

# VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

N. 90 - Maggio-Giugno-Luglio 1971

a cura del

CENTRO STUDI DEL VOLO

A VELA ALPINO

Aeroporto « Paolo Contri »

21100 Calcinate del Pesce (Varese)

## ABBONAMENTO 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

Direttore responsabile: Lorenzo Scavino.  
Autorizzazione Trib. di Milano 20.3.1957  
n° 4269 del Registro. È permessa la riproduzione anche integrale, quando non espressamente vietata, purché si citi la fonte. Tipografia E. Pozzi - Varese.

Comitato Redazionale:

Lorenzo Scavino  
Giacchino v. Kalckreuth  
Nicola Vaccaro  
Bruno De Marchi  
Maltini Selene

## sommario

- 3 Ai miei nemici volovelisti, con affetto
- 5 Sesto Trofeo « Città di Torino »
- 12 2ª Settimana volovelistica internazionale di Bolzano
- 20 Una spezzata di 531 km
- 22 Il primo triangolo italiano di più di 500 km
- 25 Volo notturno a Torrey Pines
- 27 Commenti al regolamento di Rieti 1971
- 31 Volo a Vela in Italia
- 34 Una buona lezione di umiltà
- 36 L'acqua minerale
- 39 Il « Kestrellone » Glasflugel 604
- 40 Volo a Vela nel Mondo
- 43 6ª Competizione di Hahnweide
- 46 O.S.T.I.V.
- 51 Aero Club d'Italia

*In copertina:*

*Ecco una veduta parziale dello schieramento degli alianti sull'aeroporto di San Giacomo, in occasione della 2ª Settimana volovelistica di Bolzano. In primo piano l'I.S.EGL con il quale poche settimane dopo Enzo Centofante compirà il primo triangolo italiano di oltre 500 km.*

(foto Vicentini)

*Corrispondenti:*

Albonico Gino - Balbis Cesare - Cella Pietro - Cherin Arcadio - Della Chiesa Carlo - Frailich Giorgio - Ferrari Bruno - Galli Egidio - Nannini Umberto - Pagnoni Natale - Pedetti Luca - Saccani Stefano - Serra Sandro - Suvero Stefano - Tessera Chiesa Emilio - Weber Giorgio - Wielgus Stanislaw - Con la collaborazione di tutti i volovelisti.

## Ai miei nemici volovelisti, con affetto

*Quando vi renderete conto, o sparuto gruppo di ferri da stiro con diamanti, che VOLO A VELA è la vostra rivista e non la mia?*

*Quando capirete che non è abbastanza essere abbonati ma che occorre la vostra partecipazione attiva per comporre questa modesta rivista che cerca solo di essere un mezzo per superare la « incomunicabilità » di gran parte dei volovelisti?*

*Possibile che tutta la vostra carica polemica si esaurisca nel primo briefing di campionato?*

*Possibile che tutto l'entusiasmo conseguente un bel volo svanisca in una bevuta collettiva?*

*Vi siete così inariditi da non sentire più il piacere di esternare le vostre esperienze, le vostre emozioni, i vostri errori?*

*Le difficoltà, anche quelle burocratiche, vi hanno svuotato a tal punto di non essere più in grado di esporle?*

*Ricordatevi che un'altra tipica caratteristica del volovelista è la cocciutaggine. Forza dunque, mano alle penne e scrivere, se non volete che VOLO A VELA chiuda bottega.*

*Non dovete collaborare ad una rivista letteraria, scrivete con le parole!*

*Io so benissimo che gli argomenti non vi mancano, così come so che il Bdm ha da mesi tra le mani interessanti articoli faticosamente tradotti da Soaring e non me li passa; così come ricordo i giuramenti fattimi dal Ferro su un formidabile articolo riguardante i voli fatti a Marfa; così come ad ogni incontro mi sento rinnovare dal Pagnoni le solite promesse che non mantiene; così come so di poter attendere invano quanto promessomi a Torino dai « contestatori » di Roma.*

*Pensate com'è sintomatico il fatto che la breve cronaca degli otto diamanti in due giorni di Calcinate l'ha dovuta scrivere lo stesso Giusti.*

*Ma forse la realtà è un'altra: 263 licenze FAI non giustificano l'esistenza di una rivista.*

*Certo è che se la rinuncia non fosse la cosa più facile vi... sarei andato da tempo a quel paese.*

*E poi ci sono anche i volovelisti senza licenza, quindi... tiremm innanz e in becco all'aquila dal vostro*

## Il Barbanera e la programmazione

FERRARA: Il « 1° Trofeo Città di Ferrara » non ha praticamente avuto luogo, essendo stato trasformato in un trofeo interclub tra Ferrara e Bologna.

VICENZA: Della prevista gara da effettuarsi in concomitanza col « Trofeo Deslex » non ci è ancora giunta alcuna notizia.

TORINO: Il « 6° Trofeo Città di Torino » — competizione biennale che ha sempre richiamato un buon numero di qualificati piloti sportivi — è stato onorato da troppe « assenze più o meno giustificate ».

È evidente la necessità di una programmazione per quelle poche gare che pochi coraggiosi enti sono disposti ad organizzare.

Occorre coordinare questo « coraggio » attraverso un più attento calendario e caratterizzare le competizioni con formule diverse tra loro. È ovvio che non si può obbligare nessuno, ma è evidente che si può favorire la partecipazione attraverso premi, a carico del bilancio centrale (così come vengono premiati determinati voli sportivi), che potrebbero essere differenziati da gara a gara ed anche da pilota a pilota, cercando così di indirizzare determinati piloti verso determinate gare.

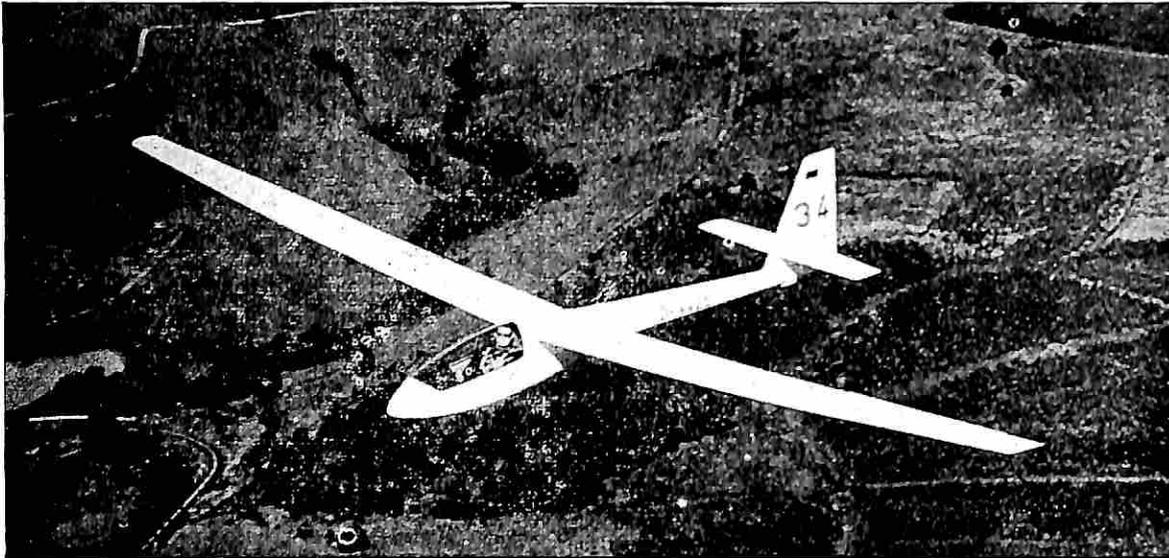
BOLZANO: È diventato il self-service del volo a vela alpino. Ognuno si sceglie il tema, si assume le sue responsabilità e gioca le sue carte.

La formula ed il carattere internazionale di incontro triangolare, sono gli stimolanti che permettono di ottenere risultati impensabili anche in quelle giornate che una C.S.O. avrebbe destinato al riposo. Ciò rende oltremodo vivace questo raduno-vacanza al quale continuerà ad arridere il successo.

EXPLOIT: La barriera dei 500 italiani (e alpini) è definitivamente crollata. L'anno scorso l'Attilio Pronzati e l'Angelo Zoli; quest'anno l'Adele Orsi, il Fiorenzo Lamera e l'Enzo Centofante (questo poi in triangolo) hanno tutti superato i 500 Km.

RIETI '71: Sarà molto affollato: di piloti e di novità; speriamo lo sia anche di rimorchiatori, di premi e di autodisciplina.

Pare inoltre che in occasione della cerimonia d'apertura — ma non ne siamo certi — il Presidente della C.S.C. darà lettura dell'omologazione dei risultati di Lega Due di Rieti 1870.



---

## ASW 15 - Monoposto da competizione Classe Standard FAI

---

### Il nostro programma:

#### **Schleicher Ka 6 E**

Aliante monoposto ad alta performance della classe standard

#### **Schleicher K 8 B**

Aliante monoposto scuola e performance

#### **Schleicher ASK 13**

Aliante biposto scuola e performance

#### **Schleicher ASK 14**

Moto-aliante monoposto performance

#### **Schleicher ASW 15**

Aliante monoposto da competizione della classe standard FAI, costruzione in fibra sintetica

#### **Schleicher ASK 16**

Moto-aliante biposto scuola e performance

#### **Schleicher ASW 17**

Super-Aliante monoposto ad alta performance della classe libera, costruzione in fibra sintetica

### **Carrelli, radio e accessori**

per ogni modello di aliante

---

## **Alexander Schleicher**

Segelflugzeugbau

D-6416 Poppenhausen an der Wasserkuppe

Rappresentata da:

**KRAPFENBAURER-BALBIS**

Corso Galileo Ferraris, 93

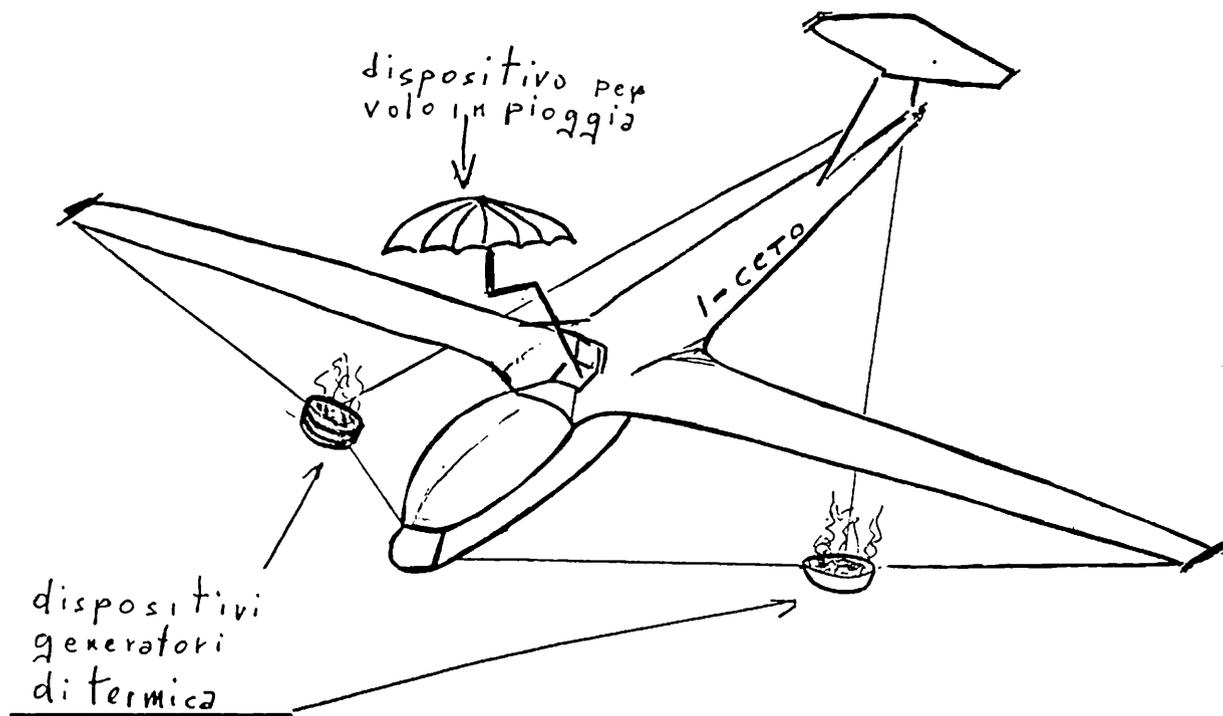
**10128 Torino**

Tel.: 588830

## Sesto Trofeo «Città di Torino»

Aliante  
(ogni tempo)

Attrezzato mod "Coppa Città di Torino"



A Torino si è svolta dal 20 al 23 maggio il «6° trofeo Città di Torino» tradizionale gara biennale di volo a vela. 22 concorrenti tra cui molti nomi illustri hanno partecipato alla competizione divisi in due classi Libera e Standard; erano rappresentati gli Aeroclub di Roma, L'Aquila, Torino, il Centro V.V. del Politecnico di Torino, il Centro Nazionale di Rieti, il Gruppo Volo a Vela di Thiene, la AVM di Milano, l'AVAL di Varese. Graditissimi ospiti erano il Generale Nannini, Plinio Rovesti, Egidio Galli direttore di gara, Lorenzo Scavino.

Quali le note più salienti dell'organizzazione?: un elaboratore elettronico Honeywell per la compilazione delle classifiche (introdotto per la prima volta con gran successo in gare di volo a vela in Italia); l'aiuto fondamentale della Fiat per tutta l'organizzazione in genere, i pranzi sul campo, la splendida cena-premiazione finale; avieri e campagnole dall'Aeronautica Militare; radioamatori alla base ed a ciascun pilone per la trasmissione immediata dei passaggi e dei tempi; cronometristi; soccorso aereo di Linate presente sul campo con un elicottero (pilotato tra

l'altro da un ex volovelista); il soccorso aereo carabinieri (O.A.I.O) presente con un altro elicottero; 38 addetti alle operazioni in genere che hanno svolto un encomiabile e perfetto lavoro.

La meteorologia non è stata altrettanto encomiabile: il giorno 20 una pioggia continua fin dalle prime ore del mattino non ha permesso alla commissione sportiva di assegnare alcun tema di gara. Il pomeriggio sono stati proiettati interessanti films sugli ultimi campionati del mondo a Marfa.

Il giorno 21 le debolissime condizioni meteo permettono di assegnare un temino di 86 km sul circuito triangolare: Aeritalia - Ferriere - Avigliana - Cavour - Aeritalia. Sul primo lato di 13 km una sola debolissima ascendenza pulsante (Rivoli + 0,5 — 1 ms, 650 mt base) costringe 6 piloti a riatterrare in campo senza più riuscire a ripartire; cinque altri proseguono in rotta e atterrano di fianco al primo pilone dopo 13 km di volo; le condizioni sul secondo ed il terzo lato (pianura) sono migliori (base 7/800 mt, termiche 1/2 ms). Altri tre piloti, Fontana, Della Chiesa, Brigliadori L. compiono un volo superiore a 50 km prima di atterrare; solo 5 chiudono ed i vincitori sono in classe libera Lamera (66 kmh) seguito da Perotti e Monti; in classe Standard Piludu (55 kmh) seguito da Tessera.

La gara pur essendo stata molto selettiva è stata bella ed adeguata alle condizioni.



*Che roccolo?*

Il giorno 22 la pioggia insistente e continua non permette la effettuazione del tema; tutti i piloti si riuniscono il pomeriggio nella « baracca » dei volovelisti Torinesi. Ha così inizio una simpatica ed interessante discussione; molto apprezzato ed applaudito è stato l'intervento del Generale Nannini che ha spiegato i risultati già ottenuti dall'inizio del suo incarico, e la nuova entità dei contributi per il V.V. in Italia.

Brigliadori R. ha in questa occasione lanciato l'idea di una nuova competizione tipo « Sampedrino ad altissimo livello, su base Nazionale con premi di forte consistenza per il vincitore.

Il giorno 23 le nubi con base bassissima (4/500 mt) consigliano la commissione ad assegnare una breve andata e ritorno di km 68 Aeritalia - Villafranca Piemonte - Aeritalia. Dopo una continua modifica in linea dell'orario di decollo da parte dei concorrenti per ritardare le partenze e dopo una serie di decolli con rapido rientro al campo per mancanza di termiche, finalmente verso le 13,20 cominciano le prime debolissime condizioni. I primi de-



*A Torino anche gli elicotteri, a Rieti?*

colli verso le 13.30 portano i concorrenti a circa 200 mt di quota sopra la base cumuli che è a 500 mt di quota. Il volo si presenta subito molto impegnativo e difficile dato che si vola tra i 200 e i 4/500 mt. Con un margine così piccolo anche un lievissimo errore porta ad un inevitabile atterraggio fuori campo.

In classe libera solo 4 piloti su 9 chiudono e vince a 52 di media il bravo Perotti, seguito da Fontana, Lamera, Dall'Amico; in Standard rientrano su 11 piloti solo Pilulu (43 kmh) e Tessera. Nessun incidente e nessuna scassatura, nonostante i numerosissimi atterraggi fuori campo stanno a dimostrare la preparazione dei piloti.

La sera del giorno 23 una splendida eccellente cena offerta dalla Fiat riunisce nell'angar i piloti, aiutanti, e addetti all'organizzazione. Piludu 1° in Standard conquista per l'Aeroclub Roma il trofeo Città di Torino ed è seguito a brevissima distanza da Tessera col quale ha sempre vo-

lato in coppia; ottengono un buon punteggio Brigliadori Leonardo, Riccardo, Urbani e Muneghina.

Seguono infine, attardati dagli atterraggi fuori campo Seren, Rasero, Actis, Motta Buccheri.

In classe libera 1° è Lamera che vince un ciclomotore Piaggio seguito da Perotti, Fontana, Monti e Dall'Amico. Arrivano poi in classifica i « Bipostisti » Della Chiesa e Di Modica ai quali va una nota di merito per aver introdotto al volo sportivo due giovani e promettenti piloti (Buzzi e Marchisio). Seguono ancora in classifica Brambilla e Moretti.

La comune allegria della premiazione fa dimenticare a tutti le due giornate di pioggia e tra i saluti e le bevute generali tutti si danno appuntamento a Torino per la prossima edizione.

