

Sped. in abb. postale art. 2 Comma 20/B Legge 662/96, 45% Fil. di Varese. TAXE PERÇUE. Copia omaggio.

SETTEMBRE/OTTOBRE 2001 - n. 268

**VOLO
A
VELA**



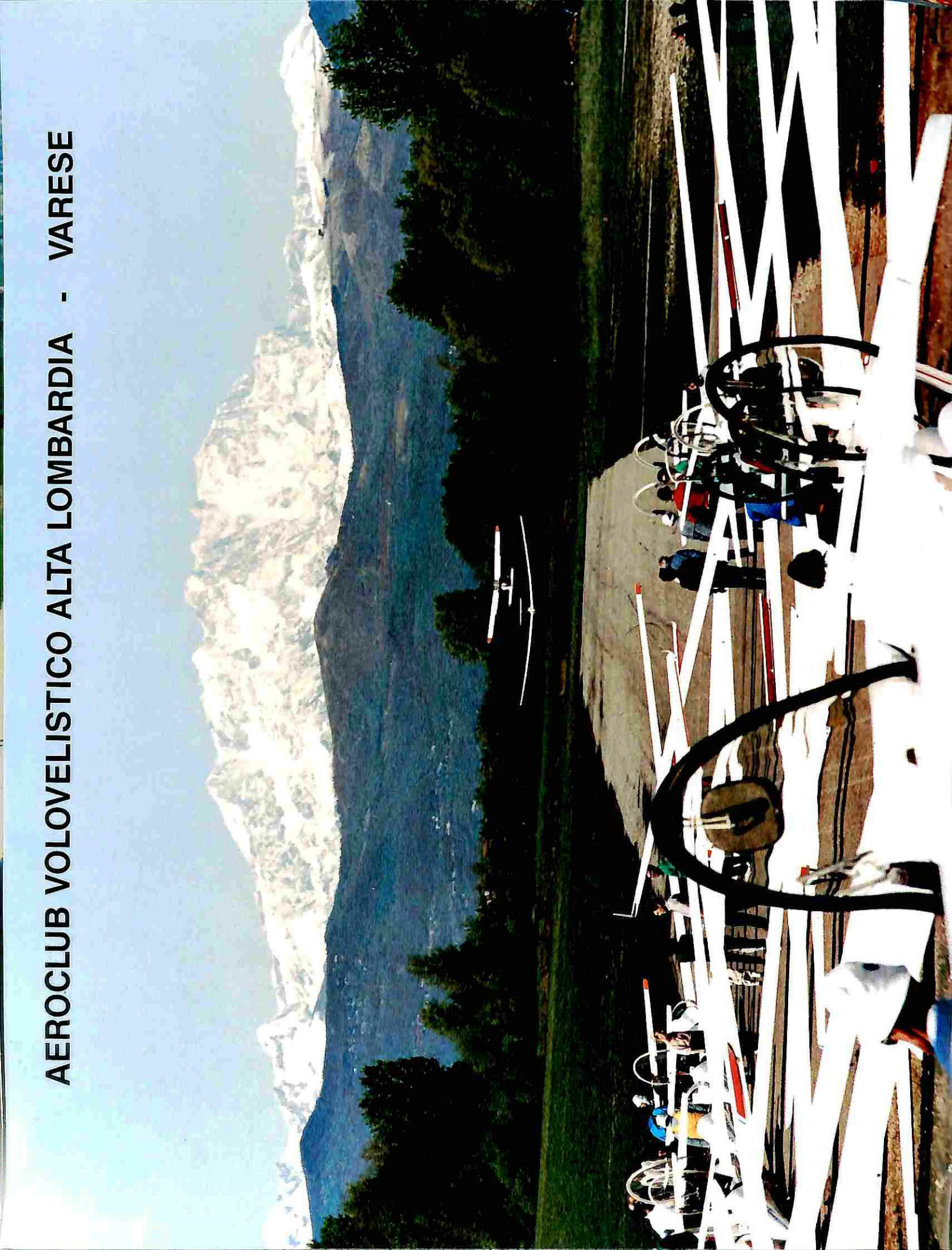
La Rivista dei Volovelisti Italiani

**Ferrara: tracciati logger
in diretta**

Le ali bagnate, no!

**29° Vintage Glider
Meeting**

AERoclub VOLOELISTICO ALTA LOMBARDIA - VARESE





Fino a quando...

OGGI UN AMICO MI HA TELEFONATO CHIEDENDOMI COSA STA FACENDO LA FIVV E QUAL È LA SUA AZIONE POLITICA ANCHE IN CONSIDERAZIONE DEGLI ULTIMI AVVENIMENTI. RISPONDERE È MOLTO SEMPLICE: IL VOLO A VELA ITALIANO, PER SCALCINATO CHE POSSA SEMBRARE, È FORTE E CON UNA BASE BEN RADICATA.

LA COSA STRANA È CHE I MAGNIFICI RISULTATI AGONISTICI E "POLITICI" SONO STATI OTTENUTI MALGRADO LA POCA O NULLA AZIONE DELL'AECI, L'ATTUALE NOSTRO ENTE TUTORE. SE CI PENSATE, I VOLOVELISTI ITALIANI SONO INCREDIBILMENTE COSTRUTTIVI: ORGANIZZANO GARE, RADUNI VOLOVELISTICI, FIERE, MANIFESTAZIONI AERONAUTICHE, SERATE DIVULGATIVE, VANNO NELLE SCUOLE, PUBBLICANO RIVISTE E GIORNALINI, PREPARANO VIDEOCASSETTE PROMOZIONALI; IL TUTTO SENZA LA MINIMA COLLABORAZIONE DELL'AECI. SAREI CONTENTO DI ESSERE SMENTITO E MI PIACEREBBE CHE LO STESSO COMMISSARIO E PRESIDENTE TESTA MI DICESSE COSA HA FATTO NEGLI ULTIMI 5 ANNI (CON I SUOI CIRCA 40 DIPENDENTI) PER LA PROPAGANDA E SVILUPPO DEL NOSTRO SPORT.

ALLORA: FINO A QUANDO CI SARÀ UN AECI IN CUI POCO O NULLA CONTANO I VOLOVELISTI; FINO A QUANDO CI SARÀ UN AECI CHE COMMISSARIA IL NOSTRO "CENTRO TECNICO" (AECCVV), L'AERO CLUB DEI VOLOVELISTI, CON IL PARERE CONTRARIO DEI VOLOVELISTI; FINO A QUANDO CI SARÀ UN AECI CHE CI METTE PIÙ DI UN ANNO PER NOMINARE IL COMITATO ORGANIZZATORE DI UN NOSTRO MONDIALE; FINO A QUANDO CI SARÀ UN AECI CHE NOMINA IL COMITATO ORGANIZZATORE DI QUESTO MONDIALE SENZA TENERE CONTO DEL PARERE DEI VOLOVELISTI, FINO A QUANDO (COME BEN SAPETE LA LISTA POTREBBE ESSERE MOLTO LUNGA)...

IN SOSTANZA FINO A QUANDO LA RAPPRESENTATIVITÀ DEI VOLOVELISTI NON SARÀ ESPLICITA ED EVIDENTE, BEH UNA FEDERAZIONE SARÀ NECESSARIA PER TUTELARE I NOSTRI INTERESSI.

LA FIVV CON LE POCHE RISORSE ECONOMICHE A SUA DISPOSIZIONE E CON I NOSTRI TANTISSIMI UOMINI SONO CONVINTO ABBA FATTO MOLTO. PROBABILMENTE AVREMMO POTUTO FARE DI PIÙ, FORSE AVREMMO DOVUTO FARE COSE DIVERSE, MA SICURAMENTE IL NOSTRO SISTEMA DEMOCRATICO VIENE DALLA BASE DEI VOLOVELISTI ED IN OGNI MOMENTO LO POSSIAMO CAMBIARE. GIÀ DA QUALCHE TEMPO ABBIAMO COMINCIATO AD OPERARE IN STRETTA SINERGIA CON LE ALTRE FEDERAZIONI DEGLI SPORT DELL'ARIA. CI SIAMO COSTRUITI, CON PAZIENZA E DEDIZIONE, BUONI CONTATTI POLITICI.

LA DISTRUZIONE DELL'AECI NON È UN OBIETTIVO DELLA FIVV, MA SE IN ESSO NON C'È SPAZIO PER UN RICONOSCIMENTO ED UNA GESTIONE DEMOCRATICA DEL NOSTRO SPORT ALLORA UNA SEPARAZIONE SARÀ NECESSARIA.

CONCLUDENDO, VOGLIO RICORDARE QUEGLI AMICI CHE PURTROPPO ORA NON SONO PIÙ CON NOI. ANCHE PER LORO DOBBIAMO TROVARE LA FORZA DI MIGLIORARE IL NOSTRO SPORT.

Andrea Tomasi, Presidente FIVV



GREAT ITALIAN TASTE.
The eternal style.

DISARONNO ORIGINALE
Since 1525

**VOLO
A
VELA**

Fondata da Plinio Rovesti nel 1946

La rivista del volo a vela italiano, edita a cura del Centro Studi del Volo a Vela Alpino con la collaborazione di tutti i volovelisti.



Direttore responsabile:

Lorenzo Scavino

Caporedattore:

Aldo Cernezzi

Comitato redazionale:

Carlo Faggioni, Giorgio Pedrotti, Attilio Pronzati, Plinio Rovesti, "Club Novanta"

Prevenzione e sicurezza:

Guido E. Bergomi
Bartolomeo Del Pio

I.G.C. & E.G.U.:

Smilian Cibic

Vintage Club:

Vincenzo Pedrielli
Bruno Biasci

Corrispondenti:

Celestino Girardi

Paolo Miticocchio

Aimar Mattanò

Sergio Colacevich

Giancarlo Bresciani

In copertina:

Su Laveno, il primo giorno dei C.I. 18 M-Varese (foto di A.C.)

Progetto grafico:

Impronte - Milano

Impianti: www.giroidea.it

Stampa: Serostampa - Milano

Redazione e amministrazione:

Aeroporto 'Paolo Contri',
Calcinatè del Pesce, 21100 Varese.
Cod. fisc. e P. IVA 00581360120
Tel. 0332/310073 - 310023
fax 0332/312722.

POSTA ELETTRONICA

redazione@volovela.it

Autorizzazione del Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 di Registro. Omaggio bimestrale ai soci del CSVVA e della FIVV, spedizione in abbonamento postale art. 2 Comma 20/B Legge 662/96, Filiale di Varese. Pubblicità inferiore al 45%. Le opinioni espresse nei testi impegnano unicamente la responsabilità dei rispettivi autori, e non sono necessariamente condivise dal CSVVA né dalla FIVV, né dal Direttore. La riproduzione è consentita purché venga citata la fonte.

issn-0393-1242

In questo numero:

n. 268 settembre/ottobre 2001

Editoriale	1
FIVV - Il Briefing di Bologna	5
Lettere	9
Coppa del Velino	10
Trofeo Novi 2001	15
29° Vintage Glider Meeting	18
WAG e WGC 18 metri	26
Namibia: desiderio di libertà	30
Le ali bagnate, no!	35
Campionato Italiano 18 metri	38
L'esperto risponde: i radiosondaggi	42
Ferrara: tracciati logger in diretta	47
Autogoverno per il VaV	53
Prevenzione e sicurezza: la trappola di una bella giornata	55
Skipilots	59
Piccoli annunci	60
In breve	62



LE TARIFFE PER IL 2002

dall'Italia

• Associazione al CSVVA + 6 numeri della rivista	Euro 35
• Associazione al CSVVA e alla FIVV (Federazione Italiana Volo a Vela) + 6 numeri della rivista	Euro 50
• Associazione promozionale "prima volta" al CSVVA + 6 numeri della rivista	Euro 25
• Associazione "sostenitore" al CSVVA + 6 numeri della rivista	Euro 85
• Associazione "sostenitore" al CSVVA e alla FIVV + 6 numeri della rivista	Euro 100
• Associazione "benemerito" al CSVVA + 6 numeri della rivista	Euro 250
• Numeri arretrati	Euro 7
dall'estero	
• Associazione al CSVVA + 6 numeri della rivista	Euro 50

Modalità di versamento:

- con bollettino postale sul CCP N° 16971210, intestato al CSVVA, Aeroporto Calcinatè del Pesce - 21100 Varese, indicando sul retro la causale e l'indirizzo per la spedizione;
- con bonifico bancario alle coordinate ABI 3500, CAB 10800, c/c 2294 intestato a CSVVA, indicando la causale e l'indirizzo per la spedizione;
- con assegno non trasferibile intestato al CSVVA, in busta chiusa con allegate le istruzioni per la spedizione;

Per informazioni relative all'invio delle copie della rivista (abbonamenti, arretrati, ecc.): tel/fax 0332-284814. E-mail: bruno@volovela.it.

Glasfaser Italiana s.p.a.

ALIANTI	:	SCHEMPP HIRT	Discus es, Discus 2, Ventus 2, 2ct, 2cM Nimbus 4, 4D, 4DT, 4DM, Duo Discus
		SCHNEIDER	LS4-b, LS8, LS6c, LS6-18, LS-10
		GLASER DIRKS	DG 800S, DG 800A e B, DG505, DG505M
		GROB	Twin "Accro"
MOTOALIANTI	:	GROB	G 109 B
STRUMENTI PNEUMATICI	:	WINTER E BOHLI	
VARIOMETRI ELETTRICI	:	ILEC SC7:	vario + acustico
		ILEC SB8:	vario + acustico + sollfahrt
		GPS-ASR:	calcolatore di planata e interfaccia GPS
		ILEC SN 10:	Flight Computer
GPS FLIGHT INFORMATION CENTER :		FILSER LX 5000	Calcolatore di planata con GPS integrato - Vario, Sollfahrt - Audio - Presentazione grafica dei dati di Volo, Logger * * * Moving Map Database circa 5000 aeroporti, 600 piloni e 100 temi. Calcolo del vento: intensità e direzione.
		ZANDER COMPUTERS	
FLIGHT DOCUMENTATION SYSTEM :		VOLKSLOGGER	
		FILSER LX 20	
APPARATI RADIO	:	BECKER AR 4201	
		FILSER ATR 720	
BAROGRAFI	:	WINTER	
IMPIANTI OSSIGENO	:	Mountain High EDS-D1	a domanda. Leggero, poco ingombrante, economico.
RIMORCHI	:	ANSCHAU "KOMET"	la qualità al prezzo più basso!
VARIE	:		- dispositivo silenziatore per Stinson L5 "235" e per Robin DR 400 "180" R - dispositivo di avvolgimento e taglio del cavo sistema Tost, per Robin DR 400 "180" R e Stinson L5

manutenzione e riparazione di tutti i tipi di aliante e motoaliante e vari modelli di velivoli a motore
ramp test radio e avionica - controllo al banco di strumenti pneumatici e giroscopici
calibrazione e certificazione barografi

da oltre 30 anni al servizio del volo a vela

24030 VALBREMBO (BG) - Via delle Ghiaie, 3 - Tel. 035.528011 - Fax 035.528311

e-mail: glasfase@mediacom.it

Briefing 2 Torri

Il Briefing 2001 è ormai il terzo consecutivo nel quale il tema centrale delle discussioni, riunioni e assemblee, e anche delle chiacchierate tra amici che si rivedono nella pausa invernale, risulta essere la situazione dell'Aero Club Centrale di Volo a Vela di Rieti.

L'anno scorso ci siamo mobilitati in massa per votare il nuovo Presidente e il nuovo Consiglio. Siamo riusciti a costituire un gruppo direttivo che poteva assicurare il massimo del prestigio e delle capacità organizzative.

In agosto ci siamo ritrovati daccapo: il nostro sforzo di partecipazione democratica è stato azzerato dall'iniziativa ostile dell'Aero Club d'Italia, che ha esautorato gli organi direttivi dell'AeCCVV, mettendolo sotto il controllo di un commissario straordinario, il Sig. Corrado Ruggeri.

Senza giri di parole, l'AeCI ha voluto riprendere il controllo di Rieti sfruttando una possibilità che gli è offerta dalla legge, ma dimostrando il più totale disprezzo per la volontà dei volovelisti italiani.

In questa atmosfera di rabbia e delusione, il Briefing Due Torri si è aperto con le abituali riunioni della squadra nazionale e del consiglio della Federazione. In seguito, ed è stato il momento culminante della prima giornata, si è svolta la riunione dei soci dell'Aero Club Centrale convocata dal Commissario. Non confondiamoci: questa non era un'assemblea, ma una riunione convocata dal Commissario che riteneva di dover rendere pubbliche alcune comunicazioni.

A seguire, poi, l'assemblea dei soci della FIVV; il giorno successivo il vero Briefing, cioè la riunione in cui tutti possono prendere la parola e ascoltare gli interventi a tema libero.

Consiglio FIVV

La riunione dei consiglieri è stata rapida, oltre alle necessarie operazioni di analisi dei bilanci e approvazione dei verbali delle sedute precedenti, abbiamo ascol-



tato le relazioni presentate da vari consiglieri riguardo alle proprie deleghe operative. In particolare, il Presidente Andrea Tomasi ha ricordato l'esistenza di due proposte di legge, di origine politicamente opposta, miranti alla radicale ristrutturazione o all'abrogazione dell'AeCI, e ha consolidato l'ottimo dialogo con le altre federazioni del volo sportivo prima fra tutte la FIVL; importante anche l'azione di sensibilizza-

zione presso varie formazioni politiche, con l'obiettivo di far risaltare la valenza sportiva del volo a vela.

Il revisore dei Conti, Angelo Moriondo, si è offerto di prestare un aiuto a tutti i gruppi che intendono costituirsi in associazione volovelistica guadagnando così il diritto di voto e la rappresentatività all'interno della FIVV. I gruppi devono solo fornire alla FIVV un elenco dei nomi e indirizzi dei soci (meglio se in numero superiore a 15) e l'indicazione delle cariche (Presidente e Consiglieri); tutto il lavoro di costituzione e registrazione verrà svolto dal nostro coraggioso Angelo a fronte del solo rimborso delle spese per bolli e vidimazioni.

Consigliamo a tutti di approfittare di questa opportunità: costituire una o più associazioni (o gruppo volovelistico) specialistiche all'interno del vostro club non è un atto ostile verso il club, non è la premessa per uno scisma. Si tratta semplicemente di avere un rappresentante, volovelista, della vostra zona all'interno della Federazione. Inoltre, se l'associazione è costituita secondo le regole e con la tenuta dei libri che vi prepareremo, potrete anche intestare ad essa dei beni, compresi gli alianti.

Un altro punto della riunione di consiglio è stato il resoconto dell'operazione "Volo a Vela: lo sport per il nuovo millennio", cioè la realizzazione della versione italiana della videocassetta promozionale girata in Nuova Zelanda su mandato della FAI-IGC. Ne abbiamo vendute già molte copie, non solo ai piloti d'aliante. Ricordiamo infatti che è stata realizzata allo scopo di promuovere il volo a vela, informando i curiosi e incuriosendo gli "ignari".



Ogni club dovrà dotarsene, ed è raccomandabile che ne venga fatto omaggio alle persone che provano per la prima volta il volo con l'aliante: le informazioni che contiene sono utili a spiegare che nessun volo è uguale a un'altro, che tutti possono imparare e che le soddisfazioni saranno enormi. Inoltre sarà bene che venga utilizzata per sensibilizzare le amministrazioni locali sull'importante aspetto sportivo e culturale del vostro club all'interno della vostra zona geografica. Il prezzo di vendita stabilito dal consiglio è di 8 euro per i soci della FIVV. Un quantitativo importante verrà riservato per omaggi a personalità della politica, della comunicazione e degli enti pubblici; attendiamo le vostre segnalazioni.

Non sprechiamo questa occasione!

Riunione AeCCVV

Il Commissario ha letto una relazione sui primi mesi del suo operato. La situazione da lui descritta, così come l'ha trovata al momento di insediarsi il primo di Agosto, è quella che già conoscevamo dalle parole del consiglio esautorato: il debito consolidato supera i 650.000 euro, mentre il passivo annuale di gestione si avvicina ai 150.000.

Sembra esistere una buona speranza di ottenere finanziamenti straordinari per le strutture, ma è stato sottolineato che i costi di gestione corrente non possono essere addebitati ad altri che gli utenti stessi. Su questo, è difficile non essere d'accordo, anche se comporterà un ulteriore aumento delle tariffe.

Parlando dell'operatività futura, il commissario ha affermato che la flotta aumenterà di numero e di qualità, grazie all'arrivo dei DG303 e DG505 consegnati dalla fabbrica già da un paio d'anni. L'annuncio ha naturalmente suscitato l'impressione che tali alianti, già disponibili, non siano stati concessi prima all'AeCCVV in quanto il consiglio direttivo precedente non risultava gradito al "padrone" dei mezzi in questione (l'AeCI).

Il piano del commissario include il tentativo di aumentare il coinvolgimento dell'amministrazione comunale e provinciale nella gestione dell'aeroporto, magari facendo acquisire al Comune il sedime dal demanio, con risparmi gestionali legati all'addebito di alcuni servizi al Comune stesso.

A questo punto, il commissario si è reso disponibile a rispondere alle domande dei soci, che ovviamente non si sono fatti pregare. Purtroppo, le esternazioni dei velivolisti sono risultate utili solo a chiarire quale sia l'umore della base; è ovvio che Corrado Ruggeri non poteva rispondere sui motivi, sulla validità, né sugli obiettivi del commissariamento. Ha garantito che esiste l'interesse affinché il Mondiale venga realizzato, portando

la propria esperienza di campionati mondiali nel pattinaggio quale testimonianza della capacità di gestire un tale evento.

Ha però rifiutato di distinguere, nell'analisi della situazione finanziaria, tra la gestione fino al 30 novembre 2000 e quella successiva, oggetto del commissariamento. Non ha voluto dire, nonostante le ripetute domande e provocazioni dei presenti, che il



La premiazione del CID2001
(Foto di A. Berardi)

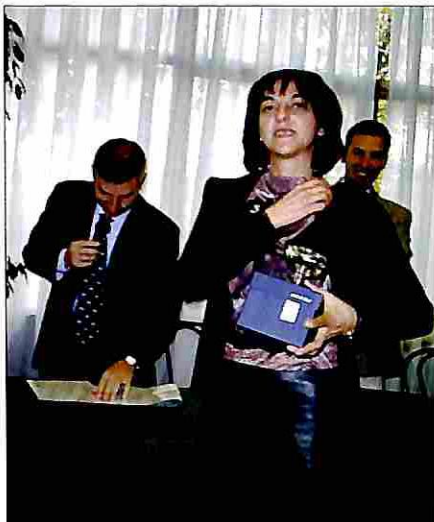
risanamento era già incominciato con la nuova gestione del 2001.

Assemblea FIVV

La FIVV ha presentato ai soci il resoconto annuale, in una forma molto sintetica a causa del poco tempo rimasto dopo la riunione dell'AeCCVV: i bilanci degli esercizi precedenti, a cura del vicepresidente Walter Vergani, l'attività sulle riviste e per la videocassetta, l'ottimo rapporto instaurato con l'ENAC per le normative ministeriali (legge sugli istruttori) a cura di Igino Coggi, l'intervento presso il Ministero dei Trasporti che ha risolto un problema di immatricolazione in Italia di rimorchi usati acquistati in Europa, a cura di Carlo Faggioni. Il presidente Andrea Tomasi ha spiegato le linee guida dell'azione politica della FIVV, incentrate sul rapporto con le altre federazioni, l'ottenimento di un riconoscimento diretto da parte del CONI in virtù della nostra realtà sportiva, il superamento dell'AeCI; inoltre ha esposto l'organigramma della FIVV, strutturato in varie commissioni operative, come verrà indicato nel nuovo statuto che verrà sottoposto all'approvazione dei soci entro la fine di Febbraio.

Non è mancato un invito ad associarsi, finalmente costituendo le indispensabili associazioni locali. Le norme richiedono che una federazione sia fatta di associazioni, non di singoli; crearne una nuova non è difficile né molto costoso (circa 300 euro con tutti i libri sociali in regola). Oggi che è evidente quanto il volo a vela italiano sia privo di tutela da parte dello Stato, è più che mai necessario dare forza alla FIVV. Proprio per questo l'adozione del nuovo statuto, con la doverosa elezione di un nuovo consiglio, è stata posticipata a febbraio, dando un po' di tempo a tutti per costituirsi in gruppi e venire a votare.

Il consiglio ha inoltre chiesto all'assemblea di approvare le nuove quote sociali ridotte per il 2002: con 15 euro si è soci per tutto il 2002. Dal canto suo, la rivista Volo a Vela ha stabilito una quota di 35 euro per ogni anno solare. Il totale vede perciò una leggera diminuzione, ma oggi è possibile federarsi alla FIVV senza l'obbligo di ricevere la rivista. La decisione è stata presa, a malincuore, dopo aver ascoltato i suggerimenti di alcuni gruppi che ritenevano le vecchie 100.000 lire una som-



ma troppo elevata da chiedere ai propri soci.

Domenica

La giornata successiva ci ha rincuorato: gli interventi hanno avuto più ampio respiro, puntando al futuro del volo a vela e della FIVV. Nessuno ormai si riconosce più nell'Aero Club d'Italia, e il presidente Tomasi ha chiesto ai convenuti la propria opinione e l'eventuale approvazione della linea d'azione che porterà a chiedere alla FAI il disconoscimento di un

ente ormai non rappresentativo e scollegato dalla base; questa linea è stata approvata all'unanimità dei presenti, tra i quali non mancavano due consiglieri federali e il presidente della commissione di specialità in seno all'AeCI.

Arriva quindi la fine di molti distinguo, di tante puntualizzazioni che per anni tarpavano ogni possibilità di azione unanime dei volovelisti.

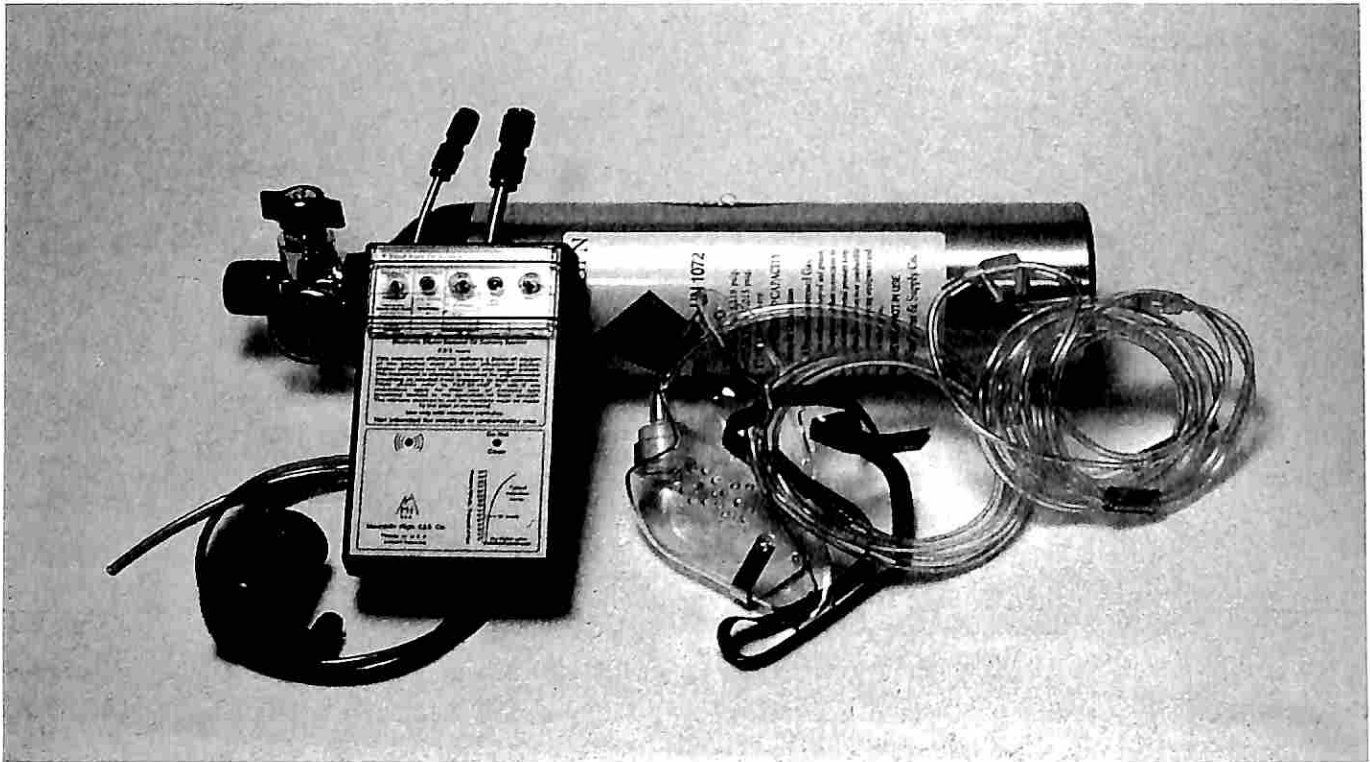
Alvaro De Orléans ci ha riferito che la nuova Federazione Aeronautica Russa è riuscita a ottenere il potere sportivo dalla FAI, a discapito dell'AeC di Russia. Il Presidente Weinreich si è personalmente recato in quel paese per raccogliere impressioni e parlare con i rappresentanti; alla fine è arrivato il giusto riconoscimento della Federazione come National Airsport Control. La stessa strada può essere percorsa da altre nazioni, ma è chiaro che bisogna farsi trovare pronti e uniti.

Nelle parole di Igino Coggi "dobbiamo essere noi a governarci senza più demandare ad altri al soluzione delle nostre istanze. Questo in piena democrazia e superando conflitti interni sui quali all'esterno si è speculato al solo fine di indebolirci... Attraverso una Federazione forte, rappresentativa della totalità dei volovelisti, in grado di farsi riconoscere ufficialmente negli alti livelli istituzionali quale interlocutore esperto e privilegiato ogni qual volta si affrontino dei temi di rilevanza per la nostra attività. Già abbiamo avuto il riconoscimento dell'ENAC per l'avvio della modifica del DPR 566, e analoghi riconoscimenti stanno arrivando dall'AMI, dalla Presidenza del Consiglio, dall'Agenzia per la sicurezza del volo... L'epoca del Grande Elemosiniere è finita. Occorre lavorare tutti insieme, allo scoperto".

Aldo Cernezzì

MH
Oxygen Systems

Mountain High Equipment & Supply Company
516 12th Ave. Salt Lake City Utah. 84103-3209 • USA
Custom O₂ Equipment & Supplies since 1985



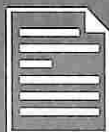
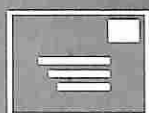
IMPIANTO OSSIGENO A DOMANDA EDS-180

- Grande autonomia con basso peso e piccolo ingombro
- Economico
- Affidabile
- Lungamente provato da molti piloti nei più impegnativi voli in onda

Fornito standard con bombola da 180 litri per un'autonomia di 6-8 ore a 18.000 piedi

Disponibili altre bombole e impianti per biposto

Rappresentato da:
Glasfaser Italiana S.p.A.



MEDITATE, GENTE, MEDITATE!

Leggo (sul numero 263) e riporto :

"Appena tornati a casa abbiamo subito iniziato ad informarci per iscriverci in qualche club, ma ci siamo scontrati con alcuni ostacoli. Il più insormontabile è rappresentato dalla spesa di iscrizione che nemmeno a dirlo, per un ragazzo di 19 anni, è piuttosto esosa."

e ancora :

"Io non ho molta esperienza dell'ambiente degli aero club, ma visitandone diversi negli ultimi mesi mi è sorta l'impressione, escludendo Novi Ligure, che siano poco interessati ad allargare il proprio numero di piloti, anzi mi sono sembrati dei club chiusi in se stessi e poco propensi a promuovere uno sport tanto bello quanto affascinante."

