e dieci anni di cose da dirci: peccato che il Sergio è poco loquace.

La salita del San Bernardino preso da Sud ci fa dubitare di arrivare a Leszno in due giorni (Milano-Leszno, per calcolo, 1428 chilometri): la 125 di Bucceri si siede nella parte più dura dell'ascesa. Mangiamo un'oretta. Salvataggio con cambio di macchina mandata giù dal valico. Tutti e nove i veicoli sono collegati da VHF perfettamente funzionanti.

Il nuovissimo traforo di 6600 metri e a 1500 sul livello del mare ci fa lasciare il passo 550 sopra di noi e ci butta, attraverso una autostrada alpina di rara bellezza, su Chur. La Svizzera è graziosa al cubo.



A Sargans, ecco il giro turistico di almeno 20 chilometri sul Walen See, fortunatamente bloccato dal VHF. Dopo Buchs ne facciamo un altro di un chilometro per mantenere la media e infine, a Saint Margrethen, il confine CH - A. Poco prima sopraggiungono, lampi diurni, il capo-equipe con pax Nannini e Rovesti assieme al liberato dalle dogane Ruggeri con pax Poletti.

Una ventina di chilometri austriaci sul Bodensee (Lago di Konstanz) e, di repente, tra Bregenz e Lindau, il valico A - D.

Spunta l'appetito ma non possiamo fare a meno di stilare la graduatoria delle dogane: 1) A, entrata e uscita, nemmeno ci guardano, come del resto CH in uscita; 2) Ch in entrata, carte verde, 10 primi in totale! 3) D in entrata, vogliono la pronta applicazione dell'ovale I anche sui rimorchi, 1 DM cadauno, un paio scantonano senza, 12 primi in totale; 4) con distacco, uscita I, senza commento.

Pranzo a Wangen (o Memmingen?), indi sole, vento e traffico intenso sulle perfette strade di una Germania federale che regala ai nostri occhi ordine, ricchezza e panorami dolci con pacifica e illimitata generosità.

Il nostro rimorchio, tipo cattedrale di Wills, tiene fino a 80 orari; oltre, ci prende per il



fondo e ci porta a spasso per tutta la larghezza dell' corsia di marcia; ciò condiziona la marcia della colonna e ci fa mal sopportare dai puledri che possono oltrepassare i cento. In ogni caso Zanetti ha sistemato così bene l'« A-2 » da lasciarci sempre sicuri nonostante lo scodinzolio.

Monaco immensa ci arriva addosso a sera con case, industrie, nuvole di automobili e la grande autostrada per il Nord.

Ai 106° chilometro da Calcinate e al 42° da Munchen, riposo. L'amico Bertoli, lavoratore temporaneamente in torza a Monaco, ha prenotato vitto e alloggio a Holledau e gliene siamo grati. Motel nuovo, lindo e quieto.

Il sonno viene con la camomilla di una pioggia lieve e continua che rilassa. Pentecoste, 2 Giugno. Invece della grande festa che tutti i tedeschi aspettano con gioia, c'è una perturbazione coi fiocchi e pioggia fitta. Poco prima delle 7.00 noi del rimorchio cattedrale partiamo isolati per alzare la media...

Arriviamo a pochi chilometri dal confine con la Germania Est alle 11.00 e della colonna nessun segno, neanche radio. Dormiamo per una buona ora con la radio accesa. Finalmente i « rapidi » arrivano: erano partiti dopo le 8.00 e avevano viaggiato alla nostra stessa velocità.

L'autostrada, che già al bivio di Nürnberg aveva perso il 75% del traffico, qui è semi-deserta; diciamo una vettura ogni 2-3 minuti primi.

Giungiamo al confine, vero e armato e sbarrato tra due mondi, alle 12.00 circa. Vi rimarremo, irritati e affamati, per ben 3 ore e 40 minuti. Niente esame schermografico dell'anima o dei longheroni, come si potrebbe pensare, ma solo un interminabile rosario burocratico di modulistica e di tassazione che trasformano il sempre freddo Morelli in uno spazientito e corrugato impiegato doganale.

Il luogo, un gran piazzale con costruzioni per uffici e circondato da torrette sopraelevate, è lontano da ogni centro abitato e non è segnato sulle carte: Hirschberg.

L'apertura delle sbarre, una, poi lontana una seconda e infine una terza, tutte incernierate su grossi blocchi di cemento e presidiate da soldati armati, non ci libera dal peso della sosta ma ci immette in una atmosfera ancor più pesante. Le « Bantam », le « Cambridge » e le « Tecnel » che dall'alba del giorno prima portavano frasi e battute scherzose, tacciono tutte insieme, senza ordine. L'autostrada, con buche secche, è deserta, una vettura ogni 4-5 primi; sparizione di ogni sorta di cartello, solo i cavalcavia portano smunte scritte di contenuto politico; distributori di benzina secondo la preziosa carta distribuita alla dogana; le case di campagna sono lontane e grigiastre, senza intonaco.

Vien pronto il pensiero: cerchiamo di arrivare a Leszno alla svelta. Rifornimento collettivo di benzina in un chiosco sporco e triste come Firenze dopo l'alluvione. Gli ottani cominciano a calare di 6 punti. I pochi automobilisti e motociclisti che passano si fermano a curiosare ma senza abbondare nel sorriso o nell'approccio. Una vettura della polizia, con un motoraccio a due tempi che caccia un maledetto puzzo, si mette a lato; i poliziotti nascondono la perplessità (colonna? come mai non ne sappiamo niente?) sotto una mezza disinvoltura, indi tagliano.

A sera, al 1063° chilometro, entriamo in Dresden, la più grossa città della Germania Est. Il cuore si stringe. La colonna anche. La guerra è finita da due anni. Basta questo: il parcheggio della intera colonna può agevolmente essere fatto a lato di qualsiasi marciapiede, senza manovre, una vettura con rimorchio dopo l'altra.

Il resto, molto, è da tacere per carità della patria altrui. Cena come Milano carta annonaria 1941.

Pernottamento stile « a vent'anni va tutto bene » ma gli amici volovelisti Nannini e Rostovtsov li hanno da 2 volte e mezzo a poco meno di 3. Li vedo perfettamente all'altezza della situazione e ben temprati e così mi sorprendo ad ammirarli. La disumana sveglia del Piero ci scaraventa nel terzo giorno di viaggio, 3 Giugno, prima dell'alba.

Ruggeri non ha finito di centellinare alle 125 il suo OLIOFIAT che la polizia — già alla sera si era prontamente accostata — riappare con la vettura color guerra per... accompagnarci all'autostrada.

Ieri pioggia battente, oggi rapsodia di sole. Poca gente nei campi, carri e cavalli in autostrada, chilometri quadrati di coltivazioni verdi, quasi piane e senza case.

A Bautzen finisce l'ultimo residuo dell'occidente davanti ad uno steccato che sbarra la sede autostradale e butta sul pavé di una stradaccia orientale che sveglia le sospensioni. La guerra, 28 anni prima, interrompeva 20 chilometri più avanti i lavori dell'autostrada dell'espansione a oriente Dresden-Breslau.

Rifornimento, lungo come al solito ma movimentato da una brillante prestazione di Ruggeri al motorino di una utilitaria il cui affannatissimo proprietario (o assegnatario) stava per perdere la partecipazione ad una cerimonia nuziale per via di uno stupido cavo per candele. Risata generale sul desiderio di pagare la prestazione.

Prima delle 8.00 ecco Görlitz, porta sulla Polonia, classe molto chiusa. Impieghiamo più tempo ad uscire dalla Germania Est che a entrare in Polonia. Un totalino di due ore e mezzo date in pasto alla burocrazia ci fa dimenticare del tutto di tenere alta la media. Abbandonata l'idea di mandare avanti il rimorchio-duomo.

A sbarra alzata, la felicità di entrare in un Paese « un po' meno tutto quello che pensate voi » è tale che facciamo subito un giro turistico extra di 20 chilometri: c'è tanto sole, così pochi cartelli e noi tanto distratti dalle potenti minigonne della cittadina di frontiera che ci diamo alla campagna pura dove passa una vettura ogni dieci primi.

La sorpresa di battere asfalti discreti e sovente anche buoni ci fa un gran bene, tanto da portare il pranzo — saltato il giorno addietro come saltata è stata la colazione del mattino appena spirato — un po' troppo avanti sull'orologio. Ai primi segni di ammutinamento, facciamo alt in una restauraccia stile « anguria al gelo ».

Vanno furentemente in calorie 800 zloty che diviso 20 dà 40 che per 26 dà 1040 Lire a tesa. Ai Pavesini, a spanna da 3000 a 3500 Lire. La Polonia comincia a piacere.

Prima di Legnica riprendiamo un pezzo della autostrada di eredità tedesca Berlin-Sud Breslau. Stato mediocre. Vietato dalla prudenza il superamento dei cento orari: i lastroni di cemento, dopo più di trenta inverni, sono inclinati in molti punti e la macchina si insacca duramente sul lastrone successivo. La radio porta continuamente la chiara voce di Plinio: « Attenzione buca! » e il serpente della colonna si porta di lato senza pensieri giacché il traffico è quasi nullo.

Breslau alle 15.00. Minigonna prorompente dai 7 ai 35 anni. Lunghi tratti di duro pavé ci scuotono ma ormai siamo agli sgoccioli. Nelle radio cominciano a entrare le voci dei piloti tedeschi, svedesi e russi in allenamento su Leszno.

Strada diritta a tagliar la foresta, colonna in ordine perfetto e smorzamento della velocità tra le prime case di Leszno, in piena pianura. La cittadina conta 32.000 abitanti.

Il contachilometri segna 1463 e sono le 16.35. All'ultimo passaggio a livello siamo fuori tutti: il cielo è pieno di alianti, almeno quaranta.

Il largo viale che porta al lotnisko è abbellito da bandiere e da scritte di saluto. Sapremo meravigliati, poi, che tutte le modeste vetrine della cittadina espongono fotografie, modelli e scritte di saluto.

Veniamo ingoiati dalle operazioni di accoglimento e attornati dagli amici polacchi perfetti padroni della nostra lingua imparata nell'ospitale Calcinata.

Siamo stanchi, ma ci stancheremo del tutto nella sistemazione a campeggio. Transeat: siamo in casa d'aviatori, tra altri aviatori e noi siamo aviatori.

Fine del rotolamento e dello scodinzolamento.

## **La logistica: uno sforzo encomiabile**

Tre aviorimesse medie sul lato Sud con appendici per uffici e magazzini oltre ad una tettoia a pareti semi-aperte per officina riparazioni alianti concorrenti.

Una grossa costruzione moderna con torre controllo, bar, salone riunioni (OSTIV), ristorante, uffici e alloggi piloti sul lato Nord seguita da un basso fabbricato non recente ancora con alloggi piloti, indi il salone ristorante in legno con annesse cucine in muratura.

Staccati i servizi igienici.

Sulle due testate della parte attrezzata del lato Nord dell'aeroporto, una sessantina di

tende da ospedale militare di forme inconsuete (semi-cilindrica, come i metallici Rowney americani) per le squadre da una parte e per gli organizzatori dall'altra. Hanno intercapedine, pavimento in lastra di tela gommata, luce elettrica, da 6 a 8 posti branda: il tutto assolutamente nuovo.

Lo spazio però è scarsissimo, sia nelle tende che nelle stanzette dei piloti; il maltempo dei sei giorni filati sarà sopportato con fatica.

I servizi igienici, purtroppo, sono la nota più stridente. Meglio prendere la vettura e andar nel bosco.

Servizio ristorante perfetto con cucina arieggiante quella tedesca (fatta eccezione per la zuppa di mirtilli, cetrioli, uova sode e un colore troppo facilmente immaginabile). Servizio ai tavoli (4 posti) sbrigato da sveltestime ragazze dai 14 ai 18 anni senza attesa, da parte del commensale, mai superiore ai 3-4 minuti.

Mattino pranzo completo metà dolce e metà salato; alla fine ritiro del sacchetto per mezzogiorno. Cena calda alla sera, anche per rientri dai recuperi tra le 20.30 e le 24.00. Niente alcoolici e niente extra a pagamento.

Si ignorano malesseri derivati dall'alimentazione.

All'ingresso del campo, ufficio postale in chiosco con telegrafo e telefono. Non lontano, in appendice d'aviorimessa, il telex.

Comunicazioni lente: telex e telefoni, ore di attesa anche di sera; posta aerea PL-I da 6 a 9 giorni; posta normale, fuori argomento. Non esiste teleselezione: Leszno-Breslau, meno di 100 chilometri, attesa di 1 ora 45'.

Impossibile pensare di organizzare in proprio, cioè a cura della squadra, un servizio stampa per le notizie ai quotidiani italiani. Aggravante: l'organizzazione delle classifiche, preparazione e diffusione, è andata in corto circuito fin dalla seconda prova. Tra l'altro è stato assai pesante mantenere l'aggiornamento dei piloti che sono anche andati in volo senza sapere le posizioni di classifica generale.

Schieramento alianti molto lontano dalle infrastrutture descritte, fino a un chilometro e mezzo, con box nazionali troppo serrati. L'Italia, piazzata d'angolo tra inglesi e russi, era decisamente la più sacrificata durante le manovre da e per la linea di volo. L'organizzazione propriamente volovelistica, meteo, direzione, commissari, trainatori, eccetera curata da volovelisti, ovviamente. Sorpresa, invece, nella logistica comune ove tutto è predisposto e movimentato da una società di stato specializzata nell'organizzazione di qualsiasi manifestazione sportiva, dal pugilato al ciclismo o al calcio. Dalla tenda al quotidiano sportivo, ecco.

Il Paese non è ricco, anche se vive una interessante evoluzione. Lo sforzo praticato a Leszno per questi *mondiali*, quindi, va ammirato incondizionatamente. Tengo a precisare che questo merito è della logistica. Per la direzione di gara, per la strategia insomma, le cose sono diverse.

## Note

(1) « Primula » coupé prototipo Dicembre 1965, chilometri 60.000, Lire 500.000. Se Scavino per la fretta non s'accorge, l'inserzione è gratuita e dopo cambio il nome.

(2) La composizione qui è teorica in quanto due alianti su rimorchio, I-ASET e I-MAGO, sono stati agganciati a Monaco perchè rimessi a lucido presso le rispettive case tedesche di costruzione nei 15 giorni precedenti la partenza.

## Organico della Squadra d'Italia



- |                     |                         |                              |
|---------------------|-------------------------|------------------------------|
| 1 Baldisseri Sergio | Sesto Calende (Varese)  | aiutante                     |
| 2 Biale Aldo        | Torino                  | aiutante                     |
| 3 Bucciari Agostino | Padova                  | pilota di riserva e aiutante |
| 4 Carrera Carlo     | Varese                  | aiutante                     |
| 5 Fatica Danilo     | Milano                  | aiutante                     |
| 6 Galli Egidio      | Lurago d'Erba (Como)    | vice capo squadra e aiutante |
| 7 Giusti Guglielmo  | Somma Lombardo (Varese) | aiutante                     |
| 8 Hofer Matilde     | Merano (Bolzano)        | interprete e aiutante        |
| 9 Manzoni Roberto   | Bresso (Milano)         | pilota classe libera         |
| 10 Maritano Luciano | Torino                  | radiotecnico                 |
| 11 Morelli Piero    | Torino                  | capo squadra                 |
| 12 Nannini Umberto  | Roma                    | giornalista                  |
| 13 Perotti Giovanni | Vercelli                | pilota classe standard       |
| 14 Pilat Mario      | Padova                  | aiutante                     |
| 15 Poletti Franco   | Milano                  | aiutante                     |
| 16 Pronzati Attilio | Vanzago (Milano)        | pilota classe standard       |
| 17 Rovesti Plinio   | Rieti                   | meteorologo                  |
| 18 Ruggeri Franco   | Torino                  | S.A.T. FIAT                  |
| 19 Vergani Walter   | Milano                  | pilota classe libera         |
| 20 Weber Giorgio    | Bolzano                 | interprete e aiutante        |

## Composizione delle squadre operative

### *Classe libera*

« Cirrus » n 43 I-VITA

pilota Vergani  
aiutanti Giusti e Fatica

« Cirrus » n 44 I-ASET

pilota Manzoni  
aiutanti Pilat e Weber (prime tre prove)  
Galli e Poletti (altre quattro prove)

### *Classe standard*

« Phoebus » n 103 I-MAGO

pilota Pronzati  
aiutanti Carrera e Baldisserrì

« Phoebus » n 104 I-ACOS

pilota Perotti  
aiutanti Bucceri e Biale

### *Squadra di base*

Morelli  
Nannini  
Rovesti  
Hofer  
Maritano  
Ruggeri

capo squadra  
stampa e classifiche  
meteo e linee di partenza e di traguardo  
interprete e telefono  
radio  
assistenza tecnica

### **Sono venuti a trovarci:**

Rinaldi, Angiolini e un amico, da Modena, con « FIAT 124 ».  
Signora Manzoni, da Bresso (Milano), con linea aerea polacca LOT.  
Signora Pronzati, da Vanzago (Milano), con linea aerea polacca LOT.  
Signora Fatica, da Milano, con linea aerea polacca LOT.  
Albonico, da Como, con linea aerea polacca LOT.  
Moretti Francesco e due amici, da Rieti, già in Polonia per la fiera di Poznan.  
Larghi e Vanoni da Calcinatè con i loro aerei da turismo.

