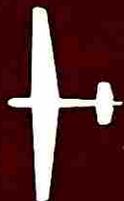


VOLO A VELA

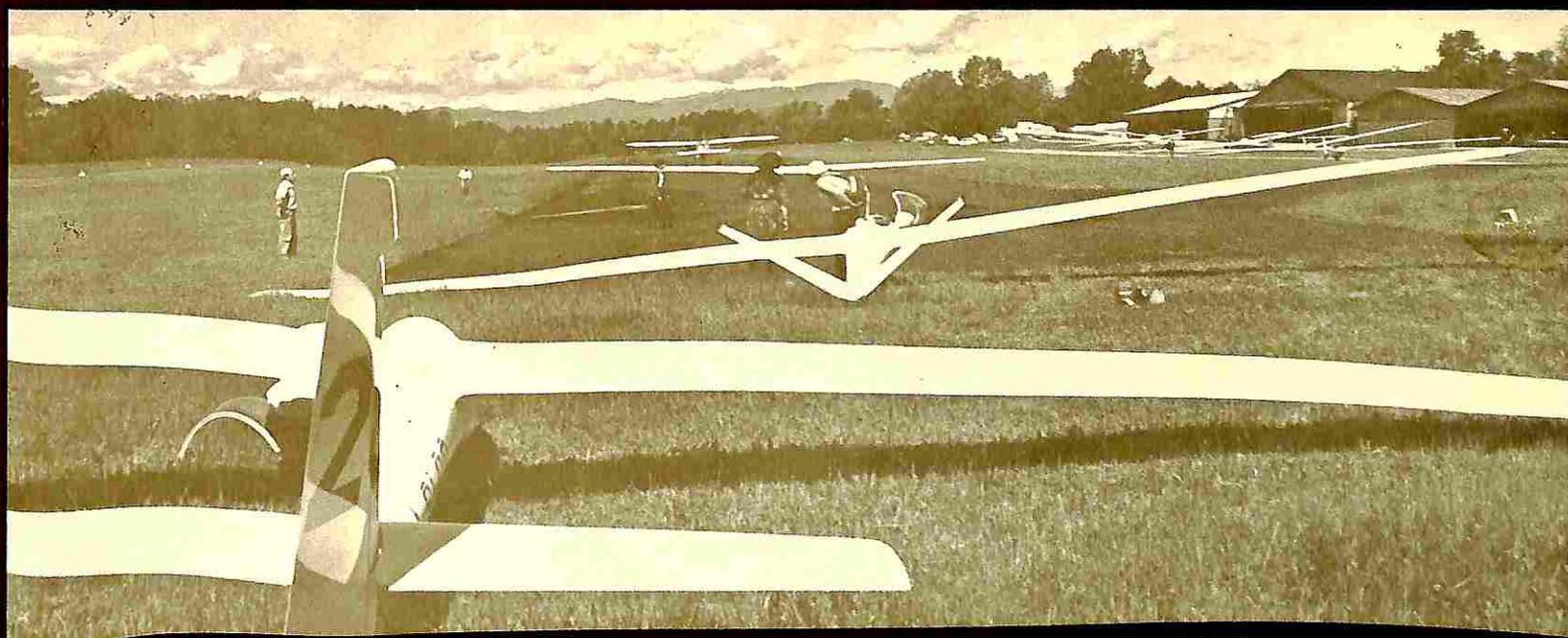


LA RIVISTA
DEI VOLOVELISTI
ITALIANI

NOVEMBRE - DICEMBRE 1980
N. 143



10 DICEMBRE 1980



10 DICEMBRE 1980

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.

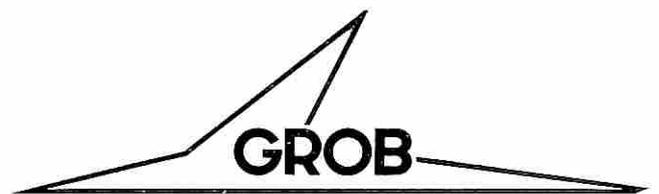
SELORG
Servizi Elaborazione e
Organizzazione srl

Noverasco - Opera (Milano)
Via Enrico Fermi, 3/5/7



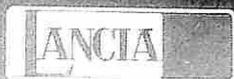
GROB G 103

Twin II



Rappresentante ufficiale:

GLASFASER ITALIANA s. r. l.
Aeroporto Valbrembo
Via Locatelli, 1 - 24030 Valbrembo (BG)
Tel. 035-612617



automobili di precisione



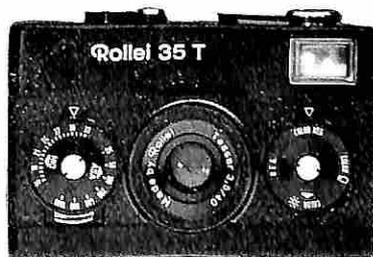
photo by A. Pronzati

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

Alexander Schleicher

Segelflugzeugbau

D-6416 Poppenhausen an der Wasserkuppe

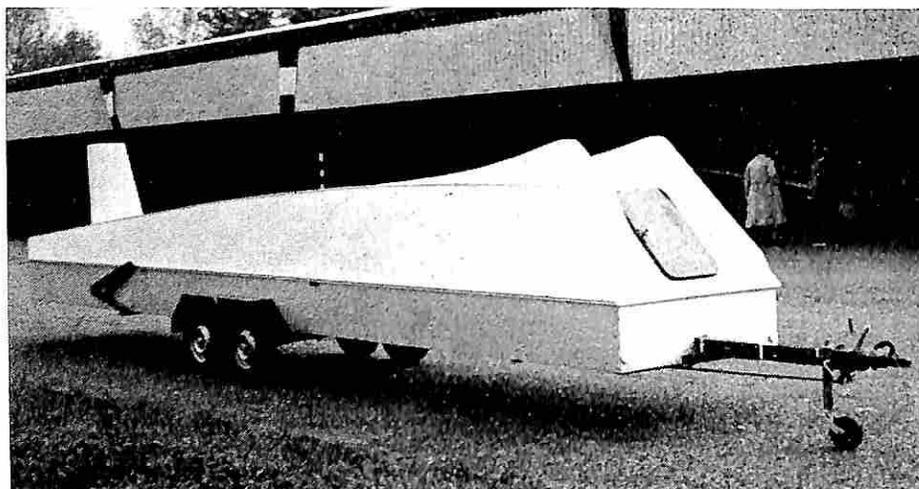


ASW 19

Monoposto
da competizione
Classe Standard FAI

Rimorchio trasporto aliante

(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 - 47.02.768**

Officina qualificata e certificata per riparazione e revisione aliante in legno, metallo e vetroresina. Servizio ricambi per aliante e motoaliante SCHLEICHER.

Strumentazione PZL e WINTER, apparati radio DITTEL e BECKER.

Le Redazioni Territoriali ed i corrispondenti dai campi di volo

- TORINO** : per la Valle d'Aosta, il Piemonte e la Liguria
Direzione : Emilio Tessera Chiesa - Via Puccini, 25 - 10045 PIOSSASCO - TO
Danilo Spelta - Corso M. d'Azeglio, 118 - 10126 TORINO
Segreteria : Guido Lucco - c/o Ae.C. Torino, Strada Berlia - TORINO
(tel. 011/286515)
Corrispondenti da:
TORINO :
AOSTA : Roberto Martinet - Via Farinetti, 11 - 10010 CASCINETTE D'IVREA - TO
LEVALDIGI : Giuseppe Caimotto - Via Leoncavallo, 57/B - 10154 TORINO
NOVI LIGURE : Marciano Capanera - Via La Spezia, 9/2 - 16149 SAMPIERDAR. - GE
- COMO** : per la Lombardia e diversi
Direzione : Francesco Scavino - Via Partigiani, 30 - 22100 COMO
Segreteria : Patrizia Golin - Viale F.lli Rosselli, 17 - 22100 COMO
(tel. 031/558437)
Corrispondenti da:
ALZATE : Giancarlo Maestri - fraz. Nobile - 22046 MONGUZZO - CO
Andrea Strata - Via Teocrito, 25 - 20128 MILANO
CALCINATE : Liliana e Vittorio Colombo - Via Redipuglia, 3 - 21052 BUSTO A. - VA
Paolo Fraenza - Via Mazzini, 40 - 21052 BUSTO A. - VA
CREMONA : Santino Arcari - Piazza IV Novembre, 7 - 26100 CREMONA
Pietro Bolzoni - Via Dante, 109 - 26100 CREMONA
VALBREMBO : Sergio Capoferri - Via Pradello, 2 - 24100 BERGAMO
Pino Brugali - Aeroporto - 24030 VALBREMBO - BG
PARMA : Emilio Pastorelli - Via Roma, 52 - 20073 CODOGNO - MI
LUCCA : Renato Carmassi - Via Pisana, 119/G - 55100 LUCCA
- VICENZA** : per il Veneto, l'Alto Adige ed il Friuli
Direzione : Smilian Cibic - Via Napoli, 29 - 36100 VICENZA
Segreteria : Piergiorgio Ellero - Via Elmas, 2 - 36030 CALDOGNO - VI
(tel. 0444/42114)
Corrispondenti da:
VICENZA e THIENE : Piergiorgio Ellero - Via I. Pindemonte, 3 - 36100 VICENZA
PADOVA : Sergio Marchetti - GVP «Calandrin» - Via Sorio - 35100 PADOVA
ASIAGO :
BELLUNO :
TRENTO : Vittorio Cerbaro - Corso Buonarroti, 13 - 38100 TRENTO
Giorgio Galetto - Viale Trento, 18 - 38052 CALDONAZZO - TN
BOLZANO : Giorgio Weber - Via Collina, 29 - 39018 TERLANO - BZ
VIPITENO : Mirko Baldessari - fraz. Tunes - 39049 VIPITENO - BZ
TRIESTE :
UDINE : Bruno Tullio - Via Casali Tullio, 2 - 33010 CASSACCO - UD

- BOLOGNA** : **per l'Emilia Romagna e la Toscana**
- Direzione : Sandro Serra - Via dei Colli, 45 - 40136 BOLOGNA
 Segreteria : Sergio Candini - Via A. Bondi, 51 - 40138 BOLOGNA
 (tel. 051/307909)
- Corrispondenti da:
- BOLOGNA : { Enzo Stanzani - Via del Lido, 88 - 40133 CASALECCHIO - BO
 MODENA : { (tel. 051/571131)
 REGGIO E. : {
 FERRARA : Giorgio Villani - Via Borgoleoni, 79 - 44100 FERRARA
 Francesco Borghi - Via Algeria, 29 - 44100 FERRARA
- ROMA** : **per l'Italia Centrale, Meridionale e le Isole**
- Direzione : Mario Ferrari - Via Laurentina, 563 - 00143 ROMA
 Segreteria : Anna Pompili - Via Spurio Cassio, 3 - 00174 ROMA
 (tel. 06/7480760)
- Corrispondenti da:
- GUIDONIA : Giancarlo Faraoni - Piazza Minucciano, 12 - 00139 ROMA
 Pietro Pompili - Via Spurio Cassio, 3 - 00174 ROMA
- L'AQUILA : Ferruccio Zecca - c/o AeroClub C.P. 23 - 67100 L'AQUILA
 FOLIGNO : Alberto Filippucci - c/o AeroClub C.P. 180 - 06034 FOLIGNO - PG
 PESCARA :
 VITERBO : A. Filippini - c/o AeroClub - Aeroporto di VITERBO 01100
 FOGGIA : Gaetano Pecorella - Via G. Calvanese, 45 - 71100 FOGGIA
 PALERMO : Willy Ribolla - c/o AeroClub - Aer. Bocca di Falco - 90100 PALERMO
 RIETI :
 per l'ACCVV : Willy Marchetti - Viale degli Oleandri - 05100 TERNI
 Dario Laureti - c/o ACCVV - Aeroporto di RIETI 02100
 per il GVA : Luca Urbani - Via Eupoli, 90 - 00124 CASAL PALOCCO - ROMA
- LUGANO** : **per l'Estero**
- Direzione : Gino Albonico - GIRAIR S.A. - Via Aeroporto - 6982 AGNO - CH
 (tel. 091/593012 - Telex 73274)

Sollecitiamo i disponibili alla buona volontà perchè si mettano in contatto con la Redazione Territoriale pertinente affinchè si possa avere un amico, un collaboratore - anche un critico ovviamente - su ogni campo di volo.



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

NOVEMBRE - DICEMBRE 1980

N. 143

COMITATO REDAZIONALE:

Lorenzo Scavino, direttore
Smilian Cibic, vicedirettore
Alessandro Lanzi
Attilio Pronzati
Plinio Rovesti
Sandro Serra
Emilio Tessera Chiesa

segreteria:

Paola Bellora

PROVE IN VOLO:

Walter Vergani

INVIATO SPECIALE:

Antonino Desti

CORRISPONDENTI:

FAI - CIVV

Piero Morelli

GERMANIA OCC.

Pierluigi Duranti

STATI UNITI

Mario Piccagli

PUBBLICITA':

Folco Stagi

REDAZIONE e AMMINISTRAZ.

Aeroporto «Paolo Contri»
Calcinate del Pesce - VARESE
Tel. 0332/310073 - CAP 21100
Codice Fiscale 00581360120

ABBONAM. PER ANNO SOLARE

pubblicazione bimestrale

ITALIA

cumulativo	L. 15.000
individuale	L. 25.000
sostenitore	L. 50.000

ESTERO

ordinario	\$ 30
-----------	-------

UNA COPIA	L. 5.000
-----------	----------

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

E' permessa la riproduzione,
quando non espressamente vie-
tata, purchè si citi la fonte.
Arti Grafiche Camagni - Como

DIRETTORE RESPONSABILE:

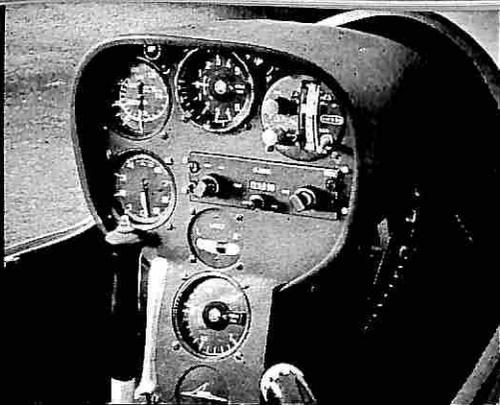
Lorenzo Scavino

SOMMARIO:

Il Centro Studi Volo a Vela Alpino ha vent'anni	255
10.12.1930 - 10.12.1980: 50 anni di attività dei volovelisti varesini	257
Aeronautica Macchi	279
C.A. Giovanni Agusta	281
Caproni Vizzola	283
Siai Marchetti	285
Alla Wasserkuppe, sessant'anni dopo	289
Come prese avvio il veleggiare	295
Volo a Vela al servizio dei volovelisti	301
Tabelle dei records al 30.9.1980	303
Note sui 17.mi Campionati del Mondo	305
Osservazioni sul regolamento dei Campionati Italiani	306
23° Briefing delle Due Torri	308

IN COPERTINA:

1930: la cima del Campo dei Fiori - 1980: La pista d'involo di Calcinate del Pesce



Becker AR 2008/25
in versione normale su di un Astir

Becker AR 2008/25

L'apparato VHF-COMM su misura
per ogni aliante

L'apparato VHF-COMM di grande affidabilità
con 720 canali spazati 25 KHz.

I maggiori fabbricanti di aliante predispongono i loro
cruscotti di serie per gli apparati radio AR 2008/25



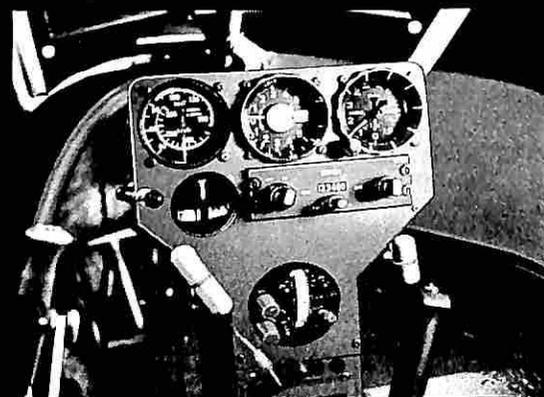
Becker AR 2008/25
in versione stretta su di un Mosquito



Becker AR 2008/25
in versione normale su di un Nimbus II



Becker AR 2008/25
in versione stretta su di un DG-200



Becker AR 2008/25
in versione normale su di un LS 3a

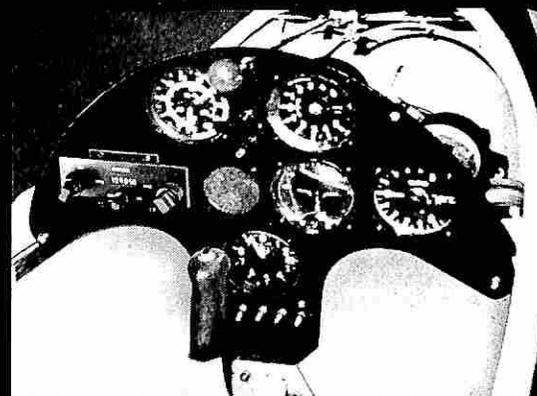
L'apparato AR 2008/25 è una ricetrasmittente di elevate prestazioni della serie Becker COMM-2000, realizzato in tre versioni con frontale diverso, disponibile anche in posizione verticale.

Le normali batterie di bordo garantiscono una autonomia di almeno 30 h.

La potenza di uscita è di 2-3 Watt, mentre una grande sensibilità in ricezione, permette l'ascolto di emittenti lontane o di bassa potenza.

Predisposto di serie per l'interfono.

Prezzo concorrenziale. Garanzia due anni.



Becker AR 2008/25
in versione stretta su di un ASW-17

BECKER
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

BECKER Flugfunkwerk GmbH-Werk
Postfach 1980 - Niederwaldstrasse 20
D-7550 RASTATT

Rappresentante per l'Italia:
GLASFASER ITALIANA S.R.L.
Via delle Ghiaie, 3
24030 VALBREMBO

Assistenza Tecnica:
GENAVE ITALIANA
Via Agruzzo, 4
39100 BOLZANO

ACCESSORI FORNITI A RICHIESTA



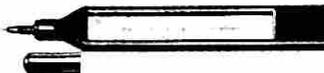
DERIVATORE PER CORRENTE CONTINUA
 Mod. SH/150 portata 150 A Mod. SH/30 portata 30 A
 Mod. SH/4 portata 150 A Mod. SH/3 portata 30 A



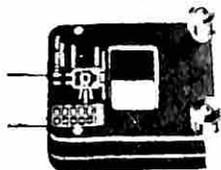
PUNTALE ALTA TENSIONE
 Mod. VC5 portata 25.000 Vc.c.
 Mod. VC6



CELLULA FOTOELETTRICA
 Mod. L1/N campo di misura da 0 a 20.000 LUX
 Mod. L2



TERMOMETRO A CONTATTO
 Mod. T1/N campo di misura da -25° + 250°

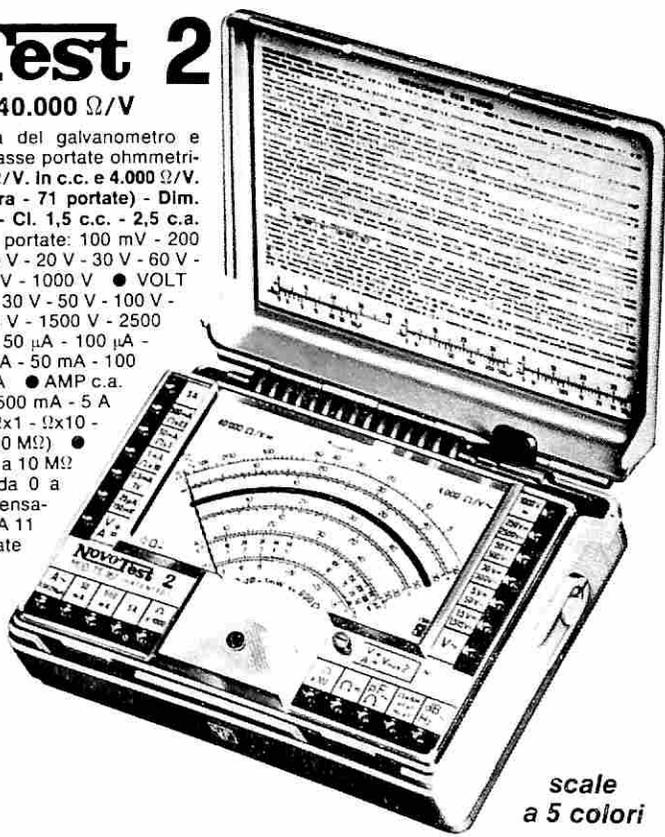


**RIDUTTORE
 CORRENTE
 ALTERNATA**
 Mod. TA5/N
 portata 25 A -
 50 A - 100 A -
 200 A

NovoTest 2

20.000 Ω/V - 40.000 Ω/V

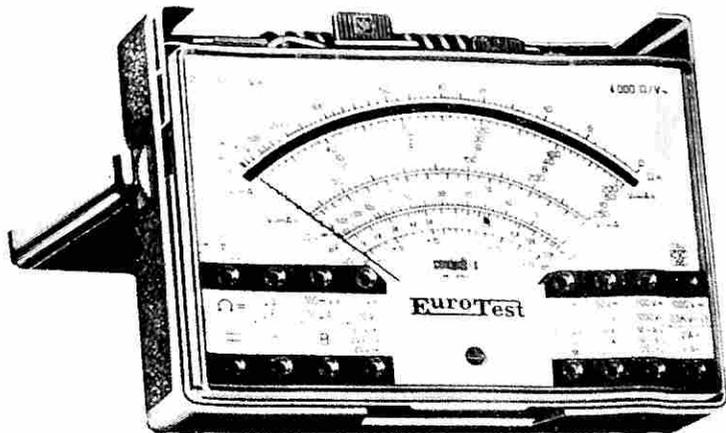
(Con protezione elettronica del galvanometro e fusibile di protezione sulle basse portate ohmmetriche). **Mod. TS 141 - 20.000 Ω/V. in c.c. e 4.000 Ω/V. in c.a. - (10 Campi di misura - 71 portate) - Dim. 150x110x46 - Peso gr. 600 - Cl. 1,5 c.c. - 2,5 c.a. norme CEI.** ● VOLT c.c. 15 portate: 100 mV - 200 mV - 1 V - 2 V - 3 V - 6 V - 10 V - 20 V - 30 V - 60 V - 100 V - 200 V - 300 V - 600 V - 1000 V ● VOLT c.a. 11 portate: 1,5 V - 15 V - 30 V - 50 V - 100 V - 150 V - 300 V - 500 V - 1000 V - 1500 V - 2500 V ● AMP. c.c. 12 portate: 50 μA - 100 μA - 0,5 mA - 1 mA - 5 mA - 10 mA - 50 mA - 100 mA - 500 mA - 1 A - 5 A - 10 A ● AMP c.a. 4 portate: 250 μA - 50 mA - 500 mA - 5 A ● OHMS 6 portate: Ωx0,1 - Ωx1 - Ωx10 - Ωx100 - Ωx1K - Ωx10K (0 a 100 MΩ) ● REATTANZA 1 portata: da 0 a 10 MΩ ● FREQUENZA 1 portata: da 0 a 50 Hz e da 0 a 500 Hz (condensatore esterno) ● VOLT USCITA 11 portate ● DECIBEL 6 portate ● CAPACITÀ 4 portate.



scale a 5 colori

EuroTest

20.000 Ω/V



(Con protezione elettronica del galvanometro e fusibile di protezione sulle basse portate ohmmetriche). **Mod. TS 210 - 20.000 Ω/V. in c.c. e 4.000 Ω/V. in c.a. - (8 Campi di misura - 39 portate) - Dim. 138x106x42 - Peso gr. 400 - Cl. 2 c.c. - 3 c.a. norme CEI.** ● VOLT c.c. 6 portate: 100 mV - 2 V - 10 V - 50 V - 200 V - 1000 V ● VOLT c.a. 5 portate: 10 V - 50 V - 250 V - 1000 V - 2500 V ● AMP. c.c. 5 portate: 50 μA - 0,5 mA - 5 mA - 50 mA - 2 A ● AMP. c.a. 4 portate: 1,5 mA - 15 mA - 150 mA - 6 A ● OHMS 5 portate: Ωx1 - Ωx10 - Ωx100 - Ωx1 K - Ωx10K (0 a 100 MΩ) ● VOLT USCITA 5 portate: 10 V - 50 V - 250 V - 1000 V - 2500 V ● DECIBEL 5 portate ● CAPACITÀ 4 portate.

RAPPRESENTANTI E DEPOSITI IN ITALIA:

AGROPOLI (Salerno) - Chiarl Arcuri Miglino - Via De Gasperi, 56 - BARI - Biagio Grimaldi - V.le De Laurentis, 23 - BOLOGNA - P.I. Sibani Attilio - Via Zanardi, 2/10 - CATANIA - Elettrosicula - Via A. Cadamosto, 17 - ANCONA - P.I. Carlo Giongo - Via Nenni, 5 - FIRENZE - Dr. Alberto Tiranti - Via Frà Bartolomeo, 38 - NAPOLI - Severi Gianfranco - C.so A. Lucci, 56 - GENOVA - P.I. Conte Luigi - Via P. Salvago, 18 - Mag. Piazza Dante, 1/r - MILANO - Presso nostra sede - Via Gradisca, 4 - PESCARA - GE-COM - Via Arrone, 7 - ROMA - Dr. Carlo Riccardi - Via Amatrice, 15 - RONCAGLIA (Padova) - P.I. Righetti Alberto - Via Marconi, 165 - NICHELINO (Torino) - ARME s.n.c. di Aceto & Mariella - Via Colombetto, 2 - NUORO - ELETTORAPPRESENTANZE s.d.f. di Ortu ● Migliocchetti - Via Lombardia, 10/12



20151 Milano ■ Via Gradisca, 4 ■ Telefoni 30.52.41/30.52.47/30.80.783



alfa

20.000 Ω/V

(Protezione totale di tutti i circuiti). **Mod. TS 250 - 8 Campi di misura - 32 Portate - Dim. 105x120x42 - Peso gr. 320 - 20.000 Ω/V = 4.000 Ω/V ~ (precisione 2% = 3% ~) Norme CEI.** ● VOLTS = 100 mV - 2 V - 5 V - 50 V - 200 V - 1000 V ● VOLTS ~ 10 V - 25 V - 250 V - 1000 V ● AMPS = 50 μA - 0,5 mA - 10 mA - 50 mA - 1 A ● AMPS ~ 1,5 mA - 30 mA - 150 mA - 3A ● OHMS Ωx1 - Ωx100 - Ωx1 K ● VOLTS OUTPUT 10 V ~ - 25 V ~ - 250 V ~ - 1000 V ~ ● DECIBELS 22 dB - 30 dB - 50 dB - 62 dB ● CAPACITY from 0 to 50 μF - from 0 to 500 μF (alimentazione batteria interna).

PROTEZIONE TOTALE!!!



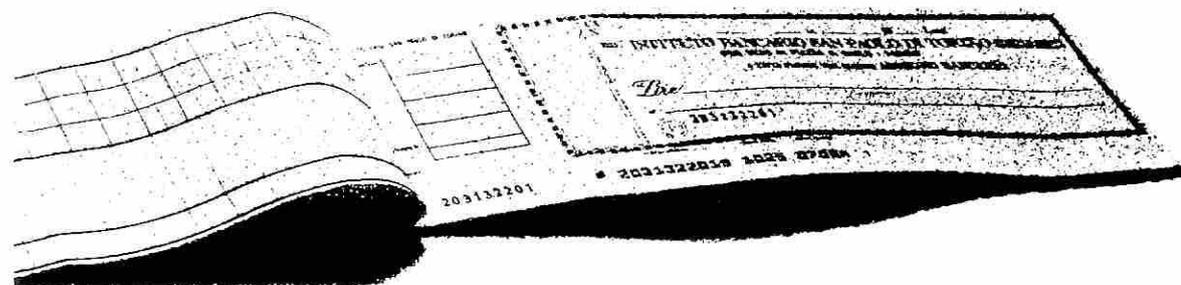
IN VENDITA PRESSO TUTTI I MAGAZZINI DI MATERIALE ELETTRICO E RADIO TV



sanpaolo UP

al Sanpaolo
un conto corrente
su misura

per permettere
a ciascun cliente di trovare una valida e immediata risposta
ad ogni suo specifico problema. Un conto corrente con qualcosa in più:
il tuo conto corrente.



**ISTITUTO BANCARIO
SAN PAOLO DI TORINO**

IL CENTRO STUDI VOLO A VELA ALPINO HA VENT'ANNI

Vent'anni sono un quarto di vita e per noi quelli più belli.

Quando nell'autunno del 1959 ho portato in volo su un Canguro, per la sua prima volta in aliante, Giorgio Orsi, non immaginavo certo di contribuire, inconsapevolmente, a gettare le basi della più importante trasformazione del volo a vela italiano. Il suo entusiasmo non mi era sembrato diverso da quello di chi vola la prima volta: una fiamma che si accende la domenica e si spegne il lunedì. Raramente sono stato così contento di sbagliarmi. Il seguito ci ha sorpresi tutti, eravamo addirittura stupiti dalle nuove idee e dai programmi che superavano ogni nostra più rosea ed ideale aspettativa: il primo Bocian, i Mucha, gli M.100, gli Skylark e poi altri ancora. Si era accesa la miccia del più grosso personaggio del volo a vela italiano moderno. L'accoppiata Adele e Giorgio Orsi ha voluto il volo a vela e lo ha realizzato in ogni forma e grado, dalle strutture, alle vittorie nei Campionati Italiani, ai records mondiali.