*Etc*

## CLASSIFICA DELLA I<sup>a</sup> PROVA - (21 maggio 1971)

*Circuito triangolare To-Aeritalia - Ferriere  
Avigliana - Cavour - To-Aeritalia - Km 86*

### CLASSE « LIBERA »

	N. gara	Pilota	Aliante	Club	km	km/h	Punti
1	17	Lamera	SHK	AeC-TO	86.0	66,1	1000
2	14	Perotti	Phoebus C	AeC-TO	86.0	45,4	854
3	58	Monti	SHK 1	AVAL-VA	86.0	41,4	826
4	43	Fontana	Cirrus	AVAL-VA	81.8	—	685
5	19	Della Chiesa - Marchisio	M 200	AeC-TO	51.4	—	430
6	4	Dall'Amico	Libelle	AeC-TO	22.0	—	184
7	1	Di Modica - Buzzi	A S K 13	AeC-TO	13.2	—	111
8	24	Moretti	Λ 3	AeC-AQ	—	—	0
9	27	Brambilla	E S 41	AVAL-VA	—	—	0

CLASSE «STANDARD»

1	41	Piludu	St. Libelle	AeC-ROMA	86.0	55,2	1000
2	40	Tessera Chiesa	St. Libelle	AeC-TO	86.0	54,0	995
3	13	Brigliadori Leonardo	St. Libelle	AVM-MI	51.2	—	504
4	3	Actis	Ka 6 E	AeC-TO	13.2	—	130
5	76	Muneghina	M 100 S	CVT-TO	13.2	—	130
6	181	Seren Bernardone	Ka 6 CR	AeC-TO	13.2	—	130
7	171	Brigliadori Riccardo	SF 26	AVM-MI	12.2	—	120
8	104	Bucceri	Phoebus B	GVV-Thien	—	—	0
9	16	Motta	A 2	AeC-TO	—	—	0
10	85	Rasero	M 100 S	AeC-TO	—	—	0
11	91	Urbani	St. Libelle	CNVV-RI	—	—	0

CLASSIFICA DELLA II<sup>a</sup> PROVA (23 maggio 1971)

*Andata-ritorno To-Aeritalia - Villafranca Piemonte*

*To-Aeritalia - Km 68*

CLASSE «LIBERA»

1	14	Perotti	Phoebus C	AeC-TO	68.0	52,8	1000
2	43	Fontana	Cirrus	AVAL-VA	68.0	50,1	968
3	17	Lamera	SHK	AeC-TO	68.0	45,6	916
4	4	Dall'Amico	Libelle	AeC-TO	68.0	41,5	867
5	1	Di Modica - Buzzi	ASK 13	AeC-TO	53.6	—	494
6	58	Monti	SHK 1	AVAL-VA	46.0	—	424
7	19	Della Chiesa - Marchisio	M 200	AeC-TO	27.0	—	249
8	27	Brambilla	EC 41	AVAL-VA	23.8	—	219
9	24	Moretti	A 3	AeC-AQ	8.4	—	77

CLASSE «STANDARD»

1	41	Piludu	St. Libelle	AeC-ROMA	68.0	43,2	1000
2	40	Tessera Chiesa	St. Libelle	AeC-TO	68.0	39,9	981
3	91	Urbani	St. Libelle	CNVV-RI	64.4	—	802
4	471	Brigliadori Riccardo	SF 26	AVM-MI	60.6	—	755
5	13	Brigliadori Leonardo	St. Libelle	AVM-MI	53.8	—	670
6	76	Muneghina	M 100 S	CVT-TO	50.4	—	628
7	85	Rasero	M 100 S	AeC-TO	22.6	—	282
8	16	Motta	A 2	AeC-TO	14.4	—	179
9	181	Seren Bernardone	Ka 6 CR	AeC-TO	13.2	—	164
10	104	Bucceri	Phoebus B	GVV-Thien	8.4	—	105
11	3	Actis	Ka 6 E	AeC-TO	8.4	—	105

# CLASSIFICA GENERALE FINALE

## CLASSE « LIBERA »

<i>N. gara</i>	<i>Pilota</i>	<i>Aliante</i>	<i>Club</i>	<i>Punti</i>
1	17	Lamera Fiorenzo	SHK AeC-TO	1915
2	14	Perotti Nino	Phoebus C AeC-TO	1854
3	43	Fontana Vittorio	Cirrus AVAL-VA	1653
4	58	Monti Roberto	SHK 1 AVAL-VA	1250
5	4	Dall'Amico Pietro	Libelle AeC-TO	1051
6	19	Della Chiesa C. - Marchisio G.	M 200 AeC-TO	679
7	1	Di Modica G. - Buzzi F.	ASK 13 AeC-TO	605
8	27	Brambilla Lorenzo	EC 41 AVAL-VA	219
9	24	Moretti Francesco	A 3 AeC-AQ	77

## CLASSE « STANDARD »

1	41	Piludu Ferruccio	St. Libelle AeC-ROMA	2000
2	40	Tessera Chiesa Emilio	St. Libelle AeC-TO	1076
3	13	Brigliadori Leonardo	St. Libelle AVM-MI	1174
4	171	Brigliadori Riccardo	SF 26 AVM-MI	875
5	91	Urbani Paolo	St. Libelle CNVV-RI	802
6	76	Muneghina Roberto	M 100 S CVT-TO	758
7	181	Seren Bernardone Marisa	Ka 6 CR AeC-TO	294
8	85	Rasero Dario	M 100 S AeC-TO	282
9	3	Actis Franco	Ka 6 E AeC-TO	235
10	Motta Carmelo	A 2 AeC-TO	179	
11	104	Bucceri Agostino	Phoebus B GVV-Thiene	105



## L'ORGANIZZAZIONE

<i>Direttore di gara</i>	Egidio GALLI
<i>Commissione sportiva operante</i>	Plinio ROVESTI Vincenzo DEFILIPPIS Giovanni CALURI Renato FORMENTON Lucio PARACHINI
<i>Meteorologia</i>	Plinio ROVESTI Vincenzo DEFILIPPIS Renato FORMENTON Cecco GILARDINI Mario PEYRA
<i>Commissari sportivi</i>	Osvaldo AMATO ASINARDI Giorgio BRACCO Lorenzo CLERICO Lucio PARACHINI Danilo SPELTA
<i>Punzonatura barografi</i>	Cecco GILARDINI
<i>Fotografia</i>	Oreste BRUNO Renzo VOLTOLINA
<i>Assistenza concorrenti</i>	Donatella TASCHERI
<i>Ricezione concorrenti e controllo documenti</i>	Maria TUCCI Danilo SPELTA
<i>Distribuzione viveri</i>	Mariuccia MUNEGHINA
<i>Trainatori</i>	Valerio GUALFREDO Giuseppe AMATO Oreste BRUNO Marco GARNERO Mario PEYRA Luciano RINALDI
<i>Segnavoli</i>	Wanda AMATO
<i>Servizio di linea</i>	Giuseppe AIROLA Cecco GILARDINI Carlo GRINZA Giulio VARETTI Enzo GIRARDI
<i>Segreteria</i>	Lodo PARACHINI Maria Rosa RINALDI
<i>Rimborsi</i>	Danilo SPELTA

*Abbiamo di proposito riportato questo elenco per dire a loro il nostro modesto grazie e per far capire agli assenti che la loro partecipazione avrebbe rappresentato un simpatico gesto di solidarietà, anche presupponendo a priori la avverse condizioni meteo. (NdR)*



La gara di Torino è stata per me un ulteriore banco di prova della validità estrema del volo in coppia. Piludu ed io abbiamo portato a termine la prima e la seconda prova grazie ad un costante aiuto reciproco che ha anche permesso delle medie buone in relazione alle scarsissime condizioni. Durante la prima prova sarei atterrato sicuramente senza una preziosa segnalazione in extremis del Ferro, e la cortesia è stata ricambiata durante la seconda prova quando ho trovato a 150 mt dal suolo una debolissima termica che segnalata al Ferro ancora più basso di me ha permesso anche la sua salvezza. Le due prove effettuate, anche se brevi sono state belle, interessanti ed estremamente valide sotto il profilo agonistico: personalmente ho trovato molto più difficile ed impegnativo portare a termine il volo di 68 km. tra i 200 ed i 500 mt di quota,

*Ecco la coppia più brutta del mondo. Eppure, considerate le comuni esperienze fatte da questi due piloti, sarebbe bello vederli insieme alla Coppa d'Europa di Angers per un più severo collaudo delle loro possibilità.*

*E non sarebbe affatto disdicevole per la CDS proporre allo Ae.C. d'Italia di pagare le loro spese di partecipazione.*

*Argomenti che dovrebbero riguardare l'inesistente allenatore tecnico della nostra inesistente squadra nazionale?*

R.S.

che effettuare qualche settimana dopo i 300 prefissi con Plafond tra i 2.000 ed i 2.800 mt. in assoluta sicurezza. Ho molto apprezzato il gesto simpatico e sportivo di Piludu che ha voluto lasciarmi la sua medaglia di 1° classificato e prendersi la mia di 2°.

Mi rammarico con i Piloti di Bergamo e Varese per la scarsissima partecipazione nonostante quel senso di simpatia e collaborazione che tutti dovremmo avere verso i rarissimi Club che si accollano l'enorme sforzo organizzativo e la pesante spesa per una gara.

*Emilio Tessera Chiesa*



# **II<sup>a</sup> Settimana Volovelistica Segelflugwoche**

**29. 5 - 6. 6. 1971**

**BOLZANO**

**BOZEN**

# Internationale Segelflugwoche

Teilnehmer: 43 Segelflugzeuge, 1 Motorsegler, 9304 km geflogene Strecken. Dies sind die wichtigsten Daten der II. Bozner Segelflugwoche, welche trotz anfänglich schlechter Wetterlage, den Teilnehmern doch noch fünf gute Flugtage in den Dolomiten beschert hat.

Wir Bozner Segelflieger haben auch in der heurigen Ausgabe dieser Veranstaltung einen intensiven, freundschaftlichen Wettbewerb zwischen deutschen, österreichischen und italienischen Piloten miterlebt. Es waren die verschiedensten Segelflugzeugtypen vertreten, vom alten L-Spatz bis zu der neuesten Kestrel.

Während der ersten Segelflugwoche 1970 wurden 11761 km Strecke von 31 teilnehmenden Maschinen geflogen, dank den damals idealen Wetterverhältnissen.

An dieser II. Segelflugwoche haben folgende Besatzungen teilgenommen:

- 19 aus der Bundesrepublik Deutschland
- 9 aus Österreich
- 17 aus Italien.

Die heuer etwas schwächere Teilnahme aus Österreich ist auf die österr. Meisterschaft in Zeltwig zurückzuführen.

Die grosse Teilnehmeranzahl der heurigen Segelflugwoche, die sich spontan und mit Begeisterung angemeldet hat, sodass die Höchstzahl der zugelassenen Segelflugzeuge erreicht wurde, die vollbrachten Leistungen und das freundschaftliche Verhältnis das sich herauskristallisiert hat, haben unsere Segelfluggruppe bewogen, auch im kommenden Jahr die III. Bozner Internationale Segelflugwoche zu veranstalten, als ein freundschaftlicher Treffpunkt aller begeisterter Segelflieger, die bei uns eine Woche fliegerischen Urlaub verbringen wollen.

## 2° Settimana volovelistica internazionale Bolzano, 29 maggio - 6 giugno 1971



*Il dinamico Presidente dell'Ae.C. Bolzano con Werner v. Fischer davanti ai numerosi premi destinati a tutti i partecipanti.*

43 partecipanti con aliante, 1 motoaliente, 9304 Km volati in quattro giornate volative della settimana: queste le cifre che in breve riassumono la piena riuscita anche di questa seconda « Settimana volovelistica internazionale », sebbene iniziata e protrattasi con condizioni di tempo non favorevoli al volo a vela. Due giornate totali di pioggia, mentre nelle rimanenti giornate le schiarite e le ore di volo disponibili hanno consentito ai convenuti di saggiare ancora favorevolmente la regione dolomitica con i tipi più svariati di alianti.

Abbiamo visto ripetersi anche quest'anno una intensa, amichevole competizione tra piloti germanici, italiani, austriaci, con alianti che vanno dal vecchio Spatz ai nuovi Kestrel (M 100 e Zugvogel, Foka e K 6; un po' tutte le macchine erano rappresentate).

La giornata inaugurale del 31 maggio avrebbe dovuto ospitare voli acrobatici di alianti, lanci di paracadutisti, esibizione di aeromodelli, passaggio della pattuglia acrobatica, insomma poteva essere una giornata di vera festa e folklore aeronau-

tico, mentre invece la pioggia ha ridotto a metà il programma.

Il totale di 44 equipaggi ospitati per questa « Settimana » è stato consentito dalla disponibilità di 5 aerei da traino, e dalla notevole preparazione organizzativa acquisita e messa a frutto quest'anno dal Gruppo volo a vela dell'Aero Club di Bolzano. I piloti erano così ripartiti per nazioni partecipanti: 17 italiani, 19 germanici, 8 austriaci.

La scarsa partecipazione austriaca è dovuta in gran parte ai Campionari nazionali austriaci che quest'anno sono stati fatti nello stesso periodo della nostra « Settimana ».

Il 1° giugno nonostante il tempo poco favorevole ad imprese volovelistiche, aria molto umida ed instabile, forti condensazioni a basi molto basse, temporali: non sono però mancati i voli di distanza: Attilio Pronzati con il suo Phoebus vola da Bolzano a Dobbiaco, Mezzocorona e Bolzano per complessivi Km 210, mentre Leonardo Briigliadori vola per 203 Km da Bolzano a S. Candido, Salerno, Bolzano, con il suo Libelle.

Il 2 giugno temporale sull'aeroporto e perdurare di condizioni negative al volo; viene attuato il programma di riserva: Cenone rustico al Rifugio « Sores » in Val di Non con partecipazione massiccia di pi-



*Huber e Masten la simpatica coppia di piloti bolzanini.*



*La signora Adele Orsi, unica concorrente femminile, al fianco di Enzo Centofante.*

loti ed equipaggio per complessive 210 persone!

Certamente la serata del 2 giugno ha prodotto un clima di riposo e di giusta preparazione psicotecnica, da dare subito i suoi buoni frutti come infatti si è constatato il giorno successivo.

Il 3 giugno è la giornata migliore della « Settimana ». Si badi bene, la migliore tra quelle di una settimana avversa dal tempo e che nella media annua è rarissima in tale stagione, data la caratteristica volativa della regione favorevole tutto l'anno. Iniziano i voli con quello di Haas, il migliore della giornata, con Km 222 volati con il suo Ka.6 da Bolzano a Telfs, Mittersill atterrando a S. Johan nel Tirolo, poi è la volta di Rösch e Dinges con 191 Km da Bolzano a Brennero, Dobbiaco, Bolzano (aeroporto), ed ancora 189 Km di Maresch da Bolzano, Brennero, Dobbiaco, Bolzano (città); altri voli di 171 e di 158 Km; nel complesso sono 13 i voli che in questa giornata superano i 100 Km. Temporali hanno disturbato anche questa giornata, col persistere di basi di condensazione basse come mai visto nella regione dolomitica.

Il 4 giugno altra giornata difficile, che però ha fatto il suo campione: è l'austriaco

Kier che vola per 350 Km da Bolzano a Perthisan, a Susseh (Svizzera) e Bolzano; anche l'austriaco Fritz Reschreiter vola per 256 Km da Bolzano a Telfs a Mittersill, atterrando poi ad Innsbruck. Reschreiter lo scorso anno volò i primi 509 Km da Bolzano ad Eberndorf, Bolzano.

Il 5 giugno sabato si sente già l'aria di fine settimana, alcuni studiano tracciati che li portino a casa come sta entrando nella moda di volo a vela alpino!

Il tempo però non è ancora volovelistico, nubi basse ed inizia un forte Ovest, esattamente da 210° che continuerà fino a sera a distruggere l'attività termica nelle valli intorno a Bolzano. I più programmano voli in valle ad appoggio termodinamico. I più abili si portano a Nord ed a Est. Il campione del giorno è Viktor Maresch austriaco e compagno di squadra di Fritz Reschreiter. Decollato alle 13.18



*Giorgio Weber, il nostro corrispondente, apparentemente al lavoro!*



*Giorgio Nidoli con la sua prima Coppa, avrà un seguito?*

(11.18 Z) con piano di volo un triangolo FAI di 321 Km Bolzano-Telfs-Mittersill-Bolzano completerà il suo volo alle 21.15 (19.15) quando già da due ore in aeroporto tutto è fermo e solo i commissari sportivi attendono notizie del Sig. Maresch: ammirevole il ritorno verso Bolzano sfruttando alcuni rotori in valle ed avanzando con vento forte in prua!

Anche l'austriaco Pachner decollato da Bolzano, vola a Gries, Dientem per atterrare poi a Zell am See su aeroporto di residenza con un volo di Km 235. Poi altri voli, Reisch con 192 Km da Bolzano a Brennero, Dobbiaco, Bolzano, Dunst da Bolzano-Colle Isarco-Monguelfo-Bolzano per Km 176. Sono anche in questa giornata 13 i voli oltre ai 100 Km.

Finisce così anche la II Settimana volovelistica internazionale, con 9304 Km volati, tali da confermare la validità indiscutibile di Bolzano per il volo a vela alpino in condizioni « ognitempo »!

La formula dei temi liberi con esposizione pubblica del piano di volo di ciascun pilota sono stati elementi confermati di grande validità per un ulteriore approfondimento del volo a vela dolomitico ed alpino in genere.

L'entusiasmo con il quale è stato accettato l'invito a questa « Settimana 1971 » da tutti, l'immediata iscrizione del numero di piloti massimo alle nostre possibilità organizzative, l'affluire di piloti noti in campo internazionale e la ospitalità che volevamo offrire a tutti i convenuti sono in complesso quegli elementi che pongono una valida spinta in avanti ad organizzare per il 1972 una III Settimana volovelistica internazionale perchè riunisca nel cuore delle Alpi a contatto con le incan-

tevoli dolomiti quei volovelisti che amichevolmente vorranno cimentarsi in voli alpini.

La regione dolomitica è pronta ad ospitare in clima di vacanza piloti senza limiti di frontiere: ecco il valore di Bolzano all'incontro tra l'Italia ed i Paesi del centro Europa.

*Giorgio Weber*

## ECCO I VOLI PIÙ INTERESSANTI

### 1 GIUGNO 1971

<i>Pilota</i>	<i>Marca</i>	<i>Aliante</i>		<i>Percorso</i>
Pronzati	I-MAGO	Phoebus	km 210 d	Bolzano - Dobbiaco - Mezzocorona - Bolzano
Brigliadori	I-IVAM	Libelle	km 203 d	Bolzano - S. Candido - Salorno - Bolzano

### 3 GIUGNO 1971

Haas	D-0150	K 6 E	km 222 d	Bolzano - Telfs - Mittersill - St. Jihann Tir.
Rösch	D-1561	Zugvogel	km 191 t	Bolzano - Brennero - Dobbiaco - Bolzano
Dinges	D-5359	SHK	km 191 t	Bolzano - Stein - S. Candido
Maresch	OE-0828	Phoebus	km 189 t	Bolzano - Brennero - Dobbiaco - Bolzano
Sitsch	OE-0826	K 6 E	km 184 d	Bolzano - Patscherkofel - Dobbiaco - Bolzano
Kier	OE-0836	Phoebus	km 178 d	Bolzano - Levico - Luson - Bolzano
Pronzati	I-MAGO	Phoebus	km 171 t	Bolzano - Monguelfo - Vipiteno - Bolzano
Brigliadori	I-IVAM	Libelle	km 171 t	Bolzano - Monguelfo - Vipiteno - Bolzano
Pachner	OE-0718	Phoebus	km 158 t	Bolzano - Maiern - Brunico - Bolzano
Nidoli	I-DENT	Kestrel	km 165 p	Bolzano - Monguelfo - Vipiteno - Bolzano
Geier	D-8797	K 6 CR	km 150 p	Bolzano - Vipiteno - Valdaora - Bolzano

Grazioli	I-HVAR	Uribel D	km 135 d	Bolzano - Brunico - Vipiteno - Riva di Sotto
Dunst	OE-0845	Ka 10	km 126 t	Bolzano - S. Leonardo Pass. - Vandoies - Bolzano
Pinter	OE-0903	Diamant	km 111 d	Bolzano - Patscherkofel - Vipiteno
Huber	I-GUHU	K 6 CR	km 101 d	Bolzano - Valdaora - Vipiteno

#### 4 GIUGNO 1971

Kier	O-0836	Phoebus	km 350 d	Bolzano - Pertisan - Susseh (CH) - Bolzano
Reschreiter	OE-0828	Phoebus	km 256 d	Bolzano - Telfs - Mittelsill - Innsbruck
Pachner	OE-0718	Phoebus	km 153 d	Bolzano - Milders - Bressanone - Bolzano
Dinges	D-5359	SHK	km 114 d	Bolzano - Brennero - Bolzano
Orsi Adele	I-BITO	Kestrel	km 111 d	Bolzano - Vandoies - Tesimo - Bolzano

#### 5 GIUGNO 1971

Maresch	OE-0828	Phoebus	km 321 t	Bolzano - Telfs - Mittersill - Bolzano
Pachner	OE-0718	Phoebus	km 235 d	Bolzano - Gries - Dienten - Zell am See
Reisch	D-1459	Phoebus	km 192 t	Bolzano - Brennero Dobbiaco - Bolzano
Dunst	OE-0845	Ka 10	km 189 t	Bolzano - Stein - S. Candido - Bolzano
Brigliadori	I-IVAM	Libelle	km 176 t	Bolzano - Colle Isarco - Monguelfo - Bolzano
Kier	OE-0836	Phoebus	km 163 d	Bolzano - Mieders - Valdaora - Bressanone
Dinges	D-5359	SHK	km 160 d	Bolzano - Brennero - Dobbiaco - Bressanone
Orsi Adele	I-BITO	Kestrel	km 151 t	Bolzano - Vipiteno - Valdaora - Bolzano
Pronzati	I-MAGO	Phoebus	km 120 d	Bolzano - S. Candido - Bressanone
Nidoli	I-DENT	Kestrel	km 120 d	Bolzano - S. Candido - Bressanone
Rösch	D-1561	Zugvogel	km 119 d	Bolzano - Brunico - Bolzano
Pinter	OE-0903	Diamant	km 116 d	Bolzano - Vandoies - Merano - Bolzano
Geier	D-8797	K 6 CR	km 106 d	Bolzano - Vipiteno - Brunico - Bressanone
Haas	D-0150	K 6 E	km 102 d	Bolzano - Bressanone - Sarnonico - Bolzano

(Distanza libera punti 1 - Triangolo FAI punti 2/km - Distanza prefissa punti 1,3/km - Triangolo a lato inferiore al 28 per cento del totale punti 1,5)

NB - d = distanza libera coefficiente punti 1

t = triangolo FAI coefficiente punti 2

p = altri triangoli coefficiente punti 1,5

## CLASSIFICA FINALE

1)	OE-0828	MARESCH V.-RESCHREITER F.	Punti	1276	Tot. Km.	189 + 577
2)	I-IVAM	BRIGLIADORI L.	»	897	»	640
3)	OE-0718	PACHNER A.	»	704	»	692
4)	OE-0836	KIER S.	»	691	»	691
5)	I-MAGO	PRONZATI A.	»	672	»	586
6)	D-5359	DINGES M.	»	656	»	365
7)	OE-0845	DUNST J.	»	630	»	315
8)	D-1561	ROSCH E.	»	574	»	383
9)	I-BITO	ORSI ADELE	»	505	»	354
10)	I-DENT	NIDOLI G.	»	452	»	451
11)	D-1458	REISCH F.	»	425	»	233
12)	D-8797	GEIER W.	»	389	»	314
13)	D-0150	HAAS H.	»	324	»	324
14)	I-KICO	CAPOFERRI S.	»	279	»	279
15)	I-HVAR	GRAZIOLI P.	»	266	»	308
16)	I-GUHU	HUBER H.	»	259	»	259
17)	OE-0903	PINTER C.	»	227	»	227
18)	I-SEGAI.	MASTEN H.	»	208	»	208
19)	D-3644	KLAGES G.	»	195	»	195
20)	OE-0826	SITSCH J.	»	184	»	184
21)	I-TITE	PAGNONI N.	»	179	»	206
22)	I-VELM	MENALDO E.	»	175	»	217
23)	I-FOKA	WEBER G.	»	155	»	142
24)	OE-0673	PUSCHAUER K.	»	149	»	124
25)	D-9181	MAYER H.	»	141	»	141
26)	D-1678	SÄGER D.	»	130	»	130
27)	D-5761	MREYEN D.	»	129	»	196
28)	I-YOYO	ORSI G.	»	92	»	92
29)	OE-0902	EBNER H.	»	72	»	72
30)	I-BEBJ	PELLEGRINI-KASPAR	»	55	»	55
31)	D-1537	BRÜCKMANN W.	»	46	»	46
32)	D-9028	BAUDERMANN E.	»	21	»	21
33)	D-4236	PLARRE U.	»	19	»	19
34)	D-3671	KRONAST J.	»	15	»	15

*Seguono a punti zero altri nove concorrenti.*

**TOTALE KM. PERCORSI: 9.304.**

## Una spezzata di 531 km.



*Ecco qui di fianco il Fiorenzo Lamera in un'elegante tenuta di riposo in quel di Rieti.*

*La redazione si complimenta col pilota torinese per il brillante volo realizzato ed anche, ma non soprattutto, per aver finalmente impugnata la penna per scrivere il resoconto del suo volo.*

*Speriamo che questo articolo segni la ripresa di una più fattiva collaborazione, come del resto avveniva molti anni or sono.*

Domenica 13 giugno 71, giornata meteorologicamente eccezionale, ho volato per 531 km sul percorso Monte Musiné - Ponte di Legno e ritorno con meta prefissata Aaeritalia Sud.

