

VOLO A VELA

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 50



GENNAIO 1965

Al VII Briefing delle « Due Torri » nominato il comitato italiano per il volo a vela

Lo scorso anno il Briefing delle Due Torri venne caratterizzato dalle votazioni (autorizzate dall'Ae.C.I.) per la designazione dei componenti e del Presidente la Commissione per il Volo a Vela, assumendo così veste ufficiale. Fu questo un notevole indice di orientamento democratico nei criteri di scelta dei Dirigenti del Volo a Vela Italiano. In seguito però alla crisi dell'Aero Club d'Italia, che ha portato alla nomina del Commissario Straordinario, i designati a comporre la Commissione Tecnica Permanente per il Volo a Vela non vennero ufficialmente nominati, mentre il Presidente, rimasto in carica un breve periodo quale « consulente », è stato successivamente esonerato dall'incarico.

Com'è noto, nonostante la mancata sanzione ufficiale, i volovelisti componenti la Commissione designata a Bologna nel Febbraio 1964, hanno affrontato ugualmente i problemi più urgenti del Volo a Vela Italiano, segnalandoli al Commissario Straordinario dell'Ae.C.I. Dott. Palma.

Alla luce della nuova situazione era però necessario dare ai volovelisti la possibilità di esprimere le loro preferenze per la formazione di un comitato che rappresentasse il Volo a Vela nazionale ed offrisse, nell'attuale delicato momento della vita dell'Aero Club d'Italia, il contributo della propria esperienza al Signor Commissario Straordinario.

È evidente quindi che l'attuale situazione ha conferito al VII Briefing delle Due Torri un interesse del tutto particolare; e non v'ha dubbio che il convegno annuale dei volovelisti italiani è stato anche nel 1965 non solo un raduno di appassionati, ma soprattutto un confronto di idee e di esperienze per il progresso del nostro sport. A Bologna è stato dunque compiuto un altro notevole passo sulla via della democrazia per la tutela degli interessi del volo a vela nazionale; ed è per questo che ci pare di poter affermare che il VII Briefing delle Due Torri è ancora ben riuscito.

L'assemblea dei delegati

Il Briefing, praticamente, è iniziato sabato mattina 9 gennaio con l'arrivo sull'Aeroporto di Bologna dei Delegati per il Volo a Vela dei vari Aero Clubs ed Enti aggregati, convocati dalla dimissionaria Commissione per il Volo a Vela.

L'Assemblea dei Delegati si è riunita in una sala dell'Aeroporto alle ore 11 per discutere il seguente ordine del giorno: « *Elezione di un Comitato Italiano per il Volo a Vela, composto di 8 volovelisti che rappresentino il Volo a Vela offrendo il contributo della propria esperienza all'Ae.C.I. nell'attuale delicato momento della vita dell'Ente* ».

La seduta si apre con la designazione unanime alla presidenza dell'Assemblea dell'Ing. Giancarlo Silva e alla segreteria dell'Assemblea stessa del Cap. Plinio Rovesti. Il Presidente procede all'appello dei delegati presenti in rappresentanza delle sezioni di Volo a Vela dei seguenti Aero Club o Gruppi volovelistici:

- Aero Club volovelistico Milanese - Milano
- Aero Club volovelistico Alta Lombardia - Varese
- Centro Politecnico del Volo - Milano
- Accademia volovelistica - Milano
- Gruppo di Volo a Vela « Nello Valzania » - Como
- Aero Club Torino
- Aero Club Bologna
- Aero Club Bergamo
- Aero Club Ravenna
- Gruppo Volo a Vela « F. Padova » - Genova
- Gruppo Volo a Vela Roma, Rieti, Terni e Perugia
- Aero Club Padova
- Aero Club Aosta
- Aero Club Bolzano
- Aero Club Cremona
- Aero Club Vicenza

Dopo una breve introduzione del Presidente e successiva discussione, i delegati unanimi plaudono all'iniziativa della Commissione uscente di indire l'Assemblea, della quale riconoscono l'opportunità, precisando che l'eleggendo Comitato duri in carica un anno a partire dal 9 gennaio 1965, con l'obbligo di indire, alla scadenza del mandato una nuova Assemblea per l'elezione del successivo Comitato.

L'Assemblea decide altresì che alle riunioni del Comitato debbano essere invitati i Delegati degli Aero Club e dei Gruppi periferici, senza diritto di voto.

Con riferimento all'attuale situazione dell'Ae.C.I., i presenti rivolgono il loro deferente saluto al Signor Commissario Straordinario unitamente all'augurio di un proficuo lavoro.

Si decide di procedere allo svolgimento dell'ordine del giorno, previa nomina degli scrutatori nelle persone dei Signori Oreste Ricotti (Presidente), Dott. Umberto Trenti e Rag. Egidio Galli.

Preliminarmente i Delegati vengono interpellati affinché segnalino i nominativi dei candidati che intendono proporre per la composizione del Comitato.

Preso atto della rinuncia espressa dal Generale Nannini alla sua candidatura, constatato che le designazioni si concentrano su otto nominativi, il Presidente propone che venga indicata con votazione a scrutinio segreto, la eventuale possibilità di procedere ad una unanime votazione palese sulla lista sopraddetta di otto nominativi.

La votazione a scrutinio segreto dà esito unanimemente favorevole e risultano pertanto eletti a comporre il Comitato Italiano per il Volo a Vela i Signori seguenti:

- Bruno Ludovico dell'Ae.C. Torino
- Buccheri Agostino dell'Ae.C. Padova
- Fabri Gianni del C.P.V. Milano
- Orsi Giorgio dell'A.V.A.L. Varese
- Piludu Ferruccio del Gruppo Roma-Rieti-Terni-Perugia
- Vago Giorgio dell'A.V.M. Milano
- Vergani Walter dell'A.V.A.L. Varese
- Zoli Angelo dell'Ae.C. Bergamo

La unanime designazione viene sottolineata dall'applauso dei presenti.

I Delegati esprimono infine il desiderio che la rivista « Volo a Vela » intensifichi la propria attività editoriale allo scopo di tenere tempestivamente informati i volovelisti sugli avvenimenti che interessano da vicino il loro sport. A tal fine ogni Delegato, onde appoggiare lo sforzo economico del Centro Alpino, editore della rivista, si impegna a versare al Centro stesso le somme che verranno raccolte tra i piloti dei vari Gruppi.

La seduta è tolta alle ore 18, previa lettura ed approvazione del relativo verbale, compilato seduta stante.

La prima riunione del comitato

Subito dopo la nomina dei componenti il Comitato Italiano per il Volo a Vela viene indetta la prima riunione del Comitato stesso per procedere alla nomina del Presidente e di due Vice Presidenti.

Viene unanimemente designato a Presidente il Rag. Giorgio Orsi, il quale accetta limitatamente a un periodo iniziale, durante il quale sia possibile predisporre un conveniente avvicendamento.

Vengono unanimemente designati a Vice Presidenti i Signori Piludu e Fabri.