*Nella speranza di poter distribuire questo numero prima della fine dei nazionali di Rieti, interrompiamo la brillante e meticolosa cronaca di Galli, rinviandola al prossimo numero, anche nella convinzione che tanti altri — già sollecitati — ci facciano pervenire le loro opinioni in merito ai mondiali.*

## Intervista con Harro Wödl

a cura

di Gioacchino von Kalckreuth

*Trovandomi ad Aigen (Austria), la famosa scuola di volo a vela della Stiria, durante lo svolgimento del campionato mondiale, ho vissuto con la gente di qui la passione ed il tifo per il loro istruttore Harro Wödl. Ogni giorno portavamo a sua moglie tutti i giornali che pubblicavano le novità volovelistiche dalla Polonia, ed alla sera dell'ultimo giorno, quando la radio ha trasmesso il risultato finale dei campionati, tutta la vallata si è messa in gran festa. È troppo lungo raccontare come abbiamo festeggiato Harro dopo il suo rientro, occorre però dire che per lui « dopo » era quasi più impegnativo di tutto il campionato!*

*Ho naturalmente sfruttato la mia presenza in loco per chiedere ad Harro un'intervista per VOLO A VELA, subito concessami e che qui presento:*

D. — Harro, tu conosci ormai tre campionati mondiali: quello argentino, quello inglese ed ora quello polacco. Come giudichi questo ultimo?

R. — Io lo giudico positivamente per quanto riguarda l'organizzazione, particolarmente perché gli incaricati di Leszno — dimostrando molta flessibilità — hanno migliorato giorno per giorno mettendo a frutto l'esperienza di varie piccole difficoltà, come per esempio il briefing, i



traini e la separazione delle operazioni tra le due classi in gara.

D. — Come si è presentato lo svolgimento della competizione con un totale di 107 alianti?

R. — La massa dei concorrenti era, secondo me, il problema organizzativo numero uno di Leszno. Mai prima, nella storia dei campionati, si era vista la partecipazione di 32 nazioni con un totale di 107 alianti e devo dire che anche qui i polacchi si sono dimostrati all'altezza della situazione, fortunatamente con il supporto di un vasto aeroporto e di attrezzature spaziose e moderne.

Inizialmente le prove della standard e della libera erano insieme, poi, giustamente, la direzione di gara dopo la collisione in vo-



lo ha separato le due classi. Specialmente nei giorni di termiche secche si sono visti assembramenti di aliанти in volo, tali da mettere paura. Dovremmo insistere affinché in futuro le due classi rimangano separate, almeno fin quando il numero dei concorrenti rimane così alto.

Io cercherei inoltre di limitare in qualche modo il numero dei partecipanti per ogni classe; secondo me, un buon 25% dei concorrenti non era tecnicamente in grado di competere con impegno, ciò porta, causa un pilotaggio non perfetto, a delle insicurezze nello svolgimento della competizione.

Bisognerà studiare un modo per selezionare i concorrenti per questa competizione, senza però riservarlo alle sole nazioni ad altissimo livello volovelistico.

*D. — Come hai potuto allenarti per Leszno?*

R. — Per quanto riguarda l'aliante ho avuto un sacco di difficoltà, e con me diversi altri piloti, in quanto il BS-1b ordinato da noi già nello scorso anno, non è stato consegnato, e ciò con un preavviso di poche settimane. Con molta fortuna e per la comprensione di Martin Schempp, abbiamo potuto avere un Cirrus per me e un Diamant 18 per Alf Schubert, il mio compagno di squadra nella libera. Affrettatamente è stato messo insieme il cruscotto e solo nelle seconda parte di Maggio ho potuto volare una trentina di ore qui ad Aigen, percorrendo 1200 Km di distanza, con un volo di oltre 500 Km.

Il carrello è stato finito nella notte prima della nostra partenza! Per quanto riguarda l'allenamento in volo, ho potuto incominciare questo con uno stage di due settimane a Varese. Una serie di buone giornate, dopo Pasqua, ci ha permesso di percorrere, in compagnia dei piloti del Centro, diversi voli superiori ai 300 Km. ed ho potuto rientrare da Varese, a casa con un volo di 530 Km. Ho saputo dopo che con questo volo avevo posto una grossa ipoteca sul Trofeo « Valzanello » messo in palio dai volovelisti comaschi.

*D. — Come ti sei trovato sul Cirrus, in Polonia?*

R. — Ho avuto subito un buon contatto con questo aliante, che secondo me ha delle caratteristiche ottime senza esagerare con delle attrezzature tecniche troppo complicate e senza trascurare l'importantissimo fatto di « stare su » con condizioni

deboli.

Con i serbatoi pieni non restavo indietro rispetto al Diamant 18 oppure lo Zefir 4, mentre quando si trattava di rimanere in volo — ed a Leszno quest'anno spesso si trattava di questo — il Cirrus non mi ha deluso.

A mio parere il Cirrus coi serbatoi pieni può tranquillamente battersi con alianti muniti di flaps, anche con valori di salita media di 2 m/s e più; quindi è già in vantaggio quando le salite diventano più deboli, per il suo profilo alare così efficace.

*D. — Cosa ci puoi dire circa i concorrenti della libera?*

R. — Mai prima si era visto un gruppo così forte battersi per il titolo; forte per la preparazione volovelistica ed anche forte per l'aliante disponibile. Tutti i favoriti a Leszno disponevano di un aliante « ultimo tipo » e si può quasi affermare che questa volta era il pilota che contava. C'è da fare un'unica eccezione e si tratta della squadra polacca. Sappiamo tutti che poche nazioni dispongono di un gruppo di piloti preparati come loro e poi erano a casa loro; però lo Zefir, pesante come è, non poteva influire minimamente sui risultati di questo campionato, specialmente con dei giorni così insicuri meteorologicamente. Spero proprio che i polacchi, per il prossimo campionato, possano disporre di alianti al livello degli altri.

Ho visto vincere Walter Vergani il primo giorno con molto stile e sono contento del brillante terzo posto ottenuto nell'ultima prova da Roberto Manzoni.

*D. — Che svolgimento hanno avuto le prove di campionato?*

R. — Ho avuto un inizio abbastanza soddisfacente, il settimo posto il primo giorno, a pochi punti dal primo.

Il secondo giorno ho vinto e mi sono trovato in testa alla classifica, questo mi confortava, ma con un gruppo di concorrenti così preparati, tutto era ancora aperto.

La quarta prova era un circuito triangolare di oltre 200 Km. Con l'americano Schreder, dopo il primo pilone, ho seguito una strada di cumuli nubi filando sotto gli stessi a 160/170 Km/h, verso il centro del triangolo, lungo l'Oder. Dopo aver raggiunto un punto a Sud del secondo pilone, ho lasciato la rotta dirigendomi verso Nord. Avevo un vantaggio di alme-

no 30 Km su tutti gli altri, ero però arrivato troppo presto e lo sviluppo termico era appena all'inizio, ho perso tempo e sono stato raggiunto dalla punta avanzata dei concorrenti, sono finito 17.mo e sono sceso al quarto posto in classifica.

Schreder, che aveva proseguito sulla strada dei cb, perse ancora più tempo.

Il quinto giorno ho vinto ex aequo con Heinz Huth e sono tornato al primo posto in classifica.

Alla sesta prova, un'andata e ritorno in banda, senza punteggio per la velocità, mi sono trovato in un gruppetto con Wroblewski, Burton, Huth e Spänig mentre cercavamo di girare a sud una massa di temporali per poi metterci nuovamente in rotta per il pilone. Occorreva trovare il momento giusto per ritornare in banda ed evitare una riduzione di Km atterrando troppo fuori banda. Eravamo già a 50 Km. a Sud della rotta quando per me risultò evidente che la giornata stava, volovelisticamente, finendo. Avevo ancora 1200 m e sperando di ottenere un'efficienza di 1:30 decisi di tornare verso la rotta, malgrado la pioggia battente.

Anche Huth pensò così, perché dopo l'atterraggio ci siamo trovati tutti e due a un Km dalla rotta. Gli altri, insistendo

verso Sud atterrarono fuori banda e persero molti punti. Mi piazzai al 16° posto nella prova e passai al secondo posto in classifica, a soli 32 punti dal primo, il brillante svedese Goran Ax.

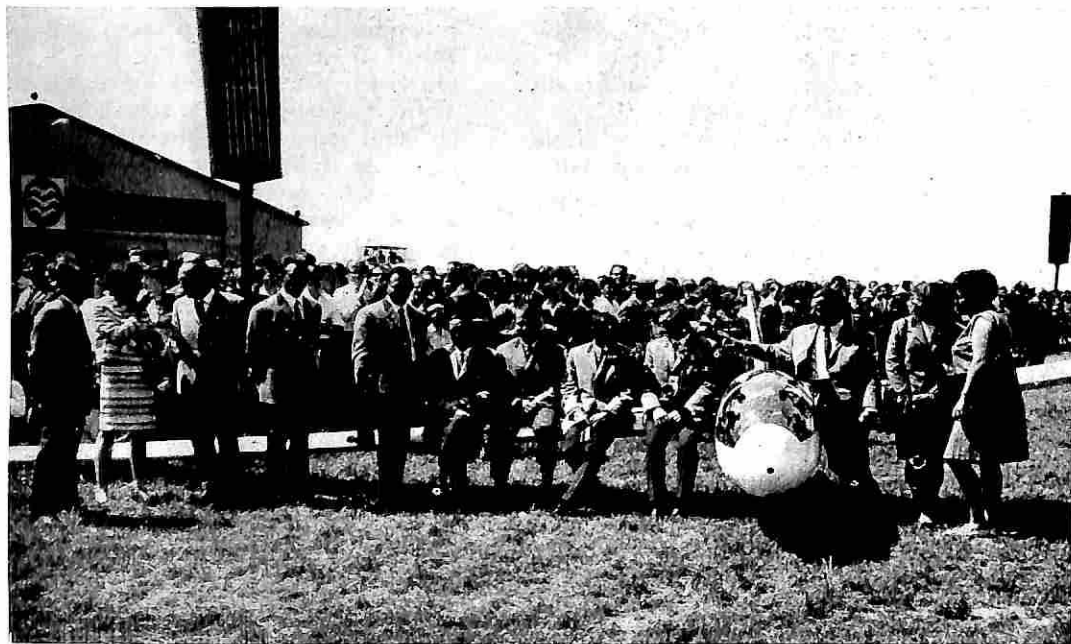
La settima ed ultima prova prevedeva un finish tirato allo spasimo.

Subito dopo il Briefing per l'ultima prova, un volo su meta prefissata di 200 Km, ci siamo radunati per preparare il nostro piano di battaglia. Poiché le condizioni meteo prevedevano buone salite e vento in coda, c'era da aspettarsi che la maggior parte dei concorrenti avrebbe velocemente concluso la prova, come infatti si è verificato, il vincitore Art Dekkers ha percorso la distanza alla bella media di 121 Km/h.

Abbiamo calcolato che un mio vantaggio di un minuto e mezzo sullo svedese Ax, sarebbe bastato per riportarmi in testa alla classifica. Il mio piano era abbastanza semplice: dare allo svedese un vantaggio di pochi minuti sulla linea di partenza, poi mettersi alla sua caccia e finire il volo al suo fianco.

Ed è stato esattamente così che il volo si è svolto.

Tre minuti dopo il suo passaggio, la mia squadra mi ha dato il via!



*La squadra austriaca.*

Era il tempo giusto per vederlo ancora nel gruppo degli alianti nella prima termica. Ho raggiunto Ax dopo 40 Km di volo e abbiamo tagliato insieme il traguardo di Lodz a 200 Km/h.

D. — *Potresti darmi un tuo commento sulla formula del punteggio?*

R. — È una formula che, secondo me, ha premiato troppo la velocità. Comunque se la direzione vuole adottare questo tipo di punteggio, deve stare su questa linea evitando però di dare un tema come quello della sesta prova che non comportava nessun punteggio alla velocità. Quel giorno ogni chilometro di distacco dal primo — e sappiamo come la fortuna o il destino possono giocare durante un giorno con temporali — costava più di sette punti! Qui potevi perdere il campionato e ciò per un campionato di « velocità » non è concepibile.

D. — *Quale delle sette prove disputate è stata per te la più interessante?*

R. — Penso sia stata la terza, un triangolo di 313 Km, non chiuso per le condizioni meteo mutevoli. All'inizio salite deboli con vasti buchi tra di loro, sul secondo lato buone condizioni, il terzo di nuovo deboli e difficili.

D. — *Qual è il tuo giudizio sui temi assegnati rispetto alle condizioni meteo?*

R. — Tutte le prove, salvo l'ultima, erano al limite del raggiungibile e talvolta troppo ottimistiche, come è confermato dalle prove non concluse. Ritengo comunque che ciò sia stato un giusto bilanciamento delle cose dato che il punteggio premiava troppo la velocità.

Solo l'ultimo giorno le condizioni permettevano un volo di oltre 500 Km in linea retta, ma ovviamente la direzione doveva evitare una prova simile per poter concludere il campionato in tempo.

D. — *Come hai trovato le condizioni dal punto di vista salite e navigazione?*

R. — Non è stato difficile, particolarmente pensando all'ultimo campionato d'Inghilterra. Il grande fiume, le foreste e le ferrovie, davano sempre la possibilità di trovarsi.

Per quanto riguarda le termiche, siamo stati tutti un po' delusi avendo sentito spesso parlare delle formidabili condizioni polacche. Era interessante notare che le salite spesso si trovavano sui terreni umidi o boscosi, mentre le zone secche davano meno. Nel complesso però è stato

il mio tipo di tempo, quello che mi è sempre piaciuto per un campionato interessante e, se vuoi, duro.

D. — *Che cosa, nel tuo giudizio, ti ha dato un sensibile aiuto nella conquista della vittoria a Leszno?*

R. — È stato, oltre la perfezione della mia squadra, il « team flying » col mio compagno Alf Schubert sul Diamant 18, il quale — se non avesse perso la sua carta geografica di volo, nella terza prova — avrebbe potuto classificarsi anche primo.

Noi due abbiamo praticato il « volare insieme » da parecchio tempo, avendo anche studiato le idee di Henry, Makula e Johnson. Penso che nei futuri campionati questo diventerà ancora più importante ed è importante che i piloti si allenino in tempo per fare funzionare perfettamente questa tecnica. Noi austriaci ci siamo meravigliati di diverse squadre favorite che, o non praticavano del tutto il « team flying » oppure lo facevano con delle regole sbagliate.

D. — *Ti piace l'idea di difendere il tuo titolo a Marfa?*

R. — Mi piace molto il farlo in una zona che volovelisticamente fa parte della mecca nel nostro sport. Sono sicuro che i nostri amici americani faranno di tutto per farlo diventare un secondo « Argentina ».

D. — *Come vedi l'aliante da competizione per il prossimo futuro?*

R. — Francamente — se la tecnica non trova domani qualcosa di nuovo e di diverso da tutto quello che sappiamo — lo vedo pressapoco come il Cirrus. Se costruiscono dei flaps automaticamente combinati col timone meglio ancora. Ogni competizione avrà almeno un terzo dei giorni con deboli condizioni, quando conta lo « stare su » e qui si decide spesso la battaglia. È ancora la capacità di salita che conta e rimane la base del nostro volare.

