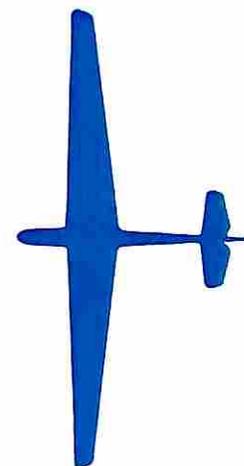


VOLO A VELA



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

per risolvere ogni problema di organizzazione e gestione.



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

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

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

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

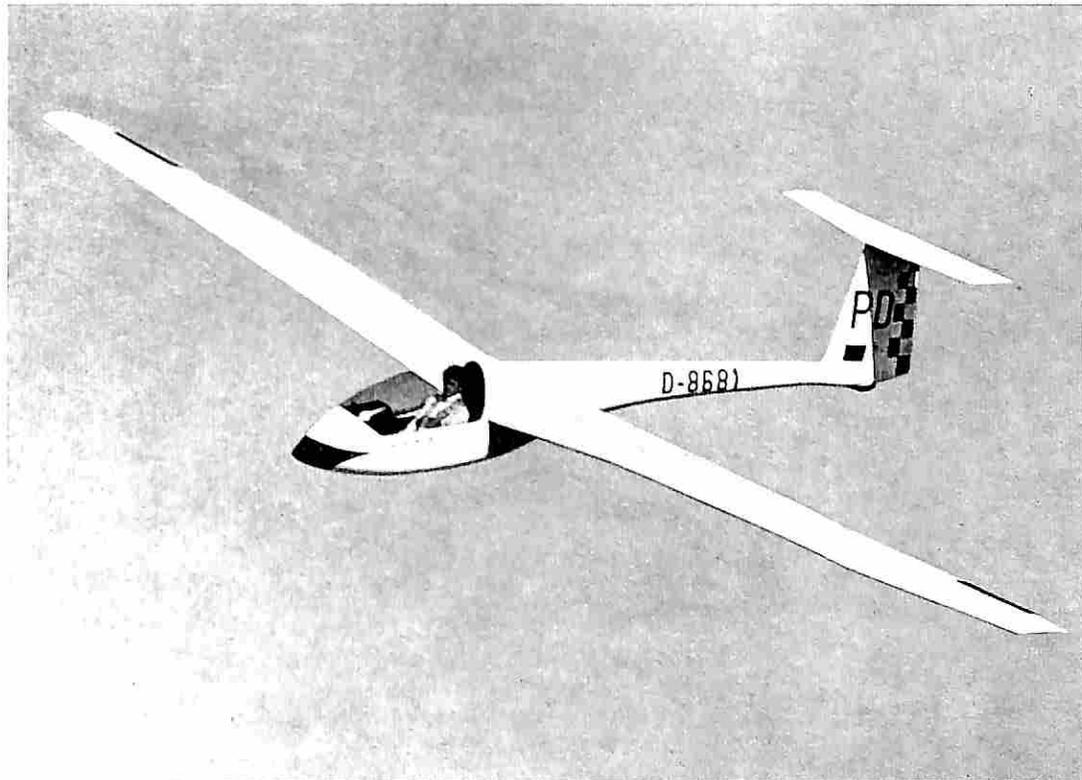


Un servizio su misura.

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



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



ASTIR CLUB

Monoposto 15 m., carrello fisso

ASTIR STANDARD

Monoposto 15 m., carrello retrattile e ballast

SPEED ASTIR 2°

Monoposto 15 m. FAI, con flaps e ballast

TWIN ASTIR TRAINER

Biposto, carrello fisso

TWIN ASTIR

Biposto, carrello retrattile e ballast

Rappresentante ufficiale:

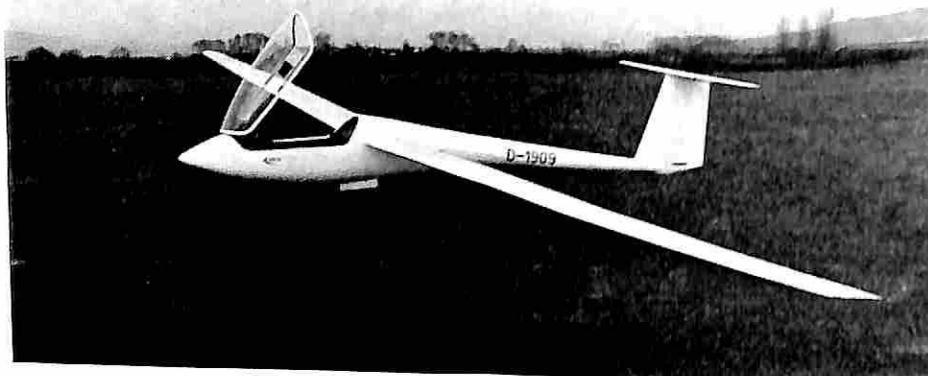
GLASFASER ITALIANA S.r.l.

Aeroporto Valbrembo
Via Locatelli 1 - 24030 Valbrembo (BG)
Tel. 035-612617

Alexander Schleicher

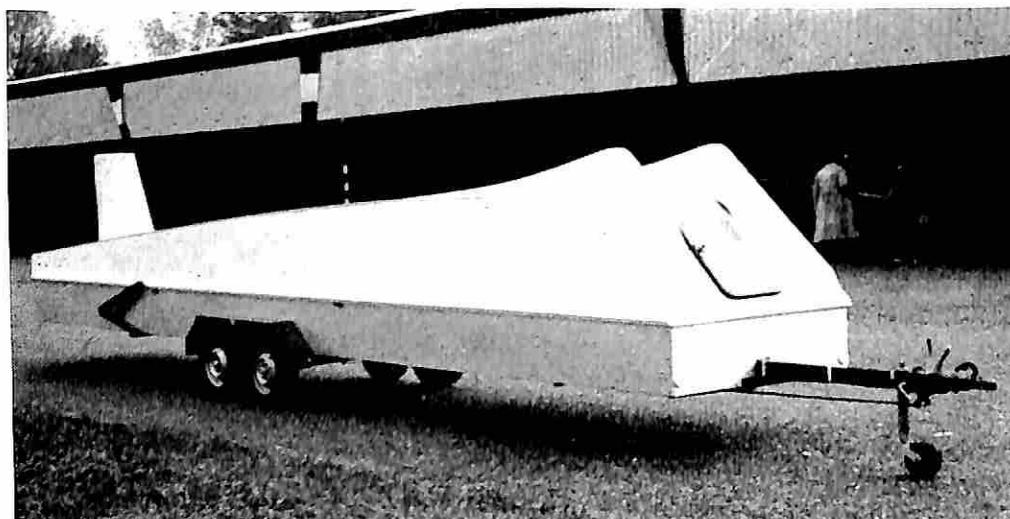
Segelflugzeugbau

D-6416 Poppenhausen an der Wasserkuppe



ASW 19

Monoposto
da competizione
Classe Standard FAI



Rimorchio trasporto alianti

(omologato dal Ministero dei Trasporti
con Cert. n. 16890, OM del 4-7-1977)

IL NOSTRO PROGRAMMA:

SCHLEICHER ASK 13

Aliante biposto scuola e performance
Costruzione mista

SCHLEICHER ASK 21

Aliante biposto scuola e performance
Costruzione in vetroresina

SCHLEICHER ASW 17

Super aliante monoposto di alta performance
Classe Libera, 20 m con flaps

SCHLEICHER ASW 19

Aliante monoposto da competizione
Classe Standard

SCHLEICHER ASW 20

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

Rappresentata da:

**ALEXANDER SCHLEICHER ITALIANA s.n.c. - Strada Berlia 500
10146 TORINO - Tel. 011-71.08.68**

Officina qualificata e certificata per riparazione e revisione alianti in legno, metallo e vetroresina. Servizio ricambi per alianti e motoalianti SCHLEICHER.
Strumentazione PZL e WINTER, apparati radio DITTEL e BECKER.



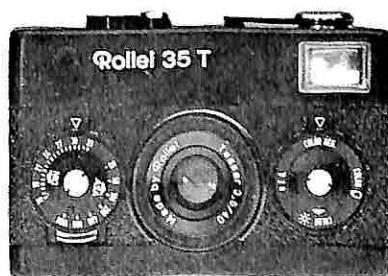
photo by A. Pronzati

La Rollei 35 è perfetta come una macchina fotografica da 400.000 lire (ma te la porti dietro anche quando non hai tasche).

Tutto ciò che chiedi a una macchina fotografica, Rollei 35 può dartelo: perchè è un "concentrato" di tutti i ritrovati in fatto di ottica, meccanica e funzionalità.

Rollei 35 ti segue dappertutto, anche dove una normale macchina fotografica sarebbe un impiccio, e ti assicura gli stessi risultati ad un prezzo nettamente inferiore.

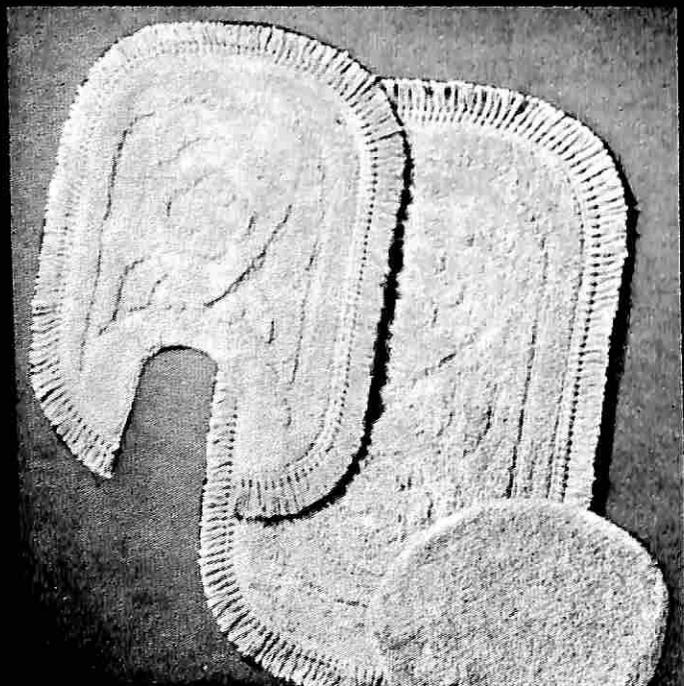
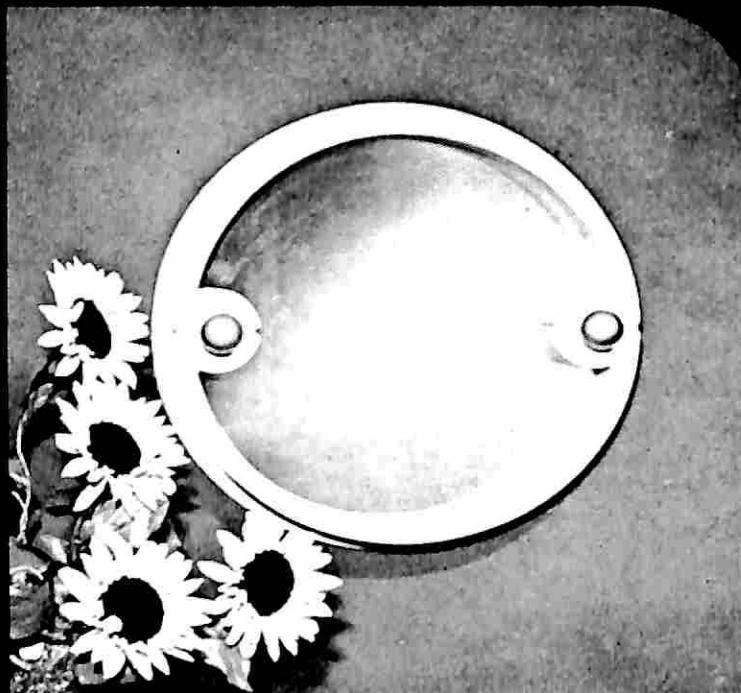
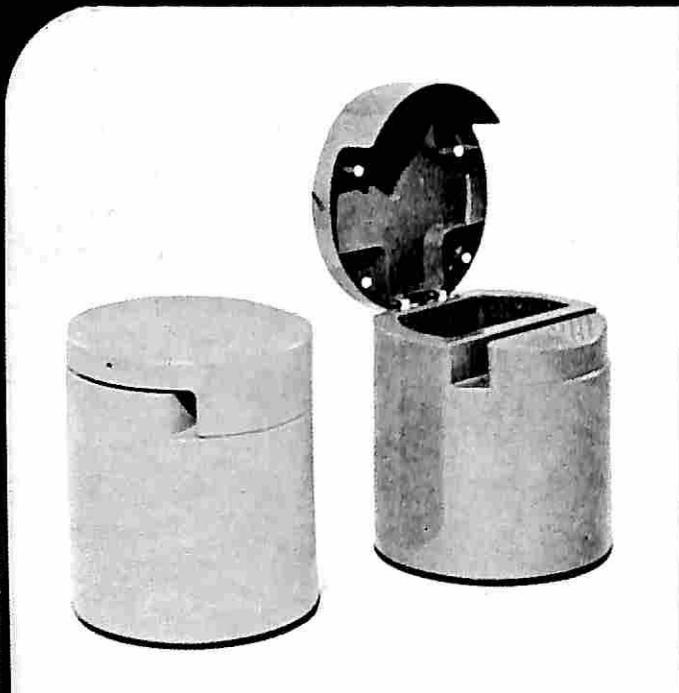
Rollei 35 è la fotocamera moderna e completa che piacerà



molto anche a te perchè è simpatica, disinvolta, pratica. Come i blue jeans. Perchè è facile da usare, sicura, poco ingombrante.

Rollei 35. Il massimo della fotografia.

Rollei
Eleganz und Präzision



coordinati per bagno

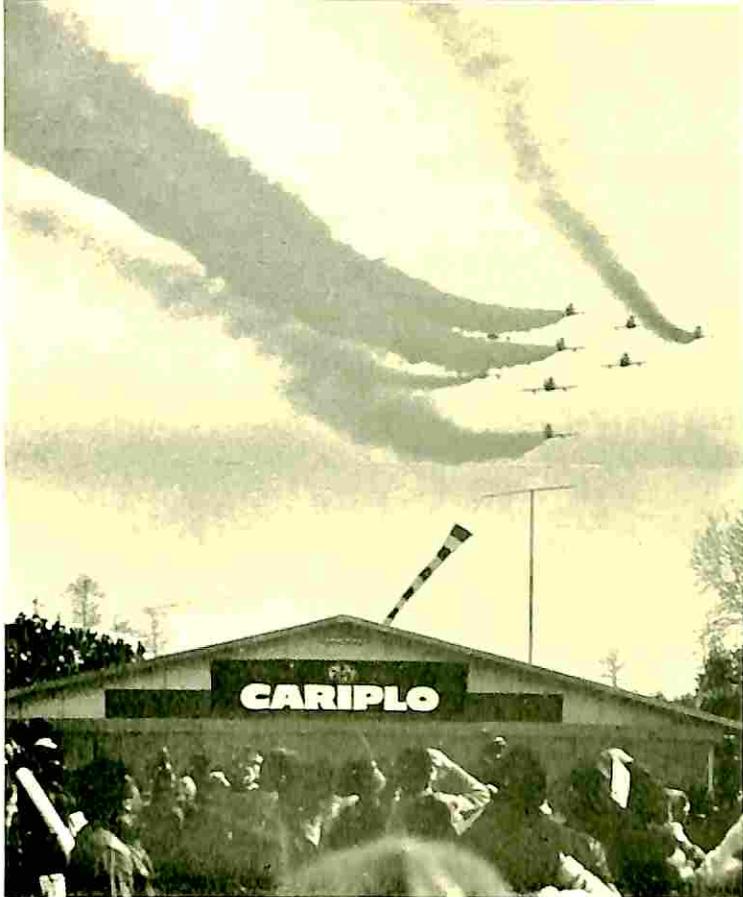
Accessori per bagno della collezione ILMA
Ecco quattro idee novità pratiche e funzionali.
Rinnovate il vostro bagno, fatelo 'diverso, da come
lo avete sempre avuto.
Se anche nelle piccole cose cercate estetica e
qualità, allora lasciatevi tentare dai coordinati
per bagno della ILMA Plastica e della ILMA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

nelle foto:

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

PLASTICA
ilma

21026 OLTRONA DI GAVIRATE/VARESE



Grande successo della **PRIMA SETTIMANA LOMBARDA DEL VOLO**

Diciamo la «prima» in quanto siamo convinti che il clamoroso successo di pubblico indurrà i promotori ad una «seconda».

La formula è certamente buona in quanto assolve il non facile compito di richiamare una consistente massa di pubblico intorno alle diverse attività aviatorie. Si è avuto inoltre cura di articolare la Settimana nelle varie attività, ampliando così l'informazione e l'interesse anche per i già addentro.

Si è incominciato giovedì 13 aprile con la conferenza a Palazzo Confalonieri per informare la stampa.

Informare gli informatori è compito estremamente arduo che teoricamente dovrebbe continuare all'infinito nell'intento di realizzare un'informazione più aderente alla realtà e più facilmente assimilabile dai molti tipi verso i quali è diretta.

Piana e simpatica la presentazione dell'abbinamento Cariplo-AVM da parte del Dott. Santamaria ed attuale il richiamo all'abbinamento parallelo tra ecologia e volo a vela.

Riccardo Briigliadori, brillante come al solito, non ha portato a termine l'incantamento per non scuocere il riso (risotto).

Vittorio Calesio ci ha ancora una volta stupiti con la presentazione sonorizzata di un'indovinata serie di diapositive e non si può fare a meno di ricordarsi che il bilancio del volo a vela italiano nulla prevede in proposito.

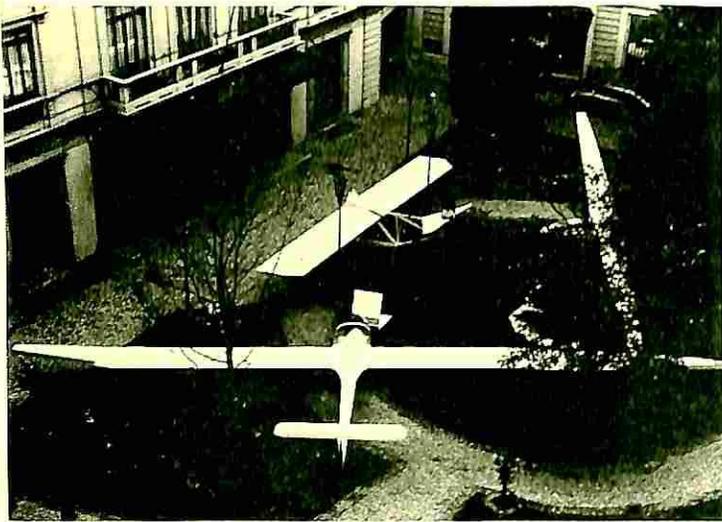
Venerdì 14 aprile inaugurazione della mostra di

modelli in scala, ottimamente disposta e presentata, gran parte proveniente dal Museo Storico della Fiat. Belli ed ammirati i modellini esposti da Sandro Lanzi.

Immediato l'afflusso del pubblico, anche per via degli alianti e del deltaplano esposti montati nel giardino di Palazzo Confalonieri.

Sabato 15 aprile il cielo di Alzate è stato piuttosto trafficato per le prove della manifestazione aerea.

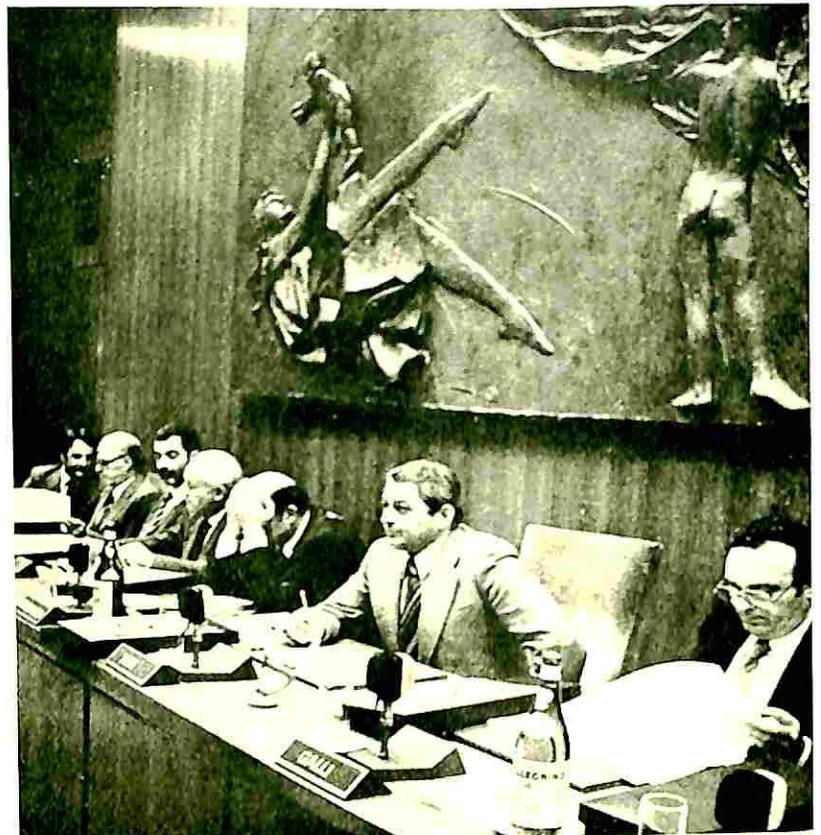




Tutto ok per domenica 16 aprile nel pomeriggio della quale, in perfetto sincronismo si è svolta — con un ricco e spettacolare programma — l'attesa giostra dell'aria.

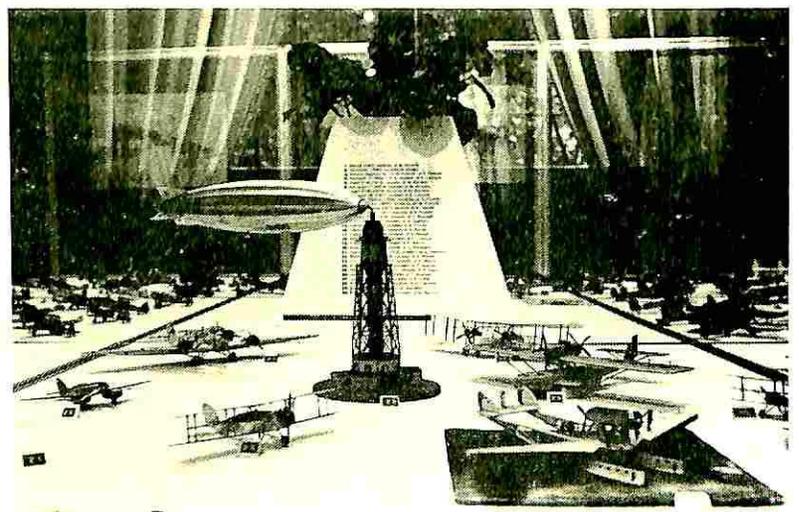
E' sempre una grande festa degli occhi ed è sempre commovente viverla in mezzo alla folla. Non finisce mai di sorprenderti con i particolari più inaspettati.

E' una folla completamente trasformata rispetto a quella degli stadi e delle piazze. E' una folla che anche quando trattiene il fiato o strilla per qualche arditezza dei «nostri» ha gli occhi lucidi e sereni. Solo alla fine, quando starà sfollando, qualche imprecazione salirà nel cielo di Alzate, insieme ai sospiri di sollievo degli organizzatori.



Giovedì 20 aprile gran finale ancora a Milano nel salone di Palazzo Confalonieri gremito di gran pubblico. Un film sul volo libero, una tavola «rotonda» anche se rettangolare sullo stesso argomento ed ancora un film sul volo a vela.

La tavola rotonda — onorata dalla presenza del Presidente Raffaello Teti — portava in discussione i problemi tecnici, sportivi ed amministrativi del volo libero brevemente anticipati da Jean Marie Clement al quale sono seguiti gli interventi del rappresentante di Civilavia, della RAI, dell'avv. Mirzan — volutamente polemico come sua abitudine — dell'ing. Rotondi — sempre arguto nelle sue puntualizzazioni, dell'ing. Guagnellini in veste di Presidente della C.S.C.



Teti ha cercato di riassumere ma è apparso evidente che gli argomenti posti in discussione meritavano un maggior approfondimento, d'altro canto non era il luogo più indicato e la presenza del folto pubblico reclamava ovviamente argomenti di interesse più spettacolare.

Ed è stato accontentato.

Questa meravigliosa settimana non poteva concludersi meglio.

La Ricetta

Il processo digestivo ancora beatamente in atto per i veri entusiasti che hanno assaporato l'aeropiatto servito al Centro Congressi Cariplo e sull'aeroporto di Alzate Brianza, ha dato dolorosi effetti ai parolai dediti alle solite incostruttive critiche.

A questi ultimi, solo pochi per fortuna, auguro un pronto ristabilimento e li invito ad un nuovo assaggio per l'anno prossimo; sarà però necessario prepararsi con una dieta sincera... La « CUL IN ARIA » non perdona! In attesa di tal evento cercherò in poche parole di darvi la ricetta che, avverto, potrà essere preparata solamente da un ristretto gruppo di veri appassionati (l'amore al volo è indispensabile) e nel breve tempo di qualche mese.

Occorrono due vecchi satanassi, l'uno che dia adeguate idee, l'altro che ricerchi gli ingredienti, un adattamento della ricetta ai gusti del banchiere ospite sarà d'obbligo.

Pochi, vecchi attrezzi della cucina AVM vanno opportunamente manovrati avendo cura di tenerli costantemente immersi in tepido aerliquido, mufte contaminanti potrebbero inquinare il composto durante la preparazione!

Il forno dovrà essere acceso sul massimo entusiasmo avendo cura di evitare dispersioni.

E' una ricetta poco costosa nonostante questi ingredienti di qualità:

- Ufficio Propaganda Cariplo
- Pubbliche relazioni AVM
- Costanza nella preparazione
- Vecchie lacrime in drops.

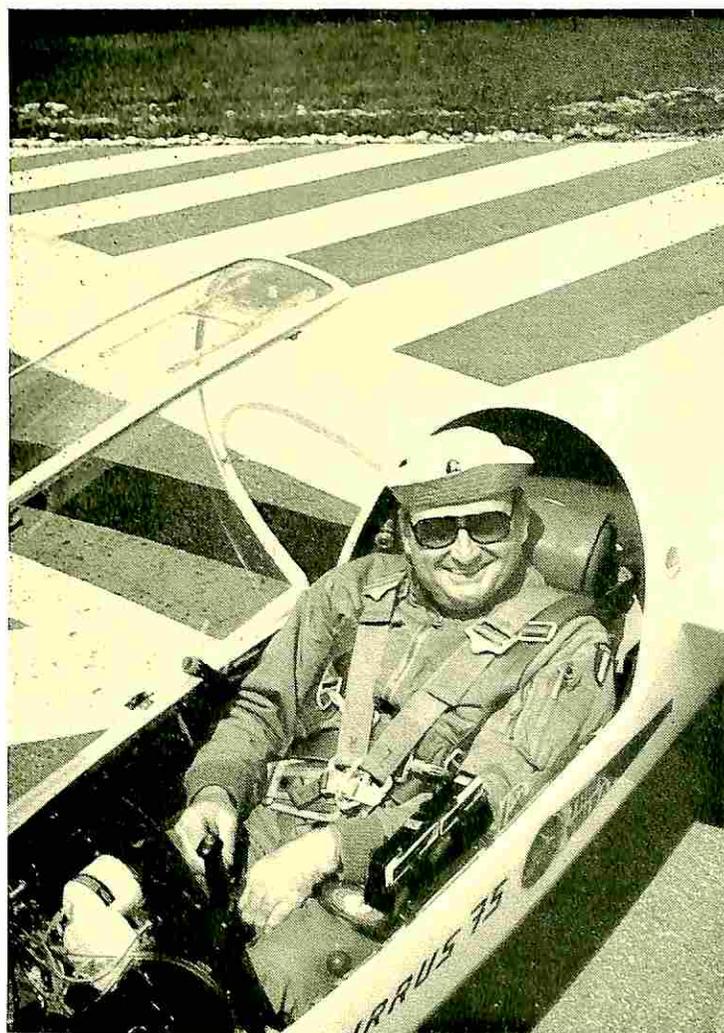
Un ennesimo tentativo di rispondere alla solita domanda: che cos'è questo spirito volovelistico?

Ed anche noi, vaccinati da lunga data, siamo rimasti incantati e sorpresi e dispiaciuti che uno spettacolo così bello avesse anche una fine.

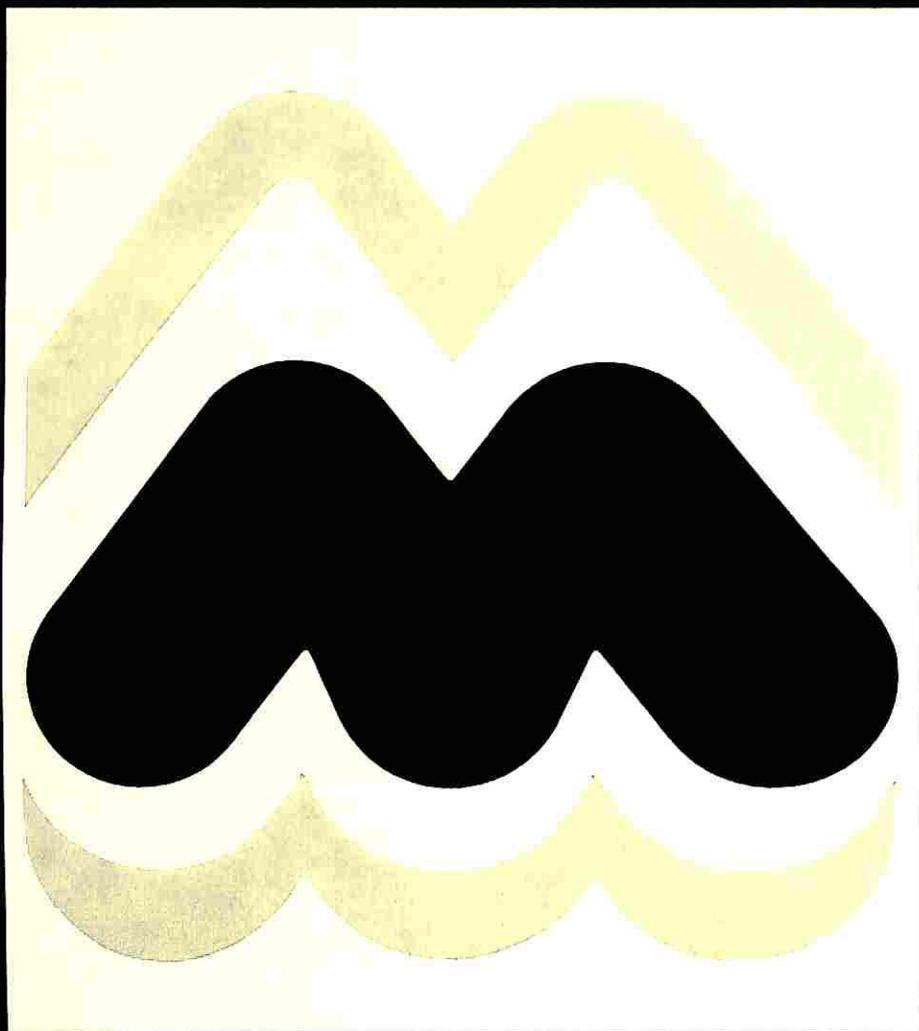
Anche qui i commenti del pubblico ci hanno fatto capire che il vero protagonista di questa settimana è stato lui: il pubblico, che malgrado il «frastuono» d'oggiorno ha saputo individuare, partecipare ed applaudire uno spettacolo di gran classe.

Non esitate nella ricerca di queste ultime rare gocce, sono indispensabili per la buona riuscita del manica-retto... Le produce in proprio il mio amico Lucchini, vecchio corrotto satiro... era un pomeriggio di sabato 15 aprile e le Frece Tricolori stavano provando nel cielo di Alzate...

Franco Trentini



MONDORAMA



**viaggi in tutto il mondo
vacanze soggiorni
mare monti
biglietteria aerea**



CORRISPONDENTI:

ALZATE

Lanzi Alessandro

AOSTA

Martinet Roberto

BOLOGNA

Serra Sandro

BOLZANO

Weber Giorgio

CALCINATE

Pronzati Attilio

COMO

G.V.V. «N. Valzania»

CREMONA

Arcari Santino

FERRARA

Villani Giorgio

FOLIGNO

Filippucci Alberto

LUCCA

Carmassi Renato

NOVI LIGURE

Cappanera Marciano

PADOVA

Marchetti Sergio

PARMA

Pastorelli Emilio

RIETI

Marchetti Willy

ROMA

Ae.C. Faraoni Giancarlo

G.V.A. Luca Urbani

TORINO

Tessera Chiesa Emilio

Spelta Danilo

TRENTO

Cerbaro Vittorio

UDINE

Aero Club Friulano

VALBREMBO

Capoferri Sergio

Brugali Pino

VICENZA

Ellero PierGiorgio

F.A.I. - CIVV

Morelli Piero

O.S.T.I.V.

Duranti PierLuigi

ESTERO

Albonico Gino

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani
fondata da Plinio Rovesti nel 1946

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

APRILE - MAGGIO 1978

N. 127

SOMMARIO:

La settimana lombarda del volo	55
Ricordo di Philip Wills	61
Vent'anni di Classe Standard	63
Navigare in aliante	69
A Cremona l'onda è ormai di casa	71
4° trofeo Colli Briantei	75
Attualità	83
Volo a Vela al servizio dei volovelisti	85
Notizie dai campi di volo	87
FAI - CIVV - Riunione 15, 16, 17 marzo	91
I lavori della Commissione di Specialità	93
Aero Club d'Italia	95

IN COPERTINA:

Spirali di primavera (foto Pronzati)

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

ABBONAMENTI PER ANNO SOLARE:

Italia: cumulativo L. 10.000

Italia: individuale L. 15.000

Italia: sostenitore L. 50.000

Esteri: 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



LANCIA automobili di precisione

Ricordo di Philip Wills

a cura di Walter Vergani

«Rieti? Here's Wills speaking. I just landed at Guotteamineada». Con queste parole, Wills gettava seppure per qualche attimo il panico all'aeroporto, dove solo in capo a qualche minuto si poté stabilire il luogo del suo atterraggio, Grottamiranda, poco a sud di Ariano Irpino.

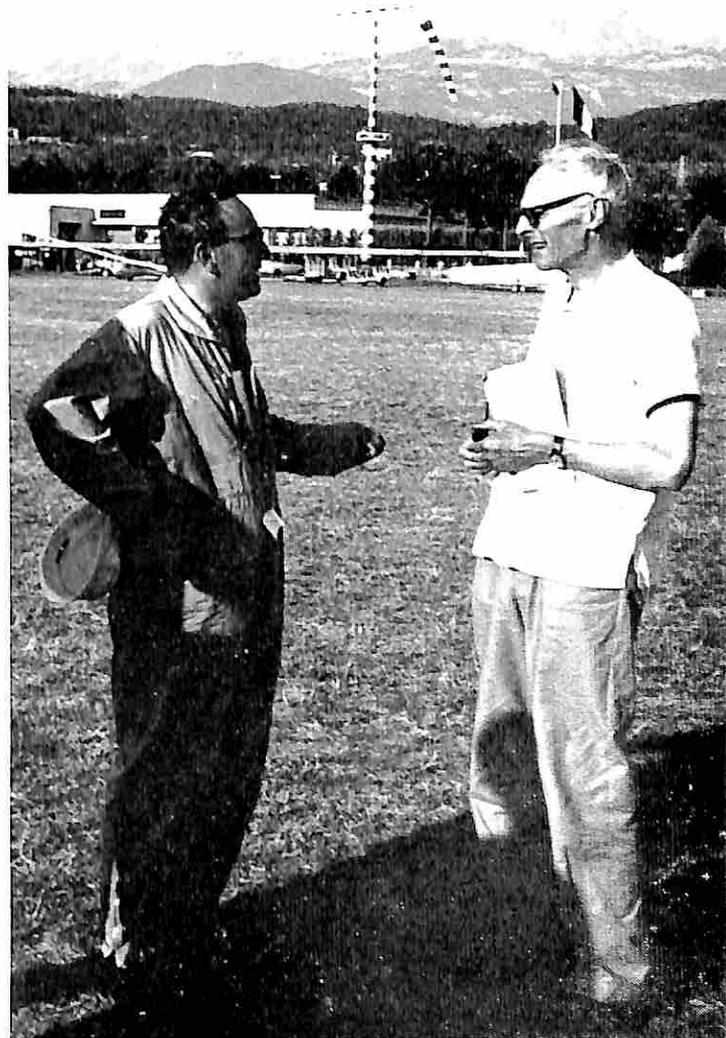
Il «vecchiaccio», come lo definì il suo amichevole antagonista, Roger Biagi, si era portato molto bene anche prima di allora, quando vinse il Campionato Italiano nel 1961, a Perugia.

Wills rischiò di vincere ancora nel 1966, se non fosse stato per un pilone, Meggiano, sulla cui identificazione ci fu confusione e non solo per lui. Il tempo perso per aggirare questo vertice gli costò il primo posto in classifica, che fu preso da Giorgio Orsi che vinse il Campionato.

Dalle esperienze reatine Wills fu grandemente impressionato. In un articolo su Sailplane & Gliding definì Rieti come Mecca del volo a vela e terreno da primati, luogo in cui tutte le esperienze del volo a vela avrebbero potuto essere fatte. Egli stesso, in un solo volo, riuscì a sfruttare le ascendenze di pendio, termiche, l'onda e la nube, le quattro classiche ascendenze che i volovelisti usano per i loro voli. Egli fu sincero amico dell'Italia e degli sparuti volovelisti sportivi di allora, che da lui ebbero qualcosa da imparare.

Con Wills si definisce un periodo, nella storia del volo a vela mondiale, in cui dalle prime pionieristiche esperienze si mossero i primi passi verso il volo moderno, quello di distanza, esplorazione di spazi sempre più grandi e con velocità sempre crescenti. Tipico inglese flemmatico, rispettoso delle personalità altrui e delle istituzioni, era al tempo stesso ardente ed appassionato difensore della personalità e della libertà individuale, contro l'invasione della burocrazia di stato. Famose sono state le sue battaglie per la difesa dello spazio aereo, in un cielo così trafficato come quello d'Inghilterra, costellato di aeroporti ex-bellici, crocevia d'Europa, patria di una delle forze aeree militari e civili più robuste del mondo.

«Per quelli del radar il cielo è piatto», scrisse in un suo articolo; e di fronte al dilagare delle limitazioni al traffico aereo leggero, fatte in nome della sicurezza, disse in un suo celebre discorso fatto alle autorità del suo Paese: «Durante la guerra centinaia di bravi ragazzi inglesi tentavano tutto



il possibile per far collidere i loro proiettili con gli aerei di altrettanti ragazzi tedeschi che a loro volta cercavano di ottenere la stessa cosa; ebbene, ben pochi riuscivano nell'intento». Con questo intendeva sostenere che se la sicurezza del volo si fosse dovuta ottenere tarpando le ali all'aviazione leggera, sarebbe stato un prezzo troppo alto.

Wills cominciò a farsi notare nell'aprile del 1933, a Dunstable, quando, titolare di «Attestato B» numero 327, si presentò con il suo Fox Moth, un piccolo aereo, per tentare la conquista del Brevetto «C». Il cronista dell'epoca scrisse che le uniche performances furono una enorme quantità di atterraggi in «assortite e fortemente inusuali parti del paesaggio». Tuttavia, il 17 giugno, Philip ebbe il suo «C».

Vennero poi le notizie dei primi voli in termica di Eric Collins nel Wiltshire. Wills non era là, ma forte delle sue letture su quanto Hirth andava facendo in Germania, inventò un suo modo originale di sfruttare le termiche e di queste esperienze scrisse in una serie di articoli, contrariamente a quanto faceva Collins.

Nel 1934 fondò con grandi sforzi a Sutton Bank il «National Gliding Centre», nello Yorkshire, dove i voli di distanza e quota sarebbero stati più facili che Dunstable Downs, che aveva una scarpata di soli 75 metri contro i 180 di Sutton Bank. Wills affittò il terreno da alcuni ecclesiastici che però pretendevano non si volasse la domenica. Si addivenne infine ad un accordo per cui sarebbe stato

rispettato almeno il Venerdì Santo.

In quella primavera Philip Wills conquistò la seconda insegna d'argento inglese, pur essendo stato il primo a superare in Inghilterra la barriera dei 50 chilometri con un volo di 56 miglia che costituì il primato inglese di distanza. Ma il fatto fu che a Wills mancavano le cinque ore, che invece Collins aveva già al suo attivo; e quando questi realizzò la distanza, Philip non aveva ancora compiuto la durata. Collins ebbe il numero 26 internazionale, subito dietro Hanna Reitsch.

Negli anni seguenti l'attività volovelistica di Wills, che pure era appassionato di musica classica, proseguì intensa, finché nel 1938 ricevette dalla Germania il suo nuovo «Minimoa». Subito nell'aprile fece un bel volo di oltre 180 chilometri, partendo da Leicester, ed a questo fece seguito quello, magnifico, di 345 km da Heston, che unito al guadagno di quota record di 10.080 piedi realizzato a Dunstable, gli diede il terzo «C d'oro» del mondo. In questo periodo fu anche alla prima gara internazionale alla Wasserkuppe, con l'aliante inglese «Hjordis».

Dopo la seconda Guerra Mondiale Wills continuò la sua grande attività, contribuendo in modo fondamentale a rafforzare il movimento volovelistico inglese. Fu Presidente della British Gliding Association, scrisse tre libri — «On Being a Bird», 1953; «Where no Birds Fly», 1961; «Free as a Bird», 1973 — sempre sostenendo che un certo grado

di rischio è essenziale per il progresso — e per la sopravvivenza — della società. Defini il ruolo che lo Stato dovrebbe assumere — e, più importante, non assumere — nel regolare le cose in modo che l'individuo abbia il massimo di libertà; andò a caccia di qualsiasi linea rossa, norma e regolamento che non si rivelasse ragionevolmente necessaria. Fu segretario della BGA per 19 anni. Partecipò a diversi Campionati del Mondo e vinse quello del 1952, in Spagna. Nel 1958, in Polonia, decise che era diventato un po' lento nell'avvertire i mutamenti delle condizioni atmosferiche e che avrebbe lasciato in futuro il posto a più giovani piloti. Continuò tuttavia a volare in diverse parti del mondo, oltre che in Italia, e fu in Francia, Olanda, Jugoslavia, Stati Uniti, Australia e Nuova Zelanda, dove aveva parenti e dove conobbe le potenti onde di sottovento di questo Paese. Fu infatti nel 1954 che compì il suo primo volo di distanza in onda, e fu abbastanza in ritardo anche nella traversata della Manica. Fu in questa occasione che un aereo da trasporto, vedendolo spirare, lo scambiò per un pilota che aveva perso la rotta sul mare e ne avvertì il Soccorso Aereo. Wills ci ha lasciati il 17 gennaio, all'età di 70 anni. Un Fondo a lui intitolato è in corso di costituzione presso la BGA, mediante sottoscrizione pubblica.

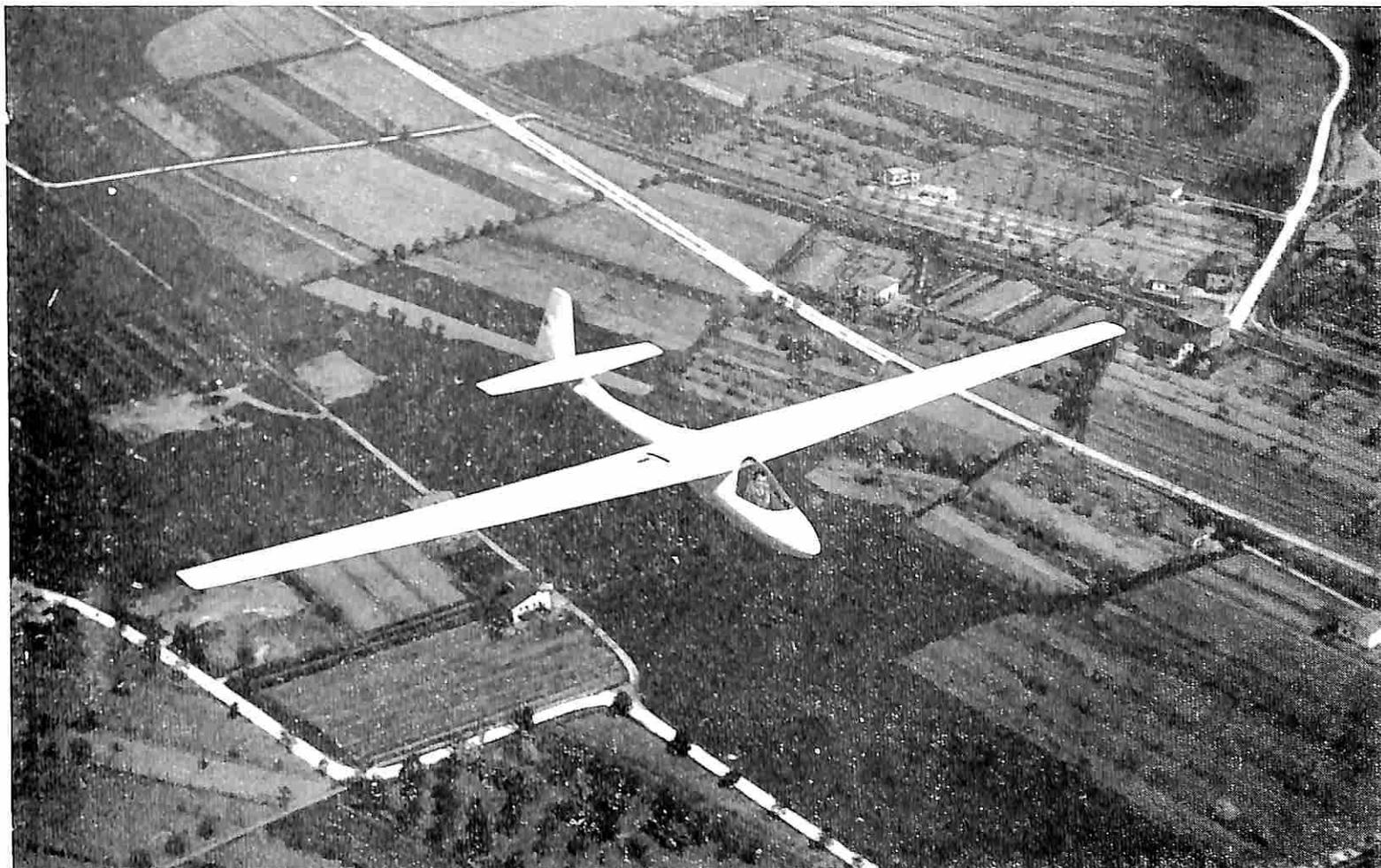
Questo Fondo verrà utilizzato per promuovere il volo a vela sportivo e ricreativo, mediante finanziamenti per acquisizione di terreni, fabbricati da destinare a questo sport.

CARIPLO
CARIPLO
CARIPLO
CARIPLO
CARIPLO
CARIPLO
CARIPLO
CARIPLO
CASSA DI RISPARMIO DELLE PROVINCIE LOMBARDE

***la tua
banca***

Vent'anni di Classe Standard

di Piero Morelli



M - 100 S prototipo in volo di collaudo - Trento, febbraio 1960 (pilota: A. Morelli)

La classe «standard», che ha dato vita a decine e decine di tipi di alianti, alcuni dei quali riprodotti in centinaia o addirittura migliaia (Ka-6) di esemplari, è stata introdotta nel 1958, vent'anni or sono. La travagliata storia di questa classe, ben nota ai «vecchi» volovelisti che l'hanno in qualche modo vissuta, lo è meno alle nuove generazioni.

Nel 1958 la stragrande maggioranza degli alianti era in legno o legno tela (salvo qualche fusoliera in traliccio di tubi di acciaio), pochi gli alianti metallici (gli americani Schweizer, il cecoslovacco Blanik comparso due anni prima), gli alianti in plastica non esistevano ancora. Veramente, il primo prototipo in resina rinforzata era appena stato costruito (il tedesco «Kria» in vetro poliesteri) ed il Phoenix in vetro epossidica, frutto della congiunta abilità di Naegele per la rivoluzionaria struttura e di Eppler per l'aerodinamica, era in fase avanzata di realizzazione nella vecchia gloriosa officina di Wolf Hirth a Nabern Teck.

Nella ormai più che quarantennale storia dei Campionati Mondiali, è proprio nel 1958 (Polonia) che viene introdotta la suddivisione in classe «libera» e classe «standard».

Nei Campionati precedenti (Wasserkuppe 1937, Svizzera 1948, Svezia 1950) tutti gli alianti concorrevano in un'unica classe oppure (Spagna 1952, Inghilterra 1954, Francia 1956) erano suddivisi in «monoposti» e «biposti».

In effetti, due ordini di considerazioni indussero la Commissione Internazionale di Volo a Vela (C.I. V.V.) della F.A.I. a definire la classe standard e a introdurla nei Campionati mondiali.

In primo luogo, la tendenza a migliorare le prestazioni sin dai primi anni '50 aveva fatto nascere una certa preoccupazione per l'incremento di dimensioni e di costo degli alianti e per la loro crescente sofisticazione. Ciò andava a danno dello sviluppo e della produzione di tipi di alianti più economici,

pratici e sicuri, quali si richiedevano per l'uso nei club.



Il «Mucha Standard» di Witek in atterraggio.

In secondo luogo, nelle competizioni si accentuava sempre più il divario di possibilità tra i piloti che potevano disporre delle «orchidee» (come allora scherzosamente si chiamavano) e quelli che dovevano forzatamente valersi di macchine più modeste. Il Codice FAI (Sezione 3 - Alianti) così definì l'obiettivo della nuova classe:

«La classe standard ha lo scopo di incoraggiare il progetto e la costruzione di alianti che siano di basso costo, sicuri, di manutenzione e riparazione facili e poco costose; e di promuovere in tal modo la diffusione del volo a vela nel mondo».



Dello Standard «Ka 6» hanno gareggiato molti esemplari

A questa «dichiarazione di intenti» seguì la definizione che, tecnicamente approntata dall'OSTIV, fu fatta propria dalla FAI e inserita nel Codice. Sostanzialmente, le limitazioni che definivano l'aliante standard erano le seguenti:

- apertura alare non superiore a 15 metri;
- proibizione del flap;
- proibizione del carrello retrattile;
- obbligo di una ruota di atterraggio (di cui successivamente, 1961, fu definita la dimensione minima: 70 mm di larghezza, 250 mm di diametro);
- proibizione della zavorra scaricabile in volo;
- certificazione per il volo in nube;
- proibizione del paracadute freno;

- aerofreni capaci di permettere la picchiata verticale stabilizzata e che inoltre potessero in meno di due secondi: essere aperti ad una velocità pari alla velocità massima di picchiata; essere chiusi ad una velocità pari ai 3/4 della velocità predetta.

A queste prescrizioni erano aggiunte le seguenti raccomandazioni:

- basso costo di costruzione, con materiali economici e tecnologie semplici;
- facilità di montaggio, smontaggio e di trasporto su rimorchio;
- freno sulla ruota;
- abitacolo adatto per piloti di statura fino a un metro e novanta;
- carrello robusto per atterraggi fuori campo.

La classe standard, così definita, veniva introdotta nei Campionati Mondiali accanto alla classe libera.

Il Codice FAI stesso stabiliva inoltre che alla fine di ogni Campionato Mondiale l'OSTIV, attraverso un'apposita commissione giudicatrice, avrebbe premiato l'aliante standard più rispondente alle specifiche FAI.

Tutto ciò ebbe la prima applicazione ai Mondiali 1958 in Polonia. Fu un grande successo, sotto tutti i punti di vista.

