

VOLO A VELA



Un numero L. 20
Arretrato L. 25
Abb. annuo L. 210
Semestrale L. 110

Direzione, Ammin.
SESTO CALENDE
[Varese]

PERIODICO DEI VOLOVELISTI ITALIANI

UNO SGUARDO AL PASSATO ED UNO ALL'AVVENIRE

Le nostre vive insistenze ci hanno ottenuto dal « papà » del volo a vela nazionale l'interessantissimo articolo che segue, nel quale, con serena obiettività ed acuta penetrazione, sono esaminati indirizzi e sviluppi dell'attività volovelica prebellica. La ventennale esperienza di Tenax nel campo del volo a vela conferiscono alle sue considerazioni un ineguagliabile valore. Noi siamo anzi persuasi che esse possano grandemente giovare a tutti coloro che, avendo fede nella rinascita del volo a vela nazionale, desiderano trovare un sicuro orientamento per il loro lavoro di domani.

Il regime armistiziale, tuttora in vigore, ha impedito ed impedisce le attività aeree, escluse quelle dell'aviazione militare che, anche con funzioni di trasporto passeggeri, si svolgono sotto il controllo degli alleati, talché il nostro Paese può considerarsi quasi privo di aviazione propria specie civile o sportiva. E il volo a vela non sfugge alla regola.

Non è detto tuttavia che senza il divieto alleato il nostro cielo potrebbe essere percorso da aerei da turismo o da alianti; purtroppo la guerra ci ha lasciato in condizioni di materiale che ci ricordano quelle dei primordi dell'aviazione.

Constatazione questa che non può passare per la nostra mente senza provocare un'ondata di ricordi che nell'amarrezza dell'ora, costituiscono forse il solo balsamo per i nostri cuori; non soltanto perché attraverso le rievocazioni di un passato lontano e recente gli aviatori, quelli veri, possono trovare il con-

forto e l'orgoglio della certezza di un dovere compiuto sino in fondo, ma anche perché in quanto essi hanno saputo compiere in passato vi sono gli elementi per la garanzia di un domani non oscuro ed operoso. Ad onta di tutto, quando la Pace sarà ridata al nostro Paese, gli aviatori italiani non resteranno assenti dalle civili contese, superata la crisi, torneranno a solcare le vie del cielo. Fra essi i primi saranno i volovelisti.

Il volo a vela, attività dalle modeste esigenze, interessando soprattutto i giovani, possedendo gli elementi per dare le soddisfazioni del volo a chi ne sente l'acuta nostalgia e ai neofiti attratti dal suo fascino; il volo a vela, nelle particolari condizioni del nostro paese, risolto il capitale problema del suo finanziamento, ha molte probabilità di giocare un ruolo di non secondaria importanza nella prossima attività aerea italiana.

Qualcuno potrà forse sorridere del nostro ottimismo come di una puerile ingenuità. Apparterrà certo alla schiera di coloro, e non furono pochi, i quali ci computavano come dei fissati e dei maniaci perché anche molti anni or sono avevamo il « pallino » del volo a vela e osavamo reclamare che vi si dedicassero energie e mezzi.

Doveva poi essere la guerra ad incaricarsi di dire una parola definitiva anche per questo. Chi non comprende e allora la nostra fede deve aver concluso, se in possesso di sufficiente obiettività e memoria, di non aver saputo vedere là dove altri vedono molto chiaramente.

Non è spirito di vana polemica o ricerca

di postume amare soddisfazioni che ci inducono a riprendere l'argomento prediletto, bensì la nostra non esausta passione e il desiderio di fare ancora qualcosa e di offrire il modesto contributo della nostra non breve esperienza. Ed è quello che cercheremo di fare nella ricerca di una soluzione del problema fondamentale, quello del finanziamento.

Cominciamo anzitutto da uno sguardo al passato per quanto ciò possa sembrare ozioso. Ma possiamo noi dimenticare i nostri caduti, il loro sacrificio, le mete raggiunte e perché no, gli errori compiuti? Non lo possiamo non solo per ragioni sentimentali, ma perché sarebbe imperdonabile errore dimenticare le lezioni del passato e disperderne i frutti.

Il volo a vela italiano ha avuto una fisionomia particolare che lo ha distinto fra i movimenti simili delle altre nazioni. Il nostro è stato quello che più di ogni altro ha avuto spiccato carattere preaeronautico. L'enorme numero di attestati B, confrontato ai pochi brevetti C e C d'argento ne è l'indice più significativo. Ne è conseguito che mentre in materia di volo librato ci siamo fatta una vastissima esperienza e abbiamo ottenuto risultati che sarebbe ingiusto non ammettere, nel settore del volo veleggiato siamo rimasti molto in arretrato. Il che ha finito per nuocere anche al nostro prestigio aeronautico e al volo a vela italiano.

Molti i licenziati dalle scuole elementari, pochi da quelle medie, rarissimi i laureati dalle università.



CORRISPONDENTI:

ALZATE

Lanzi Alessandro

BOLOGNA

Serra Sandro

Veggetti Amleto

BOLZANO

Weber Giorgio

CALCINATE

Pronzati Attilio

CREMONA

Arcari Santino

FERRARA

Villani Giorgio

Rinaldi Alessandro

NOVI LIGURE

Cappanera Marciano

PARMA

Pastorelli Emilio

TORINO

Tessera Chiesa Emilio

Spelta Danilo

TRENTO

Cerbaro Vittorio

VALBREMBO

Capoferri Sergio

Brugali Pino

VICENZA

Ellero PierGiorgio

in attesa di conferma:

Aosta, Padova, Lucca,
Roma, Perugia, Udine

F.A.I. - CIVV

Morelli Piero

O.S.T.I.V.

Duranti PierLuigi

ESTERO

Albonico Gino

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani
fondata da Plinio Rovesti nel 1946

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

APRILE - MAGGIO 1976

N. 115

SOMMARIO:

dalle Alpi in rotta per il Sud	53
piano di volo per alianti	54
verso i sessantacinquemila laghi di Finlandia	55
la sicurezza del volo in montagna	59
Adele Orsi conquista un nuovo primato mondiale	61
avionica per il volo a vela	63
F.A.I. ...un po' di storia	65
das stille abenteuer	67
strategia e tattica di gara per principianti	69
2° trofeo colli briantei	70
notizie dai campi di volo	73
volo a vela nel mondo	79
volo libero	81
nel prossimo numero...	86

IN COPERTINA:

Il 2° numero di **VOLO A VELA** uscito nel **Febbraio 1946** a **Sesto Calende (Va)**

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

ABBONAMENTI PER ANNO SOLARE:

Italia: cumulativo L. 8.000

Italia: individuale L. 12.000

Italia: sostenitore L. 50.000

Estero: ordinario \$ 15

Una copia: L. 2.000

Redazione e Amministrazione:

«Paolo Contri» Airport

21100 Calcinate del Pesce - (Va) - Italy

DIRETTORE RESPONSABILE: Lorenzo Scavino.

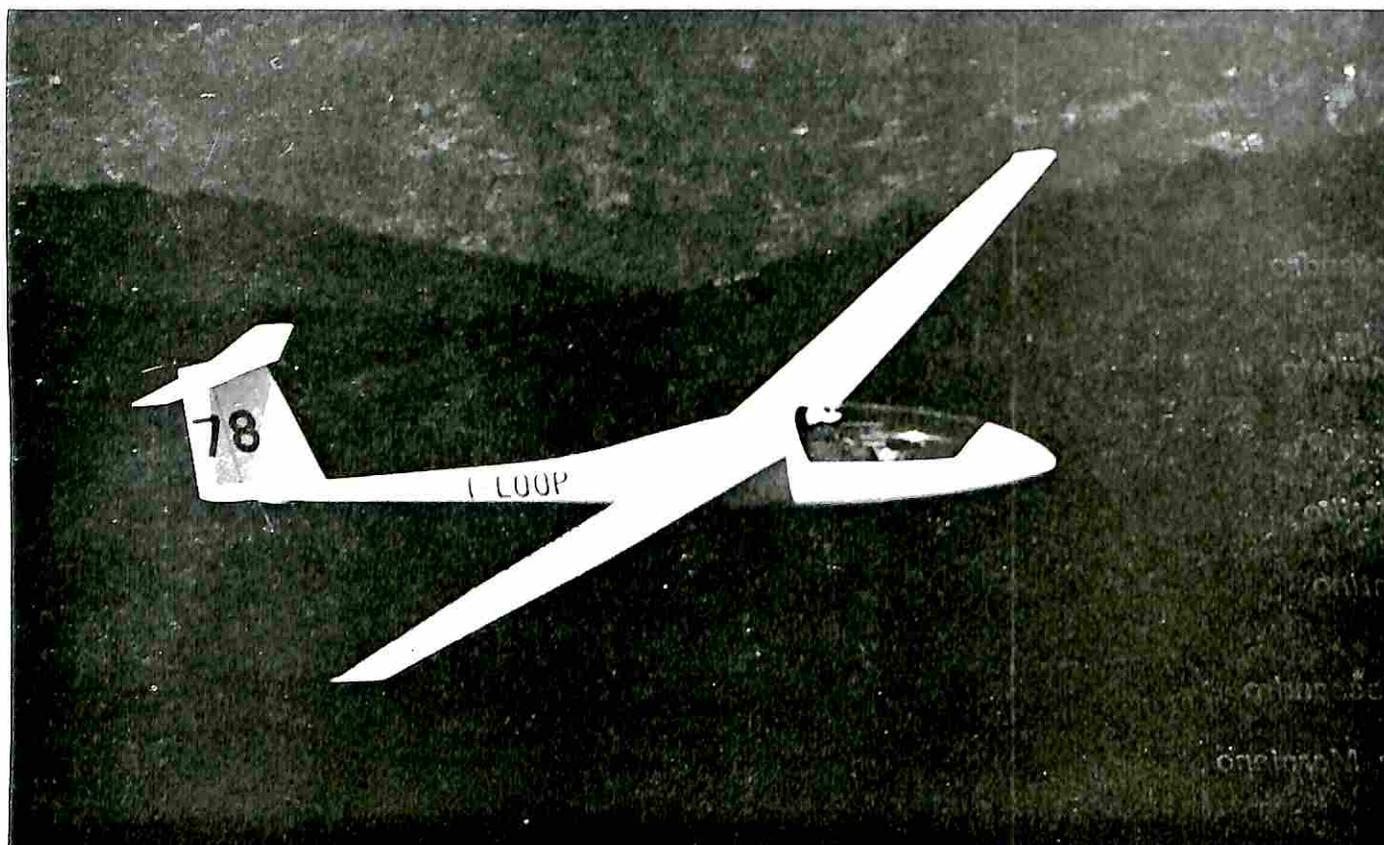
Autorizzazione Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 del Registro.

E' permessa la riproduzione anche integrale, quando non espressamente vietata, purchè si citi la fonte.

Arti Grafiche Camagni - Como

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

Alexander Schleicher

Segelflugzeugbau

D-6416 Poppenhausen an der Wasserkuppe



ASW 19

Monoposto
da competizione
Classe Standard FAI

ASK 16

Moto-aliante biposto



IL NOSTRO PROGRAMMA:

SCHLEICHER ASK 13

Aliante biposto scuola e performance

SCHLEICHER ASK 16

Motoaliante biposto scuola e performance

SCHLEICHER ASK 18

Aliante monoposto, classe Club

SCHLEICHER ASW 17

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

SCHLEICHER ASW 19

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

SCHLEICHER ASW 20

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

Rappresentata da:

KRAPFENBAUER ERICH Corso Galileo Ferraris 93 - Tel. 58.88.30 - 10128 TORINO

ACTIS FRANCO

Via Borgaro 125 - Tel. 29.04.53 - 10149 TORINO



Oggi in Italia l'aliante classe standard

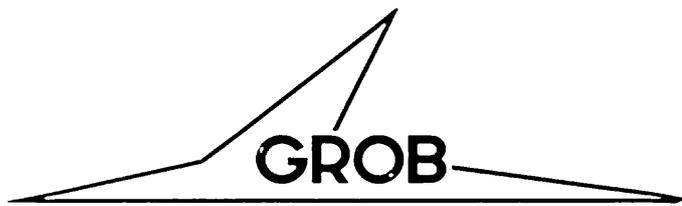
L. S. 1. F

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

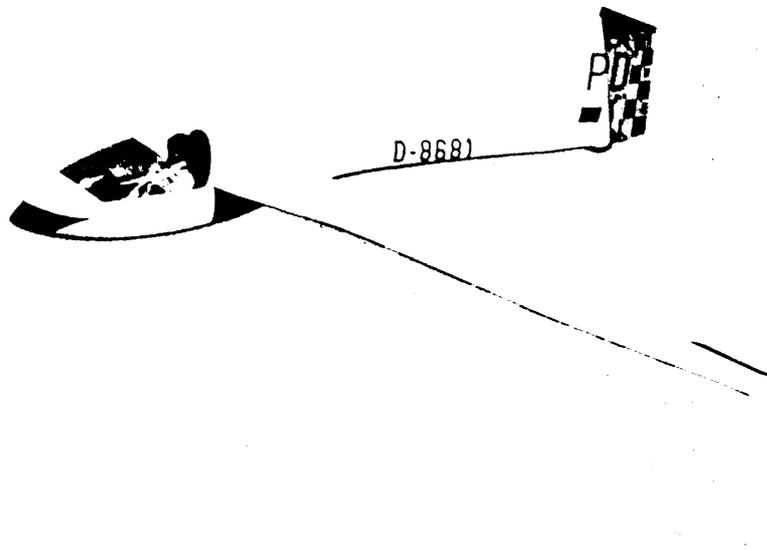
Rappresentante:

SCHNEIDER - ITALIA - Aguscello Aeroporto

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



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



ASTIR CS

monoposto standard efficienza max 37

SPEED ASTIR

monoposto 15 mt. con flap efficienza 42

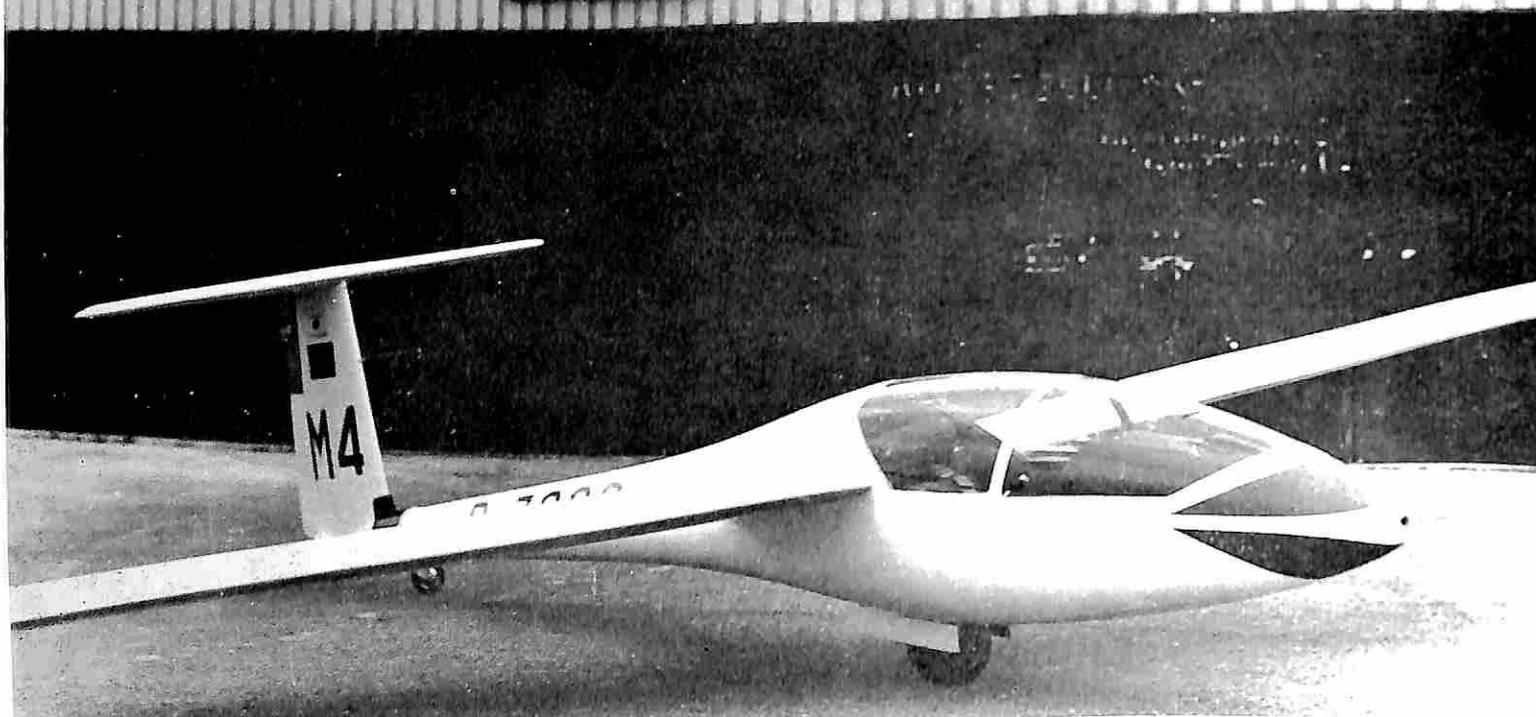
TWIN ASTIR

biposto in vetroresina efficienza 38

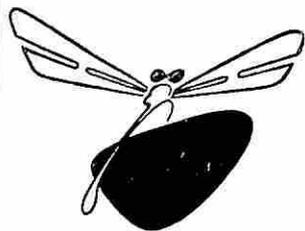
RAPPRESENTANTE: **AIRMARKET**

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

GLASFLÜGEL



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



TUTTO PER L'ALIANTE

GLASEFLÜGEL ITALIANA S. R. L.

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

Fatti e fattacci di cose nostre

Ancora un primato mondiale! L'invito che abbiamo rivolto nel n. 113 di VOLO A VELA non è caduto nel vuoto. L'Adele ha «rinfrescato» anche i mondiali, oltre ai nazionali. E i signori uomini? Sappiamo che la cosa è più ardua, d'accordo, ma diamoci almeno da fare.

Intanto i nostri azzurri partono per Räkylä, con i ballast colmi dei nostri auguri più belli, anche se loro avrebbero preferito averli pieni di Pillo.

Non si può avere tutto, così come non si può far dipendere dai risultati che otterranno l'avvenire del volo a vela nazionale e l'entità dei contributi ad esso destinati dall'Aero Club d'Italia. Piero Morelli ha giustamente ricordato — nell'incontro di Alzate — che i nostri piloti, dilettanti schietti, devono misurarsi con un buon numero di piloti professionisti e semiprofessionisti.

Noi comunque, con la parzialità che ci distingue, li vogliamo tutti vincitori o... vivi e con la mano destra pronta a scrivere per VOLO A VELA le loro avventure in terra, o meglio, in acqua di Finlandia.

A proposito di avventure: è uscito il libro di Plinio Rovesti ALI SILENZIOSE NEL MONDO — edito da VOLO A VELA — stiamo consegnando le prime prenotazioni e siamo certi che tutti i volovelisti italiani acquisteranno questo bellissimo volume del quale pubblicheremo presto i più autorevoli pareri raccolti. Le richieste del volume vanno indirizzate ai nostri corrispondenti.

Circa l'invito a sondare le possibilità di voli lungo l'asse Nord-Sud, ricordiamo ai piloti sportivi l'esistenza del Trofeo «Valzanello», posto in palio dal GVV «Nello Valzania» di Como, per voli di almeno 500 Km in linea retta! Un altro riconoscimento che si affianca a quelli posti in palio da VOLO A VELA.

E' uscita la NORMA UNO, ovvero il Regolamento dei Campionati Nazionali di Rieti 1976.

Le novità non sono molte: è entrata in funzione la Graduatoria Nazionale (già pubblicata a pag. 27 del numero precedente), pare ci sia qualche contestazione in corso di definizione; anche in Lega Uno si possono iscrivere due piloti, come già avveniva per la Lega Due (purchè compreso nella Graduatoria Nazionale?); la Lega Due continua a mancare di un Trofeo per il Pilota o per il suo club di appartenenza; è appesantita la penalizzazione per chi non taglia il traguardo.

Dulcis in fundo i Fattori Correttivi: tre fattori per la Classe Libera della Lega Uno e ben cinque per la Lega Due. Per fortuna la classe Standard, per il momento, non ne è contaminata.

E veniamo ai fattacci. E' uno solo ma gravissimo: gli elenchi degli abbonati per il 1976, ed i relativi soldi!

A tutt'oggi solo tre Clubs ci hanno inviato i nuovi elenchi ed i relativi importi.

Amici, il discorso qui è molto semplice: se VOLO A VELA vi interessa dovete sostenerci con la vostra adesione, se non vi interessa non dovete far altro che comunicarci che non rinnovate gli abbonamenti. E' solo un dovere di buona educazione. In un senso o nell'altro assolvete.

Grazie, comunque.

R. S.

P.S. - Il volo organizzato per Räkylä è stato sospeso per le insufficienti adesioni.

AEROCLUB VOLOVELISTICI: UOMINI, NORME E STRUTTURE; LORO LIMITI E CARENZE

Continuiamo il discorso iniziato nel numero precedente e rinnoviamo l'invito ai responsabili degli enti volovelistici nazionali.