Viene quindi deciso di presentare al Briefing del giorno seguente, Domenica 10 gennaio, una mozione di plauso e ringraziamento al Gen. Nannini per l'opera appassionata ed efficace da lui svolta a favore del Volo a Vela come Presidente della Commissione Tecnica Consultiva Permanente per il Volo a Vela dell'Ae.C.I.

Il Comitato, raccogliendo il desiderio espresso dai Delegati per il Volo a Vela, decide di proporre al Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Varese di aprire una Redazione Romana della rivista « Volo a Vela », affidandola al Gen. Nannini.

Il Comitato elegge il proprio domicilio presso il Centro Studi del Volo a Vela Alpino - Aeroporto di Calcinatè del Pesce - Varese.

La seduta è tolta alle ore 19,30.

Il briefing

Fin dalle prime ore del mattino di Domenica 10 gennaio, i volovelisti sono affluiti all'Aeroporto di Bologna da ogni parte d'Italia.

Alle ore 11 l'Avv. Coppola, membro del Consiglio Direttivo dell'Aero Club di Bologna, in rappresentanza del Presidente Dr. Labanti, momentaneamente assente, dopo aver porto il caloroso saluto dei volovelisti bolognesi a tutti i convenuti, ha messo in risalto come i problemi del volo a vela meritino l'attento esame di quanti ad esso dedicano passione ed attività. Dichiarando quindi aperto il VII Briefing delle « Due Torri », l'Avv. Coppola si è dichiarato certo che i volovelisti convenuti a Bologna porteranno il loro fattivo contributo ai lavori dell'importante convegno nazionale, giacchè, nell'attuale situazione, ogni volovelista deve sentirsi

moralmente impegnato a contribuire all'ulteriore progresso delle ali silenziose nel nostro Paese.

Sono presenti oltre 150 volovelisti provenienti da ogni parte d'Italia. Tra le autorità, l'Ing. Iginio Guagnellini, Presidente della Commissione Sportiva Centrale dell'Ae.C.I., il Gen. Nannini, il Comandante del locale Presidio Aeronautico e vari dirigenti dell'Aero Club di Bologna. Anche quest'anno il Conte Acquaderni, che fa parte dello stesso Aero Club organizzatore, presiede i dibattiti del Briefing con la capacità e la signorilità che lo caratterizzano. Primo a prendere la parola è stato il Rag. Orsi, Presidente del Comitato Italiano per il Volo a Vela; il quale, dopo aver rivolto un cordiale saluto ad autorità e volovelisti, ha pregato l'Ing. Silva di leggere il verbale relativo all'Assemblea dei Delegati, conclusasi con la costituzione del Comitato stesso e l'elezione dei suoi componenti.

Alla lettura del verbale, il cui contenuto ci è già noto, l'Ing. Silva ha fatto seguire la lettura della seguente mozione di plauso e ringraziamento al Generale Nannini, formulata alla prima riunione del Comitato Italiano per il Volo a Vela:

« I volovelisti italiani riuniti a Bologna il 10 gennaio 1965 in occasione del "VII Briefing Volovelistico delle Due Torri", PRENDONO ATTO della decisione presa dal Generale Nannini di ritirare la sua candidatura per la nomina nel "Comitato Italiano per il Volo a Vela" recentemente eletto;

ESPRIMONO IL LORO APPREZZAMENTO al Generale Nannini per la sensibilità dimostrata e per questo suo spontaneo, generoso sacrificio che va ad aggiungersi ai non pochi altri da lui sostenuti durante la sua opera come Presidente della Commissione per il Volo a Vela dell'Aero Club d'Italia, in cui ha profuso capacità ed energie per il progresso e lo sviluppo dell'attività volovelistica nel nostro paese;

TENGONO INFINE AD ESPRIMERGLI UNANIMI i loro sentimenti di affettuosa stima e riconoscenza, auspicando nel contempo che il giusto riconoscimento alla sua opera disinteressata ed altamente meritoria trovi ovunque la sua doverosa espressione. »

La lettura della mozione è stata accolta da un intenso e prolungato applauso e la mo-

zione stessa viene approvata all'unanimità per acclamazione.

Il Gen. Nannini, visibilmente commosso, ha espresso la sua gratitudine ai volovelisti per la mozione che avevano appena acclamata e nella quale egli ha ravvisato uno spontaneo riconoscimento, da parte dei maggiori e più competenti interessati, per quanto egli aveva dato al volo a vela italiano.

Dopo avere brevemente riferito sulla revoca del mandato a Presidente la Commissione per il volo a vela, da parte del Commissario Straordinario dell'Ae.C.I. ed aver fatto presente che di fatto la carica era stata svuotata da ogni importanza in quanto soltanto rigidamente consultiva e a richiesta del Commissario dell'Ae.C.I. stesso, il Gen. Nannini ha riferito della sua decisione, espressa il giorno prima alla riunione dei Delegati per il volo a vela, di non porre la propria candidatura ad alcuna carica, ed ha soggiunto di essere consapevole che questa sua rinuncia sarebbe stata utile alla causa del volo a vela italiano.

« Ho sempre cercato di fare il possibile per giovare alla causa del volo a vela », ha continuato Nannini. « ho messo per anni tutte le mie modeste forze, la mia fede e la mia volontà per contribuire allo sviluppo ed al progresso di questa nostra stupenda attività ed è ovvio e naturale che in questo momento di particolare delicatezza, per coerenza con i principi che hanno sempre informata la mia attività, continui ad agire nell'interesse del volo a vela entrando nei ranghi come un semplice volovelista ».

« Desidero ringraziare con animo grato i componenti la Commissione che in vari anni di comune lavoro mi hanno sorretto con la loro stima, con capacità e competenza pari al loro entusiasmo, e con una visione ben chiara delle esigenze del nostro sport e delle sue funzioni altamente educative e formative. Ho assunto la Presidenza della Commissione nel lontano 1955, con un volo a vela bambino e in gravissime difficoltà. Sarebbe interessante ma troppo lungo riesaminare le tappe di un progresso tecnico e sportivo irto di ostacoli ed al quale ben pochi credevano anche nello stesso ambito dell'Ae.C.I.; ma voi sapete che ho sempre preferito piuttosto guardare avanti e quello che resta da fare che è sempre molto, e soprattutto dedicare tutte le

energie alla soluzione dei problemi che ci assillano e che col tempo non sono diminuiti o divenuti più semplici. Malgrado tutto, malgrado il lavoro compiuto, essi sono sempre di attualità e rendono la situazione odierna altrettanto e forse anche più difficile di quella del 1955.

Pena la paralisi delle nostre attività nel settore più attraente, quello sportivo, occorre fare ogni sforzo per continuare a rafforzare quel processo di espansione del volo a vela che ora accenna ad affievolirsi. Le cause le conosciamo, i rimedi anche, la loro applicazione sta ora al Comitato testè eletto in attesa del ripristino degli organi statuari.

Sono certo che il Comitato formato da uomini competenti ed appassionati e presieduto da Giorgio Orsi, possiede tutte le capacità per affrontare i nostri problemi con speranze di successo, specie se non verrà meno la comprensione delle autorità competenti.