*Harro, ti ringrazio molto per questa intervista e ti auguro, anche a nome di tutti i lettori di "VOLO A VELA", una brillante continuazione di successi. Arrivederci a Como per la premiazione del Trofeo "Nello Valzania".*

## XI° CAMPIONATO MONDIALE - LESZNO - GIUGNO 1968 - CLASSE STANDARD

GRAD	PILOTA	NAZIONE	ALIANTE	N° di Gara	1° p.1000		2° p. 588		3° p. 380		4° p. 683		5° p.1000		6° p.1000		7° p.1000		8° p.1000		PUNTEGGIO FINALE	% 6651	
					△ 224 Km.	↔ 226 Km.	△ 224 Km.	△ 313 Km.	△ 215 Km.	↔ 170 Km.	↔ 283°	→ 200 Km.											
1	SMITH	U.S.A.	ELFE S-3	93	974	3	513	5	171	16	658	3	974	2	898	7	542	16	865	6	5595	58	84,2
2	PERSSON	SVEZIA	LIBELLE	97	636	19	497	6	198	12	683	1	945	4	705	26	1000	1	795	15	5459	84	82,1
3	LINDNER	GERMAN.OCC.	PHOEBUS	82	997	2	308	22	210	9	645	4	745	20	867	10	870	3	802	14	5444	84	81,1
4	MOFFAT jr.	U.S.A.	ELFE S-3	92	730	11	588	1	198	12	614	11	1000	1	896	8	573	15	838	9	5437	68	81,8
5	STOUFFS	BELGIO	LIBELLE	56	1000	1	191	31	237	5	658	3	953	3	1000	1	847	4	496	42	5382	90	81,-
6	BLOCH	SVIZZERA	ELFE S-3	94	837	6	543	3	138	22	541	17	763	14	862	11	870	3	815	12	5369	88	80,8
7	PEROTTI	ITALIA	PHOEBUS	104	688	15	513	5	237	5	630	8	773	13	664	28	847	4	907	4	5259	82	79,1
8	MAKULA	POLONIA	FOKA 5	88	799	8	119	39	262	2	611	12	776	12	879	9	824	6	916	3	5186	84	78,-
9	NIETLIS PACH	SVIZZERA	PHOEBUS	95	905	4	543	3	156	18	528	19	942	5	958	4	367	20	757	16	5156	89	77,6
10	GROSSE	GERMAN.OCC.	AS W 15	83	799	8	298	23	380	1	642	5	758	15	879	9	123	31	1000	1	4879	93	73,4
11	VAVRA	CECOSLOVACC.	M 35	62	348	36	478	8	198	12	626	9	750	18	971	2	756	10	707	23	4834	118	72,7
12	PRONZATI	ITALIA	PHOEBUS	103	747	10	474	9	198	12	623	10	812	11	949	5	62	36	885	5	4750	98	71,5
13	RODLING	SVEZIA	LIBELLE	96	605	23	269	25	237	5	614	11	880	8	770	19	321	22	930	2	4626	115	69,6
14	REPARON	OLANDA	Ka-GE	73	811	7	211	30	240	4	668	2	643	28	828	14	359	21	853	7	4613	108	69,4
15	FRI TZ	AUSTRIA	SH	55	147	41	549	2	216	8	623	10	753	17	915	6	580	14	750	18	4533	116	68,2
16	MUSZCZYNSKI	POLONIA	FOKA 4-5	89	858	5	119	32	262	2	645	4	916	6	833	13	763	9	78	48	4474	119	67,3
17	PETROCZY	UNGHERIA	FOKA 4	100	700	14	416	17	222	7	573	15	589	31	756	21	466	19	674	28	4396	152	66,1
18	REID	N.ZELANDA	KA 6-3	81	563	27	543	3	225	6	607	13	667	26	149	45	885	2	748	19	4387	141	66,-
19	GOMBERT	FRANCIA	SIREN C -30	68	721	12	491	7	132	23	512	22	732	21	797	18	146	30	692	26	4223	159	63,5
20	NOLTE	GERMAN.OR.	FOKA 4	81	570	26	292	24	-	32	604	14	833	10	272	37	809	7	804	13	4184	161	63,-
21	JOHANNESSEN	NORVEGIA	VASANA	85	589	25	12	37	237	5	506	23	568	33	747	23	801	8	710	22	4172	176	62,8
22	WILLIAMSON	G.BRETAGNA	PART 15	102	617	21	590	4	189	14	234	30	690	25	966	3	199	28	745	20	4160	145	62,6
23	KUZNITZOV	RUSSIA	FOKA 4	105	655	17	419	16	201	11	607	14	700	24	623	30	245	25	633	31	4081	166	61,4
24	WITTANEN	FINLANDIA	KKVTV	66	789	8	119	32	107	26	642	5	662	27	821	16	70	35	817	11	4027	161	60,6
25	SCHREIBMAYER	AUSTRIA	KA 6 E	54	591	24	243	28	210	9	516	21	758	15	758	20	245	25	703	24	4024	166	60,5
26	URBANIC	ARGENTINA	PHOEBUS	51	506	32	468	10	125	25	414	27	472	40	809	17	359	21	865	6	4038	178	60,4
27	FINESCV	ROMANIA	FOKA 4	91	681	16	416	17	198	12	525	20	368	43	645	29	519	17	631	32	3983	186	59,9
28	NATOVSEK	CECOSLOVACC.	M 35	63	539	30	253	37	256	9	547	16	755	16	860	12	70	35	548	39	3828	178	57,6
29	E. VAN BREE	OLANDA	FOKA 4	72	605	23	425	14	13	30	636	6	612	30	741	24	230	27	523	41	3785	195	57,-
30	INNES	G.BRETAGNA	DART 15	101	136	43	461	12	198	12	604	14	862	9	826	15	-	40	683	27	3770	172	56,7
31	MURICH	BRASILE	FOKA 4	58	541	29	412	18	204	10	607	13	727	22	541	32	-	40	644	30	3676	194	55,3
32	PENAUD	FRANCIA	SIREN C 30	69	714	13	461	12	204	10	633	7	703	23	220	40	108	33	629	33	3672	181	55,2
33	FOHKE	N.ZELANDA	KA 6 E	86	605	23	-	39	47	29	516	21	477	38	720	25	496	18	752	17	3613	210	54,4
34	SZEREDAY	UNGHERIA	FOKA 4	99	615	22	416	17	10	31	531	18	584	32	751	22	54	37	586	36	3547	195	53,4
35	DEFOSSE	BELGIO	LIBELLE ST	57	688	15	217	29	201	11	604	14	903	7	125	47	725	11	1	49	3464	183	52,1
36	BLAVERIT	GERMAN.OR.	FOKA 4	80	626	20	468	10	198	12	500	24	120	49	333	35	641	13	541	40	3427	203	51,6
37	BULVKIN	NORVEGIA	S 4	84	534	31	464	11	210	9	668	2	773	13	2	50	-	40	757	16	3408	172	51,3
38	LILJAMO	FINLANDIA	KK UT	67	641	18	403	19	204	10	506	23	638	29	169	44	115	32	696	25	3372	170	50,7
39	STANLEY	ARGENTINA	PHOEBUS	52	362	35	298	23	125	25	541	17	132	47	284	36	717	12	133	10	3292	105	49,5
40	ROSEW	BULGARIA	FOKA 4	60	242	39	113	33	158	19	516	21	215	45	462	33	832	5	595	35	3128	230	47,1
41	RIX	CANADA	FOKA	79	430	33	105	34	198	12	611	12	503	37	406	34	153	29	665	24	3072	220	46,2
42	PEREZ	CILE	FOKA	77	242	39	259	26	150	20	417	26	550	34	462	33	230	27	721	21	3031	226	45,6
43	BRAES	DANIMARCA	KA 6 E	64	553	28	48	35	-	32	573	15	397	41	-	51	47	38	851	8	2469	248	37,2
44	KOUGHRAN	INDIA	FOKA	74	-	45	360	21	180	15	462	25	391	42	232	39	260	23	548	39	2433	259	36,6
45	ILIESCU	ROMANIA	FOKA 4	90	395	34	5	38	125	25	113	32	274	44	669	27	230	27	611	34	2422	261	36,5
46	SCHUBERT	BRASILE	URUPENA	59	242	39	422	15	125	25	269	29	141	46	609	31	-	40	561	37	2369	262	35,7
47	DINDIKSEN	DANIMARCA	KA 6cR	65	641	18	377	20	168	17	414	27	475	39	88	48	146	30	345	43	2328	252	35,-
48	SPEPANOVIC	YUGOSLAVIA	DELFIN	107	204	40	-	39	192	13	462	25	508	36	245	38	146	30	552	38	2309	269	34,8
49	ZAJCEW	RUSSIA	FOKA 4	106	265	37	412	18	132	23	284	28	747	19	139	46	1	39	-	50	1980	260	29,8
50	JUEZ	SPAGNA	FOKA 4	71	263	38	-	39	128	24	417	26	513	35	176	42	1	39	345	43	1843	286	27,8
51	BLACKWELL	AUSTRALIA	FOKA	53	-	45	458	18	62	28	531	18	132	47	-	-	-	-	-	-	1183	151	17,8
52	FILIPPUSON	ISLANDA	FOKA	75	39	44	-	39	132	23	-	35	128	48	174	43	253	24	314	45	1040	301	15,7
53	FUJIKORA	GIAPPONE	FOKA	78	141	42	35	36	156	18	31	34	64	52	36	49	237	26	318	44	1018	301	15,3
54	SOLE	SPAGNA	FOKA 4	70	-	45	-	39	-	32	98	33	76	51	333	35	85	34	273	47	865	316	13,2
55	HAFLDASON	ISLANDA	FOKA	76	-	45	-	39	77	27	1 93	31	78	50	188	41	1	33	291	46	818	322	12,3
56	STANCZEK	BULGARIA	FOKA 4	61	-	45	-	39	141	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	141	105	2,2
57	AZ DOGAN	TURCHIA	FOKA	98	-	45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	45	/

XI° CAMPIONATO MONDIALE - LESZNO - GIUGNO 1968 - CLASSE LIBERA

GRAD.	PILOTA	NAZIONE	ALIANTE	N° di Gara	1° p. 1000		2° p. 640		3° p. 706		4° p. 1000		5° p. 1000		6° p. 1000		7° p. 1000		PUNTEGGIO FINALE	%		
					△ 224 Km.	△ 224 Km.	△ 224 Km.	△ 224 Km.	△ 313 Km.	△ 215 Km.	→ 182 Km.	← 284°	→ 200 Km.	→ 200 Km.								
1	WODL	AUSTRIA	CIRRUS	5	959	6	640	1	693	2	758	16	1000	1	761	11	919	5	5730	42	90,3	
2	AX	SVEZIA	PHOEBUS C	37	912	7	515	10	683	3	964	3	932	10	838	6	855	8	5699	47	89,8	
3	SEILER	SVIZZERA	DIAMANT 18	35	860	10	609	4	706	1	626	24	916	13	1000	1	956	4	5673	57	89,4	
4	SCHUBERT	AUSTRIA	DIAMANT	6	962	5	605	5	674	4	764	14	758	26	908	3	854	9	5525	66	87,1	
5	HUTH	GERMANIA OC.	ASW 12	28	753	21	554	7	674	4	654	20	1000	1	761	11	978	2	5374	66	84,7	
6	HOSSINGER	ARGENTINA	PHOEBUS 17	1	854	11	546	8	661	7	887	5	815	18	838	6	747	16	5348	71	84,3	
7	BURTON	INGHILTERRA	SHK-1	42	962	5	554	7	648	9	909	4	959	4	543	22	688	21	5263	72	82,9	
8	JOHNSON	U.S.A.	HP 13 M	34	909	8	612	3	658	8	791	11	938	8	719	13	593	30	5220	81	82,3	
9	YEATES	CANADA	CIRRUS	23	988	3	554	7	623	14	594	27	812	19	803	9	806	12	5180	91	81,7	
10	ZEGELS	BELGIO	SHK	8	828	15	554	7	626	13	561	29	758	26	873	5	781	13	4981	108	78,5	
11	CAMERON	N.ZELANDA	CIRRUS	29	785	19	605	5	671	5	698	18	723	28	620	15	857	7	4959	97	78,2	
12	HORMA	FINLANDIA	SHK - 1	13	843	12	554	7	635	11	599	26	686	30	733	12	891	6	4941	104	77,9	
13	WEBB	CANADA	BS - 1	24	18	44	554	7	619	15	1000	1	957	5	929	2	810	11	4887	85	77 -	
14	WROBLEWSKI	POLONIA	ZEFIR - 4	31	991	2	539	9	587	22	964	3	806	20	297	30	627	25	4811	111	75,9	
15	FRENE	ARGENTINA	PHOEBUS 17	2	895	9	414	16	629	12	558	30	777	25	901	4	619	28	4793	124	75,6	
16	GODHART	INGHILTERRA	HP 14 S	41	814	18	30	30	607	17	720	17	951	6	929	2	739	17	4790	107	75,5	
17	DEKKERS	OLANDA	DIAMANT 18	20	726	24	605	5	664	6	832	8	15	43	901	4	1000	1	4743	91	74,8	
18	SPANIG	GERMANIA OC.	BS -1	27	729	23	554	7	597	19	983	2	973	2	262	31	623	27	4721	111	74,4	
19	LITT	BELGIO	SHK	7	816	17	414	16	607	17	769	83	482	35	873	5	757	14	4718	117	74,3	
20	EHRAT	SVIZZERA	AN -66	36	854	11	488	12	623	14	626	24	857	17	564	19	656	22	4668	119	73,5	
21	SCHREDER	U.S.A.	HP 14	33	968	4	620	2	424	31	613	25	970	3	410	29	609	29	4614	123	72,7	
22	CZUWIKOW	U.R.S.S.	A 15	48	689	27	500	11	616	16	761	15	801	21	613	16	625	26	4605	132	72,5	
23	VERGANI	ITALIA	CIRRUS	43	1000	1	383	19	635	11	588	28	973	2	557	20	457	38	4593	119	72,4	
24	SATNY	CECOSLOVACC.	VEGA 62	10	779	20	438	14	463	28	594	27	790	23	817	7	688	21	4569	140	72 -	
25	MANZONI	ITALIA	CIRRUS	44	738	22	131	27	444	30	827	9	919	11	515	24	970	3	4544	126	71,6	
26	RUDENSKIJ	U.R.S.S.	A 15	46	840	13	212	23	616	16	807	10	785	24	613	16	443	39	4316	137	68,1	
27	GATOLIN	JUGOSLAVIA	METEOR	21	302	40	539	9	591	21	626	24	879	16	698	14	629	24	4264	148	67,2	
28	KROLIKOWSKI	POLONIA	ZEFIR 4	32	822	16	201	24	460	29	849	6	941	7	487	26	463	37	4223	145	66,8	
29	ROWE	AUSTRALIA	LIBELLE	4	837	14	546	8	424	31	646	21	702	29	459	28	587	31	4201	162	66,2	
30	CSEPAN	UNGHERIA	A 15	39	419	36	278	20	642	10	777	12	911	14	459	28	698	20	4184	140	66 -	
31	KUNSAGI	UNGHERIA	A 15	40	392	38	395	17	603	18	843	7	898	15	44	33	814	10	3989	138	62,8	
32	JINKS	AUSTRALIA	DIAMANT 16.5	3	596	32	391	18	594	20	646	21	646	31	529	23	581	32	3983	177	62,7	
33	OLSSON	SVEZIA	PHOEBUS C	38	663	28	220	21	523	24	629	23	919	12	606	17	319	40	3879	165	61,1	
34	RAKOWSKI	GERMANIA OR.	FOKA 4	25	503	34	158	25	479	27	519	31	753	27	838	6	581	32	3831	182	60,4	
35	MERCIER	FRANCIA	SIRENE C 34	16	395	37	562	6	578	23	29	41	796	22	578	18	749	15	3687	162	58,1	
36	THOMANSEN	DANIMARCA	ZUGVOGEL 38	12	625	29	395	17	463	28	509	33	538	34	557	20	467	36	3554	197	56,-	
37	FRENC	JUGOSLAVIA	METEOR	22	76	42	154	26	463	28	443	34	935	9	775	10	640	23	3486	172	55,-	
38	JUNGBLUT	OLANDA	PHOEBUS C	19	607	30	461	13	607	17	382	36	434	38	248	32	706	19	3445	185	54,3	
39	HAMALAINEN	FINLANDIA	IKV 3	14	697	26	100	28	418	32	632	22	584	32	480	27	514	34	3425	201	54,-	
40	HEGINBOTHAN	N.ZELANDA	PHOEBUS C	30	709	25	131	27	517	25	657	19	300	40	501	25	573	33	3388	194	53,4	
41	GAVILLET	FRANCIA	SQUALE	15	302	40	426	15	463	28	344	37	458	37	515	24	721	18	3229	199	50,9	
42	SVOBODA	CECOSLOVACC.	VEGA 62	9	599	31	278	20	2	35	517	32	463	36	550	21	6	43	2646	218	41,7	
43	THORSTENSEN	NORVEGIA	A 15	49	43	43	216	22	95	34	432	35	581	32	810	8	7	42	2184	216	34,5	
44	JUNQUEIRA	BRASILE	FOKA	48	593	33	131	27	130	33	330	38	179	41	0	34	483	35	1846	241	29,1	
45	ARA	SPAGNA	HP 14	18	305	39	41	29	463	28	51	40	311	39	410	29	141	41	1722	245	27,2	
46	FRANZEN	DANIMARCA	SHK	11	456	35	383	19	0	36	-	42	-	44	-	34	-	44	839	254	13,3	
47	ANGLADA	SPAGNA	FOKA 4	17	97	41	0	31	498	26	65	39	43	42	0	34	-	44	703	257	11,1	
48	ELKE	GERMANIA OR.	FOKA 4	26	0	45	-	31	-	36	-	42	-	44	-	34	-	44	0	276	-	-

# DZIEKUJE, POLSCE!

di Attilio Pronzati



Per averci fatto conoscere le tue foreste, i tuoi laghi, gli immensi campi di grano e la tua gente semplice, generosa, sempre disposta al sorriso e all'aiuto. Ma soprattutto per il nostro volo a vela per la sensazione precisa che ci siamo riportata a casa: quella che si sarebbero potute vincere posizioni di maggior prestigio. In altri termini lo sforzo organizzativo costituito da macchine, mezzi, uomini ha permesso di constatare che in definitiva questo è il prezzo necessario per presentarsi ad un Campionato Mondiale con possibilità di affermazione. La validità di questa esperienza è rappresentata dalla raccolta di elementi che valutati opportunamente in adatta sede permetteranno di mettere a punto una rappresentanza agguerrita per il prossimo appuntamento texano.