Meno male che queste frasi sono state scritte da un giovane innocente, puro e vergine di questioni aerovolovelistiche ad alto livello, vale a dire:

vox populi!...

Queste cose, anche se non con le stesse parole ma con lo stesso significato, io le ho dette e scritte un'infinità di volte ma ben pochi se non nessuno mi ha mai dato retta. A sostegno del giovane che ha scritto le summenzionate frasi posso, con cognizione di causa, affermare quanto segue: egli ha frequentato il Corso di Volo a Vela presso l'Aeronautica Militare sull'aeroporto di Guidonia. Corso comprensivo di 40 missioni e circa 13 ore di volo come previsto dai programmi ministeriali.

Io personalmente, in un non lontano passato, ho avuto occasione di esaminare, come Ispettore di volo durante quattro sessioni, ben 81 allievi di questi Corsi e li ho trovati tutti assolutamente ben preparati, padroni del pilotaggio in modo corretto e sicuro. In poche parole i risultati (dal punto di vista del pilotaggio basilico) sono stati più che soddisfacenti.

Ma, direte voi, che conclusioni bisogna trarre da queste notizie? E qual è il sistema per ingrandire la base dei piloti di volo a vela?

Premetto che quello che sto per dire è frutto di mie personali opinioni.

Facciamo il parallelo con molti altri sport, come lo sci, la vela, il tennis eccetera. In questi si può notare che vi sono migliaia di praticanti a livello medio-basso e solo una piccola élite che si cimenta in gare o prestazioni di alto profilo.

Perché non può avvenire lo stesso nel volo a vela?

Cosa c'è di vergognoso nel fatto che molti mediocri piloti vorrebbero farsi il voiletto della domenica magari portandosi appresso la fidanzata?

Senza mirare a fare i 500 o cose del genere?

E invece, come dice il nostro giovane, si trovano i Club chiusi in se stessi che accettano solo piloti altamente specializzati e motivati con mire agonistiche e che vogliono volare solo con aliante di alte performance. Significativo, al riguardo l'articolo sul numero 266: 12 maggio 2001, un aliante poco desiderato, un record italiano dove si legge: "C'è però, come quasi sempre, il PW5 senza prenotazioni." (Aliante che poi si è rivelato in grado di fare addirittura un volo di primato! No comment!) Oh, intendiamoci bene, questi piloti sono da ammirare, da spronare e aiutare in tutte le maniere ma quello che, a mio parere non va è che non ci devono essere solo loro! Bisogna trovare il sistema di accettare e favorire anche quei piloti che non hanno mire da campioni e si accontentano di modeste performance.

Mi si dirà che ci vuole una organizzazione più complessa per tenere d'occhio un numero maggiore di piloti mediocri piuttosto che un esiguo numero di campioni. Questo è vero ma bisogna anche considerare, per esempio, che la maggior parte degli incidenti non sono provocati dai principianti. Posso affermare ciò con cognizione di causa avendo fatto parte di numerose Commissioni d'Inchiesta sia per conto di Civilavia che di varie Magistrature.

Naturalmente un obiettivo assolutamente importante dovrebbe essere quello di abbassare il più possibile i costi, usufruendo magari di aliante anche vecchiotti, sviluppando maggiormente l'uso del verricello, introducendo velivoli da traino più economici e così via.

È quindi auspicabile, sempre secondo me, che tutti i Club si diano da fare non solo per organizzare gare e meeting tra esperti, cose del resto molto lodevoli, ma anche favorire l'ingresso di nuovi soci nonché il mantenimento dei brevettati anche tra quelli che non mirano a risultati eclatanti.

Spero di non avere urtato la suscettibilità di nessuno né di venire frainteso. Io credo che un aumento del numero di base dei praticanti di questo nostro sport sia un elemento essenziale per lo sviluppo, in tutti i sensi, dello stesso.

Grazie.

Guido Bergomi

Coppa del Velino

Wolfram Pramstraller (Pram)

La Coppa del Velino è appena finita e l'aeroporto si è vuotato, ma i pochi piloti rimasti ancora parlano della magnifica settimana che hanno avuto la fortuna di passare qui: il cielo di Rieti ha dato il massimo contributo per la buona riuscita della gara.

Si sono potute svolgere sei prove su sette giorni disponibili, tutti con medie da campionato mondiale. Medie che parlano da sole e vanno da un minimo di 106 km/h fino a un massimo di 141 km/h.

Una nota negativa è stata ancora una volta il Campionato Biposto Club, che è andato deserto per mancanza di equipaggi, ed è il terzo anno che la Commissione di Specialità se ne frega delle esigenze, ma decide senza sentire opinioni. È stata fatta una proposta tre o quattro anni fa che poteva salvare il Campionato Club, cioè quella di indire un campionato riservato a biposto di vecchia generazione con handicap massimo di 1,06, con pilota Nazionale a bordo, per l'introduzione di giovani piloti alle gare. Spero tanto che da queste righe si possa sensibilizzare la Commissione su questo problema.

La "Velino 2001" ha avuto un grande successo, con 46 piloti suddivisi in Classe Standard e nella Libera

che includeva anche i 15 e i 18 Metri. Con la divisione in due classi abbiamo garantito maggiore sicurezza, e anche un punteggio più equo per tutti i flappati che, rispetto a Standard moderni come l'LS 8, soffrono troppo la differenza di handicap a fronte di prestazioni quasi uguali. All'inizio c'è stato qualche mugugno, ma alla fine mi hanno dato ragione. L'ultimo giorno ho dato il medesimo tema alle due classi anche per verificare i risultati. Ho stilato una classifica non ufficiale in classe unica e i primi sette posti erano monopolio degli Standard.

I temi non sono mai stati troppo lunghi, in fondo si tratta di una gara locale, non un Campionato Italiano; comunque erano compresi tra i 280 e i 408 km.

Approfitto di queste righe per ringraziare chi mi ha dato appoggio e ha collaborato con me. Lo volevo fare alla premiazione, ma non ci sono riuscito perché non so parlare ed ero emozionato; non mi venivano le parole adatte per farlo. Ringrazio soprattutto l'Aeronautica Militare che ha ripreso a collaborare con noi civili in modo stupendo, mettendoci a disposizione una bellissima aula per il briefing e un servizio meteorologico eccellente.



Impressioni di 3G

Andrea Bitozzi

Alcune considerazioni personali sulla Velino del 2001: è stata una gara bellissima con meteo splendida e medie da aeroplano a motore (135 km/h di media nella giornata di sabato 14/7). Nella Standard i soliti noti hanno bastonato a dovere, alla fine ha vinto Angelo Gritti ma è da sottolineare, secondo me, l'ottima posizione di Andrea Ferrero e di Gustavo Saurin che occupano le zone alte della classifica; peccato che Marco Gavazzi per un piccolo infortunio tattico (fuoricampo in Val Nerina il primo giorno) si sia trovato a dover combattere contro il distacco subito, ma è comunque impressionante vederlo planare e salire sia in termica sia in costone, comincio a pensare che abbia un Discus modificato nel profilo alare! Ottimo sembra anche l'ASW 28 sia in planata sia in termica. Forse sarà un degno antagonista dell'LS8.

Per quanto riguarda la mia Velino continuo a fare esperienza; chissà se e quando riuscirò a mettere in pratica tutto quello che in questi anni dovrei aver imparato. Certo che i 30 anni consecutivi di frequentazione dei cieli di Rieti da parte di Gritti sembrano veramente tanti, mi sono chiesto quante volte il buon Angelo avrà passato il costone del Morrone o avrà sperimentato il fronte di brezza, probabilmente il numero totale è superiore a quello complessivo della metà dei concorrenti!

Nella Libera ottima la prova di Attilio Dalla Vecchia che con un LS6 ha messo tutti in riga, i maligni dicono che forse al posto dell'acqua avesse i ballast carichi di grappa (è distillatore di professione), ma l'antidoping non si è accorta di nulla.

Un'ultima considerazione, ormai le velocità medie tra le classi standard e 15/18 metri sono equivalenti, quasi tutti i giorni, specialmente con condizioni forti, i vincitori avevano medie praticamente uguali, forse qualche esperto potrà darci la spiegazione tecnica, per un profano come me rimane un mistero, come rimane un mistero fare con il mio Discus tratti di 20-30 km di planata in compagnia di alianti flappati di 15 e 18 metri a velocità di 150 km/h e notare che la planata è identica, in teoria dovrebbero esserci dai 3 agli 8 punti di differenza nella polare. Boh?

Un grande ringraziamento per l'Aeronautica Militare che quest'anno ha messo a disposizione del CNVV sia una splendida aula briefing sia uno staff di meteorologi veramente professionali (mi scuso ma non ricordo i nomi) che hanno permesso di sapere in anticipo e con assoluta precisione (il relatore era bravo e chiaro) come sarebbe stata l'evoluzione della giornata. Quindi grazie e complimenti all'Aeronautica: con questo livello di impegno penso che non tarderanno ad arrivare buoni risultati. I piloti ci sono, le macchine sono le migliori, basterà ottimizzare il tutto e avere la necessaria esperienza e sicu-

ramente saranno guai per tutti. E poi... certamente un po' di invidia: noi pilotaisti caldi e sudati dentro i nostri cockpit a 40° con il sole reatino a picco, abbiamo visto davanti a noi come decollano i professionisti in divisa. Occorrono 5-6 avieri che continuamente lucidano e puliscono ali bellissime con la coccarda tricolore, reggono ombrelloni che spandono fresche ombre, poi sono necessarie almeno 2 jeep di supporto (ma le donne in divisa e non dove sono?). L'unica consolazione che ci rimane è pensare che quelle ali in parte sono anche nostre (mi accontenterei volentieri del VV2).

Considerazioni sullo Spazio aereo di Perugia: praticamente non è mai stato interessato dai temi, ma cosa succede se arriva il Nord-Est? Tutti i Martani sono interdetti così come tutto il Subasio. Credo che anche in considerazione dello scarso traffico di Peru-



gia, sarebbe auspicabile che nei giorni di gara un Notam autorizzasse il sorvolo dell'area entro una finestra temporale diciamo di 4-5 ore. Attualmente non ho ancora capito se l'area è proibita, ristretta, regolamentata*. Non vorrei che, come per le limitazioni di quota sul territorio di gara di Rieti, i piloti che le rispettano fossero poi penalizzati rispetto ai "selvaggi" che se ne fregano di tutto!

Durante la Velino sono state date almeno 3 versioni differenti, quelli della CIM sono avvertiti.

(*N.d.R.: la zona è regolamentata, quindi è possibile impegnarla nel rispetto delle regole dell'aria in seguito ad autorizzazione via radio; la Direzione di gara, per garantire pari condizioni a tutti i piloti, stabilisce che nessuno deve entrarvi pena l'assegnazione del fuoricampo nel punto d'ingresso. La penalità sportiva non ha nulla a che vedere con un'eventuale infrazione alle regole dello spazio aereo. Le dimensioni della zona regolamentata sono state ritoccate, in seguito a lunghe trattative, all'inizio della CIM.)

Coppa del Velino 2001 - Classe Standard

Aeroporto di Rieti 7 ÷ 15 Luglio 2001

	Concorrente	Naz	Club	Aliante	Punti	8 Luglio		9 Luglio		11 Luglio		12 Luglio		13 luglio		14 Luglio		
						km 285.6	km 336.3	km 398.3	km 342.3	km 408	km 324.7	*						
1	Gritti Angelo	ITA	A.V.A. Valbrembo	Discus	5306	1	816	1	1000	2	986	1	932	6	887	6	685	840
2	Rebbeck Henry	GBR	AeC.London Gl.Club	LS 8	4913	7	647	3	925	5	944	6	769	1	1000	9	628	
3	Spreafico Gianni	ITA	AeC. Biella	LS 8	4875	5	660	5	831	4	951	3	810	4	897	4	726	772
4	Gavazzi Marco	ITA	AeC.V.Lariano	Discus b	4845	21	276	2	960	1	1000	2	929	3	900	1	780	767
5	Pinni Vittorio	ITA	AeC. Parma	Discus	4606	6	656	11	634	3	967	10	750	2	934	7	665	729
6	Ferrero Andrea	ITA	A.C.A.O. Varese	LS 8	4206	11	541	14	572	9	786	5	779	7	835	5	693	666
7	Romano Roberto	ITA	A.C.A.O. Varese	ASW 28	4122	2	728	7	722	10	708	11	749	17	443	2	772	653
8	Saurin Gustavo	ITA	A.C.A.O. Varese	LS 8	4045	14	502	6	729	11	626	15	634	8	825	3	729	640
9	Fanfani Francesco	ITA	AeC. Roma	ASW 24 E	3877	12	532	12	609	8	798	13	699	13	671	12	568	614
10	Dalla Rosa Guido	ITA	AeC. Parma	DG 300	3854	15	461	8	683	14	599	8	762	10	747	10	602	610
11	Biagi Marco	ITA	AeC.V.Lariano	LS 8	3761	3	699	19	379	15	574	4	792	14	662	8	655	595
12	Bitozzi Andrea	ITA	AeC. Prealpi Venete	Discus b	3697	20	317	18	396	7	807	12	714	5	894	11	569	585
13	Fianco Gualtiero	ITA	AeC. Rieti	Discus 2	3607	4	661	9	679	17	552	7	765	18	399	13	551	571
14	Poletti Franco	ITA	A.V.M. Milano	LS 4	3414	17	432	16	439	8	835	17	511	11	702	17	495	540
15	Tardi' Renato	ITA	AeC. Torino	ASW 24	3085	7	647	21	318	12	621	20	212	9	778	16	509	488
16	Francica Rosario	ITA	AeC.V.Lariano	Discus b	2814	13	512	20	335	18	507	16	520	15	483	18	457	445
17	Antonelli Mario	ITA	AeC. Rieti	LS 4	2733	9	627	4	849	13	603	14	654	21	0	21	0	433
18	Girardi Mario	ITA	AeC. Roma	Discus	2725	19	388	15	559	16	556	18	495	19	392	20	335	431
19	Bulgheroni Marco	ITA	A.C.A.O. Varese	LS 8	2695	18	400	10	674	19	409	19	373	16	466	19	373	427
20	Torriani Alberto	ITA	AeC.V.Lariano	Discus 2	2681	10	568	13	604	20	38	9	752	20	181	14	538	424
21	Fanfani Marco	ITA	AeC. Arezzo	ASW 24	2058	16	436	17	419	21	0	21	0	12	690	15	513	

Punti per la Graduatoria Nazionale

Statistiche

Prova	km	n. concorrenti					Totale km			Media Km conc	Punteggio			Velocità max km/h	
		partiti	arrivati	f.c.	% f.c.	assegnati	percorsi	%	disponibile		D.F.	Assegn.	Effettiva	Ricalc.	
08/07	285.6	21	20	1	5	5998	5887	98	280	816	1.00	816	114.5	112.4	
09/07	336.3	21	15	6	29	7062	6432	91	306	1000	1.00	1000	106.7	104.7	
11/07	398.3	20	19	1	5	7966	7491	94	375	1000	1.00	1000	113.0	110.9	
12/07	342.3	20	19	1	5	6846	6597	96	330	932	1.00	932	123.3	121.0	
13/07	408.0	20	19	1	5	8160	7825	96	391	1000	1.00	1000	114.3	112.2	
14/07	324.7	20	20	0	0	6494	6386	98	319	780	1.00	780	135.0	132.5	
Totale	2095.2	122	112	10	8	42526	40617	96	333	5528		5528			

Prova del	descrizione temi assegnati	prova del	descrizione temi assegnati
08/07	Cittaducale - Pescina - Nocera Umbra - Rieti traguardo	09/07	RI Ospedale - Monteroduni - Assergi - Piediluco - RI trag.
11/07	P.Bustone - Campo di Giove - Costacciaro - Nocera - RI trag.	12/07	Cittaducale - S.Biagio S. - Campotosto - Acquasparta - L.Ripa S. - RI
13/07	Cittaducale - Rivisondoli - Sigillo - N.Umbra - L.Ripa S. - RI trag.	14/07	Cittaducale - Celano - Assergi - Costacciaro - Nocera U. - RI trag.

Impressioni di un pilota inglese

Adrian Hatton

Ho avuto la fortuna di partecipare a uno dei corsi avanzati di Rieti nel Giugno del 2000, con l'appoggio economico del "Ted Lysakowski Trust". (Il fondo è stato costituito per ricordare questo generoso pilota inglese, che era profondamente innamorato di Rieti. Una commissione esamina le candidature e offre aiuto economico a piloti di qualunque età e livello di esperienza, al solo scopo di donare nuove avventure volovelistiche. Molti club aderiscono all'iniziativa offrendo gratuitamente alcuni alianti per gli stage locali di cross-country; la trasferta a Rieti grava invece sulle casse del fondo. NdR)

Nel 2001 sono quindi ritornato a Rieti col mio Nim-

bus 2C per partecipare alla Coppa del Velino, consolidando la mia passione per la bellezza e le sfide del magnifico terreno italiano. Gianni Spreafico mi è stato di grande aiuto nell'organizzare la trasferta di 2500 km.

Già nella settimana di allenamento ho scoperto le fantastiche condizioni e le difficoltà del vento di Nord-Est, finendo nel terribile sottovento del Gran Sasso. Secondo il suggerimento di Alex Bruttini, vado in esplorazione dei piloni più comuni e dei campi atterrabili, fino ad accorgermi un giorno, all'arrivo, di aver compiuto un "quasi 500" tra Isernia e Umbertide pur volando con lo spirito di un giro in locale.

Coppa del Velino 2001 - Classe 15m e Libera

Aeroporto di Rieti 7 + 15 Luglio 2001

	Concorrente	Naz	Club	Aliante	Punti	8 Luglio	9 Luglio	11 Luglio	12 Luglio	13 luglio	14 Luglio	
						km 269.1	km 373.6	km 393.6	km 379.4	km 378.3	km 324.7	
1	Dalla Vecchia Attilio	ITA	AeC Prealpi Venete	LS 6	5349	3 678	2 993	1 1000	5 961	1 1000	11 717	820
2	Paolillo Ugo	ITA	AeC.V.V Mugello	Nimbus 3T	5178	2 680	4 942	7 853	2 981	7 916	4 806	794
3	Marchisio Giorgio	ITA	AeC Torino	Ventus 2	5049	5 636	10 869	3 913	3 964	8 898	5 769	774
4	Pavesi Ugo	ITA	A.C.A.O. Varese	DG 800 S	5014	1 752	11 844	6 862	4 962	5 929	14 665	769
5	Colombo Davide + 1	ITA	Aeron. Militare	Nimbus 4D	4979	4 652	6 905	7 853	13 850	4 953	6 766	763
6	Hatton Adrian	GBR	Counties G.C.	Nimbus 2C	4865	7 632	17 730	5 876	11 865	6 927	1 835	
7	Sironi Alberto	ITA	A.C.A.O. Varese	DG 600 18m	4846	8 624	12 819	11 821	6 929	10 887	6 766	743
8	Finocchiaro Filippo	ITA	AeC l'Aquila	LS 8 18m	4615	6 633	3 960	12 816	7 918	13 783	20 505	707
9	Bafigo Riccardo	ITA	AeC l'Aquila	DG 800 S/18	4353	9 613	7 893	17 689	14 841	19 668	15 649	667
10	Botto Massimo	ITA	Aerovela Tortona	ASW 20	4254	22 0	13 788	9 839	10 870	2 994	8 763	652
11	Cattaneo Mario	ITA	AeC. Rieti	DG 600 18m	4235	12 596	19 555	19 492	11 865	9 892	1 835	649
12	Pasin Vittorio	ITA	AeC. Prealpi Venete	Ventus 2 CM	4151	14 495	15 771	10 833	15 802	14 780	22 470	636
13	Dal Grande Gius.	ITA	AeC. Prealpi Venete	Ventus 2	4084	13 587	5 913	2 971	24 224	18 675	12 714	626
14	Beltramello Marco	ITA	AeC Biella	Ventus 2a	3967	11 601	16 750	15 704	17 797	21 572	17 543	608
15	Colombo Aldo + 1	ITA	AeC. Rieti	ASH 25L	3819	22 0	14 779	18 646	19 796	11 878	10 720	585
16	Fontana Vittorio	ITA	A.V.M. Milano	DG 800 18m	3758	15 486	22 312	13 737	16 798	12 811	16 614	576
17	Erba Giorgio	ITA	A.V.A. Valbrembo	LS 6	3731	10 605	1 1000	4 908	1 1000	24 218	24 0	572
18	Costacurta	ITA	AeC Prealpi Venete	Ventus 2b	3692	22 0	24 273	16 696	8 909	3 988	3 826	566
19	Volpi Diego + 1	ITA	AeC. Rieti	Stemme S	3526	22 0	9 874	21 413	17 797	16 686	9 756	541
20	Zuffada Filippo	ITA	Aeron. Militare	Ventus 2	3352	17 453	18 704	23 404	22 580	17 685	18 526	
21	Ballabio Giuseppe	ITA	AeC. Rieti	ASW 20	2926	18 346	8 887	14 732	9 895	25 66	24 0	449
22	Ghiringhelli	ITA	A.C.A.O. Varese	LS 6	2907	18 346	23 306	25 66	20 785	15 710	13 694	446
23	Bellorio Renato	ITA	AeC. Prealpi Venete	Ventus CM	2768	21 290	20 553	24 378	21 583	22 469	21 493	424
24	Lojacono Umberto	ITA	AeC Torino	ASW 20	2358	18 346	21 313	19 492	25 69	20 621	19 517	361
25	Longaretti Pietro +	ITA	AeC.V.Lariano	Duo Discus	1874	16 464	25 87	22 406	23 232	23 277	23 408	

Punti per la Graduatoria Nazionale

Statistiche

Prova Del	km percorso	n. concorrenti				Totale km				Media		Punteggio		Velocità max km/h	
		partiti	arrivati	f.c.	% f.c.	assegnati	percorsi	%	Km.conc	disponibile	D.F.	Assegn.	Effettiva	Ricalc.	
08/07	269.1	21	20	1	5	5651	5337	94	254	752	1.00	752	123.4	113.1	
09/07	373.6	25	20	5	20	9340	8102	87	324	1000	1.00	1000	113.6	102.9	
11/07	393.6	25	20	5	20	9840	8841	90	354	1000	1.00	1000	114.1	109.7	
12/07	379.4	25	22	3	12	9485	8380	88	335	1000	1.00	1000	126.1	111.3	
13/07	378.3	25	22	3	12	9458	8382	89	335	1000	1.00	1000	115.3	103.4	
14/07	324.7	23	23	0	0	7468	7079	95	308	835	1.00	835	141.3	125.5	
Totali	2118.7	144	127	17	12	51242	46121	90	320	5587		5587			

Prova del	descrizione temi assegnati	prova del	descrizione temi assegnati
08/07	Rieti Osp. - Campo di Giove - Norcia - Ripa S. - RI trag.	09/07	Cantalice-S.B. Saracinesco-Castelluccio-Acquasparta-RI tr.
11/07	Cantalice - Rivisondoli - Gualdo T. - Nocera U. - RI trag.	12/07	Marmore-Roccaraso-Castelluccio-Bastardo-L.Ripa S. RI Trag.
13/07	Contigliano-Campoli A.-Pettorano s.G.-N.Umbra-L.Ripa S.-RI t	14/07	Cittaducale-Celano-Assergi-Costacciaro-Nocera Umbra-RI trag.

Questo, in Inghilterra, è possibile solo con grande impegno in 4 o 5 occasioni ogni anno.

In questa mia prima gara all'estero, ho un po' di apprensione per il regolamento, ma la direzione me ne offre addirittura una copia in inglese e risolve tutti i problemi burocratici per me. Mi stupisco per la procedura dei cavi di traino (sono abituato a gare in cui il cavo non viene sganciato, quindi non è personale). Manca solo il software per scaricare il mio logger EW, ma risolviamo il problema grazie a Internet.

SABATO, ALLENAMENTO

Al briefing scopriamo che non potremo attraversare una vasta area attorno a Perugia, con grave pregiu-

dizio per i temi verso Nord. Ne segue una *tipica, calma e ragionevole* discussione all'Italiana; dopo un'ora Gianni traduce per noi il dibattito, spiegandoci che l'area può essere impegnata solo per ragioni di emergenza, e che l'invasione comporterà l'assegnazione di un fuoricampo nel punto di ingresso.

Il tempo oggi non appare eccellente, quindi affitto un DG 500 per portare in volo la mia squadra.

DOMENICA 269 KM

Rieti Osp.-Campo di Giove-Norcia-Rieti

Un giorno in cui mi impongo prudenza, partendo presto. Vengo raggiunto dai migliori già sul primo pilone, devo cambiare il passo. Scendo sui pendii vicino a Sulmona, corro fino a Norcia per raggiun-

C O P P A D E L V E L I N O 2 0 0 1

gere il gruppo e chiudo il volo a 107 km/h sfruttando per la prima volta l'appoggio sui costoni della Val Nerina.

LUNEDÌ 373 KM

Cantalice-S.B.Saracinesco-Castelluccio-Acquasparta-Rieti

Ieri ho imparato parecchio: parto bene e la corsa verso S. Biagio è facile, usando i costoni esposti al vento da Ovest insieme al gruppo. All'improvviso, dopo il pilone mi trovo da solo, incapace di fare la quota delle creste e partire sul secondo tratto. Mi manca l'esperienza locale. Superato questo punto, nell'ansia di recuperare il tempo perduto, mi scopro indeciso circa la rotta da seguire e finisco molto basso a Celano nel sottovento delle colline. Eppure avevo già imparato questa situazione durante l'allenamento! Il resto del volo non va meglio, esco per miracolo dalla piana di Castelluccio e chiudo con una media di ben 15 km/h inferiore ai migliori.

MARTEDÌ PIOGGIA

Già alle nove del mattino viene dichiarato il giorno di riposo. In Inghilterra avremmo aspettato tutto il giorno, nella speranza di una finestra che permetta un tema di 100 km, buono solo per pochi punti. Gli italiani dimostrano ben maggiore fiducia nel tempo e nelle previsioni per i prossimi giorni.



Nimbus 2C
con winglet

MERCOLEDÌ 393 KM

Cantalice-Rivisondoli-Gualdo Tadino -Nocera U.-Rieti
La fiducia era ben riposta! La giornata è blu, splendida e ben spiegata dal meteoman dell'Aeronautica Militare. Scelgo di stare alto, e seguire le linee di energia. La mia rotta per il primo pilone è molto verso Ovest, tanto da passare appena ad Est di Pescasseroli per correre sul costone Sud del Monte Greco; con solo un'altra salita lascio Celano verso Gualdo e poi Assergi (120 km). Molto positivo per la mia autostima.

GIOVEDÌ 379 KM

Marmore-Roccaraso-Castelluccio-Bastardo-Rieti

Il divertimento sta nelle condizioni che oggi variano continuamente. All'inizio le solite, ottime termiche segnate da bei cumuli; scelgo le strade giuste, ma ecco una nuova lezione! In Inghilterra tutti i piloni

hanno più o meno la stessa quota, ma qui sbaglio correndo verso un punto di virata che, scoprirò, è più alto di me. Sono costretto ad un'infame ritirata, e perdo alcuni minuti al Gran Sasso che non vuole fare il suo lavoro.

Scollinando verso la piana dove sorge Bastardo, le condizioni sono ben più simili a quelle di casa mia con deboli termiche blu a 700/900 metri sul terreno; finalmente la mia esperienza inglese serve a qualcosa e recupero un po' del ritardo sui leader. La salita con lenta planata finale da Acquasparta è tipicamente inglese.

VENEDÌ 378 KM

Contigliano-Campoli-Pettorano S. Gizio-Nocera U.-Rieti

Vento da Nord-Ovest. Oggi preferisco evitare i costoni, sperando in una buona salita a Est che mi permetta di passare alto sopra le basse nubi dell'aria di mare. Nella Valle Gialla salgo fino a 2700 metri, sufficienti per fare il pilone, saltare nella valle di Pescasseroli, salire ancora e puntare al Gran Sasso, che ovviamente non funziona bene con questo vento. Con un po' di pazienza raggiungo il Gorzano e piano verso casa.

È molto raro trovarsi di fronte a scelte tanto varie pur con pari potenziale di buona riuscita, in Inghilterra: a casa decidiamo, di solito, tra due strade di cumuli o da quale lato aggirare un temporale. Voliamo tutti nella stessa massa d'aria e si vince o si perde, per pochi km/h, grazie a una buona partenza e alla planata finale. Qui, invece, si sceglie anche tra diversi tipi di veleggiamento e di salita, e non si può mai smettere di pensare.:

SABATO 324 KM

Cittaducale-Assergi-Costacciaro-Nocera U.-Rieti

Ancora una giornata diversa, con sovrasviluppi già visibili verso Sud. I decolli vengono posticipati e molti piloti locali sembrano preoccupati. Sarà bene raddoppiare la prudenza, allora, e partire il più presto possibile. Il volo in locale, attendendo l'apertura del traguardo, non è facile, finché non mi accorgo della convergenza che si sta formando più a Est del Terminillo. Con mia enorme sorpresa salgo a +5 m/s fino a 3600 m e dopo mezz'ora il sole è tornato a splendere su Celano; è ora di partire.

Con questa quota posso correre al Vellino, rifare base con un +4,5 m/s e andare al Gorzano; un'altra salita pazzesca sul lato Nord del Vettore insieme col Nimbus 4 "VV1" nel fronte della brezza di mare ci porta a Nocera. Da lì siamo quasi con la planata: cento metri in Val Nerina sono sufficienti per scollinare e chiudere il tema a 132 km/h di media.

Un finale splendido per una bella settimana.

L'atmosfera amichevole tra piloti, aiutanti, e direzione di gara ha reso ancora più gradevole la nostra permanenza a Rieti. E speriamo veramente di poter tornare anche nel 2002.

2° Trofeo Novi

18-20/25-27 Maggio 2001

Con quattro temi validi su sei, si è conclusa Sabato 26 Maggio la seconda edizione del Trofeo Novi 2000. La gara, come lo scorso anno, è stata impegnativa e selettiva, costringendo i partecipanti a tirare fuori il meglio di sé sia in pianura che in montagna.

I piloti nostrani non hanno tradito i pronostici e la classifica finale vede Squarciafico (Ventus 2) e Tarchini (LS 8), meritatamente piazzati nelle prime due posizioni.

Buona gara anche per Beozzi (LS 8), Beltramello (Ventus 2) e Passarelli (Ventus CT).

Peccato per Bufarello (ASW20), "Principe del Giarolo", che cede al nervosismo e deve accontentarsi della metà classifica, mantenendo però il primato del fuori campo più lontano!

Infine la premiazione... premi per tutti e soddisfazione per aver concluso una bella "sei giorni", rinnovato sfide e promesse rivincite... arrivederci all'anno prossimo.