Giorgio Orsi, il realizzatore di quello che io considero il miracolo del volo a vela italiano ci dà il più grande affidamento e dalle sua capacità dalla sua provata passione traggio i migliori auspici per il successo della difficile missione che gli avete attribuito.

Interpreto il vostro pensiero formulando per il Comitato i migliori voti di buon e proficuo lavoro e nel rinnovarvi il mio commosso ringraziamento auguro a tutti un anno ricco di soddisfazioni volovelistiche ed infiniti buoni atterraggi. »

Un lunghissimo intenso applauso ha coronato l'intervento del Gen. Nannini, confermando i sentimenti di riconoscenza dei volovelisti italiani nel momento in cui egli si ritirava dalle funzioni direttive che aveva esplicato con tanta dedizione e successo per quasi un decennio.

Giorgio Orsi ringrazia il Gen. Nannini per le espressioni formulate in merito all'attività del Comitato, e rinnova l'intendimento di presiederlo limitatamente ad un periodo iniziale ed in attesa che venga predisposto un opportuno avvicendamento.

Prende quindi la parola l'Ing. Guagnellini, che porta il saluto della Commissione Sportiva Centrale ai convenuti, notificando che il giorno prima la Commissione stessa ha omologato i primati nazionali femminili, recentemente stabiliti dalla Signora Orsi nel campo della quota, unitamente a

diverse prove di insegna F.A.I. compiute da vari piloti lo scorso anno (vivissimi applausi). Comunica quindi che sono stati inseriti nel calendario sportivo del 1965 i Campionati Mondiali di Volo a Vela, che si disputeranno nel prossimo Giugno, nonché le Gare Nazionali di Rieti; per la cui disputa l'Ing. Guagnellini fa presente che la Commissione Sportiva desidera attirare l'attenzione dei volovelisti sull'opportunità di anticipare quest'anno alla seconda quindicina di Luglio lo svolgimento delle gare stesse, sia perchè tale periodo è meteorologicamente più favorevole, sia perchè le giornate più lunghe consentirebbero un'attività termoconvettiva più prolungata, che favorirebbe i voli di distanza. Su questa proposta non sono d'accordo molti volovelisti, e tra questi particolarmente Orsi e Giusti, i quali, pur riconoscendo la giustezza delle ragioni tecniche adottate dall'Ing. Guagnellini, fanno presente che gran parte dei piloti e degli aiutanti di squadra sono disponibili soltanto nel periodo delle ferie d'Agosto.

L'Ing. Guagnellini mentre si riserva di prospettare il problema alla C.S.C., conclude invitando gli Aero Clubs di Torino e Modena ad accordarsi sulla data delle gare proposte, avendo i due enti scelto lo stesso periodo 27-29 Giugno. Vengono invece confermate le date del 1° Maggio per il raduno di Calcinate del Pesce e quella del 20 Giugno per il raduno di Pavullo nel Frignano.

Viene quindi concessa la parola al Prof. Piero Morelli dell'Aero Club di Torino, il quale parla sul tema «Maggiore autonomia al Volo a Vela negli Aero Club periferici». Il Prof. Morelli esordisce affermando come nell'attuale momento sia necessario attirare l'attenzione degli Enti preposti allo studio ed alle modifiche dello Statuto dell'Aero Club d'Italia anche sui problemi degli Aero Clubs periferici, in seno ai quali si riscontrano spesso situazioni di disagio e gravi inconvenienti, derivanti dal fatto che ogni decisione relativa al funzionamento ed all'amministrazione delle varie attività (volo a motore, volo a vela, aeromodellismo, paracadutismo) viene presa dal Consiglio Direttivo, in seno al quale mancano spesso elementi specializzati nelle varie branche. Il Prof. Morelli legge quindi la seguente mozione, relativa alla proposta di modifica dello Statuto tipo degli Aero

Clubs periferici, mozione che viene approvata per acclamazione all'unanimità e che il Comitato Italiano per il Volo a Vela invierà al Signor Commissario Straordinario dell'Aero Club d'Italia.

« I volovelisti italiani, riuniti a Bologna il 10 gennaio 1965 in occasione del "VII Briefing Volovelistico delle Due Torri", consapevoli dell'importante e delicato compito affidato dagli Enti tutori al Signor Commissario Straordinario dell'Aero Club d'Italia in relazione alla riforma dello Statuto dell'Ente, nel mentre gli inviano il loro deferente augurale saluto, si permettono di RICHIAMARE LA SUA ATTENZIONE su una fondamentale necessità di modifica dello Statuto tipo degli Aero Club locali.

RILEVATO CHE, in conseguenza dell'attuale Statuto, un notevole disagio e vari inconvenienti sono derivati e derivano tuttora, in molti Aero Club, dal fatto che ogni e qualsiasi decisione relativa al funzionamento e all'amministrazione delle varie Sezioni di attività (volo a motore, volo a vela, aeromodellismo, paracadutismo) spetta unicamente e insindacabilmente all'unico Consiglio Direttivo, eletto dall'Assemblea plenaria di tutti i Soci;

FANNO RILEVARE L'OPPORTUNITA' che, nella stesura dello Statuto tipo degli Aero Club locali, sia tenuta nel debito conto la seguente proposta:

cioè che la facoltà di decidere, nell'ambito dell'amministrazione ordinaria, in merito all'attività delle singole Sezioni, sia demandata alle Commissioni di Specialità elette dagli iscritti alle varie Sezioni (volo a motore, volo a vela, aeromodellismo, paracadutismo) dell'Aero Club locale, e siano poi sottoposte all'approvazione dell'unico Consiglio Direttivo, in parte eletto dall'Assemblea plenaria dei Soci, ma di cui dovrebbero far parte di diritto i rappresentanti di specialità, indicati per elezione dalle rispettive Sezioni. »

Viene quindi data la parola al pilota Costante Spadoni dell'Aero Club di Ravenna, il quale parla sul tema: « Proselitismo ed attività didattica ». Essendo l'argomento di scottante attualità siamo lieti di riportare il testo integrale.

« Mi riferisco all'articolo "Problemi di fine anno" del Gen. Nannini, pubblicato sul numero 11 di « VOLO », in cui si legge: "Se ciascun pilota praticante il volo a vela

riuscisse ad iscrivere un amico ad un corso di pilotaggio, il numero dei nuovi brevetati potrebbe raddoppiare in breve tempo. Bisogna fare del proselitismo, non abbandonare l'idea della necessità di aumentare il numero dei cultori del volo a vela, avendo anche presente che... ecc..."

È più che giusto quanto afferma il Gen. Nannini, ma devo aggiungere che il problema non si esaurisce con l'iscrizione di un amico ad un corso di pilotaggio, se la scuola di pilotaggio presso cui si iscrive l'amico non ha "capienza" sufficiente per accoglierlo o non può "servirlo" con la speditezza desiderata.

Se si escludono le grandi scuole: Rieti, Milano, Torino e poche altre (per esempio: Bologna), le nuove scuole di volo a vela sono praticamente lasciate all'iniziativa privata (e con ciò intendo dire che esse sono sorte e funzionano per la massima parte solo a costo dei sacrifici economici e personali di pochi appassionati, desiderosi di fare del proselitismo costruttivo, cioè fare dei piloti e non solo dei simpatizzanti del volo a vela).