La meteorologia polacca non è stata generosa, forse solo durante qualche ora e per brevi tratti, qualcuno ha potuto avere la sensazione di quello che potrebbe essere il tempo polacco. La grande raccolta di voli per il diamante dei 500 Km deve es-

sere soprattutto il risultato di giornate di vento, quando cioè anche una situazione di instabilità mediocre ed un plafond relativamente basso, su una immensa pianura con praticamente nullo il problema dell'atterrabilità, rende di facile realizzazione il volo di distanza. Ma abbiamo anche avuto condizioni formidabili di breve durata, per brevi tratti. Se sulla Polonia si verificano giorni con questo tipo di tempo su tutto il territorio, allora credo che qualsiasi tema divenga realizzabile. Durante il Campionato mai però si è avuta una situazione di questo tipo. Planate di 40 Km senza l'incontro di una sola ascendenza, agonie pomeridiane fra 300 e 500 m sullo slancio di anemiche termiche di cm al sec. di salita questa è stata la norma piuttosto che l'eccezione. L'ultima prova ci ha fatto realizzare medie elevate, ma il vento ha permesso di attraversare i punti difficili senza pagare il « biglietto ».

In un Paese comunista quale la Polonia dove tutto è socialmente spersonalizzato vive la più gelosa dittatura: quella di



Dankoski, misterioso tesk-setter. Più d'una volta molti di noi l'hanno potuto osservare mentre estraeva l'ispirazione del tema dalla intensa osservazione della carta della Polonia. Una breve concentrazione, poi la decisione; sono ripartito col forte dubbio che il servizio meteo fosse qualcosa di indipendente in ogni caso poco determinante, comunque forse ignorato dal nostro dittatore. Un paio di volte i temi sono stati cambiati con estemporanei Briefing sul campo, fra gli alianti allineati ai loro posti di partenza, spettacolo indubbiamente suggestivo e non privo di colore.

Enorme il numero degli alianti, grande ed emozionante spettacolo per gli osservatori, ma dura era la parte dell'interprete specialmente alle partenze, le collisioni che si sono verificate sono la non causale dimostrazione che lo spazio era poco.

Gli alianti di « vetro » vincono, alcune lunghe planate con i « Foka » hanno misurato lo spazio che oramai corre con le due tecniche costruttive. I tedeschi hanno le migliori macchine, gli svizzeri con loro per merito dei Diamant, Elfe, ecc. I prossimi studi andranno fatti sulle macchine che rimorchiano i carrelli per riportare meglio le velocità su strada rispetto a quelle degli alianti. Le quote relativamente modeste con le quali si correva sulla Polonia permettevano una facile osservazione delle strade dominate, nei giorni delle prove, dai carrelli, incredibile spettacolo, sicuramente irripetibile sulle nostre strade con il loro usuale traffico. Particolari tecniche di volo non posso dire d'averne osservate; era di contro necessaria una notevole elasticità nella condotta di gara determinata dalla non omogeneità delle condizioni meteo. Ancora qualcuno « polacca » esasperando le cabrate, fra i meglio piazzati nessuno, la forte richiamata solo qualche volta dove si potevano misurare forti valori di salita e quando la quota richiedeva un guadagno, altrimenti moderate variazioni di assetto. Del resto, forse per il grande numero degli alianti che aggredivano le prime termiche all'inizio dei percorsi per lo spazio di manovra ridotto, termicare nel roccolo era una pena ed impossibile centrare in maniera accettabile. Meglio la fuga, molte volte, ma anche in questo caso sempre troppi a condividere questa idea. Ma forse qualcuno, molto attento

alle planate, trascura una buona tecnica di salita.

I piloni erano sempre ben segnalati da grandi teli, in più gli elicotteri dei commissari sempre vicini, facilitavano il loro reperimento, in ogni caso gravosa la legge di scendere al sorvolo dei piloni a quota massima di 1000 m. Niente macchine fotografiche in volo, ma una sera l'OSTIV ci ha presentato in un film delle riprese a colori da satellite artificiale incredibilmente nitide. Vedere l'effetto della brezza di mare sul Sahara, o il Jet Stream nel nord Atlantico, la nascita del ciclone a fianco delle coste della Florida, il fronte freddo sul Rio della Plata con una chiarezza estrema, fannopensare che la burocrazia di qualsiasi colore sia perde ovunque il passo.

Fuori d'ogni dubbio è l'entità dello sforzo sopportato dalla Polonia per organizzare questi Campionati. La generosità con la quale gli uomini hanno affrontato problemi qualche volta più grossi di loro va ricordata. Solo il lavoro della commissione sportiva costretta a ricalcolare il punteggio nel semplice caso che un concorrente reclamasse un piccolo errore di valutazione della propria distanza a causa della formula che teneva conto del chilometraggio totale dei concorrenti fa pensare a numerose notti bianche. Ma ancora la perfetta efficienza del lavoro di linea al lancio degli alianti con una cadenza di decolli ogni 20" è frutto di una perfetta messa a punto e di una efficienza e serietà degli uomini di tutto rilievo. Ed infine l'interessamento della popolazione allo svolgimento delle gare, alle manifestazioni di inizio e chiusura dei campionati. Indubbia prova questa di un alto livello di conoscenza e coscienza aeronautica di una intera popolazione.

## Meteorologia ai campionati mondiali



La competizione volovelistica mondiale conclusasi il 23 giugno a Leszno, ed alla quale hanno aderito 31 nazioni con ben 102 piloti, non è certo stata favorita da quelle favolose condizioni meteorologiche che conoscevamo attraverso la descrizione dei memorabili voli di distanza e di velocità compiuti dai campioni del volo a vela polacco.

Benchè il Campionato si sia concluso con un numero di prove superiore al minimo stabilito dal suo regolamento, occorre tuttavia rilevare come queste prove non siano state tutte selettive e come i risultati conseguiti non siano del tutto soddisfacenti.

Si deve soprattutto al numero ed alla qualità dei concorrenti, nonché ai moderni aerei in gara, se il Campionato ha potuto svolgersi ad un buon livello agonistico, prima ancora che tecnico. Per vero dire, infatti, l'inclemenza delle condizioni meteorologiche e le non poche indecisioni degli organizzatori, hanno fatto sì che il fattore fortuna, in diverse prove, giocasse un ruolo preponderante.

Così, ben tre gare di velocità, su cinque disputate, sono state trasformate in prove di distanza su banda, essendo rimaste incompiute. Non si può pertanto dire che lo spirito del Campionato sia stato sempre rispettato; poichè è facile capire quanto la tecnica di una gara di velocità sia diversa da quella di una gara di distanza.

Ad ogni modo, ritornando alle condizioni meteorologiche che hanno accompagnato questa XI edizione dei Campionati Mondiali di Volo a Vela, in terra polacca, diremo che, prima a boicottare la situazione atmosferica è stata una « linea di instabilità » proveniente da W e giunta su Leszno poco dopo le 12.00 del 9 giugno, giorno dell'inaugurazione del Campionato.

La situazione era piuttosto tragica, perchè l'azione di un anticiclone centrato sulla Russia rallentava la velocità di spostamento di questa perturbazione e anche quella di un successivo fronte freddo, pure in lento movimento verso levante, in direzione di Leszno (Fig. 1).

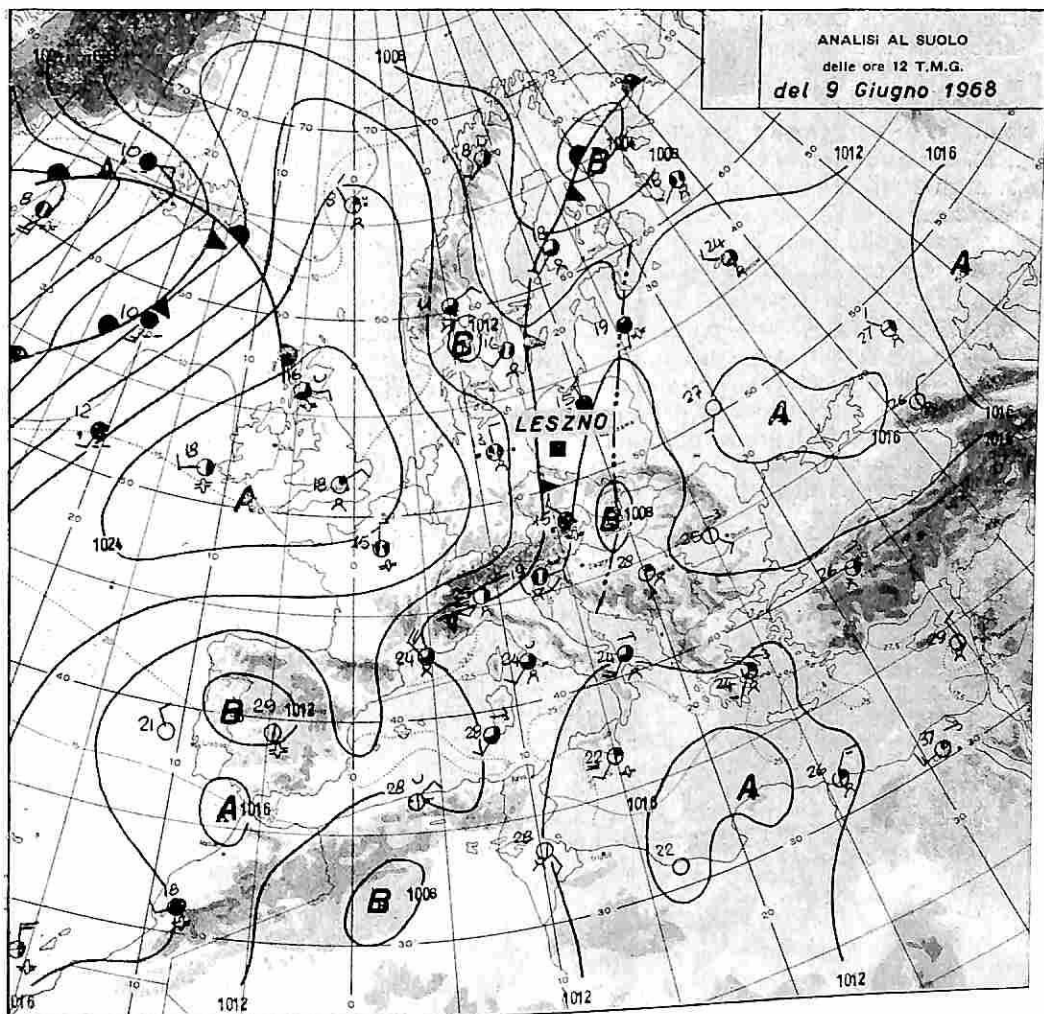


Figura 1

Non c'era da farsi illusioni: la perturbazione, frenata nella sua marcia dall'azione bloccante dell'Anticiclone russo, sarebbe infatti diventa stazionaria nel giro di dodici ore ed avrebbe continuato a rovesciare, sulla regione del Campionato, acqua a catinelle per altre quarantotto ore. Come succede anche da noi, allorchè, in circostanze del genere, si cerca di tener su il morale dei piloti promettendo loro... bel tempo per il giorno successivo, così il povero « meteo » di Leszno per tre giorni fu costretto a pronosticare rapide evoluzioni con imminente sblocco della situazione e conseguente ritorno del bel tempo!

Ma la pioggia continuò a cadere ininterrottamente dalle prime ore del pomeriggio del 9 giugno sino al tramonto del giorno 12. Acqua corrente... in tutte le tende dove eravamo alloggiati; stivali di gomma esauriti in tutti i negozi della regione di Leszno; forte consumo di supposte anti-reumatiche ed antiflogistiche da parte di tutti. Ed ecco, il giorno 13 succede il miracolo: l'alta pressione con un massimo di 1032 mb sul Mare del Nord domina la situazione sull'Europa centro-settentrionale, ed a Leszno torna a risplendere il sole. Il terreno, fortemente sabbioso, assorbe rapidamente l'acqua che il giorno prima da-

va all'aeroporto di Leszno ed alle campagne circostanti il monotono aspetto delle risaie.

La regione di Leszno è ora interessata dalla circolazione anticiclonica dianzi citata (Fig. 2). Aria abbastanza instabile ed umida negli strati inferiori permetterà la organizzazione di una buona attività termoconvettiva fino alla quota di 1000 metri, a partire dalle ore 11.00, con una temperatura di 22 °C in superficie. Dopo il superamento dei 22 °C sarà possibile la formazione di cumuli con base iniziale attorno a 1200 m e sviluppi verticali massimo fino a 2400 m. Nello strato convettivo i venti spirano dal primo quadrante (050°-080°) a tutte le quote, con 15-20 Km/h in superficie, 30-40 Km/h a 1000 m, 35-50 Km/h a 2000 m.

Le condizioni sono senz'altro favorevoli all'inizio della competizione, e la Direzione di Gara assegna come tema per la prima giornata un circuito triangolare di 224 Km per entrambe le Classi. Le partenze iniziano alle ore 11.30, ed in poco più di un'ora i 105 alianti in gara sono in aria. Dopo il taglio del traguardo i concorrenti puntano decisamente verso il primo pilone. Le condizioni di veleggiamento, particolarmente buone nella zona di Leszno, sono state discrete lungo tutto il percorso di gara. Tuttavia, una quindicina di concorrenti atterrano lungo il tragitto senza completare la prova. Ottime le prestazioni dei nostri piloti: Vergani è il più veloce in Classe Libera ed è primo su 48 concorrenti. Il morale della Squadra italiana sale alle stelle!

