



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

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani
fondata da Plinio Rovesti nel 1946

NOVEMBRE - DICEMBRE 1975

N. 113

SOMMARIO

il 18° briefing delle due torri	13
riprende l'attività del Centro Nazionale	17
la prima gara di Pentecoste	19
pilone: Monte Bianco, con lo Janus!	21
conoscere l'OSTIV	22
classe Club Internazionale	26
notiziario	28
trofeo Colli Briantei	32
non percorrere mai 300 km. TUTTI verso est	34
tabelle records al 31 gennaio 1976	37
Twin Astir	39
il questionario n. 3	42
notizie dai campi di volo	44
Aero Club d'Italia: bilancio preventivo 1976	53
diario reatino '75	57
volo libero	59

IN COPERTINA:

Tutto il volo a vela italiano è volo a vela alpino.

Comitato Redazionale: Lorenzo Scavino - Gioacchino v. Kalckreuth - Alessandro Lanzi - Attilio Pronzati - Sandro Serra.

ABBONAMENTI PER ANNO SOLARE:

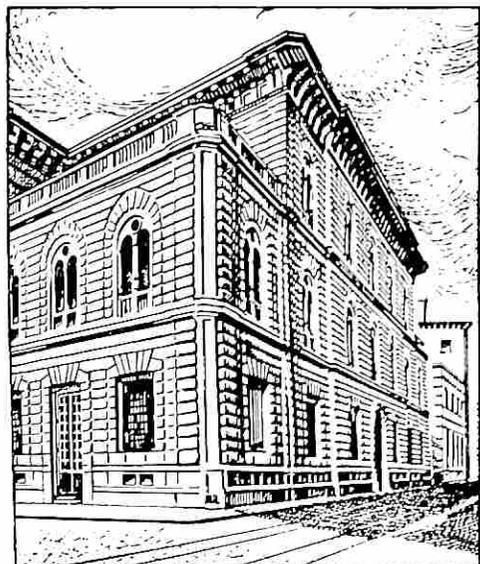
Italia:	cumulativo	L. 5.000
Italia:	individuale	L. 7.000
Italia:	sostenitore	L. 25.000
Estero:	ordinario	\$ 13
Una copia:		L. 1.000

Redazione e Amministrazione;
«Paolo Contri» Airport
22100 Calcinante del Pesce - Varese - Italy

Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV

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

dal 1823



**a presidio
dell'economia
della regione**

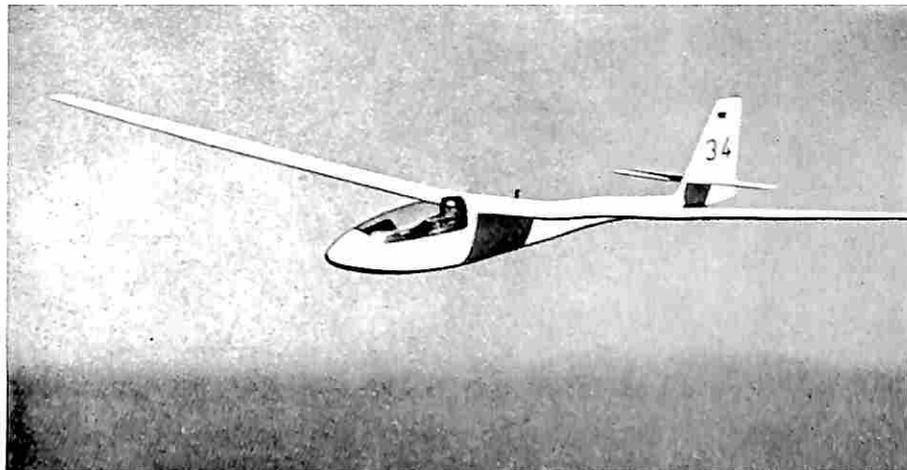
CASSA DI RISPARMIO DELLE PROVINCIE LOMBARDE

tutte le operazioni e i servizi di banca

Alexander Schleicher

Segelflugzeugbau

D-6416 Poppenhausen an der Wasserkuppe



ASW 15 B

Monoposto
da competizione
Classe Standard FAI

ASK 16

Moto-aliante biposto



IL NOSTRO PROGRAMMA:

Schleicher K 8 C

Aliante monoposto scuola e performance

Schleicher ASK 13

Aliante biposto scuola e performance

Schleicher ASW 15 B

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

Schleicher ASK 18

Aliante monoposto della Classe Club

Rappresentata da:

KRAPFENBAUER ERICH

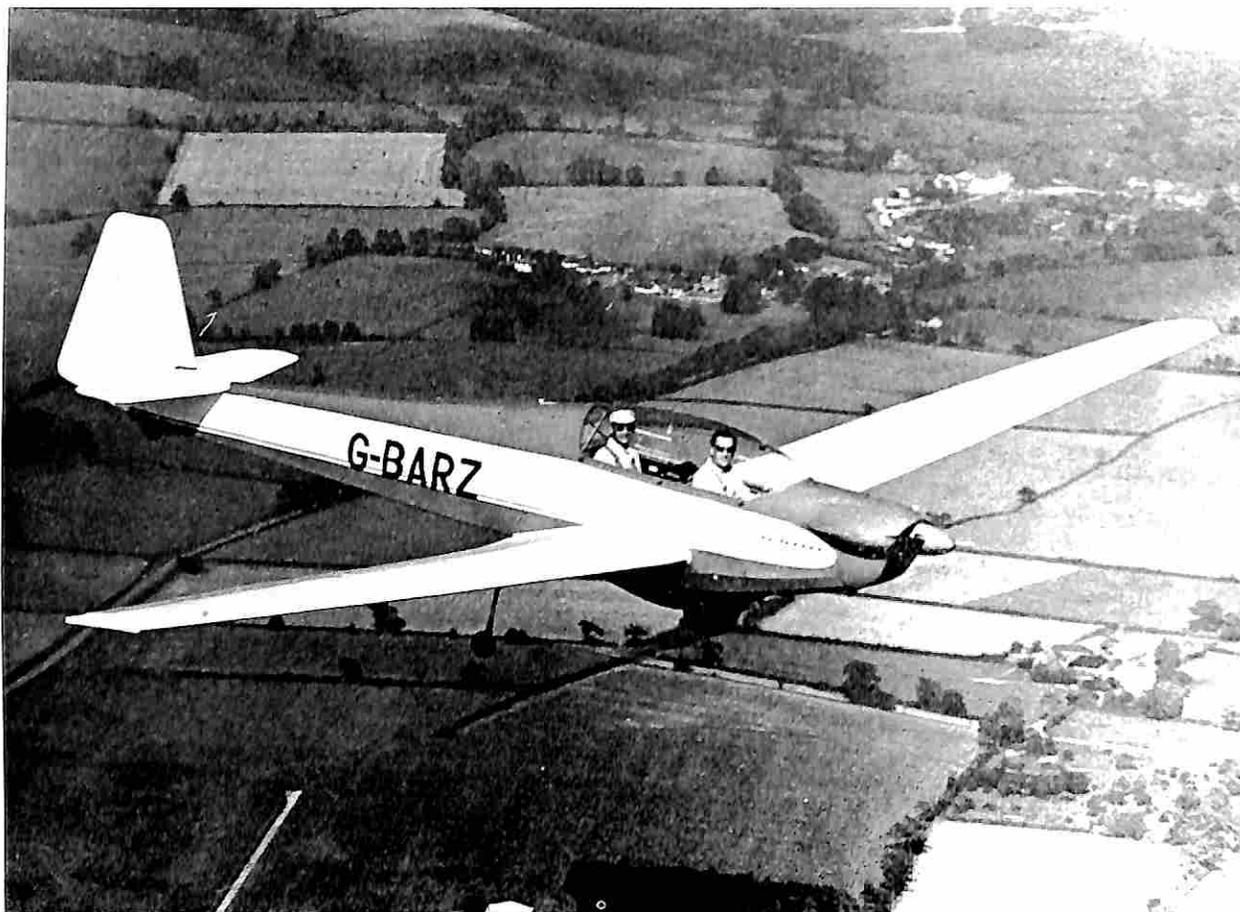
Corso Galileo Ferraris 93 - Tel. 58.88.30 - 10128 TORINO

SCHEIBE-FLUGZEUGBAU - G. M. B. H.

DACHAU



BEI MÜNCHEN



SF 25 B FALKE	- motoaliante biposto, HP 45, E = 1:22
SF 25 C FALKE	- motoaliante biposto, HP 60, E = 1:23,5
SF 27	- aliante monoposto classe standard, E = 1:34
SF 27 M	- motoaliante monoposto, HP 26, E = 1:34
SF 28 TANDEM FALKE	- motoaliante biposto, HP 60, E = 1:26,5 (nella foto)
BERGFALKE IV	- aliante biposto da addestramento avanzato, E = 1:34

Rappresentanza italiana:

AZIENDA LOMBARDA MATERIALI AERONAUTICI

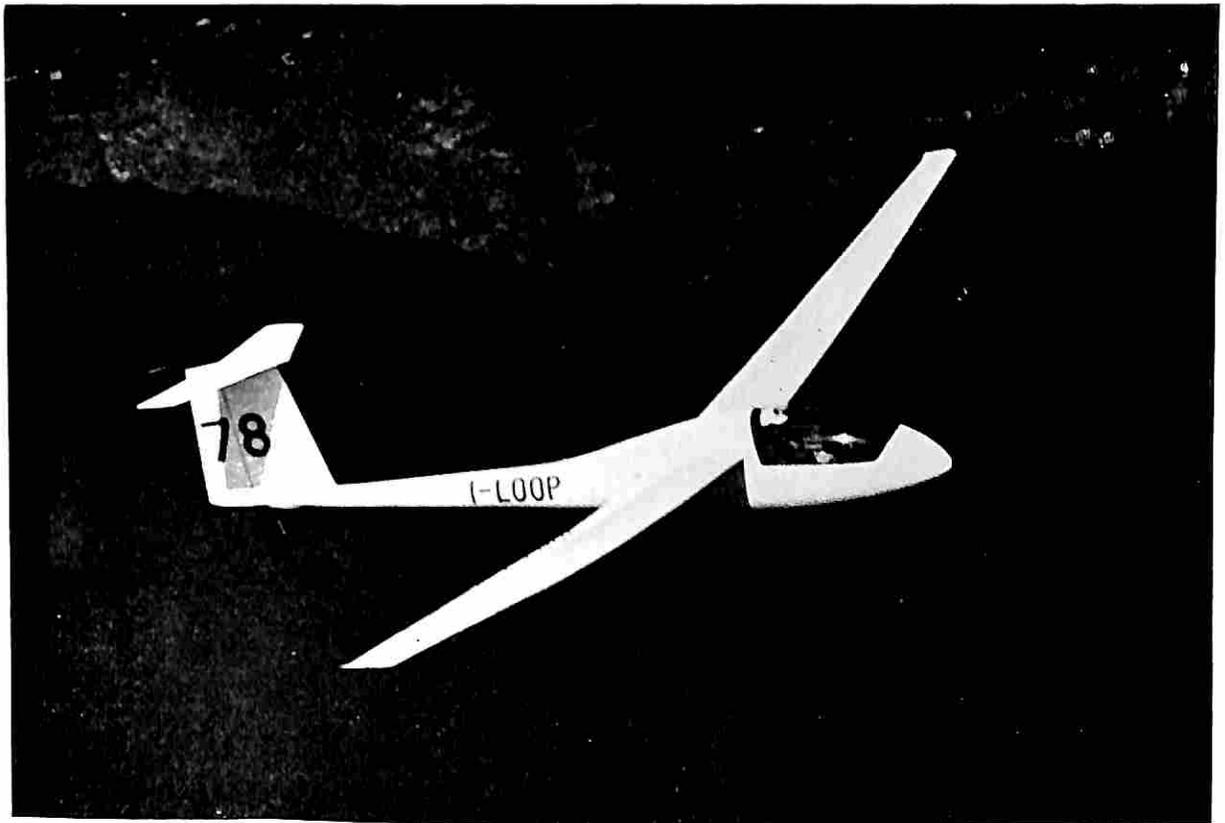
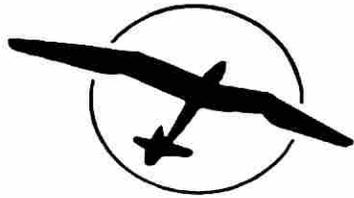
VIA CONFALONIERI 16

22060 CREMELLA (Como)

TELEFONO (039) 95.53.21

SCHEMPP - HIRTH K. G. KIRCHHEIM - TECK

SEGELFLUGZEUGBAU



Alianti di elevate caratteristiche:

CIRRUS ST.	classe standard
NIMBUS II	classe libera
JANUS	biposto in tandem

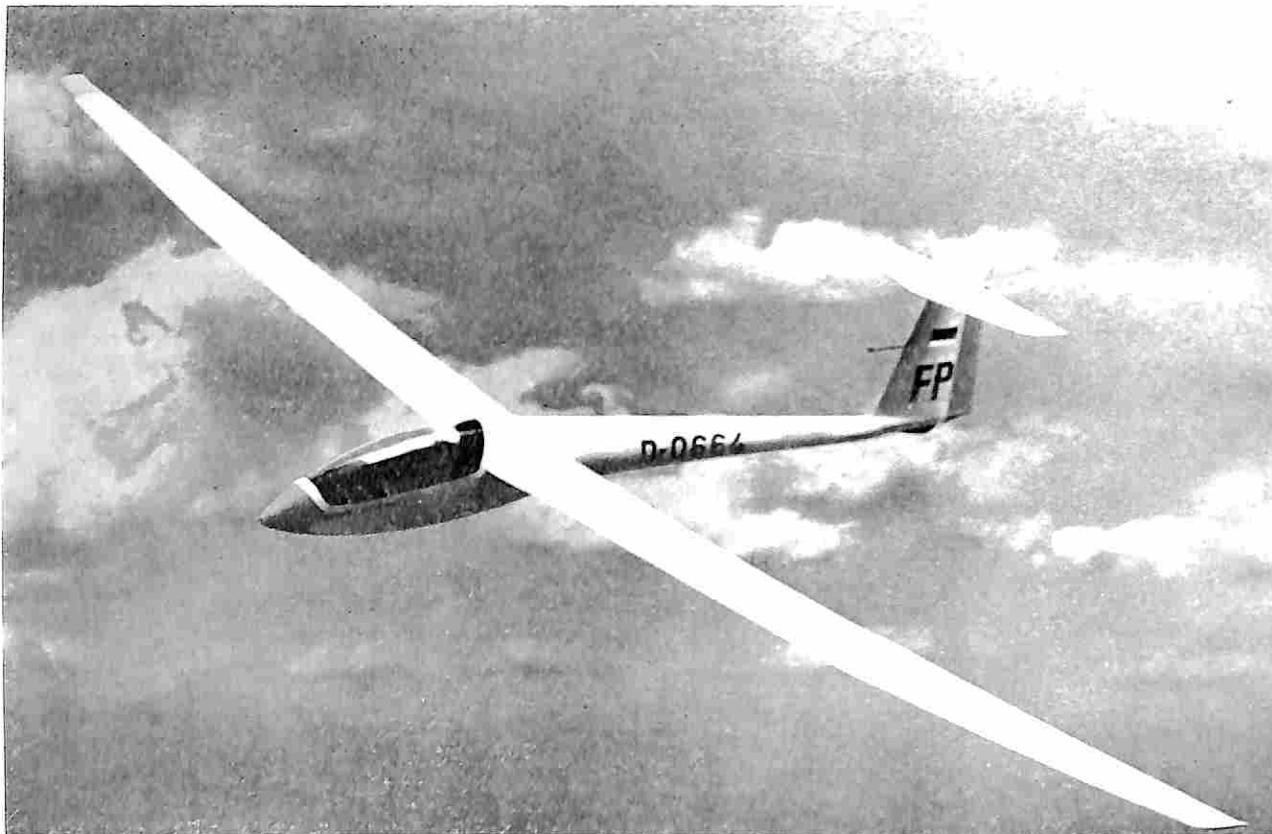
Rappresentanza italiana:

AZIENDA LOMBARDA MATERIALI AERONAUTICI

VIA CONFALONIERI 16

22060 CREMELLA (Como)

TELEFONO (039) 95.53.21



Oggi in Italia l'aliante classe standard

L. S. 1. F

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

Rappresentante:

SCHNEIDER - ITALIA - Aguscello Aeroporto

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

piste "quattrostagioni"

la neve che
dura tutto l'anno

pista per discesa e slalom

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

pista da fondo

attrezzo ideale per l'allenamento
estivo dei fondisti

pannelli per sottofondo nevoso

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

trampolino da salto

per la selezione
dei giovani
e l'allenamento degli atleti



Sit società italiana
tecnospazzole

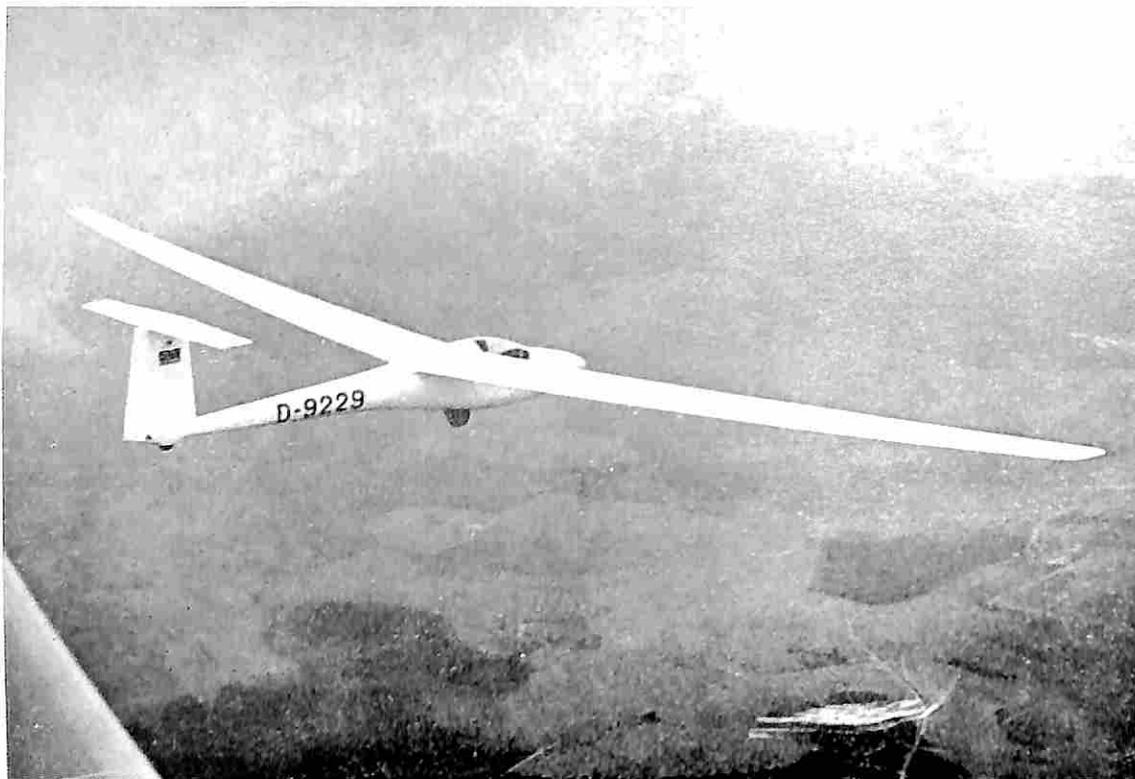
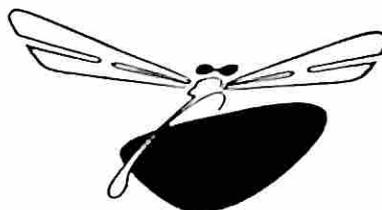
S. a. s. di Pietro Acquaderni e c.
40033 Casalecchio di Reno (Bologna) via Porrettana 453
☎ (051) 571201 571213

GLASEFLÜGEL ITALIANA S. R. L.

24030 VALBREMBO (BG) - AEROPORTO

Via Locatelli 1

Telefono 61.26.17

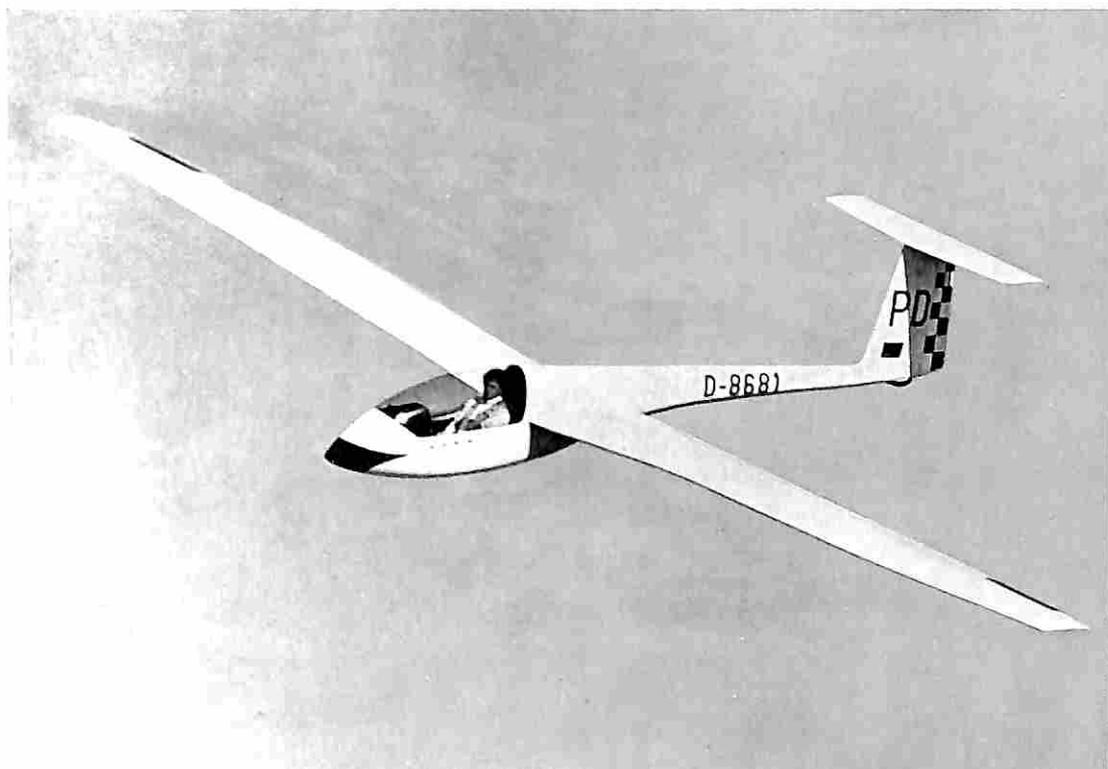


LIBELLE CLUB	:	15 m, scuola e performance
KESTREL	:	17 m
KESTREL	:	19 m e 22 m
RIMORCHI	:	chiusi e aperti in costruzione di serie per Libelle, Cirrus e ASW-15. Altri a richiesta.
CONCESSIONARIA e inoltre	:	PZL; Winter e Bohli variometri elettroacustici BALL e CAMBRIDGE impianti ossigeno: DRAEGER orizzonti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

TUTTO PER L'ALIANTE



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



ASTIR CS

monoposto standard efficienza max 37

SPEED ASTIR

monoposto 15 mt. con flap efficienza 42

TWIN ASTIR

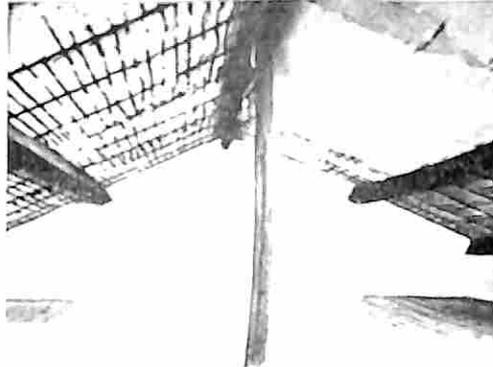
biposto in vetroresina efficienza 38

RAPPRESENTANTE : **AIRMARKET**

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

CHI CI PENSA TESA IL LINO

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



**Si, noi
ci abbiamo
pensato**



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

linoambiente s. p. a.