Non si possono disconoscere gli sforzi finora compiuti dall'Aero Club d'Italia per aiutare l'attività didattica, la quale, si tenga sempre presente, è la sola ed unica a creare piloti: il proselitismo rimane un fenomeno sterile se non si è poi nelle condizioni materiali di poter trasformare un appassionato del volo in un praticante del volo, prima che la sua passione, per una ragione o per l'altra, si attenui o svanisca del tutto.

Pertanto, per fare molti piloti, occorrono: 1° - *molte scuole*: non è infatti immaginabile che si possa ammettere, per la propaganda, l'importanza che essa sia svolta capillarmente e che la stessa importanza non venga riconosciuta per l'attività didattica. In termini pratici: almeno nove su dieci potenziali allievi piloti vanno "perduti" perchè non hanno, "a portata di mano", non di tasca, una scuola di pilotaggio.

2° - *molti istruttori*: è ovvio che presso ogni scuola vi sia almeno un istruttore, anche (anzi meglio) se volontario. Ma è bene ricordare che, in generale, non esiste solo il problema della loro formazione, ma anche quello della disponibilità del tempo che essi devono poi dedicare alla istruzione degli allievi presso le scuole. Perchè l'Aero Club d'Italia non pensa di istituire dei premi annuali per gli istruttori, rapportati,

per esempio, al numero delle ore di volo totalizzate durante l'anno, o a qualsiasi altro parametro?

3° - *molti trainatori*: è un problema che non viene avvertito nelle grandi scuole dove si può dire che i trainatori "facciano a botte" per disputarsi i traini. Nelle scuole di nuova istituzione, invece, può sorgere, ed in effetti sorge, il grave problema del "parco trainatori", anche perchè i trainatori sono meno impegnati (cioè più volontari) degli istruttori. Posso citare il caso di una scuola che con sette trainatori iscritti sul suo disciplinare (e tutti non del luogo) deve lottare per poter di volta in volta disporre di uno e magari due trainatori, per uno o due giorni la settimana. Non è così che si può garantire una sufficiente regolarità ad un corso di pilotaggio. Sembra facile, ma non è sempre così, formare un trainatore ex-novo. Occorrono infatti 100 ore di volo a motore, oltre al brevetto di secondo grado, e venti ore "solo pilota" sul velivolo di traino; si pretende anche che l'aspirante trainatore posseda il brevetto in fonla e, naturalmente, il brevetto di pilota di aliante. Ebbene, viva la prudenza, specie quando si tratta di volo, ma che non si esageri! Se a chiedere l'abilitazione e ad effettuare l'addestramento prescritto per il traino degli alianti sarà un pilota istruttore di volo a motore con migliaia di ore di volo al suo attivo, comprese alcune centinaia di ore sul tipo di velivolo destinato al traino e con l'insegna di diamanti, tanto meglio: forse diventerà un buon trainatore; ma non mi si dica che non potrebbe essere sufficientemente sicuro un buon pilotino, anche di primo grado, con, poniamo, 50 ore di volo a motore, di cui non più di dieci effettuate sul velivolo destinato al traino e, naturalmente, col brevetto di volo a vela, quando l'istruttore lo giudichi elemento idoneo e preparato a svolgere le funzioni di trainatore. Specie là dove non si sono avuti L-5 a disposizione è quanto mai oneroso, anche come tempo, aspettare che un pilota abbia accumulato, ad esempio, venti ore solo pilota sull'L-5. Possono così passare due anni prima che tali venti ore vengano "veramente" accumulate.

4° - *molto materiale di volo per la scuola*: in primo luogo occorrono parti di ricambio, poi occorrono motori ed infine occorrono velivoli da traino. Solo come ultima

richiesta si presenta quella degli alianti da scuola e ciò perchè è più difficile avere un pezzo di ricambio, o un motore, o, peggio, un L-5, che procurarsi, magari, un paio di alianti biposto.

Senza contare che le pastoie burocratiche rendono praticamente impossibile, per gli eccessivi ritardi, l'utilizzazione da parte di una scuola di aerei da traino di altri Aero-club, che sarebbero magari pronti a metterli a disposizione immediatamente. Perchè, per ottenere l'inclusione provvisoria di un velivolo in un disciplinare di una scuola occorre proprio rivolgersi a Roma? Domanda ingenua? Forse sì, ma non troppo.

5° - *snellimento e speditezza delle procedure per il conseguimento del brevetto di volo a vela*: basti citare il caso di quattro richieste di autorizzazione a sostenere gli esami di brevetto inoltrate in piena estate al competente Ministero, il quale solo in autunno (dopo circa due mesi) ha concesso le autorizzazioni richieste. A quell'epoca le termiche erano già andate a farsi benedire e l'unico L-5 disponibile aveva avuto tutto il tempo di farsi mettere a riposo per sopravvenute difficoltà meccaniche.

Risultato: quattro brevetti rinviati, speriamo, di un anno soltanto. E non si dica che in altre scuole, qui in Italia, si va molto meglio, perchè le cose non vanno spedite nemmeno presso il Centro Nazionale di Rieti.

Quando si potrà effettivamente arrivare a brevettare — dico brevettare — un allievo nei tanto propagandati quindici giorni?

Per concludere, sono certo che quando sarà possibile ottenere, dagli Organi Centrali, la delega alle autorità aeronautiche locali per l'effettuazione delle prove di esame e per il rilascio dei brevetti (né più né meno di come si fa, senza inconvenienti, per le patenti automobilistiche), si potrà vedere moltiplicarsi il numero dei brevetti di volo a vela. »

L'interessante esposizione di Costante Spadoni è sottolineata dai più fervidi applausi dei volovelisti presenti al Briefing.

Ma è ormai passato mezzogiorno e si comincia a sentir nell'aria odor di tortellini... e di lambrusco. Prima del tradizionale pranzo, però, l'Ing. Guagnellini, nella sua veste di Presidente della Commissione Sportiva Centrale dell'Ae.C.I., proclama

Campione Italiano di Volo a Vela per il 1964 il Pilota Leonardo Briigliadori, consegnando, in sua assenza, al Delegato dell'Accademia Volovelistica, i relativi diploma ed insegna.

Anche quest'anno Bologna ha saputo dimostrare che l'ala e la forchetta stanno assai bene insieme; ed il folto gruppo di volovelisti convenuti al VII Briefing delle Duc Torri, mescolando la poesia del volo a vela con la carnalità dei tortellini, hanno consumato in allegria il lauto pranzo preparato dai valentissimi cuochi dell'Aeroporto di Bologna.

Alla fine del tradizionale banchetto l'Aero Club di Bologna ha fatto omaggio ai partecipanti al Briefing di copricapo estivi recanti i classici tre gabbiani, emblema mondiale dei volovelisti, poi sono stati ripresi gli interventi.