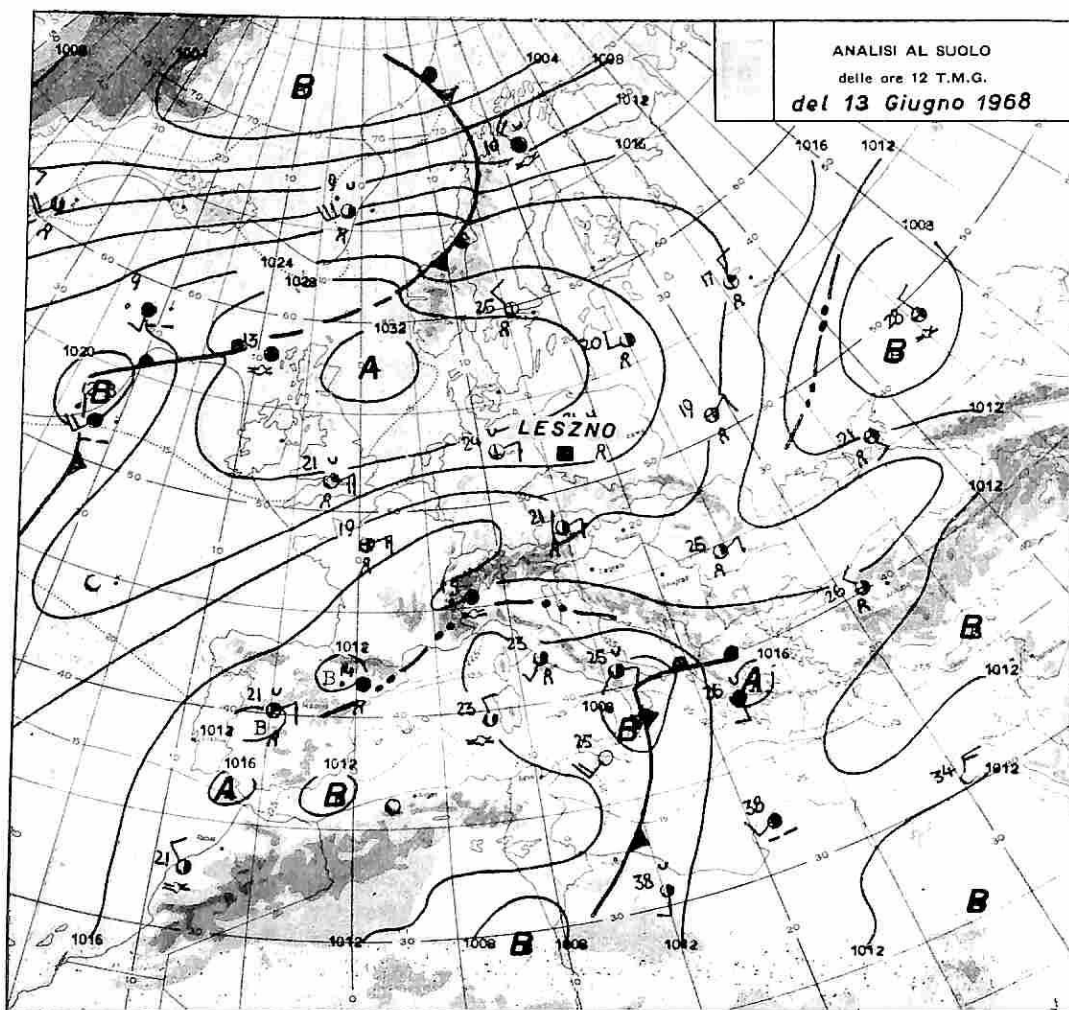


Figura 2

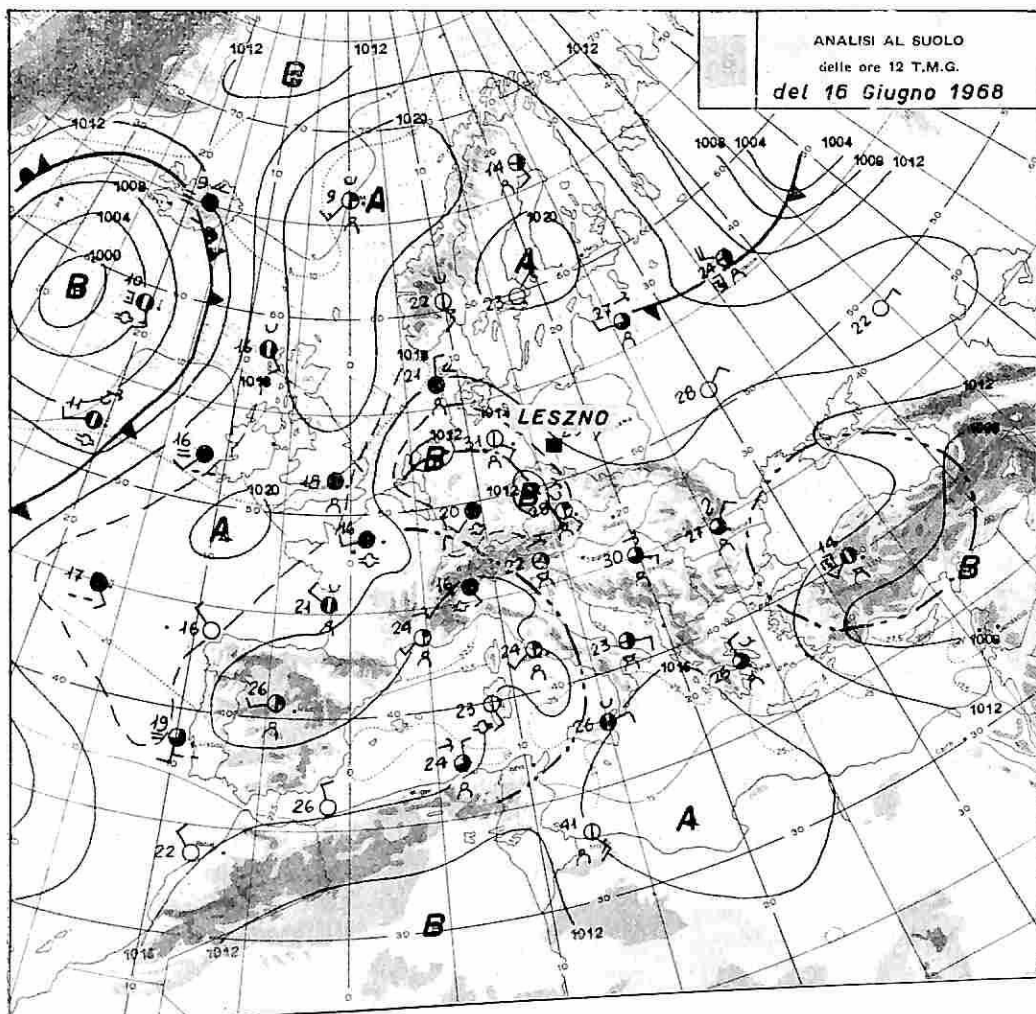


Figura 3

Nella seconda giornata di gara (14 giugno) l'anticiclone che interessa l'Europa centro-settentrionale, e quindi anche le regioni del Campionato, risulta notevolmente affievolito (1028 mb in confronto ai 1032 mb del giorno precedente). Il gradiente barico in superficie è diminuito e, conseguentemente, anche l'intensità del vento si è attenuata. A tutte le quote i venti spirano attorno ad Est.

Benché le condizioni di instabilità siano pressapoco quelle del giorno precedente, le ascendenze tarderanno a formarsi perché il debole vento in superficie non ne favorirà l'innesco. Occorrerà quindi una maggior temperatura in superficie prima che l'attività termoconvettiva si organizzi. La Direzione di Gara sembra non tener conto di questi fattori, ed al Briefing delle

09.30 annuncia un triangolo di 313 Km per le due Classi. Interminabile attesa sul campo di volo, mentre alianti e apparecchi a motore effettuano sondaggi in volo. Dopo molte incertezze si dà finalmente il via alla solo Classe Standard per un'andata e ritorno da Leszno a Borkow (226 Km), primo lato del triangolo progettato al mattino. Le condizioni del veleggiamento sono povere, e su 56 piloti in gara, uno solo, il nordamericano Moffat, riesce a completare la prova, mentre tutti gli altri atterrano lungo la rotta. Conformemente a quanto stabilito dal regolamento, la « gara di velocità » viene trasformata in « distanza su asse ». La classifica generale registra un primo sensibile sconvolgimento. La terza gara, del 15 giugno, subisce la stessa sorte della seconda. L'anticiclone va



ulteriormente indebolendosi unitamente ai venti in superficie, che si sono disposti dal secondo quadrante a tutte le quote, con intensità di 30 Km/h a 1500 m. La temperatura massima aumenterà di 5 °C rispetto al giorno precedente, ma le condizioni termiche permarranno piuttosto povere e le ascendenze cesseranno poco dopo le 16.30.

La Direzione di Gara assegna un triangolo di 224 Km per entrambe le Classi; ma nessuno dei concorrenti riesce a percorrerlo interamente e tutti gli alianti atterrano in campagna. Anche questa prova viene giocoforza trasformata in distanza su banda: il fattore fortuna continua a spadroneggiare e la classifica generale subisce nuovi sconvolgimenti.

Il 16 giugno, giorno della quarta prova, la situazione meteorologica è ancora sotto la influenza dell'anticiclone che ha dato il via al Campionato (Fig. 3) e che, sempre in fase di lenta attenuazione, è ora circondato da perturbazioni a NE ed a SW. Sono previste manifestazioni temporalesche associate alla « linea di instabilità » che nella Fig. 3 si vede a Sud di Leszno.

Le condizioni termiche sono migliorate

rispetto al giorno precedente e, nonostante il timore dei temporali, la Direzione di gara assegna come prova del giorno un triangolo di 313 Km ad entrambe le Classi.

Durante lo svolgimento della prova regna una certa euforia perchè i temporali pronosticati tardano notevolmente a formarsi. I nostri vanno forte! Speriamo che questa volta il loro valore possa finalmente riaffermarsi. Verso le 15.30, però, una specie di leggera brezza invade il campo di volo. Sulle prime il fresco venticello ci dà una vaga sensazione di benessere; ma intanto, dalla radio ricevente di base, le voci dei nostri piloti giungono sempre più affievolite,... poi li sentiamo gridare lontani — non c'è più niente, si scende dappertutto —... è finita.

Queste voci lontane, assieme alla persistente fresca brezza, ci fanno intuire che qualcosa di nuovo è successo. Ci precipitiamo alla capannina meteorologica della nostra stazioncina da campagna e rileviamo che la temperatura sta diminuendo rapidamente (Fig. 4). Una lingua d'aria fresca procedente da SE stabilizza gli strati superficiali, stroncando improvvisamente l'attività termoconvettiva lungo il per-

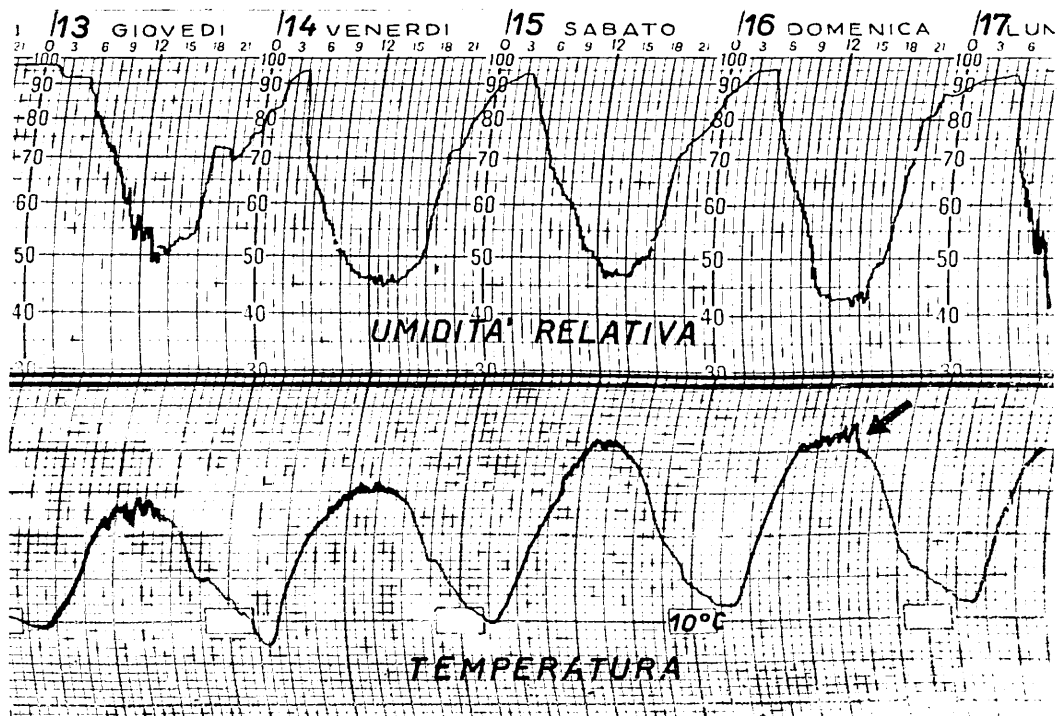


Figura 4



corso di gara. È finita per tutti i 103 alianti in volo: nessuno riesce a completare il triangolo ed a rientrare in campo. Per la terza volta, la prova viene trasformata in distanza su banda. E, come già nelle precedenti prove, quei concorrenti che hanno impostato la loro tecnica di volo sul tema di gara « velocità », stabilito prima della partenza, perdono preziosissimi punti in graduatoria.

Le condizioni meteorologiche dei giorni 17 e 18 giugno sono caratterizzate da un campo di pressioni medio-alte, a debole gradiente, con una circolazione di aria umida e instabile. I venti spirano ancora dal secondo quadrante, con intensità di 20-25 Km/h; l'altezza iniziale della base di condensazione dei cumuli è attorno ai 1300 metri, in graduale elevazione con l'aumentare della temperatura. A SW e a S sono pronosticati temporali isolati, i quali però, si presentano soltanto nel tardo pomeriggio.

In questi due giorni vengono disputate, per le due Classi, corse di andata e ritorno: il 17 giugno, infatti, la Classe Libera compie la quinta prova, con un'andata e ritorno di 182 Km, nella quale il nostro Vergani risulta secondo a parimerito con il tedesco Spanig. Il 18 giugno la Classe Standard effettua una corsa di andata e ritorno di 170 Km. Ottima, in questa gara, la prestazione del nostro Pronzati, che conquista il 5° posto sia nella classifica giornaliera sia in quella generale, dove riesce a scavalcare tre posizioni.

Il 19 giugno una « linea di instabilità » avanza da W verso la regione di Leszno, e le corse di velocità annunciate al Briefing per le due Classi vengono annullate quando già tutti gli alianti sono schierati sulle rispettive linee di partenza. Nel pomeriggio, infatti, temporali ed acquazzoni in tutta la zona di Leszno.

Il 20 giugno, dopo il passaggio della linea di instabilità che il giorno precedente ha apportato cattivo tempo nella regione del Campionato, la Polonia occidentale è interessata da una circolazione di aria umida e convettivamente instabile. Si prevedono pertanto formazioni cumuliformi con base iniziale attorno a 1300 m, che si eleverà sino a 1600-1700 m nella ora della massima temperatura. Gli sviluppi verticali dei cumuli saranno notevoli; sono previsti anche cumulonembi

temporaleschi che raggiungeranno i 9000 metri. I venti, in superficie, spirano da SSE con 10-15 Km/h di intensità; sino alla quota di 1500 metri, invece, sono variabili con intensità 20-30 Km/h a 2000 m 25-35 Km/h a 3000.

La Direzione di Gara assegna ad ambo le Classi una prova di distanza su rotte leggermente divergenti, 278 Km da Leszno per la Classe Libera e a 227 Km per la Standard, indi ritorno al punto di partenza e proseguimento in distanza libera sulla stessa banda. Tema senza dubbio interessante, se si pensa che si sarebbero potute realizzare distanze di... oltre 500 km; ma i temporali - del resto previsti - lo avrebbero acconsentito? Ed allora ci chiediamo ancora: perché continuare ad arrischiare temi con scarsissime probabilità di riuscita?

Viene infine annunciato, dalla Direzione di Gara, che è permesso il volo in nube sino a 2000 metri. La concessione non è accolta con favore dalla maggior parte dei concorrenti, data l'impossibilità di un serio e rigoroso controllo dei barografi di bordo da parte della Commissione Sportiva. Nascono così problemi e discussioni che si trascineranno anche dopo la conclusione della prova. Ad ogni modo i temporali non permettono il raggiungimento del pilone a nessun aliante, e, purtroppo, la gara si conclude come molti avevano previsto. Il nostro Pronzati, costretto ad atterrare una prima volta a 40 Km da Leszno, nel vano tentativo di aggirare un violento temporale, viene prontamente ricuperato dalla sua squadra e riesce a ripartire una seconda volta. Sforzo inutile, perché un altro temporale lo costringe ad atterrare ancora ad una quarantina di chilometri dal Campo. Vedremo così il nostro pilota retrocedere, in classifica generale, dal 5° al 12° posto. In compenso Gianni Perotti riesce a superare la tormenta, guadagnando sì una notevole posizione in classifica generale.

Il 21 giugno un fronte di instabilità proveniente da W interessa la Polonia occidentale con temporali e precipitazioni. Il Campionato, pertanto, subisce ancora una battuta d'arresto per l'inclemenza del tempo.

Siamo ormai giunti all'ultimo giorno di gara, il 22 giugno. Il fronte temporalesco è passato ed il cielo sembra quasi presen-

tare l'aspetto delle agognate situazioni postfrontali polacche.

Le condizioni, pur non essendo eccezionali, si presentano tuttavia favorevoli per un volo di grande respiro; ma questa volta la necessità di aver pronte le classifiche definitive per la premiazione del giorno seguente, pone un limite alle decisioni degli organizzatori.

Buone condizioni di instabilità, cumuli inizialmente piuttosto bassi e sparsi, venti dal terzo quadrante con intensità notevole (40-50 Km/h a 1000 metri).

Viene fissata, per entrambe le Classi, una corsa di 200 Km con meta a Lublinek (vento quasi in coda). I nostri vanno forte: Manzoni, in Classe Libera, arriva 3°; Perotti e Pronzati, nella Standard, 4° e 5° rispettivamente.

Concludendo la nostra rapida rassegna meteorologica sull'XI Campionato Mondiale di Volo a Vela, non possiamo fare a meno di rilevare che, se per un verso bisogna riconoscere la totale assenza di quelle condizioni fumanti (il tempo buono è arrivato con dieci giorni di ritardo, ostacolando notevolmente gli allenamenti pre-gara e ritardando di ben tre giorni l'inizio stesso del Campionato), bisogna d'altra parte notare che l'eccezionale inclemenza del tempo ha oltretutto colto « in contropiede » gli organizzatori; i quali, forse anche abituati alle brillanti condizioni di veleggiamento del mese di giugno, non sempre hanno saputo adeguarsi alla realtà, adottando tempestivamente decisioni che molto probabilmente avrebbero potuto salvare più di una prova.

## RUEDI SEILER



Inaspettata ci giunge gelida la notizia della sua scomparsa, quando stiamo affrettatamente per chiudere questo numero, raggruppando in un'unica tabella i risultati dei singoli concorrenti. Un decimo, un quarto, un primo, poi un ventiquattresimo, un tredicesimo ed ancora un primo ed un quarto. Risultati e numeri che testimoniano il valore e l'accanimento dell'uomo ma che improvvisamente perdono il loro significato, svaniscono nel nulla di fronte alla cruda realtà del momento.

In volo di allenamento sulle Alpi, virando lungo un pendio incappava in uno di quei dannati cavi, invisibili, che portano la legna a valle. Le ali e la fusoliera passavano appena sotto il cavo che finiva con lo strappare completamente il timone di profondità al Diamant, precludendo ogni possibilità di salvezza al valoroso pilota. Ruedi Seiler aveva quarantuno anni, deteneva alcuni records svizzeri ed aveva vinto la Coppa d'Europa ad Angers nel 1967.

# PER VALIGIA DIPLOMATICA

Leszno - Roma - Calcinante



*Il Q.G. in attesa.*

Assistere ai mondiali è per un volovelista o un patito del volo a vela, motivo di grande interesse, sorgente di emozioni fra le più vive, piacevole occasione d'incontro con vecchie conoscenze d'ogni parte del mondo — naturalmente personalità spiccate o tipiche del nostro sport —, ed anche utile esperienza, fonte di insegnamenti ed infine raccolta di motivi per ripensamenti.