Il 31 luglio 1960 a Varese, nello studio del notaio Zanzi, che ne diventava il primo Presidente, veniva fondato il Centro Studi del Volo a Vela Alpino. Erano presenti: Adele Orsi, Giorgio Orsi, Casagrande Mario, Pronzati Attilio, Bazzocchi Ermanno, Giusti Guglielmo, Baldisserri Sergio, Trecchi Aldo; mancava Umberto Bertoli, allora militare, che era stato sin dall'inizio l'anello di congiunzione tra casa Orsi ed i volovelisti di Vergiate. A dirigere il Centro veniva chiamato Plinio Rovesti. Il seguito è stata la realizzazione di Calcinate, primo aeroporto unicamente volovelistico che iniziava la sua attività nel settembre 1961. Dall'aeroporto di Calcinate è iniziato un sistematico e intenso sondaggio delle possibilità volovelistiche lungo tutto l'arco delle Alpi. I nostri entusiasmi, stimolati e ordinati dai grandi piloti stranieri che sin dall'inizio sono stati ospiti fra noi ci hanno permesso di passare dai primi timidi successi ad una serie di voli impegnativi che hanno portato al sorvolo di tutte le Alpi, dalla Francia alla Jugoslavia.

Ricordiamo, fra i polacchi, Wielgus, il tedesco Gioacchino Kalckreuth, amico carissimo, l'umile ed instancabile italo-francese Bertoncelli e, primo fra tutti, il francese Roger Biagi che per il Centro Alpino di Calcinate non è stato solo un istruttore, un amico, un esperto di volo in montagna, ma il promotore, lo scopritore, il trascinatore, che ha permesso e favorito il «decollo» del nostro Centro verso quella attività di volo alpino per la quale era stato creato, che ha portato agli attuali risultati e che è il nostro giusto orgoglio.

Divenuto famoso nel mondo volovelistico il Centro ha ospitato per dieci anni la sede operativa dell'OSTIV, ha organizzato congressi, riunioni e conferenze di studi internazionali, ha ospitato e vi hanno volato i migliori piloti del mondo. Da Calcinate e per la prima volta in Italia sono stati compiuti voli oltre i 600 Km e tutta una lunga serie di primati nazionali e finalmente anche mondiali.

Con la sua grande passione e gli intensi allenamenti al volo a vela alpino, Adele Orsi, detentrici di quasi tutti i primati nazionali femminili, è riuscita ad iscriverne per la prima volta un nome italiano

nell'Albo dei Primati Mondiali con tre record mondiali di velocità in triangolo ed un record bi-posto in andata e ritorno. A Calcinate volano e si allenano 130-150 piloti ogni anno, sono presenti in tutte le gare nazionali e nelle principali internazionali, vincitori di parecchi Campionati Italiani, componenti di tutte le Squadre italiane ai Campionati Mondiali.

Oggi il Centro Studi Volo a Vela Alpino, Ente morale, che ha come scopo istituzionale «stimolare il progresso, lo sviluppo, e la conoscenza del volo a vela in montagna in tutte le sue forme» dopo vent'anni di attività può ben andare orgoglioso di quanto ha realizzato e di tutto quanto è riuscito ad insegnare a noi ed agli altri. Ha segnato una strada sulla quale lo hanno seguito Valbrembo, Ferrara, Alzate — oggi i gruppi di volo a vela più importanti d'Italia — e che sono lì a dimostrare che non solo l'idea era giusta ma che ha contaminato tanti altri e che i risultati attuali hanno avuto come base e come spinta iniziale l'entusiasmo e la ragionata incoscienza dei pochi sprovveduti di vent'anni fa.

Ed oggi, nel momento in cui il volo a vela italiano è in pieno sviluppo qualitativo, mentre si pensa ai Campionati Mondiali da accogliere a Rieti, mentre i traguardi di allora sono largamente superati, al Centro Studi è rimasta una bandiera: quella della rivista VOLO A VELA che accoglie queste righe ed alla quale, fra grosse difficoltà economiche, dedichiamo i nostri entusiasmi. VOLO A VELA ha contribuito non poco allo sviluppo attuale e tutti i volovelisti italiani dovrebbero ricordarlo e riconoscerlo con una concreta solidarietà.

Guglielmo Giusti



S.p.A.

Via Chivasso 5 - ☎ 959.38.17 - 959.14.85

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.

● **ETICHETTE:**

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

10 Dicembre 1930 ≈ 10 Dicembre 1980

50 ANNI DI ATTIVITÀ DEI VOLOVELISTI VARESINI

a cura di Plinio Rovesti

Il 10 dicembre 1980 ricorre il 50° anniversario della costituzione del vecchio e glorioso Gruppo di Volo a Vela «Tommaso Dal Molin», il Gruppo cui spetta il merito di aver lanciato nel lontano 1930 l'attività volovelistica in provincia di Varese.

La Rivista dei volovelisti italiani non poteva dimenticare questa ricorrenza, ed è pertanto lieta di offrire ai suoi lettori quanto ha scritto Plinio Rovesti sulle fatiche e sulle conquiste dei volovelisti varesini in 50 anni di ininterrotta attività tecnico-sportiva.

Il volo che Ettore Cattaneo compì nel 1926 lanciandosi dalla vetta del Monte Campo dei Fiori presso Varese, a bordo dell'aliante G.P.1 degli universitari pavese, aveva destato molto interesse tra gli appassionati del volo, dando anche ai più scettici l'impressione che l'attività volovelistica potesse attingere dei fini non solo nel campo sportivo, ma anche in quello tecnico-scientifico (Fig. 1).



Fig. 1 - Nel 1926 Ettore Cattaneo si lancia dal Campo dei Fiori presso Varese, con l'aliante G.P.1 degli universitari pavese.

Con il passare degli anni però, l'eco di quel volo si era spenta e, con essa, si erano spenti anche i

buoni propositi di chi in un primo tempo sembrava aver compreso l'utilità e la bellezza del volo a vela.

Tra l'indifferenza generale, soltanto alcuni aeromodelлисти varesini avevano conservata accesa nel cuore la fede e la passione del volo silenzioso. E furono questi giovanissimi che nell'autunno dell'anno 1930 lanciarono a Varese l'idea di costituire un gruppo di volo a vela.

I promotori di questa iniziativa furono tre giovani, ricchi soltanto di fede e di passione aviatoria: chi scrive queste note, con gli amici Emilio Conti e Carlo Carrera. La loro idea entusias mò ben presto molti altri giovani varesini, che aderirono con fervore ed entusiasmo all'iniziativa, non attendendo altro che il momento di cominciare a volare.

Si trattava di operare: ma come? Non c'erano denari per l'acquisto di un primo aliante, non un campo nelle vicinanze per esercitarsi, non un luogo dove raccogliersi.

La fede e la passione però muove le montagne: i volovelisti varesini ebbero fede, ed i miracoli si compirono.

Non c'erano denari per comperare un aliante? Ebbene l'aliante se lo costruirono da loro stessi con della buona volontà e un po' di faccia tosta.

Grazie al diretto intervento del compianto Geom. Arturo Mascetti, appassionato sportivo varesino, l'Avvocato Domenico Castelletti ed il Comm. Ugo Introini, che negli anni trenta erano rispettivamente podestà e vicepodestà di Varese, con simpatico gesto, diedero ospitalità al Gruppo in un ampio salone annesso al palazzo delle scuole elementari di via Felicità Morandi, con ingresso dalla parallela via Procaccini. Tale assegnazione segnò la data d'inizio dell'attività del Gruppo di volo a vela che i giovani varesini vollero intitolato al nome ed alla memoria di Tommaso Dal Molin, asso dell'aviazione italiana dell'alta velocità, particolarmente caro al cuore di Varese.

Il 10 dicembre 1930, festa della Madonna di Loreto, protettrice degli aviatori, i volovelisti varesini intrapresero ufficialmente la loro attività.

Una visita fatta all'Aeronautica Macchi, alla SIAI-Marchetti, all'Aeronautica Agusta ed alla Caproni Vizzola, permise di tornare a casa la sera con un autocarro, messoci a disposizione dai Molini Marzoli Massari, carico di legnami, compensati, lamiere, cavi, tela, vernici e materiali aeronautici di ogni genere; la simpatia dell'Ing. Angelo Mori, allora Capitano del Genio Aeronautico addetto alla sorveglianza tecnica dell'Aeronautica Macchi, assicurò al nostro Gruppo un valorosissimo tecnico progettista che, forte di grande esperienza, guidò con sicurezza i nostri lavori. Varie ditte varesine, unitamente alle organizzazioni giovanili del tempo, concessero sussidi in denaro, che consentirono di comprare una prima parte di macchine ed utensili, nonché i piani costruttivi di un aliante libratore di progettazione tedesca del noto tipo «Zögling».

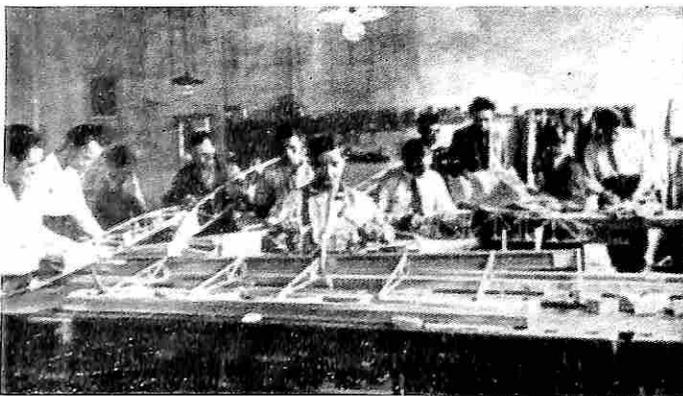


Fig. 2 - Nel mese di gennaio del 1931 i giovani volovelisti del Gruppo varesino intrapresero la costruzione del loro primo aliante libratore.

Così il nostro Gruppo volovelistico alla fine del mese di gennaio del 1931 fu in grado di intrapren-

dere il suo fervoroso lavoro costruttivo. D'allora in poi, ogni sera i giovani appassionati varesini, comprendenti molti operai specializzati dell'Aeronautica Macchi, si raccolsero per ore ed ore nella loro officina, rubando il tempo al riposo (Fig. 2), ed in breve volgere di mesi, quello che era parso impossibile divenne realtà: un primo aliante libratore, fu costruito ed esposto all'ammirazione del pubblico varesino, la domenica del 19 luglio 1931 (Fig. 3).

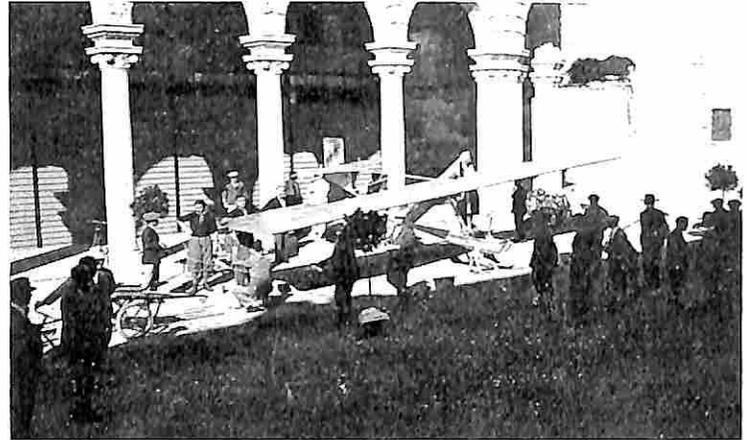


Fig. 3 - Il 19 luglio 1931 i volovelisti varesini esposero il loro primo aliante all'ammirazione del pubblico.

Considerando che a quei tempi non c'era ancora un'industria volovelistica paragonabile a quella odierna, sottolineato che l'aver una officina propria, convenientemente attrezzata, significava avere una permanente possibilità di vita: è dalla propria officina che escono gli apparecchi, è nella propria officina che si costruiscono i pezzi di ricambio, è nella propria officina che si compiono tutte le operazioni di riparazione di cui gli apparecchi possono, ad ogni momento, avere bisogno (Fig. 4).

Quando gli allievi, oltre che volare, sono anche costruttori, traggono ragione di maggiormente amare le loro ali, opera delle loro mani, frutto della loro fatica, ed acquistano più approfondite conoscenze tecniche e maggiori attitudini a far fronte con limitati mezzi alle molteplici continue ed imprevedibili esigenze di pronte riparazioni ed adattamenti in quegli incidenti che inevitabilmente si verificano durante l'allenamento e la scuola.

Nello stesso mese di luglio 1931, chi scrive queste note, unitamente agli amici Tino Gada, Umberto Frattini e Silvio Signorini, si recarono per quaranta giorni presso la Regia Scuola di Volo Senza Motore di Pavullo nel Frignano per conseguirvi il brevetto B di pilota d'aliante: fu il primo gruppo di piloti che addestrò poi al volo gli altri aspiranti aquilotti.

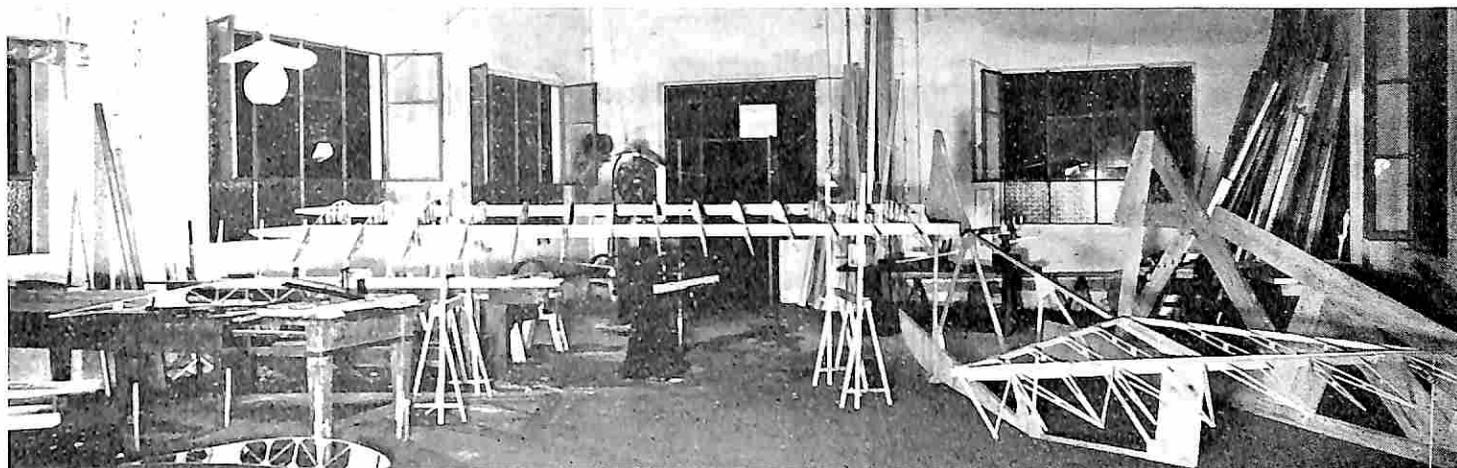


Fig. 4 - L'officina del vecchio Gruppo «T. Dal Molin» di Varese durante la costruzione del primo libratore «Zögling».

Le esercitazioni di volo dei volovelisti varesini si svolsero inizialmente sia nel lontano aeroporto di Cascina Costa (Gallarate), dove sorgono gli stabilimenti aeronautici Agusta, sia in diversi campi di fortuna sperimentati un po' dappertutto alla periferia di Varese. Questi campi, però, non erano certo adatti allo scopo cui dovevano servire: terreni angusti, disuguali, solcati da fossi, rotti da palizzate; ovunque insidie tese ai nostri piloti, che rischiavano ad ogni lancio di scassare l'aliante ed anche di farsi del male. Tra questi campi di fortuna ricorderemo il migliore: quello di Masnago (Fig. 5), ubicato nella zona dove sorge attualmente il campo sportivo ed il palazzetto dello sport di Varese.

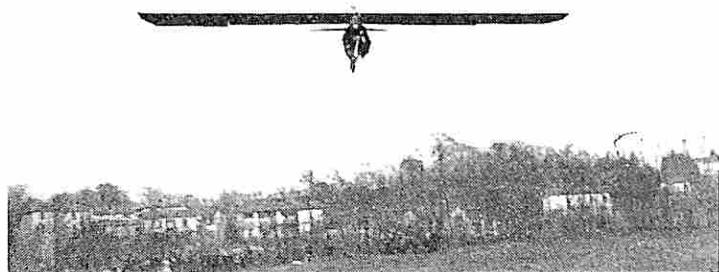


Fig. 5 - Il vecchio campo di fortuna di Masnago, alla periferia di Varese, dove i volovelisti del Gruppo «Dal Molin» compirono i loro primi voli.

Non si creda che, dopo la costruzione ed il collaudo del primo apparecchio, l'officina sia rimasta inoperosa: essa costituì sempre il centro vitale, ove l'attività non conobbe né rallentamenti né soste. Un

nuovo libratore da scuola, del tipo «Zögling», fornito di qualità tecniche superiori a quelle del primo, fu ultimato e debitamente collaudato.

Successivamente venne costruito un altro aliante: il «Roma». Non era questo un velivolo da scuola come i due precedenti, ma un grande veleggiatore anfibio dall'apertura alare di 20 metri, fornito di eccezionali doti aerodinamiche. Fu ideato dall'Ing. Angelo Mori, che ne seguì anche la costruzione. Si può oggi affermare che questo aliante segnò un notevole progresso tecnico nel campo volovelistico nazionale. Per ciò che concerne la sua realizzazione, si può rilevare che, pur non essendo uscito dagli attrezzatissimi cantieri di rinomate ditte nazionali od estere, non aveva nulla da invidiare alle migliori macchine del mondo. Ad essa i volovelisti varesini dedicarono molte ore di lavoro e... scarsi mezzi finanziari.

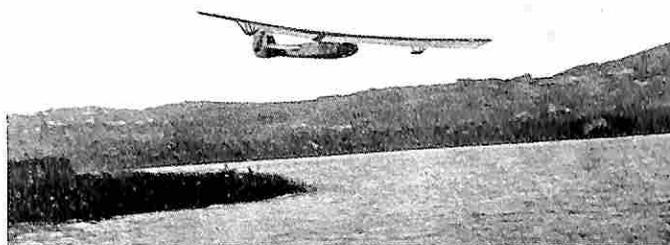


Fig. 6 - Il collaudo del grande anfibio «Roma» compiuto all'idroscalo della Schiranna (Lago di Varese) il 14 maggio 1933.

Il «Roma» venne collaudato il 14 maggio 1933 all'idroscalo della Schiranna dal compianto pilota collaudatore Romeo Sartori e da chi scrive queste note. Successivamente l'aliante venne ripetutamente lanciato dalla vetta del Monte Campo dei Fiori

(1.124 m.s.l.m.). L'aliante, pilotato dallo scrivente, ammarò sia nelle acque del Lago di Varese, sia in quelle del Lago Maggiore (Figg. 6 e 7).

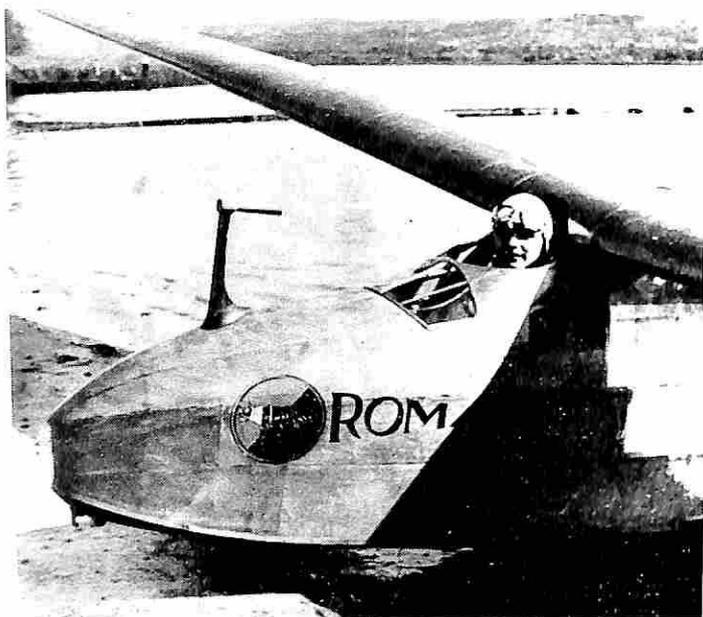


Fig. 7 - L'anfibio «Roma», pilotato da Rovesti, approda all'Idroscalo della Schiranna dopo un lancio dalla vetta del Monte Campo dei Fiori (luglio 1933).

Mentre nell'officina di via Procaccini ferveva la costruzione degli alianti, i nostri giovani forgiarono con le loro mani una stele recante l'immagine della Madonna di Loreto che, il 10 dicembre 1933 — festa della Patrona degli aviatori e 3° anniversario della fondazione del Gruppo varesino — collocarono su quel pianoro del Campo dei Fiori, da cui le nostre ali scioglievano il volo verso sempre più alte e più lontane mete (Fig. 8).

Nei primi mesi del 1934 venne poi intrapresa la costruzione di un veleggiatore anfibio di medie caratteristiche: l'Anfibio Varese, anche questo progettato dall'Ing. Angelo Mori. Questo veleggiatore venne riprodotto in ben otto esemplari. Tutte le sere, la nostra officina, apriva i suoi battenti per ricevere una folla di allievi che venivano nelle ore libere della loro giornata, a costruirsi le ali per i futuri voli. In quelle ore la vecchia officina di via Procaccini era tutta fremente di vita e folgorante di sogni. Il nostro lavoro è, infatti, pieno di poesia, perchè solleva l'uomo verso la più bella di tutte le realtà: il cielo. Ogni volovelista è necessariamente poeta, e tutto quello che ha in sé un alito di poesia gli parla al cuore.

Abbiamo parlato fin qui dell'attività costruttiva del Gruppo varesino. Ciò però non deve lasciar credere che sia stata trascurata la preparazione degli al-

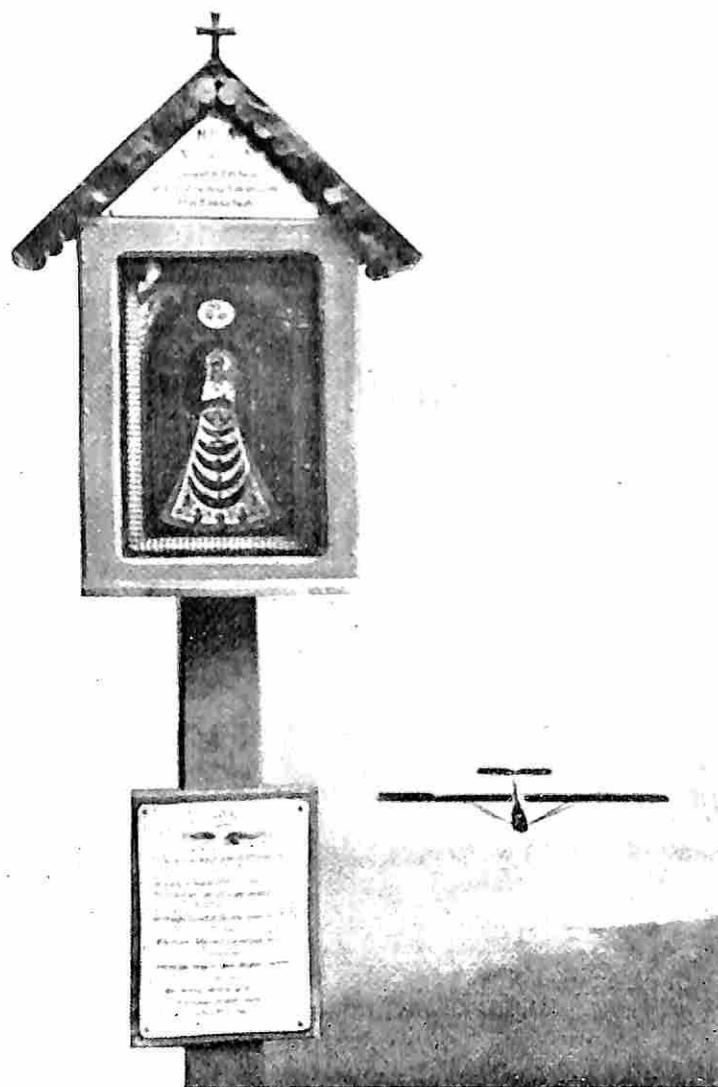


Fig. 8 - Il 10 dicembre 1933, nel terzo anniversario della fondazione del Gruppo «Dal Molin», i volovelisti varesini collocarono sulla vetta del Monte Campo dei Fiori una stele recante l'immagine della Madonna di Loreto, protettrice degli aviatori.

lievi piloti alle prove richieste per il brevetto. Si deve al contrario, mettere bene in rilievo che, nell'anno 1934, tale compito essenziale della nostra organizzazione fu assolto assai meglio che negli anni precedenti, in quanto ci potemmo valere per le esercitazioni di un ottimo campo di volo, che ci era prima sempre mancato. Grazie alla generosità della S.A. Caproni Vizzola potemmo finalmente disporre del suo aeroporto di Vizzola Ticino per i voli di addestramento e allenamento, dei suoi capannoni per il ricovero degli alianti, di una sua palazzina per ospitarvi gli allievi, che là si raccoglievano nella vigilia dei giorni festivi, per essere più pronti l'indomani alle esercitazioni. Grazie a questa generosa ospitalità, il Gruppo varesino, non più obbligato al miserevole vagabondaggio degli anni precedenti, po-

tè svolgere il suo lavoro con ritmo costante in tutti i giorni festivi, e presentare — il 2 aprile — alle prove di brevetto un primo nucleo di 14 allievi. Ecco i loro nomi: Migliavacca Giordano Bruno, De Wolf Carlo, Betti Romolo, Zani Adolfo, Stenech Angelo, Bianchi Carlo, Umberto Mina, Giovanni Pietriboni, Biotti Alberto, Pagani Bruno, Mondini Francesco, Nazari Luigi e Giuseppe Negri. A questo primo gruppo di piloti, doveva più tardi tener dietro una ben più folta schiera di aquilotti.

Questo primo confortante risultato potè essere ottenuto anche perchè, mentre si costruivano i nuovi veleggiatori, si era pensato a fornire il Gruppo di propri mezzi di trasporto, rendendone così più costante e meno dispendioso il funzionamento. Un autocarro Fiat 54 A, avuto in dono dall'Amministrazione Provinciale di Varese, per il benevolo interessamento del suo presidente, Grand'Ufficiale Giovanni Puricelli, venne riattato e rimesso in piena efficienza per servire al trasporto degli allievi da Varese all'aeroporto di Vizzola Ticino e — quando si facevano i lanci dalle montagne — al Campo dei Fiori o al Mottarone, per i voli di più lunga portata (Fig. 9).



Fig. 9 - Il camion ed il rimorchio del gruppo varesino per il trasporto dei piloti e degli alianti al campo di volo (aprile 1934).

D'altri risultati andarono orgogliosi i volovelisti varesini degli anni 30, del nascere cioè di due nuovi gruppi di volo a vela nella nostra provincia. A Somma Lombardo ed a Sesto Calende si costituivano due gruppi volovelistici che, tenendosi in cordiale affiatamento con l'ormai anziano gruppo del capoluogo, intraprendevano un'intensa attività.

A Somma Lombardo, sotto la guida del compianto pilota Siro Casale, un gruppetto di giovani entusiasti portarono a termine, in una propria officinetta,

la costruzione di un aliante libratore del tipo «Zögling» e, unitamente al gruppo di Sesto Calende, partecipavano alle comuni esercitazioni domenicali sul campo di Vizzola Ticino con i piloti di Varese.

Intanto, mentre nell'officina del Gruppo «Dal Molin» procedeva con ritmo accelerato la costruzione degli otto «Anfibio Varese», messi in opera fin dall'inizio del 1934, all'idroscalo della Schiranna si collaudava un primo esemplare di tali alianti. L'esito delle prove, effettuate il 13 agosto 1934, fu largamente favorevole, tanto che i piloti Rovesti e Gada ritennero di poter compiere, il giorno successivo, un lancio in coppia dalla vetta del Campo dei Fiori, allo scopo di poter comparare l'efficienza aerodinamica del piccolo «Anfibio Varese» con il grande «Anfibio Roma». Lanciato per primo il «Roma», pilotato dallo scrivente, raggiunse le acque del Lago Maggiore. Al largo di Laveno, come stabilito prima della partenza, puntò verso Nord, ammarando poi nei pressi di Caldè. Tino Gada, invece, a bordo dell'Anfibio Varese, giunto su Laveno con poca quota, preferì atterrare in un prato nei pressi della città, allo scopo di evitare possibili collisioni con le numerose imbarcazioni che incrociavano sul Lago Maggiore (Fig. 10).

