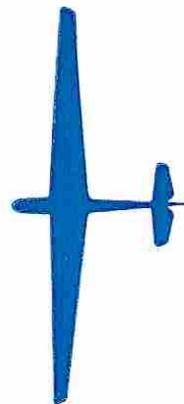
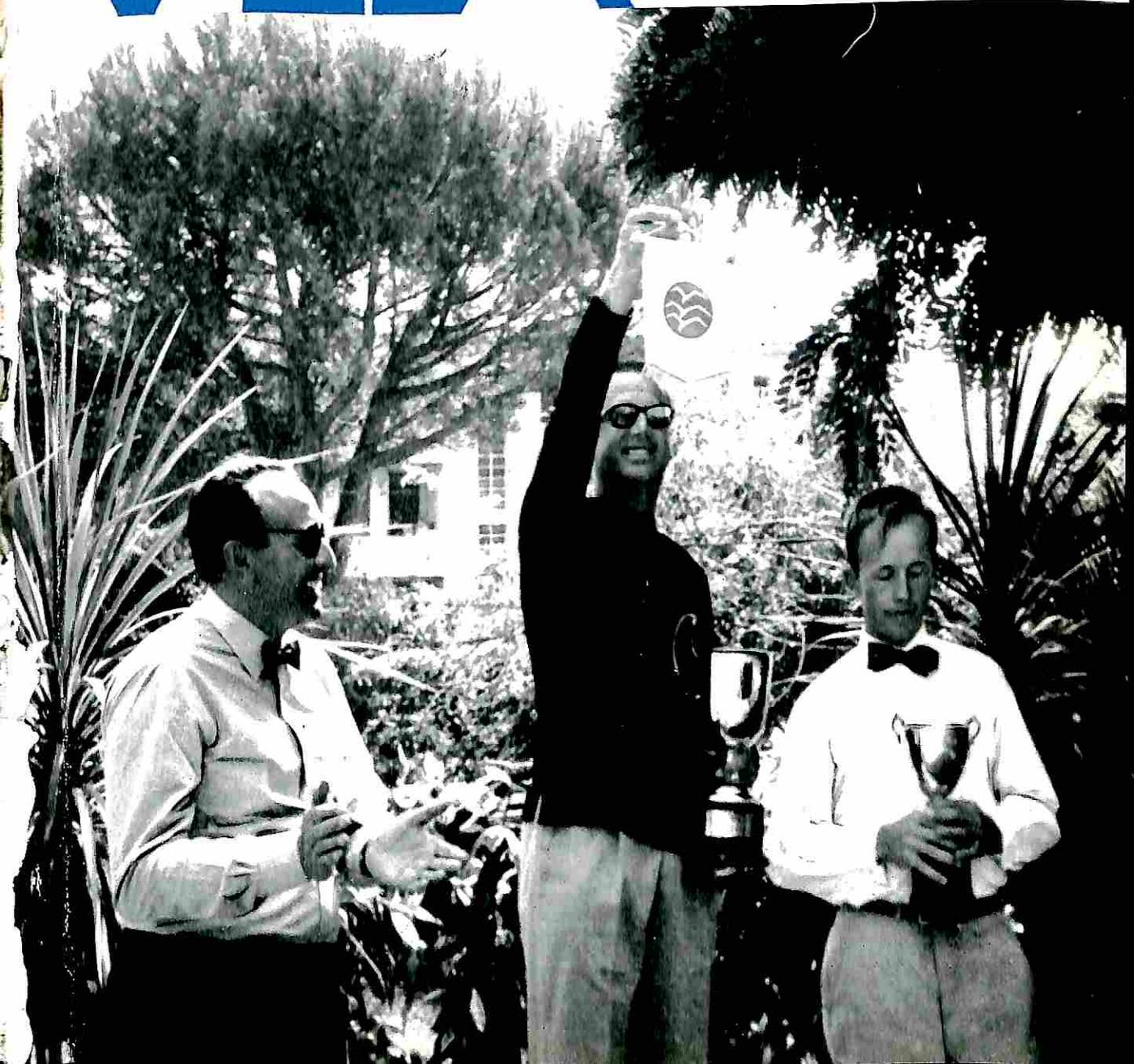


# VOLO A VELA

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI N. 70



AGO.-OTT. 1967





# VOLO A VELA



Periodico dei Volovelisti Italiani

N. 70 Ago. - Ott. 1967

a cura del

CENTRO STUDI DEL VOLO

A VELA ALPINO

Varese - Aeroporto « Paolo Contri »  
Calciate del Pesce

## ABBONAMENTI PER ANNO SOLARE

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

i prezzi di cui sopra sono comprensivi dell'IGE

Spedizione in abbonamento postale  
Gruppo IV

### Comitato Redazionale:

Lorenzo Scavino  
Gioacchino v. Kalckreuth  
Nicola Vaccaro  
Stefano Marietti

### Corrispondenti:

Albonico Gino  
Altieri Luigi  
Balbis Cesare  
Bassi Francesco  
Della Chiesa Carlo  
Ferrari Bruno  
Galli Egidio  
Malaguti Maurizio  
Masten H.  
Pagnoni Natale  
Salvini Guido  
Nannini Umberto  
Serra Sandro  
Spadoni Costante  
Valerio Gualfredo  
Wielgus Stanislaw

con la collaborazione di tutti i volovelisti

## Sommario

- 2 Protestiamo!
  - 4 Rieti 1967
    - Il diario del 7° Campionato Nazionale
    - Le classifiche finali
    - Incontri
    - Interviste
    - Asterischi
  - 32 Al palo (di partenza) la Commissione Consultiva
  - 34 Handicap e classi
  - 35 **Permesso di volo ai piloti stranieri**
  - 36 Notiziario
  - 43 Volo a Vela nel Mondo
  - 46 Cianigrafie
  - 48 Calciate sera
- Copertina:
- Vergani, Spaenig e Orsi alla premiazione*
- 2°  
— *Il discorso del Presidente*  
— *Lo svizzero Wetli con la sua squadra*  
— *Assistenza spirituale a Zoli*
- 3°  
— *Il Comitato*  
— *Le Collaboratrici*  
— *Finalmente tutti in volo*  
— *La Lega 3*
- 4°  
— *Naldoni vincitore del trofeo A. TAIT*  
— *Sornin (non ci sta tutto) con l'amico Rantet vincitori della classe club*  
— *Un carrello difficile*  
— *Non tutti i nodi...*

# PROTESTIAMO!

## **LA SOPPRESSIONE DEL GRAFICO DELLA SITUAZIONE SINOTTICA E LE MODIFICHE APPORTATE ALLA TRASMISSIONE TELEVISIVA SULLE PREVISIONI DEL TEMPO HANNO RESO INUTILIZZABILE L'IMPORTANTE SERVIZIO**

Da circa due mesi, quasi a riprova della considerazione in cui la TV italiana tiene i suoi utenti, le informazioni meteorologiche televisive sono state riportate a livello « asilo infantile ».

Sembra, ad esempio, che la TV abbia eliminato il grafico relativo alla situazione meteorologica generale, per semplificare o addirittura togliere ciò che può richiedere agli italiani ogni sforzo mentale di comprensione. Ora, la graziosa annunciatrice, senza l'ausilio del grafico relativo alla situazione sinottica, ci dice ogni sera che il tempo è in... peggioramento o in miglioramento, e ci propina poi le temperature minime e massime registrate nelle principali città d'Italia.

È vero che di tanto in tanto ci danno il contentino del disegno con le nuvolette che dovrebbero rappresentare le perturbazioni e, bontà loro, alcune frecce indicanti a grandi linee l'andamento generale dei venti. Ma tutto ciò dice ben poco. Perché è stato soppresso il grafico della situazione barometrica, col tracciato delle perturbazioni frontali, ed eliminate le altre notizie relative alle variazioni delle temperature, alle intensità e direzione dei venti?

Non vogliamo dire che il metodo precedente fosse del tutto soddisfacente, ma al-

meno il grafico e gli altri dati facevano grosso modo comprendere la probabile evoluzione del tempo.

In tal modo, anche i profani si erano abituati a comprendere il complesso trasformarsi delle situazioni meteorologiche, mentre i naviganti, i volovelisti, gli alpinisti e tanti altri ancora, veramente interessati al « tempo », riuscivano più o meno a capire la correlazione dei dati trasmessi, nel formare una risultante meteorologica attendibile.

Con le ultime innovazioni e modifiche apportate alla trasmissione televisiva delle 20.30 le già scarse informazioni meteorologiche sono divenute inutilizzabili per tutti coloro, che come noi volovelisti, sono interessati all'evoluzione del tempo.

Proteste sono state sollevate da ogni parte, non solo contro la Televisione ma anche contro il Servizio Meteorologico dell'Aeronautica, che nella trasmissione suddetta figura come... fornitore dei dati meteo che vengono mandati in onda ogni sera.

Poichè tra coloro che hanno protestato e continuano a protestare siamo anche noi volovelisti di tutta Italia, ci sentiamo in dovere di fare una precisazione. Il Servizio Meteorologico dell'Aeronautica in tutta questa faccenda non c'entra affattato: il merito è tutto della Televisione (ripetiamo « Televisione » volendo escludere con ciò la RAI, che continua a trasmettere giornalmente ottimi bollettini meteo, sempre preceduti da una illustrazione sintetica della situazione sinottica).

Le modifiche apportate alla trasmissione televisiva sulle previsioni del tempo delle 20.30 sono opera esclusiva della TV. Ce lo dimostrano in modo inequivocabile le parole pronunciate al XV Convegno Internazionale delle Comunicazioni di Geno-

va, svoltosi nella prima quindicina di ottobre nel Palazzo dei Congressi della Fiera del Mare, dove, nel corso di una elevata relazione meteorologica tenuta dal Prof. Giorgio Fea — Generale dell'A.M. e Capo del Servizio Meteo dell'Aeronautica Italiana — l'eminente geofisico ha affermato testualmente: « Non crediamo che occorranno ulteriori commenti per sottolineare l'importanza di avere in tempo utile queste informazioni che potrebbero, in casi particolari, essere diffuse tramite le autorità al pubblico, per esempio, a mezzo della televisione che, CON STRANA OSTINAZIONE RESISTE AI NOSTRI SFORZI PER DARE AL PUBBLICO INFORMAZIONI METEO PIU' PRECISE, COMPLETE E TEMPESTIVE ».

Concludiamo la nostra protesta riportando il testo di un telegramma inviato da un folto gruppo di volovelisti al Dott. Gianni Granzotto — Amministratore Delegato della TV — ed allo stesso Generale Fea — Capo del Servizio Meteorologico dell'Aeronautica: « VOLOVELISTI ITALIANI PROTESTANO VIVAMENTE PER SOPPRESSIONE GRAFICO SITUAZIONE SINOTTICA ET MODIFICHE APPORTATE TRASMISSIONE TELEVISIVA PREVISIONI TEMPO DIVENUTA INUTILIZZABILE ANCHE PER NAVIGANTI, ALPINISTI ET ALTRI INTERESSATI ».

*Plinio Rovesti*  
*A nome di tutti volovelisti*

**Cari lettori,**

**Vi ricordiamo**

**che le vostre**

**collaborazioni**

**contribuiscono**

**a rendere più viva**

**la nostra rivista.**

Indirizzate i vostri

lavori a:

**« VOLO A VELA »**

**Aeroporto di**

**Calcinate del Pesce**

**(Varese)**

# RIETI 1967

## UN'ORGANIZZAZIONE MIGLIORE, ANCHE SE ANCORA MOLTO TIMIDA

*La presenza di tante supermacchine e la impegnativa partecipazione straniera, sono indicative dell'importanza di queste gare.*

*La competizione è risultata piuttosto dimessa, anche per la modestia dei temi, movimentata solo da qualche grossa paura e dai risultati dell'ultima prova, risultati per altro non sconvolgenti per il fatto che le varie formule non separavano la classe libera dalla club.*

*L'atmosfera tra i concorrenti e la C.S.O. è stata, solo inizialmente, un po' pesante e forse in conseguenza delle molte incertezze della vigilia.*

*Simpatico e significativo l'applauso che ha accolto la messa in linea della « nave militare » del Capitano Ambrosini, unico rappresentante dell'A.M.*

*Negativo il bilancio delle scassature, di macchine e di uomini; a questi ultimi — che confidiamo già completamente ristabiliti — inviamo auguri per migliori fortune.*

*Formale la presenza delle Autorità — e tra queste (finalmente) il Presidente dell'Ae.C. d'Italia — distolte da un intempestivo invito proprio all'inizio dei decolli dimostrativi; non abbiamo però mancato di registrare i loro discorsi che riportiamo come « memorandum » per le promesse che contengono.*

## Discorsi d'apertura

On. Lucchi, sottosegretario a cui è affidata la tutela dell'attività dell'Aroclub d'Italia, Ecc. Mocci, tutte le Autorità presenti, cari amici Velovelisti,

io non sono chi vi ha definito i veri poeti del volo ed è vero. Chi non ha mai provato la gioia di stare con un aliante in quota a veleggiare, non può realmente giudicare cosia sia vera poesia. Poesia che spinge voi uomini di fortissima passione a dedicarvi con tanto sacrificio e con tanto amore a questo splendido sport.

Sono particolarmente lieto di trovarmi qui oggi con S.E. Mocci che io ancora mi permetto, da buon Tenente di Aeronautica, di chiamare Comandante. S.E. Mocci ha partecipato alle Olimpiadi di Berlino di Volo a Vela assieme al compianto comandante Tait, quindi oggi siamo in un clima veramente sportivo e tutte queste autorità hanno voluto con la loro presenza veramente darci un segno della loro soli-

darietà e del loro affetto sportivo. Quest'anno la Compagnia di Bandiera, tramite il suo Consigliere Delegato Cavaliere del Lavoro Bruno Velani, ha voluto offrirci un trofeo per onorare la memoria di uno di quelli di Berlino, Aldo Tait, nostro caro compagno d'armi, valoroso Coman-

dante, Tecnico di grandissimo valore, pioniere sulle linee transatlantiche italiane del dopo guerra, tragicamente scomparso l'anno scorso.

Non ho bisogno di illustrare la figura di Aldo Tait perchè tutti voi la ricordate, ne sono sicuro, con tanto affetto e non lo dimenticheremo mai. Dunque, questo trofeo che viene ad arricchire questa competizione per me rappresenta veramente il miglior modo per perpetuare la sua indimenticabile memoria.

Oggi la gara è arricchita dalla partecipazione di numerose squadre di amici velovelisti stranieri che anche loro, presi dalla loro meravigliosa passione, hanno voluto dare a noi quell'incoraggiamento per insistere nel riportare il Volo a Vela alle Olimpiadi.

Non è affatto una novità, ma stiamo interessandoci vivamente presso le autorità olimpioniche, il CONI, del quale anche noi facciamo parte, per poter stabilire un regolamento in modo da avere la possibilità di partecipare alle prossime Olimpiadi.

Molto prima probabilmente ci sarà una riunione o manifestazione di carattere nazionale in qualche paese europeo dove speriamo di poterci mettere d'accordo su quelle che possono essere le loro regole che devono governare le gare Olimpiche.

Logicamente conoscete le difficoltà ma speriamo di arrivare molto presto a questo. Quindi, nel ringraziare le Autorità tutte di averci onorati oggi, desidero chiedere all'Onorevole sottosegretario Lucchi di dare oggi a Voi il suo augurio e di dichiarare ufficialmente aperta la gara. Grazie.

*Dr. Franco Palma  
Presidente Ae. C. d'Italia*

Autorità, signore e signori,

nel porgerVi l'augurio e il saluto cordiale del Ministro dei Trasporti e Aviazione Civile On. Scalfaro, sento di informarvi che per me oggi è un motivo di particolare gioia trovarmi tra Voi perchè ho forse da rimproverarmi di non poter seguire con la dovuta diligenza quella importantissima attività che viene sviluppata attraverso l'Aeroclub d'Italia e mi rimane solo il conforto di trovarmi, di rado purtroppo dato i miei numerosi impegni, a contatto diretto con coloro che con una particolare passione, con un particolare entusiasmo e dinamismo danno vita in parecchi punti della nostra Italia a questa attività del Volo sportivo che è importante e che ha in sè dei pregi veramente notevoli.

Con felice figurazione il Presidente dell'Aeroclub d'Italia oggi vi ha definito i poeti dell'aria e io penso, io profano che non conosco che ben poco di questa attività, io penso che veramente in una società come quella attuale dove impera qualche volta anche in forma anarchica il rumore e il chiasso, il riuscire a portarsi in alto nell'aria e a operare sportivamente in una gara così interessante circondati da un gradevole silenzio, sia veramente per l'animo umano, per chi vi partecipa in primo modo e soprattutto per coloro che vi osservano e vi invidiano sia veramente una gioia dell'animo umano che è degna di essere considerata in tutta la sua prospettiva.

Ma voi sportivi, voi soci dell'Aeroclub di Italia forse non vi accontentate di questi elogi e di queste considerazioni e giustamente auspicate che in futuro le attività sportive abbiano una collocazione sempre più vasta e sempre più interessante. Ed è quindi con sommo interesse che avete ascoltato, che abbiamo ascoltato la notizia che qualcosa di nuovo di estremamente interessante sta per muoversi proprio nel vostro campo di Volovelisti.

L'annuncio di una prospettiva di riuscire ad inserire nella categoria delle gare delle Olimpiadi anche questo tipo di gara e soprattutto lo sforzo tecnico che l'Aeroclub d'Italia si propone di compiere, di svolgere per valorizzare sempre più questa attività.

Quindi Signore e Signori non volendo tediarvi con ulteriori parole vi prego accogliere questa mia manifestazione di simpatia e di interesse nella sua misura che vuole essere un cordiale affettuoso augurio che possano avere i gareggianti, gli sportivi, gli appassionati, sempre più lusinghieri successi e nel ringraziare l'Aviazione Militare del conforto e dell'aiuto che ci dà sul piano tecnico e nel dichiarare aperta ufficialmente questa importantissima gara, rinnovo l'augurio ai dirigenti, agli operatori, ai gareggianti, veramente di giornate proficue, di giornate che vi riempiano l'animo di soddisfazioni e il cordiale saluto ripeto del Ministro dell'Aviazione Civile e mio personale perchè possano queste gare svolgersi in perfetto svolgimento e possano darvi quelle larghe soddisfazioni che vi attendete giustamente grazie alla vostra passione e alla vostra dedizione.