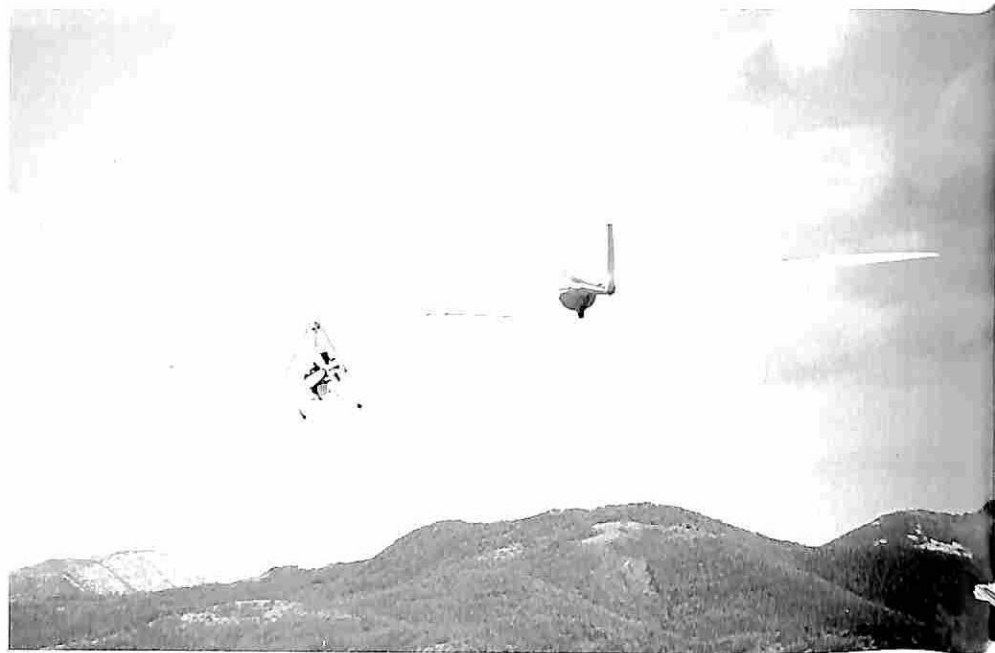


AeroClub Fulvio Padova
Il Trofeo Novi 2000 - CLASSE UNICA
 Aeroporto di Novi Ligure 18,19,20,25,26,27 Maggio 2001
 Classifica Generale Ufficiale dopo la prova n. 2 del 19 Maggio 2001

n.g.	pilota	Naz.	Club	Aliante	Punti totali	18 Maggio		19 Maggio		
						km 150	km 211			
1	SV	Squarciafico Vittorio	ITA	AeC. Fulvio Padova	Ventus 2	826	1	498	1	328
2	ET	Tarchini Edoardo	SWI	AeC. Fulvio Padova	LS 8 18m	825	1	498	2	327
3	E22	Passarelli Girolamo	ITA	AeC. Fulvio Padova	Ventus/17.6m	626	6	424	4	202
4	AB	Beozzi Antonio	ITA	AeC. Torino	LS 8	594	6	424	7	170
5	M3	Beltramello Marco	ITA	AeC. V. Lariano	Ventus 2	572	10	395	5	177
6	CK	Buffarello Gianfranco	ITA	AeC. Fulvio Padova	ASW 20	558	4	437	9	121
7	DL	Longo Flavio	ITA	AeC. Fulvio Padova	LS 3	550	11	388	8	162
8	LV	Botto Massimo	ITA	AeC. Fulvio Padova	ASW 20	530	3	461	13	69
9	1F	Mula Francesco	ITA	AeC. Fulvio Padova	ASW 24	511	5	436	11	75
10	CD	Giacobbe Dino	ITA	AeC. Fulvio Padova	Ventus	507	12	334	6	173
11	O	Lojacono Umberto	ITA	AeC. Torino	ASW 20	477	9	406	12	71
12	MD	Boscono Carlo	ITA	AeC. Biella	DG 300	420	8	420	17	0
13	VF	Fontana Vittorio	ITA	A. V.M. Milano	DG 800 18m	390	17	142	3	248
14	IT	Russo Edoardo	ITA	A. V.M. Milano	LS 6	259	13	251	16	8
15	MB	Tardi' Renato	ITA	AeC. Torino	ASW 24	253	14	169	10	84
16	24	Lenti Claudio	ITA	AeC. Fulvio Padova	ASW 24	157	15	157	17	0
17	RI	Mauri Cristiano	ITA	A. V.M. Milano	Libelle std.	153	16	153	17	0
18	TT	Ceriani Damino	ITA	A. V.M. Milano	Astir	66	18	66	17	0
19	1	Ruggeri Paolo	ITA	A. V.M. Milano	LS 4	50	20	0	14	50
20	CC	Trussi Pier Maria	ITA	A. V.M. Milano	ASW 15	43	19	8	15	35
21	EC	Corbellini Eugenio	ITA	AeC. V. Lariano	ASH 26	0	20	0	17	0

Sileni

- solo 12 m. di apertura alare
- comandi ad innesto automatico
- flap/alettone
- decollo autonomo anche da aviosuperfici in erba
- motore da 28 Hp ad iniezione retraibile elettricamente
- elica monopala con sistema di equilibratura brevettato



ULTRALEGGERO IN 3 VERSIONI

**UL
IN
A1**

aliante puro

OLTRE 31 DI EFFICIENZA, COSTRUZIONE IN MATERIALI COMPOSITI, ATTERRA IN MENO DI 70 METRI, FLAP NEGATIVO PER LE ALTE VELOCITÀ

motore retraibile

STESSE CARATTERISTICHE DEL SILENT-UL, CON MOTORE MONOPALA RETRAIBILE, PER VOLARE QUANDO VUOI E DOVE VUOI

motore elettrico retraibile

LA SOLUZIONE MOTORIZZATA PIU' ECOLOGICA E SILENZIOSA (42 db), 600 METRI DI QUOTA IN MENO DI 5 MINUTI E PIU' DI 31 DI EFFICIENZA

DISPONIBILE ANCHE IN KIT

Alisport

Cremella (Lecco) - Tel. 039.9212128 Fax 039.9212130 WEBSITE: www.alisport.com E-MAIL: info11@alisport.com

Attilio Pronzati

IL MIO VOLO A VELA

"...Leggere il cielo, capire il linguaggio delle nuvole"



RICHIEDETELO ALLA REDAZIONE

fax 031 303209

redazione@voloavela.it

Lire 50.000

spedizione raccomandata
con bollettino postale
per versamento.

Sconti per acquisto
di 10 copie.

"Silenzio si vola"

È la prima opera italiana che affronta, in modo organico e completo, il volo senza motore nelle sue varie specialità: dall'aeromodellismo al parapendio, al deltaplano, dal volo a vela al volo a lunga distanza. Ogni argomento è trattato da esperti del settore come L. Kannevorff, D. Porta, P. Pignetti, A. Bardelli e R. Bindi con ampie trattazioni che presentano aggiornati profili delle varie discipline.

"SILENZIO SI VOLA" offre inoltre, per la divulgazione del volo a vela a lunga distanza, la preziosa elaborazione in lingua italiana del noto manuale Streckensegelflug del volovelista Helmut Reichmann: un "classico" della letteratura comprendente tecniche e pratica sino ad elementi di aerodinamica, navigazione ed equipaggiamento.

L'importanza di questa iniziativa editoriale è stata ufficialmente riconosciuta da partedell'Aero Club d'Italia dalla Federazione Italiana Volo a Vela, dall'Aero Club Centrale di Volo a Vela di Rieti e dalla Federazione Italiana Volo Libero.

Il volume interamente a colori di 362 pagine, con oltre 158 fotografie e 239 grafici è disponibile presso le più importanti librerie specializzate, tramite i più importanti club volovelistici e richiedendolo direttamente alla casa editrice a lire 95.000.



edito da:

EDIZIONI
PEI

• Strada Naviglio Alto, 46 • 43100 Parma • Tel. 0521/771818 • Fax 0521/773572

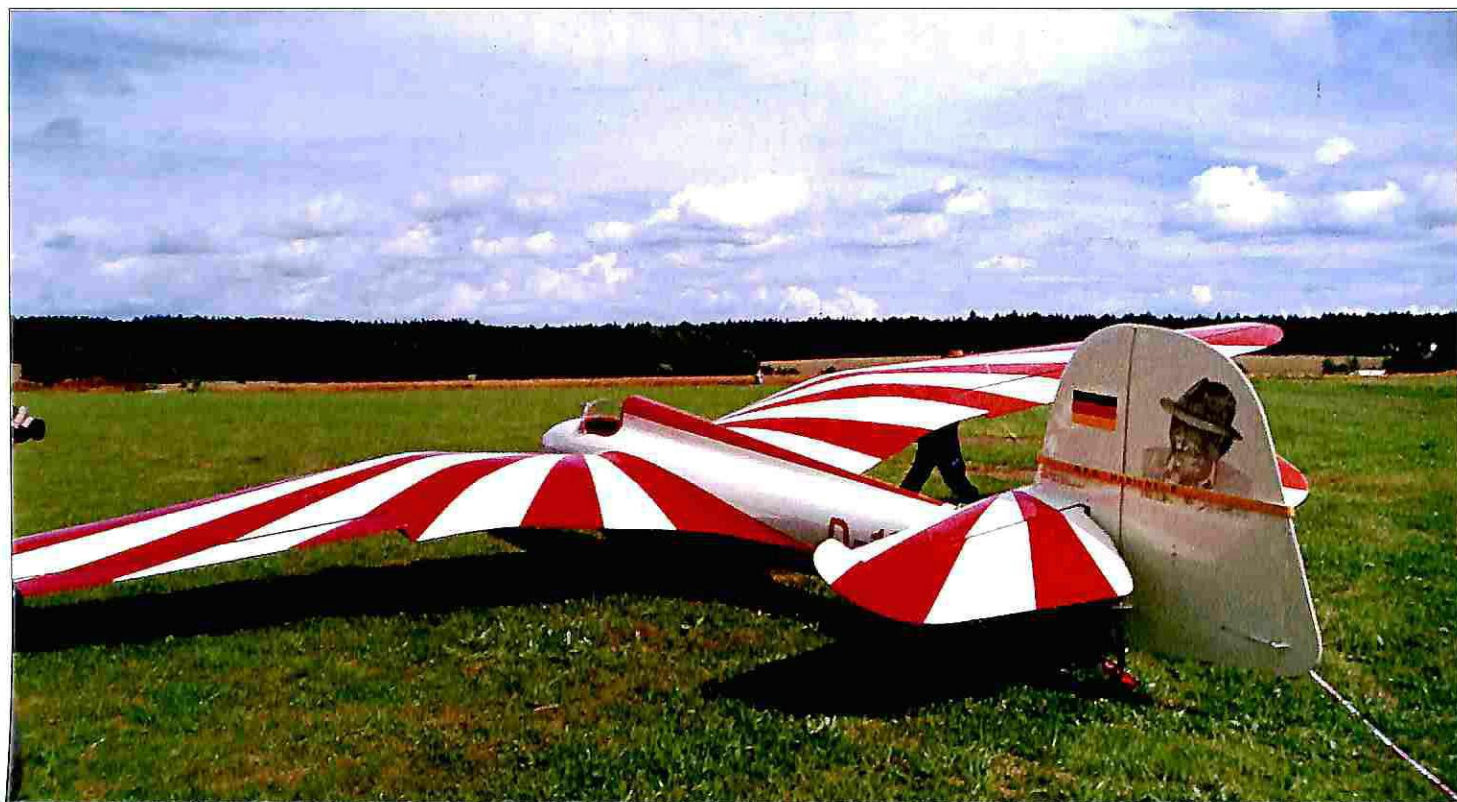


Foto di
Vincenzo Pedrielli

29° Vintage Glider Meeting

Ogni anno gli iscritti al Vintage Glider Club si danno appuntamento in una località sempre diversa dalla precedente per far volare le loro vecchie macchine tutte come nuove e in perfetto ordine di volo. L'incontro non è competitivo, ma all'insegna dell'amicizia e spirito di cameratismo. Oltre all'aliante, chi partecipa a questi raduni, porta spesso tutta la famiglia molto utile in diverse occasioni facili da intuire. Come ho scritto in precedenti occasioni

il Vintage Glider Club si prefigge di preservare, restaurare e mantenere in ordine di volo le macchine che hanno tracciato il cammino del volo veleggiato. L'estate scorsa, e precisamente la prima settimana d'Agosto, il raduno ha avuto luogo a Zbraslavice nella Repubblica Ceca, a poche decine di chilometri da Praga. Un luogo stupendo per il volo a vela, con ottime condizioni di volo... tempo permettendo. Infatti si tratta di una località con clima continentale simile al clima





Presente in tutti i raduni, l'M-200 di Didier Pataille, segretario del club francese Dèdale. Progettato dai fratelli Morelli, è stato costruito in Francia dalla Carmam

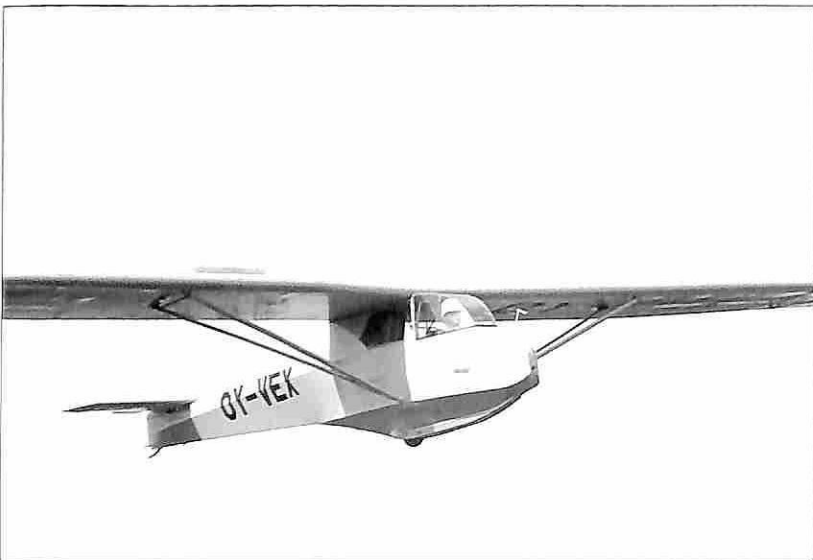
Meravigliosa replica di un Habicht E, famoso aliante acrobatico, ultimata all'inizio del 2001 dalla famiglia Zahn, piloti da tre generazioni



In atterraggio, il Goevier III (1954) dell'olandese Hans Dijkstra; in primo piano un Mucha Standard polacco



**Il Fauvel biposto (1955)
di Christian Mathieu**



**Lo Specht danese di Johannes Lyng (1954),
costruito dalla Scheibe che ancora oggi è
maestra nelle realizzazioni in legno**

**Il Lunak LF-107 (1950) di proprietà dell'aero
club di Zbraslavice. Nel corso del raduno ha
effettuato un programma acrobatico ai
comandi dell'inglese Graham Saw**

**Questo originale biposto con ala bassa a
gabbiano è il Musger 19A (1960)
dell'austriaco Gottfried Balga**



della Germania. Certamente in questi raduni occorre sempre avere un minimo di fortuna e imbattersi nella buona settimana, come del resto per tutte le manifestazioni sportive. Tuttavia se piove ci sono tante cose da raccontare agli amici ad un anno dall'ultimo incontro. Ci sono anche altre cose da fare, come la visita alla città più vicina, che nel caso dell'estate scorsa poteva essere Kutna Hora. E, perché no, il Museo Nazionale dell'Aviazione a Kbely, alle porte di Praga.

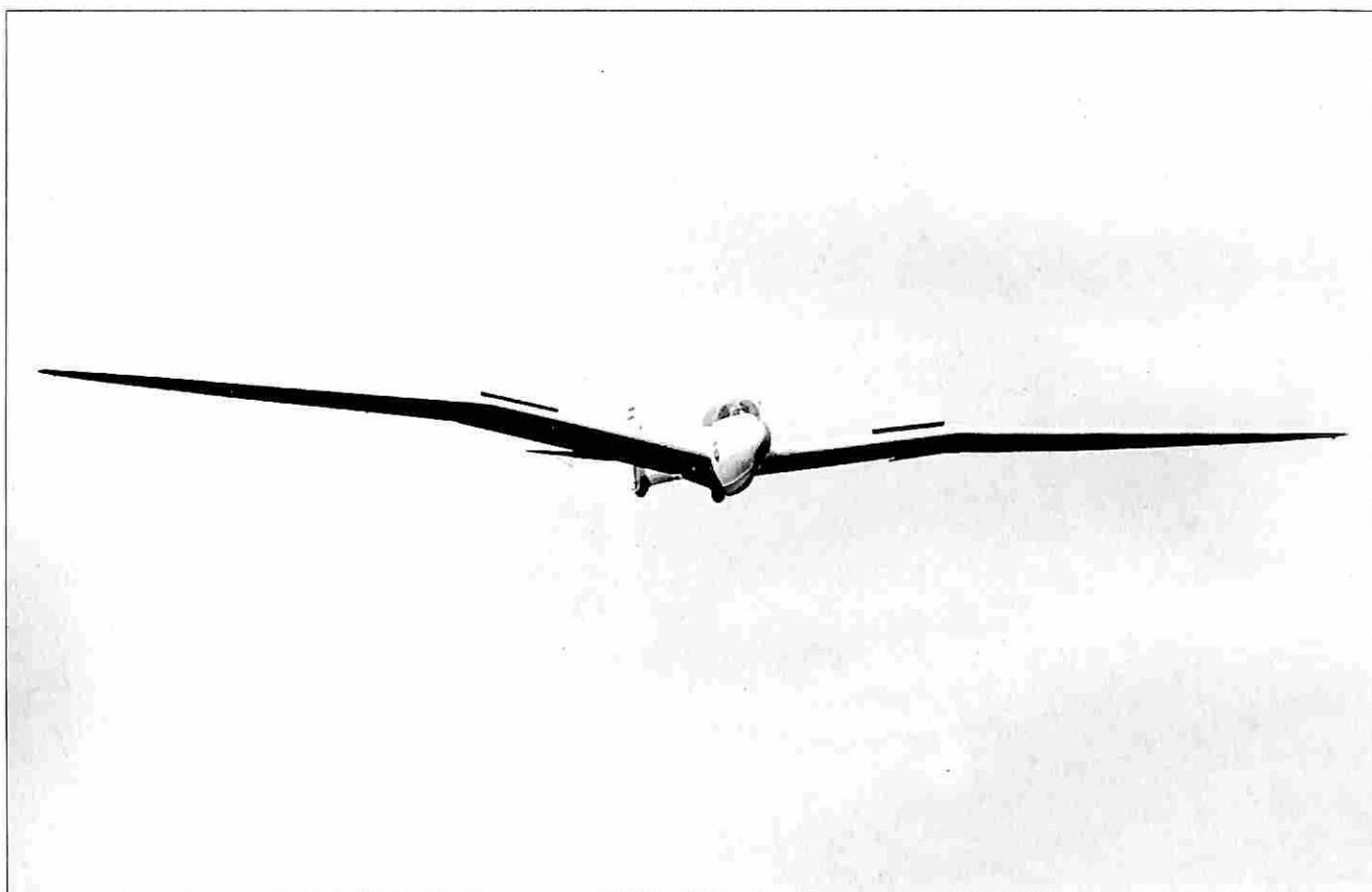
Tutto ciò per dire che anche se tutti auspicano delle belle giornate con abbondanti termiche, un po' di pioggia non spaventa nessuno, anzi crea spazio per mantenere vive le amicizie fatte nei raduni precedenti. Questo quadro rispecchia più o meno ciò che si è verificato a Zbraslavice l'estate scorsa.

Da Milano abbiamo percorso circa un migliaio di chilometri, di cui due terzi in autostrada e quindi in tutto una decina di ore, precisiamo senza alcun aliante al traino. Gli alianti presenti erano in tutto 74, provenienti da 12 paesi d'Europa. Dalla Finlandia hanno impiegato tre giorni per arrivare e quindi altri tre per ritornare. Anche dall'Inghilterra e dall'Ovest della Francia sono stati necessari almeno due giorni di paziente guida, ma alla fine tutti sono stati d'accordo nel dire che ne era valsa la pena.

La presenza maggiore era senz'altro dei paesi dell'Europa dell'Est come Polonia, Ungheria, Repubblica Ceca, Slovacchia, ma nutrita anche era la presenza dei tedeschi e degli olandesi. Da alcuni anni a questa parte sono presenti a questi raduni anche alcuni appassionati giapponesi, evidentemente senza alianti.

Il campo volo di Zbraslavice è forse uno dei più ampi che abbia ospitato i raduni del Vintage Glider Club ed è attrezzato sia per il traino aereo che per il verricello, con ben 5 apparecchi per il traino e due verricelli. I tempi d'attesa, malgrado la forte partecipazione sono stati del tutto ragionevoli. Anche la sistemazione nei locali adiacenti al campo volo ed il campeggio organizzato a bordo campo sono stati più che soddisfacenti. Due ristoranti, con relativi bar hanno servito pasti con piatti tipici locali a prezzi veramente modici e la birra, di ottima qualità e simile a quella tedesca, è stata consumata in forte quantità.

Un evento tipico e ricorrente in questi raduni è la serata internazionale dove, dopo una giornata trascorsa all'aria aperta e soprattutto dopo aver fatto volare quelle macchine meravigliose, i partecipanti, insieme alle loro famiglie preparano, o meglio improvvisano, una sorta di "buffet internazionale"

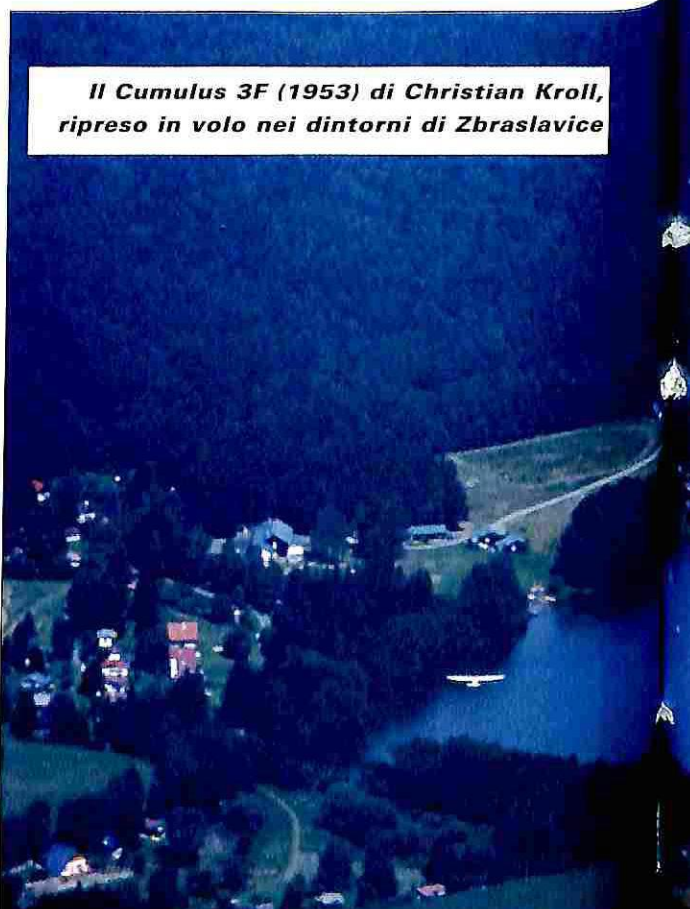




Fedele replica di un famosissimo Rhoensperber, realizzata da Otto Grau

In fase di atterraggio, il bellissimo Grunau Baby IIB (1946) pilotato da Niels Ebbe

Il Cimborra del famoso costruttore e progettista Erno Rubik; biposto scuola tutto in legno e tela, sempre presente ai raduni VGC



Il Cumulus 3F (1953) di Christian Kroll, ripreso in volo nei dintorni di Zbraslavice



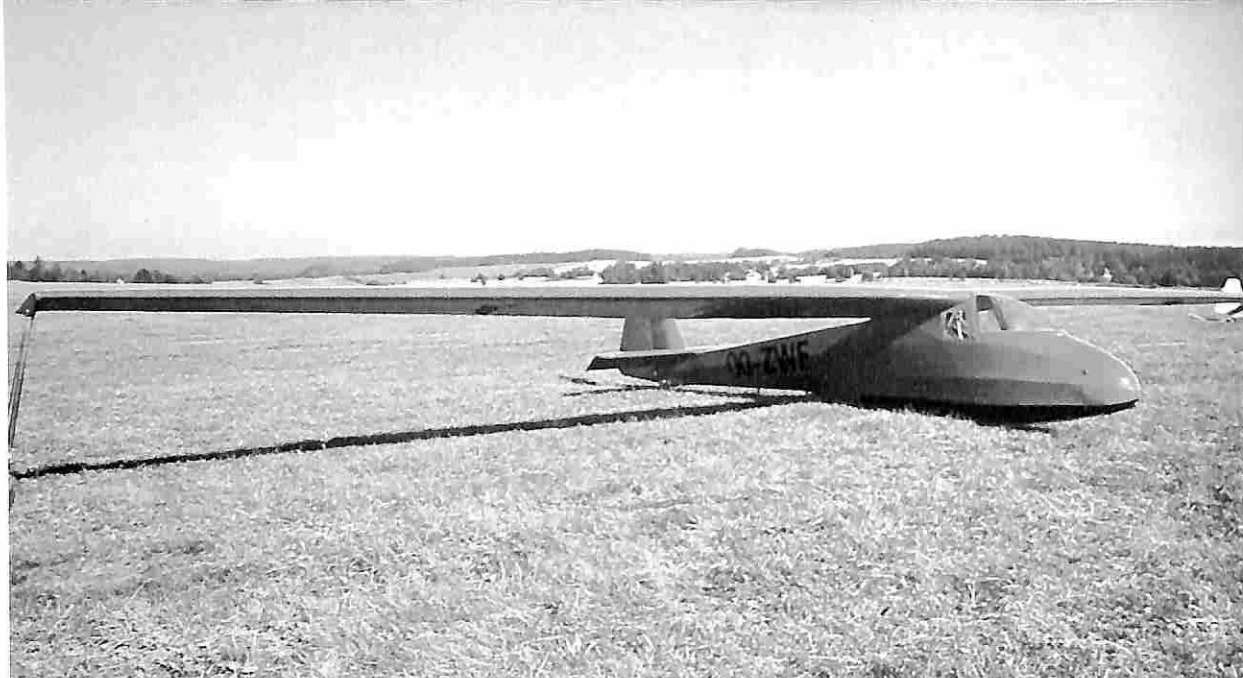
Il sensazionale Kranich IIB (1943) di Joachim Kruse, progettato da Hans Jacob

Lo Slingsby T 21B, costruito nel 1948 e appartenente al tedesco Manfred Hoffmann; biposto con apertura di 16,4 metri e abitacolo aperto

L'ungherese Laszlo Revy con una fedele copia dello Ziegling, progettato nel 1929



**L'Avialsa A-60
del belga
Henrard Firmin,
costruito
nel 1964**



con piatti tipici a base di prodotti e bevande locali. Una specie di gara gastronomica per far risaltare e talvolta conoscere le più svariate specialità nazionali. Non mancano appunto anche le bevande tipiche di ogni paese e così, dopo averle assaggiate tutte, si termina la serata con canti più o meno intonati, ma soprattutto nello spirito di grande amicizia.

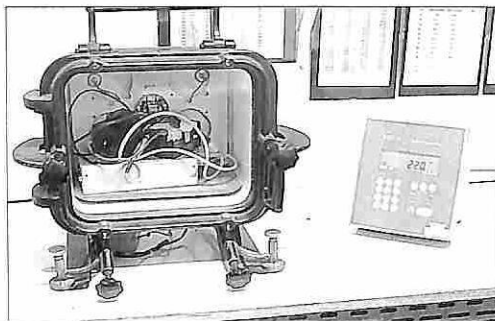
Un raduno ben riuscito anche quest'anno sotto tutti gli aspetti, malgrado alcune giornate di pioggia che, come detto in precedenza sono state occupate da programmi alternativi.

Durante questo raduno si è tenuta l'annuale assemblea del Vintage Glider Club, dove fra l'altro si è decisa la località per il prossimo raduno che si terrà in Germania nella città di Achmer, vicino al confine con l'Olanda.

Un altro migliaio di chilometri da percorrere, ma sono certo che ne varrà la pena. Spero che un giorno o l'altro anche in Italia si possa organizzare il raduno annuale degli alianti d'epoca del VGC, così da offrire agli appassionati di Volo a Vela storico una indimenticabile esperienza.

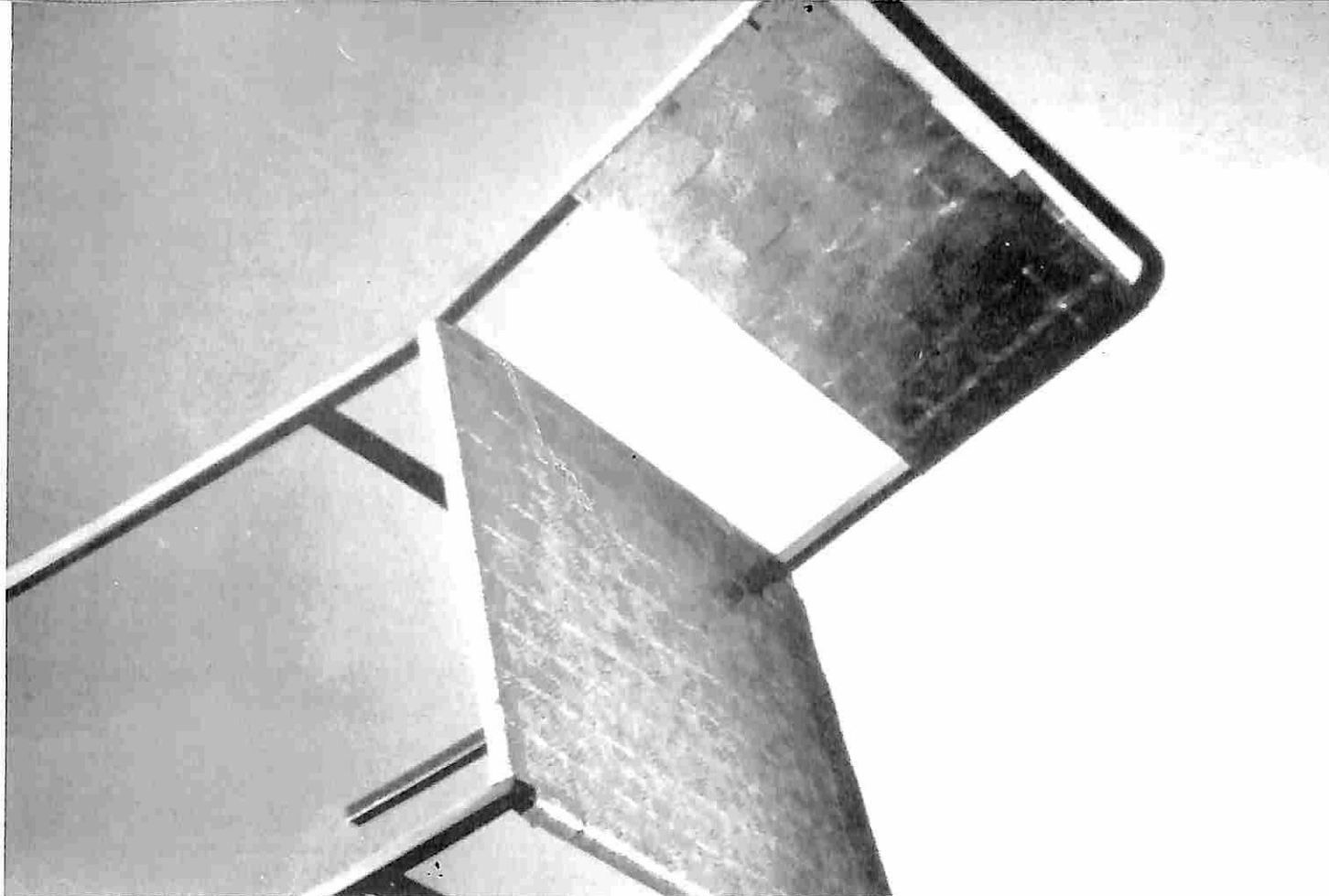
GLASFASER Italiana S.p.A.

DA OLTRE 30 ANNI AL SERVIZIO DI VOLO A VELA.



**Centro autorizzato per la calibrazione di barografi e logger,
indispensabile per l'omologazione dei record.**

24030 VALBREMBO (BG) - Via delle Ghiaie, 3
Telefono 035.528011 - Fax 035.528310 - e-mail: glasfase@mediacom.it



SICOBLOC

SICOBLOC è un semilavorato in PVC o in resina SURLYN, caratterizzato da colori perlacei, iridescenti e da una sorprendente profondità di disegno. Questi effetti cromatici sono il risultato di una colorazione in massa, nonché di processi di fabbricazione esclusivi.

La cangiante tridimensionalità che si evidenzia nei fogli SICOBLOC è davvero magica! Persino in un foglio dallo spessore di 0,2 millimetri è possibile ammirare l'effetto "profondità" che rende unico SICOBLOC.