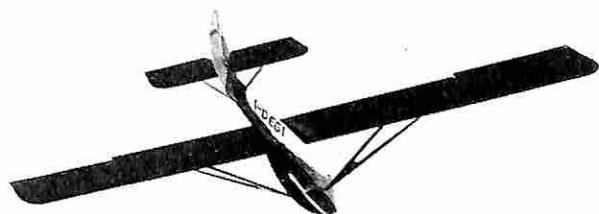


Fig. 10 - L'anfibio «Varese» collaudato all'Idroscalo della Schiranna da Rovesti e Gada il 13 agosto 1934.

Con questi alianti Rovesti e Gada compirono numerosi altri voli sperimentali, lanciandosi sia dal Monte Campo dei Fiori che dal Mottarone ed ammarando nelle acque del Lago Maggiore ed in quelle del Lago d'Orta. Tali voli in coppia furono il preludio di una successiva impresa volovelistica che ebbe allora vasta risonanza internazionale.

Il 16 settembre 1934, dopo mesi di febbrile lavoro, il Gruppo di volo a vela «Tommaso Dal Molin»

lanciò dalla vetta del Campo dei Fiori, nel breve volgere di dieci minuti, ben nove alianti anfibi: il «Roma» ed otto «Anfibio Varese», pilotati rispettivamente da Plinio Rovesti, Giuseppe Burei, Mario Putato, Siro Casale, Giuseppe Negri, Carlo Poggi, Luigi Nazzari, Giorgio Mermet e Tino Gada (i piloti sono stati elencati nell'ordine di lancio).

Questo volo collettivo (Figg. 11 e 12) che si protrasse per oltre venti minuti sul cielo di Varese, si è felicemente concluso sulle acque del lago omonimo, nei pressi dell'idroscalo della Schiranna: primo esempio di volo collettivo che in seguito fu raccolto ed imitato da altri.



Fig. 11 - Il montaggio dei nove alianti anfibi sulla vetta del Campo dei Fiori per il lancio collettivo del 16 settembre 1934.

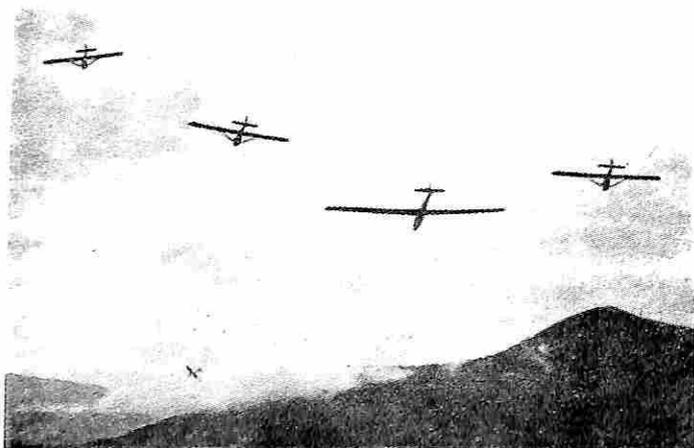


Fig. 12 - Il volo collettivo di nove alianti anfibi del Gruppo «Dal Molin» dalla vetta del Campo dei Fiori al Lago di Varese (16 settembre 1934).

Nella primavera del 1935, il giovanissimo studente universitario varesino Ermanno Bazzocchi — socio fondatore del «Gruppo Dal Molin» e futuro ingegnere aeronautico, ben noto in tutto il mondo aviatorio — dopo aver progettato e costruito con le pro-

prie mani un aliante veleggiatore di medie caratteristiche, partecipò ai Littoriali Universitari del Volo a Vela, compiendo un'intensa e felice attività volativa. Nell'autunno dello stesso anno, Ermanno Bazzocchi continuò le esperienze di volo col suo aliante su un campicello di fortuna alla periferia di Tradate, sua città natale. In uno di questi voli — come ama ancor oggi scherzosamente ricordare lo stesso Ing. Bazzocchi — l'ardimentoso giovane rimase... appeso col suo aliante alla cima di un albero.



Fig. 13 - Allievi ed istruttori schierati con i loro alianti davanti all'aviorimessa della Scuola di Vizzola Ticino (1937).

Nel 1937 il Gruppo di Volo a Vela «T. Dal Molin» venne elevato al rango di Scuola Interprovinciale Preaeronautica di Volo Senza Motore, con sede permanente nell'aeroporto Caproni di Vizzola Ticino, dove la nota ditta Saporiti di Tradate costruì un apposito hangar, che regalò ai volovelisti varesini (Fig. 13). A Varese rimasero le vecchie attrezzature e la sezione sportiva del glorioso Gruppo Dal Molin; il quale, per non essere interamente assorbito dalla Scuola Interprovinciale di Vizzola Ticino, costituì la sezione idro-voloveliera, trasferitasi nel frattempo in una più vasta officina creata a Varese in Via Cimone. Tale sezione continuò le esperienze di idro-volo a vela nei laghi del varesotto, completandole nel Golfo di Genova, con decolli dall'acqua al traino di potenti motoscafi. Tali interessanti prove furono condotte da chi scrive queste note e dall'amico Tino Gada, compagno indimenticabile di memorabili esperienze volovelistiche nei cieli della città giardino (Fig. 14).

Nell'aprile del 1938, lo stesso Tino Gada, veleggiando lungo i costoni montani di Sezze Romano, conquista il primato nazionale di durata per alianti monoposto, mantenendosi in volo per oltre sei ore, grazie all'abile sfruttamento delle correnti termodi-



Fig. 14 - Tino Gada, sulla vetta del Campo dei Fiori, saluta con i volovelisti varesini il «Roma» che sorvola la montagna.

namiche generate dal «ponentino». Nell'agosto del 1939, però, il primato viene battuto dal vicentino Aldo Bellò; il quale, sull'Altipiano di Asiago, rimase in volo per 8 ore e 21 minuti. Si dà il caso che l'aliante impiegato fosse un prototipo realizzato a Vizzola Ticino dai volovelisti varesini, con l'aiuto della Caproni: il «Vizzola 2» (Fig. 15).

Ma il nostro Gada non si dà per vinto. Qualche mese dopo, infatti, riconquista il primato nazionale di durata con un volo di ben 9 ore e 49 minuti, compiuto nella regione dell'Agro Pontino, e precisamente lungo i pendii del Monte Acquapuzza.

Intanto la Scuola di Vizzola Ticino nel dicembre del 1939 chiude l'attività annuale totalizzando 14.801 voli librati con lancio in quota a mezzo di verricello; 174 allievi, appartenenti non solo alla provincia di Varese, ma anche a quelle viciniori, conseguono il brevetto «B» e 53 il brevetto «A». Il Gruppo varesino pubblica una notevole opera di tecnica volovelistica a cura di Plinio Rovesti: «Il

Volo Veleggiato ed il suo regno», che viene distribuita gratuitamente a tutti i piloti italiani di volo a vela, grazie al contributo generoso delle aziende aeronautiche della provincia di Varese.



Fig. 15 - Aldo Bellò si appresta a partire a bordo del «Vizzola II» per il suo volo record di 8 ore e 21 minuti.

A questo punto della nostra rassegna, ci sentiamo in dovere di ricordare i molti amici che negli anni 30 il Gruppo di Volo a Vela «Tommaso Dal Molin» contò sia in Varese che fuori. Dal Presidente dell'allora «Reale» Aero Club d'Italia, Marcello Diaz della Vittoria, ai compianti ingegneri Alessandro Marchetti e Giulio Macchi; dal Comm. Muzio Macchi e dal Comm. Eligio Caronni dell'Aeronautica Macchi, ai fratelli Conti Agusta, al Dott. Federico Caproni e al Cav. Luigi Pantoli della «Caproni Vizzola», ed infine ai fratelli Ing. Gianni ed Avv. Franco Marzoli, che in ogni tempo furono col nostro Gruppo pieni di prodiga benevolenza. A questi nomi desideriamo aggiungere quelli più umili dei nostri validissimi collaboratori, la cui attività tecnica è stata determinante per il Gruppo varesino. Ricorderemo qui il nostro bravissimo Capo Officina Amedeo Del Soldato, il quale, unitamente agli altri specialisti anziani dell'Aeronautica Macchi (Penati, Rotelli, De Santis, Rabuffetti, Giannotta e Carinato) per moltissimi anni, con mirabile spirito aviatorio, si sono affratellati a noi giovani per assisterci ed aiutarci nel lavoro delle costruzioni. A questi specialisti vanno aggiunti i nomi di valorosissimi tecnici: quello dell'Ing. Angelo Mori, già ripetutamente citato in queste pagine, del M.llo Marzio Marzioli, ed infine del nostro disegnatore meccanico Cav. Almo Del Grande, ed ancora quelli di coloro che da vicino o da lontano vollero porgerci il conforto della loro simpatia.

Abbiamo motivo di credere che quanto s'è fin qui

detto sull'attività volovelistica varesina abbia soprattutto messo in luce il carattere eminentemente sportivo di questa attività, atta ad affinare in sommo grado le doti di intelligenza, di sensibilità e di coraggio di coloro che la praticano.

Ma il regime del tempo, spinto dalle urgenze della preparazione premilitare della gioventù italiana, ha finito con l'asservire anche l'ala silenziosa a scopi preaeronautici, coinvolgendola, al pari di ogni altro mezzo, nell'ansia della preparazione militare del nostro Paese.

Scoppiato nel settembre del 1939 il 2° conflitto mondiale, l'attività volovelistica sportiva del Gruppo varesino venne messa in disparte, mentre l'attività preaeronautica della scuola di Vizzola Ticino, si fece in un primo tempo più intensa. Ben presto, però, per le esigenze operative militari della Scuola da bombardamento del vicino aeroporto di Malpensa, anche l'attività volovelistica della scuola di Vizzola Ticino venne sospesa. Lo scrivente fu richiamato in servizio dall'Aeronautica Militare, gli allianti abbandonati in parte a Varese, in parte a Vizzola Ticino ed in parte sul campo della SIAI-Marchetti a Vergiate, dove svolgeva una buona attività sportiva un gruppo di appassionati volovelisti di quella azienda aeronautica.

La guerra paralizzò così per cinque anni ogni attività, disperdendo quanto i volovelisti varesini erano andati faticosamente costruendo in dieci anni di intenso lavoro.

Ma ecco che, dopo la disfatta, alla prima schiarita, lo spirito di ricostruzione incomincia a fervere.

In provincia di Varese non era ancora cessato il fragore delle armi, che già si traevano fuori dai loro ricoveri i quattro allianti sopravvissuti alla immane rovina e si tentavano, dopo tanti anni di forzata inattività, i primi voli. Abbiam detto quattro allianti, poichè, quando nell'aprile 1945 la guerra venne a cessare, dell'antica organizzazione volovelistica varesina non rimaneva quasi più nulla. Ma la passione per il volo, rimasta sempre viva nel cuore di tanti giovani varesini, era l'auspicio sicuro di una prossima ripresa.

Se ne ebbe un indice col sorgere proprio in provincia di Varese della rivista «VOLO A VELA», uscita per la prima volta nel gennaio del 1946 a Sesto Calende, sotto la direzione di chi scrive queste note. I consensi di cui «VOLO A VELA» fu subito oggetto, testimoniarono come gli amici fedeli dell'ala silenziosa fossero ancora molti e tutti impazienti di riprendere a volare.

Senonchè, in quel lontano gennaio 1946, il periodico dei volovelisti italiani era nato nel presupposto che la libertà di volo potesse, entro breve tempo, essere concessa all'Italia dagli alleati vincitori. Ma le aspirazioni degli italiani ad una pace sollecita, rimasero ancora per qualche anno soltanto speranze, e la libertà di volo, negata all'Italia dalle clausole armistiziali, si fece ancora attendere parecchio tempo.

Nel luglio 1946 queste avverse condizioni ci costrinsero a sospendere la pubblicazione della rivista dopo soli sei numeri. e «VOLO A VELA» tardò diversi anni prima di tornare tra le mani dei volovelisti...

La rivista, nata in provincia di Varese, riprendeva il suo cammino a Milano nel mese di marzo del 1957, in edizione bimestrale a cura dell'A.V.M. E per quattro anni, con alterne vicende, portò agli appassionati italiani del volo silenzioso il frutto delle esperienze e delle fatiche di molti, favorendo così lo sviluppo tecnico e scientifico del volo a vela italiano.

Dal 1° gennaio 1961, il Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Calcinate del Pesce è successo ai volovelisti milanesi nell'onore e nella fatica di redigere e pubblicare «VOLO A VELA», ritornando così in provincia di Varese, dove era nata e dove cominciò il suo non facile cammino. Da questo numero, a vent'anni dalla fondazione della rivista, un comitato redazionale diretto da Lorenzo Scavino, ha continuato instancabilmente la sua opera di apostolato, senza mutare i fini della bella pubblicazione, la quale fu e vuole restare strumento d'informazione, palestra di idee, suscitatrice di entusiasmi tra gli appassionati che accorrono sui campi di volo a vela.

Chiudiamo la breve parentesi aperta per ricordare le vicende della rivista dei volovelisti italiani, e continuiamo la nostra storia sulle fatiche e sulle conquiste dei piloti varesini.

Eravamo ancora, nel 1946, e lo fummo per un pezzo anche dopo, in regime di armistizio, non ostante le lusinghiere promesse che ci erano state fatte.

Il comando degli eserciti alleati in Italia, che in un primo momento sembrava disposto a «ignorare» benevolmente la nostra timida ripresa volovelistica, ribadì ben presto in maniera assoluta, riferendosi alle condizioni di armistizio, il divieto di volare, diffidando i primi volovelisti varesini che avevano intrapreso i loro modesti ed innocui salti nell'aria negli aeroporti di Vergiate e Venegono, dal conti-



Fig. 16 - Il «Vizzola I» effettua un... volo abusivo nell'aeroporto di Venegono durante il periodo armistiziale.

nuare la loro attività, se non volevano vedersi sequestrati gli alianti (Fig. 16). Ogni tentativo fatto dallo scrivente per ottenere qualche deroga all'applicazione di tale divieto, rimase senza frutto.

L'unica manifestazione volovelistica, che in quel triste periodo non sia stata soltanto di propositi, fu il campeggio di volo a vela che, promosso ed organizzato dallo scrivente, si aperse il 15 luglio 1946 a Locarno per accogliere quanti aliantisti italiani volessero prendervi parte. Va sottolineato il fatto che i volovelisti svizzeri del Canton Ticino, resisi conto della dolorosa condizione dei loro compagni italiani, furono i primi ad offrire loro la possibilità di volare nel libero cielo della loro Patria, dando con ciò una indiscutibile prova di solidarietà umana e di cortesia sportiva.

Così quella ventina di volovelisti che ebbero con lo scrivente la felice ventura di partecipare al campeggio di Locarno, poterono svolgere un'intensa attivi-

tà, ritempratrice dei muscoli e dello spirito, a bordo dei migliori alianti svizzeri, messi gratuitamente a loro disposizione da quell'Aerocentro, insieme con i mezzi meccanici di lancio e con tutte le attrezzature aeroportuali.

La sola attività volovelistica tollerata in quegli anni in Italia dagli alleati, fu quella costruttiva; e così i volovelisti varesini più volenterosi poterono rimettere in efficienza i vecchi alianti recuperati, in attesa che ritornasse la desiderata pace e che venisse, con essa, la libertà di volare.

Fu in quegli anni che lo scrivente partì per l'Argentina, dove soggiornò dal 1947 al 1956, lavorando nel campo della meteorologia applicata al volo a vela, quale collaboratore dell'eminente meteorologo tedesco Prof. Walter Georgii, padre della meteorologia volovelistica.

I primi in Italia a riprendere l'attività di volo a vela furono i volovelisti sestesi del rinnovato Gruppo

Sportivo SIAI-Marchetti nel campo di Vergiate, capeggiati dall'infaticabile pilota istruttore Sergio Baldisserri (Fig. 17).

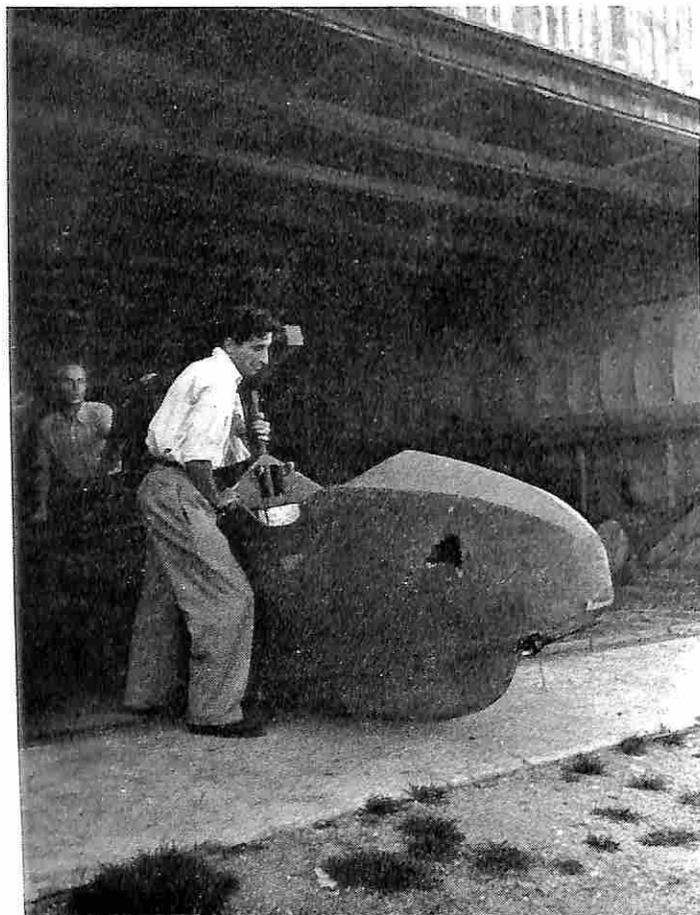


Fig. 17 - I primi a volare dopo la guerra furono i volovelisti sestesi capeggiati da Sergio Baldisserri.

Così i cieli del varesotto tornarono a rivedere le ali silenziose volteggianti agili e lievi nelle libere competizioni sportive e nelle opere feconde della pace.

Nel 1951 i volovelisti del Gruppo SIAI-Marchetti organizzano a Vergiate un riuscitissimo Raduno Nazionale di Volo a Vela; il bilancio della manifestazione è più che mai lusinghiero, tanto che nel successivo 1952 i piloti dell'Associazione Volovelistica Milanese (A.V.M.) organizzano nell'aeroporto di Bresso la Settimana Volovelistica Nazionale. Vi partecipano anche quattro piloti del gruppo di Vergiate ed Attilio Pronzati a bordo del «Vizzola 2» vince le gare di volo a vela classificandosi al 1° posto (Fig. 18).

Nel 1955 il Gruppo SIAI-Marchetti progetta e costruisce un moderno aliante di alte caratteristiche, dotato di profili laminari: l'Eolo, collaudato nell'autunno di quell'anno da Attilio Pronzati sul campo di Vergiate. Con tale aliante l'Italia partecipa

nel 1956 ai Campionati Mondiali di Volo a Vela svoltisi in Francia.



Fig. 18 - Il Gruppo SIAI-Marchetti di Vergiate ha partecipato nel 1952 alle gare disputate in occasione della Settimana Volovelistica Nazionale di Bresso (Milano). Attilio Pronzati, a bordo del «Vizzola II» si è classificato al primo posto, vincendo la coppa messa in palio dall'A.V.M. Nella foto sono riconoscibili (dal secondo di sinistra) i vecchi volovelisti Lillo Meli, Riccardo Beia, Baiotto, Attilio Pronzati, Vico Rosaspina e Nino Beia. Da destra, seduti: Sandro Marengo e Angelo Buffetto.

Nel 1960 si registra a Varese un avvenimento di grande importanza non solo per il volo a vela varesino, ma anche per quello italiano. Vogliamo dire la costituzione del Centro Studi del Volo a Vela Alpino nel costruendo aeroporto volovelistico di Calcinate del Pesce sulla sponda del Lago di Varese, l'uno e l'altro sorti per iniziativa dei coniugi varesini Giorgio ed Adele Orsi, che, con l'entusiasmo della loro giovane fede volovelistica, e grazie al cospicuo apporto del loro personale contributo, hanno reso possibile la realizzazione di quello che, nel volvere di poco tempo, sarebbe divenuto uno dei più importanti centri volovelistici alpini d'Europa (Fig. 19).

Mentre fervono i lavori per la costruzione del nuovo aeroporto sulle sponde del Lago di Varese, viene indetto un congresso internazionale sulla meteorologia applicata al volo a vela alpino, che si svolge nei giorni 15 e 16 ottobre 1960 ed al quale partecipano numerosi volovelisti, meteorologi ed esperti italiani, francesi, svizzeri, tedeschi ed austriaci, cioè appartenenti ai paesi più direttamente interessati al volo sulle Alpi.

L'iniziativa dei volovelisti varesini, alla quale collaborò anche lo scrivente, chiamato da poco alla direzione del nascente Centro di Calcinate, riscosse il più vivo successo internazionale, come si può rilevare dalle dichiarazioni fatte dal compianto scienziato tedesco Prof. Walter Georgii, dichiarazioni



Fig. 19 - Nel 1960, sulle sponde del Lago di Varese, fervono i lavori per la costruzione dell'aeroporto di Calcinate del Pesce, che diverrà ben presto uno dei più importanti centri volovelistici alpini d'Europa.

stampate anche sul programma ufficiale del Congresso e di cui, per l'interesse che esse rivestono,

riportiamo qualche brano in queste pagine.

«L'istituzione di un Centro Alpino di Volo a Vela a Varese merita, dal punto di vista sportivo e scientifico, la più favorevole accoglienza.

Con esso viene completata, anche sul versante meridionale, la serie dei centri di volo a vela disposti intorno al massiccio alpino.

Con l'istituzione del Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Varese, viene tra l'altro data la possibilità di investigare con l'aliante i movimenti ondulatori dell'atmosfera generati dal föhn alpino settentrionale, finora poco conosciuti.

Il Congresso sulla Meteorologia applicata al Volo a Vela Alpino, organizzato dal Centro di Varese, costituisce un importante ampliamento degli scambi d'idee che abbiamo avuto al principio del corrente anno a Innsbruck, con i rappresentanti degli stessi paesi convocati a Varese.

Io vedo quindi nel Congresso di Varese la rinnovata volontà di collaborazione che anima i piloti e gli studiosi dei paesi alpini e ringrazio i componenti del Centro Varesino per la costituzione di un ente che sarà una base importante per lo studio in comune dei problemi che interessano il volo sulle Alpi» (Fig. 20).



Fig. 20 - Il Congresso sulla Meteorologia Alpina, organizzato a Varese nel 1960 dal Centro di Calcinate ha riscosso ampio consenso internazionale.

Le previsioni del Prof. Georgii si avverarono in pieno ed il Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Varese divenne, come vedremo, uno dei più importanti centri dai quali sono partiti gli alianti che negli ultimi vent'anni hanno compiuto i più bei voli veleggiati lungo l'arco alpino.

Fra i coefficienti di questo brillante avvenire del nuovo centro volovelistico, bisogna qui rilevare, oltre alla felice ubicazione geografica, il particolare tipo di impulso che i promotori di questa iniziativa hanno voluto dare alla loro opera; impulso che si caratterizza soprattutto nell'alto livello qualitativo di tutta l'organizzazione sotto i vari aspetti: da quello della didattica elementare del pilotaggio alle raffinatezze dell'alta performance sportiva, da quello tecnico-scientifico a quello operativo, dalle infrastrutture al materiale di volo.

Fin dall'inizio della sua attività il Centro di Calcinato si assicurò infatti la collaborazione di piloti istruttori d'alta performance di chiara fama internazionale; i quali, per lunghi periodi e per più anni, svolsero a Calcinato corsi di aggiornamento e di perfezionamento nel campo del volo veleggiato di distanza e di velocità, lungo percorsi di andata e ritorno ed in circuiti triangolari nelle regioni di tutto l'arco alpino. Tra questi piloti, che tanto contribuirono ad elevare il livello tecnico sportivo del volo a vela varesino, ricordiamo il noto specialista francese Roger Biagi, l'italo francese Bertoncelli, i polacchi Popiel e Wielgus, nonché il compianto volovelista tedesco Gioacchino Von Kalckreuth, che per vari anni svolse un'intensa e proficua attività di volo a vela alpino, compiendo esperienze utilissime ai fini di nuovi progressi per i piloti varesini.

Il nuovo Centro poteva disporre, già sul nascere, di un materiale di volo di notevole livello: l'ottimo velivolo pluriposto tedesco «Dornier 27», adibito a varie funzioni e soprattutto al traino degli alianti (ricordiamo che a questa macchina sono consentiti anche traini multipli), e inoltre due velivoli «Stinson L5», sempre per il traino aereo. La flotta di alianti era costituita da un biposto «Canguro», per attività didattica di primo periodo, da due biposti «Bocian», per attività didattica superiore e sportiva, da un «CVV8», biposto da performance, e inoltre da vari alianti monoposto, fra cui un «Mucha 100», due «Mucha Standard», di un «M-100-S», uno «Spatz L» (Passero).

Questa flotta, nel giro di pochi anni, è andata arricchendosi di alcune fra le macchine più moderne che di volta in volta l'industria più avanzata immetteva sul mercato internazionale: lo «Skylark 3», lo

«Skylark 4», e in particolare — a metà degli anni 60 — l'aliante tedesco «SHK», macchina di elevate caratteristiche, con la quale Giorgio Orsi si laureerà campione d'Italia nel 1966, e che in certo modo determinerà una svolta nell'orientamento dei più importanti clubs volovelistici nazionali, persuasi ormai, dall'esempio di Varese, di dover puntare su un rinnovamento qualitativo della nostra flotta d'alianti.

In concomitanza con la costituzione del Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Calcinato del Pesce, si verifica un fatto che si ripercuote positivamente sull'avvio del nuovo Centro; infatti, il vecchio e glorioso Gruppo Sportivo di Volo a Vela SIAI-Marchetti di Vergiate, la cui attività di volo era intralciata sempre più dall'intenso traffico di apparecchi a motore, sia della SIAI sia dell'Aero Club di Vergiate, chiede e ottiene di fondersi con il Centro varesino, e così si trasferisce con alianti, attrezzature e uomini a Calcinato del Pesce, ingrossando le file del nuovo ente (in questo modo anche l'Eolo va ad arricchire il numero delle migliori macchine).

Pressochè contemporaneamente a questi avvenimenti, la vocazione aggregatrice del Centro varesino dà vita ad organismi sempre più articolati: e infatti, anche il Gruppo di Volo a Vela «Nello Valzania» di Como, che, non disponendo di un proprio campo di volo, andava vagabondando da un aeroporto all'altro della Lombardia, finisce col trovare stabile dimora a Calcinato del Pesce. Fu appunto in seguito a questo afflusso a Varese di volovelisti appartenenti a vari centri della regione lombarda che in seno al Centro Studi del Volo a Vela Alpino (libera associazione sportiva) venne istituito l'Aero Club Volovelistico Alta Lombardia (AVAL), ente con personalità giuridica, a carattere interprovinciale, federato all'Aero Club d'Italia.

L'attività sull'Aeroporto di Calcinato del Pesce si svolge quanto mai intensa, richiamando un elevato numero di appassionati sportivi, che animano della loro presenza soprattutto i giorni festivi, dedicati ad intensi allenamenti. Ma numerose sono anche le preferenze di piloti italiani e stranieri che affluiscono a Calcinato per compiere stages volovelistici e per svolgere attività di performance e di allenamento anche nei giorni feriali.

L'alto livello dei volovelisti varesini non tarda ad affermarsi in campo agonistico nazionale: ai Campionati Italiani di Volo a Vela disputatisi a Perugia nell'agosto del 1961 partecipano due rappresentanti del Centro di Calcinato: Attilio Pronzati e Umberto Bertoli. Pronzati, su aliante «Mucha S»

si classifica primo degli italiani laureandosi così Campione d'Italia, mentre Bertoli si piazza onorevolmente a metà classifica. Da allora in poi la presenza del CSVVA e dell'AVAL alle competizioni nazionali è stata costante e si può sicuramente dire che ha esercitato un'azione di stimolo anche sugli altri gruppi volovelistici della penisola, contribuendo così ad elevare il livello qualitativo del nostro sport, in quello spirito di rinnovamento e di promozione tecnico-sportiva, che è un po' caratteristica comune di tutti i più importanti centri volovelistici italiani dall'inizio degli anni 60 in poi.

Dando per scontata l'intensa attività di allenamento e di performance svolta dai piloti varesini nel corso di innumerevoli voli alpini di svariata natura (dal volo d'onda all'andata e ritorno lungo l'Arco alpino, ai circuiti di vario genere fra montagne e pianura), cercheremo di seguirne le vicende attraverso quel punto di riferimento così indicativo, che sono le competizioni agonistiche; in cui la consistenza di un club ha modo di evidenziarsi, sia sul piano quantitativo, con la partecipazione numerica dei suoi rappresentanti, sia su quello qualitativo, con le affermazioni dei suoi migliori elementi.