Il pilota Enzo Mela dell'Aero Club di Bologna ottiene la parola per chiedere che il Comitato eletto il giorno prima attiri l'attenzione dell'Aero Club d'Italia sul problema degli Istruttori di Volo a Vela e sull'urgente necessità di organizzare nuovi corsi presso il Centro Nazionale di Rieti, tenuto conto del fatto che molti Aero Clubs si trovano in difficoltà per mancanza o carenza di istruttori di volo a vela abilitati.

Il Gen. Nannini, pur non essendo in possesso di elementi precisi, afferma che l'Ae.C.I. ha in programma di organizzare anche quest'anno i corsi per istruttori invocati da Mela.

Il Dott. Scarani dell'Avionautica Rio parla brevemente sull'avanzato stato di costruzione degli alianti biposto CVV-8 « Bonaventura », commissionati dall'A.M., e dei tre esemplari prenotati dagli Aero Clubs unitamente a qualche « M-100-S ». Conclude formulando la speranza che la concessione dei premi agli acquirenti di alianti possa continuare ad incoraggiare gli Aero Clubs ad arricchire la loro flotta volovelistica.

Il Prof. Piero Morelli riferisce quindi brevemente sull'andamento dell'Aer-Pegaso, rilevando come, purtroppo, i volovelisti che ne sono stati i promotori abbiamo sino ad oggi avuto soltanto spese, lavoro e fastidi.

L'argomento si è concluso con gustose battute di spirito da parte dei volovelisti interessati.

Il Briefing è stato chiuso anche quest'anno con la premiazione dei vincitori del Trofeo San Pedrino 1964. Prima di procedere però alla distribuzione dei premi, il Sig. Orsi ha voluto sottolineare come molti volovelisti, che nel 1964 hanno compiuto ottimi voli di distanza, non abbiano partecipato all'importante competizione nazionale.

Nel deplorare tale assenteismo, egli ha pregato i presenti di volerne esporre le ragioni allo scopo di acconsentire all'Ente organizzatore del Trofeo di venire incontro ai desideri dei piloti. Ha risposto Amleto Zanetti, del CPV di Milano, facendo presente che se nel regolamento del 1965 verrà ridotto da 5 a 3 il numero dei piloti considerato nel computo della classifica per Club, la partecipazione al Trofeo San Pedrino sarà senz'altro più numerosa, perchè in tal modo anche i piccoli gruppi avranno la possibilità di ottenere un piazzamento soddisfacente. Umberto Mantica, dello stesso C.P.V. conferma le asserzioni di Zanetti assicurando la sua partecipazione alla disputa del Trofeo 1965.

Il donatore del Trofeo promette il suo interessamento in ordine al desiderio manifestato, dichiarandosi nello stesso tempo personalmente favorevole all'accoglimento della proposta Zanetti.

Sono stati quindi distribuiti i premi ai partecipanti al Trofeo S. Pedrino 1964:

Gioacchino Kalcreuth, al primo posto nella classifica individuale riceve da Guglielmo Giusti (che è tra i più attivi organizzatori del Trofeo) una riproduzione in scala ridotta del Trofeo S. Pedrino; la Signora Adele Orsi, seconda classificata, la medaglia d'oro; Walter Vergani, terzo classificato, la medaglia d'argento; Bertoli Umberto, quarto classificato, la medaglia di bronzo, e tutti gli altri concorrenti, la medaglia ricordo. Alla fine viene conferito il Trofeo Challenge S. Pedrino al Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Varese, che anche nel 1964 è risultato primo nella classifica per Club. Molto simpaticamente Gioacchino Kalckreuth conclude la semplice cerimonia della distribuzione dei premi, ringraziando a nome di tutti gli organizzatori del Trofeo San Pedrino, di cui in questo stesso numero riportiamo i voli omologati nel 1964 e le classifiche individuali e per Club complete.

Chiudendo queste note sul VII Briefing

delle Due Torri, non possiamo omettere di sottolineare il particolare interesse che esso ha destato nei volovelisti di tutta Italia, e di far risaltare come ognuno di essi sia venuto via da Bologna con la coscienza di aver fatto qualcosa di utile per l'avvenire del volo a vela nazionale.

Lettera da Roma

Roma, 15 gennaio 1965

Cari amici volovelisti,

Il lungo applauso col quale avete coronato il mio intervento al « 7° Briefing delle due torri », ha toccato profondamente il mio animo. Ho sentito nel vibrante insistere dei vostri nutriti battimani, un esplicito ringraziamento ed un competente riconoscimento per quanto mi è stato possibile fare in pro del nostro volo a vela in nove anni di presidenza della Commissione tecnica consultiva permanente per il volo a vela (quanto è lunga ed infelice questa dizione!) E lasciate che vi ripeta, tramite questo giornale che si intitola alla nostra stupenda attività, tutta la mia gratitudine. In questo momento non potevate farmi dono più gradito!

Questo VII Briefing di Bologna, svoltosi in un momento particolare nella vita dell'Ae.C.I. — mentre si attende con curiosità, speranza ed anche timore di conoscere il nuovo Statuto e il ripristino degli organi normali — in queste particolari condizioni, chi come me aveva ed ha a cuore il volo a vela italiano, attendeva dai volovelisti una prova di coesione, di unità, di concordia, per tanti motivi necessarie.

L'aspettativa non è andata delusa, e con mia soddisfazione e di tutti i numerosi convenuti a Bologna, la prova di forza e di coesione, e di concordia e cameratismo cementati da una passione comune, che il volo a vela sa creare nei suoi cultori forse più che in qualsiasi altra disciplina sportiva, si è avuta subito, netta e precisa sin dalla vigilia. La rapida unanime designazione di coloro che in attesa di formare la Commissione compongono ora il Comitato del volo a vela, è un esempio che non ha precedenti nella nostra non sempre unita famiglia.

Ed ecco che questa mia prima corrispondenza dalla « Redazione romana » di Volo a Vela, trae lo spunto e il motivo da questo sintomatico segno per sottolinearne il significato e l'importanza e insieme per consentirmi ancora una volta di esprimervi la mia soddisfazione per la dimostrazione offerta. Il « cliché » dei volovelisti turbolenti e in continuo disaccordo, insofferenti della disciplina, non è mai stato appropriato, ed è anche calunnioso; se mai se ne dovrebbe coniare uno che riconosca loro una sensibilità ed un attaccamento ai loro problemi che è indice di maturità e di fede non tiepida. Di questo desidero darvi atto mentre mi ritiro dalla attività direttiva per dedicarmi a quella giornalistica, che mi consente di restare attivo e di dedicarmi con la stessa fede di sempre ai nostri problemi.

Quando per tanti anni si sono dedicati i pensieri di ogni giorno e le azioni ad una attività tanto avvincente come lo è il volo a vela, è ben difficile ed anche doloroso doversene staccare. L'offerta della « redazione romana » mi consentirà invece di restare fra voi e di continuare in altra forma e con altri mezzi e da altro tavolo, quel dialogo con i volovelisti italiani iniziato tanti anni or sono. Ed ecco come lo vedrei questo dialogo.

La redazione romana deve diventare un

punto d'incontro dei volovelisti solleciti dei loro problemi e un mezzo per prospettarli, sollecitare chiarimenti, esprimere pensieri, formulare proposte.