Considerazioni ovvie che sorgono spontanee specie dopo aver redatto per giornali e riviste le cronache della recente edizione dei mondiali, sulla quale molto si potrà scrivere. Intanto poiché ritengo che "VOLO A VELA" offrirà, su queste stesse

colonne, ai propri lettori cronaca e commenti della grande competizione, penso di poterle integrare aggiungendovi qualche considerazione, forse meglio divagazione sullo stesso tema, con qualche critica serena ed obiettiva.

Una prima osservazione viene offerta dai materiali in competizione. Gli alianti della nuova generazione — in resine e fibre di vetro — non sono più una avanguardia, ma tendono a conquistare la maggioranza assoluta rispetto agli altri di costruzione tradizionale. Ed i risultati hanno largamente confermato la fiducia che le realizzazioni tedesche e svizzere avevano già conquistato sin dalle prime ap-

parizioni. È il momento della plastica. Nulla di particolarmente nuovo per noi che avevamo avuto, già ai Campionati nazionali del 1967, la più convincente dimostrazione della superiorità di queste belle macchine, per precipuo merito di quei volovelisti italiani che ne avevano intuito fra i primi al mondo le eccezionali possibilità.

Le affermazioni degli alianti tedeschi e svizzeri, hanno segnato il tracollo dei Zefir 4 e dei Foka 5, sui quali i polacchi avevano riposto molte speranze, per tacere degli altri alianti tradizionali di provenienze diverse e con minori aspirazioni. Un duro colpo per gli amici polacchi che non mancherà di avere riflessi negativi anche sulla industria polacca e le sue possibilità di esportazione. I mondiali non sono più soltanto un confronto di uomini e di scuole, ma anche una dinamica esposizione ed un insuperabile banco di prova delle realizzazioni più recenti, non senza ripercussioni economiche, considerato che si tratta di un settore in continua espansione.

Come a tutte le precedenti edizioni dei mondiali abbiamo incontrato a Leszno fra i concorrenti visi noti ed altri nuovi. Vicino ai veterani, ogni volta appaiono uomini nuovi, ma la mutazione è lenta e i giovani, in quanto a numero di anni, sono sempre eccezioni. Tipico caso quello degli svedesi: accanto a Persson — campione mondiale nel 1948 a Samaden — e classificatosi secondo quest'anno in standard, — dimostrando una efficienza invidiabile —, il suo connazionale G. Ax, venticinquenne debuttante ai mondiali si classifica 2° in libera. Malgrado la giovane età lo svedese ha un curriculum notevole; è pilota militare di aviogetto da caccia, e pilota di linea. Un precoce del quale, se continuerà a praticare il volo a vela sportivo, sentiremo ancora parlare. Anche la squadra francese era composta di giovani, ma i risultati non sono stati soddisfacenti, forse non soltanto per inesperienza degli uomini.

I volovelisti « alpini » hanno ottenuta una significativa diremmo clamorosa affermazione con gli austriaci Woedl e Schubert, rispettivamente primo e quarto in libera, e con gli svizzeri Seiler, terzo in libera e Bloch sesto in standard. Dovremo concludere che le Alpi sono la palestra ideale per formare campioni com-

pleti capaci di affermarsi anche in pianura?

Patetica la mancata affermazione dei piloti polacchi, per i quali si deve pensare che l'inferiorità del mezzo ha neutralizzato il vantaggio di gareggiare in casa. Chi avrebbe pensato ad un Makula dietro a Perotti? Eppure non si può dire che il nostro bravo, modesto, generoso, Giovannino abbia ottenuto l'onorevolissimo settimo posto davanti a campioni di fama per merito della « Dea bendata ». Se mai il bendato è proprio lui se in una prova ha perso molti preziosi minuti alla ricerca di un pilone superato senza avvedersene ad una velocità che con un poco di fortuna gli avrebbe procurato una magnifica affermazione.

Anche Pronzati è stato bravo e tuttavia non fortunato, particolarmente in una prova. Bucare clamorosamente dopo ottime prove è un infortunio che capita a chi gareggia. Ma il fattore fortuna o il contrario giuocano talvolta ruoli più importanti con conseguenze più gravi nelle giornate volovelisticamente cattive o bizzarre, che non in quelle « fumanti ». Pronzati, ottimo quinto dopo la sesta prova, è incappato in una giornata temporalesca per lui disastrosa, che gli ha reso la miseria di 62 punti facendolo retrocedere al 13° posto in classifica generale. Il pronto ricupero della prova successiva, nella quale si è classificato quarto lo ha fatto risalire di un posto in classifica generale. Anche questo suo brillante finale dimostra che Pronzati meritava miglior fortuna.

Il vittorioso esordio di Walter Vergani, ha aperto i nostri cuori alla speranza ed ha posto il nome d'Italia in primo piano, ma sotto il punto di vista psicologico non è forse stato produttore per il nostro pur validissimo campione. Una meno impegnativa affermazione iniziale avrebbe forse conseguito effetti diversi e più positivi. Anche per Vergani non si può parlare di fortuna. È non soltanto nostra convinzione, che se tutte le prove di velocità si fossero concluse come tali, il risultato finale sarebbe stato più rispondente al reale valore del nostro attuale campione. Roberto Manzoni, pur iniziando quasi privo di allenamento ha debuttato ai mondiali molto onorevolmente. Ha anche lui avuto le sue giornate meno felici ed anche per lui vale il discorso fatto per

Vergani. Ha concluso con una bella affermazione nell'ultima prova percorrendo i 200 Km di linea retta alla bella velocità di 119 Km/h. Fra i non molti giovani Manzoni, dopo Ax, è stato il meglio classificato.

Si deve obiettivamente riconoscere che il nostro volo a vela, malgrado l'assenza di due titolari — Orsi e Briigliadori Leonardo — è uscito bene da questo grande confronto internazionale. Ottimamente equipaggiato sin nei minimi particolari, la nostra squadra ha riportato un indubbio successo di prestigio e di simpatia. Merito di tutti, piloti e aiutanti e accompagnatori e principalmente di Piero Morelli, al quale deve andare la gratitudine di tutti i volovelisti.

Ci attendevamo in Polonia condizioni spettacolose ma ne siamo rimasti tutti delusi e in primo luogo i piloti, ma i risultati sportivi sono ineccepibili. Se sono mancate quelle condizioni che hanno dato lustro prestigio e forza al volo a vela polacco, non se ne può far colpa agli organizzatori, che ne hanno anch'essi molto sofferto. Tuttavia non possiamo tacere che più volte ci siamo chiesto se le condizioni meteo erano state in certo senso previste, così come si sono poi presentate nel corso della giornata, o se invece non sarebbe stato proprio possibile effettuare una previsione più approssimata al vero, soprattutto in quanto ad evoluzione del tempo nel corso di certe giornate. Infine se le lunghe attese e i rinvii dell'inizio delle partenze non denotino incertezza o insufficiente sicurezza, sorprendenti, considerata l'alta valutazione di efficienza del volo a vela polacco e la grande esperienza dei suoi organizzatori. Questi non vogliono essere apprezzamenti negativi, ma l'espressione di una perplessità che riteniamo giustificata.

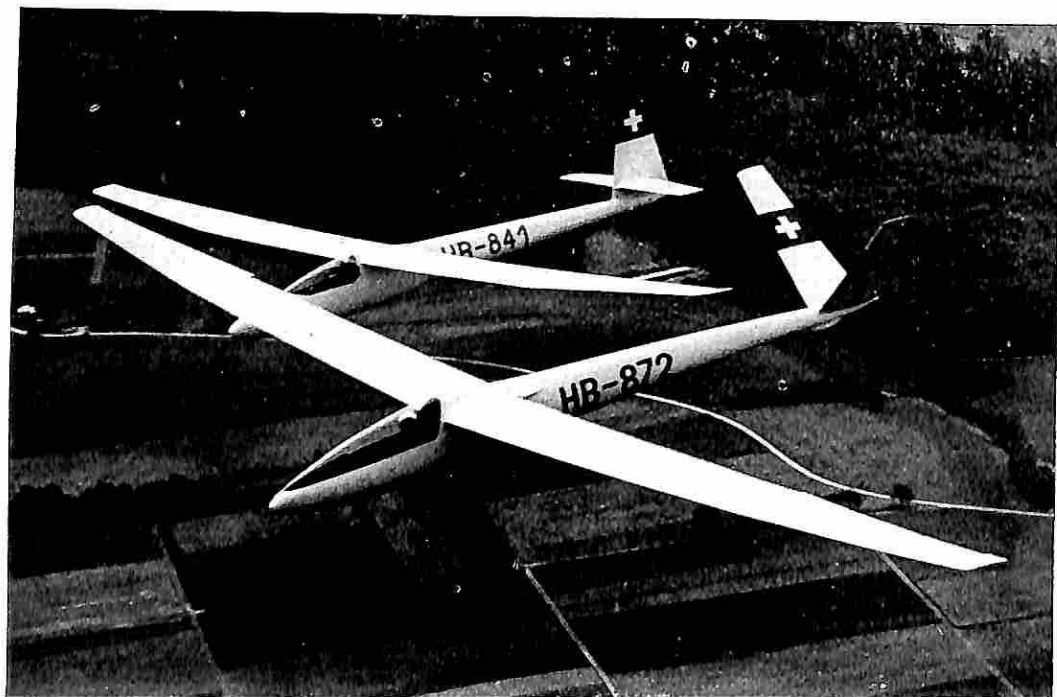
Questo ci richiama a situazioni di casa nostra, e senza istituire confronti, che non sarebbe il caso, riteniamo di poterci compiacere della efficienza e funzionalità di nostri analoghi servizi, forse da noi stessi sottovalutati. Abbiamo in Rovesti una forza ed un maestro di valore internazionale. Non è una novità, ma la convinzione si è rafforzata a Leszno.

Rispecchiano i risultati dei Campionati mondiali il grado di efficienza e di progresso delle organizzazioni volovelistiche? Esiste una relazione diretta, in altri ter-

mini, fra le dimensioni e il livello medio di un volo a vela nazionale e il suo rendimento ai mondiali?

Le domande sorgono spontanee se si considerano altri fattori, quali il numero dei praticanti, delle insegne di vario livello ecc. ma la risposta esige un discorso non breve che potremo fare in altra occasione. Intanto non bisogna dimenticare che il volo a vela non esaurisce le proprie ragioni d'essere e le sue funzioni nella sola competizione agonistica. Per quanto possa essere apportatore di soddisfazioni, o di delusioni, di prestigio o di amarezze, per quanto ricco sempre di utili insegnamenti, il risultato nelle competizioni, e segnatamente in quelle internazionali, non deve essere sopravvalutato e considerato l'unico fine, ma sempre un mezzo, il più suggestivo ed attraente dei mezzi per una maggior diffusione ed elevazione tecnica del volo a vela.

# Alianti ai mondiali, ovvero il trionfo della plastica e della Germania



*L'AN 66 e l'ELFE St. in una foto inviataci dal nostro corrispondente Luca Pedotti.*

Dovrei dire Germania e Svizzera: però quegli svizzeri dell'Elfe e del Diamant parlano tedesco. Diciamo che è il trionfo dello spirito tedesco, che offre un mercato di 70.000 volovelisti, e relativa ricerca: quando trovi un sacco di Herr Professor che hanno il C d'oro è facile mettere la scienza al servizio del volo a vela.

Libera: i primi sei di plastica, di quattro tipi diversi: l'ultimo di plastica ne ha altri otto dietro.

Standard: i primi sette, plastica: di tre tipi: l'ultimo di plastica ne ha dietro 17.

Naturalmente plastica non vuol dire super garantito: anzi è possibile che un ottimo aliante si possa fare anche con altri materiali: guardate l'SHK di legno, o il SISU

di metallo. Però molti finiscono a usar la plastica perchè offre superfici abbastanza buone con il costo minimo: minimo, s'intende, rispetto alla stessa qualità ottenuta con altri materiali: può darsi benissimo che per un biposto scuola non convenga. Perché ci sono arrivati: la linea è abbastanza semplice: risalire al PHOENIX di 15 anni fa, primo di plastica e notevole aerodinamicamente: poi Phoebus, Elfe, BS I che hanno sui cinque anni: subito dopo Libelle, KaBiVo, Diamant: Cirrus è quasi il neonato.

Sarebbe lungo elencare tutti quelli che hanno contribuito: mi limiterò a Eppler, che mi pare l'unico ad aver fatto molto sia nei materiali che nell'aerodinamica:



senza dimenticare Wortmann, che nell'aerodinamica ha molto peso: e il povero Raspet che vent'anni fa ha indicato la strada. Ci vorrebbe qualche pagina, perchè di persone importanti ce n'è un sacco, e sono tedeschi perchè dove ci sono tanti volovelisti ci trovi in mezzo i professori d'università che hanno tempo e voglia di occuparsene, i politici che trovano i mezzi, gli imprenditori che sanno guadagnarci: quasi tutti con quello spirito anche romantico che è l'essenza del volo.

Certo il Trattato di Versaglia con il suo niente acroplani, e il simile periodo dopo l'ultima guerra, hanno contribuito: durante i divieti ci dev'essere stata concentrazione sul volo a vela. Anche da noi si è fatto molto dopo l'ultima guerra: dovremo perderne un'altra per arrivare a livello Germania?

La filosofia base di queste orchidee è sempre la stessa: che tanti pochi fanno un'assai: e pressapoco dice:

— superfici lisce, e cioè non ondulate. Molto comodo il vetroresina sandwich: dall'esterno vernice, prima strato vetroresina, poi espanso (PVC, poliuretano, polistirolo protetto, balsa), e secondo strato vetroresina. Struttura uniforme, ritiri uguali, niente centine che ondulano il fasciame. Problema: resistenza alla temperatura, risolvibile solo con resine un po' care. Fusoliere e piani simili, salvo qualche fusoliera in vetroresina senza espanso (sic et simpliciter come le barche).

— allungamento discreto, ma non esageriamo: anche perchè il vetroresina è un pò elastico, darebbe troppa flessibilità: ed anche perchè non conviene avere corde troppo piccole (Reynold protesta).

— profilo: di due / tre / quattro anni fa, quindi moderno.

— carico alare meno di 30 Kg/mq: con questi allungamenti e questi profili permette di salire ancora bene, sia pure con spirali un pò larghe.

— guerra alle resistenze passive: appena possibile carrello retrattile: non tanto per la sua resistenza, quanto perchè permette di avere un buon angolo di seduta in at-

terraggio anche allineando la fusoliera per 150 Km/h: che è quel che conta, perchè a 150 Km/h il 50 % della resistenza la fa la fusoliera, che quindi deve essere allineata per quell'assetto: otto o dieci gradi rispetto agli 80 Km/h. Poi, ovvio, disegnarla bene: pilota un pò sdraiato, smagrire dietro tendendo al trave di coda tanto con vetroresina le doppie curvature non sono difficili, anzi irrigidiscono: si ha meno superficie e meno attrito. Piani di coda ridotti al minimo: spesso orizzontale tutto mobile: linee di cerniera su un lato, e nastrate, così c'è una fessura sola invece di due (e sono metri di fessure!).

— Flap o no? Qui le opinioni divergono. I flappofili dicono: io vario la portanza senza cambiar assetto, quindi allineo la fusoliera per una maggior gamma di velocità: ottengo più portanza quindi posso andar su di carico alare, spiralo come voi ma corro di più e atterro meglio; e poi delfino più alla svelta perchè non muovo la fusoliera.

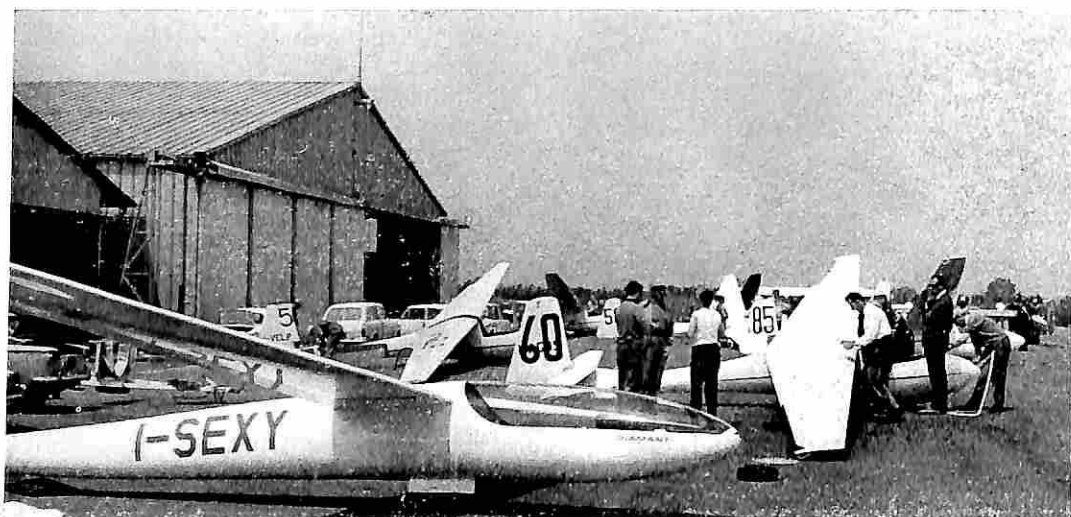
Già, dicono i flappofobi, però quando andate a 160 Km/h con i flap su di dieci gradi vorrei sapere cosa fa l'aria sullo spigolo della cerniera: poi dove il flap termina figurarsi la turbolenza, e ce ne sono quattro di questi punti; la fessura sarà bellissima ma un pò di resistenza la farà, ed è lunga dieci metri: il peso in più ce l'avete: e la distribuzione di portanza deve far senso.