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

1976: Spigrine

Scuotere dal torpore.

Prima incominciamo da «noi». Anche se il numero delle pagine è sensibilmente aumentato, ci sentiamo in dovere di anticipare ai nostri lettori che l'impegno continuerà con intendimenti ancora più ambiziosi.

Al salto di qualità formale, vogliamo aggiungere il salto di qualità nei contenuti di VOLO A VELA. Ecco in sintesi i nostri programmi per il 1976:

- dare più spazio agli argomenti tecnici, sia riguardo le costruzioni sia la strumentazione ed il pilotaggio;*
- promuovere studi e sondaggi di voli con nuove mete, in particolare sull'asse Nord-Sud del territorio nazionale;*
- ripetere, con la collaborazione dell'Aero Club di Bologna, il concorso fotografico «NUBI ED ALI SILENZIOSE»;*
- pubblicare, per il periodo dei Campionati Nazionali, «VOLO A VELA OGGI», notiziario quotidiano da distribuire sul campo a Rieti e da inviare agli Aero-club volovelistici;*
- rinnovare il servizio d'informazioni dirette giornaliere nel corso dei Campionati Mondiali di Räyskälä ed organizzare, come pubblicato in altra parte di questo numero, un viaggio di quattro giorni sul campo di competizione.*

Non è tutto. Non è poca cosa, sarà arduo, ma ci riusciremo.

Adesso vorremmo dire degli «altri». Qui dobbiamo necessariamente dire di desideri più che di programmi, in quanto a noi tocca solo il soffiare sul fuoco. Lo facciamo in assoluta libertà, se qualcuno non è d'accordo prenda la penna e ci scriva. Ecco i nostri pareri.

Bisogna trovare un modo più valido per travasare l'esperienza dai vecchi ai giovani... anche se pigri (quest'ultimi). Il volo a vela nostrano continua a progredire, d'accordo, ma troppo poco si fa per diminuire il distacco tra i pochi «cacciaviti nazionali» ed il discreto numero di piloti che insegue a troppe lunghezze.

E' ora di dare una rinfrescata ai records nazionali, riguardate le tabelle, che compaiono in questo numero, e riflettete. Anche se non sono lo specchio fedele di una situazione sono pur sempre degli indici validi in assoluto.

Tutto il volo a vela di o su distanza è anche volo a vela veloce.

Tutto il volo a vela italiano è volo a vela alpino.

Tutto il volo a vela alpino offre plafond più alti e agganci più mattinieri, previa opportuna ricerca.

L'esperienza si travasa soprattutto con l'esempio.

Quindi, cari «vecchi» amici, non siate pigri... come i «giovani».

Alzatevi presto e mettetevi bene in testa che questa sarà una primavera formidabile.

Ricordatevi anche di insistere perchè il vostro Club rinnovi gli abbonamenti, che per il 1976 avranno le seguenti tariffe:

- Cumulativi L. 8.000.—*
- Ordinari L. 12.000.—*
- Sostenitori L. 50.000.—*

La Redazione

Buona Volontà!

Una vittoria dei volovelisti bolognesi! Dopo 17 anni di insulsi telegrammi che, beneaugurando, non mancavano di ricordare la presunta illegalità dell'assise volovelistica nazionale, il 18.mo Briefing delle Due Torri ha visto la sempre invano auspicata presenza del Presidente dell'Aero Club d'Italia.

E' stata una presenza, ovviamente gradita, che è andata al di là della simpatica presenza fisica rendendo più «credibili» gli impegnativi programmi del nostro Ente centrale.

Inoltre il dialogo in «presa diretta» con il Comandante Lino dovrebbe aver spazzato molti dubbi, così come il chiaro invito dell'Ing. Guagnellini dovrebbe portare a «dossier» più ordinati e quindi a pratiche più veloci.

Abbiamo avuto e raccolto dai presenti la sensazione di una buona volontà che sollecitava un'altra buona volontà, la nostra.

E' ovvio che la buona volontà non basta per superare tutto, diamoci però da fare per continuare un dialogo che, finalmente, non dovrebbe svolgersi tra sordi.

Facciamo in modo che «gli addetti ai lavori» possano trasformare la vittoria dei volovelisti bolognesi in una «vittoria» di tutto il nostro volo a vela! (Senza nascosti riferimenti ai prossimi mondiali di Räyskälä).

Renzo Scavino

Il 18° Briefing delle Due Torri

Il benvenuto ai partecipanti è porto dall'Avv. Cioffi dell'Aero Club di Bologna ed i lavori sono aperti da Sandro Serra che ringrazia il Dott. Raffaello Teti, per aver voluto essere il primo presidente dell'Aero Club d'Italia a partecipare all'annuale Briefing delle Due Torri, ringrazia parimenti il Comandante Lino di Civilavia e l'Ing. Guagnellini, Presidente della C.S.C. Serra passa successivamente agli argomenti che verranno posti in discussione e dà comunicazione dell'assunzione da parte dell'AVAL di Varese della gestione del Centro Nazionale di Volo a Vela, in via transitoria e per la durata di un anno. All'AVAL succederà un Aero Club che sarà all'uopo costituito con la partecipazione di tutta la base volovelistica, rappresentata dai Consiglieri di Specialità degli Ae.C. periferici. Ringrazia inoltre il complesso organizzativo e direttivo dei Campionati Nazionali per l'alto livello da essi fatto raggiungere alla competizione sia dal punto quantitativo, per il numero dei concorrenti, che qualitativo.

Annuncia poi l'ultimo argomento all'ordine del giorno, costituito dal piano di rinnovo della flotta nazionale mediante l'acquisto e la cessione da parte dell'Ae.C. d'Italia di aeroplani ed alianti, che raggiungeranno i Clubs periferici mediante la formula «leasing».

La Commissione per la scelta dei velivoli è già costituita per parte dell'Ae.C.I. Accenna infine alla necessità da parte dei volovelisti di conseguire il brevetto di fonìa e quindi dichiara aperto il Briefing dando la parola al Presidente dell'Aero Club d'Italia Dott. Teti.

Il Presidente esordisce dicendo che non deve essere ringraziato per essere intervenuto considerando egli un dovere il venire ad ascoltare ciò che un settore, riunito a livello nazionale, dibatte in ordine ai propri problemi. «Gli Aeroclubs sono rimasti arretrati per troppi anni» — dice — «noi siamo rimasti indietro nella nostra organizzazione, nelle nostre strutture, nei nostri sentimenti, nel nostro modo di affrontare i problemi; ci

siamo perciò dati da fare a livello confederale proprio per affrontare questi problemi. Il volo a vela è in una situazione (rispetto al volo a motore - N.d.R.) migliore, ma anche per esso esiste il problema delle scuole per le quali stiamo tendendo a convincere le autorità governative, e ci siamo quasi riusciti, che l'Ae.C.I. è soprattutto scuola e per fare questa abbiamo bisogno di mezzi. Sono del parere che la selezione dei piloti commerciali debba avvenire sul piano qualitativo e non per censo o disponibilità di mezzi, per cui dobbiamo abbassare i costi».

Parlando del Centro Nazionale spiega la impossibilità sopravvenuta all'Ae.C.I. di continuare a gestire direttamente tale ente in forza della legge 70 sul riassetto del parastato. All'AVAL dopo il periodo transitorio di un anno succederà un Aero Club nel quale dovranno essere soci tutti i rappresentanti degli Aeroclubs periferici che si interessano del volo a vela e con possibilità, attraverso l'associazione simbolica, di rendere soci tutti i volovelisti d'Italia e di consentire ad essi di partecipare a quei corsi e a quelle gare che saranno predisposti. Per il piano «leasing» occorrerà che l'acquisto degli aerei a motori e degli alianti siano determinati tutti insieme per poter distribuire con giusta proporzione i mezzi disponibili al momento.

La standardizzazione delle macchine si impone per avere uniformità nelle procedure di manutenzione, limitazione degli investimenti nelle parti di ricambio, semplicità ed uniformità nei procedimenti d'istruzione.

Si sta trattando con il Ministero delle Finanze l'esenzione d'IVA, mentre verranno contattati istituti di credito per ottenere facilitazioni di pagamento a basso tasso d'interesse.

Il Presidente accenna poi al problema di riforma del Codice di Navigazione Aerea, che dovrebbe portare semplificazioni nella normativa per il nostro sport. Il brevetto di fonìa sarà ottenuto nella stes-

sa sessione d'esami per l'ottenimento del brevetto di pilotaggio.

Si sta inoltre tentando di ottenere che la quantità di nozioni richieste sia estremamente limitata in modo che la «fonia» non sia più l'attuale «spauracchio». Dopo il caloroso applauso dei presenti all'intervento del Presidente Teti, prende la parola il Comandante Lino per assicurare che le esigenze e le richieste del volo a vela saranno approfondite e realizzate nel più breve tempo possibile. In cambio il volo a vela dovrà dare una maggiore «qualità». «Desidero che i programmi futuri siano realizzati e scelti di comune accordo». Per la fonia ad uso dei volovelisti si tratterà di un programma limitato. Per ciò che concerne i piloti trainatori il C.te Lino precisa che nel futuro nuovo Regolamento della Navigazione saranno previsti due brevetti per ogni attività aviatoria e precisamente: il brevetto di pilota privato e quello di pilota professionista. I piloti trainatori che non facciano del «traino» la loro esclusiva professione potranno ottenere l'abilitazione anche con il solo brevetto di pilota privato. Infine, per quanto riguarda la convalida dei brevetti stranieri, il C.te Lino assicura che, a differenza del passato, la convalida stessa viene ora rilasciata al momento della richiesta.

E' la volta di Giorgio Orsi che prende la parola per illustrare il programma del Centro Nazionale (che riportiamo in dettaglio in altra parte di questo stesso numero - N.d.R.).

Continuando nel suo intervento Orsi sottolinea l'importanza dell'afflusso degli stranieri al Centro come apportatori di preziosa esperienza. Comunica che Direttore del Centro è stato nominato il Sig. Scano, mentre Direttore operativo è il Sig. Muzi, che è stato gentilmente sollevato da impegni presso l'Aero Club di Lucca ove operava come istruttore e direttore volovelistico.

Plinio Rovesti continuerà, anche se ora è in pensione, a prestare la sua opera come meteorologo. A Plinio Rovesti, volovelista della prima ora e di sempre, Orsi invia a nome di tutti gli appassionati di volo a vela un caloroso ringra-

ziamento per quanto ha fatto dalla sua gioventù fino ad oggi e per quanto farà ancora in futuro.

Orsi cede quindi la parola a Walter Vergani il quale illustra il regolamento della gara di Pentecoste che si svolgerà presso il Centro Nazionale. Esso è costruito sulla filosofia di permettere il massimo numero di partecipanti, l'impiego di alianti di qualsiasi tipo, la massima snellezza organizzativa per poter essere condotta con un minimo numero di addetti e quindi con il minimo costo. I punti più interessanti di questo regolamento sono:

- 1) l'introduzione di handicaps;
- 2) la possibilità che due piloti si possano iscrivere con un solo aliante;
- 3) punteggio sulla base del tempo impiegato indipendentemente dal numero dei partiti e degli arrivati; introduzione di un tempo massimo al di là del quale coloro che saranno rientrati avranno lo stesso punteggio, anche per consentire che a coloro che saranno rimasti fuori campo venga accreditato un tempo superiore a quello del tempo massimo e che sarà diverso a secondo che siano atterrati nell'ultimo, nel secondo oppure nel primo lato o «terzo» del percorso; ciò potrà consentire la redazione immediata della classifica;
- 4) il tempo di partenza verrà preso dallo sgancio.

Dopo l'intervento di Vergani viene data la parola a Gritti di Bolzano che comunica la probabilità di un'altra edizione della Settimana Bolzanina.

Gli succede Piero Morelli che illustra il regolamento dei Campionati Italiani ed il meccanismo di promozione e retrocessione verso o dalla Lega Uno; meccanismo introdotto per limitare il numero dei partecipanti italiani consentendo la possibilità ad un certo numero di piloti stranieri di poter partecipare alla competizione. «La presenza degli stranieri» — continua Morelli rispondendo ad un intervento di Mantica — «è uno dei fattori che giova al progresso del nostro volo a vela; l'Ae.C.I., il Comitato Orga-

nizzatore e la Commissione di Volo a Vela ne sono convinti, ma evidentemente questo è un presupposto che può essere rivisto in qualunque momento... l'invito agli Aeroclubs nazionali di altri Paesi viene fatto con la precisa richiesta di piloti di rango elevato».

Alle varie proposte di separare il Campionato in due parti o di separare alcune Classi dalle altre, Morelli risponde a titolo personale ricordando che è proprio il contatto dei piloti esordienti con quelli più esperti, la possibilità di volare qualche tratto insieme ad essi, di vivere le stesse condizioni con la possibilità di discuterne e di scambiare poi a terra le esperienze, che rappresenta uno dei grandi vantaggi offerti agli esordienti dalla esperienza reatina.

Morelli fa notare anche che alcuni dei retrocessi in Lega Due potrebbero ritornare in Lega Uno qualora alcuni piloti di questa classe rinunciassero, per abbandonata attività agonistica, a questa loro iscrizione. «L'introduzione di questo meccanismo sarà un fattore di emulazione che renderà più interessante la gara portando la lotta anche nei ranghi più bassi della classifica».

Morelli infine chiude il suo intervento annunciando che i prossimi Campionati Italiani avranno luogo a Rieti dal 2 al 16 agosto 1976, con 14 giorni di competizione contro i 15 del 1975.

Segue un intervento di Sandro Serra a favore di «VOLO A VELA», questa nostra rivista, presso l'Aero Club d'Italia, nella persona del suo Presidente. «VOLO A VELA infatti compirà presto i 30 anni di pubblicazione ed è sempre vissuta con energie e sacrifici di volovelisti. Ora è necessario dare una veste meno "gogliardica" e più professionale a questa nostra rivista».

I lavori della mattinata sono chiusi dal Presidente Teti che prende la parola per rispondere ed accomiarsi.

«Indipendentemente dalle intenzioni dell'Aero Club d'Italia di realizzare una pubblicazione dell'ente centrale, sono apertissimo, salvo le decisioni del Consiglio Federale, ad appoggiare questa vostra rivista, è comunque chiaro da quanto ho

detto prima e da queste altre parole che dirò ora che c'è un rilancio dell'attività dell'Aero Club d'Italia, che c'è una politica di rilancio per l'attività sportiva... lo facciamo con tutto il cuore e con disinteresse e soprattutto con un grosso impegno, specialmente da parte dei vostri rappresentanti e un po' anche da parte mia».

Ricorda che l'attuale esperimento sul Centro Nazionale «è un po' l'ultima spiaggia», nel senso che esso deve diventare un vero Centro Nazionale e non un duplicato di un qualsiasi Aeroclub periferico. Si raccomanda per le sorti del personale del Centro; promette il suo appoggio per dare maggiore risonanza ai Campionati Nazionali e la sua simpatia per le iniziative tendenti a portare il volo a vela anche nel sud d'Italia pur senza costruire «cattedrali nel deserto». Conclude annunciando che come Consigliere Nazionale del CONI si interesserà affinché il volo a vela venga incluso nei Giochi Olimpici e formulando i migliori auguri di buon lavoro per il volo a vela in Italia per il 1976.

Gli interventi del pomeriggio sono di Agresta, di Giorgio Orsi, di Acquaderni, di Villani, Moltrasio, Galli, Leonardo Brigladori, Monti, Cibic, Piludu e Trentini; tutti imperniati sul meccanismo di promozione e retrocessione, argomento su cui si è discusso più a lungo nel pomeriggio, non senza un certo surriscaldamento dovuto anche in parte al... Lamberusco.

Qualcuno propone che la partecipazione degli stranieri non influisca sul punteggio degli italiani, si tratta solo di superare il problema tecnico dell'emanazione della doppia classifica, internazionale e nazionale, e quindi un problema di mezzi. L'ammissione dei biposti con equipaggio intercambiabile è un altro punto di acceso interesse, così come la questione degli alianti obsoleti in Classe Libera.

Serra propone infine una votazione che possa servire come sondaggio di base alla Commissione di Specialità sui seguenti cinque punti:

- 1) sdoppiamento della classifica in nazionale ed internazionale, magari anche solo per stralcio al fine della pro-

- mozione o retrocessione (tutti favorevoli);
- 2) riduzione del periodo preso in considerazione per ogni pilota da dieci a tre anni (favorevoli a larga maggioranza);
 - 3) separazione della Lega Uno dalla Lega Due con svolgimento in periodi differenti (votazione sfavorevole);
 - 4) divisione della Libera dalla Standard, in due tempi separati con la Lega Due con l'uno o l'altra delle due Classi (votazione sfavorevole con minimo scarto);

L'ultimo intervento è di Serra per relazionare sull'argomento del piano di rinnovamento della flotta alianti e trainatori, che procede ma che non avrà «tempi brevi».

Segue poi un intervento del Presidente della Commissione Sportiva Centrale, Ing. Guagnellini, il quale comunica di essersi attivamente adoperato per smaltire l'accumulo di arretrati dell'Ufficio Sportivo per quanto riguarda insegne e primati; sollecita i presenti ad adoperarsi affinché le pratiche per tali voli vengano istruite con maggior precisione e chiude annunciando che alla FAI è stata nominata la Commissione per il Volo Libero.

Riprende la parola Serra per fornire assicurazioni sulla migliorata funzionalità dell'Ufficio Volo a Vela presso l'Aero Club d'Italia, ringraziare per i validi interventi e l'ampio ed aperto dibattito che il Briefing delle Due Torri consente, caratteristica che le altre specialità un poco ci invidiano.

«Grazie e arrivederci al prossimo anno».

BANCA POPOLARE DI LECCO

FONDATA NEL 1872

SOCIETÀ PER AZIONI - Capitale Sociale L. 1.118.812.500 - Riserve L. 3.147.249.366
SEDE SOCIALE E DIREZIONE GENERALE IN LECCO

SEDI

LECCO - Piazza Garibaldi, 12
COMO - Via Cairoli, 11
MILANO - Via dei Mercanti, 10

AGENZIE DI CITTÀ

CASTELLO DI LECCO - MAGGIANICO - VIALE TURATI - ACQUATE

F I L I A L I

Abbadia Lariana - Asso - Barzanò - Barzio - Bellagio - Bellano - Brivio - Canzo - Casargo - Casatenovo - Cassago - Civate - Civenna - Colico - Costamasnaga - Dervio - Domaso - Dongo - Erba - Galbiate - Gravedona - Introbio Lierna - Lurago d'Erba - Mandello dal Lario - Menaggio - Merate - Novedrate - Oggiono - Olgiate Molgora - Olginate - Osnago - Paderno d'Adda - Rovagnate - Valbrona - Valmadrera - Varenna - Vercurago (Bg.) - Ballabio (sportello stagionale)

E S A T T O R I E

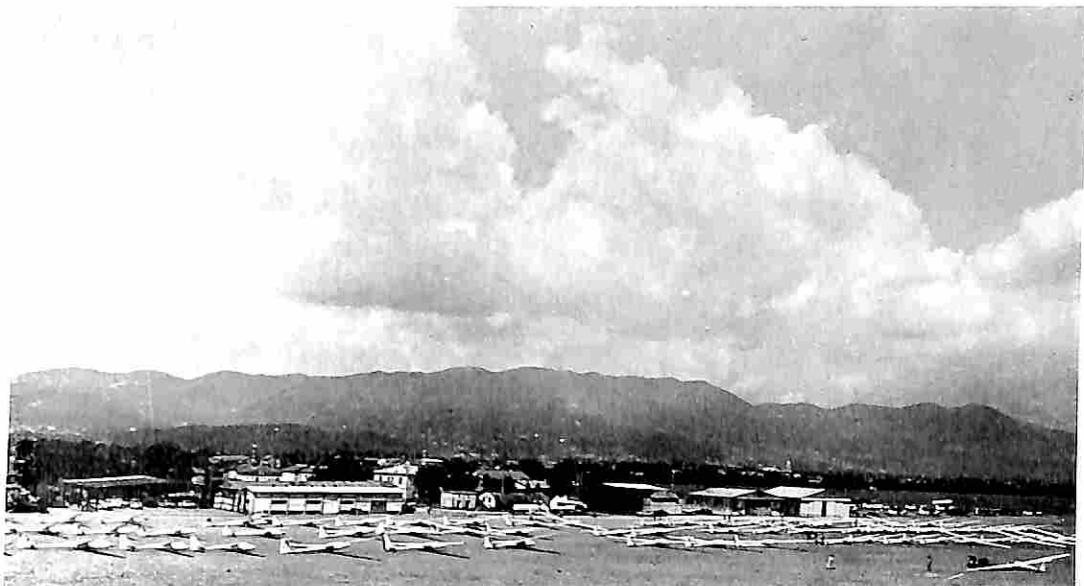
DI 44 COMUNI

T E S O R E R I E

DI 67 COMUNI E DI 165 ENTI VARI

SEDE di COMO - Via Cairoli, 11 - Tel. (031) 270.154

Riprende l'attività del Centro Nazionale



AVAL, Centro Nazionale Volo a Vela, Rieti (Italia): è una organizzazione composta di uomini e di mezzi, che permette di volare a vela nella zona di Rieti.