I piloti ebbero la maggiore omogeneità desiderata nell'ambito della nuova classe. I nuovi alianti che furono presentati per l'occasione ben rispondevano alle aspettative: erano cioè adatti non solo per la competizione ma anche e soprattutto per quell'ampio uso di club che si auspicava.

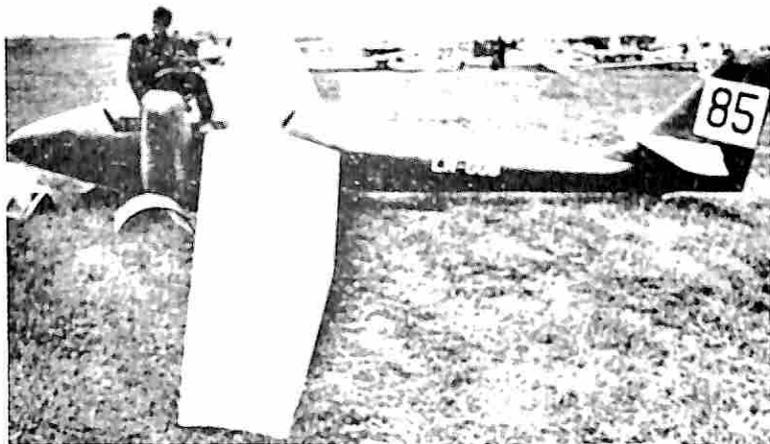


Lo «Standard Austria», vincitore del «Trofeo OSTIV» 1960

Val la pena di menzionarli quei primi 24 alianti standard: due erano «Mucha Standardt» (tra cui quello del vincitore, il polacco Witek) e quattro «Mucha 100», polacchi; quattro «Ka-6» e due «Zugvogel IV», tedeschi; quattro «Skylark 2» e tre «Eon Olympia», inglesi; due «Ilindenka», jugoslavi; un esemplare ciascuno del finlandese «Pik-3c», del

francese «Bréguet 905 - Fauvette» e dell'ungherese «Futur Standardt».

Alcuni di questi alianti hanno avuto in seguito una notevole diffusione: il Ka-6, i Mucha, lo Skylark 2 e il Bréguet 905, in particolare. I primi due, sopra tutti, formarono per lungo tempo il nerbo dei monoposti da club in molti Paesi. Si trattava di alianti semplici e poco costosi, proprio nello spirito della definizione FAI OSTIV.



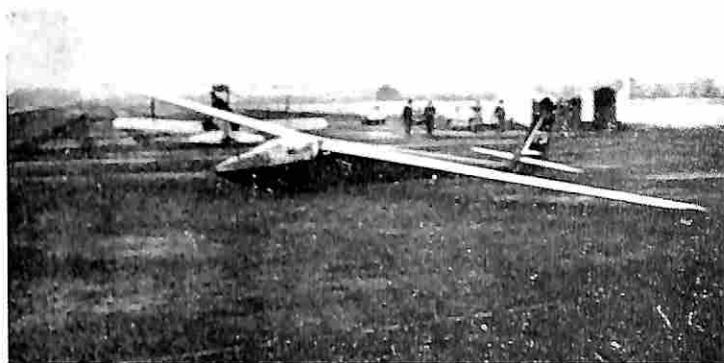
Il «Pik 16 c Vasama», Standard finlandese vincitore del «Trofeo O.S.T.I.V.» 1963.

La giuria OSTIV premiò il Ka-6, operando una scelta la cui fondatezza ebbe la migliore conferma nell'eccezionale numero di esemplari prodotti, nelle varie versioni, in molti anni successivi: oltre 2.000. L'Italia non partecipò ai Mondiali 1958 in Polonia (per ragioni politiche, erano i tempi della cosiddetta «cortina di ferro»), ma rispose subito all'indirizzo che la FAI sollecitava con le nuove specifiche: l'«Uribel» e l'«M-100 S» vennero infatti progettati nel 1958-59 ed entrambi parteciparono ai Mondiali 1960.

Cosa accadde dopo i Mondiali 1958? Purtroppo, all'inizio felice seguì una fase degenerativa. Risultò chiaro che la spinta allo sviluppo di nuovi prototipi veniva dall'emulazione nel campo agonistico e non dall'obbiettivo di produrre macchine sicure a basso costo. Anche il successo commerciale, si constatò, dipendeva di più dal successo nelle competizioni che non dall'offerta di macchine più sicure, meno costose ma di più modeste prestazioni.

Già nei Mondiali successivi, infatti, in Germania nel 1960, comparvero l'austriaco «Standard Austria» e il polacco «Foka» che ottemperavano sì alle specifiche FAI, ma tradivano lo spirito della definizione: non erano infatti alianti «da club», poichè a beneficio delle prestazioni parecchio fu sacrificato in quanto a sicurezza, praticità e basso costo.

Con sorprendente giudizio, la Commissione internazionale OSTIV premiò lo «Standard Austria», legittimando così la deviante interpretazione delle specifiche FAI che l'OSTIV stessa aveva elaborate.



L'aliante inglese «Dart 15» vincitore del Trofeo O.S.T.I.V. 1965.

Nel prosieguo degli anni '60 questa tendenza si accentuò. Comparve il francese «Edelweiss» (che vinse in Inghilterra nel 1965), fecero la loro apparizione i primi «standard» in plastica (Phoebus, Libelle ecc.), si assistette ad una «escalation» nei carichi alari: dai 24 kg/mq del Ka-6 nel 1958 ai quasi 40 kg/mq degli «standard» tedeschi (LS-1 e ASW-15) a Marfa nel 1970.

La Giuria OSTIV continuò a premiare il «migliore» standard (nel 1963 il finlandese «Vasama», nel 1965 l'inglese «Dart», nel 1968 il polacco «Foka 5») ma con sempre minore popolarità fin quando, col 1968, il premio fu abolito.

La definizione dell'aliante «standard» rimase invariata per un lungo periodo, dal 1958 al 1971. Una sola piccola e ben giustificata modifica fu introdotta in quel periodo: il diametro minimo della ruota, portato da 250 a 300 mm. Ma, dei due obiettivi iniziali, al termine di questo periodo, uno solo poteva dirsi abbastanza soddisfacentemente raggiunto: quello della relativa omogeneità dei tipi nelle competizioni. Si noti che questo risultato era stato raggiunto subito nel 1958, ma non più nei Mondiali del '60, '63, '65 e '68, ove accanto ad alianti standard tipo Ka-6 (per intenderci) troviamo alianti sempre più sofisticati. Nei Mondiali 1970 (Marfa, USA) si ritorna ad una certa omogeneità, con un livellamento verso l'alto: lo «standard» in plastica, con diruttori, senza zavorra scaricabile e con alto carico alare (St. Libelle, St. Cirrus, ASW-15, LS-1 ecc.).



Il «Foka 5» Standard di legno vincitore del Trofeo O.S.T.I.V. del 1968.



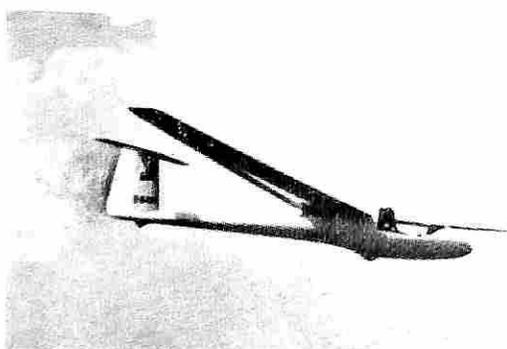
Un aliante veleggiatore di alte caratteristiche

L'altro obiettivo, quello della macchina economica, sicura, adatta per l'uso di club è invece evidentemente eluso.

A questo punto la situazione poteva essere lasciata così com'era, con rassegnazione riguardo al fallimento del secondo obiettivo.

Forse meglio sarebbe stato, poichè quanto accade fece mancare anche il primo obiettivo.

Non è facile spiegare quali motivi determinarono l'infelice evoluzione: furono certamente diversi e di varia origine. Da una parte la spinta insistente dei costruttori che indusse la CIVV, che era stata per un certo tempo riluttante, ad ammettere il carrello retrattile. Lo scrivente ricorda benissimo che a quell'epoca la CIVV veniva accusata di essere retriva e tecnicamente incompetente, non volendo rendersi conto che il carrello retrattile costava poco più del carrello fisso e, per contro, determinava un notevole miglioramento delle prestazioni ad alta velocità e della sicurezza delle strutture all'impatto e in rullaggio, poichè tutto l'aliante veniva tenuto più distanziato dal suolo.



Lo Standard «Phoebus» del tedesco Lindner.

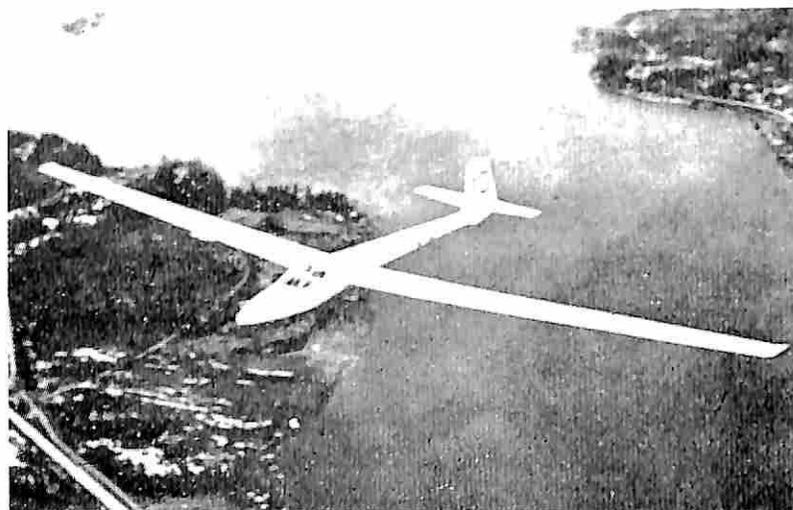
Da altra parte si voleva il flap. Gli americani, per esempio avevano fatta un'ampia esperienza, e positiva, col flap usato anche come aerofreno (ruotato a forti angoli) invece dei classici diruttori. Sostenevano, non senza ragione, che un flap «a cerniera fissa» non era più costoso dei diruttori, non interrompeva la continuità della struttura alare, non disturbava il flusso in una zona delicata (come invece facevano i diruttori) e, per giunta, consentiva una minore velocità di avvicinamento all'atterrag-

gio e quindi un atterraggio più corto, cioè più sicuro. Ai piccoli angoli positivi e negativi, inoltre, poteva essere usato per migliorare le prestazioni a bassa e ad alta velocità.

Ammettere i flap in alternativa ai diruttori nell'aliante «standard», tuttavia, era cosa molto delicata. Per esempio, si doveva logicamente richiedere che anche il flap freno, come i diruttori, consentisse la picchiata verticale e fosse azionabile rapidamente anche ad alta velocità.

L'OSTIV studiò una possibile specifica e la sottopose alla FAI CIVV. Si accesero lunghe discussioni che si protrassero per due anni. Sarebbe troppo lungo rifarne qui la storia. La CIVV finì con l'accettare il flap freno ma modificò completamente le specifiche proposte dall'OSTIV rendendole estremamente limitative.

Nel Codice FAI 1971 apparvero le nuove specifiche dell'aliante standard. Oltre alla possibilità di scelta fra diruttori e flap freno, venivano ammessi il carrello retrattile e la zavorra scaricabile in volo. Si stabiliva però che alianti con flap freno non potevano essere ammessi ai Mondiali del 1972 bensì solo a partire da quelli del 1974.

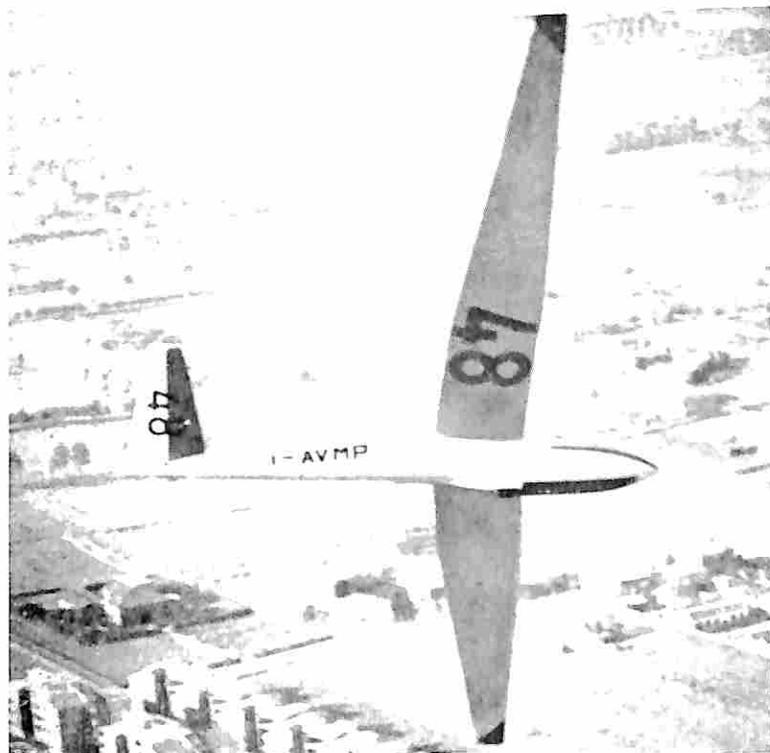


L'aliante Libelle con il quale Elmar Katinszky ha stabilito il nuovo primato mondiale di velocità su circuito triangolare di 500 Km. alla media di 121,485 Km h (1967).

I Mondiali 1972 (Jugoslavia) videro dunque gli «standard» coi diruttori, carrello retrattile, zavorra scaricabile. In Australia nel 1974 comparvero i primi «standard» con flap/freno: il tedesco LS-2 (che vinse, pilotato da Reichmann) e il finlandese Pik-20. L'omogeneità dei tipi andava persa di nuovo, con grande malcontento fra i piloti; i nuovi tipi non apparivano nè più sicuri nè più a buon mercato dei precedenti.

I costruttori, nonostante che l'LS-2 e il Pik-20 rappresentassero delle notevoli realizzazioni, non erano in generale soddisfatti della nuova formula. Ma non chiedevano l'abolizione del flap freno; chiedevano invece che fosse concessa la possibilità di

far ruotare gli alettoni concordemente col flap... poichè solo così si poteva ottenere un apprezzabile miglioramento di prestazioni usando il flap ai piccoli angoli... Una nuova spinta, dunque, a rendere lo «standard» ancor più complicato e costoso. Si poteva dire che ormai dello «standard» originario non restava più che l'apertura di 15 metri!



L'Uribel che ha gareggiato a Colonia con Leonardo Brigliadori

Furono anni, quelli dal 1971 al 1975, di notevole sbandamento e, in generale, di insoddisfazione. Tra i tanti articoli su riviste di tutti i Paesi uno, su una rivista tedesca, portava un titolo espressivo: «Quo vadis Standardklasse?»...

Era necessario uscire dalla situazione. Non era possibile modificarla in tempo utile per i Mondiali 1976 (Finlandia), che infatti si svolsero con le stesse regole di quelli precedenti. Si stabilì così che la decorrenza della nuova normativa fosse dai Mondiali 1978.

Come tutti sanno, la soluzione (decisa dalla CIVV nel 1975) consistette nella introduzione di una nuova classe: quella cosiddetta dei «15 metri», in cui cioè agli alianti viene imposta solo la limitazione in apertura. Nel contempo, la classe «standard» fu riportata alla vecchia definizione, quella valida fino al 1972 (con esclusione cioè del flap/freno), e fu mantenuta, naturalmente, la classe «libera».

Dalle due classi, quindi, che vigevano sin dal 1952, si è passati alle tre classi.

A Chateauroux vedremo dunque per la prima volta tre classi in competizione e la proclamazione di tre Campioni del Mondo.

Che cosa accadrà in avvenire? E' difficile preve-

derlo. In generale, si vorrebbe un ritorno alle due classi; qualcuno vorrebbe addirittura, non senza fondamento, un'unica classe.

Ma quale, o quali, delle tre classi attuali dovrebbe sparire? E in che modo?

E' chiaro che nessuno vuole l'«eliminazione» di una classe. Dunque, è solo un processo naturale, spontaneo, che può portare all'abbandono di una classe.

Questa tendenza potrebbe manifestarsi attraverso una progressiva diminuzione del numero dei piloti iscritti ad una classe nei futuri Campionati mondiali. Più facilmente la tendenza emergerà se ai Paesi partecipanti viene consentito di iscrivere i propri quattro piloti fino a un massimo di tre in una stessa classe. Così è stato fatto per Chateauroux.



Il PIK - 20 D in fase di atterraggio

I primi dati che ci vengono da Chateauroux (ai primi di aprile risultano iscritti: 33 piloti in «libera», 44 in «15 metri, 33 in «standard») sembrano indicare con chiarezza una cosa sola: che la nuova classe «15 metri» ha incontrato il favore dei piloti.

Sull'avvenire della classe «libera» e della classe «standard» è chiaramente impossibile una previsione. Non resta che attendere gli sviluppi delle tendenze, ed è presumibile che, per ricavare delle indicazioni, bisognerà attendere parecchi anni.

Piero Morelli

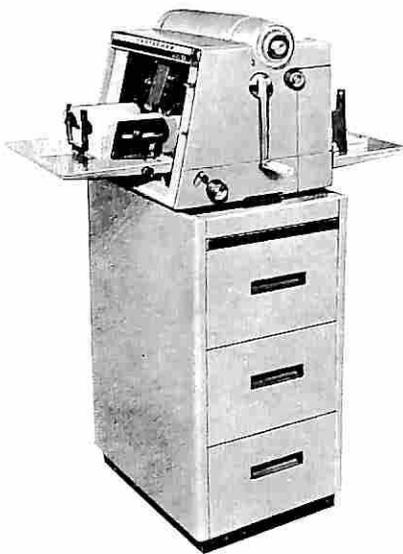
Gran parte delle foto che illustrano l'articolo sono tratte dal libro di Plinio Rovesti «ALI SILENZIOSE NEL MONDO»

Gestetner

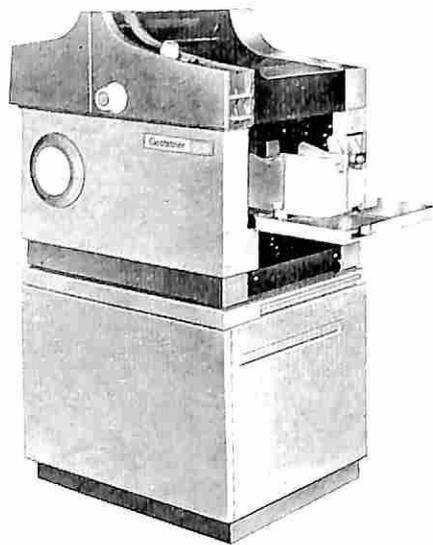
Duplicatori S.p.A.

al servizio dello sport

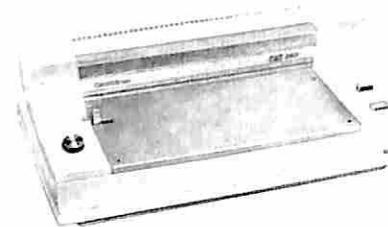
con le proprie attrezzature e personale specializzato
CURA: i servizi duplicazione dei comunicati



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 INFOR-
MAZIONI, SENZA IMPE-
GNO, 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



NAVIGARE IN ALIANTE

di Leonardo Brigliadori

Capita spesso di vedere un campione straniero venire in Italia e osservare come sia in grado di esprimere il proprio migliore rendimento pur correndo su di un terreno sconosciuto; ciò significa che quel pilota non ha subito quasi nessun handicap a causa del «dover navigare».

Cosa occorre dunque fare per non peggiorare la propria prestazione volovelistica pur volando su terreni nuovi, o addirittura evitare di «perdersi». Questo problema è soprattutto sentito in pianura dove è più difficile navigare, ma è chiaramente applicabile in una qualunque zona geografica.

La mia esperienza mi ha consigliato di seguire la seguente metodica, partendo dal presupposto che il navigare è un fatto tecnico e che non sia un dono di natura.

PRIMA DEL VOLO

- 1) Acquistare una carta ICAO al 500.000; queste carte per tutta l'Europa sono le migliori ed è bene abituarsi ad usare sempre e soltanto carte al 500.000 ICAO: sarà sempre più facile in futuro **leggere** queste carte in qualunque paese si sia, fino ad arrivare al punto di sapere misurare automaticamente le distanze avendo fatto l'occhio. Esse sono state costruite riproducendo con adeguati simboli ciò che il pilota vedrà dall'alto e pongono quindi in evidenza ciò che questi noterà più facilmente e più prontamente come ad esempio: grandi antenne radio, fiumi, rilievi, boschi, stagni, paludi, ferrovie, stazioni.
- 2) Plasticare la carta con film opaco dopo avere preventivamente tracciato i cerchi delle distanze dal campo ogni 10 Km fino a 50 70 Km.
- 3) Tracciare la rotta usando un sottile nastro colorato (meglio rosso) che sia sempre ben visibile appena la carta viene presa in mano. Suggesto l'impiego di Scotch Micropen della 3M acquistabile presso negozi di articoli tecnici.

Questa rotta così tracciata sarà perfettamente asportabile il giorno successivo.

- 4) Effettuare il calcolo dell'angolo di correzione del vento basandosi sulla velocità media probabilmente realizzabile dall'aliante con il quale si sta facendo quel volo in quella giornata (si badi bene la velocità media, non la velocità di traversone). Questa operazione va ovviamente fatta per ogni lato del triangolo. Questa rotta, così ottenuta, va indicata su ogni lato del percorso (in pennarello) con indicata a fianco, fra parentesi, la rotta senza vento. Questi dati saranno facilmente asportabili il giorno dopo impiegando un batuffolo di cotone imbevuto d'alcool.

Inoltre, ogni 10 Km fare un tratto sulla rotta e numerare quel punto. E' opportuna la numerazione a ritroso partendo dall'arrivo e risalendo alla partenza perchè in tal modo si saprà automaticamente anche quanti Km mancano ancora all'arrivo in ogni punto del percorso. Per evitare di imbrattare la carta, stendere uno scotch trasparente lungo la rotta prima di tracciare la rotta e prima di annotare quant'altro si è detto.

- 5) Concentrarsi per almeno 15 minuti sulla rotta cercando di:
 - a) individuare i punti di riferimento più sicuri che si troveranno, ricordando che chi bene incomincia è già a metà dell'opera.
 - b) Piegare la carta in modo che non siano occultati anche i punti, oltre i piloni, che possano essere significativi: di norma conservare comunque un intorno visibile di almeno 20 Km oltre il pilone.
 - c) Ricercare se esistono riferimenti che una volta individuati (fiumi, strade, linee elettriche) portino al pilone o in prossimità del medesimo.
 - d) studiare con estrema attenzione la forma e la ubicazione del pilone facendo **attenti confronti** tra foto-campione e carta geografica.
 - e) utilizzare ogni momento libero prima della partenza per studiarsi la carta non solo in chiave di navigazione ma anche in chiave volovelistica (possibili deviazioni dalla rotta per sfruttare migliori condizioni).

IN VOLO

- 6) Durante l'attesa del taglio traguardo verificare l'in-

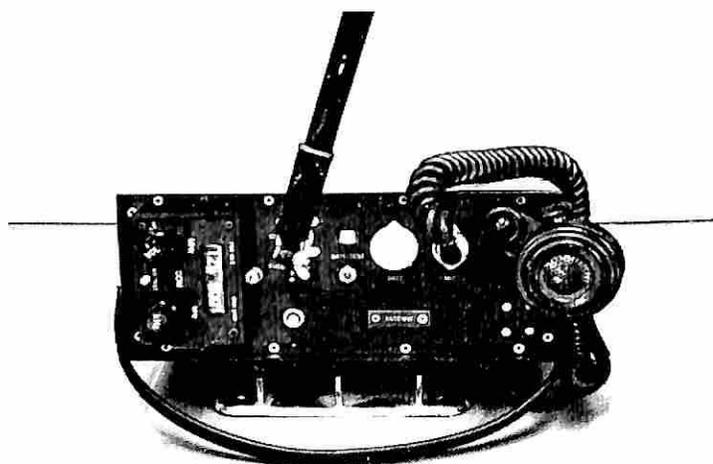
tensità del vento e, se del caso, rettificare la correzione di deriva preventivata.

- 7) Studiare molto bene la rotta che si dovrà prendere dopo il taglio traguardo e possibilmente percorrerne già un tratto cercando di prendere i migliori riferimenti per i primi 20-30 Km.
- 8) Tenere la carta sulla sinistra e consultarla molto frequentemente in ogni momento nel quale non sia indispensabile concentrarsi su altre cose; fare ciò specialmente in ascendenza dopo il centraggio. La carta deve diventare una cosa amica come il variometro.
- 9) Avere una grande fiducia nella propria bussola, specialmente quando si sia fatto un giro bussola e si disponga di una Kolsmann a quadrante da 80 verticale che risente meno delle picchiate e delle cabrate.
- 10) Osservare sempre gli altri alianti in volo e chiedersi sempre perchè prendano una certa direzione.
- 11) Tenere presente che spesso i fiumi (Francia in particolare) non molto importanti sono spesso marcati sulla carta con un rilievo maggiore del dovuto e che spesso i fiumi sono individuati dall'infittirsi della vegetazione lungo le loro sponde; che i boschi possono essere un grosso riferimento se di una certa dimensione; che le ferrovie possono essere anche a un solo binario e in questo caso sono assai poco visibili; che esistono talvolta raccordi ferroviari che finiscono in uno stabilimento, ma tutto ciò la carta lo fa capire; che se il pilone è un ponte occorre ricordarsi se sia un ponte stradale o ferroviario e se il ponte ha o meno più arcate.
- 12) Ricordarsi che in prossimità di un pilone normalmente si infittiscono gli alianti, perciò se non se ne vedono è assai probabile che non si sia nella zona del pilone.
- 13) Abituarsi a fare il punto sistematicamente e a comunicarlo alla squadra usando la numerazione fatta sulla carta ogni 10 Km. In questo modo il pilota è come se spostasse mano a mano in avanti un riscontro sulla carta che indica il punto. In caso di difficoltà egli saprà quanto meno dove si trovava 10 Km prima. Ricordarsi che a 120 Km/h occorrono 5 minuti per percorrere 10 Km. La squadra a terra farà bene a segnare sempre **posizione e orario** (ora e minuti) del proprio pilota per poter eventualmente fare memoria al medesimo aiutandolo nel ritrovarsi. Potrà inoltre la squadra calcolare la media e verificare così se il calcolo della rotta fatto a terra vada rettificato o meno. La squadra a terra potrà inoltre individuare su carte di maggiore dettaglio eventuali riferimenti imprevisi che il pilota osserva dall'alto.
- 14) Tenere presente infine — quando non si abbiano le idee chiare — che il gruppo ha sempre ragione, non sbaglia mai i piloni e non perde mai la rotta.