Le previsioni erano state buone e una velatura alta, bruciata verso le dieci, aveva lasciato un'ottima situazione con leggero vento da sud.

« Istigato » da Nino Perotti, decido di tentare per la decima volta il percorso dei cinquecento volando con l'S.H.K. I-ERLU. Traino al Musiné, sono le undici e tutto va bene, rotta Nord con valori di salita + 1 + 1,5.

Nino mi segue con un ritardo di quindici minuti in compagnia di Emilio Tessera e Piero « Dalla »\* in volo per i trecento prefissati.

(\*) Piero Dallamico.

Le condizioni migliorano lungo la rotta e la velocità media è discreta. Senza problemi raggiungo il lago d'Orta, il plafond è a 2.200 m e le ascendenze, più tre, permettono di correre bene.

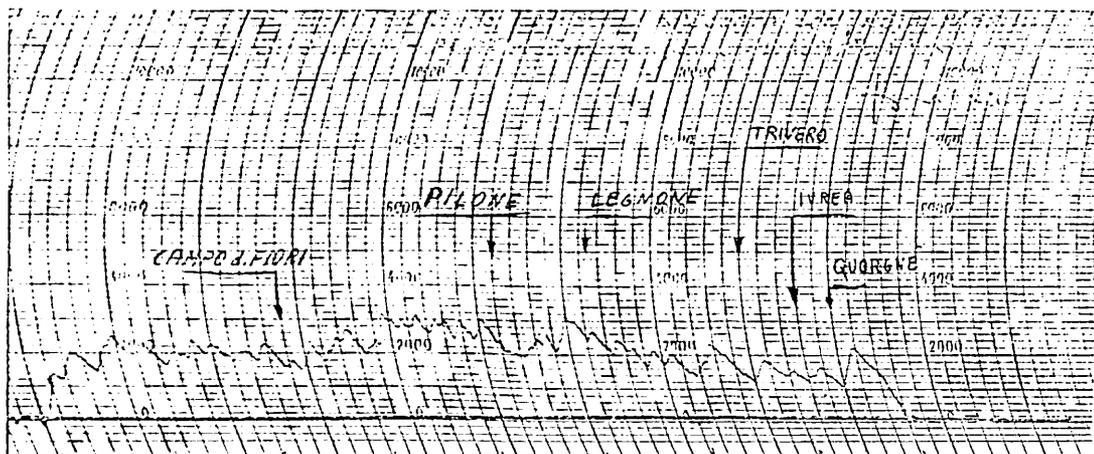
Dietro il Campo dei Fiori trovo il primo « Quattro metri », valore che mi accompagnerà per molte ore e per più di 250 km.

All'imbocco della Valtellina mi unisco a Giorgio Orsi ed a Nidoli, sono in corso sui Kestrel per i trecento andata e ritorno.

Una strada di cumuli con base a 3.000 m ci permette di correre molto forte sino al pilone. Una serie di fotografie e inizia il ritorno con l'ansia di fare in fretta.

Sono presto al Legnone dove il plafond scende a m 2.400 con buoni valori di salita. Attraverso il lago, ascoltando gli amici di Varese in planata finale e l'Adele che sta tornando anche Lei dai 500.

Scendendo verso Sud-Ovest la situazione scade molto e le ascendenze sono deboli e



distanziate. Mi rimangono 130 km per Torino, saranno i più duri, quasi tre ore per percorrerli con il Biellese in ombra. Lunghissimo plané dal Mottarone e riaggancio difficile in una valletta ancora assoluta dietro la panoramica Zegna.

È proprio qui che diversi anni fa riuscii ad agganciare un termichino che mi permise di concludere il volo dei trecento prefissati.

Riesco a salire a quota 1.400 e in planata raggiungo la valle d'Aosta, pendio sino a m 1.300 poi tutto si spegne.

Inizio la planata finale, con questa quota non raggiungerò l'Aeritalia ma i 500 dovrebbero esserci. Parlo con gli amici di Torino che mi assicurano un pronto recupero.

Non si scende quasi e l'aria è calmissima, sorvolo la pianura sulla rotta più conveniente. Al traverso di Quorigné con 900 m, il vario senza la minima scossa inizia a salire e non si ferma che a + 2 in una calmissima, meravigliosa, bellissima, eccezionale, deliziosa ascendenza. Salgo a 1.900 m e mi tuffo nella planata finale a 200 all'ora. Grandi feste all'atterraggio, e bevuta generale doppia anzi tripla perchè sono già arrivati da molte ore i due trecentisti con medie molto elevate ma per la bevuta mi hanno atteso.

Nino Perotti purtroppo è dovuto atterrare a Calcinata e tornerà a traino.

Come già avevamo sperimentato, il Biellese e in generale le Prealpi, dalla valle di Lanzo al Mottarone, sono difficili da percorrere nel tardo pomeriggio anche in giornate eccezionali come questa; evidente il motivo, sono in ombra dalle 14 in poi.

Partendo da Torino conviene allungare il tema verso Bolzano e finire il volo a Calcinata.

Ore volate 8.

Km. 531.

Media km/ora 66.

Km realmente percorsi circa 620.

# Il Primo triangolo italiano di più 500 km.

*Il postino suona sempre due volte! Anche lo scorso anno di Domenica mi giunse un articolo del Gioacchino che pubblicai tal quale.*

*Stamane, Domenica 11 Luglio, tanto gradito quanto inaspettato, mi giunge l'articolo dell'Enzo Centofante: è il primo triangolo italiano di oltre 500 Km!*

*Telefono all'Enzo per complimentarmi ed al tipografo per avvertirlo che l'impaginazione dovrà essere rifatta, l'exploit giustifica ampiamente il maggior lavoro ed il conseguente ritardo. Fossero tutti così solleciti e precisi.*



*Le Dolomiti mi accompagnano nell'ultimo lato del triangolo.*

*Ore 10.50*

Partenza a traino dall'aeroporto S. Giacomo di Bolzano. Il piano di volo era già pronto da tempo in quanto si è constatato più volte che l'inizio della Val d'Ultimo è un formidabile trampolino di partenza con vento da NW. La zona si presta molto bene anche per chiudere un triangolo in quanto persistendo il vento anche nel tar-

do pomeriggio non ci sono (normalmente) difficoltà a raggiungere la quota necessaria al sorvolo.

Il punto di sgancio facilmente individuabile scelto per la foto del primo vertice è il Passo delle Palade (m 1518 s.l.m.) sulla strada che da Lana (Merano) porta in Val di Non.

Per stare alle regole ed evitare la detrazione di km lo sgancio avviene a circa

700 m sopra il passo in una bella e regolare ascendenza di 2-3 m/sec.

Ore 11.01

Sgancio a circa 2200 metri s.l.m.

Ore 11.10

Dopo la foto, raggiunta la cima di Monte Luco, salgo ancora fino a 3200 ed inizio la marcia di assaggio sulle creste della val d'Ultimo.

Ore 11.25

Sono a ridosso del gruppo Ortles a Monte Alto e Vedetta Alta a circa 3300 m.

Ore 12.05

Ben visibili alcuni baffi all'insù su tre cumuletti tra Rabbi e Peio: inizio d'onda a 3200 m.

Ore 12.25

L'onda continua regolare. Mi rendo conto però che il vento in quota aumenta sempre più e faccio fatica ad avanzare; raggiunti i 5000 m decido di passare il Tonale e proseguire verso Sondrio.

Ore 13.10

Sono a 3200 m all'altezza di Sondrio sui versanti Nord in quanto l'altro lato appare troppo pulito.

Ore 13.26

Fotografo Colico dal lago di Como. La mia quota è 2400 s.l.m. Il precedente passaggio sul Disgrazia mi induce a rinunciare al tentativo di riagganciare i versanti Nord della valle per cui mi attacco al Legnone ed in dinamica proseguo verso il Tonale. Sento un coro di voci amiche nella radio a cominciare dai Bergamaschi che hanno invaso la valle dell'Adda.



*La Matilde provvede alla tradizionale doccia finale con champagne d'annata!*

*Ore 14.00*

Dopo vari tentativi arrivo a Ponte di Legno a 2200 m in piena crisi provocata da una velatura in quota che non si decideva ad andarsene. Dopo aver pennellato le basse rocce dell'Adamello su uno zero circondato da rispettabili discedenze, già mi rassegnavo a raggiungere il Toni Mitterer che proveniente dal Tonale pochi minuti prima, aveva felicemente atterrato in un prato a Vezza d'Oglio. Pian piano la velatura si è sciolta, la salita è ripresa, il volo prosegue.

*Ore 14.25*

Passo finalmente il Tonale e salgo in dinamica sulla Presanella fino a 3000 m.

*Ore 16.10*

Verticale Bolzano a 2600. Salita sulla termica di casa del Colle a 3000 m e quindi verso la « casa delle streghe » (monte Sciliar).

*Ore 16.30*

Sullo Sciliar ha dovuto attendere oltre 10 minuti fino a che un colpo di scopa (di strega) mi riporta a 3300 m.

Dopo questo punto il volo non ha storia se non dal punto di vista spettacolare per la bellezza delle Dolomiti illuminate dal sole del pomeriggio. Il forte vento da Nord non riesce a distruggere completamente le ascendenze per cui resta sempre visibile qualche straccio di cumulo sulle vette.

Dal Sass Fugaiss a Lienz la quota varia da 3000 e 3600 sui versanti Sud della val Pusteria.

*Ore 18.00*

Fotografo Lienz che si trova sul muro di Föhn di una perturbazione che copre quasi tutta l'Austria.

*Ore 19.20*

Sono di nuovo a Bolzano a 2000 m. Trovo una salitina casalinga di 0.3 m/sec e pazientemente mi riporto a 2600 m in piena sicurezza per compiere l'ultimo balzo di 20 km sul Passo delle Palade che

mi accoglie con una turbolente discedenza. Sparo alcune fotogratte e quindi inizio il ritorno a casa.

*Ore 20.25*

Atterraggio all'aeroporto di Bolzano. I soliti amici attendono con una bottiglia ben spumeggiante (agitata prima dell'uso) e la versano inesorabilmente sul sottoscritto.

### *Considerazione finale:*

Un po' troppo vento per il mio carattere e la mia esperienza perciò quasi assenti i bei classici cumuli d'alta montagna (mai visti quest'anno) quelli, per intenderci che danno i 6 m/sec fino a 4000 m. In compenso un po' d'onda ben individuabile che bilanciava in parte i grandi buchi e la relativa turbolenza.

9h35' di volo - 9h nel percorso di 543 km  
= una media da corridore ciclista.

*Enzo Centofante*



## Volo notturno a Torrey Pines

*di Bob Brown*

Dopo aver terminato alcune modifiche al mio TG-2, un'aliante scuola della 2ª Guerra Mondiale, ero ansioso di provarlo sulla scogliera di Torrey Pines.

Una sera dopo il lavoro andai al campo con un amico: lui mi avrebbe trainato con la macchina ed io avrei volato per un'oretta prima dell'oscurità. Al campo preparammo l'aliante per il volo, attaccando piccole luci di posizione alle estremità alari e sulla coda come misura di sicurezza nel caso che fosse scuro al momento dell'atterraggio. Il traino con l'automobile fu molto facile a causa del forte vento che soffiava a circa 30 km/h.

Sganciai e girai subito sulla scogliera, incontrando forti ascendenze.

La cima dell'ascendenza era alta 400 metri sul mare lì sotto.

Mi sembrò fosse passato pochissimo tempo quando venne quasi scuro e fu il momento di atterrare. Il vento era troppo forte per permettere un normale atterraggio sotto vento. Avrei dovuto atterrare contro vento lungo la stessa striscia che avevo usato per il traino con la macchina. La parte sotto vento del circuito d'atterraggio fu percorsa così in fretta che mi trovai troppo alto nel tratto finale. A complicare la faccenda una ventata proveniente dagli alti eucaliptus in fondo alla pista mi spinse 60 metri più in alto.

L'aria era così turbolenta che decisi di fare un altro giro, ma persi così tanto tempo a rimettermi in circuito d'atterraggio che divenne troppo scuro per atterrare. Ora tirava un bel vento. Mi diede tanta quota che mi resi conto di essere

al sicuro fino al sorgere della luna, che mi avrebbe fatto abbastanza luce per atterrare quando il vento fosse calato. Intanto il mio amico aveva raccolto delle lanterne di segnalazione da una baracca per lavori stradali, le aveva accese e le aveva messe lungo la pista in cima alla scogliera. Questo mi fu di grande aiuto perché ormai il cielo era nero come la pece e avevo un terribile bisogno di un punto di riferimento a terra.

Stavo molto bene e cominciavo a godermi il volo notturno. Dopo due ore venne fuori la luna. Stavo ammirando il panorama quando guardando verso il mare vidi un'enorme e minacciosa nuvola nera che si dirigeva verso la scogliera. Dalla sua posizione e dalla direzione del vento avevo ben poca speranza che potesse passare a nord. In mezz'ora mi era sulla testa oscurando la luce della luna. Improvvisamente, senza un preavviso, il vento scomparve. L'aliante cominciò a sprofondare nell'oscurità.

700 ... 600 ... 500 ... 400 piedi ... Gocce di sudore mi scivolavano dalla fronte mentre cercavo d'individuare le fievoli luci delle lanterne che segnavano la pista.

Improvvisamente tutti i diavoli del cielo si riunirono e gettarono il TG-2 in alto dentro una massa d'aria turbolenta. L'indicatore di salita raggiunse e superò i 1.000 piedi al minuto. La velocità aveva raggiunto i 150 km/h, e non rallentò molto anche quando riuscii a riprendere in mano i comandi. Il tambureggiare della grandine sulla capottina mi fece pregare perché non diventasse più grossa. Persi tutti i contatti con il terreno.

Qualcuno mi aveva detto: « Se ti trovi nei guai in nube con un TG-2, lascia che l'aliante voli da solo ». Tolsi le mani dai comandi e lasciai che il vecchio aliante andasse dove voleva.

La velocità passava da 80 a 160 km/h, e a volte venivo spinto violentemente contro la cintura di sicurezza. La nuvola ci aveva preso per la collottola, e ci tirava su e ci scuoteva continuamente. L'aliante sembrava godere di questa nuova inaspettata libertà e sgroppava come un puledro libero in una prateria. Ad un certo punto dissi alla nuvola: « Ora mi sembra che tu ti sia divertita abbastanza, cosa ne resti di farci uscire di qui? ». Quasi come se mi avesse sentito, improvvisamente tut-

to divenne calmo. Vidi il chiarore della luna e ripresi i comandi dell'aliante. Uscii quasi dalla cima della nuvola.

Fu un momento meraviglioso. Quasi mi sedetti su una enorme sezione di nuvola, inondato dal chiarore lunare e circondato da altre bianche montagne di vapore. Per due ore veleggiai davanti alle nuvole bianche, a volte spiralandolo attraverso un varco e ritornando giù alla scogliera. La luna brillava e il vento aveva ricominciato a soffiare.

Rimasi in aria fino alle quattro e mezza del mattino, poi atterrai sulla spiaggia e così ebbe fine il più eccitante volo della mia vita.

*(tradotto da Soaring a cura di Selene Martini)*

## Un altro exploit del nostro Gioacchino!

*780 km in andata e ritorno*

**Il recente record nazionale tedesco di AR stabilito da Holighaus in 740 km è stato polverizzato il giorno 10 di questo mese da Gioacchino v. Kalckreuth il quale ha volato da Aigen a Vals (nei pressi del Passo di San Bernardino) portando a 780 km il nuovo primato tedesco.**

**Ecco sintetizzati i primi dati giuntici con una semplice cartolina postale: partenza 9,15, pilone alle 13,45, arrivo alle 17,55 per un totale di 8 ore e 40 minuti volando ad una media di circa 90 km/h.**

**Che re(d)attore!!!**

**E adesso aspettiamo l'articolo.**

*Visto che stavolta il regolamento è uscito con inusitato anticipo, abbiamo pensato di raccogliere qualche parere sullo stesso.*

*Tra il dire e il fare è passato oltre un mese ed il nostro invito è stato rivolto solo a quelli che abbiamo incontrato. Ci scusiamo per non aver interpellato tutti i piloti sportivi e ringraziamo quelli che ci hanno prontamente risposto.*

*È ovvio che per tutti coloro che vorranno dire qualcosa in proposito le pagine di VOLO A VELA sono sempre a loro disposizione.*

*Noi non possiamo che limitarci ad auspicare dei briefing meno turbolenti e quindi più comprensibili a tutti gli interessati.*

## Commenti al regolamento di Rieti 1971

### PAOLO AGRESTA

Innanzitutto desidero manifestare la soddisfazione mia e degli amici volovelisti sportivi con cui ho avuto occasione di parlare per il fatto che, quest'anno, finalmente, il regolamento è stato aggiornato, redatto, stampato e distribuito per tempo.

La lodevole abitudine dovrà continuare. Sono favorevole senza riserve al prolungamento della durata del campionato. È auspicabile che con 13 giornate si possano effettuare 9/10 gare (meteo permettendo). È altresì auspicabile che la C.S.O. assegni gara anche il 14-8 resistendo alla tentazione (sempre meteo permettendo) di dare il riposo-per-non-dover-compilare-in-fretta-le-classifiche.

Non posso che manifestare la soddisfazione profonda di aver visto finalmente accolta la nostra richiesta per le due classi (libera e standard internazionale) per le due classifiche e per il definitivo affossamento della famigerata classe Club.

Può essere soppresso l'anno prossimo l'invito di cui al punto 5.4 Parte I. Con il regime dell'assicurazione obbligatoria è pleonastico.

Bene il prolungamento del termine per i reclami.

L'eliminazione del punto 1.3 parte 3ª (ciascuna prova potrà essere ripetuta) lascia supporre che avremo temi nuovi e non ripetuti. Bene, anche se a titolo personale, conoscendo tutte le Osterie forse preferirei il contrario.

La soppressione dei teli e dei commissari (punto 6.2.2. parte 3ª) mi lascia un poco perplesso anche perchè, negli ultimi anni con le radio, il controllo funzionava molto bene.

Comunque non sono contrario in considerazione dell'esigenza di adeguare il nostro regolamento a quello internazionale ed a quelli stranieri e di sveltire, eliminando alcuni problemi, l'organizzazione.

Auspico che la C.S.O. sappia sfruttare appieno (ma senza esagerare) le possibilità di cambiare tema all'ultimo momento che sono offerte dal nuovo sistema.