Essa è dell'Aero Club d'Italia ed è gestita provvisoriamente dall'AVAL (Aero Club Volovelistico Alta Lombardia). In futuro sarà gestita da Interclub (Associazione dei Club Volovelistici Italiani).

Il Centro deve rendere possibile l'allenamento al volo di performance per mezzo di stages, parte dei quali guidati da volovelisti di elevate e riconosciute capacità.

Il Centro organizzerà delle gare minori ed inoltre si metterà a disposizione dell'Aero Club d'Italia per i servizi necessari al Campionato Nazionale che sarà ovviamente indetto e organizzato dall'Ae.C.I.

Condizioni meteo

Il periodo buono (termiche medie sui 2-3 m/s) va da marzo a settembre.

Da maggio ad agosto si trovano facilmente termiche sui 4-5 m/s; il periodo migliore è da metà giugno a fine luglio, quando si trovano anche i 10 m/s.

Nel periodo ottobre-febbraio si può volare in termica, naturalmente non tutti i giorni. Da gennaio ad aprile può essere possibile il volo d'onda; sinora utilizzato fino a 7.000-8.000 m.

Condizioni di ammissione

- Piloti: devono avere il C d'argento e 150 ore.
Casi diversi saranno esaminati dalla Direzione in base alla presentazione scritta del Club di appartenenza.
- Alianti: devono avere i documenti regolamentari.

- Prenotazioni:
 - stages: due mesi prima dell'inizio;
 - Gara di Pentecoste: tre mesi prima dell'inizio.
- Coppa d'Oro: tre mesi prima dell'inizio.
 Indirizzare: AVAL - CNVV - RIETI (Italia)
 La prenotazione sarà valida dopo conferma da Rieti.

Flotta

Trainatori:	Stinson L 5	n. 4
Motoalianti:	Motorfalke	n. 2
Alianti:	M 100	n. 3
	Libelle	n. 1
	ASK 13	n. 2
	Calif A 21	n. 2

Tariffe 1976

Traini:	a 600 m	L. 5.000
	a 700 m	L. 6.000
	a 1000 m	L. 8.000
Alianti:	L. 4.000 per ogni mezz'ora indivisibile	
	L. 16.000 massimo oltre le due ore	
Motoalianti:	L. 6.000 per ogni 20' indivisibili	
Stinson L 5:	L. 36.000 all'ora	
	sconto 30% per recuperi via aerea	
Recuperi via terra:	L. 10.000 indipendentemente dalla distanza, più L. 100 per ogni Km percorso e fino ad un massimo di L. 20.000	
Iscrizione agli stages:	L. 10.000	

Calendario 1976

1 gennaio - 28 febbraio:	attività ridotta a discrezione del Direttore
28 febbraio - 13 marzo:	1° stage
14 marzo - 27 marzo:	2° stage
28 marzo - 10 aprile:	3° stage
11 aprile - 24 aprile:	4° stage
25 aprile - 8 maggio:	5° stage
9 maggio - 22 maggio:	6° stage
23 maggio - 27 maggio:	allenamenti di Pentecoste: 5 gg.
28 maggio - 6 giugno:	Gara di Pentecoste: 10 gg.
7 giugno - 19 giugno:	7° stage
20 giugno - 3 luglio:	8° stage
4 luglio - 17 luglio:	9° stage
18 luglio - 1° agosto:	allenamenti C.N.: 15 gg.
2 agosto - 16 agosto:	Concorso Nazionale: 15 gg.
17 agosto - 18 agosto:	riordino mezzi, attività ridotta 2 gg.
19 agosto - 29 agosto:	tentativi record: 11 gg.
30 agosto - 31 agosto:	riordino mezzi: 2 gg.
1° settembre - 10 settembre:	Coppa d'Oro San Pedrino: 10 gg.
11 settembre:	riordino mezzi
12 settembre - 25 settembre:	10° stage
26 settembre - 31 dicembre:	attività ridotta a discrezione del Direttore

La prima gara di Pentecoste! Primavera nel cielo di Rieti!

RIETI:

29 Maggio - 7 Giugno 1976

Regolamento generale:

- 1) L'Aero Club d'Italia indice ed organizza nei giorni dal 29 maggio al 7 giugno 1976, sull'aeroporto di Rieti, la gara internazionale di volo a vela denominata « GARA DI PENTECOSTE ».

La competizione è aperta a piloti ed alianti italiani e stranieri. Scopo della manifestazione è quello di favorire l'incontro di volovelisti e di far conoscere le possibilità volovelistiche e turistiche di Rieti.

Le prove avranno svolgimento dal 29 maggio al 6 giugno incluso. La premiazione avrà luogo il 7 mattina con facoltà alla Direzione di Gara di anticiparla alla sera del giorno precedente.

- 2) La manifestazione è organizzata in conformità al Codice Sportivo della F.A.I. ed al Regolamento Sportivo Nazionale dell'Aero Club d'Italia.
- 3) Sono ammessi alla gara i piloti in possesso della licenza sportiva FAI, titolari dell'insegna «C» d'argento e con un minimo di 150 ore di volo.
- 4) Sono ammessi alianti monoposto di classe Standard e di classe Libera aventi apertura alare non superiore a m 18,5, nonché biposti senza limitazione di apertura. Su decisione insindacabile della Direzione di Gara i biposti potranno competere o in una classe biposti oppure nella classe Libera.
- 5) I vari alianti saranno assoggettati ad un handicap correttivo dei tempi impiegati nei percorsi di gara, secondo l'elenco seguente. Per i tipi non indicati l'handicap sarà assegnato ad esclusivo giudizio della Direzione di Gara per similitudine con



gli alianti qui sotto elencati:

- 78% Canguro
- 80% K-8, Spatz fino al 3°, Mü. 17, Mucha 100, EC 40
- 83% Passero, Bergfalke 2°, Blanik, Ka. 2/3, Bijave
- 85% ASK. 13, Bergfalke 3°, Ka-7, Bocian, Mucha Standard, Javelot
- 88% M. 100S, Breguet 905, Pirat, Sagitta, SF. 28, Uribel, Condor 4°, Kranich 3°, Super-Javelot, UTU, M. 200
- 90% Ka-6 BR/CR, Pilatus B4 ruota fissa, SF. 26, CVV. 8, Foka 3
- 92% Dart 15, Ka-10, Vasama, Zugvogel 4/a, Bergfalke 4°, Foka 4 Skylark 3°, EC. 41 CRIB
- 95% Edelweiss, A. 2, Deier, Salto, Ka-6 E, Pilatus B4 carrello retrattile, SB.5b (15 m), SF.27a, SIE. 3, St. Austria, Skylark 4°, Zugvogel 3a
- 97% ASK. 18, Foka 5°, SB. 5e (16 m), SF. 30
- 100% LO. 150, Club Libelle, Phoebus A, Zugvogel 3°b, Cobra 15, A.3

- 105% Phoebus B, St. Libelle, SHK
- 107% ASW. 15, Cirrus st., LS. 1, Elfe 2/4/d, Jantar st., Cobra 17, DG. 100, Mü. 22b
- 110% Cirrus libera, Phoebus C, Diamant 16,5, Janus, Calif 21
- 113% Utter 301, Diamant 18
- 115% Mü. 26
- 118% BS. 1, Kestrel 17

- 6) Le domande d'iscrizione, accompagnate dalla somma di L. 20.000 (oppure: DM. 80, Fr. Sv. 80, L.St. 15, Fr. Fr. 130, OS/Sh 600) devono pervenire entro il 31 marzo 1976 al Centro Nazionale di Volo a Vela Aeroporto, 02100 RIETI e dovranno indicare, oltre al nome e l'indirizzo dei piloti e la loro insegna, anche le loro ore totali di volo a vela, il tipo dell'aliante e il numero di gara se esistente. La Direzione può a suo insindacabile giudizio imporre il cambio del numero di gara nel caso di duplicazioni.
- 7) Ogni concorrente dovrà presentarsi all'aeroporto di Rieti entro le ore 18 del giorno 28 maggio 1976, con tutti i documenti previsti dalle vigenti norme (documenti personali, dell'aliante e assicurativi - minimo RCvt di L. 10 milioni). Le radio di bordo dovranno avere le frequenze 122.6 e 123.5.
Dalle ore 19 alle 20 dello stesso giorno si terrà il Briefing d'apertura.
- 8) Per ogni aliante si possono iscrivere fino a due piloti per i monoposti e tre piloti per i biposti.
- 9) L'Ae.C.I. declina ogni responsabilità per danni ai concorrenti o a loro cose; o per danni causati dai concorrenti a terzi o a cose di terzi conseguenti lo svolgimento della manifestazione.
- 10) Alla Direzione di Gara è demandato ogni giudizio in merito a quanto non contemplato nel presente Regolamento e si riserva di annullare, sospendere o rinviare la gara sia prima che durante lo svolgimento per cause di forza maggiore, a suo giudizio.
- 11) I traini sono addebitati ai concorrenti nella misura di L. 7.000 ogni traino.

Regolamento particolare:

- A) La gara sarà valida se si saranno effettuate almeno 4 prove. Non è previsto alcun giorno ufficiale di riposo, salvo che per cattive condizioni meteo.
- B) Ogni prova sarà valida se almeno il 30% dei concorrenti avranno completato il percorso.
- C) Il rilevamento di passaggio ai punti di virata sarà effettuato secondo le norme F.A.I. con modalità che verranno illustrate al Briefing. I concorrenti dovranno essere muniti di macchina fotografica di tipo «Istamatic» con lunghezza focale inferiore a f=50. E' preferibile che gli alianti siano muniti di installazione fissa della macchina fotografica.
- D) Ciascun concorrente avrà un punteggio corrispondente al tempo impiegato a compiere il percorso, moltiplicato per la percentuale di handicap espressa nel punto 5 del R.G. Il tempo verrà espresso in minuti primi. Per ogni prova verrà stabilito un tempo massimo (TM) corrispondente al tempo del vincitore aumentato del 60%; i rientrati in campo con un tempo superiore al predetto TM verranno tutti accreditati di tale valore e cioè avranno tutti il TM. Coloro che non completassero il percorso verranno considerati rientrati in campo con un TM aumentato di 30' se il loro atterraggio sarà avvenuto nell'ultimo terzo del percorso, oppure 60' se atterrati nel secondo terzo, oppure 90' qualora l'atterraggio fosse avvenuto nel primo terzo del percorso. Per ciascun concorrente l'inizio della prova è il momento dello sgancio e la fine del volo è il passaggio del traguardo d'arrivo che dovrà essere sorvolato a meno di 500 metri di quota.
La classifica finale sarà redatta con i punteggi esposti in ordine crescente; sarà cioè primo classificato il concorrente che avrà il minor numero di punti.
- E) Sarà consentita la scelta dell'ora di decollo.

UN PONTE PER RÄYSKÄLÄ!!

Brigliadori Leonardo e Monti Roberto in classe Standard, Gavazzi Marco e Vergani Walter in classe Libera. Questi i piloti che formeranno la squadra italiana, diretta da Egidio Galli, ai prossimi Campionati Mondiali.

In attesa di poter pubblicare notizie più dettagliate circa la partecipazione e la preparazione già in corso della squadra italiana, VOLO A VELA si è resa promotrice di un volo organizzato per i volovelisti italiani che avessero l'intenzione di assistere, per qualche giorno, alla massima competizione internazionale che si effettuerà in Finlandia, sull'aeroporto di Räyskälä, dal 13 al 27 giugno di quest'anno.

VOLO A VELA ha ritenuto di poter utilizzare la possibilità di un ponte (per coerenza nazionale) e propone ai volovelisti il seguente programma:

- 16 giugno, mercoledì, partenza dall'aeroporto di Linate;*
- pernottamento e prima colazione in albergo di prima categoria a Hameenlinna (35 Km dall'aeroporto di Räyskälä);*
- 17, 18 e 19 giugno, trasferimenti giornalieri con pullman privato dall'albergo al campo di gara e viceversa;*
- 20 giugno, domenica, rientro in Italia ed arrivo a Linate.*

LA QUOTA DI PARTECIPAZIONE INDIVIDUALE E' DI LIRE 290.000
(salvo ulteriori aumenti delle tariffe di volo)

e comprende — oltre al viaggio aereo ed il pernottamento in albergo — il trasporto di 20 Kg di bagaglio, assistenza di guida interprete all'aeroporto di Helsinki, trasferimento con pullman da Helsinki all'albergo di Hameenlinna e viceversa, servizio pullman per i tre trasferimenti a Räyskälä.

Coloro che intendessero aderire a questo programma devono dare sollecita comunicazione scritta a VOLO A VELA scrivendo a Calcinato del Pesce oppure a Renzo Scavino (Via Partigiani, 30 - 22100 COMO - Tel. 031-26.66.36).

A tutti gli aderenti verrà successivamente inviato il programma con tutti gli opportuni dettagli e precisata la quota da anticipare per la prenotazione definitiva.

QUESTA E' LA PRIMA DI UNA SERIE DI INIZIATIVE DI «VOLO A VELA» PER IL VOLO A VELA!

Pilone: Monte Bianco, con lo Janus!

di Attilio Pronzati

Rimane senza dubbio il volo più spettacolare che mi è riuscito nel '75 ed ha coinciso con l'occasione di provare in volo lo Janus. Sabato, 12 aprile 1975: un'alta pressione sulla Francia convoglia sulle Alpi una massa d'aria relativamente poco umida e vento di moderata intensità direzione nord-nord-ovest. Adele, che ha già accumulato parecchie ore di volo sullo Janus, m'accompagna per il mio «passaggio». La giornata è promettente, l'occasione di disporre dello Janus rara, decidiamo quindi per scrivere una «lavagna» di 500 Km con Gap come punto di virata per un'andata e ritorno. In volo saranno prese le decisioni più opportune perchè l'aliante non dispone ancora di carrello per i recuperi.

Con queste premesse, dopo poco meno di mezz'ora, siamo dalle parti di Domodossola a 500 m di quota. Dobbiamo sondare parecchie zone prima di trovare quella giusta, poi litigare coi rotori del posto, piuttosto nervosi, e lo Janus si fa apprezzare. Poco più a sud del passo del Sempione ci infiliamo in flusso laminare ed abbiamo la ricompensa di passare con la massima facilità al di sopra delle nubi.

Abbiamo perso tempo, forse troppo per il tema, ma la situazione ondulatoria nella quale ci troviamo invita a spostarsi verso ovest. Passiamo così poco più a sud della vetta del Rosa, che sola emerge dal mare di nubi e, sull'allineamento del massimo crinale delle Alpi, ci spostiamo verso ovest. Sulla valle d'Aosta ammiriamo un campionario completo e variato di nubi volovelistiche, una gioia per gli occhi! Proseguire il volo è semplice: le nubi disegnano il flusso laminare e le zone positive danno, sulla pri-

ma onda di rimbalzo, non meno di 4-5 m/sec.

Andiamo a curiosare i valori che si trovano al bordo d'attacco di due maestose lenticolari, disposte una sopra l'altra, disegnate dal secondo rimbalzo sottovento, ma non troviamo che 2-3 m/sec. Ci

riportiamo a nord e percorriamo la fessura di foehn lungo l'asse della Val Ferret. Il Dente del Gigante, i ghiacciai del Bianco e la sua stessa vetta sono ormai vicinissimi, lo spettacolo è maestoso, la irreale calma dell'ascendenza in flusso laminare e la grandiosità delle montagne danno una sensazione di sogno più che di realtà. Ma è un'emozionante realtà! Andiamo a girare attorno al Bianco? D'accordo! Andiamo sopravvento per prendere la dinamica del Bianco e passiamo sopra le guglie del «Gigante». Un leggero velo di nebbia sembra che disegni l'ascendenza dinamica ma, invece, i valori non sono positivi. Interrompiamo il tentativo per timore di rimanere in Francia e ci riappoggiamo all'enorme rotore della Val Ferret.

Riesce invece l'aggiramento della vetta del Bianco passando sottovento e girandole attorno in senso orario, sotto di noi vediamo schizzare uno standard di nazionalità sconosciuta, anche lui in evidente ricerca di «panorami» eccezionali.

L'oramai «solito» rotore della Val Ferret ci ridà, in pochi minuti, i quasi 5000 m che vogliamo avere, non di più perchè siamo senza ossigeno, e ci riaccompagna per qualche chilometro verso est. Calcinata s'avvicina velocemente e conserviamo un grande margine di quota, merito questo dello Janus e delle sue notevoli doti di veleggiatore.

CONOSCERE L' O.S.T.I.V.

di Pierluigi Duranti

Le premesse

Non appena l'aliante, superata una breve fase pionieristica, incomincia ad esprimere le sue reali possibilità come strumento di ricerca, il mondo scientifico ne è immediatamente interessato. Nasce così nel 1930, per iniziativa del Prof. Walter Georgii, ma per volontà di molti, la prima organizzazione internazionale per il Volo a Vela, l'ISTUS (International Study Organization for Soaring), con lo scopo di tenere in stretto contatto gli specialisti del settore, favorendo lo scambio delle reciproche esperienze e quindi lo sviluppo del Volo a Vela. Fra i membri del primo consiglio ISTUS è il nostro Generale Umberto Nannini.

Dopo circa dieci anni di attività i lavori dell'organizzazione vengono bruscamente interrotti dalla seconda guerra mondiale.

La fondazione e gli scopi dell'O.S.T.I.V.

La ripresa dopo la guerra è difficile specialmente per motivi economici, ma la volontà di non perdere quanto di positivo è stato fatto dall'ISTUS, ha infine nel 1948 la naturale conclusione della fondazione di una organizzazione, l'O.S.T.I.V. (Organization Scientifique et Technique Internationale du Vol à Voile).

Primo presidente dell'organizzazione viene nominato il dott. R. Jarlaud, vice-presidenti il dott. W. Eichenberger e l'ing. L. A. de Lange (attuale presidente) mentre il prof. W. Georgii viene eletto presidente onorario.

L'organizzazione, pur essendo inizialmente sostenuta dalla F.A.I., dovrà in seguito svincolarsene rimanendo un organo del tutto indipendente, ad essa affiliata. Essa si regge sui contributi annuali che gli Aero Clubs dei vari paesi «OSTIV Active members») le versano annualmente. Si legge nello statuto che l'O.S.T.I.V. è una organizzazione internazionale specia-

listica ed indipendente affiliata alla F.A.I., i cui scopi sono quelli di incoraggiare e coordinare internazionalmente la scienza e la tecnica del Volo a Vela, e l'uso dell'aliante nella ricerca pura ed applicata, favorendo la massima diffusione dei risultati di tali ricerche.

A tale scopo l'O.S.T.I.V. organizzerà, fra l'altro, durante ogni Campionato Mondiale di Volo a Vela, un Congresso per la presentazione di memorie tecniche e scientifiche su temi relativi al Volo a Vela.

Un po' di storia

Nel 1950, durante il terzo Congresso O.S.T.I.V. ad Örebro (Svezia), l'attività dell'organizzazione viene ulteriormente definita sotto la presidenza dell'ing. de Lange e vengono istituite due diverse sezioni: una, «scientifica», rivolta a temi di meteorologia più vicini alle necessità del volo a vela ed una, «tecnica», rivolta ai metodi di studio, al progetto ed alla costruzione di aliante e loro parti, in particolar modo con lo scopo di migliorare le prestazioni, le qualità di volo, la sicurezza ed il confort degli aliante.

Fra i numerosi e qualificati interventi dell'O.S.T.I.V. sugli orientamenti del volo a vela internazionale va citata la definizione di «Aliante di classe standard» che l'Organizzazione presenta nel 1956 su richiesta della FAI per ovviare la tendenza verso la costruzione di macchine eccessivamente sofisticate e costose che partecipano ai Campionati Mondiali riducendo le «chances» delle Nazioni economicamente e tecnicamente meno potenti.

La classe standard viene quindi introdotta la prima volta ai campionati del 1958 a Leszno (Polonia).

E' questa l'occasione per l'O.S.T.I.V. di creare anche un trofeo per il progettista dell'aliante standard che costituisca il

miglior compromesso fra costo, semplicità ed efficienza.

Viene anche mantenuta la tradizione, già avviata dall'ISTUS, di conferire, in occasione dei Congressi O.S.T.I.V., una targa a colui il quale abbia fornito, negli ultimi anni, il più valido contributo scientifico e/o tecnico al volo a vela.

In seguito verranno istituiti altri riconoscimenti anche per particolari prestazioni sportive.

Il «Sailplane development panel»

All'apparire della classe Standard nascono i primi problemi di valutazione dovendosi comparare vari tipi di alianti costruiti sulla base dei diversi regolamenti di aeronavigabilità.

Per questo motivo nel 1959 si incontrano a Vienna specialisti di normativa aeronautica per esaminare comparativamente i diversi regolamenti nazionali e, su queste basi, definire un regolamento O.S.T.I.V. per la classe Standard.

All'apertura dei lavori della Commissione, successivamente denominata: «Sailplane development panel», viene ulteriormente sottolineato il particolare spirito dell'O.S.T.I.V. e quindi del «Panel» stesso che, ben lungi dal voler imporre alle autorità nazionali, alla FAI o agli Aero Clubs, le norme così definite, agirà in maniera talmente prudente e conservativa, nei confronti dei regolamenti già adottati dalle diverse nazioni, da rendere pressochè automatica l'adozione delle norme O.S.T.I.V.