Tutti potranno liberamente rivolgersi alla redazione romana che provvederà a pubblicare le lettere corredandole delle risposte. Ne dovrebbe derivare uno strumento di utilità volovelistica tanto più efficiente quanto più interessanti e pertinenti saranno i quesiti. La materia è molta, direi infinita. Esistono problemi vecchi (come quello posto da Spadoni col suo interessante intervento al Briefing e che per necessità di spazio verrà pubblicato con la risposta al prossimo numero), e nuovi che sorgono con l'espansione dell'attività e il nascere di nuovi nuclei attivi: ed è necessario vengano dibattuti in questa sede, che deve diventare ancor più di quanto non sia ora, la vostra tribuna e palestra.

« Volo a Vela », anche per merito della vostra collaborazione deve arricchirsi di materiale, divenendo più varia, ricca e soprattutto utile. In uno sport come il nostro nel quale nessuno, per quanto abile ed esperto, per quanto campione non ne sa mai a sufficienza, in uno sport scientifico e tecnico, e diciamo pure senza tema di smentita, il più difficile fra tutti, il giornale che affronti i problemi che ne sono connessi e che si valga della esperienza del più gran numero di cultori, assume una utilità ed una importanza specifiche del massimo valore.

Io spero che molti volovelisti offrano la loro collaborazione anche soltanto chiedendo per se, risposte che andranno a beneficio di tutti.

Gradite frattanto i miei più cordiali saluti.

Umberto Nannini

P.S. Le corrispondenze vanno indirizzate al mio nome in ROMA Via Monti Parioli, 51. Per motivi di spazio si raccomandano lettere brevi.

I risultati completi del « Trofeo San Pedrino » 1964

La pubblicazione dei dati relativi alla disputa del « Trofeo San Pedrino » 1964 merita due parole di commento.

È ormai arcinoto, perchè siamo alla terza edizione dell'importante competizione nazionale, che il « Trofeo San Pedrino » ha lo scopo di far percorrere il maggior numero di chilometri sul territorio nazionale, dal maggior numero possibile di piloti, comprese le gare, e che per la classifica vengono presi in considerazione i voli di almeno 50 Km percorsi in linea retta, in andata e ritorno, in linea spezzata e in circuito chiuso. La competizione è aperta a tutti i piloti in possesso del brevetto

« C » di volo a vela e della licenza F.A.I. al pilota che ha totalizzato durante l'anno ed il Trofeo individuale viene attribuito il maggior numero di punti; mentre la classifica finale per Club viene elaborata in base alla somma dei punti totalizzati da un numero massimo di cinque piloti appartenenti alla stessa organizzazione.

Benchè il numero dei piloti che hanno partecipato a questa terza edizione dell'importante competizione nazionale sia inferiore di ben 28 unità rispetto a quello del 1963, i risultati generali conseguiti sono quasi gli stessi, mentre risulta notevolmente migliorata la media dei chilometri percorsi per ogni volo.

L'attento esame dei dati che riportiamo qui di seguito e che si riferiscono alle tre edizioni del « Trofeo San Pedrino », indicano che le performances dei vari piloti dal 1962 ad oggi sono andate gradatamente migliorando e che pertanto il livello tecnico del nostro volo a vela è in continuo crescendo.

Infatti, nel 1964 i percorsi su circuiti triangolari, di andata e ritorno ed a meta prefissata, compiuti secondo le norme F.A.I., sono stati numerosissimi. Particolare menzione meritano i voli veleggiati alpini compiuti dai piloti di Torino e del Centro Studi del Volo Alpino di Varese; i quali nel corso dei loro tentativi si sono spinti sino alle vette del Monte Rosa ed a quelle delle Dolomiti.

Chiudendo il nostro breve commento, siamo certi di non errare affermando che il 1965 vedrà in lizza un maggior numero di concorrenti, tanto più se il regolamento del Trofeo San Pedrino sarà riveduto secondo i desideri espressi a Bologna al Briefing delle « Due Torri ».

Anno	Numero piloti partecipanti	Totale dei voli di distanza compiuti	Totale dei chilometri percorsi	Media Km percorsi per ogni volo
1962	29	225	25.954	115,5
1963	55	304	29.398	97
1964	27	237	28.928	122

VOLI OMOLOGATI

volo n°	data	Pilota	Club	Km.	Punti
1	22/3	Pagni Carlo Alberto	C.S.V.V.A. Varese	64	64
2	17/4	»	»	72	108
3	26/4	»	»	100	200
4	28/4	»	»	68	136
5	12/4	Giusti Guglielmo	»	158	237
6	17/4	»	»	52	78
7	26/4	»	»	104	104
8	1/5	»	»	74	111
9	7/5	»	»	90	90
10	30/5	Orsi Adele	»	112	112
11	31/5	»	»	109	109
12	16/5	Pagni Carlo Alberto	»	70	105
13	17/5	»	»	106	106
14	24/5	»	»	140	140
15	30/5	»	»	84	84
16	31/5	»	»	102	204
17	6/5	Kalckreuth Joachim	»	178	267
18	30/5	»	»	150	225
19	31/5	»	»	313	313
20	1/5	Vergani Walter	»	214	428
21	26/4	Orsi Adele	»	60	60
22	23/4	»	»	54	81
23	12/4	»	»	100	200
24	12/4	Kalckreuth Joachim	»	225	450
25	26/4	»	»	160	240
26	12/4	Bertoli Umberto	»	225	450
27	26/4	»	»	158	316
28	12/4	Kufferle Riccardo	»	126	252
29	26/4	Fontana Vittorio	»	100	200
30	26/4	Ciani Edgardo	»	148	296
31	12/4	Veronesi Francesco	»	126	252
32	26/4	»	»	100	200
33	3/5	Vergani Walter	»	89	89
34	7/5	»	»	70	70
35	24/5	»	»	111	111
36	30/5	»	»	74	111
37	31/5	»	»	180	180
38	1/5	Veronesi Francesco	»	112	112
39	30/5	»	»	102	153
40	1/5	Fontana Vittorio	»	72	72
41	7/5	»	»	62	93
42	18/4	Pastori Donato	»	71	71
43	12/4	»	»	126	189
44	31/5	»	»	60	60
45	7/5	»	»	91	91