*O.v. Lucchi*

## ELENCO ISCRITTI ALLA LEGA 1ª CLASSE LIBERA

Num. d'ord.	Pilota concorrente	Num. gara	Aliante tipo	Sigla	Aero Club di appartenenza
1	BRIGLIADORI Leonardo	13	AustriaS	I-SOAR	S.V. Av. Milano
2	BUCCHERI Agostino	60	Phoebus	D-9190	Ae. C. Padova
3	CIANI Edgardo	27	EC-41	I-CRIB	AVAL Varese
4	MANTICA Umberto	3	Zefir	I-ICPV	CPU Milano
5	MANZONI Roberto	28	SHK-1	I-MIAU	CSVVA Varese
6	ORSI Adele	66	Cirrus	I-CYAO	CSVVA Varese
7	ORSI Giorgio	88	SHK	I-CIAU	G. Valzania Como
8	PEROTTI Nino	7	SHK-1	I-ERLU	Ae. C. Torino
9	PRONZATI Attilio	55	Phoebus	I-MAGO	CSVVA Varese
10	SPANIG Rolf	8	BS-1	D-9389	Ae. C. Germania
11	VERGANI Walter	48	Cirrus	I-VITA	CSVVA Varese
12	WETLI Robert	1	SHK	HB-864	Ae. C. Svizzera
13	ZOLI Angelo	12	Diamant	HB	Ae. C. Bergamo

## ELENCO ISCRITTI ALLA LEGA 1ª CLASSE CLUB

1	AGRESTA Paolo	61	URIBEL	I-LEFA	CPU Milano
2	BARONI Benedetto	50	M-100-S	I-MAVO	Ae. C. Rieti
3	BERTOLI-BARIOLI	82	CVV-8	I-PURI	CSVVA Varese
4	BRIGLIADORI Riccardo	17	SCHIBE SF-26	I-GUAM	SVAv. Milano
5	CASAGRANDE Emiliano	4	M-100-S	I-VELD	Ae. C. Rieti
6	CATTANEO Mario	111	Uribel C	I-RORI	CPU Milano
7	COLOMBO-VILLA	14	EC-40	I-LDUE	SVAv. Milano
8	DELLA CHIESA Carlo	77	M-100-S	I-VELM	CVVP Torino
9	FANOLI Enrico	711	M-100-S	I-FCPV	CPU Milano
10	FONTANA Vittorio	32	M-100-S	I-LSUO	AVAL Varese
11	LAMERA Fiorenzo	71	M-100-S	I-SALI	Ae. C. Torino
12	MUNEGHINA Roberto	76	M-100-S	I-CVTD	CVVPol. Torino
13	PASTORI Donato	25	M-100-S	I-CNUT	AVAL Varese
14	PECCOLO Lorenzo	18	Ka-6	I-EDEC	Ae. C. Torino
15	PILAT Mario	80	M-100-S	I-VELU	Ae. C. Padova
16	RASINI Cesare	34	Uribel C	I-AVMT	A.V.M. Milano
17	TESSERA CHIESA Emilio	64	M-100-S	I-OULX	Ae. C. Torino
18	URBANI Paolo	90	M-100-S	I-PAUR	Ae. C. Roma

## ELENCO ISCRITTI ALLA LEGA 2

1	BALZER Mario	5	M-100-S	I-DURC	Ae. C. Bergamo
2	BRAMBILLA Lorenzo	99	M-100-S	I-CUFT	A.V.A.L. Varese
3	CALANDRIN Giovanni	30	M-100-S	I-DATT	Ae. C. Padova
4	GALLO Francesco	30			
5	CELADON Arturo	72	M-100-S	I-PENZ	Ae. C. Vicenza
6	PAGNONI Natale	72			
7	DALL'AMICO Pietro	2	M-100-S	I-TATI	Ae. C. Torino
8	FIANCO Gualtiero	67	M-100-S	I-REAT	Ae. C. Rieti
9	NALDONI G. Battista	44	CVV-8	I-MUSI	Ae. C. Lucca
10	PRESSATO Roberto	20	M-100-S	I-SOLC	Ae. C. Bergamo
11	RIZZI Guido	20			
12	SERRA Sandro	69	M-100-S	I-VELG	Ae. C. Bologna
13	VITALI Giuseppe	11	M-100-S	I-FAPA	Ae. C. Bergamo

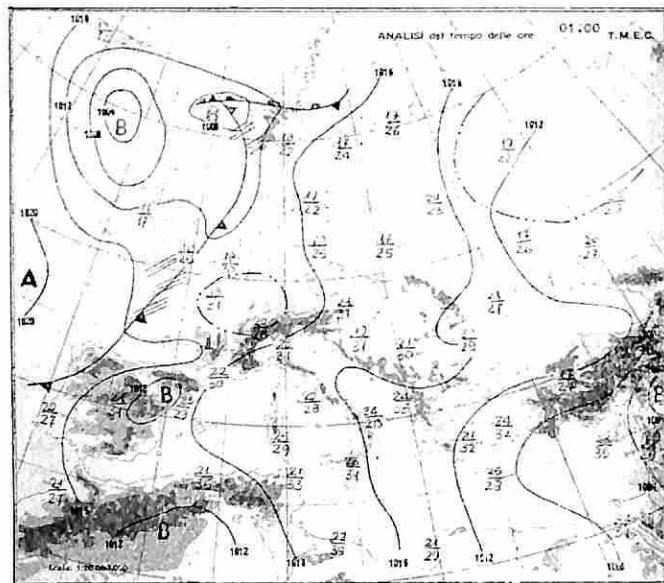
# IL DIARIO DEL 7° CAMPIONATO NAZIONALE

2 AGOSTO 1967

1ª PROVA

ANDATA e RITORNO  
di Km. 149,200

RIETI  
ASSISI  
RIETI



Il primo briefing si è svolto all'aperto ed è stato caratterizzato da qualche turbolenza. La facilità con cui si innescavano le termiche lasciava prevedere sviluppi notevoli; il prevalere del fronte freddo del buon senso e l'influsso di un largo spirito sportivo ha ricondotto il tutto ad una massa sufficientemente stabile e la conseguente assegnazione dell'ormai tradizionale tema di apertura: Andata e Ritorno Rieti-Assisi. Non si poteva essere più conformisti!

Anche le condizioni meteo si adeguano con un campo di pressioni livellate, poco superiori alla media. Mattino sereno e annuvolamenti locali nel pomeriggio.

Le partenze iniziano alle 13,30 e con il penoso arrancare dei pochi (e qualcuno mal ridotto) L. 5 si portano in volo 44 alianti nello spazio di un'ora e mezza.

Chiaro ed indiscusso appare subito il predominio delle « orchidee ». Brigliadori Leonardo e Vergani chiudono il percorso alla media di 75,736 km/h, seguiti da tutte le supermacchine. Dall'Amico di Torino vince in Lega 2 e Serra di Bologna rappresenta il primo f.c. di questa sfortunata competizione.

## ORDINE D'ARRIVO DELLA LEGA 1:

1° Brigliadori L.	75,736 km/h	punti 1000
1° Vergani W.	75,736 »	» 1000
3° Manzoni R.	75,238 »	» 991
4° Pronzati A.	74,004 »	» 968
5° Spaenig R.	73,689 »	» 963
6° Perotti N.	72,232 »	» 937

7° Orsi A.	67,435	»	»	855
8° Orsi G.	67,291	»	»	852
9° Zoli A.	66,956	»	»	847
10° Wetli R.	66,698	»	»	843
11° Bucceri A.	62,968	»	»	784
12° Cattaneo M.	59,561	»	»	733

## ORDINE D'ARRIVO DELLA LEGA 2:

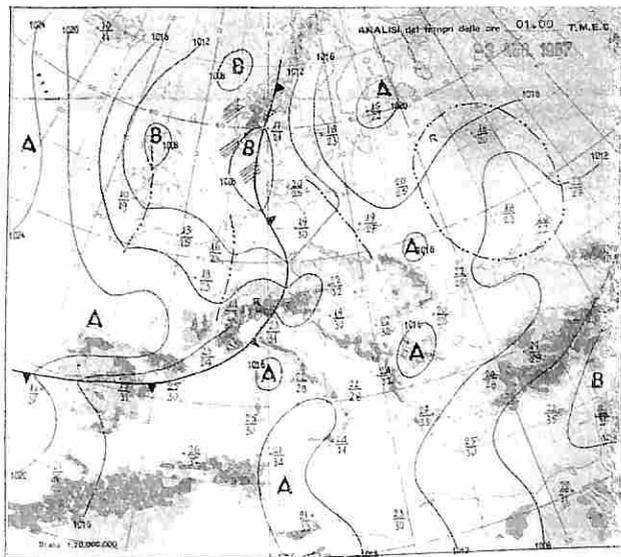
1° Dall'Amico P.	2	M-100-S	52,153 km/h	punti 1000
2° Rizzi G.	20	M-100-S	50,696	»
3° Calandrin G.	30	M-100-S	43,544	»
4° Naldoni B.	44	CVV. 8	42,480	»
5° Balzer M.	5	M-100-S	40,880	»
6° Pagnoni N.	72	M-100-S	40,583	»
7° Brambilla L.	99	M-100-S	40,373	»
8° Fianco G.	67	M-100-S	30,471	»
9° Vitali G.	11	M-100-S	121,8	»
10° Serra S.	69	M-100-S	114,6	»

**3 AGOSTO 1967**

**2° PROVA**

*VELOCITÀ SU PERCORSO  
TRIANGOLARE di Km. 106*

**RIETI - MEGGIANO  
POGGIO - AZZUANO  
RIETI**



La situazione meteo è caratterizzata da una alta pressione sul Centro, con un fronte freddo, localizzato sul Nord, in lento spostamento verso sud-est. Persiste la minaccia di temporali locali sulla zona di gara, per cui viene scelto un tema non molto impegnativo di un triangolo di 106 km. Le condizioni però si mantengono abbastanza buone per cui le velocità risultano più che discrete. Vince Spaenig ad una media di 85,331 seguito dallo Svizera Wetli, mentre Vergani risulta terzo con km. 83,137.

## LEGA 1 - ORDINE D'ARRIVO E CLASSIFICA GENERALE

1°	Spaenig R.	85,331 km/h	punti 1000
2°	Wetli R.	83,905 »	» 977
3°	Vergani W.	83,137 »	» 964
4°	Orsi G.	82,975 »	» 962
5°	Perotti N.	79,467 »	» 907
6°	Pronzati A.	79,434 »	» 906
7°	Brigliadori L.	75,684 »	» 851
8°	Manzoni R.	75,534 »	» 848
9°	1 Sornin H.	65,231 »	» 709
10°	Zoli A.	63,834 »	» 692
11°	Orsi A.	63,074 »	» 682
12°	Mantica U.	58,609 »	» 630

## CLASSIFICA GENERALE DOPO LA 2ª PROVA

### LEGA 1

1°	Vergani W.	punti 1964
2°	Spaenig R.	» 1963
3°	Pronzati A.	» 1874
4°	Brigliadori L.	» 1851
5°	Perotti N.	» 1844
6°	Manzoni R.	» 1839
7°	Wetli R.	» 1820
8°	Orsi G.	» 1814
9°	Zoli A.	» 1539
10°	Orsi A.	» 1537
11°	1 Sornin H.	» 1380
12°	Bucceri A.	» 1298

## LEGA 2 - ORDINE D'ARRIVO

1°	Balzer	5	M-100-S	punti 1000
2°	Pressato R.	20	M-100S-	» 986
3°	Naldoni B.	44	CVV-8	» 846
4°	Dall'Amico P.	2	M-100-S	» 744
5°	Fianco G.	67	M-100-S	» 549
6°	Vitali G.	11	M-100-S	» 456
7°	Brambilla L.	99	M-100-S	» 430
8°	Pagnoni N.	72	M-100-S	» 168
9°	Gallo F.	30	M-100-S	» 110

## CLASSIFICA GENERALE

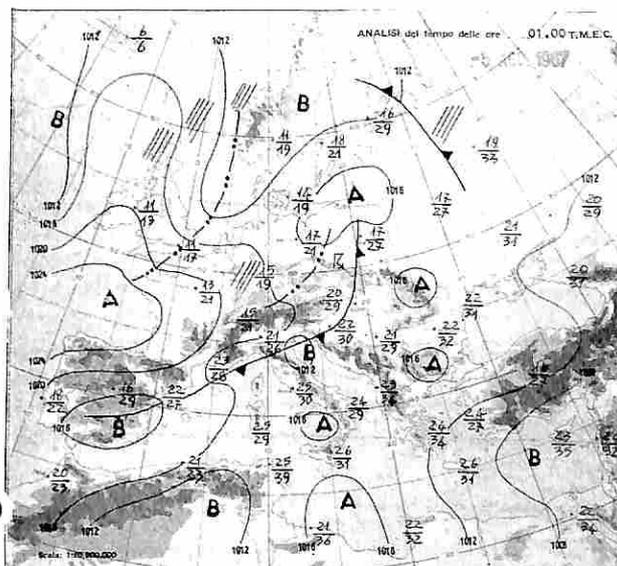
1°	Pressato-Rizzi	20	punti 1827
2°	Dall'Amico P.	2	» 1744

3° Balzer M.	5	»	1730
4° Naldoni B.	44	»	1610
5° Brambilla L.	99	»	1149
6° Fianco G.	67	»	1088
7° Gallo-Calandrin	30	»	898
8° Pagnoni-Celadon	72	»	892
9° Vitali G.	11	»	701
10° Serra S.	69	»	230

### 3<sup>a</sup> PROVA 5 AGOSTO 1967

VELOCITÀ SU PERCORSO  
TRIANGOLARE di Km. 106

RIETI - POGGIO AZZUANO  
MEGGIANO - RIETI



Persiste sul Centro una condizione di Alte pressioni con un fronte freddo stazionario sul Nord che influenza tutta la fascia centrale. Una modesta escursione della temperatura per forte stabilità termica e presenza di venti da Sud-Ovest hanno consigliato una prova non molto impegnativa. Un triangolo di 106km, lo stesso della prova precedente, però da svolgersi in senso inverso. Le condizioni in evoluzione durante lo svolgimento della prova hanno determinato una dura selezione fra i concorrenti, partiti in 41 e rientrati solamente in 25. Non si devono lamentare danni ai 16 alianti atterrati fuori campo. Walter Vergani è risultato il vincitore con una buona media di km. 84, seguito da Manzoni e dai migliori tra cui Spaenig, Briigliadori, Orsi, Perotti, Orsi Adele.

In lega 2 vittoria di Dall'Amico a 53,088 di media, seguito da Naldoni a 38,355 km/h.

## LEGA 1 - ORDINE D'ARRIVO

1°	Vergani W.	punti	1000
2°	Manzoni R.	»	936
3°	Spaenig R.	»	906
4°	Brigliadori L.	»	856
5°	Orsi G.	»	755
6°	Perotti N.	»	751
7°	Orsi A.	»	740
8°	Pronzati A.	»	727
9°	Zoli A.	»	725
10°	Wetli R.	»	685

## CLASSIFICA GENERALE

1°	Vergani W.	punti	2964
2°	Spaenig R.	»	2869
3°	Manzoni R.	»	2775
4°	Brigliadori I	»	2707
5°	Pronzati A.	»	2601
6°	Perotti N.	»	2595
7°	Orsi G.	»	2569
8°	Wetli R.	»	2505
9°	Orsi A.	»	2277
10°	Zoli A.	»	2264
11°	1 Sornin H.	»	2018
12°	Bucceri A.	»	1897

## LEGA 2 - ORDINE D'ARRIVO

1°	Dall'Amico P.	2	M-100-S	punti	1000
2°	Naldoni G. B.	44	CVV-8	»	841
3°	Calandrin G.	30	Uribel C	»	822
4°	Pagnoni N.	72	M-100-S	»	589
5°	Fianco G.	67	M-100-S	»	406
6°	Balzer M.	5	M-100-S	»	354
7°	Vitali G.	11	M-100-S	»	354
8°	Rizzi G.	20	M-100-S	»	267
9°	Brambilla L.	99	M-100-S	»	221

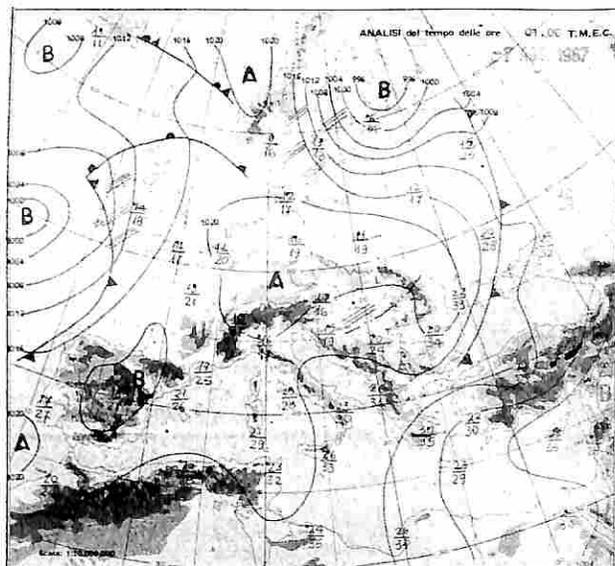
## CLASSIFICA GENERALE

1°	Dall'Amico P.	2	punti	2744
2°	Naldoni G. B.	44	»	2451
3°	Pressato-Rizzi	20	»	2124
4°	Balzer M.	5	»	2084
5°	Calandrin-Gallo	30	»	1720
6°	Fianco G.	67	»	1494
7°	Pagnoni Celadon	72	»	1481
8°	Brambilla L.	99	»	1370
9°	Vitali G.	11	»	1055
10°	Serra S.	69	»	230

**4ª PROVA**  
**7 AGOSTO 1967**

**RIETI - MONTE PETRANO**  
 (Km. 122,6)

e poi **DISTANZA LIBERA**



Finalmente, dopo una settimana di condizioni incerte o poco favorevoli, la situazione meteo va migliorando gradatamente. Le previsioni del mattino, danno: vento in rotazione verso N/E, buona escursione di temperatura con afflusso di aria umida sull'Adriatico, quindi formazione di cumuli su tale versante con possibilità di temporali locali e termiche secche sull'Appennino. Durante lo svolgimento le condizioni non sono sviluppate come dalle previsioni, cionostante i risultati sono stati più che soddisfacenti.

Vincitore della prova il tedesco Spaenig, seguito da Pronzati che è stato il migliore degli Italiani. Ottima la prova del capitano Ambrosini, dell'Aeronautica Militare che avendo data meta prefissata a Luogo dei Marsi, ha raggiunto la località guadagnando l'insegna FAI d'oro ed un diamante. Tessera, Chiesa, Agresta e Baroni, hanno conseguito anche loro l'insegna d'oro per la distanza superiore ai 300 km. In lega 2 vittoria di Pressato con km. 254,250, seguito da altri 4 concorrenti con distanze superiori ai 200 km.