Io non so chi ha ragione: ora come ora ci sono dei senza flap che vanno come i con flap. Forse questi ultimi prevarranno quando avranno dei flap fatti meglio (ricordate il profilo flessibile dello HKS?) Mi pare non ci sia altro da dire, salvo il dispiacere, per chi vorrebbe fare alianti, di non essere nato in Germania.

## II° trofeo « VALLE DEL RENO »

**BOLOGNA 23-26 maggio:**

Ventuno alianti sono convenuti sull'aeroporto di Borgo Panigale per disputare la seconda edizione della gara bolognese. Secondo le intenzioni degli organizzatori bolognesi, il regolamento non aveva subito sostanziali mutamenti e questo ha richiamato molti esordienti che, date le scarse difficoltà orografiche, sono qui facilitati negli inizi agonistici. L'organizzazione, migliorata con l'esperienza acquisita, non ha avuto scosse anche perchè prevedeva un maggiore afflusso di concorrenti e per questo si era preparata. La mancanza di alcuni grossi nomi, impegnati per i vicinissimi campionati mondiali, ha dato un tono un poco meno altisonante, ma ugualmente combattivo alla gara.



**23 maggio, giovedì**

Condizioni meteorologiche caratterizzate da un livellamento di basse pressioni determinato da una saccatura fra due zone di alta pressione, verificatosi a ridosso delle Alpi centrali. Scarso gradiente, forte umidità, temperature medie, copertura iniziale di cirro-comuli, poi di cirro-strati, tipici della massa di aria calda presente. Come spiega subito l'efficientissimo ROVESTI, l'inizio è ben poco promettente: le previsioni indicano infatti scarse possibilità di veleggiamento, con base teorica di condensazione intorno ai 1200 metri. Al briefing, dopo tutte le raccomandazioni iniziali e le esaurienti spiegazioni meteo, corredate da non pochi consigli pratici, indirizzati per lo più agli esor-

dienti, ma utili a tutti, viene comunicato il tema della giornata: Bologna - Reggio Aeroporto - Bologna di Km. 106. Partenze con estrazione a sorte e conseguente scelta dell'orario a iniziare dalle 14.09'. Espletate le formalità, in 46 minuti tutti i concorrenti vengono portati in volo e i sei trainatori rientrano al parcheggio. La sommità delle termiche, quasi tutte secche, si rivela subito più bassa del previsto fino al limite di 700 metri, aumentato poi fino a 900.

Quando non poco si inizia il percorso subito costellato di abbondanti atterraggi fuori campo. Solo 4 concorrenti rientrano compiendo l'intero circuito e creando un abisso nella classifica rispetto a tutti gli altri.

Primo il magnifico « DIAMANT », pronosticato tale dai più. Dei non rientrati il più vicino a Bologna è lo sfortunato DELLA CHIESA, che con una virata decide di atterrare all'ultimo momento dopo avere sperato fino all'ultimo di rientrare in campo. Ne consegue il forzato ritiro dalla gara per il danneggiamento dell'aliante.

In conclusione la prima prova, seppure riuscita tecnicamente, non ha permesso a molti di impegnarsi veramente, dato che ci si doveva giostrare in traversoni necessariamente troppo corti e sempre preparati al fuori campo, date le ridotte possibilità degli agganci.

## 24 maggio, venerdì

Ricorrenza cara alla storia patria e forse per questo motivo dedicata forzatamente alla meditazione. Fin dal mattino infatti il cielo, completamente coperto da strato-cumuli gonfi e neri, inizia a irrorare abbondantemente le campagne. Per tutta la giornata si attende il miglioramento che non arriva dando così ragione all'informatissimo ROVESTI. Tutti ripiegano sulle occupazioni accademico-gastronomico-sedentarie.

Riescono a volare solo gli indigeni per lo più a scopo dimostrativo, con tenacia e costanza, ma sotto una pioggia continua.

## 25 maggio, sabato

Fin dal risveglio ci si rende immediatamente conto che nulla è sostanzialmente mutato dal giorno precedente. Strato-cumuli a 700 metri, copertura totale, piovoschi locali, quelli stessi che erano stati annunciati attraverso le onde della televisione e che rendono scontenti tutti in quanto ognuno crede che piova localmente solo sopra di lui, mentre invece piove in tutta Europa, mari e isole comprese. Al briefing viene spiegato che, poiché il regolamento impone un minimo di almeno due prove valide per la omologazione e dato che nessun miglioramento è previsto per l'indomani, verrà comunque effettuata una prova nella giornata. Decisione difficile da prendere, ma confortata dalla accettazione unanime dei concorrenti.

Nessun tema assegnato: schieramento degli alianti e scelta del tema in linea di volo. Il trasferimento in testata pista è sollecito, come pure l'allineamento. Poi tutti in attesa. Finalmente il direttore di gara, l'energico e competente GALLI, comunica che la Commissione Sportiva Operante ha scelto un tema di distanza libera verso ovest. L'eufemismo della definizione « distanza libera » nasconde la necessità di salvare la manifestazione. I venti concorrenti rimasti in gara si dispongono così ad una partenza con una successiva unica planata al cui termine è un inevitabile fuori campo. Decollano tutti e ben 18 proseguono fino ad atterrare in campagna. Due solo i rientrati. Sgancio alla base delle nubi a 700 metri e via verso Castelfranco. I venti chilometri percorsi dal meglio classificato in questa prova testimoniano la fondatezza delle previsioni più pessimistiche. Concorrenti con alianti nuovi e dagli elevatissimi prezzi sono partiti assieme ai meno esperti e con macchine più modeste, tutti accomunati dal rischio che sempre si cela in atterraggi di questo genere, ma anche decisi a dare ciascuno il proprio contributo allo sport che ci unisce. E il maggior premio per gli organizzatori è stata la totale assenza di danni riportati, che ha coronato una giornata nera.

Tale prova di sportività, giustamente sottolineata poi nei discorsi ufficiali, merita l'elogio incondizionato di chiunque sappia apprezzare il vero spirito che anima una gara di volo a vela.

La cena della sera stessa raccoglie e unisce degli amici che si sono trovati perfettamente d'accordo anche in presenza del tempo avverso e di un probabile rischio da correre.

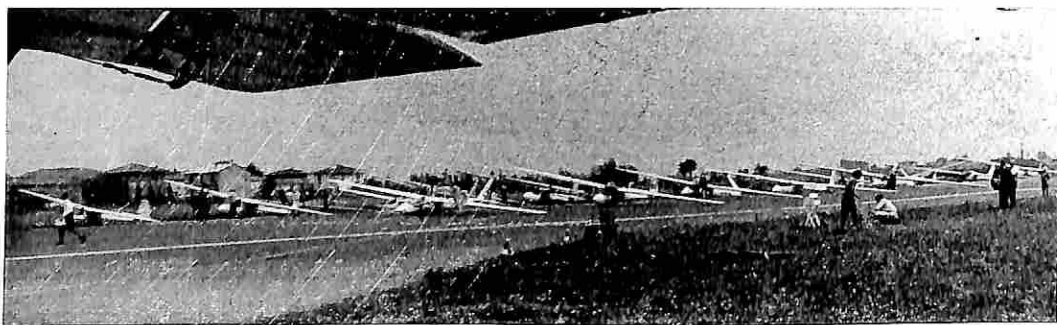
## 26 maggio, domenica

La gara sembra finita. Al mattino la situazione meteo è immutata e molti concorrenti aspettano a montare gli alianti per proseguire così verso le loro sedi. Un fatto nuovo è però dato dall'avvenuto passaggio della perturbazione con conseguente afflusso di aria molto umida ma instabile.

Verso le nove, ora legale, si intravedono le prime schiarite; alle dieci ampie zone di sereno, visibili attraverso la foschia. L'aeroporto si anima, le squadre montano gli alianti e si inizia a sperare, finalmente.

L'apparizione del primo timido cumuletto fa aumentare la lena degli aiutanti, intenti a lucidare per un risultato un poco più confortante.

Al briefing viene comunicato che a parte la possibilità di temporali estesi, si prevedono condizioni accettabili, seppure caratterizzate dal « plafond » molto basso, sui 900 metri. Tema scelto: Bologna - Ferrara - Bologna, poi cambiato in linea di volo con Bologna - Modena Aeroporto - Bologna di Km 67 a causa dei bollettini giunti da Ferrara dove perdura la copertura totale, ormai interrotta invece sui vicini Appennini. In 36 minuti tutti sono in volo diretti al vertice dove si trovano già i commissari, partiti in aereo. Dopo circa 80 minuti dal primo decollo iniziano i primi passaggi sull'aeroporto di Modena e le basse velocità testimoniano le difficoltà incontrate.



I rientri sono molto più veloci anche per il migliorare delle ascendenze, e ben 17 concorrenti chiudono il circuito. Il miglior tempo viene contato a Leonardo BRIGLIADORI che balza così in testa alla classifica generale. Una giornata simile era necessaria per tutti, dagli organizzatori ai veterani di gare, agli esordienti, alle squadre che hanno potuto finalmente vedere un ottimo numero di arrivi e quindi anche un poco di spettacolo. Il rientro dei commissari mette in moto la commissione sportiva per il calcolo dei punteggi e la classifica appare verso le 19.

Una premiazione ricca di premi per tutti conclude quest'ultima giornata di gara.

Il II° trofeo « VALLE DEL RENO », unica gara nazionale finora disputata nel 1968, ha richiamato soprattutto volti nuovi, il che ha compensato solo in parte l'assenza dei nomi più affermati. Tutti si preoccupano di acquisire nuove leve al volo a vela e l'aver in calendario una gara che induca i « nuovi » a iniziare le competizioni è certamente un dato positivo.

Le scassature, due sole e non gravi, denunciano la quasi totale tranquillità degli atterraggi fuori campo. Il tempo ha rifiutato qualunque concessione in ben tre delle quattro giornate in programma. L'ultima prova ha fatto respirare di sollievo tutti benchè non si trattasse certamente di una giornata eccezionale, ma solo discreta. A questo proposito si potrebbe cambiare periodo, ma senz'altro allora in questi stessi giorni del prossimo anno le condizioni sarebbero meravigliose. Meglio insistere.

Le limitazioni aeroportuali ed il traffico commerciale sono invece la fonte delle inevitabili preoccupazioni. Tutto era stato previsto e predisposto. Si è operato nella più ampia sicurezza del traffico e nulla ha turbato i controlli. Solo con tali garanzie proiettate nel futuro si potrà continuare. Ed il sentito elogio al senso di responsabilità dei piloti si riferisce soprattutto alla tranquillità che è scaturita in ogni prova in chi avrebbe dovuto eventualmente fronteggiare l'indisciplina.

Gara quindi povera di condizioni meteorologiche favorevoli a grandi temi ed anche a temi modesti, ma che tuttavia ha messo in risalto la preparazione tecnica e soprattutto la serietà sportiva di tutti i partecipanti.

*Sandro Serra*

### *Classifica dopo la prima prova*

			1000.00
1) Stucchi	I-SEXY	Diamant	958.41
2) Brigliadori L.	I-GVAM	SF 26 Super Spatz	957.57
3) Fontana	I-CRIB	Cribbio	835.85
4) Acquaderni	I-EVAI	Zugvogel III B	491.90
5) Della Chiesa	I-VELM	M 100 S	451.90
6) Villani	I-GIME	Uribel C	432.38
7) Casagrande	I-VELD	M 100 S	430.95
8) Desti	I-PNOS	M 100 S	343.30
9) Maestri	I-CNUS	M 100 S	343.30
10) Serra	I-LUCY	Foka 4	311.90
11) Misley	I-VELG	M 100 S	297.62
12) Rasini	I-FUCH	Uribel D	250.00
13) Spiller	I-AVMU	Uribel C	250.00
13) Monti	I-CUCU	M 100 S	250.00
13) Moretti A.	I-RIKI	M 100 S	250.00
13) Zaniboni	I-BOLV	Spatz L 55	200.00
17) Gardenghi	I-TIKY	Spatz L 55	149.52
18) Cibic	I-AGOS	M 100 S	140.95
19) Mantica	I-RAID	A 2	112.38
20) Moretti F.	I-VELP	M 100 S	38.10
21) Candini	I-FOLP	Passero	

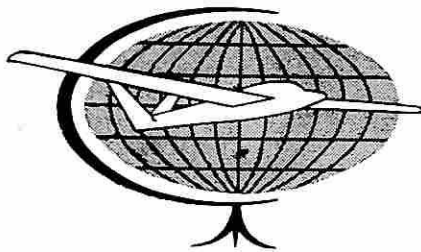
## Classifica della seconda prova

1) Brigliadori	I-GVAM	S F 26	1000.00
2) Stucchi	I-SEXY	Diamant	915.36
3) Monti	I-GIME	M 100 S	866.75
4) Serra	I-CUCU	Foka 4	826.58
5) Misley	I-LUCY	M 100 S	824.98
6) Mantica	I-VELG	A 2	809.76
7) Casagrande	I-RAID	M 100 S	796.93
8) Cibic	I-VELD	M 100 S	779.88
9) Acquaderni	I-AGOS	Zugvogel III B	763.40
10) Villani	I-EVAI	Uribel C	737.59
11) Maestri	I-CNVS	M 100 S	726.37
12) Desti	I-PNOS	M 100 S	704.25
13) Spiller	I-AVMU	Uribel C	685.86
14) Moretti F.	I-VELP	M 100 S	500.00
15) Fontana	I-CRIB	Cribbio	365.36
16) Zaniboni	I-BOLV	L 55 Spatz	250.14
17) Moretti A.	I-RIKI	M 100 S	234.98
18) Gardenghi	I-TIKI	L 55 Spatz	125.07
19) Candini	I-FOLP	Passero	118.25
20) Rasini	I-FUCK	Uribel D	0.00

## CLASSIFICA FINALE

1) Brigliadori	I-GVAM	S F 26	2093.33
2) Stucchi	I-SEXY	Diamant	2065.90
3) Acquaderni	I-EVAI	Zugvogel III B	1750.85
4) Fontana	I-CRIB	Cribbio	1473.77
5) Casagrande	I-VELD	M 100 S	1333.33
6) Villani	I-GIME	Uribel C	1303.19
7) Serra	I-LUCY	Foka 4	1283.58
8) Misley	I-VELG	M 100 S	1267.25
9) Monti	I-CUCU	M 100 S	1241.06
10) Desti	I-PNOS	M 100 S	1214.03
11) Maestri	I-CNVS	M 100 S	1191.71
12) Cibic	I-AGOS	M 100 S	1059.77
13) Spiller	I-AVMU	Uribel C	1049.56
14) Mantica	I-RAID	A 2	950.71
15) Moretti F.	I-VELP	M 100 S	738.21
16) Moretti A.	I-RIKI	M 100 S	606.26
17) Zaniboni	I-BOLV	L 55 Spatz	514.00
18) Della Chiesa	I-VELM	M 100 S	491.90
19) Gardenghi	I-TIKI	L 55 Spatz	432.70
20) Rasini	I-FUCK	Uribel D	411.32
21) Candini	I-FOLP	Passero	216.39

# VOLO A VELA NEL MONDO



**RASSEGNA DELLA STAMPA VOLOVELISTICA INTERNAZIONALE**

---

## STATI UNITI

*(a cura di G. A. Cottardo)*

Durante la mia visita negli Stati Uniti, ho avuto modo di visitare la Long Island Soaring Association che ha la sede nell'Edwards Airport a Bayport (Long Island). Questo Club è composto da circa una ventina di soci attivi e dispone di 5 alianti, tra cui uno Schweizer 2-32. Mi è stata riservata un'accoglienza veramente cordiale e ho potuto fare un volo di circa un'ora sullo Schweizer 2-32, sfruttando la brezza marina; è stato per me un volo del tutto nuovo e se non fosse stato per i gabbiani... veleggiatori non sarei mai riuscito a trovare l'ascendenza; vi era infatti un fronte di ascendenza parallelo alla costa e distante circa 6/7 chilometri dal mare. Avrei potuto prolungare il mio volo, ma data la carenza di alianti, esiste la dura legge del volo con limiti di tempo per far volare tutti i soci.