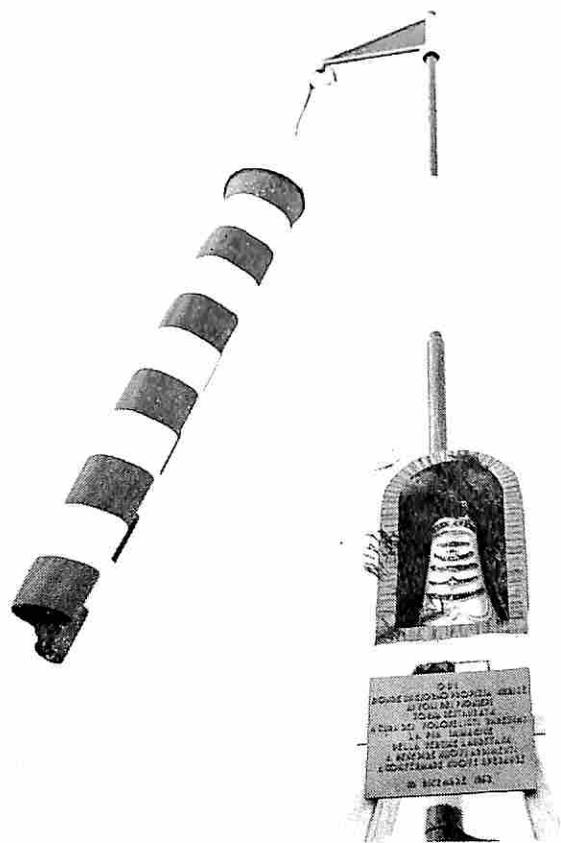


Fig. 21 - La Madonna di Loreto, protettrice degli aviatori, ricollocata sulla vetta del Campo dei Fiori dai volovelisti varesini il 10 dicembre 1962.

Ma di ciò parleremo fra poco. Ora vogliamo qui ricordare una simpatica iniziativa che risale a quei primi anni di vita del nuovo Centro varesino. Mentre sul campo di Calcinate ferve l'attività di volo, un gruppo di piloti hanno voluto ricollocare — il 10 dicembre 1962 — sulla vetta del Campo dei Fiori, una statua della Madonna di Loreto, al posto della stele collocata nel 1933, purtroppo andata distrutta durante il periodo bellico. Sotto la statua della Madonna venne apposta una targa di bronzo recante la seguente iscrizione: «Qui donde un giorno propizia arrise ai voli dei pionieri torna restaurata a cura dei Volovelisti Varesini la pia immagine della Vergine lauretana a benedire nuovi ardimenti a confermare nuove speranze. - 10 dicembre 1962» (fig. 21).

Siamo così arrivati al 1963, anno del 9° Campionato Mondiale di Volo a Vela, svoltosi in Argentina dal 10 al 22 febbraio, nell'Aeroporto di Laguna de Gómez, nei pressi di Junin, a 250 Km ad ovest di Buenos Aires. La rappresentativa italiana, capeggiata dallo scrivente, era composta da tre piloti, due dei quali appartenevano al Centro Alpino di Varese: Attilio Pronzati, con l'aliante Eolo, e Walter Vergani, con «M-100-S». Inoltre integravano la squadra aerologica dell'O.S.T.I.V. — diretta dal Prof. Walter Georgii — altri due piloti varesini: Giorgio e Adele Orsi, con l'aliante «Skylark 4».



Fig. 22 - Walter Vergani parte a Bordo dell'«M-100-S» per il suo volo di distanza nella Pampa argentina di 509 Km.

Notevoli furono i risultati conseguiti dai volovelisti varesini a questi Campionati Mondiali, particolarmente nelle gare di distanza. Walter Vergani percorse in linea retta 509 Km ed Attilio Pronzati 473,5. Adele e Giorgio Orsi, volando con l'aliante aerologico dell'OSTIV, hanno rispettivamente conseguito i primati femminili italiani di distanza libera e di meta prefissata di 316 Km, nonché quello di velocità su percorso triangolare di 100 Km, ed il primato italiano maschile di distanza

prefissata di 322 Km in circuito triangolare, prova valida anche per il conseguimento dell'insegna F.A.I. d'oro con un diamante (figg. 22 e 23).



Fig. 23 - L'O.S.T.I.V. ha partecipato al Campionato Mondiale argentino con una propria squadra, dotata di un alianta «aerologico» ed integrata dai piloti varesini Giorgio ed Adele Orsi.

In Argentina, inoltre, la squadra italiana si classificò al 4° posto in Classe Standard per merito del pilota milanese Leonardo Briogliadori, mentre i volovelisti varesini Vergani e Pronzati, pur non essendo tra i primi, si sono classificati onorevolmente ed hanno avuto modo di cimentarsi in campo internazionale facendo esperienze utilissime ai fini di nuovi progressi (fig. 24).



Fig. 24 - Attilio Pronzati ai Campionati Mondiali argentini, si appresta a partire a bordo dell'«Eolo».

Ritornando in Italia, diremo che due mesi dopo i mondiali argentini e precisamente il 5 maggio 1963, nel campo di Calcinate del Pesce venne fondato il Centro Internazionale di Ricerche Volovelistiche dell'OSTIV, che inaugurò la propria attività in Italia con lo svolgimento del 1° Congresso Mondiale dei Piloti Istruttori di Volo a Vela, Congresso che si è svolto con esito felice

dal 1° al 19 settembre 1963 nello stesso aeroporto di Calcinate del Pesce.

Sempre nel mese di settembre del successivo 1964 si è svolto a Calcinate a cura dell'OSTIV, un ciclo di ricerche per lo studio e le prove comparative dei più noti alianti della classe Standard, studi e ricerche alle quali hanno partecipato piloti e progettisti provenienti da ogni parte del mondo.

Il 18 novembre 1964, la signora Adele Orsi chiude la stagione volovelistica varesina con un volo in onda fino all'altitudine di 6.492 metri, battendo il primato femminile italiano di quota assoluta.

Il 1965 è l'anno dei Campionati Mondiali di Volo a Vela. Si svolgono in Inghilterra dal 29 maggio al 12 giugno; e della rappresentativa italiana fanno ancora parte i piloti Vergani e Pronzati del Centro di Calcinate. Lo scrivente vi partecipa per l'assistenza meteorologica alla squadra azzurra. I volovelisti varesini gareggiano onorevolmente, confermando il buon livello tecnico sportivo raggiunto dal nostro volo a vela.



Fig. 25 - Guglielmo Giusti e Guglielmo Barazzetti aprono la stagione volovelistica del 1966 con il volo record da Varese a Vicenza.

La stagione volovelistica varesina del 1966 si apre con un altro primato nazionale stabilito dai piloti Guglielmo Giusti e Guglielmo Barazzetti, i quali su aliante biposto «CVV8» collegano Varese a Vicenza in un volo di distanza prefissata di 217 Km (fig. 25).

L'otto agosto dello stesso anno, Guglielmo Giusti, questa volta in coppia con Nicola Fraenza, stabilisce il nuovo limite di velocità su circuito triangolare di 100 Km per alianti biposti, alla media di oltre 80 Km h.

Giorgio Orsi ai Campionati Nazionali di Volo a Vela di Rieti si laurea Campione d'Italia per il 1966, e la signora Adele Orsi migliora i suoi precedenti primati: quello di andata e ritorno con un percorso di 540 Km, e quello di velocità su triangolo di 100 Km alla media di quasi 77 Km h (figg. 26 e 27); mentre Walter Vergani migliora due primati italiani maschili: quello di distanza su andata e ritorno con 414 Km, e quello di velocità su triangolo di 100 Km alla media di oltre 105 Km h.



Fig. 26 - Giorgio Orsi ai Campionati Nazionali di Volo a Vela di Rieti si laurea Campione d'Italia per il 1966.



Fig. 27 - La signora Adele Orsi ha conseguito tre primati femminili: distanza libera, meta prefissata e velocità su circuito triangolare di 100 Km.

Nel 1967 ai Campionati Nazionali di Volo a Vela di Rieti Walter Vergani si classifica al primo posto in classe Libera laureandosi Campione d'Italia; Giorgio Orsi stabilisce il limite italiano maschile di velocità su triangolo di 300 Km alla media di 84,409 Km h, mentre le signore Adele Orsi e Pupa Manzoni stabiliscono i primati femminili italiani per alianti biposti, portando quello di distanza su andata e ritorno a 257 Km e quello di velocità su triangolo di 100 Km alla media di 68,1 Km h.

Siamo giunti frattanto all'undicesimo Campionato Mondiale di Volo a Vela, che ha avuto svolgimento in Polonia dal 9 al 23 giugno 1968. Della squadra italiana fanno parte ben tre piloti del Centro di Calcinante, oltre allo scrivente, cui fu affidata l'assistenza meteorologica. I piloti sono Vergani, Manzoni e Pronzati; il loro piazzamento è stato ancora una volta onorevole. Infatti su una schie-

ra di 57 fuori classe, si son visti nomi celeberrimi dietro i volovelisti varesini.

Nell'anno 1969 Walter Vergani è ancora Campione d'Italia in classe Libera e fa parte della squadra italiana che partecipa ai Campionati Mondiali che si svolgono nella regione texana di Marfa dell'America del Nord, nel mese di luglio del 1970. Gareggiando in classe Libera Vergani si classifica onorevolmente a metà della classifica generale.

Ritornando in Italia, riteniamo debba ascrivere alla provincia di Varese, grazie alla vecchia e gloriosa Società «Caproni Vizzola», il merito di aver realizzato, all'inizio degli anni 70, modernissimi alianti dalle elevate caratteristiche di volo. Particolare successo ha riscosso sul mercato mondiale il «Calif» A-21, aliante biposto affiancato, progettato dagli Ingg. Sonzio e Ferrarin, che ha dato alla Caproni la gloria di numerosi records mondiali di velocità, stabiliti dal polacco Makula nel Texas e dai volovelisti varesini, prima in Australia, e poi in Italia, sia lungo l'arco alpino, sia nelle regioni appenniniche centrali della nostra Penisola (fig. 28).



Fig. 28 - Il «Calif A-21», aliante biposto affiancato, ha dato alla Caproni-Vizzola la gloria di numerosi records mondiali.

A conclusione di questo rapido cenno, ricordiamo che il biposto Calif A-21 è stato successivamente dotato anche di propulsione a reazione. Questo aliante motorizzato riassume in sé i pregi del velleggiatore di altissime caratteristiche e quelli del motoaliante destinato a voli di ricerca aerologica nel campo della fisica dell'aria.

E già che siamo in tema d'alianti torniamo per un attimo a dare uno sguardo alla flotta di Calcinate, che nel frattempo si è notevolmente ampliata. Il Centro varesino, in linea con la «politica» seguita fin dall'inizio, continua a collezionare le migliori macchine del mercato internazionale; macchine che

in parte sono proprietà del Club e in parte dei piloti. Fra tali alianti, che segnano ormai la netta affermazione delle resine sintetiche come materiale di costruzione, ricordiamo qui le più importanti: il «Phoebus», il «Cirrus», il «Dart 17», il «Kestrel 17» (17 metri), il «Kestrel 604» (22 metri), il «Calif A-21», lo «Janus», il «Nimbus», il «Libelle St.». Tutti questi alianti, che qui abbiamo citato senza un ordine rigoroso, ed altri ancora, sono andati ad arricchire il parco-alianti dell'Aeroporto di Calcinate un po' alla volta, negli anni immediatamente precedenti il 1970 e in quelli successivi, fino ai nostri giorni, sommandosi a quelli che già c'erano, o anche dando vita a un vivace ricambio del patrimonio aliantistico in dotazione al Centro di Calcinate.

Dopo questo accenno alle macchine, che risuonando di nomi prestigiosi, carichi di ricordi anche recenti, evoca un'atmosfera di modernità in modo anche più immediato di quanto possa farlo la data scritta, riprendiamo la nostra rapida rassegna sulle fatiche e sulle conquiste del volo a vela varesino.

Il 1971 è un'annata densa di risultati tecnici e sportivi. Il 13 giugno la signora Adele Orsi stabilisce un nuovo primato nazionale femminile, uguagliando il primato maschile di andata e ritorno, con un volo di 526 Km, lungo il percorso Varese - San Lorenzo di Sebato (Brunico) - Varese, lo stesso che era stato compiuto l'anno prima da Attilio Pronzati.

A breve distanza di tempo, precisamente nell'agosto del 1971, Walter Vergani riconquista ai Campionati Italiani di Rieti il titolo di Campione d'Italia della classe Libera, titolo che si aggiudica anche nel successivo 1972. A questo punto dobbiamo doverosamente ricordare che in tutti questi anni anche altri piloti del Centro Alpino di Varese hanno partecipato ai Campionati nazionali di Rieti e che quasi sempre si sono collocati entro i primi quindici posti delle classifiche generali delle due classi, su una schiera di una sessantina di alianti in gara.

Nello stesso 1972 si svolgono in Jugoslavia i Campionati Mondiali. Della rappresentativa italiana fa parte anche Attilio Pronzati, che gareggia onorevolmente in classe Standard. Walter Vergani, questa volta, partecipa ai Mondiali in veste di direttore tecnico.

Il 1973 segna il totale trionfo del gentil sesso. La signora Adele Orsi si laurea a Rieti Campione d'Italia; avvenimento assolutamente nuovo nella storia del volo a vela italiano; è la prima volta,

infatti, che una donna conquista il titolo di Campione. E come se ciò non bastasse, a chiusura dei Campionati Nazionali, la stessa signora Orsi batte addirittura il primato mondiale femminile di velocità sul triangolo di 100 Km, raggiungendo la ragguardevole media di 124,920 Km/h, primato detenuto in precedenza dall'australiana Sue Martin con 113,24 Km/h.

Non occorre sottolineare l'importanza di questo avvenimento, grazie al quale, per la prima volta, l'Italia è riuscita ad inserire un proprio rappresentante nell'Olimpo dei primatisti mondiali per merito di questa valorosa sportiva varesina.

Per non mortificare il sesso forte, diremo che il 1973 registra anche qualche successo nel campo del volo a vela maschile: il pilota Roberto Monti del Centro di Calcinate, batte il primato di velocità sul percorso triangolare di 100 Km alla notevole media di 124,920 Km/h; Walter Vergani e Giorgio Nidoli stabiliscono il nuovo limite di velocità per alianti biposti su percorso triangolare di 300 Km, alla media di 94,5 Km/h, mentre, per concludere, Attilio Pronzati, con a bordo la signora Adele Orsi in qualità di 2° pilota, migliora il primato italiano di andata e ritorno percorrendo 398 Km.

La nostra rapida carrellata è così giunta all'anno 1974, che inizia con la 14ª edizione dei Campionati Mondiali di Volo a Vela, svoltisi in Australia nel mese di gennaio.

Com'è facile capire, dopo la brillante affermazione conseguita nell'anno precedente dalla campionessa varesina, la signora Adele Orsi è il numero uno della rappresentativa italiana partecipante ai mondiali d'Australia. La signora Orsi si batte con tenacia e bravura con i migliori piloti del mondo, classificandosi onorevolmente assieme agli altri componenti della squadra italiana. Inoltre, pochi giorni dopo la conclusione dei Campionati Mondiali, la signora Orsi Adele batte in Australia il primato mondiale femminile per alianti biposti sul triangolo di 300 Km alla media di 83 Km/h.

Nel 1974 i volovelisti varesini hanno partecipato ai campionati nazionali di Rieti con ben tredici alianti. Walter Vergani si è nuovamente confermato Campione d'Italia in classe Libera, la signora Orsi si è classificata al 3° posto, Giorgio Nidoli al 6° e Roberto Manzoni al 7°. In classe Standard Attilio Pronzati è 4° e Roberto Monti 6°. Nella Lega 2 (esordienti) G. Bulgheroni è 3° ed A. Caraffini 6°.

Ma non è tutto: approfittando delle condizioni meteorologiche favorevoli e confidando nell'allenamento d'eccezione raggiunto durante lo svolgimento dei campionati, subito dopo la chiusura delle gare e precisamente nei giorni 17 e 18 agosto 1974, la signora Adele Orsi, unitamente a Walter Vergani ed a Roberto Monti hanno compiuto, con esito felice, vari tentativi di primati, che si sono conclusi con la conquista di ben tre records mondiali e cinque nazionali.

Riportiamo ora l'elenco di tali primati, includendovi per la completezza anche quelli conseguiti negli allenamenti pre-gare e durante lo svolgimento delle gare stesse:

Pilota Adele Orsi:

- Primato mondiale femminile per alianti monoposto, su circuito triangolare di 100 Km, alla media di 125,589 Km/h;
- Primato mondiale femminile per alianti biposto (2° pilota Patrizia Golin), su circuito triangolare di 100 Km, alla media di 101,758 Km/h;
- Primato mondiale femminile per alianti biposto (2° pilota Franca Bellingeri) su circuito triangolare di 300 Km, alla media di 97,741 Km/h;
- Primato nazionale femminile per alianti monoposto, su circuito triangolare di 300 Km, alla media di 81,317 Km/h.

Pilota Walter Vergani:

- Primato nazionale maschile per alianti monoposto, su circuito triangolare di 300 Km, alla media di 87,723 Km/h;
- Primato nazionale maschile per alianti monoposto, su circuito triangolare di 100 Km, alla media di 127,626 Km/h;
- Primato nazionale maschile per alianti monoposto, su circuito triangolare di 300 Km (2° tentativo), alla media di 102,847 Km/h.

Pilota Roberto Monti:

- Primato nazionale maschile per alianti monoposto, su circuito triangolare di 300 Km, alla media di 102,838 Km/h.

Come i lettori avranno rilevato dall'elenco dei primati che abbiamo sopra riportato, la signora Orsi ha migliorato il suo primato mondiale di velocità per alianti biposti sul circuito di 300 Km, stabilito in Australia nel mese di gennaio del 1974, e bat-

tuti altri due primati mondiali di velocità, grazie ai quali l'Italia occupa tre posti onorevolissimi nell'Olimpo dei primati mondiali femminili.

Siamo ormai giunti al 1975, anno ricco di attività e di successi specie in campo agonistico. I piloti del Centro di Calcinate partecipano infatti con pieno esito ai Campionati Italiani di Rieti, dove Walter Vergani si riconferma ancora Campione d'Italia di classe Libera, mentre la signora Orsi, Giorgio Nidoli, Vittorio Fontana, Giorgio Orsi e Antonio Caraffini si classificano rispettivamente al 7°, 8°, 10°, 12° e 13° posto della classe Libera. In classe Standard, Marco Gavazzi è 4°, Attilio Pronzati 5°, Roberto Monti 6°, seguiti da Costa C., Bertoli e Brambilla. Infine, in Lega 2 (esordienti), si classificano onorevolmente Pavesi G., Fraenza N., Borellini, Grosso e Ballarati.

Il 1976 inaugura l'attività agonistica con la disputa della 2ª edizione del Trofeo Colli Briantei, svoltosi dal 26 al 29 maggio sul campo volovelistico di Alzate Brianza (Como). Vi partecipa anche una buona rappresentanza di piloti di Calcinate del Pesce, che, in classe Libera si classificano dal 1° al 4° posto, per merito di Vergani, Gavazzi, Fontana e Bellora-Gatelli. In classe Standard i piloti Pronzati e Monti si classificano al 4° e 5° posto rispettivamente. Mentre, in Lega 2 si distinguono Pavesi e Fraenza.

Dal 30 maggio al 6 giugno 1976 si disputa per la prima volta a Rieti la «Gara di Pentecoste». Vi partecipano, tra gli altri, quattro piloti del Centro di Calcinate, i quali, nelle tre prove disputate, si classificano al 1° posto con Giorgio Orsi, al 2° con Adele Orsi, al 3° con Pietro Viscardi, seguiti dal tenace Enzo Grosso al 12°.

Ma il 1976 è l'anno dei Campionati Mondiali di Volo a Vela, svoltisi questa volta in Finlandia durante il mese di giugno. Della rappresentativa italiana fanno parte anche tre piloti del Centro di Calcinate del Pesce: Walter Vergani, Marco Gavazzi e Roberto Monti. Come sempre i nostri volovelisti si battono onorevolmente con i migliori piloti del mondo, accumulando nuove e preziose esperienze.

Nella prima quindicina di luglio si disputa un'altra prova d'importanza internazionale: il Campionato di Volo a Vela in Montagna, svoltosi a Vinon (Francia), dove Attilio Pronzati si classifica brillantemente al 2° posto.

L'attività agonistica nazionale riprende a Rieti nella prima quindicina di agosto. I piloti di Calcinate

vi partecipano con uno squadrone di ben 17 alianti: 8 in classe Libera, 5 in classe Standard e 6 in Lega 2.

La signora Adele Orsi si laurea per la seconda volta Campione d'Italia di classe Libera, seguita da Antonio Caraffini e da altri sei piloti, tutti in posizioni onorevolissime; in classe Standard i varesini si classificano a metà schieramento con Pronzati in testa; mentre Pavesi è in testa alla Lega 2, seguito da Costa F. (5°), Borellini (9°) e da altri tre a fine classifica.

La stagione volovelistica varesina dell'anno 1977 si apre il 16 aprile con un volo collettivo di distanza, sul percorso Calcinate del Pesce-Rieti. Si apre così e si conclude in quel giorno la disputa del «Gran Premio Calcinate-Rieti», istituito dalla rivista «VOLO A VELA» per incrementare i voli di distanza con meta prefissata verso il Sud.

Tentano il grande volo sei piloti e lo concludono felicemente in quattro, tra cui due volovelisti di Calcinate: Roberto Monti e Corrado Costa (fig. 29).

Dal 27 aprile al 1° maggio 1977 si disputa a Rieti la prima edizione della «Coppa di Primavera». Vi partecipano anche due varesini, Giorgio Orsi ed Antonio Caraffini, che si classificano rispettivamente al 7° ed 8° posto.

I volovelisti di Calcinate sono presenti anche alle gare per la disputa del 3° Trofeo Colli Briantei, organizzato ad Alzate Brianza dall'A.V.M. dal 9 al 12 giugno. In classe Standard si classificano: Walter Vergani 2°, Roberto Monti 3°, Corrado Costa 4°, Attilio Pronzati 5°, Marco Gavazzi 8°, seguiti da Pavesi e Colombo. In classe Club, Vittorio Fontana è al 2° posto e Gatelli al 6°.

Una nuova competizione è stata disputata a Rieti dal 2 al 10 luglio: la «Coppa del Velino», gara di velocità alla quale prende parte una rappresentanza di sei piloti; nella classifica finale i piloti di Calcinate ottengono il seguente piazzamento: Colombo Vittorio 2°, Vittorio Fontana 3°, Giorgio Orsi 5°, Adele Orsi 7°, Barazzetti Guglielmo 8° e Roberto Monti 13°.

In campo internazionale si afferma nuovamente a Vinon (Francia) Attilio Pronzati che, in classe Corsa, conquista il 3° posto nella classifica generale della Coppa del Mondo di Volo a Vela in Montagna.

Anche ai Campionati Italiani del 1977 i volovelisti varesini del centro di Calcinate partecipano numerosissimi: diciotto alianti, di cui otto in classe Libera, 5 in classe Standard e 5 in Categoria



Fig. 29 - I protagonisti del gran volo verso il Sud, Calcinate-Rieti. I primi due a sinistra sono i piloti Roberto Monti e Corrado Costa del Centro di Calcinate del Pesce, i quali, unitamente ai piloti Trentini e Briigliadori, hanno partecipato alla memorabile impresa.

Promozione (la vecchia «Lega 2»). In classe Libera Walter Vergani è al primo posto, ancora Campione d'Italia; Giorgio Nidoli è 6°, Roberto Manzoni 7°, Antonio Caraffini 9°. Adele Orsi 12°, seguita da Guglielmo Barazzetti, Vittorio Fontana e A. Colombo. In classe Standard, Marco Gavazzi è primo degli italiani e si aggiudica il titolo di Campione d'Italia, Vittorio Colombo è 6°, Roberto Monti 10°, seguito da Costa E. e da Pavesi. In Categoria Promozione Guglielmo Giusti è 9°, Borellini 11°, Fraenza 14° e Grosso 41°.

Chiude l'intensa attività agonistica del 1977, la disputa della 2ª edizione del Trofeo San Pedrino, svoltosi a Rieti dal 10 al 17 settembre. Per i varesini vi partecipano i piloti Giorgio Orsi, classificatosi al 2° posto e Guglielmo Barazzetti al sesto.

Siamo giunti così al 1978. Come nei precedenti tre anni, la disputa del 4° Trofeo Colli Briantei apre la stagione agonistica. Organizzato dall'A. V.M. nell'aeroporto di Alzate Brianza dal 28 aprile al 1° maggio, l'importante gara nazionale richiama numerosissimi appassionati da ogni parte d'Italia. Anche i volovelisti del centro di Calcinate del Pesce vi accorrono in larga schiera, con 13 alianti,

10 in classe Standard e 3 in classe Club. Per l'inclemenza del tempo vengono disputate soltanto due prove. I varesini, comunque, sono in testa alla classifica generale delle due classi. Roberto Monti è il primo della Standard, seguito da Vergani 2°, e da Vittorio Colombo 5°; in posizione mediana gli altri sette. In classe Club, invece, i piloti Vittorio Fontana, Marco Gavazzi e Marco Pronzati occupano i primi tre posti nella classifica generale.

Alle gare di Alzate Brianza, segue a Rieti la disputa della Gara di Pentecoste, organizzata dallo Aero Club d'Italia dal 28 maggio al 4 giugno 1978. Vi partecipano, con parecchi piloti del centro-sud, anche cinque rappresentanti del gruppo di Calcinate del Pesce, tra i quali si distingue Guglielmo Barazzetti, classificatosi al 3° posto.

Il 18 giugno 1978 la signora Adele Orsi in compagnia della signora Mina Monti, ha riguadagnato all'Italia il record mondiale femminile per alianti biposti di andata e ritorno, già stabilito il 24 aprile 1976 con 546 Km e successivamente superato dalla polacca Dankowska con 574 Km. Il volo primato della signora Orsi si è svolto lungo l'arco alpino ed è durato esattamente otto ore, lungo un

percorso di 594 Km. In tal modo la signora Orsi ha riportato a tre i primati mondiali, a gloria e vanto del volo a vela italiano.

Nella prima decade di luglio si disputa a Rieti la 2ª edizione della «Coppa del Velino», alla quale partecipano due piloti del centro di Calcinate. Guglielmo Barazzetti ottiene un onorevole 5º posto in classifica generale.

Dal 15 al 30 luglio 1978 si disputano a Châteaurox (Francia) i 16.mi Campionati Mondiali di Volo a Vela. Questa volta i varesini sono rappresentati da un solo pilota: Marco Gavazzi, che gareggia in classe Libera, classificandosi al 18º posto su 24 concorrenti di 14 paesi.

Ancora in Francia, a Vinon, si disputa, dal 2 all'11 agosto 1978, la Coppa del Mondo di Volo a Vela in Montagna. Vi partecipa Attilio Pronzati, che si classifica al 4º posto della classe «15 m Corsa».

Dal 3 al 24 agosto 1978 si disputano a Rieti i XVIII Campionati Italiani di Volo a Vela. Come sempre i piloti di Calcinate vi partecipano numerosissimi. In tutto 22 (!), di cui 9 in classe Libera, 4 in classe Standard, e 9 in Categoria Promozione. Ecco i meglio classificati: Classe Libera: Roberto Monti 4º, Antonio Caraffini 5º, Marco Gavazzi 8º. Classe Standard: Corrado Costa è primo degli italiani e Campione d'Italia, Vittorio Colombo è 3º. Categoria Promozione: Giorgio Orsi è primo, Guglielmo Giusti 2º, Marco Pronzati 3º, Colombo (Colombino) 5º e Borellini 6º.

Con la disputa del 3º Trofeo San Pedrino, svoltosi a Rieti dal 27 agosto al 3 settembre, si conclude l'intensa attività agonistica dell'anno 1978, che ha visto i volovelisti varesini competere onorevolmente in tutta Europa. Anche in quest'ultima gara dell'anno il Centro di Calcinate è presente con due piloti: Nicola Fraenza e Giorgio Orsi, che si classificano rispettivamente ai 5º ed all'11º posto.

Ed eccoci al 1979. L'attività volovelistica viene inaugurata dai varesini il 1º gennaio, con un memorabile volo in onda compiuto dal pilota Vittorio Colombo che, sottovento al Monte Zeda, raggiunge la notevole quota di 9.000 metri, sfruttando una situazione di NW.

Dal 28 aprile al 1º maggio 1979 si svolge all'aeroporto di Alzate Brianza la 5ª edizione del Trofeo Colli Briantei, la classica gara primaverile nazionale del Nord Italia, resa famosa dalla sua formula originale per la partenza simultanea degli alianti e dalle... immancabili piogge che l'accompagnano. Anche nel 1979 i volovelisti di Calcinate vi han-

no partecipato numerosissimi. Walter Vergani vince nella «15 m Corsa»; Roberto Monti è 2º e Vittorio Fontana 3º. Marco Gavazzi vince nella classe Biposti e Corrado Costa è 2º in classe Standard. Anche la quarta edizione della Gara di Pentecoste, disputata a Rieti dal 27 maggio al 2 giugno 1979, è appannaggio di un volovelista del Centro di Calcinate del Pesce: l'ormai affermatissimo pilota Vittorio Colombo, che si piazza autorevolmente al primo posto nella classifica generale della gara (fig. 30).



Fig. 30 - L'ormai affermatissimo Vittorio Colombo del Centro di Calcinate, si classifica al primo posto della quarta edizione della Gara di Pentecoste.

Un mese e mezzo dopo, contemporaneamente allo svolgimento della 3ª edizione della «Coppa del Velino» — tenutasi a Rieti dal 15 al 22 luglio 1979 — l'Aero Club d'Italia ha organizzato in quell'anno anche il 1º Campionato Italiano di classe Club, protrattosi fino al 25 luglio.