Così nel 1960 viene prodotto un primo documento contenente una «Proposta di regolamento» per la classe Standard, frutto del lavoro di specialisti di dieci Nazioni, sotto la presidenza dell'inglese B. S. Shenstone.

Successivamente, nel 1963, viene prodotto un Regolamento valido per qualsiasi categoria di alianti, sotto la presidenza dell'olandese Generale Ing. C. W. A. Oyens che, per ben dodici anni, sarà a capo del «Sailplane development panel».

Le edizioni del Regolamento si susseguono poi e ne cresce la diffusione.

A conferma di questo successo sta il fatto che, nel 1969, le rappresentative delle autorità aeronautiche di undici Paesi, riunite a Parigi per definire un regolamento di aeronavigabilità accettabile per i loro Paesi, adottano le norme O.S.T.I.V. come base di discussione. Numerosi Paesi, iniziando l'attività di regolamentazione per il Volo a Vela, adottano ufficialmente il regolamento OSTIV, o sue parti.

Ma forse il più valido riconoscimento dell'autorità che il «Panel» si è conquistato per la prudenza ed il rigore che l'hanno sempre caratterizzato, è l'adozione delle norme O.S.T.I.V. da parte delle autorità aeronautiche della Germania Federale.

Il «Sailplane development panel», che si riunisce ogni anno in uno dei Paesi rappresentati, è costituito da persone la cui partecipazione avviene per cooptazione da parte dei membri stessi e che coprono praticamente i più diversi aspetti tecnici ed operativi degli alianti.

Ne fanno infatti parte rappresentanti delle autorità aeronautiche nazionali, di Istituti aeronautici di ricerca ed universitari, di ditte costruttrici, progettisti e piloti qualificati.

Durante l'ultima riunione, svoltasi nel '75 ad Amsterdam, il Generale C. W. A. Oyens, per 12 anni presidente del «Panel», lascia l'incarico.

A sostituirlo viene chiamato, su invito unanime dei membri della commissione, il nostro prof. Piero Morelli, già membro della commissione dal 1963.

Da quanto visto si può dire che l'OSTIV, dopo 27 anni di attività, è viva più che mai ed è un qualificato testimone della storia tecnico-scientifica del volo a vela. Sfogliando la lunga serie di memorie presentate nei quattordici congressi O.S.T.I.V., si deve però constatare che la partecipazione italiana è stata piuttosto scarsa e si può riassumere nei nomi di Plinio Rovesti, G. A. Ferrari e pochi altri nel campo della meteorologia, e di Piero e Alberto Morelli (e spora-

dicamente alcuni altri) nel campo tecnico.

Sarebbe auspicabile che, in futuro, ci fossero anche altre persone disposte a contribuire per ravvivare la partecipazione tecnico-scientifica italiana.

Alcune notizie di interesse generale

Fra le numerose iniziative intraprese dall'O.S.T.I.V. nei suoi 27 anni di attività vanno ricordati:

- i tre corsi tenuti a Calcinate del Pesce (1963-64-66) e diretti dall'ing. H. Zacher, per esperti istruttori di pilotaggio e per piloti da performance;
- la speciale conferenza sulla standardizzazione delle previsioni del tempo tenutasi a Zell am See (Austria) nel 1971, con la partecipazione di specialisti di dodici Paesi sotto la guida del dr. J.P. Kuettner e del dr. S. Fraeschl.

In accordo con lo Statuto dell'organizzazione, che prevede come punto essenziale la diffusione dei risultati che derivano dalla sua attività, è stato prodotto un buon numero di pubblicazioni che

possono essere richieste alla segreteria come indicato in seguito.

L'associazione all'O.S.T.I.V. come Membri Individuali, è aperta alle singole persone, agli aero clubs locali e alle biblioteche. L'importo annuo è di 10 dollari (per anno solare) da versare al seguente indirizzo:

Amsterdam - Rotterdam Bank
P.O. Box 9003, The Hague, Holland
sul conto dell'O.S.T.I.V. (n. 47.34.62.346)
Postal giro of the bank n. 139616
L'associazione dà diritto:

- 1) all'abbonamento alla rivista mensile «Swiss Aero Revue», che contiene una Sezione dell'O.S.T.I.V. in cui vengono presentate memorie di Congressi O.S.T.I.V., resoconti su meeting e articoli tecnici e scientifici relativi al volo a vela;
- 2) all'acquisto delle «OSTIV publications» a costo ridotto (la somma deve essere versata in anticipo).

La Segreteria O.S.T.I.V. è al seguente indirizzo:

OSTIV Secretariat
Van Halewijnplein 37
VOORBURG (Z.H.) - Holland

Pubblicazioni disponibili:

	Prezzo per i membri O.S.T.I.V. (dollari U.S.A.)	Prezzo per i non membri (dollari U.S.A.)
OSTIV Publication IX (contiene le memorie presentate al Congresso di South Cerney, 1965)	3.50	4.25
OSTIV Publication X (contiene le memorie presentate al Congresso di Leszno, 1968)	3.75	4.75
OSTIV Publication XI (contiene le memorie presentate al Congresso di Alpine, 1970)	5.00	6.00
Airworthiness Requirements for Sailplanes (sept. 1971)	3.00	4.00
Sailplane Weight Estimation (primo capitolo della serie OSTIV: «Introduction to Sailplane Technology» di Walter Stender)	2.50	3.50

Di prossima edizione:
(prevista per la primavera 1976)

OSTIV Publication XII
(conterrà le memorie presentate
al Congresso di Vrsac, 1972)

OSTIV Airworthiness Requirements
for Sailplanes
(edizione aggiornata al 1975)

Sailplane Static Stability ad Control
(secondo capitolo della serie OSTIV:
«Introduction to Sailplane Technology»
di Piero Morelli)



sales

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

BUSTE :

Confezionate con ogni tipo di carta telata - per usi speciali -
per campioni senza valore - a sacco in carta.

BUSTE TEXSO :

Rinforzate con fili di nylon e con polietilene.

BUSTE TEXSONDA :

Buste brevettate in carta ondulata.

CARTELLE :

Raccoglitrice manilla con fustellatura in pieno.

ETICHETTE :

Con carte autoadesive, metallizzate, cartoncini - con stampa a
rilievo, tipografica, con laminati a caldo, flessografica rotativa.

Classe Club Internazionale

Ann Welch enuncia le motivazioni

Per ogni pilota che giunge in testa al Campionato Nazionale con l'aspirazione di volare nel Campionato del Mondo ce ne sono parecchi che desiderano volare in un buon contesto competitivo, senza essere tuttavia ai livelli o nelle posizioni di testa. Durante gli ultimi anni sono stati fatti — in diversi Paesi — numerosi sforzi per soddisfare questa necessità. La BGA sperimentò qualcosa al di fuori delle Classi Club e Sport nei Campionati Nazionali, sforzandosi di mettere sullo stesso piano di gara macchine differenti mediante handicap ed i tedeschi tennero la prima competizione internazionale di Classe Club nel 1972 limitandola a poche serie di modelli di aliante. Tutto considerato però il maggior stimolo in questo senso è venuto da Per Oberg, dell'Aeroclub svedese, con l'aiuto di Fred Weinholz della Germania tanto che nell'ultimo incontro CIVV veniva accettato il principio secondo cui una prima struttura della Classe Club Internazionale doveva essere inserita nel regolamento sportivo.

«...una classe nella quale i costruttori trovano spazio per costruire nuovi modelli...».

L'essenziale motivazione di una Classe Club è che il finire in testa alla gara dovrebbe essere circoscritto a percorsi senza handicap e che in questa Classe i costruttori devono poter inserire nuovi modelli. Cosa non è questa Classe e cosa non deve diventare è invece un rifugio sempre più stipato di vecchi ed obsoleti alianti dalle più disparate e differenti prestazioni. E non deve essere permesso neppure che diventi uno sbocco per piloti che la usino come loro allenamento per il Campionato Mondiale, volando con alianti di classe open con handicap, poichè tutto ciò tenderebbe a sminuire il precipuo scopo della Classe Club. Ogni pilota che entra dovrebbe volare con una sua macchina in accordo con le regole della Classe Club. Per avere successo la Classe Club deve es-

sere una attrattiva per i piloti perchè la loro macchina potrà soddisfare la loro voglia di salire a grandi altezze durante il fine settimana — come pure il volo di gara — e perchè i costruttori saranno stimolati a produrre serie di buone qualità. La Classe dovrà avere naturalmente una serie di regole che stabiliscano in quali termini debbano svolgersi le gare e comprendere le necessarie restrizioni. Alcune limitazioni dovrebbero essere fondamentali come il contenimento delle dimensioni mentre altre potrebbero essere applicate solo in occasione delle gare: ad esempio il divieto di caricare acqua. Se qualche aliante è dotato di serbatoi per l'acqua, da utilizzarsi fuori del contesto della gara, ciò non ha importanza; si dovrebbe però stabilire di penalizzare un costruttore che non provvede l'aliante di serbatoi per l'acqua al fine di tenere più bassi i prezzi! Qualunque cosa le regole stabiliscano, queste dovrebbero tenere conto comunque molto seriamente dei bisogni dei piloti e dei Clubs che determineranno in definitiva i modelli. Se il carrello debba essere fisso o retrattile, per esempio, dovrebbe essere deciso dalla maggioranza dei compratori; è altresì vero che il carrello fisso è più economico di uno retrattile e quindi i costruttori hanno da provvedere per entrambi i casi con il risultato che il tutto si aggiunge al costo totale: il compromesso ideale è difficile da raggiungere perchè troppa gente ha troppe differenti idee!

Sarebbe necessario naturalmente qualche meccanismo atto a cambiare le regole della Classe, su una predeterminata scala di tempi, in modo da assicurarsi che gli aeromobili rientranti nella classe stessa siano sempre quelli che si desiderano costruire e sui quali si desidera volare.

La Classe deve assicurare buone competizioni ad un certo settore di piloti internazionali così che diventi internazionale per suo diritto.

Se si stabilisce che il regolamento e l'organizzazione inseriscano buone gare in luoghi interessanti, la Classe diventerà sicuramente molto popolare acquisendo il grado di una Competizione Internazionale a grande respiro e non un Campionato del Mondo ristretto a pochi. Ci dovrebbero essere competizioni in Europa, Australia ed Asia, nelle Americhe oppure queste potrebbero essere limitate agli Stati del nord o agli USA. Allora con qualche intervallo di tempo si potrebbe tenere anche un Campionato della Classe Club Internazionale, se questo è — infine — ciò che i piloti desiderano. « ... un allenamento specializzato per esperti piloti e principianti ... ».

Le regole della Classe riguardo gli aeromobili dovrebbero essere internazionali, a carattere specifico con chiare indicazioni sugli scopi ed i requisiti della organizzazione. Le direttive logistiche da seguire per le agevolazioni ai piloti, il

mangiare, la loro sistemazione dovrebbero essere improntate al criterio della riduzione dei costi. La vita in campeggio potrebbe essere incoraggiata come positiva e le altre cose, che portano gli organizzatori delle squadre partecipanti a spese non necessarie, assolutamente scoraggiate.

In aggiunta alle competizioni internazionali si propone una classe formale dove piloti esperti e meno possano allenarsi con compiti di gara tagliati sulle necessità dei futuri contendenti del Campionato del Mondo. Questo probabilmente metterà in grado i piloti più giovani di entrare, per quanto possibile, subito in lista.

Per concludere ritengo che una Classe Club Internazionale, tesa inizialmente a livelli pressapoco equivalenti a quelli della attuale Classe Standard, debba avere un grande futuro.

(da *Sailplane & Gliding* a cura di A. Lanzi)

Chiaralba

tintoria meccanica moderna s. p. a.

Sede Legale COMO - Cap. Sociale L. 84.000.000
22100 COMO - CAMERLATA
Via 1° Maggio, 14 - Tel. 031/501849



LAVORAZIONI PER CONTO TERZI

TINTURA,

INCANNAGGIO

E TORSIONE DI FILATI

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

club aerostatico italiano

associazione sportiva per il volo in pallone libero

sede sociale: aeroporto di bresso - milano

Un avvenimento eccezionale

Storia, letteratura e sport in una simpatica ed originale manifestazione: per la prima volta nella storia un'opera letteraria sulle origini dell'aeronautica è stata ufficialmente presentata con una ascensione in pallone libero. Domenica 7 dicembre 1975, con partenza dalla nostra base permanente di volo in Mantova, l'aerostato «I-CAIT» pilotato da Enzo Cisarò, ha effettuato un volo per celebrare l'uscita in Mantova del volume dell'Avvocato Luigi Pescasio intitolato «Rarità bibliografiche aeronautiche dei secoli XVII, XVIII e XIX» e sancire contemporaneamente l'inizio di una collabo-

razione che sarà certamente proficua, tra il nostro sodalizio ed il «Circolo Biliofilo Aeronautico».

Il volo ha potuto aver luogo malgrado le condizioni meteo quasi proibitive, una densa nebbia gravava da più giorni su quasi tutta la pianura padana, a dimostrazione della grande affidabilità dell'aerostato: il 7 dicembre nessun altro mezzo avrebbe potuto decollare ed atterrare nella zona di Mantova in condizioni di piena sicurezza, come invece ha fatto l'I-CAIT.

La carica dei seicento

Riprendendo quanto già pubblicato nel precedente n. 112, riportiamo due articoli apparsi sul quotidiano «Il Sole - 24 Ore», per maggior informazione dei nostri lettori ed a dimostrazione che la pentola sta bollendo.

Speriamo non facciano altri errori dattilografici e che la situazione non costringa a spegnere il gas!

L'Aeroclub chiede l'esenzione dall'Iva su acquisto velivoli

Roma, 10 gennaio

Una definizione del problema dell'aggravio IVA per i velivoli dell'aviazione generale è stata chiesta al ministero delle Finanze da parte dell'Aero Club d'Italia, in vista della pratica attuazione del pro-

gramma di rinnovo della propria flotta. Correzioni alla percentuale attuale dell'imposta — che per il settore in questione è passata tra il 1973 ed il 1974-75 dal 18% al 30% — oltre a risollevarne le sorti

dell'industria che opera nel campo eviterebbe, secondo gli esperti, un'assurda operazione della quale sarebbe protagonista sempre il danaro dello Stato.

Infatti, all'acquisto dei nuovi velivoli da parte dell'Aero Club avverrà con il contributo dello Stato, di cui il primo, per uno stanziamento pari a due miliardi e 240 milioni di lire, è stato inserito nel bilancio per il 1975, poco prima della crisi governativa. Una parte dello stesso danaro dovrebbe, quindi, essere utilizzata per il pagamento dell'imposta valore aggiunto.

«E' da auspicare — ha dichiarato il presidente dell'Aero Club d'Italia, Teti — che il ministero delle Finanze accolga con sollecitudine l'istanza dell'Aero Club tendente a confermare la interpretazione da esso data all'ultima versione della legge sull'IVA che esonera dal pagamento della stessa gli aerei acquistati dallo Stato o dagli enti pubblici. Gli aeromobili acquistati dall'Aero Club d'Italia e da distribuire quindi agli Aeroclubs locali non sono infatti beni di lusso, bensì strumenti di lavoro.

«D'altra parte l'articolo 4 della legge istitutiva dell'ente, nonché l'articolo 5 del suo statuto, prevedono un registro di iscrizione degli aeromobili a favore dei quali sono limitate le particolari agevolazioni concesse. Gli aerei da addestramento — ha continuato Teti — dovrebbe-

ro essere esentati dall'imposta.

«Nel predisporre il quadro di ristrutturazione della flotta degli Aeroclubs — ha aggiunto Teti — ci siamo rivolti, dallo scorso novembre, al dicastero delle Finanze per sollecitare un emendamento della legge sull'IVA, su proposta governativa, almeno per ciò che riguarda gli aerei da addestramento, che dovrebbero essere completamente esentati dal prelievo fiscale. Un incontro chiesto dallo Aeroclub e da effettuarsi presso il Ministero non ha avuto ancora luogo. Ora assume carattere d'urgenza in relazione al vicino inizio dell'accennato rinnovo della flotta».

Il presidente dell'Aero Club d'Italia ha sottolineato anche l'aspetto strettamente industriale del problema, affermando che l'industria aeronautica italiana, che pure troverebbe adeguato spazio nella produzione di aeromobili leggeri, con l'aggravio dell'IVA ha quasi abbandonato totalmente il mercato e quelle poche case costruttrici che ancora producono avviano i loro manufatti verso il mercato turistico estero, stante la ridottissima ricettività di quello interno.

Dal momento del passaggio dell'incidenza IVA dal 18% al 30%, la vendita in Italia di velivoli per l'aviazione leggera ha subito un calo valutabile in alcuni casi in oltre il 90%.

Il rinnovo della flotta degli Aeroclub

Prossima selezione degli aerei offerti dalla nostra industria

Roma, 13 gennaio

Una prima selezione dei velivoli offerti dall'industria per il rinnovo della flotta degli Aero Clubs nazionali sarà effettuata dalla speciale commissione tecnica nominata dall'Aero Club d'Italia nel corso di una riunione che sarà convocata verso

la metà di gennaio. La commissione, presieduta dall'ing. Guido Focacci e composta da esperti dell'Aero Club d'Italia, del ministero dei Trasporti — Direzione generale Aviazione Civile — e del Registro aeronautico italiano, stabilirà anche un

primo calendario di convocazioni per la effettuazione delle prove. Un gruppo di lavoro, composto da membri della commissione, sta predisponendo infatti gli standards di prove a terra ed in volo delle macchine che scaturiranno dalla prima selezione. Da sottolineare che negli ultimi giorni la commissione ha ricevuto varie risposte dalle industrie. Il rinnovo della flotta, rientrando nel piano di sviluppo dell'Aero Club d'Italia, consentirà tra l'altro di scendere dagli attuali 86 diversi tipi di velivoli a 4 o 5 con sostanziali economie di gestione sia per l'approvvigionamento e lo stockaggio dei ricambi, sia per la specializzazione del personale addetto alla manutenzione e revisione.

«Con un'azione concordata, l'industria nazionale è in grado di fornire la soluzione ottimale, con concreti vantaggi nel campo dei costi d'acquisto e di manutenzione»: è quanto afferma il «club» costituito da Partenavia, Siai-Marchetti Divisione aviazione generale, e Caproni Vizzola lanciando, per il concorso di Aero Club d'Italia per il rinnovo della flotta, il «programma RF» (Rinnovo Flotta). Punti salienti del programma — riferisce Air Press — sono: 1) i modelli proposti sono «disegnati dal cliente» perchè costituiscono le versioni aggiornate ed appositamente studiate per gli Aero Clubs di tipi nati sin dall'inizio per l'aviazione generale, che hanno accumulato un'esperienza pluridecennale; 2) la grande flessibilità d'impiego permette a solo otto tipi base di rispondere pienamente nelle varie versioni alle specifiche dell'Aero Club per tutte le missioni previste; 3) per i singoli Aero Clubs esistono larghe possibilità di scelta in base alle proprie esigenze (utilizzazioni, orografia, condizioni meteo); 4) su tutti i velivoli è attuata la completa unificazione dei motori (i ben noti e diffusi Lycoming), degli impianti (strumenti, radio, avionica) e di molti particolari (ruote, attuatori, ecc.). Questi i modelli proposti: Partenavia «Oscar» P. 66C-150, biposto affiancato semiacrobatico per scuola di 1° periodo e turismo; Siai-Marchetti S. 205 AC, quadriposto 200 CV a carrello fisso, per scuola di 2° periodo, radionavigazione e turismo; Siai-Marchetti S. 208A, pentaposto 260 CV con elica a passo variabile e car-

rello retrattile, per navigazione strumentale e turismo e per il traino alianti; Partenavia P. 68B e Siai-Marchetti S 210 (entrambi con 2 motori da 200 CV sovralimentati, il primo a 6 e il secondo a 4-6 posti) per la scuola bimotori e turismo ogni tempo (il primo anche per scuola paracadutismo); Partenavia P. 68RT «Victor» (a carrello retrattile) per scuola plurimotori, radionavigazione ad alta quota e turismo ogni tempo; Siai-Marchetti S. 190 (biposto, 200 CV con elica a passo variabile, o 260 CV per uso su campi corti, sviluppato dallo SM. 1019, lo Stol a turbina adottato dall'Esercito) per traino alianti e, in apposita variante, per scuola idrovolanti; Partenavia «Oscar» P. 64 CT quadriposto 180 CV, per traino alianti, addestramento e turismo; Siai-Marchetti SF. 260B, 2-3 posti e 260 CV, per l'addestramento acrobatico e le competizioni. Infine il settore alianti e motoalianti, coperto interamente da Caproni-Vizzola con: «Calif» A. 20S per scuola alianti 1° periodo, «Calif» A. 21S per la scuola alianti di 2° periodo e competizioni, «Calif» MA. 20S (conversione motoalante, effettuabile in 15 minuti applicando un motore con elica intubata sul dorso dell'A. 20S) e «Calif» A. 21J motoalante di alte prestazioni con turbogetto. Anche Procaer Srl di Milano ha presentato — informa Air Press — varianti «ad hoc» del proprio tipo più affermato (tutte tratte da versioni già omologate secondo le norme FAA), il «Picchio» progettato da Stelio Frati: i relativi prototipi sono costruiti da Generalavia di Pioltello. Le nuove versioni proposte ad Aero Club sono: F. 15T, biposto a carrello fisso con motore Lycoming da 150 CV; F. 15F, bitriposto a carrello retrattile e motore Lycoming da 200 CV, interamente acrobatico; e F. 15E, quadriposto a carrello retrattile per turismo veloce, già proposto per il collegamento militare. Procaer ha comunicato che nelle officine di Pioltello, recentemente omologate dal Registro aeronautico italiano, sono attualmente in costruzione i prototipi F. 480 «Cobra» — nuova versione interamente metallica e col nuovo turbogetto a doppio flusso Turbomeca DF. 600 da 640 Kg/spinta — e F. 30, cargo rustico prevalentemente destinato all'impiego in aree prive di infrastrutture, e che la linea voli della ditta

a Bresso è in corso di certificazione da parte del Rai, mentre un importante gruppo finanziario acquisterà probabilmente una significativa partecipazione in Procaer per garantire i mezzi per la produzione di serie dei velivoli: questa avverrà in uno stabilimento dell'Italia Centra-

le, in una zona depressa, ma dove esistono maestranze con lunga tradizione nelle costruzioni aeronautiche. Qualora le trattative si concludano favorevolmente, Procaer sarebbe aperta alla collaborazione con tutti i costruttori nazionali attivi nell'aviazione generale.