Ho trovato molto entusiasmo per il fatto che il 15 aprile James E. Yates III (un volovelista californiano) aveva superato il record di distanza libera volando per 681 miglia su uno Schweizer 2-32. A tal proposito mi è stata data una circolare emessa dalla Soaring Society of America, di cui faccio un breve riassunto:

« Il punto di partenza di questo volo è stato il Diamond C. Soaring Ranch, pochi chilometri a Nord di Boulevard, California; il volo è finito a Culberson County Airport, tre miglia a Est di Van Horn, Texas. La durata del volo si aggira sulle 10 ore, con una velocità rispetto al suolo di 68 miglia all'ora. Il volo è iniziato alle 7 di mattina e lo sgancio è avvenuto 300 metri sopra la cima di Monte Tule, alto circa 1.500 metri. Qui, sfruttando un movimento ondulatorio il pilota raggiunge la quota di 6.000 metri e inizia una planata verso Yuma, Arizona. Si raggiunge questa località con 2.000 metri di quota e contemporaneamente si cominciano a formare delle termiche secche, che più tardi in Arizona diventeranno cumuli con una base di circa 3.000 metri. Per tutta la durata del volo l'aliante ha usufruito di un vento di coda di 15 nodi. Raggiunto El Paso, che era la meta stabilita da Yates per battere il record di distanza prefissata con un volo di 580 miglia, egli decide di proseguire per cercare di battere il record di distanza libera. Nel frattempo le termiche cominciano ad indebolirsi finché, a poche miglia dalla meta, Yates è costretto a vivacchiare su qualche zerino per avvicinarsi all'aeroporto, dove atterra alle 17,20, 15 minuti prima del tramonto. Yates ha 32 anni ed è, di professione, programmatore di computer ».

Sono a completa disposizione di chi, andando negli Stati Uniti, desiderasse mettersi in contatto con la Long Island Soaring Association.



# SVIZZERA

*dal nostro corrispondente Luca Pedotti*

## **Campionato Nazionale Svizzero**

Dal 4 al 12 maggio si è svolto a Birrfeld il Campionato Nazionale Svizzero di Volo a Vela. Per la prima volta quest'anno i concorrenti hanno gareggiato in due classi differenti, la standard e la libera. Inoltre altra novità è stata nel nuovo « capo-gara »: M. L. Ritzi, che arrivò secondo ai mondiali di South Cerney.

Molte sono state inoltre le novità nel campo degli alianti. Ecco un elenco dei partecipanti della classe libera con i loro alianti:

AN-66: E. Ehrat e R. Hachler.

Diamant 18 m.: Seiler, Comte, Wetli.

Diamant 16 m.: Hosli, Maritz.

Diamant 15 m.: Gehrler (Austria) unico concorrente straniero.

Libelle: Frehner, Steiner, Sutter.

SHK: Obrist, Meyer.

Cirrus: Baumgartner.

Phoebus C., Muller.

Elfe 18 m. (Aliante del 1964: il più anziano della classe libera): E. Wanventried.

La modernità degli alianti in gara è dunque veramente eccezionale.

Classe standard:

Elfe S.: Bloch, Hauenstein, Ruch, Lehmann.

Phoebus: Nietlispach, Bohli, Widmer.

K 6 E: Luthi, Luscher, Sallaz (per la prima volta una donna partecipa a queste gare).

K 6 CR: Keller.

Foka: Coeytaux.

*Sabato 4 maggio:*

Prima giornata di gara: tema andata e ritorno a Grenchen. Date le cattive condizioni meteorologiche nessun concorrente si classifica.

*Domenica 5 maggio:*

Date le condizioni meteo tutt'altro che « fumanti » temi diversi per le due classi.

Classe libera: triangolo di 126 km. Birrfeld-Rheinfelden-Langenthal-Birrfeld.

Classe standard: andata e ritorno, con pilone a Lucelle nel Giura di 150 km.

Termiche deboli, qualche cumulo isolato poco promettente, verso il pomeriggio uno strato di cirri copre l'altipiano.

Classifica:

Classe Libera: 1° Ehrat, AN 66, 1.44.54; 2° Seiler, Diamant, 1.47.30; 3° Baumgartner, Cirrus, 1.50.35.

Classe standard: 1° Nietlispach, Phoebus, 2.23.50; 2° Bloch, Elfe, 2.34.12; 3° Hauenstein, Elfe, 2.46.12.

*Lunedì 6 maggio e martedì 7 maggio:*

Date le pessime condizioni meteo in questi due giorni non si svolgono gare. Durante questi due giorni regna la tipica atmosfera creata dai volovelisti a terra: le solite discussioni che si accentuano al ristorante, naturalmente si parla di alianti e evidentemente ogni pilota possiede la migliore macchina dell'emisfero nord e dei prossimi dintorni.

*Mercoledì 8 maggio:*

Dopo due giorni di forzato riposo gli alianti sono ancora in linea. Tema per la classe libera: andata e ritorno di 212 km. Birrfeld-Elzach (in Germania) con pilone a Rheinfelden. Il pilone si rende necessario per ragioni di sicurezza, dato che ci si trova in prossimità della rotta di avvicinamento dell'aeroporto di Zurigo. Per la classe standard il tema è assai più facile per le condizioni meteorologiche migliori, si vola infatti nella regione del Giura, ben nota per le ottime termiche.

Classifica:

Classe libera:  
1° Baumgartner, Cirrus, 3.32.22; 2° Ehrat, AN 66, 3.40.04; 3° Frehner, Libelle, 3.40.59.

Classe standard:  
1° Luscher, K 6 E; 2° Bloch, Elfe; 3° Keller, K 6 CR.

*Giovedì 9 maggio:*

Ottime le condizioni meteorologiche: bei cumuli si elevano sopra l'altipiano e il Giura. Tema della giornata: Classe Libera: andata e ritorno: Birrfeld-Pierrefontaine (Francia)-Birrfeld di 260 km. Classe standard: triangolo di 220 km. Birrfeld-Puntrut-Voujeancourt-Birrfeld.

Classifica.

Classe libera: 1° Seiler, Diamant, 3.06.05; 2° Ehrat, AN 66, 3.07.02; 3° Frehner, Libelle, 3.28.59.

Classe standard: 1° Luthi, K 6 E, 4.23.51; 2° Nietlispach, Phoebus, 4.27.10; 3° Bloch, Elfe, 4.33.48.

*Venerdì 10 maggio:*

Tema per ambedue le classi: triangolo di 100 km. Birrfeld-Hotzenwald-Langenbruck-Birrfeld. Le condizioni meteorologiche sono simili a quelle dei primi giorni, cioè piuttosto « magre ».

Classifica:

Classe libera: 1° Baumgartner, Cirrus, 1.56.07; 2° Seiler, Diamant, 1.58.33; 3° Ehrat, AN 66, 1.59.23.

Classe standard: 1° Ruch, Elfe, 2.22.12; 2° Bloch, Elfe, 2.22.26; 3° Hauenstein, Elfe, 94 km.

*Sabato 11 maggio:*

Condizioni meteo proibitive: una tormenta passa per la regione di Birrfeld. Nessuna gara.

# CLASSIFICHE GENERALI

## Classe Libera

1) E. Ehrat	AN 66	3914
2) R. Seiler	Diamant	3841
3) K. Baumgartner	Cirrus	3618
4) F. Wanzenried	Elfe	3222
5) F. Frehner	Libelle	2478
6) Gehrler (Austria)	Diamant	2359
7) B. Muller	Phoebus C	2322
8) B. Obrist	SHK	2052
9) R. Comte	Diamant	1999
10) M. Steiner	Libelle	1511

## Classe Standard

1) U. Bloch	Elfe	2929
2) H. Nietlispach	Phoebus	2573
3) W. Luthi	Ka.6E	2347
4) R. Luscher	Ka.6E	1935
5) G. Hauenstein	Elfe	1878
6) T. Ruch	Elfe	1514
7) M. Sallaz	Ka.6E	1502
8) E. Lehmann	Elfe	1405
9) H. Keller	Ka.6CR	1297
10) H. Bohli	Phoebus	917

---

## Alianti in vendita

Aliante C.V.V.8 biposto - numero di costruzione 013 - immatricolato il 7 luglio 1967 al n. 5245 - certificato di navigabilità n. 471 - sigla 1-MUSI - ore volate 80  
Strumentazione completa su due cruscotti  
Carrello « Levante » a due assi - Foderine  
L. 3.800.000.

Opzionabili:

Apparato radio VHF 5 canali L. 200.000  
Barografo L. 70.000.

Scrivere a: Dott. Giovanni Battista Naldoni, via Partigiani 13, 50014 Fiesole.

\* \* \*

SHK, anno di costruzione 1966, 140 ore di volo compiute, ottimo stato, adoperato solo per uso privato ed esente da incidenti, provvisto di tutti gli strumenti di bordo necessari compresa ricetrasmittente e veicolo di trasporto chiuso incluso, vendesi a prezzo favorevole.

Rivolgersi a:

H.J. Rödel, 1 Berlin 47 (Ovest), Neuköllner Str. 326, Tel. 601.89.39, Germania Occidentale.



Organisation Scientifique et Technique  
Internationale du Vol a Voile

## L'XI Congresso Mondiale Scientifico e Tecnico per il volo a vela

*Plinio Rovesti chiamato a far  
parte del Consiglio Direttivo  
dell'OSTIV in rappresentanza  
dell'Italia.*

Contemporaneamente allo svolgimento dei campionati Mondiali di Volo a Vela, si è svolto a Leszno l'XI Congresso Internazionale Tecnico Scientifico del Volo a Vela, organizzato dall'O.S.T.I.V.

Ad esso hanno partecipato numerosissimi studiosi di ogni parte del mondo, trattando problemi tecnici e scientifici inerenti al volo a vela.

Il Congresso, diviso in due sezioni, una tecnica e l'altra meteorologica, è stato attivamente seguito anche dai nostri rappresentanti della Squadra Italiana partecipante ai Mondiali. Il Prof. Morelli ha presentato ed illustrato un proprio studio sul calcolo della struttura delle fusoliere degli allanti, che ci ripromettiamo di riassumere in uno dei prossimi numeri, unitamente ad un cenno sulle altre memorie tecniche presentate al Congresso. Per quanto riguarda la parte meteorologica, seguita molto da vicino dal nostro «meteo» ai mondiali, assicuriamo un ampio resoconto che purtroppo Rovesti,

alle prese con l'organizzazione del Campionato italiano, non è riuscito ad ultimare per questo numero.

Intanto siamo lieti di annunciare che all'Assemblea Generale dell'O.S.T.I.V. tenutasi a conclusione del Congresso, l'Italia è risultata eletta tra i componenti del Consiglio Direttivo. Rovesti ne è il rappresentante.

### INCONTRI



Adam Zientek, il primo corrispondente straniero di VOLO A VELA, e Jan Gawecki, preziosa guida nel nostro viaggio verso il Nord, preparano il Bocian per portare in volo la gentile signora Sylvia Compton, corrispondente di SOARING.

# CIANIGRAFIE

## I mondiali: salire sui gradini

I gradini sono quelli dove ci salgono i primi tre: e mi piacerebbe vederci un italiano. Perché non ci riusciamo? Cercare i motivi significa far arrabbiare: quando, dopo l'Argentina, ho scritto che ci volevano macchine migliori, quante ne ho sentite!

Sintesi Polonia: Perotti a 350 punti dal primo, abbastanza vicino al gruppetto di 200 punti dove poi Fortuna sceglie: Pronzati a 750 punti, Vergani e Manzoni a 1100, tutti e tre lontani dal gruppetto suddetto. Sfortuna, buco, temi scelti male: tutto vero, ma in sostanza i nostri catturano un 15% di punti in meno di quel che ci vuole.

Desiderio: vederli tutti nei primi 200 punti, e avere un gobbo in squadra. Come fare? O meglio, cosa può essere mancato? Però prima di piangere e di accusare, ricordiamoci di quando leggevamo le classifiche dal fondo per trovare alla svelta i nostri campioni: ora cominciamo da sopra. Andiamo meglio, ma dobbiamo migliorare.

Tentativo di analisi:

- a) organizzazione, o servizi di terra: pare non mancasse nulla. Persino la FIAT sono riusciti a scomodare, e l'effetto si è sentito: non è facile migliorare molto.
- b) alianti: su per giù uguali ai primi: anche qui non vedo cosa si poteva fare di molto meglio, salvo avere i soldi per ricerche tali che ci mettano « davanti » agli altri, invece che a pari come si può quasi fare comprando.
- c) scelta dei piloti. Può darsi che Orsi e Leonardo facessero meglio di Manzoni e Pronzati: però non si può dire che la differenza sia molta (se poi c'è). In

ogni modo non mi direte che sono rimasti a casa dei piloti chiaramente migliori: magari ci fossero!

- d) allenamento: una decina di domeniche, e qualche festa, su tre mesi: questo punto mi puzza.

Ora, se facciamo il solito ragionamento che il risultato è un prodotto (e non una somma) di fattori: e cioè stabilito che: Risultato = Abilità piloti  $\times$  Bontà alianti  $\times$  Efficienza servizi è abbastanza facile capire che l'ottimo si otterrà suddividendo i servizi in modo ragionevolmente uguale fra i vari fattori.

Oppure, ragionando da un'altro punto di vista, se alianti e servizi non ci sembrano migliorabili, possiamo lavorare solo sui piloti.

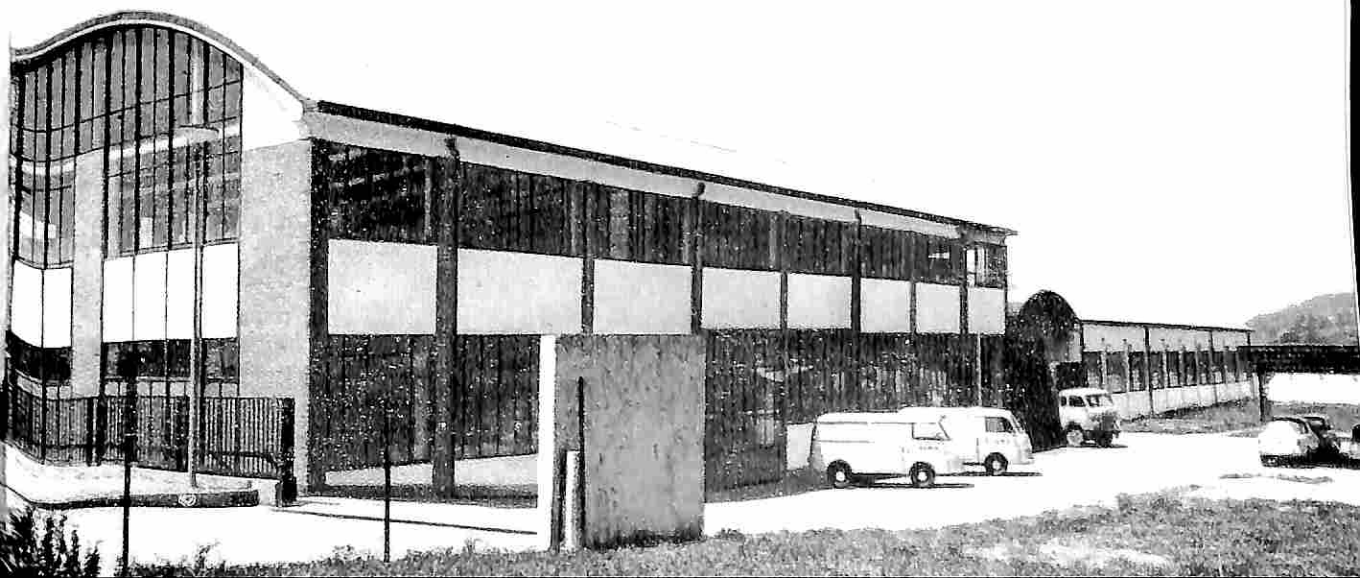
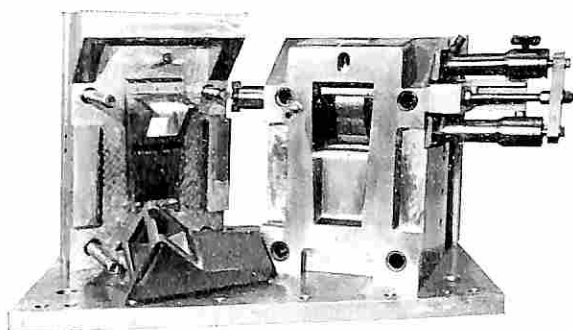
Fateci caso: negli alianti si sono spesi una quindicina di milioni (di privati) e nei mezzi supergiù altrettanti (Fiat e privati): mentre nell'allenamento si sarà speso forse un milione. Che sia poco? Che si debba fare un mese di allenamento? Che il concorso Naz. sia da fare prima dei Mondiali, per allenare meglio spendendo meno, come fatto in Svizzera? Chi ha idee? Vocina dalla platea: mi spieghi perché i francesi, che in genere si allenano bene, sono andati così male? Mah...

Certo a Rieti '67 ci siamo fatti dell'illusione: stranieri battuti, ecc. Sì, « certi » stranieri battuti: ma ce n'era di meglio. Poi pensare di diventare di botto dei califfi è irragionevole: tutti imparano sbagliando, e ci vuole tempo. Dobbiamo progredire ancora, e ora viene il difficile: perché negli alianti una volta capito che bisogna avere il meglio è facile arrangiarsi bene: ma i piloti bisogna fabbricarli, a meno che non vogliate comprare all'estero anche quelli...

**ILMA**

PLASTICA  
COSTRUZIONE STAMPI

Oltrona di Gavirate Varese - Tel. 42179 - 42438





Vincitori  
della discesa libera  
alle Olimpiadi  
e ai Campionati Mondiali

**FISCHER SKI**

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