La 3ª «Coppa del Velino» è stata ancora vinta da Vittorio Colombo (già vincitore della Gara di Pentecoste 1979); mentre il 1º Campionato Italiano di classe Club è stato appannaggio del giovanissimo Marco Pronzati, figlio d'arte e promettente aquilotto di Calcinate del Pesce. Queste due importanti competizioni hanno fatto da prologo ai Campio-

nati Nazionali 1979, abbinati in quell'anno alla disputa della prima edizione italiana della Coppa del Mondo di Volo a Vela in Montagna.

Come nei passati Campionati i piloti di Calcinate sono accorsi a Rieti numerosissimi: 6 in Classe Libera, 4 in classe «15m-Corsa», 6 in Classe Standard e 4 nella Categoria Promozione. Ecco i meglio classificati:

Classe Libera: 2° Gavazzi, 4° Adele Orsi, 5° Vergani, 6° Manzoni, 10° Caraffini e 12° Giorgio Orsi.

Classe «15m-Corsa»: 2° Monti Roberto, 3° Pronzati Attilio, 7° Fontana.

Classe Standard: 2° Vittorio Colombo, 7° Costa C., 16° Borellini e 17° Pavese.

Categoria Promozione: 3° Colombo Aldo, 11° Golderdammer e 23° Bellora.

Contemporaneamente alle gare della Categoria Promozione è stato disputato per la prima volta anche il Campionato della Classe Biposti, al quale hanno partecipato diversi piloti di Calcinate che avevano preso parte ai campionati dei monoposti. In classifica generale risultarono meglio classificati i seguenti equipaggi: Monti e Fraenza jr. 2°, Vergani e Galli 4°, Muzi e Orsi Giorgio 6°, Orsi Adele e M. Acquaderni 8°.

Siamo così giunti al corrente anno 1980: l'anno del cinquantesimo.

L'attività volovelistica del Centro di Calcinate, sempre intensissima, è storia di questi giorni, storia che la nostra rivista ha pubblicato.

Lasciamo pertanto aperta la parte conclusiva di questa nostra carrellata sulla storia del volo a vela varesino, auspicando che il 1980 coroni degnamente — e non c'è da dubitarne — questo cinquantenario d'attività. E insieme a questo auspicio, non possiamo fare a meno di esprimerne un altro, fatto di consapevole certezza oltre che di legittima speranza: l'auspicio che tanti anni di lavoro, di sacrifici, di conquiste e di sano entusiasmo sportivo, trovino nelle giovani generazioni quella rispondenza di cui le nuove leve hanno già dato la più rassicurante testimonianza con la loro passione e con la serietà del loro impegno.

E infatti la rievocazione storica assumerebbe il carattere di una pura e semplice celebrazione se non si ponesse anche un altro fine: un fine, che al di là degli intenti celebrativi, mira a rafforzare in tutti coloro che meditano sul passato il senso di una continuità storica che si stempera nel presente e si riverbera in un futuro carico di nuovi sogni e di nuove speranze.

Con l'animo rivolto a tali speranze, salutiamo grati quel passato che le ha rese attuabili.

Plinio Rovesti

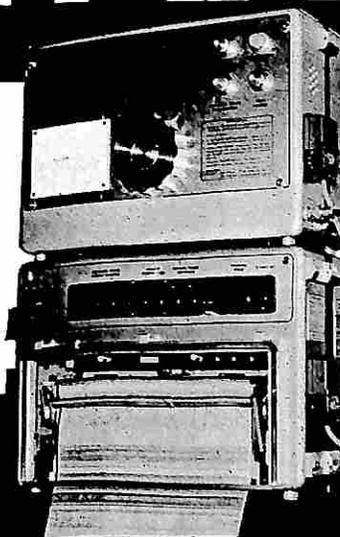
NAGRA FAX

NAGRA KUDELSKI



**il più
piccolo e perfetto
ricevitore di
carte meteo**

**IM-EX-PORT di Luigi Piatti
Milano via Bottelli 16 tel. 6883370**

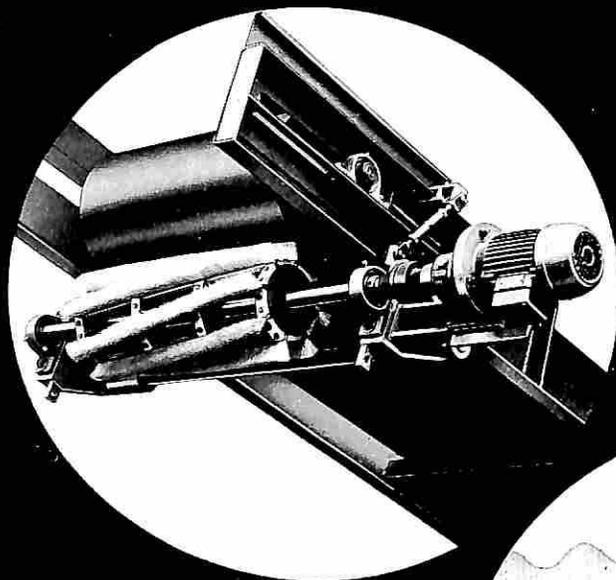


IMMEDIATA SITUAZIONE GENERALE DEL TEMPO DA VARIE EMITTENTI EUROPEE - TERMODINAMICA E SITUAZIONE ANEMOLOGICA OTTENIBILI DA CHIARISSIME CARTE FAX - PREVISIONI A BREVE E LUNGO TERMINE - RICEVITORE IN ONDE LUNGHE.

**LABORATORIO AUTORIZZATO
GARANZIA TOTALE**

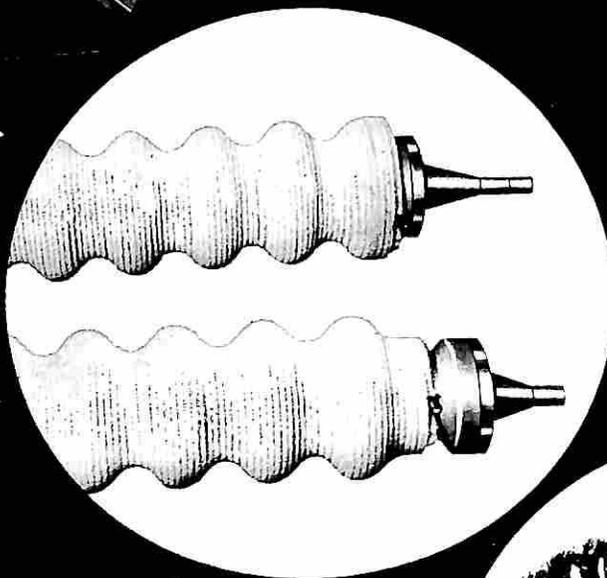
**Ditta ANGELO MERLI
Tel. 43.27.04 - MILANO
Via WASHINGTON 1**

per l'industria edile e della ceramica



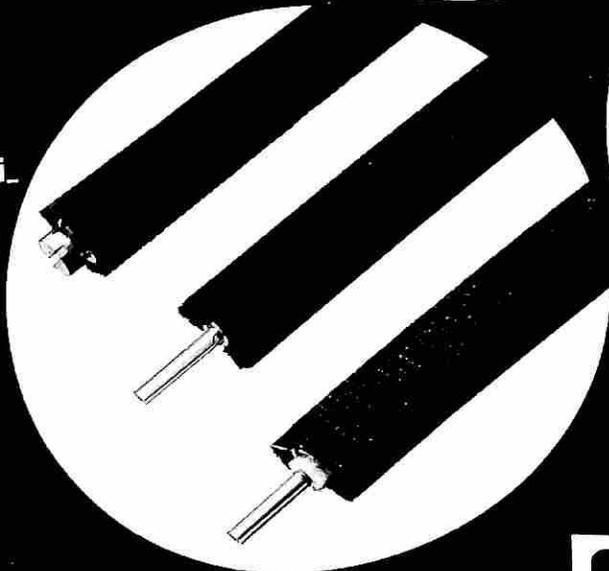
Unita' spazzolanti per la pulizia
dei nastri trasportatori

Spazzole sagomate per
la pulizia dei modelli e
degli stampi per prefab-
bricati e manufatti in ce-
mento-amianto

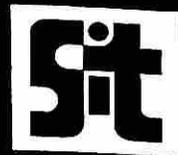


spazzole in fili di
acciaio per forti ra-
schiate di diversi
tipi e per ogni
impiego

Spazzole cilindri-
che per la puli-
zia degli stampi
e nastri di
trasporto nelle
presse per
ceramica



alcune soluzioni



SOCIETA'
ITALIANA
TECNOSPAZZOLE

40033 casalecchio di reno (bo)
via porrettana, 453 - tel. 051 / 5712 01 - 13

Memori della generosa assistenza che le industrie aeronautiche della provincia di Varese hanno prestato ai pionieri d'allora, riportiamo qui di seguito un breve cenno storico che le riguarda.

Aeronautica Macchi

Da più di sessantacinque anni l'Aeronautica Macchi porta il nome di Varese in tutto il mondo.

Fra le prime aziende costruttrici di aeroplani è una delle primissime a considerare la nuova macchina volante come un prodotto industriale, la Macchi trovò subito la sua dimensione.

Durante la prima guerra mondiale produsse oltre 2.500 velivoli di vari tipi, di cui oltre 1.400 nel 1918.

Nel periodo critico degli anni '20 e primi anni '30, quando l'aeroplano non era ancora riuscito ad imporsi come mezzo di trasporto di uso comune, la Macchi battè la via della ricerca, della velocità e delle competizioni internazionali, progettando e realizzando in tempi incredibilmente brevi una serie di velocissimi «idrocorsa», idrovolanti da primato,

che furono i primi aerei al mondo a superare i 400, 500 e 700 chilometri all'ora, protagonisti italiani della famosa «Coppa Schneider».

Le esperienze acquisite in questa importante competizione tecnologica permisero più tardi alla Macchi di progettare autonomamente e produrre in massa i velivoli da caccia che durante la seconda guerra mondiale difesero i cieli italiani dalle incursioni dei bombardieri. Particolare importante: i caccia MC.202 furono costruiti su licenza dalla quasi totalità delle industrie aeronautiche nazionali.

Se le attività di punta dell'aeronautica, fino dal suo primo sorgere, sono legate alla componente militare che le sprona a sempre nuovi limiti, l'Aeronautica Macchi si dedicò ben presto al progetto ed alla realizzazione di velivoli civili.





Già nel 1919 volava l'idrovolante cabinato M. 9 bis per i servizi passeggeri e postali su percorsi fino a 550 Km. Altri tipi di idrovolanti ed anfibi da trasporto seguirono fino al 1940, quando gli idrovolanti trimotori MC. 100 erano i «jumbo jet» della compagnia di bandiera italiana progenitrice della odierna Alitalia. Fortemente colpita dal bombardamento della notte del primo aprile 1944 e praticamente rasa al suolo da una formazione di bombardieri che giunse sul cielo di Varese a mezzogiorno del 30 aprile, l'industria aeronautica varesina fu la primissima a riprendere nel dopoguerra, sotto la guida tenace dell'Ing. Paolo Foresio, presidente dell'azienda, recentemente scomparso.

Furono completamente revisionati parecchi caccia MC. 205, immediatamente esportati procurando il danaro necessario alla ricostruzione, della cui urgenza le autorità politiche si mostrarono assolutamente poco convinte.

Rinnovando una tradizione di vent'anni prima, si tornò alla produzione di modelli originali d'aereo con un tipo da scuola e turismo: l'MB. 308 progettato dal nuovo direttore tecnico, l'Ing. Ermanno Bazzocchi.

Egli si incaricò di coltivare e sviluppare ciò che l'azienda aveva gelosamente conservato: la continuità nella capacità di progetto originale. Aggiunse una nuova componente: la semplicità di concezione e di progetto che si doveva dimostrare vincente alla prova dei fatti.

Dopo aver partecipato alla costruzione su licenza del caccia a reazione britannico «Vampire» ed aver portato a tutti i livelli di officina le nuove tecnologie americane con l'attività di revisione totale degli aviogetti T. 33, l'Aeronautica Macchi nel 1957 realizzava il prototipo dell'MB. 326, un velivolo bi-posto da addestramento che in pochi anni si impose

come standard internazionale di riferimento per la sua categoria.

Costruito inizialmente per le scuole di volo della Aeronautica militare italiana, l'MB. 326 è stato esportato in tutto il mondo. Tre paesi lo hanno prescelto per produrlo su licenza, impostando così la loro nascente industria aeronautica su tecnologie «made in Italy». Uno di essi, il Brasile, continua tuttora a produrlo ed anzi prevede di estenderne la produzione negli anni '80.

Con il successo internazionale dell'MB. 326, a partire dalla seconda metà degli anni '60, l'Aeronautica Macchi ha iniziato il suo costante e sicuro sviluppo nella maturità di moderna industria aeronautica a livello internazionale.

C. A. Giovanni Agusta

Con oltre 9.350 dipendenti e 8 stabilimenti, Agusta si qualifica tra le maggiori imprese aeronautiche mondiali. La sua produzione comprende elicotteri e aerei leggeri, due settori nei quali le varie aziende consociate hanno una lunga tradizione, una tradizione che, in particolare, affonda le sue radici nella provincia di Varese dove hanno sede le maggiori società facenti capo all'Agusta: la Costruzione Aeronautiche Giovanni Agusta, che opera nel campo degli elicotteri da oltre un quarto di secolo, e la SIAI Marchetti fondata nel 1915. Oltre alle già accennate aziende, fanno oggi parte dell'Agusta la Elicotteri Meridionali, la Fonderie ed Officine Meccaniche di Benevento, l'Industria Aeronautica Meridionale, ed ancora l'Agusta International con sede a Bruxelles, l'Agusta Aviation Corporation con sede a Houston, nel Texas, e la E.H.I. European Helicopter Industries Ltd. con sede a Londra.

Fondata nel 1907 la società Costruzione Aeronautiche Giovanni Agusta di Cascina Costa appartiene al ristretto numero di imprese aeronautiche la cui tradizione fa parte della storia dell'aviazione.

La società ebbe un notevole impulso nei campi della tecnologia e della costruzione di aerei specialmente in occasione delle due Guerre Mondiali. Negli anni del dopoguerra, a causa delle restrizioni e del divieto di intraprendere lavoro aeronautico, la società si orientò verso la produzione di motocicli. Nel 1945 nacque infatti la M.V. (Meccanica Verghera) nome diventato famoso anche per le numerose vittorie conseguite in Italia e all'estero e la conquista di ben 75 titoli mondiali. Il 1952 se-

Fra i nuovi programmi va ricordato l'MB. 339 che è stato progettato e costruito dall'Aeronautica Macchi per soddisfare il requisito dell'Aeronautica Militare Italiana per un aviogetto da addestramento basico ed avanzato con il quale equipaggiare le Scuole di volo negli anni '80 e '90.

Riprendendo i concetti informativi del programma MB. 326 K, che è la versione monoposto dell'MB. 326, è stata realizzata anche per l'MB. 339, su iniziativa privata dell'azienda, la versione monoposto: il Veltro 2.

La scelta del nome non è stata casuale ma ha voluto riprendere un patrimonio di tradizione e di affermazione nel campo aeronautico a suo tempo realizzato con l'MC. 205 Veltro.

gnò la ripresa dell'attività aeronautica. In quell'anno venne infatti siglato l'accordo con la Bell per la costruzione su licenza dell'elicottero modello 47. Tale accordo, che portò alla costruzione di 779 velivoli di questo tipo in differenti versioni, segnò l'inizio di uno spettacolare sviluppo industriale, tecnico e commerciale che ha fatto dell'Agusta un'industria leader nel settore dell'ala rotante.

Alla fine del 1958 erano usciti dalle linee di montaggio Agusta oltre 400 elicotteri diretti al mercato europeo oltre che ai reparti dell'Esercito, della Marina, dei Carabinieri e della Guardia di Finanza nazionali. Sempre in quegli anni erano anche in costruzione due modelli di progettazione italiana: l'AB 102 e l'A 101 G. Mentre il primo deriva parzialmente da un progetto americano, il secondo, un elicottero azionato da tre motori a turbina, rappresentava uno dei più grandi velivoli ad ala rotante mai costruiti, essendo capace di trasportare 35 militari equipaggiati su distanze di 450 Km. A Cascina Costa venne anche costruito uno degli aeroplani civili più interessanti mai realizzati in Italia, l'AZ 8, quadrimotore per impiego commerciale in grado di trasportare 26 passeggeri ad una velocità di crociera di 340 Km/h. Fra i progetti originali, dopo l'A 102, all'inizio degli anni 60, Agusta realizzò i modelli 103 e 104, quest'ultimo un biposto potenziato da un motore pure «made Agusta»: l'M.V. da 140 HP. Il 1961 segnò l'inizio della costruzione in serie dell'Agusta-Bell 204 B e 204 AS, primo elicottero a turbina della categoria medio/leggera per impiego militare e navale. Nel 1965 iniziò la pro-

duzione dell'elicottero Agusta-Bell 205 e l'anno seguente si avviò la produzione dell'elicottero leggero AB 206 Jet Ranger III e dell'antisom Agusta-Sikorsky SH 3D per la Marina Militare italiana. Sempre per la Marina venne anche sviluppato il monoposto vettore d'arma Agusta 106. Nel 1970, attraverso la consociata Elicotteri Meridionali, la Agusta acquisiva la licenza di produzione dell'elicottero birotore da trasporto Boeing-Vertol CH 47C Chinook. Un nuovo elicottero bimotore a turbina, l'Agusta-Bell 212, si aggiunse poi alla gamma dei prodotti Agusta ed entrò in produzione a Cascina Costa. Il 1971 vide la nascita di un nuovo elicottero, un biturbina per impiego executive di progettazione e costruzione tutta italiana: l'A 109A. Di brillanti qualità e prestazioni l'A 109A può trasportare sette passeggeri ad una velocità di 310 Km/h, caratteristica, quest'ultima che ne fa il più veloce al mondo tra gli elicotteri della sua categoria.

Nell'ambito della nuova produzione elicotteristica Agusta, l'A 109A costituisce uno degli elementi di punta, collocandosi in una classe di vasta potenzialità di sviluppo sia in campo militare che di utilità civile. Particolarmente rilevante è l'attenzione che

Agusta dedica alle attività di ricerca di sviluppo. Esse si articolano in 3 aree fondamentali: ricerca applicata in settori tecnologici finalizzati al prodotto, progetto e sviluppo di nuovi prodotti, sviluppo dei prodotti attuali mediante il miglioramento delle prestazioni e capacità operative. Per quanto riguarda gli studi di ricerca, vanno segnalati il nuovo Centro di Calcolo Scientifico che dispone di un calcolatore ed elaboratori di elevata potenza, ed il Laboratorio di Tecnologie Sperimentali, attrezzato con gli strumenti più sofisticati. In particolare nel laboratorio vengono messi a punto e si studiano i materiali compositi che trovano sempre più vasta applicazione sui velivoli ad ala rotante. Le attività di ricerca teorica e sperimentale sono infatti la base per la progettazione e lo sviluppo di ogni nuovo programma. Fra questi il progetto A 129 Mangusta, uno dei pilastri dell'attività Agusta per il prossimo futuro. Con l'A 129, Agusta sta realizzando un elicottero con rotore quadripala per lotta anticarro ed impiego scout che sarà in dotazione all'Esercito italiano. La macchina viene costruita con l'applicazione delle più sofisticate tecnologie specialmente nell'impiego di materiali compositi. Essi entrano





nella costruzione del velivolo per circa il 18%, permettendo notevoli risparmi in termini di peso e di costi.

Parallelamente allo sviluppo di nuovi progetti perseguiti autonomamente come l'A 129, si va inoltre approfondendo l'interesse per la collaborazione con altre industrie. L'attuale decennio si è infatti aperto con la creazione della E.H.I., costituita al 50% con la britannica Westland per la realizzazione dell'EH 101, elicottero avanzato per impiego navale in grado di soddisfare le esigenze della Marina Militare italiana, della Royal Navy e delle Marine di altri Stati per la fine degli anni '80. Il tema della collaborazione non è però circoscritto all'ambito europeo. Agusta è impegnata con la Bell nello sviluppo del nuovo elicottero AB 412, versione con ro-

tore quadripala di avanzata tecnologia del modello 212, destinato al mercato civile, militare e navale. La macchina, che ha già ottenuto la certificazione negli USA, dovrebbe ottenere quella RAI entro il 1980.

Oggi, a meno di 30 anni dal momento in cui, di fronte alla scelta contingente se rimanere nel campo aeronautico o diversificare la produzione Domenico Agusta scelse coraggiosamente la prima soluzione. Agusta possiede un fatturato consolidato di oltre 450 miliardi di lire e l'83% della sua produzione è destinato all'esportazione. Nel 1980, con una esperienza di circa 4.000 elicotteri costruiti, Agusta si presenta come il terzo produttore mondiale di elicotteri salendo al primo posto per l'ampiezza della gamma offerta.

Caproni Vizzola

La Caproni Vizzola - Costruzioni Aeronautiche S.p.A. è una delle più antiche fabbriche aeronautiche del mondo ed ha iniziato l'attività nell'anno 1910.

L'attività aeronautica del fondatore della Società, l'Ing. Gianni Caproni, era già iniziata nel 1908 in Belgio con la costruzione di un aliante e successivamente nel Trentino, 1909, con la costruzione

del suo primo aereo a motore.

Questo aereo fu trasferito nel 1910 a Malpensa che era allora un campo di esercitazione per la cavalleria e dove l'Ing. Caproni realizzò il suo primo piccolo Hangar.

In questo Hangar venne eseguita la messa a punto del velivolo che fece il suo primo volo il 27 maggio 1910.

Nel 1911 l'attività venne spostata nella zona sud-ovest del campo di Malpensa, vicino al paesino di Vizzola, dove vennero costruiti i primi hangars per la produzione degli aerei Caproni e per la scuola di volo.

Nel 1914 venne costruito il prototipo del grande biplano trimotore da bombardamento che ebbe un grande successo sia in Italia che all'estero.

Per la costruzione in grande serie di questo aereo e dei suoi derivati venne notevolmente ampliato lo stabilimento di Vizzola Ticino e venne costruito un nuovo stabilimento vicino a Milano.

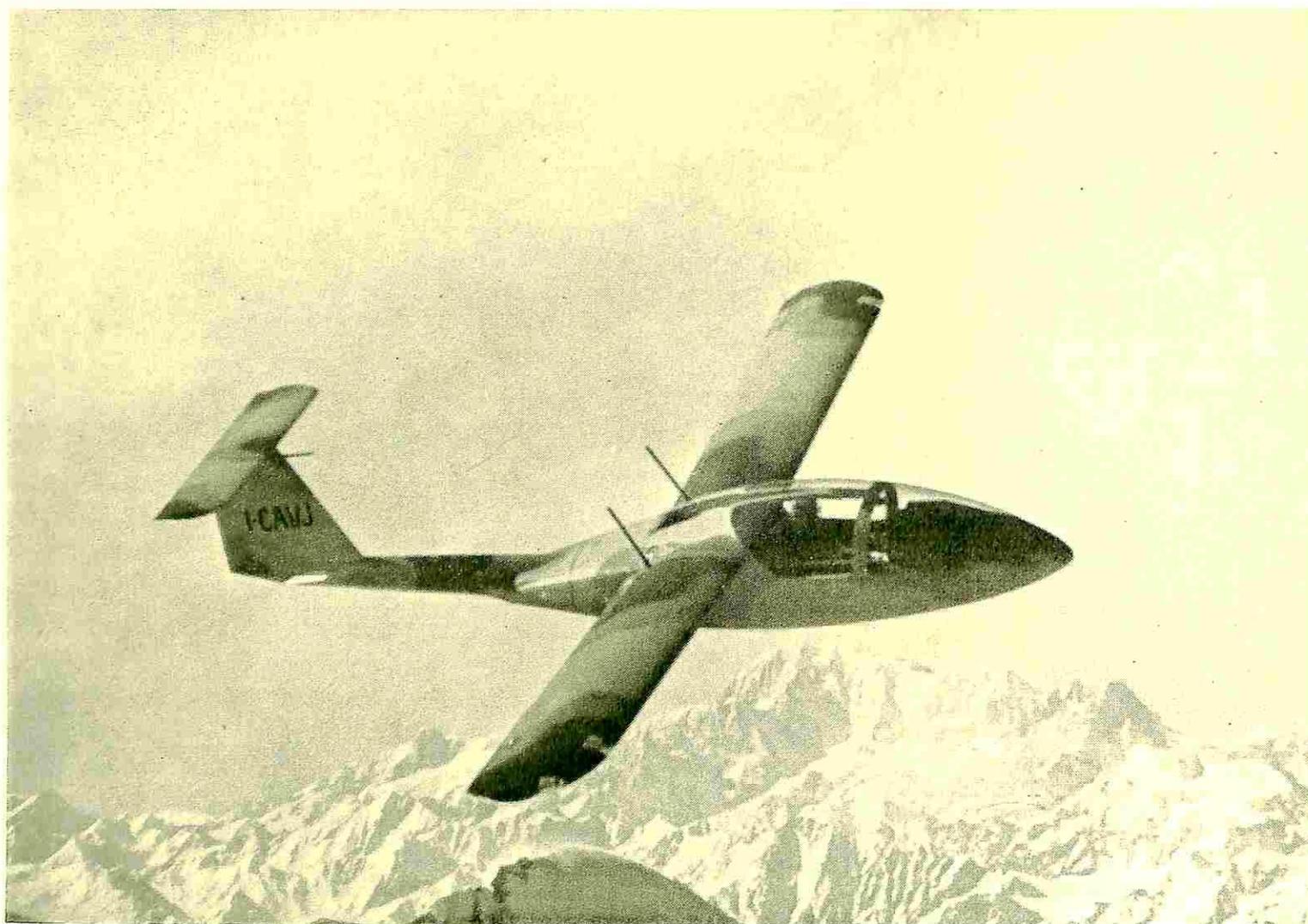
Nel periodo successivo alla 1ª guerra mondiale lo stabilimento di Vizzola fu attivo nel settore delle scuole di pilotaggio e continuò a realizzare aerei prototipi ed in piccola serie fra i quali vogliamo ricordare il grande idronaviplano Ca 60 che era — all'epoca — il più grande aeroplano del mondo.

Negli anni '30 oltre ad una attività di costruzione in serie di vari aerei da bombardamento e da trasporto per conto di altre aziende del gruppo Caproni, la Caproni Vizzola realizzò su proprio disegno una serie di interessanti aerei da caccia monomotore e fu anche particolarmente attiva nel settore delle riparazioni.

Lo stabilimento aveva allora una forza di circa 1.000 persone.

Dopo il 1945 la Caproni Vizzola riuscì ad evitare la grave crisi che ha colpito quasi tutte le altre aziende Caproni che sono state chiuse o assorbite de Enti Statali.

Attraverso un difficile periodo di riconversione e



di ridimensionamento del numero di maestranze, la Caproni Vizzola ha potuto avviare un lavoro di costruzione e riparazione di autobus e filobus nonché costruzione di motociclette che hanno consentito di tenere in vita lo Stabilimento in attesa di una ripresa del lavoro aeronautico in Italia.

Agli inizi degli anni '60 la Caproni Vizzola ha ripreso gradatamente le lavorazioni nel campo delle strutture per aerei ed elicotteri ed attrezzature di terra per conto di altre aziende e dell'Amministrazione Militare.

Il progressivo sviluppo di queste attività hanno consentito di aumentare il numero dei dipendenti e di provvedere ad un ammodernamento di macchinari ed impianti.



A partire dall'inizio degli anni '70 la Caproni Vizzola ha iniziato anche un lavoro di progettazione di alianti e motoalianti biposti che si sono subito imposti nel mondo come i più avanzati della loro categoria.

Negli ultimi anni si è reso necessario ricercare l'insierimento in altri tipi di prodotti, facendo propria

la filosofia della riconversione industriale, diminuendo l'attività di produzione nel campo della subfornitura di parti per l'ala rotante ed investendo in campi di tecnologia più avanzata sia come parti strutturali sia come studio sui materiali compositi.

L'azienda pertanto sta cercando di diversificarsi verso un progressivo spostamento della produzione militare a quella dei grandi aerei civili e in pari tempo aumentare l'incidenza delle lavorazioni proprie in modo da dipendere in misura minore del passato dal lavoro di subfornitura che ha delle componenti di instabilità difficilmente prevedibili.

Per realizzare tutto questo sono stati e verranno fatti notevoli investimenti in tecnologia e risorse al fine di potere garantire un futuro non solo stabile sui livelli occupazionali ma di sviluppo sicuro.

UBICAZIONE DELL'AZIENDA

Lo stabilimento della Società è ubicato nel Comune di Vizzola Ticino (Varese) sul lato sud-ovest dell'Aeroporto Internazionale della Malpensa e consta di un complesso di capannoni e fabbricati per lavorazioni aeronautiche e meccaniche in genere, per un totale di circa 30.000 mq di superficie coperta, sorgenti su un'area di circa 100.000 mq.

All'officina è annesso un campo volo, omologato in cat. G, prospiciente gli hangars, di forma prevalentemente rettangolare, la cui superficie è di circa 350.000 mq.

