



Le Italiane anni dopo il 1960



Annarosa Bordogna (la nostra Pupa Manzoni)

A desta in splendida forma a lato di un CVV8 Bonaventura: aliante progettato dall'ing. Ermenegildo Preti presso il Politecnico di Milano, biposto completamente in legno con 19m di apertura alare.



Pupa mi ha inviato le notizie a seguire

Annarosa si brevettò nel 1968 a Calcinate, suo attuale Club, dopo aver trascorso un primo periodo di volo a Dunstable in Inghilterra (Club nato al volo a vela nel 1930) ove, con lancio a verricello, volava su Slingsby T21 (aliante aperto-biposto affiancato).



Pupa ha volato in monoposto, a sinistra la vediamo appoggiata a un SZD Mucha 22C, con cui volò fino al 1972 per un totale di 500 ore, conseguendo, nel 1971, il C d'Argento.



Ma eccola anche pronta al lancio con carrucola su Zoegling.

Alla domanda "Come mai ti sei avvicinata al Volo a vela?" Racconta:

Avevo 26 anni e, tra la fine del 67 e parte del 68, vivevo a Londra dove mio marito era responsabile della filiale inglese dell'azienda per la quale lavorava.

Conosco Roberto dal 56; lui, a 16 anni, stava facendo il corso di pilotaggio per



il brevetto di volo a vela mentre io ero una quasi "una campionessa" di golf (squadra nazionale juniores).

Ci siamo sposati nel '63 e ci ho messo un po' a decidermi di prendere il brevetto: a Calcinate erano tutti campioni!! E pensavo di sentirmi un pesce fuor d'acqua.

In Inghilterra era più semplice avvicinarsi a questo sport e c'era meno burocrazia: allora nessuna visita medica e nessun rinnovo della licenza, si pensava che se uno non era in grado di volare, perché si era rotto una gamba, decideva consapevolmente di non poter volare.

Dopo 14 anni di interruzione, dovuta sia al lavoro ma soprattutto alla crescita dei figli, Pupa ha ripreso a volare ma in biposto con il marito con cui ancor oggi condivide la gioia del volo in una coppia affiatata che si diverte a scorazzare nei cieli non scordandosi di partecipare a gare e campionati.



Eleonora Brigliadori- Alzate

Proveniente dalla illustre Famiglia dei Brigliadori di Alzate Brianza, Eleonora, figlia di Riccardo (fondatore di AVL), vive sui campi di volo fin da bambina.



Nel maggio 1959 è presente alla manifestazione di Bresso dove il padre si esibisce in un volo acrobatico su Uribel: la coda si spezza, Riccardo si lancia col paracadute e tutto finisce al meglio; Eleonora ricostruisce

l'accaduto in un disegno che rivela le sue capacità artistiche curate dalla madre Maria Teresa.

A 16 anni (fine anni 70) ottiene la licenza di volo a vela e dopo poco conquista il C d'argento su E.C.200. Per mantenere i suoi voli si inventa il mestiere di sartina: sui prati di Alzate taglia e cuce copertine per ali.

Terminato il liceo scientifico chiede di poter frequentare l'Accademia Aeronautica, ma nonostante gli ottimi voti la sua domanda viene respinta dal Ministero per "mancanza di infrastrutture tecniche adeguate".

Eleonora si iscrive quindi a Matematica e Fisica focalizzando la sua attenzione sugli studi di astronomia. Per mantenersi negli studi fuori sede a Milano, non potendo più continuare il suo lavoro di sartina, cerca di portare a profitto la sua passione per il pattinaggio; arrivano i primi spot pubblicitari e quindi la sua vita di attrice: il volo a vela la perde.





BRIGLIADORI ELEONORA
AeC: AVM

Profilo	Campionati 0	Record Italiani 0	Onorificenze 0
Insegne Argento			
Distanza 50km	Quota 1.000 m	Durata 5h	AeCI ARGENTO
 KM 65 23/7/78	 M 1150 4/6/78	 H 5,17 4/6/78	 N 0561 15/7/80
Insegne Oro			
Distanza 300 km	Quota 3.000 m	Durata 5 h	AeCI ORO
 M 3300 15/11/81			

Maria Rosa Gerosa si brevettò nel 1971, anno di inaugurazione del campo di volo a vela d Alzate Brianza, gestito da AVM (AeroClub Volovelistico Milanese) , soltanto molti

anni dopo diventerà AVL.

Qui seguì il corso teorico/pratici.



“Il corso pratico”, racconta, “cominciava con 3h su piper 90 con istruttori Giordano Locatelli e Giorgio Frailich per poi continuare sull’aliante bergfalke II ove, per lo più, ho avuto come istruttore Giancarlo Maestri”.

Dopo il volo da solista eseguito a luglio 1971, l’esame finale fu a Calcinante in ottobre.

Appena brevettata Maria Rosa acquistò insieme ad altri due piloti l’SF26 I-GVAM, vecchio aliante in legno e tela, su cui cominciò i primi passi verso il C d’argento (50km e guadagno di quota). Venduto l’SF26 acquistò da Riccardo Briigliadori il libelle I-URRA insieme all’amico Alessandro Lanzi. Su I-URRA completò a Rieti il C d’argento..









La frequentazione assidua di Rieti portò Maria Rosa a partecipare al gare: la vediamo a sinistra a un briefing, **unica donna**.

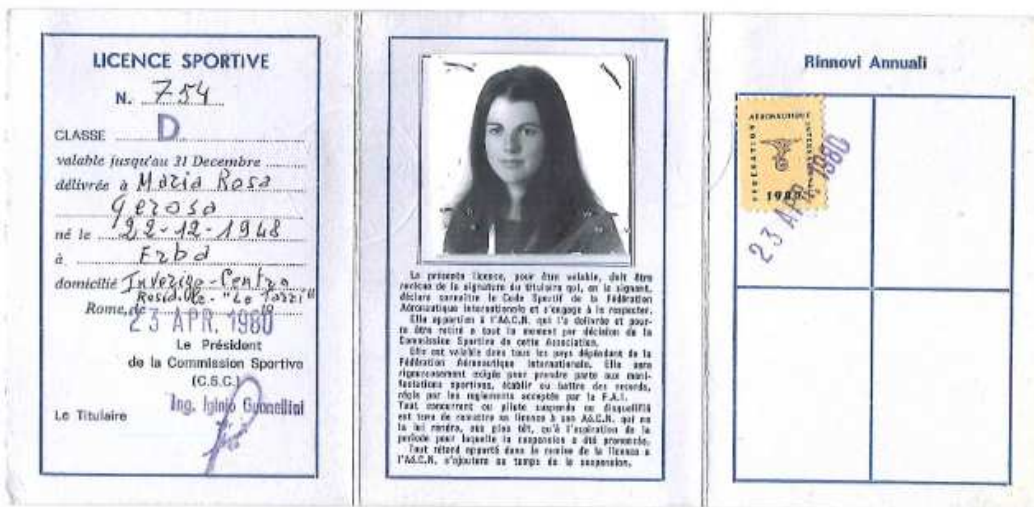


Nel 1981 nasce il primo figlio e Maria Rosa decide di abbandonare il volo per poter dedicare un po' di tempo al figlio, visto che l'attività lavorativa nell'azienda di famiglia la assorbiva molto.

Dopo aver lasciato scadere la licenza, Maria Rosa si è solo accontentata di accompagnare il marito in campo e talora in volo: Umberto Bertoli è stato un esperto pilota di volo a vela, di motore e spesso ha fatto il trainatore a Calcinate.



Insegne Argento			
Distanza 50km	Quota 1.000 m	Durata 5h	AeCI ARGENTO
			
KM 50 14/8/74	M 1000 1/4/73	H 5,00 1/4/73	N 0395 1/2/75



“Peccato,” dice oggi, “col figlio cresciuto avrei potuto riprendere!”, come hanno fatto tante altre signore del volo



Carla Casetti opera ancora, come factotum, in AVL sia per operazioni in pista che fuoripista ma ha lasciato scadere la sua licenza conseguita nel 1973.

La sua attività di volo è durata circa dieci anni, ma quello che ricorda con maggior gioia è l'attività di squadrista a Rieti a seguito di Riccardo Briigliadori.



Ecco una foto di Carlina durante lo stage FlyPink del 2022 presso "PILOTA PER SEMPRE"

Giulia Incisa della Rocchetta



Giulia, nata a Torino, brevettata giovanissima nel 1999 presso l'Aeroclub di Biella, istruttore di Volo a Vela dal 2004, pilota PPL dal 2004, 535 ore di volo in aliante più 45 ore di volo in aereo, ha trovato la morte a 23 anni in un fuoricampo mentre stava partecipando, nel giugno 2005, ai Campionati Internazionali Militari di Volo a Vela a Romorantin in Francia.

La giovane Aviere VFB (Volontario in Ferma Breve) del Centro Sportivo di Vigna di Valle, il primo giorno di gara, in volo con il suo LS8, aveva ottenuto ottimi risultati classificandosi al quinto posto.

Il giorno successivo, 8 giugno 2005, si è trovata bassa in una zona impervia, ha cercato il fuoricampo, ma l'aliante è entrato in stallo sembra a causa di problemi di baricentro.

La FIVV ha istituito, in sua memoria, il trofeo "Challenge" che viene attribuito al miglior pilota delle tre gare dell'estate reatina.

Alcuni passi da chi l'ha conosciuta.

GENTE DELL'ARIA "Due campionesse di nome Adele e una stella di nome Giulia":Giulia Incisa della Rocchetta è una stella che è brillata per troppo poco tempo nell'universo del volo a vela italiano. Ha iniziato a volare in aliante giovanissima e ho avuto come l'impressione che passasse tutte le sue vacanze a Rieti. Gli altri facevano uno, due o tre settimane al massimo, a me sembrava che lei fosse sempre lì per carpire dai migliori i segreti di un sport affascinante come il volo a vela, dove uomini e donne sono naturalmente alla pari. Da poco si era arruolata in Aeronautica Militare e stava partecipando ad una gara in Francia quando ha avuto un incidente simile ad un altro accaduto ad una giovane pilota polacca ai campionati juniores. Uno stallo a bassa quota nel tentativo di raggiungere una zona atterrabile. Purtroppo il parallelismo di Adele e Adela non si è riproposto, la giovane polacca è rimasta illesa, Giulia ci ha lasciato per sempre. Giulia sarebbe diventata una campionessa, ma la sicurezza nel volo a vela non è una scienza esatta, anche se molti vi diranno il contrario e i contribuenti pagano un'agenzia per mettere nero su bianco questo concetto. Non ha vinto nulla, non ha ricevuto riconoscimenti, ma io non dimenticherò mai il suo nome e la sua gioia di volare.

PINO: Giulia la conoscevo bene per aver partecipato insieme a 2 stage: il primo a Foligno dove ricordo la ragazzina con il pick-up sottratto alla famiglia, poi a Rieti dove per radio a me, che mi ero spinto un po' a sud del lago del Salto, diceva: "Pino, il lago del salto sono le mie colonne d'Ercole". Sempre pronta ad aiutare tutti e a pagare gli errori, secondo tradizione, con l'ottimo Barbera portato da casa. Mancavano i pompieri? Lei si buttava a corpo morto per cercare di inserirsi nel corso pompieri. Avrebbe fatto di tutto: trainatore, pompieri e anche... il cavo di traino all'occorrenza.

DANIELA: Ci hai lasciato all'improvviso, ingiustamente e troppo preso. Al tuo posto un vuoto enorme, doloroso, che fa male...tanto. Mi machi, ci m anchi. A me e a tutti coloro che sono stati privati della presenza di una persona bella, generosa, spiritosa e disponibile verso gli altri come lo sei stata con me, quando ancora indecisa se avvicinarmi a questo "mondo" mi hai subito coinvolto

con entusiasmo a partire dalle piccole cose: al primo incontro mi hai mostrato come agganciare il cavo al traino e all'aliante e come sostenere l'ala al decollo, fino agli ultimi bellissimi voli insieme in cui mi davi preziosi consigli e insegnamenti. Ora tengo stretti al cuore quei momenti che adesso fanno male ma che un giorno, sono certa, trasformeranno le lacrime di oggi nel caloroso ricordo delle tue risate, delle tue battute e di quel viso solare che ho sempre davanti agli occhi anche quando scruto il cielo, là da dove so che ci guardi.

RAPPORTO SULL'INCIDENTE: STRALCI TRATTI DA VOLO A VELA N.326



..... Il pilota coinvolto stava partecipando a una gara organizzata da parte dell'Aeronautica sul campo di volo di Romorantin nel periodo dal 4 al 17 giugno 2005. Il pilota faceva parte del team di volo a vela dell'Aeronautica Militare Italiana.

Il giorno dell'incidente, il percorso assegnato era un triangolo con punti di virata su Clion, Briare e Châlette-sur-Loing. Il decollo dell'aliante è avvenuto alle 12:53 ora locale; il volo si è svolto per circa un'ora in prossimità del campo d'aviazione, quindi è iniziata la navigazione. Alle 14:34, l'aliante ha sorvolato Clion, primo punto di virata. Tre minuti più tardi, il pilota ha informato via radio sulla frequenza utilizzata dal team italiano che intendeva fare un atterraggio forzato poiché la sua quota era in costante

diminuzione (circa 300 metri e carrello già estratto). Alle 15:15 l'aliante è stato trovato in un prato nei pressi della città di Le Trang.

.....LS8-15 è un aliante monoposto interamente realizzato in compositi. Ha una capacità di carico di zavorra d'acqua pari a max. 95 litri per ogni semiala, mentre la deriva posteriore può contenere fino a 3,8 litri di zavorra. Può essere dotato di pesi nella parte anteriore della cabina. Una batteria supplementare del peso di 2,8 kg era installata nella parte superiore della deriva. L'aliante era stato venduto alla proprietaria con una zavorra amovibile metallica da 5 kg che è stata rinvenuta nel carrello di trasporto. Le velocità di stallo a 1g sono: 68-70 km/h a vuoto, 82-84 km/h con pieno carico.

.....

Il piano di carico, pubblicato dalla casa produttrice per questo aliante, prevede:

- carico massimo in abitacolo di 105 kg
- carico minimo con zavorre e batteria in coda: 100 kg
- carico minimo con solo batteria in coda: 85 kg

Un'etichetta in lingua tedesca, (Giulia non conosceva il tedesco) esposta in abitacolo, recava indicazioni identiche a quelle contenute nel piano di carico. La pilota pesava 60 kg ed era dotata di un paracadute che pesava 10 kg.

Il giorno dell'incidente, una cella di alta pressione centrata a sud-est dell'Inghilterra dirigeva un flusso secco da nord-est sulla Francia. Il vento in superficie era orientato da nord-est, da 12 fino a 20 nodi.

Al momento dell'incidente, la posizione elevata del sole nel cielo non poteva impedire la visuale del pilota.

Un registratore dei dati GPS ha permesso di ricostruire il percorso dell'aliante. Dopo aver superato il primo punto di virata, l'altitudine appare essere stata in costante diminuzione.

Alle 14:37:47s, il pilota ha eseguito una prima virata a destra per rotta 200° alla quota di 330 metri QNH (circa 170 m GND). Alle 14:38:03s, in leggera discesa, la virata continua. Segue una perdita di quota. Alle 14:38:19s, l'altitudine aliante è di 300 metri, mentre il pilota torna su rotta 200°. Alle 14:38:47s, l'aliante è a 264 metri QNH e prosegue dritto per 8s perdendo altri 20 m (ultima stima circa 85 metri GND). L'ultimo punto registrato si trova a 55 metri di distanza orizzontale dal punto di rinvenimento del relitto.

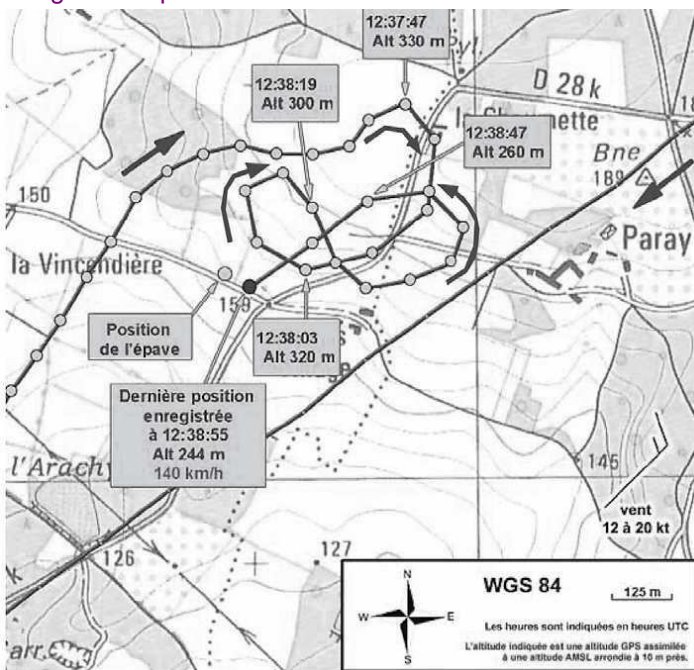
Il relitto è stato trovato in un campo di circa 150 metri per lato, delimitato ai quattro lati da una linea di querce, con un'altezza media di 20 metri. Gli alberi non sono stati colpiti dall'aliante. Non c'è traccia di laminazione nell'erba.