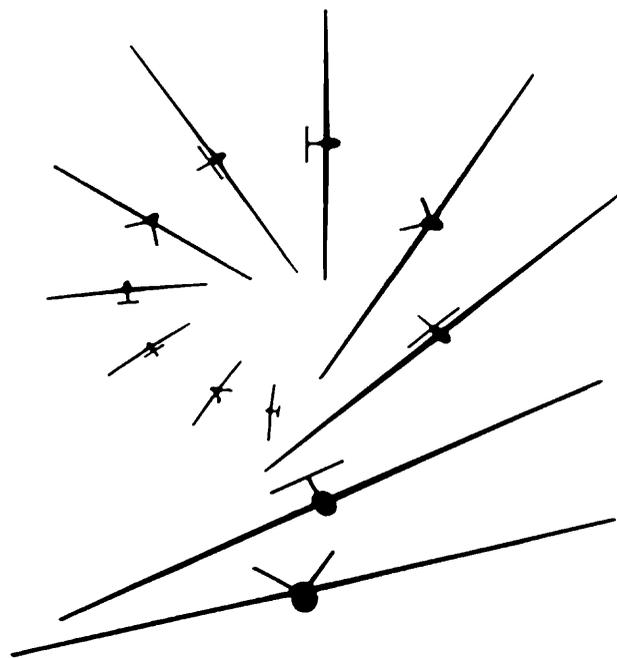
La cronaca che riguarda lo sviluppo del volo a vela in Italia nel dopoguerra e nel recente passato mette, tra l'altro, in rilievo come la convivenza nei clubs di attività di volo a motore e di volo a vela (di proposito non parleremo di paracadutismo e di aeromodellismo) ha portato in molti casi a difficoltà notevoli ed anche a delle vere e proprie scissioni che hanno dato luogo alla nascita degli aeroclubs «volovelistici».

Le scissioni hanno avuto ed hanno valide motivazioni particolari in ogni singolo caso, ma hanno avuto ed hanno una radice comune conseguente al fatto che le due attività — volo a motore e volo a vela — raggruppano e nello stesso tempo distinguono gli «uomini» in due diversi modi di «sentire» e di «vivere» la comune ma generica passione per il volo.

L'esperienza ci fa affermare che le due attività non hanno niente in comune tranne l'elemento aria, ma non anche lo spazio aereo.

Così come sono rari i clubs dove questo non è avvenuto, altrettanto sono rari gli uomini che hanno saputo integrare le due attività, praticandole entrambe. Si tratta delle classiche eccezioni.

Anche la forma assembleare dettata dallo Statuto dell'Ae.C. d'Italia per la conduzione degli aeroclubs periferici ha contribuito alle scissioni verificatesi. La forma democratica di gestione dovrebbe teoricamente rappresentare l'ideale; in pratica il vantaggio numerico del volo a motore crea una maggioranza che finisce, sovente malgrado la



buona volontà, col mettere in difficoltà la minoranza volovelistica.

D'altro canto le scissioni verificatesi (alcune per i forti contrasti, altri per logica convenienza e di comune accordo tra le parti) — validamente collaudate dal tempo — hanno dato luogo a notevoli fattori di sviluppo qualitativo e quantitativo.

Possiamo tranquillamente affermare che il moderno volo a vela praticato oggi in Italia è direttamente conseguente alla nascita degli aeroclubs «volovelistici».

Non si pensi però ad una strada priva di difficoltà ed inconvenienti.

Se le difficoltà materiali sono elencabili e quantificabili in cifre per gli investimenti necessari, il discorso si fa più arduo e complesso se pensiamo all'inevitabile carenza di uomini adatti e disponibili, sia per la parte direttiva che per quella tecnica.

Concludiamo questa pagina ponendo ai nostri lettori ed a noi stessi la domanda:

Si può ancora oggi validamente gestire un aeroclub volovelistico — rispondendo alle attuali esigenze dei controlli tecnici e delle strutture burocratiche — alla maniera «pionieristica», senz'altro allora valida, di venti o trenta anni fa?

A. P.

DALLE ALPI IN ROTTA PER IL SUD

di **Plinio Rovesti**

Nel n. 59 (novembre-dicembre 1965) della rivista «VOLO A VELA», il compianto Prof. Walter Georgii, in un Suo interessante articolo sulle prospettive per il volo a vela di domani, dopo che Alvin Parcher aveva superato negli Stati Uniti d'America la barriera dei 1000 Km, e prima che tale distanza fosse superata anche nel vecchio continente, esaminava le possibilità meteorologiche che offre l'Europa in tale campo dall'alta performance volovelistica, valendosi del volo d'onda e di quello termico e termodinamico.

Dopo aver studiato le prestazioni massime raggiungibili nelle regioni d'oltralpe in varie situazioni meteorologiche, Georgii affermava che un volo di 1000 Km, dalla catena alpina verso Sud, dovrebbe essere possibile anche in Italia. Esso necessita di una situazione di Nord-Ovest, con velocità di vento intorno a 50 Km h a 2500 m d'altezza.

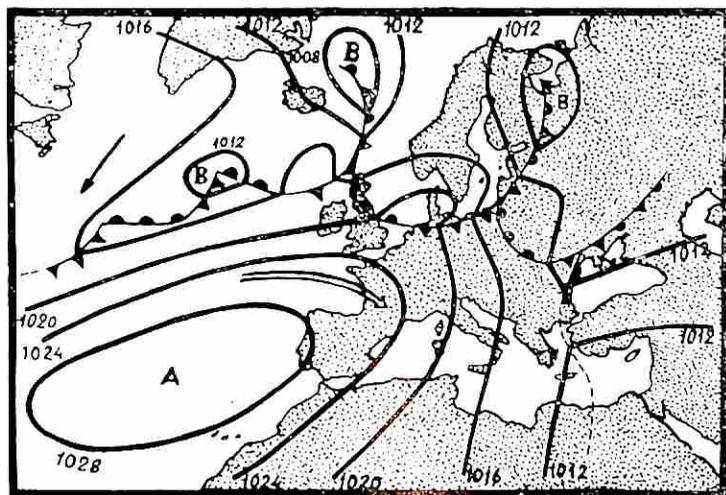


Fig. 1

Può fare al caso una situazione barica caratterizzata dall'anticiclone delle Azzorre estendentesi sull'Europa sud-occidentale e mediterranea. E' una situazione meteorologica caratteristica della stagione estiva che spesso dura anche qualche settimana, apportando sull'Italia un periodo di tempo buono e di alte temperature. Gli eventuali cicloni dinamici provenienti dall'Atlantico, circolano lungo il bordo settentrionale delle

Come promesso apriamo un altro discorso nuovo.

Lo facciamo nella fiducia che i volovelisti italiani sappiano apprezzarlo ed affrontarlo con impegno.

Non c'è niente di utopistico, tutt'altro. Lo facciamo anche nella segreta speranza che i nostri si «scuotano» e — perdonateci il campanilismo — arrivino prima dei diversi volovelisti stranieri che da tempo meditano sulle carte orografiche della nostra penisola.

alte pressioni, ben lontani dal bacino del Mediterraneo, dove fluisce aria tropicale (fig. 1). Questa situazione, che i nostri meteorologi chiamano «situazione a ventaglio», offre infatti spesso buone possibilità al volo termico.

Nella maggior parte dei casi, da qualsiasi punto dell'arco alpino, il primo obiettivo che il pilota si deve prefiggere è quello di raggiungere la zona di Modena ed agganciare quindi il crinale appenninico. Certo, mancando l'appoggio orografico od in assenza di cumuli, l'attraversamento della Valle Padana presenterà più di un problema, e questa prima parte del volo sarà senz'altro la più difficile da percorrere. Raggiunto però questo traguardo, la situazione migliorerà notevolmente ed il volo potrà proseguire più speditamente, grazie all'appoggio termoorografico offerto dagli Appennini soleggiati.

A causa delle brezze di mare che interferiscono su questa parte del percorso, occorrerà tenersi a ridosso delle catene montuose, il più possibile nell'entroterra; benchè la presenza di eventuali «fronti di brezza» possano in molti casi consentire lunghi voli rettilinei a quota costante, senza spiralarne per lunghi tratti.

Il 22 giugno 1969, in una buona giornata d'instabilità, ma con termiche non molto forti, il pilota istruttore Angelo Zoli partiva dall'aeroporto di Valbrembo (Bergamo), a bordo di un «Libelle Standard», nel tentativo di coprire la distanza prefissata di 500 Km lungo un percorso inusitato, che attraversando la Valle Padana e seguendo gli Appennini modenesi avrebbe dovuto concludersi attorno ad Avezzano, nella piana del Fucino. Dopo il faticosissimo attraversamento della Val Padana, sotto cumuletti, con base di condensazione attorno ai 700 m, Zoli raggiunse finalmente il Monte Cimone, dove le condizioni migliorarono notevolmente, sia per la presenza delle montagne, sia per l'aumentata temperatura ed il conseguente intensificarsi delle condizioni termiche. Il volo proseguì con relativa facilità fin oltre Foligno, dove lo Zoli, pur rendendosi conto che a questo punto l'attività termoconvettiva andava gradatamente scemando, sperava ancora di poter raggiungere almeno l'aeroporto di Rieti. Nella zona di Spoleto, però, le condizioni di veleggiamento andavano sempre più peggiorando, tanto che, vista l'impossibilità di raggiungere la meta prefissata, dopo un percorso di oltre 400 Km, Zoli decise di interrompere il suo volo.

e dirigendosi verso il sicuro aeroporto di Foligno vi atterrò felicemente.

Il tentativo era fallito, ma l'interessante via del Sud Italia era stata per la prima volta saggiata con successo.

Da quel giorno sono ormai trascorsi sette anni e nessuno dei nostri piloti ha tentato di percorrere questa strada. I volovelisti che svolgono la loro attività nei centri sparsi lungo l'arco alpino trovano più facile realizzare le loro performances seguendo la via delle Alpi, dove, sfruttando ogni genere di fenomeno, dalla dinamica alla termica, all'onda ed alla termoonda, hanno realizzato voli il cui fascino sembra abbia fatto loro dimenticare la strada del Sud.

Continueranno i nostri piloti su questa sola via?

Noi auspichiamo che vogliano arricchirla di altre seducenti alternative. La strada del Sud non è impossibile da percorrere e noi ci auguriamo di vedere qualcuno dei nostri migliori cimentarsi anche verso la via che conduce a Taranto!

Certamente l'abilità dei nostri campioni è tale da consentire, in condizioni favorevoli, il compimento estemporaneo di una simile impresa; ma quale lieta sorpresa potrebbe riservare una accurata preparazione collettiva del volo! magari con una ben studiata collaborazione di vari gruppi sportivi, che si suddividano le rispettive zone di «esplorazione», studiando i vari percorsi possibili e mettendo in luce i vari punti «obbligati», sia in relazione alle varie situazioni meteorologiche, sia in considerazione della sola topografia dei luoghi; una tale preparazione «di gruppo», crediamo ampliirebbe di molto gli orizzonti di questa nuova esperienza volovelistica, aprendo oltretutto un interessante discorso di reciproca collaborazione tra i nostri sportivi più capaci.

Plinio Rovesti

Piano di Volo per Alianti!

AERONAUTICA MILITARE ITALIANA - I.T.A.V.			
M. 1 C.T.A. PIANO DI VOLO - FLIGHT PLAN			
INDICATORI DI FREQUENZA Priority indicators		INDICATORI DEI DESTINATARI Destinaries for military use	
ORA PRESENTAZIONE Priority time		INDICATORE D'ORIGINE Origin indicator	
IDENTIFICAZIONE ESATTA DEI DESTINATARI E PO DEL DESTINATARIO Exact identification of destinaries and of the destinaries			
1 DESCRIZIONE Description	6 IDENTIFICAZIONE AEROMOBILE Aircraft identification	8 REGOLI DI VOLO E CARATTERI SPECIALI DEL VOLO Flight rules and special characteristics of the flight	
9 NUMERO E TIPO AEROMOBILE Number and type of aircraft	10 EQUIPAGGIAMENTO Crew	13 AEROPORTO DI PARTENZA Aerodrome of departure	
RSW15B		1345	
13 AEROPORTO DI DESTINAZIONE Aerodrome of destination	ORA Time	AEROPORTI ALTERNATI Alternative aerodromes	
ZZZZ		1545	
14 VELOCITA' Speed	15 LIVELLO Altitude	16 BOTTA Remarks	
0070 VFR			
17 AEROPORTO DI DESTINAZIONE Aerodrome of destination			
ZZZZ 1545			
18 ALTRE INFORMAZIONI Other information			
REP/PER ITALIA DEST PER A... ALTA/ALTA			
19 INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI - Supplemental information			
AUTONOMA - Subsidary PERSONE A BORDO - Persons on board EQUIPAGGIAMENTO DI SALVATAGGIO E SOCCORSO - Emergency and rescue equipment			
FUEL - POS - 1 - 8000000 - 240 - 100 - 8124			
EQUIPAGGIAMENTO - EQUIPMENT CINTURE DI SALVATAGGIO - SAFETY BELTS FREQUENZA - Frequency			
POLARI - PER DESERTO - MARITTIMO - PER GIUNGLIA - CINTURE - SAFETY BELTS - FLUORISCIANA			
CANOTTI - COLORE - NUMERO - CAPACITA' TOTALE - ALTRO EQUIPAGGIAMENTO			
CANOTTI - COLORE - NUMERO - CAPACITA' TOTALE - ALTRO EQUIPAGGIAMENTO			
NOME DEL COMANDANTE Name of Pilot-in-command		FIRMA DEL COMANDANTE O DEL SUO RAPPRESENTANTE Signature of Pilot-in-command or authorized representative	
EMILIO TESSERA			

Dal 26 marzo 1976 viene reso obbligatorio il piano di volo per tutta l'attività esterna alla ATZ Aeritalia. L'obbligo è esteso anche agli alianti.

Ecco la foto del primo piano di volo per alianti nella storia del volo a vela torinese.

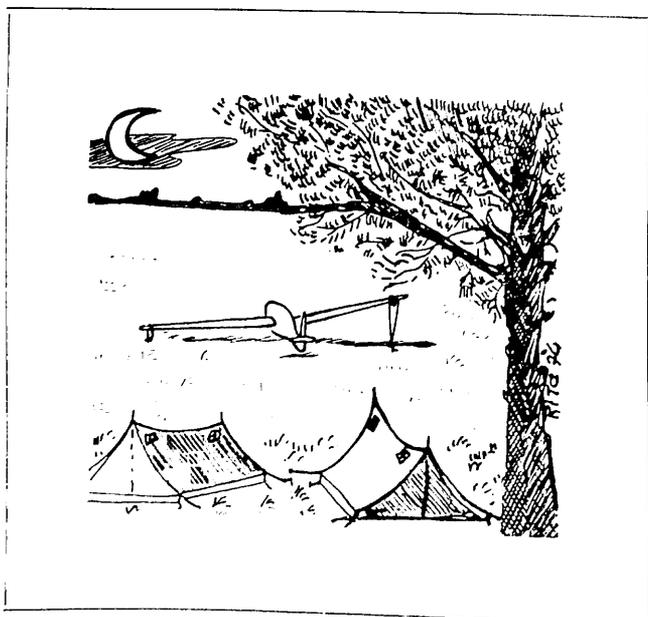
I controllori di «Milano Controllo» hanno dimostrato una certa meraviglia, quando sono stati contattati da un aliante con regolare piano di volo.

Il volo era programmato sulle montagne della valle di Susa per due ore; allo scadere del termine poiché le condizioni non erano finite, è stata chiesta una proroga a Milano controllo, pena il pronto intervento del soccorso aereo con caccia ed elicotteri alla ricerca dello sprovveduto volovelista.

Sarebbe interessante conoscere il nome del funzionario centrale che ha imposto questa novità; il suo nome e la sua fotografia potrebbero essere pubblicati sulla nostra rivista quale profondo e competente conoscitore dei problemi del volo a vela italiano.

No comment.

Emilio Tessera-Chiesa





Verso i sessantacinquemila laghi di Finlandia

di Egidio Galli

Dopo aver toccato Svizzera, Svezia, Spagna, Inghilterra per due volte, Francia, Polonia per due volte, Germania, Argentina, Stati Uniti d'America, Jugoslavia e Australia i «mondiali» vanno all'estremo Nord d'Europa per consentire alla centuria dei migliori piloti dei cinque continenti di contare — dall'alto — una parte dei sessantacinquemila laghi di Finlandia.

Nel dopoguerra, dal 1948 al 1974, il volo a vela ha fatto, di campionato in campionato, passi lunghi, veloci e sempre più sicuri, costruendo una storia di non facile stesura e forse proprio per questo misteriosamente sfuggente agli studiosi.

Sparita, dopo l'edizione francese 1956, la categoria dei biposto, la cavalleresca lotta per il primato si svolge da vent'anni nelle oramai classiche categorie della **standard** e della **libera**. Alla prossima edizione avremo, forse, l'apertura delle ostilità in una terza classe limitata a quindici metri d'apertura ma con ampia possibilità di ipersostentare l'ala.

L'Italia, ancora una volta riparte, dopo qualche raro vivido bagliore passato, col saldo spirito che l'avventura obbligatoriamente richiede.

I quattro piloti che la rappresentano, casualmente tutti milanesi, sono stati selezionati in base ai risultati del Campionato Italiano 1975, ai risultati precedenti, all'età, all'affiatamento, alla capacità di volare in coppia e alle doti di disciplina. Due sono anziani di «mondiale» e due sono esordienti.

Vergani, Campione Italiano 1975 per la classe libera, ha 47 anni e ha partecipato ai seguenti «mondiali»: Inghilterra 1965, Polonia 1968 e Stati Uniti 1970. Può vantarsi di aver vinto la prima prova del campionato più affollato in senso assoluto: 105 alianti in Polonia. Dopo essersi dedicato alla Direzione Tecnica della squadra nazionale nelle edizioni 1972 e 1974, ritorna ora finalmente nel suo giusto ruolo di concorrente dopo aver dimostrato nelle ultime gare di livello europeo di essere in grado di competere, superandoli spesso, con

gli migliori piloti continentali. Ha tutti i numeri per figurare assai bene nella sua classe.

Brigliadori, Campione Italiano 1975 per la classe standard, ha 37 anni e rientra nel gioco dei «mondiali» dopo una assenza di undici anni dovuta agli impegni professionali. Quando nel 1963, in Argentina, allora giovanissimo, si morse le dita per aver fallito la piazza d'onore, cosa mai riuscita a un italiano.

In quella occasione, l'Italia credette forse di avere colmato il grosso divario che fino allora la separava dagli altri paesi europei, forse pensando anche di poter far meglio alla successiva occasione. Purtroppo il dilettantismo che caratterizza nella maniera più autentica il volo a vela nazionale impedì invece al nostro giovane rappresentante di dedicarsi, negli anni successivi all'episodio argentino, all'agonismo volovelistico nella misura necessaria. Solo negli ultimi anni ciò gli è stato nuovamente possibile e i successi in campo nazionale e straniero lo testimoniano. Ha, come Vergani, tutti i numeri per ben figurare.

Monti, trentacinquenne, anche se non può ancora vantare una grossa raccolta di coppe e di trofei (si è infatti avvicinato al volo a vela da relativamente poco tempo) viene concordemente indicato nel nostro ambiente come uno dei migliori talenti. Capace di realizzare tempi formidabili, è — con Brigliadori — il componente di una coppia senza uguali.

Gavazzi, con 34 anni, è il più giovane del quartetto. Sicuramente è quello, tra loro, in maggiore ascesa. L'esperienza, l'ineguagliabile esperienza di un «mondiale», gli consentirà — qualunque sia il risultato, di completare la sua formazione e di arricchire il suo già ottimo bagaglio tecnico di ex-pilota militare.

La preparazione organica della squadra, iniziata l'8 novembre 1975, si è svolta, per tutto il periodo invernale, su due linee:

— riunioni dei piloti a ritmo quindicinale, alternate con

riunioni degli aiutanti, svolte ugualmente a ritmo quindicinale;

— preparazione dei mezzi (intesi questi nel senso più ampio della parola in quanto comprendenti le radio, gli strumenti, la finitura delle ali, l'ampliamento della certificazione R.A.I. per l'aumento dei carichi di zavorra, eccetera) attuata prevalentemente per coppie e verificata poi, collegialmente, nel corso delle riunioni.

La preparazione imbroccherà poi la terza linea dell'attività di volo al primo sbocciare delle condizioni primaverili. Le poche occasioni invernali non sono state perse, ma era saputo in anticipo che il Nord Italia non sarebbe stata una gran palestra pre-«mondiale». Non c'è stata, quindi, continuità tra stagione volativa 1975 e stagione 1976: prima il cielo padano, nella sua fascia orobica, sarà propizio e prima si assopiranno le preoccupazioni di chi segue i piloti giorno per giorno. Circa la tecnica di gara, diremo che non disponendo obiettivamente di un concorrente che parta già col ruolo di favorito, la nostra squadra punterà soprattutto sul grande affiatamento aria-aria e terra-aria che ha già dimostrato di possedere e che forse ci viene invidiato anche da qualche formazione straniera più titolata. Puntiamo quindi sul rendimento collettivo per ottenere il miglior piazzamento di uno dei nostri.

Sarà quindi adottato il metodo del volo in coppia per il quale, come accennato prima, Monti e Briigliadori particolarmente, si stanno preparando già da alcuni anni. E' questo un comportamento di volo non facile da realizzare e che richiede molta simiglianza di temperamento tra i piloti e che, se ben utilizzato, può dare ottimi risultati specie se non imposto disciplinarmente ma voluto per convincimento, amicizia e generosità d'animo.

La conoscenza del terreno di gara, prevista per tempo e sostenuta finanziariamente dall'Aero Club d'Italia attraverso il Consigliere Federale di specialità e la Commissione Tecnica Consultiva Permanente per il Volo a Vela, è fortunatamente un fatto acquisito per Monti, Vergani e Briigliadori. Essi hanno potuto, infatti, partecipare ai Campionati Finlandesi 1975 in una particolare edizione che, sia per gli organizzatori che per i partecipanti, aveva chiaramente il valore di un pre-«mondiale».

Il quinto posto di Briigliadori in classe standard, raggiunto appunto in tale occasione, viene considerato, in sede di preparazione finale della squadra, con la maggiore obiettività possibile, ossia come il valore aritmetico del rendimento 1975 del pilota. Ne deriva che l'impegno dei quattro piloti, in vista dell'obiettivo da raggiungere, deve essere totale e distaccato da anticipazioni e speranze.

Da ultimo, rivolgiamo la nostra attenzione agli avversari. Molti sono i paesi che possono presentare piloti assai forti e che vantano scuole volovelistiche superiori alle nostre. Polacchi, tedeschi, statunitensi, francesi, inglesi, svedesi e i padroni di casa finlandesi (la successione è intenzionale) sono tutti candidati al successo.

Non bisogna poi dimenticare che anche altri paesi

hanno individualità di grande rilievo. Aggiungiamo la osservazione relativa alla periodicità dei «mondiali»: essi si svolgono ogni due anni e spesso l'intervallo è sufficiente a far crescere delle rivelazioni che, nella lotta di un «mondiale» svolto con buone condizioni, trovano il giusto ambiente per quella conferma che sorprende qualsiasi previsore.

Non ci consentiamo, pertanto, previsione alcuna perchè forte è per tutti l'alea nel suo straordinario complesso.

Desideriamo soltanto prevedere tutto quanto umanamente possibile in sede di preparazione, non concedere nulla dal punto di vista disciplinare e sperare di ottenere fin d'ora il massimo appoggio morale da parte di tutti i volovelisti italiani di buona volontà.

Egidio Galli

ELENCO ISCRITTI:

ARGENTINA

?

?

team captain: ?

AUSTRALIA

Ingo Renner	s	DG-100
John Rowe	s	Hornet
Malcolm Jinks	o	Nimbus II
Alan Wilson	o	AS-W 17

team captain: J. R. Muller

AUSTRIA

Andreas Hämmerle	s	Cirrus 75 S
Harro Wödl	s	DG-100
Othmar Fahrafellner	o	Nimbus II
Alf Schubert	o	Nimbus II

team captain: Werner Peters

BELGIO

Michel Bluekens	s	?
Henry Stouffs	s	LS-1f
Luc de Preter	o	Nimbus
Bert Zegels	o	AS-W 17

BRASILE

?

?

GERMANIA OCCIDENTALE

Ernst-Gernot Peter	s	H-203
Helmut Reichmann	s	LS-1f
Klaus Holighaus	o	Nimbus II
Walter Neubert	o	AS-W 17

team captain: Manfred Reinhardt

CANADA

?

?

?

CECOSLOVACCHIA

Tadeas Wala s AS-W 15 B
 Jaroslav Vavra s AS-W 15 B
 Frantisek Matousek o Nimbus II
 Jan Satny o Kestrel 19
 team captain: Milan Gajdos

DANIMARCA

Ove Sorensen s ?
 Stig Oye s Cirrus 75
 Ib Braes o Nimbus II
 team captain: ?

FINLANDIA

Markku Kuittinen s PIK-20 B
 Raimo Nurminen s PIK-20 B
 Juhani Horma o AS-W 17
 Matias Viitanen o AS-W 17
 team captain: Pentti Lehto

FRANCIA

Jean-Claude Lopitiaux s LS-1f
 Jacques Rantet s LS-1f
 Alain Mazalerat o Nimbus
 François Ragot o Nimbus II
 team captain: René Hersen

GRAN BRETAGNA

George Burton s ?
 Ralph Jones s Cirrus 75 (mod)
 Bernard Fitchett o AS-W 17
 George Lee o AS-W 17
 team captain: Roger Barrett

UNGHERIA

György Petróczy s Jantar Standard
 Botond Szabadfi s Jantar Standard
 Istvan Hahner o Jantar-1
 Tibor Szentvölgyi o Jantar-1
 team captain: Vilmos Lakatos

IRLANDA

Jeremy Bryson o Kestrel 22
 team captain: Stanley Dunne

ITALIA

Leonardo Brigliadori s Cirrus 75
 Roberto Monti s Cirrus 75
 Marco Gavazzi o Nimbus II
 Walter Vergani o Nimbus II
 team captain: Egidio Galli

GIAPPONE

Saburo Fujikura s PIK-20
 team captain: ?

OLANDA

C. J. Musters s Cirrus 75
 D. M. Paré s Cirrus 75
 R. J. Kuil o Nimbus II
 D. T. Réparon o Nimbus II-F
 team captain: ?

NUOVA ZELANDA

Alan Cameron s PIK-20
 Tony Timmermans s Std. Cirrus
 Ian Pryde o Nimbus II
 Doug Yarrall o Nimbus II
 team captain: John H. Roake

NORVEGIA

Tor Johannesen s Std. Cirrus
 Einar Ronnestad s LS-1f
 team captain: Harald Hoimyr

POLONIA

Franciszek Kepka s Jantar Standard
 Henryk Pozniak s Jantar Standard
 Henryk Muszczyński o Jantar
 Julian Ziobro o Jantar
 team captain: Tadeusz Rejniak

SUD-AFRICA

Robert Clifford s Std. Cirrus
 Wesley Shields s PIK-20
 Klaas Goudriaan o AS-W 17
 Edward Mouat-Biggs o Nimbus II
 team captain: Brian C. Stevens

SVEZIA

Göran Andersson s PIK-20 B
 Gunnar Karlsson s PIK-20 B
 Göran Ax o AS-W 17
 Ake Pettersson o Nimbus
 team captain: Pentti Ljunggren

SVIZZERA

Hans Hedinger s Standard Libelle
 Bernhard Lüthi s Hornet
 Herbert Frehner o Nimbus II
 team captain: Hans Knecht

USA

Tom Beltz s PIK-20 B
 Ross Briegleb s Nuggett
 Richard Butler o Glasflügel 604 B
 Richard Johnson o AS-W 17
 team captain: ?

USSR

?
 ?

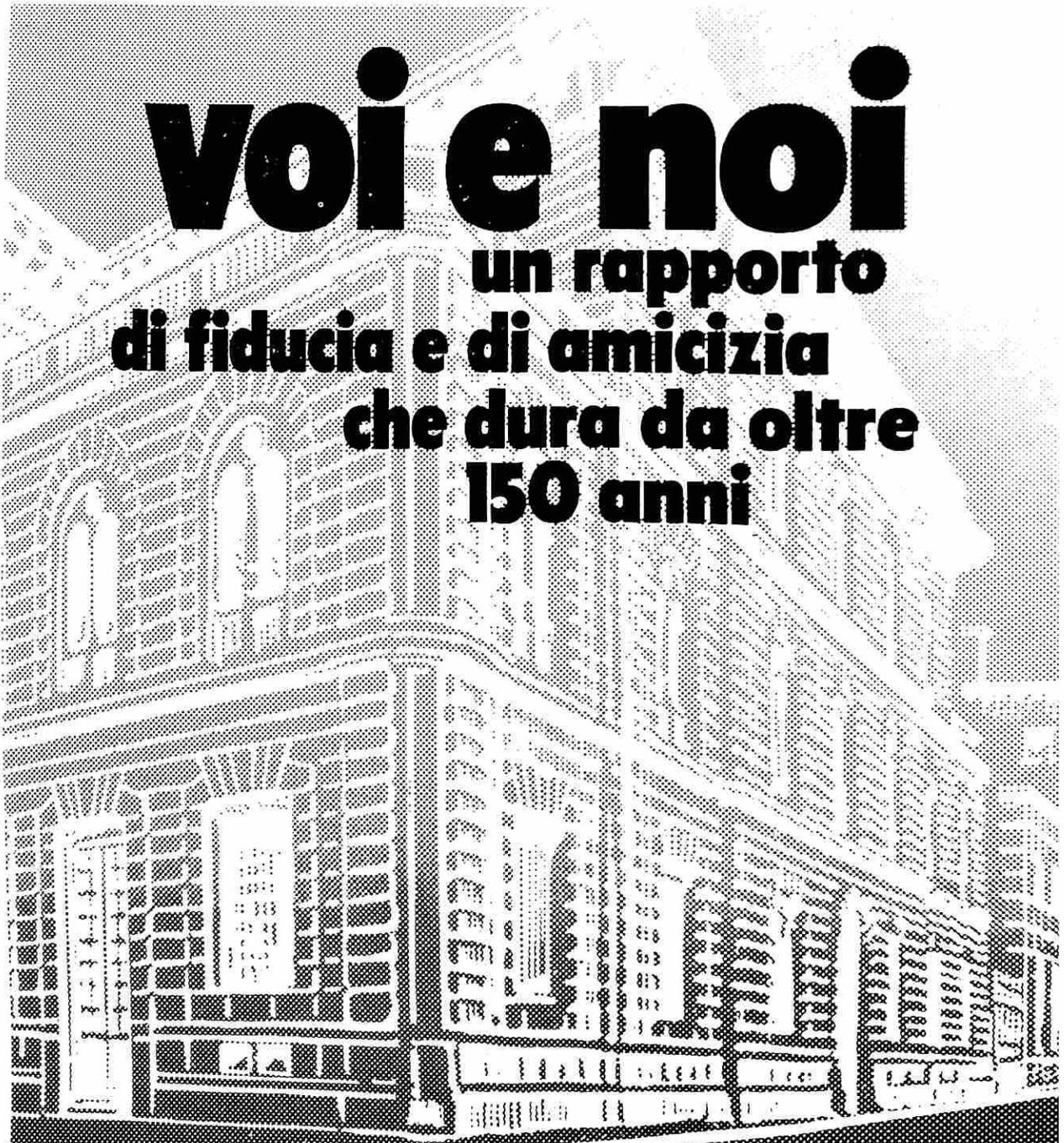
YUGOSLAVIA

Miodrag Gatolin s Standard Cirrus
 Franc Strukelj s Standard Cirrus
 team captain: Peter Bugarski

AFRICA CENTRALE

Edward Hodge s PIK-20
 Edward Pearson s PIK-20
 team captain: ?

In tutto: 91 piloti di 27 paesi, dei quali 51 in classe Standard e 40 in classe Libera.



voi e noi
un rapporto
di fiducia e di amicizia
che dura da oltre
150 anni

CARIPLO

CASSA DI RISPARMIO DELLE PROVINCIE LOMBARDE

L'aumento degli aeroporti volovelistici nelle zone prealpine porta ogni anno un numero crescente di nuovi piloti a prendere contatto con la montagna. Il loro addestramento viene normalmente fatto in biposto e con istruttori di cui dispongono i vari club ma spesso i piloti vengono lasciati troppo presto a loro stessi e l'allenamento in montagna lo devono fare direttamente in monoposto. Non sembra che la sicurezza ne soffra in maniera sensibile perchè ai neofiti la montagna, vista da vicino, ispira piuttosto apprensione che eccesso di confidenza ed euforia e limita, a meno che non siano completamente incoscienti, il che è molto raro, a non allargare che molto lentamente la loro zona di operazione. Ma sarebbe evidentemente ben preferibile allenare sistematicamente tutti i principianti in biposto per permettere loro di acquisire più rapidamente ed in sicurezza una buona esperienza. E' quello a cui si sforzano di arrivare i vari club usando per questo allenamento il più grande numero possibile di alianti (vista la qualità dell'aerologia locale si possono già fare dei bei circuiti in montagna con i classici biposti-scuola) e soprattutto di istruttori abili. Tra gli istruttori che si sono assiduamente «consacrati» a questo compito, il più valido in Francia è certamente Roger Biagi, già istruttore alla Fertè Alais, uno dei primissimi «3 Diamanti», detentore di records e che, diventato pilota di linea, non ha dimenticato il tempo in cui era istruttore a St-Auban e torna ogni estate a «grattare le rocce ed i pendii» che conosce così bene, in compagnia degli «stagisti» per istruirli ai voli di distanza.

Per il Centro Alpino di Calcinate, Roger Biagi non è stato soltanto un istruttore, un amico, un esperto di volo in montagna ma possiamo dire il promotore, lo scopritore, il trascinatore che ha permesso e favorito il «decollo» del nostro Centro verso quella attività di volo alpino per la quale era stato creato, che è stata ed è la nostra bandiera ed il nostro giusto orgoglio.

Volatore istintivo, zingaro nel sangue, preparatissimo, con una formidabile capacità di insegnare, parlatore instancabile in terra ed in volo, traduceva ogni sua azione in un insegnamento. E' stato a Calcinate per due lunghe stagioni e tutti noi abbiamo appreso e ci siamo formati con lui; ha sondato l'arco alpino che ci circonda in tutti i tipi di tempo e di volo ed al massimo delle possibilità permesse dai «Bocian» e «Mucha» di allora. Commovente nella sua dedizione e nella sua intolleranza ai nostri errori di pilotaggio, intrattabile nei momenti di inattività a terra, è «uomo con le ali». Di ogni volo scriveva relazioni lunghissime, registrava impressioni per poterne riparlare e discutere, in ogni volo doveva scoprire qualcosa e faceva di ogni volo una profonda lezione. E' stato veramente il primo a fare del «volo di montagna» con preparazione e metodo.

Tanti bei ricordi di volo mi legano a lui ed è con vero piacere che vi presento questo articolo apparso su «Aviasport» con il quale ha voluto trasmetterci delle osservazioni e dei consigli dai quali certamente potranno trarre vantaggio tutti i piloti che fanno o faranno del volo in montagna.

Guglielmo Giusti

LA SICUREZZA DEL VOLO IN MONTAGNA

di Roger Biagi

Dopo gli stages di vacanze volovelistiche nelle Alpi Sud, mi sembra necessario precisare alcuni punti particolarmente importanti per la formazione dei piloti di montagna e per l'«addestramento in montagna» dei piloti già addestrati al volo di pianura. Bisogna distinguere il volo al disopra delle montagne per lo più convettivo, dal volo a livello delle creste a partire dal quale si pongono i problemi specificatamente di montagna e dei quali vogliamo parlare. Un volo al disopra delle creste con buone condizioni di termiche convettive, cioè con plafond alto, con venti di gradiente di tipo debole o moderato, in assenza di temporali, non pone nessun problema ed è realizzabile come un volo di pianura. E' interessante sul piano dell'informazione, della navigazione, indispensabile sul piano dello studio delle zone atterrabili ed all'avvicinamento ai problemi specifici del volo in montagna, da fare accompagnati da un istruttore qualificato in montagna, naturalmente.

Vediamo ora le differenze importanti tra un volo in pianura ed un volo in montagna. Il volo al disopra delle vette è generalmente più facile che in pianura, le ascendenze sono spesso legate a dei punti ben evidenti, con velocità di salita più forti, con plafond più alti, ecc. Abbiamo avuto dei commenti entusiastici dopo questi voli. In pianura quando il tempo peggiora progressivamente il volo può finire con una planata dal massimo plafond fino alla procedura sul campo scelto per l'atterraggio. In montagna invece i guai possono capitare velocemente e si può passare brutalmente dal volo tipo pianura al volo di montagna con tutto ciò che comporta. Cosa succede nell'istante preciso nel quale la vostra linea dell'orizzonte spaziente sull'infinito sarà sostituita, e molto vicino ai vostri occhi, da un panorama di piante, di rocce e di neve? Come prima cosa e nel migliore dei casi, le belle salite in spirale saranno sostituite da un volo di pendio, calmo o no, facile o no. Se il

bilancio al variometro è nullo o positivo si potrà sempre «piantare la picozza» per riflettere un po', per accorgersi ad esempio che le zone atterrabili ben visibili qualche centinaio di metri più in alto, sono scomparse, nascoste da più montagne: esse sono ancora là naturalmente ma voi scoprirete la necessità di averle ben localizzate prima. Le cose invece possono andare meno bene, la parete od il pendio non «daranno» e nemmeno il cumulo che sarà sotto l'influenza di una forte discendenza. Può succedere che come arriva un bel colpo di -5, che vi mette a livello delle creste, ne arrivi un altro per mettervi al «piano di sotto». Rassicuratevi però, non siamo ancora al fuori campo, anzi ben lontani dall'esserlo; ci sono tante possibilità di riagganciare in diversi punti. Perciò conviene destreggiarsi nel modo e nella direzione che facilitino il riaggancio o l'eventuale atterraggio. Ci sarebbe molto da dire su questo argomento che è stato oggetto di testi, briefing, discussioni, conferenze ecc., sotto il nome di «volo in montagna». Cosa dobbiamo sapere e ci interessa, invece, sul piano della sicurezza? Se, ad un certo punto il riaggancio è aleatorio od impossibile, bisogna «lasciarsi scorrere» sia lungo i pendii a debole discendenza, sia «dirretti» verso le cime più basse; quando una cima è sorvolata tutto diventa più facile, si può girargli attorno, stimare la deriva, assaggiare la forza del vento, la parte al sole, ecc. Bisogna dunque «abbassare l'andatura» verso le valli via via più basse e quindi più larghe; se si deve atterrare bisogna arrivare nelle valli principali (a fondo piatto nelle Alpi) e praticamente si farà come in pianura.

Tutto quanto detto prima dunque si può raccogliere in una frase: «Nel caso di impossibilità a mantenersi al livello delle creste la direzione da prendere per riagganciare è la stessa che si deve prendere per atterrare nelle migliori condizioni». Questo è evidente se la valle larga ed atterrabile è rimasta costantemente in vista. In effetti la pendenza media delle montagne è ben superiore all'angolo di discesa della media degli alianti anche se di vecchio tipo. Si possono avere, e ci sono, delle difficoltà per raggiungere una cima che si vede a 25 km e ce ne sono per tornare; ma per contro, se la zona atterrabile è scomparsa verso i 2000-2500 metri e non è ancora riapparsa verso i 1200-1500 metri QNH, noi ci troviamo davanti ad un problema specifico di «montagna». Il controllo a vista non è più sufficiente, bisogna ragionare. Si dovrà:

- scegliere la valle che ci riporterà, malgrado il suo tracciato tortuoso, nella zona «aggancio/atterraggio» che ci sembrerà la migliore,
- determinare se si dovrà discendere lungo il lato destro od il lato sinistro della valle, a seconda delle condizioni aerologiche,
- preoccuparsi della finezza necessaria e della finezza reale, ecc.

E' evidente perciò che conviene determinare «prima» tutto quanto è possibile: strada di ritorno, quota, distanza, finezza al suolo, ecc. Quello che ci resterà da fare «durante» è ancora molto e necessita già una certa familiarità con questi problemi. In effetti, anche se l'altimetro e la carta indicano che disponiamo di 1000

o 1200 m per fare 10 o 15 km quando si tratterà di mettersi in strada dopo aver bucatato un aggancio il meno che si possa dire è, che la fortuna non è dalla nostra parte. Comunque da situazioni simili si può uscire, anzi ne avvanzerà per riagganciare, ma alla condizione, semplice ma importante di mettere la prua nella direzione giusta e, lo ripetiamo, determinati ad avanzare fin tanto che si possa: quando si passa all'esecuzione bisogna eseguire. Si ha perfettamente il diritto di sbagliarsi sulla strada scelta per «lasciarsi scivolare» lungo i pendii ed in volo a vela non è raro che succeda o si può anche cambiare per trovarsi peggio ed anche questo può avvenire; ma quello che non ci si deve permettere è di tentare degli agganci che non siano più che sicuri. Nelle valli ancora alte e strette dove la minima superficie piana attira l'occhio non è ammissibile perdere della quota per controllare dei terreni che nel migliore dei casi offriranno delle possibilità di atterraggio molto aleatori. Quando la «zona atterrabile» sarà riapparsa, allora sarà il momento di aggrapparci ad un pendio, ad una parete, ad una termica od a un rotore per riagganciare e rifare il plafond.



Roger Biagi e Costanza Giusti

Si arriva così ad una conclusione: la «formazione» pilota di montagna non si conquista che attraverso un allenamento severo e sufficiente di volo di pendio o di parete. Anche durante le belle giornate fumanti capita di dover riagganciare lungo le rocce o sugli alberi. Tutti gli aeroporti su cui si pratica il volo di montagna hanno nelle vicinanze qualche parete che può servire alla formazione di base in doppio comando od in volo da solo. A proposito, ricordate sempre che «disimpegnarsi a destra verso la pianura» vale non solo per il volo locale ma anche durante i circuiti in montagna perchè in certe giornate incontrerete veramente parecchia gente in certi punti chiave.

Ancora qualche consiglio a proposito dei messaggi radio e della navigazione. Si può accettare di parlare di parte destra o parte sinistra di una grande valle perchè si può sperare che tutti riconoscano il senso della discesa della valle, ma indicare se si è al Nord od a Sud ecc. cancellerebbe qualsiasi possibile equivoco.

Certamente parlare di «davanti» o «dietro» vuol dire fare solo confusione. Quando si è in volo più di uno in volo a vista, vale l'indicazione delle ore: «tue ore otto» o «tue ore tre» ecc. e se aggiungiamo «sopra» o «sotto» la linea dell'orizzonte, l'informazione diventa rapida ed efficace.

Una navigazione precisa, con il nome del villaggio più vicino può interessare chi sta per arrivarci; per gli altri è meglio riferirsi alla carta completando l'informazione con distanza in chilometri ed una direzione valutata approssimativamente in rapporto a dei punti precisi, dei punti che si presumono conosciuti dalla maggioranza. Le distanze sono valutate ad «occhio» al suolo o sulla carta, le direzioni in gradi riferiti al Nord. A questo proposito non dimenticate che in montagna è importante controllare sempre l'orientamento delle valli e la direzione dei punti più alti di riferimento con l'aiuto della bussola, sarete sempre così in grado di sapere se siete a 20 o a 190, per esempio, quando la vostra frequenza radio sarà molto occupata dare la posizione unicamente in rapporto a questi punti principali sarà più che sufficiente. Questi presi per riferimento saranno naturalmente quelli che ritorneranno più sovente nelle chiacchierate a terra perchè caratteristici sul piano aerologico, geografico od altro.