APPUNTI PER IL CORSO TEORICO

L'A.V.M. ha recentemente composto un utile fascicolo di appunti per il Corso teorico per il conseguimento del brevetto «C» di volo a vela.

Il fascicolo, di oltre 40 pagine, si articola in tre parti:

— Appunti di meccanica del volo ad uso dei piloti volovelisti, a cura dell'Ing. Piero Morelli;

— Strumenti di bordo, a cura dell'Ing. Piero Cella;

— Regole dell'Aria e Diritto aeronautico. Manca ovviamente la parte meteo alla quale provvedono i libri di Plinio Rovesti. Le Scuole di pilotaggio od i singoli interessati possono richiedere la pubblicazione a:

GIORGIO FRAILICH
Via del Caravaggio, 25 - Milano.

Il prezzo è di L. 3.000 la copia e di L. 30.000 il pacco di 12 copie.

ALIANTE IN VENDITA:

A.2, anno 1969, ore di volo 260, strumentazione standard

L. 3.300.000

Carrello di traino COARVA L. 350.000

Scrivere a:

GIOVANNI BULGHERONI
Via Lazio 19 - Tel. 0332/23.92.13
21100 VARESE

avviso:

DAS STILLE ABENTEUER L'AVVENTURA SILENZIOSA

di G. v. Kalckreuth

Informiamo coloro che hanno prenotato il volume che la consegna subirà qualche ritardo in quanto la prima edizione è stata esaurita.

Contiamo di poter ricevere i volumi richiesti entro il prossimo aprile.



TROFEO COLLI BRIANTEI

GARA NAZIONALE DI VOLO A VELA - MANIFESTAZIONE DI ACROBAZIA AEREA

organizzata dall'Aeroclub Volovelistico Milanese

Perchè il II° Trofeo Colli Briantei

La prima edizione doveva collaudare la formula: partenze simultanee, punteggi alla Giro d'Italia, semplificazione estrema di tutta la struttura organizzativa, premi abbondanti e qualitativamente consistenti. Nello stesso tempo la Gara, collocata sull'aeroporto più baricentrale delle basi prealpine, rappresentava la buona occasione per dimostrare la capacità di collaborazione tra i relativi Clubs volovelistici.

Questa seconda edizione, oltre a ripetere i già collaudati schemi e a introdurre la classe libera in sostituzione di una classe club oramai agonizzante, vuole essere anche un avvenimento di grande risonanza sportiva; dovrebbe in sostanza segnare l'evasione del Volo a Vela dal limbo della notizia dove è rimasto relegato per decenni dal giornalismo sportivo. Ignorato, o ricordato soltanto per le occasioni meno felici e, comunque, mai partecipato ad un largo pubblico in senso strettamente sportivo, il Volo a Vela agonistico italiano vuole cogliere con questa prima gara di stagione la sua pri-

ma rivincita con l'informazione sportiva. La gara si inquadra in un programma ben studiato e articolato che è stato preparato con cura e con impegno nell'intento che tutto ciò sia di vantaggio per tutto il Volo a Vela nazionale.

Ecco perchè si è chiesto ai concorrenti il «sacrificio» di impegnare la prima giornata del 22 maggio per un briefing da tenersi a Campione d'Italia. Siamo certi che i piloti, compreso questo spirito, affronteranno con responsabile sopportazione il programma per così dire «mondano» loro imposto.

Va infine tenuto presente che la partecipazione al Trofeo Colli Briantei e successivamente al Campionato Italiano consentirà di concorrere per l'assegnazione del «Trofeo Garelli» che sarà assegnato al vincitore della «combinata» delle due manifestazioni.

Vi attendiamo pertanto numerosi e caricati.

E speriamo che il tempo ci assista!

Il vulcanico Trentini — che sta curando un numero unico delle manifestazioni sportive volovelistiche nell'arco dell'anno — ci raccomanda di ricordare che la partecipazione al Briefing di Campione è obbligatoria per i concorrenti ed avrà

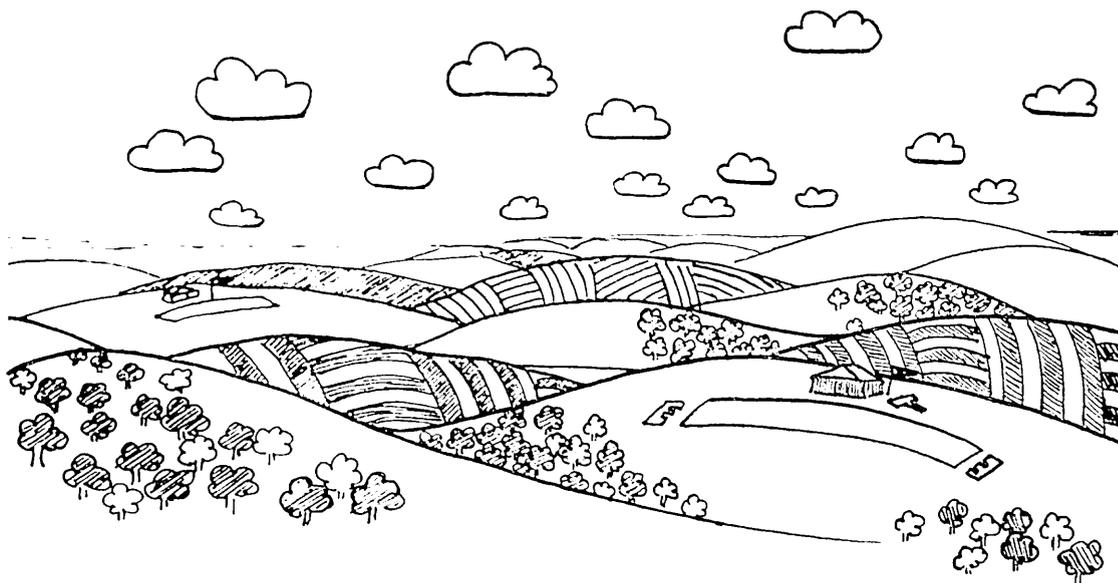
il seguente orario:

- ore 14 - partenza dei pullmans del Casinò da Alzate Brianza (aeroporto)*
- ore 15 - inizio Briefing sala superiore Casinò*
- ore 17 - spettacolo con drink per i partecipanti*
- ore 18 - visita sala da gioco*
- ore 19 - partenza dei pullmans dal Casinò*

La gara proseguirà nei giorni 23-24-25-26 maggio mentre la premiazione sarà fatta nel giorno 27 maggio durante la Manifestazione Aerea (che sarà rimandata al giorno 30 in caso di pioggia).

Un'altra manifestazione, probabilmente chiamata «Primavera, incontro col Volo a Vela», avrà luogo ad Alzate per portare il volo a vela a contatto coi giornalisti, la televisione e la radio, per una più ampia collaborazione e diffusione.

Altre notizie riguardanti anche il Trofeo Garelli verranno comunque pubblicate sul prossimo numero di «VOLO A VELA».



NUOVO! Vendo

LIBELLE CLUB

ore 1 (una)

con o senza strumentazione

RIVOLGERSI

Sig. ALBINI - Calcinate del Pesce (Varese) - Telef. 0332/233394

Non percorrere mai 300 Km. TUTTI verso Est!



In Italia le gare sono poche e per cercare di accumulare esperienza occorre emigrare. La Germania, niente di meglio per tutti, è il Paese di favola: cumuli, buoni piloti, atterrabilità del Land. A nord delle Alpi c'è però un difetto... piove!

La competizione di Hähnweide 1975 presso Stoccarda è un appuntamento internazionale da non perdere (se potete). 80-90 alianti si disputano in bellissimi circuiti di 300-500 Km. i premi in palio, attraverso meravigliosi voli tra cumuli e una miriade di aeroporti.

In meno di un'ora, trainati dai velocissimi Robin e Morane ci si trova in volo tutti assieme in roccoli di 20-30 in attesa dell'apertura traguardo. Si cerca di organizzare tutto, programmare, sistemare le carte, rotte ecc.; per quanto possibile alla nostra navigazione e alle volte... Questo è capitato al sottoscritto.

Utilizzavo quest'anno, alla mia seconda presenza in questa gara, una nuova carta di navigazione al 250.000 dell'Aero Club Tedesco. Favolosa, edita nel '75, c'era «tutto», sembrava quasi di avere delle fotografie delle rotte dove si volava.

Il giorno antecedente al fattaccio, copertura, temporali e rovesci; tengo a ricordare che la commissione sportiva che assegna i temi ha la mano pesante in questa parte della Germania; 80 alianti

atterrano fuori campo (compreso il sottoscritto) per meteo avversa, nessuno rientra in aeroporto. Atterro vicino ad un altro aliante tedesco, il quale gentilmente mi fa da ponte con un contadino che ha disponibile il telefono per contattare Franco e Antonio. Occorrono notizie precise. A sera sono dell'avviso che la meravigliosa carta da volo mi lascia perplesso per quanto riguarda l'atterrabilità con le relative stradine per il recupero (naturalmente non visibili nella carta aeronautica).

Il giorno dopo, per stare sul leggero, (stessa meteo) ci assegnano un tema triangolare di 440 Km. (sic). Dopo il briefing carteggio per una buona mezz'ora e quindi riunite carte, cosciale, regolo, vado a raggiungere Franco e Antonio che nel frattempo hanno sistemato in zona di partenza l'aliante.

Giove pluvio si scatena; rapida concentrazione in linea dei piloti, variazione del tema con partenza quasi immediata per una rotta di andata e ritorno solo su un altro pilone. Ormai seccato (direi bagnato) e valutando la giornata come la precedente, penso all'ormai sicuro fuori campo a poche decine di Km. da casa ed ai problemi del relativo recupero. Rapidamente (e stupidamente) butto la bella carta tutta preparata, mi accontento di un foglio parziale del 200.000 della Shell autostradale, che però è molto ben segnata per quanto riguarda stradine secondarie (non mi accorgo invece, che la rotta che dovrò seguire è vicinissima e quasi parallela al bordo superiore della carta).

Vado per aria contro voglia e mi trovo nel roccolo. Le ascendenze deboli ed il plafond iniziale tra i 400 e 700 metri rendono la prima parte del volo alquanto penosa. Si vola di campo in campo quasi con la mano sulla leva del carrello! Nella zona di Aalen a 50 Km. da casa, inizia un buco di sereno e le prime vere termiche. La selezione tuttavia è stata numerosa, lo rilevo dalle rade co-

municazioni radio da cui non capisco nulla e dai numerosi alianti posati lungo la rotta. Occorre ora muoversi con estrema prudenza. Vale la vecchia regola del «Prima star su poi .. correre».

Sento Viscardi e Gavazzi, altri due piloti italiani in gara nell'altra categoria, in lotta, ma anche in crisi, e prossimi al fuori campo. S'impone una scelta di rotta non potendo mantenere quella attuale. Dirigo accostando più a nord ed inizia quella che sarà la parte più bella del volo. Mi reputo fortunato per la decisione e mi rallegro: dai pochi sprazzi di sereno nuovi cumuli mi permettono di salire; in breve sono a 2000 metri e mi rimetto in rotta (o almeno credo!).

Prima verifica di navigazione tutto o.k. (fiume-ponte-paese). Altri cumuli attirano la mia attenzione e mantenendo 60 bussola inizio un tratto veloce con buone ascendenze - velocità 200. A questo punto il cronometro mi dice che dovrei essere dalle parti del pilone; controllo,

si; ma, ecco si quasi. In poche parole quello che vedo non va d'accordo con la mia carta di navigazione! Strade-ferrovie-ponti sono disposti in ordine «diverso» al previsto. Che fare?

Tra le ipotesi valuto di essere ancora indietro per la poca velocità iniziale e decido di mantenere la rotta 60° ancora. In giro, nessuno. Ora la meteo è buona e consente ascendenze medie di +2 m/s. Attraverso una larga zona boschiva e con disperazione mi trovo davanti una grande città «non» prevista, individuo tre aeroporti (saprò poi che era Norimberga!) da cui mi tengo però lontano per l'intenso traffico di linea che scorgo in distanza.

Continuo a fare ipotesi di dove posso essere capitato, senza possibilità di controllare via radio. Decido tuttavia di non atterrare, la meteo me lo consente, e quindi di continuare ostinatamente il volo. A posteriori vedrò questo, che 4 ore di volo già affettuate ed il nervosismo



Franco Civello - Antonio Montanari - Maria Grazia (Franca) e Giorgio Villani - rispettivamente : Capo squadra - Aiutante - Teorica di gara - Pilota del Kestrel N. 98

hanno influenzato questa decisione, presa senza un significato di rotta e di navigazione. Non voglio credere nella possibilità di aver commesso un simile errore. Devo sinceramente ammetterlo: è stato duro convincermi che ormai «non» sapevo dove ero, nè potevo rimediare (veniva fuori l'«io» pilota). La prova purtroppo era ormai perduta!

Il problema a questo punto era di fare più Km. possibili, sperando di arrivare in vicinanza del pilone ed ottenere almeno un onorevole fuori campo con un po' di punti per la classifica.

Detto fatto mi rimetto in rotta, sempre per 60°. Supero varie zone alberate e quindi dopo circa un'ora attacco una zona di alte colline che salgono verso est. La sera ormai prossima ed i folti boschi senza più strade che ormai vedevo sotto di me, mi rendevano sempre più perplesso circa la mia strana situazione: «disperso in volo nella zona nord-est della Germania Federale».

Improvvisamente circa 20 Km. indietro vedo il classico luccichio di un aliante solitario. Mi si apre il cuore: decido di ritornare sui miei passi, più per una vicinanza morale al collega e di spendere parte della mia quota in tale direzione. Questo con poche spirali si avvicina ad un aeroporto il cui nome sul tetto dell'hangar, pur non essendo sulla mia carta, mi era noto per essere la sede del Campionato Nazionale tedesco 1975: Aeroporto di Bayreuth, oltre 150 Km. a est del pilone!

Una risata nervosa scoppia in cabina e, devo ammetterlo, un brivido contemporaneamente mi assale; sono entrato nella zona di volo vietata che separano le due zone ovest ed est, sono arrivato senza ombra di dubbio a meno di 10 Km. dalla Cecoslovacchia! Se non avessi scorto il luccichio dell'aliante, certo delle belle rogne non me le toglieva nessuno. Pilota italiano, con aliante immatricolato tedesco che atterra in Cecoslovacchia con carte, macchine fotografiche, me li immagino già i titoli.

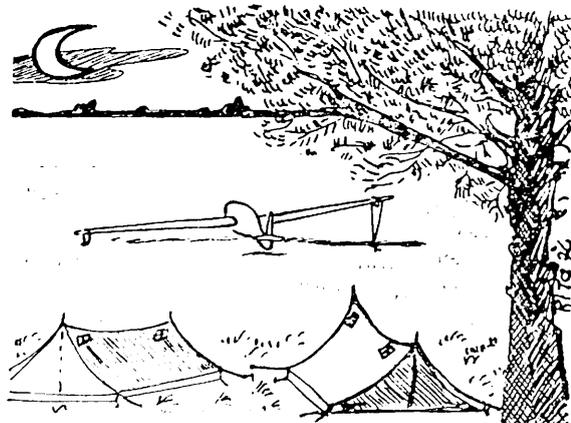
A terra feste e risate dei piloti tedeschi al racconto del volo, e con squisita cortesia sportiva attendono in sei la mia

squadra in aeroporto fino all'una di notte per aiutarmi a smontare l'aliante

Dopo non c'è storia, solo considerazioni nella notte tra gli amici ancora increduli, Franco e Antonio, che mi riportano verso Stoccarda, dove arriviamo, dopo 770 Km., alle 7.30 del mattino.

Morale e sermoncino: le carte di navigazione devono essere di scale appropriate per la navigazione in programma come pure le aree servite dalle mappe devono tener conto di possibili deviazioni meteo o tecniche che alle volte occorre fare.

Giorgio Villani

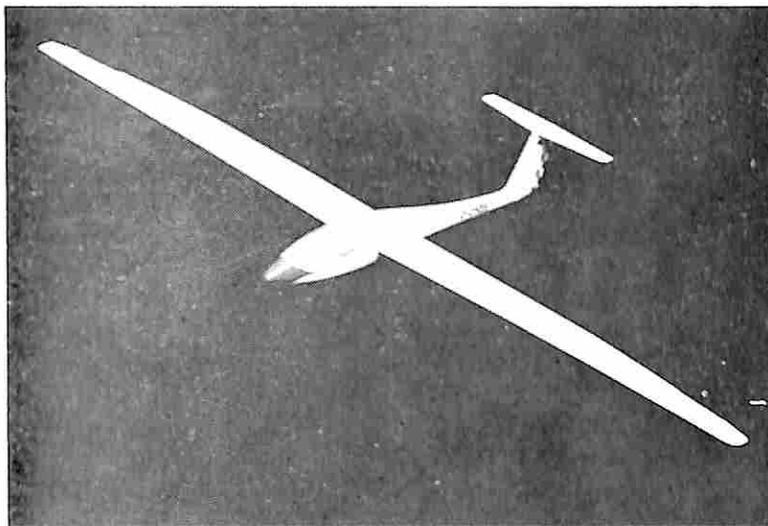


I RECORDS AL 31 GENNAIO 1976

MONOPOSTI	MASCILI		FEMMINILI		
	ITALIANI	MONDIALI	ITALIANI	MONDIALI	
D I S T A N Z A	IN LINEA RETTA	Km 542.— - 20.2.63 Leon. Brigliadori Uribel (Argentina)	Km 1460,8 - 25.4.72 H. W. Grosse (Germ Occ.) ASW 12	Km 316.— - 20.2.63 Orsi Adele Skylark 4 (Argentina)	Km 749.2 - 6.7.39 O. Klepikova (URSS) Rot-Front 7
	CON META PREFISSATA	Km 513.— - 16.8.66 M. Stucchi St. Austria (Francia)	Km 1231,8 - 16.4.74 H. W. Grosse (Germ Occ.) ASW 12	Km 316.— - 20.2.63 Orsi Adele Skylark 4 (Argentina)	Km 731.6 - 29.7.66 T. Zaiganova (URSS) A 15
A L T E Z Z A	IN ANDATA E RITORNO	Km 668.— - 9.5.73 A. Pronzati - Libelle R. Monti - St. Cirrus	Km 1260,44 - 5.5.73 W. Holbrook (USA) Libelle H. 301	Km 526.— - 13.6.71 Orsi Adele Kestrel 17	Km 672.2 - 29.5.73 A. Dankowska (Polonia) Jantar
	IN TRIANGOLO	m 10.031 - 22.9.58 G. A. Ferrari Canguro	Km 1012,2 - 6.6.75 H. W. Grosse (Germ. Occ.) ASW 17	m 6.492 - 18.11.64 Orsi Adele Skylark 4	Km 769.4 - 2.6.75 A. Dankowska (Polonia) Jantar
ALTEZZA ASSOLUTA	m 9.031 - 22.9.58 G. A. Ferrari Canguro	m 12.894 - 25.2.61 P. Blike (USA) Schweizer 1.23 E	m 5.470 - 30.4.70 Marisa Seren B. M. 100 S	m 9.119 - 13.1.61 A. Burns (GB) Skylark 3B	
GUADAGNO DI QUOTA	Km/h 127,626 - 17.8.74 W. Vergani Nimbus 2	Km/h 165,348 - 15.8.74 K. Brieglib (USA) Kestrel 17	Km/h 127,204 - 19.8.75 Orsi Adele Kestrel 604	Km/h 127.204 - 19.8.75 Orsi Adele (Italia) Kestrel 604	
DI 100 KM	Km/h 103,838 - 18.8.74 W. Vergani - Nimbus 2 R. Monti - Kestrel 604	Km/h 153,43 - 3.3.72 W. Neubert (Germ. Occ.) Kestrel 604	Km/h 81,317 - 13.8.74 Orsi Adele Kestrel 604	Km/h 114,45 - 11.2.72 Sue Martin (Australia) Kestrel 17	
DI 300 KM	Km/h 85,769 - 20.7.71 F. Piludu Libelle (Francia)	Km/h 140,33 - 31.1.75 M. Jinks (Australia) Nimbus 2	Km/h 88,8 - 25.1.74 Orsi Adele Kestrel 604 (Australia)	Km/h 113.9 - 16.10.74 Y. Leeman (Sud Africa) Libelle H 301	
DI 500 KM		Km/h 122,77 - 5.1.75 G. Eckle (Germ. Occ.) Nimbus 2		Km/h 73.6 - 2.6.75 A. Dankowska (Polonia) Jantar	
DI 750 KM		Km/h 88,25 - 6.6.75 H. W. Grosse (Germ. Occ.) ASW 17			
DI 1000 KM					
VELOCITA' IN TRIANGOLO					

I RECORDS AL 31 GENNAIO 1976

BIPOSTI		MASCCHILI			FEMMINILI		
		ITALIANI	MONDIALI	ITALIANI	MONDIALI	ITALIANI	MONDIALI
Distanza	IN LINEA RETTA	Km 400,5 - 8.8.66 Mantica/Grassi CVV.8	Km 970,4 - 27.1.75 Renner/Geissler Calif A.21 (Australia)		Km 864,86 - 3.6.67 Pavlova/Filomeckina Blanik (URSS)		
	CON META PREFISSATA	Km 217,— - 30.4.66 Giusti/Barazzetti CVV.8	Km 714,— - 25.4.72 Baumgartl/Schewe ASK.13 (Germ. Occ.)		Km 864,86 - 3.6.67 Gorokova/Koslava Blanik (URSS)		
IN ANDATA E RITORNO	IN ANDATA	Km 398,— - 21.4.73 Pronzati/Orsi A. ASK.13	Km 751,3 - 26.7.75 Minghelli/Gravance Prue II-A (USA)		Km 515,82 - 6.6.73 Gorokova/Tinkova Blanik (URSS)		
	IN RITORNO						
IN TRIANGOLO	IN TRIANGOLO						
	ALTEZZA ASSOLUTA	m 7.980 - 8.5.65 Balbis/Grande Blanik	m 13.489 - 19.3.52 Edgard/Kleiforth Pratt-Read (USA)		m 10.809 - 5.3.75 Nuft/Duncan Schweizer 2.32 (USA)		
GUADAGNO DI QUOTA	GUADAGNO DI QUOTA	m 6.600 - 8.5.65 Balbis/Grande Blanik	m 12.500 - 5.11.66 Josefczak/Tarczon Bocian (Polonia)		m 8.430 - 17.10.67 Dankowska/Matejska Bocian (Polonia)		
	DI 100 KM	Km/h 80,462 - 12.8.66 Giusti/Fraenza CVV.8	Km/h 142,919 - 18.7.74 Holighaus/Piarre Janus (Germ. Occ.)		Km/h 101,75 - 17.8.74 Orsi A./Golin Calif A.21 (Italia)		
VELOCITA' IN TRIANGOLO	DI 300 KM	Km/h 94,5 - 21.4.73 Vergani/Nidoli Calif A.21	Km/h 122,06 - 24.8.74 Makula/Serafin Calif A.21 (Polonia)		Km/h 97,741 - 18.8.74 Orsi A./Bellingeri Calif A.21		
	DI 500 KM	Km/h 88,9 - 25.1.74 Serra/Cattaneo Calif A.21 (Australia)	Km/h 114,86 - 20.7.74 Makula/Orsi Adele Calif A.21 (Polonia)		Km/h 69,6 - 29.5.68 Zaiganova Lobanova Blanik (Polonia)		
DI 750 KM							
DI 1000 KM							



TWIN ASTIR

**Astir biposto
della
Grob
Flugzeugbau**

Con la realizzazione del biposto in resina rinforzata Twin-Astir, ci siamo preoccupati di offrire sul mercato, così come per l'Astir CS, una macchina di impiego universale.