Leo



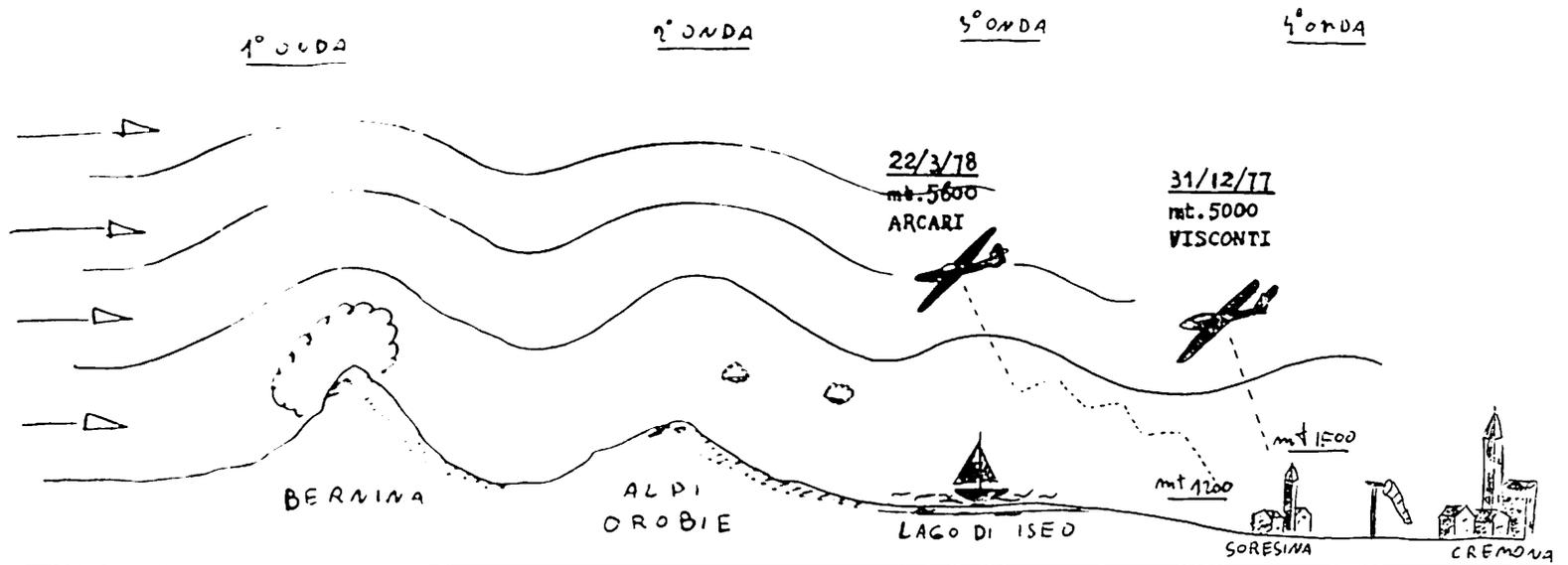
*..... ecco
la nuova
linea DITTEL*



gritti bolzano

(0471 - 940001)

c. p. 90



A Cremona l'onda è ormai di casa

Caro Scavino, ti confesso la mia felicità di poterti inviare questo articolo a seguito della mia seconda esperienza sull'onda cremonese.

Prima però, desidero ringraziare il magg. P. Rovesti, sempre così sensibile ai problemi di noi volovelisti, per i suoi insostituibili consigli e suggerimenti che ha voluto darci. Sarà nostra premura farne tesoro e alla prima occasione metterli in pratica.

Dopo l'entusiasmante scoperta di movimenti ondulatori proprio alle porte di casa nostra, la mia prima preoccupazione fu quella di capirne la meccanica per poterla individuare con sicurezza ogniqualvolta si ripresentasse. A questo proposito, sulla scorta di precedenti osservazioni, avevo ritenuto opportuno formulare delle precise ipotesi sulla formazione di questa fascia ondulatoria. Ipotesi già esposte nel n. 126 di VOLO A VELA.

Ora però era indispensabile una inequivocabile conferma. La più attendibile era certamente quella di ripetere l'esperienza fatta il giorno 31 dicembre 1977 che ci portò in onda a 5000 metri di quota.

Che ciò fosse possibile, ne eravamo ormai tutti convinti, troppe volte fummo testimoni, impotenti, di analoghe situazioni. Infatti la giornata della verità non tardò molto a presentarsi in tutte le ormai inconfondibili manifestazioni.

Per tutta la giornata del 21 marzo 1978 sulla Valpadana imperversava un forte vento al suolo da N-W. Sottovento le montagne, erano evidentissimi il muro di Stau e i rotori. Bande di nubi da termoonda si estendevano sino sopra le nostre teste. Purtroppo quel giorno non mi fu possibile sganciarmi dagli impegni di lavoro e fui così costretto a lasciar perdere.

Però anche il giorno successivo e precisamente il 22 marzo 1978 la situazione si presentava ancora soddisfacente.

Il vento al suolo era da N-W molto forte e teso, la manica a vento era più o meno a 90°, erano ancora evidenti i rotori e il muro di Stau. La visibilità illimitata e il cielo completamente sereno.

Vedo e considero tutto questo durante il mio solito trasferimento in treno da Cremona alla ditta dove lavoro. Questa volta però riesco ad organizzarmi per tempo, neutralizzando anche alcuni contrattempi (nemici n. 1 dei volovelisti). Cosicché alle 13.11 decollo, puntando direttamente a nord. Superato di una decina di km. il paese di Soresina, sgancio a 1200 metri di quota in una forte ascendenza.

L'ascendenza è turbolenta, e non vi sono cumuli di nessun genere. Salgo mantenendo la prua a N-W, ma dopo qualche minuto esco dall'ascendenza, ritorno, riaggancio, salgo ancora, poi stessa storia. Cambio tattica e salgo spiralandolo, soffermandomi ogni tanto con la prua a N-W. Il cielo è completamente sereno e nessun cumulo mi indica le ascendenze. Però, convinto delle mie supposizioni, insisto in questo gioco e con vari saliscendi mi porto sempre più a nord, raggiungendo la quota di 2500 metri.

Vedo chiaramente il lago di Iseo e la catena delle Alpi Orobie sormontate dallo Stau.

Da casa, mi segue, con la sua radio, l'amico Bolzoni che, seduto comodamente al desco familiare, fra una portata e l'altra si interessa ai miei progressi.

In volo, sento anche un altro aliante di Valbrembo che comunica a terra, più o meno le mie stesse quote. Spingendomi sempre più a nord, mi ritrovo sulla verticale della montagnetta a sud del lago di Iseo, chiamata «Monte Orfano». Salgo ancora con la stessa tecnica, un po' spiralandolo e un po' mantenendo la prua a nord. Avanzo ora lentissimamente tastando l'aria. Ancora un paio di spirali, poi fermo definitivamente la prua a nord. Il variometro «tiene» un più mezzo a salire, cessa completamente ogni residuo di turbolenza e il flusso si fa laminare. A 3000 metri entro in onda.

Provo a variare la velocità, cercando quella ottimale, sono variazioni molto lente ma capisco che, spingendomi più avanti, la salita migliora. Infatti a 4000 metri mantenendo una velocità indicata di 90 Km/h, salgo 2 m/s.

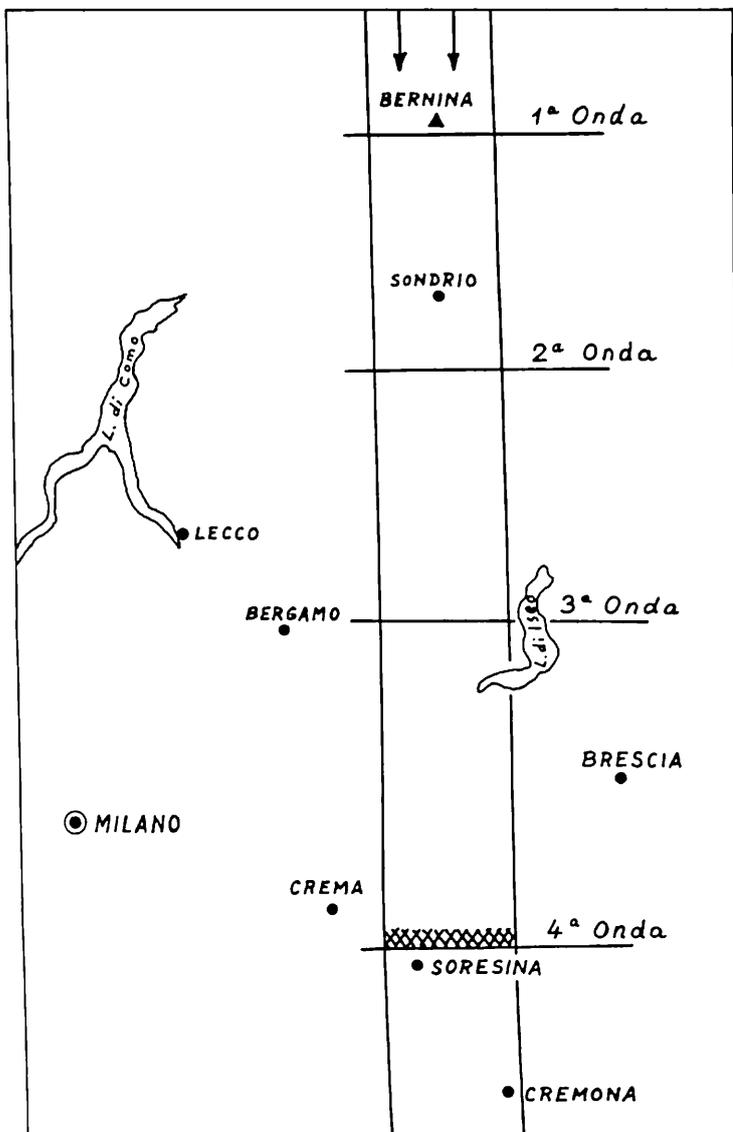


Fig. 2

31 dicembre 1977

Sgancio avvenuto direttamente in onda a 1.500 metri di quota a nord di Soresina sulla 4ª onda. Quota massima raggiunta m 5.000. Riteniamo che il flusso ondulatorio non arrivasse oltre.

22 marzo 1978

Sgancio avvenuto a 1.200 metri di quota a 10 Km a nord di Soresina, con salite in termiche turbolente sino a 2.900 metri. A sud del lago di Iseo a 3.000 metri di quota agganciata la terza onda. Quota massima raggiunta m 5.600. Il volo è stato interrotto per mancanza di ossigeno a bordo quando la salita era ancora di 2 m/s.

NOTA: In entrambe le giornate, sulla fascia d'onda non erano presenti lenticolari o altre nubi, tranne piccoli rotori fra la 2ª e 3ª onda.

Ora mi posso rilassare e godermi lo spettacoloso scenario. Le vette innevate di un bianco accecante si stagliano incredibilmente in un cielo sempre più blu. La visibilità è illimitata e i laghi di Garda e di Iseo sono macchie di cielo fra stupende gradazioni di verde. Ad ovest, molto lontane, nel cielo scuro, spiccano pacchi di lenticolari traslucide, così come il muro di Stau che mi sta davanti, dietro il Bernina.

Ormai l'altimetro mi segna 5200 metri e sento il cuore che mi batte forte nel petto, forse sarà l'emozione, ma forse sarà l'effetto della quota.

Non ho esperienza in questo campo e così decido di interpellare qualche «luminare». Contatto Valbrembo e trovo Zoli in biga. Gli espongo la situazione e i miei dubbi. La risposta è laconica: Torna a casa.

Effettivamente non c'era nient'altro da fare. Ero già più che soddisfatto, la quota per l'ORO era già stata abbondantemente superata e senza l'ossigeno non mi sentivo di tentare il diamante. Così volsi le spalle al Bernina, con 5600 metri di quota e oltre 2 m/s ancora a salire. Confesso che lo feci molto a malincuore, anche se dal mio petto sgorgò spontaneo e acuto un «iuuuupppiiiiiii» di felicità, forse non tanto per l'oro guadagnato o per lo spettacoloso scenario, ma soprattutto per la consapevolezza di aver trovato una nuova affascinante strada alle silenziose, bianche, ali cremonesi.

Caro Scavino, sintetizzando e senza entrare troppo in argomenti tecnici meteorologici, di cui non ne sarei all'altezza e che lascio ai più esperti, direi semplicemente che abbiamo scoperto questo:

Quando si hanno situazioni di fohn da nord, il Bernina innesca la prima onda, la quale si esalta sulla catena delle Alpi Orobiche entrando successivamente in Valpadana.

Ciò è reso evidente dal forte vento, dalla grande visibilità e dal muro di Stau dietro le montagne. Sottovento si vedono chiaramente i rotori e il vento al suolo a Cremona subisce una rotazione di circa 60° con una velocità stimata di 20-30 km/h. In volo, abbiamo riscontrato che lo strato turbolento non supera i 1000-1500 metri di quota.

Calcolando la distanza fra il Bernina e la catena delle Alpi Orobiche, possiamo dedurre che, con l'intensità dei venti riscontrati, la lunghezza dell'onda si aggira attorno ai 40 km e la fascia ondulatoria interessata è all'incirca di 25 km con direzione variabile fra i 345 e 360 gradi. Ciò è quanto abbiamo potuto riscontrare in volo ed esposto nelle figure 1 e 2.

Comprendo perfettamente che, per tutti quei piloti abituati a ben altre situazioni ondulatorie, queste sono di poca importanza, ed in assoluto posso anche essere d'accordo con loro. Però io mi sento ugualmente orgoglioso. Questo è un risultato nostro, di casa nostra, che se sapremo sfruttarlo adeguatamente, ci saranno possibili traguardi sino ad oggi insperati.

Ringraziandoti per la Tua cortese accoglienza e interesse, cordialmente Ti saluto.

Santino Arcari

Caro Arcari,

grazie per la premura e complimenti per l'impegno. Insisti perchè è un «chiave di volta» che può dare molte soddisfazioni.

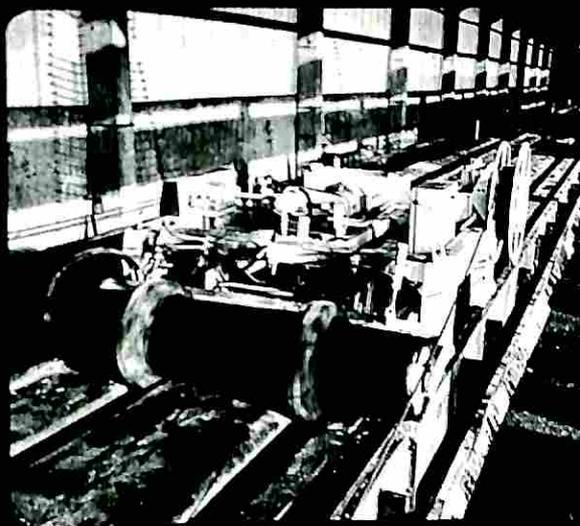
Prima però fai in modo che tu e tutti gli amici che vanno in onda siate forniti di ossigeno ed abituati al suo impiego. Anossia! E' il titolo di un dettagliato articolo di Cesare Balbis che VOLO A VELA ha pubblicato qualche anno fa. Se non lo trovi telefonami che te lo faccio avere.

Scusa la nota prudenziale ma la ritengo necessaria. Ancora bravo e grazie che ti ricordi di scrivere per la nostra rivista.

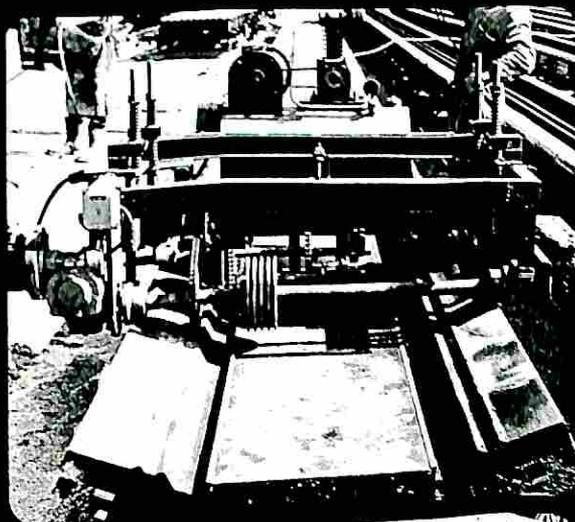
tuo, Renzo Scavino

la spazzola

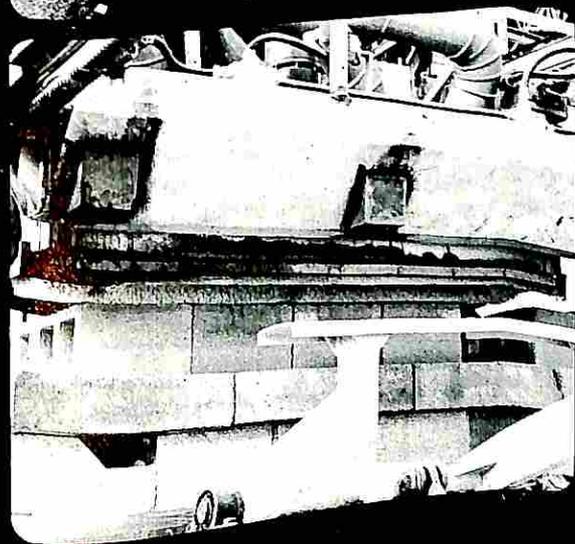
*per la pulizia
dei casseri per travi
in C.A. precompresso*



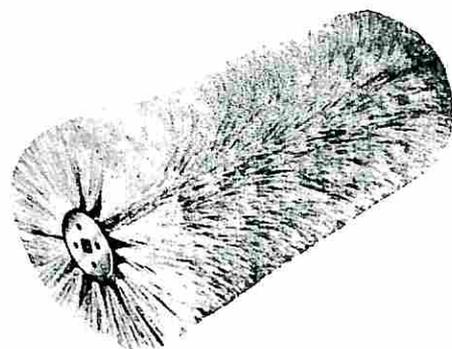
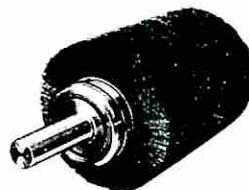
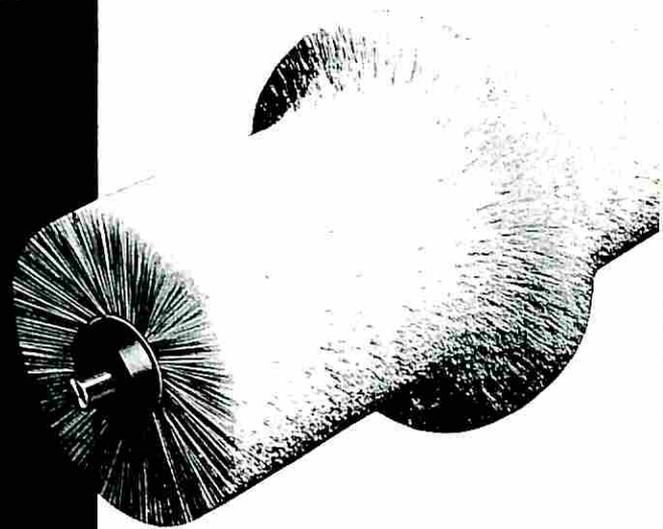
*per la pulizia delle
piste di getto solai in
cemento + polistirolo*



*per la pulizia dei
piani in refrattario dei
carrelli porta mattoni
dopo la dispilatura*



**una soluzione
moderna
per i problemi
dell'edilizia moderna**



Sit | società
italiana
tecnospazzole

40033 CASALECCHIO di RENO (BO)
tel. 051-571201 13
telex: BALREIT 52321 att SIT

con linoambiente

*il silenzio delle alte quote
entrerà nella Vostra casa.*



LINOAMBIENTE. Lo splendido rivestimento murale in puro lino — antifiama ed antimacchia — che si applica in «posa tesa», con uno speciale feltro antistatico tra tessuto e parete. Ottimo come isolante termo-acustico e regolatore di umidità. E' disponibile in 30 bellissimi colori che ne suggeriscono un impiego coordinato anche nell'arredamento, in tendaggi, copriletti e rivestimenti di poltrone e divani. Visitate il nostro show-room di Via Serbelloni 7 - Milano. Spedendo il bollino a lato riceverete una ricca documentazione e potrete godere di uno «sconto speciale Volo a Vela».



linoambiente s. p. a.
LINOTESO PER RIVESTIMENTI MURALI
Via Serbelloni 7 - Milano - tel. 02/705109

4° Trofeo Colli Briantei

PIOGGIA e FANGO
una quasi-costante
da sfatare

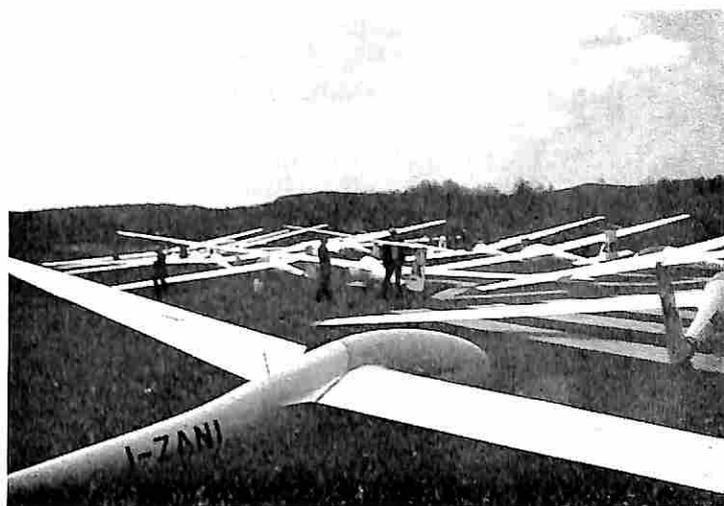
28, 29, 30 aprile - 1° maggio
riserva (utilizzata) 6, 7 maggio

Caratteristica saliente di questo 4° Trofeo è stata la pioggia ed il fango che sono ormai una quasi-costante delle gare di volo a vela per cui non ci dilungheremo troppo su questo argomento.

Si è potuto volare la prima e l'ultima giornata a disposizione con temi appropriati che hanno obbligato i Piloti all'utilizzo di tutte le loro risorse e capacità. Le due prove valide permetteranno quindi la relativa omologazione e l'acquisizione necessaria del contributo AeSdl.

Al conclusivo briefing di premiazione si è parlato di alcune modifiche da mettere in pratica già dal prossimo anno. La sintesi delle proposte è la seguente:

- 1) Arrivare a combinare la Gara su un numero sempre più alto di prove (d'accordo naturalmente con il calendario) ma fissare in una prova sola la validità della stessa.*
- 2) Eliminare formalmente la Classe Club ma sostanzialmente inserirla nella Classe Standard: alianti del tipo Libelle-Club e Salto non sono penalizzati nel confronto se gli Standard non caricano acqua. Ci vorrebbero sempre giornate fumanti per vederne la differenza di resa e personalmente ritengo che questo sia un rischio facilmente accettabile da chiunque. Nel senso che le giornate fumanti sono merce così rara che...*
- 3) Inserire la Classe Standard-Corsa.*
- 4) Portare a 5 i Piloti stranieri invitati.*
- 5) Con 6-8 trainatori (Stinson e Robin) arrivare a lanciare un totale di 50 alianti.*



Come appare evidente dallo schema l'impostazione è ambiziosa; vedremo cosa sarà possibile realizzare per il futuro anche se non ho parlato dell'aspetto più importante della questione, quello relativo agli uomini che contribuiscono a creare l'apparato organizzativo il quale è particolarmente oneroso in tutti i sensi se a parteciparvi si è in pochi. Ma è forse un discorso vecchio...

Probabilmente la colpa è anche nostra che, presi sempre da mille cose, non riusciamo a trasferire il chi ci è più vicino l'importanza che assumono certi valori etico-morali.

Calcinate e Valbrembo hanno, come sempre del resto, contribuito in modo massiccio sia per quanto riguarda i Trainatori che per i Partecipanti e questo è importante perchè la ripetuta conoscenza porta a migliorare sul piano del rispetto e dell'amicizia. Dall'Austria sono venuti Ebner e Fuchs, da Torino Danieli e da Rieti il giovane Urbani.

In chiusura rimane solo da aggiungere un GRAZIE a tutti quelli che hanno permesso ancora una volta di ritrovarci insieme in questa meravigliosa festa che è il VOLO A VELA!

N.B. - Queste note sono state stese di premura in un momento «rubato al lavoro» sulla base di pochi appunti e con la spinta del mio Capo Scavino e quindi chiedo scusa anticipatamente per le inevitabili manchevolezze e o dimenticanze.

grazie AL

ELENCO DEI CONCORRENTI IN ORDINE DI N. GARA**CLASSE STANDARD**

N.	N. GARA	CONCORRENTE	ENTE	TIPO ALIANTE
1	11	EBNER HUGO	Austria	ASW 15 B
2	13	ESPOSTO VINCENZO	A.V.M. Milano	Std. Libelle
3	16	PAVESI GIOVANNI	A.V.A.L. Varese	Std. Cirrus
4	17	LANZI ALESSANDRO	A.V.M. Milano	Libelle 201 B
5	28	BRAMBILLA LORENZO	A.V.A.L. Varese	ASW 15 B
5	28	BORELLINI GIUSEPPE	A.V.A.L. Varese	ASW 15 B
6	34	GUSSONI RAFFAELE	A.V.A.L. Varese	Std. Cirrus
7	46	DAVINI GIORGIO	A.V.M. Milano	Libelle 201 B
8	56	CORBELLINI EUGENIO	A.V.M. Milano	Libelle 201 B
8	56	CASETTI LUCIO	A.V.M. Milano	Libelle 201 B
9	6	FRAENZA NICOLA	A.V.A.L. Varese	Libelle 201 B
10	64	VERGANI WALTER	A.V.A.L. Varese	Std. Cirrus
11	75	VISCARDI PIETRO	A.V.M. Milano	Std. Cirrus
12	78	BERETTA MARIO	A.V.M. Milano	Std. Cirrus
13	82	COLOMBO VITTORIO	A.V.A.L. Varese	Cirrus 75
14	86	URBANI LUCA	AE.C.V.V. Rieti	ASW 15 B
15	89	COSTA FRANCO	A.V.A.L. Varese	Std. Cirrus
17	AW	AGRESTA PAOLO	C.P.V. Milano	Libelle 201 B
18	BM	MONTI ROBERTO	A.V.A.L. Varese	DG-200
19	CF	FUCHS CHRISTIAN	E.S.V. Innsbruck	ASW 20
20	CK	CICERI MASSIMO	A.V.M. Milano	Std. Cirrus
21	FT	TRENTINI FRANCO	A.V.M. Milano	Cirrus 75
22	H	GRITTI ANGELO	A.V.A. Valbrembo	Libelle 201 B
23	HY	MAESTRI GIANCARLO	A.V.M. Milano	Std. Cirrus
24	IL	BRIGLIADORI RICCARDO	A.V.M. Milano	Std. Cirrus
25	L	DANIELI LUCIANO	A.T.E.V. Torino	ASW 15 B
25	L	ANTONIOTTI VITTORIO	A.T.E.V. Torino	ASW 15 B
26	LB	BERTONCINI LUIGI	A.V.M. Milano	Cirrus 75 B
27	MA	MUSSIO RENATO	A.V.A. Valbrembo	Hornet
27	MA	MUSSIO ANTONIO	A.V.A. Valbrembo	Hornet
28	OK	BRIGLIADORI LEONARDO	A.V.M. Milano	Std. Cirrus
29	PO	BALZER MARIO	A.V.A. Valbrembo	Std. Cirrus
30	PR	RIVA ADALBERTO	A.V.M. Milano	Std. Cirrus
30	PR	POZZI GIOVANNI	A.V.M. Milano	Std. Cirrus

ELENCO DEI CONCORRENTI IN ORDINE DI N. GARA**CLASSE CLUB**

N.	N. GARA	CONCORRENTE	ENTE	TIPO ALIANTE
1	1	KAGEL BEATE	A.V.A.L. Varese	H-101 Salto
1	1	KAGEL UWE	A.V.A.L. Varese	H-101 Salto
2	191	VILLA LUIGI	A.V.M. Milano	M. 200
2	191	RUGGERI CESARE	A.V.M. Milano	M. 200
3	20	ARMANI GIUSEPPE	A.V.A. Valbrembo	Club Libelle 205
4	83	POGLIANI GIUSEPPE	A.V.M. Milano	Caproni A-3
5	IN	POLETTI FRANCO	A.V.M. Milano	Bergfalke IV
6	LP	CAVALLI GIUSEPPE	A.V.M. Milano	Blanik L-13
6	LP	LIBIO AURELIANO	A.V.M. Milano	Blanik L-13
7	N	FONTANA VITTORIO	A.V.A.L. Varese	Club Libelle 205
8	DE	LABELLARTE MARIO	A.V.M. Milano	Club Libelle 206
9	TI	GAVAZZI MARCO	A.V.A.L. Varese	Club Libelle 205
10	X	CAPPI CLEMENTE	A.V.M. Milano	SF-26
11	Y	LONGARETTI PIETRO	A.V.M. Milano	Bergfalke IV
11	Y	FERRARI EMILIO	A.V.M. Milano	Bergfalke IV
12	Z	PRONZATI MARCO	A.V.A.L. Varese	Club Libelle 205

CLASSIFICA GIORNALIERA CLASSE STANDARD DEL 28 APRILE 1978**PRIMA PROVA****TEMA: ALZATE - LAVENO - SARNICO - CAMPO DEI FIORI - ALZATE Km. 277,5**

POS.	CONCORRENTE	N. GARA	TEMPO O LOCALITA'	MEDIA o Km.	PUNTI
1	MONTI ROBERTO	BM	3.50.10	72.338	230.10
2	VERGANI WALTER	64	4. 7.44	67.209	247.44
3	BRIGLIADORI LEONARDO	OK	4. 8.40	66.957	248.40
4	GRITTI ANGELO	H	4.50.28	57.321	290.28
5	COLOMBO VITTORIO	82	Como svincolo Autostrada	10.5	294.15
5	AGRESTA PAOLO	AW	Como svincolo Autostrada	10.5	294.15
7	VISCARDI PIETRO	75	Calcinata	30.4	301.25
7	URBANI LUCA	86	Calcinata	30.4	301.25
7	CICERI MASSIMO	CK	Calcinata	30.4	301.25
7	TRENTINI FRANCO	FT	Calcinata	30.4	301.25
7	MAESTRI GIANCARLO	HY	Calcinata	30.4	301.25
7	BERTONCINI LUIGI	LB	Calcinata	30.4	301.25
13	FUCHS CHRISTIAN	CF	Calcinata	38.0	304.09
14	EBNER HUGO	11	Alzate Brianza	62.0	312.48
14	LANZI ALESSANDRO	17	Alzate Brianza	62.0	312.48
14	CORBELLINI EUGENIO	56	Alzate Brianza	62.0	312.48
14	FRAENZA NICOLA	6	Alzate Brianza	62.0	312.48
14	BERETTA MARIO	78	Alzate Brianza	62.0	312.48
14	BRIGLIADORI RICCARDO	IL	Alzate Brianza	62.0	312.48
20	BALZER MARIO	PO	Anzano del Parco	65.0	313.53
21	MUSSIO RENATO	MA	Molteno Ippodr. La Poncia	72.8	316.42
22	PAVESI GIOVANNI	16	Calolziocorte	82.0	320.01
22	COSTA FRANCO	89	Calolziocorte	82.0	320.01
24	RIVA ADALBERTO	PR	Valbrembo	96.0	325.03
25	GUSSONI RAFFAELE	34	Valbrembo	154.0	345.58
25	DANIELI LUCIANO	L	Valbrembo	154.0	345.58
27	ESPOSTO VINCENZO	13	Alzate Brianza	187.5	358.02
28	BRAMBILLA LORENZO	28	Calcinata	217.0	368.40
28	DAVINI GIORGIO	46	Calcinata	217.0	368.40
30	PRONZATI ATTILIO	A22	Non partito	277.5	390.28

CLASSIFICA GIORNALIERA CLASSE STANDARD DEL 7 MAGGIO 1978**SECONDA PROVA****TEMA: A.R. ALZATE - GAVIRATE - ALZATE PER 2 VOLTE Km. 141,6**

POS.	CONCORRENTE	N. GARA	TEMPO O LOCALITA'	MEDIA o Km.	PUNTI
1	BRIGLIADORI LEONARDO	OK	2.13.36	63.592	133.36
2	MONTI ROBERTO	BM	2.14.33	63.143	134.33
3	PRONZATI ATTILIO	A22	2.17.46	61.669	137.46
4	CASSETTI LUCIO	56	2.19.28	60.917	139.28
5	VERGANI WALTER	64	2.29.29	56.835	149.29
6	MAESTRI GIANCARLO	HY	2.29.54	56.677	149.54
7	GUSSONI RAFFAELE	34	2.30.29	56.458	150.29
8	GRITTI ANGELO	H	2.30.49	56.333	150.49
9	COLOMBO VITTORIO	82	2.31.59	55.900	151.59
10	BERTONCINI LUIGI	LB	2.32.19	55.778	152.19
11	BERETTA MARIO	78	2.34.53	54.854	154.53
12	BRIGLIADORI RICCARDO	IL	2.44.14	51.731	164.14
13	CICERI MASSIMO	CK	2.46.15	51.103	166.15
14	LANZI ALESSANDRO	17	2.47. 0	50.874	167.00

(segue)

POS.	CONCORRENTE	N. GARA	TEMPO O LOCALITA'	MEDIA o Km.	PUNTI
15	TRENTINI FRANCO	FT	2.47. 1	50.869	167.01
16	VISCARDI PIETRO	75	2.47.30	50.722	167.30
17	AGRESTA PAOLO	AW	Caltello	23.0	183.44
18	PAVESI GIOVANNI	16	Calcinate	30.4	188.58
18	COSTA CORRADO	89	Calcinate	30.4	188.58
20	RIVA ADALBERTO	PR	Calcinate	41.9	197.05
21	DAVINI GIORGIO	46	Venegono	51.9	204.09
22	BALZER MARIO	PO	Grandate	61.4	210.52
23	ESPOSTO VINCENZO	13	Alzate Brianza	70.8	217.30
23	BORELLINI GIUSEPPE	28	Alzate Brianza	70.8	217.30
25	MUSSIO RENATO	MA	Conconio	93.8	233.44
26	EBNER HUGO	11	Non partito	141.6	267.30
26	FRAENZA NICOLA	6	Alzate Brianza	141.6	267.30
26	URBANI LUCA	86	Non partito	141.6	267.30
26	FUCHS CHRISTIAN	CF	Non partito	141.6	267.30
26	DANIELI LUCIANO	L	Alzate Brianza	141.6	267.30

CLASSIFICA GENERALE CLASSE STANDARD DEL 7 MAGGIO 1978

DOPO LA SECONDA PROVA

POS.	CONCORRENTE	N. GARA	ENTE	PUNTI
1	MONTI ROBERTO	BM	A.V.A.L. Varese	364.43
2	BRIGLIADORI LEONARDO	OK	A.V.M. Milano	382.16
3	VERGANI WALTER	64	A.V.A.L. Varese	397.13
4	GRITTI ANGELO	H	A.V.A. Valbrembo	441.17
5	COLOMBO VITTORIO	82	A.V.A.L. Varese	446.14
6	MAESTRI GIANCARLO	HY	A.V.M. Milano	451.19
7	CORBELLINI EUGENIO	56	A.V.M. Milano	452.16
	CASSETTI LUCIO			
8	BERTONCINI LUIGI	LB	A.V.M. Milano	453.44
9	CICERI MASSIMO	CK	A.V.M. Milano	467.40
10	BERETTA MARIO	78	A.V.M. Milano	467.41
11	TRENTINI FRANCO	FT	A.V.M. Milano	468.26
12	VISCARDI PIETRO	75	A.V.M. Milano	468.55
13	BRIGLIADORI RICCARDO	IL	A.V.M. Milano	477.02
14	AGRESTA PAOLO	AW	C.P.V. Milano	477.59
15	LANZI ALESSANDRO	17	A.V.M. Milano	479.48
16	GUSSONI RAFFAELE	34	A.V.A.L. Varese	496.27
17	PAVESI GIOVANNI	16	A.V.A.L. Varese	508.59
17	COSTA FRANCO	89	A.V.A.L. Varese	508.59
	COSTA CORRADO			
19	RIVA ADALBERTO	PR	A.V.M. Milano	522.08
	POZZI GIOVANNI			
20	BALZER MARIO	PO	A.V.A. Valbrembo	524.45
21	PRONZATI ATTILIO	A22	A.V.A.L. Varese	528.14
22	MUSSIO RENATO	MA	A.V.A. Valbrembo	550.26
	MUSSIO ANTONIO			
23	URBANI LUCA	86	AE.C.V.V. Rieti	568.55
24	FUCHS CHRISTIAN	CF	E.S.V. Innsbruck	571.39
25	DAVINI GIORGIO	46	A.V.M. Milano	572.49
26	ESPOSTO VINCENZO	13	A.V.M. Milano	575.32
27	EBNER HUGO	11	AUSTRIA	580.18
27	FRAENZA NICOLA	6	A.V.A.L. Varese	580.18
29	BRAMBILLA LORENZO	28	A.V.A.L. Varese	586.10
	BORELLINI GIUSEPPE			
30	DANIELI LUCIANO	L	A.T.E.V. Torino	613.28
	ANTONIOTTI VITTORIO			

CLASSIFICA GIORNALIERA CLASSE CLUB DEL 28 APRILE 1978**PRIMA PROVA****TEMA: TRIANGOLO ALZATE - LAVENO - RONCOLA Km. 148,7**

POS.	CONCORRENTE	N. GARA	TEMPO O LOCALITA'	MEDIA o Km.	PUNTI
1	PRONZATI MARCO	Z	2.19.15	64.071	139.15
2	FONTANA VITTORIO	N	2.19.28	63.972	139.28
3	GAVAZZI MARCO	TI	2.27. 7	60.645	147.07
4	ARMANI GIUSEPPE	20	3. 8.36	47.306	188.36
5	CAPPI CLEMENTE	X	4.15.52	34.869	255.52
6	POGLIANI GIUSEPPE	83	Alzate Brianza	60.0	296.13
7	LABELLARTE MARIO	OE	Alzate Brianza	60.0	301.13
8	VILLA LUIGI	191	Como svinc. Autostrada	68.0	301.36
9	POLETTI FRANCO	IN	Olgiate Comasco	75.2	306.26
10	KAGEL BEATE	1	Calcinata	118.3	335.26
10	CAVALLI GIUSEPPE	LP	Calcinata	118.3	335.26
12	LONGARETTI PIETRO	Y	Arcisate	121.7	337.42

CLASSIFICA GIORNALIERA CLASSE CLUB DEL 7 MAGGIO 1978**SECONDA PROVA****TEMA: A.R. ALZATE - GAVIRATE - ALZATE Km. 70,8**

POS.	CONCORRENTE	N. GARA	TEMPO O LOCALITA'	MEDIA o Km.	PUNTI
1	GAVAZZI MARCO	TI	1. 3. 4	67.357	63.04
2	FONTANA VITTORIO	N	1. 8. 8	62.348	68.08
3	KAGEL UWE	1	1.18.44	53.954	78.44
4	POGLIANI GIUSEPPE	83	1.22.33	51.459	82.33
5	LABELLARTE MARIO	OE	1.24. 2	50.551	84.02
6	POLETTI FRANCO	IN	2.18.30	30.671	138.30
7	ARMANI GIUSEPPE	20	Calcinata	30.4	181.26
7	PRONZATI MARCO	Z	Calcinata	30.4	181.26
9	VILLA LUIGI	191	Grandate	60.3	223.40
10	CAVALLI GIUSEPPE	LP	Alzate Brianza	70.8	238.30
10	CAPPI CLEMENTE	X	Alzate Brianza	70.8	238.30
10	LONGARETTI PIETRO	Y	Alzate Brianza	70.8	238.30

CLASSIFICA GENERALE CLASSE CLUB DEL 7 MAGGIO 1978**DOPO LA SECONDA PROVA**

POS.	CONCORRENTE	N. GARA	ENTE	PUNTI
1	FONTANA VITTORIO	N	A.V.A.L. Varese	207.36
2	GAVAZZI MARCO	TI	A.V.A.L. Varese	210.11
3	PRONZATI MARCO	Z	A.V.A.L. Varese	320.41
4	ARMANI GIUSEPPE	20	A.V.A. Valbrembo	370.02
5	POGLIANI GIUSEPPE	83	A.V.M. Milano	378.46
6	LABELLARTE MARIO	OE	A.V.M. Milano	385.15
7	KAGEL BEATE	1	A.V.A.L. Varese	414.10
	KAGEL UWE			
8	POLETTI FRANCO	IN	A.V.M. Milano	444.56
9	CAPPI CLEMENTE	X	A.V.M. Milano	494.22
10	VILLA LUIGI	191	A.V.M. Milano	525.16
	RUGGERI CESARE			
11	CAVALLI GIUSEPPE	LP	A.V.M. Milano	573.56
	LIBIO AURELIANO			
12	LONGARETTI PIETRO	Y	A.V.M. Milano	576.12
	FERRARI EMILIO			

Prescindendo

di ALESSANDRO LANZI

Come Pilota-partecipante vorrei parlare delle due prove fatte.

Nella prima, Alzate-Laveno-Sarnico-Campo dei Fiori-Alzate di km. 277.5, al ritorno da Sarnico ho deciso di atterrare (anche perchè ero piuttosto **basso**) ad Alzate per evitare un fuori-campo che mi sembrava inevitabile ma comunque l'esperienza è stata molto interessante per tutto lo svolgimento del volo. Questo anche se le condizioni sono mutate in modo considerevole nella seconda parte del volo. Infatti dal Cornizzolo fino a Sarnico e ritorno le quote sono state comprese tra i 400 ed i 900 metri ca. con qualche momento di... strizza. Al pilone di Sarnico ero così basso che non riuscivo a vedere nemmeno il lago la cui vista mi era impedita dalla collinetta a nord del lago stesso e devo ammettere che, a posteriori, ciò è stato sicuramente formativo. (Nel senso che la prossima volta userò biancheria impermeabile).

A prescindere da qualsiasi considerazione, scherzosa o meno, la gara è realmente uno stimolo che ti obbliga ad un tipo di esperienza che altrimenti ben difficilmente avresti, perlomeno in uno spazio di tempo così ristretto!

Curioso è stato anche vedere come, in caso di **necessità**, dall'Albenza ad Alzate bastino (da avanzarne) solo 850 metri, il guaio è però che se non provi...

Il momento più bello è stato però quando, a nord del Misma, abbiamo fatto un po' di **necessaria quota** su uno sperone, grattando i prati da un lato ed in compagnia di alcuni falchi dall'altro: in attimi così mi scopro sempre curioso di ogni movimento dell'amico falco, del suo elegante dipanare nell'aria che sembra arabescare di carezze con superiore distacco. A svegliarmi presto dal mio incanto ci pensano subito i miei compagni di volo che scopro essere già 50-100 metri più alti. Con la conseguenza che 9 volte su 10 io, i miei compagni di volo, li vedo sempre dal basso ed i risultati si vedono poi nelle classifiche. Però, a pensarci bene, succede

anche quando non ci sono i falchi...

Ma non importa, su con il morale, mi restano almeno 30 anni per migliorare... acciacchi e soldi permettendo, naturalmente!

Nella seconda prova, Alzate-Gavirate-Alzate da ripetere due volte per km. 141.6, la novità è stata soprattutto nel taglio-traguardo portato a 700 metri, cosa che non sembra abbia messo nessuno in difficoltà visto che, almeno all'inizio, siamo andati via come palle da schioppo! Poi comincia a sgranarsi il gruppone e la selezione crea automaticamente i primi distacchi; quelli che ritengono di essere già attardati iniziano ad informarsi su dove sia Tizio, Caio ecc. mentre i destinatari di certe mute (ma non troppo) invocazioni minimizzano per modestia o calcolo la loro bravura e abilità. Al primo passaggio il Campo dei Fiori l'ho visto proprio dal basso ma la vicina pista di Calcinante sembrava rincuorarmi a non mollare e così, a furia di costonare (che mi sono accorto di non sapere fare troppo bene), sono arrivato in cima dove un 3 metri deciso mi ha ripagato della sudata. Fare il pilone di Gavirate e tornare è semplice come semplice è l'aggancio al San Giorgio e la salita a 1.100 metri. Poi il traversone per Alzate purtroppo sotto la pioggia: economia al massimo ed utilizzo di ogni piccola ascendenza mi permettono di fotografare prima di trovarmi coinvolto nello scroscio più forte, con saette sul davanti a poche centinaia di metri. Scappo alla svelta ed i 700 m. diventano 200 (sul terreno) sulle collinette a sud di Chiasso dove però sono in buona compagnia perchè ho riacchiappato il gruppone. Giro su giro l'altimetro aggiunge metro su metro, si avvanza un poco, altri metri da aggiungere finchè ci ritroviamo su Varese. Gavirate è presto fatto per la seconda volta e questo è il momento dove fare la giusta scelta è determinante. La pedemontana non sembra molto invitante con certi scuri da pioggia qua e là mentre a sud macchie di sole e cumuli danno più affidamento. Però occorre spostarsi in pianura in modo deciso... lo faccio l'errore di rimanere a mezza strada senza decidermi in modo risoluto per l'una o l'altra soluzione. E così, anche se con la soddisfazione di avere chiuso il percorso, mi ritrovo tra gli ultimi ad arrivare sul campo. Ma del resto chi arriva primo nelle gare? Chi è più bravo ed è più bravo quello che fa meno errori, quindi...

Non è passato molto tempo dalla chiusura ufficiale delle gare di Alzate e già il sole è tornato a farsi vedere con più decisione accompagnato da un caldo che ci rammenta quello che ancora dovrà venire, speriamo.

E' trascorsa una notte nella quale tutti avranno meditato sulle loro esperienze. C'è chi è contento di ritrovare il tepore del suo ufficio dopo tanta acqua, chi invece, ed è il mio caso, costretto su una malcomoda sedia di un'aula fredda, ad ascoltare le parole di un professore, prova un po' di nostalgia per le paludi del campo e per gli alianti infangati da pulire.

Il fatto che piova sopra una competizione volovelistica non è cosa che stupisce. La pioggia, i volovelisti lo san-

GIOVE PLUVIO: un maledetto burlone

Note quasi mitologiche dai Colli Briantei

no, è una caratteristica peculiare dei mondiali e lo ha confermato una frase dell'Egidio: «Sembra di essere ai mondiali».

A pensarci bene è una fortuna poter fare affermazioni

di questo genere; ci sarà invece da preoccuparsi e molto quando ai Campionati del Mondo sentiremo dire: «Che acqua, sembra di essere ai Colli Briantei!»

Considerando l'andamento del tempo durante la gara, ho avuto la sensazione che le condizioni meteo si siano evolute lungo le linee di un piano ben congeniato da Giove Pluvio, il quale, quasi di sicuro, non pratica il volo a vela.

Il piano del divino burlesco ha infatti previsto: giovedì 27 tempo incerto, più brutto che bello; venerdì 28 tempo bello indi per cui nell'animo di tutti nasce la speranza che rimarrà il sole per tutto il week-end; sabato 29 una copertura totale fatta a regola d'arte e quando con le prime ombre della sera si abbandona il campo: pioggia torrenziale (che durerà fino a lunedì) e ci si dà l'arrivederci con le previsioni meteo: brutto fino al 5 maggio e poi il bello, giusto in tempo per il prossimo fine settimana.

Seguono quindi: giorno 2 pioggia, giorno 3 sole, giorno 4 sole, giorno 5 pioggia. E arriviamo al giorno 6: mi sveglio ed apro un occhio solo per vedere che la luce filtra tra le stecche delle tapparelle, poca, molto poca, ma un leggero fruscio che il mio orecchio comincia a percepire mi fa pensare ad una brezzolina che potrebbe allontanare le nuvole. Guardo fuori dalla finestra tutto speranzoso e... mi rimetto a dormire. Il venticello in realtà era un torrentello d'acqua che scendeva lungo il breve pendio della strada.

Giorno 7, ovvero il capolavoro del signor Giove Pluvio. Al mattino uno sparuto sprazzo di sereno fa accorrere tutti — o quasi — sul campo di Alzate. Sono comunque

pochi quelli che credono che si riuscirà a volare e l'Egidio fatica non poco a spingere la mandria degli eroi, compresi quelli di poca fede che stavano già smontando. Briefing posticipato. Schieramento da effettuarsi comunque!

Sto facendo il pieno all'aliante quando sento degli applausi provenire dalla «serra» ed il commento: «Se applaudono vuol dire che non hanno dato gara».

Invece no, hanno dato un tema breve ma l'hanno dato, quindi oggi si vola.

I decolli iniziano sotto un sole indeciso che non riesce a scaldare i «pessimisti» ma nemmeno a raffreddare gli «ottimisti».

E le squadre rimaste sul campo, passate poche prime gocce d'acqua, cominciano a sperare che i loro assistiti possano rientrare prima che si scateni un nuovo nubifragio che invece coglie puntualmente i primi rientri. Perchè tanta malvagità signor Giove Pluvio?

Le ipotesi in proposito sono tante e tra le tante non dobbiamo escludere che il signor Giove sia geloso della sua privacy e tema che i volovelisti una volta sopra o dentro le nubi possano spiare il suo menage familiare che — è noto da tempo — risulta essere un po' burrascoso, sia per le sue debolezze, sia per il caratterino della consorte Giunone.

Se così fosse per la prossima volta sarebbe meglio consultare l'oracolo di Tiro per evitare di incorrere nelle ire del nume.

cisco

il mio primo.....f.c.

Avrei dovuto fare la squadra ad un aliante; poi a due. E la mattina, dopo il briefing, mi ritrovo 2" pilota, si fa per dire.

Traino, sgancio, la mia prima partenza simultanea e via verso il pilone. Mio padre si dimostra esperto domatore e vince ben presto gli istinti turbinosi del papero (leggi M. 200). Io, invece, beh... meglio lasciar perdere.

Foto e poi ZAC, verso l'altro pilone. ZAC? Sì, con la fantasia. Arrivati a Como, nonostante la clemenza dei fenomeni meteorologici, vediamo le case un po' troppo vicine. Brutta faccenda. Gli ultimi tentativi e poi la decisione che un volovelista prende sempre con malavoglia: atterriamo fuori campo.

Il prato mi sembra un aeroporto, ma, nonostante i 300 metri, vedendo atterrare due standard, mi rendo conto che non lo è poi tanto: quelli in atterraggio non scherzano.

I trecento metri di quota si riducono rapidamente: 200 - 100 - 00 - —50 e giù. Il mio primo fuori campo è fatto.

Certo che se fossi stato solo chissà, forse non sarebbe stato così facile.

Appena usciti dall'aliante veniamo attorniti da una cinquantina di ragazze... hem, rettifico, bambini di otto-nove anni che ci assalgono con una serie di domande sullo stile «vuoto d'aria».

Un po' di spiegazioni, di non toccare, e qualche fortunato viene fatto accomodare nell'abitacolo.