SICOBLOC è disponibile in fogli flessibili, rigidi, telati in diversi spessori e in una affascinante gamma di decori, colori ed effetti. SICOBLOC è facilmente lavorabile e trova impiego in moltissimi settori merceologici.

MAZZUCHELLI 1849 S.p.A.

Fondata nel 1849 MAZZUCHELLI è leader mondiale nella produzione di lastre e semilavorati plastici come la celluloidi e l'acetato di cellulosa. Grazie a processi esclusivi che fondono l'antica cultura artigianale con la più sofisticata tecnologia, MAZZUCHELLI 1849 è in grado di offrire semilavorati dai colori, decori ed effetti inimitabili.

SICOBLOC

1849 mazzucchelli

Via S. e P. Mazzucchelli, 7 - 21043 Castiglione Olona (Varese) Italy
Tel. (0331) 82.61.11 - Fax (0331)82.62.13 - Telex 330609 SICI

WAG 2001 e 1° Campionato Mondiale 18 metri



**Leonardo
Brigliadori**

Le magnifiche condizioni del cielo spagnolo, sia in allenamento sia poi in gara, hanno esaltato le prestazioni di un doppio campionato molto riuscito. Persino la World Class, in declino in generale in tutto il mondo, ha ritrovato un anelito agonistico notevolissimo con un bel confronto tra Polacchi, francesi e la grande campionessa inglese Sarah Steinberg, vincitrice di ben tre prove.

Per la World Class era cominciata già negli allenamenti una pioggia di primati mondiali conquistati da tedeschi e polacchi, poi, nella gara vera e propria, sono usciti i valori della squadra francese meglio abituata a far tesoro delle sinergie di gruppo dimostrandosi capace di fare buoni punteggi ad ogni prova.

I nostri piloti non hanno potuto inserirsi nella lotta tra i primi non disponendo di una preparazione adeguata al volo di coppia e non avendo nemmeno vissuto un'adeguata preparazione precedente nella stessa classe della gara.

D'altra parte, un paese che dispone in tutto di soli quattro PW-5 effettivamente volanti, non poteva pensare di schierare un team vincente. Troppi piloti d'alto livello non volano in World Class. È venuto il momento di chiedersi anzi, visto che si è fatto un pri-





WAG 2001 - Spain

18 m.

Final results

P.	N.	C.	Surname	Name	Day 1	Day 2	Day 3	Day 4	Day 5	Day 6	Day 7	TOTAL
1.	250	GBR	Jones	Steven	786 (15)	672 (10)	944 (1)	510 (10)	1000 (1)	938 (3)	981 (2)	5831
2	LEO	ITA	Brigliadori	Leonardo	859 (11)	798 (4)	874 (8)	495 (13)	863 (13)	890 (9)	791 (20)	5570
3	BT	CHE	Danz	Werner	770 (21)	700 (8)	875 (7)	471 (18)	954 (5)	826 (12)	826 (18)	5422
4	RCA	ITA	Stefano	Ghiorzo	735 (24)	794 (5)	880 (6)	445 (23)	860 (14)	890 (9)	790 (21)	5394
5	DG	DEU	Triebel	Claus	921 (8)	720 (6)	616 (18)	513 (9)	889 (8)	749 (22)	960 (3)	5368
6	XT	NLD	Termaat	Ronald	943 (6)	628 (13)	591 (23)	527 (4)	881 (9)	897 (8)	887 (10)	5354
7	DW	GBR	Watt	David	796 (12)	627 (14)	389 (27)	590 (1)	992 (2)	941 (2)	1000 (1)	5335
8	SV	LTU	Sabeckis	Vytautas	953 (2)	617 (17)	919 (3)	549 (2)	739 (20)	732 (23)	814 (19)	5323
9	HA	FIN	Lehtonen	Esko	953 (2)	597 (21)	900 (4)	358 (26)	950 (6)	907 (5)	608 (26)	5273
10	AB	POL	Wujczak	Stanislaw	773 (20)	811 (2)	614 (20)	495 (13)	961 (4)	763 (21)	848 (15)	5265
11	BG	DEU	Gauger	Bernd	1000 (1)	712 (7)	710 (15)	517 (8)	916 (7)	1000 (1)	402 (27)	5257
12	TI	FRA	De Pécby	Philippe	941 (7)	634 (12)	520 (25)	462 (20)	869 (12)	898 (7)	930 (4)	5254
13	CZ	CZE	Krejčířik	Petr	952 (4)	581 (23)	719 (14)	507 (11)	709 (23)	797 (16)	908 (7)	5173
14	KM	UKR	Mykola	Kovalchuk	725 (26)	692 (9)	893 (5)	495 (13)	744 (19)	730 (24)	829 (17)	5108
15	LF	CZE	Dedera	Milos	777 (17)	585 (22)	792 (11)	524 (5)	712 (22)	778 (18)	911 (6)	5079
16	L58	USA	Walters	Richard	775 (18)	834 (1)	631 (17)	532 (3)	972 (3)	929 (4)	402 (27)	5075
17	BP	SVN	Pristavec	Botsjan	698 (27)	618 (16)	751 (12)	468 (19)	881 (9)	718 (26)	878 (12)	5012
18	LI	SLK	Kozar	Josef	951 (5)	580 (24)	603 (22)	446 (22)	703 (24)	807 (13)	890 (9)	4980
19	NH	POL	Centka	Janusz	786 (15)	808 (3)	616 (18)	476 (17)	655 (25)	777 (19)	848 (15)	4966
20	PI	SVN	Kolaric	Igor	698 (27)	609 (20)	748 (13)	443 (24)	829 (16)	713 (27)	880 (11)	4920
21	S9	NLD	Konings	Mischa	907 (9)	623 (15)	129 (29)	524 (5)	878 (11)	904 (6)	893 (8)	4858
22	XL	CHE	Mühlethaler	Dieter	769 (22)	664 (11)	824 (10)	256 (28)	736 (21)	726 (25)	783 (22)	4758
23	JH	BEL	Hanssens	Pascal	734 (25)	417 (25)	931 (2)	485 (16)	794 (17)	702 (28)	665 (24)	4728
24	PC	AUT	Rabeder	Karl	787 (13)	612 (19)	196 (28)	456 (21)	844 (15)	799 (14)	865 (13)	4559
25	C17	PRT	Rosado	Jose Paulo	787 (13)	373 (27)	577 (24)	518 (7)	421 (28)	786 (17)	924 (5)	4386
26	H1	AUT	Hartl	Wolfgang	755 (23)	613 (18)	516 (26)	177 (29)	588 (27)	798 (15)	865 (13)	4312
27	AJ	ESP	De Orleans-Borbon	Alvaro	384 (30)	40 (29)	860 (9)	496 (12)	783 (18)	866 (11)	782 (23)	4211
28	7	ESP	Soler	Marcel	899 (10)	413 (26)	611 (21)	356 (27)	629 (26)	630 (29)	623 (25)	4161
29	ZE	PRT	Ferrero Pires	Jose Augusto	568 (29)	316 (28)	653 (16)	393 (25)	370 (29)	775 (20)	402 (27)	3477
30	MZ	USA	Bartell	William	775 (18)	0 (30)	0 (30)	0 (30)	0 (30)	0 (30)	0 (30)	775
31	FW	RUS	Vaskov	Leonid	0 (31)	0 (30)	0 (30)	0 (30)	0 (30)	0 (30)	0 (30)	0



mo campionato del mondo di Classe Club, se qualche pilota della rosa nazionale non vorrà convertirsi almeno a questa nuova classe e se non sia il caso di tornare ad organizzare un campionato italiano.

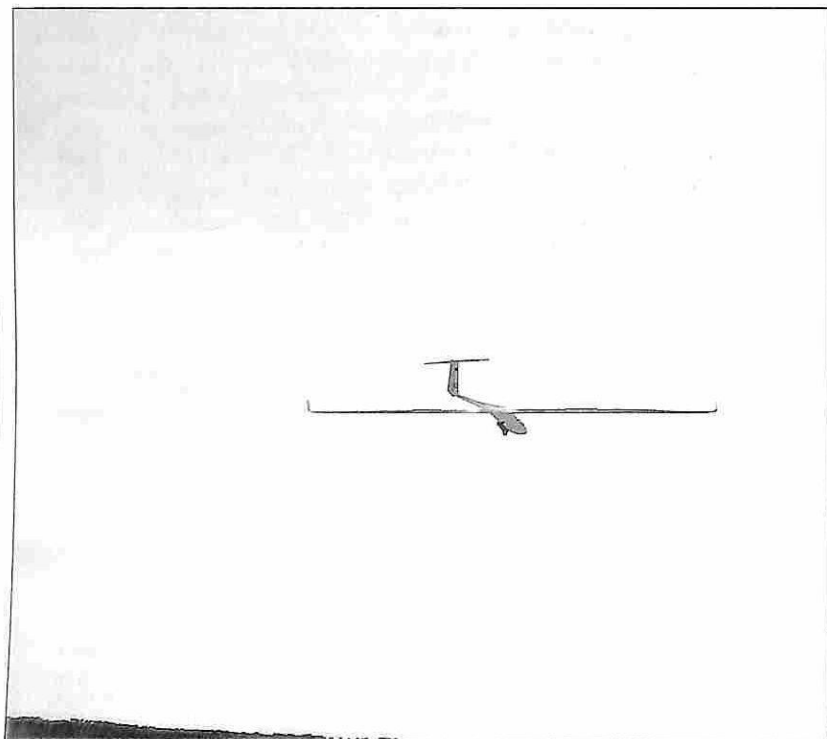
Nella 18 Metri si era cominciato abbastanza bene ma la gara è stata caratterizzata da una forte alternanza ai vertici delle singole prove con un vincitore finale che occorre ammettere ha in definitiva ben meritato. Il tedesco Bernd Gauger avrebbe anche meritato il podio se nell'ultima prova non avesse sciupato tutto con una partenza estremamente ritardata che lo ha portato a tagliare il traguardo d'arrivo 10 minuti dopo la chiusura che era stata anticipata alla 19.30 per motivi di premiazione: con ciò gli veniva tolto il punteggio della velocità e risultava fuori campo al traguardo.

I nostri piloti Leonardo e Stefano hanno corso brillantemente: alla quarta prova il Leo passava addirittura alla guida della classifica con un discreto vantaggio (molti dei favoriti non completavano il tema): purtroppo un reclamo per sconfinamento nella TMA di Madrid, utilizzando una norma fatta valere solo



per l'occasione quando era stato chiuso un occhio durante tutti i giorni precedenti determinava un crollo psicologico indiscutibile per la nostra coppia. In un primo tempo veniva comminata una squalifica di giornata con zero punti per quella che era stata la nostra prova migliore. Poi, la grande abilità diplomatica di Kiki, e l'abile difesa con contro-reclamo, riduceva a 100 punti per entrambi la penalità, ma il guasto era stato già fatto. Pur correndo con determinazione e buon affiatamento i nostri due non riuscivano a contrastare il prepotente ritorno dei due inglesi, Jones e Walt, quest'ultimo con un Ventus 2 15 metri che si dimostrava nelle ultime prove, con tempo assai forte, migliore dei 18 metri.

Quella di poter partecipare con un 15metri era un'opportunità che noi non avevamo neppure considerato per ignoranza della norma, ma poteva essere una carta vincente da giocare dato il vantaggio di poter volare con carichi di 55 kg/mq contro i 45 dei 18 metri e termiche di 5 m/s.



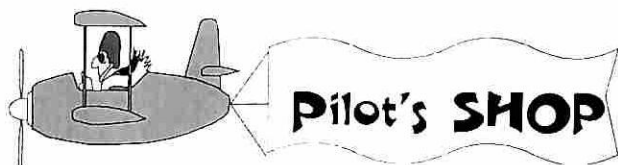


WAG 2001 - Spain

World

Final results

P.	N.	C.	Surname	Name	Day 1	Day 2	Day 3	Day 4	Day 5	Day 6	Day 7	TOTAL
1	EY	FRA	Darroze	Olivier	899 (5)	548 (9)	994 (2)	466 (12)	997 (2)	986 (1)	634 (10)	5524
2	EZ	FRA	Dubreuil	Sebastian	932 (2)	545 (10)	1000 (1)	461 (14)	992 (3)	974 (2)	596 (16)	5500
3	F1	POL	Kawa	Sebastian	776 (18)	604 (2)	970 (5)	666 (1)	935 (4)	791 (9)	726 (1)	5468
4	LOT	POL	Nieradka	Zbigniew	810 (14)	597 (3)	969 (6)	664 (2)	931 (5)	789 (10)	695 (4)	5455
5	HZB	GBR	Steinberg	Sarah	1000 (1)	610 (1)	981 (3)	436 (18)	1000 (1)	822 (3)	557 (22)	5406
6	CB	BRA	Duarte	Claudio Blois	901 (4)	552 (6)	967 (8)	487 (10)	733 (19)	783 (12)	719 (2)	5142
7	I	DEU	Reich	Axel	835 (13)	551 (7)	939 (11)	565 (3)	865 (9)	802 (5)	583 (18)	5140
8	YY	DEU	Wartha	Thomas	713 (22)	550 (8)	940 (10)	552 (4)	864 (11)	804 (4)	664 (9)	5087
9	V	RUS	Silvanovitch	Alexandre	855 (10)	488 (18)	981 (3)	504 (8)	914 (6)	795 (7)	536 (26)	5073
10	1	USA	Tuckey	Patrick	867 (9)	594 (4)	937 (12)	439 (16)	727 (21)	781 (13)	688 (5)	5033
11	CU	NLD	Smil	Martin	843 (11)	531 (12)	968 (7)	463 (13)	743 (16)	797 (6)	682 (6)	5027
12	BR	BRA	Improta	Luis Fernando	923 (3)	563 (5)	646 (19)	539 (6)	864 (11)	795 (7)	632 (11)	4962
13	TS	USA	Pin	François	876 (7)	533 (11)	933 (13)	435 (19)	866 (8)	610 (27)	705 (3)	4958
14	S	DNK	Arndt	Ole	781 (17)	508 (16)	949 (9)	437 (17)	720 (22)	730 (18)	574 (20)	4699
15	C6	PRT	Hermann	Jorg	883 (6)	362 (26)	830 (14)	496 (9)	781 (14)	650 (25)	666 (8)	4668
16	01	NLD	Wijsman	Paul	758 (21)	529 (14)	635 (20)	506 (7)	865 (9)	770 (14)	603 (15)	4666
17	W9	DNK	Hald	Jan	776 (18)	520 (15)	650 (16)	548 (5)	713 (24)	725 (19)	549 (24)	4481
18	PA	HUN	Varga	Tibor	770 (20)	530 (13)	634 (21)	384 (24)	737 (18)	743 (15)	541 (25)	4339
19	ZX	NZL	Bartley	Bruce	837 (12)	431 (24)	599 (22)	355 (26)	804 (13)	667 (21)	577 (19)	4270
20	LB	ITA	Perotli	Giovanni	874 (8)	435 (23)	433 (25)	377 (25)	772 (15)	602 (28)	612 (13)	4105
21	PE	ESP	Toquero	Pedro	263 (27)	475 (21)	649 (17)	435 (19)	869 (7)	652 (23)	682 (6)	4025
22	LU	SWE	Goök	Bengt	498 (23)	478 (20)	651 (15)	470 (11)	739 (17)	652 (23)	466 (27)	3954
23	UA	LTU	Kukcikaitis	Viktoras	327 (25)	486 (19)	585 (23)	449 (15)	710 (25)	738 (17)	462 (28)	3757
24	AO	ESP	Brito	Jesus	260 (28)	471 (22)	648 (18)	385 (23)	608 (28)	663 (22)	631 (12)	3666
25	1C	BEL	Van de Sleene	Michel	335 (24)	395 (25)	495 (24)	388 (22)	729 (20)	707 (20)	554 (23)	3603
26	G8	AUT	Wagner	Herwig	804 (16)	217 (30)	0 (30)	251 (29)	717 (23)	785 (11)	567 (21)	3341
27	LE	NZL	Reid	David	810 (14)	361 (27)	197 (28)	0 (30)	681 (26)	638 (26)	586 (17)	3273
28	LT	LTU	Motuzas	Vladas	1 (30)	490 (17)	90 (29)	423 (21)	649 (27)	740 (16)	457 (29)	2850
29	C5	PRT	Sá e Melo	Pedro	227 (29)	266 (29)	385 (27)	285 (27)	563 (29)	589 (29)	0 (30)	2315
30	W1	ITA	Volpi	Diego	285 (26)	349 (28)	413 (26)	253 (28)	354 (30)	0 (30)	608 (14)	2262



Uli's Segelflugbedarf

l'emporio degli accessori per il volo a vela

B. Stampke, Am Griesefeld 60, 82178 Puchheim

catalogo on-line su: www.segelflug24.de

Tel. +49,89,802328

!!!! OFFERTA SPECIALE !!!!

LX 5000 - 2000FAI: EUR 3600

DX 50 - 2000FAI: EUR 1999

LX 20 - 2000: EUR 1200

Colibri - 2000: EUR 795

Prezzi IVA 16% compresa, ad ogni ordine aggiungere EUR 30 per rimborso spese spedizione e bancarie. Pagamento all'ordine.

Inoltrate i vostri ordini tramite Fax: +49,89,89026268

o via e-mail: ps-segelflugbedarf@t-online.de

Desiderio di libertà

Ruggero Ancillotti

Quest'estate niente CIM a Rieti, so che la mia assenza non è stata particolarmente notata, ma è un inizio per introdurre la piccola cronaca di un momento di viaggio tra la Namibia ed il Botswana.

La pista mi ha portato a Tsumeb, piccola città mineraria costruita nel nulla, intorno ad una grande miniera. Una cittadina con aspetti molto più tedeschi che africani per via del suo passato di imperiale colonia tedesca.

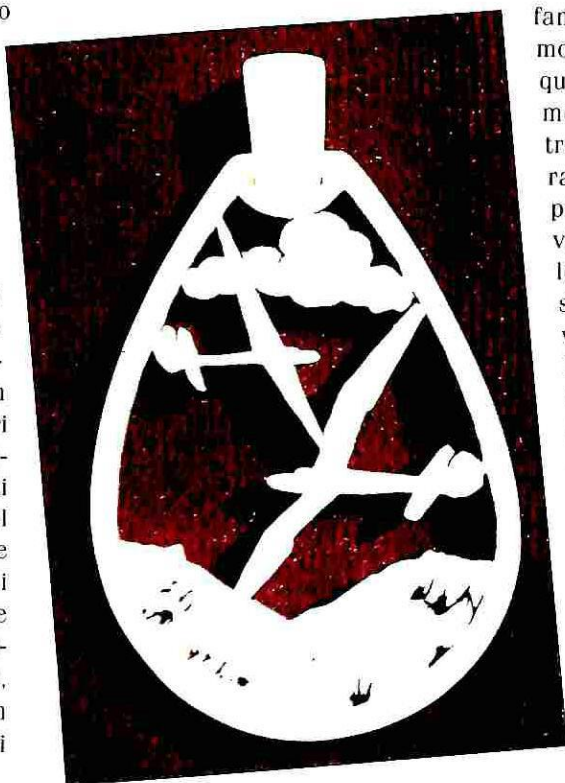
Durante la breve sosta ho visitato il piccolo, ma molto curato museo cittadino, con varie sale dedicate alla etnografia locale e ai diversi momenti di storia che hanno attraversato quel pezzo di mondo. Una vetrina era dedicata alla seconda guerra mondiale: c'erano le storie di fratelli della stessa terra combattenti sotto bandiere nemiche e su fronti lontani, ed alcuni reperti relativi a prigionieri di guerra italiani e tedeschi detenuti nel locale campo di concentramento fino al 1947.

Tra quelle tracce di storie ormai passate una ha colto la mia attenzione, si trattava di una sottile sezione di osso intagliata: un pendente ovale di 3 o 4 centimetri di altezza. Nell'ovale, perfettamente intagliate, due sagome di alianti in termica sotto un bel cumulo. L'aliante più in basso, e leggermente più grande, ha le ali a gabbiano con tutte le centine cesellate con maniacale perfezione. potrebbe essere un Minimoa, un aliante che doveva essere un vero oggetto del desiderio negli Anni Trenta.

Ritrovare un'icona dedicata al volo a vela mi ha un po' commosso ed incuriosito. Così tornato a casa ho avviato uno scambio di corrispondenza con il museo per chiedere maggiori notizie ed ho scoperto che l'intagliatore è stato un emigrante tedesco in Namibia, Herr Kasdorf, uno dei locali pionieri del volo a vela che negli Anni Trenta volava con uno splendido Grunau Baby, presso l'aero club di Luderitzbucht e successivamente in Sud Africa dove fondò un'aero club volovelistico a Germiston. Poi nel 1939 scoppiò la seconda guerra mondiale ed il Sig. Kasdorf venne internato in un campo di concentramento insieme agli altri emigranti di origine tedesca. La sua prigionia durò fino al 1947; in

quegli anni per far passare il tempo riuscì a laurearsi in ingegneria e a diventare un abilissimo intagliatore di gioielli ricavati dalle ossa degli avanzi delle cucine del campo. Ho provato ad immaginarlo con lo sguardo verso l'alto, dietro al filo spinato e guardie armate, ad osservare con desiderio lo splendido cielo africano con strade infinite di altissimi cumuli. Un'apologia della libertà del volo per chi scontava anni di prigionia. La sua voglia di volo è rimasta in quel piccolo gioiello che il figlio ha conservato nel tempo donandolo al museo e che ben pochi visitatori possono comprendere ed apprezzare.

La storia è finita bene: il Sig. Kasdorf ritornò alla sua famiglia per ritrovare sua moglie ed un figlio lasciato quando aveva solo cinque mesi. Negli Anni '50 si trasferì a Tsumeb per lavorare nel centro minerario; purtroppo smise di fare volo a vela, in quanto la località non offriva le stesse opportunità di volo di altre zone della Namibia. Ma sicuramente avrà continuato a guardare il cielo con lo stesso desiderio. Da molto distante, nel tempo e nello spazio, non posso che ringraziarlo per la piccola emozione che il suo manufatto mi ha donato; anche io ho desiderato e guardato quel cielo con il suo stesso sguardo.



SPAZZOLE INDUSTRIALI

QUALITY SYSTEM
UNI EN
ISO 9002
by DNV
CERTIFICATE



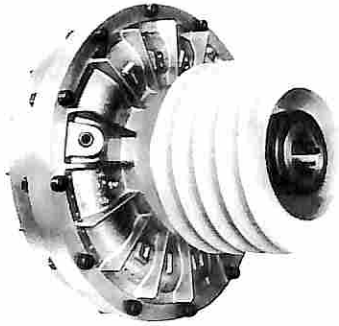
SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE

THE PROFESSIONAL CHOICE

Tel. +39/051.611.32.11 - Fax +39/051.57.43.19 - <http://www.sitecn.com> - e-mail: sit@sitecn.com

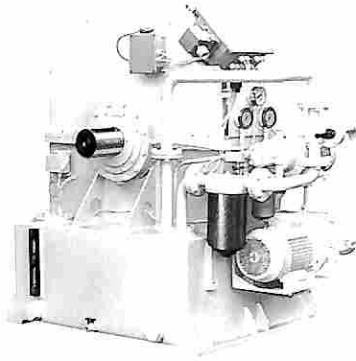
GIUNTI IDRODINAMICI
serie K - TRANSFLUID

A riempimento fisso
Per motori elettrici ed endotermici.
Con puleggia o in linea.
Con o senza camera di ritardo.
Potenze fino a 2300 kW



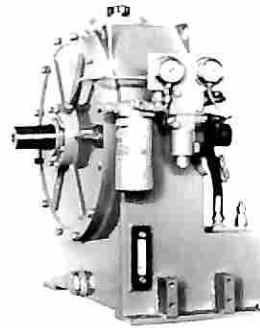
GIUNTI IDRODINAMICI
KSL - TRANSFLUID

A riempimento variabile con
regolazione elettronica.
Potenze fino a 4000 kW



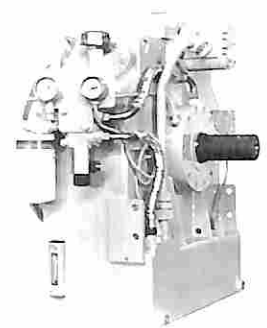
GIUNTI IDRODINAMICI
KPT - TRANSFLUID
(per motori elettrici)

A riempimento variabile per
avviamento graduale e
variazione di velocità
Potenze fino a 1700 kW



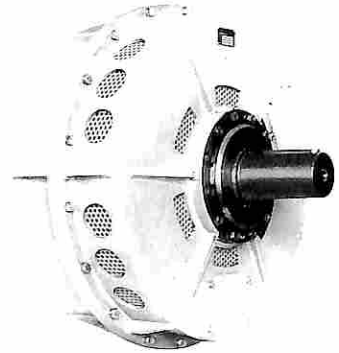
GIUNTI IDRODINAMICI
KPT - TRANSFLUID
(per motori endotermici)

A riempimento variabile per
avviamento graduale e
variazione di velocità
Potenze fino a 1700 kW



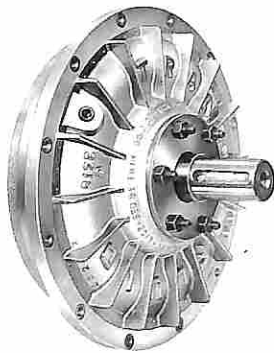
PRESE DI FORZA CON
GIUNTO IDRODINAMICO
KFBD - TRANSFLUID

A riempimento fisso
potenza trasmissibile fino a 500 kW.



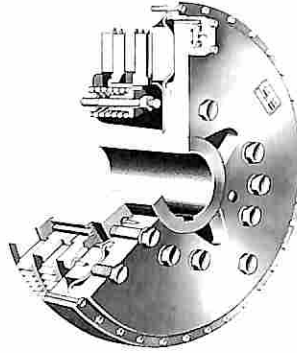
GIUNTI IDRODINAMICI
SKF - TRANSFLUID

A riempimento costante per motori
endotermici.
Montaggio diretto su volani predisposti



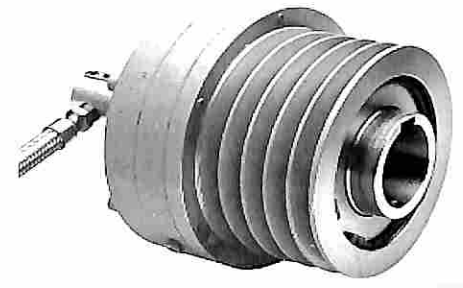
FRIZIONI A COMANDO
PNEUMATICO
PO-TPO TRANSFLUID

Con uno, due, tre dischi.
Per coppie fino a 38.000 daNm



FRIZIONI A COMANDO
PNEUMATICO
PH TRANSFLUID

Adatte ad applicazioni
con puleggia.
Coppia trasmissibile fino a 2520 daNm



GIUNTI ELASTICI

FALK

Interamente metallici.
Oltre a compensare gli errori di
allineamento assorbono anche gli urti e
le vibrazioni.
Per coppie fino a 90.000 daNm.



GIUNTI ELASTICI

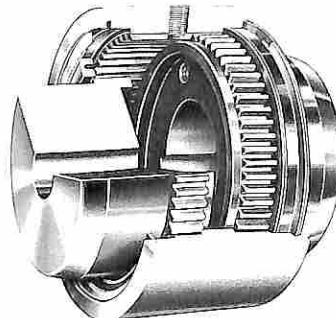
MULTICROSS REICH

Per coppie fino a 5400 daNm.



GIUNTI OSCILLANTI
A DENTI
ESCO

Con manicotto in nylon oppure in
acciaio.
Per coppie fino a 500.000 daNm.



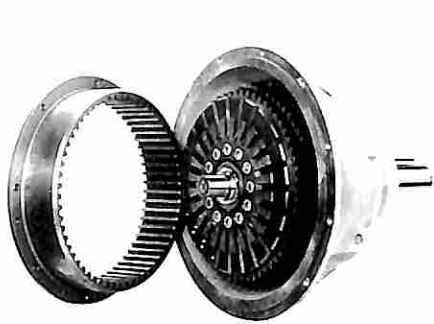
GRUPPI FRENO/FRIZIONE
A COMANDO PNEUMATICO
NEXEN

Per potenze fino a 15 kW.



**PRESE DI FORZA A
COMANDO IDRAULICO**
HFO - TRANSFLUID

Per coppie fino a 1200 daNm.



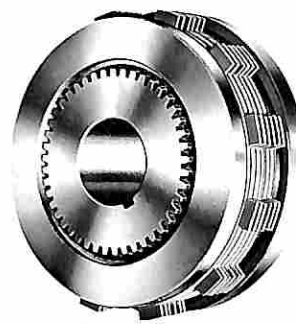
**ACCOPIATORI
ELASTICI**
RBD - TRANSFLUID

Per l'accoppiamento di motori
endotermici a pompe,
compressori, generatori.
Per coppie fino a 1.000 daNm.



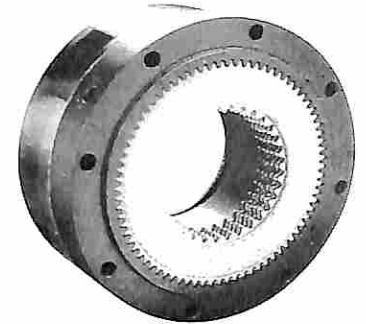
**FRIZIONI A COMANDO
IDRAULICO**
SH - SHC - TRANSFLUID

Inserzione sotto carico.
Per coppie da 12 a 250 daNm.



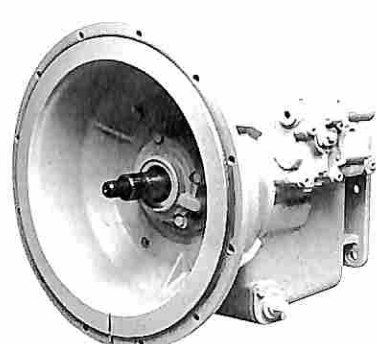
**FRENI DI SICUREZZA
AD APERTURA IDRAULICA**
SL - TRANSFLUID

Per coppie fino a 900 daNm.



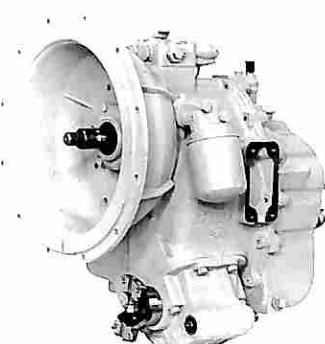
**TRASMISSIONI
IDRODINAMICHE**
P320 TRANSFLUID

Con convertitore di coppia.
Inversione a comando idraulico
con cambio a una o più marce.
Azionamento manuale o elettrico.
Per potenze fino a 75 kW.



**TRASMISSIONI
IDRODINAMICHE**
COMPACT

Con convertitore di coppia.
Inversione a comando idraulico
cambio sincronizzato a 4 marce per
2 o 4 ruote motrici per potenze
fino a 66 kW.



**GIUNTI ELASTICI
PER CARDANO**
VSK-REICH

Per coppie fino a 1600 daNm



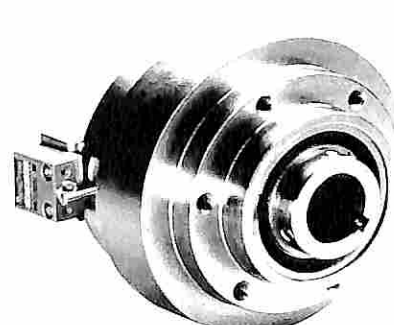
GIUNTI ELASTICI
AC-REICH

Per coppie fino a 4000 daNm.



**LIMITATORI DI COPPIA
A COMANDO PNEUMATICO**
NEXEN

Per coppie fino a 360 daNm.