I requisiti fondamentali sono quelli di una macchina adatta sia per la scuola che per voli turistici e di alta «performance», senza alcuna limitazione.

Per la scuola, è fondamentale un comportamento tranquillo. Questa caratteristica è ottenuta esattamente come per l'Astir CS, con un profilo EPPLER E 603 con il quale è praticamente impossibile a bassissime velocità entrare in vite.

Ci sembra inoltre importante che l'allievo, nel Twin Astir, si abitui ad un assetto di pilotaggio analogo a quello di altre macchine moderne (Astir CS), cosicché il successivo passaggio ai monoposti, rappresenti solo un cambiamento minimo. Un altro punto che ci ha dato qualche problema in fase di progetto, è stata la posizione della ruota.

Poiché un aliante biposto deve volare anche come monoposto, il posto posteriore deve necessariamente essere sul baricentro esattamente nella posizione dove è il carrello, evitando di mettere una ruotina ausiliaria od un pattino sul muso.

Inoltre, l'angolo di seduta di atterraggio, richiede un carrello alto che consenta decolli ed atterraggi sicuri.

Un carrello che risponda a questi requisiti è un problema costruttivo e di spazio. Rimane perciò disponibile solamente la soluzione di mettere la ruota sotto il posto di pilotaggio posteriore.

Ci è stato possibile ottenere questo risultato con un carrello di concezione e progettazione nuova e originale, che si dispone in fusoliera di piatto ruotando lateralmente.

Questa soluzione è risultata anche buona per il volo con passeggeri, poiché il sedile posteriore è più alto di quello anteriore e permette una buona visibilità. Analogamente all'Astir CS, i sedili sono di tipo anatomico e realizzano inoltre la chiusura integrale degli spazi, impedendo l'introduzione di corpi estranei tra i comandi.

Il piano di coda è simile a quello dello Astir CS, vale a dire compensato dinamicamente e di grandi dimensioni.

In questo modo, è garantita una elevata stabilità intorno all'asse di beccheggio. Le ali hanno una superficie di 18 mq.

Il Twin Astir sarà adattissimo per il volo di alta performance, perché con il ballast raggiunge un peso di 650 Kg.; il carico alare di 36,3 Kg/m² garantisce un ottimo comportamento in volo veloce.

Analogamente all'Astir CS, il Twin Astir con la sua grande superficie alare, permette di volare lentissimo e quindi di

virare stretto, sfruttando le termiche in modo ottimale.

Con il nostro nuovo sistema di costruzione impiegato nell'Astir dove abbiamo ottenuto una notevole riduzione del prezzo, anche con il Twin Astir, inclusi tutti gli accessori come ruotino pivottante di coda, supporto per bombola ossigeno, copertina della capottina ecc., non vogliamo superare il prezzo di circa DM 40.000. Il primo volo verrà eseguito in marzo 1976.

Le consegne saranno possibili a partire dall'autunno dello stesso anno.

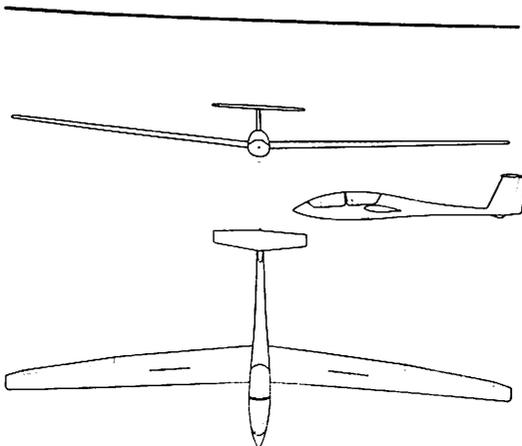
E' prevista la produzione di due macchine alla settimana.

Descrizione:

Aliante biposto di alta performance, in resina rinforzata con fibra di vetro. Ala media a sbalzo.

Ala:

Pianta alare doppio-trapezio con rivestimento in Sandwich di PVC. Longherone in Rowings di vetro e Sandwich. Attacchi alari - sistema originale di innesti rapidi autobloccanti, (nessuno spinotto). Alettoni in resina rinforzata con fibre di vetro, con meccanismi totalmente interni. Diruttori in lega leggera anodizzata.



Fusoliera:

Rivestimenti e ordinate in resina rinforzata con fibre di vetro. Impennaggi a «T». Capottina in due pezzi entrambi ribaltabili, comodi posti di pilotaggio per entrambi i piloti con ampi sedili anatomici disposti in tandem. Comandi e strumenti facilmente accessibili. Ganci di traino aereo e verricello.

Piano di coda:

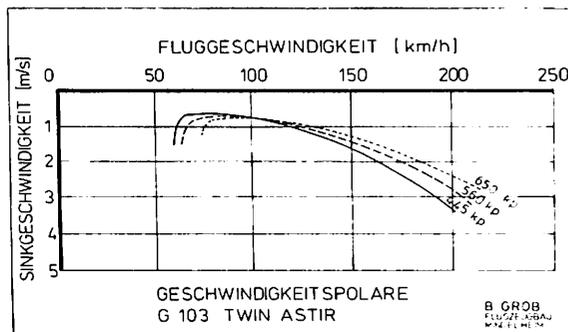
Equilibratore compensato, struttura in Sandwich, attacchi autobloccanti, trim a molla.

Timone di direzione:

In resina rinforzata con fibre di vetro, compensato staticamente.

Carrello:

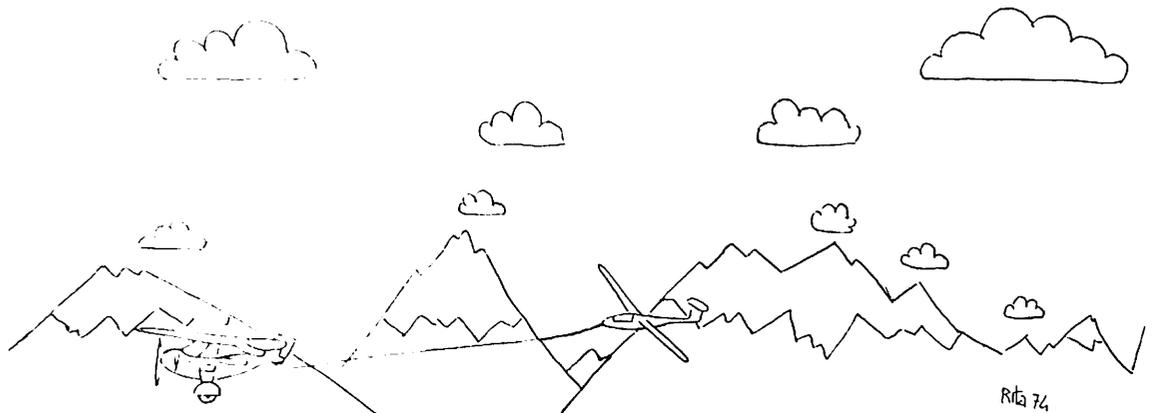
Carrello principale retrattile, ruota 5.50-5 (126 x 360 mm) con freno a tamburo. Pattino di coda in gomma con piastra di contatto.



G 103 TWIN ASTIR

Apertura alare	m	17,5
Lunghezza fusoliera	m	8,1
Misure del pilota	m	1,90
Altezza timone	m	1,60
Superficie alare	m ²	17,9
Allungamento		17,1

		monoposto	biposto	con ballast
Peso a vuoto	Kg	330	330	330
Carico utile	Kg	115	230	320
Peso in volo	Kg	445	560	650
Ballast	Kg	—	—	90
Carico alare	Kg m ²	24,9	31,3	36,3
Efficienza massima		38,0	38,5	39,0
a velocità	Km h	95	110	110
Minima caduta	m s	0,62	0,68	0,73
a velocità	Km h	75	80	90
Caduta a velocità 180 Km h	m s	2,5	2,1	1,85
Velocità minima	Km h	62,0	68,5	74,2
Velocità massima				
con qualsiasi tempo	Km h	220		
diruttore estraibile fino a	Km h	220		
carrello estraibile fino a	Km h	220		
traino aereo	Km h	170		
traino a verricello	Km h	120		
velocità di manovra	Km h	170		



RIETI 1975

IL QUESTIONARIO N. 3: 1975: l'anno della donna!

Suggestionato dalle mille «cose» che ancora, fortunatamente, distinguono la donna dall'uomo, mi sono sentito in dovere di partecipare alla celebrazione del Suo anno.

Nell'impossibilità di celebrarlo, per putibonda timidezza, in modo più consono, imbrigliata la fantasia, ho distribuito Loro il Questionario n. 3 (consistente nell'unica domanda: che cosa significa il volo a vela per Lei?), nella convinzione, anche, di offrire il destro per scendere in campo con apprezzamenti, critiche e contestazioni.

Un po' a malincuore, ma non troppo, anzi, debbo riconoscere di essere stato «battuto».

Anche se sovente «sbottonate» nell'abbigliamento (reatino) e nella parola, quando si tratta di scrivere si fanno subito guardinghe e si riabbottonano.

Le risposte sono state pochine, generiche e superficiali, qualcuna simpaticamente romantica. In una parola: tipicamente femminili. Quindi sagge e, forse inconsapevolmente, generose: chiarire, e conseguentemente regolamentare, i rapporti tra il volovelista e la sua donna non è certamente conveniente... per il primo.

Ho corso un bel rischio!

Spero di uscirne indenne pubblicando — in forma volutamente anonima e parziale — qualcuna delle risposte raccolte, che riporto qui di seguito.

Renzo

Quindici giorni di vita da zingara.

E' un magnifico sport senza limiti di età ...

... il volo a vela abitua l'individuo ad autodisciplinarsi, inoltre trovo che unisca molto genitori e figli ...

L'indisponibilità di sacrificare una parte del mio tempo libero, compensata dalla disponibilità di comunicazione con le persone amiche unita all'ammirazione ...

Sacrificio e soddisfazione perchè si vede il marito volare ...



Dopo 25 anni o mazal o mantegnal

Cocktail di egoismo, ansia e un pizzico di entusiasmo.

...una grossa scoperta... l'ansia dell'attesa, la gioia del ritorno...

...un'avventura veramente entusiasmante...

...la rinuncia quasi totale alle amicizie che non gravitino attorno al volo a vela... malgrado ciò mi affascina.

...non avendo, per il momento, un altro interesse da contrapporgli o anteporgli mi ci sono dedicata con estrema disponibilità, coerentemente con il mio carattere vivo le mie esperienze, in questo caso il volo a vela, con estrema intensità! Risultato: soddisfazioni e delusioni (molto poche).

...il più completo e l'unico con una nota di poesia.

...è una buona valvola di scarico per mio marito ed un esercizio di autocontrollo per me. Come madre di un giovane pilota penso che l'entusiasmo e la spinta che ho visto in mio figlio siano senz'altro buoni.

...un'occasione per conoscere uomini simpatici.

...la scoperta di un mondo nuovo che avrebbe potuto essere bellissimo ed entusiasmante se il mio pilota, che io credevo fosse molto bravo, non avesse rotto l'aliante...

...un'ansia continua, però ne vale la pena...

Da quando mio marito esercita il volo a vela e da molti anni lo considera il suo hobby principale, sono diventata la sua aiutante e provo molta simpatia per questo sport. Io credo che quando un uomo torna a casa contento per un bel volo fa più felice la sua famiglia, al contrario di quello che è stato tutto il giorno sulla spiaggia a sognare cumuli... Come moglie bisogna regolarsi all'«egoismo» del pilota, ma chi ama il proprio marito accetta anche i suoi momenti di malinconia o di umore nero!

Suoni, pensieri ed ali

*Velate immensità
Di un campo disadorno
Di quelle attività
Svolte ad ogni bel giorno.*

*Suoni che normalmente
Sono dimenticati
Quando tutto è silente
Vengono amplificati.*

*Dei latrati lontani,
Il fruscio di una foglia
Suscitano degli strani
Timori e meraviglia.*

*Mentre scende la neve
In una danza gaia
Scandisce il tempo lieve
L'acqua della grondaia.*

*Il pettirosso canta
Al cielo la sua gioia
Mentre la neve ammantava
Dell'hangar la tettoia.*

*Sotto di questa aliante
Dopo 'si tanto volo
Con le livree brillanti
Stanno con l'ala al suolo.*

*Così abbandonati
Sembrano alla mercè
Di sogni popolati
Di spirali e planè.*

*Ai sogni dell'estate
Ali e pensieri vanno
Mentre il modesto vate
Vi augura Buon Anno!*

Edoardo il tabellista



Notizie dai Campi di Volo

ALZATE

.....e piovvero "Diamanti"

1970. Alzate è ancora una crisalide che aspetta di trasformarsi in libera farfalla. Con la nostra... poderosa flotta di ben sette alianti ci arrabattiamo su e giù per il cielo della Brianza, magari un tantino poverelli ma felici e finalmente liberi su un aeroporto tutto nostro! Parlo

di «onda» con il Leo. «Mi sa» fa lui «che questa, purtroppo, non è una posizione geograficamente felice come Calcinate o Valbrembo; eppure è in questi paraggi che il Mariolino Cattaneo ha fatto quel po' po' di quota anni fa: speriamo in bene!».

1° gennaio 1976. L'AVM festeggia il 30° anniversario della sua fondazione rispolverando il preistorico Zoegling con il quale vengono fatti mediante autotraining una decina di zompi. I piloti sono il Riccardo, Leo, Lucchini, Ruggeri e — udite udite — l'Egidio. Anche se la voglia di volare ci ha fatto brontolare un po' in questa occasione per il rallentamento dell'attività, vedere l'Egidio in sella al glorioso «trabiccolo» ci ha commosso un poco tutti. Faccio pubblica ammenda e dico un grazie di cuore proprio a lui che ha voluto a tutti i costi questo simpatico tuffo nel passato. Quindi ci facciamo reciprocamente gli auguri sperando in un anno volovelisticamente fortunato. Non

passa molto tempo! Sabato 3 gennaio incomincia la fantastica settimana. Si inizia molto tardi a volare ma subito si aggancia l'onda a 5 Km. da casa. Il Boletto prende infatti a funzionare e 4 di noi si trovano ad assaporare l'ebbrezza del flusso laminare. Non si fa molto per la verità: le quote sono tra i 2.500 ed i 4.000 mt.

Domenica 4 gennaio il vento è fortissimo fin dalla notte e il sottoscritto, che con il figlio Giorgio dorme in casetta perchè è il suo turno di guardia, si sveglia parecchie volte preoccupato dai paurosi scricchiolii e dai leggeri ondeggiamenti che la casetta stessa fa sotto le rabbiose raffiche di vento. Speriamo che

L'hangar regga! Al mattino il vento è sempre gagliardo anche se leggermente diminuito e a mezzogiorno in punto partono Casetti, Guglielmi, Trentini ed io. Il Casetti parte bene ed inizia a muoversi verso il Generoso mentre il Guglielmi si fa abbattere. Trentini e il sottoscritto trovano tutto facile e raggiungono in breve tempo quota 3.000, verticale Bollettone e poiché sono quelli che più si intendono di onda presto si trovano nei pasticci. Infatti, forti della nostra esperienza, ci buttiamo sul S. Primo... per ritrovarci nella emme più nera con discendenze paurose che ci portano 1-2 km. a sud di Bellano con soli 1650 mt. Che strizza, gente! Il Casetti dal Generoso decide di raggiungerci ma per lui è già festa: trovandosi a nord del lago di Como e navigando sulle creste imbrocca sul monte di Tremezzo il rotore giusto; mentre lui sale Franco ed io ci salviamo a stento e dividiamo le nostre strade. Intanto Casetti a quota 5.000 si lascia irretire da una bella nube d'onda posta all'inizio della Valtellina; dopo essere sceso a 1.600 mt. e con il cuore in pace per un fuoricampo sul Pian di Spagna entra nel laminare che lo porterà a quota 7.450. Bravo Lucio: sei sempre il più modesto ed il più in gamba! Il Franco dopo dura lotta deve arrendersi ed atterra ad Alzate mentre io rischio per la terza volta il passaggio sul S. Primo e dopo avere raggiunto Bellagio con 1.600 mt. (cercando di immaginare la temperatura dell'acqua) riesco ad agganciare il rotore del monte di Tremezzo. In breve ho 4.200 mt. e tento anch'io la Valtellina dove arrivo a quota 2.800. Sono sul Legnone ma la nube che prima era quasi sul lago di Mezzola si è disfatta e ne vedo un'altra a Morbegno molto più bella; mi ci dirigo ma quando la raggiungo purtroppo sono le 17 precise. Il sole sta scendendo inesorabilmente e da Alzate mi consigliano di rientrare; con la morte nel cuore lascio Morbegno e da 3.000 mt mi dirigo, 200 km/h, verso il campo.

Nel frattempo 5 dei nostri biposti hanno raggiunto quote intorno al 5.000 mt. Martedì 6 gennaio, Epifania. Oggi niente di particolare. La dinamica del Boletto e del Bolettone permette comunque voli di ca. 3 ore.

Sabato 10 gennaio ritorna la favolosa situazione: il muro di Stau — didatticamente visibile ad una ventina di chilometri a nord del lago di Como — è seguito da un Foehn che innalzando di diversi gradi la temperatura sul nostro campo crea anche quell'onda che permette a 6 dei nostri alianti di superare i 3.500 mt.

Domenica 11 gennaio: da ricordare! Siamo tutti elettrici già dal mattino. Al briefing che teniamo alle ore 10 precise Riccardo — che nel frattempo ha telefonato al meteo — ci dà i valori del vento rilevato alle capannine del Bisbino e Grigna: rispettivamente 16 e 26 nodi. Perdura quindi la situazione da n-n/o.

Parte per primo il Blanik con Amati e quindi via via tutti gli altri. Il Villa si fa abbattere quasi subito ed il sottoscritto, dopo aver raggiunto i 4.000, tentando la «magata» va verso i rotori di Porlezza dove però sprofonda a 1.300 mentre gli cadono gli ultimi sei capelli per la strizza provata; si salva però miracolosamente ed atterra dietro al Villa. Sono completamente sudato! Mi ero già visto incastrato in mezzo alle Valle d'Intelvi, praticamente inatterrabile. Per radio sento gli altri che si stanno avvicinando comodamente ai fatidici 6.000 mt. Ho un gran rabbia dentro, non esco nemmeno dall'aliante, mi faccio mettere nuovamente in linea insultando il Villa che frattanto non ne vuole più sapere. Risultato: dopo un quarto d'ora stiamo volando tutti e due nel più bel laminare che il Boletto ci abbia mai scodellato. Sgancio a 1.200, vario a 5 m/s siamo in onda. Fin troppo facile! Salgo così fino a 4.500 poi il vario scende a 3 m/s stabile. Sento gli altri che abbandonano dopo aver raggiunto quasi i 7.000 per mancanza di ossigeno. Io, che altre volte ho già fatto la «quota» senza barografo nè ossigeno, sono questa volta in una botte di ferro: ho tutto! A 4.700 mt. infilo la maschera, apro la bombola e mi faccio strizzare l'occhio dal rassicurante blinker. Adesso mi concentro perchè non vorrei fallire un'occasione così. Il Villa segue sempre 7-800 metri sotto. Tutto bene. Il vario tende a diminuire: aumento la velocità a 90 km/h ed ecco nuovamente i 3 m/s. La lancetta dell'altimetro si avvicina ai sospirati

6.200 ed ora sono sicuro di farcela; li raggiungo ma poichè ho ancora un 2 m/s puliti al vario proseguo nella salita. A 7.300 smetto di concentrarmi, trimmo per bene il mio I-OGHY ed incomincio a fare fotografie. Arrivo così senza pilotare a 7.600 mt. apro quindi i diruttori ed incomincio la discesa. (Il vario dava ancora 1 m/s). A terra consegna generale dei barografi alla Bianca che ci annuncia trionfante la pioggia di 10 Diamanti e 2 Oro. Ed ecco i partecipanti alla... vendemmia: Casetti (4.1), Amati, Pogliani, Bertoncini, Villa, Maestri, Brigliadori Ric-

cardo, Pozzi, Poletti, Guglielmi, Esposto (11.1) per i Diamanti; Riva e Balconi (11.1) per l'Oro. Anche 4 biposti con Massoni, Labellarte, Ghiorzo e Cavalli salgono a quote varianti tra i 5.300 e i 6.400 mt. Peccato che per loro non ci sia la gloria del Diamante.