Con quanto sopra non abbiamo certamente esaurito l'argomento, molto ci sarebbe ancora da dire, ma speriamo di avere almeno facilitato l'inizio di un addestramento al volo in montagna e che possa permettere, come agli habitués di Vinon e di Fajence, di volare lungo le Prealpi nei giorni più poveri o sopra le Alpi nei giorni in cui la base è a 4000 m.

Roger Biagi

ATTENZIONE!!!

i volovelisti italiani sono invitati
alla presentazione ed alla prova
in volo del

MOSQUITO

che la GASFLÜGEL ITALIANA
presenterà **SABATO 3 LUGLIO**
sul Campo di Valbrembo.

27 Aprile 1976:

ADELE ORSI CONQUISTA PER L'ITALIA UN NUOVO PRIMATO MONDIALE

Per la prima volta con partenza da Calcinate

Con la consueta calma metodicità Adele Orsi ha stabilito un nuovo primato mondiale, per la categoria biposti femminile, volando con lo Janus in compagnia di Mina Monti un'A. e R. prefissata da Calcinate al Lago di Braies (60 Km NE di Bolzano, 20 Km a N di Cortina) e ritorno: 545 Km contro i 516 del primato precedente stabilito il 6 giugno 1973 dalla primatista russa Gorokhova con il Blanik. Nella fiducia che qualcuno vorrà scrivere qualcosa di più su questo volo-primato, ci limitiamo a riportare la tabella di marcia «sottratta» all'Adele, alla quale rinnoviamo, anche a nome dei nostri lettori, il nostro vivo applauso.

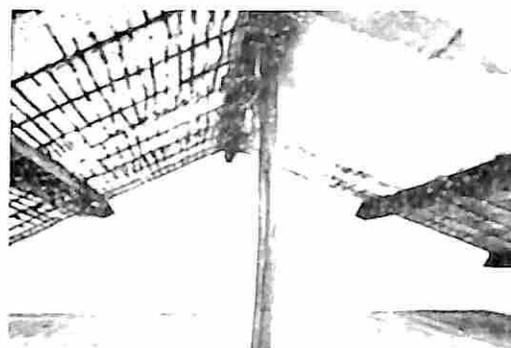


Ecco gli orari e le quote raggiunte durante il volo:

— decollo	ore 11,00	
Generoso	11,45	quota 2100
Legnone	12,20	2400
Sondrio	12,50	2500
Edolo	13,05	2800
Tonale	13,20	2700
— L. Braies, pilone	14,40 3h 40'	2600
Passo Palade	15,40	2400
Tonale	16,12	2800
Tirano	16,40	2800
Sondrio	17,00	2700
Legnone	17,30	2000
— traguardo	18,20 3h 40'	700

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

AVIONICA PER IL VOLO A VELA



L'articolo che segue, tratto da «Aerokurier», illustra, nelle sue linee essenziali e nel funzionamento, il nuovo sistema E-Variometer Hornig. Scorrendo le caratteristiche esposte, si nota immediatamente che si tratta di apparecchiature piuttosto sofisticate e complesse. E' quindi evidente che interesserà soprattutto quei pochi «iniziati» che attendono dalla tecnica moderna sempre nuovi strumenti, atti a migliorare le proprie prestazioni.

E' nostro proponimento iniziare, con questo numero, una rassegna sull'avionica per il volo a vela, che il mercato offre oggi; senza dimenticare però di analizzare i principi e gli schemi di funzionamento in generale.

Ciò al fine di facilitare un confronto fra le prestazioni dei diversi tipi di strumenti e nello stesso tempo di aiutare chi si avvicina per la prima volta a questi temi.

IL SISTEMA E-VARIOMETER HORNIG STRUMENTO PER PILOTI DA "ALTE PRESTAZIONI",

I campionati di volo a vela tedeschi hanno ancora una volta offerto interessanti indicazioni.

Il grado di preparazione ed il livello di addestramento di un moderno pilota di aliante da performance sono così elevati da potersi comparare con quelli di un altrettanto qualificato pilota di jet. Un ulteriore parallelo può essere la necessaria rapidità di riflessi e la necessità di continue decisioni.

E' quindi evidente che la superspecializzazione ha portato ad un notevole livellamento delle qualità dei migliori piloti.

Nel gruppo di testa, i piloti da alte prestazioni sono così uno vicino all'altro, che talvolta il riconoscimento tempestivo e l'ottimale aggiustamento in isolate correnti ascensionali determinano, anche in gare di più giorni, il piazzamento nella classifica finale.

Da qui l'importanza che assumono apparati sempre più perfezionati e completi. Il più importante aiuto nel volo a vela ad alte performance è il variometro, oppure quello strumento, appartenente per nome e principio di funzionamento alla stessa famiglia, che oggi viene offerto sul mercato.

Il «Dapf-Vario» Opas viene sostituito dall'«E-Vario» di gran lunga più moderno, che è la prima pietra base del sistema E-Variometro Hornig. In tale sistema la indicazione a lancetta viene integrata con un segnale acustico oppure tale segnale sostituisce quasi interamente, durante l'attività di volo, l'indicazione visiva,

per scaricare il pilota dalla necessità di non perdere di vista lo strumento.

Variometro base EV 1/10

Il sistema E-Vario Hornig si basa sull'uso del principio detto del Termistore-Camera d'arresto, conosciuto ormai da oltre 10 anni.

Nel lungo lavoro di ricerca e di sperimentazione ha fatto capolino la necessità di sviluppare uno strumento, dalle dimensioni dei consueti strumenti di bordo, adeguato alle necessità del moderno volo da «performances».

In particolare il «EV 1/10» è caratterizzato dalle seguenti qualità:

- Alta sensibilità
- Reazioni immediate, quasi come l'effetto delle accelerazioni verticali
- Scala disposta nel quadrante su 90°
- Bassa sensibilità alle accelerazioni da raffica
- Tre scale lineari (1 m/s; 2,5 m/s; 5 m/s)
- Una scala logaritmica (10 m/s)
- Indipendenza della posizione di zero dell'indice dalla accelerazione istantanea verticale
- Buona stabilità sullo zero
- Sistemi di sicurezza impediscono che si danneggi il meccanismo di indicazione dello strumento in atterraggi duri o quando sussiste il pericolo di sovraccarico per valori di salita molto al di sopra del massimo della scala (lancio con verricello)
- Schermatura di serie per il campo magnetico
- Dispositivo per il controllo dello stato di carica delle batterie
- Dispositivi di controllo (commutatore di scala; sistema di azzeramento).

Semplificato: EV 1/15

La Hornig, parallelamente all'EV 1/10, offre l'EV 1/15 in versione semplificata. Infatti, contrariamente allo strumento in precedenza descritto, esso non dispone della scala logaritmica e neppure del controllo batterie.

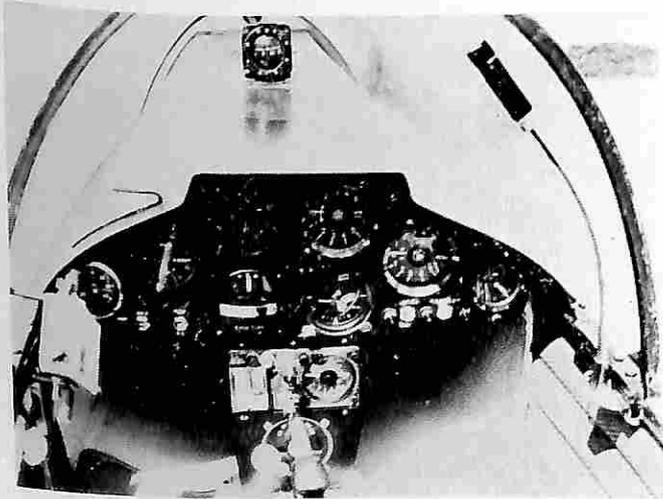
Le caratteristiche dell'indicazione si possono adattare in volo alla forza della termica antistante con un regolatore montato separatamente.

Ambedue gli strumenti mantengono le loro caratteristiche anche nel volo ad alta quota ed in presenza della conseguente bassa temperatura, poichè gli effetti della temperatura e l'influsso della quota si incrociano favorevolmente.

Potenziamenti al Vario-System

E' possibile collegare al quadrante del sistema E-Variometer, per mezzo di semplici innesti a spina, i seguenti strumenti aggiuntivi e ausiliari:

— **Generatore Audio Normale.** Si tratta di un generatore di segnali a due gamme (segnale basso e continuo), la cui altezza di tono è indice della velocità di discesa del momento. L'inizio di funzionamento del segnale può essere sistemato sullo zero o in qualsiasi altro valore del variometro. La gamma del segnale è indipendente dalla posizione della scala sullo strumento indicatore nel medesimo momento.



Inoltre nel G.A.N. riscontriamo:

- Il volume regolabile
- La possibilità di collegamento con un ulteriore smorzatore di tono
- una richiesta di energia minima (3 + 20 mA)
- La possibilità di installazione nel cruscotto.

— **Generatore Audio Speciale.** L'aggiunta di un controllo rende possibile la introduzione di una terza gamma di segnali (impulsi dipendenti dalla velocità verticale) quale preavviso di termica. Si raggiunge così lo scopo di facilitare l'aggiustamento nella termica procedendo «ad orecchio»!

— **Secondo quadrante** per i biposto.

— **Integratore** (Vario del valor medio) a indicazione diretta della salita media negli ultimi 100 secondi di volo. Consumo prevista 1 mA.

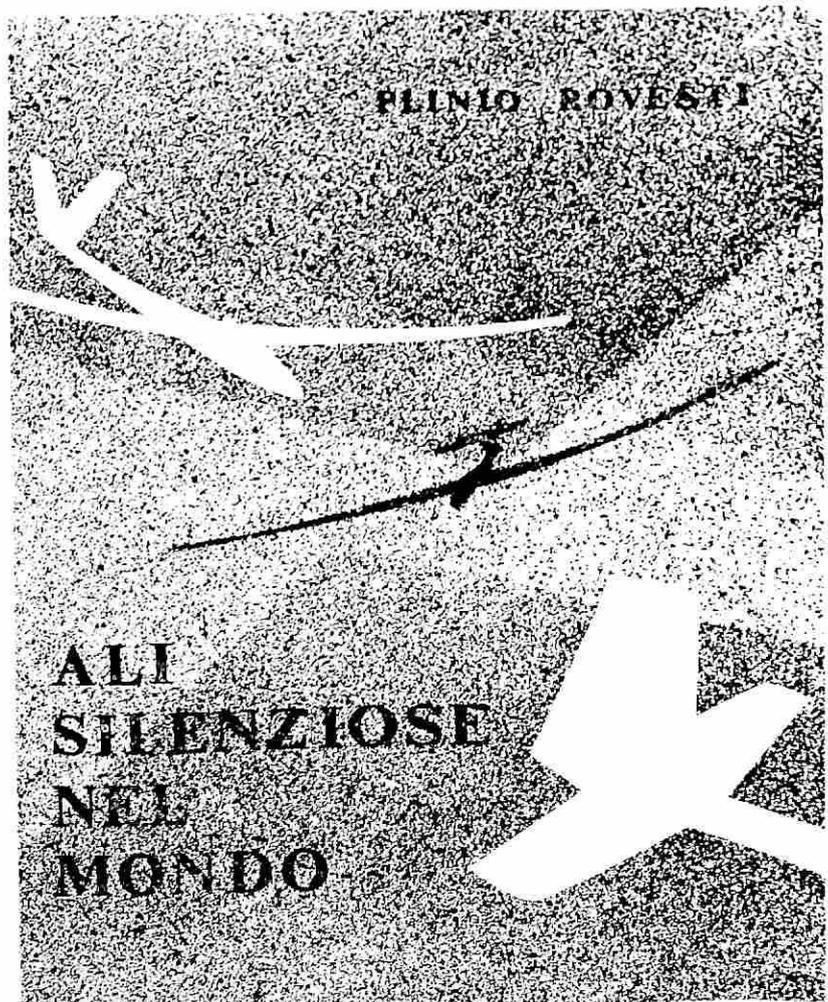
— **Integratore Mc Cready.** Viene così chiamato un integratore con indicazione (scala su 250') lenta, ma elettrica e cioè senza attrito, per il volo su rotte. Nel volo su traiettoria circolare si può commutare su «Integratore». L'indicazione avviene sulle stesse scale dello strumento principale, però sono selezionabili indipendentemente da questo. Per la ricerca di termiche a bassa quota viene aggiunta la scala a 0,5 m s per una lettura sensibilissima.

— **Computer integratore,** serve a determinare la velocità media di salita in una fase del volo più lunga (definizione dell'inizio con la messa in funzione per mezzo di un bottone d'avviamento) e con questa per la determinazione del momento più favorevole alla partenza e del conveniente aggiustamento su traiettoria circolare.

— **Compensatore ad energia totale,** riduce l'indicazione di salita per la parte dinamica.

— **Alimentatore.** Come generatore di energia, la Hornig offre una batteria (12 V/10 AH) per un funzionamento continuativo di 800 ore senza audio e 300 ore con audio oppure un piccolo accumulatore (12 V/2,6 Ah) per 100 ore di funzionamento continuativo (con audio) tra due ricariche consecutive.

(a cura di Giuseppe Zingoni)



Richiedetelo ai nostri corrispondenti!!!

F. A. I. un pò di storia

La Federazione Aeronautica Internazionale gioca un ruolo di importanza capitale nella regolamentazione della aviazione privata e omologa i records del mondo aerospaziale; se essa venisse a mancare oggi, dovrebbe essere resuscitata domani, o almeno rimpiazzata da un'altra organizzazione avente gli stessi poteri e le stesse funzioni.

La F.A.I. è infatti uno degli organismi indispensabili all'aviazione. Il pallone e il dirigibile rivelarono, agli inizi del ventesimo secolo, il carattere internazionale del volo. Nel 1903 l'aeroplano uscì dall'era sperimentale e aggiunse una nuova dimensione ai rapporti umani fra i paesi.

E' a questo punto che furono creati molti aeroclubs locali e nazionali e altre simili organizzazioni, ed è grande merito di questi clubs precursori l'aver dato origine alla F.A.I., non più tardi di due anni dal primo volo di un mezzo più pesante dell'aria, e tre anni prima del primo vero aereo in Europa, luogo di nascita della Federazione.

I principali fondatori furono il conte della Vaulx, allora vice presidente dell'Aeroclub di Francia, Fernand Jacobs, presidente dell'Aeroclub del Belgio ed il maggiore Moedebeck, della lega Tedesca dirigibilistica.

Il loro parere su questo argomento fu portato a conoscenza del congresso Olimpico di Bruxelles il 10 giugno 1905; fu accolto favorevolmente e fu emessa la seguente risoluzione: «Il congresso, riconoscendo la particolare importanza della Aeronautica, manifesta la volontà che si formi in ciascun paese una associazione col fine di regolamentare lo sport aeronautico, e che si crei quindi una federazione mondiale dell'aeronautica comprendente tutte le associazioni nazionali allo scopo di ottemperare alle varie esigenze e di fornire regole generali per la divulgazione dell'Aeronautica come scienza e come sport».

L'Aeroclub di Francia fu invitato a riunire tutti i paesi interessati per dare effetto a questa risoluzione. Otto nazioni (Germania, Belgio, Spagna, Stati Uniti, Francia, Gran Bretagna, Italia e Svizzera) inviarono una rappresentativa. La riunione si tenne a Parigi, il 12 ottobre 1905, e la Federazione fu creata due giorni più tardi in quella stessa città. Il suo primo presidente fu il principe Rolando Bonaparte, francese, che ricoprì questo ruolo per 20 anni.

Attualmente la Federazione coordina, controlla e regola lo sport internazionale, le competizioni, le gare di velocità ed i records relativi a palloni, dirigibili, aerei, idrovolanti, anfibi, velivoli con propulsore a motoelica, turboelica e turbogetto, aerorazzi, alianti, motoalianti, elicotteri, autogiri, aeromodelli, paracadutisti, aeromobili gettosostentati, velivoli potenziati dall'uomo, veicoli spaziali e veicoli a cuscino d'aria.

Non appena appare un nuovo genere di attività aerea e si afferma come pratico mezzo di trasporto o sportivo, subito viene riconosciuta dalla F.A.I. e vengono fissati e adottati su scala internazionale i regolamenti per l'utilizzazione come veicolo sportivo o da competizione, o per stabilire records. Uno degli ultimi sports sui quali la F.A.I. ha esercitato la sua competenza è Quello dei palloni ad aria calda.

Tutte le regole per la pratica di uno sport e per il superamento di un record, per qualunque tipo di aereo o di veicolo spaziale, figurano nei codici sportivi della F.A.I. che consistono in un codice principale contenente i fondamenti e le regole generali che si applicano a tutti gli sports e records aeronautici, e in codici separati per tutte le diverse categorie prima menzionate. Fra le altre cose, i regolamenti fissano il margine minimo che deve esistere fra un nuovo record e quello precedente.

La massima autorità legislativa della F.A.I. è la Conferenza Generale che normalmente si riunisce ogni anno e alla quale ogni membro della federazione può inviare uno o più delegati. La conferenza prende decisioni fondamentali sulle questioni riguardanti la F.A.I., ma può anche rinviare, se necessario, le questioni all'ordine del giorno al Consiglio o ad una commissione creata con questo scopo.

La responsabilità di stabilire se un tentativo di record è stato compiuto in ottemperanza alle regole ricade sull'aeroclub del paese in cui il tentativo ha avuto luogo. La F.A.I. dispone infatti di un personale ridotto e non è in grado di inviare funzionari per controllare ogni prova. Le prove dimostrative fornite alla F.A.I. devono essere incontestabili. Ogni categoria di record ha un suo proprio regolamento; per i record di altezza, ad esempio, il mezzo deve essere munito di un barografo sigillato e perfettamente calibrato.

Questo strumento viene utilizzato anche per i record di durata e di distanza; per questi ultimi due casi i dati complementari sono forniti dagli usuali strumenti di bordo e da altri, installati appositamente. Gli osservatori ufficiali raccolgono tutte le informazioni in un dossier che viene inviato alla F.A.I. per essere esaminato; se esso prova che tutte le regole sono state rispettate, il record viene omologato.

Il primo record omologato dalla federazione fu quello di Santos Dumont, un ricco aviatore brasiliano residente in Francia, il quale raggiunse la velocità di 37,378 Km/h il 12 novembre 1909. Egli stabilì anche lo stesso giorno, il record di distanza con 220 metri. Il primo record di altezza omologato fu stabilito da Hubert Latham (Francia) il 29 agosto 1909, con 155 metri.

Queste modeste prestazioni furono i primi records as-

soluti; gli attuali records corrispondenti sono: Velocità - 3.331,507 Km/h, Distanza - 20.168,78 Km, Altezza - 95.935,99 m (questo record fu stabilito con un aereo lanciato da un altro; il record per un aereo a decollo normale è di 34.715 m).

La F.A.I. si interessa a tutte le classi di veicoli aerei e ciascuna classe è suddivisa in un numero appropriato di categorie (per esempio, esistono non meno di 30 categorie per i records di palloni liberi).

Le varie classi includono anche categorie esclusivamente femminili.

Un'altra materia di cui si occupò la F.A.I. agli inizi fu quella dei requisiti necessari per ottenere un brevetto di pilota. A suo tempo la Federazione redasse dei regolamenti basati su quelli che regolavano il rilascio di brevetti da parte dell'Aeroclub di Francia, definiti nel 1901 e nel 1909.

I regolamenti furono adottati dalla F.A.I. nella riunione del 28 ottobre 1910; secondo il metro attuale le condizioni non erano molto severe, ma erano abbastanza rigide per quell'epoca. Normalmente i brevetti erano rilasciati (ed ancora lo sono) dal servizio governativo appropriato dei vari paesi, di solito attraverso l'Aeroclub Nazionale i cui funzionari conducono gli esami necessari. Alcuni paesi, tuttavia, adottarono i regolamenti internazionali e tuttora continuano a rilasciare brevetti F.A.I.

Questi, essendo riconosciuti in tutto il mondo, facilitano i movimenti dei loro possessori fra un paese e l'altro. Il Canada ha recentemente compiuto un passo avanti introducendo un metodo che evidenzia la capacità del pilota a colpo d'occhio, alcune qualifiche aggiuntive a quelle richieste per l'attribuzione di un brevetto sono indicate per mezzo di timbri di differenti colori, ciascuno dei quali corrisponde ad una particolare qualifica. Un pilota qualificato al 100% porta sul suo brevetto un timbro d'oro. Questo sistema verrà senza dubbio seguito anche da altri paesi.

Le regole che reggono attualmente la circolazione aerea si sono sviluppate da quelle che erano state stabilite dalla F.A.I. il 20 giugno 1912. Esse introdussero un sistema di misure atte a rendere le cose più semplici e sicure per i piloti che attraversavano le frontiere nazionali e atterrarono su terra straniera. Le difficoltà doganali furono superate con la creazione del «*triptyque*», che la federazione adottò su suggerimento degli Aeroclubs di Francia e d'Italia, nel gennaio 1913. Essa esonerava l'aereo dalla tassa di importazione, a cui altrimenti avrebbe dovuto sottostare. Più tardi questo documento fu sostituito da un «*Carnet de Passage en douanes*» la cui validità fu riconosciuta da 25 Paesi. Ora il «*Carnet*» è stato sostituito dal «*Piano di volo*» e dalla «*Dichiarazione generale*».

Talvolta gli interessi dell'aviazione sportiva e privata urtano con quelli dell'aviazione commerciale. E' per questa ragione che la F.A.I. ha un rappresentante permanente presso la direzione dell'organizzazione Internazionale per l'Aviazione Civile di Montreal (I.C.A.O.), per intervenire se qualche proposta dell'I.C.A.O. dovesse minacciare o inutilmente restringere il campo d'azione

di quei settori dell'aviazione che sono di competenza della F.A.I.