L'aliante ha colpito il terreno con una traiettoria verticale e ad ali livellate.....Entrambe le semiali sono gravemente danneggiate. La trave di coda è rotta ad un metro davanti alla deriva. Cavi e comandi di volo sono ancora collegati. La batteria è ancora installata nella deriva. L'abitacolo è distrutto. Il pannello strumenti è gravemente danneggiato. La capottina è rotta ed è stata ritrovata sullo stesso posto. I serbatoi di zavorra sono stati trovati vuoti. L'ELT era in posizione "off". Il paracadute e le cinghie sono intatte. Il carrello principale era estratto e bloccato. Non sono state trovate zavorre mobili nella parte anteriore dell'abitacolo.

..... La violenza della collisione con il terreno ha impedito la sopravvivenza del pilota.

.....Il team captain di volo a vela dell'Aeronautica Militare italiana stava gareggiando nella stessa categoria del pilota....era in contatto radio costante e con leiha indicato che...quel giorno la pilota

aveva caricato zavorra pari a 50 litri per ogni semiala e 3,8 litri nella deriva.



Uno scenario più probabile può essere così ricostruito: il pilota ha fatto una ricognizione di un campo della lunghezza di circa 400 metri entrando in un sottovento per circuito destro e scaricando l'acqua di zavorra. Una breve ascendenza può aver portato il pilota a tentare di "agganciare" con una virata a destra. Tuttavia ricomincia la perdita di quota e il pilota compie una nuova svolta a sinistra che lo ha riportato in posizione per effettuare il sottovento a circa 140 km/h di velocità al suolo (in presenza di vento in coda fino a 40 km/h). La quota residua, stimata in circa 85 metri sul terreno, non ha permesso di compiere il circuito precedentemente pianificato. Il pilota ha quindi probabilmente fatto una brusca virata a destra, nella quale ha perso il controllo dell'aliante.

La ridotta distanza orizzontale tra l'ultimo punto registrato nel logger e la posizione del relitto (55 metri) sembra confermare lo scenario di uno stallo a bassa quota.

..... L'assenza di zavorre mobili nella parte anterior e dell'abitacolo ha portato ad un centraggio arretrato oltre il limite di certificazione. Come risultato ci si deve aspettare una marcata instabilità fino all'impossibilità di recuperare un assetto corretto durante il volo a basse velocità e grandi angoli, situazione aggravata da eventuali manovre con elevate inclinazioni e carichi aerodinamici.

Insegne Argento			
Insegne Oro			
Distanza 300 km	Quota 3.000 m	Durata 5 h	AeCI ORO
KM 311,7 27/7/03	M 3197 22/6/03	H 6,22 22/6/03	N 0350 2/7/04
Insegne Diamanti			
META 300 km	DISTANZA 500 km	QUOTA 5.000 m	
KM 311,7 27/7/03			

Daniela Carazzi

Il giorno 8 marzo 2017 (festa della donna) a soli 55 anni è morta Daniela Carazzi dopo lunga e dolorosa malattia

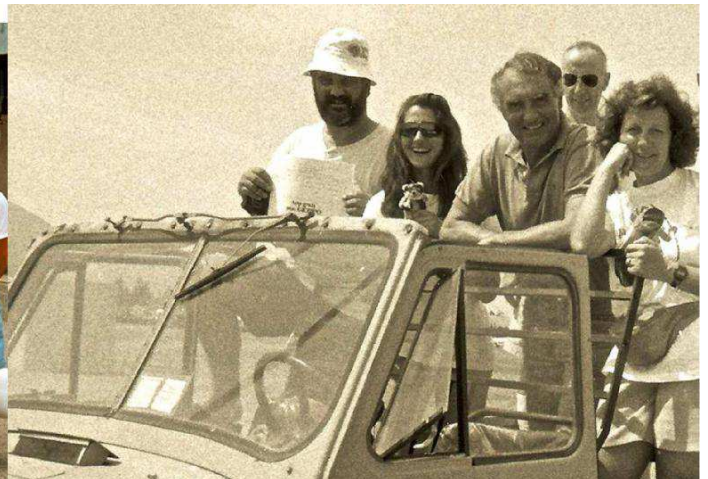
Daniela ha volato intensamente ma non molto: il suo libretto riporta circa 300 ore.