In tema di punteggi:

se ho ben compreso le formule esse mi sembrano più semplici di quelle degli altri anni. Se ho capito bene con le nuove formule il vincitore avrà sempre 1000 punti. Sono favorevole a ciò e lo considero più giusto e più rispondente all'esigenza di avere delle classifiche che rispecchino il valore dei concorrenti.

Penso però che le formule siano perfettibili in quanto — sia pure in casi limite — possono portare a dei risultati aberranti. Ad esempio: 10 concorrenti, 2 rientrati Pd 832 pv 168; 10 concorrenti 3 rientrati Pd 750 pv 250. In questo caso il terzo rientrato avrebbe convenienza (avendo un tempo doppio di quello del primo) a non tagliare il traguardo. Infatti in questa ipotesi avrebbe 832 punti contro i 792 (750 + 42) in caso di taglio del traguardo di arrivo.

È un caso limite ma bisognerebbe tenerne conto.

Il mio discorso è condizionato al fatto che non abbia sbagliato i conti perchè la matematica non è proprio il mio forte.

A mio avviso vi è nel regolamento un difetto assai grave da eliminare in quello dell'anno prossimo ed a cui va ovviato, per quest'anno.

Il punto 7.2. parte 3<sup>a</sup> recita « il concorrente che tagli il traguardo a quota superiore ai 1000 metri, o che non venga avvistato al traguardo di partenza, potrà avere ad insindacabile giudizio della C.S.O. riconosciuta come ora di partenza quella del decollo risultante dalla tabella dei voli ».

Qui il regolamento doveva optare fra due soluzioni egualmente valide: la prima, restrittiva, di annullare la prova ex abrupto; la seconda, di dare come ora di partenza l'ora del decollo (o meglio dello sgancio) desunta dalla tabella voli.

Personalmente propendo per la prima soluzione che considera, anche se un poco più formale, in ogni caso più giusta.

Ciò che è gravemente errato è lasciare questa decisione all'insindacabile giudizio della C.S.O. Anche prescindendo dal fatto che l'insindacabile giudizio ricorda i tratti di corsa di sua signoria di manzoniana memoria, ciò che il regolamento deve stabilire è se la prassi di non tagliare il traguardo (o di tagliarlo al di sopra della quota massima consentita) debba essere sanzionata *sempre o mai*.

In ogni caso il regolamento anche ove avesse voluto proprio lasciare alla C.S.O. questa decisione avrebbe dovuto stabilire che la decisione (previa e non postuma) e non il giudizio (postumo e non previo) della C.S.O. debbono essere presi e comunicati ai concorrenti, nei modi dovuti, assolutamente ed in ogni caso *prima* dell'inizio delle partenze.

Ci sono dei precedenti (Perugia, 12-8-69) nei quali non si è adottato un metro uniforme.

Penso sia di grande importanza che la questione sia chiarita con la C.S.O. prima dell'inizio delle gare.

Per finire una proposta. Auspicherei che la classifica finale fosse redatta tenendo conto di n. 1 prove per ciascun concorrente.

In altre parole bisognerebbe dare a cia-

scun concorrente la possibilità di scartare il punteggio peggiore. Ciò è divenuto possibile con l'adozione del punteggio pieno in ogni gara.

Ciò costituirebbe un incentivo al miglioramento delle prestazioni ed un correttivo del fattore sfortuna che ancora troppo gioca nell'esito delle nostre gare specialmente nelle zone alte delle classifiche.

Troppo spesso infatti il concorrente dopo un buco, una scassatura riparata in giornata, o una gara persa per altre ragioni, rinuncia ad ogni ambizione di classifica in quanto l'attuale sistema di punteggio lo penalizza senza possibilità di recupero.

Con la formula che io propongo invece la gara resterebbe più aperta ed il livello dei concorrenti migliorerebbe essendo tutti spinti a maggiormente impegnarsi.

P. A.

## ANGELO ZOLI

Finalmente un po' di buon senso è prevalso nella compilazione del Regolamento, relativamente ai due Campioni; sarebbe anche opportuno adeguare i premi alla nuova situazione. Ci sono anche altre cose che potrebbero apparire in regolamento: per esempio la eliminazione del controllo dei Commissari ai piloni, l'obbligo delle due foto-camera; l'apertura del traguardo dopo che tutti i concorrenti di una classe sono in volo da almeno 15' notificato via radio. Ecc.

## ATTILIO PRONZATI

Caro Renzo,  
mi hai chiesto di commentare il nuovo regolamento per il Campionato italiano di volo a vela e lo faccio con molto piacere perchè riconosco che è stato fatto quello sforzo di adeguamento alle caratteristiche del volo a vela moderno.

Lo si chiedeva da alcuni anni e finalmente questo anno partiamo per Rieti con l'animo sereno per quella chiarezza senza sospetti, senza incertezze di poter fare una gara dove l'agonismo si potrà manifestare nei due grandi campi di scelta a disposizione dei piloti: la classe standard e la classe aperta.

Mi sono già espresso in proposito — non faccio altro che ripetermi — vedo nella classe standard il confronto degli uomini soprattutto, il confronto delle macchine nella libera. Due modi di manifestarsi del volo a vela che si integrano fra loro, non in contrasto, semmai in un ricambio: di tecnica e di uomini. La chiarezza dicevo servirà a far comprendere questo modo naturale di vedere il volo a vela ed il suo evolversi e il suo sviluppo futuro. Anche in Italia il volo a vela si diffonde, era tempo di mettere ordine nella più importante manifestazione del nostro sport.

Le innovazioni tecniche sono l'altra novità: la mancanza di Commissari ai piloni che obbligano al corretto impiego della macchina fotografica, non credo che costituisca una remora, chi vorrà farà una postazione fissa, altri procederanno nel modo consueto. È probabile che qualche foto non riesca: speriamo di no. In ogni modo l'innovazione è moderna e attuale.

Al traguardo di partenza il controllo della quota avverrà col metodo impiegato agli ultimi mondiali, ben venga anche questa nuova tecnica, sarà anzi un bene se si pensa che dai Campionati di Rieti usciranno i rappresentanti italiani per la Jugoslavia. Infine la nuova formula per l'attribuzione dei punti. Caro Renzo è possibile che dopo tanti anni che mi conosci mi fai ancora una domanda di questo tipo? Mi è stato detto che occorre correre di più. Ci credo. D'altra parte l'esperienza m'insegna che la formula, valendo per tutti, potrà sempre essere criticata, specie se il tempo non la

favorirà, ma metterà sempre sullo stesso piano i concorrenti stessi. In questi casi vale molto la regola di mettere tutti i concorrenti in aria prima di aprire il traguardo di partenza, ma a Rieti queste cose sono già state fatte, in più con la suddivisione in classi nelle partenze la faccenda rimane ben sistemata.

A presto a Rieti,

A. P.

## SERGIO CAPOFERRI

Ottimo il Regolamento in generale salvo la suddivisione per alianti in lega due. Sarebbe ora di chiudere con alianti super, club, ecc. Se esistono classi si facciano la Standard e la Libera anche per la Lega 2<sup>a</sup>.

## FIORENZO LAMERA

Il regolamento di gara del campionato Italiano anno 1971 presenta una modifica relativa al conteggio dei punti in relazione alla velocità media sul percorso.

Il rapporto tra la velocità del vincitore della prova e degli altri concorrenti non è più elevato al quadrato.

Questa modifica sveltisce notevolmente i tempi necessari per il conteggio classifica e, a conti fatti, non modifica troppo i risultati rispetto alla formula precedente.

Mi pare un ottimo risultato.

F. L.

Caro Scavino,

mi hai chiesto la mia opinione sul nuovo regolamento di Rieti. Ti confesso anzitutto che, come al solito, non ho nemmeno dato un'occhiata alle nuove formule, giacchè tu sai come io la pensi in tale materia.

« Datemi un regolamento ed io farò su di esso la mia gara ». Del resto una gara non è nelle mani delle formule, ma di chi assegna i temi. Le formule premiano troppo la velocità? Ebbene, si diamo temi lunghi e gli strateghi dell'ora di partenza dovranno incamminarsi per tempo. Vengono puniti eccessivamente coloro che restano fuori campo? Si diano temi corti e tutti rientreranno.

Per il resto, non posso non compiacermi dell'alfine istituita Classe Standard, così come del mantenimento della « Classe Club » in Lega 2. Ottimo compromesso che permette a ciascuno di trovare una classe adatta alle sue capacità ed alle caratteristiche del suo aliante.

Spero molto nel controllo fotografico. So che si tenterà di introdurlo a Rieti e spero con fortuna. A parte il lato economico, la diversificazione dei temi fra le varie categorie di concorrenti porterà a maggiore sicurezza nel volo, temi più adatti alle rispettive macchine, riduzione del vantaggio offerto dal volo di gruppo, a maggiore esaltazione delle capacità individuali.

Cordialmente,

W. V.

nicola vaccaro .

# parliamo tanto male di tutti

*Per me semplice dilettante avere tra i redattori un professionista è sempre stato un po' imbarazzante.*

*L'imbarazzo è però finito l'altro giorno quando mi son visto recapitare un libro di versi, con dedica dell'Autore, e, dopo averlo letto, mi son convinto che anche Lui è per il Suo verso un dilettante.*

*Meglio così, una cosa di più in comune. Adesso non aspettatevi che recensisca il libro (ve lo propinerò tutt'al più a pezzetti), mi limiterò a dirvi che incomincia così:*

AUSILIARI:

Ognuno ha un dizionario personale nel tuo c'è solo un verbo: avere.

*A me è piaciuto, tanto che voglio pubblicamente indurlo a continuare, anzi gli suggerisco una variante con la quale iniziare il secondo volume:*

AUSILIARI:

Ognuno ha un dizionario personale in quello del volovelista c'è un solo verbo: dare. (\*)

R. S.

(\*) Non è un ausiliare ma è il miglior ausilio.

# VOLO A VELA IN ITALIA

## PADOVA

Annata indubbiamente prolifica per il Gruppo Volovelistico; ben 13 brevetti « C » conseguiti. Evento questo, mai verificatosi nella storia del G.V.P.

Risultato assai lusinghiero e promettente, considerando che l'età media dei brevetta- ti si aggira intorno ai 30 anni.

Di questo dobbiamo ringraziare l'instancabile istruttore Bertolini e il trainatore Marchetti, che con volontario sacrificio e spirito d'abnegazione sono riusciti a portare in porto questa, possiamo dirlo, impresa.

*Usando un termine Muzziniano, ecco l'elenco dei nuovi cacciaviti:*

1. CIBIC Claudio
2. FABRIS Germano
3. GIACON Giulio
4. GREGGIO Lorenzo
5. MONTESI Giorgio
6. MONTESI Ilario
7. NEGRO Giovanni
8. OSSELADORE Domenico
9. RUNGALDIER Wolfgang
10. TERMINI Mario
11. VERCELLESI Romano
12. PESCE GIANNI
13. DALLA ROVERE, Sergio.

L'attività didattica, per la maggior parte, si è svolta nell'Aeroporto di Belluno dove già da tre anni il G.V.P. trasferisce, durante il mese di agosto, la Scuola di Volo a Vela.

*Totale ore volate con alianti:* 400.

*Totale ore di traino:* 90.

Direttore della Scuola di Volo a Vela: Marchetti Luigi.

Istruttore: Bertolini Giovanni.

Aiuto Istruttore delegato: Calandrin Giovanni.

Piloti trainatori: Marchetti Luigi, Boesso Antonio, Bertolini Giovanni, Mauriello Massimo.

Responsabile di linea e traffico aereo: Boesso Antonio.

*Il Parco alianti è così composto:*

n. 1 Passero (*di recente revisione generale*)

n. 1 M 100 S

n. 1 URIBEL C

n. 1 M 200

n. 1 CANGURO (*di recente revisione generale*)

n. 1 CVV8 BONAVENTURA (*di recente acquisto*)

n. 1 PHOEBUS (*dell'Agostino*).

*Velivoli trainatori:*

n. 2 Stinson L. 5

n. 1 Verricello da 150 HP (*in vendita*).

n. 1 Verricello da 90 HP

n. 1 Moto bicilindrica per recupero alianti in campo.

*Mezzi trasporto alianti:*

n. 2 Carrelli per monoposti

n. 1 Carrello per biposti.

*Tariffe:*

Alianti monoposto: L. 2.400/ora.

Alianti biposto: L. 4.800/ora.

Traino aereo: L. 2.300 al minuto.

L'attività sportiva è stata particolarmente seguita dai Soci Bucceri e Cibic che hanno partecipato anche ai campionati italiani.

Altri Soci, quali il Gallo e Dal Bianco, hanno svolto una notevole preparazione alle gare, partecipando ai corsi di perfezionamento di Rieti; il Calandrin e il Pilat hanno effettuato voli di distanza in andata e ritorno con partenza da Padova. Purtroppo la situazione meteorologica qui in Pianura non è delle migliori, per cui l'attività, specie quella sportiva, ne viene a risentire; inoltre un « notam », alquanto ingiustificato a nostro parere, limita ulteriormente i voli al solo sabato, domenica e feste comandate.

Il 10 aprile 1971 è avvenuto il rinnovo del Consiglio Direttivo del G.V.P.

*Sono risultati eletti i seguenti Soci:*

GALLO Francesco	Presidente
BERTOLINI Giovanni	Consigliere
CALANDRIN Giovanni	»
DAL BIANCO Mario	»
GREGGIO Lorenzo	»
FABRIS Germano	»
RUNGGALDIER Wolfango	»

*Incarichi tecnici:*

Direttore Scuola Volo a Vela: MAR-  
CHETTI Luigi.

Istruttore di volo: BERTOLINI Gio-  
vanni.

Responsabile rispondenza norme aerna-  
vigabilità, rapporti con il R.A.I e Rivista  
Volo a Vela: CALANDRIN Giovanni.

Amministratore G.V.P.: DAL BIANCO  
Mario.

Segreteria: FABRIS Germano.

Direttore di linea: GREGGIO Lorenzo.

Sono certificati dal R.A.I.:

CALANDRIN Giovanni - *Operatore Con-  
trollore.*

BUCCHERI Agostino - *Operatore Control-  
lore.*

BORGATO Giovanni - *Operatore.*

Il programma per il 1971 è rivolto par-  
ticularmente al perfezionamento dei nuo-  
vi brevettati, con possibilità di conseguire  
delle prove per insegna FAI d'Argento e  
inoltre, all'allenamento di piloti per otte-  
nere nuove abilitazioni ai traino aereo.

Si prevede la partecipazione a gare di al-  
cuni Soci tra i quali l'immaneabile Buc-  
ceri per il quale colgo l'occasione per sot-  
to-lineare la brillante affermazione ottenu-  
ta nelle gare svoltesi in Germania piazzan-  
dosi onorevolmente assieme all'amico  
Vergani, gareggiando con piloti di elevata  
classe internazionale.

Per dovere di cronaca devo anche fare  
una segnalazione degna di nota: finalmen-  
te, dopo unn lungo e tormentoso insegui-  
mento, il Socio Marchetti Sergio è riu-  
scito a conseguire l'ultima prova di distan-  
za Padova-Ferrara valida per l'insegna  
FAI d'argento.

Complimenti al nuovo sportivo.

Qui, all'Aeroporto di Padova, si parla, con  
insistenza, che tra non molto verrà dato  
inizio ai lavori per la costruzione della  
nuova pista, per cui l'attività verrebbe al-  
quanto ridotta, se non addirittura sospesa.

In tal caso abbiamo già preso dei contatti  
con gli amici di Vicenza per una eventua-  
le attività, in particolare quella sportiva,  
nel nuovo Aeroporto di Thiene, che, es-  
sendoci l'appoggio orografico, rappresenta,  
a mio avviso, un luogo molto adatto come  
trampolino di lancio per voli di una certa  
consistenza, vorrei quasi dire, di alta per-  
formance. Perciò, sotto ragazzi, tutti a  
Thiene!!! (Vicenza permettendo).

*Giovanni Calandrin*

## BERGAMO

### *L'attività al 30 giugno di Valbrembo*

— Ore di volo alianti 1230

— Ore di volo traino 273

Prove parziali per insegna F.A.I. AR-  
GENTO:

— durata 3

— quota 2

— distanza 4.

Prove completate n. 4.

Allievi in corso di istruzione n. 20 di cui  
10 decollati.

Voli per la Coppa Legler n. 10 per Km.  
1.800.

Voli per trofeo OXAL n. 8 per Km. 650.

Data la situazione meteo poco propizia,  
non sono stati effettuati voli di rilievo,  
degni di citazione.

Alla settimana di Bolzano ha partecipato  
un aliante di Valbrembo.

Alla gara di Torino siamo stati assenti in  
quanto diversi alianti non erano provvisti  
ancora dei documenti regolamentari.

È prevista una forte partecipazione ai  
campionati di Rieti.

— L'AVAO mette in palio per i Campio-  
nati Italiani di Rieti, un Trofeo A.V.A.O.  
challenge da assegnarsi al Club di appar-  
tenenza del 1° classificato della Classe Stan-  
dard di Lega 1<sup>a</sup>.

S. G.

## CALCINATE

### *Records!*

12 e 13 giugno 1971. Finalmente, dopo una primavera iniziata con tante speranze e proseguita fra acqua e delusioni, due splendide giornate volovelistiche che hanno coinciso, come raramente accade, con sabato e domenica, ci hanno permesso di conquistare ben 9 diamanti, un vero record di qualità e di quantità.

Record italiano femminile di andata/ritorno e diamante di 500 Km - Calcinate/S. Lorenzo di Sebato (Brunico) di Km. 526.

Adele Orsi su Kestrel.

Distanza « C » Oro con diamante.

Triangolo Calcinate/Monte Ceneri/Pezzo (Ponte di Legno) Km. 310

Brambilla Lorenzo	su S.H.K.
Cerruti Leonardo	» A.3
Cottardo Gianni	» A.3
Falciola Bruno	» S.H.K.
Fanoli Luigi	» A.2
Gavazzi Marco	» A.3
Magnani Francesco	» Crib
Nidoli Giorgio	» Kestrel

*Giusti*

Altri triangoli di 300 Km. (Vergani-Monti-Orsi G.) e tentativi di triangoli di 500 (Vergani-Pronzati) ed andate/ritorno di 600 e 500 Km. (Monti-Fontana), totalizzando ben 5.300 Km volati in distanza, con tre fuori campo senza danni, sono il coronamento di queste due ottime giornate.

Questo non faccia pensare a qualcosa di eccezionale; è solo una dimostrazione che nel volo a vela niente si improvvisa, un gruppo di piloti allenati, agonisticamente caricati, una buona dose di preparazione psicologica, materiale di primordine, hanno permesso di sfruttare pienamente due buone giornate che forse all'inizio di primavera sarebbero passate senza grandi entusiasmi.

Da sottolineare in particolare la prova di Adele Orsi che riconferma la sua tenacia e la sua classe. Prima donna italiana, fra pochissimi uomini, con 3 Diamanti, secon-

da in Italia a percorrere 526 Km in andata/ritorno. Record femminile identico a quello maschile; e mi pare che basti!

Sfortunato Monti costretto ad atterrare sulla via del ritorno, a Malè da 3000 mt. di quota e dopo 410 km per una indisposizione che gli bruciava il diamante ed il nuovo record italiano. Un programma giustamente ambizioso svanito ad un soffio dal successo.

Due tentativi sul difficilissimo circuito di 500 km (Vergani-Pronzati) non hanno avuto fortuna.

Una severa scuola di base, una preparazione continua teorica e pratica ai voli di performance, l'emulazione che nasce da un gruppo numeroso di piloti in volo, l'esempio e la guida dei più esperti, una organizzazione predisposta e pronta al momento giusto, sono le premesse indispensabili per questi risultati.

# Una buona lezione di umiltà

*Impressioni del pilota torinese Giorgio Marchisio  
su uno stage effettuato a Rieti*

Preso da furore volovelistico al ricevimento della conferma del C.N.V.V. alla mia domanda per il corso di performance, con Mariangela (moglie e volovelista) e Cilino (figlio di nove mesi) in una macchina stipata sino all'impossibile di passeggeri, lettino portatile, infant seat ed altre mostruosità del genere, dirigo la prua verso Rieti. Partiamo il 2 giugno approfittando della festività e dell'intenso traffico che ci offre.

Siamo alla nostra prima vacanza (almeno così spera Mariangela) dopo lungo tempo: ho qualche dubbio sul significato da attribuire al termine « vacanza » se fatte con un figlio di 9 mesi e per giunta molto vivace. Il viaggio in effetti conferma i miei dubbi ed al nostro arrivo a Rieti sono distrutto da saltellamenti sulla pancia, urla, gridolini, soste per mille necessità, ecc. ecc. L'ultima sosta non può essere che al campo volo dove prendo contatto per la prima volta con il mio istruttore Stanislaw Wielgus.