Inoltre, al fine di incoraggiare lo sport aereo e l'aviazione privata, oltre che per premiare il miglioramento di tutti i tipi di records, la F.A.I. attribuisce ogni anno un certo numero di medaglie e diplomi. Al primo posto c'è la «*Medaglia d'oro aerea della F.A.I.*» che è considerata come la ricompensa di gran lunga più importante; altre medaglie di grande prestigio sono: la Medaglia d'argento Vaulx, per i records assoluti stabiliti durante l'anno; la Medaglia Louis Bleriot, per i records stabiliti durante l'anno nelle prime due categorie di aerei leggeri; la Medaglia Lilienthal per le migliori prestazioni nel volo a vela.

Le medaglie adottate e assegnate più recentemente sono: la Medaglia d'oro Juri Gagarin, la Medaglia d'oro della F.A.I. per il paracadutismo e la Medaglia di bronzo della F.A.I. attribuita a chi abbia reso apprezzabili servizi alla Federazione. Oltre alle Medaglie esistono il diploma Montgolfier, per le prestazioni con palloni, il diploma Leonardo da Vinci per il paracadutismo, il diploma Paul Tissandier per i servizi resi, il diploma V. R. Komarov per i piloti di veicoli spaziali a più posti ed infine i diplomi d'onore per gruppi di scienziati ed Ingegneri di particolari organizzazioni.

Come molte altre organizzazioni internazionali la F.A.I. organizza le sue riunioni annuali in uno o nell'altro dei paesi membri. Al momento l'attuale federazione conta 64 paesi membri che tuttora riconoscono gli obiettivi fissati nello statuto adottato quando la Federazione si formò, 71 anni fa:

«Garantire una regolamentazione dello sport aeronautico.

Favorire lo sviluppo del turismo aereo internazionale.

Incoraggiare l'unità del movimento aeronautico e proteggere gli interessi morali e materiali dell'aeronautica in tutti i paesi rappresentati.

Interessarsi di tutto ciò che è in relazione con le attività aeree, direttamente o attraverso le sue commissioni permanenti o temporanee».

(traduzione a cura di Pierluigi Duranti)

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
21100 VARESE
Tel. (0332) 23.92.13

"DAS STILLE ABENTEUER,,

di **Gioacchino von Kalckreuth**

In attesa che il nostro Gioacchino (la casa del quale è stata allietata dall'arrivo della terzogenita Diana Christina Marianna) possa ritornare ai suoi voli-exploit e quindi ad una più proficua collaborazione, continuiamo nella rassegna del suo ultimo libro, traducendo qua e là quei brani che, a nostro parere, sono indicativi della formazione di un volovelista, come avveniva non molti anni orsono.

ZURÜCK IN DIE BERGE

(ritorno alle montagne)

...La scuola di volo a vela alpino di Unterwoessen fu per me una tappa breve ma significativa. In due modesti hangars accanto alla pista erbosa stavano parecchi aianti mono e biposto tenuti con molta cura.

Inaspettatamente vi incontro un compagno di scuola, Klaus zur Nieder, che funge da istruttore. Chi, come lui, ha già compiuto un triangolo di 300 Km raggiungendo le creste principali delle Alpi, possiede un'esperienza di volo che nessun libro didattico può descrivere. Nei colloqui avuti con lui ed i piloti bavaresi imparai allora in pochi giorni più di quanto avevo acquistato in anni di lettura

Dopo parecchi decolli-scuola mi si concesse il **primo volo** sul pendio che spesso è investito dal vento proveniente dal Chiemsee. Chi però si vuole qualificare per il volo da «solista» qui a Unterwoessen, deve essere padrone soprattutto della «Bayernkurve»: questa è una manovra di volo importante con la quale possono trarsi d'impaccio tutti quei piloti che fossero sorpresi, mentre sono a traino a bassa quota, da una rottura del cavo.

La sua esecuzione è semplice e convincente: se ci si trova improvvisamente in emergenza sotto gli 80-100 metri si deve subito picchiare per incamerare velocità di sicurezza e quindi si deve compiere una virata di 180° in modo da presentarsi in testata pista dove a questo punto si può iniziare il finale anche se in direzione contraria al segnale. Si comprende come un simile avvenimento fosse naturalmente per il «corpo-piloti» una occasione sempre benvenuta che si traduceva poi in una bicchierata. Ed in nessun luogo la «Radlermoas», cioè birra chiara fresca con un sorso di limone, era così buona come nella piccola locanda dell'aeroporto!

Più caldo diventava il sole e più fresca gustavamo la profumata bevanda! E se un KA-8 della piccola flotta-scuola aveva nuovamente fatto fuori campo su al pen-

dio (i piloti che avevano fallito tornavano a valle a piedi sui logori sentieri deplorando questa marcia non voluta) anche il direttore della scuola stessa partecipava ad ogni scherzo...

...Mi affascinava l'idea di annunciare un volo di oltre 300 Km. E l'effettuarlo effettivamente su un KA-8 o su uno Spatz divenne il mio più grande desiderio. Quale conoscenza delle rotte e quanta resistenza erano necessarie per riuscire in questo? Volare via verso regioni che stavano lontano, all'orizzonte, dietro alte catene montuose ed ampie vallate...

Mi fu subito chiaro che, accanto a talento e volontà, era soprattutto determinante l'allenamento. Parecchi piloti di pianura, da anni ospiti qui, avevano a poco a poco conquistato in volo il mondo alpino. Ricordo un giovane di Bremen il quale, nonostante il berretto da marinaio ed il dialetto appuntito (ndt: si riferisce alla pronuncia), si dimostrò in seguito un ottimo pilota alpino. La sua calma e la prudenza, che si era forse conquistate su uno yacht, sostennero la sua intenzione di raggiungere Landeck. Ce la fece su un KA-8 della scuola in poco più di 6 ore.

Come sempre nel tardo pomeriggio, noi stavamo ai bordi della pista e attendevamo i rientranti, gli occhi rivolti faticosamente al Geigelstein. Gli aianti che visti di fronte, da lontano, sembravano sottili puntolini arrivavano da ovest e direttamente dal sole. Un leggero movimento delle ali o una luce riflessa dalla capottina ci segnalavano che stavano facendo la planata finale. Il giovane di Bremen tornò molto prima degli altri nel Chiemgau; lo aiutai a riordinare e mi meravigliai nel vedere i bordi d'entrata del KA-8 così disseminati di insetti spiaccicati. Tracce del volo di ore sotto nube. La linea barografica indicava un tratto regolare e nessun punto basso segno questo che non vi era stata alcuna perdita di tempo. Si era così guadagnato il suo Diamante!

...Svelto iniziai i preparativi per il mio primo volo di distanza in montagna, preparativi che mi aiutarono a superare l'agitazione per questa avventura che mi stava aspettando. Quel giorno volai ed imparai ed incominciai a capire che in alta montagna sarà sempre così. La bellezza delle Alpi tutt'intorno alla cabina di un minuscolo aeromobile senza motore, per la quale mancano le parole che ne possano trasferire l'emozione, questa è stata la mia vera scoperta in quel giorno di giugno. Che si dimostrò per me più importante di qualsiasi motivo di antagonismo sportivo ed in questo ordine di importanza è rimasto fino ad oggi.

(a cura di Freya Lindner Lanzi)

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

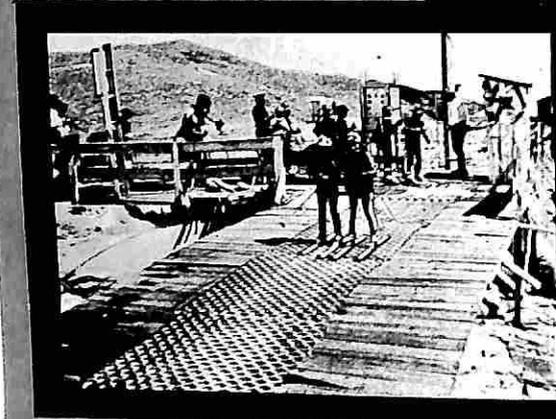
attrezzo ideale per l'allenamento
estivo dei fondisti

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

Strategia e tattica di gara per principianti

Il fisico e matematico M. Teter ha partecipato nel 1969 per la prima volta ad un campionato volovelistico dopo aver assunto quel che poteva conversando con piloti esperti e quindi con letture adatte. Poi ha dato tutti questi dati in pasto ad un computer con il compito di sviluppare la migliore strategia di gara per una macchina di tipo Schweizer I-23 contrapposta a concorrenti in vetroresina. Stranamente — scrive l'autore stesso — questa strategia si allontanava parecchio da ciò che mi era stata consigliato. Comunque la «strategia del computer» funzionò e permise di ottenere il 4° posto e l'anno successivo confermò l'esattezza della sua teoria contro la concorrenza in vetroresina!

L'autore parte dalla considerazione che le tattiche di gara indicate da campioni in diversi libri, articoli ecc., siano più adatte a loro stessi o a quasi-campioni che non a principianti i quali oltre a mancare di esperienza solitamente devono volare su macchine di caratteristiche inferiori. Vengono indicati i fattori influenzabili dal pilota e come punto essenziale si segnala la capacità di salire bene in termica. Soprattutto se si vola su macchine inferiori si dovrebbe sfruttare sempre al massimo ogni termica osservando contemporaneamente dove si offre la prossima possibilità (altri concorrenti, nubi, uccelli ecc.).

Viene inoltre citata la velocità da tenere nei traversoni che secondo l'autore non è indispensabile sia seguendo il McReady.

Accanto a questi due motivi essenziali per ottenere una buona velocità media nei voli di distanza, Mike Teter cita altri punti:

Partenza rapida

La migliore indicazione di dove sia una termica ci viene data da altri volovelisti in spirale, osservandone l'inclinazione e la velocità potremo farci un'idea delle sue caratteristiche e a questo punto sarà importante decollare tempestivamente in modo che la nostra velocità inferiore verrà in un certo qual modo compensata dalle informazioni che... involontariamente ci verranno fornite dagli altri piloti più esperti i quali, proprio perchè tali, segnaleranno le salite più interessanti. Inoltre così facendo rimane più tempo a disposizione per ultimare la prova.

Velocità nei traversoni

Nel volo di distanza sono essenziali: la velocità di massima efficienza (McReady a zero) e la velocità necessaria a raggiungere la massima velocità media (McReady su salita media - Sollfahrtgeber). Regolando sul mezzo valore di salita raggiungibile si ha un compromesso che dà molti vantaggi.

Ricerca della termica

In giornate difficili si dovrebbe cercare di essere sempre rispettivamente l'ultimo a entrare o uscire

dalla termica, delegando i migliori alla ricerca e abbandonando la termica stessa soltanto quando si ha una chiara visione di dove si potrà salire successivamente.

Nel dubbio... termicare

Solitamente si consiglia di abbandonare una termica se questa si indebolisce o di non entrarvi affatto se è più debole delle aspettative. Ma se le condizioni sul percorso sembrano peggiori, se è già sera tardi o se si è quasi a quota di finale, bisognerebbe esaminare con cura se non convenga investire alcuni minuti per guadagnare un po' più di quota piuttosto che rischiare peggio!

Fuori campo

Una spesso incredibile tenacia è qualità caratteristica del principiante: a quota già bassa è meglio però non rischiare in spirali inutili sopra un buon campo di atterraggio e una situazione ancor più critica è se ci si trova a bassa quota sopra un **brutto campo** continuando ad aspettare la termica salvatrice.

Futuri campioni in... erba tentano solitamente di rimanere in aria ad ogni costo e così facendo rischiano l'aliante o peggio. E' più prudente

e formativo per un principiante atterrare.

Finale

E' sempre meglio arrivare in finale con adeguata quota di riserva perchè la discesa negli ultimi chilometri può nascondere degli imprevisti (vento contro, sottovento ecc.) tali da pregiudicare la gara stessa.

* * *

In ogni caso, soprattutto se il principiante vola su un vecchio aliante (costruzione mista, in legno ecc.) che però sale bene, dovrebbe esercitarsi quando vi sono condizioni deboli dato che tutta la «mia strategia» è applicabile meglio in situazioni siffatte. Con condizioni fumanti è naturalmente più semplice portare a termine la prova ed il principiante dovrebbe riuscirci senza eccessive difficoltà. Le tattiche dei **campioni** lasciano poco spazio agli errori del pilota medio: una prova portata a termine è comunque più soddisfacente di un (ottimo) fuori campo e risulta quindi più ragionevole, più conveniente e più prudente sacrificare all'**arrivo** la **velocità**, evidentemente il tutto nel compromesso migliore.

*(liberamente tratto da «Soaring»
a cura di A. Lanzi)*



TROFEO COLLI BRIANTEI

GARA NAZIONALE DI VOLO A VELA - MANIFESTAZIONE DI ACROBAZIA AEREA

organizzata dall'Aeroclub Volovellistico Milanese

REGOLAMENTO

GENERALE

- 1) L'A.V.M. organizza nei giorni 27, 28 e 29 maggio 1976 sull'aeroporto di Alzate Brianza la Gara Nazionale di Volo a Vela denominata «Il TROFEO COLLI BRIANTEI». Se nel corso del suddetto periodo non risultassero effettuate almeno due prove valide la competizione proseguirà anche nei giorni 31 maggio e 1° giugno.
- 2) La Gara è organizzata in conformità al codice Sportivo della FAI ed al Regolamento Sportivo Nazionale dell'Aero Club d'Italia.
- 3) Sono ammessi alla gara tutti i Piloti in possesso della licenza sportiva FAI, titolari almeno del «C» d'argento e con un minimo di 150 ore di Volo a Vela.
- 4) Le domande di iscrizione, da compilare secondo l'apposito modulo, dovranno pervenire all'A.V.M. entro il 15 aprile 1976 accompagnate dalla somma di lire 50.000. Saranno accolte iscrizioni secondo l'ordine cronologico di ricezione, fino ad un numero massimo di 40 alianti, con il limite di 30 alianti per una classe.
- 5) Ogni concorrente dovrà presentarsi obbligatoriamente entro

le ore 11 del giorno 26 maggio all'aeroporto di Alzate Brianza munito di tutti i documenti, personali e dell'aliante, previsti dalle norme vigenti.

Il briefing di apertura si terrà al Casinò di Campione d'Italia con programma comunicato a parte. Il trasporto dei concorrenti a Campione d'Italia è a cura dell'organizzazione.

- 6) Classi: gli alianti concorrenti verranno divisi in due categorie; Classe STANDARD e Classe LIBERA (vecchia e nuova generazione).
- 7) Per ogni aliante concorrente si potranno iscrivere fino a tre Piloti; ad ogni prova, in sede di briefing, si dovrà comunicare il nominativo del pilota concorrente alla Direzione di Gara.
- 8) L'A.V.M. declina ogni responsabilità per danni causati dagli alianti ed agli alianti, a terzi ed a cose di terzi eventualmente conseguenti allo svolgimento della manifestazione.
- 9) La direzione di gara si riserva di annullare, sospendere o rinviare la Gara (prima o durante il suo svolgimento) per cause di forza maggiore.
- 10) I reclami sono ammessi se presentati entro 3 ore dalla comunicazione dei risultati delle prove a cui si riferiscono e saranno accompagnati da lire 20.000

rimborsabili solo se il reclamo risulterà fondato.

- 11) PREMI. Il «Il Trofeo Colli Briantei» verrà assegnato all'equipaggio dell'Aliante vincitore della classe Standard.

Altri premi verranno assegnati con modalità che saranno stabilite dalla Organizzazione.

La premiazione avrà luogo il 30 maggio sull'aeroporto di Alzate Brianza durante lo svolgimento della manifestazione aerea.

PARTICOLARE

- A) La gara consiste in due o più prove di velocità.
- B) Ogni prova sarà ritenuta valida se almeno due concorrenti avranno superato il 50% del percorso assegnato.
- C) Il rilevamento del passaggio ai piloni sarà effettuato secondo le norme FAI con modalità che verranno comunicate ai concorrenti prima della prova.
- D) il punteggio di ogni prova sarà espresso in minuti primi corrispondenti al tempo impiegato dal concorrente per effettuare la stessa.
- E) In caso di atterraggio fuori campo il punteggio sarà il seguente: $p = t + k$ ove:

t tempo in minuti impiegato dal concorrente giunto per ultimo al traguardo con prova regolarmente compiuta.

k percentuale del percorso relativa alla distanza mancante dal punto di atterraggio al traguardo di arrivo.

- F) Vincitore della gara risulterà l'equipaggio concorrente che avrà totalizzato il minor punteggio.
- G) Le modalità del taglio traguardo saranno comunicate prima di ogni prova.
- H) E' obbligatorio l'uso del barografo ed ogni aliante concorrente dovrà avere installate a bordo 2 macchine fotografiche.
- I) Relativamente al numero di adesioni alla gara di alianti di vecchia generazione, dalla classifica generale corrispondente verrà stralciata una classifica secondaria.
- L) Per quanto non contemplato nel presente regolamento, deciderà la Commissione Sportiva Operante sulla base del C.S. FAI e del R.S.N. dell'Ae.C.I.

Speranza e luce

*Foglie emaciate e molli
Penzolanti dagli alberi
Paiono dire tra sussurri:
Addio bei cieli azzurri.
Finita è la stagione più
[avvincente
E un desiderio sfocia prepotente.*

*Vorrei rivolare
Come in primavera
Volteggiando felice
In pazze capriole
Con il mio corpo vinto
[e senza peso,*

*Librare sospeso
E poi a capofitto
Giù, verso la terra
In una palpitante immensità,
Salire di nuovo
In brusca cabrata
Nell'azzurro infinito
Mentre il cuore impazzito
Suscita altre emozioni
E nel rovesciamento
[irreprezibile
L'esultanza indicibile
In temporanea inerzia.
Sono questi gli istanti*

*Terribilmente belli
Che alla vita donano fermenti,
Che contano qualcosa
Nell'esistenza ansiosa
Di questo nostro mondo.*

*Nel volo è forse l'ansia
Di andare in cielo liberi
O cercar la purezza
Di più alti pensieri
O provare i sinceri
Palpiti della gioia,
Uscire dalla noia
Di un pianeta detratto
Dalla semplicità,
Questa è la verità
Forse dei nostri intenti
Attendendo desiosi
La bella Primavera
Coi suoi dolci momenti.*

*Seguitiam la ricerca
Di istinti preziosi,
Di forme perfette,
Di eccelse armonie
Dell'animo nostro
Che è fiamma inestinguibile
Di speranza e di luce
Nell'ascési di misticità
Che il volo a vela ci dà!*

Edoardo il tabellista

COMPONENTI ELETTRONICI



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

Gestetner

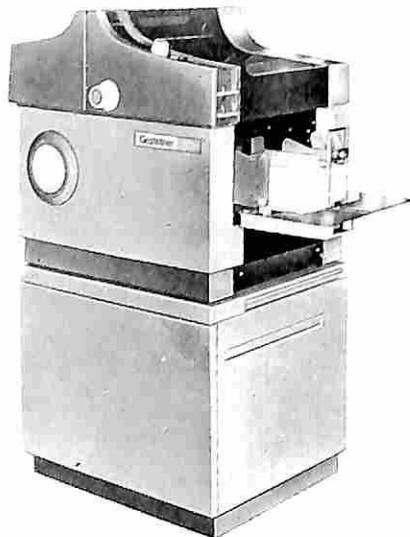
Duplicatori S.p.A.

al servizio dello sport

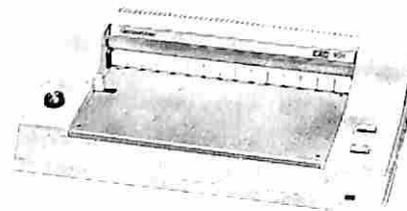
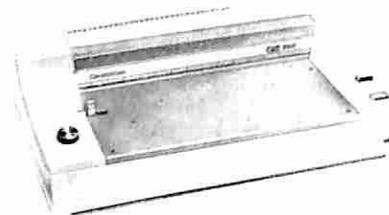
con le proprie attrezzature e personale specializzato
CURA: i servizi duplicazione dei comunicati



DUPLICAZIONE



STAMPA



RILEGATURA

presente a :

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

PER ULTERIORI INFORMAZIONI, SENZA IMPEGNO, INVIATECI L'AC-
CLUSO TAGLIANDO.

✂

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

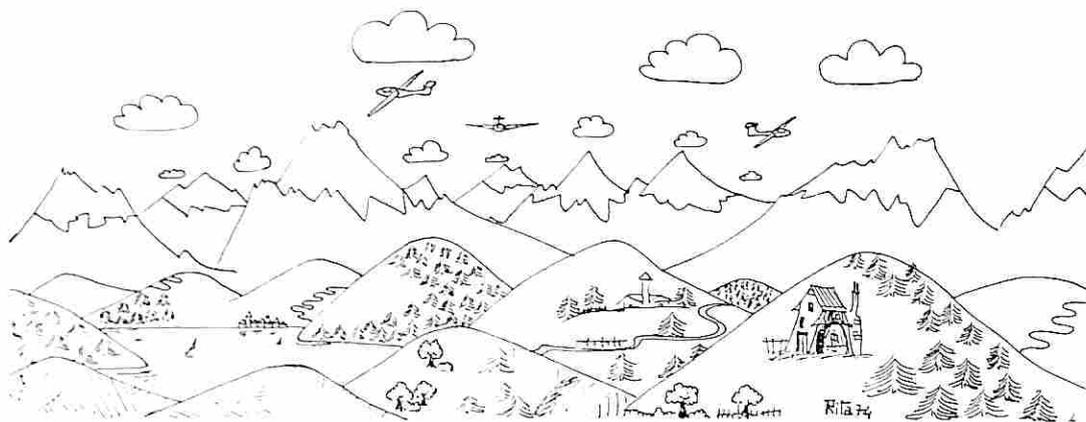
Nome

Ditta Tel.