Si brevettò nel 1990 tra i primi allievi di Pietro Filippini presso la scuola di Viterbo conseguendo, l'anno successivo presso l'aviosuperficie di Torre Alfina, anche il titolo di pilota acrobatico. Nel 1992 partecipò come pilota al Primo Campionato Italiano di Acrobazia in aliante a Lucca: in



seguito lasciò il volo acrobatico, perché *“troppo costoso”*, ma non abbandonò i suoi compagni acrobati per i quali diventò Giudice Internazionale, attività a cui si dedicò in modo meticoloso e libero: tra i vari impegni in questo senso accompagnò la squadra italiana ai World Game in Turchia e fu giudice di gara negli Europei di Rieti del '94. A sinistra la vediamo a Modena in veste di giudice nel Campionato Italiano Classe Club 1998 insieme a Carlo Marchetti e all'allora Presidente dell'aeroclub di Modena. Daniela era spronata nel volo dal marito Giovanni che avrebbe voluto vederla anche nel volo a motore, ma, dopo alcune prime lezioni per il PPL, Daniela decise che non era quello il volo che a lei interessava e quindi ritornò all'aliante.

Sotto Daniela, al centro, sempre bellissima, con Stanislao Wielgus, Gavazzi, Gioppo, Emma (1994)



A seguire i titoli per il volo veleggiato, conseguiti a Rieti durante gli stage, come riportato dal database di VoloaVela.



CARAZZI DANIELA
AeC: AECCV

Insegne Argento			
Distanza 50km	Quota 1.000 m	Durata 5h	AeCI ARGENTO
 KM 60 24/7/90	 M 1510 24/7/90	 H 5,26 23/7/90	 N 0890 6/9/91
Insegne Oro			
Distanza 300 km	Quota 3.000 m	Durata 5 h	AeCI ORO
 KM 304,3 2/9/93	 M 4210 9/3/97	 H 5,26 23/7/90	 N 0313 13/11/97
Insegne Diamanti			
META 300 km	DISTANZA 500 km	QUOTA 5.000 m	
 KM 302 9/8/96			

La mancanza di un mezzo proprio, utilizzava i mezzi del Centrale durante gli stage, non le consentì di provare i 500.

In seguito alla morte del marito, avvenuta una decina di anni fa, Daniela ha smesso di volare dovendo concentrare la sua attenzione sulle attività lavorative necessarie alla tenuta in cui viveva.



Sopra: Daniela con Emma Clauser durante uno stage a Rieti nel 1994

CIAO DANIELA

Il primo rimpianto è di esserci perse di vista negli ultimi anni.

Non so quanto hai sofferto, chi ti ha tenuto per mano in questo terribile viaggio.

Poi, tornando indietro, molto indietro, penso alle nostre irrefrenabili risate, agli scherzi goliardici dopo una giornata di volo.

Al primo briefing del nostro primo stage a Rieti, Stanislaw Wielgus se ne uscì con una battuta infelice nei confronti delle donne pilote. Mi alzai in piedi e mi scatenai in una "vibrante protesta". Diventammo subito amici.

Eri una bravissima pilota.

Dei tuoi risultati potranno parlare meglio i tuoi colleghi dell'Alfina, di Rieti...

Ricordo la tua sicurezza di pilota volovelista, facevi acrobazia, eri giudice di gara, ma eri soprattutto un'artista, una donna innamorata della natura.

Che belli i tuoi ritratti di cavalli, le tue composizioni di piante! Li ho ancora i quadretti con le piante selvatiche che mi regalasti per il compleanno, sono qui appesi davanti a me.

Ricordo il tuo splendido casale dove ci ospitasti con Gioppo e con Enzo, le grigliate, l'hangar dove il tuo compagno custodiva il velivolo con cui un giorno, purtroppo, se ne andò, decollando dalla piccola aviosuperficie e davanti a casa. Ma alla fine ricordo solo la nostra allegra amicizia.

Da EMMA CLAUSER