Il campo volo è inoltre collegato da una pista all'Aeroporto Intercontinentale della Malpensa (dal quale dista meno di 1 Km) con convenzione tra la Caproni Vizzola S.p.A. e la S.E.A. ed il Ministero Trasporti e Aviazione Civile del 18 aprile 1968. E' stato altresì convenuto che anche in sede di ampliamento dell'Aeroporto Malpensa, i terreni della nostra Società non verranno espropriati e sarà consentita l'attività di volo sul nostro campo.

SIAI Marchetti

La SIAI MARCHETTI è stata la prima industria in Italia ed una delle prime nel mondo a costruire idrovolanti. La sua storia, singolare e ricca di eventi, ha inizio nel 1915 quando la società «Idrovolanti SAVOIA» situata a Sesto Calende, dopo aver prodotto su licenza gli idrovolanti FBA, progettò e costruì gli idrovolanti S-8 per la Regia Marina raggiungendo in breve la produzione di un aereo al giorno.

Dopo aver concentrato la sua attività nel corso della 1^a Guerra Mondiale nella costruzione degli aerei militari, la SIAI intraprese alla fine della guerra un vasto programma costruttivo nell'ambito della aviazione civile ed al Salone di Parigi del 1919 presentò il primo idrovolante civile in Europa, l'S-16.

In quello stesso anno, la più prestigiosa competizione aerea, il trofeo «Schneider» fu vinto dall'Italia

con un S-13. La vittoria si ripeté nel 1920 con un modello Savoia S-12.

Nel 1925 De Pinedo intraprese il raid «Italia-Giappone, via Australia» per dimostrare le qualità e l'efficienza dell'idrovolante ed anche per battere il primato della distanza di 43.000 Km detenuto da due piloti americani. Scelse a tale scopo un prestigioso aereo SIAI, l'S-16 ter. L'impresa si concludeva con all'attivo 370 ore di volo e dopo aver coperto una distanza di 55.000 Km.

Un successivo modello derivato dall'S-16 fu l'S-23, largamente usato dall'A.M.I. nelle scuole di addestramento idrovolanti.

Due anni più tardi, nel 1927, De Pinedo insieme a Del Prete e Zacchetti sorvolò l'Atlantico con un S-55 alla velocità media di 173 Km/h coprendo 43 mila Km, con tappe in varie città americane.

Successivamente, l'S-55 venne utilizzato nei voli atlantici in formazione compiuti da Italo Balbo. La prima crociera nel Mediterraneo Occidentale nel 1928 fu compiuta da 61 bi-motori S-55.

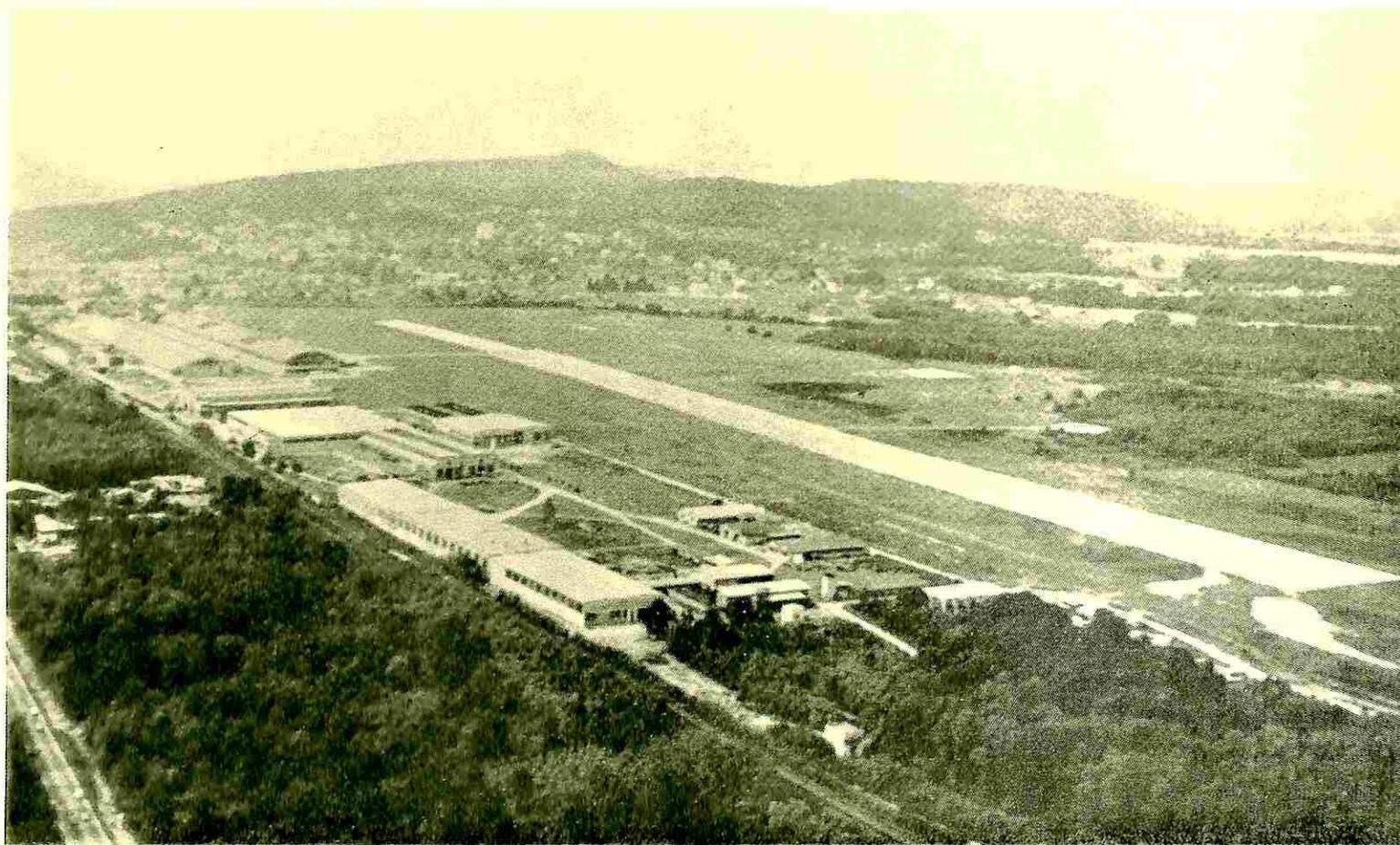
L'anno successivo, 34 S-55 seguirono la rotta del Mediterraneo Orientale arrivando fino al Mar Nero. Nel 1931 si compì con successo il primo volo trans-

atlantico in formazione: 12 S-55 volarono da Roma al Brasile (oltre 10.000 Km). Due anni più tardi, nel 1933, l'S-55 venne utilizzato per un'altra grande impresa: la seconda crociera aerea: 24 idrovolanti sorvolarono due volte l'Atlantico settentrionale.

Alcuni anni prima, con l'S-64, un aereo monomotore di singolare disegno, Ferrarin e Del Prete avevano stabilito il primato mondiale di distanza in circuito chiuso oltre al primato della distanza in linea retta, rispettivamente con 7.666 e 7.188 Km volando dall'Italia al Brasile in 51 ore.

Molti aerei famosi seguiranno all'S-55. Fra questi dobbiamo ricordare il prestigioso monomotore S-56 per voli di addestramento e turismo (costruito su licenza anche negli Stati Uniti), l'S-59, un idrovolante da ricognizione destinato a sostituire l'S-16; l'S-62 che è stato l'ultimo bombardiere della Regia Aeronautica e l'S-65, un bimotore sperimentale realizzato nel 1929 per il trofeo Schneider.

Un aereo trimotore, derivato dall'S-55 per trasporto passeggeri l'S-66 entrò in servizio nel 1932 con la compagnia Ala Littoria, insieme al primo aereo terrestre costruito in serie dalla SIAI, il trimotore S-71.





Nel 1932 venne realizzato un altro aereo da trasporto, l'S-73 a 18 posti passeggeri ed il quadrimotore S-74 a 20-27 posti. Entrambi vennero derivati dal bombardiere S-72.

Il primo aereo SIAI costruito con carrello retrattile fu l'S-75 (524-30 passeggeri) che entrò in servizio nel 1938.

A parte quanto sopra, una speciale menzione merita l'S-79, uno dei principali aerei della 2^a Guerra Mondiale. Dopo aver compiuto diverse imprese nella versione civile, l'S-79 «Sparviero» con un peso di 500/1000/2000 kg stabilì molti primati mondiali di velocità nel 1937/38, partecipando nello stesso tempo con successo alla gara di velocità Istres-Damasco-Parigi. Vennero costruite diverse altre versioni dell'S-79 con vari tipi di motori per un totale di 1.400 esemplari.

Nel periodo 1936-1939, la SIAI — dopo un ritorno ad aerei ambiziosi con il piccolo monomotore S-80 — costruì l'S-81 nella versione da trasporto e bombardiere e l'S-82 derivato dall'S-75 e destinato ad uso militare.

Nel corso della 2^a Guerra Mondiale, l'S-84 di potenza maggiore dell'S-79, fu pure costruito in grandi quantità.

Con il succedersi degli eventi bellici, molti altri aerei dalle eccellenti caratteristiche rimasero allo stadio di prototipi. Fra questi sono da annoverare l'SM-86, un bombardiere tuffatore bi-motore, lo SM-89 un bimotore d'attacco ad alto armamento, l'SM-91 un caccia pesante bimotore, l'SM-92 di modello simile e l'SM-93 un bombardiere in picchiata biposto.

Il quadrimotore SM-95 progettato durante la guerra come aereo militare, entrò in servizio nel 1946 e contribuì alla ricostituzione dell'Alitalia.

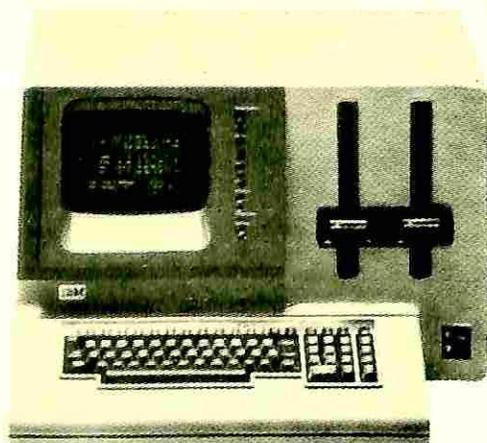
Per i servizi di collegamento dell'A.M.I., la SIAI Morchetti costruì negli anni 50 il bimotore da trasporto leggero SM-102 ed anche nel 1962, l'ambizioso quadriposto FN-333 che venne venduto negli Stati Uniti ed in Canada.

Nell'arco di 60 anni, la produzione aeronautica della SIAI ha consentito all'Italia di stabilire 53 primati mondiali.

La soddisfazione dei paesi stranieri è comprovata dalla vendita di aerei SIAI a molti Stati quali gli Stati Uniti, la Russia, la Romania, il Belgio, la Spagna, il Brasile e la Cina.

Dall'inizio della sua attività ad oggi, la SIAI Morchetti ha prodotto in serie 75 tipi di aerei, idrovolanti ed ambiziosi aerei.

UN NUOVO ELABORATORE IBM A 14 MILIONI. FACILE DA ACQUI- STARE. FACILE DA INSTALLARE. FACILE DA USARE.



Se state pensando all'acquisto di un elaboratore, il prezzo del nuovo IBM 5120 sarà la vostra prima, piacevole sorpresa: 14 milioni.*

Ma c'è anche un'altra novità: con un semplice colloquio tramite il video del 5120, le stesse persone che già lavorano nella vostra azienda possono imparare da sole ad usare l'elaboratore e ad utilizzare autonomamente i programmi già pronti che la IBM mette a vostra disposizione.

Questo è solo l'inizio: venite a trovarci, anche per semplice curiosità, e finiremo di raccontarvi tutto sul nuovo 5120.

*Lire 14.228.500 è il prezzo di una configurazione media comprendente: unità di elaborazione con memoria di 32 mila caratteri e linguaggio di programmazione BASIC, due moduli a minidisco per una capacità di 2,4 milioni di caratteri in linea e una stampatrice bidirezionale a 80 caratteri per secondo. Prezzo della configurazione base: Lit. 12.807.000

IBM Italia
Gruppo Sistemi Generali
Divisione Elaboratori

Alessandria 0131/443951 - Ancona 071/894662 - Bari 080/235824 - Bergamo 035/212059 - Biella 015/26952 - Bologna 051/409111 - Bolzano 0471/48111 - Brescia 030/221561 - Cagliari 070/302027 - Catania 095/322955 - Cosenza 0984/42735 - Firenze 055/688625 - Genova 010/56351 - Milano 02/6343221 - Napoli 081/668783 - Padova 049/666188 - Palermo 091/587335 - Parma 0521/72944 - Perugia 075/21945 - Pescara 085/691145 - Roma 06/5409271 - Torino 011/871014 - Trento 0461/986640 - Trieste 040/62381 - Udine 0432/21294 - Ve-Mestre 041/958155 - Verona 045/508033 - Vicenza 0444/566514.

ALLA WASSERKUPPE, 60 ANNI DOPO

Nella Germania l'Assia, nell'Assia la Rhoen, nella Rhoen la Wasserkuppe, nome ormai leggendario nella storia del volo a vela.

E' lì che nel 1920, raccogliendo l'appello di Oskar Ursinus, si riunirono i primi ardimentosi volovelisti, protagonisti di isolati e sporadici tentativi, allo scopo di confrontare le capacità loro, e dei rudimentali alianti che pilotavano, in una civile competizione, la prima del genere al mondo.

La Wasserkuppe è una grossa collina, piuttosto piatta alla sua sommità, che si erge a 950 metri di altitudine nel mezzo di una deliziosa zona collinosa, la Rhoen, a circa 100 Km a nord-est di Francoforte e a 5 Km dal confine con la Germania Est.

I suoi dolci declivi e l'ottima atterrabilità di tutta la zona la rendono assai adatta a lanci con cavo elastico o a decolli tipo deltaplano, a voli di pendio e ad atterraggi al punto di partenza o nelle ampie vallate sottostanti.

Nel suo libro «Ali silenziose nel mondo», Plinio Rovesti rievoca assai bene quell'evento di 60 anni fa in cui la massima distanza percorsa fu di 1.830 metri e il volo più lungo durò 2'22". Risultati che fanno sorridere oggi... tuttavia quel momento fu importante ed è ormai da tutti considerato la data di nascita del volo a vela moderno.

I tedeschi non l'hanno dimenticato e hanno voluto celebrare sul posto il 60° anniversario, che coincideva col 50° anniversario dell'OSTIV e col 30° anniversario dell'Aero Club di Germania.

Dal 4 al 10 settembre si sono pertanto succeduti vari eventi e si è anche svolta la 55ª giornata dell'aviatore tedesco (Deutscher Luftfahrttag).

Lo scrivente vi si è trovato coinvolto, come membro dell'OSTIV Board e come presidente dell'OSTIV Sailplane Development Panel, avendo i due organi tenuto di proposito in quel luogo e in quel periodo le loro rispettive riunioni.

Non credo che i lettori di questa rivista siano interessati a un resoconto dei vari eventi celebrativi e organizzativi, che riguardano più da vicino gli aviatori tedeschi. Ma qualche notizia, osservazione



Il versante orientale della Wasserkuppe. Vi si riconoscono: la pista asfaltata, in sensibile pendenza, ove si svolgono gli aerotraini e l'attività dei motoalianti e degli aeroplani; un gruppo di edifici di infrastruttura e rappresentativi e, sullo sfondo, le cupole dei radar militari...

e riflessione mi sembra valga la pena di riportarla.

La Rhoen è nota a molti volovelisti italiani non foss'altro perchè vi sorge lo stabilimento della ditta Alexander Schleicher, produttrice dei notissimi alianti ASK (progettista Rudolph Kaiser) e ASW (progettista Gerhard Waibel).

La Ditta è impiantata nella zona sin dal 1930 e ha realizzato migliaia di alianti tra cui, nel dopoguerra, i notissimi Ka-6, K-7 e K-8 progettati da Kaiser. Le costruzioni in legno e tela, spesso con fusoliere in tubi di acciaio, che hanno caratterizzato la produzione Schleicher per decenni, sono state di recente completamente abbandonate.

La produzione attuale comprende i monoposti ASW-19 Club (15 m senza flap con ruota fissa), ASW-19 B (standard), ASW-20 (classe 15 m), ASW-20 L (classe libera, apertura 16,6 m) e il biposto ASK-21, tutti in vetroresina con impiego limitato, in qualche parte, di fibre di carbonio e di aramide (Kevlar). La Schleicher produce un aliante circa per ogni giorno lavorativo, cioè circa 200 alianti all'anno.

In cantiere un nuovo prototipo, lo ASW-22 di classe libera, con apertura di 22 metri estensibili, mediante aggiunta di estremità alari, a 24 metri. In

quest'ultima configurazione, l'allungamento alare è di circa 37, valore che non mi risulta sia stato mai realizzato finora.

L'ASW-22 ha un'architettura convenzionale: ala con flap integrati dagli alettoni nell'intervallo di rotazione $+10^\circ/-10^\circ$. In atterraggio, la parte più interna del flap ruota a 45° , la parte più esterna a $+10^\circ$, mentre gli alettoni ruotano entrambi verso l'alto a -10° : ciò, evidentemente, per garantire lo stallo centrale e per assicurare una buona manovrabilità laterale alle bassissime velocità.

Caratteristico è il carrello, ovviamente retrattile, costituito da due ruote abbinata, diam. 350 mm circa, e da un ruotino di coda, anch'esso retrattile.

La versione di 24 m tollera un peso totale di 600 kg (carico alare oltre 38 kg/m^2), mentre la versione di 22 m può arrivare a 700 kg (carico alare di quasi 47 kg/m^2). Una speciale versione da record è prevista con apertura di 21 m, peso totale oltre 700 kg e pertanto carico alare intorno ai 50 kg/m^2 .

L'ala utilizza un nuovo profilo studiato nell'Università di Braunschweig. La sua ardita concezione ha imposto un ampio uso di fibre di carbonio e aramidiche.

Le prestazioni calcolate prevedono un'efficienza massima di almeno 55 e una velocità minima di caduta inferiore a 0,5 m/s.

Durante le celebrazioni si è svolto una specie di pellegrinaggio alla Wasserkuppe dove sorge il monumento dell'aviatore, un museo del volo a vela in fase di arricchimento, la casa di Oskar Ursinus anch'essa adattata a piccolo museo, numerosi ristoranti, alberghi, negozi, chioschi, edicole. In effetti, l'afflusso di pubblico è imponente, richiamato dalle attività intensissime di volo a vela, volo a motore, deltaplani e aeromodelli, nonché dall'amenità dei luoghi.

L'altopiano è assai esteso e con declivi praticamente in ogni direzione: le varie attività, pertanto, vi si svolgono col massimo agio e senza reciproco disturbo. Poco distanti dalle installazioni civili, quattro imponenti cupole radar, entro una recinzione militare, ricordano la vicinanza del confine con l'Europa orientale: contrasto stridente tra uno sport tra i più belli, civili, evoluti e armonizzati con la natura, da una parte, e i segni tenebrosi dell'atteggiamento ostile dell'uomo contro l'uomo, dall'altra.

In una splendida giornata di sole, un volo in aliante (insieme con Hans Zacher) e uno su motoaliante ASK-16 (con Rudolph Kaiser) mi consentono una visione esaltante della zona in piena attività con

traini aerei e verricelli in funzione e con deltaplani e aeromodelli radiocomandati che sciamano per ogni dove.

L'OSTIV, che allora, e fino al 1948, si chiamò ISTUS (Internationale Studienkommission fuer Segelflug - Commissione internazionale di studio per il volo a vela), fu fondata a Darmstadt il 10 marzo 1930 dai rappresentanti di sette Paesi (Belgio, Francia, Germania, Gran Bretagna, Italia, Olanda e Ungheria). La storica foto qui riprodotta fu presa poco dopo alla Wasserkuppe, dove i fondatori dell'ISTUS vollero ritrovarsi. Vi si riconoscono personalità divenute ormai storiche come Oskar Ursinus, Walter Georgii, Robert Kronfeld, Alexander Lippisch ed altri, fra cui Peter Riedel che, unico fra essi, era presente, più arzillo che mai, alle celebrazioni di quest'anno.

Pochi sanno che fu l'ISTUS a promuovere l'inclusione del volo a vela nelle attività della FAI e, quindi, l'istituzione della CIVV (Commissione internazionale del volo a vela) e, prima ancora, a istituire il «C d'argento» (1931) e il «C d'oro» (1938).

Nella sua riunione annuale, quest'anno alla Wasserkuppe, come ho già detto, l'OSTIV Board ha mandato avanti il forse noioso ma indispensabile lavoro politico e amministrativo che tiene in vita e cerca di sviluppare l'associazione. Dal 1978, come è noto, il Dr. Manfred Reinhardt, direttore dell'Istituto per la Fisica dell'Atmosfera della Germania Federale, è il nuovo presidente, succeduto all'olandese De Lange. Entrambi erano presenti alla riunione così come il presidente della SSA americana B.G. Utley e quasi tutti i membri eletti e di diritto. Le decisioni hanno riguardato la situazione finanziaria (precaria, come potete immaginare, in un'associazione volontaristica di questo genere), quella associativa, l'organizzazione del Congresso 1981 a Paderborn, l'edizione e la stampa di nuove pubblicazioni, l'attribuzione delle onorificenze statutarie, l'attività nell'ambito FAI (l'OSTIV ha voto deliberativo nell'Assemblea Generale della FAI) e altri ancora.

Il «Sailplane Development Panel» è invece, praticamente, la Commissione tecnica dell'OSTIV. Anch'esso, normalmente, si riunisce ogni anno in luoghi diversi. Ne fanno parte 23 membri, nominati per cooptazione in base alla loro competenza ed esperienza specifica. Si tratta di ingegneri di Registri aeronautici, progettisti, costruttori, ricercatori, piloti collaudatori, cioè persone in grado di rappresentare diversi punti di vista nelle discussioni di natura tecnica. Essi attualmente provengono da

Germania Federale, Francia, Regno Unito, Polonia, USA, Cecoslovacchia, Finlandia, Ungheria, Austria, Olanda, Svizzera e Italia.

L'ing. Filippo De Florio del Registro Aeronautico Italiano è il nuovo membro italiano, succeduto al prof. Aldinio purtroppo mancato quest'anno. L'ing. De Florio è ben noto ed apprezzato negli ambienti volovelistici italiani, essendo, fra l'altro, anche pilota di volo a vela. Penso che i volovelisti italiani debbano rallegrarsi per la presenza attiva del RAI in un ambito internazionale che è prettamente volovelistico.

Alle riunioni del Panel vengono anche invitati degli osservatori, a seconda degli argomenti in discussione. Quest'anno erano presenti gli ingegneri Kaiser e Silimon (progettista degli alianti rumeni IS-28 e 29 e direttore tecnico della fabbrica di stato di Brasov) oltre a Waibel che è membro del Panel.

Il principale prodotto dell'attività del Panel è il regolamento OSTIV di aeronavigabilità per alianti

e motoalianti, che viene continuamente aggiornato (l'ultima edizione è del 1976) e che in alcuni Paesi (p.es.: Cecoslovacchia, India, Romania) è adottato come regolamento nazionale.

Quest'anno si doveva decidere se mantenerlo in vita o farlo decadere. Infatti, un fatto nuovo e lungamente atteso si è verificato. Per iniziativa congiunta dei Registri aeronautici di Germania, Regno Unito, Francia, Olanda, Belgio, Svizzera e Italia è stato raggiunto l'accordo su un regolamento comune (JAR-22) il cui contenuto è largamente basato su quello del regolamento tedesco (LFSM), il quale a sua volta ricalca in gran parte il regolamento OSTIV.

Il vantaggio di un regolamento comune è di interesse evidente per i volovelisti, che vedono snellite e semplificate le pratiche per la certificazione di alianti importati.

Ebbene, la decisione finale è stata quella di mantenere in vita gli «OSTIV Airworthiness Requirements for Sailplanes and Powered Sailplanes» (è



Poco dopo la fondazione dell'ISTUS, oggi OSTIV, (Darmstadt, 10 marzo 1950) un gruppo di soci fondatori si ritrovò alla Wasserkuppe: 1. Prof. Dr. Hoff, 2. Gewerberat Holtmann, 3. Robert Kronfeld, 4. Mr. Gordon, Inghilterra, 5. Prof. Georgii, 6. Colonnello Master of Sempill, presidente della Royal Aeronautical Society, Londra, 7. Oskar Ursinus, 8. W. Siemens, 9. George Abrial, Francia, 10. Tenente Hemmer, 11. Susi Lippens, Brügge, 12. un volovelista inglese, 13. Günther Groenhoff, 14. Capitane Nedham, Londra, 15. Tenente Bernard, Ungheria, 16. Peter Riedel, 17. Graf Ysenburg, 18. Alexander Lippisch, 19. V. Bedo, Ungheria, 20. Fritz Stamer, 21. A. Haller, organizzatore del Volo a vela negli USA.

questo il nome ufficiale), in considerazione del fatto che, per la natura stessa del Panel, essi nascono in una sede ideale per articolazione di punti di vista e per rappresentatività dei pareri, e che, inoltre, nei Paesi dell'est è in corso un'iniziativa simile a quella JAR (Joint Airworthiness Requirements).

Il Panel, in cui i Paesi orientali sono presenti, si trova pertanto in una posizione di equidistanza fra i due blocchi e nelle condizioni ideali per svolgere un lavoro di raccordo.

Molti altri gli argomenti discussi. Per esempio, la opportunità di prescrivere misure idonee ad assicurare la protezione del pilota dal pericolo delle scariche elettriche; misure per evitare il danneggiamento delle strutture in vetroresina, e degli attacchi metallici ad esse collegati, provocato dai vapori e dai residui dell'acqua di zavorra all'interno delle ali; prescrizioni relative alla fatica delle strutture, metalliche e non, ecc. ecc.

Una decisione di altra natura è stata quella, presa all'unanimità, di proporre al Board l'attribuzione dell'OSTIV Prize per «una realizzazione che abbia contribuito al progresso della tecnologia degli alianti». A norma di statuto, il Board può accogliere o respingere la proposta ma non fare scelte in alternativa. E' molto probabile che la proposta verrà accolta.

Fintanto che la decisione non sarà presa, è tuttavia elementare correttezza non menzionare i candidati all'ambito premio. Si noti che, da quando si decise di non assegnare più il Trofeo OSTIV al miglior aliante standard, cioè dal 1969, l'OSTIV Prize, che fu istituito al posto del Trofeo, non è mai stato assegnato.

Per finire, una nota in margine alle celebrazioni. La partecipazione di piloti, vecchi e giovani, è stata di massa. Ai numerosi discorsi, tenuti in enormi sale con tavolate gremite, birra in quantità, una fanfara sul palcoscenico che riempiva ogni pausa con marce e musiche ritmate, hanno concorso anche grosse personalità politiche federali e regionali, talvolta con enfasi ma sempre con puntuale conoscenza degli argomenti e dei problemi. Confusi tra gli altri partecipanti, grosse personalità dell'industria, il dr. Ludwig Boelkow per esempio.

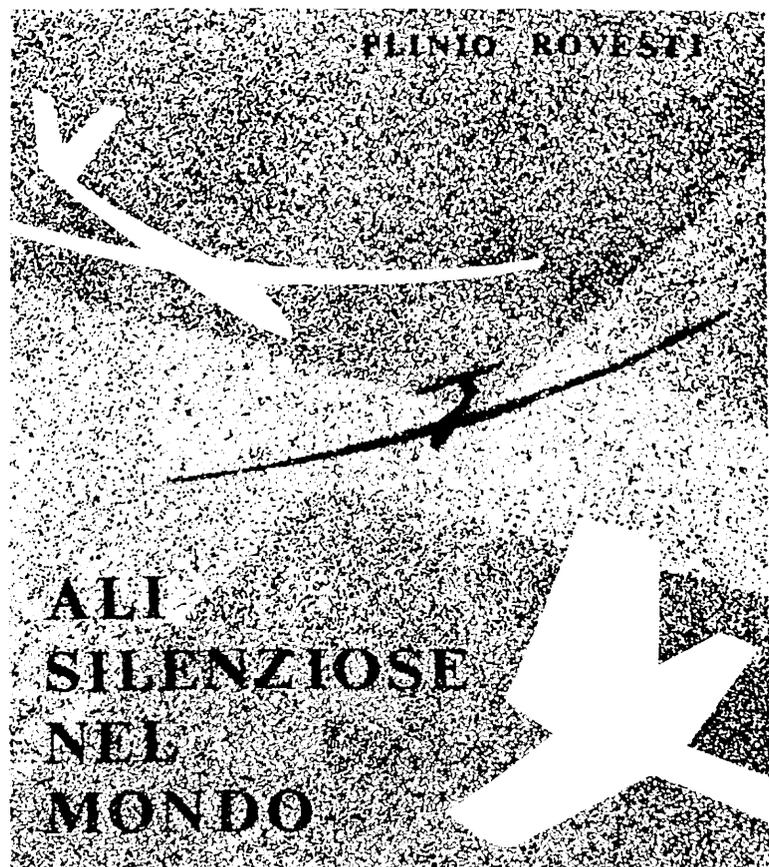
Un'interessantissima serata è stata animata da Joachim Kuettner con una magistrale conferenza su temi aggiornatissimi di meteorologia volovelistica, cui ha fatto seguito una discussione di notevole livello cui hanno partecipato meteorologi, tecnici e piloti, fra cui Hans Werner Grosse, alla vigilia della partenza per una nuova stagione di tentativi di pri-

mato nell'Australia centrale. Con semplicità ed umiltà questo grande pilota, il cui nome resterà scritto indelebilmente nella storia del volo a vela, raccontava le sue esperienze, poneva i suoi interrogativi e cercava lumi, per quanto non gli era chiaro, nelle parole degli altri.