Via N. Città

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

Notizie dai campi di Volo



ALZATE

INCONTRO CON LA STAMPA

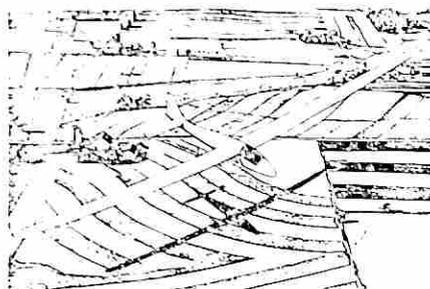
Sabato 8 maggio ore 11 aeroporto di Alzate: tra tante facce vecchie ed amiche qualche volto nuovo: chi sono? Sono i giornalisti di diversi ed importanti quotidiani che finalmente si trovano a tu per tu con il volo a vela senza doverne scrivere in cronaca nera. Il nuovo tendone bicolore li ospita e li protegge dall'insolito caldo in modo che i loro articoli non ne risultino influenzati.



Jacques Mayol con Franco Trentini

Tra gli ospiti non volovelisti c'è anche Jacque Mayol, non sappiamo a che titolo ma è simpatico ed assomiglia tanto al Clark Gable degli anni trenta. A questi ospiti viene distribuito l'elegante numero unico, curato dall'AVM

per presentare il 2° Trofeo «Colli Briantei» ed i Campionati nazionali 1976, oltre ad una pregevole targa d'argento realizzata dal pittore Mario Logli.



La targa ricordo del pittore Mario Logli

Ai rappresentanti della stampa parlano ed illustrano il volo a vela il presidente dell'Ae.C. d'Italia Raffaello Teti, Riccardo Briigliadori, Piero Morelli, Sandro Serra ed Egidio Galli che, nella nuova veste di capo-squadra, presenta agli ospiti i piloti che rappresenteranno l'Italia ai prossimi mondiali di Räkälä: Leonardo Briigliadori, Roberto Monti, Marco Gavazzi e Walter Vergani. Nel pomeriggio gli ospiti verranno portati in volo. Non ci rimane che attendere di poter leggere le loro impressioni.



Il Presidente dell'Aero Club d'Italia, Raffaello Teti, porge il benvenuto alla stampa

NOTIZIARIO AVM:

CONCORSO FOTOGRAFICO

Vi potranno partecipare tutti i Soci A.V.M. in regola con la quota sociale 1976. In occasione del II Trofeo Colli Briantei verranno esposti il regolamento (molto semplice) e parte dei «favolosi» premi! Il termine ultimo di presentazione delle opere concorrenti sarà circa un mese prima del pranzo sociale in occasione del quale avverrà la premiazione. Partecipate numerosi!

PROVE SPORTIVE

Il 28 marzo Giuseppe Cavalli ha portato a termine la distanza valevole per il conseguimento del «C d'Argento» mentre nella stessa giornata Enrico Leoncavallo è riuscito nel guadagno di quota dei 1.000 metri. Con le congratulazioni giunga loro anche l'invito a proseguire con sempre maggior impegno nella meravigliosa strada del Volo a Vela.

CIRRUS '75 / 16 m

Il 27 marzo è rientrato dalla Germania il Cirrus '75 di Franco Trentini (il primo di questo tipo in Italia) con le opportune modifiche alle estremità alari che gli permetteranno — con la sostituzione dei terminali — di variare da 15 a 16 m l'apertura alare.

La disdetta fu... molta!

Quando inizia Primavera
Ogni buon pilota estroso
Un bel volo brama e spera
Favoloso.

Fu così, per smania ansante
Che il Marietto col Ruggeri
Già si senton nell'aliante
Dei toreri!

Con un volo misurato,
Questi nostri mattacchioni,
Sul Boletto han già acchiappato
Dei tromboni.

Con la quota han guadagnato
Quasi un'estasi superba
Ma non sanno cosa il fato
Gli riserba.

Voleggiando sui costoni
E arrivati su Brunate,
Notan che le condizioni
Son cambiate.

Cinquecento, brutto affare!
Sopra Como non c'è niente
E decidon di rientrare
Prontamente.

Non appena la cittade
Han lasciato, Satanasso!
L'aeromobile già cade
Come un sasso.

Con il viso assai sudato
E negli occhi lo sgomento,
Non ha termine il dannato
Sottovento!

Presso il lago hanno già scorto
Di Montorfano un campetto,
Anche se un pochino è corto,
Benedetto!

Ecco il TTOR che sta atterrando
Sciaguattando piano piano,
Oh, destino miserando,
E' un pantano!

Labellarte ha le scalmene,
Cesarino già si incazza,
Se la ridono le rane
Nella guazza!

Da una parte c'è il laghetto
E di là la spazzatura,
Pel rimorchio poveretto,
Sarà dura.

Ecco arrivan gli aiutanti
E già immergon la caviglia
Camminando fluttuanti,
Che fanghiglia!

Sul carrello con gran cura
Ecco carican l'aliante,
E' finita l'avventura
Stravagante.

Non c'è troppo da ghignare,
Se la quota non è alta
Può succeder di atterrare
Nella palta.

Accostiamoci devoti
Festeggiando per benino
Questi splendidi piloti
D'acquitrino!

Edoardo il tabellista

CALCINATE

CRONACA DI DUE GIORNI

Primo maggio: per tradizione si devono scrivere lavagne importanti.

Ma commetto un errore di valutazione, il plafond rimane basso fino al Tonale e così i 750 Km di andata e ritorno scritti sono irrealizzabili. Cambio tema

in volo, fotografo l'Ippodromo di Merano e decido di curiosare il secondo e terzo lato del triangolo dei 500 Km che da anni accarezzo l'idea di fare. I punti sono: Merano e l'aeroporto di Schänis (all'estremo est del lago di Zurigo). Più d'una volta avevo verificato che il tema è fattibile e, secondo me, per gli allineamenti orografici, può divenire percorso da records di velocità. Si tratta di incappare nella buona giornata e nel prendere disinvoltura e conoscenza dei punti di riferimento sul percorso.



Nei pressi del pilone di Schänis

E' infatti un volo tutto di alta montagna tanto da far sembrare la planata dal Legnone a Calcinate volo di pianura! Deciso di passare a Nord via dunque per il Passo di Resia ed il Pizzo Silvretta (questa è un po' la chiave del percorso). Plafond in aumento fino a 3600/3800, panorama fantastico, volo addirittura facile! Mi rendo conto che la lavagna scritta era stato un grave errore: sarebbe stata la giornata dei 500 in triangolo a «cavallo delle Alpi». Pazienza il volo è sempre interessante anche senza un tema fisso, le montagne sono così alte e i luoghi e le valli tanto sconosciute da immettere nel sangue quel po' d'emozione che da sapore al volo. Davos, Klosters, il Wallensee: visto, posso rientrare, ma... come sono alte queste Alpi! Morale mi rendo conto che ho perso il conto delle Valli, non mi ritrovo...

Per l'Italia occorre mettere bussola al sud e... passare!

Il primo tentativo mi farebbe passare ma troppo giusto. La nube mi riprende, mi da quei duecento metri in più che mi servono per passare con margine, la foschia a sud è molto intensa, vedo un laghetto, una diga, un paese, strano una valle che scende per sud-est... Poi vedo un profilo che mi ricorda qualcosa, ma sì! Sono a nord di Biscia nel bacino del Lucomagno: mi sono scelto per passare un punto fra i

più alti!! Il volo deve finire bene, per la cronaca di Scavino occorre fissare un altro punto per ammucchiare un po' di Km. Cosa di meglio di un Airole per poi scendere sul crinale della Formazza? Morale: terminato il primo maggio, con un volo non prefissato di 500 Km persa una buona occasione ma visto e verificato che s'è da rifare! Ne parlo con Adele, curiamo il bollettino meteo e alla sera carta sotto gli occhi, matita in mano, decidiamo di riprovare l'indomani, in biposto con lo Janus.

2 maggio 1976

Tutto è pronto, macchine fotografiche, barografi, due per l'occasione, e tanti altri bagagli. L'Ercolino ci sgancia alle 10,36 verticale Calcinata ed inizia così un volo che auguro a tutti, prima o poi di fare, penso sia difficile trovare un percorso così... emozionante.

Difficoltà in pratica nessuna, forse il momento più delicato è stato l'abbandono dell'ultimo cumulo prima del San Bernardino e la ricerca delle termiche secche indispensabili a scavalcare crinali assai alti. Poi in zona di Schänis carosello d'alianti rossocrociati, sul secondo lato sempre qualche leggera condensazione ci indicava l'attività termica, anche se si deve notare che le migliori salite le abbiamo fatte in secca! Dopo il pizzo Silvretta e nella valle dell'Inn, tocchiamo i 4000 metri.

Merano lo fotografiamo scendendo dai ghiacciai della Val Senales.

Il rientro sembra ancora possibile ad una velocità da insidiare l'attuale record fatto in Australia da Cattaneo. Serra ma i cumuli della Val d'Ultimo (incredibile) giocano un brutto scherzo, la morale è che, dopo avere percorso in andata e ritorno (verso est) questa Valle, ci troviamo a risalire dalle parti del Passo delle Palade! Ma la giornata è davvero buona, perdiamo forse un'ora, ma ancora il cumulo del Legnone ci ridà 2300 metri. Il nostro scopo dopo il «tradimento» della Val d'Ultimo è solo il rientro e questo avviene alle 18,05. In tutto 7 ore e mezzo, troppe per un record, ma sufficienti per una notevole esperienza volovelistica in più.

A Marco Gavazzi, che ha compiuto pure lui il volo su questo stupendo triangolo, un bravo per averlo fatto molto bene ed un grazie per averci creduto!

Attilio Pronzati

DIARIO DI PRIMAVERA

3 aprile 1976 da Calcinata

- A/R S. Gottardo, Km 180, st. R. Ballarati
- D/L Sondrio, S. Gottardo, Km 294, st. G. Pavesi

10 aprile

- A/R Madonna di Tirano, Km 230, K.604 Adele Orsi
- D/L Valbrembo, Gottardo, S. Bernardino, Zeda, Km 365, st. G. Pavesi

11 aprile

- A R Pezzo (P te di Legno) Km 282, K 604 Adele Orsi
- A R Aosta, Km 225, st A Pronzati, V Colombo e F Costa

17 aprile

- A R Sarnico, Km 190, biposto Janus, Marco e Attilio Pronzati

18 aprile

- A R Siviano (Iseo) Km 204, K 604 Adele Orsi
- idem, biposto Janus, Vergani Brambilla
- TR Salò, Laveno, Km 300, st Bellora, Pronzati, F Costa

19 aprile

- D L Vobarno, Alzate (atterraggio) Km 255, Biposto Janus, Vergani Borellini

25 aprile

- D L Selvino, Mottarone, Km 180, st A. Pronzati

27 aprile

- A R Lago di Braies (Bz) Km 545, biposto Janus, Adele Orsi Mina Monti, RECORD MONDIALE FEMMINILE BIPOSTI!!!

1° maggio

- A R Oga (Bormio) Km 280, K 604, Adele Orsi, dec. 10,30, plf max 3200 m
- D L Bormio, Varzo, Mendrisio, Km 421, V. Fontana, Nimbus
- D L Bormio funivia, Domodossola, Km 390, st. G. Pavesi
- D L Davos, Bad Ragaz, Lucomagno, Airolo, Km 505 (da un tentativo di A R di 750 Km) a nord dello Stelvio plf max 3900, st. A. Pronzati

2 maggio

- TR FAI Schänis aeroporto, Merano ippodromo, Km 527, Biposto Janus, Attilio Pronzati Adele Orsi, plf max 4000 in secca
- A/R Silian, Km 600 (da un tentativo di A R di 810 Km) Bob Monti
- A/R San Lorenzo di Sebato, Km 520, dec 9,35, pilone 13,20, att 16,20, plf max Dolomiti 3700, st. Corrado Costa (G. Pavesi, stesso tema, decollo 10,40, atterrato a Sondrio)
- A/R Asiago aeroporto, Km 420, dec 10,20, pilone 15,0, att. 17,30, Walter Vergani, Nimbus 2.

BOLOGNA

RELAZIONE ALL'ASSEMBLEA DEI SOCI

Amici:

Ancora una volta il «Volo a vela» si presenta al rendiconto annuale con un elenco di motivazioni per la sua non

eccezionale attività che rischiano di tramutare la tradizionale specialità di sportivi puri ed appassionati in una congrega di piagnoni.

Per questo rifuggiamo subito dalla tentazione di ricordare i disagi di chi insiste nel voler praticare questo sport appassionante; tutti sapete dove è Pavullo, sede della nostra attività; molti di voi sono venuti a trovarci con aerei a motore ed hanno, quindi, sperimentato il decollo in salita in un campo corto di natura e, per di più, penalizzato da nuove costruzioni in testata pista e dove un alito di vento dalla parte sbagliata mette a terra tutti a rimirare il panorama che è, forse, l'unica cosa decente rimasta nella antica culla del volo a vela italiano.

L'attività del 1975 — e qui per quanto sopra detto cerchiamo di vedere la parte positiva espressa dalle cifre — l'attività del 1975, ripeto, è stata la seguente:

— ore volate da alianti e motoalianti: 800;

— ore di traino: 108.

Il primo dato positivo è che delle 800 ore volate 390 sono state impiegate in scuola di volo. Fino che avremo allievi a doppio comando, tesi nel desiderio di conseguire il brevetto ed ai quali possiamo trasmettere la nostra passione, non ci sentiremo e non saremo mai finiti.

Nel corso del 1975 non siamo riusciti a far conseguire alcun brevetto, pur avendo una decina di allievi pronti, perchè le avverse condizioni atmosferiche degli ultimi mesi dell'anno, che tuttora tengono chiuso il campo, ci hanno impedito di chiamare la commissione esaminatrice.

La flotta di cui disponiamo è valida; le persone che attendono volontariamente e gratuitamente alla scuola vanno ricordate per l'entusiasmo e la commovente dedizione ad un compito che ha cessato, nelle attuali condizioni logistiche, di essere anche piacevole per rimanere solo gravoso ed ingrato. A Enzo Mela e Lele Spisani, istruttori; a Luciano Carroli, trainer, va il nostro ringraziamento e il riconoscimento che a loro si deve se il volo a vela bolognese è tuttora valido e vitale.

Quattro nostri soci hanno partecipato ai campionati nazionali di Rieti; il nostro rappresentante di specialità in seno al Consiglio, Sandro Serra, è stato chiamato a ricoprire l'incarico di Consigliere Federale dell'Aero Club d'Italia; segno evidente, tutto ciò, che Bologna è ancora qualcosa in questo campo.

Due parole sulle prospettive per l'immediato futuro: la soluzione del trasferimento dell'attività nel vicino e nuovo aeroporto di Marzaglia di Modena, sede dell'Aero Club di Modena, è ancora del tutto valida e raggiungibile, speriamo, nel breve termine. A questo proposito sentiamo il dovere di ringraziare il nostro Presidente Ing. Ragazzoni ed il Consiglio Direttivo che non ci

hanno abbandonati, nelle difficili trattative, nonostante che la situazione si prestasse a giustificabili tentazioni.

Le difficoltà che stiamo incontrando per inserire la nostra attività in quella di un vicino Aero Club hanno messo in evidenza la grande sportività del sodalizio bolognese che non ha mai avuto problemi di convivenza tra eliche, ali silenziose, paracaduti ed aeromodelli. Ed è per questo che garantiamo tutto il nostro impegno a collaborare per la realizzazione di un nuovo aeroporto che possa riunire l'intero Aero Club di Bologna. Avremo, così, insegnato a molti Aero Clubs italiani che il nostro è sempre stato e vuol rimanere un sodalizio di sportivi dell'aria nella quale, con l'antico spirito di fratellanza, vogliamo ritrovarci ad andare spinti da un'elica, galeggiando su un'ala a vela od appesi ad un ombrello: insieme!! (torre permettendo).

Bologna, 27 marzo 1976

FOGGIA ?!

UN VERRICELLO

Non si tratta di un errore ma di un semplice atto di fede. Se lo sparuto gruppo di appassionati, che Gaetano Pecorella rappresenta, saprà perseverare e volere, riuscirà certamente a volare.

In questo momento hanno bisogno di un verricello e ci hanno scritto in proposito. Chi è in grado di fornirlo o di presentare preventivi è invitato a mettersi in contatto con Gaetano Pecorella, Via G. Calvanese 45 - 71100 Foggia.

TORINO

QUESTA VOLTA, FINALMENTE, CI SONO RIUSCITO

Dopo un ennesimo tentativo di conquistare il Diamante dei 500 Km, compiuto il giorno 11 maggio 1972, e regolarmente fallito per pochi Km (come molti altri precedenti e seguenti), scrissi un articolo, che intitolai «Il Diamante stregato», e che venne pubblicato su «VOLO A VELA».

Sono passati tre anni, il primo di maggio 1975 ho riprovato, sullo stesso percorso, ed al posto di scrivere un nuovo articolo, potrei invitarvi a rileggere quell'altro, tanto le circostanze sono state incredibilmente simili.

Come tre anni or sono, la sera precedente ho partecipato alla Grande Sera Danzante dello Sci-Cai di Vercelli con premiazione delle gare sociali e

relativi brindisi: sono tornato a casa alle tre di notte, mi sono alzato tardi e sono arrivato tardi al campo, ed un amico gentile mi ha ceduto l'aliante che gli spettava per diritto di precedenza: Luciano Danieli è l'amico e l'ASW-15 I-OKYO è l'aliante.

Tutto risolto, poco dopo le 10 avrei potuto decollare, con un cielo pieno di promesse; però destino vuole che proprio per quel giorno e per quell'ora avessi convocato una riunione dei piloti trainatori, per esaminare insieme gli annosi problemi di coordinamento dell'attività.

Due ore dopo, con la gola secca per il gran discutere, con un forte mal di testa e pressochè del tutto rimbambito, riesco a lasciare la riunione ed a correre verso l'aliante, che nel frattempo il bravissimo Luciano mi ha preparato in linea. Dimenticando di prendere le carte, senza niente da mangiare e niente da bere, in maniche di camicia e con un pacchetto di 10 caramelle gommose alla liquiriziacome unico rifornimento, alle 12,06 decollo finalmente, ormai convinto in cuor mio che, dopo aver fatto un po' di Km tanto per scrupolo di coscienza, avrei girato il muso dell'aliante verso ovest, e sarei tornato mestamente al campo, giustificando l'abbandono con l'ora ormai troppo tarda.

Tanto più che l'inizio del volo non è brillantissimo. Sganciato sul Musinè, e salito rapidamente a 1600 metri, mi guardo intorno, e vedo che l'unico cumulo raggiungibile si trova ad ovest sulla Rocca Moross, esattamente nella direzione opposta alla rotta che dovrei seguire per raggiungere il mir lontanissimo pilone di Ponte di Legno.

Però, sulla Rocca Moross trovo una ascendenza di 6 metri fino a 2800 metri, ed il volo finalmente può cominciare per davvero. Da questo momento, si tratta di un volo facile, più facile che non tre anni or sono, perchè il vento da Nord è meno violento, la turbolenza è meno forte, ed il cielo è pieno di alianti e di piloti che mi fanno compagnia. Dapprima seguò a distanza un gruppo di torinesi — Piero Dall'Amico, Gaetano Di Modica, Fiorenzo Lamera e Dario Rasero — che stanno volando verso Ascona, sul classico percorso dei 300 Km andata e ritorno; in seguito, raggiunta la Valtellina, incontro Giorgio Marchisio, che è partito da Alzate con altri piloti dell'A.V.M., e che mi accompagna fino al pilone di Ponte di Legno. A questo punto, sono le ore 16 passate, e mi restano ancora da percorrere — per tornare a casa — 290 Km circa. Ritorno rapidamente verso il Lago di Como, lungo il bellissimo, aspro versante Nord della Valtellina, in compagnia di Adele Orsi e di Roberto Monti cor Walter Vergani sul biposto Janus. Giunti a Bellinzona, mi salutano e virano verso il campo di Varese. Sono le cinque della sera, il sole scende lentamente dietro le altissime creste del Monte Rosa, le ombre si allungano sulla pianura, i cumuli si appiattiscono e

l'aria diventa calma. Ecco, mi dico, si ripete uguale il volo di tre anni or sono, stesse ore, stesse ascendenze. Probabilmente stessa fine, a pochi Km dalla meta.

Ultimi cumuletti sulla Valsesia, 2000 metri ed un dilemma: devo andare verso la pianura, iniziando l'ultimo planè, oppure verso la montagna, dove i passi verso la valle di Gressoney sono alti, però ancora illuminati dall'ultimo sole?

Scelgo la montagna, ed appena messo il naso al di là di una cresta affilata, una discesa violenta, del tutto insospettabile data la calma precedente, mi trascina con se in un canale orripilante, scuro e ghiacciato. I colli diventano subito troppo alti, devo tornare indietro, e quanto è stretta, buia e tortuosa la Valsesia! e nemmeno atterrabile. In verità, tre anni or sono, una paura così non me la ricordo proprio. Per fortuna, su uno sperone roccioso c'è un residuo di ascendenza, e con un po' di tempo e di pazienza ritorno alla quota di prima. Questa volta — indovinate? — tiro dritto verso la pianura, alla velocità di massima efficienza. Costeggiando i pendii, nell'aria fredda e scura all'ombra delle montagne, sorvolo la valle di San Giovanni, il Santuario d'Oropa, ed arrivo al Passo di Croce Serra con ancora 1000 metri di quota, 200 in più dell'altra volta: quanto basta per non atterrare a Biella, e per proseguire verso Torino. L'aria è calma, il vento leggermente contrario, davanti a me il terreno digrada verso Torino, corrugato da una serie di creste sempre più basse, di origine morenica: ogni cresta che riesco a passare, guadagno qualche Km. Arriva però il momento, che sono veramente troppo basso, e, mi piaccia oppure no, devo atterrare: il che avviene regolarmente in un campo nei pressi di Salasse, sulle rive del Torrente Orco.