**LEGA 1 - ORDINE D'ARRIVO**

1° Spanig R.	Lago Patria (NA)	434,500 km	punti 1000
2° Pronzati A.	Sepino (CB)	405,000 »	» 946
3° Orsi G.	Vinciaturò (CB)	405,000 »	» 932
3° Zoli A.	Vinciaturò (CB)	405,000 »	» 932
5° Vergani W.	Campochiano (CB)	401,250 »	» 923
6° Lamera F.	S. Clemente (CE)	390,250 »	» 898
6° Della Chiesa C.	S. Clemente (CE)	390,250 »	» 898
8° Brigliadori L.	Prata Sannita (CE)	389,500 »	» 898
9° Bucceri A.	Capriati (CE)	388,500 »	» 894
10° Manzoni R.	Rocca d'Evandro (CE)	382,750 »	» 881

11° Mantica U.	Venafro (CB)	379,000	»	»	872
12° Bertoli-Barioli	Macchia d'Isernia (CB)	375,500	»	»	864
13° Briigliadori R.	Aerop. FR	339,000	»	»	780
14° Perotti N.	Marane (AQ)	321,750	»	»	741
14° Wetli R.	Marane (AQ)	321,750	»	»	741
16° Tessera Chiesa E.	Marane (AQ)	321,500	»	»	740
17° Baroni B.	Gioia dei Marsi (AQ)	320,500	»	»	738
18° Fontana V.	Sulmona (AQ)	320,250	»	»	738
19° Ambrosini C.	Luco de' Marsi (AQ)	311,750	»	»	717
20° Casagrande E.	Corfinio (AQ)	311,500	»	»	717
21° Cattaneo M.	Castel d'Ieri (AQ)	308,750	»	»	711
22° Veronesi F.	Castel d'Ieri (AQ)	306,250	»	»	705
23° Agresta P.	Navelli (AQ)	293,750	»	»	676
24° Peccolo L.	Magliano de' Marsi (AQ)	283,500	»	»	675
25° Fanoli E.	Borgorose (RI)	285,750	»	»	658
26° Orsi A.	Fagnano Alto (AQ)	285,500	»	»	657
27° Muneghina R.	Rieti aeroporto	248,000	»	»	571
28° Ciani E.	Rieti aeroporto	247,000	»	»	568
28° Pilat M.	Rieti aeroporto	247,000	»	»	568
28° Rasini C.	Rieti aeroporto	247,000	»	»	568
31° Sornin-Rantet	Sigillo (PG)	105,500	»	»	243
32° Urbani P.	Foligno aeroporto	57,000	»	»	131
33° Colombo-Villa	Campello sul Cl. PG)	47,500	»	»	109
34° Pastori D.	Rieti	0,000	»	»	0

## CLASSIFICA GENERALE

1°	Vergani W.	punti	3887
2°	Spaenig R.	»	3869
3°	Manzoni R.	»	3656
4°	Briigliadori L.	»	3605
5°	Pronzati A.	»	3547
6°	Orsi G.	»	3501
7°	Perotti N.	»	3336
8°	Wetli R.	»	3246
9°	Zoli A.	»	3196
10°	Orsi A.	»	2934
11°	Bucceri A.	»	2791
12°	Mantica U.	»	2594
13°	1 Cattaneo M.	»	2541
14°	2 Peccolo L.	»	2409
15°	3 Bertoli-Barioli	»	2357
16°	4 Briigliadori R.	»	2354
17°	Ciani E.	»	2326
18°	5 Baroni B.	»	2306
19°	6 Ambrosini C.	»	2294
20°	7 Sornin-Rantet	»	2261
21°	8 Veronesi F.	»	2256
22°	9 Lamera F.	»	2219
23°	10 Della Chiesa C.	»	2149
24°	11 Agresta P.	»	2100
25°	12 Tessera Chiesa E.	»	2020
26°	13 Casagrande E.	»	2010
27°	14 Muneghina R.	»	1988
28°	15 Rasini C.	»	1939

29°	16 Fontana V.	»	1895
30°	17 Pilat M.	»	1886
31°	18 Fanoli E.	»	1659
32°	19 Colombo-Villa	»	1231
33°	20 Urbani P.	»	1221
34°	21 Pastori D.	»	457

## LEGA 2 - ORDINE D'ARRIVO

1°	Pressato R.	20	M-100-S	Cittaducale (RI)	254,250 km.	punti	1000
2°	Balzer M.	5	M-100-S	Pesta (RI)	240,750 »	»	947
3°	Naldoni G. B.	44	CVV-8	Ferentillo (TR)	225,500 »	»	887
4°	Brambilla L.	99	M-100-S	Costaccione (PG)	210,000 »	»	826
5°	Fianco G.	67	M-100-S	Bassano Inf. (PG)	207,750 »	»	492
6°	Gallo F.	30	Uribel C	Fermignano (PS)	125,000 »	»	492
7°	Vitali G.	11	M-100-S	Cantiano (PS)	120,500 »	»	474
8°	Dall'Amico P.	2	M-100-S	Sestino (AR)	116,000 »	»	456
9°	Celadon A.	72	M-100-S	Rivotorto (PG)	75,550 »	»	297
10°	Serra S.	69	M-100-S	non partito		»	0

## CLASSIFICA GENERALE

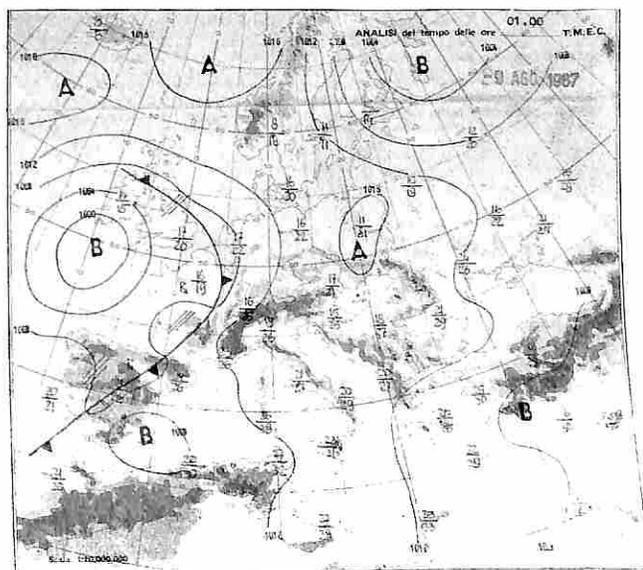
1°	Naldoni G. B.	44	punti	3338
2°	Dall'Amico P.	2	»	3200
3°	Pressato-Rizzi	20	»	3124
4°	Balzer M.	5	»	3031
5°	Fianco G.	67	»	2311
6°	Brambilla L.	99	»	2196
7°	Calandrin-Gallo	30	»	2112
8°	Celadon-Pagnoni	72	»	1778
9°	Vitali G.	11	»	1529
10°	Serra S.	69	»	230

## 5ª PROVA

9 AGOSTO 1967

ANDATA e RITORNO  
di Km. 180,800

RIETI  
GUALDO TADINO  
RIETI



Situazione meteo: pressioni medio/alte sulla zona centrale, sereno e calma di vento. Termiche secche anche di una certa entità. Ne è risultata una gara abbastanza combattuta che ha visto vincitore Vergani alla media di km. 87,376, seguito da Spaenig e da altri 9 concorrenti con tempi inferiore alle 3 ore. In Lega 2 vittoria di Naldoni, unico arrivato a 41,360 km/h di media.

## LEGA 1 - ORDINE D'ARRIVO

1°	Vergani W.	87,376 km/h	punti 1000
2°	Wetli Robert	80,335 »	» 892
3°	Pronzati A.	78,570 »	» 866
4°	Orsi G.	77,467 »	» 850
5°	Manzoni R.	76,700 »	» 839
6°	Perotti N.	72,295 »	» 779
7°	Spaenig R.	70,388 »	» 754
8°	Brigliadori L.	70,168 »	» 751
9° 1	Sornin-Rantet	64,259 »	» 679
10°	Zoli A.	63,581 »	» 671
11° 2	Cattaneo M.	62,404 »	» 657
12° 3	Brigliadori R.	59,500 »	» 625

## CLASSIFICA GENERALE

1°	Vergani W.	punti 4887
2°	Spaenig R.	» 4623
3°	Manzoni R.	» 4495
4°	Pronzati A.	» 4413
5°	Brigliadori L.	» 4356
6°	Orsi G.	» 4351
7°	Wetli R.	» 4318
8°	Perotti N.	» 4115
9°	Zoli A.	» 3867
10°	Orsi A.	» 3524
11°	Bucceri A.	» 3370
12° 1	Cattaneo M.	» 3198

## LEGA 2 - ORDINE D'ARRIVO

1	Naldoni G. B.	44	CVV-8	4.15.37	Km. 141,360	punti 1000
2	Fianco G.	67	M-100-S	Atterrato a S. Sabino (PG)	» 140,400	» 777
3	Calandrin G.	30	M-100-S	Idem	» 140,400	» 777
4	Brambilla L.	99	M-100-S	Atterrato a Cortaccione (PG)	» 139,200	» 770
5	Balzer M.	5	M-100-S	Atterrato a Foligno (PG)	» 119,600	» 662

## CLASSIFICA GENERALE

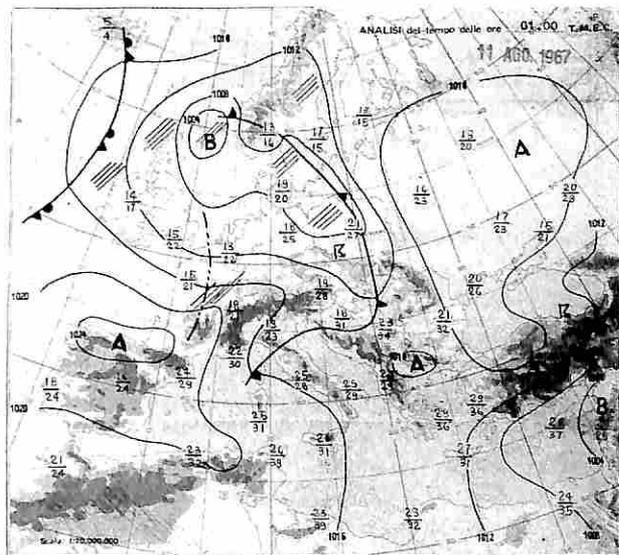
1° Naldoni G.B.	44	punti	4338
2° Balzer M.	5	»	3693
3° Dall'Amico P.	2	»	3200
4° Pressato-Rizzi	20	»	3124
5° Fianco G.	67	»	3088
6° Brambilla L.	99	»	2966
7° Calandrin-Gallo	30	»	2889
8° Celadon-Pagnoni	72	»	1778
9° Vitali G.	11	»	1529
10° Serra S.	69	»	230

### 6° PROVA

11 AGOSTO 1967

VELOCITÀ

RIETI - PARCHEGGIO  
SCIOVIA MONTECRISTO  
FOLIGNO - RIETI



La perturbazione che il giorno precedente aveva costretto a terra tutti i concorrenti si è spostata verso oriente, lasciando dietro di sé masse di aria umida ed instabili favorevoli alla formazione di ascendenze con manifestazioni cumuliformi. Condizioni post frontali, eccellenti sotto ogni punto di vista. Il tema di gara è stato volutamente ridotto per non incappare nei temporali previsti ai margini dell'Umbria e della Toscana. Il tema di Km. 206,600 molto interessante è stato assegnato alla Lega 1, mentre per la Lega 2 si è ripiegati su un tema meno impegnativo RIETI-FOLIGNO e ritorno di 116 Km. Tutti i concorrenti, nelle rispettive gare, hanno portato a termine il tema assegnato ed i risultati sono stati brillantissimi.

Ha vinto il tedesco Spaenig alla media di Km/h 96,710 seguito da Vergani con 94,325 e da Zoli, Manzoni, Wetli, Pronzati, Perotti, Brigliadori L., Bucceri, Orsi Giorgio, Orsi Adele e Sornin, tutti con un tempo inferiore alle 3 ore.

In Lega 2 la vittoria è andata a Balzer con una media di 59,521 Km/h.

Risultano migliorati due primati di velocità su circuito di 200 Km. appartenenti a Vergani che lo ha portato da 73,067 a 94,325 e da Orsi Adele che lo ha portato da 63,276 a 75,515.

## LEGA 1 - ORDINE D'ARRIVO

1	Spaenig R.	Km. 96,730	punti 1000
2	Vergani W.	» 94,326	» 966
3	Zoli A.	» 93,495	» 954
4	Manzoni R.	» 92,323	» 938
5	Wetli R.	» 88,416	» 885
6	Pronzati A.	» 87,604	» 874
7	Perotti N.	» 84,269	» 831
8	Brigliadori L.	» 80,354	» 783
9	Bucceri A.	» 78,846	» 765
10	Orsi G.	» 78,521	» 761
11	Orsi A.	» 75,516	» 727
12	1 Sornin-Rantet	» 75,021	» 721

## CLASSIFICA GENERALE

1°	Vergani W.	punti 5853
2°	Spaenig R.	» 5623
3°	Manzoni R.	» 5433
4°	Pronzati A.	» 5287
5°	Brigliadori L.	» 5139
6°	Orsi G.	» 5112
7°	Wetli R.	» 5023
8°	Perotti N.	» 4946
9°	Zoli A.	» 4821
10°	Orsi A.	» 4251
11°	Bucceri A.	» 4135
12°	1 Cattaneo M.	» 3777
13°	2 Sornin-Rantet	» 3661
14°	3 Peccolo L.	» 3623
15°	4 Brigliadori R.	» 3576
16°	5 Bertoli-Barioli	» 3534
17°	6 Veronesi F.	» 3512
18°	Ciani E.	» 3383
19°	7 Ambrosini C.	» 3349
20°	8 Agresta P.	» 3199

## LEGA 2 - ORDINE D'ARRIVO

1°	Balzer M.	M-100-S	Km. 59,521	punti 1000
2°	Naldoni G. B.	CVV-8	» 57,071	» 944

3° Fianco G.	M-100-S	»	56,040	»	920
4° Calandrin G.	Uribel	»	53,620	»	868
5° Rizzi G.	M-100-S	»	51,701	»	828
6° Vitali G.	M-100-S	»	49,691	»	788
7° Brambilla L.	M-100-S	»	47,211	»	740

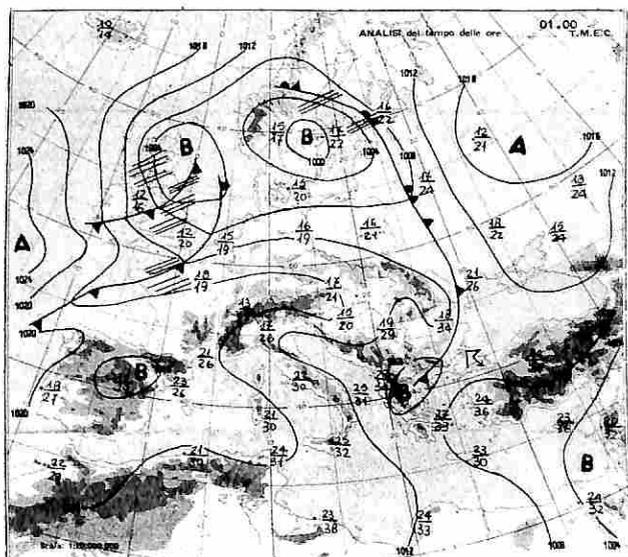
## CLASSIFICA GENERALE

1° Naldoni G. B.	punti	5282
2° Balzer M.	»	4693
3° Fianco G.	»	4008
4° Pressato-Rizzi	»	3952
5° Calandrin-Gallo	»	3757
6° Brambilla L.	»	3706
7° Dall'Amico P.	»	3200
8° Vitali G.	»	2317
9° Celadon-Pagnoni	»	1778
10° Serra S.	»	230

### 7° PROVA 12 AGOSTO 1967

TRIANGOLO  
di Km. 304,200

RIETI  
VICOLI - RIGALI  
RIETI



Situazione meteo favorevole al veleggiamento, sebbene la presenza di formazioni temporalesche desti qualche preoccupazione. I temi di gara vengono sdoppiati per le due leghe. In Lega 1 un triangolo di 304,200 Km., mentre per la Lega 2 viene assegnato una andata

e ritorno Rieti-Rigali-Rieti di Km. 174. Un forte addensamento di nubi cumuliformi piuttosto basse sul pilone di Vicoli ha determinato una forte selezione tra i concorrenti, costringendone la maggioranza ad atterraggi fuori campo.

Vincitore in Lega 1 è risultato Giorgio Orsi, Campione Italiano uscente, che ha completato il percorso in 3h, 36.14 alla media di Km/h 84,409 battendo il primato nazionale di velocità su circuito di 300 Km., detenuto da Pronzati a 74 Km/h di media. Lo seguono Spaenig a 83,342 Km/h e Perotti a 75,883.

In Lega 2 vittoria di Rizzi, seguito da Naldoni che, conservando il primo posto in Classifica Generale, si assicura, per l'Aero Club di Lucca, il Trofeo ALDO TAIT offerto dall'ALITALIA.

In Classifica Generale VERGANI, con punti 6347 risulta vincitore, seguito da Spaenig, Orsi Giorgio, Brigliadori L. e Wetli,

## LEGA 1 - ORDINE D'ARRIVO

			Km/h	punti
1°	Orsi G.	3.36.14	84,409	586
2°	Spaenig R.	3.39.00	83,342	581
3°	Perotti N.	3.57.24	76,883	550
4°	Wetli R.	4.11.34	72,553	531
5°	Zoli A.	4.11.49	72,481	531
6°	Brigliadori L.	4.18.59	70,476	523
7°	Bucceri A.	4.39.22	65,334	502
8°	Vergani W.	4.49.13	63,108	494
9°	1 Sornin-Rantet	4.56.59	61,458	488
10°	Ciani E.	5.52.14	51,818	456
11°	2 Bertoli-Barioli	Att. Sette Ponti (RI) Km.	301	372
12°	Manzoni R.	» Vicoli	86	107
13°	Pronzati A.	» Caporciano	86	107
14°	3 Cattaneo M.	» Civitaquana	86	107
15°	4 Brigliadori R.	» Capestrano	86	107
16°	5 Veronesi F.	» Navelli	86	107
17°	6 Ambrosini C.	» Vicoli	86	107
18°	7 Casagrande E.	» Vicoli	86	107
19°	8 Pastori D.	» Turrivalignano	86	107
20°	9 Agresta P.	» Torre Passeri	85,4	106
21°	10 Baroni B.	» Torre Passeri	85,4	106
22°	11 Tessera Chiesa E.	» Torre Passeri	85,4	106
23°	Orsi A.	» Capestrano	76	94
24°	12 Fontana V.	» Bacugno	13,800	17
25°	13 Peccolo L.	» Rieti	0	0
26°	14 Rasini C.	» Rieti	0	0
27°	15 Muneghina R.	» Sette Ponti	0	0
28°	16 Urbani P.	» Rieti	0	0

## LEGA 1 E 2 - PARTENZE PER LA 7ª PROVA

SPECCHIO DELLE PARTENZE RELATIVO ALLA PROVA DI VELOCITA' TRIANGOLARE SUL CIRCUITO DI 300 Km. DEL GIORNO 12 AGOSTO 1967 (Dati desunti dalla Tabella di Volo).