Vado a telefonare e nel frattempo racconto la mia impresa da intrepido aviatore e sfidante del cielo (mamma mia che gasato) alla locandiera.

Arriva il carrello e carichiamo. E' già notte. Sogno i miei voli, le mie gare, spero, vicine. Quando mi sveglio apro la finestra: c'è il sol... nooo... piove!

Alessandro Villa

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

COMPONENTI ELETTRONICI

Batterie dryfit



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.

Le vicissitudini che determinano l'uscita più o meno rapida della nostra rivista ci consentono talvolta qualche notizia fresca per i nostri lettori. E qualche volta le notizie sono tali che ci ripagano dei continui ritardi. Speriamo che ripaghino anche i nostri lettori, anche quelli che non hanno ancora rinnovato l'abbonamento.

Prescindendo dall'ordine cronologico, verso il quale rinnoviamo antiche lamentazioni, andiamo ad incominciare.

RICONQUISTATO ALL'ITALIA RECORD MONDIALE!

Puntuale all'appuntamento con la giornata buona, Adele Orsi, in compagnia di Mina Monti, ha riportato in patria il record mondiale femminile biposti, già stabilito il 24 aprile 1976 con 546 Km e successivamente superato dalla polacca Dankowska il 26 maggio 1977 con 574 Km.

Il volo primato è stato realizzato ieri 18 giugno con lo Janus, partendo da Calcinate alle 11 e 18 legali. Dopo un difficile aggancio tutto è andato per il meglio: al Generoso con 1600 metri alle 11,49; al Tonale con 3000 metri alle 13,28 e sul pilone di Silian con 2400 metri alle 14,58.

Il rientro — prudentemente lento — è avvenuto attraverso la Valtellina e il Legnone, con l'arrivo a Calcinate alle 19 e 19.

Tre ore e quaranta all'andata, quattro e venti al ritorno, 594 Km di volo che permettono alla brava Adele di riportare a tre i suoi primati iscritti nel tabellone dei mondiali... a nostra gloria e vanto!

NUOVO PRIMATO NAZIONALE IN A & R

Malgrado le poche giornate buone di questa inesistita primavera, bisogna dire che i nostri piloti non si sono lasciati scappare le buone occasioni. Anzi le hanno inquisite e raggiunte. E' il caso di Sergio Capoferri che venerdì 2 giugno volando con l'ASW 17 da Timmersdorf (a Est di Aigen) fino al pilone di S. Anton nel Voralberg, ha coperto la distanza di 715 Km stabilendo il nuovo record italiano di A&R prima detenuto da Attilio Pronzati e Bob Monti con 668 Km.

Capoferri è partito alle 9 e 30, ora solare, e incontrando condizioni buone ma non eccellenti (valori medi di salita da 1,5 a 2,5) ha volato per complessive 9 ore. Nel prossimo numero, già in preparazione, daremo tutti i dettagli promessici dal Sergio al quale inviamo i nostri complimenti.

3° GARA DI PENTECOSTE

Si è appena conclusa la terza edizione, articolata in cinque prove tutte ostacolate da cattive condizioni meteo. Nel prossimo numero Plinio Rovesti illustrerà in dettaglio le difficoltà incontrate dai 18 concorrenti che quest'anno sono stati classificati in base al nuovo Regolamento. Il day-factor è scattato per tutte e cinque le prove ed il vincitore — l'Ing. G. A. Ferrari — ha totalizzato 1802 punti, seguito da Villani Giorgio con 1558 e Muzi-Taricco 1532. Ancora troppo pochi i nomi nuovi tra i partecipanti, considerato che queste gare sono organizzate principalmente per loro.

E' evidente che mancando le condizioni ideali il divertimento diminuisce, rimane comunque valido il fatto che lo scontrarsi con condizioni povere o addirittura avverse costituisce esperienza ed apprendimento.

Sarebbe opportuno integrare queste gare con delle lezioni o conferenze o dibattiti per facilitare il «travaso delle idee», sempre ammesso che...

ITALIANI ALL'ESTERO

Franco Trentini si è classificato terzo in classe Libera ai Campionati nazionali svizzeri. Il tempo, decisamente più favorevole rispetto lo scorso anno, ha permesso la disputa di sette prove.

Pietro Viscardi dovrebbe essere in corsa per la «TRANSEUROPEA», il rally volovelistico organizzato dall'Aeroclub di Angers con la partecipazione di sei nazioni ed una ventina di piloti.

ANCORA DIAMANTI

Ci giungono notizie di altre insegne: voli di 500 Km sono stati realizzati da Emilio Tessera Chiesa, Torino, ed ultimamente da Lanzi e Casetti di Alzate.

L'ATTIVITA' DELL'AEROCLUBCENTRALE - RIETI

I primi tre stages di quest'anno sono stati effettuati con un tempo discreto che ha permesso un regolare svolgimento dell'attività e la conquista di diverse insegne FAI.

Tutto sembrava procedere per il meglio quando inaspettatamente il tempo si è messo al brutto stabile pregiudicando lo stage riservato agli «istruttori» che doveva essere condotto da De Orleans e Vergani. La fantasia della direzione e le condizioni del campo di Rieti hanno permesso di trasformare lo stage in un corso rapido di sopravvivenza in

zone paludose con esercitazioni pratiche con l'impiego di battelli pneumatici e canoe indiane.

Dopo lo svolgimento della gara di Pentecoste il tempo si è rimesso al bello e gli stages previsti hanno avuto regolare svolgimento.

Numerosa si preannuncia la partecipazione alla Coppa del Velino in calendario dal 2 al 9 luglio.

CAMPIONATI MONDIALI DI CHATEAUROUX

Permane ancora la grossa nube dei ritiri conseguenti la presenza del Sud Africa. I centodieci concorrenti si sono ridotti, allo stato attuale delle cose, a soli settantacinque. Per il volo a vela è un peccato in quanto al confronto agonistico — pur non essendone sminuito — mancherà qualche nome di rilievo.

Cambiamenti anche nella nostra squadra: Walter Vergani non può partecipare causa impegni di lavoro. Nino Perotti passa quindi da riserva a titolare, pertanto — salvo ulteriori cambiamenti — avremo: Leonardo Brigliadori e Nino Perotti in classe Standard; Marco Gavazzi e Sandro Serra in classe Libera.

Sappiamo le difficoltà che i nostri piloti devono superare, siamo consapevoli della posizione del volo a vela italiano nella scala dei valori mondiali non possiamo quindi essere euforici come sta avvenendo per i tifosi di calcio. Ciò nonostante con la più bella incoscienza e con limpida passione tifiamo per i nostri ai quali rivolgiamo i più calorosi auguri, anche a nome di tutti i volovelisti italiani.

Ecco l'Albo d'Oro dei Campionati Mondiali:

1937	Rhön, Germania	monoposto	Heini Dittmar, Germania
1948	Samedan, Svizzera	monoposto	Axel Persson, Svezia
1950	Orebro, Svezia	monoposto	Billy Nilsson, Svezia
1952	Madrid, Spagna	monoposto biposto	Philips Wills, Inghilterra Luis Juez, Spagna
1954	Champill, Gran Bretagna	monoposto biposto	Gerard Pierre, Francia Rain/Komac, Jugoslavia
1956	St. Yan, Francia	monoposto biposto	Paul McCready, USA Goodhart Foster, Inghilterra
1958	Leszno, Polonia	Libera Standard	E. G. Haase, Germania Adam Witek, Polonia
1960	Köln, Germania	Libera Standard	R. Hossinger, Argentina Heinz Huth, Germania
1963	Junin, Argentina	Libera Standard	E. Makula, Polonia Heinz Huth, Germania
1965	South Cerney, Gran Bretagna	Libera Standard	Jan Wroblewski, Polonia F. Henry, Francia
1968	Leszno, Polonia	Libera Standard	Harro Woedl, Austria Andrew Smith, USA
1970	Marfa, USA	Libera Standard	George Moffat, USA H. Reichmann, Germania
1972	Vrsac, Jugoslavia	Libera Standard	Goran Ax, Svezia Jan Wroblewski, Polonia
1974	Waikerie, Australia	Libera Standard	George Moffat, USA H. Reichmann, Germania
1976	Räyskälä, Finlandia	Libera Standard	G. Lee, Inghilterra I. Renner, Australia
1978	Chateauroux, Francia	Libera 15 metri Standard	? ? ?



VOLO A VELA
 AL SERVIZIO
 DEI VOLOVELISTI
 CHE SEMPRE
 PIU' NUMEROSI
 SVOLGONO
 ATTIVITA'
 PRESSO
 L'AERO CLUB
 CENTRALE DI RIETI

Pubblichiamo e ripubblicheremo un elenco di indirizzi che possono tornare utili agli amici volovelisti che sempre più numerosi scendono a Rieti.

Questo elenco non ha la pretesa di essere completo, è stato unicamente fatto in base ad almeno un'esperienza diretta nella quale non sono stati chiesti sconti ma siamo stati accolti con simpatia.

I volovelisti sono invitati a segnalarci altri nominativi che a loro giudizio — e nostro — possono essere compresi in questo elenco.

A scanso di equivoci, precisiamo che nulla è dovuto per queste segnalazioni.

PRODOTTI TALMONE

Piazza del Comune 16
 Tel. 45259 - RIETI

MUSICA - SPORT

Luciani Aimone

Via Cintia 83 - Tel. 45103 - RIETI

**GRANDE ALBERGO QUATTRO
 STAGIONI**

Direz.: A. Colangeli
 Tel. 0746/43306-47705 - RIETI

HOTEL MIRAMONTI (da Checco)

Piazza Oberdan 7
 Tel. 0746/41333-43350 - RIETI

HOTEL CAVOUR (sul Velino)

Piazza Cavour 19
 Tel. 0746/44171 - RIETI

HOTEL SERENA

Viale della Gioventù 17
 Tel. 0746/45343 - RIETI

<p>TAPIS VOLANT Tappeti orientali, cineserie, oggettistica P.za M. Vittori, 2 - Tel. 480168 - RIETI</p>	<p>ACCONCIATORE PER UOMO Bizzarri Domenico Via Pennina, 37-a - RIETI</p>
<p>HOTEL VILLA TIZZI - RISTORANTE Tel. 0746/638956 Poggio Bustone - RIETI</p>	<p>TORREFAZIONE OLIMPICA Osvaldo Faraglia Viale Matteucci 86-92 - RIETI</p>
<p>RISTORANTE CHECCO AL CALICE D'ORO Via Marchetti 10 Tel. 0746/44271 - RIETI</p>	<p>PASTICCERIA E GELATERIA «S. HONORE'» Via Cintia 154 Tel. 0746/47723 - RIETI</p>
<p>RISTORANTE TEATRO FLAVIO (da Adelmo) Via Garibaldi 247 Tel. 0746/44392 - RIETI</p>	<p>CARTOLIBRERIA SAPERE Viale Maraini - RIETI</p>
<p>RISTORANTE VOLO A VELA Al vostro servizio sul campo di volo</p>	<p>PORCELLANE CRISTALLERIA ARGENTERIA De Angelis Elio Via Velinia - RIETI</p>
<p>BOUTIQUE DEL REGALO GIOIELLERIA Cesare Amici - Via Cintia 97 Tel. 0746/47713 - RIETI</p>	<p>ELETTRAUTO RINALDI ANTONIO Via Paolessi 50-52 - RIETI</p>
<p>GRASSI SPORT Piazza Vittorio Emanuele 13 - RIETI</p>	<p>STAZIONE RIFORNIMENTO ESSO Angelucci Nazzareno Piazza XXIII Settembre Tel. 0746/43712 - RIETI</p>
<p>FRANCO - BOUTIQUE UOMO Via Cintia 93 - Tel. 45135 - RIETI</p>	<p>«IDILLIO» - Barber Shop Piazza Vittorio Emanuele 12 - RIETI</p>

Notizie dai campi di Volo



L'una 'ricetta noeuva

*O cari amis, ghò de cuntavv 'na storia
prima che la me scappa de memoria,
de òn sogn che hò fàa dopò l'assemblea,
passàa el pôlveròn e la corea,
e se la cunti su in milanes,
credemm amis! No voeuri vess scòrtes,
gh'era minga bisogn certò in stò cas
de scòmòdà el classegh del Parnas.
Dòncia, m'insogni de vess in del salòn
de Bress e in mezz ala stanza òn pignattòn
cònt el foeugh sotta de legna de môròn,
e in fila gh'era tutta la brigada
dei noster soci e voeunna remenada
a vun per volta a 'stò calderòn
ghe daven denter, pien de minestròn.
El minestròn, se sà, 'lè òn piatt còi fiocch,
se 'l'è faa ben el sta in pari a pocch
de quji primm piatt faa su còi maccaròn
che ghe piasen inscì tant ai nost' terròn.
Ghe va denter per bàas òn broeud de quji
fàa cònt el manz, i oss e i animji;
el broeud el gh'era, gustòos e savòrii,
ma quella sera i amis 'han insistii*

*per cambià ingredient e cònt la stima
de pôdèe fall pussèe bòn de prima.
Òlter che i rav e i verz, sti gòlòsòn,
ghan miss òn erba rara de balcòn,
òn tocc de aringa, l'erbòrin de Mòntza,
òna cresta de gall e òn tocc de slòntza,
el ris cines, el seler de Veronna,
òn còo de aj e altra robba bonna.
Adess el gha de bui pianin pianin,
ghan de mes'ciass i fasoeu cònt i zucchin,
ghan de scaldass i caròtòi còi scigòll
e môrisnass i patati cònt el mòll.
E quand el saràa cott, stò minestròn,
savaremm numm se el saràa proppi bòn;
bòn apettitt disemm, còme 'lè d'us
e sbròdòleves minga tropp el mus.*

Dòard el tabellista

N.B. - Per chi non conoscesse il dialetto Milanese, la vocale ò, si pronuncia come u; la u si pronuncia come il francese mür, il dittongo ji come ei, il trittongo oeu come il francese fleur.

NOTE: L'erba de balcòn è il neo consigliere Balconi, il 'tocc de aringa è una allusione al tocco e alla arringa dell'avvocato Gabrielli, l'erbòrin è il Monzese Lanzi, la cresta de gall è il nostro Egidio, la lonza come «fiera» è il Leo, il riso cinese è Frailich, el seler è il Veronese Trentini e infine la testa di aglio il neo eletto Cappi.

NOTIZIARIO AVM

- L'8 dicembre 1977 nel corso di una cerimonia tenutasi all'Aeroclub di Calcinate è stato conferito a Leo Brigliadori e Franco Trentini il premio messo in palio dal Centro Studi Volo a Vela Alpino per il loro volo Calcinata-Rieti (v. Volo a Vela n. 119).
- Il 16 dicembre 1977 alla «Casupola», un locale di Bosisio Parini, si è tenuto il pranzo annuale. Vi hanno partecipato circa 130 persone in vivace allegria e una parte (piccola) di queste ha anche fatto le ore piccole nell'annessa sala da ballo. Tra gli ospiti la Sig.na Mangiarotti nipote dell'industriale Castiglioni, il mecenate istitutore del «Trofeo Castiglioni» che quest'anno è stato definitivamente assegnato all'AVM.
- Tra le strenne natalizie abbiamo visto un libro di fotografie intitolato «Brianza rimani». Nello sfogliarlo abbiamo avuto la sorpresa ed il piacere di scoprire immortalato il nostro Campo di Volo: ne sono autori Emilio Magni (giornalista del giornale «La Provincia») e Mario de Biasi (fotografo di Epoca). A chi ha creduto che anche il nostro *faticato* lavoro sia degno di testimonianza vada il più sereno ringraziamento.
- Alla fine di febbraio del 1978 è arrivato il II° Janus (gruppo Ciceri).
- I primi di marzo arriva il DG 200 del gruppo Brigliadori Leo/Casetti.
- Il 18 marzo 1978 inaugurazione ufficiale dell'attività di volo. Al mattino breve nevicata che si trasforma subito in pioggia che dura fino alle ore 13 circa. Poi finalmente si libera permettendo così l'inizio dei voli (scuola e sportivi). Massima quota raggiunta 2.500 m. QFE su S. Primo.
Il giorno dopo cominciano gli allenamenti sportivi. La giornata permette voli di 300 Km (Brigliadori Leo, Trentini, Bertoncini) sul percorso pedemontano Alzate-Salò, Laveno e circuito più corto su percorso misto di 100 Km Alzate-Monte Ceneri-Campo dei Fiori (Casetti, Ciceri, Cavalli, Beretta, Guglielmi, Lanzi, Pozzi e Villa Luigi).
- Il Robin 400/180 R I-TAG, leasing, è pronto a Roma per il ritiro ma il maltempo ne impedisce il trasferimento.
- Il 31 marzo 1978 assemblea nella sede sociale di Bresso per il rinnovo delle cariche sociali. Risultano eletti, in sostituzione dei Consiglieri uscenti Guglielmi, Maestri, Mondelli, Poletti e Villa (ai quali va tutto il nostro ringraziamento per il valido apporto dato al Club durante il corso del loro mandato e la speranza che ciò possa continuare in armonia con il nuovo Con-

siglio), Balconi, Brigliadori Leo, Cappi, Gabrielli e Lanzi i quali si affiancano a Brigliadori Riccardo (che rimane Presidente), Galli, Frailich e Trentini. Al nuovo Consiglio l'augurio che possa ben operare in giusta sintonia con i tempi difficili che stiamo vivendo.

- Il 9 aprile 1978 Leoncavallo e Bruni completano il «C.» d'Argento volando (secondo Maestri e Trentini che han fatto loro da *balia* «camminando») da Calcinata a Valbrembo. Al ritorno da Valbrembo Bruni è anche riuscito a perdersi dalle parti del lago di Pusiano: per (sua) fortuna i riferimenti che ha dato erano giusti permettendo così ad un altro pilota di rintracciarlo e rimetterlo sulla *retta via*. Ai due sportivi auguriamo altri successi, magari... meno sofferti.

AL

BOLZANO

RELAZIONE

AL 31-12-1977

L'attività volovelistica del 1977 è stata sensibilmente ridotta a causa delle negative condizioni meteo, che puntualmente si accanivano verso il fine settimana. (Quest'anno pare abbia ancora intenzioni bellicose). Le giornate buone sono venute spesso improvvisate, tali da permettere a pochi la effettuazione di buoni voli di distanza.

Il nostro trofeo Siegfried Freissinger che premia ogni anno il migliore volo del nostro Gruppo è stato quest'anno assegnato a Hans Masten, l'abile pilota di Merano che sta mettendo a frutto in questi anni una notevole esperienza nel volo a vela alpino, con lodevoli risultati.

Il suo volo è stato un triangolo FAI di 316 Km Bolzano, Passo di Monte Croce Carnico, Gerlos (A), Bolzano, a bordo dell'aliante Phoebus A. Il volo è stato effettuato il 17 giugno 1977.

Secondo è risultato il volo di Endrizzi Carmelo su aliante Ka6E. Seguono in classifica Huber Herbert, Buraschi Tullio, Weber Giorgio e Profanter Franz. Ore volate nel 1977: 1.040 totali di cui 660 dagli alianti del Club e 380 dagli alianti privati.

Gli alianti del Club a disposizione dei piloti sono: 2 Blanik, 2 Ka6, 1 Ka8, 1 Spatz. Alianti privati: 1 Cobra, 2 Phoebus, 1 Libelle, 1 Janus da ottobre. Aerei trainer: 1 Stinson L5 con 30 ore di attività per la cellula! Stiamo aspettando il Robin con ansietà poiché la mancanza del traino in primavera ci taglierà le gambe.

Totale di piloti volovelisti attivi: 46. Totale allievi pronti all'esame: 12. Piloti istruttori: Endrizzi, Mitterer, Weber.

Piloti trainer: Masten, Scharinger, Buraschi, Endrizzi, Weber, Mitterer; in

«arrivo»: Baumgartner, Fraccaroli, Reinstadler, Smania, Torggler

Il povero Stinson non riesce proprio a sopportare tutti questi nuovi trainer e finisce spesso in officina!

La scuola si è concentrata nel mese di agosto, con due periodi di 15 gg.: dall'1 al 15 agosto istruttore Endrizzi Carmelo, dal 16 al 31 agosto istruttore Weber Giorgio. Gli allievi hanno decollato entro il mese, mentre le lezioni teoriche sono proseguite fino a tutto dicembre con l'assidua presenza degli allievi. La difficoltà nella preparazione teorica è sentita particolarmente dagli allievi di lingua tedesca che devono sostenere l'esame finale davanti alla Commissione ministeriale in lingua italiana.

I PROGRAMMI DEL 1978

L'attività del 1978 è iniziata soltanto a marzo causa le forti nevicate che hanno reso inagibile la pista per gran parte del periodo invernale. L'attività è diretta dagli istruttori e dal direttore della scuola Hans Masten.

Il Gruppo volo a vela dell'Aero Club Bolzano è in ottimi rapporti con il locale Aero Club, e l'attività volovelistica è mantenuta attiva parallelamente a quella a motore: sono molti i piloti a motore che si dedicano anche al volo a vela. Dopo la grande dedizione del nostro Presidente v. Fischer, tutte le specialità: vela, motore, paracadutismo, aeromodellismo, collaborano perfettamente.

Attualmente Presidente del Gruppo volo a vela è Andrea Gritti e Presidente dell'Aero Club Bolzano il Dr. Paul Cadsky.

Queste le nostre tariffe: iscrizione annua all'Aero Club: L. 100.000; iscrizione al Gruppo volo a vela L. 30.000; forfait per 50 ore di volo su aliante nell'anno: L. 200.000; forfait obbligatorio per i proprietari di aliante: L. 100.000 per 25 ore di volo (le ore volo su aliante si intendono su aliante del Club); tariffe: biposto non soci L. 30.000; soci L. 24.000; monoposti L. 21.000 all'ora. Il traino L. 725 per minuto. Disponiamo di un Cessna 172 con gancio da traino, ma essendo la macchina non proprio adatta, la usiamo solo in caso di estrema necessità: costo L. 840 per minuto e sale meno dell'L5!

La gestione volo a vela si svolge all'interno del bilancio dell'Aero Club, con un sistema di attribuzione di costi alla nostra gestione che trova una reciproca soddisfazione.

Per il 1978 l'attività agonistica vedrà ancora tutti i soci impegnati nel Trofeo Freissinger. L'attività aeroscolastica verrà organizzata dagli istruttori Buraschi Tullio (neoabilitato), Weber Giorgio, Mitterer Toni, Endrizzi Carmelo, durante il periodo estivo da luglio a settembre, concentrando l'attività maggiore ad agosto, con un periodo a Vipiteno dove gli allievi potranno apprendere la salita a verricello, mentre a Bolzano il traino è solo aereo.

CALCINATE

STRALCI DAL DIARIO DI VOLO

L'attività di volo quest'anno è incominciata molto presto.

I solerti e diligenti piloti sportivi di Calcinate aprono le schermaglie il 5 febbraio con una solenne dichiarazione di intenti: quest'anno scriveranno!!

Dopodiché aspettano una, due, tre, quattro, cinque, sei, sette... settimane per poter andare in volo: è il 19 marzo. Vergani con il Kestrel 19 raggiunge Lecco e torna, seguendo la via pedemontana. Bellora arriva a 4.200 m OFE con un guadagno di quota, in onda, di 3.200 metri. Fraenza, invece, arriva a 5.500 metri, facilitato dal fatto di non avere a bordo il barografo.

Il 27 dello stesso mese il Paolino Agresta va e ritorna da Susa, il Bob investe si ferma a Susa per un estemporaneo passaggio al Deltaplano. Si riprendono così i sondaggi verso Ovest. Al 16 aprile le schermaglie si fanno più pesanti.

Rinunciando all'ala Rogallo, Bob Monti — memore del 16 aprile dello scorso anno nel quale volò in compagnia fino a Rieti — punta a Ovest, raggiunge il pilone di GAP e torna a Calcinate con un volo in A&R di 520 Km, ponendo la prima ipoteca sul Trofeo GIPRON. Nello stesso giorno Marco e Attilio Pronzati fanno un A&R di 316 Km, mentre Agresta compie un circuito non prefissato di 480 Km.

La pioggia non calma i bollenti spiriti e la bagarre si riapre il 14 maggio, giornata fumante per una dorsale anticiclonica che si estende dal Golfo di Guascogna al Golfo di Genova.

L'Attilio Pronzati compie un A&R, sempre verso Ovest, di 557 Km, superando il precedente primato di Bob Monti. Corrado Costa e Bob Monti tentano un triangolo di 500 Km intorno al Monte Bianco ma non riescono e rientrano a Calcinate.

Marco Pronzati raggiunge ancora Susa poi torna verso Est ed infine atterra nei pressi di Alzate dopo un circuito non prefissato di 440 Km. Gianni Pavesi, Paolo Agresta e Vittorio Fontana compiono anche loro circuiti superiori ai 400 Km.

Beppe Borellini prefissa il pilone di Exilles — anch'esso a Ovest oltre Susa — lo raggiunge e torna a Calcinata conquistando il suo primo diamante.

E siamo alle 19 del 21 di maggio, piove a dirotto da stamane alle sei. Qualcuno chiude il Diario con una grossa M seguita da tanti esclamativi! Qualcuno sta ancora armeggiando intorno al cruscotto per quel benedetto variometro. Qualche carrello è già pronto per la gara di Pentecoste a Rieti. E siamo qui anche oggi, con questo tempo, davanti alla grande carta in rilievo cercando un pilone di fantasia perché gli amici che ci sono alle spalle non abbiano ad individuare quelli che da tempo abbiamo già in mente. E sabato

prossimo... no, quell'altro: 3 giugno, correggendo le bozze.

Monti, Gavazzi e Pronzati fotografano il triangolo dei 750 Km!

Colombo e Pavesi partono per un A&R di 580 Km con pilone a S. Candido!

Dei primi tre, Monti è costretto a rientrare per un'indisposizione, Gavazzi non riesce a passare e scende a Colico. Pronzati raggiunge il primo pilone, St. Johan in Pongau (circa 40 Km a Est di Zell am See) alle 15 e 25 e successivamente il secondo, Landeck sull'Inn nel Voralberg alle 17 e 15 (sempre ore legali). Purtroppo un temporale taglia l'ingresso in Engadina e il volo termina a Innsbruck. Senza questo ostacolo il rientro sarebbe assicurato. La strada è comunque aperta e il volo si può considerare un'ottima ricognizione.