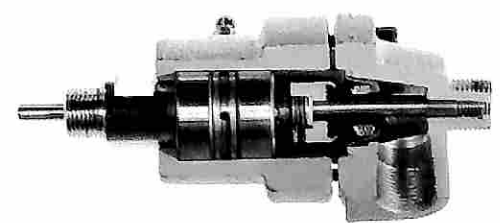
**FRIZIONI E FRENI
A COMANDO PNEUMATICO**
NEXEN

Per coppie fino a 3400 daNm (dischi).
Per coppie fino a 370 daNm (dentini).



COLLETTORI ROTANTI
FILTON

Per acqua, vapore, aria, olio,
liquidi refrigeranti e olio diatermico.



TaskNav

Dal produttore del software TaskNav per l'analisi dei tracciati GPS, riceviamo e pubblichiamo un'importante precisazione relativa all'articolo pubblicato sul numero 264 "I nuovi software".

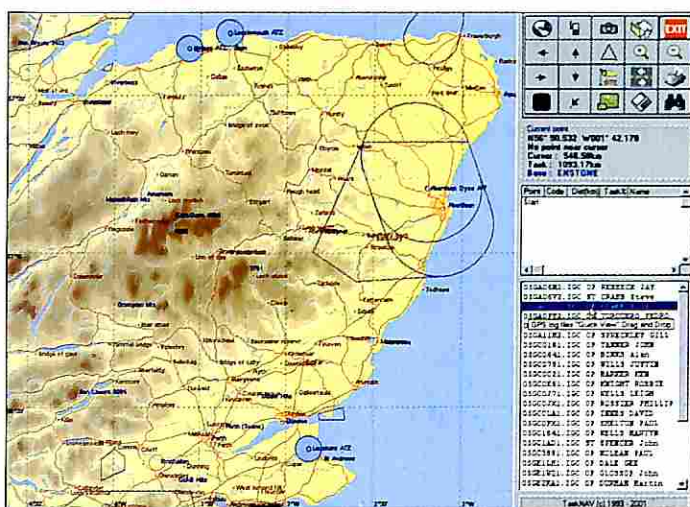
La versione di TaskNav, testata per la FIVV e la rivista *Volo a Vela*, risultava già vecchia al momento dell'esame, essendo una release del 1999. La versione successiva, già in distribuzione da tempo, supporta pienamente la cartografia, tanto che è impossibile aprire il programma in mancanza di almeno una mappa installata.

Per i Paesi dove siamo rappresentati, le mappe vettoriali del terreno (senza rilievo) e dello spazio aereo sono incluse, e ciò fin dalla prima versione DOS del 1993. Un piccolo programma, pure incluso, permette la creazione di nuove mappe vettoriali.

Nella prova effettuata da Patrick Huet per "Vol à Voile" di Marzo/Aprile 2001, infatti, la stessa vecchia versione del nostro software viene definita "molto completa, tanto che la cartografia copre Europa, Sud Africa, Australia e tanti altre zone: è assente solo la rappresentazione del rilievo".

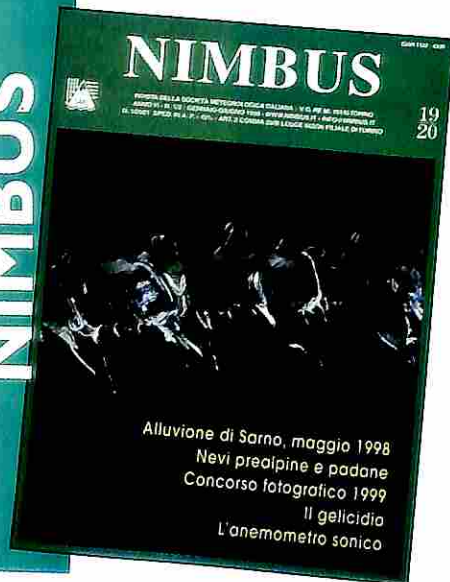
Quanto all'accuratezza del database dei punti di virata, questi sono stati prelevati dai noti siti Internet dedicati allo scambio delle coordinate dei piloni.

Al momento non abbiamo interesse a presentarci sul mercato italiano, tuttavia la pubblicazione di informazioni inesatte nuoce all'immagine del nostro prodotto.



David J. Robertson

NIMBUS



Rivista di meteorologia, clima e ghiacciai.

Organo ufficiale di informazione della Società Meteorologica Italiana.

Esce in 4 numeri all'anno. Abbonamento: L. 70.000.

Visita www.nimbus.it: previsioni del tempo, link a siti meteorologici, articoli, tutti i numeri di Nimbus pubblicati, ed il Meteo Shop, vetrina della meteorologia che presenta il nuovo poster "Atlante delle nubi".

Per informazioni:

SOCIETÀ METEOROLOGICA ITALIANA

Via G. Re 86 - 10146 Torino

Tel. 011/797620 - Fax 011/7504478, e-mail info@nimbus.it

Le ali bagnate, no!

Aldo
Cernezzi

Osservazioni e consigli per volare nella pioggia

Con poco più di cento ore sul mio libretto di volo, mi sono iscritto alla mia prima gara. La Coppa Città di Rieti, alla quale partecipano piloti di esperienza media e alta, non mi avrebbe lasciato altro che l'ultimo posto in classifica, quindi non potevo rischiare delusioni.

Così è stato: ultimo in generale nel 1995, ma avevo compiuto un bel triangolo di oltre 400 km, valido per il primo Diamante e l'insegna "C d'oro".

Uno dei primi fenomeni in cui mi sono imbattuto è quello della pioggia. Su un percorso obbligato capita abbastanza spesso di passare sotto a un cumulo che... "perde". Non credevo che qualche goccia d'acqua potesse avere una

tale influenza sulle prestazioni di un aliante. Nel giro di pochi secondi passavo da una comoda quota, con la planata sicura verso il prossimo cumulo, a correre verso la zona soleggiata più vicina nella speranza di non finire fuori campo.

UN ALIANTE MALVAGIO

Quanto al pilotaggio, l'aliante diventa veramente cattivo, anzi malvagio. Le ali producono uno strano rumore ogni volta che si cerca di tirare la barra, gli alettini rispondono poco e una deflessione pronunciata provoca lo stallo di un'ala. La rimessa dallo stallo rimane facile, ma più violenta. In atmosfera turbolenta (una regola, nei temporali) si

prendono dei grossi spaventi per la difficoltà a mantenere un assetto livellato. Non oso pensare a come sarebbe la rimessa da una vite incipiente! Atterrare invece non è particolarmente impegnativo, basta evitare un uso brusco dei comandi.

A distanza di qualche anno ho imparato a riconoscere i segni di pioggia già da una buona distanza, e cerco sempre di deviare con largo anticipo verso una zona migliore.

POCHE RISPOSTE

Ho fatto molte domande, ho cercato risposte sui libri con poco risultato; la prima cosa che mi è stata detta era piuttosto scoraggiante: sembrava che dovessi proprio cambiare aliante! Il mio DG



400 appena acquistato mostrava già dei segni di netta inferiorità rispetto ai concorrenti più moderni (e costosi).

Poi, con la maggiore fiducia in me stesso derivata dall'esperienza, ho cominciato a creare una mia visione del problema.

È vero che il DG 400, come tutti gli alianti della sua generazione, soffre parecchio delle contaminazioni del profilo alare dovute a

gocce d'acqua o moscerini: la sua ala esce dagli stessi stampi del DG 200 (15 metri con flap, ma senza motore, progettato nel 1975). Il profilo in questione è un Wortmann FX 67-K170 che solo all'estremità evolve nel più sottile FX 67-K150. Tutti i profili Wortmann di quell'epoca (67 indica l'anno di progetto), usati anche su LS-3, Kestrel, Nimbus 2 e Mosquito (Mini Nimbus), nonché su vari

standard quali Hornet, Libelle, DG 100, LS-1, ASW-15 e 19, Cirrus e tanti altri ancora, presentano questa caratteristica negativa.

LA MIA OPINIONE

Al di là dell'aspetto aerodinamico che dipende dal tipo di profilo, a mio parere, assume una notevole importanza anche il semplice bilancio meccanico del volo. L'acqua che cade dal famoso cumulo che "perde" non ha velocità orizzontale, ma attaccandosi alla superficie (ormai veramente "bagnata") dell'aliante, viene rapidamente accelerata fino ad una velocità prossima a quella dell'aliante. Ciò comporta indiscutibilmente un trasferimento di energia dall'aliante all'acqua. Uno spreco! La goccia scorre poi lentamente sulla superficie, generando anche una forza d'attrito.

Con l'aiuto di due studenti del Centro di Progettazione Aeronautica dell'università di Napoli (Nicola Genito e Marcaurelio D'Acunti), abbiamo calcolato che accelerare in un secondo una massa di 100 grammi da zero a 30 m/s (pari a 108 km/h) comporta l'applicazione di un'energia di 45 Joule; un aliante che abbia una massa di 500 kg e voli a 108 km/h con un'efficienza di 40 a 1 in assenza di pioggia spende 140 Joule. È evidente già da questi dati teorici l'enorme influenza del semplice effetto meccanico, che può solo crescere con il quadrato della velocità. Il dato di 100 grammi d'acqua è del tutto ipotetico, ma se provate a inumidire il solo bordo d'attacco di ali, deriva, piano di coda e un po' della fusoliera, vedrete che ve ne servono ben di più. Il discorso non dipende dalle caratteristiche del profilo, e sarebbe valido anche per un aliante ideale, del tutto insensibile alle contaminazioni. In pari condizioni di densità della pioggia, un aliante con la minore superficie frontale e totale caricherà semplicemente un po' meno acqua.

Raccogliere 300 grammi d'acqua in un secondo (pari al contenuto di due bicchieri, non impossibile sotto uno scroscio violento) significa

Ali bagnate: ho avuto modo di "provarle" a lungo sul motoaliante Taifun, che ha dei "vecchi" profili laminari stile Nimbus 2.

Sono d'accordo con le osservazioni di Aldo: è bene rallentare, e usare flap fortemente positivi, minimo +8, anche +15, altrimenti l'angolo di attacco necessario per restare in volo cresce straordinariamente. Senza flap positivo si vedono le gocce d'acqua risalire dal bordo di uscita verso l'avanti per un 20% della corda alare, per poi staccarsi verso l'alto!

I manuali di volo sono assai laconici sull'argomento, ma in realtà certi alianti con la pioggia diventano veramente pericolosi, e sconcertano i piloti con sforzi e risposte sulla cloche del tutto anomali.

Sul Taifun la velocità di 180 km/h con le ali asciutte si riduce, a parità di potenza erogata dal motore, a circa 130-140 km/h con flap +8 con le ali bagnate. Il rateo di salita a 1500 metri praticamente si annulla, può diventare imbarazzante se si vola in montagna. La velocità di stallo non cresce molto, 5-10 km/h, ma il comportamento è così strano (forti angoli d'attacco, sensazione di "risucchio" sulla cloche degli alettoni e dell'elevatore) da ispirare poca fiducia.

Su una pista militare deserta di 3000m in Danimarca ho provato a decollare col Taifun sotto la pioggia battente: la corsa di decollo fu di circa 2000m, di cui circa 1000 per pulire le ali, salendo poi a circa 1 m/s. Una volta, decollando da Roma Urbe con qualche gocciolina sulle ali, sono poi passato a pochi metri sui serbatoi a nord oltre la testata pista, sconcertante a dire il meno, ero da solo e relativamente scarico. Mai più.

Vale la pena, trovando un piovasco a distanza e quota di sicurezza dal campo, di familiarizzarsi con il proprio aliante "bagnato", provare lo stallo, ecc. L'ASW-20 è assai sensibile, l'ASW-27 molto meno. Se le ali sono "sabbiate" le goccioline non si formano e le prestazioni si degradano molto meno, il polish con la cera provoca invece delle grosse gocce deleterie.

Alvaro De Orléans

raddoppiare il dispendio energetico dell'aliante (a 108 km/h), pur in presenza di un profilo ideale che non risenta in alcuna misura della presenza di gocce d'acqua.

ALCUNE REGOLE

Veniamo quindi alle norme comportamentali che mi sono imposto in presenza di pioggia:

- velocità molto ridotta
- stare lontani dai costoni
- flap fortemente positivo
- partire in planata solo con le ali asciutte
- evitare l'uso del motore
- comunque era meglio deviare prima!

Il primo punto è già spiegato, ho sempre perso moltissima quota quando cercavo di seguire il Mac-Cready, accelerando per uscire in fretta dalla zona negativa. Assolutamente assurdo, come correre con i diruttori aperti.

Meglio evitare di volare vicino ad ostacoli: un'improvvisa turbolenza potrebbe superare le capacità di controllo dell'assetto.

L'uso di flap positivo è invece il risultato di vari esperimenti che ho compiuto nel tentativo di trasformare il disappunto in un'occasione per fare pratica sotto l'acqua. In pratica, spesso volo a circa 90 km/h con il flap anche a +15°, il massimo disponibile sul DG 400 (Landing flap).

Parcheggiarsi in una zona asciutta del cumulo che dia almeno uno "zerino positivo" di variometro: ho iniziato a usare questa tecnica nei campionati 18 Metri di Arezzo, ottenendo quel giorno un buon risultato. Il cumulo aveva una base molto ampia, e pioveva proprio sopra il nostro pilone del Mugello. Trovata una zona asciutta, dove salivo di quasi 0,5 m/s con un'inclinazione di pochi gradi, vi sono rimasto per un paio di minuti prima di partire per la planata: mi sono così risparmiato di attraversare la zona discendente fuori dalla base del cumulo in condizioni aerodinamicamente sfavorevoli. Sono arrivato alla termica successiva con una buona quota a differenza di molti che, partiti

subito, hanno perso più tempo di me sfiorando il fuoricampo e cercando di risalire con un aggancio difficile.

L'uso del motore può comportare l'aspirazione d'acqua nei carburatori e, quindi, nei cilindri: l'acqua è incompressibile e non fa certo bene alle testate. Si sono verificati casi di crepe nelle testate e di espulsione degli accessori (alzavalvola, sensori di temperatura). Le prese d'aria del DG 400 sono protette sotto un piccolo carter che sembra sufficiente a rendere più raro l'evento, ma molti aliante non dispongono di questa protezione. Inoltre, la pioggia riduce anche l'efficienza dell'elica.

Per evitare i temporali pur sfruttando le enormi energie delle zone ascendenti, ci vuole l'esperienza di Attilio Pronzati... ma bisogna cominciare a impegnarsi subito.

Le regole che ho riportato valgono per qualsiasi aliante: certo, quelli più moderni risentono meno del problema, sia in termini di prestazioni che di qualità del pilotaggio.



DG Flugzeugbau GmbH Im Schollengarten 20

Postfach 4120

Phone 07257/890 Switch board and management

8910 Aircraft sales - 8960 Service

Fax 07257/8922

D - 76646 Bruchsal Untergrombach - Germany

D - 76625 Bruchsal - Germany

DG 505MB nuovo biposto a decollo autonomo, motore "Solo 2625" da 64HP, in fusoliera

DG 800S super 15 m. corsa, ultima generazione, prolunghe a 18 m. e winglets

DG 800B il nostro "top model": il primo decollo autonomo della classe 18 metri, con fortissima motorizzazione

GLASFASER ITALIANA s.p.a. • 24030 VALBREMBO (BG) - Tel. 035/528011 - Fax 035/528310

Il Campionato 18 metri 2001



17 metri non bastano?

Aldo Cernezzi

**Foto di
Luca Frigerio**

Non farò, del campionato italiano 18 metri svoltosi a Calcinate, una cronaca sportiva: mi annoierei, e non potrei parlare di me! Ha maggiore senso riferirvi, ora che sono passati sei mesi, sugli aspetti organizzativi e sulle condizioni della gara.

Innanzitutto, la visibilità è sempre stata ottima smentendo la tradizione. Ne hanno goduto soprattutto i piloti venuti da lontano, che

hanno ammirato la bellezza delle Alpi e dei laghi lombardi. Noi tendiamo a dimenticarcene, e loro non sapranno mai cos'hanno rischiato! Una buona visibilità fa bene al cuore, ma anche alla navigazione: è tutto più semplice quando puoi vedere i cumuli a venti chilometri di distanza.

Si è volato quasi sempre, con sei prove valide, in situazioni meteorologicamente abbastanza inusua-

li per questo periodo dell'anno. Calcinate è il luogo dove ho imparato a volare, e non mi aspettavo tante novità.

Qui sta il bello della partecipazione alle gare anche per chi, come me, non può ambire ai primi posti in classifica. Solo grazie al confronto con gli altri piloti mi sono balzate agli occhi, causandomi un po' di sconcerto, alcune cose: per esempio, i migliori hanno evitato



per due volte di entrare in Valtellina, preferendo seguire il crinale Sud che la separa dalle Alpi Oro-biche.

I COSTONI AL SOLE

Per spiegarmi meglio, senza alcun segno apparente che giustificasse questa scelta, chi ha corso molto veloce ha volato sopra terreno altissimo e roccioso, confidando sui costoni esposti verso Sud, al sole. Cosa avrebbero fatto nel caso fossero finiti un po' bassi? Forse avrebbero scollinato in extremis verso Nord per affidarsi alla pista di Caiolo (non credo), o più probabilmente avrebbero cercato qualcosa nelle valli bergamasche deviando eventualmente verso la pedemontana. O forse sapevano che non avrebbero avuto problemi!

Come altri piloti ho seguito la strada più classica (l'unica che pensavo logica e praticabile) che porta dal Legnone verso la Val Mäsino. Beh, non c'era nulla. Tutti fuoricampo o a Caiolo.

Non cesserò mai di stupirmi. Com'è possibile che in presenza di cielo limpido, e dopo aver incontrato termiche sane e robuste nella parte precedente del volo, in una massa d'aria apparentemente uguale, l'aria fosse morta? Come facevano a saperlo? Oppure fanno sempre così e in Valtellina ci vanno solo per cumuli o dopo che qualcuno ha confermato la presenza di termiche? Indagherò.

Le due prove in pedemontana, con



Campionato Italiano Classe 18 Metri

Calcinate del Pesce (VA) 2 ö 10 Giugno 2001

concorrente	naz	Club	Aliante	Punti	3 Giugno km 253,3	4 Giugno km 240	5 Giugno km 287,7	7 Giugno km 429,6	8 Giugno km 183,9	*
1	ITA	A.C.A.O. Varese	LS 8 18m	4164	1 847	2 868	1 1000	6 797	3 652	950
2	ITA	AeC. Bolzano	DG 800 18m	3692	4 745	4 820	6 836	5 853	11 438	842
3	AUT	Hohenems	LS 6/18m	3680	5 743	3 830	7 549	2 868	1 670	
4	AUT	A.C.A.O. Varese	LS 8 18m	3617	3 754	1 913	9 290	1 1000	2 660	
5	ITA	A.C.A.O. Varese	Ventus 2/18m	3207	14 97	5 807	4 876	3 855	5 572	732
6	ITA	A.C.A.O. Varese	DG 800 18m	3121	17 0	7 743	5 874	4 854	4 650	712
7	ITA	A.C.A.O. Varese	Ventus 2/18m	3080	11 238	11 674	3 920	8 708	6 540	703
8	ITA	A.C.A.O. Varese	DG 600 18m	2647	6 710	13 663	11 266	10 628	13 380	604
9	ITA	A.C.A.O. Varese	DG 800 18m	2602	8 449	6 762	15 194	7 723	8 474	594
10	ITA	A.C.A.O. Varese	DG 800 18m	2487	2 791	8 737	2 959	17 0	17 0	567
11	ITA	AeC. Fulvio Padova	Ventus/17.6m	2222	12 199	10 710	8 306	13 550	10 457	507
12	ITA	AeC.V.Lariano	Ventus 2/18m	2038	9 282	14 574	15 194	11 611	14 377	465
13	SWI	AeC. Fulvio Padova	LS 8 18m	1989	7 480	16 294	13 205	14 480	7 530	
14	ITA	A.C.A.O. Varese	DG 400 17m	1772	13 103	9 711	14 196	15 470	15 292	404
15	ITA	A.C.A.O. Varese	Ventus 2/18m	1690	15 71	17 272	12 254	9 631	9 462	386
16	ITA	A.V.M. Milano	DG 800 18m	1564	10 239	12 667	17 77	16 196	12 385	357
17	ITA	AeC. Rieti	DG 600 18m	1284	16 32	15 347	10 280	12 560	16 65	293

Punti per la Graduatoria Nazionale

Statistiche

prova del	km		n concorrenti		Totale km			Media		Punteggi			Velocità max km/h	
	percorso	partiti	arrivati	f.c.	% f.c.	assegnati	percorsi	%	Km conc	disponibile	D.F.	Assegn.	Effettiva	Ricalc.
03/06	253,3	17	6	11	67	4.559	2.313	51	129	924	0,92	847	93,4	90,1
04/06	240,0	17	14	3	18	4.080	3.670	90	216	913	1,00	913	89,4	86,2
05/06	287,7	17	6	11	65	4.891	2.654	54	156	1.000	1,00	1.000	90,5	87,3
07/06	429,6	16	8	8	50	6.874	5.701	83	356	1.000	1,00	1.000	108,2	104,4
08/06	183,9	16	15	1	6	2.942	2.630	89	164	670	1,00	670	84,9	79,1
Totali	1394,5	84	49	35	42	23.346	16.969	73	202	4.507		4.430		
prova del	descrizione temi assegnati				prova del	descrizione temi assegnati								
03/06	Campo Fiori-Quarona-Locana-Miazzin-Bravo-Calciate				04/06	Laveno-Varese Stadio-Selvino-Brunate-Roncola-Calciate								
05/06	Sette Termini-Pezzo-Charlie-Alfa-Calciate				07/06	Varese Stadio-Male'-Crodo-Bravo-Calciate								
08/06	Palace Hotel-Lecco-Civate-Charlie-Alfa-Calciate													

temi su quattro punti di virata tra Laveno e il Lago d'Iseo, sono quelle in cui più mi sono divertito. Sono anche quelle che livellano le performance degli alianti: si vola piuttosto lenti, bisogna girare stretti nelle termiche e non si prendono mai grosse cantonate, mentre il mio DG 400 si sente a suo agio. In alta montagna, invece, i mezzi più moderni corrono davvero molto di più. Con un'ala sottile si può spingere fino a oltre 200 km/h, utili per attraversare in fretta le zone discendenti; nettamente più facile anche tenere un passo vicino a quello dei campioni, imparando a interpretare le loro scelte.

La gara prevede, secondo le indicazioni della Commissione Sportiva, un fattore correttivo per tipo di

aliante; è fondamentale però chiudere i temi, altrimenti non c'è meccanismo matematico che possa regalarvi nulla. Solo in caso di fuoricampo obbligato per tutti, avrei potuto magari vincere una prova.

INUTILE SPERARCI

Il primo giorno abbiamo volato in condizioni "disumane". Stare per aria era veramente scomodo: la turbolenza ci ha massacrato al punto che Daniele Martinelli è atterrato per guasto tecnico (le batterie del DG 600M, fissate sotto i piedi del pilota come in tutti i DG motorizzati, si sono strappate dai supporti metallici!). Il vento era da WNW, e purtroppo la quota di partenza era limitata. Anzi non si poteva proprio superare la quota assegnata, nemmeno prima del

taglio del traguardo. Costretti a rimanere nei pressi di Laveno a non più di 1500 metri, abbiamo tutti sofferto e qualcuno ha rinunciato.

Chi è riuscito, poi, a guadagnare il lato sopravvento per raggiungere il pilone a Nord di Torino, ha volato a medie strepitose. Perdere la fascia migliore significava precipitare fino alla pianura piemontese, rischiando la squalifica per lo spazio aereo Alfa di Malpensa (la linea da non valicare passa sulle colline...). La discendenza era epica e inevitabile. A me rischiavano di non bastare i 15 litri di benzina per tornare da Ivrea, mentre Dino Giacobbe decideva (con saggia ispirazione) di accendere il motore di sostentamento e mettersi col vento in coda, per fare fuoricampo

a... Novi Ligure! Aeroporto che ben conosce e che ha raggiunto a circa 180 km/h di media.

Forse il tema era sbagliato? Certo questo primo giorno ha segnato in maniera indelebile la classifica. Al termine del volo, Peter Hartmann ha smontato l'LS-8 per fare un'accurata ispezione strutturale.

Gli altri voli sono stati ben più piacevoli, anche se mai facilissimi.

LO SPAZIO AEREO

La decisione di organizzare un campionato italiano a Calcinate è stata sofferta. Lunghe discussioni hanno portato a scegliere un periodo non estremamente favorevole, ma una gara in Aprile avrebbe impedito l'attività dei nostri soci nel periodo più promettente, un "pedaggio" inaccettabile. Inoltre, quando non c'è un cielo stupendo, in Aprile piove. Si rischiava di sbagliare settimana e rimanere per terra.

L'aeroporto non è grande, con le inerenti preoccupazioni per gli arrivi. La direzione di gara ha fatto delle scelte intelligenti, con l'assegnazione di traguardi d'arrivo a pochi km dal campo e di "piloncini" di sicurezza per l'allineamento che garantivano anche la planata in tutta sicurezza. Era sempre possibile il fuoricampo sullo stesso aeroporto, accorciando il tema solo di alcuni km.

La preoccupazione più grande era per il rispetto degli spazi aerei.

Siamo stati avvertiti dell'esistenza di zone proibite (tante) e dei limiti di quota variabili lungo il percorso (complicato). Tuttavia siamo tutti riusciti a rispettare le regole pur correndo, con eccezioni solo il primo giorno causate dalla discendenza di cui sopra. Molto educativo! Un buon aiuto viene dai Pocket PC, ma posso testimoniare che si poteva farne a meno. A me bastava la lettura della quota QNE sullo schermo del logger, mentre mi sono trovato dei riferimenti sul terreno confrontandoli, sul PC del club, con le mappe di SeeYou dopo il volo di allenamento. Eravamo spesso capaci di compiere spirali a qualche centinaio di metri dalla zona proibita, lasciando la termica quando lo scarroccio ci portava troppo vicini. I limiti di quota venivano rispettati con margini di pochi metri. Molto professionale!

PRIMA O POI, L'AUTOGRAFO

L'organizzazione ha saputo ben sfruttare l'occasione per rimodernarsi e fare pubbliche relazioni. Il presidente ha sfruttato le proprie conoscenze nell'ambito locale per raccogliere tante sponsorizzazioni, solo alcune delle quali (le più generose) sono venute da aziende di soci del club. Grazie a questo, oggi abbiamo un bar più bello e dei nuovissimi servizi igienici (a norma). Anche le amministrazioni del Comune e della Provincia sono state coinvolte, patrocinando l'e-

vento. Il Sindaco, con l'Assessore al turismo, era presente alla premiazione.

Un'agenzia di stampa è stata incaricata ufficialmente di fornire servizi e articoli per TV e stampa regionale: sono stati i soldi meglio spesi di tutto l'anno. Le immagini degli alianti e dei piloti sono state trasmesse anche fuori della provincia di Varese, e usate dalle piccole TV anche come stacchetto. Sui giornali comparivano le foto degli "eroi", in particolare Bob Monti è stato riconosciuto da alcuni mentre passeggiava per le vie di una cittadina... Forse per timidezza, non gli hanno chiesto un autografo. Questo risultato è impagabile e oggi la scuola dell'ACAO ha quasi 35 allievi, ritornando ai livelli di qualche anno fa. Consiglio a tutti i club di fare altrettanto alla prossima occasione.

Alcuni soci hanno offerto il proprio aiuto. C'è stato molto da fare e gliene siamo molto grati: in segreteria, per lo scoring, preparando pezzi per la stampa, assistendo i piloti in pista, organizzando i recuperi. Non si può fare una competizione senza il lavoro disinteressato di tante persone. Non ne faccio i nomi solo per non dimenticarne qualcuno, ma sono stati bravi e generosi. L'assistenza negli atterraggi, spesso di un certo impegno a causa del vento o del traffico, è stata assolutamente eccellente, con sollievo per lo stress del pilota.



windy waves

YACHT CHARTER and SAILING SCHOOL

Noleggio barche a vela

Basi: Porto Venere (SP) Angera (Lago Maggiore)

tel. 0331.772302 – 339.5279209 – 349.1006192

www.windywaves.com

info@windywaves.com

per i lettori di Volo a Vela sconto del 10% sulle tariffe pubblicate

offerta non cumulabile con altre promozioni

L'esperto risponde

A cura di Alvaro de Orléans-Borbon

Dalla lettura di tutti i principali testi ho preso atto che per effettuare un buon pronostico volovelistico è molto importante la lettura del diagramma della temperatura che però, consultando alcuni siti specializzati, è disponibile solo per due o tre aeroporti in Italia (radiosondaggi). Volando io a l'Aquila, il diagramma termodinamico più vicino è quello di Roma che dista circa 100 km, ma quale attendibilità può avere?

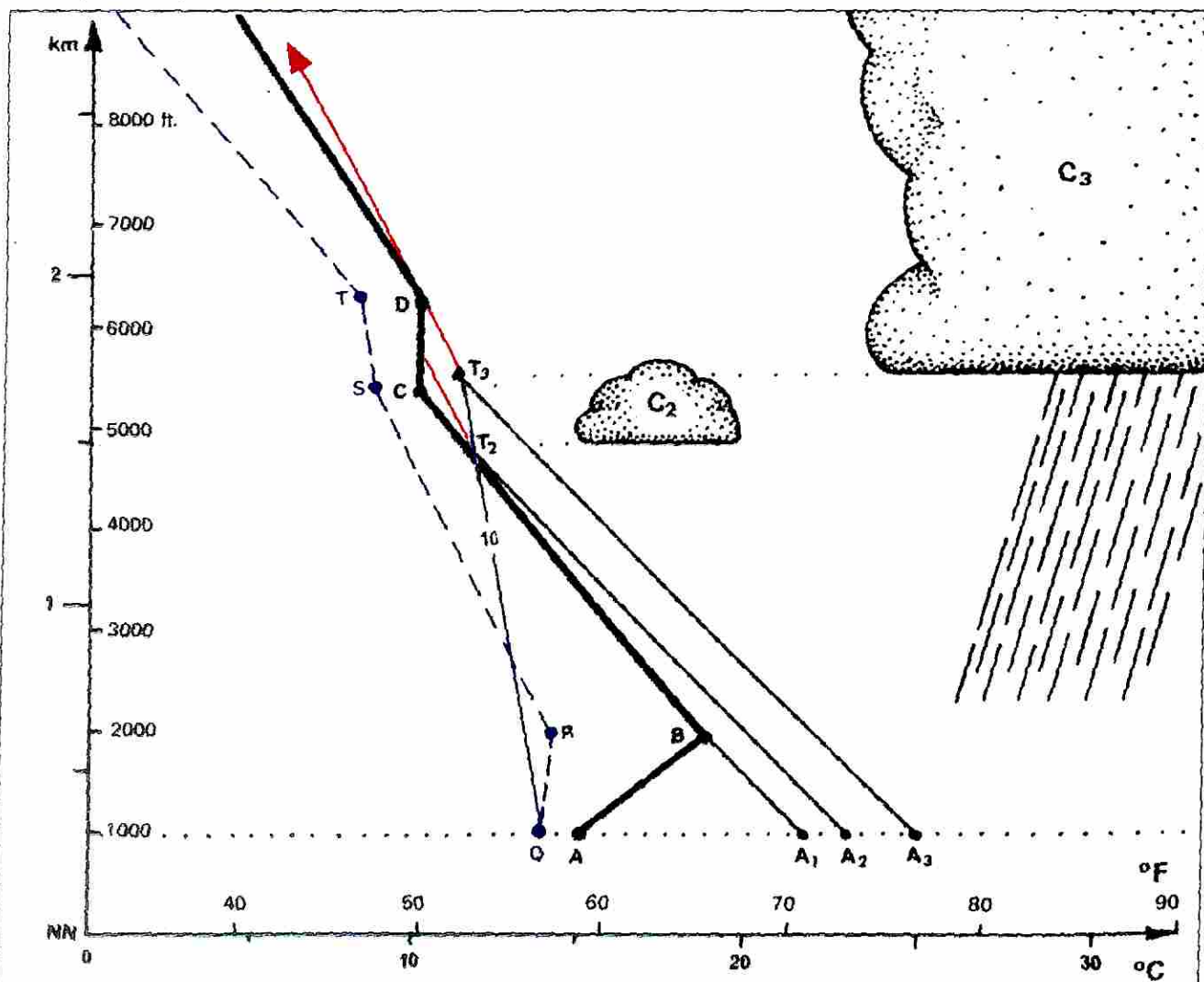
Roberto Ferroni

Anzitutto, da solo il radiosondaggio (che ti da quello che si chiama un "profilo verticale" o diagramma del-

la temperatura) serve a poco, o può addirittura essere fuorviante, ma insieme alle altre informazioni meteo è molto utile per crearti un quadro generale. Nel seguito proverò a riassumerti i miei ragionamenti su questo tema, ma considerali solo come una delle possibili tracce da seguire per costruirti un tuo schema mentale (la previsione volovelistica è una vera "arte", ed ogni artista si crea il suo stile...).

1. Anzitutto, modestia! Per quanto tu possa diventare bravo, alla fine "le termiche sono dove le trovi...", cioè spesso le troverai dove non te le aspetti, e, più importante, spesso non le troverai dove eri sicuro che avrebbero dovuto essere! In altre parole: hai studiato la teoria, hai analizzato i dati della giornata, ma poi

Example of Lapse Rate Chart



la situazione reale non corrisponde? Non negare l'evidenza (noi tutti lo facciamo ogni tanto...), e accetta la realtà cercando di capire cosa tu possa impararne (...a volte niente! - in questo caso, rilassati e goditi la natura che riesce a sorprenderti! Così manterrai una mente aperta e, un po' alla volta, arriverai a "capire" certe situazioni che troverai in totale contrasto con i dati meteo).

2. Situazione generale: devi riuscire a farti un'immagine mentale dei venti alle varie quote - guardando le carte sinottiche, e, se puoi, guardando la moviola del Meteosat (lì, ovviamente, solo alle quote delle nuvole che si spostano).

Questo è essenziale, perché devi capire bene da dove proviene la "tua" massa d'aria, quella del tuo volo. Quell'aria, dov'era ieri sera a mezzanotte, quando generalmente si fanno i radiosondaggi? Se l'aria del sondaggio di Roma di mezzanotte, dodici ore dopo, all'ora del tuo volo, il vento l'ha già portata a Belgrado... rendo l'idea? Per te, quel giorno era più utile il sondaggio di Cagliari!

3. Profili verticali: ti servono essenzialmente per due cose. (a) Conoscere le inversioni e la stabilità a bassa quota (quanto deve scaldarsi l'aria per iniziare l'attività termica, quanto forte saranno le termiche, fino a che quota arriveranno...), e (b) valutare il rischio di temporali - più in dettaglio:

(a) La lettura dei sondaggi a bassa quota è spiegata in molti posti, e non credo utile ripeterlo qui - vedi l'ottimo libro di Plinio Rovesti: "Meteorologia per i piloti di volo a vela", ancor oggi insuperato, e vedi anche le spiegazioni in inglese su Internet nei link indicati più giù.

(b) per il pronostico dei temporali: prima, guarda quanta energia potenziale c'è "nella pancia" della curva dell'adiabatica umida, e poi guarda anche quanta umidità c'è da tre a seimila metri; oltre l'80 % sono guai, ma anche se l'umidità è bassa, può risalire dell'altra umidità dal basso portata dalle termiche, ripetutamente "arricchendo" così localmente gli strati più alti fino a che ce ne sia abbastanza per far partire un temporale; e poi, di nuovo, considera anche il

Sull'asse X viene indicata la temperatura, mentre sull'asse Y la quota. Oltre a questo, nel diagramma si riconoscono tre tipi di linee standard che non dipendono dall'esito del sondaggio:

- linee nere inclinate di 45° , dette adiabatiche secche. Mostrano la diminuzione della temperatura in una massa d'aria che sale senza condensazione dell'umidità contenuta;
- linee rosse dette adiabatiche sature. Mostrano la diminuzione della temperatura in una massa d'aria che sale mentre l'umidità contenuta si condensa progressivamente con rilascio del calore di condensazione;
- linee blu o linee di saturazione. I numeri associati ad esse indicano la quantità di acqua (in grammi) contenuta per ogni kg di aria. Mostrano a quale altezza una massa d'aria raggiunge lo stato di saturazione.

Nell'esempio della figura, A è la temperatura al suolo (di prima mattina, pari a 15°), mentre A1, A2 e A3 rappresentano le ipotesi di temperatura al suolo per le ore più calde; la linea ABCD è il risultato del sondaggio locale eseguito al mattino, di solito con un aereo a motore; Q è la temperatura di rugiada misurata con uno psicrometro (pari a $13,8^\circ$), mentre la linea blu tratteggiata indica l'andamento del *dew point* con la quota. Quando la temperatura al suolo raggiunge i 22° , le termiche possono finalmente svilupparsi perché l'adiabatica secca che ha origine in quel punto raggiunge il livello dell'inversione termica mattutina (B). Con 23° (A2), l'adiabatica secca interseca la linea di saturazione nel punto T2 alla quota di 1500 metri; da qui incomincia la condensazione dell'umidità con la formazione del cumulo C2. La salita continua secondo le leggi dell'adiabatica satura, ma la zona isoterma (o di debole inversione) indicata dal sondaggio nel tratto CD è sufficiente a fermarla. Con i dati rilevati abbiamo quindi potuto prevedere l'altezza della base del cumulo e la quota massima della vetta del cumulo. Se, però, la temperatura al suolo crescesse fino a 25° (A3), l'intersezione con la linea di saturazione avverrebbe nel punto T3 a 1700 m; da qui, la linea rossa dell'adiabatica satura "sfonderebbe" l'inversione CD creando le condizioni per una salita inarrestabile con lo sviluppo di nubi temporalesche (C3).

Esempio e grafico tratti da *Cross Country Soaring* di Helmut Reichmann, disponibili anche in versione italiana nel volume *Silenzio si vola*, edizioni Pei.

Aldo Cernezzì

vento. Se l'aria sopra l'inversione è secca, ed il vento più su si porta via l'aria umida portata su dalle termiche degli strati più bassi, non potrà esserci un'arricchimento locale, e, al massimo, i temporali si formeranno solo la sera.

Questo aspetto della previsione dei temporali in funzione del profilo verticale, dell'umidità, e del vento in quota funziona bene, e con relativamente poca esperienza puoi farti delle previsioni assai attendibili, sempre che tu possa stimare bene come sono e da dove vengono le masse d'aria portate dal vento che incontrerai nella tua zona di volo.

Per avere dei profili verticali in qualsiasi luogo sono oggi disponibili dei sondaggi "sintetici", cioè "calcolati" per quel luogo con un modello matematico a partire dai sondaggi reali effettuati nelle vicinanze, e da altri parametri meteo di quella massa d'aria.

Li puoi ottenere facilmente in:

<http://www.arl.noaa.gov/ready-bin/quickprof.pl>

Lì, nel primo riquadro, devi introdurre tre dati:

- le coordinate geografiche della tua zona
- l'ora desiderata del sondaggio

- il modello matematico ("Select forecast model"): scegli AVN 111 o AVN 191

cliccando poi su [Get sounding] per avere il profilo verticale.

Attenzione: il sondaggio "calcolato" ti dice poco o niente sull'inversione mattutina a bassa quota, la cui conoscenza è necessaria per prevedere l'inizio dell'attività termica.

Questo è tanto più vero quanto la tua zona è montagnosa, come all'Aquila, perché durante la notte le montagne fredde sono come le alette di un radiatore e cedono calore per radiazione infrarossa lunga emessa nello spazio; l'aria che le lambisce si raffredda (= più pesante) e si raccoglie nel fondovalle, ma la sua quantità (e quindi lo spessore dell'inversione) dipende da molti fattori locali non disponibili per il calcolo matematico del profilo verticale.

Buone spiegazioni (in inglese) sui sondaggi verticali (anche a mezzo di satelliti) si trovano in:

<http://orbitnet.nesdis.noaa.gov/goes/soundings/skew/html/skewinf.html>

http://weather.unisys.com/upper_air/skew/details.html



Riccardo Di Bartolomeo ci segnala il sito del dipartimento di fisica dell'atmosfera diretto dal prof. Guido Visconti il cui indirizzo è:

http://atmoweb.pstabruzzo.it/perl_bin/meteo/fcst_query.pl/query

Inserendo nei menù a tendina le informazioni che si desidera conoscere, il modello proietta dei grafici molto interessanti, soprattutto perché si possono visualizzare le informazioni alle varie quote indicate in hPa in tutte le ore del giorno e della notte con una previsione anche di tre giorni.

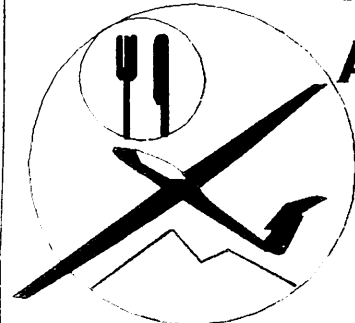
Il vento è espresso in vettori che indicano la velocità e l'orientamento su una griglia di varie dimensioni fino a 3x3 km. È possibile visualizzare la copertura nuvolosa, le velocità verticali, le temperature e l'umidità. Ci sono molti altri parametri che si possono selezionare e visualizzare ma... sinceramente non li capisco.

Ricordo che si tratta di un modello matematico che comunque acquisisce dati dai vari laboratori del dipartimento di fisica dell'atmosfera de L'Aquila.

Uno strumento "sodar" è ubicato proprio a qualche centinaio di metri dalla testata 18 del nostro AeC, un altro strumento "windprofiler", situato vicino ad Assergi, permette di vedere in 3D l'evoluzione ed i movimenti della massa d'aria in un cono di cinque chilometri di diametro fino ad una quota di tremila metri dallo strumento. Stiamo portando avanti un piccolo ma importante lavoro con il Prof. Visconti: si tratta di scaricare le tracce logger dei voli effettuati in Centro Italia, ed estrapolare i dati riguardanti le velocità verticali e la direzione e l'intensità del vento confrontandoli con i dati che il modello forniva in quel preciso istante su quel medesimo punto in modo da verificarne l'attendibilità ed eventualmente settarlo adeguatamente.

Ho potuto verificare quotidianamente l'attendibilità delle informazioni di massima e sono ottime, considerando che il modello non può essere attendibile sotto lo strato limite 1000 m, in cui esiste solo la conoscenza dei posti verificata con il fondoschiena attaccato ad un pezzo di plastica con le ali... aliante?

RISTORANTE



AL VOLO
A
VELA

SPECIALITA' TOSCANE
Chiuso LUNEDI e MARTEDI

Sconto del 10%
ai soci VOLOVELISTI
sui prezzi del menù

VARESE - via Lungolago, 45
☎ 0332 - 310170 - Fax 320487



La radiotelefonia per aeromobili
in lingua italiana spiegata
in un manuale completo
di audiocassetta
con gli esempi pratici.

...

**Adottato dalla scuola
di volo dell'A.C.A.O.**

...

Richiedetelo alla redazione

fax 031 3032 09
redazione@voloavela.it

Lire 25.000

La più completa
ed aggiornata rassegna
degli argomenti teorici
come guida
al conseguimento della

LICENZA DI PILOTA DI ALIANTE

Richiedetelo alla

Casa Editrice VEANT
Via G. Castelnuovo, 35 - Roma
Telefono 06.5599675

o presso il vostro Club

Lire 45.000





ALEXANDER SCHLEICHER

I PERCHÈ DI UN SUCCESSO MONDIALE...

Da oltre 65 anni, la Schleicher costruisce alianti che fissano gli standard competitivi.

Sono oltre 8600 gli alianti da noi costruiti, in legno e tela così come in Kevlar e carbonio, passando attraverso la vetroresina.

I nostri prodotti non solo vincono le massime competizioni internazionali, ma segnano le loro epoche: il K-6, l'ASW 20, l'ASH 25 sono gli esempi di una scelta costruttiva vincente.

Nessuno tra i nostri concorrenti può offrirvi una linea di produzione paragonabile alla nostra: dal biposto scuola per eccellenza, l'ASK 21, al dominatore della Classe Libera ASW 22, i motorizzati con motore Mid-West, per finire con il rivoluzionario ASW 27.

La conferma del riconoscimento tributato dal mercato al nostro sistema costruttivo è il valore del vostro usato Schleicher!

ASK 21:

biposto scuola, semi-acrobatico, 17 m, eff. 35

ASK 23:

il fratellino dell'ASK 21 monoposto per scuola e Classe Club, 15 m, eff. 34

ASW 28:

Classe Standard, superficie alare 10,5 mq, peso a vuoto 230 kg, peso massimo al decollo 525 kg, eff. massima 46

ASW 22 B/BL:

monoposto Classe Libera, quattro volte Campione del Mondo, 27 m, eff. 60, peso massimo al decollo 750 kg.

ASH 25:

biposto 26,5 m, eff. 58, peso massimo al decollo 750 kg.

ASH 25 M:

come sopra, ma con decollo autonomo e peso massimo 850 kg.

ASH 26 E:

monoposto 18 m a decollo autonomo, eff. oltre 50, disponibile anche senza motore

ASW 27:

monoposto Classe 15 Metri, eff. 48, peso massimo al decollo 500 kg.

Distributore per l'Italia:

AIR CLASSIC s r l

via Lucento, 126 - 10149 Torino

Tel. 011.290453 fax 011.2161555

Ferrara: tracciati logger in diretta

Giampietro
Magri

Si è voluto fare qualcosa di più al di là dell'organizzazione di quello che è diventato uno degli appuntamenti annuali più importanti dell'agonismo velovelistico. L'intento era quello di visualizzare in diretta i tracciati logger, permettendo al pubblico di seguire l'intero svolgimento della gara. Iniziativa interessante per promuovere il volo a vela in un modo nuovo, anche in previsione dei Mondiali a Rieti e poter mettere a disposizione del Comitato Organizzatore di quella manifestazione un sistema già collaudato.

Era stato fatto in Germania nel 2000, ma nonostante le ricerche non si era riusciti ad avere indicazioni sulle strumentazioni usate ed ogni altra utile informazione. A tal punto si imponeva il "fai da te", sviscerando problematiche tecniche e burocratiche.

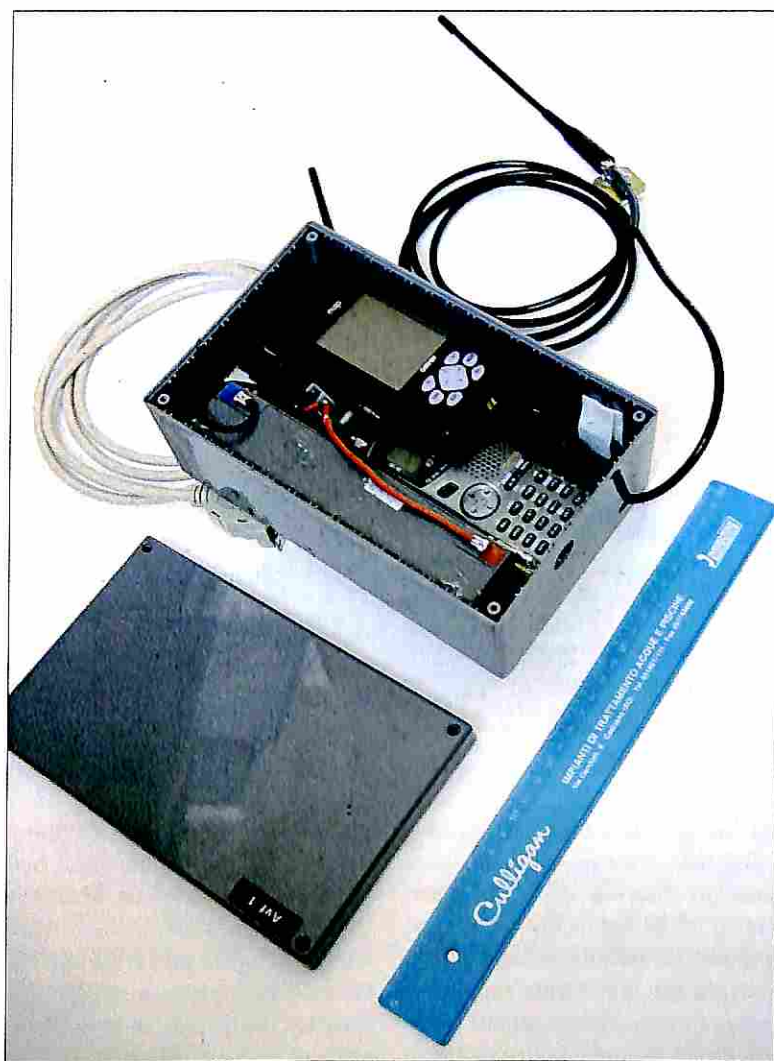
Rintracciati i tecnici di Parma, che avevano già fatto esperienze e dimostrazioni del loro FLY-TRACK, iniziativa quasi morta sul nascere data la miopia di chi invece doveva avere interesse, si è ripreso il progetto con l'entusiasmo che accompagna il nuovo ed il diverso. Sono stati immediatamente interessati gli enti centrali velovelistici al fine di reperire i necessari fondi, ma purtroppo, a parte l'interesse formale, non si è ottenuto nulla di tangibile.

Nel frattempo si è proseguito nella ricerca delle apparecchiature e nel chiarire le problematiche legislative, dove per problematiche legislative si intende incontrare il muro

del "tutto vietato perché nuovo", risoltosi poi felicemente in una soluzione temporanea e locale in tutta legalità. Trovati i fondi, cioè offerte in denaro e tempo da parte di soci appassionati, alla fine di Maggio si è dato inizio ai lavori. Sono state assemblate tre apparecchiature ed il primo notevole

risultato è stato quello di ricevere numerose adesioni da parte di piloti disposti ad accogliere a bordo un qualcosa di descritto solo verbalmente.

Si è configurato un kit costituito da un contenitore di plastica con un cavo di uscita e relativa antenna per l'apparecchiatura interna



Trofeo città di Ferrara 2001 - Classe Standard

Aeroporto di Ferrara 15,16,17,22,23,24 Giugno 2001

	concorrente	naz	Club	Aliante	Punti	25 Giugno		16 Giugno		22 Giugno		23 Giugno		24 Giugno		
						km	192.5	km	207.1	km	235.3	km	216.9	km	144.5	
1	Colombo Stefano	ITA	A.C.A.O. Varese	ASW 28	3011	3	630	16	373	2	886	1	750	5	372	820
2	Montemaggi Sandro	ITA	AeC.V.V.Mugello	Discus 2	2845	8	605	24	198	1	927	4	711	2	404	775
3	Fergnani Michele	ITA	AeC.V. Ferrarese	Discus	2829	15	588	12	386	6	849	6	638	6	368	770
4	Fraenza Paolo	ITA	A.C.A.O. Varese	ASW 28	2714	5	621	5	420	3	879	16	485	11	309	739
5	Bozzetti	ITA	AeC. Parma	LS 8	2701	13	592	11	387	4	866	11	559	13	297	736
6	Felicori Sergio	ITA	AeC.V. Ferrarese	LS 8	2627	14	590	10	392	13	601	5	669	4	375	715
7	Romano Roberto	ITA	A.C.A.O. Varese	ASW 28	2550	17	575	4	427	10	826	13	537	21	185	694
8	Allegrini Lorenzo	ITA	AeC.Prealpi Venete	LS 8	2447	2	637	5	420	17	412	7	633	8	345	666
9	Pinni Vittorio	ITA	AeC. Parma	Discus	2384	22	516	7	415	15	577	17	482	3	394	649
10	Pigni Aldo	ITA	A.V.A. Valbrembo	Discus 2	2381	16	579	20	248	11	789	18	474	15	291	648
11	Gnecchi Luigi	ITA	AeC.V.Lariano	LS 8	2289	9	599	8	404	18	382	9	599	12	305	623
12	Lastrico Edoardo	ITA	A.V.A. Valbrembo	Discus 2	2280	1	643	9	399	20	345	14	532	7	361	621
13	Bitozzi Andrea	ITA	AeC.Prealpi Venete	Discus	2223	18	554	18	370	16	425	10	578	14	296	605
14	Brigliadori Riccardo	ITA	AeC.V.Lariano	Discus 2	2185	7	608	1	434	26	0	3	721	1	422	595
15	Spreafico Gianni	ITA	AeC. Biella	LS 8	2119	4	623	14	374	21	297	15	500	10	325	577
16	Beozzi Antonio	ITA	AeC. Torino	LS 8	2077	21	531	21	244	8	838	19	464	24	0	566
17	Prodonutti Yuri	ITA	AeC. Arezzo	LS 7	2067	19	552	23	212	14	599	20	420	16	284	563
18	Molinari Manuele	ITA	AeC. Padova	LS 8	1960	20	551	26	93	19	348	7	633	9	335	534
19	Boscono Carlo	ITA	AeC. Biella	DG 300	1955	24	440	22	240	9	834	24	186	17	255	532
20	Camozzi Antonio	ITA	A.V.A. Valbrembo	DG 300	1814	25	334	25	192	12	746	22	309	19	233	494
21	Meriziola Stefano	ITA	AeC. Rieti	Discus 2	1589	6	615	27	73	5	857	25	44	24	0	433
22	Gollini Stefano	ITA	AeC.V. Ferrarese	LS 8	1531	26	258	1	434	7	839	26	0	24	0	417
23	Tardi' Renato	ITA	AeC. Torino	ASW 24	1513	10	597	17	372	26	0	12	544	24	0	412
24	Tura Filippo	ITA	AeC.V.V.Mugello	Discus	1456	12	594	3	428	23	258	26	0	22	176	397
25	Martignoni Fabio	ITA	A.C.A.O. Varese	Discus	1300	23	463	28	0	25	234	21	350	18	253	354
26	Tura Claudio	ITA	AeC.V.V.Mugello	ASW 24	1261	27	253	19	352	24	252	23	280	23	124	343
27	Pronzati Marco	ITA	AeC.V.Lariano	Discus	1211	29	13	28	0	22	267	2	744	20	187	330
28	Tarchini Edoardo	SWI	AeC. Fulvio Padova	LS 8	970	11	596	14	374	26	0	26	0	24	0	
29	Guazzoni Roberto	ITA	A.C.A.O. Varese	LS 8	497	28	113	13	384	26	0	26	0	24	0	135

Punti per la Graduatoria Nazionale

Statistiche

Prova	km	n. concorrenti				Totale km			Media Km conc	Puntamenti			Velocità max km/h		
		partiti	arrivati	f.c.	% f.c.	assegnati	percorsi	%		disponibile	D.F.	Assegn.	Effettiva	Ricalc.	
15/06	192.5	29	25	4	14	5583	5183	93	179	643	1.00	643	93.0	91.3	
16/06	207.1	28	0	28	100	5799	2852	49	102	434	1.00	434	0.0	0.0	
22/06	235.3	26	12	14	54	6118	4613	75	177	927	1.00	927	65.5	64.3	
23/06	216.9	25	21	4	16	5423	4981	92	199	750	1.00	750	93.1	91.4	
24/06	144.5	24	22	2	8	3468	3230	93	135	422	1.00	422	94.7	92.9	
Totali	996.3	132	80	52	39	26390	20859	79	158	3176		3176			
Prova del	descrizione temi assegnati							prova del	descrizione temi assegnati						
15/06	FE Piazza Ariostea-Vigarano-Reggio Emilia-Brescello-Coronella-FE							16/06	FE Ippodromo-Mirandola-Lonigo-Crespino-Coronella-Ferrara						
22/06	FE Chiesuol del Fosso-Vicenza-Carpi-Coronella-Ferrara							23/06	FE Piazza Ariostea-Suzzara-Montagnana-Portomaggiore-Ferrara						
24/06	Piazza Ariostea-Voghiera-Monselice-Castelmassa-Coronella-FE														

ed un cavo con antenna del GPS anch'esso interno, più una presa per la ricarica della batteria. Durante le trasmissioni non vi sono state perdite di segnale, la portata si è dimostrata eccellente potendo visualizzare alianti a circa 300 m di quota ad una distanza

di 70 km ed alianti fuori campo a circa 50 km, il tutto pertanto rassicura una buona ricezione anche a notevoli distanze. Il kit è stato ubicato nel vano posteriore dell'abitacolo con nessuna operazione a carico del pilota, se non riconsegnare l'apparecchiatura al rien-

tro per la ricarica della batteria ed il cambio di sigla da PC, qualora il giorno successivo l'apparecchiatura venga assegnata ad un altro concorrente.

Per quanto riguarda l'aspetto operativo, le icone a forma di pallini, identificanti gli alianti con tanto di

Trofeo città di Ferrara 2001 - Categoria PROMOZIONE

Aeroporto di Ferrara 15,16,17 / 22,23,24 Giugno 2001

	concorrente	Club	Aliante	Punti	15 Giugno		22 Giugno		23 Giugno		24 Giugno		*
					143.2	182.7	148.3	km 125					
1	Pasetti Giuseppe (*)	AeC. Parma	LS 8	1397	1	450	7	80	1	492	1	375	800
2	Dalla Rosa Vittorio (*)	AeC. Parma	DG 300	1379	4	369	2	272	2	451	2	287	790
3	Testa Claudio	A.V.A. Valbrembo	DG 300	1134	3	373	4	254	7	265	3	242	
4	Bampo Roberto	AeC. Belluno	ASW 19	967	2	392	1	279	6	296	8	0	
5	Cocchi Maurizio	AeC. Bologna	Ventus 2	885	8	0	5	236	4	435	4	214	
6	Toschi Pietro	AeC.V. Ferrarese	DG 300	874	5	279	6	176	8	223	6	196	
7	Salizzoni Paolo	AeC.V. Ferrarese	DG 800 15m	841	6	224	8	75	5	328	4	214	
8	Dall'Olio Adriano	AeC.Prealpi Venete	LS 6	821	8	0	3	262	3	436	7	123	
9	Devoto Giuseppe	AeC.V. Ferrarese	LS 1 F	9	7	9	9	0	9	0	8	0	

* Promossi alla Categoria Nazionale

Statistiche

Prova del	km percorso	n. concorrenti				Totale km				Media Km.conc	punteggio			velocità max km/h	
		partiti	arrivati	f.c.	% f.c.	assegnati	percorsi	%	disponibile		D.F.	assegn.	effettiva	Ricalc.*	
15/06	143.2	7	5	2	29	1002	801	80	114	450	1.00	450	95.2	88.2	
22/06	182.7	8	0	8	100	1462	642	44	80	297	0.94	279	0.0	0.0	
23/06	148.3	8	5	3	38	1186	1025	86	128	492	1.00	492	71.2	65.9	
24/06	125.0	7	6	1	14	875	767	88	110	375	1.00	375	88.5	81.9	
Totali	599.2	30	16	14	47	4525	3234	71	108	1614		1596			
Prova del	descrizione temi assegnati				prova del	descrizione temi assegnati									
15/06	FE Club House-Voghiera-Bondeno-Carpi-Coronella-Ferrara				22/06	FE Quadrifoglio Aut.-Teolo-Mirandola-Coronella-Ferrara									
23/06	FE Quadrifoglio-Mirandola-Rovigo-Copparo-Aguscello-Ferrara				24/06	Ciesuol del Fosso-Voghiera-Rovigo-Castelmassa-Coronella-FE									

Trofeo città di Ferrara 2001 - Biposti in Pianura

Aeroporto di Ferrara 15,16,17,22,23,24 Giugno 2001

	concorrente	Club	Aliante	Punti	15 Giugno		22 Giugno		23 Giugno		24 Giugno		*
					143.2	182.7	148.3	km 125					
1	Bonfatti - Baraldini	AeC.V. Ferrarese	Twin Acro	1399	1	466	1	100	1	492	4	341	400
2	Crespi - Bulling	A.C.A.O. Varese	Janus 18m	1197	4	328	5	59	2	437	2	373	342
3	Gioppo Gaetano Miazzon Stefano	AeC.Prealpi Venete	Janus C 20m	1152	2	426	2	96	6	255	1	375	329
4	Carlini - Sitta	AeC.V. Ferrarese	Janus 18m	1068	3	384	7	48	5	270	3	366	
5	Amati - Ramazzina	AeC.V. Ferrarese	Twin Acro	925	6	312	6	53	4	293	5	267	
6	Acquaderni Andrea Acquaderni Pietro	AeC.V. Ferrarese	Janus C 20m	651	5	313	3	93	7	245	7	0	
7	Calzoni - Cavallari	AeC.Prealpi Venete	Twin Astir retr.	547	7	0	4	83	3	299	6	165	156

* Punti per la Graduatoria Nazionale

Statistiche

Prova del	km percorso	n. concorrenti				Totale km				Media Km.conc	punteggio			velocità max km/h	
		partiti	arrivati	f.c.	% f.c.	assegnati	percorsi	%	disponibile		D.F.	assegn.	effettiva	Ricalc.*	
15/06	143.2	6	6	0	0	859	793	92	132	466	1.00	466	76.7	71.0	
22/06	182.7	7	0	7	100	1279	514	40	73	232	0.43	100	0.0	0.0	
23/06	148.3	7	2	5	71	1038	787	76	112	492	1.00	492	57.0	55.8	
24/06	125.0	6	5	1	17	750	705	94	118	375	1.00	375	80.5	71.4	
Totali	599.2	26	13	13	50	3926	2800	71	108	1565		1433			
Prova del	descrizione temi assegnati				prova del	descrizione temi assegnati									
15/06	FE Club House-Voghiera-Bondeno-Carpi-Coronella-Ferrara				22/06	FE Quadrifoglio Aut.-Teolo-Mirandola-Coronella-Ferrara									
23/06	FE Quadrifoglio-Mirandola-Rovigo-Copparo-Aguscello-Ferrara				24/06	Ciesuol del Fosso-Voghiera-Rovigo-Castelmassa-Coronella-FE									

Trofeo città di Ferrara 2001 - Classe 15metri e Libera

Aeroporto di Ferrara 15,16,17,22,23,24 Giugno 2001

	concorrente	naz	Club	Aliante	Punti	15 Giugno		16 Giugno		22 Giugno		23 Giugno		24 Giugno		.
						km 211.43	km 239.9	km 274.4	km 264	km 162.7						
1	Bertoncini Luigi	ITA	AeC.V.Lariano	Ventus 2	3470	5	660	2	440	1	1000	4	914	9	456	820
2	Monti Lorenzo + 1	ITA	A.C.A.O. Varese	Duo Discus	3141	7	636	17	102	2	998	3	917	4	488	742
3	Squarciafico Vittorio	ITA	AeC. Fulvio Padova	Ventus 2	3046	1	755	3	423	9	556	7	827	6	485	720
4	Cuccoli Cristian	ITA	AeC.V. Ferrarese	LS 6	3045	3	702	1	446	4	638	10	771	4	488	720
5	Secomandi Maurizio	ITA	A.C.A.O. Varese	Ventus 2	2939	5	660	11	207	8	566	1	1000	3	506	695
6	Pozzi Alberto	ITA	AeC.V.Lariano	Ventus	2921	8	628	4	317	4	638	5	895	10	443	690
7	Zanon Ettore	ITA	AeC.Prealpi Venete	Ventus 2	2871	2	747	15	134	11	501	2	925	1	564	678
8	Dal Grande Giuseppe	ITA	AeC.Prealpi Venete	Ventus 2	2661	4	677	5	310	12	494	8	802	13	378	629
9	Fusco Adriano	ITA	AeC.V. Ferrarese	LS 6	2320	9	582	19	60	14	415	9	785	7	478	548
10	Brunazzo Mauro	ITA	A.C.A.O. Varese	DG 800 15m	2112	19	75	14	168	7	582	6	882	11	405	499
11	De Franceschi Angelo	ITA	AeC.Prealpi Venete	Ventus/17.6	2038	10	563	8	269	3	639	17	205	14	362	482
12	Longo Flavio	ITA	AeC. Fulvio Padova	LS 3	2014	16	469	6	289	6	604	12	610	17	42	476
13	Bardelli Fausto	ITA	AeC.V. Ferrarese	Ventus/17.6	2000	17	358	10	230	10	541	14	549	15	322	473
14	Bellorio Renato	ITA	AeC.Prealpi Venete	Ventus/17.6	1927	18	305	16	132	13	429	13	602	8	459	455
15	Monti Romeo	ITA	AeC.V.V.Mugello	LS 6/18m	1916	14	498	18	84	18	289	11	651	12	394	453
16	Gacobbe Dino	ITA	AeC. Fulvio Padova	Ventus	1838	11	542	7	271	17	336	16	378	16	311	434
17	Casetti Davide Franza Luigi	ITA	AeC.V.Lariano	ASH 25	1595	13	531	13	195	16	358	18	0	2	511	377
18	Lojacono Umberto	ITA	AeC. Torino	ASW 20	1526	15	475	12	196	14	415	15	440	18	0	361
19	Pasin Vittorio	ITA	AeC.Prealpi Venete	Ventus 2	811	11	542	8	269	19	0	18	0	18	0	192