	Nome pilota	Aliante	Ora partenza
1)	Pastori	I-CNVT	12,15
2)	Manzoni	I-MIAU	12,18
3)	Tessera Chiesa	I-OULX	12,19
4)	Orsi	I-CYAO	12,21
5)	Bertoli-Barioli	I-PURI	12,22
6)	Sornin-Rantet	F-CCXG	12,24
7)	Veronesi	I-KOKO	12,25
8)	Ambrosini	CVV8 militare	12,26
9)	Cattaneo	I-RORI	12,29
10)	Ciani	I-CRIB	12,30
11)	Baroni	I-MAVO	12,31
12)	Agresta	I-LEFA	12,32
13)	Perotti	I-ERLU	12,35
14)	Urbani	I-PAUR	12,37
15)	Orsi G.	I-CIAU	12,38
16)	Muneghina	I-CVTD	12,40
17)	Vergani	I-VITA	12,41
18)	Pronzati	I-MAGO	12,42
19)	Wetli	HB-864	12,43
20)	Bucceri	D-9190	12,44
21)	Fontana	I-LSUO	12,47
22)	Casagrande	I-VELD	12,50
23)	Peccolo	I-EDEC	12,51
24)	Spaenig	D-9389	12,53
25)	Brigliadori R.	I-GVAM	12,54
26)	Brigliadori L.	I-SOAR	12,56
27)	Zoli	HB-869	12,58
28)	Rasini	I-AVMT	12,59
29)	Rizzi	I-SOLC	13,00
30)	Vitali	I-FAPA	13,02
31)	Gallo	I-DATT	13,04
32)	Brambilla	I-CVTF	13,08
33)	Fianco	I-REAT	13,09
34)	Naldoni	I-MUSI	13,10
35)	Balzer	I-DURC	13,12

## LEGA 2 - ORDINE D'ARRIVO

1°	Rizzi G.	20	M-100-S	Km/h	53,392	punti	1000
2°	Fianco G.	67	M-100-S	»	51,970	»	963
3°	Naldoni G. B.	44	CVV-8	»	50,032	»	915
4°	Vitali G.	11	M-100-S	»	45,299	»	804
5°	Brambilla L.	99	M-100-S	»	44,463	»	785
6°	Balzer M.	5	M-100-S	Atterrato a Nocera Umbra			
					Km. 79	»	136
7°	Gallo F.	30	Uribel C	Atterrato a Foligno			
					» 57	»	98

# LE CLASSIFICHE FINALI

## CLASSIFICA « LEGA 1 » (TROFEO G. CENNI)

Graduatoria libera club	Concorrente	Numero di gara	Ente di appartenenza	Classifica finale
1	VERGANI W.	48	CSVVA Varese	6.347
2	SPAENIG R.	8	Ae. C. Germania	6.204
3	ORSI G.	88	G. Valzania Como	5.698
4	BRIGLIADORI L.	13	S.V. Av. Milano	5.662
5	WETLI R.	1	Ae. C. Svizzera	5.554
6	MANZONI R.	28	CSVVA Varese	5.540
7	PEROTTI N.	7	Ae. C. Torino	5.496
8	PRONZATI A.	55	CSVVA Varcse	5.394
9	ZOLI A.	12	Ae. C. Bergamo	5.352
10	BUCCERI A.	60	Ae. C. Padova	4.637
11	ORSI A.	66	CSVVA Varese	4.345
12	1 SORNIN-RANTET	15	Francia	4.149
13	2 BERTOLI-BARIOLI	82	CSVVA Varese	3.906
14	3 CATTANEO M.	111	CPV Milano	3.884
15	CIANI E.	27	AVAL Varese	3.839
16	4 BRIGLIADORI R.	17	S.V. Av. Milano	3.683
17	5 PECCOLO L.	18	Ae. C. Torino	3.623
18	6 VERONESI F.	10	AVAL Varese	3.619
19	7 AMBROSINI C.	9	A.M.	3.456
20	8 AGRESTA P.	61	CPV Milano	3.305
21	9 BARONI M.	50	Ae. C. Rieti	3.178
22	10 CASAGRANDE E.	4	Ae. C. Rieti	2.986
23	11 TESSERA CHIESA E.	64	Ae. C. Torino	2.909
24	12 RASINI C.	34	A.V.M. Milano	2.885
25	13 MUNEGHINA R.	76	CVVP. Torino	2.767
26	14 FONTANA V.	32	AVAL Varese	2.701
27	MANTICA U.	3	CPV Milano	2.594
28	15 LAMERA F.	71	Ae. C. Milano	2.219
29	16 DELLA CHIESA C.	77	CVVP Torino	2.149
30	17 URBANI P.	90	Ae. C. Roma	1.941
31	18 PILATI M.	80	Ae. C. Padova	1.885
32	19 FANOLI E.	711	CPV Milano	1.659
33	20 COLOMBO-VILLA	14	S.V.Av. Milano	1.231
34	21 PASTCRI D.	25	AVAL Varese	652

## CLASSIFICA « LEGA 2 » (TROFEO A. TAIT)

Graduatoria	Concorrente	Numero di gara	Ente di appartenenza	Classifica finale
1	NALDONI G. B.	44	Ae. C. Lucca	6.197
2	FIANCO G.	67	Ae. C. Rieti	4.971
3	PRESSATO-RIZZI	20	Ae. C. Bergamo	4.952
4	BALZER M.	5	Ae. C. Bergamo	4.829
5	CALANDRIN-GALLO	30	Ae. C. Padova	4.791
6	BRAMBILLA L.	99	AVAL Varese	4.491
7	DALL'AMICO P.	2	Ae. C. Torino	3.209
8	VITALI G.	11	Ae. C. Bergamo	3.121
9	CELADON-PAGNONI	72	Ae. C. Vicenza	1.778
10	SERRA S.	69	Ae. C. Bologna	230

# E LO SPECCHIO DELLE PROVE

7ª prova	6ª prova	5ª prova	4ª prova	3ª prova	2ª prova	1ª prova
494	966	1.000	923	1.000	964	1.000
581	1.000	754	1.000	906	1.000	963
586	761	850	932	755	962	852
523	783	751	898	856	851	1.000
531	885	892	741	685	977	843
107	938	839	831	936	848	991
550	831	779	741	751	907	937
107	874	866	946	727	906	968
531	954	671	932	725	692	847
502	765	579	894	599	514	784
94	761	590	657	740	682	855
488	721	679	243	638	709	671
372	564	613	864	423	463	607
107	579	657	711	606	491	733
456	522	535	568	539	582	637
107	605	625	780	348	586	632
0	617	597	675	547	456	731
107	633	623	705	340	524	687
107	542	513	717	446	528	603
106	559	540	676	345	472	607
106	535	231	738	497	504	567
107	448	421	717	458	379	456
106	550	233	740	460	297	523
0	520	433	568	348	413	603
0	495	284	571	489	443	485
17	524	260	738	215	417	525
—	—	—	872	454	630	638
—	—	—	898	218	461	642
—	—	—	898	143	501	607
—	—	—	101	143	417	530
—	487	233	508	229	522	567
—	—	—	658	—	496	505
—	—	—	109	215	380	0
—	—	—	0	0	264	193
107	0	88	0	0	264	193

7ª prova	6ª prova	5ª prova	4ª prova	3ª prova	2ª prova	1ª prova
915	944	1.000	887	841	846	764
963	920	777	817	406	549	539
1.000	828	—	1.000	267	896	961
136	1.000	662	547	354	1.000	730
98	868	777	492	822	110	788
785	740	770	826	221	430	719
—	—	—	456	1.000	744	1.000
804	788	—	474	354	456	245
—	—	—	297	589	168	724
—	—	—	—	—	—	230

# IL COMUNICATO STAMPA N. 8

Rieti 13 Agosto 1967

Con una breve e, come di consueto, sobria cerimonia alla quale hanno partecipato autorità civili e militari si è proceduto alla premiazione dei vincitori delle gare nazionali di volo a vela svoltesi sull'Aeroporto di Rieti dal 2 al 12 agosto ed organizzate dall'Aero Club d'Italia.

Il Trofeo Cenni medaglia d'oro, offerto dall'Aerocnautica Militare è stato assegnato al Centro Studi Volo a Vela Alpino di Varese al quale appartiene il concorrente Walter Vergani primo in classifica generale e con questa affermazione si è praticamente aggiudicato il titolo di Campione d'Italia 1968 quantunque questa designazione per essere ufficiale debba essere convalidata dalla Commissione Sportiva Centrale dell'Aero Club d'Italia in base alla nuova formula introdotta quest'anno.

Vergani era già stato campione d'Italia nel 1965; egli durante le 7 prove nelle quali si è articolata la competizione ha dimostrato le sue elevate capacità con una condotta uniforme e con prestazioni costantemente elevate imponendosi non solo agli altri concorrenti italiani ma anche agli ospiti stranieri tra cui il tedesco Spaenig che lo ha tallonato fino all'ultimo non riuscendo però a superarlo e aggiudicandosi il secondo posto in classifica generale. Gli sconvolgenti risultati della settima ed ultima prova del 12 agosto che ha costretto molti dei concorrenti ai primi posti in classifica a non completare il percorso ha fatto guadagnare il terzo posto a Giorgio Orsi e il quarto a Brigliadori Leonardo. Nella classe club che fa sempre parte della Lega 1 il migliore è stato la coppia Sornin-Rantet sul biposto M-200.

In Lega 2 la coppa Aldo Tait offerta dall'Alitalia è stata vinta dall'Ae C. di Lucca al quale appartiene il vincitore Naldoni che è seguito da Fianco e dalla coppia Pressato-Rizzi. Nel corso della cerimonia il Gen. Donno segretario generale dell'Aero Club d'Italia, ha tra l'altro annunciato che l'Italia parteciperà ai Mondiali in Polonia nel 1968 con una squadra di quattro piloti con due aliante classe libera e due classi standard.

## Discorso di chiusura

Permettetemi di ringraziare prima di tutto le autorità che hanno voluto intervenire a questa cerimonia che costituisce il corollario della brillante gara annuale Reatina. Particolarmente esprimo a nome dell'Aeroclub d'Italia la mia gratitudine al generale Lucentini, venuto espressamente da Roma in rappresentanza del capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare e al gen. Reinerio, mio vecchio amico e compagno di corso che rappresenta in questo momento l'Alitalia.

Non credo che occorra spendere molte parole per esaltare la competizione di cui Voi concorrenti siete stati protagonisti e che vi ha visto fortemente impegnati particolarmente quest'anno nel corso delle varie prove che si sono succedute.

Sulla base dei risultati raggiunti e del modo con cui avete saputo gareggiare, la vera grande confortante constatazione da farsi è che il nostro Volo a Vela va sempre più elevandosi e qualificandosi tecnicamente, registrando una costante crescita dei cultori e degli appassionati.

Se un giorno che speriamo molto prossimo il Volo a Vela entrerà nell'agone olimpico, non sarà difficile per il nostro paese procedere alle scelte e alle selezioni su un cospicuo nucleo di elementi qualificatissimi

per arrivare alla composizione di una squadra idonea a rappresentare degnamente e a difendere altrettanto degnamente i colori italiani. Intanto questa gara sarà, tra l'altro, indicativa per la scelta dei piloti: due in classe libera e due in classe standard che dovranno comporre la squadra italiana destinata a partecipare ai campionati mondiali di Volo a Vela che si svolgeranno in Polonia nel giugno del prossimo anno.

A tutti i concorrenti, va la lode più incondizionata; a coloro che hanno vinto come a coloro che hanno dovuto soccombere. Tutti avete dato il meglio di Voi stessi in una lotta condotta come sempre con ammirabile impegno agonistico con altissimo spirito cavalleresco. Come avete certamente constatato si accentua intorno allo sport che Voi prediligete l'interesse e l'attenzione dell'Autorità, dell'opinione pubblica, della stampa. Al trofeo Giuseppe Cenni si è aggiunto infatti, quest'anno, la Coppa Aldo Tait offerta dall'Alitalia.

La gara Reatina all'insegna dei nomi di due valorosi piloti che furono in Italia tra i primi appassionati cultori del Volo silenzioso, cresce dunque d'importanza e di prestigio. Ciò è molto significativo nel senso che Voi che l'animate e la vivacizzate sentite maggiormente lo stimolo a ben figurare e a mettere in luce attraverso un severo collaudo le vostre capacità.

Come nel passato, anche quest'anno sono scesi in lizza accanto a Voi fortissimi e agguerriti Volovelisti stranieri e la lotta ha avuto spesso fasi emozionanti.

Questa partecipazione straniera costituisce una testimonianza dell'importanza che a questa nostra gara viene attribuita anche all'estero e ciò deve costituire per Voi tutti motivo di fierezza e di orgoglio.

Per le innovazioni introdotte quest'anno non sarà soltanto la gara di Rieti, per quanto sia certamente la più importante e di gran lunga, a determinare l'attribuzione del titolo di campione nazionale.

Oggi non vi sarà quindi a tale riguardo nessuna programmazione sia pure in via ufficiosa. Bisognerà attendere come sempre il referto della Commissione sportiva centrale alla quale spetta l'esame della documentazione delle tre gare previste per il titolo, esame il cui esito si cercherà di rendere di pubblica ragione il più sollecitamente possibile.

Prima di procedere alla premiazione, consentitemi che io rivolga a nome dell'Aeroclub d'Italia un'ampia lode e il più vivo ringraziamento a quanti, oltre ai concorrenti si intende, hanno contribuito al regolare svolgimento e al felice esito della gara.

Alla Commissione sportiva operante autorevolmente presieduta dal prof. Pace. Ai traineristi che si sono sobbarcati ad un lavoro estenuante. Ai commissari, ai cronometristi, ai telemetristi, ai radioaerologisti, a tutti coloro insomma che si sono prodigati per il perfetto funzionamento dei vari servizi. Il Prof. Veneri, brillante direttore delle partenze e dei recuperi. Al capitano Rovesti nella sua qualità di comandante del centro, non solo, ma anche direttore di gara e nella sua veste particolare di responsabile del servizio di assistenza meteorologica, servizio che da consumato esperto ha saputo assicurare in modo impeccabile. Al rag. Vitale che, fedele interprete delle direttive ricevute, ha saputo ottenere che l'organizzazione predisposta, e si è trattato di una organizzazione assai complessa, non accusasse nessuna manchevolezza nelle sue delicate articolazioni.

Al Signor Bartocci che oltre ad espletare le funzioni di commissario ha egregiamente presieduto anche al servizio stampa, redigendo tempestivamente appositi comunicati attraverso i quali sono state potute seguire le varie fasi della gara.

Un caloroso ringraziamento va allo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare, al Comando della 2<sup>a</sup> Regione Aerea, all'Ispettorato delle Comunicazioni e Assistenza al Volo, al Comando del Locale Aeroporto per la larga assistenza come sempre fornita per mezzi messi a disposizione.

Un ringraziamento altrettanto caloroso va alla Stampa, che ha saputo mettere degnamente in risalto di fronte all'opinione pubblica, questa nostra massima gara Volovelistica che quest'anno, non soltanto per la classe dei concorrenti, ma anche per la qualità delle macchine che si sono affrontate, ha costituito una delle più appassionanti competizioni finora disputate qui a Rieti.

Arrivederci all'anno prossimo.

*Gen. Donno*

# INCONTRI

## Rolf Spaenig

È la seconda volta che partecipo alle gare di Rieti; rispetto al 1964 trovo che la qualità delle macchine e la preparazione dei piloti sono sensibilmente migliorate.

Le gare di quest'anno sono state molto belle: se è vero che i temi potevano essere più impegnativi, è altrettanto vero che è piacevole — considerata anche la natura del terreno sul quale si vola — poter concludere le prove rientrando in campo.

Per me sono doppiamente interessanti in quanto mi permettono di fare attività anche in questo periodo che in Germania non offre più grandi condizioni meteo.

Parallelamente al progresso delle nuove macchine, ho avvertito un notevole miglioramento della tecnica di volo e poichè anche i trenta secondi contano molto, ho dovuto impegnarmi al massimo. Due o tre anni fa anche in Germania si è cambiata, in concomitanza con l'uscita delle macchine molto veloci, la tecnica di volo ed oggi un buon numero di piloti è in possesso della necessaria tecnica. Se in Polonia abbiamo almeno una ventina di piloti altamente qualificati, in Germania penso ne avremo una decina; da quello che ho visto, ritengo che l'Italia disponga di almeno cinque piloti di questa categoria.

Il modesto numero di questo tipo di piloti, è in relazione diretta con la possibilità di diporre di questi super-alianti. L'affermazione dei piloti varesini è una conseguenza della qualità dell'addestramento pratico e teorico. La discussione sui voli effettuati e sulle tecniche applicate, porta automaticamente ad una preparazione più elevata. Un Centro come Varese, in Germania, per esempio, non esiste. L'addestramento è molto più individuale e conseguentemente più difficile. Il fatto che il nostro campione Huth dedichi molto tempo all'insegnamento presso i vari clubs, non sostituisce la necessità di un Centro dove l'addestramento collettivo è reciproco e quindi molto più efficace.

## Robert Wetli

Rispetto allo scorso anno, ho constatato che il numero dei piloti più qualificati è ancora aumentato. In considerazione poi delle nuove macchine è facile prevedere ulteriori miglioramenti per il volo a vela italiano.

Anche l'organizzazione è migliorata ed inoltre è per me particolarmente simpatica l'atmosfera di familiarità che regna sul campo tra tutti i concorrenti.

Anche noi abbiamo problemi riguardanti la disparità tra le macchine in gara. Noi abbiamo convenuto di dividere le classi in Libera e Standard, seguendo strettamente le regole del Campionato del Mondo.

L'assegnazione di diversi titoli nazionali di categoria, rappresenta anche una maggior pubblicità, della quale il Volo a Vela è sempre carente.

Non trovo giustificata la Lega 2 i migliori della quale potrebbero qualificarsi per le gare nazionali attraverso le gare regionali.

Desidero ripetere quello che già dissi lo scorso anno: i piloti italiani disertano le competizioni all'estero. Questo è un peccato in quanto, oltre allo stabilirsi di migliori rapporti, le competizioni rappresentano un efficace campo di addestramento e di confronto.

Nel 1968 le gare nazionali svizzere si svolgeranno poco prima dei mondiali di Leszno e spero proprio che venga da noi un rappresentante italiano.

## Sornin & Rantet

ancora un'affermazione dell'M.200.