«Quanti Km vi sono di qui a Torino?» chiedo ai primi curiosi che si radunano intorno. A dire il vero, conosco benissimo la risposta, anche senza carte da consultare: «...passando da Ciriè, vi saranno circa 35 Km...».

Proprio così: siccome il percorso sul quale ho volato, tradotto in linea retta sulla carta, è di Km 526, detratti i Km che mancano alla meta, risulta che ho fallito il mio obiettivo per meno di 10 Km.

Due ore dopo, alla Corona Grossa di Ciriè, ci ritroviamo in numerosa compagnia, i piloti torinesi che oggi erano in giro per le montagne, più le anime buone che son venute al mio ricupero, per festeggiare il Diamante dei 300 Km conquistato da Gaetano di Modica; fra l'allegria generale, me ne resto in un angolo, triste ed abbattuto, meditando sulla palese inutilità dei miei sforzi.

Il giorno dopo, mentre le grane del lavoro iniziano a stendere un velo di oblio sui dispiaceri del volo a vela, mi arriva una telefonata di Emilio Tes-

sera: «Bravissimo Nino, sono proprio contento, finalmente ce l'hai fatta!» - «Emilio, non prendermi in giro, sai che ho fallito di nuovo per pochi Km» - «Non è vero, ho controllato, sei atterrato a 32 Km da Torino, però a NORD di Torino, e siccome la tua rotta proveniva da Est, in realtà hai superato i 500 Km — insomma, prendi una carta, e controlla tu stesso» -

Così ho fatto, e dopo aver misurato molte e molte volte, ho visto che, senza ombra di dubbio, era proprio vero: avevo finalmente superato i 500 Km. Per l'esattezza, avevo percorso 507 Km.

Nino Perotti

NOTIZIE IN BREVE

● I volovelisti privati torinesi hanno deciso di autotassarsi per l'acquisto di un aeromobile trainatore.

La necessità è sorta dallo stato di grave carenza di questo servizio da parte dell'Aeroclub Torino.

E' successo spesso all'inizio stagione che fosse disponibile un solo traino in linea; il tempo medio di una operazione di traino si aggira sui 15-20 minuti e con 10-15 alianti in linea si possono attendere anche tre ore per essere trainati.

La scelta è caduta sul Piper 150 I-BGMT acquistato dall'Aeroclub di Bergamo. Questo acquisto rappresenta l'inizio di un nuovo processo di autonomia gestionale rispetto alle strutture dell'Aeroclub Torino.

Proseguono intanto molto seriamente e concretamente le trattative per la definizione di un'area da adibire a futuro aeroporto volovelistico.

● Da una notizia colta da un pilota tedesco, si è saputo che Walter Neubert ha venduto il suo ASW.17 ed ha acquistato un ASW.19. Lo troveremo quindi in Standard a Rieti?

● Il pilota volovelista Jean Marie Clement, recentemente passato alla attività di volo su aquiloni ha portato a termine la progettazione (con l'aiuto di un calcolatore elettronico) e la costruzione di un nuovo aquilone dalle elevate caratteristiche.

Clement che ha anche fondato una scuola di volo al Sestriere, è stato interpellato quale consulente per girare un film a Roma, durante il quale un pilota si lancerà in aquilone dal tetto di un grattacielo e sorvolerà il Colosseo.

● Il pilota Dario Rasero ha terminato il 5 luglio 1961 le prove per il conseguimento del «C» d'argento.

Dopo oltre 15 anni, in data 15 aprile 1976 ha ricevuto l'ambita insegna dall'Aeroclub d'Italia.

Questo prezioso e storico incunabolo è stato riportato alla luce durante una campagna di scavi promossa presso l'Aeroclub d'Italia dal pilota Clement; la campagna ha dato esito positivo poichè sono stati rinvenuti altri reperti storici.

ETC

VALBREMBO

VERSO IL TRAGUARDO DELLE 5000 ORE

Il 1976 è iniziato per l'AVA con un notevole impegno finanziario reso necessario per il riordino di diversi aeromobili giunti contemporaneamente ai limiti di impiego.

Il periodo invernale è servito alla messa a punto dell'organizzazione del club; sono state modificate le modalità per il pagamento dei voli extra-abbonamento che hanno semplificato e alleggerito la contabilità, come la pratica ha dimostrato; sono state apportate migliorie alle attrezzature rendendo più spedite e sicure le operazioni a terra.



Valbrembo e le code rossocrociate degli ospiti elvetici

La sera i locali del club sono stati frequentati dai piloti che si preparavano agli esami di fonìa, e da coloro che sotto la guida di Angelo Zoli programmano l'attività sportiva.

Gli esami di fonìa, tenutisi a marzo per i piloti brevettatisi dopo il maggio 1973, si sono conclusi positivamente per tutti i partecipanti.

Per quanto riguarda l'attività sportiva già alcuni risultati sono stati conseguiti; diverse distanze per il «C» d'argento ed alcuni voli prefissati dimostrano come il livello tecnico dei piloti di più recente formazione vada accrescendosi.

Questa, del divario fra la capacità sportiva dei pochi bravi ed i molti che per mancanza di un addestramento di secondo periodo, non avevano la possibilità di progredire, è sempre stata una lacuna del nostro club; ora le cose stanno cambiando, anche per il determinante ritorno di Zoli

Una valida decisione sta anche dimostrando l'acquisto dello JANUS; infatti alcuni voli in montagna, con un esperto, hanno permesso a diversi piloti di acquisire esperienze che in nessun altro modo avrebbero potuto realizzare.

Scuola: numerosi gli allievi in corso di istruzione, di questi, già una decina volano da solisti; si prevede pertanto una buona partecipazione alla sessione di Ottobre degli esami di brevetto.

Una sessantina di piloti svizzeri con una trentina di aliante stanno alternandosi, come ormai accade da anni, sul nostro aeroporto; il loro perfetto affiatamento consente un veloce ed agevole svolgimento delle operazioni di involo; validi anche i risultati conseguiti finora da questi piloti in possesso di ottime qualità volovelistiche.

Positivo, dunque, l'inizio di quest'anno: in prospettiva si profila il traguardo

delle 5000 ore di volo veleggiato.

Si spera, come tutti, nelle condizioni meteo.

Pino Brugali

VICENZA

1975: ANNATA NO

Decisamente. Si inizia presto con puntate verso Nord oltre le Prealpi dei «big» Menaldo, Cibic, Grazioli e Pagnoni. Da parte dei «clubbisti» fervono i preparativi all'inizio dell'attività di allenamento e di scuola sull'aeroporto di Thiene. Dopo un necessario assestamento alla parte burocratico-finanziaria (anticipo delle quote ora-volo, regolamenti ecc.), si cerca di mettere, nel migliore modo possibile, in grado di

volare i due M.100, il Passero e gli M.200 per la scuola. Una quindicina di allievi sono a posto con la visita medica e l'istruttore, il buon Evasio, si mette subito al lavoro; per sua consolazione, fra gli aspiranti si nota qualche defezione: lui ha anche moglie e figli. I proprietari delle orchidee con voli di una certa importanza già si preparano per i Campionati di Rieti. I poveri tapini della classe Club cercano di fare altrettanto spingendosi oltre il normale «giro» col risultato che nei due mesi successivi si fanno fuori ben tre aliante; uno, per fortuna senza danni al temerario, ma con tanta strizza, con atterraggio sui pini del monte Paù. Da Rieti, frattanto, attendiamo qualche buona notizia e, coi primi dispacci di Scavino, siamo informati che, purtroppo, prima il Mena e poi il vecchiaraccio (Cibic) brutalmente scassano. Poi si viene a sapere che Pagnoni subisce un incidente terraiolo che lo mette «a terra» per due gare; Grazioli in «libera» non può pretendere risultati degni della sua buona classe.

Si arriva, intanto, meditando ma speranzosi, grazie a Gonalba e ai nostri bravi montatori, ad iniziare quest'anno con 6 aliante «nuovi di vernice» e con, finalmente, una buona novità: dopo un lento, paziente, corteggiamento, Menaldo entra nei favori del Socio Grendene e lo convince a vendere il PHOEBUS. Si anticipa il denaro in conto ora-volo e già ci sentiamo gli emuli del grande Attilio Pronzati, già proprietario dell'aliante. La speranza di garaggiare in Lega Due nei Campionati di Rieti ci dà la carica.

Un po' di conti nelle nostre tasche: integrazione fondo assicurazione (lire 1.200) più 1.200 per spese servizi sull'aeroporto l'M.100 viene a L. 9.500 ora; rincaro della benzina = L. 5 a L. 35.000 ora; brevetto «C» 350.000; mi fermo.

Sono 8 gli allievi che hanno iniziato il corso pratico.

L'hangar di Thiene è pieno zeppo di macchine; sono arrivati un Libelle Club, un Hornet. Grazie all'interessamento dei soci thienesi sono stati effettuati dei lavori alla pista di volo, ai recinti del pubblico, alla palazzina. Ora speriamo che le condizioni meteo siano propizie al volo a vela per darci tutte le soddisfazioni che sentiamo di meritare.

Piergiorgio Ellero

COMO

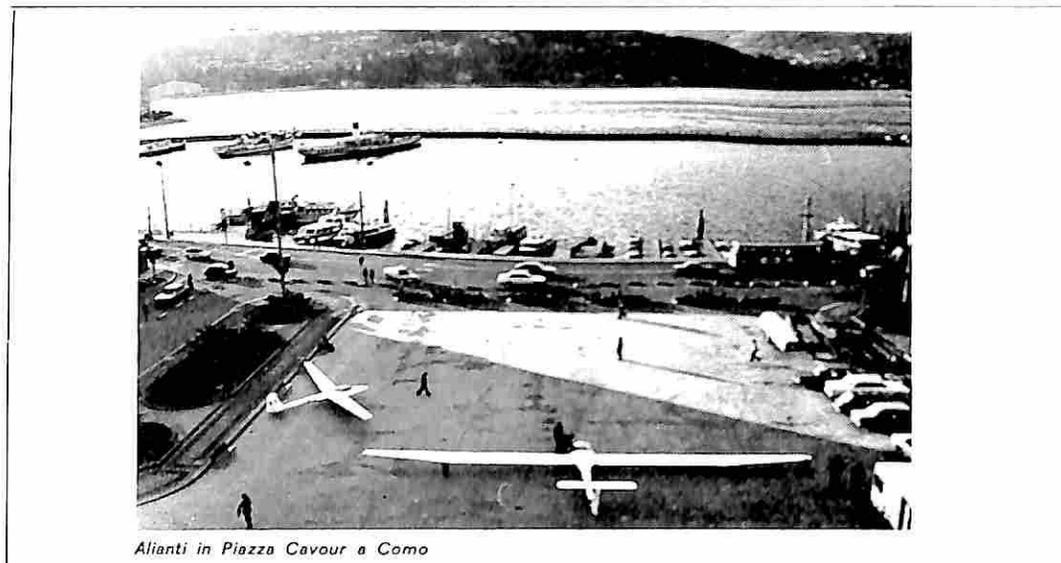
IL GVV «NELLO VALZANIA» AL PANATHLON

Continuando ad operare per mantenere vivo il ricordo di Nello Valzania, il nostro Gruppo ha presentato il volo a vela agli amici del Panathlon di Como. Per l'occasione abbiamo coinvolto altri volovelisti che non hanno mancato di

offrirci il loro indispensabile aiuto e che ringraziamo di tutto cuore.

E' stato così che giovedì 8 aprile sono confluìti, tra la curiosità del pubblico, nella centralissima piazza Cavour, un biposto Calif A.21, che Sergio Baldiseri e Romano Ballarati, con l'aiuto di Ghidotti giunto espressamente da Valbrembo, hanno montato; uno Standard Libelle portato da Franco Costa ed amici, nonché una roulotte quale ufficio propaganda ed informazione, nonché valido riparo dall'insolito vento gelido. Ruggeri e Lanzi hanno dovuto desistere, per il vento, dal montare un vecchio quanto glorioso Zoegling.

Alla sera, nel corso della riunione conviviale del Panathlon, Attilio Pronzati ha illustrato, con l'ausilio di interessanti diapositive, i contenuti e le caratteristiche del moderno volo a vela.



Alianti in Piazza Cavour a Como

SEMPRE APERTO IL TROFEO «VALZANELLO»

Cogliamo l'occasione di questa cronaca per ricordare a tutti i volovelisti sportivi che il Trofeo «Valzanello» è sempre aperto. Esso viene assegnato al pilota che nel corso dell'anno ha realizzato la maggior distanza in linea retta, libera o prefissata, di almeno 500 Km, partendo dal territorio italiano.

Il Regolamento è stato da tempo pubblicato su «VOLO A VELA», può comunque essere richiesto alla stessa rivista.

VIPITENO

E LE STELLE STANNO A GUARDARE!

Ci giunge notizia che il Gruppo Volo a Vela di Vipiteno è bloccato a terra senza permesso di svolgere attività di volo.

Sette aliante, un hangar, tanta passione e tanti debiti fermi per ragioni... burocratiche.

Ricordando le vicissitudini affrontate nel passato da questo Gruppo che ci chiede consigli per uscire dalla forzata immobilità, non possiamo far altro per il momento che invitarlo a mettersi in contatto, nel caso non l'abbia ancora fatto, con il Consigliere Federale Sandro Serra (Via Taruffi 1, Bologna), rilevando nel contempo che il Gruppo di Vipiteno non compare nell'indagine statistica predisposta dalla Commissione Consultiva di Specialità nella primavera del 1975.



FERRARA

CLASSIFICA FINALE DEL IV TROFEO VOLOVELISTICO PADANO, SVOLTOSI NEL PERIODO 1° MARZO 1975 - 30 SETTEMBRE 1975

Percorso tipo «A» - Distanza prefissata

	Concorrente	Aliante	Km.	Coeff.	Punti
1°	G. LEVI	Libelle	313	1,351	421,8
2°	P. TOSCHI	ASW-15	310	1,351	418,8
3°	V. MAGNI	Kestrel	313	1,136	355,5
4°	G. VILLANI	Kes. 22	313	1,020	319,2

Percorso tipo «B» - Distanza libera

	Concorrente	Aliante	Km.	Coeff.	Punti
1°	S. SERRA	Kestrel	406	1,136	461,2
2°	G. LEVI	Libelle	313	1,351	421,8
3°	G. VILLANI	Kes. 22	406	1,020	414,1
4°	P. TOSCHI	ASW-15	277,5	1,351	374,9
5°	P. VILLANI	Libelle	261	1,351	352,6
6°	A. COLAMUSSI	Libelle	210	1,351	283,7
7°	V. MAGNI	Kestrel	212	1,136	240,8
8°	G. BALBONI	CVV-8	106	1,666	175,3

Percorso tipo «C» - Distanza in area prescritta

	Concorrente	Aliante	Km.	Coeff.	Punti
1°	S. SERRA	LS-1-F	393	1,351	530,9
2°	G. VILLANI	Kes. 22	500	1,020	510,0
3°	P. TOSCHI	ASW-15	272	1,351	367,4
4°	G. VILLANI	CVV-8	176	1,666	292,1
5°	S. GARDENGHI	Libelle	196	1,351	254,7
6°	G. LEVI	Kestrel	204	1,136	231,7
7°	A. GARDENGHI	A-2	152	1,470	223,4

Durante lo svolgimento della gara i concorrenti hanno percorso distanze documentate per complessivi 19.000 Km. circa.

In base al Regolamento di Gara vengono premiati i primi 3 concorrenti di ciascun tipo di percorso, e cioè:

SANDRO SERRA che ha conquistato 2 primi posti;

GABRIELE LEVI che ha conquistato un primo posto e piazzato in un secondo;

GIORGIO VILLANI che si è piazzato in un secondo e in un terzo posto;

PIETRO TOSCHI che si è piazzato in un secondo e in un terzo posto;

VITTORIO MAGNI che si è piazzato in un terzo posto.

La Commissione Sportiva

VOLO A VELA nel

VINON

(Aviasport)

L'11 Campionato internazionale di volo a vela di montagna avrà regolarmente luogo dal 29 giugno al 10 luglio, le prove si svolgeranno dal 30 giugno al 9 luglio, è previsto riposo il 4 luglio

STAGES PRESSO I CENTRI NAZIONALI

(Aviasport)

Saint-Auban: il calendario comprende l'intero anno solare, le date che ancora possono interessare sono: 8 giugno 2 luglio; 26 luglio 20 agosto; 23 agosto 17 settembre; 20 settembre 1 ottobre; 4 29 ottobre; 2 26 novembre e 29 novembre 24 dicembre.

Gli interessati possono chiedere di ridurre la permanenza a due settimane. I piloti stranieri possono essere autorizzati dal Direttore del Centro a utilizzare il loro aliante personale, immatricolato nel proprio paese d'origine.

La Montagne Noire: dal 31 maggio al 25 giugno, dal 5 al 30 luglio; dal 30 agosto al 24 settembre, dal 27 settembre al 22 ottobre e dal 25 ottobre al 19 novembre.

NUOVO CENTRO VOLOVELISTICO

(U.A.D.)

Dalla Francia, la notizia dell'apertura di un centro privato vicinissimo a Saint Auban, e dunque al cuore del paradiso del volo alpino francese, famosissimo sia per la sua onda sia per la possibilità di distanza in un panorama eccezionale.

Il campo è posto sulla parte al vento della Montagna de Jure, mentre Saint Auban è sottovento.

L'aggancio nell'onda più famosa d'Europa sarà dunque un piacere.

Il fabbricato con ufficio, bar, camere a 2 letti, campeggio, posteggio roulotte sarà aperto il 1° aprile.

E' possibile trovare posti in albergo oppure camere in affitto nella città medioevale di Sisteran vicina.

L'accesso al campo si fa via Sisteran, strada D4.

Il traino è assicurato tutti i giorni (700 lire minuto).

La scuola di volo in montagna viene fatta con uno Janus, al costo di 9.500 lire ora. E' anche disponibile un M 200 per 6.300 lire ora. L'associazione U.A.D. (Union Aeronautique de la Durance) dispone anche di alianti monopofo, A 60 (Super passero) per 3.200 lire ora e Libelle per 6.300 lire ora.

Hangar assicurato per privati: 880 lire giorno, 17.500 lire mese oppure 175.000 lire anno.

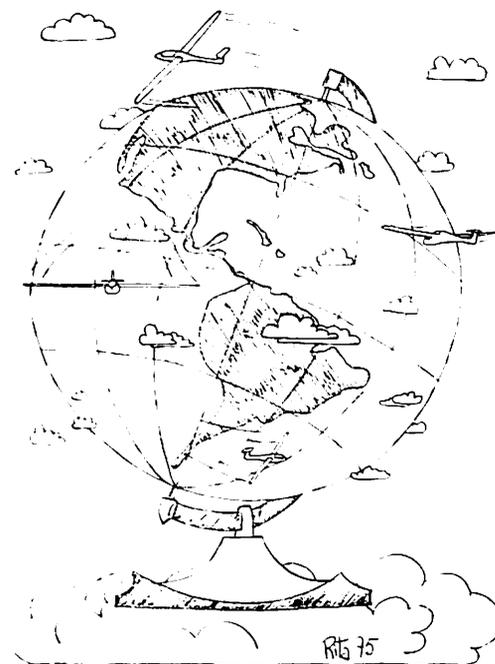
Possibilità di tariffa speciale per uso di biposto in gruppo con o senza istruttore.

Per ogni informazione, scrivere a:

— MARCEL TOUZE' - Le Poët - 05300 LARAGNE (Francia)

oppure:

— Centre de Vol a Voile Haute Provence
Aerodrome de Sisteron Theze - 04200 VAUMEILH (Francia)



VERSO UN NUOVO RECORD

(Luftsport)

Il campo di volo di Oberlinghausen (Germania Occ.) s'avvia a stabilire il nuovo record di 60.000 decolli nell'anno! A tutto il settembre scorso erano già stati registrati 52.000 decolli, mentre nell'intero anno 1974 i decolli furono 50175.

I 52.000 decolli risultano così suddivisi: 36.726 al volo a vela, 9.243 al volo a motore e 6.064 ai motoalianti.

ANCORA UN PRIMATO DI H. W. GROSSE

(Aviasport)

Ha superato se stesso volando in triangolo la distanza di 1.040 Km. Durante un mese di soggiorno in Australia, volando con un ASW-17 «speciale», Grosse ha totalizzato circa 12.000 Km di volo, effettuati in tentativi di records di velocità o di distanza. Tre voli si sono avvicinati ai mille chilometri cadauno. Il 6 febbraio, partendo da Waikerie, H. W. Grosse è riuscito a chiudere in circa 11 ore di volo un triangolo di 1.040 Km i cui punti di virata erano Deniliquin, dopo un lato di 470 Km, e Bordertown, a 100 km dalla costa.

VELOCITA': NUOVO MONDIALE

(Sailplane & Gliding)

Il record di velocità sul triangolo dei 100 Km ha fatto un nuovo salto in avanti. Il sudafricano Klaas Goudriaan ha volato il 22 novembre scorso con l'ASW.17 alla media di 175 Km/h superando di 10 Km/h il precedente record detenuto dall'americano Brieglib.

IN BREVE DALLA SVIZZERA

(Aerorevue)

● Il diploma Tissandier '75 è stato assegnato a Fernand Martignoni (brevetato nel 1953 alla scuola aerea di Sion diretta dal rimpianto Hermann Geiger, 19.000 atterraggi in montagna con l'aereo e 17.000 con l'elicottero per un totale di 15.000 ore di volo) in riconoscimento dei suoi meriti.