Leo, sai che ti dico? Però geograficamente anche Alzate, forse...

G. Maestri

Notiziario AVM

● Il 13 gennaio u.s. è iniziato il Corso Teorico 1976 che permetterà ai numerosi iscritti l'acquisizione del brevetto di Volo a Vela. Le lezioni si tengono nei locali di Bresso il martedì ed il giovedì (radiofonia) con inizio alle ore 21. Gli Istruttori sono i seguenti:

Giorgio Frailich: aerodinamica e meccanica del volo.

Riccardo Brigliadori: storia del volo e diritto acronautico.

Giovanni Massoni: meteorologia.

Giancarlo Maestri: radiofonia e strumenti.

Ai... novelli Aquilotti il nostro augurio. Termico, naturalmente!

● Il mese di gennaio è iniziato in modo estremamente generoso per quanto riguarda la prova sportiva di guadagno quota. Infatti il consuntivo al 15-1 è il seguente: il giorno 4 Lucio Casetti raggiunge i 7.450 mt. Il giorno 11 i fortunati sono molto di più e quindi Giancarlo Amati, Giovanni Esposto, Franco Poletti, Riccardo Brigliadori, Maurizio Guglielmi, Giancarlo Maestri, Giovanni Pozzi, Pino Pogliani, Luigi Bertoncini, Luigi Villa e Adalberto Riva portano a termine la prova di Diamante raggiungendo quo-

te varianti tra i 6.400 e gli 8.050 mt. QNH. Lo sgancio — in prossimità del campo — è stato per tutti compreso tra i 1.000 ed i 1.200 mt. Luigi Balconi si deve invece accontentare dell'Oro. In totale perciò 12 Diamanti e 1 Oro per la quota!

● Su iniziativa di alcuni Soci guidati da Riccardo Brigliadori sta sorgendo, a S-E del campo di volo di Verzago, una serie di 21 boxes metallici prefabbricati atti a contenere altrettanti alianti montati. Il primo box contiene già da tempo un Cirrus S. e le esperienze acquisite serviranno a modificare e migliorare quindi i successivi dei quali un secondo è in avanzata fase di attuazione. Si spera con ciò di alleviare le settimanali fatiche di rimessaggio e contemporaneamente creare una possibilità di «pronto impiego» per gli usufruenti di questo nuovo tipo di ricovero.

● Dal 2 al 27 maggio avrà luogo la 2ª edizione del Trofeo «Colli Briantei».

● E per finire la notizia più importante dal punto di vista storico. Anche nel 1976 abbiamo iniziato l'anno volando e — in coincidenza con il 30° della fondazione del Club — il rispetto di una certa

tradizione ha permesso di mettere in linea una macchina con la quale sono nate, nel lontano novembre 1945, le speranze dei primi piloti dell'AVM. Ci riferiamo allo Zeppelin donato a suo tempo al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano, recuperato in stato di quasi demolizione e rimessa a nuovo da Ruggeri con la consueta perizia ed abilità. Con questo libratore che in più d'uno

ha saputo suscitare un momento di commozione sono stati effettuati diversi autotraini. I fortunati sono stati: Leonardo Brigliadori, Aldo Lucchini, il già menzionato Ruggeri e — di nuovo dopo trent'anni — Egidio Galli e Riccardo Brigliadori.

AL

Uolando di sera

*A mille piedi di quota
Assieme all'amico pilota
Voliamo nell'aria azzurrina
Nell'ora di già vespertina,
Il sole un poco pudico
Asperge una tinta oro antico
Sui monti, lassù.*

*Qui certo la terra vien vista
Con l'occhio di un'anatomista,
Il cielo che a oriente si scura
Invade la vasta pianura,
Le case, le strade, la terra ferace
Un'oasi di pace
Appare quassù.*

*Ahimè, che idea vana ti dà
La finta esteriorità;
Di fronte a tanta stoltezza
Rimpiangi la tua giovinezza
Con tutto quel mondo fantastico,
Il primo aeroplano ad elastico
Con l'ala scarlatta,
L'automobilina di latta
Dipinta di blù.*

*Ma ecco che Riva con il suo vocione
Sospende la mia riflessione,
Scendiamo col sole sparuto,
Nell'aria che sembra un velluto
E mentre atterriamo leggeri
Quei vaghi pensieri
Fuggiti son già.*

Edoardo il tabellista

FERRARA

Aguscello anno zero!

Caro Socio, siamo alla fine dell'anno e già da qualche tempo le prime nebbie hanno costretto in hangar i nostri alianti.

Come ogni anno, profittiamo della pausa invernale per una breve relazione sulle cose fatte e sulle tante da fare.

A Ferrara nel 1975 abbiamo volato per	1.100 ore d'aliante	(950 nel 1974)
	158 ore motoaliante	(100 nel 1974)
	250 ore traino e tur.	(230 nel 1974)
A Rieti abbiamo volato per	300 ore d'aliante	
	30 ore di traino	
A Hänweide abbiamo volato per	30 ore d'aliante	
A Torino abbiamo volato per	15 ore d'aliante	
Ad Alzate abbiamo volato per	5 ore d'aliante	
	<hr/>	
	1.888 ore in totale	

I Km percorsi in voli sportivi omologati sono stati:

a Ferrara	13.000	(6.500 nel 1974)
a Rieti	10.000	(8.000 nel 1974)
a Hänweide	1.500	
a Torino	300	
ad Alzate	60	
	<hr/>	
	25.000	

Le insegne di diamante per i 300 Km FAI sono state 3 (Levi, Magni, Toschi).

Le insegne d'argento per i «C» d'argento FAI sono state 0.

Atterraggi fuori campo a Ferrara 9; a Rieti 3; ad Hänweide 1.

Alianti danneggiati in atterraggi fuori campo, 2 a Ferrara e 2 a Rieti.

Negli intervalli fra un volo e l'altro, pranzi e bevute enciclopediche attorno al caminetto e alla griglia della nuova sede.

Pensiamo proprio che quest'anno, col trasferimento e l'organizzazione tutta nuova della sede di Aguscello non si poteva fare di più. Perciò bravi tutti e grazie.

Ha funzionato bene, per un 80%, anche la Direzione di Linea ed il servizio tessere, ma tutto si può migliorare e contiamo sempre sulla collaborazione e entusiasmo dei soci.

L'attività sportiva è stata per la prima volta la grande regina dell'annata ed un pilota giovane si è inserito nella formazione ristretta delle vecchie aquile con buona grinta, se continua, evitando possibilmente gli ammaraggi nelle marcite di Alzate o gli atterraggi in volo rovescio. Altri piloti meno fortunati sono stati appiedati da vari motivi

ma avranno certamente tempo e modo di rifarsi perchè siamo tutti attesi dal V Trofeo Padano e dalle gare di Alzate, Hanhweide e Rieti dell'ormai vicino 1976.

Per responsabile e logica scelta, stante la situazione burocratica, abbiamo dovuto limitare l'attività della scuola. Occorre riportare nel 1976 la scuola di volo ai traguardi in programma, come stabilito dal Consiglio Direttivo del Club, per consentirci un valido allargamento di base e un giusto ricambio di energie.

Non occorre ripetere quanto già esposto in Assemblea durante l'esame del bilancio, e cioè che il 1976 è per il Club un anno importante e di verifica dell'impostazione generale. Dalla collaborazione dei soci e da una situazione economica da valutare accuratamente dipendono le scelte fondamentali, sui mezzi e sul numero delle macchine da mantenere in linea nei prossimi anni.

Non possiamo continuare ad offrire voli non richiesti o servizi di traino in esuberanza rispetto al reale impiego (3 traini super efficienti sempre in linea) e poi effettivamente non utilizzati. Tutto ciò costa assai, ed il Club attraverso il Consiglio Direttivo dovrà verificare la rispondenza obiettiva fra uomini, macchine e impiego; nel caso di squilibri decidere per le dimensioni meglio rispondenti alle necessità effettivamente presenti.

Aspettiamo dunque da tutti i soci un maggior impegno di volo ed una effettiva opera di propaganda che integrerà validamente quella in programma da parte del Club ed aspettiamo anche suggerimenti e proposte che migliorino le nostre mancanze.

La proposta è valida anche per le gentili signore che hanno la sfortuna di passare a terra il tempo che noi spendiamo così volentieri fra le nuvole.

Tariffe club 1976

Il Consiglio Direttivo dell'Aero Club Volovelistico Ferrarese, esaminati i risultati di 11 mesi di volo sul nuovo campo, ringrazia soci, familiari ed amici che hanno contribuito ad avviare ed a portare su livelli superiori a quelli del 1974 l'attività del Sodalizio.

Con l'impegno di migliorare in quantità e qualità le molte ore di volo fatte nel 1974, esaminate e vagliate le varie proposte formulate, il Consiglio, allo scopo di favorire l'attività di volo a vela anche al di là della pura convenienza economica; allo scopo di semplificare il più possibile tariffe, amministrazione e prezzi e di incrementare le ore di volo, a tutto vantaggio dell'allenamento dei piloti e della sicurezza reciproca, decide per il 1976 di abolire la tariffa oraria per gli alianti del Club e di offrire agli appassionati del Volo a Vela quanto segue:

Soci piloti: abbonamento annuo indivisibile di L. 100.000 per volo senza limite di durata sugli alianti club (Bergfalke I-BIPY, K13 I-FEVV, CVV8 I-PURI, LSpatz 55 I-TIKY, Passero I-BVAM).

Soci piloti con macchina personale: abbonamento annuo indivisibile di L. 40.000, per volo senza limite di durata sugli alianti su indicati.
(L'abbonamento è obbligatorio per i proprietari).
Costo del corso di V V L. 250.000 più traini a parte.

Soci allievi: dopo le 15 ore di istruzione comprese a forfait nel corso, addebito di L. 6.000 per ora volo in aliante, oppure abbonamento per ore illimitate L. 100.000 per le macchine già elencate.

Soci piloti sport: possibilità anche per quest'anno di formazione di cooperative di soci esperti per la conduzione in esclusiva degli M-100 S sigla I-CUCU ed I-SETA.
Abbonamento annuo per macchina L. 450.000 (!).

Soci che non desiderano l'abbonamento annuo di L. 100.000: l'aliante club verrà addebitato a L. 15.000 per ora/volo, più i traini.

Soci di altri aero club: come sopra (L. 15.000 ora volo più traini).

Motoaliante I-AUAD: ai soci L. 15.000 per ora/volo. Ai non soci L. 21 000 per ora volo.

Traino alianti: invariato rispetto al 1975 e perciò:

- L. 4.000 per traino a 600 m
- L. 5.000 per traino a 800 m
- L. 6.000 per traino a 1000 m

Velivoli a motore per allenamento o recuperi in volo: L. 27.000 ora volo ai soci.

Pagamento traini ed eventuali attività a ora/volo: tessera, come 1975.

Pagamento associazione 1976 (che comprende l'abbonamento alla rivista «Volo a Vela»): entro il 31 gennaio 1976.

Pagamento abbonamento alianti: entro il 29 febbraio 1976 con facoltà di suddivisione in due quote uguali e seconda rata al 30 aprile 1976.

Pagamento abbonamento M-100: come per abbonamento alianti club.

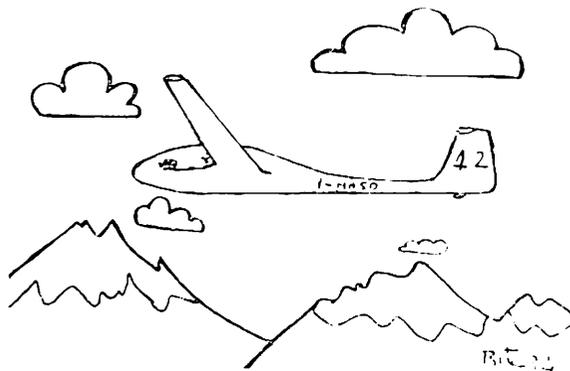
Il Consiglio Direttivo dell'Aero Club Volovelistico Ferrarese ritiene che i soci siano abbastanza esperti e maturi per trarre il massimo vantaggio dalle generose condizioni appena presentate e perfettamente in grado di valutare la qualità e quantità dei servizi offerti da uno dei più attivi ed esperti Club di Volo a Vela. Con 20 ore di volo annue, alla portata di tutti, il costo dell'aliante diventa di L. 5.000 per ora volo, inferiore alla tariffa oraria del 1975.

Le quote associative del 1976 restano invariate e sono pertanto le seguenti:

- | | |
|-------------------------------|---------------------|
| — Socio Pilota | L. 100.000 |
| — Socio Pilota fino a 21 anni | L. 100.000 |
| — Socio Ordinario | L. 50.000 |
| — Socio Allievo Pilota | (gratis il 1° anno) |

Invitiamo perciò i nostri Soci a voler provvedere con cortese sollecitudine al rinnovo dell'Associazione, tenendo conto della necessità per la segreteria di provvedere tempestivamente al versamento delle quote di competenza dell'Aero Club d'Italia ed al rinnovo dell'abbonamento alla rivista «Volo a Vela» che viene compresa anche quest'anno nella quota associativa.

(1) Venendo equiparati ai soci proprietari di macchina personale, i piloti delle cooperative per l'impiego delle altre macchine del gruppo dovranno pagare anche l'abbonamento annuo ridotto di L. 40.000.



NOVI LIGURE

Coppa d'Inverno 1975

Questo Aero Club si presenta finalmente al volo a vela.

Si presenta, naturalmente, in punta di piedi e molto timidamente, dicendo di aver organizzato, in data 8 dicembre '75, nell'ambito sociale, una gara di atterraggi di precisione, chiamata pomposamente «Coppa d'Inverno 1975», riservata ai piloti e allievi piloti (con istruttore a bordo).

La gara, che consisteva nell'effettuare

due atterraggi di precisione in un rettangolo di m 20 per 200, con un ostacolo sulla soglia, è stata molto interessante ed ha riscosso il plauso di tutti i concorrenti.

L'idea di una simile gara è sorta dal fatto che, nella stagione invernale, a Novi Ligure, le condizioni per veleggiare sono del tutto inesistenti ed è necessario, in qualche modo mantenere vivo il desiderio del volo.

La gara ha dato i seguenti risultati:

- 1 Trevisan (Uribel B)
- 2 Bovone (M 100 S)
- 3 Albano (Uribel B)
- 4 Passarelli (M 100 S)
- 5 Longo (M 100 S)
- 6 Cappanera (M 100 S)
- 7 Buffarello (Uribel B)
- 8 Ferrari (Blanik)
- 9 Bartolozzi - Viviano - Torriani (a pari merito)

vincitore della «Coppa»
medaglia vermeil (C.C. Genova)
medaglia bronzo

Degli allievi si è classificato 1° Ceccarelli e 2° Basso.

La cosa più importante è che questa prima manifestazione ha smosso le acque stagnanti e ora si parla già di nuove gare, di brevi percorsi triangolari e andata ritorno (sempre nell'ambito sociale) da effettuare nella nuova stagione 1976 che stiamo aspettando veramente speranzosi.

Alla sera dello stesso giorno 8, nel corso di un simpatico raduno conviviale, si è proceduto alla premiazione, ovviamente accompagnata da amichevoli «sfottò». Non è mancato un premio anche per il concorrente più anziano, l'ex pilota mili-

tare M. Ilo Bartolozzi, noto per le sue spettacolari acrobazie su «Blanik».

Un vivo ringraziamento va pure al cervello dell'organizzazione, il nostro socio Mario Ferrari, che si è dato da fare organizzando in campo e con Enti esterni (vedi Camera di Commercio di Genova). Speriamo e contiamo di ritornare su queste pagine nella prossima primavera con notizie di una attività più concreta ed interessante.

Marciano Cappanera

Campionato sociale 1976

Nel porgere a tutti i Soci i migliori auguri per il nuovo anno 1976 ho il piacere

di comunicare che questo Aero Club ha organizzato, per la prossima stagione

CAMPIONATO SOCIALE 1976

costituito da una serie di gare sportive alle quali possono partecipare i Piloti di aliante veleggiatore, soci dell'Aero Club «Fulvio Padova», con il brevetto in corso di validità e in regola con il pagamento della quota sociale del 1976.

Il Pilota che risulterà primo nella classifica finale avrà il riconoscimento di «Campione Sociale per l'anno 1976» dell'Aero Club.

Premi

- 1° Classificato: Coppa «Campione Sociale 1976» e medaglia d'oro
- 2° Classificato: medaglia d'oro
- 3° Classificato: medaglia d'argento.

Iscrizioni al Campionato Sociale

I Piloti che desiderano partecipare al Campionato dovranno far pervenire la loro adesione entro e non oltre l'11 aprile 1976, versando la quota di iscrizione di L. 10.000 a titolo di contributo spese di organizzazione.

I concorrenti potranno partecipare con gli alianti dell'Aero Club o con alianti di proprietà.

I concorrenti che utilizzeranno alianti biposti potranno effettuare le prove di gara senza altre persone a bordo.

Regolamento sportivo

Verrà diramato a messo a disposizione dei Soci entro il prossimo mese di febbraio. In allegato si trasmette il programma delle prove di gara valide per il Campionato.

* * *

Per il buon esito del Campionato, l'Aero Club fa affidamento sul fattivo spirito di collaborazione di tutti i Soci e sulla sensibilità sportiva dei Concorrenti. Le gare sono state organizzate col preciso scopo di allenare i piloti, abituarli alla disciplina di gara, al rispetto dei regolamenti e per prepararli a competizioni più im-

pegnative, anche esterne come, ad esempio, il Campionato Nazionale di Volo a Vela.

PROGRAMMA DELLE PROVE SPORTIVE

Il «Campionato Sociale 1976» si svolgerà nel periodo 10 aprile - 25 luglio 1976.

10 aprile 1976 (sabato)) - ore 17

Briefing di apertura Campionato - commenti e spiegazioni al regolamento.

11 aprile 1976 (domenica) - ore 9

Gara di atterraggio di precisione su pista limitata.

(I punti acquisiti saranno valevoli ai fini della classifica del Campionato).

1° premio: «Uovo di Pasqua» (altri premi ai migliori classificati).

Dal 25 aprile (domenica) in poi, tutte le domeniche e giorni festivi:

Gare collettive di velocità su percorsi triangolari o andata ritorno di lunghezza variabile tra i 30 e i 60 Km.

Ciascun concorrente potrà effettuare (nel periodo di Campionato) 3 prove.

Dal 25 aprile (domenica) in poi, in qualsiasi giorno e ora, a scelta del pilota (nel periodo di Campionato):

— prova di distanza con meta prefissata;

— prova di guadagno di 1.000 m di quota.

Queste prove saranno ripetibili fino al raggiungimento del risultato.

25 luglio 1976 (domenica) - ultimo giorno utile di Campionato.

Tutte le prove dovranno essere effettuate entro e non oltre questa data.

5 settembre 1976 (domenica) - ore 19

Premiazione: proclamazione ufficiale del «Campione Sociale» dell'Aero Club per l'anno 1976.

Pranzo sociale.

* * *

Allo scopo di rendere partecipi all'attività sportiva prevista dal Campionato Sociale anche i piloti non iscritti al Campionato stesso, questi potranno effettuare le prove di velocità e quota previste dal regolamento, su alianti biposto, accompagnati da un istruttore o da altri piloti di provata esperienza.



AERO CLUB D'ITALIA

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

Relazione al Bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1976

Signori Presidenti e Delegati degli Enti federati, il bilancio che ho l'onore di sottoporre alla Vostra approvazione ricalca le linee seguite per la compilazione del bilancio di previsione per il 1975.

Il nostro è un Ente pubblico e dovendosi, com'è naturale, tener conto delle entrate su cui si può certamente contare, ed in questo caso alludo ai contributi certi e già stanziati dalle Autorità competenti per gli scorsi esercizi ed essendo state quindi queste entrate contenute negli stessi limiti dell'anno finanziario in corso, è stato giocoforza formulare un programma che ci auguriamo non risponderà alla realtà per i motivi che seguono.

Infatti il sistema è tale che ci impedisce, in pratica, di predisporre un bilancio che tenga conto, ancora oggi, dei contributi straordinari pur avendo questi ormai sostanziali, peculiari caratteristiche di ordinarietà.

In particolare, si è avuto di mira, stante la ristretta ufficiale disponibilità dei mezzi, lo scopo di fronteggiare, più che altro, le esigenze di ordine fondamentale, secondo una rigorosa ripartizione proporzionale dei mezzi stessi.

Risulta peraltro, da notizie ufficiose, che nel bilancio di previsione del 1976, predisposto dal Ministero dei Trasporti, l'entità dei contributi da devolvere a favore dell'Aero Club d'Italia è stata incrementata in ossequio alle previsioni del ben noto «Piano Triennale». Si tratterà di vedere, al momento in cui l'intero bilancio di previsione dello Stato passerà all'esame del Parlamento, se gli stanziamenti previsti saranno confermati.

Una cosa sembra certa, comunque, ed è che per l'esercizio 1976 si dovrebbe poter contare su una maggiore disponibilità di fondi, ma stabilire fin d'ora quale concreta consistenza essa possa raggiungere non è ufficialmente possibile.

Va da sé che al momento in cui se ne conoscerà esattamente l'ammontare si provvederà ad integrare con opportune variazioni il bilancio su cui oggi siete chiamati a pronunciarVi.

Si farà in modo che queste variazioni possano essere tempestivamente predisposte onde sottoporle all'approvazione dell'Assemblea in sede di bilancio consuntivo, pur non escludendo che possa essere convocata al riguardo un'Assemblea straordinaria prima dell'epoca in cui normalmente viene esaminato ed approvato il bilancio predetto.

Tralascio di fare un esame analitico delle voci di bilancio per rilevare come i fondi disponibili siano stati tra essi distribuiti.

Troverete ogni indicazione attinente ai vari capitoli in cui il bilancio stesso è articolato, con gli opportuni chiarimenti, nell'allegato.