volo n°	data	Pilota	Club	Km.	Punti
46	2/6	Kalckreuth Joachim	C.S.V.V.A. Varese	74	111
47	4/6	»	»	144	144
48	10/6	»	»	94	94
49	13/6	»	»	90	135
50	6/6	Orsi Adele	»	87	130
51	7/6	»	»	78	78
52	27/6	»	»	144	144
53	4/6	Pagni Carlo Alberto	»	102	204
54	7/6	Vergani Walter	»	52	52
55	10/6	Giusti Guglielmo	»	74	111
56	6/6	Veronesi Francesco	»	70	70
57	6/6	Fontana Vittorio	»	59	59
58	13/6	»	»	50	75
59	24/6	»	»	54	54
60	27/6	»	»	59	59
61	29/6	»	»	53	53
62	31/5	»	»	102	204
63	1/7	»	»	55	55
64	2/7	»	»	55	55
65	25/7	»	»	84	84
66	2/7	Orsi Adele	»	86	86
67	8/7	»	»	57	57
68	12/7	»	»	102	204
69	18/7	»	»	88	88
70	31/7	»	»	102	204
71	12/7	Pagni Carlo Alberto	»	68	102
72	12/7	Vergani Walter	»	68	102
73	31/7	»	»	87	87
74	11/8	Fontana Vittorio	»	89	89
75	23/8	Kalckreuth Joachim	»	290	435
76	16/8	Orsi Adele	»	66	132
77	20/8	»	»	73	73
78	30/8	»	»	60	60
79	11/10	»	»	84	84
80	17/10	»	»	50	75
81	18/10	»	»	50	75
82	4/8	Ciani Edgardo	»	59	89
83	5/8	»	»	90	90
84	6/8	»	»	59	89
85	10/8	»	»	59	89
86	11/8	»	»	66	99
87	5/5	Campari Lodovico	Ae. C. Modena	143	215
88	4/6	»	»	225	338
89	9/6	»	»	114	114
90	23/6	»	»	172	258
91	26/6	»	»	240	360

per un totale di Km. 9.389 in 91 voli EXTRA GARE

Media per volo Km. 103

di cui Km. 5.522 conformi al Codice Sportivo F.A.I.

CLASSIFICA INDIVIDUALE al 31 Maggio 1964

		voli	Km.	PUNTI	Club
1°	Kalckreuth Joachim	5	1026	1495	C.S.V.V.A. Varese
2°	Pagni Carlo Alberto	9	806	1147	»
3°	Vergani Walter	6	738	989	»
4°	Bertoli Umberto	2	383	766	»
5°	Veronesi Francesco	4	440	717	»
6°	Giusti Guglielmo	5	478	620	»
7°	Orsi Adele	5	435	562	»
8°	Pastori Donato	4	348	411	»
9°	Fontana Vittorio	3	234	365	»
10°	Ciani Edgardo	1	148	296	»
11°	Kufferle Riccardo	1	126	252	»

CLASSIFICA INDIVIDUALE al 31 Luglio 1964

		voli	Km.	PUNTI	Club
1°	Kalckreuth Joachim	9	1428	1979	C.S.V.V.A. Varese
2°	Orsi Adele	13	1179	1553	»
3°	Pagni Carlo Alberto	11	976	1453	»
4°	Vergani Walter	9	945	1230	»
5°	Fontana Vittorio	12	805	1063	»
6°	Veronesi Francesco	5	510	787	»
7°	Bertoli Umberto	2	383	766	»
8°	Giusti Guglielmo	6	552	731	»
9°	Pastori Donato	4	348	411	»
10°	Ciani Edgardo	1	148	296	»
11°	Kufferle Riccardo	1	126	252	»

CLASSIFICA INDIVIDUALE al 31 ottobre 1964

		voli	Km.	PUNTI	Club
1°	Kalckreuth Joachim	17	2733	3429	C.S.V.V.A. Varese
2°	Orsi Adele	28	2628	3118	»
3°	Vergani Walter	16	2165	2450	»
4°	Bertoli Umberto	9	1409	1792	»
5°	Giusti Guglielmo	12	1504	1683	»
6°	Pagni Carlo Alberto	15	1173	1650	»
7°	Campari Lodovico	7	1033	1424	Ae.C. Modena
8°	Pronzati Attilio	7	1345	1345	C.S.V.V.A. Varese
9°	Lamera Fiorenzo	9	1325	1325	Ae.C. Torino
10°	Fontana Vittorio	13	894	1152	C.S.V.V.A. Varese
11°	Perotti Giovanni	7	1112	1112	Ae.C. Torino
12°	Manzoni Roberto	9	1087	1087	C.S.V.V.A. Varese
13°	Orsi Giorgio	9	1068	1068	G.V.V. Como

	voli	Km.	PUNTI	Club	
14°	Morelli Piero	7	1006	1006	Ae.C. Torino
14°	Piludu Ferruccio	7	1006	1006	Ae.C. Rieti
15°	Motta Carmelo	6	961	961	Ae.C. Torino
16°	Zoli Angelo	7	922	922	Ae.C. Bergamo
17°	Ciani Edgardo	8	621	892	C.S.V.V.A. Varese
18°	Pastori Donato	8	793	856	»
19°	Bucceri Agostino	6	855	855	Ae.C. Padova
20°	Peccolo Lorenzo	6	818	818	Ae.C. Torino
21°	Veronesi Francesco	5	510	787	C.S.V.V.A. Varese
22°	Urbani Paolo	5	575	575	Ae.C. Rieti
23°	Barazzetti Guglielmo	6	557	557	G.V.V. Como
24°	Muneghina Roberto	5	515	514	Ae.C. Torino
25°	Kufferle Riccardo	1	126	252	C.S.V.V.A. Varese
26°	Baroni Benedetto	2	188	188	Ae.C. Rieti

Per un totale di Km. 28.928 in 237 voli
Media per volo Km. 122
di cui Km. 25.061 conformi al Codice Sportivo F.A.I.

CLASSIFICA FINALE PER CLUB - 30 ottobre 1964

1°	C.S.V.V.A. Varese	Orsi Adele	3118		
		Vergani	2450		
		Kalckreuth	2414		
		Bertoli	1792		
		Giusti	1683	P.	11.457
2°	Aero Club - Torino	Lamera	1325		
		Perotti	1122		
		Morelli P.	1006		
		Motta	961		
		Peccolo	818	»	5.222
3°	Gruppo Volo a Vela - Como	Orsi G.	1068		
		Kalckreuth	1015		
		Barazzetti	557	»	2.640
4°	Aero Club - Rieti	Piludu	1006		
		Urbani	575		
		Baroni	188	»	1.769
5°	Aero Club - Modena	Campari		»	1.424
6°	Aero Club - Bergamo	Zoli		»	922
7°	Aero Club - Padova	Bucceri		»	855

« I volovelisti »

*Tragedia in un atto e due scene
di G. C. Silva e qualche altro
(modestia a parte)*

Ascoltate attentamente o, meglio, leggete piano piano perché si tratta veramente di una *TRAGEDIA*, una tragedia che in Italia regge il cartellone da più di un decennio, con *CIELO* come palcoscenico, i *PILOTI* come attori ed il *REGISTA* ed i *MACCHINISTI* che ci sono ma non si vedono, il che è meglio. Eccone il riassunto:

La scena si svolge in un Paese, il nostro, il cui cielo è finalmente sgombro di aeroplani, dico finalmente, perché a quel tempo all'aereo era sempre associata l'idea di botto, scoppio ed altre cosette del genere. Un bel giorno non ci furono più botti ed il cielo rimase libero, invitante.

Nessuno però raccolse questo invito e piano piano la gente lo dimenticò.

Si costruirono le case, le strade e le autostrade e le auto per le autostrade. Così la gente si abituò alla velocità e ci prese gusto. Quando seppe che si poteva godere di comode poltrone a velocità ancora più elevate le volle subito provare e le comprò. All'estero.