Tutto sommato, amici miei, una bella dimostrazione di civiltà e di progresso.

Piero Morelli

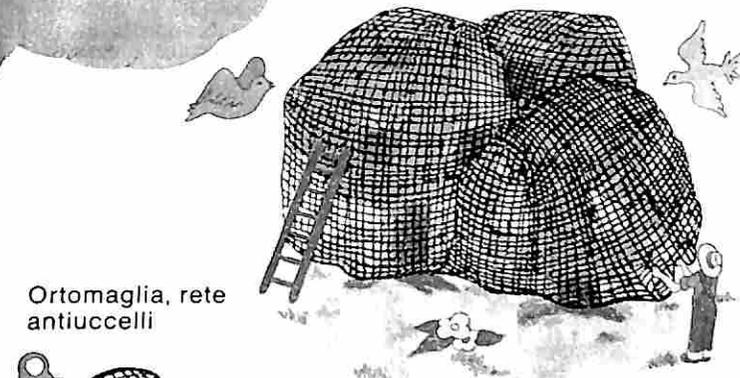
N.d.R.: *Diventare soci individuali (individual members) dell'OSTIV dà diritto all'abbonamento alla rivista mensile Aero Revue Suisse e ad un sensibile sconto nell'acquisto delle varie pubblicazioni dell'OSTIV. Costa DM. 36 (marchi tedeschi), da inviare a: OSTIV Secretariat, c/o DFVLR, D-8031 Wessling, Repubblica Federale di Germania.*



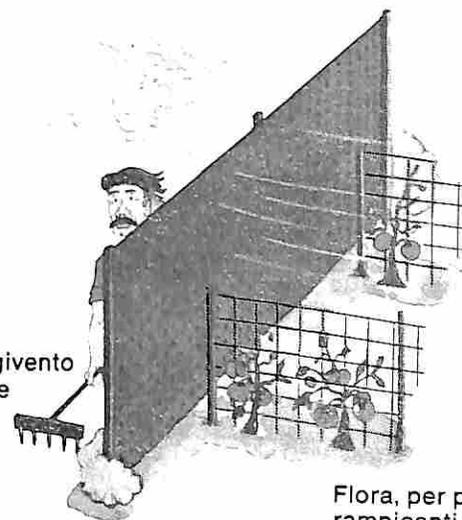
*Richiedetelo alle
Redazioni Territoriali*

Tenax, reti senza limitazioni.

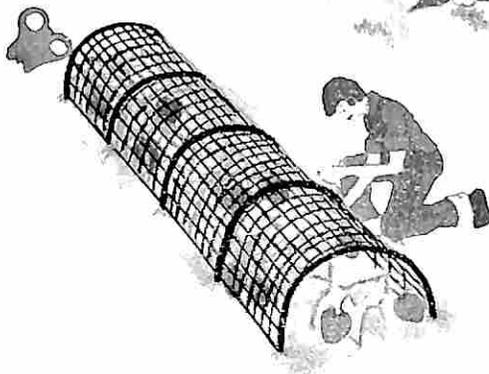
Ortomaglia, rete antiuccelli



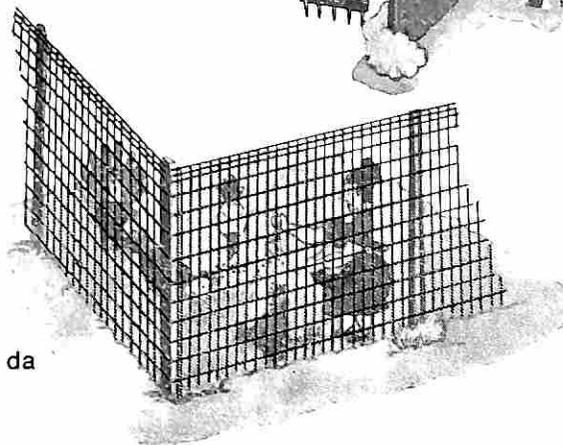
Riparella, frangivento e ombreggiante



Flora, per piante rampicanti



Cintoflex, rete da recinzione



LCZ

Prodotte con tecnologie uniche e d'avanguardia, le nuove reti tutte in plastica Tenax hanno subito incontrato un largo pubblico di utilizzatori entusiasti a motivo delle eccezionali qualità che le caratterizzano: robustezza, leggerezza, facilità d'applicazione, lunga durata, economicità.



Flora

Ideale per ogni tipo di piante rampicanti, fagioli, pomodori e per ogni genere di fiori e ortaggi. Si applica con facilità sia in verticale che in orizzontale, è stabile e non richiede manutenzioni. Disponibile nelle comode confezioni cilindriche da mt. 10 e da mt. 50 in varie altezze.



Ortomaglia

Rete ricoprente, flessibile, leggera come un velo. Protegge le delicate colture a terra e gli alberi da frutta contro le incursioni e la voracità degli uccelli. Facile da mettere e da togliere, è utilizzabile per molte stagioni. In teli di varie misure, in confezione cilindrica o in pratiche buste di plastica.

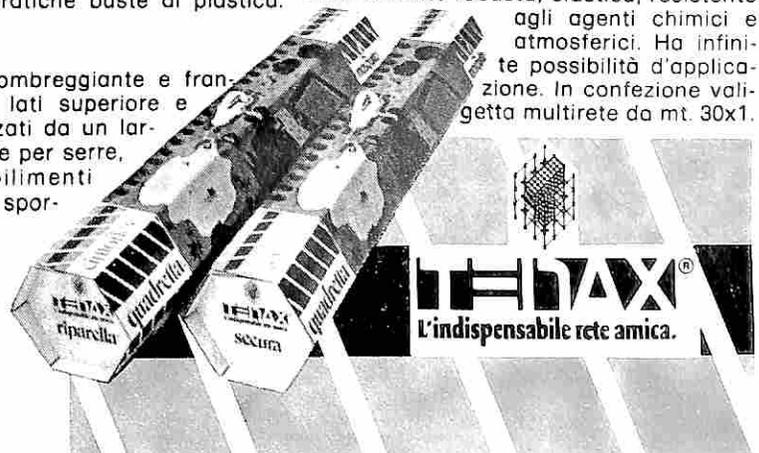
Riparella

Speciale rete ombreggiante e frangivento, con i lati superiore e inferiore rinforzati da un largo bordo. Ideale per serre, posteggi, stabilimenti balneari, campi sportivi e da tennis.

Crea un'ombra densa e diffusa e protegge le colture dal vento, assicurando al tempo stesso la giusta aerazione. In confezione valigetta multirete da mt. 10 x 1.

Cintoflex

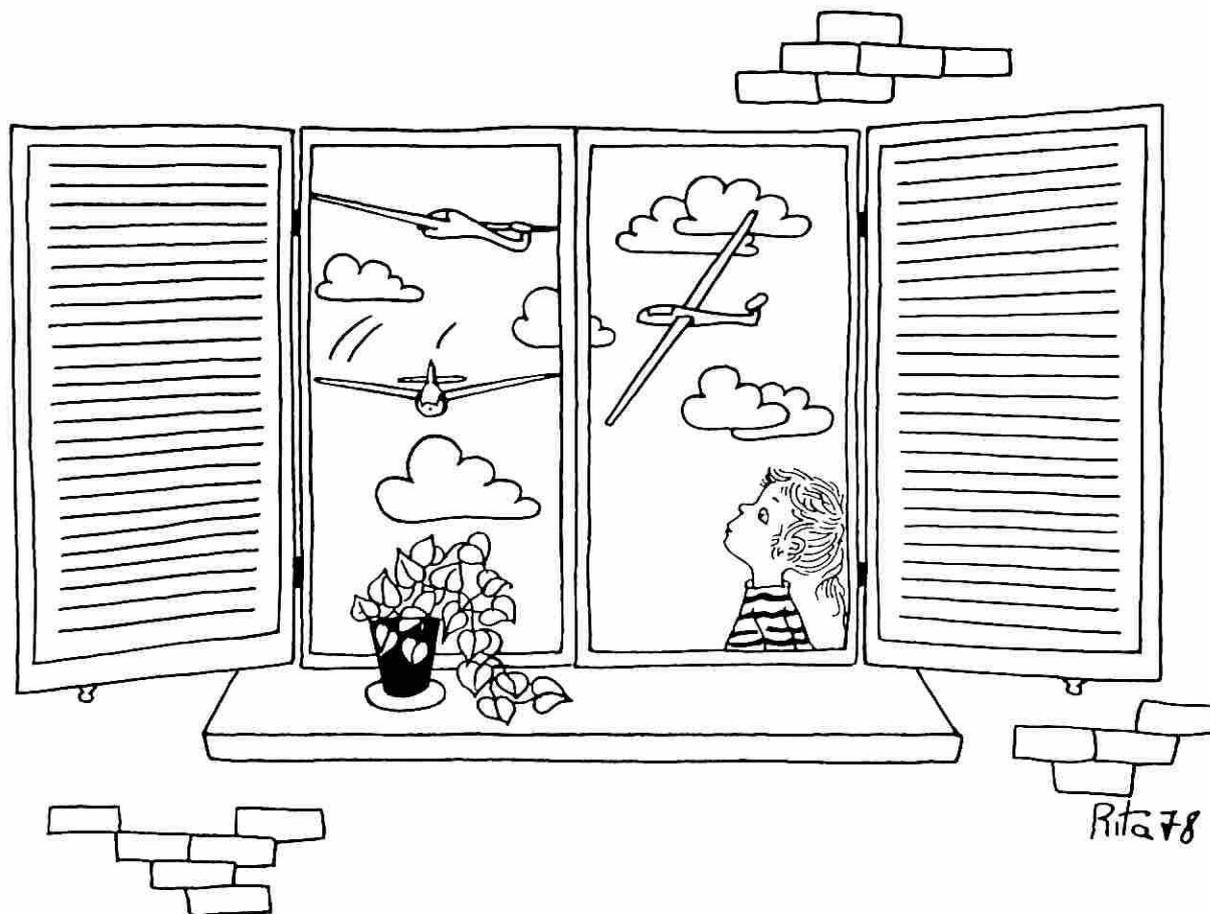
Magnifica rete da recinzione a maglia quadra con filo estruso e stirato. Straordinariamente robusta, elastica, resistente agli agenti chimici e atmosferici. Ha infinite possibilità d'applicazione. In confezione valigetta multirete da mt. 30x1.



TENAX
L'indispensabile rete amica.

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

Come prese avvio il veleggiare

di A. E. SLATER

Nel 1903 Wilbur Wright scrisse che l'aria «ha una velocità di salita uguale alla velocità relativa di discesa degli uccelli», e nel 1905 Wilhelm Kress di Vienna scrisse che gli uccelli veleggiano in cerchi perchè le correnti ascensionali che essi utilizzano sotto strette.

Leonardo da Vinci ed Octave Chanute, rispettivamente nel 1550 e 1909, avevano già acquisito il concetto di angolo di discesa ma ritenevano che gli uccelli guadagnassero quota solo quando volavano contro vento.

Wilbur Wright capì che uno dei motivi per cui gli inventori di macchine volanti erano responsabili di incidenti sin dal loro primo decollo risiedeva nella mancanza di pratica dei comandi. Così egli decise, con suo fratello, di acquisire la necessaria sensibilità con alianti, dapprima trainati da terra come un aquilone.

Solo nel loro quarto anno di prove, il 26 ottobre 1903, i loro voli superarono la durata di 1 minuto: Wilbur per quattro volte e Orville due, compreso un record mondiale di durata di 1 min. 11.8 sec.

Nonostante questi quattro anni di pratica, Wilbur, che vinse al sorteggio il primo decollo, il 14 dicembre stallò e sbattè al suolo. Il 17, con il velivolo riparato, Orville fece il primo volo d'aeroplano del mondo.

Sino ad allora ancora nessuno aveva concepito il volo librato come un tipo di volo a sè stante.

Nel 1909 Gordon England volò con un aliante Weiss per 58 secondi da Amberley Down, guadagnando una considerevole quota. Sebbene fosse un record inglese, l'impresa non fu riportata da «Flight» e non indusse nessuno a considerare gli sviluppi possibili del veleggiare.

L'aliante fu semplicemente ritirato nel suo hangar per «aspettare l'installazione di un opportuno motore».

Nel novembre 1911 Orville Wright ritornò a Kitty Hawk per fare alcuni voli librati. «Flight» riportò il fatto e stampò un lungo paragrafo nel quale spiegava ai suoi lettori come questa forma di volo differisse dal volo a motore; ma sbagliò nel repor-

tare un record del mondo di 9 min. 45 sec. che Orville realizzò pochi giorni dopo.

Un amico inglese dei Wright, Alec Ogilvie, che prese parte ai voli, spiegò che erano voli librati fatti sopra dune di sabbia a forma di mezzaluna; se durante il volo si deviava da un lato o dall'altro risultava molto difficile riprendere la giusta posizione.

Ma anche questi voli non furono fatti per il piacere di veleggiare ma «per sperimentare un nuovo sistema di controllo», e una fotografia mostra una lunga asta che si protende dalla prua con una piccola borsa pendente sull'estremità, utilizzata forse per contenere un carico variabile.

Mentre Orville Wright volava con uno dei suoi aeroplani in America, entrò in una regione di violente correnti ascensionali: curvò per cercare di uscire, ma senza successo. Pensò quindi che, siccome il fenomeno doveva essere locale, la via più semplice per uscire consisteva nel volare in linea retta, cosa che egli fece lasciando velocemente quella turbolenza alle sue spalle.

Ma molto prima di questi fatti, nel 1896, un assistente del famoso Octave Chanute di nome A. M. Herring riuscì, girando un po' lateralmente rispetto al vento, a veleggiare a 270 metri al di sopra di una dorsale per 48 sec.; ma nel raggiungere il punto più lontano della dorsale egli non fece un dietro front per veleggiare nel ritorno ma atterrò e non ritentò più.

Quando io parlai a Ogilvie di questo fatto egli affermò che non era vero, ma Herring era uno sperimentatore contemporaneo dei Wright e non li amava e Ogilvie parteggiava per loro.

Comunque il «girare un po' di lato» sembra vero, ma non fu più eseguito da nessuno fino al 1922 in Germania e questo ci porta nel paese dove il volo librato fu sviluppato come un autentico valore e praticato regolarmente e non come una capricciosa occupazione del tempo libero.

In Germania c'era un personaggio notevole di nome Oskar Ursinus, che avviò nel 1908 (un anno prima di «Flight») una rivista chiamata «Flugsport».

In questa rivista egli non solo trattava di aviazione

convenzionale ma si occupava di qualsiasi cosa fuori dell'ordinario, come per esempio in tempi più recenti del volo a potenza muscolare e dei viaggi spaziali; la rivista aveva inoltre un supplemento, edito regolarmente, descrittivo dei brevetti aeronautici.

Egli era entusiasta, emotivo e molto teso.

Quando il trattato di pace, firmato nel 1919, vietò la costruzione di aeroplani in Germania, egli sembrò colto di sorpresa e ne fu terribilmente sconvolto.

Un foglio propagandistico pubblicato nel tardo 1930, e non del tutto vero, afferma che egli, avuto un collasso nervoso, andò a fare una passeggiata nelle montagne Rhoen a nord-est di Francoforte sul Meno, dove aveva il suo ufficio, e là vide una poiana veleggiare alta sopra di lui e pensò che anche l'uomo avrebbe potuto fare altrettanto.

Altre relazioni affermano che egli ricordò che alcune persone veleggiavano in quel posto fin dal 1909.

Così nel 1920 Ursinus distribuì un invito a tutti gli interessati a portare i loro alianti ad un raduno sulla punta della più alta cima del luogo, la Wasserkuppe di 950 metri.

Da questa sommità, una cresta si estende verso sud formando una straordinaria scarpata rivolta a ovest e ci sono anche un pendio meno ripido e più corto a sud ed uno meno regolare sul lato a nord.

L'incontro durò fino a settembre e un insieme molto vario di alianti fu tirato lassù ma nessuno veleggiò.

L'incontro successivo, nel 1921, portò a un record mondiale di durata di 13 min. compiuto da Wolfgang Klemperer che iniziò il volo con una modesta risalita e proseguì con una lunga discesa nella valle. Friederich Harth battè questo record con 21 minuti di volo veleggiato sfruttando l'energia delle raffiche.

Il grande anno fu il 1922: Arthur Martens vinse un premio di 10.000 marchi sostenendosi in volo veleggiato per 43 minuti a cui seguì una planata di 10 Km nella valle per un tempo totale di 1 ora 6 minuti; il giorno successivo Fritz Hentzen lo battè con due ore di volo e successivamente con tre; entrambi i voli furono eseguiti con il Vampyr.

Un libro di storia affermò che tali voli di lunga durata non sarebbero stati fatti se un altro pilota, di cui era citato il nome, non avesse dimostrato che per veleggiare sulla cresta di una montagna si doveva girare decisamente e immediatamente dopo il lancio lungo la stessa, altrimenti si andava a finire troppo lontano per catturare l'ascendenza.

Sfortunatamente io ho dimenticato il suo nome, ma spero di trovarlo, perchè egli dovrebbe entrare nella storia come inventore del volo di pendio o il reinventore se si crede alla versione di Herring.

All'incontro di Itford, tenuto in Inghilterra nell'ottobre 1922 sulla scia degli spettacolari voli effettuati ad agosto in Germania, quasi nessuno dapprima si rese conto della necessità di girare immediatamente dopo il lancio, finchè Fokker, che aveva volato sulla Wasserkuppe, dimostrò come fare.

Nonostante ciò molti di loro, compresi piloti di fama, volavano dritti evidentemente cercando le «correnti».

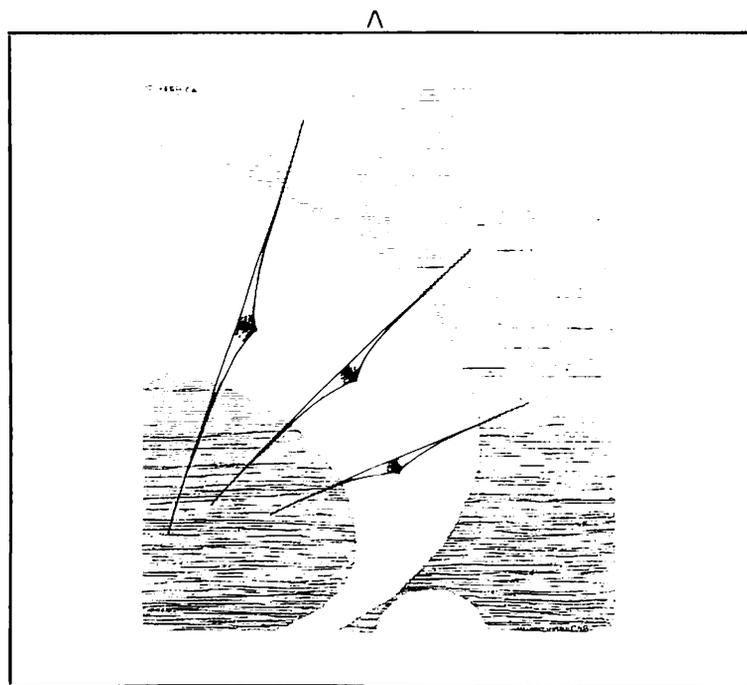
Un uomo della R.A.F. chiese di prendere in prestito il velivolo monoposto di Fokker che gli diede precise istruzioni, tuttavia volò dritto mentre Fokker gridava di tornare indietro e continuò in questo volo rettilineo finchè atterrò nella valle sottostante.

Gli incontri annuali sulla Wasserkuppe continuarono, ma i successi dipendevano molto dalle condizioni atmosferiche.

Nel 1926 Max Kegel fu trascinato dentro una nube temporalesca e percorse 35 miglia prima di poterne uscire.

Egli diede un tale terribile resoconto di questa esperienza che passarono altri tre anni prima che qualcuno affrontasse nuovamente una esperienza analoga.

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



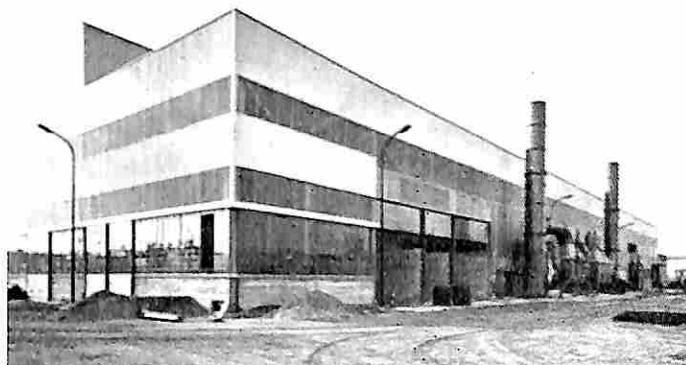
L'ACCIAIO NELL'EDILIZIA PREFABBRICATA

Capannoni

Hangar

Impianti Industriali

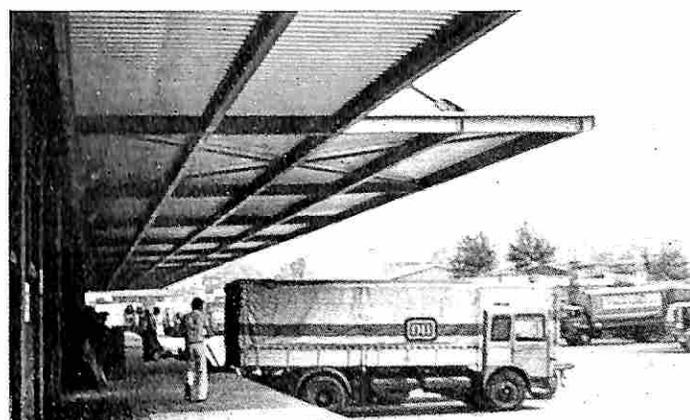
Box



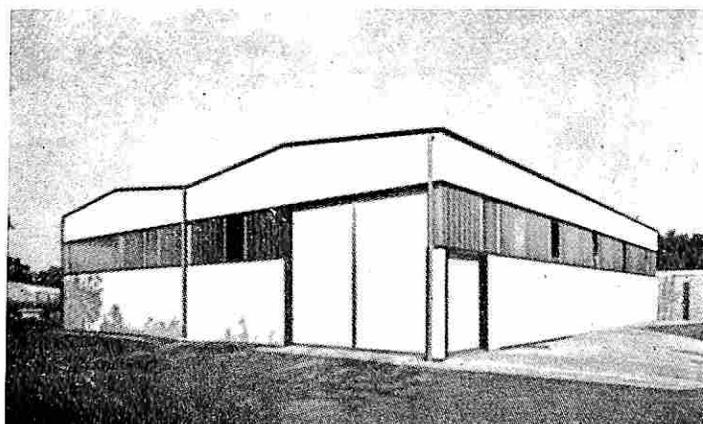
Acciaierie



Magazzini Doganali



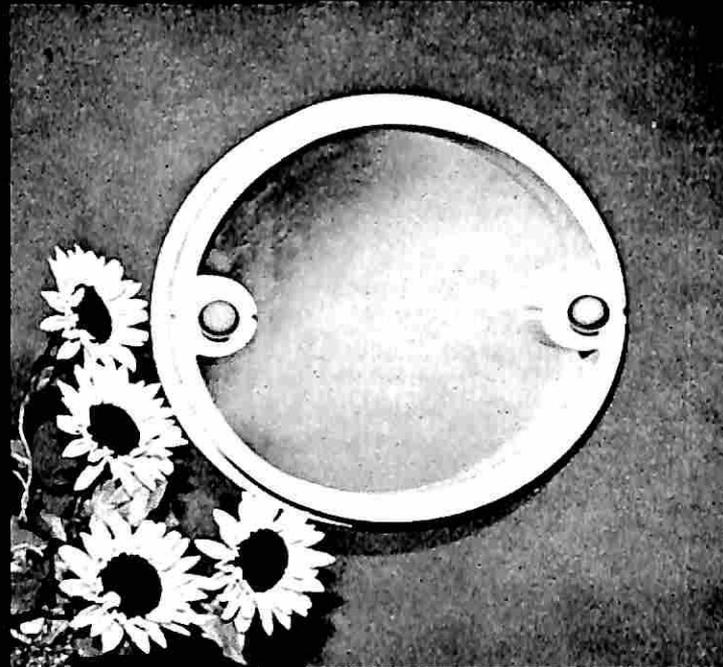
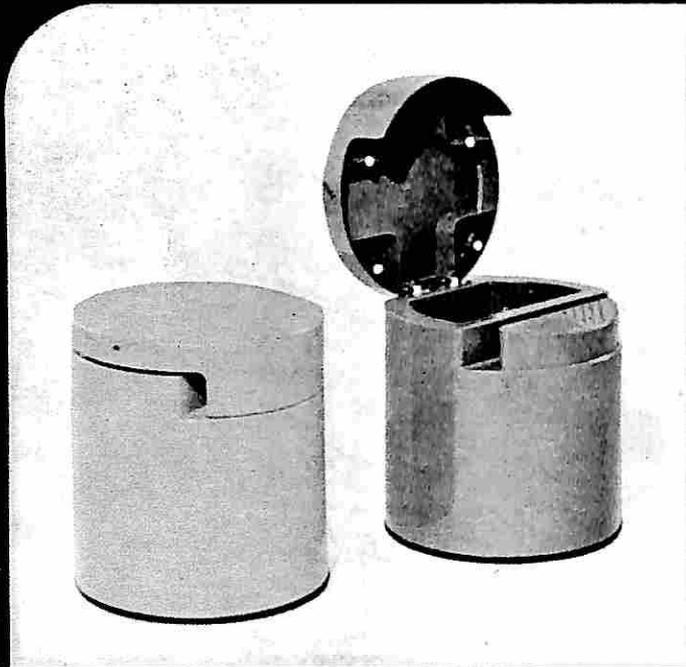
Pensiline



Capannoni Modulari

OLmet S.r.l.

20013 Magenta (Milano) Via Risorgimento
Telefono (02) 9797293



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

Chiaralba

tintoria meccanica moderna s. p. a.

Sede Legale COMO - Cap. Sociale L. 210.000.000

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

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

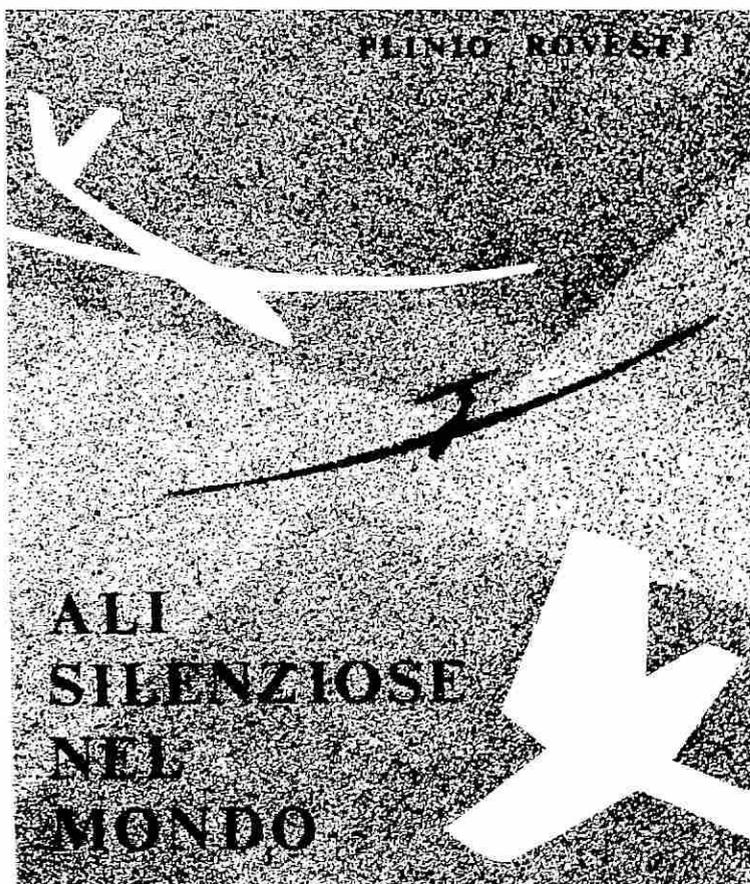
Batterie dryfit



Sonnenschein

COMPONENTI ELETTRONICI



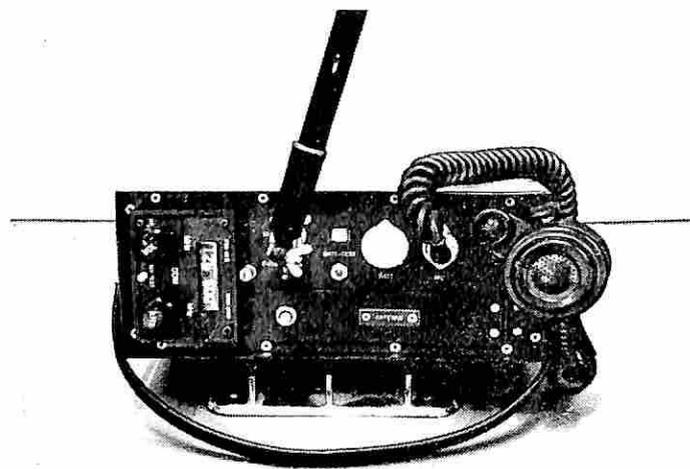


ALI SILENZIOSE NEL MONDO, l'ultima opera in ordine di tempo di Plinio Rovesti, è qualcosa di più che una semplice storia del volo a vela. In questo volume, infatti, l'autore, oltre a delineare gli sviluppi e le vicende dell'attività volovelistica dalle sue prime rozze manifestazioni fino alle meravigliose imprese odierne, è sempre attento a guidare il lettore nella comprensione di quella vasta gamma di fattori, che tanta importanza rivestono nello sport volovelistico, come la meteorologia, l'aerodinamica, le tecniche di pilotaggio, la tecnologia costruttiva. Sono, questi, elementi che, inseriti di volta in volta nel fondamentale canovaggio storico di cui questa opera è intessuta, fanno di essa una vera e propria sintesi tecno-storica del volo a vela mondiale. Una sintesi che, per la chiarezza delle sue linee prospettiche e per la compiutezza essenziale del suo contenuto, si rivela un ideale strumento di informazione per il pubblico profano e insieme un utilissimo punto di riferimento e di verifica per il lettore competente. Con questa pubblicazione, infatti, si viene a colmare una annosa lacuna nella letteratura aeronautica, non soltanto italiana ma anche internazionale.