Punti per la Graduatoria Nazionale

Statistiche

Prova Del	km percorso	n. concorrenti				Totale km			Media Km conc	Punteggio			Velocità max km/h		
		partiti	arrivati	f.c.	% f.c.	assegnati	percorsi	%		disponibile	D.F.	Assegn.	Effettiva	Ricalc.	
15/06	211.4	19	18	1	5	4017	3663	91	193	755	1.00	755	93.4	88.5	
16/06	239.9	19	0	19	100	4558	1786	39	94	627	0.71	446	0.0	0.0	
22/06	274.4	18	2	16	89	4939	2900	59	161	1000	1.00	1000	67.7	64.2	
23/06	264.0	17	14	3	18	4488	4119	92	242	1000	1.00	1000	84.7	80.2	
24/06	162.7	17	16	1	6	2766	2490	90	146	564	1.00	564	89.4	82.0	
Totali	1152.4	90	50	40	44	20768	14959	72	166	3946		3765			
Prova del	descrizione temi assegnati							prova del	descrizione temi assegnati						
15/06	FE Ippodromo-Vigarano-Reggio Emilia-Casalmaggiore-Coronella-Ferrara							16/06	Chiesol del Fosso-Carpi-Vicenza-Coronella-Ferrara						
22/06	FE Piazza Ariosteia-Vicenza-Reggio Emilia-Coronella-Ferrara							23/06	Ciesuol del Fosso-Carpi-Lonigo-Lavezzola-Ferrara						
24/06	Ferrara-Voghiera-Monselice-Ostiglia-Coronella-Ferrara														

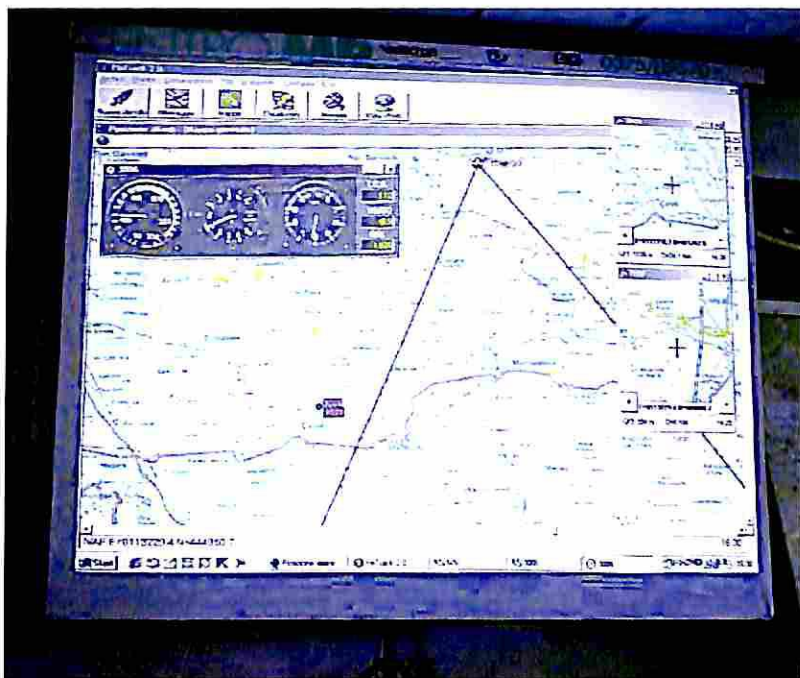
visualizzazione della quota e degli altri parametri di volo, comparivano su uno schermo di circa 3 x 2 metri sul quale era rappresentata una mappa geografica ed il tracciato del tema di gara. L'aggiornamento dei dati avveniva ogni 20 secondi. Nel caso che dieci aliante vengano muniti di apparecchiatura, tale può essere il corretto numero di apparecchiature per rendere interessante una grossa competizione, la visualizzazione delle tracce indurrebbe a confusione a causa del loro inevitabile sovrapporsi, si ritiene che siano migliori le icone, mentre le tracce

single possono essere visualizzate in seguito richiamandole dalla memoria.

L'altro aspetto molto interessante, forse il più importante ai fini del rispetto della correttezza sportiva, qualora vi fosse l'intenzione di fornire informazioni ai piloti in volo (cosa totalmente vietata), è stabilire quando far vedere i dati ed a tal proposito si riporta un esempio esplicativo, basato su quanto si è verificato a Ferrara.

L'ultimo giorno le apparecchiature erano montate sui biposto e la trasmissione era in diretta (per

nostra scelta, avendo tuttavia la possibilità di differirla del tempo che vogliamo). È stato dapprima incomprendibile e poi chiarissimo quello cui stavamo assistendo. Un aliante passa il primo pilone e gli altri due termicano a pochi chilometri da quello ed infine, fatta quota lo passano e si mettono rigorosamente in rotta verso il secondo. Il primo aliante lo si vede andare diritto a Nord assumendo subito un fuori rotta di oltre 10 km; poiché era stato dato il tema alternato il primo pensiero fu che non avesse aggiornato il tema sul logger. Ad un certo punto



si vede l'aliante ritornare sulla corretta rotta e poi vincere la prova. Era semplicemente andato per cumuli. Morale: se questa informazione fosse stata nota agli altri due le cose sarebbero sicuramente cambiate, invece si impantano lungo la rotta.

Sarà quindi interessante individuare di quanto differire la trasmissione, anche se la diretta ha un fascino tutto suo particolare.

Siamo pronti ad offrire il nostro servizio a chi lo richiedesse, eravamo pronti ad andare alla CIM, sollecitati anche da qualcuno interessato, poi, a fronte di un completo disinteresse dell'organizzazione motivato da un non si sa cosa, non si è fatto nulla rimandando il tutto ai premondiali del 2002. Peccato, in cuor nostro tuttavia ci adopereremo per essere presenti a tutte le gare del 2002.

Per ultimo aggiungiamo che siamo in contatto con il Ministero della Comunicazioni per tentare di normalizzare tale tipo di trasmissioni sul territorio nazionale, pare che la materia sia molto nebulosa e che l'unica cosa chiara è che l'aliante è un oggetto misterioso. Speriamo di risolvere qualcosa.

A partire dalla prima gara del 2002 diamo la possibilità ai vari Club organizzatori di visualizzare i tracciati logger di cinque aliante in volo. Poiché Fly-Track non è in vendita, è stato stilato un listino prezzi con le tariffe giornaliere di noleggio a copertura degli inevitabili costi. Le tariffe prevedono un servizio chiavi in mano con nostro personale tecnico, attrezzature e quant'altro necessario. Viene solo richiesta una presa di corrente, un paletto dove fissare un'antenna ed un locale ove piazzare lo schermo.

Fly-Track 2 rappresenta un anello della continua evoluzione del volo a vela, sempre più strettamente tecnico.

All'estero ci stanno lavorando sopra, vogliamo perdere l'occasione di essere fra i primi se non i primi?

VIII COPPA CITTÀ DI FERRARA

- Partecipazione record, 72 iscritti e 64 partenti.
- Negli ultimi anni gara con maggior numero di concorrenti italiani, sicuramente superiore a quello della CIM.
- 5 prove valide su 6. Nella Promozione sono stati promossi 2 piloti, nonostante il coefficiente sia ritornato all'85%.
- Categoria "biposto" con 7 partecipanti contro i 5 dello scorso anno. Sembrava che si potesse arrivare a 9, poi due equipaggi hanno avuto problemi di lavoro. Unica gara italiana di "biposto" in quanto a Rieti è il terzo anno che il Campionato Biposto va deserto. Confidiamo in una ancor più nutrita partecipazione il prossimo anno.
- Non si è registrato alcun incidente e nemmeno danni lievi agli aliante, anche se in una prova si sono avuti ben 44 fuori campo. La pianura offre sicurezza, unitamente all'ordinato traffico a terra ed in volo.
- In 3 prove si sono avuti a disposizione 5 aerei da traino, nelle altre solo 4. I tempi dei decolli sono stati rispettivamente di 75 e 90 minuti, tempi accettabilissimi.

C'È DI PIÙ?

La tecnologia
d'avanguardia
Ora omologato in Italia
anche a singolo asse

C

O

B

R

A

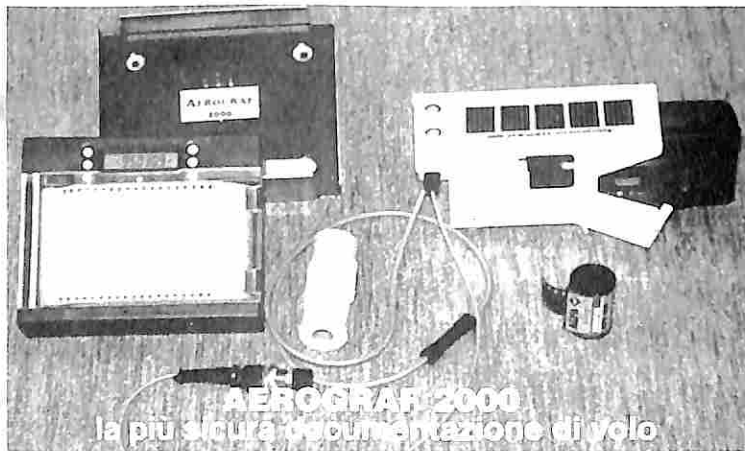
COBRA

Una ricca gamma di accessori
per ogni esigenza



"NETTA-MOSKERINI" MOTORIZZATO

- veloce:** - 1 minuto per pulizia semiali
- affidabile:** - fino a 140 Km/h
- di basso consumo:** - oltre 100 pulizie (6,5 A/h batt.)



AEROGRAF 2000
la più sicura e completa attrezzatura di volo

- barografo:** - 6.000/12.000 m
- 150 ore di registrazione
- macchina fotografica:** - alimentazione da pannello solare
- indicazione orario/data
- sensore motore:** - kit per motoalianti di serie

ILEC SN10 IL COMPUTER CAMPIONE D'ITALIA

LA NUOVA GENERAZIONE DI COMPUTER COMPLETI,
MA SEMPLICI E AFFIDABILI, AD UN PREZZO ECCEZIONALE



ALIMAN s.r.l. - Via Isonzo - Aeroporto - I-22040 Alzate Brianza (CO)
Tel/Fax 031619400 - Cell. 0347 2212784 - e-mail: aliman@tin.it

Autogoverno per il Volo a Vela di domani

Igino M. Coggi

Due le strade che si aprono davanti a noi: una sola è quella che porta alla salvezza

In seguito agli avvenimenti dell'11 settembre dovremmo attenderci serie limitazioni alla nostra libertà. Giova ricordare quanto scritto dal presidente della Soaring Society of America subito dopo i tragici attentati di New York e di Washington: ci fa orrore che dei velivoli siano stati utilizzati per un atto simile, ma non toglieteci la libertà di volare. In Italia il nucleo politico-militare della presidenza del Consiglio dei ministri (la cosiddetta "unità di crisi"), dopo quello per il trasporto aereo, ha attivato il gruppo di lavoro sulle misure di "security" dell'aviazione generale. Nello stesso tempo, in Italia, l'aviazione civile, con l'istituzione della figura del "super ispettore" del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e di una apposita commissione di riforma, si sta avviando ad una nuova ristrutturazione che potrebbe portare ad un'Authority unica del settore. Analogamente in Europa si sta marciando verso il "cielo unico" e verso la "Agency" unica dell'aviazione civile.

Su questo sfondo, per molti versi preoccupante, si proietta il microcosmo del nostro volo a vela che, oggi, sta scontando: 1) (ed è colpa nostra) il fatto di essersi sempre isolato dalla realtà più vasta dell'aviazione civile della quale è pur sempre una componente col risultato di lasciare ad altri il compito di legiferare e regolamentare sulle nostre teste;

2) la situazione di oggettiva "debolezza" che l'AeCI sta vivendo nel confronto con i poteri decisionali della Nazione. A questo punto va detto chiaramente che l'AeCI, indipendentemente da lo guida, sta dimostrando:

1) l'anzianità di una struttura che non è più in grado di avere quella flessibilità necessaria a fronteggiare il rapido evolversi di un'aviazione civile, nazionale e internazionale, che muta continuamente, e che, pertanto, necessita in tempi rapidi di una radicale trasformazione verso un'organizzazione di tipo privatistico, agile, snella e di basso costo.

2) il crescente distacco che i soggetti e i poteri decisionali nazionali stanno manifestando nei confronti dell'AeCI che sempre meno viene direttamente interpellato quando si tratta di decidere in materia di aviazione sportiva. Il presidente-commissario dell'AeCI, in una recente intervista ad Air Press, ha espresso il suo "disappunto" per l'esclusione dell'Ente dal gruppo istituzionale di Palazzo Chigi sulla sicurezza antiterrorismo nell'aviazione generale. Se questo è indubbiamente grave, ciò è anche emblematico della poca attenzione che l'AeCI sembra godere ai livelli decisionali della Nazione.

Tutto questo non può che riverbersarsi negativamente sul volo a vela italiano che, oggi più che mai, deve decidersi a procedere in maniera sempre più autonoma contando sempre più sulle proprie forze anche perché, stante la situazione

nazionale e quella internazionale, i tempi dei "grandi elemosinieri" sono finiti. Anche se in questo momento siamo attratti da varie problematiche (tipo Mondiali 2003, situazione Aero Club Centrale Volo a Vela e via dicendo), ciò non deve distoglierci dal guardare al futuro.

Il futuro non può che essere l'autogoverno del volo a vela. In altri termini dobbiamo essere noi volovelisti ad avere il coraggio governarci senza più demandare totalmente ad altri la risoluzione totale delle nostre istanze. Questo in piena democrazia e superando conflitti interni che servono solo ad indebolirci senza costruito alcuno. Fra l'altro dobbiamo tener presente che, ora come ora, è indispensabile non perdere le competenze che molti di noi, anche se hanno commesso qualche errore come è nella natura umana, hanno acquisito e che sono ancora utilissime per la nuova strada che il volo a vela italiano deve decisamente imboccare.

Autogoverno. Il solo autogoverno possibile - autogoverno non significa ovviamente "rompere" con chicchessia - è quello attraverso una Federazione forte, rappresentativa della totalità dei volovelisti, in grado di farsi riconoscere ufficialmente anche agli alti livelli istituzionali della Nazione come interlocutore esperto e privilegiato ogni qualvolta si affrontano temi di interesse diretto della nostra attività. La FIVV questo riconoscimento lo ha già avuto e lo sta avendo: l'ENAC l'ha riconosciuta come interlocutore per l'avvio di un procedimento di cambi normativi all'interno della modifica del DPR 566, e analoghi riconoscimenti stanno arrivando da altre istituzioni di primo piano a livello nazionale. Non possiamo attenderci risultati domattina, sia ben chiaro, ma il seme è stato gettato.

Obiettivi. La FIVV è fondamentale, ma occorre che il volo a vela italiano, che nella FIVV deve vedere la sua espressione corale e con la quale deve collaborare, si dia delle strategie, definendo quali obiettivi sono da considerare prioritari e i metodi per conseguirli, fissandosi delle linee guida ben precise lungo le quali marciare: nel breve, nel medio e nel lungo termine. Cercando, nello stesso tempo, e al suo interno quelle figure che possano costituire i veri quadri dirigenti - a livello sia politico-gestionale che operativo - del volo a vela di domani.

Come già detto prima l'epoca del "grande elemosiniere" e dei "grandi mecenati" è finita. Occorre ora lavorare tutti insieme, allo scoperto, senza avere paura di affrontare qualsiasi tipo di problema. Non è un compito facile, ma dobbiamo affrontarlo. Davanti a noi abbiamo due vie. Una è tortuosa, disagiata e in salita. Ma è la via che porta alla salvezza. L'altra è una via larga, tranquilla e in piano. Ma è quella che porta alla perdizione.



CAMBRIDGE computers di volo 1999

Il migliore continua a migliorare!

Videata per il volo di trasferimento

ON - OFF + Audio

Media degli ultimi 30 sec. Di massa d'aria „netto“

Indicatore Sollfahrt-
diminuire la velocità

Calcolo del vento automatico



Media di salita o di discesa

Distanza dal punto

Altimetro con
precisione di 2m

Intensità del vento in
modalità automatica

CAMBRIDGE HA RAGGIUNTO I TRAGUARDI PREFISSATI PER IL 1999

°Il sistema di volo più avanzato a livello mondiale è stato migliorato ancora:

°In aggiunta alla componente del vento, a stato introdotto il rilevamento automatico della direzione e della forza del vento (vento vettoriale)

°Calcolo dell' angolo di planata intorno all' ultimo punto di virata fino all' arrivo. Tante altre informazioni.

°Collegamento di un PALM - NAV ad un logger 12 canali che indica su un schermo grafico la rotta di volo, i punti di virata e le zone proibite in contemporanea con il tema di gara. Il primo „strumento“ di volo che può venire utilizzato giornalmente !

°Commando sulla cloche sia per il calcolatore che per il GPS.

°Come sempre: L'aggiornamento è disponibile su tutti i sistemi S-ed L-NAV

by TEKK, the flight company

Vendita, manutenzione, installazione:

TEKK , Klaus e Ursula Keim

Würmhalde 1

71134 AIDLINGEN

Tel-(0)7034-6523-13; Fax-14;

Car 0172-6110393- kkeim@T-online.de

Infos: www.t-online/home/kkeim und

www.cambridge-aero.com

La trappola di una bella giornata

Attilio
Pronzati

Una forte inversione termica può rappresentare un pericolo

Durante la CIM, la perdita di un pilota, amico e collega ci ha rattristato e addolorato. La visione del suo bianco aliante, schiantato appena sotto la cresta del Gorzano, rimarrà impressa nella nostra memoria così come il dolore dei suoi familiari.

Ci si è domandati: perché? Cosa è avvenuto? Quale la causa o le cause che hanno creato l'incidente? È un nostro preciso dovere ora, in suo ricordo, fare qualche considerazione e, se ci riusciamo, trarre da questo avvenimento, pagato ad un così caro prezzo, qualche possibile insegnamento per tutti noi.

È un tentativo che si basa su ipotesi e supposizioni ma, sia pure a questa condizione, dobbiamo sforzarci di ricordare e di analizzare i fatti ed ognuno di noi può portare il contributo d'informazioni e di esperienze conosciute.

In quella giornata, alla conclusione dell'esposizione della situazione meteo, Alvaro De Orleans che traduceva le parole di Trimmel e che fra l'altro evidenziavano un'inversione termica relativamente importante, volle fare una sua personale osservazione che era in termini pratici un "warning".

"Attenzione, disse... il volo a vela ha perso negli anni numerosi piloti, alcuni di loro assolutamente al di fuori di ogni dubbio circa le loro capacità di pilotaggio. In questi incidenti è stato notato un comune denominatore. Incidenti successi durante di voli di montagna in situazioni meteo caratterizzate dalla presenza di una marcata inversione termica al livello delle creste delle montagne.

Si è ipotizzato un fenomeno che potrebbe aver colto di sorpresa i piloti e che potrebbe essere se non la causa diretta un elemento importante degli incidenti. In giornate nelle quali esiste instabilità termica negli strati d'aria al di sotto dell'inversione, lungo costoni molto assolti, può verificarsi che l'aria localmente surriscaldata e di relativamente importanti volumi (quindi di una certa massa) si stacchi dal costone con velocità verticale relativamente più importante di altre ascendenze e vada ad "urtare" lo strato d'aria stabile. Questo fenomeno, per sua natura "pulsante", andrebbe a scontrarsi con lo strato d'aria stabile con una forza che somma due energie:

- quella determinata dall'adiabatica secca e,
- quella dinamica determinata dalla velocità della massa d'aria.

Succederebbe allora che il "coperchio" creato dallo strato d'aria stabile - che si adagia sullo strato instabile - ceda "elasticamente" sotto la spinta del volume d'aria ascendente alimentato dalle due energie e fino al loro totale esaurimento creando, nello spessore dello strato di inversione, una cupola nella quale si raccoglie temporaneamente la massa d'aria in salita. Quando questa massa esaurisce la sua forza ascendente, come farebbe un materasso elastico, lo strato d'aria stabile reagisce, restituendo l'energia in senso inverso a quello che precedentemente lo aveva deformato spingendo violentemente verso il basso, forse in un camino di sezione inferiore, la stessa massa d'aria che poco prima era salita. Lo strato d'aria stabile potrebbe anche essere "sfondato": il fenomeno avrebbe allora un meccanismo un poco diverso ma simili le conseguenze.

È UN'IPOTESI CHE HA SENSO

Personalmente la ritengo possibile e corretta ed ho riscontrati nella mia esperienza. Fenomeni di forte turbolenza quasi improvvisi lungo o appena sopra costoni assolti a volte senza una spiegabile ragione ne ho vissuti più d'uno. Se questi fenomeni avvengono in momenti dove l'attenzione del pilota è concentrata verso altri aspetti del volo, si possono creare situazioni dove la somma di anche modeste disattenzioni -se prese singolarmente- può portare a situazioni critiche irreparabili.

Un mio vecchio amico pilota di montagna ed istruttore m'insegnò fondamentali istruzioni di volo da tenere sempre ed assolutamente presenti: attenzione al filo di lana e all'orizzonte, per mettersi in virata o per una correzione dell'assetto orizzontale conseguente ad un'improvvisa turbolenza, prima il piede poi la barra! Una virata in "scivolata" non porta mai a situazioni pericolose mentre una in derapata può portare a situazioni molto, molto pericolose.

La T&A - Testa & Associati

è una società di consulenza

*specializzata in operazioni di finanza straordinaria:
acquisizioni, dismissioni, ristrutturazioni finanziarie,
joint - venture, quotazioni in Borsa.*

I professionisti di T&A

*provengono da esperienze maturate
in primarie istituzioni sia italiane che internazionali.*

*Ogni singolo progetto è seguito direttamente
dagli Amministratori:*

Claudio Testa, Silvia Cossa, Giulio Carmignato

**Ristrutturazione e/o
rifiinanziamento del debito.**

Nei casi di performance finanziarie inadeguate o strutture di capitale inappropriate, strutturiamo l'assetto finanziario ottimale, eventualmente negoziando con il sistema bancario e finanziario. T&A si affianca inoltre ai propri clienti nel monitoraggio successivo.

il manifesto

sambonet

Ha ristrutturato il proprio debito bancario. Questa operazione è stata pianificata e negoziata da

T&A
TESTA & ASSOCIATI



Cessioni o acquisizioni di società.

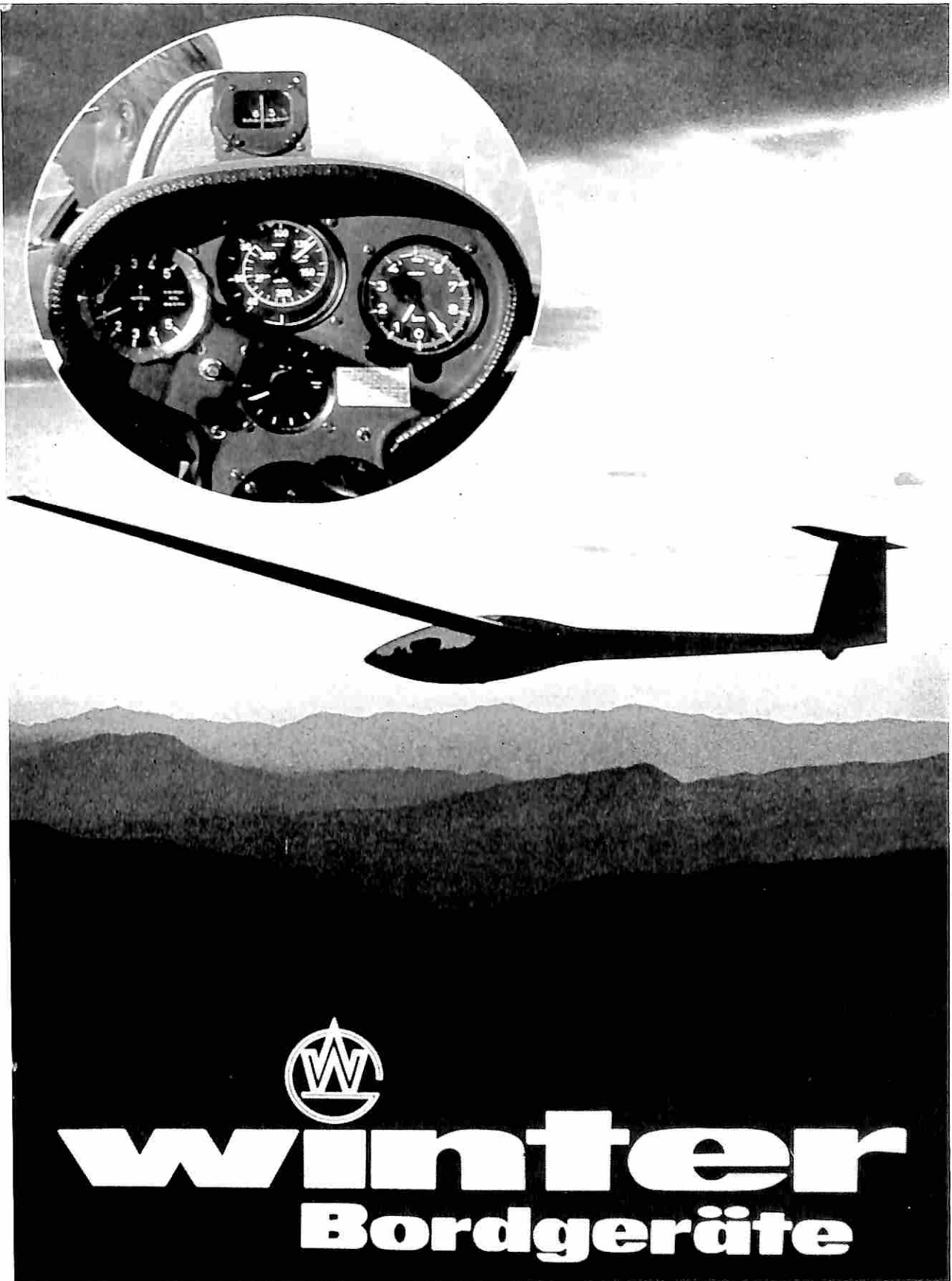
Assistiamo i nostri clienti dallo sviluppo della strategia alle negoziazioni finali. Sulla base di accurate analisi delle società e dei mercati di riferimento, ricerchiamo acquirenti e venditori, effettuiamo valutazioni aziendali e conduciamo le negoziazioni. T&A assiste inoltre nel processo di due diligence e nell'impostazione della contrattualistica.

Strutturazione di sistemi di controllo finanziario e di pianificazione finanziaria.

Svolgiamo attività di consulenza finalizzata all'ottimizzazione dell'utilizzo degli strumenti di finanza ordinaria e dei flussi di cassa generati internamente. Assistiamo i nostri clienti nella pianificazione finanziaria a medio / lungo termine.

Quotazione in Borsa.

T&A assiste i propri clienti nella verifica di fattibilità e convenienza della quotazione, nella valutazione, nella strutturazione dell'operazione, nella negoziazione e nel coordinamento con i global coordinator.



GLASFASER ITALIANA spa

VALBREMBO (BG) Tel. 035/528011 - Fax 035/528310

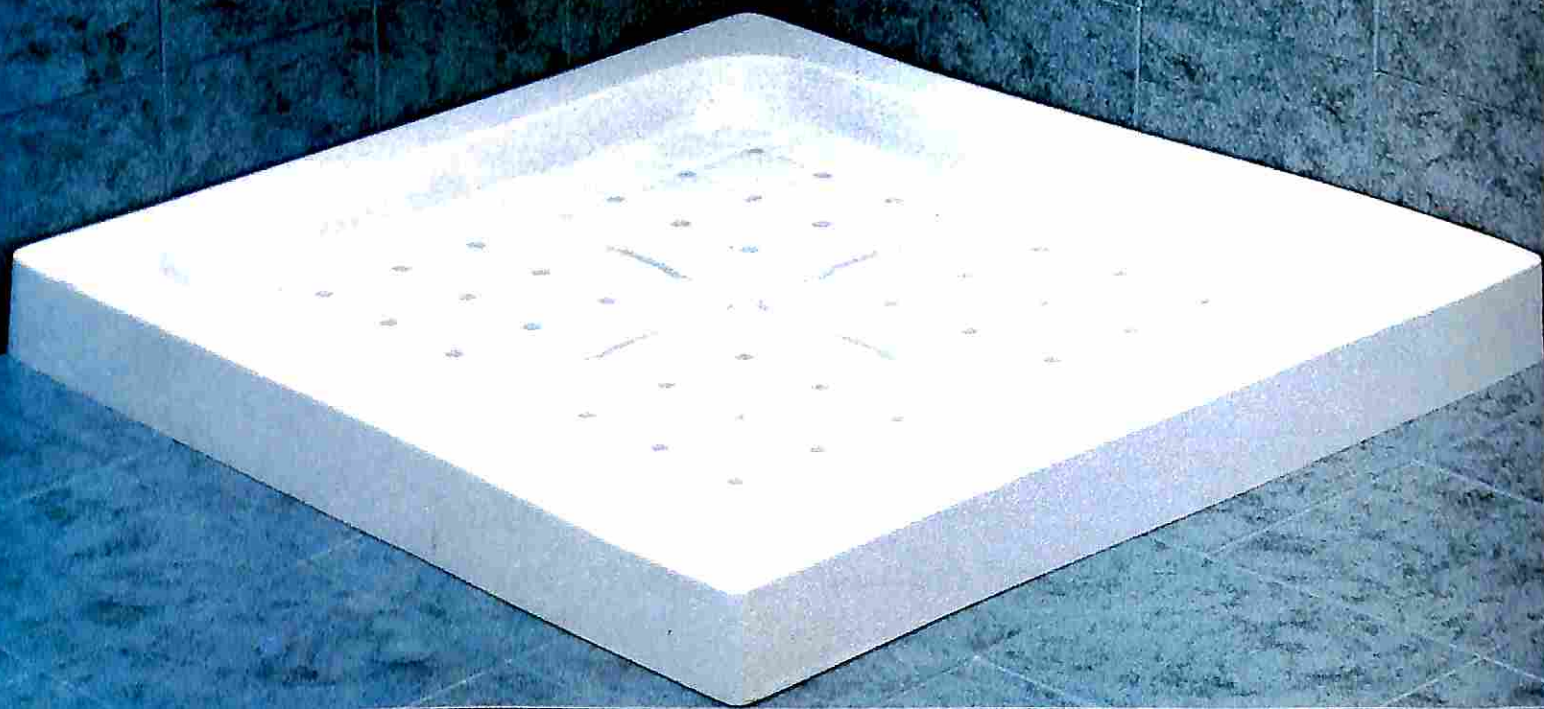
**Accessori
da doccia**

**Duschkabinen
zubehör**

**Shower
Accessories**

**Accessoires
pour la cabine
de douche**

PLASTICA
ilma linea bagno



Skipilots

Dario
Da Zanche

Dopo il successo degli scorsi anni, nel week-end del 15-17 Marzo 2002 si svolgerà il 3° Campionato Italiano di Sci - Piloti di Aviazione. Si tratta di una manifestazione unica nel suo genere a livello mondiale, ideata da Dario Da Zanche, pilota e maestro di sci.