Anche quest'anno il tempo è stato buono, se non eccezionale, e le gare si sono svolte regolarmente.

Le prove, abbastanza facili, non hanno permesso una più ampia selezione tra i concorrenti, ad eccezione dell'ultima prova. Quest'anno volo con l'amico Rantet, un pilota formatosi attraverso lo SFA, attualmente pilota di linea e reduce dalle gare francesi, dove ha ottenuto ottimi risultati.

(Sornin)

La mancata divisione delle classifiche tra classe « libera » e classe « club » affligge un po' i piloti di quest'ultima che partono con la consapevolezza di venir sicuramente battuti dalla libera. Ciò è valido se si vogliono giudicare solo le macchine, ma non credo che sia questo che si voglia. D'altro canto se si vogliono giudicare solo gli uomini è indispensabile ricorrere al monotipo. Questo può essere il caso delle gare nazionali. Sono però pienamente favorevole ai grandi concorsi internazionali nei quali si possono confrontare uomini e macchine.

Per il momento si deve accettare la divisione dei mondiali in Libera e Standard, auspico però la creazione o meglio il ritorno alla classe dei biposti nei mondiali. Ciò promuoverebbe lo sviluppo degli alianti biposti che permettono voli estremamente interessanti.

(Rantet)

## Angelo Zoli

*Bergamo, con il patriarca Zoli, si è presentato a Rieti con quattro alianti e cinque piloti e — indipendentemente dal numero — si è distinto per la compattezza e l'affiatamento. Il Diamant è stato l'aliante più fotografato, cediamo comunque la parola a Zoli per conoscere le sue opinioni.*

La mia partecipazione con il Diamant ha voluto essere principalmente rappresentativa. Avendo avuto la disponibilità della macchina solo tre giorni prima dell'inizio delle gare, non potevo avere alcuna velleità e sono logicamente partito molto lento e con una certa prudenza.

Con queste macchine occorre inoltre applicare una nuova tecnica di volo, fidarsi di più delle tabelle e correre. Nel triangolo dei 200, con condizioni buone, ho fatto quattro termiche con un guadagno totale di 2800 metri, per il resto sono andato il più diritto possibile.

Una tabella dell'SHK, prestatami dal Giorgio Orsi, mi permetteva di impostare il plané a 50-60 Km. dal campo, raggiungendo velocità pazzesche.

I temi assegnati sono stati abbastanza azzeccati, trovo però che non sia logico assegnare gli stessi temi ai concorrenti di Lega 2, che hanno e devono avere delle limitazioni rispetto ai concorrenti di Lega 1.

## Lorenzo Peccolo

L'Aero Club di Torino è presente quest'anno a Rieti con sette piloti. Ritengo che la nostra preparazione sia stata piuttosto eterogenea ed incompleta, anche per le difficoltà che si incontrano a Torino nello svolgimento dell'attività sportiva. Il problema è di vecchia data e penso che la sua natura sia più politica che tecnica o economica.

Quasi tutte le difficoltà che il volo a vela incontra si possono far risalire alla troppa scarsa conoscenza di tale attività ed all'assoluta mancanza di organismi adatta alla diffusione di tale sport.

Solo dalla formazione di una larga base di giovani volovelisti potranno emergere quei rincalzi che tutti attendono e contemporaneamente potrà diffondersi la mentalità necessaria a smuovere le attuali difficoltà.

Per quanto riguarda queste gare — tralasciando ogni commento circa le molte improvvisazioni che le hanno precedute — vorrei limitarmi a qualche accenno circa l'uso della radio che, a mio parere deve essere costante ed il più completo possibile.

In particolare ritengo utilissimo l'impiego della radio da parte dei Commissari ai piloti, che potrebbero dare il « visto » al concorrente, evitando le fotografie e tutte le possibili complicazioni che spesso insorgono.

## Ercolino Addario

Il problema dei trainer si fa costantemente più pressante ed è di duplice natura: il numero e lo stato di efficienza.

Ritengo che, all'attuale stato delle cose, lo Stinson L.5 sia la miglior macchina esistente. Pertanto, in attesa che qualcuno progetti qualcosa di meglio, penso sia indispensabile mettere a zero ore gli L.5 e munirli di motori ed eliche adatte. Occorre provvedere con urgenza altrimenti ci vedremo costretti a terra per mancanza di trainer.

È anche indispensabile provvedere alla definitiva cessione degli Stinson al fine di permettere agli assegnatari tutte quelle modifiche che possono sensibilmente migliorarne le prestazioni.

Dovendo stabilire una classifica tra i diversi trainer che ho avuto occasione di provare, metterei L.5 al primo posto assoluto, seguito dal P.19 150 CV con elica a passo variabile, altro potente ed ottimo trainer.

## INTERVISTE

*Ms. Castanier — Direttore della Carman di Moulins — ha preso la simpatica abitudine di fare una capatina a Rieti durante lo svolgimento dei Campionati.*

*Abbiamo colto tale occasione per rivolgergli, per la collaborazione di Mario Puppi, alcune domande che riportiamo qui di seguito.*

*D. - Verso quali alianti sono orientati gli acquirenti francesi e per quali ragioni?*

R. - Attualmente in Francia, ove 100 Clubs svolgono attività di Volo a Vela, vi sono solo 200 alianti monoposto la cui costruzione è avvenuta dopo il 1962, molti alianti sono di costruzione precedente al '46-'48. La flotta nazionale di alianti deve pertanto essere completamente rinnovata.

Il mercato è orientato verso qualsiasi tipo di aliante (Fauconnet, M. 100 S, Javelot, Edelweiss, Bijave, M. 200) purché di produzione nazionale. Ciò è dovuto all'attribuzione di premi d'acquisto di notevole entità e riservati solo agli alianti prodotti in Francia. È per questa ragione che gli alianti di produzione straniera sono quasi inesistenti in Francia.

*D. - È d'accordo con i risultati di una recente indagine, riguardante il mercato in-*

*ternazionale degli alianti, riportata in parte sul precedente numero della nostra rivista?*

R. - In linea di massima sono d'accordo con l'inchiesta tratta dalla rivista polacca « Biil ». Trovo però che vi sia troppa sproporzione fra il numero degli alianti biposto e quello degli alianti monoposto standard. Vedrei meglio se la percentuale dei biposti fosse del 20 % e quella degli standard del 40 %.

*D. - Qual'è la percentuale di alianti che in Francia vengono acquistati da privati?*

R. - Gli alianti privati sono rarissimi. Ve ne è qualcuno e di costruzione straniera. Infatti i già citati premi di acquisto vengono concessi solo ai Clubs che sono i proprietari di quasi tutti gli alianti. I militari hanno in totale 35 alianti, ma esiste un accordo con i Clubs, con sede vicina alle basi militari, secondo il quale l'allenamento dei militari dell'Armée de l'Air e di altri corpi avviene con alianti degli Aero Clubs.

*D. - In base alla sua esperienza di costruttore, qual'è il suo giudizio sul crescente impiego delle materie plastiche.*

R. - Ci rendiamo conto che l'impiego delle materie plastiche sarà utilissimo, soprattutto per il rispetto dei moderni profili alari. Purtroppo, per il momento, la nostra esperienza nell'impiego di tale materiale è limitata. Ritengo inoltre che il suo impiego comporterà grandi difficoltà tecnologiche e tecniche non ancora risolte.

# ASTERISCHI

## La premiazione

Anche nella cerimonia della consegna dei premi ai vincitori della grande competizione internazionale di Rieti, e nella consistenza dei premi stessi, il volo a vela si distingue dagli altri sport aerei.

Lo sport dell'aria per eccellenza conserva nell'esteriorità un suo carattere che, — con chiaro riferimento alla valle Sabina nella quale giace l'aeroporto di Rieti e dove il poverello d'Assisi lasciò tanta traccia di se fondandovi quattro monasteri — si manifesta soprattutto nella modestia, se non povertà, dei premi. Quest'anno si è riscontrato, sempre nell'esteriorità, un piccolo passo avanti con l'adozione del podio olimpico per i primi tre classificati di ogni Lega o classe.

Dopo il discorso ufficiale del Segretario generale dell'Aero Club d'Italia, gen. G. Donno, rivolto alle poche autorità presenti in una modesta cornice di pubblico, formato da concorrenti, aiutanti, familiari e relativi figli in gran numero, il Presidente della commissione sportiva di gara ha letto le classifiche ufficiali. Poi sono stati consegnati i pochi premi che, come da Regolamento, consistevano in: al vincitore assoluto medaglia d'oro grande, al secondo d'argento, al terzo di bronzo. Al primo classificato della classe Club — due piloti trattandosi di un biposto — una medaglia d'oro piccola, al secondo d'argento, naturalmente piccola, al terzo di bronzo anch'essa piccola. Analogo trattamento ai primi tre della Lega due, mentre a tutti è stata distribuita una medaglia di bronzo ricordo!

È bensì vero che al Club di appartenenza del vincitore di Lega uno è stata consegnata, da custodire per un anno, la coppa G. Cenni, e per la Lega due il Trofeo A.

Tait, e che pochi altri premi sono stati offerti dal C.O.N.I., dal Ministero Trasporti e Aviazione Civile, dalla Provincia e dal Comune di Rieti, ma ciò non toglie che la povertà di quanto è stato dato nell'insieme ai concorrenti a premio delle loro fatiche sportive abbia lasciata una non favorevole impressione, soprattutto in chi ha saputo valutare l'entità dell'impegno di mezzi e di energie di tutti i partecipanti alla competizione. Chi poi ha potuto istituire confronti fra questa miseria e la dovizia di premi in altre competizioni aviatorie di impegno e significato agonistico inferiore a quella di Rieti, non ha potuto far a meno di considerare la sperequazione sin troppo evidente. C'è infatti uno stridente contrasto, in termini economici, fra l'onere che gli appassionati di volo a vela sopportano per poter soddisfare la loro passione sportiva e il valore dei premi e ancor più il loro modestissimo numero.

Va però dato atto che i volovelisti, da veri sportivi quali sono, non danno alcuna importanza a quel particolare, mentre ne danno molta di più ad altri problemi la cui soluzione non costerebbe una lira all'Ae. C.I. come ad esempio un più logico regolamento per il Campionato di specialità. L'avvento dei superalianti ha portato il volo a vela sportivo ad una svolta quasi rivoluzionaria anche nei riguardi della sua economia, e con riflessi che potrebbero anzi possono influire sulla sua ulteriore espansione, qualora si consideri che certi nuovi alianti costano da quattro a sette milioni e che salvo qualche rara eccezione si tratta di proprietà dei singoli e non dei Clubs. Lo sport volo a vela accentua il suo carattere di sport d'élite, oltre che per le difficoltà tecniche che gli sono proprie anche per gli oneri economici che comporta, e questo rende più difficoltosa la sua indispensabile espansione.

## Il problema dei rincalzi

È questo uno dei più seri problemi da risolvere perchè, se non intervengono fatti nuovi, gli oneri sempre più elevati dello sport volovelistico portano ovviamente alla esclusione di elementi dotati ma economicamente sprovveduti, con conseguente riduzione del campo di scelta e una sem-

pre più ridotta affluenza degli indispensabili rincalzi.

Se consideriamo le recenti gare di Rieti e quelle di Torino e Bologna, i nuovi piloti sportivi si possono contare sulle dita di una sola mano. I partecipanti all'annuale gara di Rieti sono da anni quasi sempre gli stessi, con qualche assenza e qualche riapparizione, ma di elementi nuovi se ne scano visti quest'anno ancor meno che in passato.

Il fenomeno è indicativo di una situazione che va considerata in tutta la sua importanza ed anche gravità, ricercandone le cause possibili, che non sono soltanto di natura economica. Una, e forse la più importante, è data dall'assenza in Italia di un centro di addestramento a livello superiore che disponga degli uomini e dei mezzi necessari per l'effettuazione di « stages » di perfezionamento del pilotaggio. Un Centro nel quale si applichino i concetti affermati con tanta chiarezza ed autorevolezza da Landi al Congresso dell'OSTIV in occasione dei Campionati mondiali in Argentina. Rieti è il luogo idoneo a tale indispensabile funzione ma non l'ha mai adempiuta per insufficiente disponibilità degli istruttori idonei alla particolare attività, troppo spesso assorbiti dalle lezioni di pilotaggio elementare. Il Centro di volo a vela, in sostanza, non ha mai potuto assolvere « in pieno » le sue più importanti funzioni, non tanto per insufficienza di materiali o deficienza di uomini, quanto per la impossibilità di impiegare gli istruttori in voli di addestramento avanzato.

(Il problema è di tale importanza da non permettere una approfondita trattazione in breve spazio. Ma anche in questa occasione si può avanzare una timida speranza che venga opportunamente trattato in occasione della riunione indetta dall'Ispettorato dell'Aviazione Civile per iniziativa lodevolissima del Gen. Garretto che sta prendendo a cuore i problemi del volo a vela italiano con una sensibilità e chiarezza che lasciano molto bene sperare. Ci auguriamo pertanto di poter ben presto dare buone notizie in merito a questo e agli altri argomenti che saranno affrontati nella importante ed opportuna riunione).

Quell'addestramento, dicevamo, che ha nel punto di non ritorno, nei circuiti e in percorsi di una certa consistenza i cardini es-

senziali, oltre ad altri aspetti tecnici che qui non è il caso di ricordare. Ora ci sono anche gli alianti biposto adatti e ci sono i moncoposto, ma gli istruttori sono troppo assorbiti nell'insegnamento elementare ad allievi che purtroppo frequentano il Centro, in grande maggioranza, per fini non precisamente volovelistici, e diciamo francamente per tornaconto personale. Aludiamo, com'è evidente dalle premesse, ai giovani che conseguono il brevetto di volo a vela soltanto per ottenere l'ammissione ai corsi allievi Ufficiali del ruolo servizi. È uno strumento che dovrebbe essere utilizzato per fare dei volovelisti, che per il suo funzionamento assorbe copiose energie e mezzi pertinenti al volo a vela, ma è maleamente utilizzato e, quel ch'è peggio, non può esserlo al fine per il quale è stato creato.

Da questo stato di cose è evidente, oltre alla dispersione di energie e danaro, la mancata produzione di veri piloti che vengano ad accrescere le file del volo a vela italiano che, mentre progredisce tecnicamente al vertice, non allarga la sua esigua base.

## La Lega tre

Il giorno della premiazione, mentre erano sul podio i francesi Sornin e Rantet, primi classificati con l'M.200 nella classe alianti da Club, un bambino di circa tre anni, pressochè nudo, apertosi un varco fra i presenti si è diretto presso Sornin, del quale è figlio, l'ha raggiunto sul podio e vi è rimasto sino a premiazione avvenuta, portando alla cerimonia una nota di simpatica familiarità.

Quell'episodio, nel gesto istintivo del bambino di un volovelista, ha posto in risalto una particolarità di questa edizione che non è sfuggita a molti protagonisti o spettatori. Mai come quest'anno si erano veduti tanti bambini attorno agli alianti e naturalmente tante mamme. Il volo a vela italiano invecchia, diciamo meglio matura. Sembra ieri il tempo in cui attorno agli alianti si vedevano le prime signorine, sorelle, amiche, fidanzate di volovelisti, talvolta semplici aiutanti od anche allieve pilota. Ora le stesse fanciulle di un tempo

sono con noi nell'ambiente, circondate da figli. Si va dai quattordici anni di Mario C'eni, già valido aiutante del padre, ai tredici mesi del figlio di Leonardo Briigliadori, che fra i presenti in campo ha battuto il primato della giovinezza, seguendo le orme del padre che quel primato forse conserva ancora fra i gareggianti, mentre il buon Cesare, assente Marietti, ha stabilito quello dell'anzianità, unico « nonno veleggiante sportivo ». Prevalgono fra i volovelisti in gara gli sposati con prole, non tutti presenti a Rieti, e non vorremmo che i sospirati rincalzi del volo a vela sportivo stiano proprio nei rampolli della « Lega tre » che, in attesa di cimentarsi in volo respirano intanto l'aria dell'aeroporto e ascoltano i discorsi dei grandi, cominciando ad assimilare i concetti sui quali si basa questa nostra passione.

Non rare le signore presenti anch'esse pilota, seppur lontane dal toccare il livello tecnico della signora Orsi che, anche quest'anno, sebbene non ancora del tutto assuefatta alle caratteristiche del suo nuovissimo « Cirrus », ha prevalso su non pochi uomini.

In quanto alle professioni c'è di tutto fra i piloti di volo a vela. In gara c'erano cinque ingegneri e tre periti industriali, cinque industriali, un paio di dirigenti d'azienda, quattro dottori in economia e commercio, sei commercianti di vari rami, dalla pellicceria all'orologeria, all'antiquariato, diversi funzionari di enti, uno studente universitario, due piloti di linea, un avvocato, un tipografo, un Ufficiale pilota in S.P.E., un agricoltore, una casalinga, un istruttore di volo a vela, che come i piloti di linea si riposa veleggiando, due medici ed in ultimo — ogni allusione al suo posto in classifica è puramente casuale — un bidello.

## Poeti o ingegneri

Con fiorita immagine i volovelisti sono stati più volte chiamati i poeti dell'aria, e chi parli del loro hobby con molti di essi si convince che poeti e innamorati del volo sono veramente. Ma ahimè anche il volo a vela si evolve e non è immune dall'influenza del progresso scientifico e tecnologico. L'agonismo e l'avvento dei nuo-

vi alianti sportivi, anzi da corsa, vi stanno operando una trasformazione profonda che influenza anche il linguaggio rendendo inattuali certe espressioni, validissime ieri, anzi ancora valide, ma soltanto per il volo a vela da diporto, ch'è per fortuna ancora ricco di tutto il suo fascino e della sua poesia.

Per contro il volo a vela agonistico sta perdendo tutti i giorni un poco della sua originaria poesia, per divenire sempre più scientifico e tecnico. Il volo a vela assume un carattere sempre meno verticale, si appiattisce man mano che il maggior rendimento degli alianti limita le necessità di quota, in gara ridotta all'essenziale. Il confronto fra le cartine barografiche di voli di gara sullo stesso percorso, con alianti da Club e superalianti, dovrebbe dare una idea plastica della differenza fra i due tipi di voli.

È evidente nel volo agonistico con superalianti una maggiore tensione, un più marcato tecnicismo. La poesia degli incantati silenzi fra nubi e montagne viene ad essere sopraffatta dalle pressanti esigenze tecniche impegnano il pilota senza concedergli la minima possibilità di distrazione o distensione, pena la perdita di secondi preziosi e sempre più difficili da recuperare. Dopo tanti anni dalla sua nascita il volo a vela continua a rimanere, scusate la frase abusata, questo sconosciuto.