F.to: R. TETI

AERO CLUB D'ITALIA

BILANCIO PREVENTIVO PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1976

PARTE PRIMA - ENTRATE

TITOLO I - ENTRATE CORRENTI

Categ. 1ª - Vendita di beni e prestazioni di servizi

	Preventivo 1975	Variazioni in + o in -	Preventivo 1976
Cap. 1 - Introiti per pubblicazione	—	—	p.m.
Cap. 2 - Entrate varie (licen., brevetti ecc.)	3.000.000	+ 2.200.000	5.200.000
Cap. 3 - Introiti per attività volovelistica .	5.000.000	— 5.000.000	—

Categ. 2ª - Contrib. e premi per prestazioni istituzionali

Cap. 4 - Quote federative	30.000.000	—	30.000.000
-------------------------------------	------------	---	------------

Categ. 3ª - Trasferimenti attivi correnti

Cap. 5 - Contributo Ministero Trasporti .	200.000.000	—	200.000.000
Cap. 6 - Contributo C.O.N.I.	75.000.000	+ 7.500.000	82.500.000

Categ. 4ª - Redditi e proventi patrimoniali

Cap. 7 - Interessi su depositi bancari e su titoli di proprietà	15.000.000	+ 5.000.000	20.000.000
---	------------	-------------	------------

Categ. 5ª - Entrate non classificabili in altre voci

Categ. 6ª - Poste correttive e compensative di spese correnti

Cap. 8 - Rimborso assicuraz. aeromodellisti	3.000.000	—	3.000.000
Cap. 9 - Rimborso assicuraz. paracadutisti	4.000.000	+ 1.000.000	5.000.000
TOTALE ENTRATE CORRENTI	335.000.000	+ 10.700.000	345.700.000

TITOLO II - ENTRATE IN CONTO CAPITALE

TITOLO III - PARTITE DI GIRO

Categ. 13ª - Entrate per conto terzi

Cap. 10 - Diversi	10.000.000	+ 10.000.000	20.000.000
TOTALE ENTRATE PARTITE DI GIRO	10.000.000	+ 10.000.000	20.000.000
TOTALE GENERALE ENTRATE PREVISTE	345.000.000	+ 20.700.000	365.700.000

PARTE SECONDA - USCITE

TITOLO I - SPESE CORRENTI

Categ. 1ª - Spese per gli Organi dell'Ente

Cap. 1 - Compensi indennità di missione, rimborso ai componenti gli Organi dell'Ente	4.500.000	+ 1.000.000	5.500.000
Cap. 2 - Compensi, indennità di missione, rimborso ai componenti il Collegio Sindacale	2.500.000	+ 500.000	3.000.000

	Preventivo 1975	Variazioni in + o in —	Preventivo 1976
Cap. 3 - Rimborso spese e indennità di missione ai rappresentanti dell'Ae.C.I.	1.000.000	+ 2.000.000	3.000.000
Categ. 2' - Oneri del personale			
Cap. 4 - Stipendi ed altri assegni fissi al personale di ruolo	67.500.000	+ 11.500.000	79.000.000
Cap. 5 - Compensi per lavoro straordinario al personale di ruolo	2.500.000	+ 1.300.000	3.800.000
Cap. 6 - Assistenza al personale che svolge mansioni precedentemente connesse all'attività sportiva	6.500.000	—	6.500.000
Cap. 7 - Compensi speciali personale di ruolo	6.000.000	+ 1.200.000	7.200.000
Cap. 8 - Indennità e rimborso spese trasporto per missioni all'interno	1.000.000	—	1.000.000
Cap. 9 - Iniziative ed interventi per il benessere del personale	—	+ 200.000	200.000
Cap. 10 - Oneri previdenziali e assistenziali personale di ruolo	19.500.000	+ 5.500.000	25.000.000
Categ. 3' - Oneri personale in quiescenza			
Cap. 11 - Indennità di liquidazione personale di ruolo	7.000.000	—	7.000.000
Categ. 4' - Spese per l'acquisto di beni di consumo e servizio			
Cap. 12 - Affitto locali Ae.C.I.	9.000.000	—	9.000.000
Cap. 13 - Acqua, luce, riscaldamento, pulizie uffici	2.500.000	—	2.500.000
Cap. 14 - Manutenzione locali e riparazioni ordinarie	150.000	—	150.000
Cap. 15 - Spese di rappresentanza	1.500.000	+ 500.000	2.000.000
Cap. 16 - Spese stampati, cancelleria, fotocopie e varie	4.000.000	—	4.000.000
Cap. 17 - Spese postali, telefoniche, telegrafiche	3.500.000	+ 1.000.000	4.500.000
Cap. 18 - Premi medaglie Ente	250.000	+ 1.000.000	1.250.000
Cap. 19 - Attrezzature per uffici e acquisto automezzi	800.000	+ 5.200.000	6.000.000
Cap. 20 - Locomozioni	50.000	—	50.000
Cap. 21 - Spese carburante, lubrificante, manutenzione automezzi e varie	900.000	+ 100.000	1.000.000
Cap. 22 - Onorari e compensi per speciali incarichi	2.000.000	+ 1.000.000	3.000.000
Cap. 23 - Spese legali	3.000.000	—	3.000.000
Cap. 24 - Spese commissioni	p.m.	—	p.m.
Cap. 25 - Premi assicurazione:			
Art. 1. - Ente	200.000	—	200.000
Art. 2. - Aeromodellismo	3.000.000	—	3.000.000
Art. 3. - Paracadutismo	4.000.000	+ 1.000.000	5.000.000
Cap. 26 - Stampa e propaganda aeronautica, abbonamento a riviste e giornali, pubblicità e varie	17.000.000	+ 3.000.000	20.000.000
Categ. 5' - Prestazioni istituzionali			

	Preventivo 1975	Variazioni in + o in -	Preventivo 1976
Cap. 27 - Attività sportiva:			
Art. 1. - Volo a motore	2.500.000	— 2.000.000	500.000
Art. 2. - Volo a vela (Campionato Italiano)	17.000.000	—	17.000.000
Art. 3. - Aeromodellismo	4.000.000	—	4.000.000
Art. 4. - Paracadutismo	9.000.000	— 2.000.000	7.000.000
Art. 5. - Organizzazione Campio- nato Mondiale Paracadu- tismo	—	+ 1.000.000	1.000.000
Art. 6. - Organizzazione Scuola na- zionale di paracadutismo	—	+ 1.000.000	1.000.000
Cap. 28 - Acquisto paracadute e materiale da lancio	6.000.000	—	6.000.000
Cap. 29 - Tessere, distintivi, stampati, pub- blicazioni	2.000.000	—	2.000.000
Cap. 30 - Spese per attività volovelistica . .	24.500.000	+ 2.500.000	27.000.000
Cap. 31 - Acquisto velivoli da destinare agli Aero Club	—	+ 1.000.000	1.000.000
Categ. 6^a - Trasferimenti passivi			
Cap. 32 - Affiliazione alla F.A.I.	2.280.000	+ 1.500.000	3.780.000
Cap. 33 - Contributi agli Aero Club per gare:			
Art. 1. - Volo a motore	7.500.000	—	7.500.000
Art. 2. - Volo a vela	2.000.000	—	2.000.000
Art. 3. - Aeromodellismo	3.000.000	—	3.000.000
Art. 4. - Paracadutismo	4.000.000	—	4.000.000
Cap. 34 - Provv. ai piloti di volo a motore	22.500.000	—	22.500.000
Cap. 35 - Provvidenze ai piloti di volo a vela	4.500.000	—	4.500.000
Cap. 36 - Contributo lanci paracadutisti . .	5.000.000	—	5.000.000
Cap. 37 - Contributo acquisto materiale da lancio	3.000.000	—	3.000.000
Cap. 38 - Contributo agli Aero Club per rin- nuovo flotta volo a vela e acquisto carrelli	1.000.000	— 1.000.000	—
Cap. 39 - Assicurazione corpo alianti	5.000.000	— 1.000.000	4.000.000
Cap. 40 - Assicurazione corpo velivoli	36.000.000	— 26.300.000	9.700.000
Cap. 41 - Contributi piste aeromodellismo . .	2.500.000	—	2.500.000
Cap. 42 - Contributo U.N.G.A.	500.000	—	500.000
Cap. 43 - Contributo Centro Sperimentale di Aeromodellismo Ae.C. Roma	1.000.000	—	1.000.000
Categ. 7^a - Oneri finanziari			
Categ. 8^a - Oneri tributari			
Cap. 44 - Imposte e tasse	370.000	—	370.000
TITOLO II - SPESE IN CONTO CAPITALE			
TITOLO III - PARTITE DI GIRO			
Categ. 13^a - Spese per conto terzi, versa- menti ritenute			
Cap. 45 - Diversi	10.000.000	+ 10.000.000	20.000.000
TOTALE USCITE PARTITE DI GIRO	10.000.000	+ 10.000.000	20.000.000
TOTALE GENERALE USCITE	345.000.000	+ 20.700.000	365.700.000

Ancora tre giorni all'inizio delle gare e già l'aeroporto vibra di una febbrile atmosfera agonistica. Traguardo e finestra funzionano come in una giornata di competizione. Solo, ogni tanto, le radio ed i citofoni non riescono a trasmettere i messaggi dei commissari di gara, e si stanno facendo, così, le ultime prove per permettere un migliore ascolto.

La finestra viene misurata più volte, perchè il conteggio dei mille metri di quota, al passaggio degli alianti sul traguardo, sia più che preciso.

I giovani torinesi addetti alla finestra e al controllo delle foto si muovono instancabili da un ufficio all'altro, si scambiano opinioni sull'uno o sull'altro problema tecnico, confrontando statistiche, mostrando fogli fitti di calcoli e di dati.

L'altoparlante funziona in continuazione per avvisi agli addetti all'aeroporto e ai piloti, il cui numero, già molto elevato, continua incessantemente ad aumentare. Sono soprattutto straniere le lunghe automobili che, trainando i carrelli degli alianti, oltrepassano il cancello dell'aeroporto.

Di tanto in tanto qualcuno si affaccia alla porta degli uffici, chiedendo che un esperto possa tradurre le incomprensibili richieste di qualche pilota appena giunto a Rieti dopo un viaggio stressante dalla Norvegia o dall'Olanda, o, nel migliore dei casi, dalla Germania.

Sono sempre il professor Morelli e Matilde Hofer, la «Matilde» internazionale dei volovelisti ad assolvere il compito di interpreti inglesi o tedeschi.

I partecipanti alla gara provengono in gran parte dall'estero, benchè si gareggi per un titolo italiano. E infatti, hanno organizzato ai bordi del campo una tendopoli multicolore, in cui risuonano le più diverse lingue.

Accanto alle roulotte le automobili di grossa cilindrata e, poi, bambini bellissimi e biondissimi, di nazionalità differenti, che si rincorrono e cercano di capirsi, pur esprimendosi in modi tanto vari.

Alle dieci si svolge il consueto briefing, in cui il direttore di volo e il colonnello della meteo comunicano ai piloti i temi di volo, le condizioni meteorologiche, danno le indicazioni per le comunicazioni tra l'aereo in volo e gli addetti al traguardo-finestra.

Nel vasto hangar seggono tutti i piloti, talvolta accompagnati dalle proprie squadre, muniti di carte topografiche, di blocchi per appunti, di foto dei piloni del giorno. Le affermazioni dei commissari sportivi sono spesso accompagnate da ovazioni dei concorrenti, ed è veramente eccitante, per chi, come me, assiste da profano a queste riunioni, trovare una atmosfera di cameratismo e di spirito agonistico insieme con un qualcosa tra il teso ed il gioioso che aleggia.

Seduti ai loro posti, quasi una rumorosa e numerosa classe liceale, i piloti rispondono «presente» all'appello del signor Galli.

Si ha l'impressione, che le giornate di prova e le giornate di gara non siano molto diverse tra loro, per chi avvista gli aerei al traguardo e alla finestra. C'è sempre, allo scadere dell'ora x, per ogni classe, un quarto d'ora di intenso lavoro, ma alla tensione di quindici o venti minuti segue un lungo periodo di calma, durante il quale sono rarissimi gli alianti che sorvolano la linea di partenza.

I piloti ogni giorno affollano la 123.5 contemporaneamente e accade, spesso, che non si abbia il tempo per dare l'avanti o l'orbitare. Il commissario di gara che controlla il passaggio degli aerei è costretto ad ascoltare pazientemente tutte le prenotazioni, per poi annullarle. Inoltre non manca mai chi, con una radio non perfettamente funzionante, con una regolarità di pause che oserei definire ossessiva, continua a ripetere la propria sigla e «Prenotazione... prenotazione... prenotazione...».

Gli addetti al traguardo, soli sotto la grande tenda verde innalzata al di là della quarta pista, non fanno che gridare: «Avanti», aspettando l'o.k. Durante i lunghi momenti di stasi al traguardo non

c'è molto da fare.

Guardando le montagne circostanti con uno dei binocoli usati per l'avvistamento degli aerei, si scorge ogni tanto un aliante che spunta all'orizzonte; si mostra e scompare al riflesso del sole, per poi nascondersi definitivamente dietro ad un cumulo o ad una altura.

Di tanto in tanto ne appare uno che cerca di sfruttare la termica — definita favolosa da chi se ne intende — del paese di Poggio Bustone.

Durante la lunga parte del pomeriggio trascorsa nel più perfetto silenzio, i giovani torinesi della finestra chiamano al citofono il traguardo, affermando di voler rassicurarsi del funzionamento degli apparecchi; può sorgere il sospetto che la assoluta mancanza di comunicazioni sia dovuta ad un guasto, e non ad una vera e propria carenza di lavoro. Sotto la verde tenda del traguardo, al centro di una grande distesa assoluta nel silenzio più profondo, sembra quasi di trovarsi nell'ambiente dei romanzi dell'americano Hemingway.

Forse, se all'improvviso comparisse qualche esemplare della fauna africana non ci stupiremmo neppure molto.

Dopo essere restati due o tre ore sotto il cocente sole d'agosto la sete comincia a farsi sentire e, a poco, diventa insopportabile.

Giungono i due addetti al servizio logistico, con una grande scatola piena di bibite. Senza esagerare si può affermare che sono le persone più ricercate del campo.

Nel tardo pomeriggio vengono compilate le classifiche e misurati i tempi di gara. C'è sempre qualche squadra che attende impaziente accanto agli uffici, in ansia per il proprio pilota che non è ancora rientrato in aeroporto. Gli atterraggi fuori campo sono una consuetudine in tutti i campionati. Anche il pilota più esperto può trovarsi in una zona di termiche poco favorevoli, può errare di poco un calcolo, compromettendo così la prova. Appena ricevuta la chiamata del concorrente i giovani della squadra si dirigono verso il luogo in cui il pilota si è fermato. L'aliante andrà smontato, riportato a Rieti, revisionato e quin-

di montato nuovamente per le gare.

Intorno al tabellone dei risultati sosta sempre un folto gruppo di persone, sia piloti, sia semplici visitatori; le classifiche vengono commentate, confrontate con quelle dei giorni precedenti. L'atmosfera è tesa quando un pilota che non risulta tra quelli rientrati tarda a dare notizie di sé. Molto spesso accade che gli atterraggi avvengono in aperta campagna, lontano da centri abitati e da telefoni; questo non facilita senza dubbio le comunicazioni.

Ogni pomeriggio, alla stessa ora compaiono i gruppi dei visitatori. In genere non sono molto numerosi, ma sono tutti ansiosi di conoscere qualcosa sugli alianti, sul sistema di gara. Giungono quasi sempre al momento degli ultimi atterraggi, e restano incantati a guardare gli aerei che silenziosamente sorvolano le loro teste, una volta, due volte, sempre più vicini al campo. Accompagnano le evoluzioni con espressioni di meraviglia, cercano di leggere le sigle ben marcate che si trovano sotto le ali.

Una giornata completamente diversa dal solito è quella delle premiazioni. I piloti durante la mattinata si trovano nuovamente tutti riuniti nell'hangar in cui si svolgevano quotidianamente i briefing, ma in un'atmosfera del tutto differente. Buona parte dei partecipanti alla prova è in procinto di partire, molte squadre si sono già allontanate, numerosi velivoli fanno ritirare i premi da amici o parenti. Sembra quasi che l'ambiente sia divenuto meno confidenziale. Applausi, premi, discorsi di ringraziamento e di congratulazioni, ma in un clima di smobilizzazione.

Uno degli ultimi piloti rimasti, prima di partire, compie numerosi giri intorno al campo, trainando il carrello dell'aliante, suonando senza interruzione il clacson e agitando un fazzoletto bianco in segno di saluto.

Il campo, che proprio a quest'ora viveva gli altri giorni i momenti più febbrili, è silenzioso e quasi completamente deserto. Restano soltanto negli uffici, oggi come durante le gare, instancabili, i componenti della C.S.O.

Rita Nanni

1° meeting internazionale volo libero Courmayeur - Mont Blanc

14 Dicembre 1975

Organizzata dall'Azienda di Soggiorno di Courmayeur, in collaborazione con il Comune e la Funivia Val Veny, si è svolta a Courmayeur il I meeting internazionale Volo Libero Coppa Courmayeur - Mont Blanc. È stata la prima manifestazione a livello europeo organizzata in Italia di questo nuovo sport. Erano presenti alla gara i migliori piloti europei, fra cui Michel Niquille, Roland Cavallini, Ferdinand Pignetter, Carlo Maulini nonché l'americano Ed Mundy, considerato non senza ragione uno dei maggiori esponenti del volo con aquilone del mondo. La partenza era fissata al Col Checrouit (quota 2250 m.) e l'arrivo a Courmayeur (1224 metri) con un dislivello di 1025 metri. La giornata era iniziata male: la neve e la nebbia contendevano agli atleti il ruolo di primattore mentre undici aquiloni, forse perché assicurati malamente, cadevano al suolo durante la risalita in funivia ed andavano completamente distrutti. Uscivano così di scena alcuni fra i più attesi protagonisti di questa gara (Cavallini, Danis, Bayle ecc.). A dispetto di questo inizio assai poco promettente, un folto pubblico radunatosi nei pressi del terreno di atterraggio ha potuto gustare uno spettacolo quanto mai avvincente: bocche spalancate ed occhi al cielo per vedere le evoluzioni di questi pionieri del volo libero. Quando poi l'atleta perdeva quota e si avvicinava al cerchio del bersaglio, lo stupore lasciava il posto all'ammirazione e all'entusiasmo e tanti erano gli applausi quando in modo più o meno elegante gli «uccelli» posavano i piedi sulla neve.

La gara prende il via alle 10,15 con la partenza del primo atleta, seguono, ad intervalli di tre minuti uno dall'altro, gli altri concorrenti. Man mano che passa il tempo la nevicata si infittisce e si co-

mincia a temere di dover sospendere la gara. Per fortuna il tempo «tiene» fino all'atterraggio dell'ultimo e così tutto si conclude nel migliore dei modi.

Certo che per un profano questi aquiloni appaiono tutti uguali: quattro tubi, un po' di vela dacron e... voilà. Per chi è un po' del mestiere, invece, questo meeting è stato qualcosa di fantastico: si è visto tutto il meglio della produzione mondiale, roba da lucidarsi gli occhi: ali a grande allargamento, vele preforgiate, angoli di apertura più o meno spinti, aquiloni con profili alari, vele in bamburide (più leggero, più robusto e meno poroso del classico dacron); per non parlare degli accessori: imbragature ultra comode, caschi per aquiloni di produzione italiana, bulloneria di nuova concezione... Icaro e Leonardo sarebbero impazziti dalla rabbia!

Passiamo ora alla gara vera e propria. Una sola «manche» in programma per limiti di tempo, con classifiche redatte in base al tempo di volo e alla precisione in atterraggio. Le classifiche sono due: standard class (aquiloni che devono rispettare determinate caratteristiche fra cui: non più di 90° di apertura dei tubi laterali, non ammessa la preforgatura della vela né tantomeno i tenditori di irrigidimento ai tubi, almeno 3,5° per ogni lobo di profondità del «tunnel»), e free class (aquiloni senza alcuna limitazione, senza dubbio la più interessante perché la più vitale a livello creativo di questo sport in piena evoluzione). Vincitore della classe standard è Peter Thun (Austria) con 86,80 punti, seguito dall'italiano Orazio Sguazzerò di Como, con 84,63 (con il miglior bersaglio: 30 cm.), terzo Albert Schubert (Germania) con 78,08. Nella classe più attesa ha vinto l'italiano Albert Tamietto di Courmayeur,

che, con questa affermazione, risolveva un po' le quotazioni del volo libero italiano a livello mondiale dopo che ai recenti campionati mondiali di Kossen erano cadute piuttosto in basso a causa dell'impreparazione tecnica e fisica dei nostri atleti.

Tamietto ha vinto con 89,28 punti, e, con questo punteggio, ha anche vinto la classifica assoluta. Secondo il francese Michel Beal con 79,48, terzo un altro francese, Jean Marc Peuffier con 78,12. Brillavano per la loro assenza tutti i piloti altoatesini.

Classifiche classe standard:

- | | |
|-------------------------------|-------------|
| 1) Peter Thun (Austria) | punti 86,80 |
| 2) Orazio Sguazzero (Italia) | 84,63 |
| 3) Albert Schubert (Germania) | 78,08 |
| 4) Ed Mundy (USA) | 67,57 |
| 5) Caronti Alfio (Italia) | 50,00 |
| 6) Giovali Guido (Italia) | 48,12 |

seguono altri 10 concorrenti classificati.

Classifiche classe libera:

- | | |
|-------------------------------|-------------|
| 1) Albert Tamietto (Italia) | punti 89,28 |
| 2) Michel Beal (Francia) | 79,48 |
| 3) J. M. Peuffier (Francia) | 78,12 |
| 4) Michel Niquille (Svizzera) | 78,00 |
| 5) Trainar F. (Francia) | 77,55 |
| 6) Pichollet H. (Francia) | 69,14 |

seguono altri 8 concorrenti classificati.

Rivincita a Klosters (Svizzera) il 31 gennaio - 1° febbraio in una gara a inviti alla quale hanno aderito gli italiani Albert Tamietto, Alfio Caronti, Orazio Sguazzero e Massimo Caporale.

Prossimo appuntamento in Italia sarà invece a Ortisei (14-15 febbraio) dove vi sarà un meeting non competitivo a livello nazionale con partecipazione straniera.

A. T.

leggete e diffondete

VOLO A VELA



la rivista dei volovelisti italiani