Così la Società che sfruttava le poltrone divenne sempre più importante e fece degli ottimi affari anche se ebbe delle difficoltà a trovare qualcuno per guidare le poltrone nel cielo.

La *TRAGEDIA* ha inizio:

Il palcoscenico è vuoto, non c'è nessuno. L'Orchestra suona il *SILENZIO* e sullo sfondo passano sibilando alcune poltrone a reazione. Su una di esse un deputato spiega ad una giovane signora in topless che volare è bello, comodo, utile, lui l'aeroplano lo usa sempre e poi, non so... ti dà quel senso di coraggio, di mistero...

Passano così alcuni istanti di suspense e poi uno speaker dalla voce metallica tranquillizza gli spettatori spiegando che non c'è da preoccuparsi: eccezione fatta per le poltrone, in quel Paese non era mai riuscito a volare nessuno. Se ne deduce che l'Italiano è più pesante dell'aria.

Ciò però non scoraggia la Società che si trova con l'acqua alla gola, prende 100 cavie, le mette su una poltrona speciale da allenamento e riesce a tappare i buchi. A

caro prezzo, perché si sa, le cavie vanno selezionate e costano un occhio della testa. Si dimostra però che persino le cavie possono volare, il che è già un risultato.

Intanto, su alcuni spiazzi d'erba, tra aspri dirupi e valli d'or, alcuni strani personaggi spingono degli strani così di seconda mano a cui, per economia, hanno soppresso motore ed accessori. Attenzione! Appare in scena, per la prima volta, l'aspirante *VOLOVELISTA*.

È un giovane di mezza età, con le pupille a forma di gabbiano ed un thermos in mano. Per tutta la rappresentazione terrà sempre la testa rivolta verso l'alto ed una nuvola bianca gli farà da aureola. Sui sedere ha degli strani numeri da 1 a 5, sopra e sotto, e una lancetta che si sposta. Il suo volto riflette i movimenti delle lancette: sù = felice, giù = mortalmente infelice. Gli spettatori provano molta pena e non capiscono chi glielo faccia fare.

Va avanti e indietro sul pendio come un corvaccio, gira e rigira in una bolla d'aria, come la larva figlia della libellula, prende forma e sta per mettere le ali. È pronto per l'esame. Rullo di tamburi:

Piomba giù la *COMMISSIONE*. La Commissione, direbbe Rascel, non c'era. Ovvero c'era ma non serviva. Infatti la Commissione di solito, telefona da Roma, dice che viene, si preparano i pendii, le bolle d'aria, ma quando arriva, manco a farlo apposta, piove.

La Commissione promette di tornare l'anno seguente: L'aspirante volovelista aspetta e impara che:

— la *COMMISSIONE* è figlia del *MINISTERO*,

— il *MINISTERO* è *DIO* in *TERRA*, il Papa mi perdoni,

e che:

— il *MINISTERO* tiene i fili, i piloti ballano,

— il *MINISTERO* molla i fili, i piloti volano,

— il *MINISTERO* tiene sempre i fili.

Così, tra boschi e valli d'or, il *VOLOVELISTA* cresce, non possedendo un motore per stare per aria, egli pensa di fare con l'intelligenza ciò che gli uccelli fanno per istinto, pensa, dunque esiste, e soprattutto rimane per aria. Ciò dà fastidio alla Società delle poltrone che non vuole avere grane. Il *MINISTERO* sopprime il *VOLO-*

VELISTA, o meglio il primo piano del MINISTERO, il che è una sfortuna perché al secondo piano un'altra COMMISSIONE cerca disperatamente qualche pilota sul mercato e avrebbe potuto salvare il volovelista, magari condannandolo a guidare le poltrone.

Comunque non fa niente, il VOLOVELISTA si sposta e chiama un'altra volta la COMMISSIONE.

Scende la nebbia.

Il VOLOVELISTA è stanco,

Il VOLOVELISTA è incompreso,

Il VOLOVELISTA vuole volare.

Il VOLOVELISTA va all'estero.

OHIBO'.

La scena, girevole, gira di 180°.

Appare un paesaggio splendido, sul cielo blu, immobili, stanno delle grandi lenticchie bianche, s'odono uccellini far festa e l'orchestra suona in sordina il famoso « Salir... sempre salir ».

Il volovelista scopre di avere un milione di fratelli. Appaiono dei cartelli tenuti da vecchi generali con su scritto:

« Il VOLO a VELA è scienza, è ricerca scientifica, è gioia di vivere, è una disciplina nelle scuole, il primo gradino delle conquiste dello spazio, un diritto dell'uomo, la piattaforma da cui si prelevano quelli delle poltrone e dei botti. Il VOLO è l'orgoglio di una nazione ».

Il VOLOVELISTA scopre che tutti devono poter volare. Pensa a casa sua e, commosso, piange.

CALA IL SIPARIO

Voli d'onda ad Aosta e a Calcinate

Il 6 Gennaio scorso un gruppo di piloti del C.P.V. — in vacanza volovelistica ad Aosta — ha compiuto notevoli voli di quota, sfruttando una situazione ondulatoria da NW.

In attesa di pubblicare una relazione tecnica sulle interessanti performances realizzate dai piloti del C.P.V. — riportiamo i risultati dagli stessi conseguiti:

Pilota Umberto Mantica:

Quota di sgancio: m 900 - quota massima raggiunta m 7.100 - quota guadagnata m 6.200.

Pilota Amleto Zanetti:

Quota di sgancio: m 2.700 - quota massima raggiunta m 7.400 - quota guadagnata m 4.700.

Pilota Danilo Carrer:

Quota di sgancio: m 2.680 - quota massima raggiunta m 6.380 - quota guadagnata m 3.700.

Nello stesso giorno sul campo di Calcinate sono stati ripetutamente raggiunti da vari piloti, quote variabili da 2.500 a 3.000 metri, con sgancio a 600 metri su Comerio (Varese).

Il giorno 10 Gennaio (quello del Briefin) il pilota Umberto Bertoli, su aliante biposto « Bocian », avente a bordo la Sig.na Selene Maltini, ha raggiunto nella zona del Lago Maggiore la quota di 5.500 metri, guadagnando in onda 4.700 m, mentre Attilio Pronzati raggiungeva su Laveno i 4.000 m. Il 23 Gennaio, sempre nella zona del Lago Maggiore, Bertoli superava di poco i 4.000 metri. Questi risultati sono stati conseguiti dai piloti del Centro Alpino di Calcinate sfruttando deboli movimenti ondulatori associati a venti da NW.

VOLOVELISTI!

Molti di voi non hanno provveduto al rinnovo dell'abbonamento secondo le norme indicate nel numero dello scorso dicembre. Fatelo subito servendovi del modulo di Conto Corrente Postale che vi abbiamo trasmesso che porta il n° 27.440 intestato al Centro Studi del Volo a Vela Alpino Varese.

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

Direttore responsabile: Plinio Rovesti - Varese - Viale S. Antonio, 61 - Riproduzione vietata se non si cita la fonte - Autorizzazione Tribunale di Milano 20-3-1957 n° 4269 del Registro - Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV.