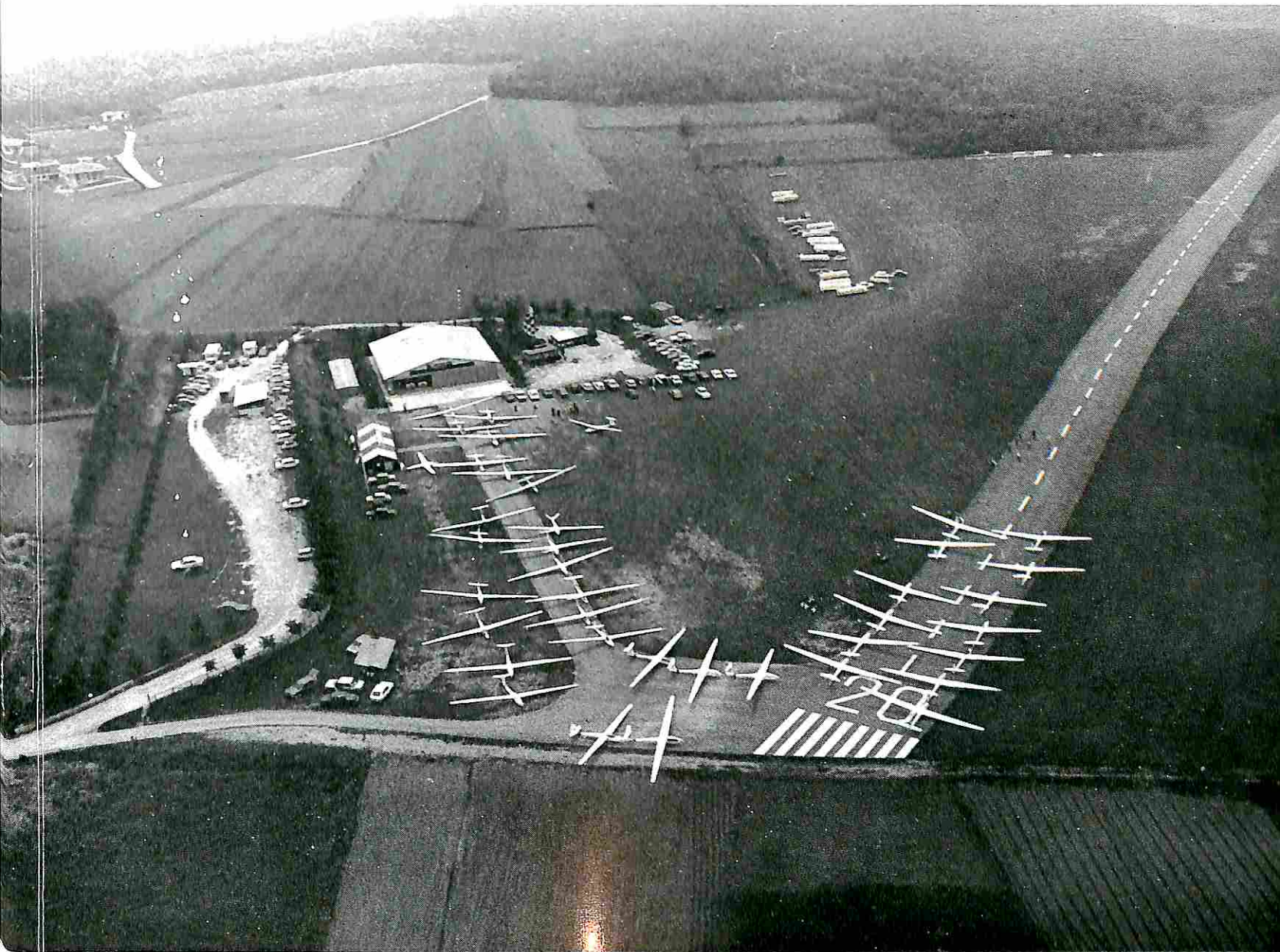


**LA RIVISTA DEI
VOLOVELISTI ITALIANI**

**Giugno - Luglio 1977
N. 122**

**VOLO
A
VELA**



**CAVALCARE
GLI APPENNINI
CON LO JANUS**

**ALL'ERTA!
ONDE
OROGRAFICHE**

**LA 2^a
GARA DI
PENTECOSTE**

Ad ogni azienda possiamo dedicare molto del nostro tempo e della nostra esperienza,

per risolvere ogni problema di organizzazione e gestione.

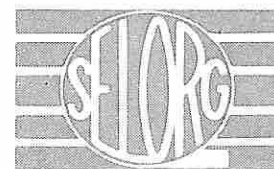
Siamo un centro di elaborazione e organizzazione dotato di 1 Sistema di registrazione CMC, 1 Sistema IBM 360/40, 2 Unità nastro, 7



Unità disco, 1 Lettore di schede, 1 Perforatore di schede, 2 Stampanti di cui una fuori linea collegata al Sistema di registrazione CMC.

Siamo in grado di assicurare, con specifica competenza, prestazioni altamente qualificate ad aziende di ogni tipo e dimensione, sia industriali che commerciali.

Il nostro servizio è "flessibile" alle esigenze dei clienti sia che già dispongano di un Centro e desiderino potenziarne le capacità operative, sia che non ritengano di installare in proprio un Centro di Elaborazione Dati per la contabilità generale, IVA, amministrazione del personale, gestione magazzini, gestione delle vendite.



Un servizio su misura.

SELORG
Servizi Elaborazione e
Organizzazione srl
20136 Milano, via C. Vittadini 3,
telefono 581419



CORRISPONDENTI:

ALZATE

Lanzi Alessandro

AOSTA

Martinet Roberto

BOLOGNA

Serra Sandro

BOLZANO

Weber Giorgio

CALCINATE

Pronzati Attilio

CREMONA

Arcari Santino

FERRARA

Villani Giorgio

FOLIGNO

Filippucci Alberto

LUCCA

Carmassi Renato

NOVI LIGURE

Cappanera Marciano

PADOVA

Marchetti Sergio

PARMA

Pastorelli Emilio

ROMA

Faraoni Giancarlo

TORINO

Tessera Chiesa Emilio

Spelta Danilo

TRENTO

Cerbaro Vittorio

VALBREMBO

Capoferri Sergio

Brugali Pino

VICENZA

Ellero PierGiorgio

F.A.I. - CIVV

Morelli Piero

O.S.T.I.V.

Duranti PierLuigi

ESTERO

Albonico Gino

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani
fondata da Plinio Rovesti nel 1946

A cura del Centro Studi
Volo a Vela Alpino
con la collaborazione
di tutti i volovelisti

GIUGNO - LUGLIO 1977

N. 122

SOMMARIO:

Notiziario	93
Artistico salto olandese a manovella	95
Venti pagine di statistica meteo	96
All'erta! probabili fenomeni di onde orografiche	97
La seconda gara di Pentecoste	117
Disponibilità e competizione	121
Breve cronaca di una cavalcata lungo gli Appennini	123
In omaggio al Gran Premio Calcinate - Rieti	125
Terzo trofeo «Colli Briantei»	127
Notizie dai campi di volo	133
Aereo Club d'Italia	137

IN COPERTINA:

Il campo di volo «Simone da Orsenigo» dell'AVM, affollato di alianti per la competizione del 3° trofeo «Colli Briantei».

Comitato Redazionale: Lorenzo Scavino - Alessandro Lanzi - Attilio Pronzati - Plinio Rovesti - Sandro Serra - Emilio Tessera Chiesa

ABBONAMENTI PER ANNO SOLARE:

Italia:	cumulativo	L. 10.000	Redazione e Amministrazione:
Italia:	individuale	L. 15.000	«Paolo Contri» Airport
Italia:	sostenitore	L. 50.000	21100 Calcinate del Pesce - (Va) - Italy
Estero:	ordinario	\$ 15	
Una copia:		L. 2.000	

DIRETTORE RESPONSABILE: Lorenzo Scavino.

Autorizzazione Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 del Registro.
E' permessa la riproduzione anche integrale, quando non espressamente vietata,
purchè si citi la fonte. Arti Grafiche Camagni - Como

ALEXANDER SCHLEICHER ITALIANA

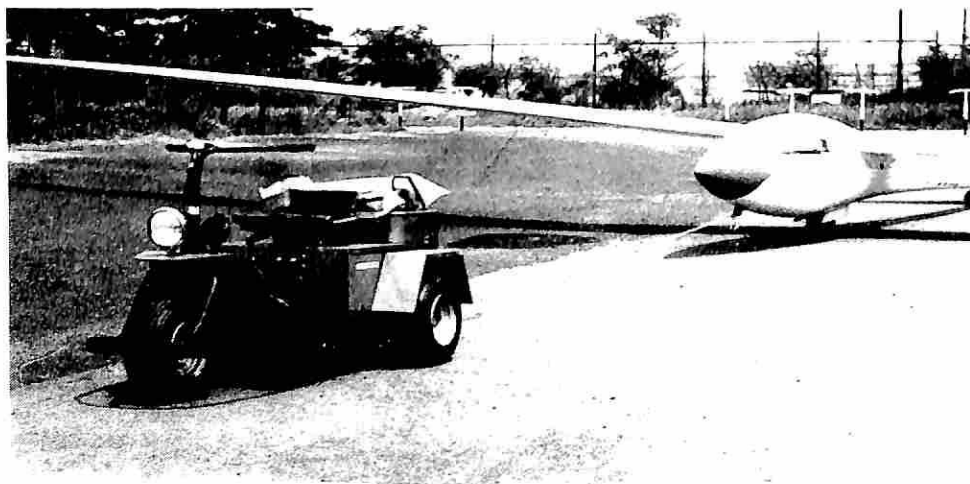


KOMET

rimorchio trasporto
alianti

CUSHMAN

veicolo da traino
per servizi aeroportuali



ALEXANDER SCHLEICHER ITALIANA s.n.c. di Erico Krapfenbauer e Franco Actis
Strada Berlia 500 - Tel. (011) 710.868
10146 TORINO

Officina qualificata e certificata per riparazione e revisione alianti in legno, metallo e vetroresina.

Servizio ricambi per alianti e motoalianti SCHLEICHER.

Strumentazioni PZL e WINTER, apparati radio DITTEL e BECKER.

Alexander Schleicher

Segelflugzeugbau

D-6416 Poppenhausen an der Wasserkuppe



ASW 19

Monoposto
da competizione
Classe Standard FAI

ASK 16

Moto-aliante biposto



IL NOSTRO PROGRAMMA:

SCHLEICHER ASK 13

Aliante biposto scuola e performance

SCHLEICHER ASK 16

Motoaliante biposto scuola e performance

SCHLEICHER ASK 18

Aliante monoposto, classe Club

SCHLEICHER ASW 17

Super aliante monoposto di alta performance,
classe Libera, costruzione in vetroresina

SCHLEICHER ASW 19

Aliante monoposto da competizione,
classe Standard FAI, costruzione in vetroresina

SCHLEICHER ASW 20

Aliante monoposto da competizione,
classe Standard-Libera, 15 m con flaps

Rappresentata da:

ALEXANDER SCHLEICHER ITALIANA s.n.c. di Erico Krapfenbauer e Franco Actis
Strada Berlia 500 - Tel. (011) 710.868
10146 TORINO



Oggi in Italia l'aliante classe standard

L. S. 1. F

- Rapida consegna
- Disponibile per prove e dimostrazioni
- Assistenza tecnica e ricambi presso officina certificata RAI in Aguscello (Ferrara)
- Campione mondiale 1970-1974 (Texas - Australia)
- Campione nazionale tedesco Classe Standard 1968-69-71-73
- II e III classificato al Campionato Nazionale Tedesco 1975
- I classificato VINON 75
- Adottato dalla Squadra Nazionale Francese in Classe Standard

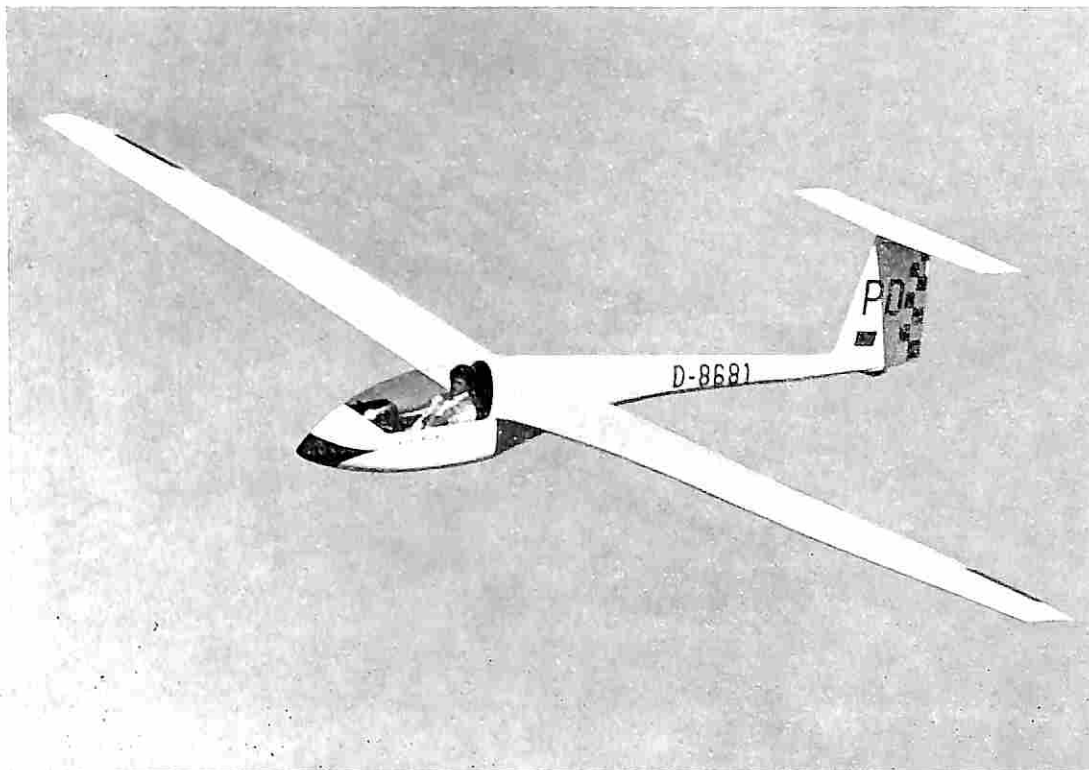
Rappresentante:

SCHNEIDER - ITALIA - Aguscello Aeroporto

Via Fiaschetta - 44100 Ferrara - Telefono (0532) 61.880 - 52.167



BURKHART GROB
FLUGZEUGBAU
8948 MINDELHEIM
INDUSTRIESTRASSE
LBA - Nr. 1 - B21



ASTIR CS

monoposto standard efficienza max 37

SPEED ASTIR

monoposto 15 mt. con flap efficienza 42

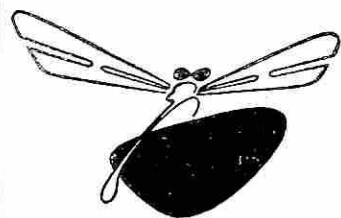
TWIN ASTIR

biposto in vetroresina efficienza 38

RAPPRESENTANTE: **AIRMARKET**

Aeroporto Valbrembo - 24030 Valbrembo - Via Marconi 11 - Telefono N. (035) 613.293

GLASFLÜGEL



- | | | |
|------------------------------|---|---|
| HORNET | : | 15 m, scuola e performance |
| KESTREL | : | 17 m |
| KESTREL | : | 19 m e 22 m |
| RIMORCHI | : | chiusi e aperti in costruzione di serie per Libelle, Cirrus e ASW-15. Altri a richiesta. |
| CONCESSIONARIA e inoltre | : | PZL; Winter e Bohli
variometri elettroacustici BALL e CAMBRIDGE
impianti ossigeno: DRAEGER
orizzonti artificiali: BENDIX
radio: DITTEL
paracaduti ultrapiatti: SECURITY 150 |
| RICAMBI | : | Glasfluegel, Shempp Hirth, Schleicher |
| GRANDI RIPARAZIONI e inoltre | : | autorizzate per la maggior parte degli aliante.
ispezioni periodiche, riconvalida C.N., installazioni varie, modifiche, verniciature ecc. sia agli aliante che a vari tipi di velivoli a motore. |
| MAGAZZINO | : | sempre pronti strumenti, impianti, radio, ricambi, ecc. |

TUTTO PER L'ALIANTE

GLASFLÜGEL ITALIANA S. R. L.

24030 VALBREMBO (BG) - AEROPORTO
Via Locatelli 1 Telefono 61.26.17

NOTIZIARIO

1ª Coppa del Velino

Ecco la classifica generale finale della 1ª edizione della Coppa del Velino, svoltasi a Rieti dal 2 al 10 luglio, articolata in sei prove di diverso interesse — che non mancheremo di illustrare dettagliatamente nel prossimo numero — e conclusasi con la vittoria di Luca Urbani, già secondo nella Coppa di Primavera.

1) URBANI LUCA	punti 944
2) COLOMBO VITTORIO	1008
3) FONTANA VITTORIO	1012
4) GUSSONI RAFFAELE	1021
5) ORSI GIORGIO	1026
6) SALVO DEMETRIO	1033
7) ORSI ADELE	1038
8) BARAZZETTI GUGLIELMO	1136
9) MUZI ETTORE	1137
10) BUCCERI AGOSTINO	1159
11) INCARDONA FELICE	1167
12) URBANI PAOLO (padre di Luca)	1174
13) MONTI ROBERTO	1197
14) MARZOTTI GIANLUIGI	1200
15) CAVALLI GIUSEPPE	1244
16) GALLO FRANCESCO	1284
17) DAVINI GIORGIO	1324
18) GEROSA MARIAROSA	1404

Ribadito il record mondiale delle mille miglia in AeR

Il più volte primatista mondiale statunitense Karl Striedieck ha ripetuto quest'anno il suo fantastico volo di AeR di 1635 Km, lungo la catena degli Apalachiani, ottenendo così quella perfezione formale che gli consentirà questa volta di ottenere l'omologazione del prestigioso primato.

L'anno scorso, il 19 maggio (vedere il precedente numero di VOLO A VELA pag. 76/78), Striedieck realizzò per la prima volta questa distanza, ma avendo fotografato il punto di virata fuori dal settore prestabilito dalla FAI non aveva potuto ottenere l'omologazione di questa fantastica prestazione. Quest'anno, e precisamente il 9 maggio, un anno meno dieci giorni dopo tale impresa, l'ha ripetuta con successo, fornendo ai commissari impeccabili fotografie.

L'aver compiuto due volte tale distanza, che supera di 250 Km il più lungo volo in aliante della storia, conferma le grandi possibilità offerte dal volo di pendio.

Ancora e sempre nuovi alianti

Fervore di iniziative nel campo delle costruzioni di alianti.

La Schleicher, accanto al noto libera ASW 17 (nella doppia versione da 20 e 21 metri), allo standard ASW 19 ed al nuovo 15 metri ASW 20, presenta il biposto ASW 21 (40.000 marchi) e soprattutto l'ASW 17 X (19 metri) e l'ASW 17 XV (16,5 metri).

Queste macchine sono derivate dai modelli già conosciuti e tendono a soddisfare la richiesta di alianti di dimensioni maggiori di quelle della nuova classe 15 metri libera, ma non così eccessive come quelle della classe libera.

Il peso dei due nuovi alianti è rispettivamente di 415 e 250 Kg (ASW 20 Kg 255) e l'efficienza massima 48° e 45 (ASW 20 43). Il carico alare è 34,5 e 30 rispettivamente, elevabile a 43,5 e 38 con zavorra liquida.

Un nuovo biposto è altresì in allestimento in Polonia, presso la nota fabbrica SZD, costruito in resina, con apertura fra 15 e 16 metri ed efficienza attorno a 27.

Iniziativa del GVV «Nello Valzania» per ricordare Gioacchino von Kalckreuth

Il Gruppo Volo a Vela «Nello Valzania» — per i colori del quale Gioacchino ha sempre gareggiato in Italia — è in procinto di varare un Premio per ricordare ed onorare la Sua memoria.

In considerazione della notevole attività di volo a vela alpino svolta da Gioacchino, il Premio quasi certamente sarà il riconoscimento di un exploit volovelistico che avrà per territorio l'intero arco alpino.

Campionati Nazionali Svizzeri

Dal 12 al 22 maggio si sono disputati a Amlikon (Turgovia) i CN '77 e per la prima volta erano rappresentate le tre classi riconosciute dalla FAI.

Le condizioni meteo sono state piuttosto brutte e qualche volta la fortuna ha giocato un ruolo determinante. Ecco una breve sintesi cronologica:

Giovedì 12 e venerdì 13: brutto tempo.

Sabato 14: le prove non sono concluse da nessun concorrente ma restano valide perchè almeno un pilota per classe ha superato la distanza minima di 60 Km.

Domenica 15: triangolo di 175 per la Standard e di 200 per la Libera e la 15 M. In ogni classe almeno un pilota riesce a chiudere.

Lunedì 16: triangolo di 244 per la Libera e AeR di 215 per le due altre classi. In ogni classe qualche pilota riesce a rientrare malgrado i violenti temporali.

Martedì 17: triangoli di 204 per la Libera e di 183 per le altre. Condizioni difficili, nessuno rientra, la prova è valida come distanza.

Mercoledì 18 e giovedì 19: tempo brutto.

Venerdì 20: gli organizzatori tentano una breve AeR per le tre classi ma nessuno riesce a rientrare.

Sabato 21: alle tre classi viene assegnato un triangolo di 248 Km che nessun pilota riesce a concludere.

Alla fine di questa triste edizione dei Campionati Nazionali, risultano vincitori e proclamati campioni i seguenti piloti:

Classe Standard:

Ernst Binggeli, DG-100

Classe 15M FAI:

Alfred Schulthess, Mini-Nimbus

Classe Libera:

Eduard Huber, Nimbus 2

Campionati Nazionali Tedeschi: giornate favolose alternate al brutto tempo

Dal 29 maggio al 12 giugno a Haxterberg hanno avuto luogo i CN 1977, con sette prove di alto livello e grande sviluppo per la classe Libera e la classe 15M, e sei prove per la Standard. Sono stati assegnati temi di 300, 400, 500, 630 e 752 Km oltre a qualche prova più modesta. I due temi più grossi sono stati rappresentati da un triangolo di 376 Km da percorrere due volte per la classe Libera, e da un triangolo di 315 Km da percorrere due volte per le classi Standard e 15M. In Libera sono tutti rientrati meno uno e tutti nella Standard.

La velocità più elevate sono state realizzate durante la seconda e la terza prova: 118 e 117 Km/h per la Libera, 113 e 108 Km/h per la 15M, 101 e 102 Km/h per la Standard.

I concorrenti erano: 20 in Libera, 18 nella nuova classe 15M e 43 nella Standard. Hanno vinto: Erwin Muller con l'ASW 17 in Libera, Klaus Ahrens con l'ASW 20 nella 15M, Hans Gloeckl con l'LS1-f nella Standard.

Ecco qualche nome nelle classifiche:

LIBERA

1) MULLER	punti 5803
2) RANTET (F)	5708
3) GANTENBRINK	5618
4) HOLIGHAUS	5480
5) DICK	5306
10) NEUBERT	5079
11) MEMMERT	5078
14) HENRY (F)	4436
20) H. W. GROSSE	2893

15M FAI

1) AHRENS	punti 5892
2) REICHMANN	5872
3) PETER	5807
4) TREIBER	5712
8) WAIBEL	4744

STANDARD

1) GLOECKL	punti 4882
2) SCHREIBER	4877
3) GAI	4765
4) HOCH	4378
5) STAUBACH	4684

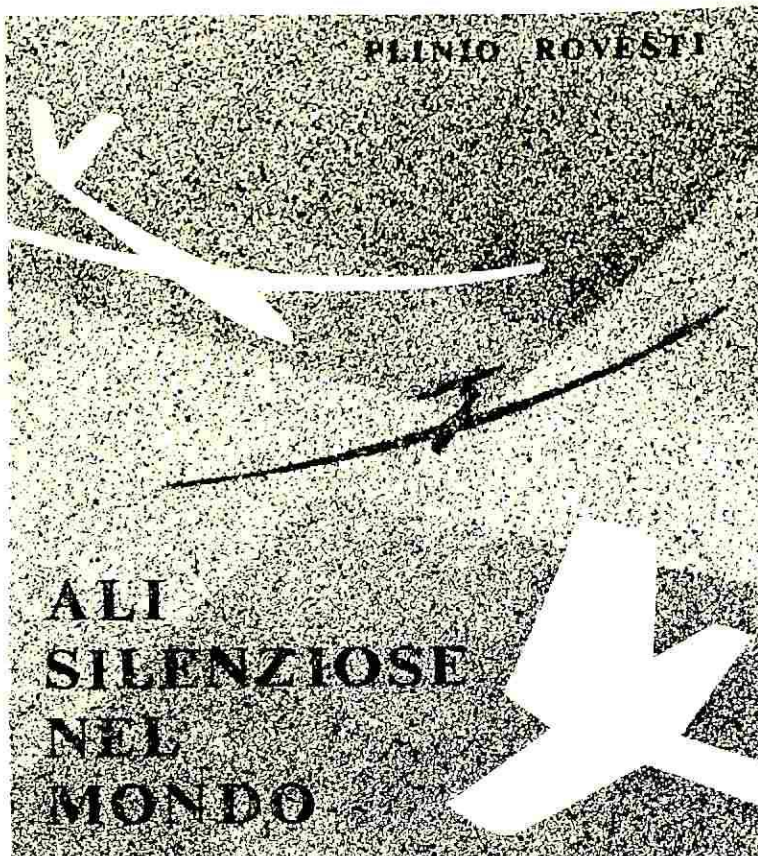
Sentiamo la necessità di una riflessione: alla classe Standard nelle prime tre prove hanno assegnato temi di Km 306, 404 e 630 ed i vincitori hanno realizzato le rispettive medie orarie di Km h 83, 101 e 102. Nella 5ª e nella 6ª prova i temi sono stati di Km 220 e 230 e le medie orarie di 76 e 53 Km h.

A questo punto — sperando che la suocera intenda — diciamo alla nuora di calcolare i tempi di volo delle singole prove.

Anche introducendo tutte le necessarie variabili i nostri temi sono sempre piuttosto corti.

R.S.

La nostra fatica di questo numero centotrentadue finisce qui ed a VOLO A VELA non rimane che augurare le migliori fortune a tutti i volovelisti — al di qui ed al di là del tavolo — in procinto di disputare i CAMPIONATI NAZIONALI 1977.



RICHIEDETELO!!!
ai nostri corrispondenti

ARTISTICO SALTO OLANDESE A MANOVELLA

In genere preferisco ascoltare o leggere quanto dicono o scrivono gli altri. Però siccome sono un impulsivo, qualche volta mi prude la mano e... devo scrivere. Da un paio d'anni sono il direttore sportivo del mio Ente, e da allora ho avuto più di un'occasione di ricevere dall'Ae.C. d'Italia le più assurde ed esilaranti lettere riguardanti Campionati e Gare europee.

L'ultimo plico, con data postale del 9 giugno 1977, contiene due lettere, debitamente tradotte: una in inglese dall'Ae.C. Olandese ed una in tedesco dall'Ae.C. della Germania Federale.

Sfogliando le due traduzioni (io mastico male l'italiano, benissimo il meneghino e per niente l'inglese ed il tedesco) vengo a sapere che i due succitati Ae.C. organizzano rispettivamente dal 9 al 20 maggio e dal 24 al 28 di agosto (con termine utile per l'iscrizione il 30 aprile 1977) due gare internazionali con invito ai piloti italiani.

Non stigmatizzo la feroce determinazione dell'Ae.C. d'Italia di informare, a cose fatte, che i piloti italiani potrebbero iscriversi se solo avessero il dono di tornare indietro nel tempo. In fondo, i due Enti stranieri, avevano spedito le lettere appena al 4 aprile 1977 ed all'8 febbraio 1977, quindi se il traduttore, come vedremo più avanti, non era molto preparato, in questi due mesi avrà avuto le sue difficoltà a tradurre.

Non stigmatizzo, dicevo, il ritardo di queste comunicazioni, ma bensì la deplorabile abitudine di far tradurre a persone che di Aviazione ne capiscono un cavolo, delle lettere che farebbero sbellicare dalle risa il «Serchiappone» del Walter Chiari.

Infatti, se non era per la Bianca che mi praticava la respirazione bocca a bocca e per mio figlio Giorgio, che cercava di farmi ritrovare il controllo, mollandomi fior di pacche sulla fronte (che ho molto alta e spaziosa) sarei morto dal ridere venendo a sapere, con brutale fermezza, che il 9 maggio avrà luogo a MALDEN la «gara di SALTO Olandese», che si userà il metodo di «DE-COLLO A MANOVELLA».

Che hanno a disposizione una sistemazione molto semplice per la notte, vale a dire un «dormitorio».

E che i Tedeschi, il 24 agosto a LINKENHEIM organizzano il 2° Campionato Tedesco di VOLO A VELA ARTISTICO.

Ora a parte il nostro Sodalizio, che di artista ha il solo «Edoardo il Tabellista», vorrò proprio vedere quali saranno i Campioni che giostreranno per gli altri Club italiani.

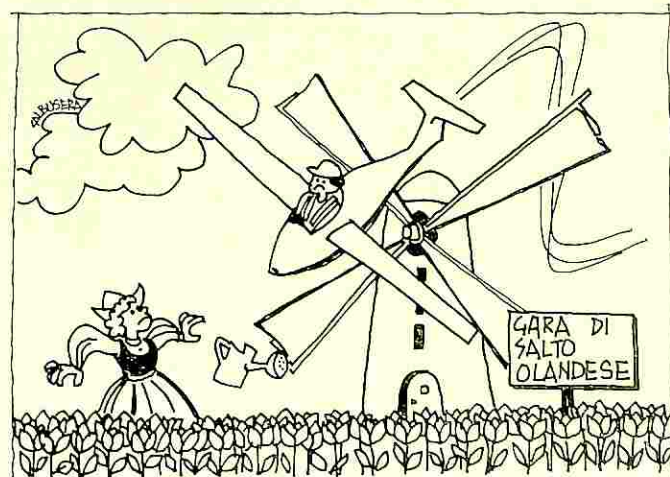
Se qualcuno crede che queste cose non siano vere, è pregato di controllare le lettere arrivate dall'Ae.C. d'Italia con la circolare n. 29/77, prot. S/LP/LD.

A questo punto, che dire del nostro ENTE TUTORIO? Non ho parole: mi vien... da ridere.

Scusa Scavino, ma dovevo proprio dirlo agli amici.

Milano, 15 giugno 1977

Giancarlo Maestri



VENTI PAGINE DI STATISTICA METEOROLOGICA!!!

Conoscendo la predisposizione alla meteorologia dei nostri piloti di classe «nazionale», siamo rimasti un po' perplessi nel somministrare loro, tutte in un colpo, le venti pagine che seguono.

Abbiamo infatti ritenuto opportuno far precedere il lavoro dal parere di un «titolato» affinché i «nostri» ne fossero più incuriositi.

Ecco quanto Walter Vergani ci ha scritto in proposito, nella speranza che altri trovino il giusto interesse nel notevole lavoro svolto dal M.llo Narducci che ringraziamo.

RS

Quando ho avuto per la prima volta fra le mani il lavoro di Pierino Narducci, il silenzioso meteorologo dei Campionati Italiani, ho avuto la sensazione che si trattasse di qualcosa di molto interessante, più di un normale studio meteorologico; una sorta di campione sul quale misurare le condizioni meteo dei nostri più bei voli del passato, recente e non, per arrivare ad impossessarsi di un criterio previsionale che ci consenta di stabilire, ecco, che ad esempio quest'anno sarà bello a Rieti, o brutto, che converrà fare la tale gara in aprile, o piuttosto in giugno, o addirittura che converrà recarsi al di là delle Alpi, o rimanere qui. E mentre Narducci parlava, illustrandomi le possibilità di sviluppo del suo lavoro, al fine di una migliore conoscenza dell'origine delle condizioni atte al volo d'onda, io compivo un piccolo tradimento, credendo di scorgere interessanti prospettive nelle previsioni per il volo termico, che è alla lunga quello di cui tutti noi volovelisti viviamo, e che ci permette un anno più, un anno meno, con maggiore o minore frequenza, di realizzare tutti gli anni, immancabilmente, i nostri bei voli.

Del resto Narducci, accenna sia alle finalità del suo lavoro, là dove dice che interessa ai volovelisti la previsione della evoluzione futura del tempo, sia alle possibilità di sviluppo ed alle conseguenze che si possono trarre da questo studio. Purtroppo pochi sono i meteorologi interessati alla attività volovelistica, per cui questo lavoro, nelle nostre mani di dilettanti, non potrà avere forse lo sviluppo che merita; tuttavia qualcosa potrà essere fatto, subito o nel futuro, giacché questa statistica, nel nostro archivio, potrà sempre essere consultata e ripresa come si conviene.

Un interessante confronto potrà essere operato facilmente e subito, prendendo le carte del tempo dei migliori voli di Rieti, nei Campionati o fuori, al fine di stabilire se esiste un ciclo meteorologico e come è definito; interessante l'accostamento fra un determinato ciclo e l'attività delle macchie solari, che alla lunga potrebbero veramente non essere estranee al «bel Rieti».

Walter Vergani

All'erta! Probabili fenomeni di onde orografiche

Una pratica utilizzazione, in Italia per il Volo a Vela,
delle previsioni di onde orografiche



Fig. 1

Il sogno di ogni volovelista è l'instancabile ricerca di un ipotetico fenomeno atmosferico che gli permetta di raggiungere traguardi sempre più ambiti: con le onde orografiche! Senz'altro da noi mancano elaborati pratici per prevedere questi fenomeni; per tale ragione si sono attinti, dagli studi meteorologici di eminenti studiosi, dei dati che si è cercato di rielaborarli, congregarli e semplificarli graficamente per l'applicazione al volo a vela.

Innanzitutto è importante conoscere l'orografia; nel caso dell'Italia, non si è trovato di meglio della **Carta oro-idrografica** del TCI (fig. 1) ridisegnata per ricomporla, essa ci permette di studiare l'andamento delle nostre catene di monti e di conseguenza di determinarvi, nelle zone prescelte, quali direzioni dei venti — che notoriamente devono essere perpendicolari o quasi alle linee di cresta — siano propizie per generare le sospiratissime correnti dinamiche. L'Appennino, come vi si noterà, si presenta quasi puro nell'andamento «parallelo» delle catene montuose; mentre quelle delle Alpi, specie quelle orientali, si presentano più caotiche.

Son trascorsi ben cinque lustri da quando si scrisse **Il volo d'onda è necessario** (Prof. Luigi SANTOMAURO, «Volo a Vela 1952», A.V.M., p. 50-51, Milano. Numero unico ...) e che vi si pubblicò (p. 49), forse, la prima cartina d'Italia (fig. 2) delle zone probabilmente utili ai fini del volo d'onda. Il SANTOMAURO nell'articolo definiva: «il volo d'onda è esplorazione... porterebbe, senza dubbio, ad una migliore conoscenza dei campi fisico-fisiologico ed economico del volo», parole impellentemente attuali!



Fig. 2 - Cartina d'Italia con le zone (tratteggiate) che probabilmente sono utili ai fini del volo d'onda (secondo il Prof. L. Santomauro).

Nel 1974 è stato pubblicato dal Servizio Meteorologico della Aeronautica i **Tipi di circolazione nella media troposfera sull'Europa e sul Mediterraneo** (M. URBANI e G. D'ANGIOLINO, Roma, AMI-ITAV - III Reparto, pp. 146 + 27 tavv.; MET. N.T. 21. Statistiche relative al venticinquennio 1945-46 - 1969-70) e dai 46 sottotipi di tempo (derivati da 14 tipi principali) vi sono stati ravvisati ben 12 — vedi sottostante tabella, in carattere neretto — interessanti come circolazione e probabilmente favorevole alle formazioni di onde orografiche:

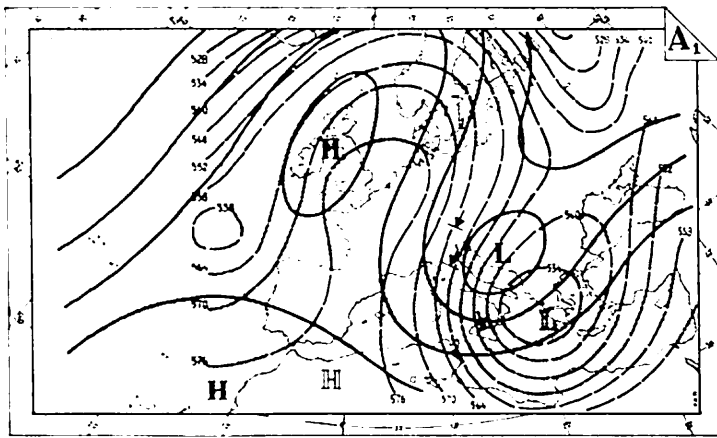
semestre freddo	}	A ₁	A ₂	A ₃	A ₄	•
		B ₁	B ₂	B ₃	•	•
		C ₁	C ₂	C ₃	C ₄	•
		D ₁	D ₂	D ₃	D ₄	•
		E ₁	E ₂	E ₃	•	•
		F ₁	F ₂	•	•	•
		G ₁	G ₂	G ₃	G ₄	•
semestre caldo	}	A ₁	A ₂	A ₃	•	•
		B ₁	B ₂	•	•	•
		C ₁	C ₂	C ₃	C ₄	C ₅
		•	•	D ₁	D ₂	•
		E ₁	E ₂	E ₃	•	•
		F ₁	F ₂	•	•	•
		G ₁	G ₂	G ₃	G ₄	G ₅

sono stati esclusi gli altri sottotipi perchè con situazione chiaramente — sulle nostre regioni — ciclonica, di sacca, di sella ed anticiclonica; le prime due perchè sono accompagnate da tempo troppo perturbato e le altre due perchè comportano una scarsa circolazione atmosferica.

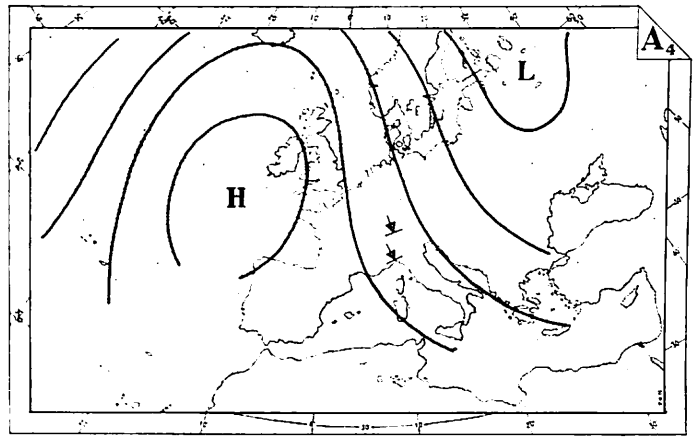
«Per "tipo di tempo" si intende un complesso di condizioni meteorologiche che possono essere associate a determinate configurazioni della circolazione» e «... si è voluto intendere quello che, nella sua evoluzione presenta una fisionomia dinamica caratteristica, assunta da tre stadi evolutivi dei vari sistemi di circolazione osservati. Il primo e l'ultimo riguardano la formazione e la trasformazione, quello centrale definisce il "tipo" in quanto vi si rilevano ben marcati quegli elementi che lo caratterizzano e che permangono per un certo periodo (almeno 24 ore)».

Questi sottotipi di tempo sono rappresentazioni di situazioni bariche (figg. 3 e 4) soltanto del livello di 700 mbar e che è ubicato mediamente intorno ai 3000 metri; le corrispondenti cartine non riportano le entità delle correnti aeree, cioè la variazione del gradiente barico non è calcolata: è sufficiente ricordare la regola «tanto più le isolinee vicine tra loro tanto più è forte il vento». Queste situazioni in quota vengono mostrate talvolta in TV1 nella rubrica «Che tempo fa» (da Edmondo BERNACCA ed Andrea BARONI) poco prima delle 20, ma limitatamente al livello di 500 mbar (± 5500 metri) che però a detta degli Autori, fa lo stesso al caso «senza commettere errori apprezzabili». Come si ritiene scientificamente che sono introvabili due cristalli di neve perfettamente uguali tra loro, non è neanche da pretendere di trovare «sottotipi di tempo» perfettamente uguali sia nello spazio che nel tempo, basta accontentarsi di un'approssimazione. Il sottotipo «A₁» del semestre freddo (fig. 3) — a titolo d'esempio è stato «sdoppiato»: le isolinee tratteggiate corrispondono alla situazione di 500 mbar delle ore 12 TMG del 27 gennaio 1959 che ha dato origine, sull'Appennino centrale, ad onde particolarmente imponenti; situazione talmente tipica che Plinio ROVESTI, nella sua **Meteorologia per i piloti di Volo a Vela** (nel capitolo **Le situazioni ondulatorie nell'Italia centrale con venti di tramontana**), l'ha ampiamente descritta. Mentre il sottotipo «A₁» del semestre caldo (fig. 4) è stato veramente sdoppiato, subendo una rototraslazione; questo — sempre a titolo d'esempio — per chiarire che non importa se i centri di alta e bassa pressione siano ubicati per forza sulle stesse rispettive verticali, ma che non siano spostati di molto: cambiando una corrente da continentale a marittima avremmo tutt'altra situazione. Però, è da notare anche, rototraslandosi una situazione — seppur di poco — può cambiare la direzione della corrente d'aria; infatti, nella figura sdoppiata dell'A₁ del semestre caldo (fig. 4), il probabile fenomeno di onde orografiche non è più sulle Alpi centrali, ma su quelle orientali.

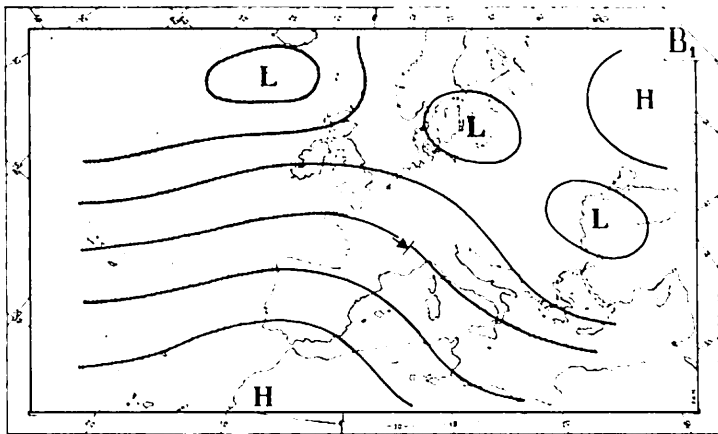
Interessa soprattutto ai volovelisti la previsione della evoluzione futura, cronologica e sinottica, dei sottotipi di tempo e le relative interpretazioni probabilistiche; queste sono state rese in evidenza dai diagrammi (figg. 5 - 16). Da questi diagrammi si ha un'idea della durata probabile in giorni di un sottotipo (i casi sono stati riportati con grossi punti neri nei quadretti) e delle possibili trasformazioni da un determinato sottotipo ad un altro (questo è scritto in chiaro nei



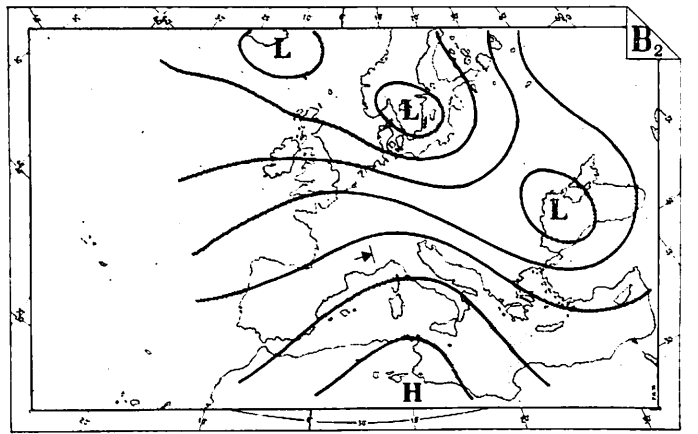
A₁ - Il promontorio può subire una rotazione in senso orario fino ad estinguersi nella sua parte settentrionale e ciò si verifica con maggior frequenza in gennaio, raramente in febbraio. In questo mese, viceversa, si può assistere con grande frequenza ad una vera e propria amputazione del promontorio che lascia sull'Europa settentrionale un centro anticiclonico isolato.



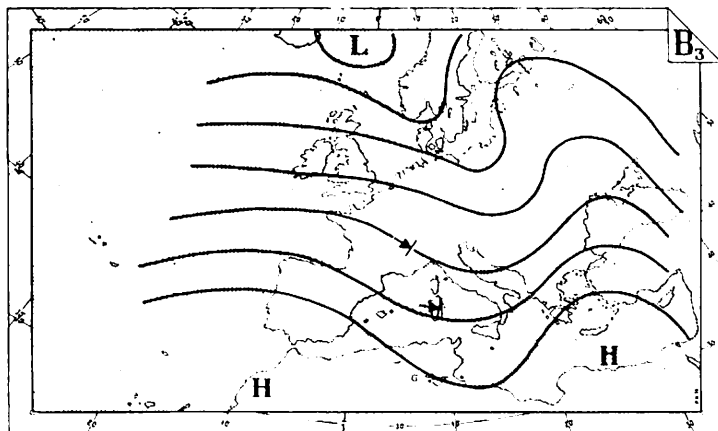
A₂ - Il promontorio è molto ampio ed esteso: su tutta l'Europa centrale e meridionale si ha un afflusso di aria fredda, ma con debole gradiente. Caratteristica distintiva è l'assenza della saccatura. Di questo sottotipo si sono verificati pochissimi casi.



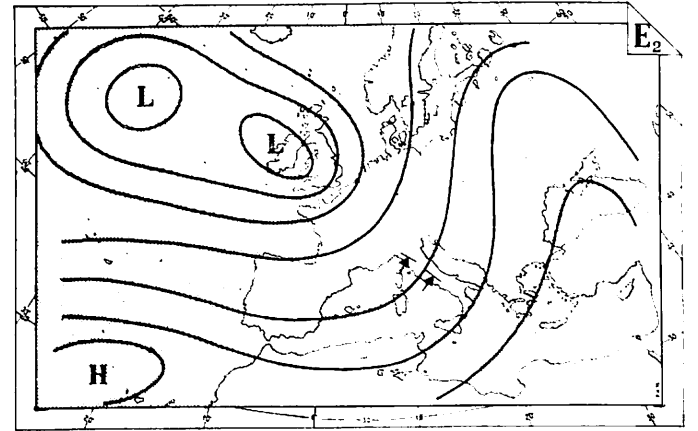
B₁ - La Penisola Iberica ed il Mediterraneo occidentale sono interessati dalla espansione dell'anticiclone delle Azzorre con massimi che possono riscontrarsi anche sull'Africa settentrionale ex-francese. Sull'Italia l'orientamento prevalente dei venti è da Nord-Ovest e le perturbazioni, a volte, limitano la loro influenza all'Italia settentrionale ed alle regioni adriatiche.



B₂ - Si distingue sull'Europa un netto orientamento delle correnti da Ovest e da Nord-Nord-Ovest con una saccatura marcata dal Mar di Norvegia-Islanda alla Russia meridionale-Mar Nero. Le perturbazioni interessano l'Italia solo marginalmente e con debole intensità.

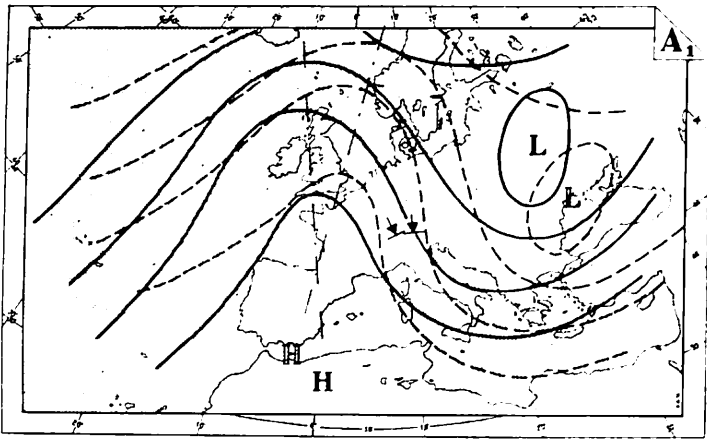


B₃ - Si può definire un sottotipo di transizione: l'andamento generale delle isolinee è sinusoidale, con minimo sull'Islanda, con debole saccatura sul Mediterraneo e con un cenno di promontorio dalla Libia alla Polonia.

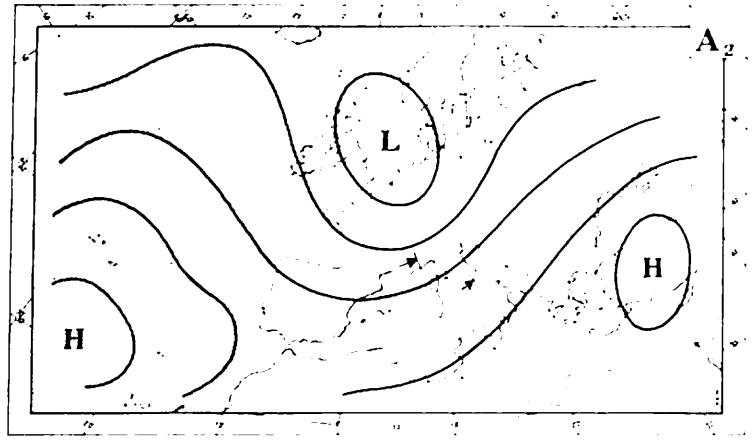


E₂ - Il centro ciclonico è spostato ad Ovest, sull'Atlantico. Le isolinee sono orientate da Ovest e da Ovest-Nord-Ovest ma ruotano a Nord-Est per la presenza di un promontorio sulla Turchia e sull'Ucraina.

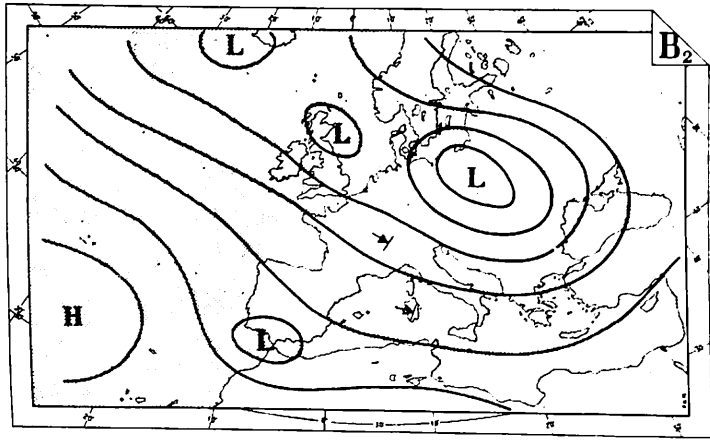
Fig. 3 - Topografie a 700 mbar dei sottotipi di tempo del semestre freddo.



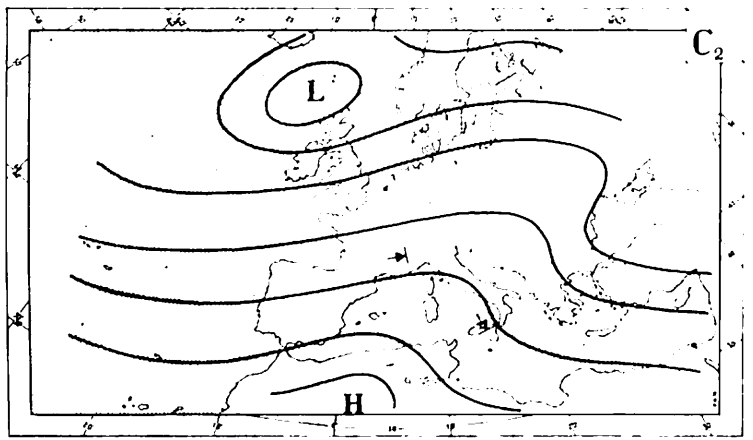
A₁ - Un ampio promontorio si estende dalle Azzorre alla Norvegia, interessando l'Europa occidentale. La saccatura sull'Europa centro-orientale influenza il Mediterraneo soltanto marginalmente. Nei mesi di transizione le caratteristiche si avvicinano sensibilmente a quelle riscontrate nel sottotipo corrispondente della stagione fredda.



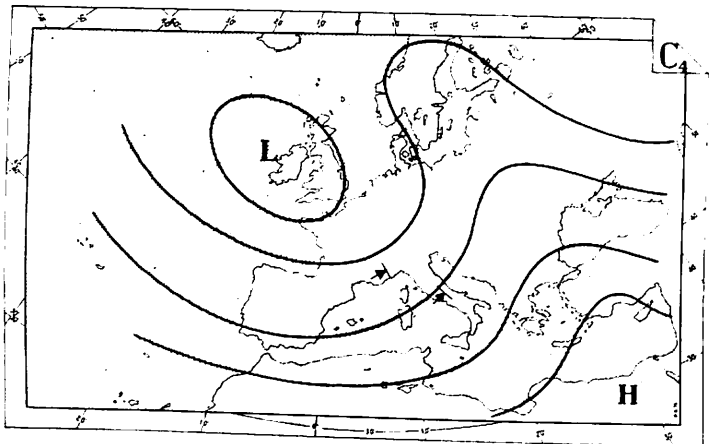
A₂ - Il promontorio è ubicato in pieno Atlantico. La saccatura interessa l'Europa centrale con masse d'aria relativamente fredde ed umide.



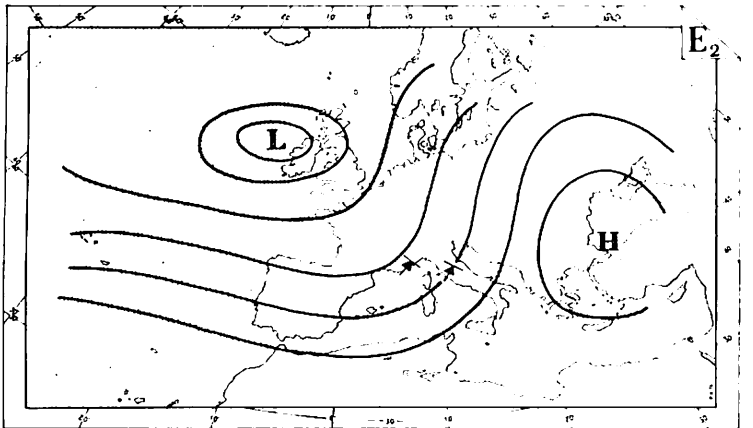
B₂ - Il contenuto è dominato da una fascia di basse pressioni, dall'Islanda alla Russia meridionale. Sul Mediterraneo occidentale la pressione è elevata. Le perturbazioni possono interessare anche la catena alpina e l'Italia Settentrionale.



C₂ - Un promontorio, dall'Africa settentrionale ex francese alla Russia meridionale, riesce, il più delle volte, a proteggere l'Italia dalle perturbazioni centrali e marginalmente anche le Alpi.



C₁ - E' caratterizzato da un promontorio con asse Mediterraneo centrale-Inghilterra e da una depressione, anche profonda, ad Ovest di questa. La durata di questo sottotipo è breve. La situazione si può definire essenzialmente di transizione.



E₂ - Sull'Atlantico settentrionale una vasta area depressionaria presenta vari minimi. Sul Mediterraneo le correnti sono da Ovest ma ruotano rapidamente verso Nord-Est a causa di un promontorio sull'Europa orientale.

Fig. 4 - Topografie a 700 mbar dei sottotipi di tempo del semestre caldo.

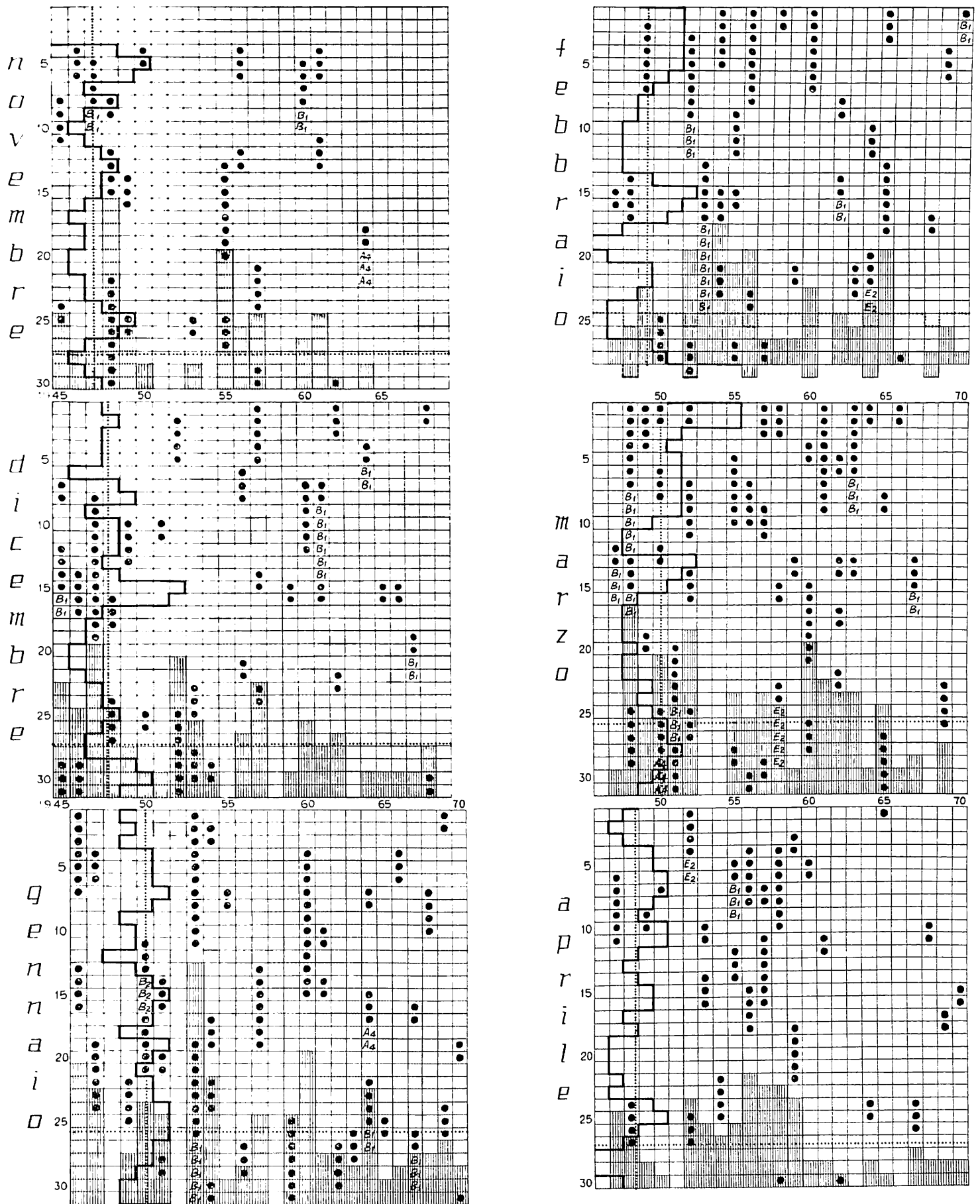


Fig. 5 - Diagrammi del sottotipo di tempo «A₁» (semestre freddo).

Note: 1) L'A₁ dal 30 aprile 1958 permane sino al 4 maggio successivo.

2) Nuovamente l'A₁ dal 30 aprile 1962 permane sino al 2 maggio successivo.

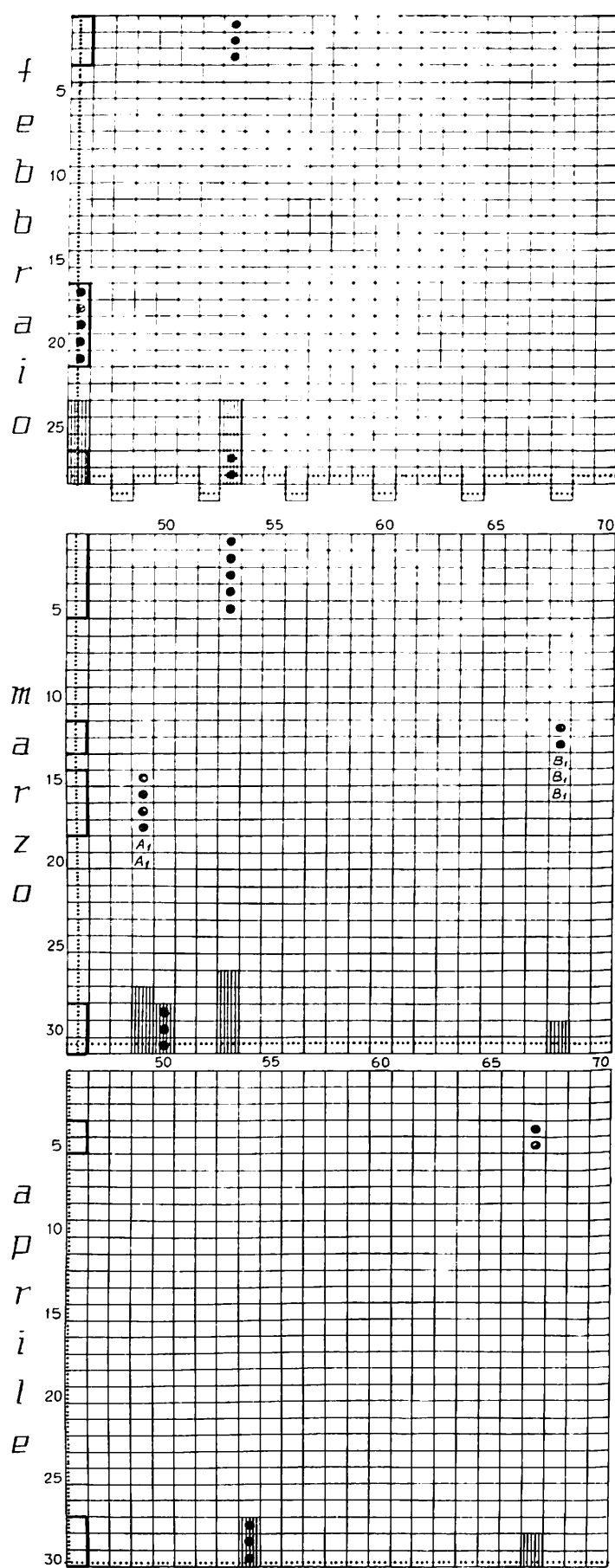
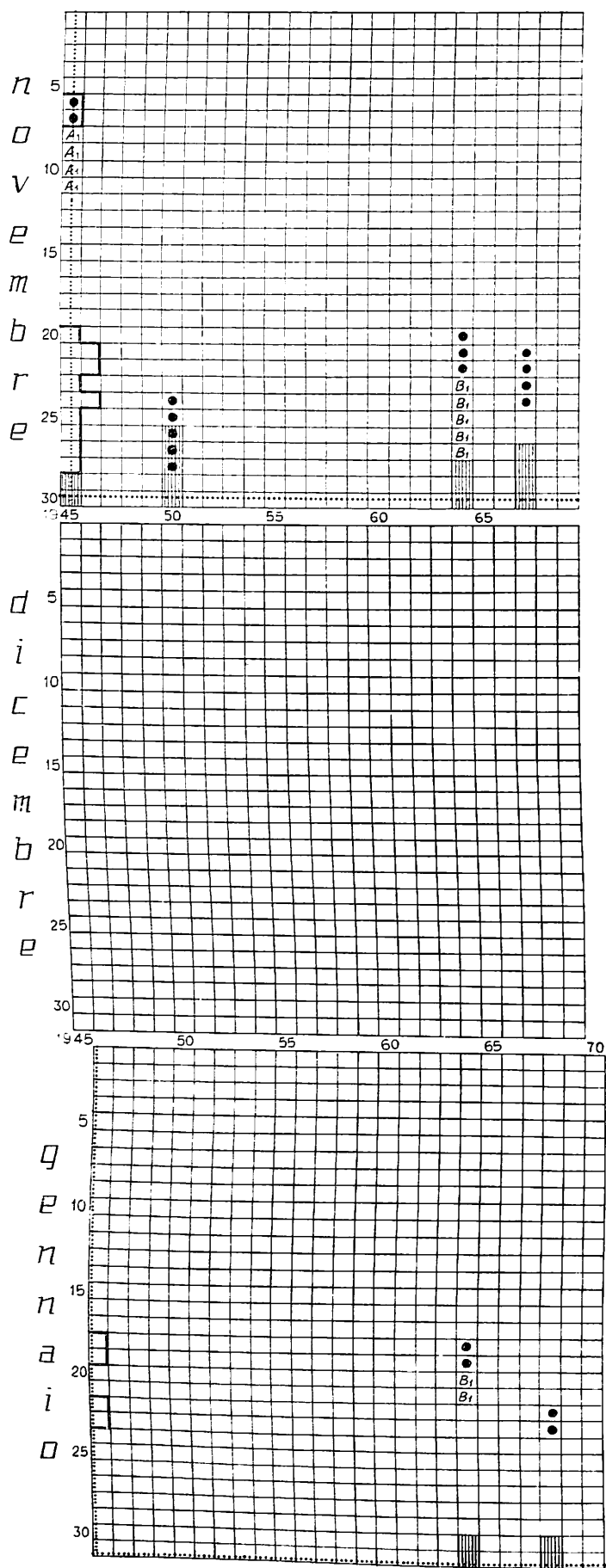


Fig. 6 - Diagrammi del sottotipo di tempo «A₄» (semestre freddo).

Nota: L'A₄ del periodo 28-30 aprile 1954 si evolve in E₂ nel periodo 1-2 maggio successivo.

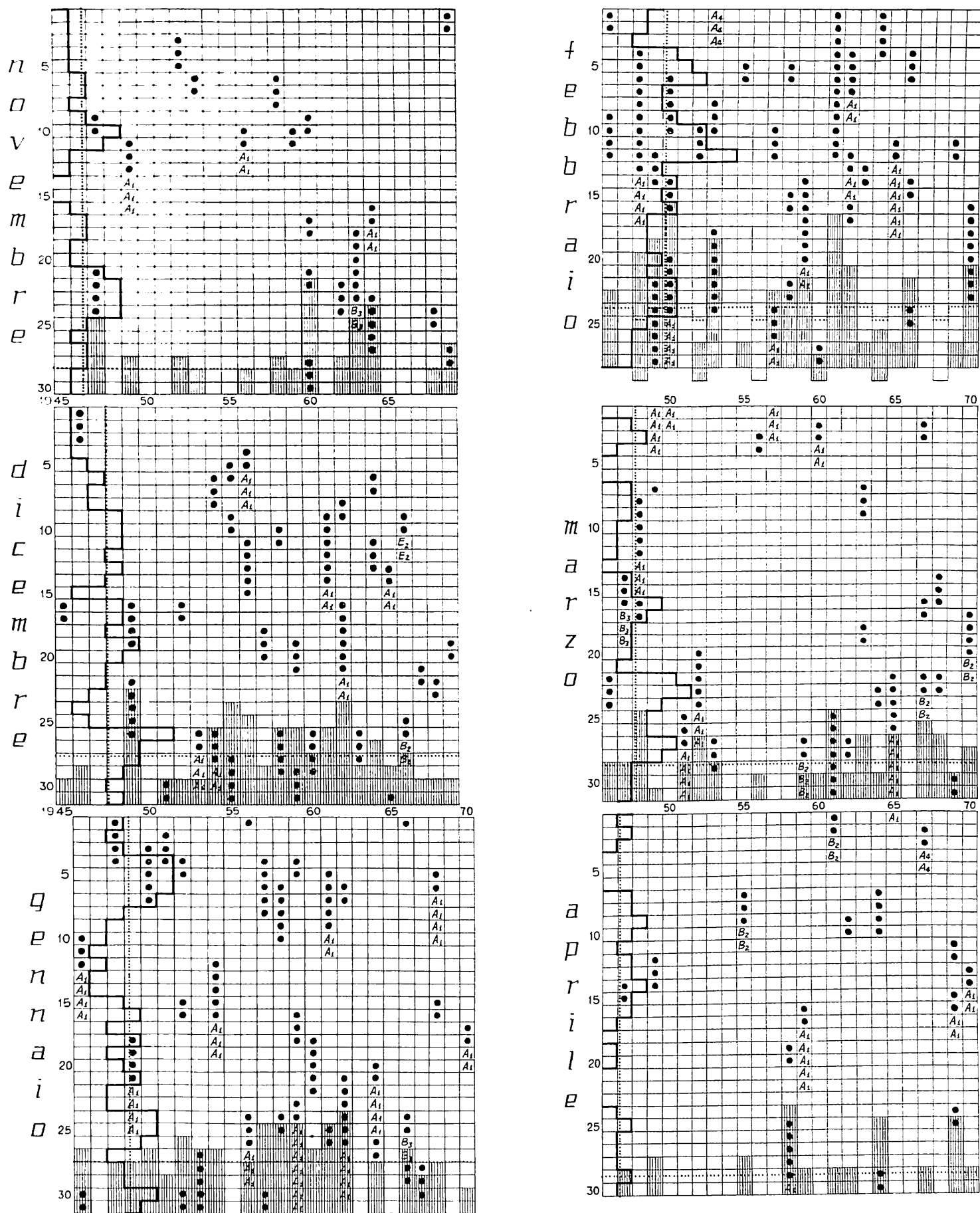


Fig. 7 - Diagrammi del sottotipo di tempo «B₁» (semestre freddo).

Nota: L' A_1 oltre il 30 aprile 1958 permane nel periodo 1-4 maggio successivo.

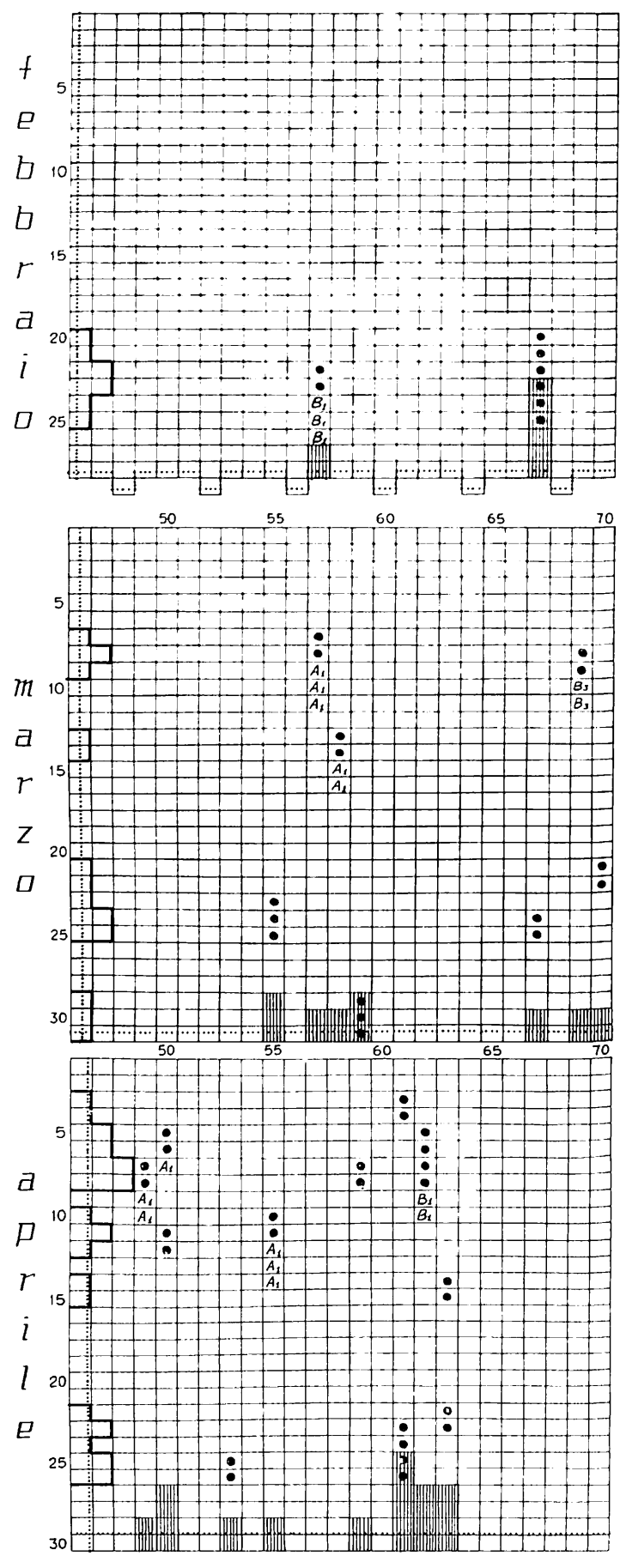
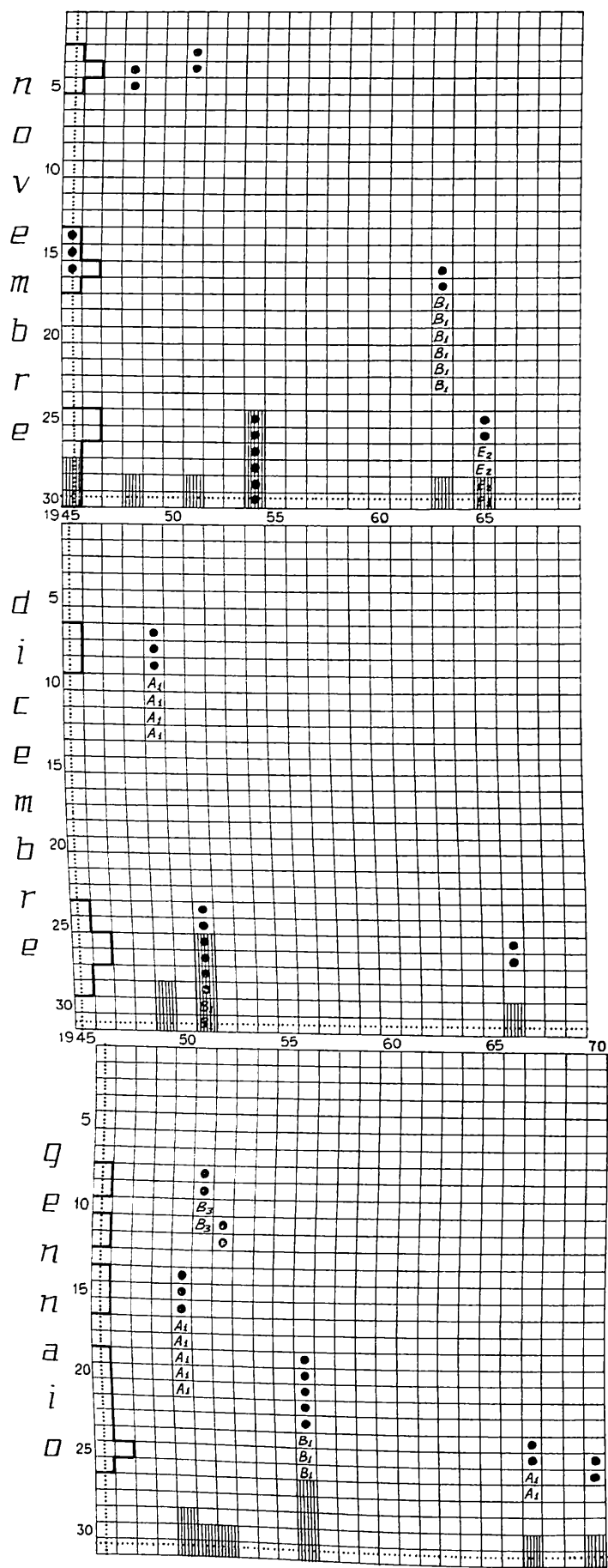


Fig. 8 - Diagrammi del sottotipo di tempo «B₂» (semestre freddo).

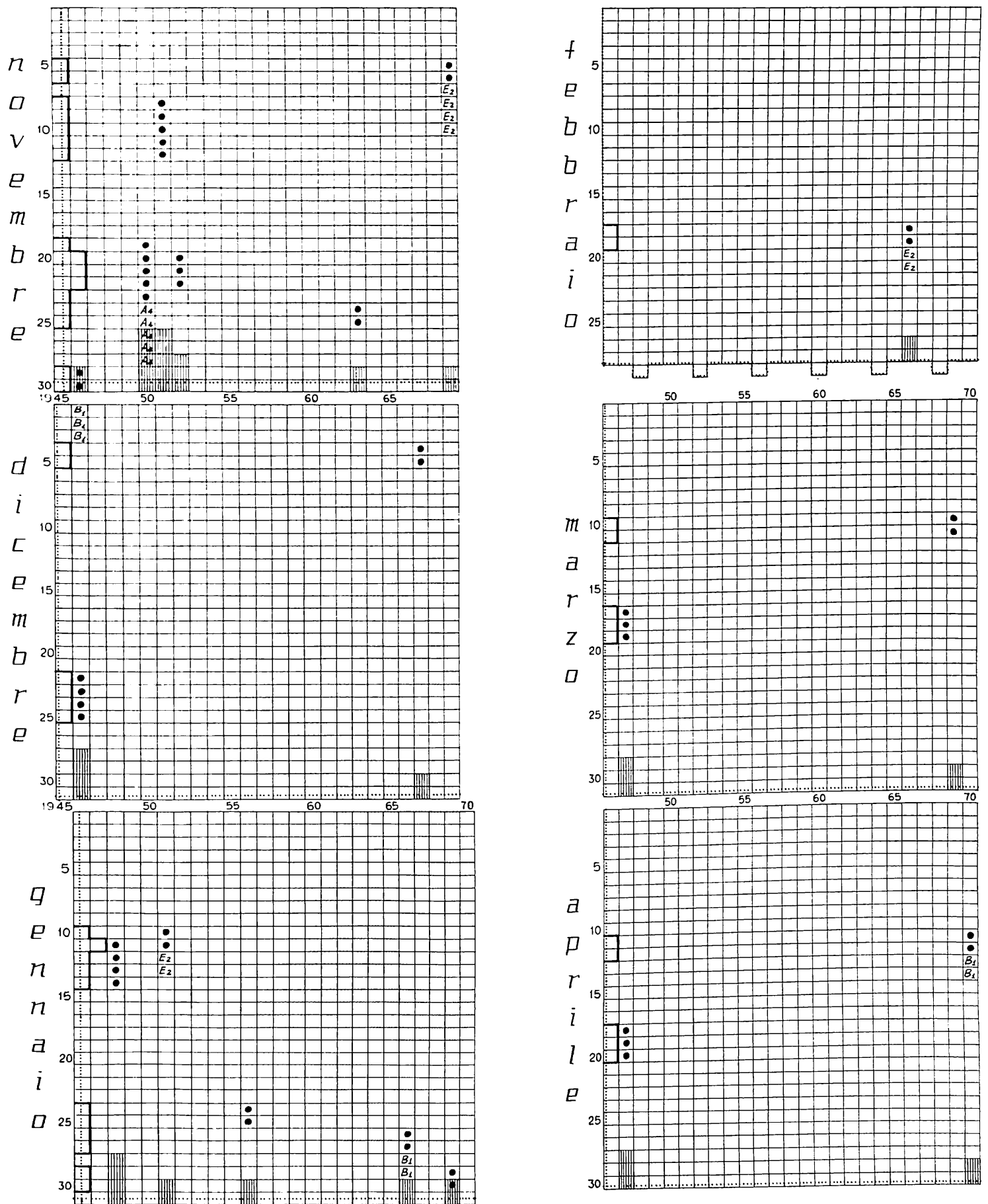


Fig. 9 - Diagrammi del sottotipo di tempo «B₃» (semestre freddo).

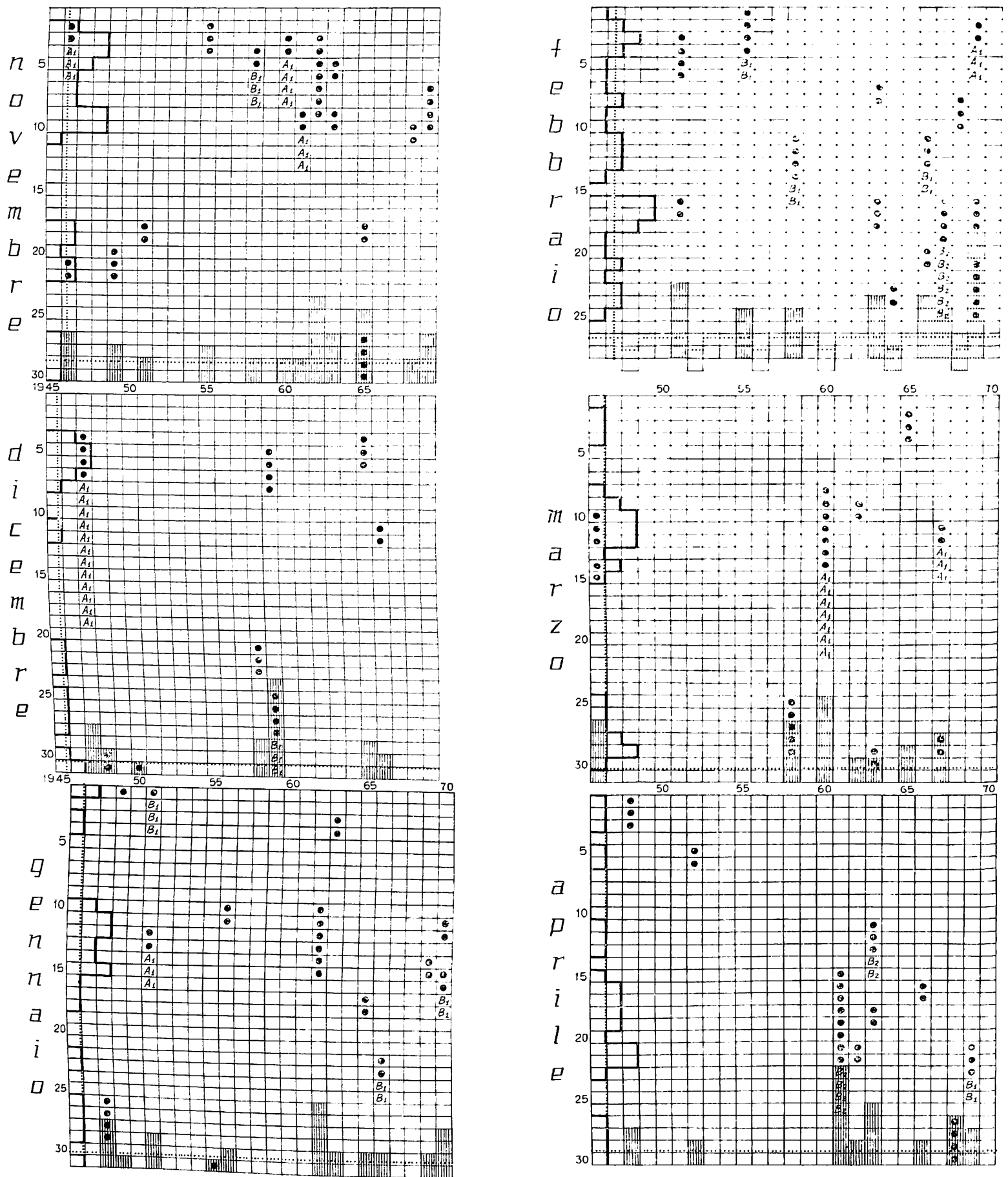


Fig. 10 - Diagrammi del sottotipo di tempo «E₂» (semestre freddo).

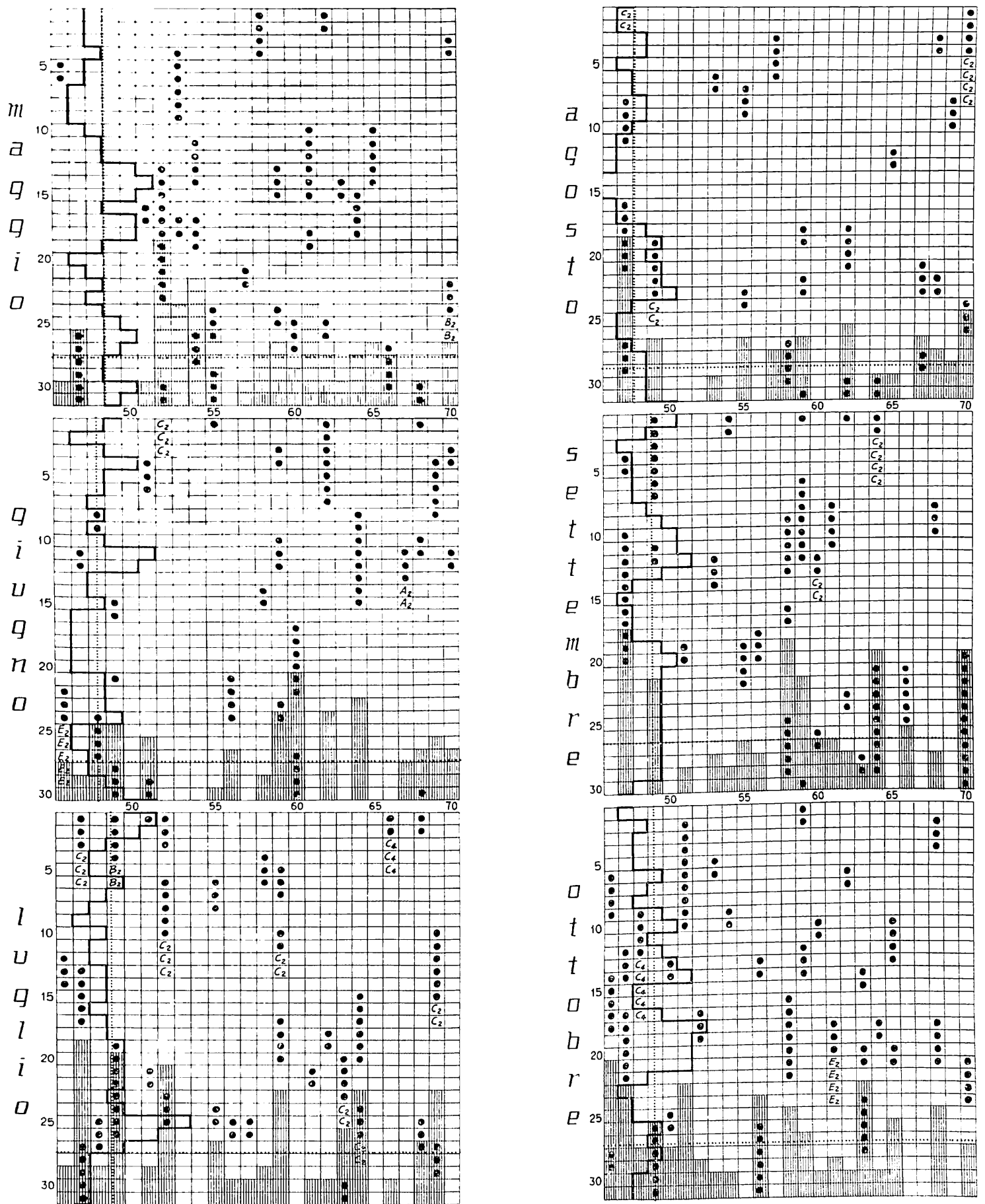


Fig. 11 - Diagrammi del sottotipo di tempo «A₁» (semestre caldo).

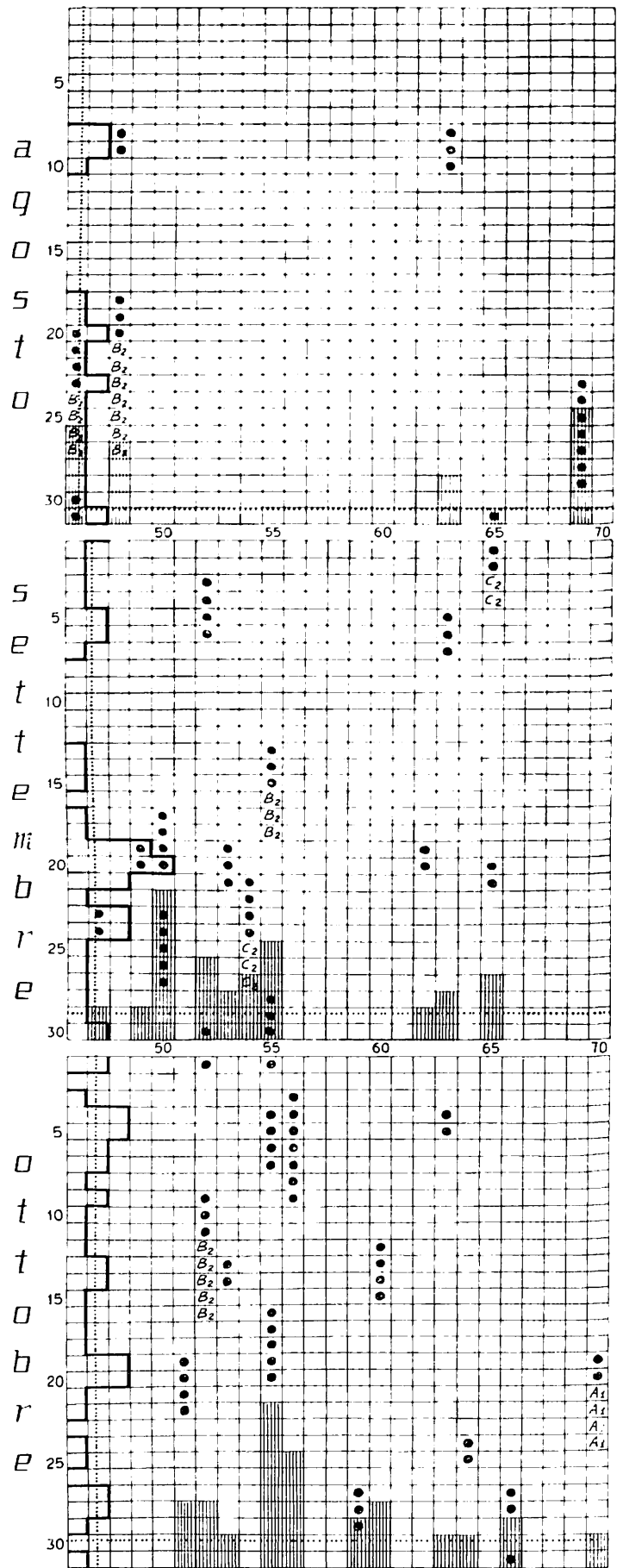
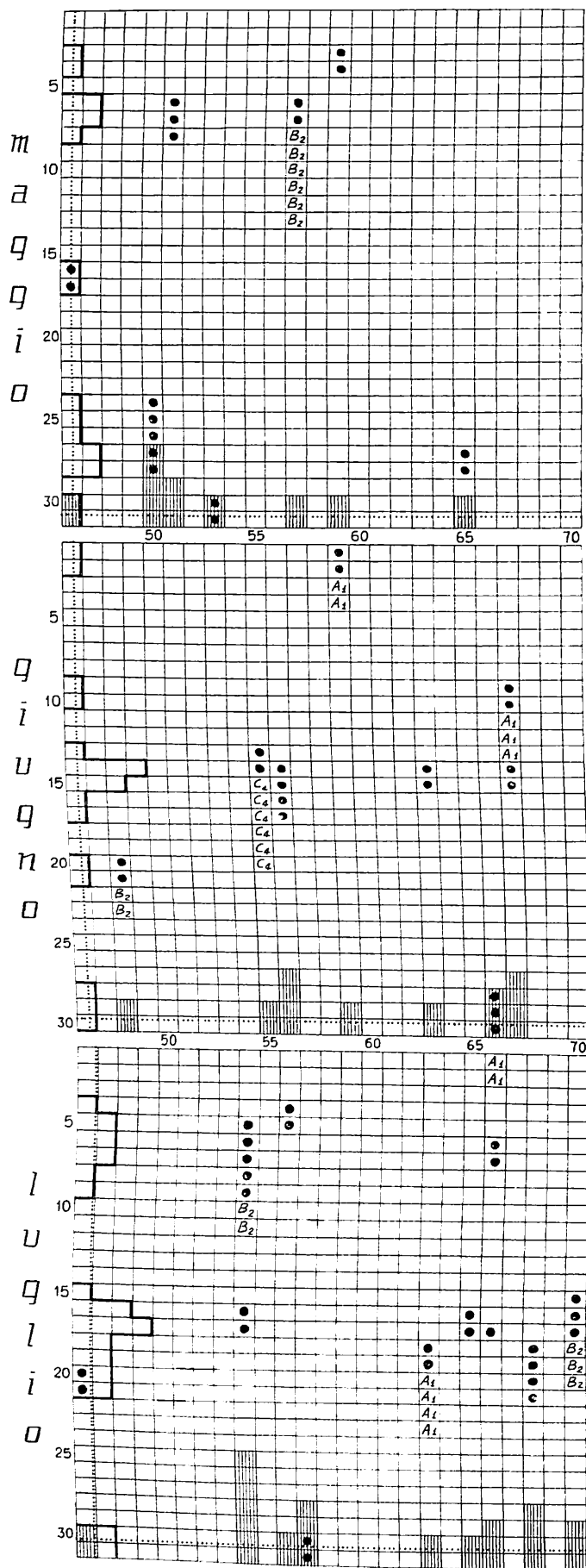


Fig. 12 - Diagrammi del sottotipo di tempo «A₂» (semestre caldo).

Nota: L'A₂ oltre il 31 ottobre 1966 permane sino al 2 novembre successivo.

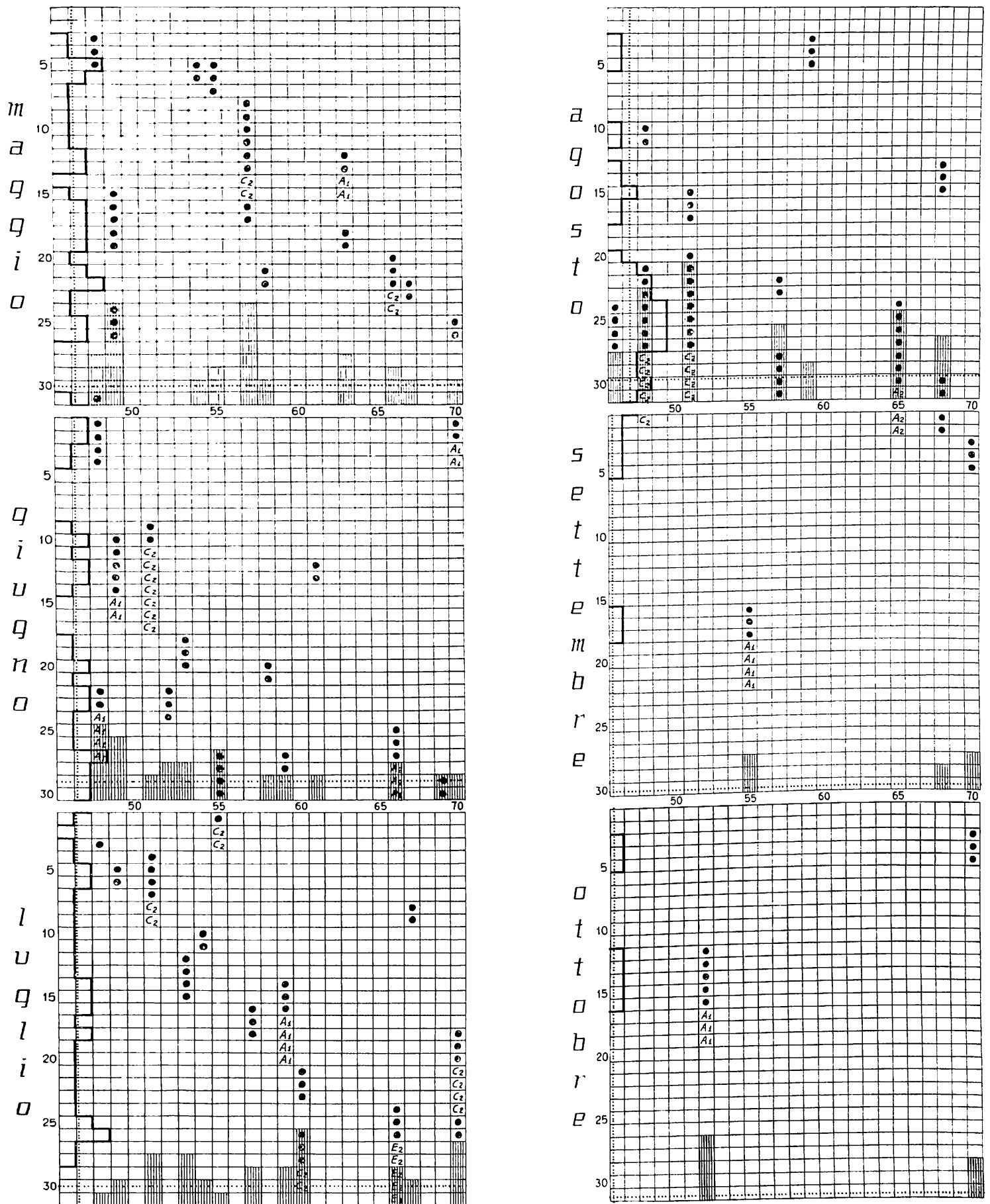


Fig. 13 - Diagrammi del sottotipo di tempo «B₂» (semestre caldo).

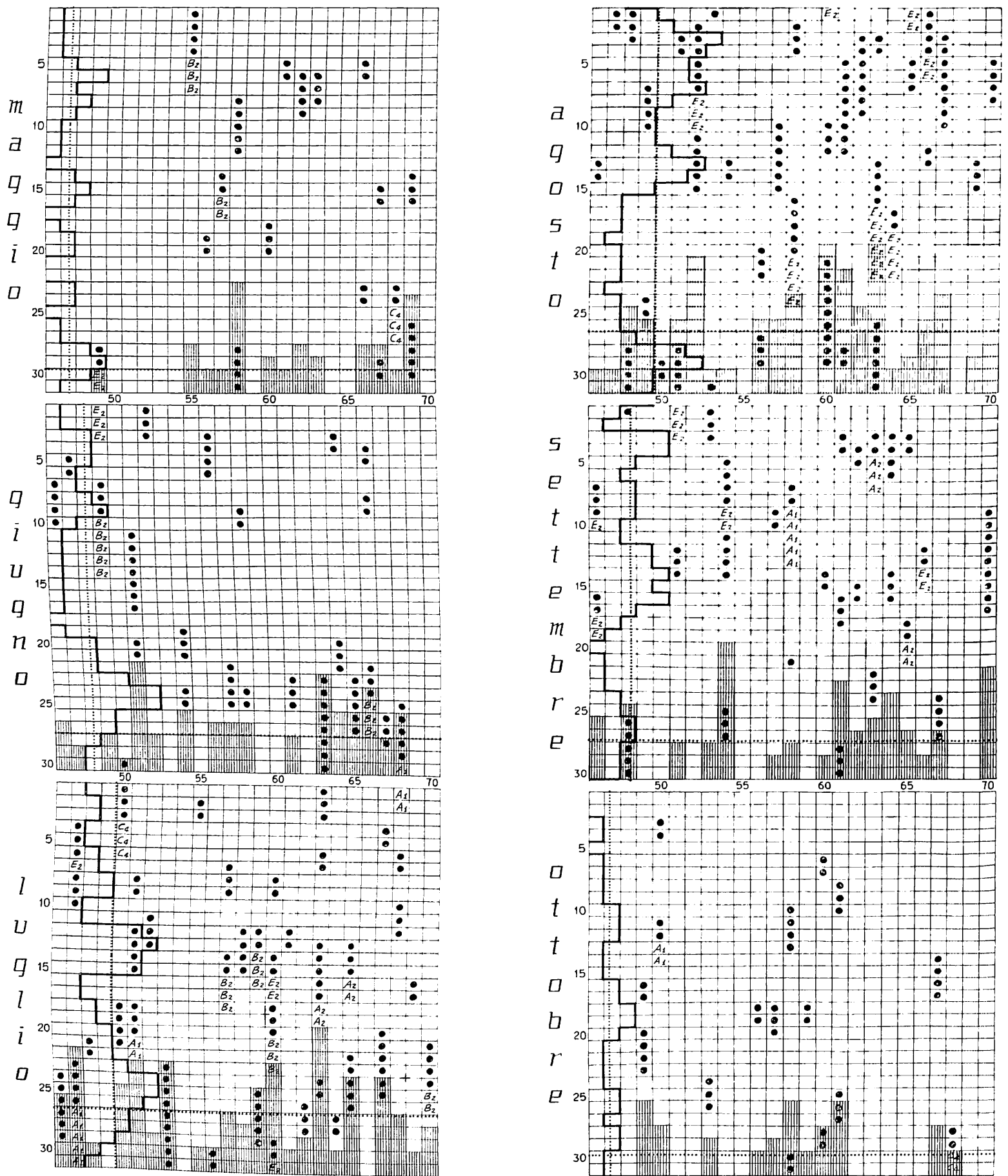


Fig. 14 - Diagrammi del sottotipo di tempo «C₂» (semestre caldo).

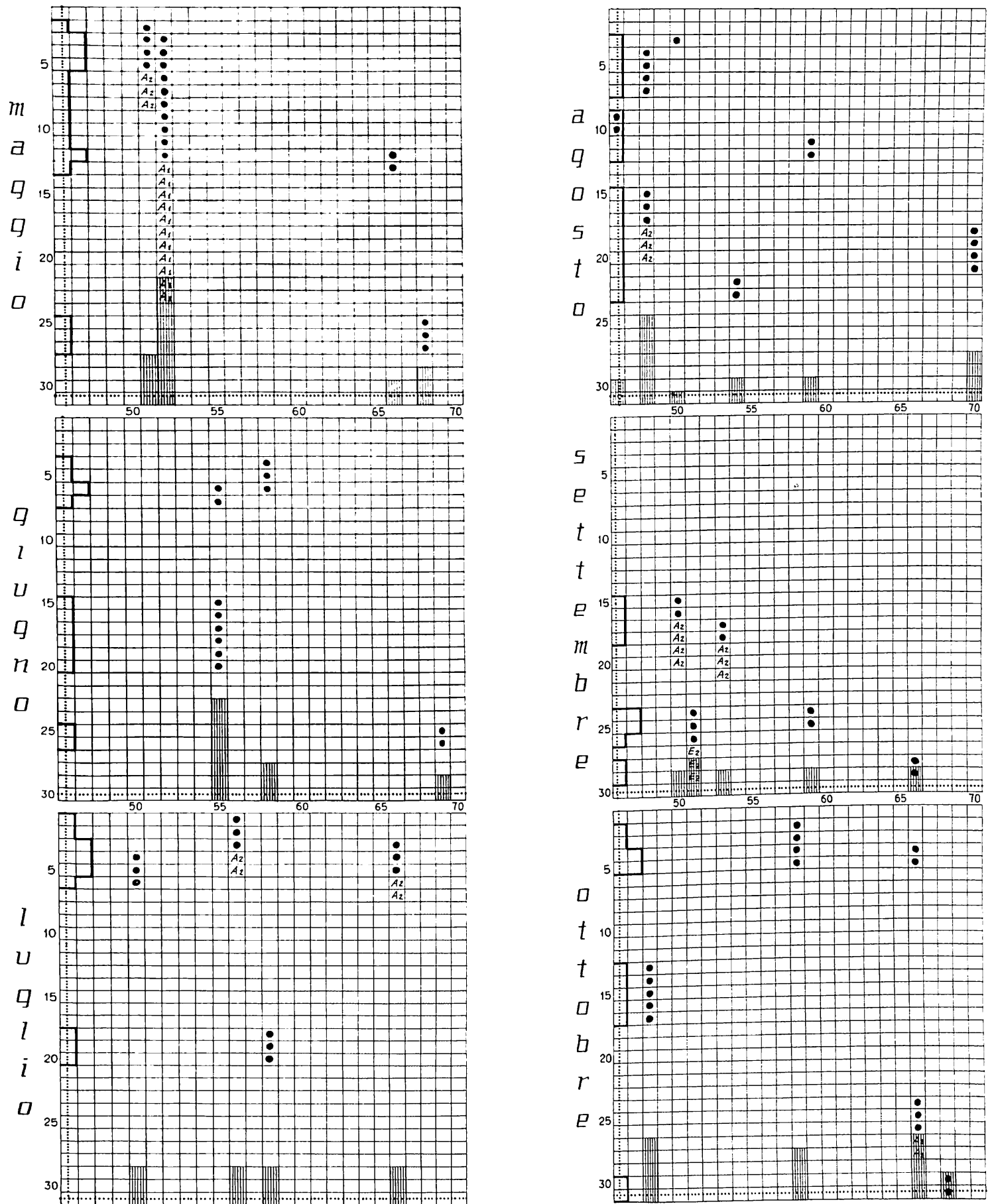


Fig. 15 - Diagrammi del sottotipo di tempo «C₄» (semestre caldo).

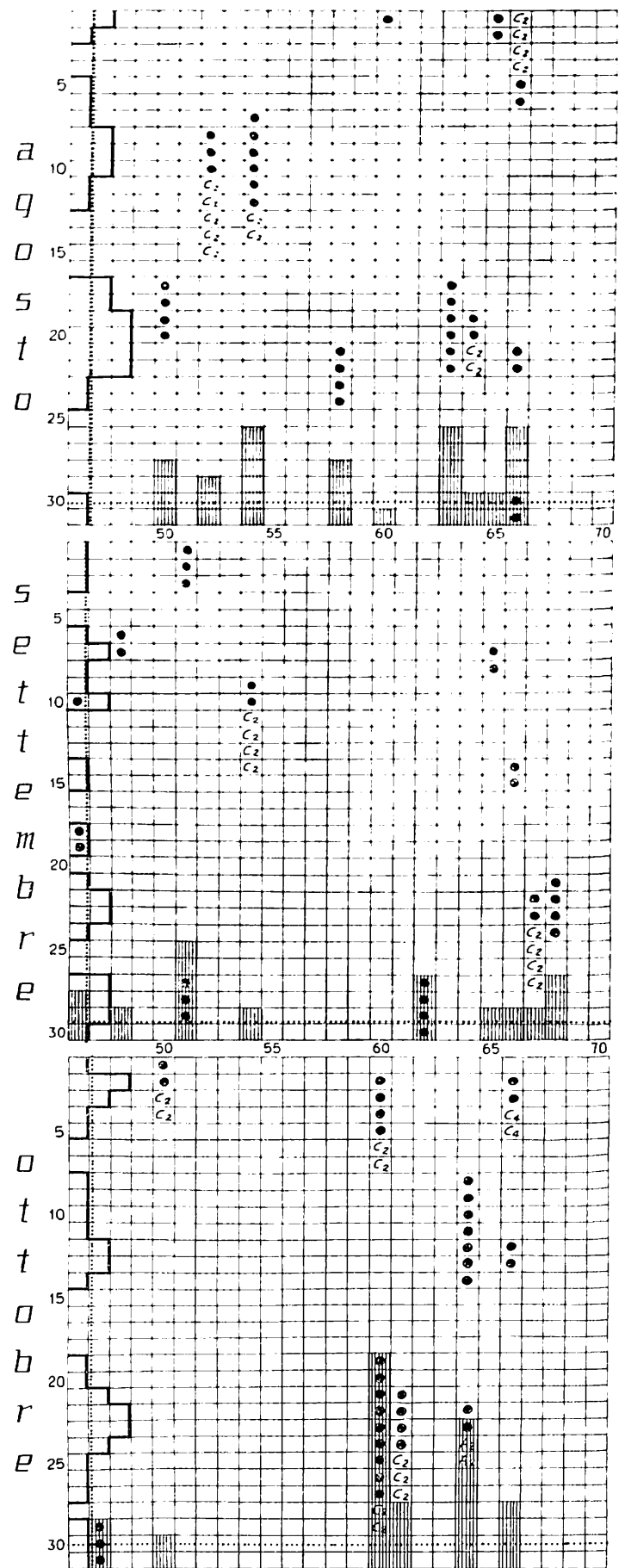
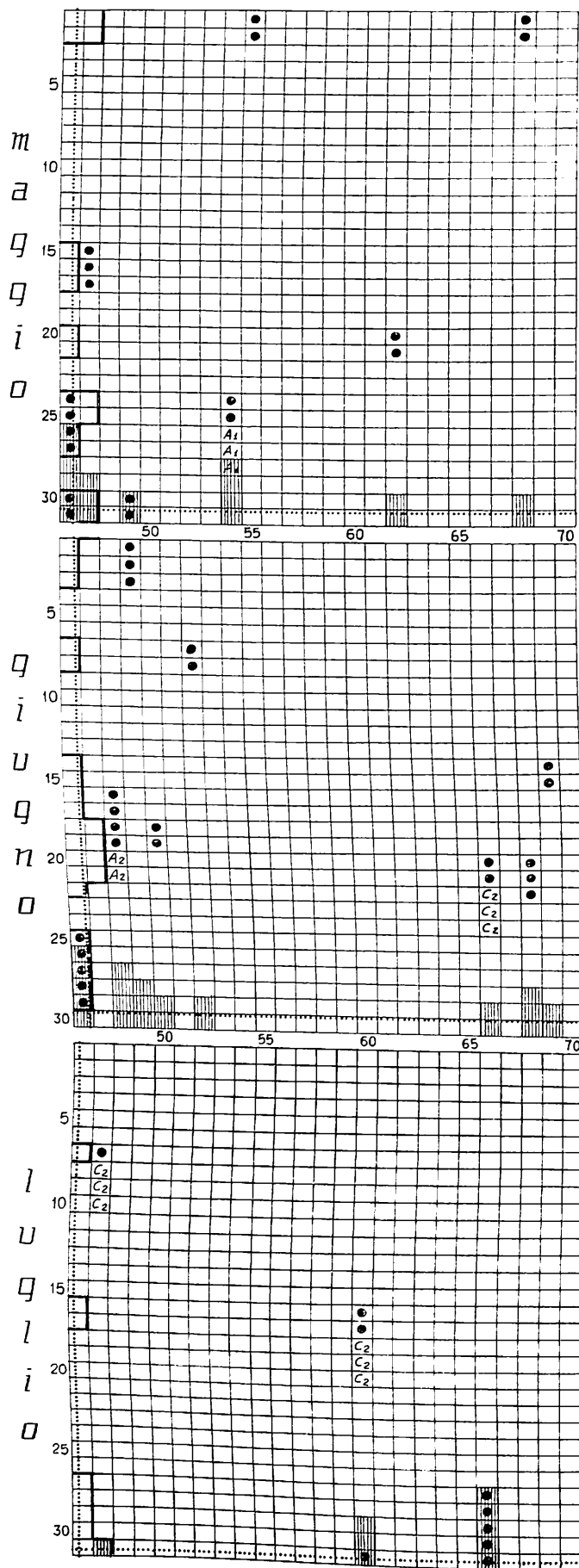


Fig. 16 - Diagrammi del sottotipo di tempo «E₂» (semestre caldo).

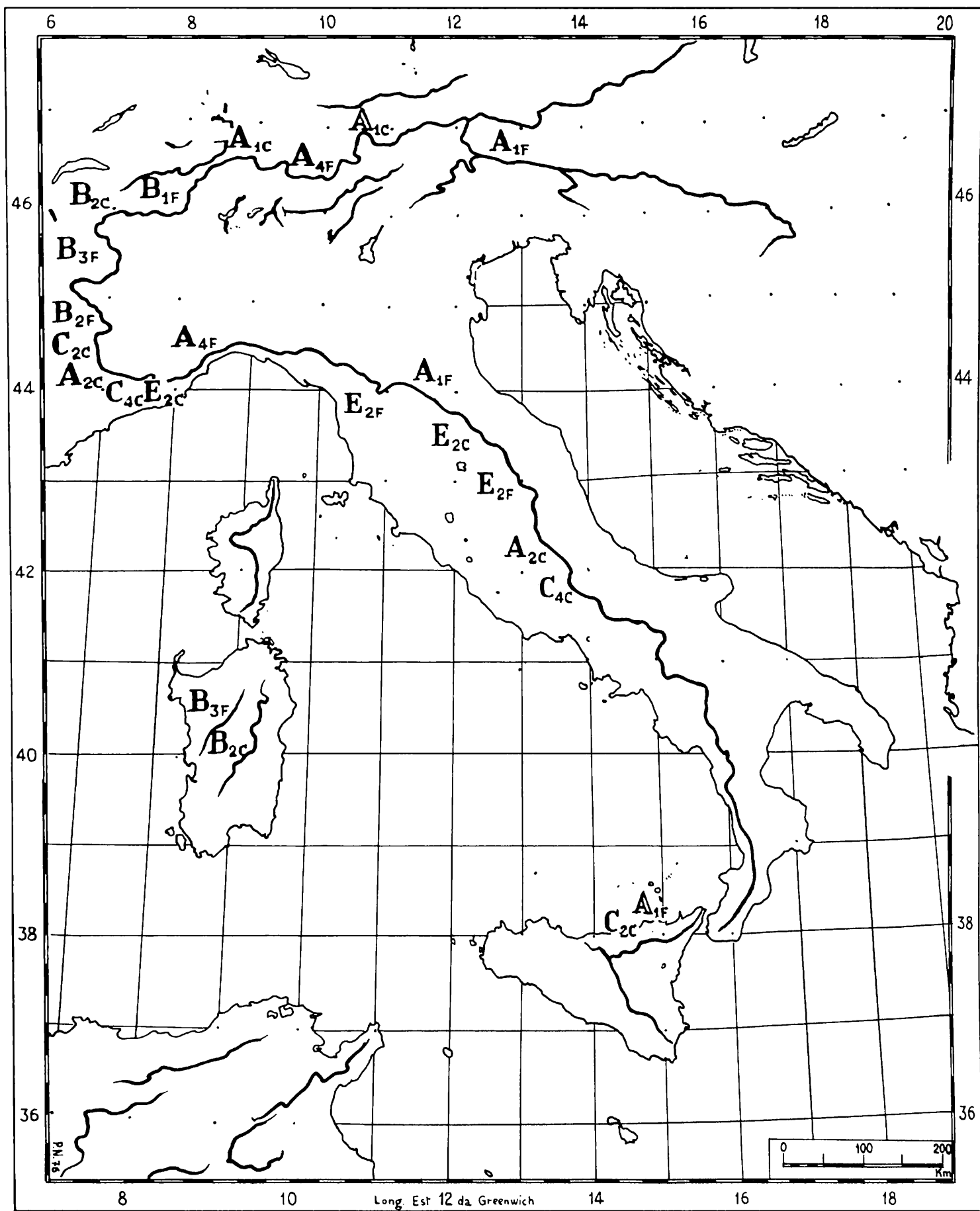


Fig. 17 - Cartina d'Italia dello spartiacque.

Nel lato sopravvento, con le sigle dei sottotipi di tempo della circolazione atmosferica interessante probabilmente alla formazione di onde orografiche, l'ulteriore aggiunta al deponente, sta per F = semestre freddo - C = semestre caldo.

quadretti), però! il tutto limitatamente a quelli interessanti volovelisticamente. Cosicché potrebbero essere prevedibili diversi giorni consecutivi di fenomeni ondulatori, ma ovviamente non sempre sulla stessa regione, come abbiamo già menzionato per via degli eventuali cambiamenti della direzione delle correnti d'aria. Sempre questi diagrammi, inoltre permettono di conoscere la frequenza mensile — zona tratteggiata —, la frequenza (nel venticinquennio) per ciascun giorno del mese — zona bordata in nero e con base sull'asse delle ordinate —; poi, la retta punteggiata orizzontale: la frequenza media del sottotipo nel mese, la retta punteggiata verticale: la frequenza media nei vari giorni del mese. Chissà, dato l'andamento — in molti casi — bisettimanale delle ondulazioni che si notano sull'asse delle ordinate (frequenza per ciascun giorno del mese), se è approfondibile lo studio in relazione al ciclo lunare; è stata provata una ricerca, però è risultata con un grafico livellato, forse è meglio tener conto anche degli altri 34 restanti sottotipi; inoltre chissà, se è approfondibile lo studio sulle ondulazioni che compaiono sull'asse delle ascisse in relazione al ciclo undecennale degli inverni rigidi del KOEPPEN e che sono a loro volta ricollegabili al ciclo undecennale

delle macchie solari del WOLFER.

Esaminiamo la ulteriore praticità dei grafici: per il sottotipo A₁ (fig. 5), ad esempio, del semestre freddo — favorevole ai fenomeni ondulatori sulle Alpi orientali e sull'Appennino settentrionale e centrale (si noti il simbolo con freccia e retta ortogonale nel lato sopravvento: fig. 3) — risulta marzo quale mese più propizio: con una media della frequenza, nei vari giorni del mese, di 4,6 ed in particolare modo nei primi due giorni, del mese in esame su 25 anni, si sono presentati 10 casi ciascuno, cioè con una media del 40%. Scarsissime sono state le situazioni del sottotipo A₁ (fig. 3 e 6) — favorevole ai fenomeni ondulatori sulle Alpi centrali e sull'Appennino settentrionale — da novembre ad aprile, al punto che nel mese di dicembre non si sono mai verificate.

Si è anche elaborata la sottostante tabella della graduatoria delle frequenze percentuali dei sottotipi di tempo che ci interessano; è stata ottenuta dal numero dei giorni dei casi, diviso per il totale dei giorni del mese per 25 anni (750 gg: nov, apr, giu e set; 775 gg: dic, gen, mar, mag, lug, ago e ott; 706 gg: feb) e poi moltiplicato per 100:

N. d'ordine	semestre freddo			semestre caldo		
	punti	sottotipo	mese	punti	sottotipo	mese
1	18.32%	A ₁	MAR	16.26%	C ₁	AGO
2	18.06%	A ₁	GEN	15.61%	C ₁	LUG
3	17.00%	B ₁	FEB	13.55%	A ₁	OTT
4	14.45%	A ₁	FEB	13.33%	A ₁	SET
5	13.55%	A ₁	DIC	13.03%	A ₁	LUG
6	12.90%	B ₁	GEN	12.26%	A ₁	MAG
7	12.26%	B ₁	DIC	10.40%	C ₁	SET
8	11.07%	A ₁	APR	10.27%	A ₁	GIU
9	09.60%	A ₁	NOV	10.00%	C ₁	GIU
10	08.90%	B ₁	MAR	08.65%	A ₁	AGO
11	06.93%	B ₁	NOV	06.32%	C ₁	MAG
12	06.09%	E ₂	FEB	05.81%	B ₁	AGO
13	05.47%	E ₂	NOV	05.55%	A ₁	OTT
14	04.93%	B ₁	APR	05.42%	C ₁	OTT
15	03.87%	E ₂	APR	05.33%	A ₁	SET
16	03.74%	E ₂	GEN	04.90%	B ₁	MAG
17	03.74%	E ₂	MAR	04.80%	B ₁	GIU
18	03.47%	B ₂	APR	04.65%	B ₁	LUG
19	02.47%	E ₂	DIC	04.52%	E ₂	OTT
20	02.53%	B ₁	NOV	04.39%	E ₂	AGO
21	02.27%	B ₂	NOV	03.74%	A ₁	LUG
22	02.06%	B ₂	GEN	03.60%	E ₂	SET
23	02.06%	B ₂	MAR	03.07%	E ₂	GIU
24	01.87%	A ₄	NOV	02.84%	A ₁	AGO
25	01.81%	A ₄	MAR	02.53%	A ₁	GIU
26	01.55%	B ₁	GEN	02.45%	C ₁	MAG
27	01.42%	B ₂	DIC	02.45%	E ₂	MAG
28	01.42%	A ₄	FEB	02.32%	A ₁	MAG
29	01.13%	B ₂	FEB	02.32%	C ₁	AGO
30	00.77%	B ₁	DIC	01.73%	C ₁	GIU
31	00.67%	A ₁	APR	01.68%	C ₁	OTT
32	00.67%	B ₁	APR	01.55%	C ₁	LUG
33	00.65%	B ₁	MAR	01.47%	C ₁	SET
34	00.52%	A ₄	GEN	01.16%	E ₂	LUG
35	00.28%	B ₁	FEB	01.07%	B ₁	SET
36	00.00%	A ₁	DIC	01.03%	B ₁	OTT

Per il momento, queste ipotesi sui fenomeni ondulatori sono state elaborate per sommi capi secondo le linee dello spartiacque delle Alpi e dell'Appennino, nonché del Massiccio sardo (fig. 17); pertanto non è detto che in particolari zone in realtà non si possano avere tutt'altre influenze orografiche. L'ideale sarebbe se un giorno si riuscisse a compilare dettagliatamente la cartina della fig. 1 con degli ulteriori dati oltre a quelli che appaiono sulla fig. 17. Un la-

voro del genere, per l'Italia centrale, l'ha già fatto Guido Antonio FERRARI (*Termoda in Italia. Carta delle zone di ascendenza per venti di tramontana sul Lazio*. In: Congresso Scientifico Internazionale sulle correnti a getto e ondulatorie. Atti. Torino, 1959).

E' importante tenere in considerazione se le stagioni sono in anticipo o in ritardo, perchè in questi casi è opportuno

Sottotipi di tempo
del semestre fred-
do da novembre ad
aprile:

Nuvolosità: Condizioni termiche in quota:

Condizioni del vento in quota:

Situazione
perturbazioni:

Sottotipi di tempo
del semestre caldo
da maggio ad ot-
tobre:

A1	A4	B1	B2	B3	E2
Alpi orientali App. settentrion App. siculo	Alpi centrali App. settentrion.	Alpi occidentali	Alpi occidentali	Alpi occidentali Sistema sardo	App. settentrion. App. centrale
a) strato di bassa stabilità ai livelli inferiori;					
b) strato molto stabile (in particolare esistenza di una isoterma o di una inversione) al di sopra dello strato di bassa stabilità. La esperienza mostra che le onde sono particolarmente imponenti quando lo strato stabile si trova attorno al livello in cui si verifica la perturbazione da parte della catena montuosa;					
c) strato di bassa stabilità al disopra dello strato stabile. L'esperienza porta a ritenere che il massimo dell'ampiezza delle onde si presenti generalmente in prossimità dello strato di massima stabilità statica.					
Presenza di nubi orografiche: a) nubi di stau; b) nubi «muro di foehn»; c) nubi lenticolari; d) nubi da rotore; e) sereno «fenditura di foehn» (tra il muro di foehn e la zona interessata dai cumuli da rotore e dalle nubi lenticolari.					
a) componente di sufficiente intensità del vento normale alla linea di cresta ed al livello di questa. Il valore critico varia con la scala del rilievo montano; può comunque ritenersi che il valore minimo di innesco sia compreso nell'intervallo tra 7 e 15 m/sec (15 e 30 kt);					
b) direzione del vento poco variabile con la quota;					
c) intensità del vento gradualmente in aumento con l'altezza, sino all'alta troposfera;					
d) queste condizioni sono soddisfatte in modo particolare quando al disopra della catena montuosa passa una corrente a getto di orientamento opportuno.					
L'innesco delle onde è favorito dal verificarsi negli strati inferiori di una irruzione di aria fredda, che determini un sollevamento forzato dell'aria preesistente; in altre parole l'avvicinamento o il passaggio di un fronte freddo è un importante fattore che contribuisce alla formazione di onde.					
A1	A2	B2	C2	C4	E2
Alpi centrali	Alpi occidentali App. centrale	Alpi occidentali Sistema sardo	Alpi occidentali App. siculo	Alpi occidentali App. centrale	Alpi occidentali App. settentrion.

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
1

Tabella «QUIZ»: per la determinazione del punteggio di probabilità delle condizioni meteorologiche favorevoli alla formazione di onde orografiche.

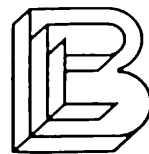
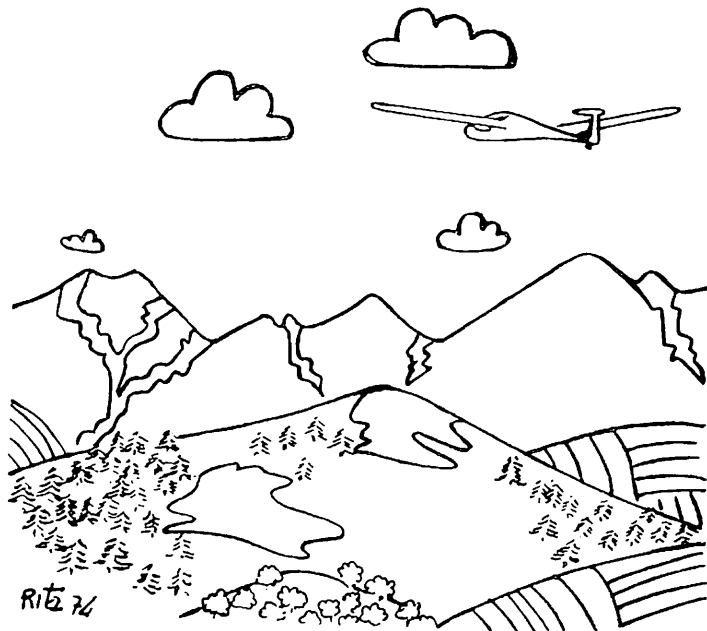
appellarsi anche alle statistiche immediatamente seguenti o precedenti che comprendono i mesi aprile-maggio e ottobre-novembre.

Si evita un'ulteriore prolissità nel dover illustrare tante altre particolarità dei diagrammi, ma anche per dar modo ai volovelisti di proseguire essi stessi all'esame di tutti questi dati, così i «records» verrebbero di più personalizzati. Naturalmente questo metodo proposto deve essere studiato, migliorato ed avvalorato — se è il caso —, incentivando possibilmente i meteorologi ad intraprendere anche questa strada per i loro studi di mesometeorologia (all'incirca, come auspicato da Aldo MANCINI a **Lettere in direzione**. «Volo a Vela», nn. 117-118, p. 208-9, 1976). Purtroppo attualmente, i meteorologi italiani incuriositi dell'attività volovelistica si contano sulle dita delle mani; ciò non basta, è necessario che vi partecipino attivamente come fu proposto loro nel 1970, dall'allora Centro Nazionale di Volo a Vela, ben 5 borse di pilota d'aliante, ma la cosa si è conclusa secondo il costume nazionale d'oggi.

Per amor di obiettività, si puntualizza in particolar modo che questi sottotipi di tempo «teoricamente» comporterebbero situazioni ondulatorie sulle zone evidenziate dal simbolo (figure 3 e 4); ma sta a voi nel futuro di confermare se queste situazioni sono veramente tipiche per utilizzarle in «pratica». E' bene che non ci si limiti più nell'avvenire a parlare semplicemente delle situazioni in generale, ma anche con queste classificazioni proposte dagli Autori, ciò ovviamente per facilitare le ulteriori ricerche in modo organico. Non basta! E' notorio che per avere il fenomeno ondulatorio, con una corrente d'aria perpendicolare alla catena montuosa, purtroppo sono necessarie altre caratteristiche atmosferiche; si è ritenuto opportuno di raggrupparle tutte in una tabella «quiz», con lo scopo di ottenere un punteggio sulla previsione delle onde orografiche. Anche per questa tabella non si ha la pretesa che sia perfetta, è una idea per il momento; l'esperienza ci indicherà in qual punto dev'essere perfezionata o modificata. E' sorta dalla combinazione dei lavori dei due precedenti Autori, già menzionati più volte, con quello di Adriano GAZZOLA (**Effetti delle montagne sulle correnti aeree**. Parte I e II, «Riv. Met. aer.», a. XXIII, n. 1 e 2, p. 14-30 e 30-53, 1963, Roma).

Per concludere, a questo punto non resta che augurarci dei successi. Preme anche mettere in risalto che sarebbe cosa utile se partissimo con la convinzione della necessità di fare una ricerca retrospettiva di tutta la documentazione dei volovelisti sugli inneschi in fenomeni ondulatori: i mattoni servono a costruire grandi edifici.

Pierino Narducci



**Banca
Popolare
di Lecco**

Società per Azioni - Fondata nel 1872
Capitale versato L. 4.475.250.000
Registro Imprese di Lecco n. 28
Sede Sociale e Dir. Generale in Lecco

Piazza Garibaldi, 12 - C.A.P. 22053
Telefono: 3 40 00 - 3 41 00 (linee multiple)
2 52 11 Servizio Borsa
Telex: 38003 POPLECCO - Servizio Italia
38013 POPLECCO - Servizio Estero

SEDI:

LECCO

Piazza Garibaldi, 12 - C.A.P. 22053
Telefono: 3 40 00 - 3 41 00 (linee multiple)

COMO

Via Cairoli, 11 - C.A.P. 22100
Telefono: 27 01 54 (linee multiple)

MILANO

Via dei Mercanti, 10 - C.A.P. 20121
Telefono: 869 04 51 (linee multiple)
Telex: 32280 POPLECCO

AGENZIE CITTA':
(in Lecco)

CASTELLO DI LECCO - MAGGIANICO
VIALE TURATI - ACQUATE

FILIALI:

ABBADIA LARIANA - ASSO - BARZANO
BARZIO - BELLAGIO - BELLANO - BRIVIO - BULGAROGRASSO - CANZO - CASARGO - CASATENOVO - CASSAGO BRIANZA - CIVATE - CIVENNA - COLICO COSTAMASNAGA - DERVIO - DOMASO DONGO - ERBA - GALBIATE - GRANDATE - GRAVEDONA - INTROBIO - LIERNA LURAGO D'ERBA - MANDELLO DEL LARIO - MENAGGIO - MERATE - NOVEDRATE - OGGIONO - OLGiate MOLGORA OLGinate - OSNAGO - PADERNO D'ADDA - ROVAGNATE - VALBRONA - VALMADRERA - VARENNA - VERCURAGO BALLABIO

ESATTORIE:

Consorzio LECCO - VALMADRERA; Consorzio MENAGGIO - BENE LARIO - GRANDOLA E UNITI - PLESIO; Consorzio OGGIONO - ANNONE BRIANZA - CESANA CIVATE - DOLZAGO - ELLO - GALBIATE GARBAGNATE MONASTERO - SIRONE SUELLO; Consorzio OLGinate - GARLATE - VALGREGHENTINO; Consorzio PRIMALUNA - CORTENOVA - INTROBIO; Consorzio S. MARIA REZZONICO - S. ABONDIO; Consorzio SUEGLIO - INTROZZO - TREMENICO - VESTRENO; Consorzio TACENO - CASARGO - CRANDOLA MARGNO - PAGNONA - PARLASCO PREMANA - VENDROGNO; Comuni di: BELLAGIO - BRIVIO - COLICO - ESINO LARIO - LIERNA - MOLTENO - PESCATO SORICO

TESORERIE:

DI 67 COMUNI E DI 167 ENTI

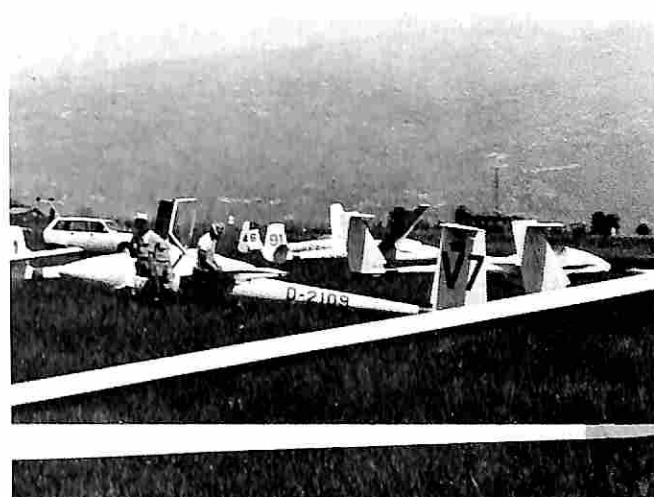
INDIRIZZI TELEGRAFICI: Dir. Gen., Sedi di Lecco, Como e Milano: POPLECCO; Filiali: BANCA POPOLARE

BANCA AGENTE PER IL COMMERCIO DEI CAMBI

LA 2ª GARA DI PENTECOSTE

Note Meteorologiche

di Plinio Rovesti



La 2ª Gara di Pentecoste, indetta ed organizzata a Rieti dall'Aero Club Centrale di Volo a Vela, dal 28 maggio al 5 giugno 1977, ha permesso l'effettuazione di cinque prove su nove giornate disponibili. La stagione primaverile, quest'anno piuttosto in ritardo, non ha consentito il compimento di grandi temi di gara; tuttavia la competizione può dirsi senz'altro riuscita ed i 19 piloti che vi hanno partecipato ne sono rimasti pienamente soddisfatti.

Ecco, in sintesi, le condizioni meteorologiche che hanno consentito lo svolgimento delle cinque prove.

28 MAGGIO 1977 (prima giornata di gara)

L'Italia centro settentrionale è interessata negli strati inferiori da un regime di relative alte pressioni, mentre si registra in quota un campo debolmente depressionario. Infiltrazioni di aria fresca da NE mantengono, specie sulle regioni meridionali della penisola, condizioni di instabilità (Fig. 1).

Il sondaggio termodinamico dell'atmosfera effettuato nella valle reatina con il solito «L5», mette in evi-

denza una circolazione di aria umida abbastanza instabile. Sono pertanto previste, per le ore pomeridiane, lungo il crinale appenninico, formazioni cumuliformi con possibilità di qualche temporale isolato di debole intensità. Il pallone pilota lanciato a Rieti indica venti deboli variabili fino alla quota di 1500 m QNH. A quote superiori il vento si dispone attorno a NW, con 8 nodi a 2.000 metri, 10 nodi a 3.000 e 13 a 4.000.

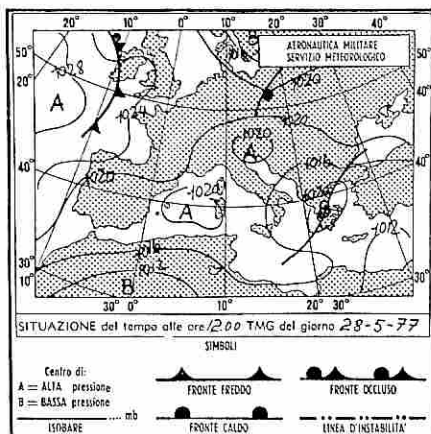


Fig. 1

La direzione di gara assegna ai concorrenti una prova di andata e ritorno sul percorso Rieti-Foligno-Rieti di Km 118. Sette piloti compiono

regolarmente il percorso, tre atterrano nell'aeroporto di Foligno, due presentano foto non valide ed i rimanenti rientrano alla base senza aver completato la prova.

29 MAGGIO 1977 (seconda giornata di gara)

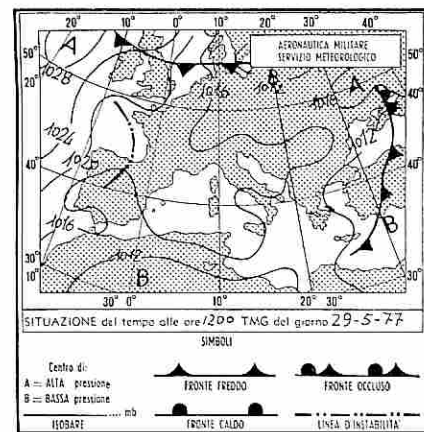


Fig. 2

Una saccatura rilevabile in quota sui Balcani e sull'Italia fa affluire aria fresca sulle regioni meridionali della penisola, mantenendovi condizioni di instabilità. L'alta pressione livellata in superficie tende ad una graduale attenuazione (Fig. 2). Sull'Italia centrale i venti sono de-

boli variabili fino a 3.000 m QNH, dove il pallone pilota lanciato dall'aeroporto di Rieti indica un flusso attorno a NW con intensità di 6 nodi. Il radiosondaggio di Roma-Fiumicino registra un graduale aumento del vento con la quota, fino a raggiungere l'intensità massima di 40 Kt tra 9 e 10.000 metri.

Lo stato termodinamico dell'atmosfera rilevato al mattino nel corso del sondaggio preconvettivo effettuato nella vallata reatina, mette in evidenza la circolazione di aria abbastanza umida che, fin dalle prime ore pomeridiane, darà luogo a formazioni cumuliformi anche di notevole sviluppo verticale, specie lungo il crinale appenninico.

La direzione di gara assegna come prova del giorno una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Assisi-Rieti di Km 148,6 che la quasi totalità dei concorrenti riesce a portare a termine felicemente.

30 MAGGIO 1977 (terza giornata di gara)

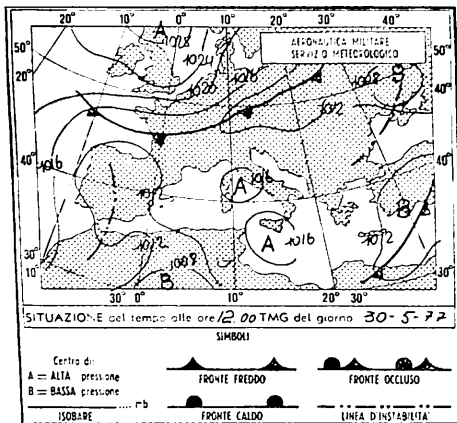


Fig. 3

La pressione, ancora relativamente alta sulle regioni italiane, continua tuttavia a diminuire gradualmente per l'avvicinarsi di una perturbazione che dalla Francia settentrionale si estende all'Europa nord orientale, muovendosi verso sud, mentre sulla Spagna una linea di instabilità si muove verso sud est (Fig. 3).

Sull'Italia centrale i venti sono ancora deboli, specie negli strati compresi tra il suolo ed i 2.800 m QNH, dove spirano da SW con 7 nodi di intensità. A quote superiori si registrano 10 nodi da 3 a 4.000 me-

tri con provenienza da WSW. Da 5.500 m all'inizio della tropopausa, il vento soffia attorno ad W, raggiungendo l'intensità massima di 45 nodi.

Fin dalle prime ore pomeridiane sono previste formazioni cumuliformi lungo tutto il crinale appenninico, con possibilità di qualche manifestazione temporalesca isolata.

La direzione di gara assegna ai concorrenti come prova del giorno una corsa di velocità lungo il percorso triangolare Rieti - Assisi - Todi - Rieti per complessivi Km 163.

Quattordici piloti compiono il percorso regolarmente; tre atterrano a Foligno e due non partecipano alla prova.

31 MAGGIO 1977 (quarta giornata di gara)

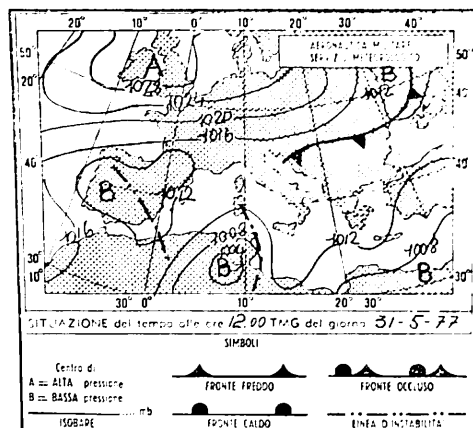


Fig. 4

Aria fredda proveniente dall'Europa centrale, interesserà le regioni del versante adriatico, alimenterà in parte la depressione sulla penisola iberica, che spostandosi verso levante, farà sentire successivamente la propria influenza sulle regioni del versante tirrenico. Infine, una depressione sulla Tunisia influenza le condizioni del tempo sulle regioni meridionali e sulla Sicilia (Fig. 4). Il sondaggio del pallone pilota lanciato nella valle reatina, mette ancora in evidenza l'esistenza di venti deboli fino ad altitudini di oltre 4000 m QNH, provenienti — fino a 2000 m — dal terzo quadrante, ed oltre questa quota dal secondo. Negli strati superiori i venti aumentano gradatamente d'intensità, raggiungendo la forza massima di 80 nodi all'altitudine di 9500 metri, do-

ve il vento spirava attorno ad W.

Sulle regioni centrali del versante adriatico sono previste, fin dalle prime ore del mattino, formazioni cumuliformi con degenerazioni temporalesche accompagnate da precipitazioni.

Sul versante tirrenico è prevista un'identica evoluzione del tempo, però, nel tardo pomeriggio, e con manifestazioni più deboli.

La direzione di gara assegna come prova del giorno una corsa sul percorso triangolare Rieti-Sassa-Foligno-Rieti di Km 179,5. Pur non mancando qualche atterraggio nell'aeroporto di Foligno, oltre il 60° dei concorrenti effettua regolarmente la gara, che in complesso può dirsi pienamente riuscita.

Nei primi tre giorni di giugno, per il confluire sull'Italia centrale di aria fredda proveniente da nord ed aria calda ed umida di origine marittima, su tutte le regioni si ha una nuvolosità variabile, anche intensa, a prevalente carattere temporalesco. Non è pertanto possibile l'effettuazione di nessuna gara.

4 GIUGNO 1977 (quinta giornata di gara)

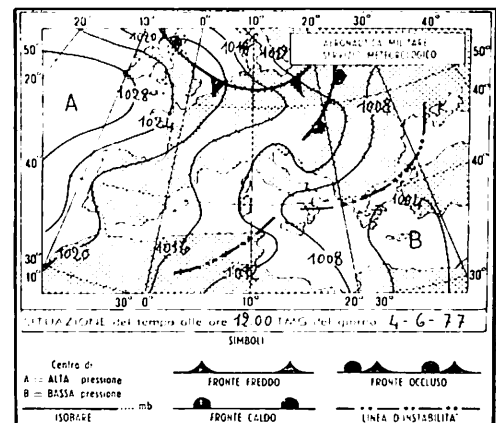


Fig. 5

L'area depressionaria associata alla confluenza sull'Italia centrale di masse d'aria con caratteristiche diverse, si sposta lentamente verso sud interessando più direttamente le regioni meridionali della penisola (fig. 5).

I fenomeni riscontrati nei tre giorni precedenti sono pertanto in atte-

nuazione, e nonostante la forte umidità dell'aria riscontrata nel corso del sondaggio termodinamico locale a bordo del solito «L5», l'effettuazione di una sia pur modesta prova sembra possibile.

I venti riscontrati nel corso dei vari sondaggi effettuati con palloni pilota sul campo di Rieti, sono deboli variabili fino a 1300 m QNH, mentre a quote superiori aumentano leggermente d'intensità con provenienza dal primo quadrante, senza però mai superare i 10 nodi fino alla quota di 6000 m QNH.

Tenuto conto della relativamente bassa base di condensazione dei cumuli, la direzione di gara assegna come tema del giorno una corsa di andata e ritorno sul percorso Rieti-Todi-Rieti di Km 108. La prova riesce ed il 70% dei piloti la porta a termine con buon esito.

• • •

Il 5 giugno, pur presentando apparenti condizioni di buon tempo, la

forte umidità atmosferica regnante nelle regioni del versante adriatico e la notevole iniziale radiazione solare, danno luogo al rapido sviluppo di nubi cumuliformi di origine termo orografica. Poichè il vento in quota soffia dal primo quadrante, molti cumuli, formati lungo il crinale appenninico del versante adriatico, vengono sospinti nelle regioni tirreniche coprendone il cielo per oltre 5 8. Questa la situazione a mezzogiorno (ora legale), quando la direzione di gara decide di assegnare come tema del giorno una corsa sul percorso triangolare Rieti-Todi-Foligno-Rieti. I piloti si prenotano per le partenze dopo le ore 14. Troppo tardi! Il cielo si va sempre più coprendo di formazioni cumuliformi, anche a notevole sviluppo verticale, e la direzione di gara decide, pochi minuti prima dei decolli, di ridurre il tema ad una semplice corsa di andata e ritorno a Foligno.

Le partenze avvengono regolarmente, ma ormai la copertura è totale e gli alianti rimangono a spirallare

per un paio d'ore nella regione della valle reatina senza poterne uscire. La gara non è più realizzabile... ed i piloti, uno alla volta, atterrano alla base rinunciando alla prova.

La seconda «Gara di Pentecoste» è così terminata con cinque prove riuscite al suo attivo. Con la primavera... in ritardo di quest'anno, si può essere soddisfatti!

Nel concludere la nostra rapida rassegna, rivolgiamo un vivo ringraziamento al Servizio Meteorologico dell'Aeronautica ed al personale della stazione meteo dell'Aeroporto di Rieti per la valida collaborazione prestata all'Aereo Club Centrale di Volo a Vela, organizzatore della competizione.

Nel tardo pomeriggio, in un clima di sana e sportiva allegria, viene effettuata la premiazione dei concorrenti che con tanto entusiasmo e spirito agonistico hanno partecipato a questa seconda edizione della «Gara di Pentecoste», di cui riportiamo la classifica generale dopo la 5ª ed ultima prova.

2ª GARA DI PENTECOSTE

CLASS.	CONCORRENTE	ALIANTE	1ª prova A e R Km 118	2ª prova A e R Km 148,6	3ª prova triang. Km 163	4ª prova triang. Km 179,5	5ª prova A e R Km 108	PUNTEGGIO FINALE
1	Gavazzi + 1	Calif A.21S	93	131	137	144	193	698
2	Serra - Orsi G.	Janus	187	114	152	167	98	718
3	Villani G.	LS 1f	119	112	150	155	193	729
4	Magni	Kestrel 17	123	119	147	215	149	753
5	Urbani P.	Libelle	187	131	164	187	96	765
6	Muzi - Mantica	Calif A.21S	167	150	157	196	106	776
7	Paglia	SHK	119	128	164	233	134	778
8	Nidoli	Kestrel 604	187	116	132	164	193	792
9	Barazzetti	Kestrel 19	187	118	143	170	193	811
10	Cappanera	Libelle	187	143	164	203	140	837
11	Acquaderni	Libelle	125	143	162	233	193	856
12	Poletti	Libelle	187	196	164	189	134	870
13	Ferrari M.	Libelle	187	136	196	193	173	885
14	Patuzzi	Libelle	176	143	164	253	173	900
15	Balboni	LS 1f	167	128	167	253	193	908
16	Piludu	Calif A.21S	101	150	216	253	193	913
17	Candini	ASW 15	167	134	196	233	193	823
18	De Orleans	ASW 17	187	119	216	253	193	968
19	Brambilla	ASW 15	187	146	196	253	193	975

piste "quattrostagioni"

la neve che
dura tutto l'anno

pista per discesa e slalom

ottima per allenamenti, scuola di sci,
competizioni ad alto livello

pista da fondo

attrezzo ideale per l'allenamento
estivo dei fondisti

pannelli per sottofondo nevoso

risolvono i problemi di manutenzione
degli skilift, seggiovie e piste di neve

trampolino da salto

per la selezione
dei giovani
e l'allenamento degli atleti



Sit società italiana
tecnospazzole

s.a.s. di pietro acquaderni e c.
40033 casalecchio di reno (bologna) via porrettana 453
☎ (051) 5712 01 5712 13

Coll'inizio della stagione 1977 l'Aero Club Centrale ha intrapreso un buon programma di sviluppo del volo a vela sull'aeroporto di Rieti. In base a questo, Rieti viene utilizzato a «tempo pieno» da aprile a tutto settembre per attività di performance e di competizione. La formula è buona e prevede: corsi di performance, per un totale di 18, della durata di una settimana ciascuno e alcune competizioni oltre, naturalmente, ai campionati italiani in agosto che si vedono rinnovati con l'istituzione di due categorie, nazionale e promozione (ex lega uno e lega due, rispettivamente), le quali concorreranno in periodi diversi. Il quadro delle competizioni minori ne prevede 4, si è arricchito dunque rispetto allo scorso anno di una nuova gara, la Coppa del Velino, che promette di rivelarsi molto interessante poichè si svolge in un periodo estremamente favorevole (2-10 luglio), che non ha nulla da invidiare, in termini di condizioni volovelistiche, al periodo dei campionati. I corsi di performance presentano una novità rispetto a quelli attuati in precedenza dal C.N.V.V.: l'attività dei partecipanti (non più di 6 per corso), è diretta e coordinata da due istruttori che provengono dal gruppo di piloti sportivi appartenenti alla categoria nazionale. Questo è un aspetto estremamente positivo in quanto instaura un rapporto diretto tra i volovelisti sportivi alle prime armi ed i più esperti e qualificati piloti nazionali, cosa che permette ai primi di venire a contatto rapidamente con le idee, le teorie, il linguaggio e la tecnica del mondo della competizione in cui sfocia, si può dire con passaggio obbligato, il volo a vela sportivo.

Ed è molto importante che inizi un processo di «educazione volovelistica» per cui non soltanto pochi istruttori, ma tutti coloro che appartengono al mondo della competizione si rendano disponibili ad una comunicazione del loro bagaglio tecnico e della loro esperienza nei confronti dei nuovi arrivati, affinché questi ultimi non siano lasciati a se stessi nell'avvicinarsi a questo mondo, come per lo più è avvenuto finora, ma venga loro mostrato chiaramente in che cosa consiste e che cosa rappresenta la competizione.



La validità di questi corsi, assieme alle condizioni favorevoli con cui sono stati presentati, ne ha motivato il successo, essendosi raggiunta in breve tempo la loro completa copertura. A fine stagione si potrà verificare la formula sulla base delle indicazioni fornite dallo svol-

Disponibilità e competizione

di **LUCA URBANI**

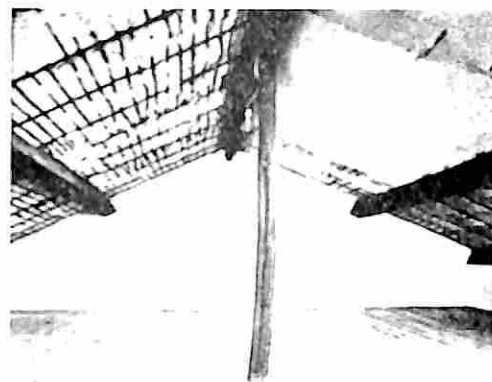
gimento dei corsi ed operare eventualmente quei piccoli cambiamenti necessari a perfezionarla, ovviamente con un contributo critico di tutti coloro che hanno preso parte in qualsiasi misura all'attività dell'Aero Club Centrale. Intanto vorrei fare un paio di considerazioni. Mi sembra che vadano programmati con più attenzione i corsi che si svolgono in concomitanza delle competizioni minori. Infatti, da quanto ho potuto constatare in una di queste occasioni, mi pare che il corso di performance non coesista troppo bene con la gara se da questa del tutto staccato e che si crei una logistica generale un poco più laboriosa. Converrebbe allora integrarlo completamente nella competizione, facendo concorrere in biposto i partecipanti al corso assieme a piloti esperti, la qual cosa rappresenta senza dubbio per i primi la migliore forma di addestramento ai problemi della gara. Ed è positiva, se sfruttata su questa linea, l'istituzione della classe biposti ai Campionati Nazionali; si cerchi quindi di darle l'avvio mobilitando per il prossimo agosto un numero adeguato di alianti (almeno 10 sono necessari alla sua esistenza come classe autonoma, cioè non assorbita dalla classe libera) e conseguentemente i piloti di categoria nazionale.

Vorrei poi dire un'altra cosa: ho avuto l'impressione, quindi esprimo un'opinione personale del tutto discutibile, che talvolta da parte dei partecipanti non venisse trovata nei risultati dei corsi piena corrispondenza con le proprie aspettative. Questo è dovuto a mio avviso al verificarsi di quei piccoli problemi e imprevisti, che rientrano nella norma, ma che non sempre sono stati affrontati nel modo migliore. Occorre tener conto del fatto che nel programma di sviluppo del volo a vela, di cui i corsi di performance costituiscono il nocciolo, non vi è chi dà e chi riceve, ma si lavora tutti uniti in un dialogo sempre aperto, pur con le diversità esistenti nella preparazione, nell'esperienza e nelle capacità individuali, per costruire e migliorare ciò che già esiste. Forse ancora non è stato compreso da tutti, come ha scritto recentemente Lorenzo Scavino, che l'Aero Club Centrale è l'Aero Club di tutti i volovelisti e quindi le attività che promuove esigono l'impegno e la collaborazione di tutti i volovelisti, a qualsiasi livello. Beninteso che questa non è affatto una critica rivolta a qualcuno, ma solo l'invito, diretto soprattutto a coloro che devono maggiormente beneficiare delle attività promosse dall'Aero Club Centrale, ha una maggiore collaborazione per la migliore realizzazione di questo programma.

Luca Urbani

CHI CI PENSA TESA IL LINO

Noi abbiamo pensato a costruttori, ingegneri, architetti, arredatori per risolvere i loro problemi: risparmiare tempi e costi (il lino può essere tesato anche su muri in condizioni disastrose), assicurare la stabilità dimensionale e la resistenza all'abrasione e allo strappo.



**Si, noi
ci abbiamo
pensato**



Abbiamo anche pensato a chi ci abiterà: alla sua sicurezza (il lino è ininfiammabile), al suo comfort (il lino respinge umidità, polvere, odori), al suo buongusto (due gamme di 24 colori e l'effetto fonocorrettivo, ideale per il vostro hi-fi).

linoambiente s.p.a.

LINOTESO PER RIVESTIMENTI MURALI DIRETTAMENTE SUL MATTONE
via Serbelloni 4, Milano telefono 02/705109

Breve cronaca di una cavalcata lungo gli Appennini

di Roberto
Pressato

La mattina del 16 aprile 1977, giorno di sabato, che normalmente dedico al riposo prolungato e scarsamente produttivo, mi alzo di buon'ora dopo che il sole filtrando attraverso le fessure delle tapparelle mi ha malamente svegliato con il suo inusitato, per quest'anno, calore.

Un'occhiata all'orologio e scivolata veloce dal letto, visto che l'ora presta mi avrebbe permesso di presentarmi all'aeroporto di Valbrembo di prima mattina con sicura prelazione sul migliore aliante in dotazione al club e con stampata nella mente la previsione meteorologica del Bernacca (poche delle quali perdute ma quasi sempre incomprensibili ai fini delle nostre necessità volovelistiche) ma che almeno erano state univocamente interpretate (da tutti i famigliari che temono i malumori del cattivo tempo nei giorni festivi) con la possibilità di esistenza per quel giorno di movimenti ondulatori sulle Alpi per venti prevalenti da nord. Dopo aver preparato tutto l'armamentario necessario all'occasione con rumori da apocalisse, preso dalla nota inquietudine che precede la preparazione di sperate nuove imprese volovelistiche, mi precipito all'aeroporto. Come arrivo mi viene spontaneo un istintivo gesto di stizza vedendo altri concorrenti in agguato. Da lontano li scruto e con sollievo constato la loro innocuità perchè gente alle prime armi.

Mi precipito dal D.A.V. e gli ingiungo, sotto pena di gravi ritorsioni, di non pensare a lasciar involare lo Janus. Poi tranquillamente mi avvio nello spogliatoio per mettermi la tuta di volo. Preso il barografo ne controllo la cartina, il pennino, il caricamento e regolarmente dimentico almeno una operazione: la regolazione dello svolgimento sulle 10 ore.

Per la solita pressapocaggine non mi pongo nemmeno il quesito che l'eventuale guadagno di quota in doppio possa essere nullo.

Comunque dopo la ricerca di un primo compagno di volo, il quale mi snobba, capita per caso il Mario Moltrasio che se ne stava uscendo dal campo di cattivo umore non avendo a disposizione aliante di sorta. Lui però delicatino vuole il posto di capo equipaggio e io non avendo remore o problemi mi adatto a sistemarmi nel posto posteriore.

Decolliamo alle ore 11,05 quando già si sente da quelli in volo dell'esistenza del preventivato moto ondulatorio. Armato di tutto punto (macchina fotografica, carta geografica delle Alpi con limite a sud il Po) sparo due fotografie alla lavagna per un triangolo di 300 Km preso a caso, al di sopra delle Alpi.

Appena sganciati a 1200 m QNH dopo una salita di poche centinaia di metri avviso il Mario di portarsi tra

S. Pellegrino e Zogno sopra il monte Zucco che sbarcando la Valle Brembana con una improvvisa svolta rispetto alla direzione della cresta, spesse volte innesca un rimbalzo per onde secondarie.

Non ho sbagliato, come ci arriviamo, senza nemmeno i soliti scossoni provocati dai rotori, ci imbattiamo in una salita fantastica in spirale nemmeno valutabile perchè pur passando il variometro elettrico sulla scala dei 10 metri è a volte a fondo scala.

Alla quota di 3000 metri smettiamo di spiralarci e ci mettiamo contro vento con rotta nord e velocità 90 Km/h saliamo a 2-3 m/s fino ai 5800 m QNH. Da qui ai 7000 m QNH con salita via via in diminuzione perdiamo un sacco di tempo nel tentativo di un inutile guadagno di 5000 metri.

In quella situazione il mio cuore, non so bene se più per la paura di eventuale anossia o per il necessario aumento di attività cardiaca per supplire alla rarefazione dell'ossigeno, si fa sentire in maniera preoccupante.

Ad ogni buon conto la loquacità di Mario mi serve da spia. Se improvvisamente zittisce, penso, mi butto in picchiata con tutti i diruttori.

Brontola anche sulla velocità alla quale faccio viaggiare l'aliante che asserisce troppo bassa. Ha ragione. Infatti verifico che anzichè avanzare in direzione nord arretriamo. Aumento allora la velocità a 110 Km/h e lentamente avanziamo. E' una delle poche volte che mi riesce di verificare con precisione in volo la velocità del vento. Dopo la perdita di un paio di centinaia di metri decidiamo di invertire nettamente la rotta. Dopo vari cincischiamenti e perdita di ulteriore quota fino a 6200 m verso le ore 13,10 facciamo rotta 170°. Mentre cerchiamo di orizzontarci siamo già sulla verticale della confluenza dell'Adda nel Po. E qui la nostra carta aeronautica finisce.

Mentre voliamo a 150 Km/h di anemometro (si pensi un momento alla velocità effettiva) non riusciamo nemmeno a renderci conto della distanza delle onde secondarie, se mai ve ne avessimo fatto un pensiero, arriviamo in vista del primo cumulus umilis formatosi sugli Appennini. Più a ovest non ve ne sono. E' proprio il primo! Vi arriviamo sopra a 4000 m circa al traverso del passo della Cisa. Una esclamazione «il mare». Vediamo una insenatura azzurrissima e il Mario con tono professionale alla mia domanda: ma è La Spezia. A mia volta riconosco le Apuane e non volendo essere da meno glielo comunico.

Un po' smarriti chiediamo lumi chiamando Zoli a Valbrembo, il quale prudentemente non si fa trovare.

Decidiamo allora di andare. Lungo i crinali appenninici incontriamo altri due alianti. Dopo un disastroso traversone, il Mario sentenzia: «adesso i traversoni li faccio io».

Galleggiando lungo il crinale, faccio finta di non vedere la Garfagnana inatterrabile e lo sguardo corre oltre.

Il momento ondulatorio a mio avviso sotto i 3000 m QNH e a quella distanza dalle Alpi sembra ormai inesistente e cumulus umilis si formano sulle cime fino al monte Cimone con base 3000 m circa. Da qui in giù una linea di instabilità netta con cumuli ben definiti verso il Tirreno con base tra i 2000 e 3000 metri QNH e cumulo nimbus con copertura stimata da 5 a 7/8 e probabili rovesci sul versante Adriatico, con basi molto più basse.

Attraversiamo l'autostrada del sole a sud del valico di Barberino e proseguiamo tenendo a sinistra il Mugello e a destra Firenze arrivando un poco bassi sul Pratomagno. Da qui sorvoliamo Arezzo e poi con lunghi traversoni arriviamo sul lago Trasimeno.

E qui entriamo in crisi, non riuscendo ad agganciare la termica con 1000 metri QNH e 500 o 600 metri stimati sul suolo. Continuiamo a cercare la termica sulle pendici delle colline a ridosso del lago. Il vento a terra è dal lago, la parte assoluta è sottovento, dovrebbe formarsi. Mentre si smoccola galleggiando, vedo con malcelato disappunto due aeroplani in un giardino. Non mi permetto di dirlo al mio compagno di volo per scaramanzia. Il bello è che anche lui li ha visti. Ce lo confermeremo a vicenda quando saremo in salita.

Scruto l'orizzonte e intravedo l'aeroporto di Perugia. Avviso il Mario e lo invito a dirigersi verso l'aeroporto. Come superiamo il crinale arrivando in zona d'ombra, sotto un grosso cumulo ci imbattiamo in un termicone gigante. E' evidente come tale termica partisse dalla parte opposta, sottovento, ed era creata da infiltrazioni di aria fredda lungo la valle Tiberina.

Salita formidabile fino a 3600 m QNH fino alla base del cumulo a forma di campana, volo in nube per circa 14 minuti ed uscita al traverso di Trevi con ancora 3600 m.

Alle pendici del Terminillo riprendiamo un poco di fiato dopo forti discendenze, il contatto con Rieti via radio e successivamente poco dopo combiniamo la sciocchezza finale. Anziché infilarci sul monte Nuria tra cumulo nimbus di moderata dimensione, ma che con la quota di 2500 metri QNH ci permetterebbe di arrivare ad Avezzano e forse oltre, perché il fronte sopra richiamato si è nettamente spostato oltre il monte Velino, operiamo una virata sinistra lungo il crinale che dai Piani di Rascino porta al monte S. Rocco che ci mette immediatamente sottovento e quindi ci porta all'atterraggio a Preturo, in zona ormai per 8/8 coperta, alle ore 17,45.

Smontiamo, ci solleviamo immediatamente da impellenti necessità fisiologiche e pur ignorando quanti chilometri disti Valbrembo da Preturo, ci rendiamo conto di aver fatto qualcosa di nuovo. Ci diranno successivamente via telefono di aver battuto il primato italiano di distanza libera per biposti.

Pressato Roberto

Dati tecnici emergenti dall'esame del Barogramma

Tempo di volo totale 399 minuti primi
Salita media max in rotore 3,5 m/s
Salita media max in onda 2 m/s
Salita media max in termica (lago Trasimeno) 2,5 m/s
Durata del volo di trasferimento 274 minuti primi
Distanza percorsa calcolata Km 480 alla media di Km/h 100-105
Lunghezza d'onda misurata sul barogramma 4 minuti primi pari a circa 15-20 Km.

COMPONENTI ELETTRONICI



CONCESSIONARIO
G. GIUSTI
GALLARATE
VIA TORINO, 8 - TELEF. (0331) 781.368

In omaggio al Gran Premio CALCINATE - RIETI

Il felice esito del Gran Premio ha sollecitato l'estro del nostro Edoardo, il quale, in due giorni di lavoro, ha scodellato queste rime per i nostri prodi, adattandole a quel Conte di Carmagnola di manzoniana memoria.

Informiamo i nostri lettori che Edoardo Bergamaschi ha recentemente pubblicato una sua prima raccolta di poesie, con il titolo «Spiragli», editore Falcone, c/o Libreria Ecumenica, Piazza San Babila, Milano.

La disfida al primato

S'ode a Alzate uno squillo di tromba;
Calcinate risponde allo squillo,
A Valbrembo un aereo già romba
Per trainare nel cielo seren.
Già s'innalza l'azzurro vessillo
Con lo stemma dei bianchi gabbiani
Mentre volan gli alianti lontani
E i piloti guadagnan terren.

Quando Rieti lanciò la sua sfida
Confermò Calcinate l'appello
E ogni Club ai suoi bravi s'affida
Per conquistare il premio ideal.
I Campioni si apprestano al duello
Aspettando che il tempo migliori
E già fremono i nostri aviatori,
Ecco è giunto il giorno fatal.

Di Varese alla riva lacustre
Vi conviene da Alzate e Valbrembo
Ogni esperto Pilota già illustre
E con essi iniziano il vol.
Va volando il fatidico nembo
Verso i monti Orobici, assieme
Li accompagna il coraggio e la speme
Per fiaccare il gravame del suol.

Giunti a Foppolo fanno i seimila,
A Cremona duemila di meno,
E da lì si disperdon le fila
Che a Pronzati già l'ala mancò.
Mentre Attilio s'adagia al terreno
Celermente il manipolo plana
Sorvolando la valle Padana,
Superando l'ostacolo e il Po.

Sono giunti vicino al Cimone,
L'Appennino è un appoggio fidato
Ed è vivida l'eccitazione
Avvistando il Ligure mar.
Sorpassato han Pistoia e poi Prato,
Solitario ognuno si trova
Nella lunga e ardua prova,
Tanta strada c'è ancora da far.

Con Arezzo lasciato all'indietro
E con il Trasimeno vicino,
Con il ciel che somiglia ad un vetro
E' magnifico e dolce volar.
Per Moltrasio e Pressato il destino
Ugualmente fu lieto e fu duro
Perchè andarono in quel di Preturo
Il primato Italiano e espugnar.

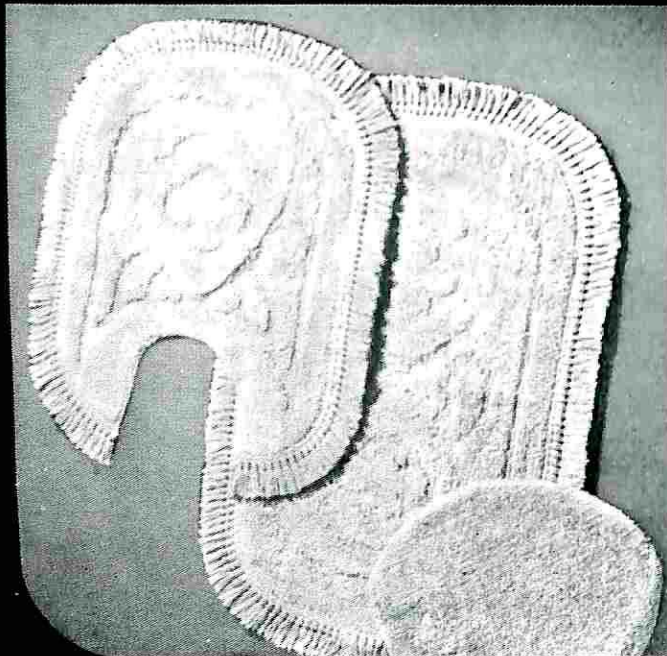
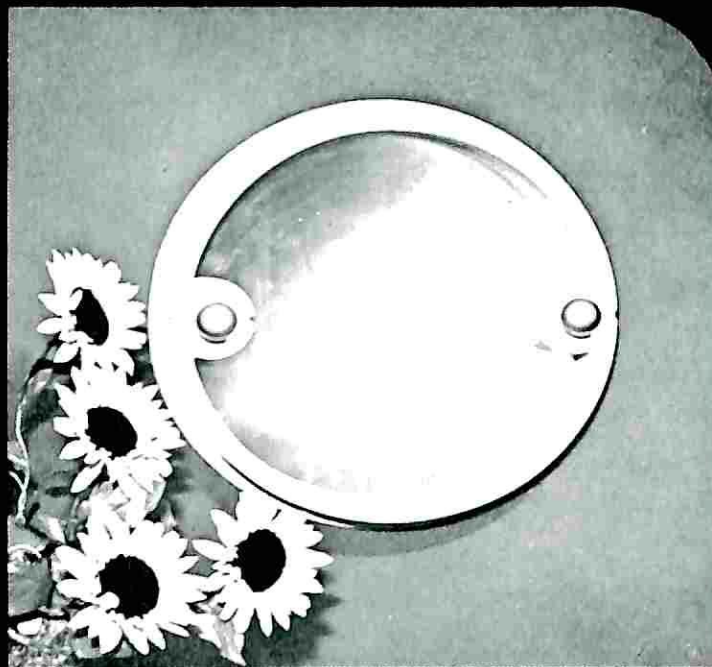
Con veemenza incalzava la muta
Sui Martani la quota anelando,
Ma il Gritti atterrato a Deruta
Imprecava al destino brutal.
Di quei quattro che van spiralandò
Ci son Monti e Leo affiancati
Che ben alti poi vanno, sparati,
Scivolando in planata final.

E quegli altri, Corrado e Trentini,
Dove sono quei validi atleti?
Sono ancora la sugli Appennini
Arrancando con rabbia e vigor.
Ecco in fondo la piana di Rieti
Che si apre ai due alianti di punta
E sul forte Bob, Leo la spunta
E per primo conquista l'allor.

Con l'arrivo di Franco e di Costa
Questa gara è bene riuscita
Con la netta e sicura risposta
Che è la Standard la classe ideal.
La terribile prova è finita,
Ecco giunto il più dolce momento
Ed i prodi festeggian l'evento
Con un fervido abbraccio total.

Con l'amplesso lo spirito Lombardo
Si congiunge con quello Reatino,
Ogni Club si riunisce gagliardo
Col comune amore del vol.
La promessa si legghì al destino
Mentre il drappo azzurrino garrisce
Che splendente ancor più si abbellisce
Con quell'ultimo raggio di sol!

Edoardo il tabellista



coordinati per bagno

Accessori per bagno della collezione ILMA
Ecco quattro idee novità pratiche e funzionali.
Rinnovate il vostro bagno, fatelo 'diverso, da come
lo avete sempre avuto.
Se anche nelle piccole cose cercate estetica e
qualità, allora lasciatevi tentare dai coordinati
per bagno della ILMA Plastica e della ILMA Tappeti

nelle foto:

sgabello Rolle / specchiera Selva / sedile Onde e tappeti mod. 570

PLASTICA
ilma

21026 OLTRONA DI GAVIRATE/VARESE

3° TROFEO COLLI BRIANTEI

La simultanea cresce

Due anni fa venni invitato dagli amici di Ferrara a trascorrere due giorni sul loro grazioso e ordinato aeroporto per trattare un argomento che, in quel momento, appassionava molto alcuni piloti di quell'aero club: l'organizzazione di una competizione volovelistica.

Il capitolo oscuro era, per i ferraresi, la capacità del loro terreno di ospitare una trentina di alianti. Facile fu la risposta, sia per la rapida ricognizione terrestre che per quella aerea successiva: «qui possono operare ben più di trenta alianti».

Ma dove le cose presero la strada del pessimismo fu al capitolo economico e con valido motivo. Se dovessi ritornare ora a Ferrara col bilancio preventivo e consuntivo del III Trofeo Colli Briantei, la mia esposizione degli oneri da affrontare sarebbe completa e non lacunosa come due anni fa. Ma non so se potremmo, assieme, abbandonare la strada del pessimismo.

Infatti, con un contributo dell'Aero Club d'Italia attorno a 2.000.000 di lire, si può chiudere il bilancio di una gara di 40 alianti su 6 giorni alla pari, ma a due rigide condizioni. E qui chiudo il piacevole ricordo ferrarese e mi riduco all'ultima esperienza di Alzate.

Ecco le due condizioni.

Prima. - Fare una esasperata economia su ogni voce di spesa (zero lire per alberghi e ristoranti, per incominciare).

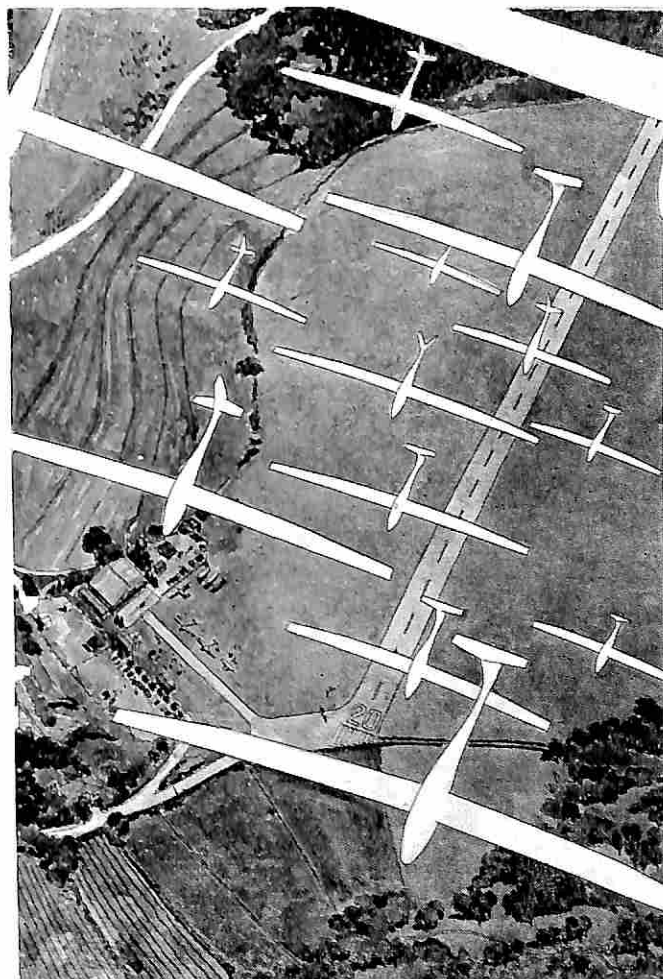
Seconda. - Disporre di una forte carica di determinazione a fare la gara. Da questa seconda condizione deriva:

1) non avere allievi-piloti e soci piloti non concorrenti che si lamentino del mancato svolgimento della loro attività per due fine-settimana; anzi, è proprio tra di loro che avviene il massiccio reclutamento per la formazione dei quadri dei servizi.

2) avere lo spontaneo auto-reclutamento di una dozzina di componenti l'organico direttivo.

Ed ecco le capacità più marcate di questi uomini-chiave. Il direttore della Commissione Sportiva Operante deve saper applicare il proprio regolamento fino a saltare i pasti e il riposo notturno, sfornando dalle macchine della propria azienda calcoli, tabulati e copie in grande quantità e a titolo gratuito.

Il direttore delle pubbliche relazioni deve saper raccogliere coppe, targhe, trofei, cancelleria, oggetti per le affermazioni di «tappa», medaglie ricordo, striscioni e sovvenzioni in quantità tale da rinforzare il capitale e premiare tutti i partecipanti; non deve spendere una lira e deve, al contrario, spendere molte ore di molte giornate.



Il direttore del demanio deve riordinare (spesso ricostruendo) l'intero aeroporto, dallo sfalcio dell'erba fino all'acquisto delle bandiere di nazionalità; ha cifre precise entro le quali muoversi e 5 controllori che lo seguono in continuità.

Il direttore dei servizi deve risolvere, con mezzi economici da eremita, problemi di alloggio (dai piloti trainatori agli allievi addetti alla sorveglianza notturna), problemi di intrattenimento della popolazione aeroportuale (dalle proiezioni cinematografiche alla cena campagnola all'aperto), problemi alimentari, igienici e di parcheggio.

Il direttore dell'amministrazione deve far navigare con grande prudenza la barca del preventivo fino al lido del sesto giorno, verificando voce per voce la distribuzione del capitale iniziale.

Il direttore delle operazioni di volo deve essere capace di non credere mai che la buona preparazione dei mesi che precedono l'inizio della gara consenta di affrontare la stessa con predisposizione all'indulgenza verso se stesso e verso i concorrenti.

Sembrano condizioni ovvie ma la realtà appena vissuta

in quest'ultima esperienza mi conferma la loro validità. La gara, infatti, nata, cresciuta ed... educata in un solo ente volovelistico, richiede l'inserimento collaborativo di tutti i membri di quell'ente nel convincimento individuale che porsi al servizio altrui senza presentare condizione alcuna è nobile gesto.

Questo poi determina subito una piccola gara di altre generosità, quelle esterne, le più apprezzate; allora gli amici accorrono da Valbrembo, da Calcinata, da Alessandria, da Novi Ligure, da Torino con trainer, moto-alianti, piloti di grande capacità, organizzatori trilingue: tutti con aperti sorrisi. Quanto basta per ripagare i non facili mesi della preparazione. E per facilitare l'inizio dei lavori di approntamento della quarta edizione.

Ancora una riflessione sull'auto-reclutamento.

Non è difficile «avvertire» nell'opinione pubblica del proprio aero club la presenza della «voglia» di fare la gara, voglia terrestre, per intenderci, non quella aerea (abbondante) di competere tra piloti. Allora i responsabili devono vagliare la forza di questa voglia: se tocca uno-due uomini, il programma di gara è da scartare con ogni veto. Salterebbe qualsiasi preventivo e si rischierebbe facilmente l'edizione unica. Se tocca invece

una dozzina di elementi (meglio, molto meglio se non piloti concorrenti) allora la gerarchia deve favorire le intenzioni e le opere dei «colpiti dal prurito».

Concludo con un intendimento. Una ventina di partenze, tra prove e allenamenti, confermano che sulle misure prudenti (25-30 alianti per classe) si può lavorare con successo. Il metodo è collaudato e la sua conoscenza va diffusa praticamente. Per l'anno prossimo l'Aeroclub Volovelistico Milanese vorrebbe invitare, affinché successivamente ne parlino nei loro paesi, un francese, uno svizzero, un tedesco, un austriaco e un jugoslavo. L'eccedenza di cinque concorrenti non dovrebbe toccare il numero di quaranta posti per gli italiani.

Lo spirito primo della gara è di favorire l'agonismo casalingo con semplicità di regolamento e di organizzazione, non ce lo dimentichiamo; ma che in tutto il mondo sia una sola la partenza simultanea è davvero spiacevole.

Come se noi avvittassimo le lampadine elettriche e gli altri accendessero le candele steariche.

Egidio Galli

3° TROFEO COLLI BRIANTEI 9/12 GIUGNO 1977

(con riserva, poi utilizzata, il 18 e 19)

ORGANIZZAZIONE - Il gruppo organizzativo guidato da Galli era composto da Maestri, Villa, Pogliani, Bruni, Lecis, Guglielmi e Lucchini i quali hanno dovuto lavorare parecchio per la buona riuscita della gara stessa. Evidentemente l'esperienza acquisita nelle due precedenti edizioni è servita a migliorare parecchie cose anche se «dall'esterno» ciò non risulta facilmente. Quanto fatto in ogni caso, e comunque, esiste e ci serve per rinnovare anche da queste pagine il ringraziamento a quanti si sono prodigati perchè tutto funzionasse nel migliore dei modi permettendoci così di volare ancora una volta al Trofeo CB.

PARTECIPAZIONE - Il limite massimo degli alianti in gara imposto da necessità operative era stato fissato nel numero di 40, suddivisi nelle classi Standard e Club. In quest'ultima venivano compresi anche i biposti e quelli con apertura alare superiore ai 15 metri ma di tipo «vecchio». Abbiamo perciò avuto (e credo senza dover rifiutare iscrizione alcuna) 28 alianti in Standard — poi passati a 27 per la rinuncia di Acquaderni — e 12 in Club. Ciò significa senza dubbio ancora un successo che però va onestamente suddiviso anche tra i partecipanti che con la loro entusiastica adesione han-

no dato contenuto alle premesse e non vanno dimenticati i Clubs che hanno mandato i loro trainer migliori per contribuire ad una veloce sparata in alto dei concorrenti. Se poi si potrà estendere sempre più la partecipazione degli stranieri (soprattutto di quelli che vanno forte) ciò servirà ancora una volta come misura di confronto e quindi di stimolo ai campioni nostrani ed a quanti si ritengono tali.

TEMI DI GARA - Il perdurare di una situazione meteo non favorevole ha permesso solamente l'utilizzo pedemontano o quasi dell'asse est-ovest con il risultato inevitabile di una certa monotonia: ciò nonostante la CSO (leggi Villa) è riuscita a sporsare nel modo migliore il buon senso alle distanze. Anche l'idea — ripresa — dei percorsi ripetuti più volte mi pare abbia avuto un certo successo perchè permette egualmente la selezione dello squadrone volante e chi va forte, va forte lo stesso!

FOTOGRAFIE - Poche le foto penalizzate, segno che i piloti — nel complesso — lavorano bene (se non vogliono rubacchiare troppo!).

PREMI - Quest'anno come non mai si è avuta abbondanza di premi, quasi un'orgia e, a pensarci bene, forse si comincia ad esagerare in senso opposto. Il merito indiscusso comunque della «raccolta» va soprattutto a Lucchini che si è dimostrato abile e discreto.

RIFLESSIONI - Anche in questa terza edizione del Trofeo CB il principale protagonista, il tempo, ha fatto i capricci e su sei giornate disponibili la validità della gara ha corso seri rischi! Per quanto riguarda i voli niente di notevole da segnalare se non che finalmente so cosa c'è oltre l'Albenza,

verso est. Però col crescere della mia esperienza volovelistica in modo analogo diminuisce la base a disposizione per volare e mi spiego: mi sono brevettato nel '72 ed a Rieti in qualità di aiutante) mi ricordo i 3.000 OFE. Poi sono arrivati i 2.000 ed in seguito ci siamo dovuti accontentare (per forza) dei 1.000. Sono alquanto preoccupato perchè se questa tendenza è irreversibile tra qualche anno il volo si svolgerà fra i 400 e gli 800 metri (!), o no?

Ed ora parliamo dei «roccoli» che hanno causato qualche preoccupazione a più di un concorrente.

Ho sentito anche dire che il pericolo sia una derivata della partenza simultanea: non mi sento di condividere questa opinione perchè come pilota sportivo ho partecipato a diverse gare nazionali e come aiutante anche a quelle internazionali e mi sono accorto che non esiste regolamento sicuro se la spinta di gara non viene temperata dal buon senso e dalla prudenza. Da terra ed in volo ho

visto piloti forare tranquillamente la termica dove altri spiravano causando scompiglio e possibilità di collisione; oppure altri stazionare sotto le filapere in attesa dell'apertura-traguardo ognuno curando i propri avversari ma sicuramente contribuendo a determinare una situazione di pericolo, e altri ancora che — forti della loro riconosciuta abilità — arrivavano a forte velocità nella termica segnalata dalla presenza di altri, la salivano dall'interno e si posizionavano alla quota permessa dalla loro autonomia causando per lo meno un attimo di sconcerto. E quanti di quelli che stanno leggendo queste righe avranno vissuto esperienze analoghe? O abbiamo bisogno dell'incidente o, peggio, del morto per dire che... effettivamente...

Allora rivolgo un invito a tutti voi, e mi metto nel mucchio, per una maggiore prudenza all'insegna del RISPETTO. E' così bello volare e... raccontare!

AL

ELENCO ALFABETICO CONCORRENTI

Classe Standard

1	Agresta P.	AW	CPV
2	Balzer M.	PO	AVAO
3	Beretta M.	78	AVM
4	Brambilla L.	28	AVAL
5	Bertoncini L.	LB	AVM
6	Brigliadori L.	OK	AVM
7	Brigliadori R.	IL	AVM
8	Cavalli G.	HY	AVM
9	Ciceri M.	CK	AVM
10	Colombo V.	82	AVAL
11	Corbellini E.	56	AVM
12	Costa C.	89	AVAL
13	Esposito V.	13	AVM
14	Fraenza N.	6	AVAL
15	Fuchs C.	22	
16	Gavazzi M.	X	AVAL
17	Lanzi/Gerosa	17	AVM
18	Riva A.	PR	AVM
19	Gritti A.	H	AVAO
20	Guglielmi M.	46	AVM
21	Gussoni R.	34	AVAL
22	Monti R.	42	AVAL
23	Mussio A./Mussio R.	MA	AVAO
24	Pavesi G.	16	AVAL
25	Pronzati A.	A22	AVAL
26	Vergani W.	64	AVAL
27	Viscardi P.	75	AVM

Classe Club

28	Armani	20	AVAO
29	Cappi C.	C	AVM
30	Davini Poletti	IN	AVM

31	Fontana V.	N	AVAL
32	Gatelli E.	Z	AVAL
33	Kagel U.	1	
34	Labellarte M.	33	AVM
35	Longaretti P.	Y	AVM
36	Maestri G./Ruggeri	191	AVM
37	Pogliani G.	83	AVM
38	Trentini F.	FT	AVM
39	Valpolini A.	HB	AVM

CLASSIFICA CLASSE STANDARD dell'11 giugno 1977

Prima prova

TEMA: triangolo Alzate/Laveno/Sarnico/Alzate Km 215,5

1	Brigliadori L.	p. 237.47
2	Costa C.	238.11
3	Monti R.	239.06
4	Vergani W.	239.59
5	Fuchs C.	248.34
6	Pronzati A.	256.00
7	Agresta P.	263.39
8	Gavazzi M.	282.40
9	Balzer M.	312.50
9	Beretta M.	312.50

CLASSIFICA CLASSE STANDARD del 18 giugno 1977

Seconda prova

TEMA: triangolo Alzate/Campo dei Fiori/Roncola Cim./Alzate, per 2 volte: Km. 121 x 2 - Totali Km. 242

1	PRONZATI A	p. 208.13
2	BRIGLIADORI L.	210.41
3	VERGANI W.	212.52

4	MONTI R.	216.44
5	BERTONCINI L.	217.41
6	BALZER M.	219.12
7	COSTA C.	224.58
8	AGRESTA P.	225.06
9	GAVAZZI M.	229.20
10	FUCHS C.	253.05

CLASSIFICA CLASSE STANDARD del 19 giugno 1977

Terza prova

TEMA: triangolo Alzate/Ponte Tresa/Sarnico/Alzate Km. 187

1	VERGANI W.	p. 149.49
2	BRIGLIADORI L.	151.46
3	MONTI R.	154.38
4	COSTA C.	157.58
5	FUCHS C.	158.35
6	BERTONCINI L.	159.53
7	PAVESI G.	161.03
8	AGRESTA P.	166.42
9	GAVAZZI M.	169.54
10	GRITTI A.	172.35

CLASSIFICA GENERALE FINALE CLASSE STANDARD

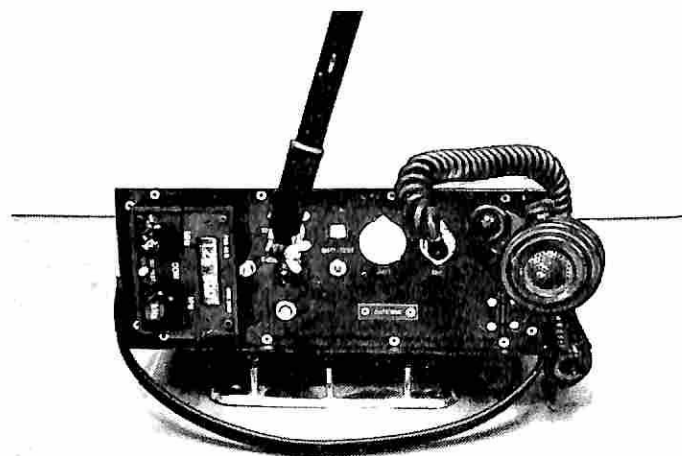
1	BRIGLIADORI L.	OK	AVM	600.14
2	VERGANI W.	64	AVAL	602.40
3	MONTI R.	42	AVAL	610.28
4	COSTA C.	89	AVAL	621.07
5	PRONZATI A.	A22	AVAL	639.24
6	AGRESTA P.	AW	CPV	655.27
7	FUCHS C.	22		660.14
8	GAVAZZI M.	X	AVAL	681.54
9	BERTONCINI L.	LB	AVM	690.24
10	BERETTA M.	78	AVM	772.38
11	PAVESI G.	16	AVAL	776.58
12	COLOMBO V.	82	AVAL	778.25
13	CICERI M.	CK	AVM	790.58
14	BALZER M.	PO	AVAO	799.07
15	GUSSONI R.	34	AVAL	810.37

CLASSIFICA GENERALE FINALE CLASSE CLUB

1	TRENTINI F.	FT	AVM	340.25
2	FONTANA V.	N	AVAL	353.03
3	POGLIANI G.	83	AVM	416.20
4	ARMANI	20	AVAO	426.08
5	MAESTRI G. / RUGGERI	191	AVM	430.53
6	GATELLI E.	Z	AVAL	436.18
7	VALPOLINI A.	HB	AVM	494.27
8	LABELLARTE M.	33	AVM	527.54
9	KAGEL U.	1	—	556.17
10	CAPPI C.	C	AVM	597.13
11	DAVINI/POLETTI	IN	AVM	611.07
12	LONGARETTI P.	Y	AVM	638.26



*..... ecco
la nuova
linea DITTEL*



gritti bolzano

(0471 - 940001)

c. p. 90

Gregario in fuga nella nebbia

ovvero: i big-pilots
alle prese con
il "Total time score"

Terzo appuntamento con la partenza simultanea ed il «Total time score», due fattori che rendono originale questa competizione dandole una tinta vagamente ciclistica con problemi di fughe, riasorbimenti da parte del gruppo, entrata in rettilineo nella parte interna della curva, volata finale.

La strategia di gara è alquanto diversa dalle normali competizioni volovelistiche; attenzione, siamo già ai minuti, forse in futuro la lotta sarà ai secondi, come nel ciclismo. La maglia azzurra si intruppa, forse avremo i gregari che staranno in volo fino alle effemeridi per bastonare il poveretto atterrato fuori campo. Se i gregari devono portare

l'acqua, che sia minerale e non gassata. Forse meglio il vino.

Tutto è rovesciato. L'attesa del «Pronti, Via!» dà qualche problema con 25, 30 alianti tutti a 1300 metri. Perbacco, nessuno vuol mollare! Meglio accendere il palin paletta e portarsi a 1500. Almeno per questa volta. Quando tutti attaccheranno il palin paletta, metteremo le sirene. Come i rompighiaccio nelle nebbie dei mari del nord.

Il gruppo è partito. Tutti attaccano la stessa ascendenza. Ripassiamo la strategia: allungare subito in fuga, lasciarsi eventualmente riassorbire nel secondo terzo del percorso, presentarsi in posizione favorevole all'ultima ascendenza per affibbiare un paio di minuti nella planata finale. E l'indomani, con due minuti di vantaggio, chi molla più la coda dell'Avversario?... Tutto procede bene. Solo che è l'Avversario che ti affibbia i due minuti. Forse c'è qualcosa che non va. Ma domani... stessa storia. Due e due fanno quattro, dicono, e sono i minuti che l'Avversario ti ha affibbiato complessivamente. E' certo che bisogna spingere. Anche a costo di atterrare fuori campo, perchè è meglio che arrivare in campo con un distacco di venti minuti. Mah... Forse l'anno venturo cambieranno la formula. Certo che la strategia ha la sua importanza... Datemi un regolamento ed io farò la mia gara.

Walter Vergani

CARIPLO
CARIPLO
CARIPLO
CARIPLO
CARIPLO
CARIPLO
CARIPLO

**la tua
banca**

CASSA DI RISPARMIO DELLE PROVINCIE LOMBARDE

Gestetner

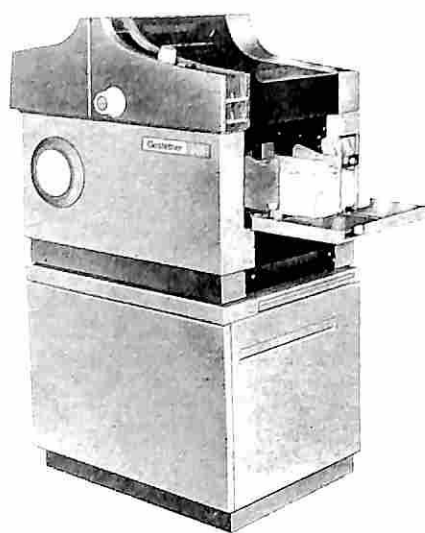
Duplicatori S.p.A.

al servizio dello sport

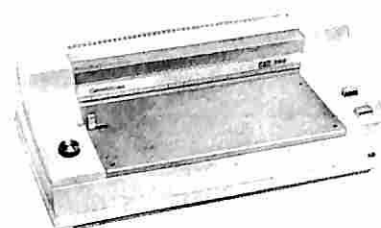
con le proprie attrezzature e personale specializzato
CURA: i servizi duplicazione dei comunicati



DUPlicAZIONE



STAMPA



RILEGATURA

presente a :

VII Giochi Olimpici Invernali di Cortina
XI Campionati di Atletica leggera di Roma
58° Giro Ciclistico d'Italia
46° Gran Premio d'Italia automobilistico di formula 1
Campionati italiani di volo a vela a Rieti
Sei giorni ciclistica di Milano
I° e II° Mini Olimpiadi di Nuoto ad Ancona
Campionati Italiani di Tennis - Roma 1976

PER ULTERIORI INFORMAZIONI, SENZA IMPEGNO, INViateCI L'ACCLUSO TAGLIANDO.



Desideriamo ricevere, senza alcun impegno da parte nostra, una documentazione sui prodotti Gestetner:

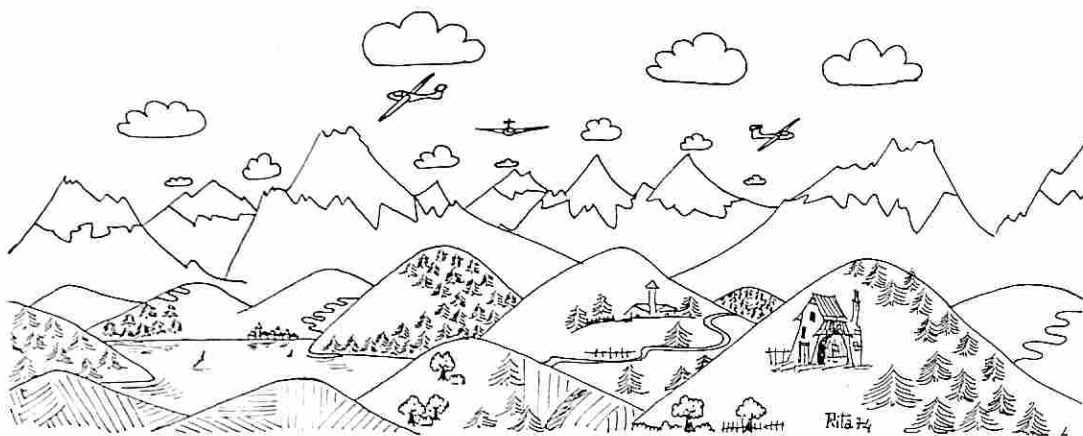
Nome

Ditta Tel.

Via N. Città

Spedire a: GESTETNER DUPLICATORI S.p.A. - Via Pomezia, 10/B - 20124 MILANO - Tel. 28.98.058

Notizie dai campi di Volo



RIETI

AERO CLUB CENTRALE

2000 ORE VOLATE A METÀ GIUGNO!

L'iniziativa di indire stage settimanali da aprile a ottobre ha incontrato un grosso successo.

L'Aero Club Centrale, con la direzione di Muzi e la competenza degli istruttori volontari, sta assolvendo un lodevole compito ed in questo è confortato dal fatto che tutte le settimane risultano già coperte sino alla fine di ottobre.

L'idea di chiedere la collaborazione dei piloti «nazionali» per affiancare, guidare, istruire e lanciare i piloti che si affacciano alla competizione od al secondo periodo, sta dando i suoi frutti.

A meno di due mesi dall'inizio di questa nuova attività si è volato per oltre duemila ore, con una flotta relativamente sufficiente, e sono state conseguite 45 prove per il «C» d'argento e persino una prova per quello d'oro.

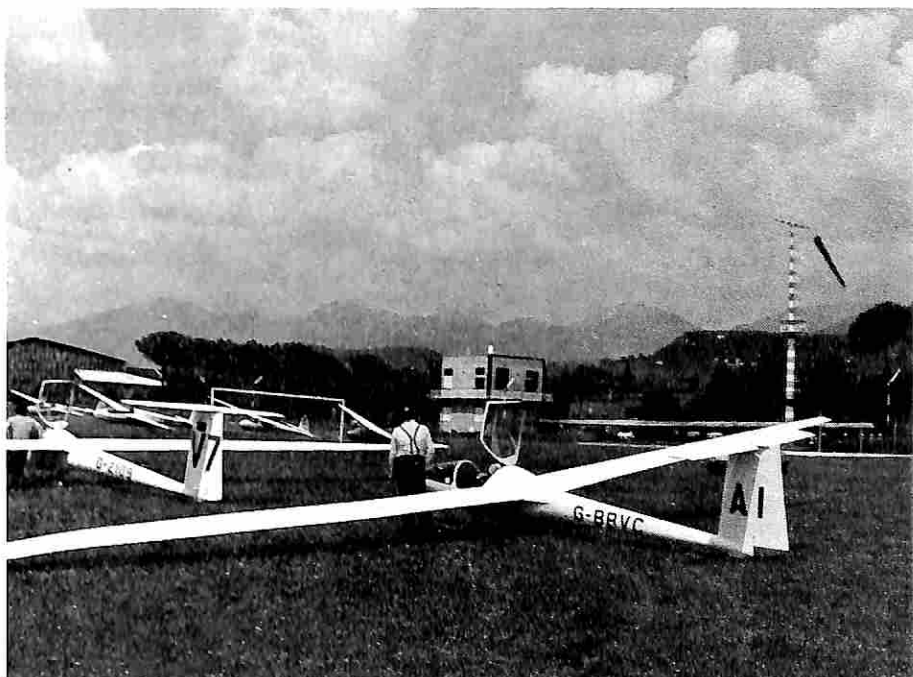
I risultati delle gare minori risultano già descritti e commentati in altri articoli di «VOLO A VELA».