Finalmente inizia il corso ed immediatamente prendo coscienza di essere un mezzo pilota: Stani solennemente dichiara: « tu, non buona spirale a destra, tu mezzo pilota ».

Facciamo pure conoscenza con i sottoventi e finiamo il primo giorno per terra in quel di Città Ducale. Smontaggio e penoso recupero del C.V.V. 8 ecc. Il giorno dopo sono in volo sul Vewa con 1.500 mt. su Poggio Bustone e per radio mi giunge perentorio l'ordine di Stani: 30 km a nord! Con gli occhi convergenti sulla bussola eseguo. Dopo un po' la ragione prevale sul senso del dovere e comincio a guardarmi bene sotto: piante, valli molto strette, piante ed io sempre più basso. Arrivato sul Coscierno raschio le pietre anche perchè le condizioni sono notevolmente mutate, sul campo c'è una copertura totale e minaccia di piovere molto presto.

Certo di rientrare ed alle prime gocce d'acqua sono quasi certo di non farcela.

Una occhiata buttata alla mia sinistra mi rivela una piacevole valle: Leonessa. Vedere questo paese in una chiazza di sole e virare velocemente sono la stessa cosa.

Dopo pochi minuti sono certo che la mia idea di aspettare in quel posto il passaggio del temporale e poi tornare a casa è assolutamente fasulla: finisco sottovento e rapidamente prendo terra. Per tre giorni consecutivi il tempo non ci favorisce molto e l'attività può limitarsi solo a voli locali.

Per fare qualcosa di nuovo Stani prepara una corda da 20 mt., ed inizia il suo corso di « Corda Corta ». Cominciano pure le pene del buon Mancini che vede con terrore il VEWA trainato a velocità supersonica. Questo allenamento con cavo corto dura tutto il corso e mi sembra molto utile anche se molto impegnativo, dato che per scopo didattico Stani varia continuamente la velocità, il senso di virata e l'inclinazione. Sino a questo punto devo dire francamente che sono un po' deluso di Rieti, del corso e del sistema didattico di Stani. Aspetto l'arrivo del Maggiore Rovesti di ritorno da Bolzano, come quello del Mesia per riversare su di lui il mio malumore per il maltempo e la poca attività sino a questo punto svolta.

Purtroppo non cambia nulla: quasi se tra i molti meriti di Rovesti si potesse aggiungere anche quello di cambiare il tempo: eppure a questo proposito ritengo che i meteorologi debbano seguire dei corsi speciali.

Il sistema didattico di Stani non muta: continuo a fare dei voli da solo e ad avere una certa ritrosia nell'allontanarmi. Il tempo continua le sue bizze e non ci rimane che cominciare l'addestramento al volo in nube anche perchè con la corda corta non rimane più nulla da provare.

Immersi in una nuvola, per Stani molto tranquilla e per me già sufficientemente turbolenta sono alle prese con la velocità che non vuole mai star ferma e con la paletta che segna sempre indicazioni eccessive. Stani afferma che in nube mentre si spirala, bisogna guadagnar tempo carteggiando: Mah! Questi Polacchi! Dopo un po' di giorni pare che abbia assimilato i rudimenti e quel minimo di esperienza nel volo in nube che mi permettono di provarci da solo senza correre grossi pericoli. Ad essere sincero la mia diffidenza nei riguardi del volo strumentale non è cambiata molto.

Finalmente in una giornata con condizioni meno penose del solito, a bordo di due M100, partiamo verso nord con meta Foligno. Dopo un'ora Stani è per terra a Spoleto ed io rientro faticosamente al campo.

A questo punto vengo edotto circa la necessità di far volo in nube per evitare di trovarsi nelle condizioni del volo precedente.

Ripartiamo il giorno successivo in coppia con meta Foligno e Stani dice di seguirmi ma io non lo vedo. È sempre a quota stratosferica perchè si è infilato nella prima nube sul campo. Dopo un po' vengo invitato a fare altrettanto e sia pure di malavoglia accendo il viro sbandometro. Con base 1.400 mt. mi infilo, temerario, in una discreta ma tranquilla salita.

A 1.800 mt. ricevo l'ordine di uscire dirigendo verso nord e a questo punto mi rendo conto che il virosbandometro è bloccato in virata sinistra; tutti i miei sforzi per riportarmi in volo orizzontale mi portano a trovarmi in spirale picchiata, ma con i diruttori aperti. Perdo velocemente 400 mt. e mi ritrovo fuori dalla nube dove energicamente mi rimetto in assetto di volo. Per tutta la durata del percorso imbroglio Stani dicendogli che mi trovo più alto di quanto non sia perchè mi secca riconoscere di aver bucato al primo tentativo. Sul ritorno una copertura totale dai Fionchi a Rieti mi porta nuovamente, dopo vari tentativi per avvicinarmi al campo ad atterrare a Leonessa nello stesso prato dell'altra volta, dove dopo pochi minuti una folla brulicante, dopo avermi riconosciuto, mi festeggia e distrugge il raccolto dell'erba. Solo un maligno dice « ma allora non è proprio capace di volare ». La cronaca del corso potrebbe continuare,

parlando ad esempio anche delle belle serate passate con Stani e la sua chitarra delle altre piccole avventure, ma ritengo più importante arrivare alle mie impressioni sul sistema didattico adottato e sul risultato di 15 giorni passati tutto il tempo possibile a volare ed a parlare di volo. È molto utile per un giovane pilota arrivato alla soglia delle 100 ore trovare un buon istruttore col quale si rende conto di volare come un allievo alle prime armi. È tutto da rifare, da rivedere, da correggere, per molti come per me è la prima occasione nella quale dopo molto tempo si vola nuovamente con l'istruttore e purtroppo certi difetti ed imperfezioni sono difficili da eliminare perchè sono ormai radicati. È una buona lezione di umiltà, necessaria a farci sentire meno « vecchi » di quanto ci crediamo onde evitarci delle brutte esperienze che possono diminuire l'entusiasmo anche di chi ne ha molto. Al sistema didattico di Stani va il merito di avermi aiutato a superare una barriera del volo in vista del campo, alla responsabilità di decisioni individuali che non ritengo ora possibile in un volo in biposto, alla necessità di un volo più corretto perchè lontano dalla base. Devo riconoscere che è solo la pigrizia ed un inconscio desiderio di non assumermi totalmente la mia responsabilità che non mi faceva condividere all'inizio il sistema di Stani al quale va il mio ringraziamento e la mia amicizia.

G. M.

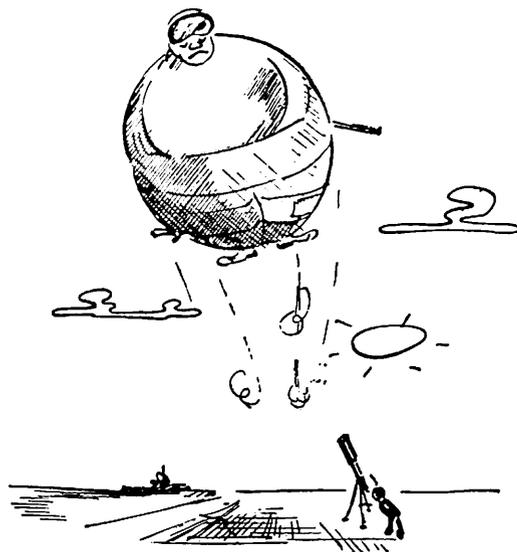
# L'acqua minerale

Cap. CSA Giuliano Maniero 2° Stormo CBR

Al giorno d'oggi è difficile immaginare una tavola imbandita dove non figurino almeno una bottiglia di acqua minerale. Questa compare regolarmente nelle mense aeroportuali anche in sostituzione dell'acqua erogata in loco dichiarata « non potabile » dopo le rituali analisi chimico-batteriologiche.

Una bottiglia di acqua minerale a tavola è sempre una visione consolante perché ci fa pregustare il sapore gradevole, fresco e frizzante del contenuto che, oltre tutto, è batteriologicamente conservato puro da un tappo sigillato, mentre la etichetta, a chi si prende la briga di leggerla, avverte orgogliosamente che l'acqua è dotata di eccelse virtù salutari, anzi taumaturgiche dato che la fonte di origine porta quasi sempre il nome di un santo.

Ma che ruolo svolge l'acqua nell'alimentazione?



Pilota sonda

L'organismo è costituito per circa due terzi del suo peso d'acqua. Questa gli viene fornita in parte con le bevande e gli alimenti umidi, in parte dalla ossidazione delle proteine, degli zuccheri e dei grassi. L'acqua introdotta a stomaco vuoto viene eliminata dai reni in breve tempo; talvolta la quantità escreta può superare addirittura il volume del liquido bevuto. Ciò può far aumentare la sete per cui è preferibile, a stomaco vuoto, dissetarsi con il latte. Altre bevande diuretiche quali il tè, il caffè, l'alcool e in parte anche il cacao possono aumentare la sete se introdotte a stomaco vuoto.

L'assorbimento dell'acqua avviene nell'intestino e non nello stomaco, anzi essa attraversa quest'ultimo piuttosto rapidamente.

Si può dire che mezzo litro d'acqua abbandonato lo stomaco nel giro di tre quarti d'ora circa. La velocità di questo passaggio è influenzata dalla temperatura: l'acqua calda attraversa lo stomaco molto più rapidamente di quella fredda. Una digestione lenta può trarre notevole beneficio dagli effetti stimolanti dell'acqua calda sulla peristalsi gastrica, la quale peristalsi può essere invece inibita da una bevanda troppo fredda con conseguente blocco della digestione, dilatazione acuta dello stomaco, congestione viscerale, disturbi cardiaci.

La temperatura delle bevande destinate a calmare la sete dovrebbero variare fra 10° e 21° C.

L'acqua bevuta durante i pasti può rallentare la digestione per diluizione dei succhi gastrici solamente se introdotta in quantità elevata. Fino a valori di mezzo litro ciò non avviene, anzi talvolta agevola i processi digestivi in quanto riduce gli alimenti in poltiglia.

La produzione di succo gastrico è stimolata dalla presenza di anidride carbonica nell'acqua. Sotto questo profilo l'acqua

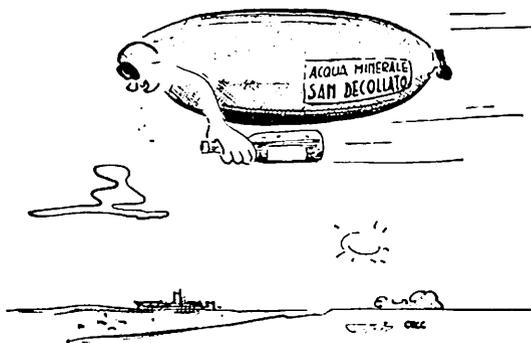
minerale ha qualche punto di vantaggio sulla normale acqua potabile, ma sono davvero tutte positive le qualità possedute dalle acque minerali?

L'acqua minerale naturale ha un sapore gradevole e frizzante per la presenza di anidride carbonica e sembra dimostrato che questo gas non solo stimoli la secrezione di succo gastrico ma faciliti la disintegrazione della massa alimentare. La leggera alcalinità delle acque minerali può risultare utile nei bruciori di stomaco o per diluire i vini più acidi.

Per contro, l'assenza di germi patogeni non sempre è garantita; in genere le marche migliori danno maggiore affidamento di sterilità.

Ragioni edonistiche alimentate da interessi commerciali hanno indotto gli industriali a produrre acque minerali artificiali mediante la saturazione con anidride carbonica a pressione elevata. Le comuni bottiglie di acqua minerale gassata contengono 3-4 volumi di  $CO_2$  per uno di acqua. Quando vengono stappate l'anidride carbonica che si sviluppa sottrae del calore dall'acqua che pertanto offre una maggiore sensazione di freschezza rispetto ad un'acqua normale nelle medesime condizioni.

In definitiva è meglio l'acqua minerale naturale o quella gassata artificialmente? Evidentemente è preferibile quella naturale soprattutto perché il gas in essa contenuto si trova in forma combinata più che in quella artificiale, perciò esso si libera più lentamente e l'acqua rimane frizzante più a lungo ed è meno facile che provochi una brusca dilatazione dello stomaco.



Pilota dirigibile

Si è visto che lasciando aperta per mezz'ora una bottiglia di acqua minerale naturale e una artificiale il gas sviluppato dalla prima era di circa 480 cc. contro i 760 cc. della seconda.

Ora, per entrare nel vivo dell'argomento, vediamo cosa può accadere ad un pilota che, avendo bevuto acqua minerale gassata e fredda durante un pasto abbondante, si accinga subito a compiere una missione di volo. (Pratica abituale cui pochissimi danno l'importanza che merita ma che può avere, a volte, imprevedibili sviluppi).

L'acqua gassata dilata sì, lo stomaco e favorisce il meteorismo ma, qualora la si beva a bassa temperatura, può provocare congestione viscerale che sottrae sangue al cervello e rallenta la digestione di per sé già difficoltosa nel caso di pasto abbondante.

La combinazione di tutti questi elementi porta alla sonnolenza post-prandiale per sottrazione di sangue al cervello, all'aumento di volume gastrointestinale con conseguente sollevamento del diaframma che si ripercuote sulla funzione respiratoria e cardiaca (quest'ultima influenzata anche per via riflessa da impulsi nervosi gastrocardiaci originati dallo stomaco sovradisteso). Tali seri inconvenienti vengono accentuati dagli effetti del volo sull'organismo, soprattutto dall'ipossia cerebrale e dall'aumento di volume dei gas intestinali per effetto della quota.

\* \* \*

*Sui tavoli della prestigiosa mensa della Base YYY, si trovava sempre una bottiglia di acqua minerale gassatissima, ed una caraffa di vino, appena dimessi dalla cella frigorifera.*

*I piloti frettolosi, quelli impegnati anche in una prevista attività di volo pomeridiana, si trovavano di fronte ad un'alternativa: coltivare la sete, aspettando « mezz'ora » lo svagato aviare al quale era stata richiesta « acqua semplice », o farsi allettare dalle bottiglie a portata di mano, sudanti di frescura.*

*I più cedevano alla immediata comodità, pur convenendo che tanto l'acqua minerale gassata, quanto il vino, portano ad inconvenienti diversi che peggiorano le condizioni fisiche richieste per il volo. Sicché, vuoi per la scelta dell'acqua gas-*

sata fredda, o vuoi per il pasto frettolosamente consumato o per la eccessiva abbondanza di questo, al Reparto della Base YYY sono accaduti episodi di volo (pomeridiano) che hanno fatto trepidare per la sorte di questo o quel pilota.

Rimandiamo, per un esempio eloquente, alla rubrica che segue, dedicata ad un BRAVO.

Il Comandante della Base YYY proibì allora l'attività di volo dopo-pranzo. Con un nuovo Comandante però, l'attività pomeridiana riprese, non senza però determinare nuovi casi di congestione in volo, molto fortunatamente superati senza conseguenze.

Oggi, sulla Base YYY, l'attività di volo pomeridiana risulta di grande eccezione e sulla stessa mensa il nome di un santo indica un'acqua minerale naturale « non gassata ».

Provvedimento necessario, sia pure forzato da seri eventi di pericolo. Mentre ci auguriamo che esso non sia più rimosso da nuove ignare tendenze, invitiamo gli altri Reparti di Volo ad imitarlo, ciascuno, s'intende, nei limiti delle proprie esigenze operative. (N.d.R.).

(dalla Rivista SICUREZZA DEL VOLO edita dall'Aeronautica Militare Italiana).

\* \* \*

## **per trasporto ALIANTI**

tipo "F.T. 1300,,

**O. M. F. T. T.**

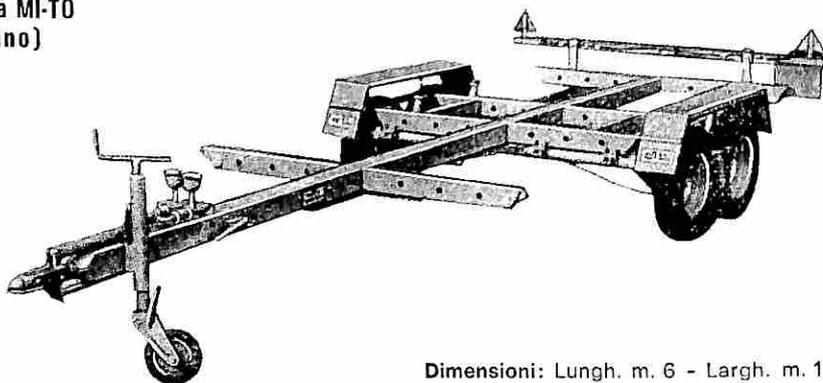
di PEDRETTI GIANFRANCO

**RIMORCHI AUTO**

Casello Autostrada MI-TO

ARLUNO (Milano)

Tel. 9017210



★ A richiesta si fornisce con  
2 o 4 ruote

**Dimensioni:** Lung. m. 6 - Largh. m. 1,95

**Ruote:** 5.20x12.6 PR

**Freno:** idraulico aut. a repulsione

**Sospensioni:** a barre di torsione di  
acciaio con ammortizzatori a  
doppio effetto

**Portata:** Kg. 1300

# Il «Kestrellone» Glasflugel 604

Volare per la prima volta su una macchina d'avanguardia solletica l'entusiasmo al punto che spesso le descrizioni delle prime impressioni risultano alquanto viziate da questa ammirazione preconstituita.

Poichè a Marfa mi sono trovato una volta a confronto col « Kestrellone » di Neubert ed insieme abbiamo volato per quasi 150 chilometri, pensavo di poterne avere una idea e di concludere che il vantaggio offerto da questo «2Jumbo» poteva essere contenuto con un buon uso del normale « 17 metri ». Comunque in quel volo Neubert mi aveva appioppato 10 km/h (cioè quasi 20 minuti) ed esaminando la lavagna, all'arrivo, conclusi che forse doveva esserci un po' di ottimismo nelle mie affrettate conclusioni.

Lo stesso « Delta November » di Marfa è ora a Calcinate, e ci ho volato per circa 10 ore. Debbo dire che ho nuovamente cambiato idea, e penso di essere finalmente nel giusto dicendo che ci troviamo davanti ad un'altra rivoluzione, paragonabile a quella segnata dall'avvento dell'SHK.

Questo mostro, che vuoto vola già meglio del Kestrel e che pesa 340 chili, vola con due tacche di flap a 75 km/h e dà la stessa impressione dello Skylark: la stessa capacità di montare sopra gli sbuffi e di far suo qualsiasi valore d'ascendenza. Si aggiunga che questo « cargo » imbarca impunemente 110 kg d'acqua senza perdere le sue caratteristiche di salita; si può così avere un'idea di quello che restituisce poi in planata.

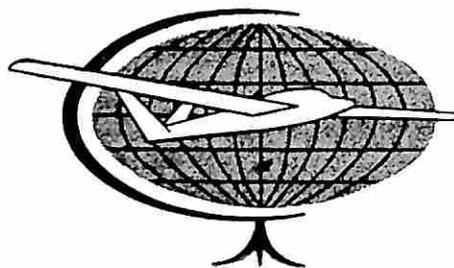
Certo, il montaggio dell'aliante richiede due martinetti; con zavorra, per spostare sul campo questo bestione di oltre 400 kg occorre senza meno l'auto di traino. Ma assicuro i lettori di « Volo a Vela » che ne vale la pena, e che in volo la spirale dovrà essere tutt'al più eseguita ad 80/85 km/h.

La manovrabilità è buona a tutte le configurazioni. La combinazione alettoni-flap, qui per primo provata prima di diventare modifica anche per i normali 17 metri, assicura un pilotaggio sufficientemente gradevole ed abbastanza coordinato, come un qualsiasi altro aliante « libera » moderno.

Appunti: appena un po' scarso di piede e di diruttori, che sono però bene integrati dal paracadute di coda. L'atterraggio è molto lento e sicuro; debole il freno sulla ruota, ma grande sensazione di robustezza come del resto su tutti gli altri Kestrel.

V. W.

# VOLO A VELA NEL MONDO



RASSEGNA DELLA STAMPA VOLOVELISTICA INTERNAZIONALE

---

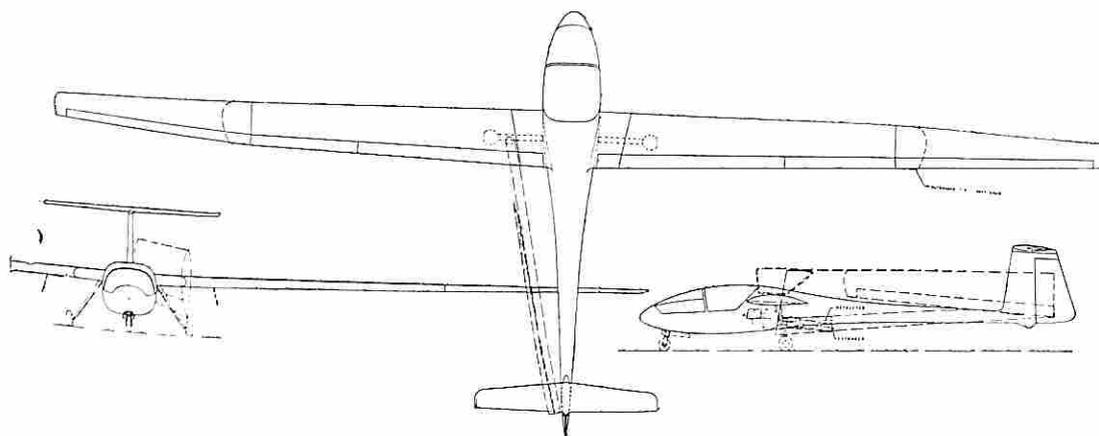
## STATI UNITI

(da Soaring)

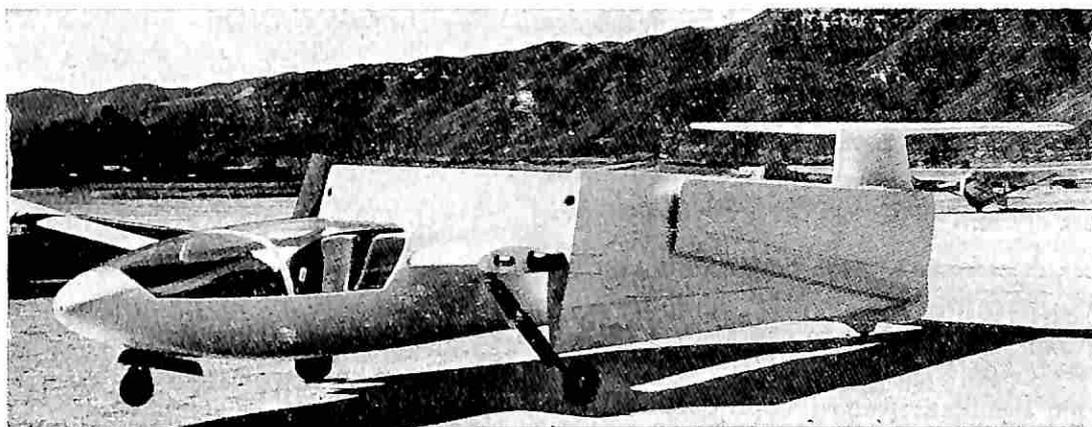
Un proprietario terriero si è dedicato con un gruppo di progettisti aeronautici alla creazione e realizzazione del progetto INVICTA. Il progetto riguarderebbe cinque aeromobili, due motoalianti a getto e tre puramente alianti.

Sulla carta i diversi progetti hanno le seguenti caratteristiche:

<i>Motoalianti:</i>	<i>TJ2-63</i>	<i>TJ2-42</i>
distanza di decollo m.	150	185
velocità max Kmh	360	390
autonomia Km	800	870
stallo a Kmh	76	94
stallo con flaps a Kmh	64	72
distanza d'atterraggio m	100	125



<i>Alianti:</i>	TJ2-63	2-63	2-48
carico alare Kg/mq	35	31	34
efficienza	40 a 113 Km/h	40 a 107 Km/h	30 a 112 km/h
minima discesa	75 cms a 100 Km/h	62 a 80	85 a 84
stallo senza flaps	72 Km/h	64 Km/h	68 Km/h
stallo con flaps	60 Km/h	59 Km/h	64 Km/h



A detta del finanziatore ed appassionato volovelista, nuove sofisticate tecnologie con materie plastiche verrebbero adottate nelle costruzioni. Si parla di vetroresine con coefficienti di rottura superiori del 40 %, e pare anche più leggere, rispetto alle convenzionali attualmente usate dai tedeschi e compagni.

Oltre alla caratteristiche sopra citate, altra, notevole per il volovelista solitario e che, anche amante della compagnia dovesse trovarsi solo a voler volare, è il fatto che l'aliante si ripiega (vedere disegno e foto) e una sola persona può caricarlo sul carrello, scaricare, montare e mettere in moto, decollare spingere veleggiare rimettere in moto ecc.

*NdR: Se almeno cinque volovelisti scriveranno separatamente alla Redazione per maggiori ragguagli, tradurremo l'intero articolo (8 pag.) sui prossimi numeri. Nel frattempo il progetto potrebbe essere anche già stato realizzato... Le foto che illustrano l'articolo sono abilmente realizzate con modellini dal costo di circa 600 mila lire l'uno!*

# FRANCIA

(da Aviasport)

## Il materiale dell'avvenire: la fibra di carbonio

Si comincia a parlare, nel mondo volovelistico, della fibra di carbonio che vede il suo impiego nella costruzione dei longheroni delle ali delle super-macchine come i Sigma, in Inghilterra e l'S B-10 dell'Akaflieg di Brunswick. Questo nuovo materiale ha una resistenza di trazione sensibilmente inferiore a quella della fibra di vetro. Il suo pregio sta soprattutto nella rigidità infinitamente superiore; il suo modulo elastico è in effetti più del triplo di quello della migliore fibra di vetro. La tabella qui sotto dà qualche cifra

	<i>resistenza</i> <i>in kg/mm<sup>2</sup></i>	<i>trazione</i> <i>resist.</i> <i>specificata</i>	<i>densità</i>	<i>modulo elastico</i>	
				<i>in kg per</i> <i>mm<sup>2</sup></i>	<i>modulo</i> <i>specifico</i>
filo d'acciaio (valore minimo)	350	45	7,8	21.000	2.700
fibra di vetro	490	196	2,5	8.750	3.500
fibra di carbonio					
1) alta resist.	250	140	1,75	27.000	15.500
2) alto modulo	210	107	1,95	39.000	20.000

I più significativi sono i valori specifici (rapportati alla densità del materiale). Questa fibra è ottenuta in Europa e negli U.S.A. dalla carbonizzazione della fibra organica (poliacrilonitrile o rayon, seguendo i procedimenti). In Giappone si fanno ricerche partendo da fibre di petrolio. Secondo la durata del trattamento della carbonizzazione, la trasformazione in grafite è più o meno accentuata. Per ottenere il massimo di rigidità (fibre ad « alto modulo ») è necessario prolungare il trattamento, sacrificando nello stesso tempo la resistenza alla trazione. Sembra che il prodotto più interessante sia un tessuto misto vetro-carbonio. Dei ricercatori dell'ammiraglio britannico hanno rivelato che un insieme del 7 % di fibra di carbonio con un composto vetro-epossidica basta a raddoppiare la sua rigidità. Questo assieme permette anche una migliore tenuta alla fatica che uno stratificato di vetro-epossidica.

# BELGIO

(da Aviasport)

Il Campionato nazionale si è articolato in sei prove con temi prevalentemente costituiti da triangoli ed una prova di distanza libera su area prestabilita.

Ecco i risultati finali con i concorrenti divisi in tre classi:

<i>Standard</i>	: 1 - Bert Zegels, Libelle	punti 5294
	2 - Jean Pissort, Libelle	4818
	3 - Henry Stouffs, Ka-6E	4806
<i>Libera</i>	: 1 - Louis de Dorlodot, ASW.12	punti 4691
	2 - Michel Nizet, Nibelle	4460
	3 - Dr Smet, Cirrus	4268
<i>Club</i>	: 1 - Jan Evans, Mucha	punti 2729
	2 - Piere Louis, Fauvette	2351

## 6ª Competizione di Hahnweide

Il numero degli alianti standard iscritti a questa piacevole competizione ha avuto quest'anno un ulteriore incremento raggiungendo quota 40 (con 53 piloti), a riprova del sempre maggior interesse che i « quindici metri » suscitano in Germania. Diffusissimi gli Standard Cirrus, i Libelle, i Phoebus; presenti anche 4 Ka-6.

La « libera » si compendì in 14 alianti, di cui cinque Cirrus, due Kestrel, due Libelle con i flaps, un SHK ed il vecchio glorioso Phoenix, progenitore degli attuali « fiberglass »; oltre ai nuovi colossi Nimbus 2° e Kestrel 22 metri. Pochi ancora i biposti, rappresentati da due Ka-7, un ASK-13 ed un Blanik.

Anche il carattere internazionale delle partecipazioni si accentuò per la presenza di 11 equipaggi stranieri, di cui 9 in classe standard, e provenienti dal Belgio, Danimarca, Italia, Nuova Zelanda, Norvegia, Svezia, Svizzera e Stati Uniti. Per l'Italia fummo iscritti Buccheri col suo Phoebus ed io col fiammante ridipinto Cirrus libera.

I grossi nomi furono rappresentati da Reichmann, Campione del Mondo, Röhm e Schäuble, recordmen, Holighaus il futuro Campione tedesco, oltre alle vecchie conoscenze dei Mondiali Zegels, Pettersson ed a Peter che però partecipò fuori gara. Il nostro vecchio amico svizzero Wetli fu mio avversario in libera col suo SHK che vedemmo a Rieti.

La competizione avrebbe dovuto avere inizio sabato 1° maggio, ma a tutto mercoledì riuscimmo a fare solo qualche raro volo di allenamento ed una gara di atter-



*Ecco il nostro Vergani alle prese con due piccoli ammiratori del suo Cirrus; sullo sfondo lo schieramento degli alianti (foto di Agostino Buccheri).*

raggio di precisione che fu improvvisata per risollevarlo a concorrenti ed organizzatori il già basso morale.

Giovedì, finalmente, la prima prova: con una giornata fumante che fu golosamente volata dai concorrenti assetati di termiche. Plafond ad oltre 2000, ascendenze di 3-4 metri, consentirono ottime medie sul triangolo di 273 km verso sud-ovest e sud assegnato ad entrambi le classi monoposto e che fu vinto da Holighaus in « libera » (oltre 100 orari) e da Hillebrand (oltre 96 km/h) con un'altissima percentuale di rientrati. Qualche difficoltà a reperire il primo pilone non consentì a Buccheri ed a me un brillante piazzamento.

Venerdì vennero assegnati temi diversi. Per la libera un triangolo di 177 km da percorrersi due volte, con orientamento nord-est/nord-ovest; i biposti avrebbero dovuto compierlo una sola volta. La standard ebbe invece assegnato un triangolo di 343 km con lo stesso orientamento, ma tutti i tre temi furono piuttosto ottimistici giacché la giornata si impoverì presto. In libera, solo Holighaus realizzò il doppio giro ad 81 km/h mentre nella standard solo Schäuble (67,2 orari) e Röhm (67 km/h) rientrarono in campo, oltre a Peter che, volando fuori gara, realizzò il miglior tempo (68,8 km/h). Nei biposti primo si classificò Wilser con 177 km.

Sabato le condizioni si impoverirono ulteriormente. Le ascendenze medie furono di 1,5 metri/sec. ed il plafond 1000/1200 metri. Il tema assegnato ai monoposti fu un'andata e ritorno di 127 km verso nord-est che venne compiuto da 14 standard e 9 libera. Realizzarono la più alta velocità ancora Holighaus (66 orari) e Schäube (62 km/h). Buccheri atterrò dopo 115 km in vista del campo.

Ai biposti venne assegnato un tema di 61 km in andata e ritorno che venne realizzato da due concorrenti.

Domenica, quarta ed ultima prova, fu assegnato un triangolo di 109 km al fine di consentire la premiazione in serata. Il tema si rivelò adeguato giacchè le condizioni furono ancora più povere con plafond di 1000 metri ed ascendenze medie di + 1. Rientrarono 11 « classe libera » e 26 « standard », mentre nessuno dei biposti riuscì a chiudere il triangolo. Fu il trionfo di Holighaus (quattro vittorie in quattro gare, meglio dell'anno precedente), mentre Baumgartl fu il più veloce de-

gli standard con 52,9 di media. Ottima la gara di Buccheri che si classificò 10° con 47 km/h e che risalì ancora altre posizioni in classifica generale. Il mio secondo posto nella giornata mi valse un immeritato 3° in classifica generale.

Nonostante il tempo non proprio eccellente, la gara fu interessante sia per l'elevato e qualificato numero di partecipanti, che per il confronto offerto dalle nuove macchine. Il Nimbus si è rivelato un eccellente arrampicatore oltre che un aliante molto fine; il Kestrel 22 metri, che già conoscevo da Marfa, non poté figurare molto bene in classifica generale anche per l'applicazione dell'handicap (3 %) sul punteggio come previsto per gli alianti eccedenti i 20 metri di apertura alare.

Chiudo queste note raccomandando ai nostri piloti questa gara che è ben articolata e diretta, e che costituisce un ottimo allenamento per la nuova stagione.

W. V.

## CLASSIFICHE FINALI

### CLASSE STANDARD

1.	Schäuble, Otto	St. Cirrus	21	2530
2.	Zegels, Bert	St. Libelle	121	2356
3.	Henkel, Fritz	ASW 15	111	2344
4.	Baumgartl, Siegfried	St. Cirrus	14	2309
5.	Reichmann, Helmut	LS-1	24	2292
6.	Ruch, Toni	St. Elfe	48	2290
7.	Gebauer, Gottfried	LS-1c	94	2285
8.	Pettersson, Ake	St. Cirrus	81	2280
9.	Eisele, Walter	St. Cirrus	91	2246
10.	Keller, Brigitte	St. Libelle	82	2204
11.	Röhm, Alfred	St. Cirrus	88	2150
12.	Hillenbrand, Klaus	St. Cirrus	40	2126
13.	Beck, Eduard	Phoebus b	57	2118
	Hüttner, Dieter			
14.	Litle, Robert	St. Libelle	YT	2101
15.	Eckle, Georg	St. Cirrus	66	2010
16.	Buccheri, Agostino	Phoebus	104	1947
17.	Prager, Hermann	St. Cirrus	25	1944
	Schertler, Emmerich			
18.	Rueb, Fritz	St. Cirrus	41	1916
19.	Schäffner, Otto	St. Libelle	65	1895
20.	Wilhelm, Reinhold	St. Libelle	B6	1887

(seguono altri 20 nominativi)

## CLASSE LIBERA

1.	Holighaus, Klaus	Nimbus-2	XX	2685
2.	Bucher, Emil	BS-1	DN	2359
3.	Vergani, Walter	Cirrus	122	2123
4.	Schmieg, Axel	Libelle	170	2097
	Müller, Hubert			
5.	Stuhr, Reinhold	Kestrel-22	DN	2061
6.	Schindelmeiser, Wolfg.	Cirrus	210	2030
7.	Sinn, Helmut	Kestrel	7	1974
8.	Maser, Albert	Cirrus	250	1926
	Maser, Siegfried			
9.	Schott, Eberhard	Libelle	11	1832
	Niedbal, Norbert			
10.	Sill, Werner	Cirrus	15	1718
11.	Wetli, Robert	SHK	211	1701
12.	Renner, Otto	Cirrus	8	1375
13.	Maier, Volfgang	Phönix	13	1045
	Maier, Siegmund			
14.	Dürr, Gerhard	Kestrel	4	890

## BIPOSTI

1.	Wilser, Horst	ASK-13	C	1942
	Kensche, Christoph			
2.	Engelke, Friedrich	Ka-7	B	1741
3.	Reuter, Horst	Ka-7	A	1262
	Auweiler, Hans			
	Weiner, Helmut			
4.	Herb, Volfgang	Blanik	E	1178
	Wenzel, Reinhold			

\* \* \*



Organisation Scientifique et Technique  
Internationale du Vol a Voile

## Onda elicoidale

*del dr. ing. Guido Antonio FERRARI - Roma*

*Versione italiana della memoria presentata al Congresso OSTIV di Alpine (Texas)  
in occasione dei Campionati Mondiali 1970*

Durante una serie sistematica di veleggiamenti da me compiuti negli anni 1955 e 1956 per studiare i fenomeni ondulatori in Italia, ho avuto modo di constatare la formazione di notevoli fenomeni di onda in presenza di venti, la cui direzione ruota notevolmente con la quota, e ne ho dato notizia nel rif. (1).

Ho riscontrato ciò sottovento dei Colli Albani, presso Roma, che si elevano a circa 900 m sulla pianura circostante e, data la loro origine vulcanica, presentano una forma assai regolare a tronco di cono con sezione circolare.

In detta zona ho riscontrato ed utilizzato più volte una *onda elicoidale*, che contorna la montagna per oltre un quarto del suo perimetro, ad una distanza variabile tra 15 e 25 km sottovento; la quota massima raggiunta è stata minore nella zona sottovento alla direzione dei venti a bassa quota e gradualmente più elevata nelle zone sottovento alla direzione dei venti a quote più elevate; la distanza dalla montagna della zona di miglior ascendenza era di 20-25 km sottovento dei venti a bassa quota (più deboli) e di 15-20 km sottovento dei venti a quota elevata (più forti).

Le figure allegate si riferiscono a due veleggiamenti compiuti il 17-12-1955 ed il 22-3-1956. Nella stessa zona ed in analoghe condizioni meteorologiche sono stati compiuti anche altri voli, sino a quando la zona interessata è stata inclusa nella « Regione Controllata » di Roma e quindi vietata al veleggiamento.

Si è trattato sempre di situazioni di scirocco (venti dal 3° quadrante, intorno a S a bassa quota, ruotanti gradualmente verso W in quota), che si ripetono con una certa frequenza nella zona di Roma.



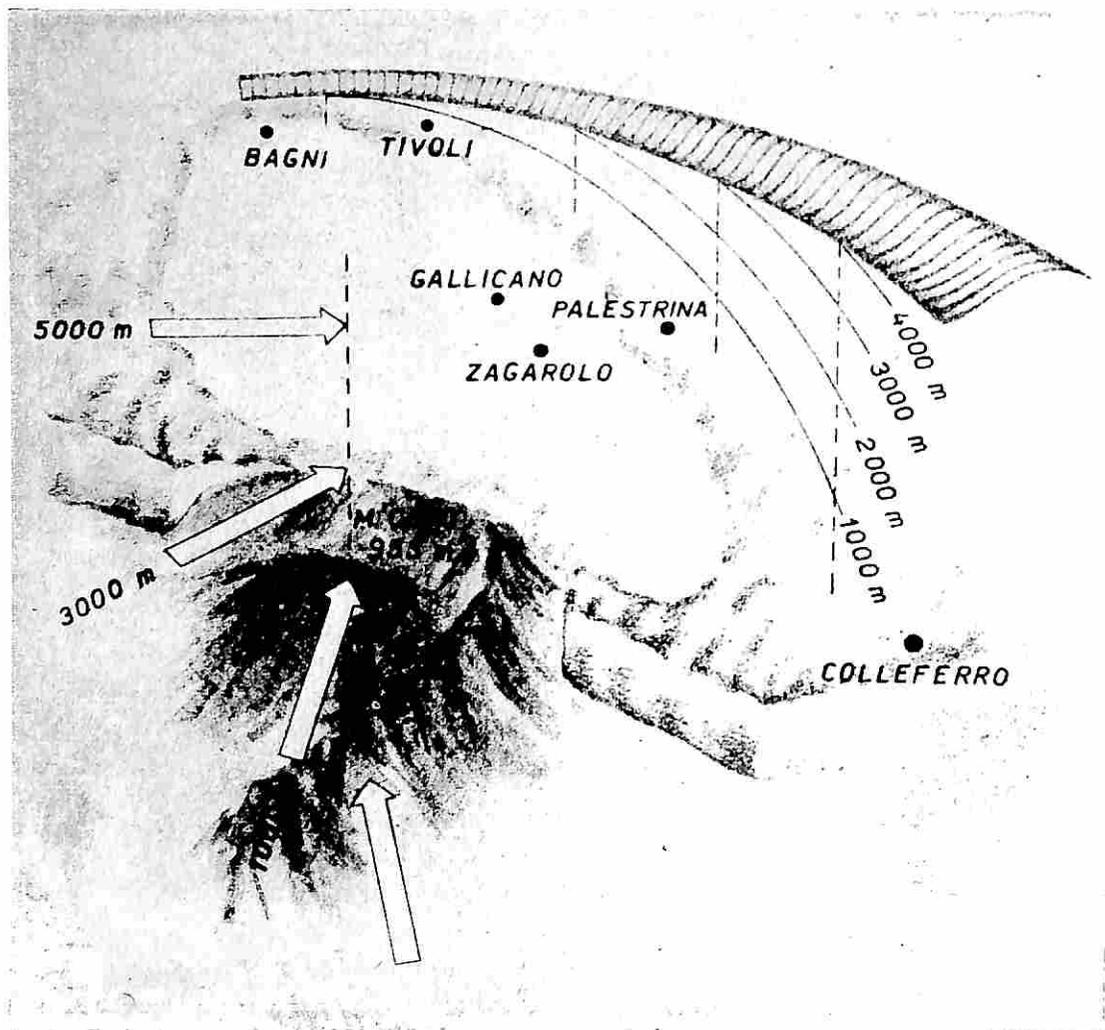
*venti in quota*: dallo spostamento delle nubi alte e dalle osservazioni in volo, 270°/50 kts;  
*nuvolosità*: 8/8 di stratocumuli e strati tra 600 e 1.300 m QNH;  
8/8 di strati tra 1.800 e 3.000 m;  
*schiarita di foehn*: a forma di settore semicircolare dell'ampiezza di circa 90° sottovento dei Colli Albani, che arriva a pochi km dall'aeroporto di Guidonia;  
*muro di stau*: ben delineato ma non sempre compatto, per lo più formato da 3/8 - 7/8 di stratocumuli, perpendicolare al vento di SW.