## AL PALO (di partenza) LA COMMISSIONE CONSULTIVA

*Nel numero precedente abbiamo invitato la C.C. a voler esprimere il proprio punto di vista in merito alle vicissitudini del Regolamento per il Trofeo « G. Cenni » e per l'assegnazione del titolo di Campione nazionale.*

*Il nostro invito aveva due intendimenti: sapere se la C.C. era in grado di esprimersi nella sua veste ufficiale di organo statutario dell'Aero Club d'Italia e nel contempo mettere a fuoco la cattiva abitudine di fare e disfare i regolamenti senza informare gli sportivi, che, in definitiva, sono i più diretti interessati.*

*La C.C. ci ha fatto scrivere da Vergani la lettera che riportiamo qui di seguito, riservandoci un eventuale commento in seguito. Poichè riteniamo che alla C.C. competa il compito di stendere il Regolamento delle gare nazionali (Regolamento che deve essere sottoposto all'approvazione della C.S.C.), esponiamo la sintesi dei pareri raccolti da una parte dei piloti presenti a Rieti (scusandoci di non poterlo fare più estesamente) affinché la C.C. possa conoscere il loro parere.*

*Gran parte dei piloti interpellati espone o concorda sui seguenti punti:*

- 1 - la divisione in libera e club avvenuta all'ultimo momento, è giustificata da una situazione contingente; rappresenta comunque un ripiego da non ripetere per il prossimo anno;*
- 2 - divisione dei concorrenti in classe libera e classe standard (come ai mondiali) con classifiche e titoli nazionali separati;*
- 3 - creazione di una classe « club » per valorizzare gli aianti di non recente costruzione, con relativa classifica e titolo nazionale;*
- 4 - soppressione della Lega 2, che non ha raggiunto il pur valido scopo per la quale venne creata;*
- 5 - assegnazione dei rispettivi titoli nazionali solo sulla base delle gare di Rieti;*

*altri pareri raccolti riguardano:*

*6 - classi più omogenee faciliteranno il compito della C.S.O. nell'assegnazione dei temi di gara, che logicamente potranno (o dovranno) essere diversi per le rispettive classi in gara;*

*7 - l'iscrizione alle gare di Rieti, valide per l'assegnazione del titolo nazionale, dovrà essere subordinata a determinati titoli di qualificazione;*

*8 - le gare di Torino e di Bologna devono rappresentare, e per i nuovi piloti sportivi, la porta di accesso all'attività agonistica nazionale.*

*Questi sono i pareri di una sola parte dei piloti sportivi. Li abbiamo esposti per fornire materia di discussione invitando tutti gli interessati a voler esprimere, scrivendoci, le proprie opinioni.*

*Chiudiamo con una raccomandazione: i regolamenti devono essere predisposti con almeno un anno di anticipo, la Commissione faccia quindi in modo che il Regolamento del 1968 sia ritenuto senz'altro valido per il 1969, approntando comunque tutte quelle modifiche che potranno servire a migliorare il Regolamento del 1970.*

*Non sappiamo ancora se questo numero uscirà in tempo per il X Briefing di Bologna, riteniamo comunque che Bologna sia senz'altro la sede valida per ampliare la discussione e contribuire a smuovere la C.C. da un immobilismo che non sappiamo ancora se reale od apparente.*

# LETTERE ALLA REDAZIONE

Caro Scavino,

rispondo a nome della Commissione di Volo a Vela al quesito posto da questa piacevole rivista circa la regolamentazione del Campionato 1967.

Devo innanzitutto dirti che già dalla fine maggio scorso la Commissione si è fatta promotrice di un'azione presso il Presidente della Commissione Sportiva Centrale per ottenere alcune rettifiche del regolamento stesso e che abbiamo trovato nel Generale Del Duca una buona possibilità di dialogo. I punti sui quali ci siamo intrattenuti, sono stati i seguenti:

- Articolazione del Campionato Italiano su più gare;
- Divisione degli alianti in classi;
- Handicap nelle gare di volo a vela;
- Limitazione sull'uso della radio;
- Equipaggio e zavorra nei biposti concorrenti al Trofeo Cenni;
- Conseguenze e sanzioni per mancato avvistamento di concorrenti sul traguardo di partenza.

Su alcuni di questi punti il Gen. Del Duca ha fatto sue le nostre argomentazioni ed ha provveduto in conseguenza: vedi per esempio la divisione degli alianti in classi che in origine era prevista solo per standard e libera, indipendentemente dalle prestazioni delle macchine; oppure anche per l'ultimo argomento fra quelli sopra elencati. Su altri punti invece, anche a causa della limitatezza del tempo a disposizione e della mancata possibilità di un incontro, non si è potuto ottenere gran che, pur essendovi speranze per rettifiche in occasione della stesura del regolamento 1968. Poiché « Volo a Vela » ha chiesto il pa-

rere della Commissione di specialità sul primo argomento, non ho difficoltà a confermarti che la stessa è favorevole al ritorno su un'unica gara (quella di Rieti) per la designazione del Campione d'Italia per l'anno in corso; e ciò per l'eccessiva quantità di giornate libere necessarie per la partecipazione a tre gare volovelistiche, per la spesa che esse comportano per ciascun concorrente, per la mancata possibilità per ogni club di mandare contemporaneamente a tutte le gare sia piloti da Nazionale che esordienti.

Ti posso infine anticipare quali sono i punti di rettifica che la Commissione di Specialità intende presentare alla Commissione Sportiva per il prossimo Campionato, oltre a quello più sopra esposto:

- Attribuzione di un titolo di Campione per ognuna delle due Classi e cioè la « Super » e la « Club »; qualora il numero degli alianti « standard » in ognuna delle due classi fosse di almeno dieci, creazione di sottoclassi « standard super » e « standard club » con espressione in questo caso di un massimo di quattro Campioni d'Italia.
- Richiesta di un minimo di ore volate nell'anno per l'ammissione di concorrenti in Lega 1, in aggiunta degli altri requisiti richiesti.
- Possibilità per i biposti di effettuare le prove con o senza passeggero a bordo: ciò per estendere ad essi la possibilità implicitamente ammessa ai monoposti di caricare o meno zavorra ad ogni prova.
- Liberalizzazione dell'uso della radio, limitando i divieti all'uso di apparecchiature radiogoniometriche di terra.
- Obbligatorietà di consentire la scelta dell'ora di decollo nelle gare di distanza e quando sia imposto il taglio del traguardo subito dopo lo sgancio.

Cordialmente.

W. Vergani.

# HANDICAP E CLASSI

L'avvicinato delle supermacchine (che a Rieti hanno fatto man bassa dei primi posti) rende necessaria l'adozione di sistemi adeguati a consentire che tutti i piloti possano competere su un piano di parità o quasi almeno per ciò che riguarda l'alante impiegato. Tutto ciò, naturalmente, fintanto che le competizioni volovelistiche continueranno ad essere delle gare « conduttori » piuttosto che « marche », secondo la terminologia automobilistica.

Ciò può essere realizzato seguendo due vie: l'handicap o la divisione in classi. Col primo si ha il vantaggio di confrontare i risultati di tutti i concorrenti fra loro; col secondo, almeno per ora, si ha maggiore naturalezza di controlli, almeno in ogni singolo gruppo.

A Rieti si è sperimentato l'istituzione della classe « club » senza che peraltro potesse essere portata alle sue naturali conseguenze quali la classifica separata e la laurea di un campione nazionale per questa categoria; ciò ha svuotato di contenuto tale istituzione. Va notato per inciso che l'elenco degli alianti riconosciuti « club » è destinato ad essere allungato ogni anno in relazione alle conoscenze che per esperienza di volo diretto od indiretto — e non solo per polari — vengono realizzate.

L'articolo apparso nello scorso numero di *Volo a Vela* relativo ad un sistema di handicap — veramente interessante — propone una penalizzazione variabile a seconda delle condizioni meteo di ogni giornata — desunte a posteriori dalle prestazioni ottenute — avviando alla grossolanità degli handicap fissi. È infatti evidente che

le differenze di prestazioni fra alianti di diverse epoche tendono ad aumentare col miglioramento delle condizioni meteo. Tuttavia tale sistema non è ancora perfetto per carenza di dati relativi alle capacità di salita degli alianti e soprattutto per l'incapacità di tradurre in valutazioni oggettive il vantaggio offerto da una superiore efficienza alle velocità di normale impiego: cioè alla possibilità di superare grossi « buchi », superare ostacoli orografici, realizzare rotte dirette anziché complicate deviazioni, eccetera. Elementi questi determinanti della possibilità di compiere buone distanze o chiudere circuiti, prima ancora che del realizzare buone medie orarie.

La strada comunque è buona. È sperabile che, fra l'altro, induca progettisti, costruttori e sperimentatori a fornire in futuro non solo i dati sulle discese in volo rettilineo ed aria calma, ma anche quelli delle salite in aria turbolenta e volo circolare, nonché qualche parametro sulla maneggevolezza.

Allo stato attuale delle conoscenze quindi l'handicap è di applicazione ancora molto incerta presentando lo stesso grado di approssimazione delle divisioni in classi quando, come nel nostro caso, la valutazione avviene per stima come per le pellicce; caso in cui si è voluto integrare le conoscenze offerte dalla polare delle velocità con impressioni sulle capacità di salita.

A Rieti si è usata la divisione in classe « super » e « club » tralasciando per il momento la classificazione internazionale di « libera » e « standard ». Ciò in quanto è assai superiore la differenza intercorrente fra due alianti di differenti epoche, pur appartenenti entrambi alle stesse classi internazionali, che non fra un « libera » ed uno « standard » contemporanei.

La divisione di cui sopra potrà essere ripresa in seno ad ogni categoria super o club quando il numero di concorrenti in ciascuna di esse sarà tale da consentire il normale funzionamento delle formule di punteggio attualmente usate.

# PERMESSO DI VOLO AI PILOTI STRANIERI

gredire sulla strada di uno sviluppo disciplinato, dunque sicuro, dell'attività aerea nell'interesse dell'aviazione civile italiana. Colgo l'occasione per salutarLa molto cordialmente.

*Il Generale Gustavo Garretto, capo ufficio Navigazione Aerea dell'Ispettorato Generale dell'Aviazione Civile ci scrive:*

(Gen. Gustavo Garetto) ».

« Roma, 1 settembre 1967

Egr. Sig. Marietti,  
ho letto il Suo articolo apparso sul numero 69 della rivista "Volo a Vela", e a me dedicato, col quale ha trattato in modo chiaro e convincente la questione riguardante il permesso oggi necessario ai piloti stranieri per poter volare su alianti e velivoli immatricolati in Italia.

Come prima cosa voglia dirle che vene e polsi, creda, non mi tremano affatto quando è necessario svolgere azioni per agevolare l'attività dei piloti, anche se si deve cercare di far breccia in quello che Lei chiama il muro burocratico e che, proprio perchè muro, offre resistenza da muro.

Nessuna norma può togliermi la possibilità di vedere la soluzione pratica di problemi che competono al mio ufficio ma l'azione, quando si tratta di sfondare il muro burocratico, deve essere ovviamente paziente, convincente ed insistente; è la sola azione... meccanica che può far breccia in un muro.

Comunque, tornando al nostro argomento, esso è stato già affrontato in sede competente due volte nel recente passato ma purtroppo con esito ancora non soddisfacente.

Il Suo articolo mi dà motivo, dunque La ringrazio, per insistere a cercare di fare un passo avanti o addirittura risolvere il problema nel senso da Lei e da tutti auspicato. In conclusione mi sembra che siamo d'accordo sulla necessità di migliorare e pro-

*Siamo grati al Gen. Garetto della cortesissima lettera che ci fa sperare di avere trovato in lui un alleato. Sembra impossibile che una questione così banale e chiara sia già stata affrontata due volte con esito non soddisfacente. Dove sono dunque i nemici che costruiscono l'impenetrabile muro? Nella frase conclusiva della lettera ci sembra intravedere preoccupazione di sicurezza; ma a questo provvedono già gli stessi Aeroclub che si guardano bene dall'affidare il loro materiale di volo a piloti non sperimentati e solo dopo prove e controprove, a cui nulla possono aggiungere le indagini Ministeriali. Se si tratta di sicurezza militare, bisognerebbe fare come in Russia e proibire il volo anche ai piloti che usano apparecchi immatricolati all'estero. Ora attendiamo con fiducia. Chissà che anche l'Aeroclub d'Italia non si decida a fare qualche cosa, anche per ottemperare agli inviti che la F.A.I. ha ripetutamente rivolto a tutti gli Aeroclub nazionali perchè venga riconosciuta in tutti gli Stati la validità dei brevetti di Volo a Vela nazionali.*

# notiziario

## A Cremona il 5° raduno degli aliantisti da sbarco

*Dal giornale La Provincia di Cremona, inviatoci dal Prof. Tommaso Donato, stralciamo la cronaca del Raduno svoltosi sull'aeroporto del Migliaro.*

« SULL'ONDA DEI RICORDI CON UN PO' DI NOSTALGIA. Festa di cuori e di spiriti Domenica all'aeroporto del Migliaro per il quinto raduno nazionale degli ex aliantisti da sbarco. Molta cordialità, grandi manate sulle spalle e un pizzico di nostalgia. C'era gente, oltre che di città, venuta da Torino, Parma, Milano, Bologna; molti arrivati addirittura in aereo. Alle 11,30, dopo la messa al campo, un "ex" cremonese ha letto la preghiera dell'aliantista (chissà quante volte mormorata a fior di labbra prima di una missione...).

Poi la stura ai ricordi ed all'entusiasmo Un'attività aviatoria intensissima — sembrava il giorno dell'inaugurazione della pista — ha caratterizzato l'intera giornata grazie anche al favore del bel tempo. Un "ex" torinese si è addirittura esibito in acrobazie con aerei a motore e con aliantisti; roba da far trattenere il fiato. Pure eccezionale l'animazione che regnava nel

campo; capannelli qua e là di vecchi commilitoni, altri ancora, con i familiari, impegnatissimi in spiegazioni tecniche; rinnovati abbracci e frenetico lavoro di macchine fotografiche e di cineprese.

Durante il pranzo, consumato in un ristorante cittadino, ha parlato il comandante colonnello Adolfo Contoli per rievocare il periodo dell'addestramento e le vicende che hanno unito fraternamente il gruppo degli aliantisti ed altresì per ringraziare gli organizzatori del raduno.

A nome di questi il professor Tommaso Donato ha dichiarato fra l'altro che nessun sforzo, nessun sacrificio organizzativo è troppo pesante quando si avverte la soddisfazione di vedere uniti, dopo un quarto di secolo, tanti amici piloti che hanno conservato intatta la passione, l'entusiasmo, l'amore per il volo insieme con la più sincera dedizione alla Patria per la quale essi sono stati pronti a qualsiasi sacrificio ».

# Costituita l'Associazione Medici Piloti Aeronautici

*L'Aero Club d'Italia comunica:*

« Il 1° ottobre si è regolarmente costituita in Roma l'ASSOCIAZIONE MEDICI PILOTI AERONAUTICI, promossa dall'Aero Club d'Italia, che raccoglie nelle sue file i medici piloti degli Aero Clubs locali.

In base alle norme statutarie, definite dopo ampia discussione, possono far parte dell'Associazione, come soci effettivi, anche i farmacisti, soci piloti degli stessi Aero Clubs, regolarmente iscritti nell'Ordine Professionale, e come soci aggregati, medici e farmacisti non provvisti del brevetto di pilota, nonché gli appartenenti alle altre professioni ed arti sanitarie, iscritti nei rispettivi Ordini Professionali, che si interessino di medicina aeronautica dal lato scientifico e culturale.

Erano presenti un certo numero di medici piloti provenienti dai vari Aero Clubs. Alla cerimonia della costituzione ha conferito un carattere di particolare solennità la presenza del Gen. Magistrelli, in rappresentanza del Capo di Stato Maggiore dell'A.M.; il Ten. Gen. medico Polizzi di Sorrentino, Capo del Servizio Sanitario Aeronautico; il Prof. Venerando, Direttore dell'Istituto di Medicina dello Sport (che fa capo al C.O.N.I.); il Gen. Donno, Segretario Generale dell'Aero Club d'Italia (in rappresentanza anche del Presidente dell'Ente, Cav. del Lavoro Dr. Palma); il Prof. Sovena, Presidente della Commissione Tecnica Medici Aeronautici in seno all'Aero Club d'Italia; il Col. Prof. Scano, Direttore del Centro Studi e Ricerche di Medicina Aeronautica e Spaziale.

Il Gen. Donno ha porto ai convenuti il saluto dell'Aero Club d'Italia auspicando all'Associazione una prospera vita.

Hanno, quindi, preso la parola il Gen. Polizzi, il Prof. Venerando e il Prof. Sovena.

Con l'intervento di molti dei presenti è seguita un' ampia discussione per la messa a punto dello Statuto del quale era stata preparata una bozza.

Particolarmente interessanti sono stati, fra gli altri, gli interventi del Gen. Polizzi, del Prof. Scano e del Prof. Columella, noto chirurgo bolognese e altrettanto noto ed appassionato pilota, proprietario di un velivolo appositamente attrezzato per i soccorsi rapidi.

Subito dopo avvenuta la costituzione dell'Associazione è stata riunita l'Assemblea per procedere alle elezioni delle cariche sociali.

A Presidente dell'Associazione è stato eletto, all'unanimità, il Prof. Sovena.

Per il Consiglio Direttivo sono stati eletti: Dr. Nicolai (Aero Club di Roma); Dr. Gentilin (Aero Club di Treviso); Dr. Tedeschi (Aero Club di Napoli); Dr. Dal Monte (Aero Club di Roma); Prof. Columella (Aero Club di Bologna); Dr. Curi (Aero Club di Roma).

Per il Collegio Sindacale sono stati eletti: Dr. Matteucci (Aero Club di Parma); Dr. Primavera e Dr. Curti (entrambi dell'Aero Club di Roma) ».

## ALIANTE IN VENDITA

A Calcinata è in vendita un biposto BOCIAN.

Gli interessati all'acquisto possono scrivere direttamente al Centro Studi di Volo a Vela Alpino di Calcinata del Pesce - Varese.

# Dall'Aero Club d'Italia

## Notizie per la stampa

Il Consiglio Federale dell'Aero Club d'Italia, riunitosi a Roma il 4 corrente sotto la Presidenza del Cav. del Lavoro, Dott. Franco Palma, ha adottato numerose deliberazioni, talune delle quali molto importanti e che qui di seguito si riassumono:

1) È stato approvato il nuovo regolamento organico del personale che, rispetto al precedente, contiene sostanziali modifiche e meglio risponde al nuovo assetto interno assunto dall'Aero Club d'Italia.

L'entrata in vigore di questo regolamento è subordinata all'approvazione che deve intervenire da parte delle superiori autorità al cui esame sarà sollecitamente sottoposto.