Ecco qui di seguito le prove convalidate e i nomi dei piloti che le hanno conseguite:

Durata 5 ore: Minio Massimo, Martin Egidio, Gabrielli Giuseppe, Visconti Bruno, Contini Raffaele, Maneggia Forestino, Barberi Leone, Monzali Mario, Girardi Giorgio, Poma Cesare, Zecca Ferrante, Alberto Ferdinando, Casini Roberto, Bolzoni Franco, Gervasio Carlo, Negri Natale, Tinivelli Gisberto.

Guadagno di quota di 1000 m.: Minio Massimo, Martin Egidio, Gabrielli Giuseppe, Visconti Bruno, Maneggia Forestino, Barberi Leone, Girardi Giorgio, Poma Cesare, Zecca Ferrante, Gervasio Carlo, Negri Natale, Tinivelli Gisberto, Ampleati Adriano, Tassoni Bruno, Roscitto Carmine, Bolzoni Pietro.

Guadagno di quota di 3000 m.: Minio Massimo.



Distanza di 50 Km.: Minio Massimo, Gabrielli Giuseppe, Maneggia Forestino, Monzali Mario, Girardi Giorgio, Gervasio Carlo, Ampleati Adriano, Roscitto Carmine, Bolzoni Pietro, Goggi Giorgio, Pecorella Gaetano.

Caro Willy, grazie per le notizie e complimenti a tutti per l'attività, ma vorremmo sapere e far sapere ai nostri lettori a quali clubs appartengono tutti i sullodati piloti affinché si abbia un orientamento «geografico» circa lo sviluppo e la formazione di queste nuove forze volovelistiche.

R. S.

ALZATE

NOTIZIARIO AVM

● Il 12 dicembre la situazione d'onda annunciata il giorno precedente con

un'alta pressione centrata a N-O dell'Italia ed il solito flusso in quota permette tre prove di quota: oro per Lanzi (il barografo ha smesso di scrivere dopo la prima salita, purtroppo) diamante per Davini e Cavalli. Traini estremamente turbolenti e sgancio intorno ai 1000÷1200 metri nella zona di S. Maurizio. Salite in rotore fino a 1700÷2000 metri con valori verticali di 2÷4 m/s e quindi aggancio del laminare che in zone limitate dava anche salita di 5÷6 m/s. Fasce ascendenti quasi continue nella rotta verso il monte Generoso davano salita tra 0 ed 1 metro con velocità sui 160 Km/h. Il vento stimato 80÷90 Km/h proveniente da 320° ca. con rotazione (e rinforzo) in quota verso il 1° quadrante.

Assaggi sul S. Primo di Lanzi ed ai Denti della Vecchia di Trentini davano all'incirca la stessa situazione con salita max a 6800 metri QNH.

● Il 14 gennaio '77 si è tenuta a Bresso l'Assemblea annuale; presentato il consuntivo '76 ed i programmi '77. L'ini-

ziativa di maggior risalto è quella relativa al nuovo hangar di metri 20 x 80 nel quale defluiscono i mezzi già esistenti (e supercompressi) in quel di Verzago più quelli smontati sparsi un po' dappertutto più altri in arrivo più... (tanto non ci permetteranno di costruirlo, perlomeno in tempi brevi, ed è lecito quindi sognare!).

● In febbraio viene perfezionato l'acquisto della villa Invernizzi (contiguo al parcheggio ad E del campo) che passerà poi nelle pertinenze della Cooperativa l'Aviemme non senza lo strascico di qualche polemica. Si ritiene che per il momento l'utilizzazione migliore sia quella a fine sociale. Prende corpo quindi quel Circolo del Volo che, almeno per ora, avrà sede nella sopraccitata villa. Viene proposto come Direttore del Circolo stesso Paolo Lecis il quale verrà confermato a maggio in occasione di una riunione dei soci ai quali, tra l'altro, è proposto anche lo statuto.

● In marzo partono gli ordini per due LS3 ed il 27 — in ritardo per complicazioni... meteorologiche — si celebra la rituale apertura simbolica dell'attività annuale con la S. Messa sul Campo di Volo.

● I primi di aprile Sandro Villa completa il «C» d'Argento con un 50 Km riuscito.

● Il 16 dello stesso mese una giornata memorabile che verrà sicuramente ricordata negli anni a venire vede Leonardo Brigliadori e Franco Trentini atterrare a Rieti dopo un bellissimo volo di oltre 500 Km. Mentre per il Leo si è trattato di un volo a tre per quasi tutto il percorso (con Corrado Costa e Monti) per Franco si è trattato soprattutto di un... inseguimento per il quale si merita i complimenti ed un bravo caloroso per il Diamante completato, uno dei pochi completamente fatto in Italia.

● Il 26 inoltre - finalmente con una bella giornata - la Commissione d'Esami completa il suo lavoro con la prova di volo: Eleonora Brigliadori, Doriano Bosisio, Antonio Castelli, Adriano Clerici, Luigi Grassi, Andrea Gritti, Franco Lovi, Sebastiano Quaglietta e Gianni Zuliani i 9 promossi. Un benvenuto ai giovani (in tutti i sensi) neopiloti ed un invito a ben continuare.

● Dal 30 aprile al 7 maggio 1° stage a Rieti al quale partecipano Trentini, Gabrielli e Lanzi. Tre giornate fumanti permettono il «C» d'Argento completo per Gabrielli, un 330 Km per Trentini e voli interessanti anche per i rimanenti piloti. Si riesce comunque a volare tutti i giorni e a nostro avviso la miscelazione con piloti di altri Aero-club è senz'altro positiva. Ancora un grazie a Giorgio Orsi per la sua gradita ed... ecologica ospitalità, a Muzi per la simpatica compagnia, a Mancini ed Angelino per la continua e valida assistenza.

A. L.

CREMONA

La nostra attività, nel corso dell'anno 1976, non è stata certamente all'altezza delle aspettative. A mio avviso, questo è causato essenzialmente dal continuo aumentare delle tariffe volo, ma anche dal fatto che la concentrazione dell'attività di volo nelle giornate di sabato e domenica, richiederebbe una maggiore disponibilità di traini, cosa che, attualmente con un unico PA-18, non è possibile ottenere.

Questo fa sì che molti piloti si trovino nella impossibilità di svolgere una normale attività di volo, costretti oltretutto ad accollarsi delle non indifferenti spese di trasferimento per arrivare a Cremona. Avere un unico velivolo trainerato, siamo costretti a subire, impotenti, le varie interruzioni dell'attività a causa delle prevedibili o imprevedibili inefficienze dello stesso.

L'iniziativa di far mettere il gancio di traino ad un altro velivolo del nostro Aero Club, non ha avuto seguito (anche se ciò era già stato deciso e approvato dal consiglio). A mio avviso manca una seria determinazione in questo senso. Anche la mancanza del motoalante si è fatta molto sentire, sia per la scuola che per l'attività infrasettimanale.

Comunque se vogliamo veramente incrementare l'attività di volo a vela è indispensabile un secondo velivolo da traino, sia per formare nuovi piloti trainerati che per assicurare la continuità dei voli.

Purtroppo questi fatti negativi incidono anche sul morale generale sminuendo la vitalità del settore.

La stagione 1977 è iniziata subito male, la ispezione delle 500 ore del nostro Piper PA 18 ci ha tenuto fermi tre mesi e non sono da escludere altre impreviste interruzioni.

Per puro spirito di corpo è stata organizzata una gara sociale, dedicata al nostro amico volovelista Angelo Chiozzi recentemente scomparso. Speriamo che questa gara galvanizzi i piloti e serva a risollevarne il morale.

Durante la stagione 1976 da parte nostra non sono stati fatti voli interessanti, anche se i nostri piloti si stanno abituando ad effettuare voli lontani dal campo. E' stato fatto anche l'esperimento di portare un nostro bi-posto a Valbrembo per poter fare attività anche nei mesi invernali, purtroppo il maltempo ci ha tolta anche questa possibilità. Certe volte si ha l'impressione di essere sulle sabbie mobili; più ci si agita più si affonda. Nel corso dell'anno 1976 abbiamo brevettato 6 nuovi piloti e precisamente i signori: Regis - Parmigiani - Visconti - Della Salda - Ovi - Boiocchi. A loro le più vive felicitazioni da parte di tutti i volovelisti cremonesi, con l'augurio sincero che ora che sono piloti possano continuare a volare senza troppi intoppi.

Anche quest'anno sono in corso di istruzione altri 6 allievi ed altri ancora sono in attesa di poter iniziare. Ciò mi rallegra molto ma nello stesso tempo sono preoccupato per tutte queste interruzioni. Se non si risolve il problema del secondo aereo da traino, avremo poche possibilità di mantenere in vita i loro brevetti. Alcuni piloti lo hanno già lasciato scadere o non volano affatto e temo che altri li seguiranno.

Vorrei concludere con una bella notizia per il Volo a Vela Italiano.

Proprio oggi, che scrivo queste poche righe sulla nostra attività, è stato portato a termine e da più piloti, il volo Calcinate-Rieti. Fantastico...

E' bastato mettere in palio Un milione di lire che ciò che sembrava un miraggio è stato realizzato subito e da più piloti, quando si dice «la forza degli ideali».

Scherzi a parte è stato un volo veramente eccezionale. Noi Cremonesi abbiamo seguito il volo dalle nostre radio di bordo e ci ha fatto un po' rabbia e invidia saperli sulle nostre teste a 5000 metri in onda, in rotta per Rieti. Effettivamente dovremmo provare a fare dei traini alti quando ci sono condizioni analoghe, si è visto mai...

Non sono ancora a conoscenza dei particolari di questo volo, spero di leggerli al più presto. A questi piloti i nostri più vivi complimenti, naturalmente anche ad Attilio Pronzati, costretto per sua sfortuna ad atterrare sul nostro aeroporto.

Molti dei nostri piloti hanno aderito ai corsi di perfezionamento, organizzati dal nuovo Aero Club Centrale di Volo a Vela di Rieti, dato il successo che questi hanno avuto, (mi risulta che sono tutti al completo) spero che ciò abbia carattere continuativo, per noi sono di grandissima importanza e ci permettono di fare ottime esperienze di volo. Mi auguro che molti di questi piloti, al loro ritorno ci facciano sapere, attraverso la nostra rivista, le loro impressioni ed esperienze, ciò sarà molto utile per i futuri partecipanti e per gli organizzatori stessi.

Santino Arcari

VALBREMBO

120 MINUTI NELLA BIGA

Qui a Valbrembo la biga, per chi non lo sapesse (e d'altra parte non so se la terminologia è esatta o se il termine è stato creato da qualcuno dotato di spiccata fantasia), è una specie di gabbiotto a vetri trasparenti dove è posta la rice-trasmittente e dove praticamente si guida il movimento degli alianti e degli aerei a motore sia sul campo che nello spazio aereo circostante. Inutile io scriva di frequenze, questo non è un articolo spe-

cializzato, anzi, non è nemmeno un articolo, ma uno sfogo, un rimpianto, un desiderio, il ricordo di un giorno lontano quando, a Vizzola Ticino esattamente il 19 giugno 1939 posai... diciamo, me stesso, sul sedile (forse meglio dire sgabello) dello Zoegling. No, non erano i tempi eroici del volo a vela, quelli, anzi, fra le due epoche, direi che sono oggi i tempi eroici, visto quello che si riesce a combinare con un aliante. Allora, infatti, tutto era lineare, semplice. Prima, sul campo, le strisciate, poi i saltelli, il voiletto a tre cinque metri da terra. Ne feci quaranta di prove sullo Zoegling, poi passaggio al Carenato. La prima volta addirittura strisciai anziché sollevarmi dal terreno, con tanta rabbia e rimproveri dall'istruttore Ferdinando Rosaspina. Al secondo tentativo il volo: traino col verricello, sgancio, planata e atterraggio. Infine il Cantù: duecento, duecentocinquanta di quota, alcune virate, atterraggio. Un pomeriggio inoltrato, esattamente l'11 luglio 1939, Plinio Rovesti mi impartì la sua benedizione: vai con Dio, brevetto «B» acquisito, pensa al «C». Rabbia maledetta, cominciamo a guardarci in giro, a gustare il volo e invece a casa a pensare al «C». Pavullo nel Frignano o Sezze Littoria? (allora).

Bando ai ricordi, ritorniamo a terra. Fuori dalla biga mio figlio Massimo, diciassette anni da poco compiuti... lava un aliante. Ormai allievo solista sull'ASK 13 aspetta anche lui la prima benedizione. Più fortunato di me si sentirà subito dire «C». Poi, chissà, l'Argento, l'Oro, il Diamante. Eh! Bei tempi questi: l'aliante oggi è un gioiello. La strumentazione, la radio, l'efficienza. Ma sapete voi cos'è l'efficienza? Già, dimenticavo, non è un articolo specializzato questo, anche se sarà pubblicato su una rivista altamente specializzata, anche se sarà letto in massima parte da persone specializzate. Meglio troncargli l'argomento. Correrò il rischio di fare brutta figura. Dunque, entro in biga, sono esattamente le 9 e 50, domenica 5 giugno 1977. Il tempo è buono, ma sarà buono anche per il veleggiamento? Staremo a vedere. Di servizio oggi sono preposti Mussio Antonio e Amorosi Gianfranco. Alle 9 e 55 esatte il primo decollo. Si tratta di un allievo, Ruggero Ancillotti, figlio di un pilota da caccia nell'ultima guerra, futuro (spera) accademista, diciottenne. Effettua un volo a doppio comando, istruttore Pino Brugali, sull'I-PLOC uno dei tre ASK 13 in dotazione alla scuola. Rimorchia l'I-AEFO, un L5 Stinson potenziato di 235 cavalli pilotato da Gian Carlo Brasca. E' importante seguire questo volo perchè, da quanto riferirà Brugali, gli altri circa 30 piloti che sono già sul campo e che con buona lena tolgono gli alianti dalle rimesse, decideranno se partire subito o attendere una condizione meteorologica migliore. Dopo un quarto d'ora Brugali atterra. Pessime notizie: non regge, da nessuna parte. Maledizione!

I trenta tornano a scherzare a raccontar barzellette. Non tutti: qualcuno,

sulla lavagna, scrive il piano di volo. Sudo treudo nel leggerlo: V.B. Biasca, Tonale, V.B. Francamente Biasca nemmeno so dove sia. Qualcuno mi dice a nord di Bellinzona, perbacco, come fara? Cose d'oggi, certo, non del 1939. Un altro, più modesto, scrive: V.B., Campo dei Fiori, Sarnico, V.B. Bè, insomma, mica malaccio, però passa nelle vicinanze dei campi di Aizate e di Caicinate: non si sa mai.

Il tempo passa, parecchio direi. Nessuno decolla. Il fondo campo è una distesa di alianti, immobili, l'ala inclinata ad accarezzare il terreno. Prendo qualche appunto delle sigle: I-Zava, I-Ocio, I-Capo, I-Nair e altre inutili a elencare. Qualcun altro, alle 10,30 comincia a spazientirsi, compila anche lui il piano di volo. Zoli Angelo (Angiulin), il capo, il direttore, il comandante, il paorone, il burbero, il sergente di ferro, l'orso, il buono, l'amico, il rompicatole, tutti termini che ho sentito attribuirgli, sbircia il pilota, di sottocchi, lo soppesa, come fa di solito, poi approva, o non approva, o limita, o tergiversa. Il pilota lo fissa, gli legge il pensiero e prima della sentenza ufficiale già comprende se il piano è approvato o meno. Non recrimina: Zoli lo annienterebbe, non a pugni, certo, nemmeno a parolacce, ma con ironia, con «sfottio» e nessuno, sono certo, a Valbrembo correrebbe questo rischio. Alle 11 e 15, su un Libelle, il pilota Schwab finalmente parte. Il ghiaccio è rotto. Un minuto dopo Messa, sullo M 100 e con un secondo rimorchiatore pilotato da Asega, parte per un volo di un'ora, meta l'Ubione, Canto Alto. E' sfortunato, dopo dieci minuti atterra. Accidenti! 11 e 18 parte Rocca sul Kestrel; 11 e 19 Raffaelli sullo ASK 13; alle 11 e 32 sullo Janus biposto il campione d'Italia Gritti Angelo e Brasca Gian Carlo che ha lasciato il rimorchio. Gritti in modo particolare, quando parte dicendo ci resto un'ora, vi rimane minimo mezza giornata. Non conosco il suo piano di volo, ma anch'io penso la stessa cosa. Non ci crederete ma dopo 20 minuti alla radio annuncia: qui Janus, avvicinamento al campo da nord. Apriti cielo. Il fatto sarebbe logico per tutti o quasi tutti, ma per Gritti no, questo è un vero avvenimento. Non vi dico, mentre lo Janus tocca il suolo, quante ne dicono i compagni a terra. Uno, più ta-

gliente degli altri, consiglia agli allievi di chiedere a Gritti che cosa non si dovrebbe fare per incappare in un simile buco. Tutto però si svolge senz'altro, ci mancherebbe altro, e Gritti vedendosi circondato da tutti, malgrado il buco è sorridente, ironico con sé e con gli altri. Brasca, socio di disavventura, mantiene il suo atteggiamento signorile, sorridendo pacato.

Sopita l'ironia, eliminata la frecciatina pungente, il fatto viene considerato seriamente: giornata incerta, buco probabile. Eppure lassù, sopra l'Albenza, si formano dei cumuli, anche là, a nord. Non può durare a lungo questa jella. Altri frattanto sono decollati: Armani alle 11 e 34, Capoferri Sergio sul bellissimo ASW 17 alle 11 e 45, Lattuada sul Blanik alle 11 e 46, Miticocchio sul Libelle alle 11 e 50.

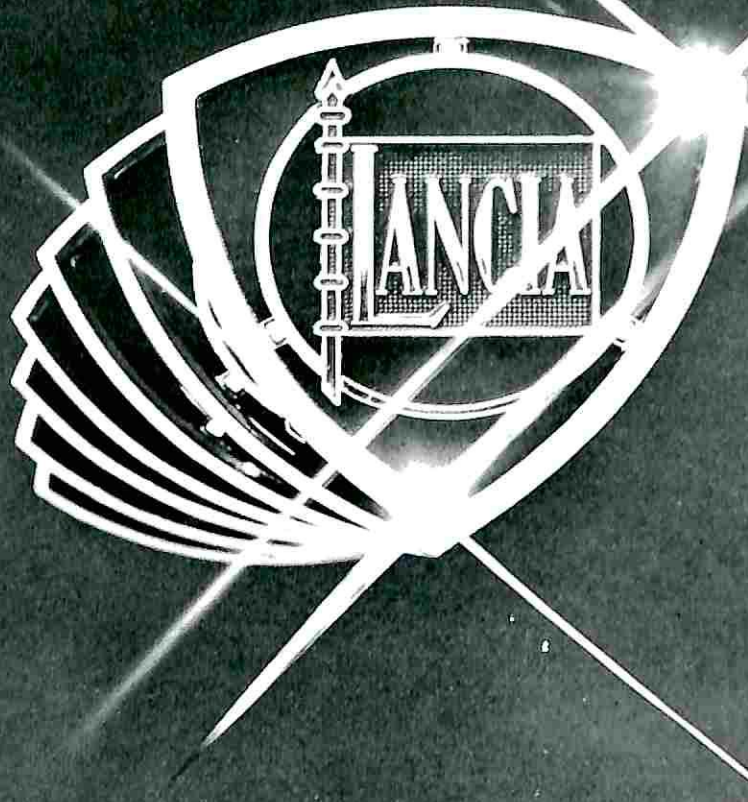
Dalla radio giungono notizie: qualcuno è già sulla Grigna, un altro sul Legnone, un terzo annuncia che sta attraversando il lago di Como direzione Ovest. C'è confusione in cabina, ma solo per il sottoscritto, Mussio e Amorosi svolgono il loro compito con bravura. Sul campo Zoli soppesa, valuta, consiglia. Parte il motoalante di Bolis. Brugali, barba al vento, abbandona per un momento i suoi allievi e su un aereo a motore «battesima» dei turisti. Volpi, il giovane pilota bravo ma spericolatello, oggi è saggio come il più anziano dei piloti e prevede per le 14 e 30 una condizione meteorologica molto più favorevole. Lavelli è indeciso sul da farsi. Pirovano, la cui bionda e graziosa moglie si lamenta perchè il marito quando deve volare la sveglia alle sei del mattino, è indeciso e mugugna che forse oggi è meglio effettuare un volo a motore. Altri adesso s'abbronzano al sole di questa tarda primavera e pensano ai cumuli, alle cinque ore, ai 500 Km, ai 5000 metri d'altezza.

Al sottoscritto, derelitto, e le 11 e 50 sono ormai passate, non resta che la nostalgia, una nostalgia che per circa 120 minuti passati in biga avevo sentito, sentendomi giovane, come 38 anni fa, quando, esattamente il 19 giugno 1939 sullo «sgabello» dello Zoegling impugnavo per la prima volta una «Cloche».

Luigi Colombo

**Nei prossimi numeri di VOLO A VELA
gli abbonati — in regola con i pagamenti —
potranno leggere:**

- *Volo a vela 2000 (i prossimi 25 anni)*
- *Il 50° anniversario di Pavullo*
- *Alcune idee sul vortice portante*
- *Veleggiando una giornata verso l'Est*
- *Rieti 1977: Nazionali e promozione*



LANCIA automobili di precisione



AERO CLUB D'ITALIA

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO
MEMBRO DELLA FEDERAZIONE AERONAUTICA INTERNAZ. (FAI)
FEDERATO AL CONI

il riconoscimento della pubblica utilità

Il 27 aprile la Commissione mista dei ventidue parlamentari presieduta dal Senatore De Matteis, costituita per la finale valutazione delle proposte governative di riconoscimento o non della caratteristica di pubblica utilità a quegli enti non ricompresi nella tabella degli ottantotto che avevano ottenuto l'iniziale riconoscimento dalla legge 20 marzo 1975 n. 70, si è riunita in seduta plenaria ed ha confermato l'Aero Club d'Italia quale Ente di pubblica utilità.

Si tratta ora di attendere i tempi tecnici per la firma e pubblicazione del relativo Decreto del Presidente della Repubblica.

La storia è un po' lunga. Nel 1975 la legge uscì con un meccanismo attraverso cui, esclusi gli ottantotto enti, tutti gli altri avrebbero continuato a vivere con la loro caratteristica per tre anni ancora, poi sarebbero scomparsi. Quelli che ritenevano di avere buone ragioni per ottenere il riconoscimento postumo avrebbero dovuto presentare, entro tre mesi, una documentazione densa di notizie e di dati che sarebbe stata esaminata dalla Commissione De Meo, appositamente nominata dal Presidente del Consiglio dei Ministri per effetto della stessa legge.

Superato il primo sbigottimento, l'Aero Club d'Italia, che, certo del suo buon diritto, non aveva compiuto alcun passo per accertare, prima della uscita della legge, se fosse stato incluso tra gli Enti utili (proprio in quel periodo peraltro si era verificata una vacanza tra il Consiglio Federale uscente e quello nuovo, da poco eletto) si affrettò, come probabilmente le migliaia di altri enti esclusi, a produrre quanto richiesto.

«Quando l'Amministrazione compie un errore» disse in un'assemblea di Presidenti dell'Aero Club d'Italia l'allora Ministro dei Trasporti, Martinelli, «deve avere il coraggio di ammetterlo: l'Aero Club d'Italia non è tra gli Enti riconosciuti per una dimenticanza». Da quel galantuomo che è promise il suo appoggio e lo dette; assicurò che avrebbe rimediato fornendo alla Commissione incaricata tutti gli elementi utili e necessari al riconoscimento.

La via è stata comunque lunga, con un «iter» voluto dalla legge affatto spinoso. Ma alla fine, attraverso tutti i previsti filtri che hanno sempre dato unanime favorevole parere, l'Aero Club d'Italia ha ottenuto il suo riconoscimento.

La soddisfazione più grande è per il personale dell'Ente che ha collaborato con alacrità alla predisposizione dei documenti e che vede, in questo modo, riconosciuti i suoi diritti (la legge aveva anche sospeso non solo i concorsi, e ciò giustamente, per coprire i posti vacanti ma anche il riconoscimento delle unificate retribuzioni prodotte dalla stessa legge). E se per il personale di taluni Enti l'effetto è stato riduttivo, per il personale dell'Aero Club d'Italia — che ha sempre avuto un trattamento economico tutt'altro che splendido — sarà il contrario.

Per l'Aero Club d'Italia e gli Aero Club locali prendiamola così: non è una vittoria da cantare, è un riconoscimento. Ma un riconoscimento che, lungi dal ringaluzzire, ancor più responsabilizza. Ciò non vuol dire, per contro, che il riconoscimento ci abbia reso dei tabulari.

Giacchè v'è stato il riconoscimento ora bisogna ancor più meritarlo. In piena umiltà bisogna proseguire l'opera di ristrutturazione da qualche tempo intrapresa in maniera ancor più organica e col maggiore impegno possibile.

Impegno per l'ente centrale e per quelli federati. Le strutture non si possono e non si debbono modificare con la sola opera di vertice ma attraverso una corale volontà di collaborazione. Le idee debbono soprattutto venire dalla periferia non perchè al centro non ve ne siano ma perchè quelle sono più genuine di queste in quanto a contatto con una base operativa che vive il diuturno travaglio del lavoro, a contatto con uomini e mezzi. Ed è quindi di là che si attendono i migliori suggerimenti.

Non basta aver avviato il noto «piano poliennale», bisogna ricomprendere in esso una voce che non è prevista, non è scritta, non costa denaro ma costa tanto: l'opera diuturna, appassionata degli uomini, la loro tenacia nel voler progredire, la loro perseveranza.

Solo così gli sforzi che ora sta compiendo lo Stato per consentire a noi un completo piano di riorganizzazione ed all'industria aeronautica nazionale di ottenere, in questo particolare momento di crisi economica del Paese, un po' di ossigeno, troveranno una adeguata risposta.

Lo sport aeronautico dovrà sempre più migliorare per sempre meglio piazzarsi nelle competizioni internazionali. Le scuole di volo dovranno essere caratterizzate da alta qualità di uomini e mezzi per preparare in sinergia al migliore livello tecnologico i piloti di domani, a costi peraltro accessibili come accade per le altre discipline di studio nella nostra Repubblica.

(dal notiziario AGI)

R. T.



sales

Via Chivasso 5 - Telefono 958.95.00 958.15.25
10096 LEUMANN (Torino)

- **BUSTE:**
Confezionate con ogni tipo di carta telata - per usi speciali - per campioni senza valore - a sacco in carta.
- **BUSTE TEXSO:**
Rinforzate con fili di nylon e con polietilene.
- **BUSTE TEXSONDA:**
Buste brevettate in carta ondulata.
- **CARTELLE:**
Raccogliatrici manilla con fustellatura in pieno.
- **ETICHETTE:**
Con carte autoadesive, metallizzate, cartoncini - con stampa a rilievo, tipografica, con laminati a caldo, flessografica rotativa.

Chiaralba

tintoria meccanica moderna s. p. a.

Sede Legale COMO - Cap. Sociale L. 84.000.000

22100 COMO - CAMERLATA

Via 1° Maggio, 14 - Tel. 031/501849



LAVORAZIONI PER CONTO TERZI

TINTURA,

INCANNAGGIO

E TORSIONE DI FILATI

- ★ Seta naturale
- ★ Bemberg
- ★ Shantung e Fiocchi
- ★ Acetato
- ★ Viscosa
- ★ Sintetici