Tra le ore 10 A e le ore 17 A sono stati compiuti tre veleggiamenti:

*nel primo* (10-10.45), con partenza dall'aeroporto di Roma-Urbe, distante circa 30 km, è stata utilizzata la zona a N dei Colli Albani, veleggiando alla base nubi, presso il bordo settentrionale della fessura di foehn, con ascendenza max di 1 m/s;

*nel secondo* (ore 11.10-11.55), con partenza da Roma-Guidonia, a pochi chilometri di distanza, dopo uno sgancio molto basso (300 m QFE) è stata esplorata la stessa zona del volo precedente, ma quote minori; ascendenza max 0,5-1 m/s;

*nel terzo* (13.10-17) lo sgancio è avvenuto a NE dei Colli Albani, a quota maggiore, davanti al bordo pettinato dell'a fessura di foehn; è stato esplorato tutto il settore a N e a NE; ascendenza max intorno a 2 m/s; vento a 2.000 m, di circa 110/120 km/h (60-65 kts); quota max raggiunta, 2.200 m a NE, quasi 4.000 m ad E.

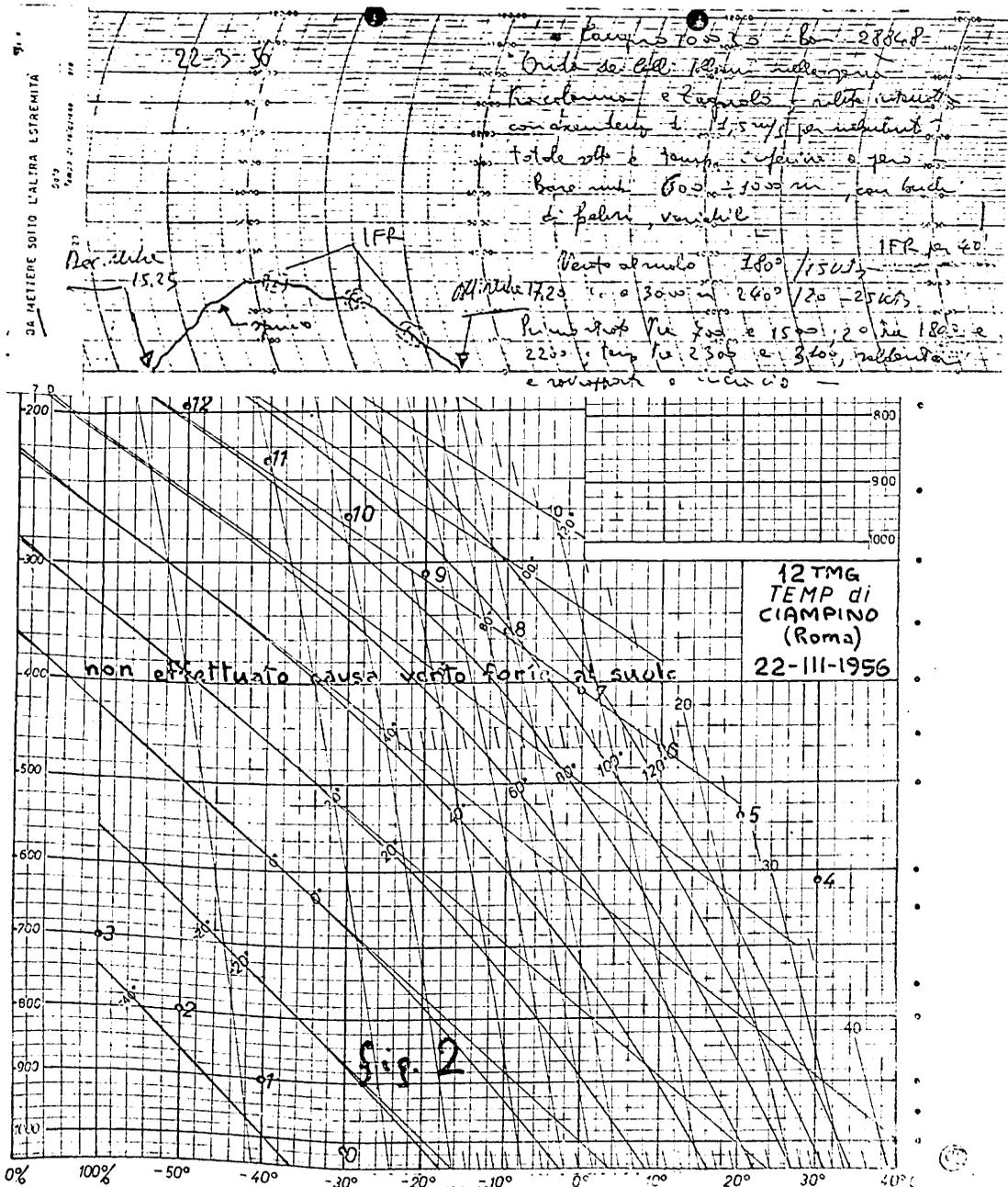


Durante la discesa sono stati esplorati nuovamente le zone a NE ed a N, riscontrando ancora gli stessi valori di ascendenza.

La fascia di ascendenza risultante da questa serie di sondaggi assume quindi l'aspetto di una rampa elicoidale, che si eleva da poche centinaia di metri sul suolo sino a 4.000 m; la fig. 1 bis) riepiloga l'aspetto generale ed alcuni dati fondamentali della situazione.

## 2) Volo del 22-3-1956

Di questo volo, effettuato in condizioni analoghe a quelle del volo precedente, mancano i dati del sondaggio; non effettuato causa vento forte al suolo; nella fig. 2) è riprodotto il barogramma.



Le condizioni osservate erano:

*vento al suolo*, da 180°/15 kts;

*vento a 3.000 m*, 240°/20-25 kts;

*nuvolosità*: 8/8 strati tra 700 e 1.500 m  
8/8 strati tra 1.800 e 2.200 m  
8/8 strati tra 2.300 e 3.100 m e sopra;

*i tre strati*, ben visibili nella fessura di foehn, apparivano saldati tra loro in diversi punti; i bordi anteriori di ciascuno di essi avevano orientamenti diversi, disposti secondo un arco di cerchio;

*fessura di foehn* costituita da detto arco semicircolare, fluttuante, meno ampia e meno stabile di quella del 17-12-1955;

la nuvolosità non consente di vedere il *muro di stau*.

Il volo è stato interrotto alla quota di 3.000 m, con ascendenza di 1,5 m/s per non entrare in nube a temperatura sotto zero, mancando strumenti elettrici; la fessura di foehn infatti a momenti scompariva quasi completamente per il saldarsi degli strati ed il fluttuare della nuvolosità.

La salita è avvenuta nella zona a ENE dei Colli Albani; durante la discesa sono state esplorate le zone a NE ed a N, riscontrando una onda elicoidale del tutto simile a quella del volo del 17-12-1955.

Da questi voli, e da altri compiuti in condizioni analoghe nella stessa zona, risulta che la creduta impossibilità di formazione di onda per effetto di venti la cui direzione ruota notevolmente con la quota, si ha soltanto quando la configurazione dell'ostacolo montuoso ha andamento rettilineo e quindi la rotazione del vento con la quota fa sì che il vento diventi parallelo alla montagna; nel caso invece in cui la montagna abbia forma tale da presentare sempre una superficie esposta perpendicolarmente a tutte le direzioni che il vento assume alle varie quote, si ha una onda elicoidale.

Questa mia osservazione è stata confortata dal parere favorevole del compianto prof. W. Georgii, al quale la riferii durante la campagna di ricerche ondulatorie, da lui compiuta a Rieti nel gennaio 1958, campagna alla quale presi parte.

Egli mi disse di aver osservato un fenomeno analogo sottovento di un'isola montagnosa dell'arcipelago di Capo Verde nell'Oceano Atlantico passando in volo nella zona a bordo di aerei di linea.

References:

(1) G.A. Ferrari - *Waves over Central Italy*.

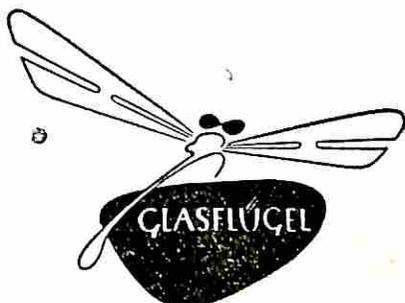
Shortened version, sent on May 1956 to the Chairman of the Meteorological Section of OSTIV, of a paper for the 6th OSTIV Congress of St. Yan (France); not published.

# AL SERVIZIO DEL VOLO A VELA

## sull'Aeroporto di Valbrembo

24030 - Via Marconi 11 - Telef. 610625

La



Italiana

### COSTRUISCE:

- in serie il modernissimo « KESTREL »
- componenti strutturali in vetroresina per altri velivoli
- rimorchi chiusi « sistema Glasflügel » e aperti per il trasporto alianti
- accessori diversi come selle orientabili di coda, scatole termiche per batterie, supporti per macchine foto ecc.

### ESEGUE:

- manutenzioni ordinarie e straordinarie di tutti i tipi di alianti in vetroresina, legno e misti e di alcuni velivoli a motore, con o senza riconvalida del C.N.
- applicazioni di modifiche
- riparazioni di strutture in vetroresina, legno o miste
- intelature
- verniciature tradizionali e speciali per vetroresina
- impianti di bordo

### VENDE:

- strumenti di bordo
- barografi
- ricambi Glasflügel

**RICHIEDETECI INFORMAZIONI E PREVENTIVI  
OPPURE VISITATECI**

# AERO CLUB D'ITALIA

## ATTIVITÀ CENTRO NAZIONALE 1971

1. - Il dipendente Centro Nazionale di Volo a Vela, durante l'anno 1971, attuerà il seguente programma di attività:

- A - Corsi di istruzione superiore (« performance »).
- B - Stages per voli sportivi, di allenamento e per il conseguimento delle Insegne F.A.I.
- C - Corso per la formazione di piloti istruttori di v.v.
- D - Abilitazioni al traino e al trasporto passeggeri.
- E - Corsi di pilotaggio presso gli Aero Clubs periferici.
- F - Attività di allenamento piloti saltuari.

### 2. - Corsi di istruzione superiore (« Performance »)

Hanno lo scopo di preparare i giovani volovelisti al volo a vela avanzato e dare loro una più approfondita conoscenza dei fenomeni meteorologici riguardanti il volo a vela, ed al loro più razionale sfruttamento ai fini sportivi. Tali corsi saranno organizzati secondo metodi sperimentati ed integrati da lezioni ed esercitazioni pratiche di meteorologia (sondaggi, diagrammi, pronostici).

#### 2.1. - Numero e durata dei corsi

Saranno effettuati n. 5 (cinque) corsi della durata di 15 giorni ciascuno. Ad ogni corso non saranno ammessi più di 2 (due) allievi.

#### 2.2. - Calendario dei corsi

I corsi si svolgeranno nei seguenti periodi:

- 1° corso - 15-30 maggio
- 2° corso - 3-18 giugno
- 3° corso - 20 giugno-5 luglio
- 4° corso - 8-22 luglio
- 5° corso - 20 agosto-3 settembre.

### 2.3. - Requisiti e preferenze

Per essere ammessi al corso i volovelisti dovranno aver compiuto almeno 100 ore di volo di cui almeno 10 nei dodici mesi precedenti. Gli aspiranti dovranno inoltre essere in possesso della abilitazione al trasporto del passeggero. Qualora da uno stesso Aero Club o Associazione Volovelistica dovessero pervenire più richieste, il Presidente dell'Aero Club o dell'Associazione indicherà la graduatoria di merito o di preferenza degli aspiranti. Il primo di ogni Aero Club sarà ammesso ai corsi. Gli altri saranno ammessi secondo le possibilità.

### 2.4. - Iscrizioni e tariffe

I volovelisti dovranno far pervenire la domanda di iscrizione entro il 30 aprile 1971 direttamente al Centro Nazionale di V.V. di Rieti. Entro la fine di aprile si effettuerà l'assegnazione dei turni cercando di soddisfare, nei limiti del possibile, i periodi scelti dai richiedenti.

Entro il 5 maggio dovranno ritornare al Centro le conferme degli interessati.

La domanda di iscrizione dovrà essere accompagnata da metà dell'importo della quota di iscrizione al corso: la conferma dovrà essere accompagnata da un quarto ed il resto sarà versato all'inizio del corso.

La quota di iscrizione ai corsi è fissata in L. 70.000 (settantamila) e comprenderà tutta la attività di volo svolta nel periodo, compresi i sondaggi aerologici. Per coloro che hanno già frequentato in passato corsi di istruzione superiore la quota di partecipazione è di L. 100.000 (centomila).

I partecipanti potranno fruire dell'alloggio nella palazzina del Centro pagando L. 250 (duecentocinquanta) giornalieri per lavanderia e pulizie, e dovranno provvedere a proprie spese al vitto. La quota giornaliera della mensa del C.N.V.V., è fissata in L. 2.000 (duemila).



## 5. - *Abilitazioni al traino aereo e al trasporto passeggeri*

### 5.1.

Gli interessati dovranno prendere accordi preventivi con la Direzione del Centro per le modalità relative.

Comunque, è consigliabile la permanenza presso il Centro per un periodo ritenuto sufficiente dalla stessa Direzione, secondo i casi.

### 5.2. - *Tariffe*

Per i voli in doppio con istruttore o solo a bordo e per tutta l'attività necessaria le tariffe sono le seguenti:

- Traini fino a 700 metri:  
L. 1.600 (stranieri L. 2.000)
- Traini fino a 1000 metri:  
L. 2.100 (stranieri L. 2.500)
- Alianti: L. 3.000 l'ora con o senza istruttore a bordo
- Motoalianti: L. 8.000 l'ora con istruttore.

Per i voli con o senza istruttore, agli effetti del conseguimento dell'abilitazione al traino, è convenuta una tariffa forfettaria di L. 15.000 (quindicimila).

Ovviamente l'aspirante a tale abilitazione deve già aver compiuto l'attività minima necessaria prevista dalle disposizioni vigenti. Tuttavia, qualora l'aspirante all'abilitazione al traino avesse bisogno di effettuare qualche ora per completare il minimo richiesto, la Direzione del Centro potrà consentire, secondo le possibilità, di svolgere l'attività mancante alla tariffa oraria di L. 12.000 (dodicimila).

Per quanto attiene al conseguimento dell'abilitazione al trasporto passeggero, si applicano all'attività relativa, le tariffe normali del Centro. Durante il soggiorno a Rieti, gli interessati potranno fruire di alloggio gratuito nella palazzina del C.N.V.V. e della mensa al prezzo sopraindicato (2.5.).

## 6. - *Corsi di pilotaggio presso Aero Clubs periferici (Autunnali ed invernali)*

Il Centro offre agli Aero Clubs dell'Italia Centro Meridionale che non esplicano attività volovelistica, la possibilità di organizzare « in loco » un corso di pilotaggio per i propri soci per conseguire il brevetto « C » di volo a vela.

### 6.1. - *Condizioni*

Gli aspiranti volovelisti dovranno far pervenire al Centro N.V.V. tramite l'Aero Club di appartenenza, la domanda di iscrizione al corso almeno 15 giorni prima dell'inizio convenuto. L'Aero Club richiedente deve:

- a) reperire da un minimo di 6 ad un massimo di 10 aspiranti volovelisti;
- b) concordare con il Centro il periodo di svolgimento del corso che avrà la durata di un mese;

- c) garantire la disponibilità degli aspiranti volovelisti nel periodo prestabilito;
- d) collaborare con il proprio personale alla realizzazione del corso.

Il Centro si impegna:

- a) ad inviare un motoaliente ed un istruttore di volo;
- b) a svolgere tutte le pratiche occorrenti per l'esplicazione del corso fino agli esami teorici e pratici finali.

### 6.2. - *Tariffe*

La quota di frequenza per il conseguimento del brevetto « C » è fissata in L. 88.000 (ottantottomila) e comprende l'attività fino a 11 ore di volo.

Il trattamento di missione per l'istruttore in ragione di L. 10.000 giornaliero è a carico dell'Aero Club che la deve corrispondere direttamente all'interessato.

L'eventuale attività in eccedenza sia a doppio comando che da solista, prima del conseguimento del brevetto, sarà pagata alle seguenti tariffe:

- Traini: fino a 700 metri: L. 1.600
- Traini: fino a 1000 metri: L. 2.100
- Aliante: per ogni ora: L. 3.000
- Motoaliente: per ogni ora: L. 8.000

## 7. - *Corso per la formazione di piloti istruttori di volo a vela*

### 7.1.

Il corso annuale per la formazione di piloti istruttori di volo a vela a d.c. sarà organizzato durante la stagione autunnale in base alle nuove norme che emanerà prossimamente la Direzione Generale della Aviazione Civile e che verranno tempestivamente rese note. Resta comunque stabilito che la richiesta di ammissione al corso dev'essere avanzata dall'Aero Club interessato a valersi delle prestazioni del neo-istruttore. Domande di singoli non saranno prese in considerazione.

### 7.2.

I piloti partecipanti al corso fruiranno di alloggio nella palazzina del Centro alle condizioni di cui al punto 2.5.

Il vitto, a carico degli interessati, è fissato, presso la mensa del C.N.V.V., in L. 2.000 giornaliere.

## 8. - *Condizioni generali*

### 8.1.

L'ammissione al C.N.V.V. è riservata ai soci degli Aero Clubs tesserati per il 1971.

### 8.2.

Per l'ammissione alle varie attività gli aspiranti dovranno inviare al C.N.V.V. — Aeroporto Rieti — domanda redatta conforme al modulo allegato.

8.3.

Per i tentativi di conseguimento di Insegne F.A.I. i piloti dovranno essere provvisti della licenza sportiva F.A.I.

8.4.

Tutti coloro che esplicheranno attività di volo presso il Centro N.V.V. saranno assicurati per i seguenti massimali:

L. 5.200.000 in caso di morte.

L. 5.200.000 per invalidità permanente.

L. 3.500 al giorno per invalidità temporanea.

8.5.

Tutti i piloti, all'atto della presentazione al

Centro, dovranno esibire il brevetto, il libretto dei voli aggiornato e la licenza F.A.I.

8.6.

L'attività degli ammessi al Centro a qualsiasi titolo è disciplinata dal «Regolamento dell'attività di volo» del Centro stesso dalle altre norme che la Direzione riterrà opportuno di emanare.

Il «Regolamento» e le altre norme saranno affissi nell'albo della sala «briefing».

IL PRESIDENTE  
On.le V. Catella

*Allegato alla circolare  
n. 3564/3/VV del 16-4-1971*

## DOMANDA DI AMMISSIONE AI CORSI DI VOLO A VELA

CENTRO NAZIONALE DI VOLO A VELA  
ALLA DIREZIONE DEL  
DELL'Ae.C.I.  
RIETI - Aeroporto

Il sottoscritto (Cognome e Nome) .....

nato a ..... il .....

residente a ..... (Prov. ....) Via .....

socio dell'Aero Club di ..... (Tessera n. ....)

titolo di studio ..... professione .....

titolare dei seguenti brevetti aeronautici ed Insegne F.A.I.:

- Brevetto «C» di volo a vela n. .... in data .....
- Brevetto civile di volo a motore n. .... in data .....
- Insegne F.A.I. di volo a vela .....
- Abilitazione al trasporto passeggero su aliante in data .....

con la seguente attività volo a tutt'oggi:

n. ore di volo a motore .....

n. ore di volo a vela .....

### CHIEDE

di essere ammesso a codesto Centro Nazionale di Volo a Vela per:

- frequentare i corsi di istruzione superiore («performance»)
- «stages» volovelistici settimanali o quindicinali
- conseguire l'abilitazione al trasporto passeggeri
- conseguire l'abilitazione al traino aereo
- conseguire Insegne F.A.I.

Gradirebbe essere assegnato al turno dal ..... al .....

oppure al turno dal ..... al .....

Rimette perciò l'acconto di iscrizione di L. ....

Luogo e data .....

FIRMA

*Il campionato italiano di volo a vela 1971*

È stato pubblicato il Regolamento per la competizione di volo a vela, prova unica valevole per il Campionato Italiano della specialità, nella quale sarà disputato il Trofeo «G. Cenni» (messo in palio dall'Aeronautica Militare) e la Coppa «ALDO TAIT» offerta dalla Società ALITALIA.