2) È stato approvato un bando di concorso per l'ammissione di 20 allievi ad un corso per il conseguimento del brevetto di pilota civile di 3° grado, del brevetto di ufficiale di rotta di 2° classe, dell'abilitazione al volo strumentale e dell'abilitazione di radiotelegrafia in lingua inglese.

Il concorso è collegato alla prossima istituzione, presso gli Aero Clubs di Roma e di Torino, di apposite scuole di pilotaggio rispondenti allo scopo.

L'istituzione di queste scuole e la loro organizzazione sono il risultato di un approfondito studio, effettuato dall'Aero Club d'Italia, su direttive del Ministero dei trasporti e dell'Aviazione Civile - Ispettorato Generale dell'Aviazione Civile. Si è inteso, in tal modo, di colmare una lacuna fortemente sentita in Italia relativamente al problema della formazione dei piloti civili per l'Aviazione Commerciale, problema che presenta notevoli difficoltà per la sua idonea soluzione.

L'Alitalia organizzò, qualche anno fa, una

propria scuola di volo a Brindisi, ma essa è stata soppressa perchè rivelatasi troppo onerosa per la Compagnia.

L'anno scorso, secondo intese intervenute fra il Ministero Difesa-Aeronautica e quello dei Trasporti e dell'Aviazione Civile, è stata concordata la formazione unica di piloti militari e piloti civili professionisti attraverso corsi affidati all'Aeronautica Militare. L'esperimento si è iniziato da pochi mesi per un primo gruppo di allievi, ma per le decurtazioni apportate al bilancio del Ministero Difesa per la parte attinente all'Aeronautica, è da presumersi che, portata a compimento l'istruzione di questo primo gruppo, l'esperimento stesso non verrà ripetuto, come precedentemente previsto, per un secondo gruppo.

Il provvedimento intervenuto, è dunque, quanto mai provvido e mette l'Aero Club d'Italia nelle condizioni di contribuire concretamente alla formazione dei piloti in possesso dei requisiti necessari per l'impiego nell'Aviazione Commerciale.

Il bando, dopo l'esame e la definitiva approvazione da parte dell'Ispettorato Generale dell'Aviazione Civile, sarà pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale. Le clausole in esso contenute saranno rese note, nei loro esatti termini, non appena avranno avuto la sanzione ufficiale.

Con l'istituzione delle predette due scuole l'Aero Club d'Italia allarga ed irrobustisce notevolmente la sua funzione ed amplia i suoi compiti.

3) È stata decisa, con decorrenza dal 1° gennaio 1968, la unificazione delle speciali provvidenze a favore degli allievi piloti e piloti civili di 1° grado, consistenti in due distinti contributi da corrispondersi, il primo, all'atto del conseguimento del brevetto di 1° grado, ed il secondo, all'atto del conseguimento del brevetto di 2° grado.

Da tale data il contributo sarà uno soltanto e consisterà in L. 200.000 per i minori e per gli studenti universitari fino all'età di 26 anni; in L. 150.000 per tutti gli altri purchè non superino l'età di 32 anni.

Il contributo stesso verrà concesso dall'Aereo Club d'Italia al conseguimento del brevetto di 2° grado, conseguimento che deve avvenire entro due anni dalla domanda di ammissione al corso per il conseguimento del brevetto di 1° grado.

L'innovazione è importante ed ha indiscussa portata pratica in quanto tende ad agevolare unicamente i giovani realmente appassionati al volo e intenzionati a proseguire nell'attività di pilota anche dopo aver ottenuto il brevetto di 1° grado. In passato succedeva, invece, che molti, ottenuto questo brevetto per certi determinati scopi, abbandonava qualsiasi forma di attività di volo.

4) È stato deciso di elevare, con decorrenza dal 1° gennaio 1968, il contributo finora concesso dall'Aero Club d'Italia per la strumentazione completa IFR secondo le norme CEAC, portandolo da 1 a 2 milioni. Ciò nell'intento di incrementare, nella flotta degli Aero Clubs locali, l'adozione di velivoli idonei al volo IFR.

5) È stata decisa la partecipazione di una nostra squadra di volovelisti ai Campionati Mondiali di Volo a Vela 1968, che si svolgeranno a LESZNO (Polonia) nel giugno del prossimo anno. I piloti costituenti la squadra saranno 4: 2 in classe libera e 2 in classe standard, ed ognuno di essi disporrà di 3 aiutanti. Complessivamente la squadra stessa sarà composta di 18 elementi, compresi un Capo-squadra ed un assistente meteo. La spesa approssimativa per tale partecipazione si aggirerà sui 9 milioni di lire.

6) È stata decisa la corresponsione, da parte dell'Aero Club d'Italia, di uno speciale contributo agli Aero Clubs ai privati acquirenti di alianti (nazionali ed esteri, quest'ultimi nell'ambito del MEC). Il provvedimento che, per quanto si riferisce ai privati, non trova riscontro per l'acquisto di aeroplani, ha la sua giustificazione nel fatto che l'aliante è un mezzo impiegabile esclusivamente in campo sportivo, mentre l'aeroplano si presta anche ad altri impieghi. In sostanza, il provvedimento stesso tende a facilitare l'incremento della flotta e ad imprimere allo sport volovelistico un maggiore slancio.

7) È stata decisa la corresponsione di un premio di L. 1.500.000 ciascuno, ai realizzatori degli alianti CRIB - A2 - M300.

8) È stato deciso che all'aliante prototipo M 200, in dotazione al Centro Nazionale di Volo a Vela di Rieti, venga approntata una serie di modifiche a quelle adottate per un altro prototipo dello stesso aliante acquistato a suo tempo da una ditta francese, in considerazione del fatto che tali modifiche ne hanno decisamente migliorato il rendimento.

9) È stato deciso che ai partecipanti alle competizioni che si svolgono all'estero e ad esse iscritti a spese dell'Aero Club d'Italia, venga corrisposta una diaria giornaliera fissata in 2 dollari, a titolo di rimborso piccole spese. Essi finora fruivano solamente della diaria giornaliera per i giorni di viaggio nonché di vitto e alloggio a spese dell'Aero Club d'Italia. (*Due dollari d'onore! N.d.R.*)

Per i partecipanti, invece, alle competizioni che si svolgono in Italia, tale diaria è fissata in L. 1000. Il provvedimento tende ad incentivare e agevolare la partecipazione dei nostri sportivi alle gare nazionali ed estere.

10) È stata decisa la corresponsione di un contributo di L. 500.000 all'Associazione Nazionale Paracadutisti d'Italia per le spese da essa sostenute per la effettuazione di corsi di specializzazione svoltisi a Bologna nell'agosto scorso. Tali corsi hanno avuto lo scopo di formare elementi altamente qualificati e addestrati per la loro utilizzazione come quadri tecnici. L'Aero Club d'Italia potrà, anch'esso, largamente e vantaggiosamente avvalersi di tali elementi per lo sviluppo del Paracadutismo sportivo e per renderne maggiormente feconda l'attività.

11) È stata decisa l'adozione di numerose provvidenze a favore dell'Aeromodellismo e precisamente:

a) la corresponsione di un contributo di L. 500.000 ciascuno, agli Aero Clubs Bergamo, Milano e Cagliari per la costruzione di piste VCC;

b) l'apporto di un contributo di Lire 1.000.000 per l'erigenda scuola di Aeromodellismo destinata ad essere realizzata, a spese dell'Ispettorato Generale dell'Aviazione Civile, presso l'ae-

roporto dell'Urbe. La scuola, che assumerà la denominazione di «CENTRO SPERIMENTALE DIDATTICO» provvederà alla formazione degli istruttori di aeromodellismo e farà capo direttamente all'Aero Club d'Italia;

- c) la corresponsione di un contributo di L. 40.000 all'Aero Club di Perugia e di L. 25.000 a quello di Cagliari per le Mostre di Aeromodellismo da essi organizzate;
- d) l'elevazione da L. 200.000 a L. 400 mila del contributo per la disputa della «COPPA URBE» (Modelli da sala), importante Gara Internazionale organizzata a Roma dall'Aero Club di Roma.

12) Su proposta dell'Aero Club di Roma, il Gen. Bruno Ricco è stato nominato socio onorario dell'Aero Club stesso per le notevoli benemerenze acquisite, nel campo dell'Aviazione Generale.

## Anticipato il X Briefing delle «Due Torri»

L'Aero Club di Bologna ci informa che il X Briefing delle «Due Torri» si svolgerà in data 12 Novembre con il seguente programma:

- ore 9.30 ritrovo nei locali dell'Aero Club a Bologna sull'aeroporto di Borgonigale;
- ore 10.00 apertura del convegno;
- ore 12.30 pranzo;
- ore 14.30 ripresa lavori;
- ore 17.30 chiusura convegno.

Non conosciamo altri particolari ma abbiamo ragione di credere che il tutto verrà curato con l'ormai consumata esperienza degli amici bolognesi.

Il ritardo con il quale verrà distribuito questo numero rende inutile un nostro invito, confidiamo però di giungere in tempo per l'incontro di Bologna e di trovarvi tutti gli amici volovelisti.

## ANSA 57 Su incidenti aerei da turismo negli USA

New York, 18 ottobre (ANSA) - Gran parte dei disastri aerei nei quali rimangono coinvolti apparecchi da turismo negli Stati Uniti sarebbero il risultato di scompensi psicologici da parte dei piloti. Questa è la tesi del Prof. Stanley Mohler, un funzionario dell'Ente Federale per l'Aviazione Civile, il quale ha dichiarato nel corso di un convegno che «i disastri aerei sono in maggioranza la risultante di azioni deliberate a livello del subcosciente».

Dopo aver rilevato che negli Stati Uniti ogni anno vi sono in media cinquecento incidenti nei quali sono coinvolti aerei da turismo e che in questi incidenti perdono la vita un migliaio di persone, il Prof. Mohler ha affermato che indagini statistiche hanno dimostrato che nel 90 per cento dei casi i disastri vanno attribuiti a «particolari condizioni psicologiche dei piloti».

Nel 30 per cento degli incidenti, ha proseguito il Prof. Mohler, le autopsie rivelano un «alto contenuto di alcool» nel sistema sanguigno del pilota; un altro 30 per cento degli incidenti avviene mentre i piloti sono intenti a compiere evoluzioni pericolose che possono essere considerate l'equivalente di «bravate»; infine nel 30 per cento dei casi gli incidenti sono causati dal fatto che i piloti si erano alzati in volo nonostante le avverse condizioni meteorologiche.

A detta del Prof. Mohler, esisterebbe una spiegazione psicologica applicabile a tutte e tre le categorie percentuali. Va premesso innanzitutto — egli ha spiegato — il risultato di studi dai quali si è appurato

che alcune persone intraprendono l'hobby del volo come una specie di « compenso psicologico » in relazione ad una vera o presunta « inadeguatezza sessuale ». Il funzionario dell'Ente Federale ha dichiarato che queste persone « considerano il loro aereo alla stregua di un simbolo nel quale esse identificano una amante ». A questo proposito il Prof. Mohler ha ricordato che numerosi piloti danno ai loro velivoli nomi di donna.

« Per certi uomini — egli ha continuato — il non poter volare equivale ad un rifiuto ricevuto da una donna ». Allo stesso modo in cui un individuo insicuro beve liquori per infondersi coraggio con le donne, ha rilevato Mohler, così certi piloti si fanno prendere dalla paura all'ultimo momento e prima di salire nella carlinga bevono alcoolici. Sfortunatamente, ha sottolineato Mohler, « un aeroplano non è una donna, e gli effetti dell'alcool sono ancor più deleteri ad una altitudine elevata ». A giudizio del funzionario, coloro che compiono manovre pericolose durante il volo « non fanno altro che dare sfogo a stimoli di volenza repressa che non possono esternare alla presenza di appartenenti all'altro sesso ». Infine, quei piloti che decollano nonostante le avverse condizioni atmosferiche danno prova di albergare nel subcosciente tendenze suicide nascoste.

## Un'idea

Il volo a vela italiano difetta, tra l'altro, di mezzi atti ad una efficace pubblicità. Uno strumento idoneo potrebbe essere costituito da un buon documentario sui prossimi campionati mondiali.

Valesio di Torino è un cineamatore volovelista ed ha già fatto buone cose in questo campo. Si potrebbe interpellarlo a studiare la possibilità di una sua andata a Leszno con il compito specifico di ricavarne un lungometraggio che potrebbe poi girare, a cura dei vari enti periferici, per l'Italia.

## Centro alpino polacco

Per tutti i piloti stranieri che desiderano volare in Polonia, è stato aperto a Jelenia Gora un centro di volo a vela in montagna. Jelenia Gora è situata nella parte sud ovest della Polonia, a nord dei Monti Karkonosze.

Al centro di Jelenia Gora si possono effettuare voli d'onda in quota, con la possibilità quindi di effettuare prove di altezza per il conseguimento del C d'oro e delle insegne di diamante, e allenamento di volo acrobatico. Non sono previsti voli di distanza.

Il Centro mette a disposizione dei piloti i seguenti alianti: Bocian, Mucha 100 A, Mucha Standard, Foka, Jastrzab, Jaskolka. Le condizioni adatte a voli d'onda si presentano soprattutto in autunno e inverno (ottobre-febbraio) ma buone condizioni si possono trovare anche in altre stagioni.

I costi di soggiorno e di volo al Centro di Jelenia Gora sono i seguenti.

— 3 dollari al giorno per vitto e alloggio  
— 8 dollari per 1 ora di volo compreso il traino.

Acrobazia:

— 4 dollari per ogni volo, in doppio o singolo, quota di sgancio 800-1200 m. a seconda delle manovre previste.

Tutte le tariffe devono essere pagate nella valuta del paese d'origine del pilota o in dollari.

Date le condizioni piuttosto difficili del volo d'onda nella regione dei Monti Karkonosze, i piloti che desiderano volare al Centro devono essere piloti esperti di volo in montagna, con almeno 100 ore di volo. I piloti devono inoltre essere in possesso di uno speciale certificato medico per basse pressioni fino a 5.000 m.

In Polonia ogni pilota deve avere il brevetto (ICAO - pilota veleggiatore) riconosciuto — su richiesta dell'Aero Club Polacco — dal Ministero dei Trasporti, Amministrazione Centrale dell'Aviazione Civile, di Varsavia. Per ottenere questo riconoscimento occorre almeno una giornata, il pilota deve quindi mettersi direttamente in contatto con noi, o può spedire

in anticipo il suo brevetto (o delle copie fotostatiche) al nostro Aero Club, e si recherà poi direttamente a Jelenia Gora, dove il brevetto legalizzato sarà stato inviato nel frattempo. In ogni caso il brevetto dovrà attestare chiaramente la validità della visita medica secondo le regole internazionali.

È inoltre obbligatoria una polizza di assicurazione contro gli incidenti del paese di origine del pilota.

*Indirizzo dell'Aero Club di Jelenia Gora (uffici):*

Aeroklub Jeleniogorski  
ul. Bartka Zwyciezcy 1  
Jelenia Gora, Poland

*Indirizzo del Centro di addestramento dove vivono i piloti:*

Internat Szybowcowy  
ul. Kreta 27

Jezow Sudecki k / Jeleniej Gory / Poland

Tutta la corrispondenza riguardante il volo al Centro di Jelenia Gora può essere anche indirizzata all'Aereo Club di Polonia:

Aeroklub  
Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej  
Krakowskie Przedmiescie 55  
Warszawa  
Poland

## Trofeo « Nello Valzania »

Stefano Marietti, con il volo Aosta-Belluno di 380 Km., si è aggiudicato il Trofeo per l'anno 1966.

Cesare Rasini è per il momento l'unico concorrente in lizza per l'edizione 1967.

Il G.V.V. « N. Valzania », organizzatore del Trofeo, preannuncia che per il 1968 la distanza minima verrà portata a 500 Km., in considerazione delle migliorate caratteristiche degli alianti e del più alto livello di addestramento dei piloti.

Comunque il tutto verrà preventivamente sottoposto all'approvazione del C.S.C.

## I mondiali di volo a vela a Rieti!!!

*(Dalla cronaca di Rieti del Messaggero)*

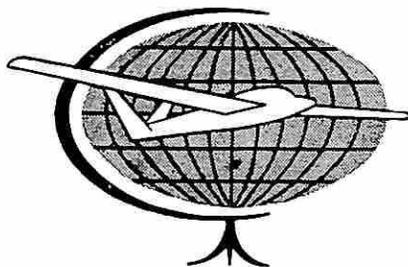
Il Presidente dell'Aero Club di Rieti, Cav. Florido Floridi, nel corso della cerimonia per la benedizione della rinnovata flotta, ha rilanciato l'idea di ospitare sull'aeroporto di Rieti i Campionati mondiali di volo a vela.

Il Presidente ha sottolineato anche l'importanza turistica della manifestazione che vedrebbe convergere a Rieti, culla del velovelismo italiano, i rappresentanti di circa 45 nazioni.

Il Cav. Floridi ha informato che a tale proposito due rappresentanti reatini sono già stati inviati a Praga per prendere conoscenza dell'organizzazione. (*Ma non si tratta degli aeromodellisti? N.d.R.*)

Nel corso della Cerimonia, alla quale presenziavano tutte le Autorità, il CONI ha consegnato al Cav. Floridi una targa d'oro per la solerte, competente e dinamica opera svolta in favore dell'Aero Club di Rieti. Sono stati inoltre premiati gli aeromodellisti ed i velovelisti che si sono distinti nei recenti Campionati nazionali. Una medaglia d'oro è stata consegnata al popolarissimo Zasa, in riconoscimento dei meriti acquisiti in 15 anni di attività presso il Sodalizio reatino.

# VOLO A VELA NEL MONDO



**RASSEGNA DELLA STAMPA VOLOVELISTICA INTERNAZIONALE**

---

## AUSTRIA

*(da Austroflug)*

Due nuovi primati nazionali sono stati stabiliti durante la stagione passata. Il pilota E. Schraffl con un passeggero, ha effettuato un volo di andata e ritorno di 365 Km con il biposto Blanik.

Il giorno 12 luglio il campione austriaco del 1967, Dr. Alf Schubert di Zell am See ha effettuato un volo di andata e ritorno di 640 Km., volando da Zell verso Ovest fino al passo Oberalp (sopra Andermatt).

## BELGIO

*(da Sailplane & Gliding)*

Il campionato nazionale, articolato su sei prove, è stato vinto dal Campione svizzero 1967, Nietlispach su Phoebus davanti al noto compione belga H. Stouffs su Ka-6E.

## FRANCIA

*(da Aviasport)*

Contrariamente agli anni precedenti, quest'anno la famosa « Coppa d'Europa » — Huit jours di Angers — è stata nettamente favorita dal buon tempo. Dal 14 al 23 Giugno, 55 piloti di sette nazioni europee, hanno partecipato in otto giorni a ben sette prove. Lo svizzero Seiler, con l'Elfe MNR, ha vinto le prime quattro prove aggiudicandosi poi la vittoria finale con 6353 punti, seguito dall'inglese Burton con il Dart 17 a 5998 punti e dal francese Ragot, su Edelweiss, con punti 5812.