● Rapperswill. Il 29 novembre 1975 si è tenuta l'annuale conferenza sul volo a vela svizzero. Nell'occasione è stata consegnata la medaglia Lillenthal della FAI al Decano del volo a vela svizzero (ultraottantenne) August Hug il quale, già nel

1913, costruì con altri tre compagni il primo «Hanggleiter».

● L'Aero Club Svizzero festeggia quest'anno il 75° dalla fondazione (1901-1976).

● Il Campionato Svizzero di Volo a Vela si terrà a BIRRFELD dal 7 al 16 maggio. Il week-end del 22-23 verrà tenuto come riserva.

ANCORA NOTIZIE SUL NUOVO MOSQUITO

(Luftsport)

— 15 m senza restrizioni — della Segelflugzeugbau Holighaus und Hillenbrand (ex Glasfluegel) Schlattstall.

Il costruttore Pianer ha fatto il primo volo: traino, volo ed atterraggio normali.

Holighaus durante il secondo volo ha provato il nuovo sistema dei flaps, una combinazione tra flaps normali e diruttori al bordo d'uscita. Con questa soluzione la velocità minima è ridotta di quasi 10 Km/h. Il Mosquito è facile da pilotare, prende subito velocità e la cabina è molto silenziosa perché si è fatto buon uso di guarnizioni. Grande ruota con freno, capottina in un unico pezzo con buona visibilità anche all'indietro, serbatoio per 120 lt d'acqua con peso max di 450 kg il che vuol dire 47 Kg/m²! La velocità max calcolata risulta essere oltre i 300 Km/h, in pratica sicuramente più di 250 Km/h. Gli esami ed il collaudo dovrebbero terminare i primi mesi dell'estate. 140 le opzioni risultanti alla data del volo iniziale. Dall'autunno '76 saranno costruiti al mese 8 Mosquito (oltre all'Hornet) e il costo dell'aliante viene definito in 33.000 DM (IVA e serbatoi a parte).

LCF II - KOBOLD

(Der Adler)

Uscito da uno studio (4.000 ore) di un gruppo tedesco di Friedrichshafen questo nuovo aliante ad ala alta che impiega per la costruzione la soluzione mista (fusoliera in tubi d'acciaio ricoperta in vetroresina ed ala in compensato con riempimenti parziali in espanso) ha buone possibilità d'impiego nei clubs di volo a Vela. Pare infatti che Scheibe di Dachau lo stia esaminando per valutare se sia il caso di metterlo in produzione anche come scatola di montaggio.

- ala: apertura 13,0 m - superficie 10,0 m² - allungam. 16,90
- fusoliera: lung. 6,35 m - larghezza 0,60 m - alt. 0,90 m
- pesi: a vuoto 170 Kg - carico utile 100 Kg
- velocità: max 280 Km/h di stallo 62 Km/h
- ruota: di tipo fisso
- con carico alare 25,5 Kg/m² discesa min. 0,7 m/s a 68 Km/h
- con carico alare 25,5 Kg/m² E max 30,5 a 85 Km/h.

H 121 - «SCHULMEISTER»

(Aerorevue)

Biposto scuola, acrobatico e da performance.

Si tratta di un biposto affiancato, con posti a scalare di ca. 25 cm (la soluzione ed i disegni ricordano l'M 200 ndr) timone a T ed ala in tre pezzi.

- costruttore: Start+Flug GmbH, Saulgau
- posti: 1-2
- apertura alare: 17,0 m
- superficie alare: 15,8 m²
- allungamento: 17
- profilo: Eppler 603
- diedro: 2°
- freccia negativa: 2,5°
- lunghezza: 7,66 m
- peso minimo: 290 + 80 Kg

- peso max: 290 + 2 x 100 Kg
- velocità max: 180—265 Km/h
- velocità a traino: 160 Km/h
- velocità verricello: 130 Km/h
- discesa minima: 0,64 m/s a 78 Km/h (biposto)
- E max: 36

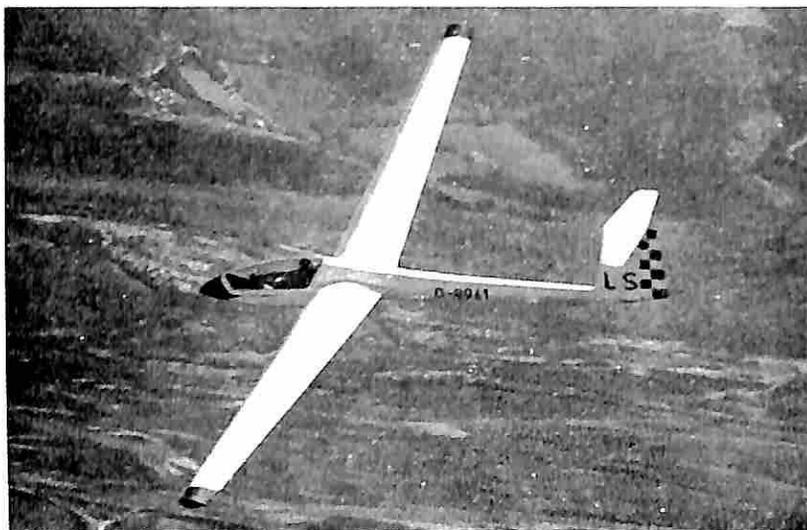
INIZIATI I COLLAUDI IN VOLO DELL'LS 3

(Luftsport & Schneider)

Flap-alettone per tutta l'estensione delle semiali: questa la caratteristica più interessante ed appariscente del nuovo 15 m senza restrizioni della Rolladen-Schneider che peraltro annovera anche altri piccoli ma non per questo meno importanti dettagli come la cabina molto spaziosa e nuovi metodi di costruzione.

In volo è risultato molto leggero da pilotare, particolarmente in virata, ottime caratteristiche di ripresa dopo lo stallo e controllo perfetto in atterraggio. Se la posizione dei flaps non è quella giusta i diruttori rimangono bloccati.

Da un confronto immediato con l'LSI si evidenzia la possibilità di volare più lentamente, una minor discesa alla minima ed un utilizzo più efficiente alle alte velocità. Le consegne inizieranno dall'autunno '76.



LS 3

Le caratteristiche sono le seguenti:

- apertura 15 m, superficie 10,5 mq, allungamento 21,4
- fusoliera: lunghezza 6,86, larghezza 0,63, altezza 0,83
- peso a vuoto 240 Kg, Water-ballast 90 litri,
- pesi max 350/420
- carico alare 33,3/40 Kg/mq
- efficienza con 40 Kg/mq a 100 Km/h: 40
- velocità di caduta: 0,60 m/s a 75 Km/h; 1,25 a 150 e 2,60 a 200 Km/h; Vmax 250 Km/h.

PRIMATO MONDIALE IN COPPIA

(Aerokurier)

Il nuovo record di distanza in A. e R. è stato conquistato per l'ennesima volta da Karl Striediek e contemporaneamente da Leonard Royal McMaster, che hanno volato in coppia, il primo a bordo di un ASW 17 ed il secondo con uno Standard Cirrus, il 17 marzo scorso coprendo la distanza di 1299 Km.

Il record precedente apparteneva a William Holbrook con 1260 Km volati il 5 maggio 1973.

Piano col deltaplano!

di Ugo Buzzolan

In questo servizio ho il piacere di lasciare la parola ad un famoso giornalista, editorialista alla «Stampa», Ugo Buzzolan. Ugo, oltre ai suoi talenti di scrittore pieno di buon senso e non privo di «english humor», è anche sciatore, pratico delle piste del Sestrière, dove la visione di numerosi deltaplani gli ha suggerito il seguente articolo, pubblicato nel bollettino della Scuola Sci Sestrière.

J. M. Clément

Piano, signori, piano con questo deltaplano! Sì, l'aggeg-
gio è bellissimo, e come lo si vede lassù, nel grande
cielo, disteso e multicolore tra le nuvole e le monta-
gne, il pensiero corre subito al mitico volo di Icaro
e al sogno di Leonardo finalmente realizzato dopo quat-
tro secoli... Tutti siamo sbalorditi dall'audacia disinvol-
ta degli aerosciatori e tutti seguiamo con trepidante
ammirazione i nobili tentativi degli esordienti, fra cui
il Direttore stesso della Scuola di sci (frenato, e, di-
remmo, purtroppo appesantito nel suo generoso slancio
da una sfortunata circostanza: l'aver scelto come gior-
no di debutto proprio il Capodanno, all'indomani del ce-
none, forse non frugale, di San Silvestro).

Lode al deltaplano, ma andiamoci piano. E se improv-
visamente l'uso si diffondesse? Se scoppiasse un irre-
sistibile **boom**?

Proviamo ad immaginare una di quelle domeniche af-
follatissime che fanno sorridere di beatitudine l'ammi-
nistratore degli impianti... Nugoli di deltaplani sfreccia-
no dal Sises e si abbattono in picchiata sull'Alpette
con un sibilo non dissimile da quello degli Stukas du-
rante l'ultima guerra mondiale; altri puntano al fondo
delle piste di Granges deviando per sfiorare il tetto
dei «Principi» e salutare con fischi stridenti, frizzi,
lazzi e colorite espressioni galanti le belle e non belle
in due pezzi sguazzanti nella signorile piscina... Ma lo
spettacolo più grandioso è sulla Banchetta: dalla Mot-
ta, dalla Tana della Volpe, dall'Anfiteatro calano ma-
estosamente a valle formazioni serrate di deltaplani, a
trenta, a quaranta, a cento per volta, gruppi di amici,
famiglie intere, sodalizi, circoli sportivi e culturali, col-
legi, tutti ad ali spiegate, tutti godendosi l'infinita
ebrezza del volo sui boschi e sui campi di neve dove
alla fine si posano e scivolano via con dolcezza...

L'attività principale della Scuola si sposterebbe in alto,
sospesa nel cielo: lunghe file di deltaplani esitanti in
lezione, e sciami di deltaplanini sfarfallanti per
bambini, e in testa il deltaplano del maestro che pi-
roetta; e la Direzione della Scuola che sistemata nella
gran cesta di un pallone frenato osserva le imponenti
manovre col binocolo... Transitano deltaplani a due posti
molto ravvicinati per coppie, deltaplani con i tralicci
rinforzati per madame di taglia robusta; e transita un
deltaplano favoloso, di lusso, con poltrona, telefono e

motore ausiliario, appartenente ad un personaggio im-
portantissimo («Può arrivare, se vuole — dicono con
reverenza — sino a Parigi, sino a Londra...»).

E i discorsi della sera, in sede di bilancio? «Dalla Ban-
chetta ai Monti della Luna provi a indovinare cosa ci
ho messo... sei minuti di orologio! Avevo il vento pro-
prio qua, nel didietro! Poi, con gli sci, abbiamo fatto
il giro della Via Lattea... siamo risaliti sul Fraiteve,
abbiamo rimontato in pochi secondi il deltaplano (l'ul-
timo modello, quello a smontaggio e rimontaggio ra-
pido automatico) e con un volo perfetto sono andato
giù, praticamente, sulla porta del condominio». Oppu-
re: «Non mi parli di vento favorevole! Domenica scor-
sa ero sull'Orsiera e mi accorgo che c'è una corrente
fantastica verso la pianura... Sa cos'ho fatto? Era or-
mai l'ora del rientro e mi sono lasciato trasportare
sino a Torino. Viaggio confortevole! Sono sceso in piaz-
za Statuto, peccato che non ci fosse neve... un vigile
voleva darmi la multa perchè, secondo lui, ero passato
atterrando fra il giallo-verde e il rosso... poi l'abbiamo
aggiustata...».

Sì, sì, va bene, un quadretto spiritoso e suggestivo.
Ma io sin d'ora mi preoccupo. Sissignori, vedo i grossi
inconvenienti, gli inevitabili disastri di un simile **boom**,

Mi preoccupo soprattutto dei «pirati» del deltaplano che
sicuramente esibirebbero la loro svolazzante prepo-
tenza ai danni di pacifici e disciplinati veleggianti; mi
preoccupo degli urti, degli scontri, delle baruffe «Vil-
lanzone, lei mi è salito, oltre che sugli sci, anche sulle
ali!»), il tutto a duecento o a cinquecento metri d'al-
tezza... Mi preoccupo quindi in modo particolare delle
cadute... Una caduta dai vecchi e onesti sci tradizio-
nali è, al paragone, quasi sempre uno scherzo. Ma da
lassù? Senza contare che un tranquillo turista come
me potrebbe beccarsi sulla testa, mentre scende con
prudenza lungo i vialoni della «1» dell'Alpette, uno di
quei marchingegni leonardeschi precipitato in vite, o
essere cavalcato a tergo, senza preavviso, da un aereo-
sciatore maldestro in fase di atterraggio.

Rincaso impressionato e ben intenzionato a mettere in
guardia la famiglia da un futuro così pericoloso; e i
miei figli mi affrontano strillando: «Papà, quanto può
costare un deltaplano a rate? Appena abbiamo l'età...»

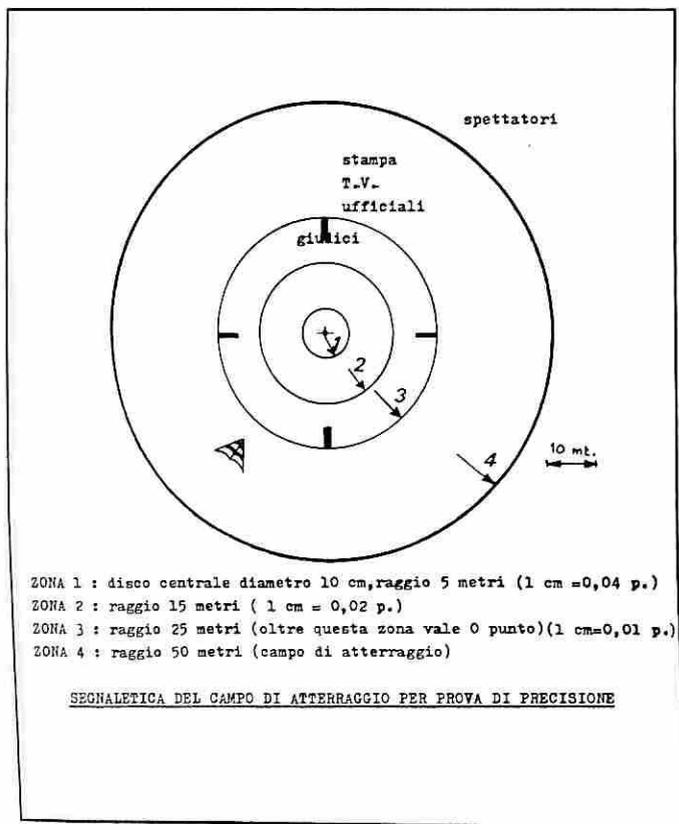
PARTE 2ª

In questa seconda parte, vorrei spiegare come si svolgono le numerose (forse troppe) gare di volo col delta-pilano. Vi sono già dei regolamenti molto seri, copiati ovviamente ampiamente su quelli di volo a vela.

Mi limiterò pertanto alle regole specifiche all'aquilone. Le gare si svolgono generalmente con tre criteri:

- precisione di atterraggio (come il paracadutismo)
- durata del volo (come il volo a vela di 20 anni fa)
- passaggio alla verticale di piloni (porte di slalom).

1) Precisione di atterraggio



L'obiettivo è di atterrare il più vicino possibile al centro di un disco di 10 cm. di diametro (la pastiglia del paracadutista). Il punto di atterraggio è definito come il punto dove il piede del pilota tocca il suolo per la prima volta.

Si accetta soltanto l'atterraggio «in piedi», e cioè il pilota deve fermarsi non oltre 3 metri dal primo punto di contatto con il suolo.

Nessun'altra parte del pilota o dell'aquilone può toccare terra tra il primo contatto e l'arresto completo, ad eccezione, e temporaneamente, dell'estremità posteriore del tubo di chiglia **oppure** dell'ala.

Se, tra il primo contatto e l'arresto, il pilota percorre più di 3 metri, egli perderà il 50% del suo punteggio. Se il trapezio tocca terra, o se l'aquilone si rovescia, o tocca di punta, o se qualsiasi altra parte del corpo tocca terra, o se l'aquilone viene danneggiato, sarà contato zero punti per questa prova.

Il cerchio di atterraggio ha un diametro di 50 metri, il

disco centrale 10 centimetri. La prova è considerata valida soltanto se l'atterraggio ha luogo all'interno di questo cerchio, rispettando le regole sopra descritte. Un atterraggio fuori cerchio vale 0 punti.

Le distanze sono misurate in centimetri dal bordo del disco al primo punto di contatto col suolo.

Vi sono 3 zone, dove 1 centimetro vale un certo numero di punti:

1ª zona, tra 0,00 e 5,00 metri:	1 centimetro	0,04 punti
2ª zona, tra 5,01 e 15,00 metri:	1 centimetro	0,02 punti
3ª zona, tra 15,01 e 25,00 metri:	1 centimetro	0,01 punti

Si vede dunque che un atterraggio sul disco vale 0 penalità, oppure 50 punti.

Un atterraggio sulla linea 5 metri vale 30 punti

un atterraggio sulla linea 15 metri vale 10 punti

un atterraggio sulla linea 25 metri vale 0 punti.

I punti più cari sono dunque quelli più vicini al centro.

Si può facilmente perdere una gara per un disco mancato di un metro, pari a 4 punti, mentre lo stesso metro costa solo 1 punto in 3ª zona (vedi schema delle zone).

2) Prova di durata

Lo scopo è di rimanere in volo fino ad un massimo fissato dagli organizzatori prima della partenza.

Dopo questa durata, nessun punto verrà aggiunto.

Il tempo del volo viene calcolato dal momento che il corpo del pilota passa il traguardo fino al momento del primo contatto col suolo.

La prova sarà valida soltanto se la partenza rispetta il regolamento della gara e se l'atterraggio ha luogo entro il cerchio di 50 metri.

La media dei 3 migliori voli per prova serve per calcolare 50 punti, e 25% oppure meno di questo tempo verrà sanzionato con 0 punti.

Il calcolo tra 100% e 25% sarà fatto proporzionalmente al tempo effettivamente realizzato.



In spirale sotto cumulo.

Oltre al 100%; sarà applicata una ulteriore proporzionalità in modo tale che il pilota avendo effettuato il mag-

gior tempo, e anche il secondo miglior tempo, ottengono più di 50 punti.

Durante una prova di durata il responsabile all'arrivo può chiedere ad un pilota di atterrare fuori zona se questa è troppo ingombra. In questo caso, l'atterraggio sarà considerato come effettuato in zona.

Se questo avviene durante una prova di precisione, il pilota sarà autorizzato a ripetere la prova.



Quando ogni cm conta.....

3) Punti di virata obbligati - Slalom

Nel corso di una qualsiasi prova, gli organizzatori possono dichiarare dei punti di passaggio obbligati, oppure dichiarare una prova di slalom, oppure dare dei punti di passaggio «optional». L'ordine di passaggio ai piloni può essere obbligato o lasciato a scelta del pilota.

Ogni prova (precisione e durata) deve essere ripetuta almeno 5 volte (possono essere combinate insieme). Il punteggio finale verrà calcolato secondo il punteggio realizzato in precisione e durata, con uguale valore per l'una e per l'altra.

PARTE 3*

Il prossimo servizio verrà dedicato alla nascita delle «insegne di performance» F.A.I., e cioè l'argento, l'oro e i diamanti, a secondo dei guadagni di quota, durata, distanza, e modalità di passaggio ai piloni.

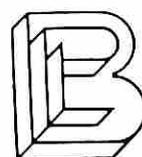
Il record mondiale odierno di distanza libera è di 42 Km (andata e ritorno, la durata era di 13 ore, ma è stata cancellata dai record F.A.I. per gli stessi motivi che hanno fatto cancellare quelli del volo a vela.

Nessun primato di quota è stato registrato, ma sulla costa Californiana, si vola tutti i giorni a più di 1000 metri senza difficoltà.

Problema: come salire in onda con una macchina che non può superare 50 Km/h, con il corpo esposto al vento?

Risposta: è possibile, purchè si contatti Milano-Information oltre 4500 metri; dopo aver aperto l'osigeno e depositato il regolare piano di volo.

Arrivederci a presto.



Banca Popolare di Lecco

Società per Azioni - Fondata nel 1872
Capitale versato L. 4.475.250.000
Registro Imprese di Lecco n. 28
Sede Sociale e Direz. Generale in Lecco
Piazza Garibaldi, 12 - C.A.P. 22053
Telefono: 3 40 00 - 3 41 00 (linee multiple)
2 52 11 Servizio Borsa
Telex: 38003 POPLECCO - Servizio Italia
38013 POPLECCO - Servizio Estero

SEDI:

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

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

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

AGENZIE CITTA': CASTELLO DI LECCO - MAGGIANICO
(in Lecco) VIALE TURATI - ACQUATE

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

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

TESORERIE: DI 67 COMUNI E DI 167 ENTI

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

BANCA AGENTE PER IL COMMERCIO DEI CAMBI

AERO CLUB D'ITALIA

GARA DI PENTECOSTE

29 Maggio - 7 Giugno 1976

Primavera nel cielo di Rieti!!!!



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

- **DAI**

UNA MANO ALLA TUA RIVISTA

- **FAI**

PUBBLICITÀ SULLE

**PAGINE DI
PAGINE DI
PAGINE DI**

**VOLO
A
VELA**



- **SAI**

QUANTA SIMPATIA

ACQUISTI.....

CON POCA SPESA ?

ASPETTIAMO LA TUA INSERZIONE!

RIVOLGITI A NOI

OD AL CORRISPONDENTE PIU' VICINO

Nel prossimo numero, che uscirà in luglio,
potrete leggere — solo se in regola con
l'abbonamento — i seguenti articoli:

Räyskälä 1976

Coordinamento barra e flaps

Avionica per il volo a vela

Tutto sul Pik 20

2° Trofeo Colli Briantei

1ª Gara di Pentecoste

Volo Libero

e le nostre consuete rubriche



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.