Pavesi e Colombo, partiti alle 10,30 aganciano al Piambello e proseguono per il Generoso, il Legnone (2300) e la Valtellina in diretta. Sono al Tonale alle 11 e 45 con 3200 m ed a Vipiteno con 3600. Viaggiano a 180 ed anche a 200. Alle 14 sono sul pilone e ritornano senza problemi fino all'Aprica. Qui un grosso nucleo temporalesco li ferma. Da 3000 metri planano fino a Colico senza incontrare possibilità di agancio.

Sono comunque 522 Km ed i piloti conquistano i rispettivi diamanti.

Hanno inoltre l'onore di essere recuperati dal Comandante Broggin al quale offrono latte caldo e la citazione.

Domenica compare inaspettato l'amico Wielgus e subito viene mobilitato per il volo cieco. E' sempre un gran manico! Peccato che debba rimettersi presto in viaggio.

PADOVA

L'ATTIVITÀ DEL G.V.P.

«G. CALANDRIN»

Piloti brevettati n. 3, ore totali volate 603, traini totali 713. Ore volate con aliante del gruppo 409, con alianti privati 194. Alianti del gruppo 5, privati 3. Attività limitata nel complesso, date le possibilità del G.V.P., dovuta soprattutto alle avverse condizioni meteorologiche specie all'inizio della stagione. Nel 1978 ci si ripromette di fare molto meglio. Abbiamo già aumentato la flotta di due alianti, un secondo LIBELLE e un CIRRUS. Gli allievi poi, sono già sette.

IL CANGURO VA IN PENSIONE

E' giusto che lo sappiano anche i più giovani volovelisti, c'era ancora un «CVV 6 Canguro» in una scuola di volo a vela in Italia, quello del gruppo volovelistico patavino, dopo, naturalmente, quello di Rieti. Ora con grande rammarico abbiamo deciso di mandarlo in pensione, oltre che per le grandi spese di revisione generale, anche perché, dal momento, che per la scuola di volo a vela, all'Aeroclub d'Italia si

comincia a parlare seriamente del TWIN Astir Trainer, il nostro caro «canguro», è veramente superato. Logico d'altra parte per un biposto, progettato nel 1939, nel nostro caso poi, ricostruito dai rottami di un vecchio «canguro» ministeriale assegnatoci nel 1953, precipitato più tardi a Padova.

Ci eravamo affezionati, nei due lunghi anni di ricostruzione, ogni sera dopo cena, nelle officine dell'Aeroclub di Padova. 25 anni fa il volo a vela poteva essere anche questo.

Ci siamo affezionati ancora, di più, per le migliaia di volte che ci ha permesso di volare, bene o male, perdonandoci tutti gli errori e le imperfezioni di manovra e non solo quando eravamo allievi. Il rammarico di abbandonarlo, si muta ora in orgoglio di gruppo per avere potuto volare per 25 anni con questo «canguro», che ci ha permesso d'altra parte di brevettare decine e decine di allievi piloti, con un'attività di oltre 2.000 ore di volo e di 4.500 decolli.

Sergio Marchetti

ATTENZIONE!

Due iniziative che meritano di essere seguite e sviluppate dai piloti in attività sportiva:

da Bolzano Giorgio Weber ci scrive:

Sarei molto lieto che nella rivista si inserisse una rubrica sui campetti di atterraggio per noi! Ad esempio ci sono parecchi prati predisposti o particolarmente adatti ai fuori campo, che, specie per noi che voliamo sull'arco alpino, fa bene conoscere!

Io inizio con uno:

BRUNICO (località San Giorgio - circa 2 Km a nord di Brunico):

striscia erbosa a 900 m di quota s.l.m.; lunghezza della pista delimitata da cinesini = m 590; si atterra da sud verso nord; cioè dalla città di Brunico verso nord in direzione della montagna a sinistra dell'abitato di San Giorgio. Lo stato della pista è sempre controllato dai fratelli Peter e Klaus Adang (Garage Agip e Officina - Brunico) volovelisti con attività a Vipiteno, i quali curano anche la manutenzione dei cinesini e sistemano una piccola manica a vento.

da Calcinata Bob Monti ci segnala verbalmente:

Teleferiche lungo i costoni: attenzione il prato di Porlezza che sovente viene impiegato nell'impossibilità di rientrare, è fiancheggiato da un costone dal quale scendono diversi cavi d'acciaio per il trasporto a valle della legna... e s'incontrano andando a telefonare alla squadra per il ricupero. Cercate di non incontrarli prima.

Non è la prima volta che diamo spazio e sollecitiamo segnalazioni di questo tipo. E' ovvio che ancora una volta tutto dipende dalla buona volontà dei piloti. Noi siamo sempre a disposizione e pronti, nel limite delle possibilità, a trovare la forma e lo spazio necessario.

La Redazione

- **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**

Relazione sulla Riunione FAI-CIVV del 15, 16 e 17 Marzo 1978

DELEGATI PRESENTI:

	Sig. W. S. IVANS, presidente del C.I.V.V. (USA)
	Sig. H. F. V. M. SCHWING, segretario del C.I.V.V. (Olanda)
Australia	Sig. C. CHURCHES
Bulgaria	Sig. D. MITEV Sig. G. CANCHEV
Canada	Sig. J. FIRTH
Danimarca	Sig. P. WEISHAUP
Egitto	Sig. M. EL-HUSSEINY
Finlandia	Sig. M. HOLMA
Francia	Sig. F. RAGOT, V-P CIVV Sig. P. DE LA MARTINIÈRE Sig. Y. DU MANOIR Sig. M. JUILLLOT Sig. M. BATTAREL Sig. VERGNIÈRES
Rep. Dem. Tedesca	Sig. M. BLAUERT Sig. H. KOBLISCHKE
Rep. Fed. Tedesca	Sig. F. WEINHOLTZ, V-P CIVV
Ungheria	Sig. V. LAKATOS Sig. BOURSIN
Irlanda	Sig. D. M. BEGLEY
Italia	Sig. P. MORELLI, V-P CIVV
Lussemburgo	Sig. N. THEISEN
Olanda	Sig. N. G. VISSER
Norvegia	Sig. T. JOHANNESSEN, V-P CIVV
Polonia	Sig. E. MAKULA, V-P CIVV
Sud Africa	Sig. P. J. BEATTY
Svezia	Sig. P. ÖBERG
Svizzera	Sig. H. NIETLISPACH, V-P CIVV
Regno Unito	Sig. I. W. STRACHAN Sig. R. O. BARRETT
Stati Uniti d'America	Sig. R. N. BUCK
Russia	Sig. I. KOVALEV Sig. GOUSTOV
Iugoslavia	Sig. P. CRMJANSKI
O.S.T.I.V.	Sig. L. A. DE LANGE, presidente
F.A.I.	Sig. Bertrand LARCHER, direttore generale Sig. W. P. WELSH, cons. tecnico Sig. na A. de ROSBO, segretario

RELAZIONE:

In apertura di seduta il Presidente invita i presenti ad un minuto di raccoglimento per onorare la memoria di: PHILIP WILLS, già membro e vicepresidente della CIVV UMBERTO NANNINI, già membro della CIVV RENE' HENNECART, già direttore generale della FAI che sono recentemente scomparsi.

MONDIALI 1978: La delegazione francese illustra lo stato di avanzamento del lavoro organizzativo e fornisce dati sulla partecipazione che si annuncia imponente (31 Paesi, 110 piloti).

Incombe però il pericolo che la presenza del Sud-Africa determini la rinuncia di alcuni Paesi, (vedasi l'ultima parte di questa breve relazione).

MONDIALI 1981: Entro il 31 ottobre 1978 gli Aeroclubs interessati dovranno presentare la loro candidatura alla FAI. Il Bureau esaminerà le proposte il 1° dicembre 1978 e riferirà alla CIVV il 22-23 marzo 1979.

E' in fase di preparazione un formulario contenente le voci su cui ciascun Ae.C. dovrà essere preciso nel presentare la sua candidatura.

CAMPIONATO EUROPEO DI CLASSE CLUB: Avrà luogo in Svezia dal 14 al 24 giugno 1979 ad Orebro, circa 100 Km a Ovest di Stoccolma. Numero massimo: 50 alianti. Numero massimo per Paese: 4, suscettibile di riduzione se il totale supera i 50. Gli inviti saranno diramati verso ottobre-novembre, le risposte dovranno pervenire entro il 1° aprile 1979.

PROBLEMI DELLO SPAZIO AEREO: Si è finalmente stabilito un contatto valido fra FAI e ICAO. Per il volo a vela è incaricato del collegamento il delegato americano Robert Buck. Già nella fase iniziale del contatto è emersa l'opportunità che i rappresentanti all'ICAO dei singoli Paesi siano informati della situazione locale dello spazio aereo in relazione all'attività di volo a vela. E' anche raccomandato che le organizzazioni del volo a vela mantengano contatti diretti in sede nazionale con le autorità preposte al traffico.

CODICE SPORTIVO: Il nuovo testo riveduto sarà sottoposto all'approvazione CIVV nel marzo 1979 affinché possa entrare in vigore col 1° gennaio 1980.

MEDAGLIA LILIENTHAL: Tra i candidati Derek Piggott (Gran Bretagna), George Moffat (USA) e «Wally» Wallington (Australia). La votazione a scheda segreta ha designato George Moffat (USA).

RINNOVO CARICHE: Per acclamazione sono stati riconfermati Ivans (USA) come Presidente e Schwing (Olanda) come Segretario.

La votazione a scheda segreta per la nomina dei Vice-Presidenti e membri del Bureau, ha riconfermato i nominativi già in carica e cioè: Makula (Polonia), Morelli (Italia), Ragot (Francia), Weinholz (Germania Federale), Johannessen (Norvegia) e Nietlispach (Svizzera).

PROSSIME RIUNIONI: Bureau: 1° dicembre 1978 a Parigi - CIVV: 22-23 marzo 1979 a Parigi.

* * *

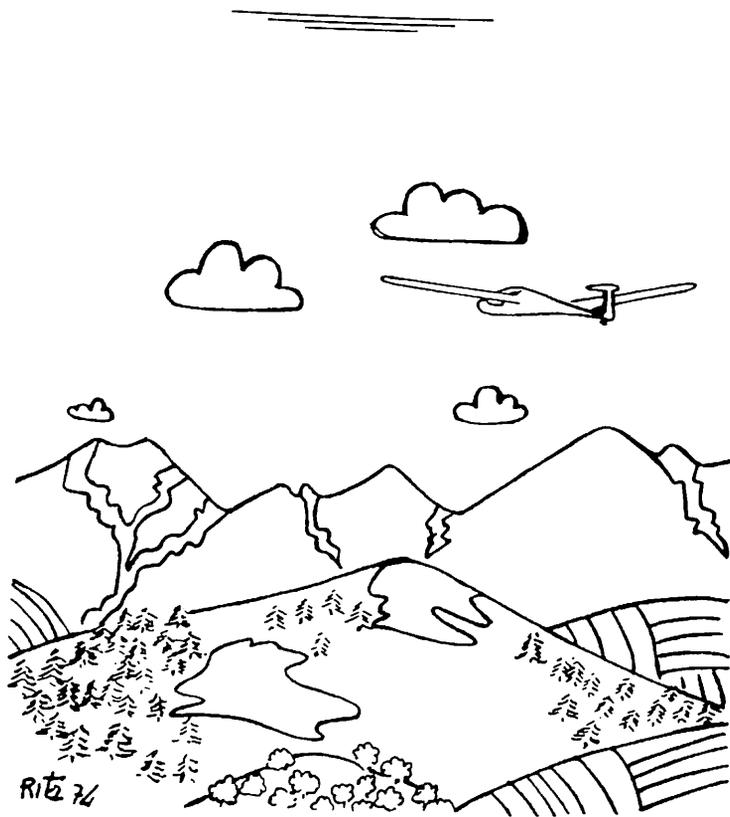
Nel corso della riunione è emersa la presa di posizione di un certo numero di Paesi contro la partecipazione del Sud-Africa ai Mondiali 1978.

Poichè gli organizzatori hanno accettato l'iscrizione del Sud-Africa, i seguenti Paesi hanno comunicato la loro rinuncia a partecipare: URSS, Polonia, Ungheria, Bulgaria. A questi Paesi è probabile che si associno: Jugoslavia, Romania, Cecoslovacchia, Germania Est, Finlandia e Nuova Zelanda.

Non è da escludere che l'Aero Club del Sud-Africa, al fine di evitare che la defezione di una decina di Paesi comprometta il successo della competizione, decida di ritirare la propria iscrizione.

Torino, 15 Aprile 1978

PIERO MORELLI



**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 Carroli, 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 - BULGAROGGRASSO - CANZO - CASARGO - CASATENOVO - CASSAGO
BRIANZA - CIVATE - CIVENNA - COLICO
COSTAMASNAGA - DERVIO - DOMASO
DONGO - ERBA - GALBIATE - GRANDATE - GRAVEDONA - INTROBIO - LIERNA
LURAGO D'ERBA - MANDELLO DEL LARIO - MENAGGIO - MERATE - NOVEDRATE - OGGIONO - OLGiate MOLGORA
OLGINATE - OSNAGO - PADERNO D'ADDA - ROVAGNATE - VALBRONA - VALMADRERA - VARENNA - VERCURAGO
BALLABIO

ESATTORIE:

Consorzio LECCO - VALMADRERA; Consorzio MENAGGIO - BENE LARIO - GRANDOLA E UNITI - PLESIO; Consorzio OGGIONO - ANNONE BRIANZA - CESANA
CIVATE - DOLZAGO - ELLO - GALBIATE
GARBAGNATE MONASTERO - SIRONE
SUELLO; Consorzio OLGiate - 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 - MOLTEÑO - 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

VERBALE N. 13

Bologna, 19 novembre 1977 - ore 15

Presenti: Brigliadori, De Orléans, Piludu, Serra Vergani.

O.d.g.: 1) **Esame attività 1977 - Programmi 1978.**
2) **Varie.**

...

1) Dell'attività del volo a vela nazionale 1977 viene in particolare esaminata quella svolta dall'Aeroclub Centrale di Volo a Vela, attraverso consuntivi esposti da Piludu. Questa attività risulta soddisfacente concretizzandosi in 6.952,26' ore di volo, delle quali 2.085,10' svolti dai sei aliati dell'ACCVV con una media (elevata) di 347 ore per aliante. Risultano altresì conseguiti i seguenti risultati:

- Campionato Italiano - Cat. Nazionale e Cat. Promozione - svolto con buona organizzazione. Effettuate complessivamente 13 prove con 96 partecipanti, di cui 10 stranieri nella Cat. Nazionale. Km percorsi 107.418, 21 club rappresentati.
- Quattro gare minori effettuate, 19 prove valide, 56 concorrenti, oltre 30.000 Km percorsi.
- 15 corsi performances, 110 partecipanti di 16 aeroclubs; durante il loro svolgimento sono state completate 2 insegne d'oro, 16 d'argento, con 9 prove parziali d'insegna di diamante più 2 di quota, 70 prove parziali d'insegna d'argento, di cui 17 di distanza.
- 1 corso istruttori con 11 partecipanti, tutti promossi.

Programma per il 1978: potenziare l'attività dell'ACCVV sulla via già intrapresa. In ogni corso di performance si cercherà di ottenere l'apporto di due istruttori in luogo di uno solo, onde avere una persona esclusivamente addetta all'alta perfo. La Commissione ringrazia pubblicamente gli undici «istruttori» che nel 1977 hanno gratuitamente, prestato la loro opera.

Si prende atto che la Commissione Sportiva Centrale ha ratificato il passaggio in categoria Nazionale dei signori Gussoni e Vittorio Colombo (che si sono qualificati con la «Coppa del Velino») nonché dei signori Budini Gattai, Marzotto, Grazioli oltre che Pressato, Salvo, Beretta, Esposto. Infatti tutti hanno realizzato oltre l'80% del punteggio massimo teorico disponibile. Poichè, come proposto nel verbale n. 11, i neo promossi di diritto dovrebbero rimanere in Categoria Nazionale indipendentemente dai successivi risultati, per almeno tre anni, risulta che la Categoria Nazionale sarà composta da 60 concorrenti, più quelli che saranno eventualmente promossi nel 1978. Tenuto conto che svolgendo in tempi diversi le gare di Categoria Nazionale e di Promozione non vi sarà più il problema dell'affollamento e della relativa sicurezza operativa, la Commissione propone che il limite di 50 concorrenti italiani di Categoria Nazionale venga abolito.

I lavori della Commissione di Specialità

Accogliendo le istanze pervenute da varie parti, la Commissione decide di proporre la modifica del calendario dei Campionati Italiani come segue:

3-15 agosto 1978, Categoria Nazionale. Prove dal 3 al 14, allenamenti dal 31 luglio al 2 agosto; premiazione 15 agosto;

16-25 agosto 1978, Categoria Promozione. Prove dal 16 al 24, allenamento 15 agosto; premiazione 25 agosto.

Infine si propone che anche le gare di «Pentecoste», «Velino», «S. Pedrino» adottino il sistema di punteggi del Campionato Italiano e la relativa tabella dei fattori correttivi (Tabella II del Regolamento).

2) **Varie.** Si propone di concedere un contributo all'Aeroclub Volovelistico Milanese di L. 2.500.000 per l'organizzazione del «4° Trofeo Colli Briantei», semprechè abbia regolare svolgimento.

La seduta viene tolta alle ore 21.

IL PRESIDENTE
W. Vergani

VERBALE N. 14

Valbrembo, 17 dicembre 1977 - ore 15

Presenti: Brigliadori, De Orléans, Piludu, Serra, Vergani.

O.d.g.: 1) **Regolamento Campionati Italiani.**
2) **Varie.**

1) Esaminati gli effetti del «Meccanismo di Promozione e Retrocessione» che è parte complementare del Regolamento dei Campionati Italiani, la Commissione conclude che ha un effetto negativo sui concorrenti retrocessi provocando abbandoni e quindi perdite, per delusione, nel corpo agonistico che, per essere sparuto, ha necessità piuttosto di essere incrementato.

D'altronde, come già rilevato nella precedente riunione, l'effettuazione in tempi diversi e non più contem-

poranei delle gare di Categoria Nazionale e quelle di Promozione ha eliminato il problema dell'affollamento sul terreno di gara e della relativa sicurezza operativa. Di conseguenza, dopo lunga disamina, la Commissione decide di proporre quanto segue:

a) togliere la clausola che limita il numero dei promossi dalla Categoria appunto di Promozione verso la Nazionale, riferendo tale numero a quello dei retrocessi; così che tutti coloro che superino la percentuale richiesta possano accedere alla categoria superiore indipendentemente dal numero di coloro che dovessero retrocedere;

b) sospendere comunque per il 1978 la retrocessione;

c) modificare come segue l'articolo 2.1 - secondo comma - del Regolamento dei Campionati Italiani:

«Saranno inoltre ammessi a partecipare (nella Categoria Nazionale, n.d.r.) fra i piloti non elencati nella Graduatoria Nazionale, i due meglio classificati delle gare valide sottoelencate:

— Trofeo S. Pedrino 1977

— Gara di Pentecoste 1978

— Coppa del Velino 1978

purchè abbiano conseguito un punteggio non inferiore all'80% della somma dei punti del meglio classificato di ogni giorno fra i concorrenti non di Categoria Nazionale partecipanti alla gara e purchè nella competizione considerata vi siano almeno 5 concorrenti classificati, esclusi quelli della Categoria Nazionale, e vi siano effettuate almeno quattro prove valide».

La Commissione propone infine che la Tabella I del Regolamento suddetto, che riguarda la Classe Libera di Categoria Nazionale, sia così modificata:

f = 1.05: Kestrel 19;

f = 1.10: FK-3, Kestrel 17;

f = 1.12: Cirrus 18, Diamant 18, Janus, Calif A-21, alianti «15 metri» flap;

f = 1.14: Diamant 16,5, Libelle H 301, Phoebus C, Cobra 17;

f = 1.17: A-3, Dart 17, SHK.

I fattori correttivi continueranno ad essere applicati sui punti e non sui tempi.

2) Varie:

a) Campionati del Mondo. Poichè il pilota Roberto Monti ha comunicato la sua impossibilità a partecipare come concorrente ai prossimi Mondiali del luglio 1978, al suo posto subentra il pilota di riserva Sandro Serra. Come pilota di riserva viene designato Attilio Pronzati o, nell'ordine, Franco Trentini.

b) La Commissione approva il preventivo dei Campionati Italiani 1978 e lo propone al Consiglio Federale. Esso prevede uscite per L. 45,7 milioni ed entrate per 10 milioni.

c) Esaminata la situazione della flotta dell'Aeroclub Centrale di Volo a Vela, la Commissione propone che a questo ente vengano destinati, a valere sul piano leasing, le seguenti macchine:

— 4 trainer Robin

— 6 alianti monoposto Astir 77

— 3 alianti biposto Janus

— 1 aliante biposto Calif A-21

oltre a quanto già in assegnazione. Si prega l'Ae. CC.VV. di fare richiesta.

d) La Commissione è favorevole al rinnovo della convenzione fra Ae.C.I. ed Ae.C.C.V.V. e propone che venga nuovamente concesso per il 1978 il contributo di 40 milioni.

e) La Commissione propone che vengano designate a comporre il Comitato Organizzatore dei Campionati Italiani i signori: Gen. Andalò, Marchetti, Muzi, Giorgio Orsi, Piludu, Magg. Rovesti, Veneri, Vergani.

La seduta viene tolta alle ore 19.

IL PRESIDENTE

W. Vergani



**Richiedetelo ai
nostri
corrispondenti**



AERO CLUB D'ITALIA

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

Da una lodevole pubblicazione dell'Aero Club d'Italia, distribuita lo scorso autunno, togliamo l'articolo riguardante il volo a vela scritto dal Generale Nannini.

E' stata una delle ultime fatiche a pro del volo a vela e lo riteniamo senz'altro utile, sia per ricordare il nostro Generale, sia per rinfrescare la memoria ai nostri lettori.

Di seguito riportiamo anche l'elenco dettagliato degli aeroclubs italiani ed in un secondo tempo cercheremo di pubblicare anche quello degli «enti aggregati» per completare l'informazione panoramica.

il volo a vela in italia

di umberto nannini

Sebbene esistente sin dal 1905, l'Aero Club d'Italia comprese il volo a vela fra le proprie attività istituzionali, in forma ufficiale, soltanto nel 1933. E' un ritardo, rispetto a quanto avvenne all'estero in questo settore, che ha una sua logica spiegazione nella particolare situazione politica dell'Italia dalla fine del 1922, con aspetti diversi ed una specifica influenza sul carattere assunto dal volo a vela italiano sino alla guerra conclusasi nel 1945.

In realtà prima del 1933 si ebbero in Italia iniziative rivolte al volo a vela, dovute a benemerite individualità anche prima della guerra 1914-18. Nel dopoguerra, con il rinascere in Germania del volo a vela, non più inteso, come ai tempi pionieristici dell'ante guerra, quale strumento o mezzo per giungere alla conquista dell'aria, bensì come un surrogato del volo a motore — proibito in Germania dal trattato di Versailles —, si ebbero anche in Italia manifestazioni di volo a vela. Nel 1924, ad iniziativa e cura della «Lega Aerea Nazionale» — associazione che aveva ottime benemerite in campo aeronautico e che venne in seguito assorbita dall'Ae.C.I. — e della «Gazzetta dello Sport», venne organizzato sull'Altipiano di Asiago un «Concorso Internazionale di volo a vela».

La manifestazione, pur senza risultati eccezionali, anche per insufficienza di favorevoli condizioni meteorologiche, ebbe un suo successo ed offrì ad una agguerrita rappresentanza germanica di effettuare voli interessanti, dimostrando una già affermata esperienza di



piloti e costruttori, in netto contrasto con la inesperienza degli italiani.

Prevaleva tra gli italiani come numero e consistenza tecnica un gruppo di studenti dell'Università di Pavia.

V'erano anche altri concorrenti i quali, escluso un apolide d'origine tedesca residente in Italia, furono praticamente presenti soltanto sulla carta. Per quanto si riferisce a quegli italiani che parteciparono concretamente, si deve apprezzarne la volontà, la tenacia, la passione aeronautica, ma contemporaneamente l'assoluta inesperienza. Per i nostri piloti e progettisti si trattava di cominciare da zero in senso assoluto.

Encomiabili tuttavia i voli realizzati da Cattaneo e Segre, fra gli studenti pavesi, e dal maresciallo Canavesi che volò sul «Condor» dello svizzero tedesco Teichfuss. Tuttavia, nonostante la felice iniziativa, il «Concorso di Asiago» non ebbe alcun seguito ufficiale, e quel poco che ne seguì ebbe carattere d'iniziativa individuale. Digni di menzione alcuni voli di Cattaneo, uno dei quali di oltre 10 chilometri, effettuato nel dicembre del 1925 con lancio dal Campo dei Fiori (Varese).

Nell'autunno 1926 il Ten. Nannini effettuò qualche volo all'aeroporto di Bologna con l'aliante «Condor» di Teichfuss, cui erano state apportate alcune modifiche. Quale conseguenza di quegli esperimenti si ebbe, nell'estate del 1927, la istituzione da parte dell'Aeronautica Militare della Scuola di volo senza motore di Pavullo. Una ripresa dell'attività, questa volta ufficiale, che ne segnò il razionale inizio con precise finalità. Questa volta non si trattò di iniziativa privata ma militare, non si prevedero finalità sportive ma didattiche. Gli allievi furono giovani fra i 16 e 17 anni iscritti all'Opera Nazionale Balilla. Dopo circa un mese di corso, durante il quale vennero effettuati 1730 lanci, 23 allievi conseguirono l'attestato «A» di volo senza motore. Considerato il felice risultato, il Ministero conferì alla scuola carattere permanente.