Il Campionato nazionale si è svolto a Bourges dal 28 luglio al 6 agosto articolato su sei prove, tutte superiori ai 200 Km. I concorrenti erano divisi in categorie a seconda delle macchine che impiegavano.

La vittoria finale è andata a Penaud, su Edelweiss con 5704 punti, seguito da Girard e da Mercier, in 1<sup>a</sup> categoria.

In 2<sup>a</sup> categoria la vittoria è andata alla rivelazione Tavernier che si è aggiudicato tre delle sei prove disputate.

# GERMANIA OCC.

*(da Aerokurier)*

Un formidabile primato mondiale è stato realizzato dal noto volovelista Alfred Röhms il 4 Giugno sul percorso triangolare di 300 Km. Partendo alle ore 11,40 ha coperto la distanza di 307,9 Km. in 2 ore e 13 minuti! Alla media cioè di 138,9 Km/h.

Nel prossimo numero porteremo un rapporto dettagliato del volo.

Un nuovo primato nazionale di guadagno di quota è stato effettuato da G. Cichon, partendo dall'aeroporto volovelistico di Bad Reichenhall in Baviera. Sfruttando le onde del massiccio del Gross Glockner è salito fino a 11.060 metri, con un Ka-6, il guadagno di quota è risultato di 10.075 metri.

Si tratta dello stesso pilota che nel Maggio scorso ha realizzato un volo di andata e ritorno di 605 Km., da Aigen/Austria a San Cristoph/Passo Arlberg sfruttando quasi esclusivamente rotori e situazioni ondulatorie. La durata del volo è stato di quasi 10 ore!

# POLONIA

*(dal nostro corrispondente S. Wielgus)*

Grazie ad un'estate meteorologicamente favorevole, la stagione volovelistica polacca può essere considerata molto buona.

Il 7 luglio di quest'anno, l'attuale campione del mondo Wroblewski ha compiuto un andata-ritorno di 565 Km. (record nazionale) con il Bocian ed un passeggero.

La signora Dankowska, con una Foka, ha volato in andata e ritorno per 581 Km., stabilendo il nuovo primato mondiale femminile. Lo stesso volo è stato effettuato dalla signorina Paszyc, anch'essa sul Foka, ma con un tempo inferiore.

Kepka, secondo ai mondiali nella standard, ha tentato un andata e ritorno di 750 Km. con lo Zephir: è atterrato a 30 Km. dalla meta (aeroporto di Leszno), perchè era partito con un ritardo di mezz'ora.

Il giorno 1° Agosto, sempre da Leszno, la Dankowska, Wielgus e Kepka effettuavano un andata e ritorno di 501 Km., tutto in termiche secche. Il quarto di questo gruppo, Badura, atterrava dopo 420 Km. Diversi piloti effettuavano triangoli di 100 e 200 Km. a medie superiori ai 100 Km/h.

Nelle partecipazioni ai diversi campionati nazionali, i piloti polacchi hanno ottenuto questi risultati:

- Muszcynski ha vinto il campionato ungherese
- Kmiotek si è classificato terzo in Germania or.
- Gorzkiewicz si è classificato quarto in Jugoslavia.

Le modifiche apportate all'ultimo tipo di Foka sembrano essere molto efficaci. Oltre al timone a T e le ali con profilo completamente laminare, la fusoliera, secondo i desideri dei piloti, è quattro centimetri più alta e altrettanto più larga. Inoltre la ruota è stata spostata più in avanti per facilitare il decollo. Tutti i voli di collaudo sono finiti: il Foka 5 promette ottime prestazioni e la produzione per i mercati esteri è già iniziata.

Salvo ulteriori cambiamenti, la squadra nazionale polacca per i prossimi mondiali sarà formata da Makula e Popiel per la classe Standard e da Wroblewski e Krolikowski per la Libera.

# STATI UNITI

*(da Aerokurier)*

Il pilota tedesco Hannes M. Linke, del Club volovelistico di Los Angeles, ha migliorato il primato mondiale su circuito di 100 Km. il giorno 30 luglio. Con il suo Libelle ha raggiunto una velocità media di 136,13 Km/h, migliorando nettamente il precedente primato di B. Moffat (128,28 Km/h).

Un altro primato mondiale su circuito di 500 Km. è stato migliorato dall'ungherese Elmar Katinszky, residente negli Stati Uniti. Volando anch'esso con il Libelle ha potuto raggiungere una velocità media di 122,5 Km/h, staccandosi nettamente dal precedente record di E. Dommissé del Sud-Africa di 107 Km/h. Anche di questi due voli, vi daremo un maggior dettaglio nel prossimo numero.

Con questi due primati, la fabbrica Glassflugel costruttrice anche del BS1, si è aggiudicata tutti e tre i primati di velocità su circuiti triangolari.

---

## AVIASPORT

### La revue du Pilote

15, Allée Vendôme  
Téléphone 591

Boite Postale 26

93 - Livry-Gargan  
C.C.P. 11369 - 28 Paris

rappresentante per l'Italia: Igino Coggi - Via Rainaldi 14 - 02100 Rieti.

---

Direttore responsabile: Lorenzo Scavino. Autorizzazione Tribunale di Milano 20.3.1957 n° 4269 del Registro. È permessa la riproduzione anche integrale, quando non espressamente vietata, purchè si citi la fonte. Tipografia Soc. Mazzucchelli Celluloide - Castiglione Olona (Varese).

## CIANIGRAFIE sparse, di cui alcune persino serie.

— Classifiche.

Calcolare i punti con il quadrato delle velocità è ormai inutile. Serviva, quando di corse ce n'era una sola, a dare un bel vantaggio a chi sapeva correre di più: ma ora che son quasi tutte corse (solo una distanza libera, che è ancora una corsa) chi non corre rimane fregato per forza. Senza quadrato i commissari fanno meno fatica.

— Vergani.

Si offre al suddetto la lettura della classifica sistema Wellington (vedi altrove). Il Manzoni, mentre legge, fischiotta.

— Radio (Triste istoria della...)

L'anno scorso niente radio, sennò i varesotti fanno il gioco di squadra, e infatti vince l'Orsi (G per grasso). Quest'anno ci arisiamo: primi giorni = silenzio radio, sembrava la guerra. Poi tutto come una volta, magari in codice (Qui radio Monte Maggiore che trasmette su 5 chilocli...), con il risultato che i primi sono sempre quelli, radio o non radio. A me della radio nihil confricat (già detto) per quanto a Vicoli si imparavano parole novissime, ma è possibile che dobbiamo avere regolamenti simili? Errare umano, perseverare diabolico...

— Si concede al Pronzati il titolo di frenatore. Avendo rotto tre volte il filo del freno, e una il disco porta ceppi, la cosa è doverosa.

— A Bucceri, invece; il titolo di trovatore. Al 100 ha trovato due volte il primo pilone...

— Alcuni del club Vicoli vogliono non già l'ordine della giarrettiera, bensì quello della mutanda con foglie di vite (in mancanza di meglio).

— Ambrosini dice « qui il NOVE militare » perchè pare che in qualche parte d'Italia esista un altro NOVE. Certuni in-

tendono « qui la NAVE militare », chiamano così e quello risponde perchè capisce NOVE... La cosa continua per qualche giorno.

— Naldoni (Giovanni, medico chirurgo) viaggia con un Bonaventura in mono, con la seconda capottina foderata di carta bianca, forse per il sole. Varie persone, incontrandolo, si spremono le meningi per capire cosa è quel monoposto che sembra un Bonaventura...

— La crudeltà (mentale) dei commissari si è rivelata appieno con Montepetrano e via. Ripassare alle cinque o alle sei sul campo, dove ci aspettano le nostre spose, il letto e la sdraio, la doccia e il gelato: resistere alle sante discendenze evocate dalle preci delle squadre; riagganciare a Poggio Bustone con la strana sensazione che l'orologio sia sbagliato, e dirigersi come anime perse verso il profondo Sud, con il pensiero stimolante che qualcuno sarà già a Crotone, è troppo. Io ho resistito e me ne vanto: non ho mai corso tanto come dal Nurietta a Rieti, dove c'era una pace di sogno. Almeno obbligateci a non ripassar da Rieti!

— Oh gaudio, oh felicità, perchè non fate due o tre gare così, dissero quelli che aggiustano gli alianti gocciolando saliva dall'angolo del portafoglio.

— Anche se fa finta di niente è probabile che il Cesarone si ricordi benino del suo scontro con l'Amleto. Pensate il gusto quando un bel pezzetto di compensato ha fatto toc sulla sua capottina! L'uomo dice di averne visti anche altri, e subito ha guardato se era il SUO colore. No, il mezzacoda era di un'altro colore.

— Quanto al Pilat (detto senza coda), oltre all'ammirevole capacità di bere whisky a canna davanti al corpo del delitto, è notevole il suo precedente atterraggio sulla

statale n. 319 subito prima di Piedipaterno. Molto impressionato il Buccheri che era sopra e aveva visto che dopo la curva arrivava un camion (fermatosi).

— Ah, l'Alberto pare scriva un paper « Convieni tagliare mezza coda agli Standard ». Si parla di una nuova categoria OSTIV, proponente Della Chiesa.

— Questi maledetti così grossi viaggiano come treni, e arrivano sempre, poi. Ci vorrebbe l'antiaerea.

— La suddetta crudeltà commissariale si è vista anche con il Gran Sasso. Panorama stupendo, normalmente uno paga per andare in posti simili, cosa formidabile etc. Ma neanche per sogno uno può fermarsi a guardare: con le loro formulacce bisogna correre come invasati. O non si potrebbe neutralizzare 15' per guardare il panorama? Basterebbe stabilire che il pilone va fatto due volte, con 15' in mezzo... pensa che bello fare due volte Vicoli!

— Che vuol dire la fortuna. Se il domani di un riposo pioveva pensa quante ne avremmo dette, naturalmente al Pace. Così invece tutti contenti e soddisfatti, salvo che (due pagine censurate).

— Pit pit... se il tempo è buono è bravo il meteo...

— Le statistiche sono balle. Cioè, no, scusi, sono valide per gare di 500 alianti (pensa, un roccolo di 250 macchine!). Chi sa perchè abbiamo rotto così tanto. Titolo: 25 % rotti. Oppure: 10 % di piloti all'ospedale. No, non vale.

— Il 90 % sa benissimo che non può vincere di sicuro. Siamo degli spettatori alla lotta fra gli eccelsi campioni, con poltrona (ma dici sul serio?) sul palcoscenico, nell'arena se volete, che si limitano a sperare nel tonfo del matador. Ecco, siamo l'equivalente di quelli che giocano sul toro. Pe-

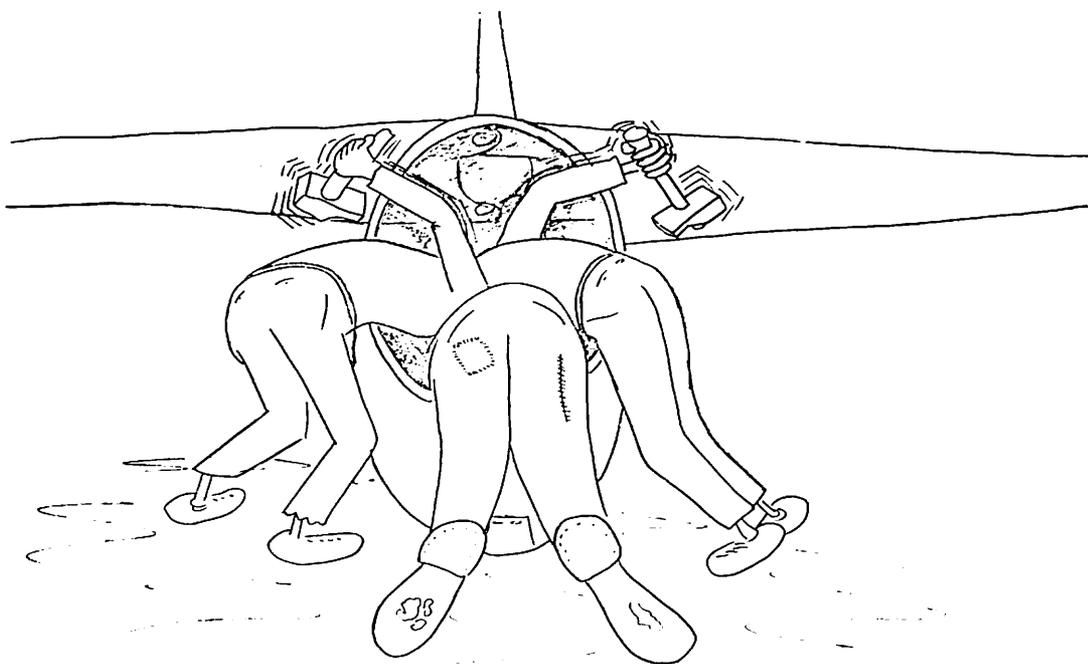
rò da un po' di tempo non tonfano più. Quasi danno fastidio, i bravissimi: che ci vengono a fare a Rieti? Noi siamo pronti a lasciarglieli, i primi 5 o 10 posti; loro possono giocarseli tirando le busche, tanto è lo stesso... Piglia il Verganide che si lamenta perchè vuole un 500 triangolo... mica si preoccupa se io ci metto due giorni, oppure magari io faccio ma figurati che fatica... Ma andatevi a far le gare per i fattacci vostri...

— Categoria Superman. Ammessi coloro che:  
abbiano 3 diamanti 3;  
abbiano carrello lungo più di 10 metri;  
vinto uno o più Conc. Naz.;  
dicano ogni giorno « io son qui per divertirmi... »

— Classifica Wellington  
Vent'anni fa si usava per i modelli volanti, a ogni prova, metterli in fila in ordine di arrivo: poi un punto al primo, due al secondo, etc. Pari merito = pari punti: ma quello dopo due punti in più, non uno. Somma dei punti = classifica generale. Eccola:

1	Spanig	19
2	Vergani	20
3	Manzoni	33
4	Orsi G.	34
5	Pronzati	41
6	Briglia L.	42
7	Perrotti	46
8	Zoli	48
9	Buccheri	83
10	Sornin	95
11	Cattaneo	97
12	Orsi A.	10
13	Briglia R.	109
14	Veronesi	119
15	Bertoli	122
16	Ciani	126
17	Peccolo	130
18	Agresta	136
18	Ambrosini	136

Vi piace o non vi piace?



*disegno di L. Altieri*

## **Smontaggio!**

Tra i vari problemi da risolvere, c'è quello dell'alloggiamento degli alianti. Questi benedetti velivoli aumentano di numero ogni momento, e non si sa più dove metterli. Durante una riunione, allora, è stato proposto di tenerne alcuni smontati, per rimontarli volta per volta. Naturalmente i più favorevoli alla cosa erano i proprietari dei suddetti alianti: « Così sono più riparati », dicevano, « tanto per montarli ci vogliono cinque minuti, e bastano due

persone! ». Già, cinque minuti, e bastano due persone! La domenica seguente c'è stata la prova generale: c'era da montare l'SHK. Dieci persone e almeno un'ora di lavoro. Passavano i minuti e l'aliante era sempre lì; con miliardi di persone attorno e le sue ali malinconicamente appoggiate per terra. Evviva le pensate che rendono la vita comoda e facilitano le cose!

## *Non rovinare la vostra collezione!*

Il 31 Dicembre scade l'abbonamento a Volo a Vela.

Per facilitare e rendere più rapida la distribuzione postale, evitando anche eventuali disguidi, è **INDISPENSABILE** che ogni abbonato compili cortesemente questa cartolina, dopo averla staccata seguendo il tratteggio, scrivendo chiaramente a macchina o in stampatello: il proprio nome, cognome, indirizzo e, soprattutto, le cifre del Codice Postale.

Supponiamo che sia superfluo sottolineare l'importanza di sostenere la rivista del Volo a Vela, da parte di tutti gli appassionati di questo nobile sport: è un impegno morale al quale certamente nessuno, come per gli anni passati, vorrà sottrarsi, rinnovando sin d'ora l'abbonamento.

Data la mancanza di rese del nostro periodico, è importante che l'abbonamento sia sottoscritto **SUBITO**, per evitare che qualche volovelista ritardatario rimanga privo di qualche numero che non saremo in grado più tardi di fornire.

Non correte il rischio di rendere la vostra collezione incompleta e provvedete quindi OGGI STESSO!

Ma per i volovelisti non è sufficiente assolvere il proprio dovere morale rinnovando subito l'abbonamento: occorre anche svolgere una capillare azione di propaganda presso i propri amici. Maggiore è la nostra tiratura, più autorevole è la nostra voce. Indicate quindi sull'apposita facciata della cartolina, nomi e indirizzi di persone alle quali Voi pensate che si possa con successo spedire in omaggio qualche copia di VOLO A VELA.

Spedite OGGI STESSO!

Il Direttore

**ABBONAMENTI PER  
ANNO SOLARE**

...

ITALIA	ordinario	L.	4.000
ITALIA	sostenitore	L.	10.000
ESTERO	ordinario	\$	10.-
ESTERO	via aerea	\$	13.-

....

PER I VERSAMENTI SERVITEVI  
SOLO DEL NOSTRO CONTO  
CORRENTE POSTALE

N° \_\_\_\_\_



SPELT. DIREZIONE di

**VOLO A VELA**

AEROPORTO « P. CONTRI »

**VARESE**  
**21100**

**NOME E INDIRIZZO DELL'ABBONATO:**  
(SCRIVERE A MACCHINA O IN STAMPATELLO)

NOME \_\_\_\_\_

COGNOME \_\_\_\_\_

INDIRIZZO \_\_\_\_\_

C.A.P. N° \_\_\_\_\_

TAGLIARE QUI

**AVETE PENSATO ALLA POSSIBILITA' DI FARE  
PUBBLICITA' SULLA VOSTRA RIVISTA?**

**PER SEI NUMERI LA SPESA COMPLESSIVA E'  
LA SEGUENTE:**

PAGINA INTERA	L.	90.000
MEZZA PAGINA	L.	50.000
1/4 DI PAGINA	L.	30.000

più IGE e TASSA PUBBLICITA'.

**TAGLIARE QUI**

---

NOMI E INDIRIZZI DI SIMPATIZZANTI AI QUALI INVIARE QUALCHE  
NUMERO DI SAGGIO

**NOME**

---

**COGNOME**

---

**INDIRIZZO**

---

---

**C.A.P. N°**

---

**NOME**

---

**COGNOME**

---

**INDIRIZZO**

---

---

**C.A.P. N°**

---