Gli atleti si misureranno in una prova di slalom gigante in manche unica, aperta a tutti i piloti di aviazione civile, militare e sporti-

va, aeromodellisti e piloti virtuali insieme a familiari, e simpatizzanti: per questi ultimi verrà stilata una classifica a parte. Anche chi non si cimenterà sugli sci avrà occasione di divertirsi in una grande festa sulla neve per tutti gli appassionati del volo.

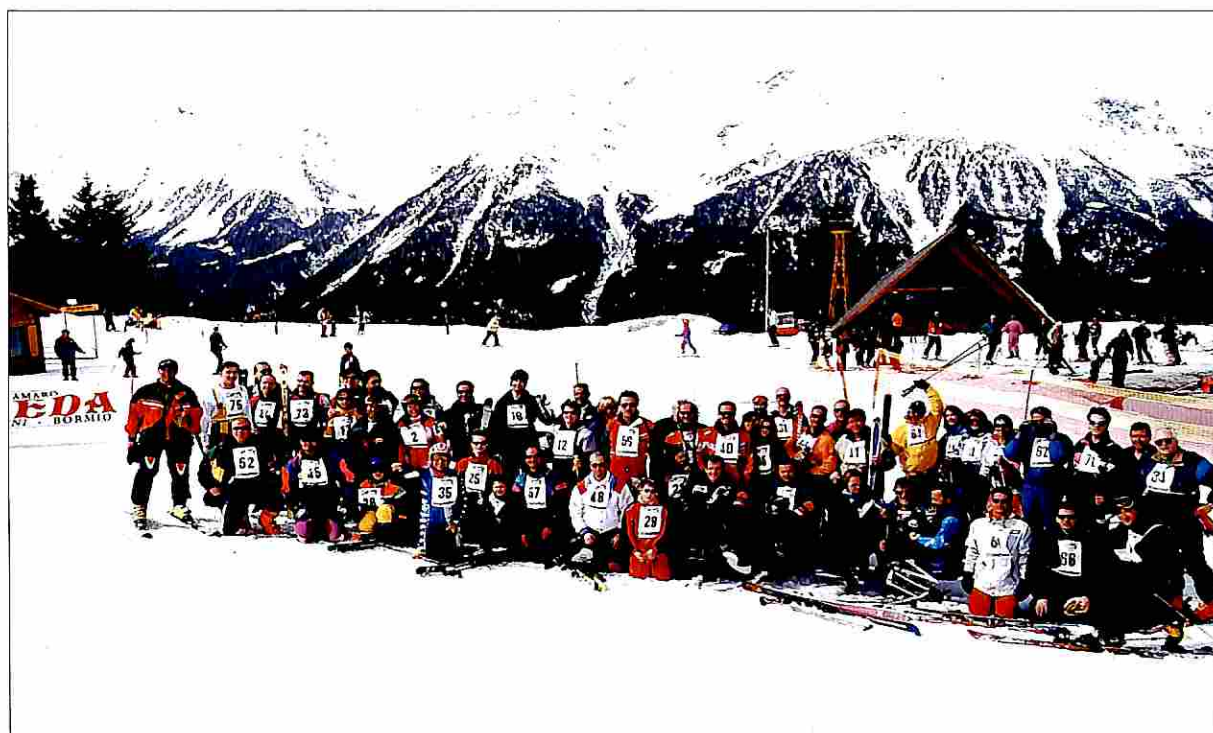
Come ogni anno, è nostra volontà sposare una causa benefica: l'anno scorso devolvemmo parte del ricavato ai piloti disabili, e stiamo valutando a quale associazione

3° Campionato Italiano di Sci
PILOTI AVIAZIONE
BORMIO 15-17 MARZO 2002
www.skipilots.it



dare un aiuto per questa edizione. Stiamo facendo crescere questa iniziativa, dandole una rilevanza sempre maggiore. Stamperemo 20.000 depliant e 10.000 poster, e sponsorizziamo da due anni la partecipazione di una Porsche 911 al Campionato Internazionale Auto d'Epoca.

Al momento di andare in stampa le tariffe non sono ancora definitive, ma potete richiederle al Comitato Organizzatore, via Roma 129, 23032 Bormio (SO); Tel. 0342.911689 - Fax 0342.919700 www.skipilots.it



PICCOLI ANNUNCI

L'accesso alla rubrica degli annunci è gratuito per tutti i soci. Fateci sapere quando l'inserzione non serve più.

Dettate il vostro testo a:

Aldo Cernezzì
Tel. 02.48003325
aldo@voloavela.it

Cirrus Standard I-BEPO, 1975, radio, virosbandometro elettrico, computer vario-medio-metro acustico, doppia batteria, O2, riverniciatura totale Glasfaser, tutte le PA applicate, rinnovo CN e test radio recenti, carrello chiuso 2 assi, marca Coarva.

Visibile a Calcinatè del Pesce (VA)

Prezzo: Euro 18.100
Marco Cinquini cell: 335 6040201 o 039 6085439
e-mail: 5ini@usa.net

Carrello Ghidotti 2 assi immatricolato 1987 in buone condizioni revisione aprile 2003 +... computer di volo + logger GPS Zander completo bussola elettronica.
Giorgio Paris 348.5839494

GPS3 Plus Garmin con cavetto seriale e CD cartografico Mapsource Italy.
Solo zone Pavia o Sondrio
Alberto 347.2762010

Cambridge S-NAV completo + GPS Colibri
Uff. 0332.731050
Casa 0332.224853
antonio.caraffini@tin.it

DG 300 Full 1993 (molto bello) capottina azzurrata, strum, Zander SR 940, Becker, batterie doppie, impianto carica acqua, teli copri aliante, ELT, paracadute, CN in corso di validità; carrello 2 assi Pirazzoli 1993 collaudato.
65 milioni tratt.
051.975249 o 347.8632922
Paolo

LS3-a I-MMST, 1979 1250 h, CN 5/2003 Bussola e vario Bohli, Ilec SB8, Becker 3201, GPS LX 400, barografo Winter 10.000, O2, carrello chiuso 2 assi rev. 6/2001. Presso AeC Belluno, Lit 40 milioni
329.6818121
alfoscol@tin.it

Nimbus 4DM Special D-KJMM, 450 h, 35 h motore, unico al mondo certificato al volo notturno VFR-N: luci anticollisione, verniciatura poliuretana, teli in cotone e Jaxida, Zander + logger, trasponder, ELT, orizzonte artificiale, radio e intercom, imp.batterie con 40 ore autonomia, doppio serbatoio alare, imp. di rifornimento autonomo, doppi comandi motore, CN 9/2002.
335.209223
mauro.brunazzo@sea-srl.it

Libelle H205 Club D-8928, 1975, 1996 h, Radio Dittel FSG40S, vario Winter + VW3SG, LX20, ELT, O2 carrello Pirazzoli 2 assi chiuso.10.330 Euro
Tel.0461.349005
orsica@supereva.it

Cerco Volkslogger usato
bruno.tosolini@cameldistillerie.it

LS-4 OE 5426 (Austria), 1987, 1250 ore, Computer SDI C3, Becker AR 3201, Elt, carrello Komet 2 Assi, CN fino a giugno 2002, visibile a Rivoli di Osoppo.
Tel 335.6088378 Franco
fmaroadi@libero.it

ASW24 Winglet 1991 700 h, Bussola Airpath, AR 3201, ELT, O2, VP6 E comp+ GPS + bussola magnetica per calcolo vento + VP8 logger, pannelli solari. 32000 Eur
futura@tin.it
Tel 337.550176
Filippo Tura

DG 300 I-IPER, unico proprietario, carrello tipo Cobra.
Tel 336.784366 Furlan

DG 800 S intero o eventualmente quota del 50%, pochissime ore, come nuovo, strumentato, base a Calcinatè.
Tel. 0331.932087 oppure
349.1006192 Danilo Trovò

LS-3 15m D-7739 1977, mai incidentato, stum base, vario WM BM Lerche, carrello tipo "comet" immatricolato italiano e con revisione, veramente ben tenuto
Lit 40 milioni
Tel Fausto 059 315246
cell. 347 4187980

Blanik L-13 I-GIDI nuovo, 150 ore totali, strumentato, ottimo per inizio scuola, visibile a Modena
Tel 337.560480 o 059.389090
sig Beccantini

Cerco carrello per monoposto 15 metri.
Tel 0432.650225

Roulotte tenuta a Rieti sempre al coperto (Palazzina).
Tel 335.6042430
vitalema@tin.it

DG 300 I-MIGG 1992, strumentato, ottime condizioni, mai incidentato, carrello Pirazzoli 94
Tel 335.6786273

Diamant 15 I-SEXY vetroresina, completo, ottimo stato, carrello chiuso in metallo,
Lit 17 milioni
Tel 031.814262 A. Mattanò

M-100 S da revisionare, struttura integra, cappottina nuova

**VOLO
A
VELA** 

**VOLO
A
VELA** 

AVF Ferrara
Tel 0532.902508

ASW 19 I-IUJH strumentato, Zander 800, pannelli solari, mai incidentato, accessori, carrello 2 assi omologato, Lit 40 milioni
Tel 0332.860845

Barografo Winter 10.000 m, Lit 600.000
gcervesato@tin.it
Tel 0362.558958

LS 3a I-LORJ 1980, 880 ore, mai incidentato, strum base + LX 1000, carrello chiuso, vari accessori, ottimo e

Libelle standard I-KIKA 1969, 940 ore, mai incidentato, carrello chiuso, vari accessori, ottimo Tel 010.412451 o 347.9448670 Flavio Longo

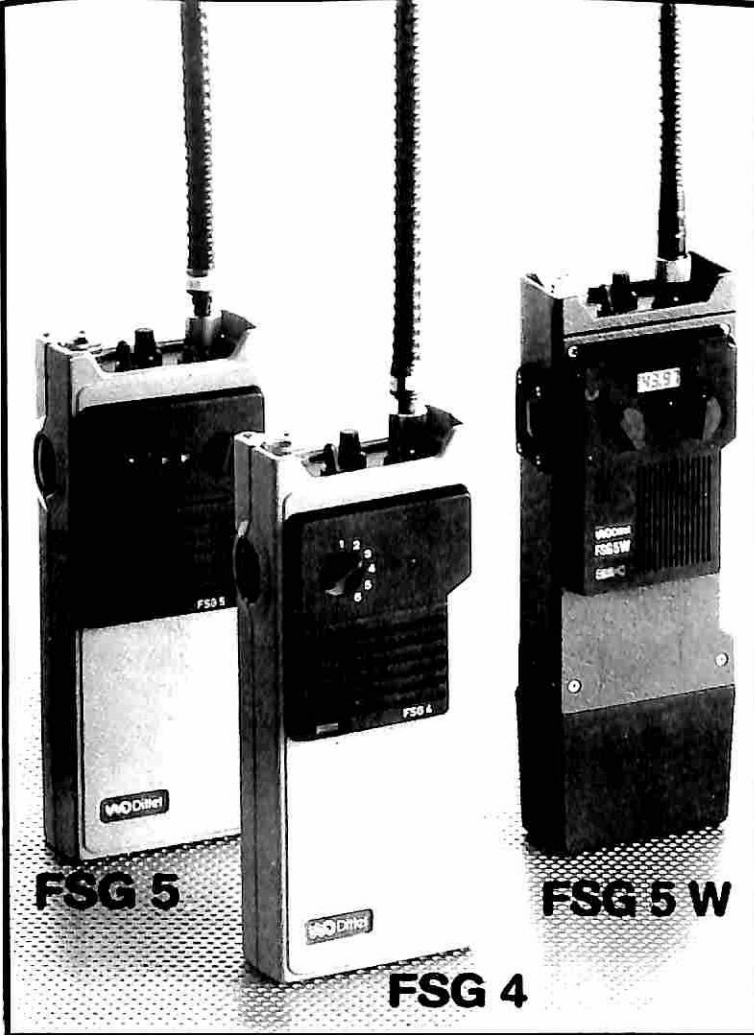
Libelle standard I-GOUP, ottimo stato, 1550 ore, strumentato, rimorchio aperto, "è stato il Libelle di Gritti",
Lit 23,5 milioni
Tel 071.718335

Libelle H-301 I-BROC, flappato, 1968, gelcoat nuovo, carrello chiuso 2 assi riverniciato.
annechini@areacomp.it
Tel 045.7540169

Cirrus Std I-MACH 1975, 1000 ore, ottimo stato, carrello chiuso, nessun incidente, radio, ossigeno.
Lit. 32 milioni
Tel 333.3847531 Franco

ASW 24 WL D-1034 1992, mai incidentato, carrello Ghidotti
Tel 335.6607566 Francesco

Aerograf 2000 barografo collegabile al computer, fino a 6-12.000 metri, completo carta e accessori. G. Galetto
Tel 335 6793620
gio@valsugana.com



AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS

In breve



Giro del mondo con motoalante

Il brasiliano Gérard Moss, partito il 20 Giugno da Rio de Janeiro, ha compiuto il giro del mondo in 100 giorni con un motoalante Super Ximango.

Ha risalito tutta l'America verso Nord-Est, poi è passato in Siberia; da lì ha sorvolato il Sud-Est asiatico verso l'Africa e l'Europa. Il 5 Settembre è atterrato ad Aschaffenburg, dove il suo principale sponsor (la Victorinox dei famosi coltellini) ha organizzato uno show celebrativo. La tappa più lunga e impegnativa è



stata di 2315 km, tra Capo Verde e l'isola Fernando de Noronha.



Winglet per LS-4

Il glorioso Standard LS-4 della Rolladen-Schneider può ora essere dotato di moderne winglet. Derivate direttamente da quelle studiate da S. Pionkowski (Akaflieg Aachen) per l'LS-8 e l'LS-6, sembra che rendano più facile il volo in termica con carichi alari elevati. Non sono stati notati effetti negativi sulla planata fino ai 160 km/h. Saranno disponibili sia in kit, sia già pronte per l'installazione, oppure installate a cura del laboratorio.

ULM certificati per il traino di alianti

È da ora possibile ottenere la certificazione tedesca per aerei ultraleggeri a tre assi, con l'estensione anche per il traino di alianti. I requisiti sono pubblicati nella Nfl II - 81/01.

Potrebbe quindi aprirsi un futuro di ulteriore risparmio sul costo dei traini; era già possibile anche il traino con motoalianti, ma purtroppo si tratta di mezzi il cui prezzo d'acquisto è molto elevato, nell'ordine dei 100.000 euro. Per gli ULM si parla di cifre inferiori ai 60.000 euro, con enormi economie nelle revisioni dei motori e delle cellule.

Danni all'udito

Uno studio riferisce che i livelli di rumore all'interno dei nostri alianti motorizzati sono ben oltre gli standard di sicurezza, e tanto elevati da poter causare danni permanenti all'udito dei piloti. È assolutamente necessario indossare una protezione (cuffia, tappi auricolari o entrambi) per evi-

tare conseguenze anche per i pochi minuti necessari a un normale decollo.

Motori diesel

Due nuovi motori diesel hanno ottenuto la certificazione JAR-E presso l'LBA tedesca. Vedremo presto, quindi degli aerei da traino equipaggiati con motore francese SR305 da 230 cavalli o con il tedesco TAE125 da 125 cavalli. È possibile installarli su Cessna 182 e sul Piper Pawnee. Presto anche sui Robin 2000 e DR400.

Puimoisson

Il centro di volo a vela di Puimoisson, nelle Alpi francesi sull'altopiano a Sud-Est di Digne, ha una nuova pista orientata Nord-Sud, ideale per le giornate di Mistral. Per utilizzare questa pista, che incrocia la pista più abituale, deve essere presente un vento di almeno 20 nodi.

Nuovo aliante Standard

Seguendo una moda inaugurata con indiscutibile successo dall'LS-8, generato dall'LS-6, anche i produttori del Lak-17 hanno introdotto la versione senza flap denominata Lak-19.

Questo aliante, che così rientra nel regolamento della Classe Standard, ha partecipato al Campionato Mondiale Juniores di Issoudun, vincendo una prova ai comandi dello sloveno Luka Znidarsic, che è il rappresentante della ditta lituana per l'Italia e la Slovenia.

Allestito in soli due mesi, il prototipo è di nuovo in



Lituania per gli ultimi ritocchi e la conclusione dei voli di prova. Il prezzo, già invitante, del Lak-17 scende ulteriormente grazie all'evidente semplificazione costruttiva. Il Lak-17 aveva ricevuto impressioni molto positive nel corso dei test di rilevamento della polare, svolti sia dal Dick Johnson in America, che dalle Akaflieg tedesche; in particolare, la planata alle velocità medio-elevate è la migliore mai misurata per un 15 metri.

DG-1000

Finalmente terminata la certificazione del DG-1000, il nuovo biposto di 20 metri, progettato per competere con il Duo Discus nelle gare e sul mercato dei biposto da performance di grande interesse per i club.

I ritardi di quasi un anno sono stati dovuti all'introduzione di una nuova normativa circa la resistenza al flutter, che ora deve essere garantita anche in caso di comandi liberi. Questa nuova norma è stata introdotta nelle JAR per equiparare i criteri applicati agli alianti con quelli di tutti i velivoli.

Le performance, a detta del costruttore, soddisfano le attese dei progettisti.

Ritardi anche per l'ETA

L'incredibile aliante di 30,9 metri di apertura, voluto da un gruppo di piloti guidati dal progettista Reiner Kickert, ha richiesto una pausa di riflessione mentre proseguono i voli dell'esemplare numero 1.

Gli impennaggi e la fusoliera del secondo esemplare sono pronti, dopo che il lavoro è stato affidato a un nuovo atèlier di Rosswalden, a causa dell'abbandono di Streifeneder.

Le ali stanno per essere ultimate, con alcune modifiche agli stampi che dovrebbero rendere più rapida la produzione degli esemplari successivi.

Il primo esemplare ha mostrato una cattiva distribuzione delle masse nelle ali, a causa della tecnologia costruttiva basata sull'iniezione della resina.

La conseguente limitazione della Vne a soli 230 km/h rende per ora impossibile la certificazione secondo gli standard JAR-22.

Gli esemplari successivi godranno delle necessarie modifiche, di un baricentro più arretrato e di linee dei comandi ben più rigide.

Storia dell'aliante

Abbiamo già pubblicato la recensione dell'ultimo dei quattro interessantissimi volumi di Giorgio Zanrosso "Storia ed Evoluzione dell'Aliante". Ci eravamo dimenticati di segnalare le librerie e l'indirizzo dell'autore, per l'acquisto. Rimediamo ora:

Giorgio Zanrosso - Via Cairoli 20, 36100 Vicenza - Tel/fax 0444.542892

La Serenissima - Via Lago di Como 152, 36100 Vicenza Tel. 0444.927656 - Fax 0444.921177

La Bancarella Aeronautica - Corso Duca degli Abruzzi 12, 10128 Torino

Tel. 011.531341 - Fax 011.5629359

La Bancarella Aeronautica - Via Anguissola 54, 20146 Milano

Tel. 02.4041248 - Fax 02.4041116

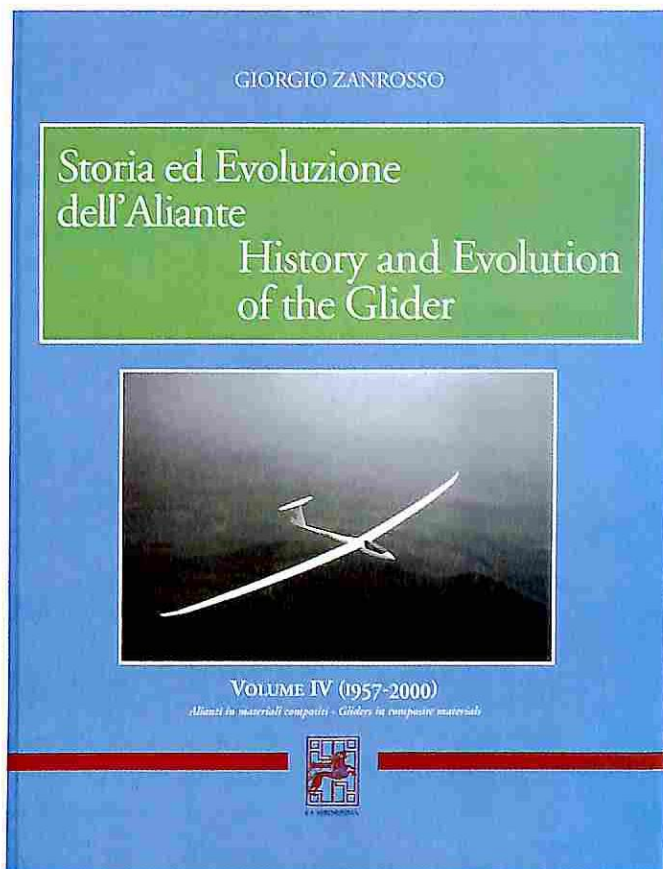
Libreria & Avioshop - Via Rimembranze 6, 20068 Linate (MI)

Tel. 02.58019142 - Fax 02.58029994

Libreria all'Orologio - Via del Governo Vecchio 7a, 00186 Roma

Tel/fax 06.68806659

Museo Gianni Caproni - Via Lidorno 3, 38100 Trento - Tel. 0461.944888 Fax 0461.944900



SCUOLE VDS , CERCASI

La FIVV (federazione italiana volo a vela) pensando al futuro del volo a vela , punta sui giovani studenti per avviarli alla scoperta del volo silenzioso, uno sport entusiasmante e formativo.

Il team formatosi tra la FIVV - FIVU - TENAX - ALISPORT - CLUB ASTRA, organizza incontri con i giovani presso le scuole medie superiori per la promozione del volo " puro " proponendo loro di iscriversi ad un corso di volo per il conseguimento dell' attestato di " Volo da Diporto e Sportivo " con indirizzo al volo veleggiato praticato con alianti a decollo autonomo.



Per assecondare le molte richieste di giovani da ogni parte d'Italia, la FIVV e la FIVU selezioneranno le candidature di scuole VDS a Motore che già operano su aviosuperfici in qualunque parte di Italia.

A queste scuole viene proposto di istituire dei corsi di volo Vds con motoalante ultraleggero al fine di istruire gli allievi al decollo autonomo, al veleggiamento ed al volo planato. Le scuole interessate potranno usufruire della conoscenza di tutti gli aspetti del volo a vela da parte della FIVV, dell'esperienza organizzativa del Club Astra e della FIVU, del supporto finanziario di TENAX e ALISPORT ed in concreto si offrono i seguenti aiuti:

- A Aiuto economico all'acquisto di un biposto motoalante VDS idoneo all'istruzione mediante sponsorizzazione del gruppo Tenax equivalente agli interessi per un leasing quinquennale sul costo d'acquisto, attualmente pari a circa E. 26.000 Iva compresa franco Club Astra.
- B Gli istruttori VDS a tre assi vengono iscritti ad un corso specialistico di apprendimento delle tecniche del veleggiamento e dell'atterraggio in volo planato senza l'ausilio del motore. I corsi si svolgeranno presso alcune aviosuperfici accreditate da FIVV e FIVU con la collaborazione di istruttori di volo a vela. Il corso è gratuito ad eccezione di vitto ed alloggio.
- C Ai primi cinque giovani di età inferiore ai 18 anni che conseguiranno l'attestato Vds su motoalante verrà riconosciuto alla scuola il rimborso del 100 % del costo del corso di volo considerando un valore di E. 1400 cad.
- D Agevolazione all'acquisto di un aliante monoposto a decollo autonomo ULM di tipo SILENT-IN dell'Alisport e di un velivolo ULM di tipo YUMA della Dea Aircraft idoneo al traino di alianti ultraleggeri, equivalente agli interessi per un leasing quinquennale sul costo di acquisto pari rispettivamente a E. 41.100 e E. 61.000 Iva compresa.
Queste opzioni d'acquisto sono intese come possibilità offerta ai clubs di volo che ne vorranno usufruire .
- E Associazione gratuita per un anno di tutti i nuovi piloti in possesso dell'attestato VDS motoalante alla FIVV attraverso il " Club di Volo Ali Bianche " con la qualifica di socio pilota.
- F Abbonamento gratuito per un anno alla rivista " VOLO A VELA " a 10 soci meritevoli di fare promozione volovelistica all' interno del club o presso le scuole medie e medie superiori dei comuni circostanti la sede di volo.

L'obbiettivo finale della FIVV e del pool di società impegnate in questa azione pluriennale di promozione al volo rivolta soprattutto ai giovani, è di formare e organizzare nuovi piloti ad una attività sportiva che si potrà esprimere verso:

- grandi voli di distanza assaporando il gusto di ammirare grandi cieli, valli e montagne, panorami stupendi
- avviarli all'agonismo inteso al raggiungimento di mete che portano alla conquista di records, di risultati e vittorie in competizioni specifiche.

Federazione Italiana Volo a Vela
Luigi Bertoncini



www.fivv.it



www.fivu.it



www.tenax.net



www.alisport.com



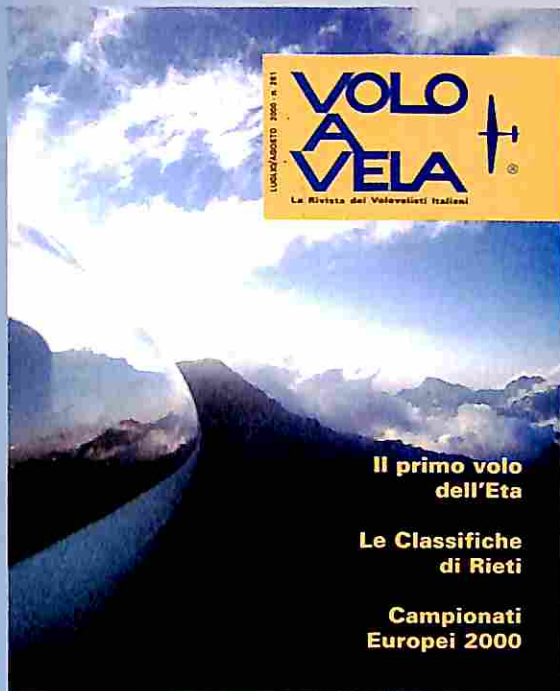
www.dea-aircraft.com



www.groppo.it



www.avtek.it



PER RICEVERE VOLO A VELA

Il Centro Studi del Volo a Vela Alpino cura la pubblicazione della rivista Volo a Vela e la distribuisce gratuitamente a tutti i soci. Esistono varie modalità di associazione:

con bollettino postale sul CCP N° 16971210, intestato a CSVVA, Aeroporto Calcinate del Pesce - 21100 Varese, indicando sul retro la causale e l'indirizzo per la spedizione;

con bonifico bancario alle coordinate ABI 3500, Cab 10800, c/c 2294 intestato a CSVVA, indicando la causale e l'indirizzo per la spedizione;

Le tariffe 2002:

socio ordinario CSVVA + annata della rivista (6 numeri)
Euro 35

socio ordinario CSVVA + FIVU + annata della rivista
Euro 50

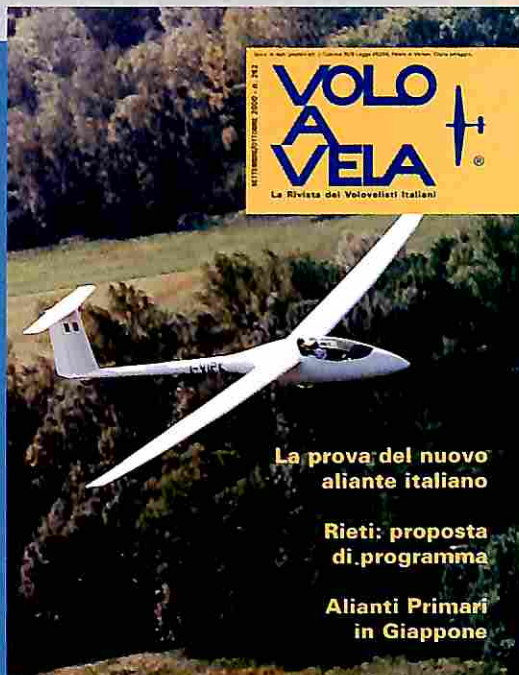
socio sostenitore CSVVA + annata della rivista
Euro 85

socio sostenitore CSVVA + FIVU + annata della rivista
Euro 100

socio benemerito CSVVA + annata della rivista
Euro 250

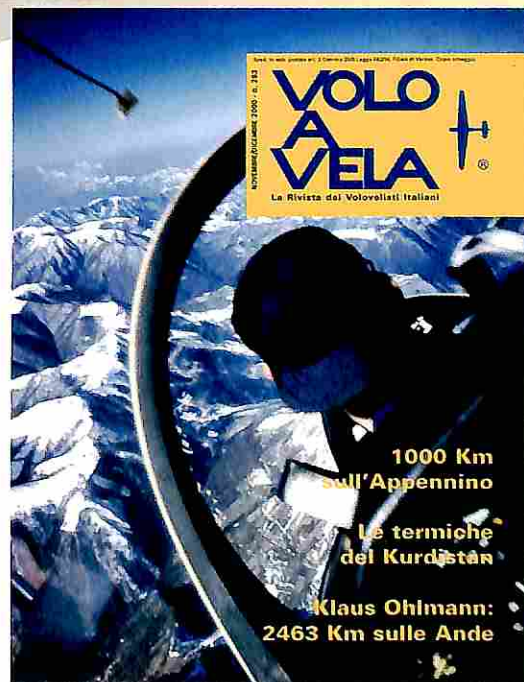
socio estero CSVVA + annata della rivista (sped. internazionale)
Euro 50

OFFERTA PROMOZIONALE valida solo per nuovi soci, associazione CSVVA + annata della rivista
Euro 25



con assegno non trasferibile intestato a CSVVA, in busta chiusa con allegate le istruzioni per la spedizione;

tramite la Federazione Italiana Volo a Vela: www.fivv.it
fi.vv@tiscalinet.it



Per informazioni relative all'invio delle copie della rivista (abbonamenti, arretrati, ecc.):
tel/fax 0332-284814.
E-mail: bruno@voloavela.it.

A.V.A.O. ASSOCIAZIONE VOLOVELISTICA ALPI OROBICHE
A. V. A. AERoclub VOLOVELISTICO ALPINO

VALBREMBO: PRIMA BASE IN EUROPA PER VOLI DI OLTRE 1000 CHILOMETRI
Tel. 035/52.80.93 - Fax 035/52.84.91 - Frequenza aeroporto 122,60

Aerei ed alianti a disposizione di tutti i soci:

2 STINSON L 5, 2 ROBIN DR 400,

3 TWIN ASTIR, 4 ASTIR STANDARD, 3 HORNET, 5 DG 300,

1 ASH 25, 4 DISCUS B, 1 MOTOALIANTE GROB G 109B, 2 DUO DISCUS

- SCUOLA PER CONSEGUIMENTO BREVETTO DI VOLO A VELA. RINNOVI E REINTEGRI.
- ADDESTRAMENTO DOPO BREVETTO PER CONSEGUIMENTO INSEGNE F.A.I.
- CORSI DI PERFORMANCE CON ISTRUTTORI QUALIFICATI CON BIPOSTI E MONOPOSTI.
- STAGES PER PILOTI STRANIERI DAL 15 MARZO AL 15 MAGGIO DI OGNI ANNO.

*Il Club è dotato di un vasto camping per roulotte e tende, con relativi servizi; piscina, campo da tennis e parco giochi bambini, nonché di ristorante-bar con ampio parcheggio auto (nuova gestione). L'aeroporto ed i servizi annessi sono aperti tutti i giorni escluso il martedì.
NON È RICHIESTA NESSUNA TASSA, NE DI ATTERRAGGIO NE DI DECOLLO.*