Negli anni seguenti, migliorate le attrezzature logistiche, i materiali, i sistemi di istruzione ed i mezzi di lancio — passati da quelli con l'elastico al razionale impiego del verricello — la Scuola di Pavullo, sempre diretta da militari e con istruttori militari, continuò ininterrottamente la sua attività sino al 1943.

Da quella scuola madre derivarono altre numerose scuole di volo librato, (pur con sensibili differenze anche ambientali oltre che organizzative) ad iniziativa delle organizzazioni giovanili del regime vigente. Presso quelle scuole migliaia di giovani conseguiranno l'attestato «B» di volo librato, vale a dire furono abilitati al pilotaggio elementare degli alianti.

Per rendersi conto del carattere e del significato di quelle attività è necessario considerare l'influenza delle organizzazioni giovanili di quel tempo. La spinta delle finalità propagandistiche e lo spiccato carattere pre-aeronautico, prevalsero sulle possibilità sportive del volo a vela. Ciò spiega anche i motivi per cui il vero volo a vela, quello sportivo — di competenza dell'Aero Club d'Italia — ebbe tardivo inizio rispetto a quanto avvenne all'estero. In sostanza la politica volovelistica italiana ebbe più che altrove carattere preliminare nel senso di preparazione spirituale e tecnica, e di promozione delle vocazioni aeronautiche, oltre che con funzioni selettive dei giovani in previsione del loro successivo, sempre volontario, arruolamento in aeronautica quali allievi piloti. Tutto ciò con l'appoggio anche materiale dell'Aeronautica Militare.

Non deve quindi meravigliare inoltre se le prime prove di veleggiamento vennero effettuate da militari, tuttavia in ritardo e non con risultati adeguati a quelli ottenuti all'estero, s'intende nel volo a vela vero e proprio. Nel 1929 il Capitano Nannini aveva effettuato nei pressi di Pavullo i primi veleggiamenti con sorvolo del punto di lancio e conseguimento del primo brevetto «C» di volo a vela. Infine l'organizzazione sempre a Pavullo di corsi per istruttori di volo a vela preparò i quadri delle scuole di volo veleggiato dell'Aero Club d'Italia istituite in seguito.

La lunga premessa intende, obiettivamente, seppure sommariamente (non volendosi fare qui la storia del volo a vela italiano, ma limitarsi a ricordare l'azione dell'Ae.C.I. in questo particolare settore), porre in evidenza le particolari situazioni che influirono sul ritardo, rispetto a quanto avvenne all'estero, dell'inizio in Italia del volo a vela sportivo.

La prima manifestazione organizzata sotto l'egida dell'Aero Club d'Italia, nel settore del volo a vela, fu la «Settimana Nazionale di volo a vela». Si era nel settembre del 1933, Presidente dell'Ente l'on. Marcello Diaz della Vittoria. Vi parteciparono rappresentanti di vari gruppi sorti in precedenza in varie città dell'Italia settentrionale.

Anche se le condizioni atmosferiche non favorirono la manifestazione, occorre sottolineare trattarsi di un importante inizio e di un utile incontro di appassionati, desiderosi di cimentarsi nell'attività da loro prescelta, e che ebbero dall'Aero Club d'Italia un valido supporto organizzativo ed economico. Promettente premessa per le conseguenti future iniziative, favorite da un volo dell'allora maggiore Nannini, il quale, nella primavera del 1934, essendo in servizio all'idroscalo di Vigna di Valle, resosi conto della felice posizione del pendio sovrastante l'idroscalo stesso, effettuò un tentativo di veleggiamento che si concluse dopo un'ora e mezzo di volo e divenne primato italiano di durata.

Sulle indicazioni derivanti da quell'esperimento, nella successiva estate, per iniziativa di Vittorio Bonomi, che ne divenne il direttore, l'Aero Club d'Italia organizzò a Vigna di Valle un «Campeggio Nazionale di volo a vela». Nel periodo dal 23 luglio al 29 settembre vennero effettuati molti veleggiamenti che portarono al conseguimento di ben 17 brevetti «C» di volo veleggiato. Venne inoltre battuto da Fulvio Zasa il primato di durata, portato a 2 ore e 50 minuti.

Con quella iniziativa, proficuamente conclusa, ebbe inizio l'inserimento del Volo a vela fra le attività istituzionali dell'Aero Club d'Italia, confortato dall'appoggio dell'Aeronautica Militare.

Nel frattempo erano sorte in Italia — dapprima con spontanee iniziative periferiche, ma sempre nell'ambito delle organizzazioni giovanili del regime, — in seguito in obbedienza a direttive ufficiali dell'organizzazione centrale —, numerose scuole provinciali di volo librato, diretta conseguenza della Scuola «madre» di Pavullo. Quelle scuole, divenute in seguito «regionali», con corsi di un mese e con fine il conseguimento dell'Attestato «B», conservarono, anzi accentuarono, il carattere pre-aeronautico, sebbene costituissero la pre-

messa tecnica del volo a vela puro o veleggiato. A questa più avanzata attività provvide nel 1936 l'Aero Club d'Italia il quale, con l'incoraggiamento ed il supporto ministeriale e di personale qualificato, sotto le direttive del Maggiore Nannini — Ispettore delle scuole di volo a vela — istituì sugli aeroporti di Asiago (Vicenza) e Sezze Romano (Latina) scuole di volo veleggiato. A quelle scuole con differenti condizioni ambientali ed orografiche, la prima in montagna, la seconda in pianura, non distante dal mare ed ai piedi dei Monti Lepini, affluirono molti giovani che in precedenza avevano conseguito nelle scuole regionali l'attestato «B».

Vennero conseguiti molti brevetti «C» di volo a vela, ed anche considerevoli risultati sportivi con il superamento di vari primati soprattutto di durata, ma anche qualcuno di distanza.

Nel 1936 in occasione delle Olimpiadi di Berlino (alle quali per la prima volta ed a titolo sperimentale e dimostrativo, senza classifiche, venne ammesso il volo a vela), l'Aero Club d'Italia vi partecipò con una propria squadra capeggiata da Nannini e formata da giovani che si erano distinti fra gli allievi di Asiago e Sezze Romano. La partecipazione italiana fu molto propizia al progresso del nostro volo a vela. Una felice esperienza conseguente il confronto con i volovelisti di varie nazioni, ma soprattutto di quelli tedeschi, in sostanza con i migliori del mondo. E vi furono anche primati italiani: i giovani Angeloni, Ravizza e Caneppele effettuarono voli di oltre sei ore mentre Nannini stabilì il primato di quota e di guadagno di quota oltre lo slancio.

Dato il felice risultato dell'esperimento volovelistico di Berlino, il Comitato Olimpico Internazionale decise di inserire il volo a vela fra gli sport facoltativi delle Olimpiadi che si sarebbero dovute svolgere nel 1940 ad Helsinki. In tale previsione, dovendosi procedere alla scelta dell'aliante «olimpico» (in quanto tutti i partecipanti avrebbero dovuto valersi di un unico tipo) l'Aero Club d'Italia, su mandato della F.A.I., organizzò nel 1939 il concorso per la scelta di tale prototipo da riprodurre successivamente in serie a cura degli Aero Club Nazionali interessati.

Il concorso si svolse a Sezze Romano con la partecipazione di prototipi tedeschi, polacchi ed italiani e si concluse con un successo tecnico-organizzativo. La commissione internazionale, dopo esami a terra e prove in volo, prescelse il tedesco «Meise» che assunse la denominazione ufficiale di «OLIMPIA». Nella circostanza si distinsero anche alianti di progettazione e costruzione italiana (progettisti gli Ingg. Preti e Silva). Nel 1939 anche tutte le scuole Regionali di volo librato passarono all'Aero Club d'Italia conservando la loro caratteristica operativa e l'apporto del personale istruttore militare e la consulenza di Nannini, sino all'inizio del 1940.

Degno di menzione ricordare che nel solo 1939 vennero conseguiti ben 946 attestati «B» (mezzo di lancio il verricello) e 46 brevetti «C» di volo veleggiato (mezzo di lancio il traino con velivoli a motore). Vennero inoltre conseguite le prime prove d'insegna sportiva della F.A.I. e migliorati vari primati. In queste attività sportive si distinse in particolare il Capitano Adriano

Mantelli al quale va riconosciuto il merito di avere, con capacità pari ad inesauribile entusiasmo, raggiunto ottimi risultati tecnici, che con il passare del tempo, ha più volte migliorato. Anche nel campo delle costruzioni di alianti si riscontrarono buoni risultati.

Il dopoguerra trovò il parco del volo a vela italiano pressochè totalmente distrutto, ma non lo spirito dei volovelisti. Animati dall'antica passione si riunirono col proponimento di riprendere la loro prediletta attività, ma con carattere esclusivamente sportivo.

In un primo tempo costituirono una Federazione Italiana di Volo a Vela (F.I.V.V.), che successivamente venne sciolta con il passaggio dei suoi componenti al rinato Aero Club d'Italia. Date le critiche condizioni del paese la ripresa fu difficile e lenta, e con differenti impostazioni e finalità rispetto al volo a vela di anteguerra.

Nell'estate del 1950, a cura dell'Aero Club d'Italia, venne organizzato a Bolzano un raduno nazionale di volo a vela al quale partecipò un gran numero di volovelisti anziani e nuovi. Fu quello anche il concentramento dei pochi alianti risparmiati o ricostruiti dopo le distruzioni della guerra. In precedenza, in vari Club periferici, specialmente in Lombardia, Piemonte, Veneto ed Emilia, si svilupparono varie iniziative, si aprirono scuole, si effettuò una proficua opera di divulgazione e diffusione con l'organizzazione di settimane «avio-veliche» ricche di buoni e promettenti risultati, mentre si manifestò sempre più evidente l'indispensabile e diretto interessamento dell'Aero Club d'Italia. Il Presidente Ing. Manillo Zerbini, ne divenne un valido sostenitore e dal 1955 si iniziò per suo merito una politica volovelistica. Venne istituito l'ufficio Volo a Vela e rinnovata la commissione consultiva formata da volovelisti di provata esperienza, presieduta da Nannini. A sua volta l'aeronautica militare istituì una propria sezione di volo a vela affidata alla appassionata esperienza di Adriano Mantelli e provvide all'ordinazione di alianti biposto «Canguro», gran parte dei quali verranno in seguito ceduti in uso agli Aero Club, mentre Mantelli svolgeva intensa attività densa di risultati tecnici che contribuirono al miglioramento del nostro volo a vela, ed al suo progresso.

Su iniziativa della Commissione Volo a vela, l'Aero Club d'Italia istituì sull'aeroporto di Rieti la Scuola Centrale di volo a vela con corsi per il conseguimento del brevetto «C» e per tentativi di insegna sportiva. Divenuta in seguito «Centro Nazionale di volo a vela» questa organizzazione, beneficiando delle condizioni particolarmente favorevoli al volo a vela e della validissima opera di Plinio Rovesti, divenne in breve tempo un elemento di determinante importanza per il nostro volo a vela. Soprattutto preziosa l'opera di Rovesti già Direttore di una Scuola di volo regionale, e divenuto in seguito un esperto meteorologo alla scuola del celebre Prof. Georgi. Si deve a Rovesti, ai suoi insegnamenti verbali e scritti, gran parte del merito del progresso del nostro volo a vela, progresso non soltanto limitato alle finalità didattiche, ma soprattutto ai più impegnativi aspetti in campo sportivo.

In precedenza l'Aero Club d'Italia aveva partecipato, con una propria squadra e con il valido supporto del-

l'Aeronautica militare, ai Campionati mondiali di volo a vela di Madrid nel 1952, a Camphill (Gran Bretagna) nel 1954 ed a Saint Yan (Francia) nel 1956. I migliori risultati li ottenne Mantelli che si classificò al quarto posto nella categoria biposti a Madrid e al secondo posto, sempre fra i biposti, a Camphill. Fra un Campionato mondiale e l'altro, l'Aero Club d'Italia organizzò a Dobbiaco, nel 1953, con interessanti risultati, un «Corso di volo a vela alpino», al quale diede validissimo contributo Adriano Mantelli. Lo stesso aveva inoltre validamente contribuito alla formazione di nuovi piloti istruttori di volo a vela.

Meno fortunata, per un complesso di motivi la partecipazione italiana ai Mondiali del 1956. Ai Campionati mondiali del 1960 il nostro Silva si piazzò ad un onorevole 8° posto, in classe «standard» su 35 concorrenti, mentre a quelli del 1963 in Argentina Leonardo Brigliadori, pur con un aliante di caratteristiche inferiori nei confronti di quelli dei concorrenti stranieri, ottenne un ottimo 4° posto, sempre in classe «standard», su 38 concorrenti. Squadre dell'Ae.C.I. parteciparono in seguito con alterne fortune a tutte le successive edizioni dei campionati mondiali. Anche se i risultati sportivi non furono quelli desiderati è indubbia la utilità, ai fini del miglioramento tecnico del nostro volo a vela, di tali, per quanto onerose, partecipazioni.

Per quanto si riferisce alle competizioni nazionali, occorre ricordare che date le condizioni del volo a vela italiano in quanto a persone e a materiale, soltanto nel 1957 venne considerato maturo il tempo per organizzare una competizione nazionale retta da un Regolamento analogo a quello dei mondiali. La prima competizione con tutti i predetti requisiti ebbe carattere sperimentale e si concluse con successo dimostrando la raggiunta maturità dell'ancora piccolo volo a vela italiano.

Vi parteciparono 13 alianti. I risultati furono più che soddisfacenti dimostrando ch'era tempo per organizzare i Campionati nazionali. La prima edizione si ebbe nel 1958 e, salvo che negli anni 1960 e 1965, si svolse tutti gli anni a Rieti con un crescendo di partecipanti dai 18 del 1953 ai 98 del 1975, ai 95 del 1977.

A questi incrementi numerici corrisposero, ad ogni edizione, sensibili progressi tecnico-sportivi ed organizzativi. Per queste loro apprezzate caratteristiche i Campionati italiani, ai quali hanno partecipato ad ogni edizione diversi piloti stranieri tutti di classe internazionale, acquistarono un considerevole prestigio nel mondo del volo a vela, al quale contribuiscono decisamente anche l'ambiente geografico e la varietà di situazioni favorevoli a voli veleggiati di alta qualità.

Naturalmente, anche a cura di Aero Club periferici vengono attuate da anni competizioni volovelistiche, talune di considerevole importanza, che hanno poi nei Campionati l'elemento di conclusione dell'annata sportiva.

Negli anni scorsi ed anche attualmente la politica dell'Aero Club d'Italia in favore del volo a vela si caratterizza: nell'incoraggiamento materiale in favore dei giovani sotto forma di contributi per il conseguimento del brevetto e per il conseguimento delle insegne sportive dell'F.A.I., nella organizzazione dei Campionati na-

zionali, nella partecipazione ai Campionati mondiali.

Per quanto si riferisce alla politica del materiale, va ricordata l'assegnazione, a particolari favorevoli condizioni, di aviorimesse a quei Club che ne avevano urgente necessità. Sin dal 1955 l'Aero Club d'Italia, su proposta della Commissione di volo a vela si approvvigionò, a varie riprese, di differenti tipi di alianti (Passero ed M. 100), che vennero poi ceduti a particolari condizioni, sino a meno del 50% del loro prezzo di acquisto, agli Aero Club locali. Analoghe facilitazioni vennero adottate per la fornitura di paracadute. Successivamente, esaurita la serie degli M. 100 si provvide con l'assegnazione di contributi ai Clubs per il libero acquisto di alianti e motoalianti. Più recentemente nel quadro del «Piano pluriennale per il rinnovamento della flotta» sono stati adottati provvedimenti che, seppure differenti nella forma, ricordano quelli già citati e adottati per il volo a vela a cominciare dal 1955.

I provvedimenti attualmente in atto prevedono una forma di cessione «leasing» per il 50% del prezzo degli alianti. L'importante operazione non mancherà di produrre sensibili vantaggi al nostro volo a vela la cui consistenza in praticanti, neo brevettati e in materiali è in sensibile, ma non del tutto soddisfacente, incremento. Esistono tuttavia favorevoli prospettive per il prossimo futuro con l'affermarsi di nuove generazioni di piloti ed anche sotto l'aspetto tecnico, con la proficua opera dell'Aero Club Volovelistico Centrale, sull'aeroporto di Rieti. Gli «stages» e le gare minori, oltre ai campionati, organizzati su mandato dall'Ae.C.I. da quell'Aero Club, hanno dato sinora ottimi risultati ricchi di buone premesse per l'avvenire del nostro volo a vela.

Gli Aero Clubs federati che svolgono attività di volo a vela, taluni esclusivamente volovelistici come lo indica la denominazione sociale, sono i seguenti: Aero Club di Torino, Aero Club Fulvio Padova - Novi Ligure, Aero Club di Aosta, Aero Club Volovelistico Alta Lombardia (Varese), Aero Club Volovelistico Milanese (Alzate Brianza), Aero Club Volovelistico Alpino (Valbrembo Bergamo), Aero Club di Cremona, Aero Club di Bolzano, Aero Club di Trento, Aero Club di Vicenza, Aero Club di Padova, Aero Club di Trieste, Aero Club di Parma, Aero Club di Bologna, Aero Club Volovelistico Padano (Ferrara), Aero Club di Lucca, Aero Club di Perugia, Aero Club di Foligno, Aero Club di Roma, Aero Club dell'Aquila.

Come si avverte dal suddetto elenco al disotto del parallelo di Roma non esistono Aero Club che svolgano attività di volo a vela.

Il fenomeno non è sottovalutato dall'Ae.C.I. che non mancherà di svolgere una propria azione per promuovere anche al sud l'inizio di attività volovelistiche. Non si nascondono tuttavia serie difficoltà di vario ordine: finanziario, umano, organizzativo ed anche di ambiente geografico.



Gli Aeroclubs in Italia

Alessandria

V.le Milite Ignoto - Tel. (0131) 62828
15100 ALESSANDRIA

Ancona

Aeroporto - Tel. (071) 500442
60100 FALCONARA MARITTIMA (AN)

Aosta

Aeroporto regionale «C. Gex» - Tel. (0165) 2442
11100 St. Cristophe (AO)

Arezzo

Aeroporto «Molin Bianco» - Via F. Baracca
Tel. (0575) 351279 - 21688
52100 AREZZO

Bari

Aeroporto Palese - Tel. (080) 320443
72121 BARI

Belluno

Aeroporto - Tel. (0437) 22905
32100 BELLUNO

Bergamo

Aeroporto «A. Locatelli» - Tel. (035) 297062
24050 ORIO AL SERIO (BG)

Biella

Aeroporto - Tel. (015) 21167
13060 VERGNASCO (VC)

Bologna

Via dell'Aeroporto, 38 - Tel. (051) 400337
40132 BOLOGNA

Bolzano

Aeroporto - Tel. (0471) 940165
39050 S. GIACOMO DI LAIVES (BZ)

Brescia

Via X Giornate, 41 - Tel. (030) 51226
25100 BRESCIA

Brindisi

Aeroporto Civile (campo di volo)
Tel. (0831) 26079 - Via Regina Margherita, 16 (uffici)
72100 BRINDISI

Cagliari

Aeroporto civile Elmas - Casella Postale 37
Tel. (070) 283691 int. 558
09100 CAGLIARI

Capua

Aeroporto «O. Salomone» - Via Brezza
Tel. (0823) 961124
81043 CAPUA

Carpi

Aeroporto - Via Grilli, 5 A - Tel. (059) 661844
41012 BUDRIONE DI CARPI (MO)

Casale Monferrato

Aeroporto «F. Cappa»
Strada Stat. Alessandria - Tel. (0142) 2556
15033 CASALE MONFERRATO

Catania

Aeroporto Fontanarossa
Tel. (095) 348179 - 341027 - 348948
95121 CATANIA

Centrale volo a vela

Aeroporto Rieti - Tel. (0746) 43127
02100 RIETI

Como

V.le Massenzio Masia, 44 - Tel. (031) 559882
22100 COMO

Cremona

Aeroporto Migliaro - Via Bergamo - Tel. (0372) 31555
26100 CREMONA

Cuneo

Aeroporto - Tel. (0172) 74132
12040 LEVALDIGI (CN)

Ferrara

Aeroporto - Tel. (0532) 91655
44100 FERRARA

Firenze

Aeroporto Civile Peretola - Tel. (055) 370313
50145 FIRENZE

Foggia

Aeroporto «G. Lisa» - Tel. (0881) 76106
71100 FOGGIA

Foligno

Via dell'Aeroporto - Tel. (0742) 670201
06034 FOLIGNO

Forlì

Aeroporto - Casella Postale 91 - Tel. (0543) 780242
47100 FORLÌ

Genova

Aeroporto «C. Colombo» - Tel. (010) 479702 - 479652
16100 GENOVA SESTRI

Gorizia

Aeroporto - Via Trieste, 300 - Tel. (0481) 2462
34170 GORIZIA

L'Aquila

Aeroporto Preturo - Casella Postale, 23
Tel. (0862) 64113
67100 L'AQUILA

Latina

P.zza del Popolo, 27 - Tel. (0773) 499806
04100 LATINA

Lecce

Via degli Ammirati, 7 - Tel. (0832) 26518
73100 LECCE

Lodi

Aeroporto Vigarolo
20070 BORGHETTO LODIGIANO (MI)

Lucca

Aeroporto - Tel. (0583) 35148
55012 TASSIGNANO (LU)

Lugo di Romagna

Via Garibaldi, 62 - Tel. (0545) 23338
48022 LUGO DI ROMAGNA

Marina di Massa

Aeroporto - Via Intercomunale, 1 - Tel. (0585) 309088
54037 MASSA CINQUALE

Milano

Aeroporto - Tel. (02) 9201625
20091 BRESSO (MI)

Modena

Casella Postale Modena Centro 238
Tel. (059) 389090
41100 MODENA

Napoli

Aeroporto Capodichino - Tel. (081) 449928
80100 NAPOLI

Oristano

Corso Umberto I, 30
09025 ORISTANO

Padova

Via Sorio, 89 - Tel. (049) 25699
35100 PADOVA

Palermo

Aeroporto Boccadifalco - Tel. (091) 421488
90100 PALERMO

Parma

Aeroporto «N. Palli»
Via Cremonese - Tel. (0521) 90204
43100 PARMA

Perugia

P.zza della Libertà, 13 - Tel. (075) 393279
06100 PERUGIA

Pesaro

V.le della Vittoria, 161 - Tel. (0721) 33214
61100 PESARO

Pescara

Aeroporto - Via Tiburtina - Tel. (085) 52055
65100 PESCARA

Ravenna

Casella Postale, 230 - Tel. (0544) 497644
48100 RAVENNA

Reggio Calabria

Aero Club dello Stretto
Casella Postale 105 - Tel. (090) 718108
98100 MESSINA

Reggio Emilia

Via Vertoiba, 1 - Tel. (0522) 33237
42100 REGGIO EMILIA

Rimini

Aeroporto Civile Miramare
Via Flaminia - Tel. (0541) 33301
47045 MIRAMARE DI RIMINI

Roma

Aeroporto dell'Urbe - Via Salaria, 825
Tel. (06) 8120290 - 8120297 - 8120307
00199 ROMA

Rieti

Aeroporto di Rieti
02100 RIETI

Salerno

C.so Garibaldi, 47 - Tel. (089) 231193
84100 Salerno

San Remo

Via Gioberti, 39 - Tel. (0184) 80371
18038 SAN REMO

Sarzana

c o Camera Commercio I.A.A.
Aeroporto Luni - Sarzana - Tel. (0187) 61570
19100 LA SPEZIA

Sassari

Via Mazzini, 1 - Tel. (079) 36100 - 975389
int. 131 (aeroporto)
07100 SASSARI

Savona

Aeroporto - Tel. (0182) 58919
17038 VILLANOVA DI ALBENGA

Siena

Aeroporto - Tel. (0577) 314255
53100 AMPUGNANO SOVICILLE

Torino

Strada Berlia 500 - Tel. (011) 790916
10146 TORINO

Trento

Aeroporto Loc. Mattarello
Casella Postale 256 - Tel. (0461) 945265
38100 TRENTO

Treviso

Via Noalese, 63 - Tel. (0422) 43820
31100 TREVISO

Trieste

Via Fabio Severo, 6 - Tel. (040) 62107
34133 TRIESTE

Udine

Aeroporto Campoformido - Tel. (0432) 208421
33037 PASIAN DI PRATO

Varese

P.zza Monte Grappa - c o E.P.T.
Tel. (0332) aerop. Venegono 864128
21100 VARESE

Venezia

Aeroporto S. Nicolò - Tel. (041) 760808 - 761124
30100 VENEZIA LIDO

Vercelli

Aeroporto «Carlo del Prete» - Tel. (0161) 53791
13100 Vercelli

Vergiate

Aeroporto SIAI-Marchetti
Via Roma, 27 - Tel. (0331) 946151
21029 VERGIATE

Verona

Aeroporto Boscomantico - Tel. (045) 563200
37100 VERONA

Vicenza

Aeroporto - Via S. Antonino, 59 - Tel. (0444) 39079
36100 VICENZA

Viterbo

P.zza dei Caduti, 16 - Tel. (0761) 30628 - 35951 aerop.
01100 VITERBO

Voghera

Casella Postale 44 - Tel. (0383) 91500
27058 VOGHERA

Volovelistico Alpino

Via Marconi, 11 - Tel. (035) 610625 - 610725
24030 VALBREMBO (BG)

Volovelistico Alta Lombardia

Aeroporto «Paolo Contri» - Tel. (0332) 233394
21100 CALCINATE DEL PESCE (VA)

Volovelistico «Fulvio Padova»

Aeroporto - Tel. 0143) 71898
15067 NOVI LIGURE

Volovelistico Ferrarese

Aeroporto Aguscello
Via Prato delle Donne - Tel. (0532) 61880
44100 FERRARA

Volovelistico Milanese

Aeroporto - Tel. (02) 9201632
20091 BRESSO (MI)



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

ATTENZIONE!

Volevamo utilizzare questo spazio per piangere sul nostro perenne disavanzo finanziario, invocando aiuto.

Per vostro sollievo, preferiamo utilizzarlo per invitarvi a volerci inviare delle fotografie a vostro giudizio utilizzabili per la copertina. Grazie.

LA REDAZIONE