La gara, organizzata dall'Aero Club d'Italia, si svolgerà, come di consueto, sull'aeroporto di Rieti, presso il Centro Nazionale di Volo a Vela.

Saranno ammessi a parteciparvi i piloti in possesso del brevetto «C» in corso di validità, della insegna F.A.I. d'argento (o superiore) e della licenza sportiva F.A.I. valida per il 1971, con un minimo di 150 ore di volo su aliante. Potranno anche parteciparvi piloti stranieri su invito dell'Aero Club d'Italia.

I concorrenti saranno iscritti nelle categorie: CLASSE STANDARD e CLASSE LIBERA di Lega 1; CLASSE CLUB e CLASSE SUDER di Lega 2.

La Commissione Sportiva operante si riserva la facoltà di ridurre il numero delle categorie qualora in ciascuna di esse non si raggiunga un minimo di 5 concorrenti.

In LEGA 1 saranno obbligatoriamente iscritti i concorrenti che abbiano i seguenti requisiti:

- 250 ore di volo su aliante
- partecipazione, in precedenza, ad almeno uno dei Campionati Italiani durante almeno uno dei quali abbiano effettuato non meno di 3 prove valide con un punteggio medio non inferiore a 300 punti
- effettuazione di almeno 20 ore di volo a vela nell'ultimo quadrimestre.

In LEGA 2 saranno obbligatoriamente iscritti i concorrenti non in possesso dei requisiti necessari per essere ammessi in LEGA 1.

Nella classe CLUB verranno ammessi i concorrenti con aliante di cui ad apposito elenco allegato al Regolamento.

Per ogni classe delle due Leghe verrà compilata una classifica comprendente tutti i concorrenti della classe stessa, senza distinzione di nazionalità.

Il Trofeo «G. CENNI» verrà assegnato temporaneamente all'Aero Club od Associazione di appartenenza del concorrente italiano di LEGA 1 che presenti il più alto rapporto fra il suo punteggio e quello massimo teorico possibile dell'intera competizione. Lo stesso Trofeo sarà definitivamente assegnato all'Aero Club od Associazione che l'abbia vinto per tre volte anche non consecutive.

La Coppa «ALDO TAIT» verrà assegnata temporaneamente all'Aero Club di appartenenza del concorrente italiano che abbia raggiunto il miglior punteggio assoluto di una delle classi di LEGA 2 e definitivamente all'Aero Club che l'abbia vinta per tre edizioni anche non consecutive.

I titoli di Campione Italiano di Volo a Vela che verranno attribuiti saranno due: uno per la classe Standard e uno per la classe Libera. I due Campioni verranno designati dalla Commissione Sportiva Centrale dell'Aero Club d'Italia e saranno i concorrenti che abbiano ottenuto il miglior punteggio finale nelle rispettive classifiche. La gara si articolerà in prove di distanza e/o di velocità e sarà valida se almeno tre prove saranno state effettuate. I temi di gara verranno scelti da un apposita Commissione composta dal Presidente della Commissione Sportiva Operante, dal Capo del servizio di assistenza meteo, dal Direttore di gara e da un Commissario sportivo della specialità.

Per ciascuna prova verrà assegnato, ad ogni concorrente, un numero di punti calcolato, sia per le prove di distanza che per quelle di velocità, secondo apposite formule.

Per la LEGA 1 la classifica generale di ogni classe sarà determinata dalla somma, in ordine decrescente, dei punteggi ottenuti, da ciascun concorrente, in ogni singola prova. Per la LEGA 2 la classifica generale sarà determinata dalla somma, in ordine decrescente, dei punteggi ottenuti, da ciascun concorrente o da ciascuna coppia di concorrenti (ove si tratti di due concorrenti su di uno stesso aliante) in ogni singola prova.

Una prova è valida, ai fini della gara, quando, in ciascuna classe, almeno due concorrenti della classe stessa abbiano superato le seguenti distanze minime (valevoli per l'attribuzione del punteggio):

- prove di distanza: 50 km
- prove di velocità: 30 % del percorso pre-issato.

È ammesso l'uso della radio sia per comunicazioni aria-terra che aria-aria, ma è vietato farsi effettuare rilevamenti di qualsiasi genere. Sono altresì vietate le apparecchiature ausiliarie per la navigazione, ad eccezione della bussola e del girodirezionale. Sono vietate, infine, comunicazioni tra concorrenti in gara ed apparecchi a motore o alianti, non concorrenti, in volo.

# SITUAZIONE PATRIMONIALE AL 31 DICEMBRE 1970

## ATTIVO

CASSA . . . . .	L.	421.788
MINISTERO DEL TESORO . . . . .	»	37.000.000
BANCA NAZIONALE DEL LAVORO . . . . .	»	4.771.026
CONTO CORRENTE POSTALE . . . . .	»	917.944
ISTITUTO BANCARIO ITALIANO: c/titoli in custodia per fondo liquidazione personale . . . . .	»	55.728.502
ISTITUTO BANCARIO ITALIANO: titoli in deposito . . . . .	»	2.491.958
DEBITORI DIVERSI: Alleg. 1 . . . . .	»	260.943.562
IMMOBILE . . . . .	»	3.450.000
MOBILI E MACCHINE DA UFFICIO . . . . .	»	5.500.360
IMPIANTI - MATERIALE VARIO		
Servizi Tecnici e Logistici M.S.A. . . . .	»	161.506.723
PUBBLICAZIONI, TESSERE, DISTINTIVI, STAMPATI . . . . .	»	50.000
	<hr/>	
	L.	532.781.863
CONTO D'ORDINE		
DEPOSITI DI TERZI A GARANZIA . . . . .	L.	500.000
	<hr/>	
	L.	533.281.863

## PASSIVO

CREDITORI DIVERSI - Alleg. 2 . . . . .	L.	532.781.863
FONDO LIQUIDAZIONE PERSONALE . . . . .	»	55.728.502
AMMORTAMENTO IMMOBILE . . . . .	»	3.450.000
FONDO DEPERIMENTO MOBILI . . . . .	»	1.700.360
FONDO RINNOVAMENTO MOBILI . . . . .	»	3.800.000
FONDO DEPERIMENTO IMPIANTI VARI, MATER. . . . .	»	59.506.723
FONDO RINNOVAM. IMPIANTI VARI, MATER. . . . .	»	102.000.000
FONDO DEPERIMENTO PUBBLICAZIONI, DISTINTIVI, TESSERE, STAMPATI . . . . .	»	10.000
FONDO RINNOVAMENTO PUBBLICAZIONI, DISTINTIVI, TESSERE, STAMPATI . . . . .	»	40.000
	<hr/>	
	L.	532.781.863
CONTO D'ORDINE		
DEPOSITANTI A GARANZIA . . . . .	»	500.000
	<hr/>	
	L.	533.281.863

# VARIAZIONI ALLE PREVISIONI 1970

## IL PRESIDENTE

VISTO che i sottototati capitoli di bilancio, per effetto di spese inderogabili e indifferibili, necessitano di ulteriori stanziamenti;

VISTO che tali eccedenze di spese, però, sono compensate da minori spese in altri capitoli e da maggiori incassi per alcune altre entrate,

delibera

le seguenti variazioni agli stati di previsione della spesa dell'esercizio finanziario 1970:

### A) IN AUMENTO

*Per maggiori entrate effettive accertate.*

Cap. 2 - Contributo C.O.N.I.	L.	3.000.000
» 2 quat. - Contributo M.T.S.	»	11.500.000
» 3 - Quote federative	»	4.863.010
» 5 - Interessi attivi	»	2.534.238
» 6 - Servizi Tecnici	»	303.290
» 7 - C.N.V.V. Rieti	»	3.576.940
» 8 - Cessione materiale Aero Clubs	»	18.525.878
» 9 - Entrate varie	»	707.173
» 9 bis - Quote iscrizione Campionato V.V.	»	1.396.493
» 9 ter - Aliante M.200	»	600.000
» 9 quater - Quote assicurazione paracadutismo	»	2.128.230
» 9 quinq. - Cessione paracadute	»	383.323
» 9 ses. - Pubblicazioni - tessere - distintivi	»	2.576.830
	L.	52.095.324

*Per storno dai seguenti capitoli per minori spese effettive*

Cap. 1 - Affiliazione F.A.I.	L.	39.711
» 2 - Commissione Sportiva Centrale	»	279.965
» 3 - VOLO A MOTORE:		
Art. 3 - Spese riunioni commissione	»	200.000
Art. 4 - Personale Officina	»	2.777.796
Art. 6 - Contributi assicurativi e previdenziali	»	937.725
Art. 7 - Serv. Tecn. - materiali - lavori	»	933.683
Art. 9 - Sez. Vel. Direz. Gen. Aviaz. Civ.	»	174.788
Art. 10 - Consulenze tecniche certific. RAI	»	838.400
» 4 - VOLO A VELA:		
Art. 2 - Provvidenze ai piloti	»	2.500.000
Art. 7 - Personale C.N.V.V.	»	463.543
Art. 8 - Lavoro straordinario	»	126.280
Art. 9 - Contrib. assicur. e previdenz.	»	526.464
» 5 - AEROMODELLISMO:		
Art. 2 - Provvidenze agli aeromodellisti	»	49.000
Art. 3 - Spese riunioni commissione	»	75.150
» 6 - PARACADUTISMO:		
Art. 2 - Provvidenze ai paracadutisti	»	1.825.949
Art. 4 - Spese riunioni commissione	»	202.650
» 7 - STAMPA E PROPAGANDA	»	311.792
» 12 - SERVIZIO LOGISTICO M.S.A.:		
Art. 1 - Acquisto materiale	»	685.886
Art. 3 - Lavoro straordinario	»	100.000
» 13 - ASSEGNI ED INDENNITA' AL PERSONALE	»	473.371

» 14- CONSULENZE TECNICHE . . . . .	»	1.688.000
» 15- LAVORO STRAORDINARIO . . . . .	»	1.094.024
» 19- RAPPRESENTANZA . . . . .	»	300.000
» 20- VIAGGI E MISSIONI . . . . .	»	1.000.000
» 21- LOCOMOZIONI . . . . .	»	400.500
» 22- STAMPATI, CANCELLERIA E VARIE . . . . .	»	228.653
» 24- ATTREZZATURE PER UFFICI . . . . .	»	7.500
» 25- SPESE IMPREVISTE . . . . .	»	547.900
	L.	70.884.054

*Per maggiori entrate per partite di giro*

» 10- Ritenute su stipendi . . . . .	L.	1.600.399
» 11- Ritenute erariali . . . . .	»	1.972.228
» 11 bis - Diversi . . . . .	»	14.073.331
	Totale L.	88.530.012

**B) IN DIMINUZIONE**

*Per storni dai seguenti capitali per maggiori spese effettive*

Cap. 3 - VOLO A MOTORE:		
Art. 1 - Attività sportiva . . . . .	L.	3.000.000
Art. 2 - Provvidenze ai piloti . . . . .	»	21.053.183
» 4 - VOLO A VELA:		
Art. 1 - Attività sportiva . . . . .	»	2.619.008
Art. 3 - Incremento flotta . . . . .	»	600.000
Art. 5 - C.N.V.V. - Carbur. e varie . . . . .	»	8.718.097
Art. 6 - Spese riunioni commissione . . . . .	»	36.378
» 5 - AEROMODELLISMO:		
Art. 1 - Attività sportiva . . . . .	»	10.090
Art. 4 - Contributo piste . . . . .	»	114.060
» 6 - PARACADUTISMO:		
Art. 1 - Attività sportiva . . . . .	»	641.853
Art. 3 - Potenziamento acquisto paracad. . . . .	»	414.234
Art. 5 - Assicurazioni, missioni, varie . . . . .	»	3.483.974
» 8 - RIUNIONI ORGANI Ae.C.I. . . . .	»	183.310
» 11 bis - CONTRIBUTO MATERIALE AERONAUTICO . . . . .	»	13.525.968
» 12 - SERVIZIO LOGISTICO M.S.A.:		
Art. 2 - Personale . . . . .	»	258.306
Art. 4 - Contrib. assicurat. e previdenz. . . . .	»	7.532
» 17 - CONTRIBUTI ASSICURATIVI E PREVIDENZIALI . . . . .	»	423.497
» 18 - FONDO LIQUIDAZIONE PERSONALE . . . . .	»	15.000.000
» 23 - AFFITTO LOCALI . . . . .	»	261.989
» 25 bis - SPESE LEGALI . . . . .	»	142.870
	»	339.705
» 26 bis - SPESE PER STAMPATI E PUBBLICAZIONI . . . . .	L.	70.884.054

*Per maggiori uscite per partite di giro*

» 27 - VERSAMENTO TRATTENUTE SU STIPENDI . . . . .	L.	1.600.399
» 28 - VERSAMENTO RITENUTE ERARIALI . . . . .	»	1.972.228
» 28 bis - DIVERSI . . . . .	»	14.073.331
	L.	88.530.012

## VARIAZIONI ALLE PREVISIONI 1971

### *Maggiori entrate effettive*

Cap. 3 - Entrate varie . . . . .	L.	1.000.000
» 4 - Centro Nazionale di Volo a Vela . . . . .	»	5.000.000
» 10 bis - Rimborso assicuraz. aeromod. . . . .	»	126.000
	<hr/>	
	L.	6.126.000

### *Maggiori uscite effettive*

Cap. 37 - Art. 3 - Premi assicurazione aeromod. . . . .	L.	126.000
» 43 - Spese per tessere, stampati e pubb. . . . .	»	1.000.000
» 43 bis - Spese per il C.N.V.V. - Carb. lubr. e varie . . . . .	»	5.000.000
	<hr/>	
	L.	6.126.000
	L.	23.660.000

Il Cap. 45 - Spese per il C.N.V.V. viene suddiviso nei seguenti capitoli:

Cap. 11 - Art. 2 - Assegni e indennità al personale . . . . .	L.	11.400.000
» 19 - Art. 3 - Contrib. assicurativi e previdenziali . . . . .	»	3.000.000
» 22 - Art. 3 - Fondo liquidazione personale . . . . .	»	900.000
» 24 - Art. 2 - Canoni locali demaniali . . . . .	»	800.000
» 37 - Art. 2 - Assicurazioni C.N.V.V. . . . .	»	5.000.000
» 43 bis - Spese C.N.V.V. - Carb. lubr. varie . . . . .	»	2.560.000
	<hr/>	
	L.	23.660.000

STORNO dal Cap. 34 uscite-CONSULENZE TECNICHE . . . . .	L.	880.650
Al Cap. 32 delle uscite - ATTREZZATURE UFFICIO . . . . .	L.	844.000
Al Cap. 26 delle uscite - MANUTENZIONE E RIPARAZIONI ORDINARIE . . . . .	»	36.650
	<hr/>	
	L.	880.650

*Dette variazioni sono state approvate dal Consiglio Federale in data 27 marzo 1971.*

Gestione 1970  
Allegato 4

### CONTRIBUTO ASSICURAZIONE CORPO ALIANTI

AOSTA	75.600
BERGAMO	93.900
BOLOGNA	267.500
BOLZANO	124.400
CREMONA	151.600
FERRARA	29.900
RIETI	50.800
ROMA	73.850
TORINO	5.400
TRENTO	10.500
TRIESTE	6.000
VERONA	18.000
Ae.C. VOL. ALTA LOMB.	951.000
Ae.C. VOL. MILANESE	13.750
C.N.V.V. RIETI	127.800
	<hr/>
	2.000.000

VOLO A VELA

	Attività sportiva		Provvidenze		
	pagato	da pagare	pagato	da pagare	Increment. flotta
Camp. mond MARFA	11.574.504	3.409.764			
Camp. V.V. Rieti	5.910.355	351.735			
Medaglie e varie	72.650				
Ae.C. AOSTA			140.000		
» BERGAMO			145.875		
» BOLOGNA		300.000	400.000		
» BOLZANO			210.000		
» TORINO			20.000		5.000.000
» TRENTO					1.500.000
» Vol. Milanese			85.000		
» Vol. Alta Lombardia					1.500.000
Spese diplomi			81.000		
Prov. da liquidare				918.125	
Politecnico Torino					2.000.000
C.N.V.V. Rieti					600.000
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	17.557.509	4.061.499	1.081.875	918.125	10.600.000
	art. 1	art. 1	art. 2	art. 2	art. 3

Alleg. 1 - Residui attivi al 31 dicembre 1970

Ministero Trasporti e Aviazione Civile	L.	200.035.100
Ministero Turismo e Spettacolo	»	11.500.000
C.O.N.I.	»	10.000.000
Direzione Servizi 2ª Regione Aerea	»	360.000
Soc. SHELL ITALIANA	»	7.937.541
BIZZARRI Eugenio	»	1.906.900
Aero Club di AOSTA	L.	2.035.078
» » AREZZO	»	2.554.896
» » BARI	»	1.901.859
» » BERGAMO	»	305.470
» » BOLZANO	»	285.036
» » CAPUA	»	84.059
» » FOGGIA	»	80.205
» » LATINA	»	105.795
» » LUCCA	»	15.660
» » LUGO	»	1.206.420
» » MANTOVA	»	4.321.061
» » MODENA	»	188.532
» » NAPOLI	»	3.600
» » NOVARA	»	109.091
» » PARMA	»	317.865
» » PERUGIA	»	1.432.314
» » PESARO	»	64.125
» » PESCARA	»	3.267.876
» » REGGIO CAL.	»	595.624
» » RIETI	»	6.853.368
» » RIMINI	»	100.508
» » ROMA	»	1.669.920
» » SIENA	»	551.996
» » VERONA	»	466.330
» » VICENZA	»	308.044
» » VOGHERA	»	266.546
» » VOL. MILANESE	»	112.743
	L.	29.204.021
	L.	260.943.562

Alleg. 2 - Residui passivi al 31 dicembre 1970

VOLO A MOTORE:	Attività sportiva . . . . .	L.	7.441.223
»	» Provvиденze ai piloti . . . . .	»	36.693.281
VOLO A VELA:	Acquisto alianti	23.866.934	
	Politecnico Torino	2.000.000	
	Attività sportiva	4.061.499	
	C.N.V.V. Rieti	560.794	
	Assicuraz. Corpo Alianti	2.000.000	
	Provv. Piloti attività sportiva	918.125	» 33.407.352
AEROMODELLISMO:	Contributi piste	2.394.989	
	Attività sportiva contrib. gare	2.719.670	
	Provv. aeromod.	12.000	» 5.126.659
PARACADUTISMO:	Acquisto paracad.	10.000.000	
	Attività sportiva	3.950.000	
	Acquisto materiale	1.728.526	
	Provv. ai paracad.	3.128.180	
	Assicurazione	626.475	» 19.433.181
Contributi assicurazione Corpo Velivoli . . . . .			» 20.000.000
Contributi rinnovo flotta agli Aero Clubs . . . . .			» 36.453.116
Corsi brevetto piloti civili di 3° grado . . . . .			» 66.430.726
Ufficio Registro Roma - canoni demaniali . . . . .			» 29.600.000
Integrazione contributi INPS . . . . .			» 2.799.635
Apparecchio I-AEPA . . . . .			» 2.000.000
M.D.A. (cessione velivoli e alianti) . . . . .			» 8.293.330
Quote iscrizione A.M.P.A. . . . .			» 41.000
Ritenute erariali . . . . .			» 8.852.787
Concessionari per cauzioni sfalcio erba . . . . .			» 1.448.020
Contrib. agli Aero Clubs per materiale aeron. . . . .			» 13.525.968
Integrazione fondo liquidazione personale . . . . .			» 15.000.000
		L.	306.546.278

COMUNICATO STAMPA DEL 19-6-1971

La sera del 17 corrente ha avuto luogo a Milano presso il Circolo Sportivo Aeronautico una riunione conviviale promossa dal Panathlon Club milanese, per la consegna all'Aero Club d'Italia del « TROFEO D'ONORE SPORTIVO FERNANDO POZZANI PER L'ANNO 1970 », ad esso assegnato, su precedente deliberazione del Consiglio Direttivo del Panathlon stesso, per i grandi meriti acquisiti in campo organizzativo ed agonistico.

Il Trofeo è stato consegnato all'On. Vittore Cattella — Presidente dell'Aero Club d'Italia — che ha pronunciato un applaudito discorso ringraziando calorosamente per l'ambito riconoscimento che è stato voluto accordare all'Ente da lui presieduto.

Questa la motivazione della concessione:

« Federazione sportiva che si articola nelle quattro specialità di: Volo a Motore - Volo a Vela - Paracadutismo - Aeromodellismo.

Nell'anno 1970 che ha visto paracadutisti, aeromodellisti, volovelisti e piloti sportivi attivamente impegnati nell'agone sportivo, ed in tutti i campionati europei e mondiali, "Aero Club d'Italia ha conseguito notevolissime affermazioni in tutti i settori ed in particolar modo nel Campionato Mondiale Aerosportivo (Volo a Motore) dove si sono classificati al primo ed al secondo posto due piloti italiani ».