**Richiedetelo alle
Redazioni Territoriali**



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



gritti bolzano

(0471 - 940001)

c. p. 90



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.

HOTEL VILLA TIZZI - RISTORANTE

Tel. 0746/688956
 Poggio Bustone - RIETI

**RISTORANTE TEATRO FLAVIO
 (da Adelmo)**

Via Garibaldi 247
 Tel. 0746/44392 - 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>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>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>FARMACIA COLANGELI Via Pescheria, 5 - Tel. 41368 RIETI</p>	<p>TORREFAZIONE OLIMPICA Osvaldo Faraglia Viale Matteucci 86-92 - RIETI</p>
<p>MUSICA - SPORT Luciani Aimone Via Cintia 83 - Tel. 45103 - 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>

I RECORDS AL 30 SETTEMBRE 1980

MONOPOSTI	MASCILI		FEMMINILI		
	ITALIANI	MONDIALI	ITALIANI	MONDIALI	
Distanza	IN LINEA RETTA	542,— Km L. Brigliadori Uribel - 20.2.63 (Argentina)	1.460,8 Km H.W. Grosse (Germ. Occ.) ASW 12 - 25.4.72	316,— Km A. Orsi Skylark 4 - 20.2.63 (Argentina)	949,7 Km Karla Karel (GB) LS.3 - 20.1.80
	CON META PREFISSATA	513,— Km M. Stucchi St. Austria - 16.8.66 (Francia)	1.254,3 Km Georgeson - Drake e Speight (N.Z.) Nimbus 2 - 14.1.78	316,— Km A. Orsi Skylark 4 - 20.2.63 (Argentina)	731,— Km T. Zaiganova (URSS) A.15 - 29.7.66
	IN ANDATA E RITORNO	715,— Km S. Capoferri ASW 17 - 2.6.78 (Austria)	1.634,7 Km K. Striedieck (USA) ASW 17 - 9.5.77	526,— Km A. Orsi Kestrel 17 - 13.6.71	1.025.023 Km C. Yoder (USA) ASW.19 - 5.4.80
	IN TRIANGOLO		1.229,— Km H.W. Grosse (Germ. Occ.) ASW 17 - 4.1.79		814,01 Km Karla Karel (GB) LS.3 - 9.1.80
	ALTEZZA ASSOLUTA	10.031 m G.A. Ferrari Canguro - 22.9.58	14.102 m P. Blike (USA) Schweizer 1.23 E - 25.2.61	6.492 m A. Orsi Skylark 4 - 18.11.64	12.190 m B. Woodward (USA) Pratt-Reid - 14.4.65
GUADAGNO DI QUOTA	9.031 m G.A. Ferrari Canguro - 22.9.58	12.894 m P. Blike (USA) Schweizer 1.23 E - 25.2.61	5.470 m M. Seren B. M.100 S - 30.4.70	9.119 m A. Burns (GB) Skylark 3 - 13.1.61	
Velocità in triangolo	DI 100 KM	127,62 Km/h W. Vergani Nimbus 2 - 17.8.74	165,348 Km/h K. Briegleb (USA) Kestrel 17 - 15.8.74	127,2 Km/h A. Orsi Kestrel 604 - 19.8.75 (Mondiale)	127,2 Km/h A. Orsi (Italia) Kestrel 604 - 19.8.75
	DI 300 KM	106,5 Km/h S. Serra Nimbus 2 - 22.7.78 (Francia)	153,43 Km/h W. Neubert (Germ. Occ.) Kestrel 604 - 3.3.72	81,317 Km/h A. Orsi Kestrel 604 - 13.8.74	125,87 Km/h Karla Karel (GB) LS.3 - 12.2.80
	DI 500 KM	85,76 Km/h F. Piludu Libelle - 20.7.71 (Francia)	143,04 Km/h E. Pearson (Rhod.) Nimbus 2 - 27.11.76	88,8 Km/h A. Orsi Kestrel 604 - 25.1.74 (Australia)	133,4 Km/h S. Martin (Australia) LS.3 - 29.1.79
	DI 750 KM		141,13 Km/h G. Eckle (Germ. Occ.) Nimbus 2 - 7.1.78		95,42 Km/h K. Karel (GB) LS.3 - 24.1.79
	DI 1000 KM		145,33 Km/h H.W. Grosse (Germ. Occ.) ASW 17 - 3.1.79		

I RECORDS AL 30 SETTEMBRE 1980

BIPOSTI	MASCILI		FEMMINILI	
	ITALIANI	MONDIALI	ITALIANI	MONDIALI
Distanza	IN LINEA RETTA	480,— Km Moltrasio - Pressato Janus - 16.4.77	970,4 Km Renner - Geissler (Australia) Calif A.21 - 27.1.75	864,86 Km Pavlova - Filomechkina (URSS) Blanik - 3.6.67
	CON META PREFISSATA	270,— Km Vergani - Manzoni Janus - 12.5.79	714,— Km Baumgartl - Schewe (Germ. Occ.) ASK.13 - 25.4.72	864,86 Km Gorokova - Koslava (URSS) Blanik - 3.6.67
IN ALTEZZA ASSOLUTA	IN ANDATA E RITORNO	398,— Km Pronzati - A. Orsi ASK.13 - 21.4.73	970,95 Km H.W. Grosse - Kohlmeyer (Germ. Occ.) SB.10 - 7.1.80	593,— Km A. Orsi - Monti (Italia) Janus - 18.6.78
	IN TRIANGOLO	1.112,62 Km H.W. Grosse - Kohlmeyer (Germ. Occ.) SB.10 - 28.12.79	13,489 m Edgar - Kleiforth (USA) Pratt-Reid - 19.3.52	10,890 m Nutt - Duncan (USA) Schweizer 2.32 - 5.3.75
VELOCITA' IN TRIANGOLO	ALTEZZA ASSOLUTA	7,980 m Balbis - Grande Blanik - 8.5.65	12,500 m Josefczack - Tarzon (Pol.) Bocian - 5.11.66	8,430,— m Dankowska - Matejska (Polonia) Bocian - 17.10.67
	GUADAGNO DI QUOTA	6,600 m Balbis - Grande Blanik - 8.5.65	147,19 Km/h Mouat Biggs - Murray (S. Afr.) Janus - 21.11.77	126,3 Km/h Dankowska - Grzelack (Polonia) Halny - 1.8.78
IN TRIANGOLO	DI 100 KM	94,— Km/h Piludu - Ferrari Calif A.21 - 12.6.76 (Finlandia)	101,75 Km/h A. Orsi - Golin Calif A.21 - 17.8.74	97,7 Km/h A. Orsi - Bellingeri (Italia) Calif A.21 - 18.8.74
	DI 300 KM	94,5 Km/h Vergani - Nidoli Calif A.21 - 21.4.73	140,48 Km/h Muller - Schaffner (Germ. Occ.) Janus - 30.11.79	97,7 Km/h A. Orsi - Bellingeri (Italia) Calif A.21 - 18.8.74
IN TRIANGOLO	DI 500 KM	88,9 Km/h Serra - Cattaneo Calif A.21 - 25.1.74 (Australia)	140,07 Km/h Mouat Biggs - Murray (S. Afr.) Janus - 17.11.77	69,6 Km/h Zaiganova - Lobanova (URSS) Blanik - 29.5.68
	DI 750 KM	88,9 Km/h Serra - Cattaneo Calif A.21 - 25.1.74 (Australia)	131,84 Km/h H.W. Grosse - Kohlmeyer (Germ. Occ.) SB.10 - 14.1.80	69,6 Km/h Zaiganova - Lobanova (URSS) Blanik - 29.5.68
DI 1000 KM	129,5 Km/h H.W. Grosse - Kohlmeyer (Germ. Occ.) SB.10 - 21.12.79	129,5 Km/h H.W. Grosse - Kohlmeyer (Germ. Occ.) SB.10 - 21.12.79		

Note sui 17^{mi} Campionati del Mondo

di MAX FABER

I 17. mi Campionati del Mondo di Volo a Vela si svolgeranno a Paderborn dal 24 maggio al 7 giugno 1981, con allenamenti dal 17 maggio.

E' forse un po' prematuro scrivere queste note nel novembre 1980, ma spero che potranno essere pubblicate prima dei Campionati stessi.

Per il momento i tedeschi prevedono la partecipazione di 30 nazioni con 100 alianti nelle tre classi, con un massimo di quattro piloti per nazione, ma non più di tre in una classe e un limite di 50 alianti per classe; è prevedibile che quest'ultimo limite sarà raggiunto in classe 15 metri.

E' molto attesa la partecipazione dei nuovi alianti di classe Libera con un'apertura alare di 24 m, di cui — quasi certamente — uno verrà affidato a George Lee, già due volte campione del mondo (in Finlandia 1976 e in Francia 1978).

In classe 15 metri si prevede una folta partecipazione dei più grandi nomi del volo a vela mondiale, mentre in classe Standard l'interesse generale è rivolto verso gli ultimi modelli con prestazioni notevoli.

Purtroppo la partecipazione di certi paesi è influenzata — come già in passato — da considerazioni politiche ed è sperabile che queste difficoltà possano essere superate.

La scelta di Paderborn, nella parte sudorientale della Westfalia, 100 Km a sud di Hannover, forse non è stata molto felice. Si tratta di uno dei quattro aeroporti adatti per una manifestazione così importante (su 860 campi di volo nella Repubblica Federale).

Il Campionato si svolgerà — in linea di massima — tra il Meno a sud e Hannover a nord. Il terreno verso sud è leggermente collinare, mentre è piatto verso nord, con buona atterrabilità dappertutto.

Lo spazio aereo è pieno di zone controllate o proibite che non facilita la scelta del tema di gara, nonostante il numero alto di 50 piloni.

L'Aero Club tedesco è riuscito ad ottenere l'alto patronato del Presidente della Repubblica per questi campionati, che saranno diretti da Fred Weinholtz, uomo molto preparato e con notevole riserva di energia, mentre la Giuria sarà presieduta da Thor Johannessen, volovelista norvegese, che ha stilato la nuova edizione del Codice Sportivo della FAI.

Della disposizione del nuovo codice che entra in vigore il 1° gennaio 1981 vorrei citare qualche disposizione:

- come tipi di gara prevede anche la «gara Weinholtz» che però è stata esclusa per i prossimi mondiali;
- il codice prevede ben cinque sistemi per il calcolo dei punteggi, dei quali il sistema A verrà applicato a Paderborn; è molto simile al sistema usato a Rieti;
- il codice prevede quattro sistemi per le fotografie dei piloni. I tedeschi hanno scelto il sistema 3 che non prevede il punto di sorvolo; è quello usato per voli d'insegna. Non sono previste penalità: la foto non scattata dalla zona d'osservazione non è valida.

Sull'aeroporto di Paderborn si stanno ampliando le strutture immobiliari; è previsto un villaggio internazionale con una roulotte di notevoli dimensioni per ogni squadra, ma non so ancora se a pagamento o gratuitamente.

E' assicurata la messa a disposizione di un'autovettura Mercedes ad ogni equipaggio proveniente da oltremare ed un fuoristrada Mercedes per ogni capo squadra.

In complesso si può dire che i tedeschi si danno da fare e tutti sperano che le condizioni meteorologiche partecipino in modo positivo alla buona riuscita di questo grande raduno mondiale del volo a vela.

Max Faber

Osservazioni sul regolamento dei Campionati Italiani

di SMILIAN CIBIC

1. Punteggio

1.1 Distanza e velocità

Confrontando le formule dei Campionati Italiani con quelle dei tedeschi e con quelle FAI rileviamo come le nostre sono rimaste indietro nel premiare la velocità, probabilmente perchè studiate in tempi in cui molto maggiori erano le differenze tra i mezzi in gara.

La formula tedesca non dà punti a chi ha un v/V inferiore a 0,66, la FAI sistema A (che verrà impiegata a Paderborn) per v/V minore di 0,60, le FAI sistemi B e C per v/V minori di 0,75.

In una gara in cui il primo ha un tempo di tre ore non si danno quindi punti per la velocità rispettivamente a chi impiega più di 4h 30', 5h, 4h, mentre il nostro regolamento dà punti per la velocità fino a 7h 30'.

I punti per la velocità per punto percentuale di v/V con $n/N = l$ risultano:

Germania	18
FAI A	18,75
FAI B	30
FAI C	40
Italia	14

Come si vede la tendenza all'estero è di esasperare il concetto di velocità, tanto che nella FAI C non si danno punti a chi non arriva.

Siamo rimasti molto indietro su questa strada e sarebbe bene aggiornarsi per abituare i nostri piloti a non fare i turisti, a non preoccuparsi solo di rientrare ma anche di correre.

1.2 Day factor

Il DF doveva in origine, se non sbaglio, ridurre il fattore fortuna, per esempio quando un temporale verso la fine della gara blocchi una parte dei concorrenti quando gli altri sono passati.

Il regolamento italiano e quelli FAI A e B si sono scostati completamente da questo concetto, facendo dipendere il DF solo dalle distanze raggiunte dai concorrenti.

Il regolamento tedesco si basa invece sulla dispersione dei punteggi della prima metà dei concorrenti, ma ha il torto secondo me, di scattare sempre, per cui il vincitore non ha mai 1000 punti.

Il FAI C basandosi sul numero degli arrivati con velocità superiore al 75% di quella del vincitore si riporta al concetto iniziale.

Non avrei una proposta: forse conviene che si chiariscano le idee in sede internazionale per poi vedere se conviene adeguarsi.

1.3 Varie

All'estero, tra le tante proposte, si parla anche di non dare punti a chi non atterra su campi prefissati (per ragioni di sicurezza, che potrebbero anche risultare di insicurezza) e ancora sempre della idea vecchia e particolarmente attuabile in Italia, dato che abbiamo un campionato su una decina di prove, dell'eliminazione di una prova a scelta del concorrente.

Si potrebbe forse provare ad attuare questa seconda proposta, che probabilmente si riproporrà con maggior forza dove e quando verrà applicato il punteggio FAI sistema C.

2. Handicap

Sugli handicap è stato detto e scritto tanto.

Dividerei il problema in due:

— handicap in classe Libera

— modalità di applicazione dei fattori di correzione.

2.1 Classe Libera

Già dal questionario di Volo a Vela sui campionati dell'anno scorso appare che una larga maggioranza dei piloti è contraria agli handicap in Libera.

Nessuna delle nazioni importanti lo adotta. La commissione di specialità tedesca si è appena pronunciata contro anche dopo le sorprese del campionato di quest'anno.

Non vale secondo me nemmeno il discorso di ren-

dere competitivi gli alianti superati: nessuno si è mai preoccupato tra l'altro di rendere competitivi gli M-100, i K-6 quando sono comparsi gli alianti in plastica. In ogni classe ci saranno sempre alianti nuovi e alianti superati; se nella classe Libera questo fenomeno è più importante, il pilota che vuole correre in questa classe deve metterlo in conto.

2.2. Applicazione

2.2.1 Tabelle 1 e 2

Sanno entrambe di scavi archeologici, in particolare la tab. 2 con i Javelot, i K-2, i Mucha e così via.

Possibile che nessuno si sia accorto che siamo nel 1980?

Le due tabelle non sono coerenti: i valori differiscono tra loro anche notevolmente, fino a quasi 5 punti per i 15 metri. Direi che è offensivo, perchè non ci vuole niente per metterlo a posto ed era doveroso farlo.

Il ballo dei coefficienti: per il Calif si è passati negli ultimi quattro anni da 1,10 a 1,12 a 1,13 (finalmente ha vinto!) a 1,08; per il Kestrel 17 da 1,05 a 1,10 a 1,07. Quali diabolici calcoli stanno sotto questi aggiornamenti così raffinati e tempestivi e perchè tanta attenzione a questi due particolari fattori, mentre ci si dimentica completamente della tabella 2?

2.2.2 Determinazione del punteggio

Per quanto riguarda l'applicazione dei fattori per determinare il punteggio, comprendo che l'applicarli sulla velocità o sulla distanza darebbe luogo, quando pochi tornano in campo, a inconvenienti, ma mi sembra che questi siano minori di quelli attuali e non comportino quell'impossibilità di vincere che avevo definito anticostituzionale o contraria allo Statuto del Pilota.

Se danno ci deve essere in qualche situazione marginale mi sembra più logico che lo subisca chi è normalmente aiutato e non quello che è bastonato già in partenza.

3. Classifiche separate per gli italiani

Ho già scritto su *Volo a Vela* che non trovo nessuna ragione valida per le classifiche separate (o meglio calcolate separatamente) per gli italiani. Se è solo per il marchingegno delle retrocessioni mi sembra che sia una ragione troppo piccola per giustificare un'assurdità così grande.

Più grave dei miei discorsi mi sembra poi che sia quello di Scavino che chiede da dove venga fuori questa procedura. E in effetti non sembra una cosa

abbastanza importante da dover apparire sul regolamento?

Spero comunque che il buon senso prevalga sulla burocrazia e che si cancelli questa stortura.

4. Varie

Ho già scritto come il richiedere un minimo di 12 concorrenti italiani per assegnare il titolo di una classe sia, secondo me, eccessivo specialmente quando si tratta di classi ammesse ai mondiali, in particolare per la Libera, che per ovvie ragioni di costi è quella meno frequentata dappertutto, e lo sarà ancora meno con quello che sta venendo avanti in fatto di prezzi (questo infine quando la FAI per i mondiali richiede 10 concorrenti).

Poco logico mi sembra in caso di avaria di consentire di cambiare aliante ma non di cambiare un'ala o la fusoliera (semmai è il RAI che deve proibirlo).

Uso della radio: il regolamento ne parla. O lo si applica o è meglio cancellare tutto.

Ci sono altre cose meno importanti per le quali non conviene perdere tempo qui, ma che andrebbero messe a posto in un regolamento serio.

5. Partenza silenziosa

Il sistema cronofotografico nonostante tutte le critiche sarà adottato ai campionati tedeschi a partire dal 1982 per tutte le classi.

Lo stesso avverrà anche in Svizzera, dove però si pretende che il sistema sia barocronofotografico.

Sarà il caso di cominciare ad interessarsene anche da noi.

PRIMATI ITALIANI

Riprendo un discorso fattomi da Scavino e Giusti a Rieti.

Degli attuali primati italiani per monoposti per la distanza tre su tre maschili e due su tre femminili sono stati conquistati all'estero; per la velocità ciò è vero per due primati su tre maschili e uno su tre femminili.

Pure all'estero sono stati conquistati due primati per biposti.

Non è il caso, per animare l'ambiente e ridare interesse a questo aspetto del nostro sport, di creare un albo dei record metropolitani, intendendo per questi quelli relativi a voli con decollo dal territorio italiano?

Smilian Cibic

(memoria letta al 23° Briefing delle Due Torri)
Bologna, 16 novembre 1980

Bologna, 16 Novembre 1980: 23^{mo} Briefing delle Due Torri

di RENZO SCAVINO

Ecco una sintesi degli interventi svoltisi in occasione del Briefing, che quest'anno ha visto, ed era opportuna, una folta rappresentanza di volovelisti provenienti da quasi tutti i centri d'attività.

Sono presenti, e speriamo diventi una consuetudine, l'Avv. Baracca, Presidente dell'AeroClub d'Italia, e l'Ing. Guagnellini, Presidente della Commissione Sportiva Centrale.

Come sempre il prologo è di Serra che saluta i presenti a cede la parola a:

PILUDU: quest'anno si è volato per circa 30 mila ore, delle quali 9800 a Rieti, 5000 a Calcinante, 4000 a Valbrembo, 3500 ad Alzate ed altrettante a Guidonia. 250 brevetti, 120 l'anno scorso, dei quali 33 a cura della scuola dell'AeroClub di Foligno. La prima fase del leasing si è conclusa con l'assegnazione di 45 alianti, 18 trainer e 9 motoalianti. La statistica mette anche in evidenza che i volovelisti, con la loro attività, mettono in moto un «giro d'affari» di quasi tre miliardi.

La politica che si cerca di seguire ha due obiettivi fondamentali: l'allargamento della base ed una maggior resa dei mezzi impiegati.

Il CONI segue ed appoggia questa politica con contributi ordinari, di specializzazione, per le infrastrutture e di carattere straordinario.

BARACCA: saluta i convenuti, illustra le maggiori difficoltà che l'AeCi incontra ma anche le soddisfazioni che ottiene, in particolare dal volo a vela, i dirigenti del quale sono impegnati in un serio lavoro, sia per i futuri mondiali, sia per l'allargamento della base, specialmente verso i giovani.

Ringrazia Orsi per l'attività svolta come presidente dell'AeCCVV e formula gli auguri per il nuovo presidente Marco Gavazzi.

VERGANI: illustra il lavoro della Commissione di Specialità per la scelta dei piloti da inviare ai prossimi mondiali. La votazione dei componenti la «rosa» ha indicato: Brigliadori, Gavazzi, Colombo e Perotti. La Commissione ha deciso di sottoporre al-

la C.S.C. la candidatura di Brigliadori, Gavazzi, Colombo e Urbani Luca.

GUAGNELLINI: il dito sulla piaga? Personalmente ritiene validi i suggerimenti della Commissione di Specialità; sarebbe comunque utile sentire il parere dei volovelisti, anche sul sistema.

ZOLI: domanda se la Commissione di Specialità ha pensato ai mezzi tecnici, visto che è stata esclusa la partecipazione in classe LIBERA.

GAVAZZI in veste di nuovo presidente dell'AeCCVV illustra i programmi di massima dei prossimi quattro anni, che prevedono stages per alta performance oltre a seminari per istruttori. Il calendario dei Campionati dovrebbe essere: 29/7-9/8 prima parte, 12/8-22/8 seconda parte, 1/15-10 corso istruttori.

BRIGLIADORI RICCARDO: facce vecchie e facce nuove, crescita, dinamica del leasing, continuità di tiro, il lavoro è un gioco!

Medio e lungo termine: una scuola di primo periodo presso l'AeCCVV in nome e per conto degli Aeroclubs periferici, ed una scuola per istruttori e trainer.

Come poteva essere diversa la selezione per i mondiali? Per l'avvenire sarebbe auspicabile un C.T. selezionatore di mezzi e di uomini.

NIDOLI: informa che il Centro Studi Volo a Vela Alpino ha esaurito le disponibilità economiche per coprire i disavanzi di gestione della rivista VOLO A VELA e pertanto la sua diffusione cesserà con il n. 143 di fine anno.

SCAVINO: preciso le cifre dei conti economici che comportano un disavanzo di 9 milioni e mezzo per il 1979 e di 12 milioni e mezzo per il 1980; informo che l'editore nel corso di vent'anni ha speso quasi 100 milioni; ringrazio le «mie donne» e tutti quelli che hanno collaborato.

ORSI: ritiene che sia un errore perdere VOLO A VELA; tra tanti passi avanti fatti dal volo a vela

nazionale, questo sarebbe certamente un grosso passo indietro.

POLTRONIERI: *illustra l'attività didattica svolta dall'Ae.C. Foligno ed i programmi che — in collaborazione con altri clubs, specialmente del centro-sud — s'intendono realizzare.*

CARMASSI: *l'andata da Lucca a Rieti di Muzi, ha un po' sconvolto e reso più difficile l'operare; anche se i mezzi e le infrastrutture esistono i problemi non mancano e sono resi anche più gravosi dalle difficoltà burocratiche.*

Il 2° tempo di questo Briefing si riapre con l'intervento di CIBIC che riportiamo in altra parte.

Seguono Piludu, per le scuole di 1° periodo, Pronzati, per la squadra dei mondiali e Gritti per le tasse di atterraggio, le tariffe differenziate per traino alianti e la probabile organizzazione di una «cena volovelistica» in quel di Bolzano (applausi di chi ricorda le settimane!).

FINCATO: *illustra l'opera dell'Aeronautica Militare a favore dei giovani e l'interesse che questi dimostrano; il volo a vela è ancora un'attività bella e sana ed i giovani devono essere facilitati.*

GARA METEO: *viene premiato Davini dell'AVM con una bella Coppa, unitamente alla carta per avvolgerla. Meritava un'illustrazione ed un commento dei risultati, ma l'assenza di Rovesti non ha permesso di farli.*

MONTI: *i nuovi campioni internazionali si sono brevettati giovanissimi, come mai si prescrive un minimo di 18 anni?*

La rivista VOLO A VELA rappresenta un grosso potenziale informativo ed un solido legame tra tutti i volovelisti, com'è possibile rinunciare?

Una scuola di primo periodo dislocata a Rieti, per uso e consumo degli aeroclubs periferici, permetterebbe un miglior impiego degli uomini e dei mezzi dell'AeCCVV; permetterebbe di uniformare i modi di insegnamento e tante altre cose; è forse preferibile acquistare degli ASW22 per permettere stages di performances agli stranieri?

SERRA *risponde a Monti: si incontrerebbero molte difficoltà; ci cancellano con un segno di matita! (da dove? N.d.R.).*

L'AeCCVV è un fiore all'occhiello dell'Ae.C. d'Italia! (e subito mi viene in mente il ritornello: ...invece d'un fiür l'era un'urtiga... - N.d.R.).

GALLI: *ci dà informazioni sulle condizioni di Cavalli ed al termine un caldo e spontaneo applauso parte per la Germania, unitamente ad un sacco di auguri.*

CAPOFERRI: *invita gli addetti affinché si eviti lo accavallamento di date tra i Campionati italiani e le maggiori gare che si svolgono in Europa, in particolare con Vinon.*

Circa la rivista VOLO A VELA, ritiene si debba aumentare l'abbonamento e gli abbonati; l'AVA è comunque disponibile per una soluzione positiva.

ZOLI: *a lungo termine bisogna pensare ad un C.T. per i mondiali, circa l'attività dell'A.M. a favore dei giovani è una cosa lodevole, sarebbe però necessaria una miglior informazione presso i reparti per evitare che lo sprovveduto pilota che atterra su un aeroporto militare venga arrestato e processato.*

GUAGNELLINI: *gli interventi succedutisi a raffica evidenziano la vitalità del volo a vela; ha sentito molti pareri e sono abbastanza coerenti, vorrebbe sapere di più sui mezzi disponibili per i mondiali.*

VERGANI: *precisa che verranno inviati due LS.4 per la classe Standard e due ASW 20 per la 15 metri, rileva anche che tutti i campioni nazionali in carica sono rimasti esclusi dai mondiali.*

CARRERA: *richiama l'attenzione dei volovelisti circa la proposta di un raduno di motoalianti e sollecita una collaborazione in proposito invitando ad inviare opinioni in merito.*

MANZONI: *perchè non cambiare il calendario di Rieti onde facilitare la partecipazione a Vinon?*

SERRA: *ci sono già due calendari abbastanza concordi, non buttiamo all'aria tutto.*

Ringrazia gli intervenuti e dichiara chiuso il Briefing.

La corsa è finita. Giusto in tempo per l'appuntamento del 7 dicembre a Calcinate.

Dopo vent'anni usciamo con questo ultimo numero in «tempo reale» ed il fatto ci permette di rinnovare il nostro grazie a tutti quelli che hanno collaborato e di inviare a tutti i nostri lettori gli auguri più belli per un sereno Natale.

Ciao

Renzo Scavino

LE NOSTRE QUATTRO "ANIME"

Full Plast-poliuretano e fiberglass



GARA F99

Full Plast-vetrocore e fiberglass



RACING SL-X

Full Plast-ABS e fiberglass



GARA F88

Metal Plast-ABS e ergal



RACING GS-X

maxel
SKI

distribuzione
illuminazione

ticilux

quadri componibili

multi-a

portiere elettronico

ticivox

apparecchi componibili
per impianti civili

magic

comando protezione
segnalazione impianti
civili e industriali

tiker

comando
e protezione macchine

control

I System "b ticino": un
insieme di apparecchi
coordinato per il piú
alto grado di sicurezza,
funzionalità e design.
Ovunque ci sia
elettricitá da
distribuire, comandare
e proteggere.

system
b ticino

SAMCO

BY

Mangiacchelli



GLI OCCHIALI DA SOLE