

LUGLIO/AGOSTO 2000 - n. 261

# VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

**Il primo volo  
dell'Eta**

**Le Classifiche  
di Rieti**

**Campionati  
Europei 2000**

**AEROCLUB VOLOVELISTICO ALTA LOMBARDIA - VARESE**





## L'eredità

A PARTIRE DA QUESTO NUMERO HO ACCETTATO L'IMPEGNO DI PORTARE AVANTI LA RIVISTA DEI VOLOVELISTI ITALIANI, SENTENDO DIETRO DI ME LA FORZA, L'ONORE E L'ONERE DI UNA TRADIZIONE DI OLTRE CINQUANT'ANNI. OGNI INTERVENTO E COLLABORAZIONE SONO, COME SEMPRE, BENVENUTI E NECESSARI. I VOSTRI RACCONTI, LE VOSTRE FOTO E ANCHE LE VOSTRE CRITICHE CI AIUTERANNO A MIGLIORARE.

VOLO A VELA È ORA ANCHE L'ORGANO UFFICIALE DELLA FEDERAZIONE ITALIANA VOLO A VELA, CHE QUI TROVA LO SPAZIO PER TENERE IL CONTATTO CON I PILOTI E DIFFONDERE LE PROPRIE INIZIATIVE. VIENE DISTRIBUITA A TUTTI I SOCI DELLA FEDERAZIONE. CON LA FIVV SI È INSTAURATO UN GEMELLAGGIO RECIPROCAMENTE VANTAGGIOSO; TUTTAVIA LA NOSTRA AUTONOMIA È IMMUTATA E DAREMO SPAZIO A OGNI VOCE. ABBIAMO FIDUCIA DI POTER CONTRIBUIRE ALLA FORMAZIONE DI UNO SPIRITO NAZIONALE ALL'INTERNO DEL PICCOLO E VIVACE MONDO DEL VOLO SILENZIOSO.

VOLO A VELA VUOLE ESSERE STRUMENTO DI FORMAZIONE, DIFFONDERE ESPERIENZE CHE ALTRIMENTI RIMARREBBERO CHIUSE NEI SINGOLI CLUB PERIFERICI, PROMUOVERE UN COSTANTE MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA DEL VOLO, ALLARGARE LA CULTURA AERONAUTICA E INFORMARE SULLE ULTIME NOVITÀ. USEREMO QUESTE PAGINE PER DARE RISONANZA ALLE NUOVE INIZIATIVE TESE A SEMPLIFICARE, A BATTERE LA BUROCRAZIA, A FACILITARE L'ACCESSO AL NOSTRO SPORT, ANCHE AD ALLARGARE LA BASE DEI PRATICANTI.

RENZO SCAVINO DICE DI AVERMI PASSATO UNO SCOMODO FARDELLO: CREDO NON SAPPIA CHE, DELEGANDO A ME MOLTI ASPETTI DELLA REALIZZAZIONE DELLA NOSTRA RIVISTA, MI STA FACENDO UN GRANDE REGALO. MI HA OFFERTO UNA NUOVA AVVENTURA E UNA SFIDA. NON CREDO CI SIA NULLA DI PIÙ IMPORTANTE, E LA MIA PASSIONE PER IL VOLO TROVA UN SENSO AL DI LÀ DEL PURO SEPPUR NOBILE DIVERTIMENTO.

GRAZIE RENZO

**Aldo Cernezzì**

# SPAZZOLE INDUSTRIALI



**SOCIETÀ ITALIANA TECNO SPAZZOLE**

THE PROFESSIONAL CHOICE

**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,  
Emilio Tessera Chiesa,  
"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:**

Il San Bernardino (A. Cernezzi)

**Progetto grafico:**

Impronte - Milano

**Fotolito:** mela@giroidea.it

**Stampa:** Serostampa - Milano

**Redazione e amministrazione:**

Aeroporto 'Paolo Contri',

Calcinato del Pesce, 21100 Varese.

Cod. fisc. e P.IVA 00581360120

Tel. 0332/310073 - 310023

fax 0332/312722.

**POSTA ELETTRONICA**

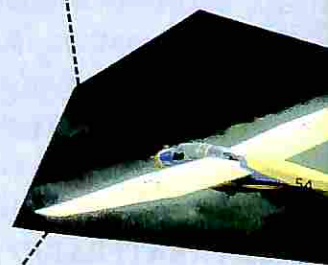
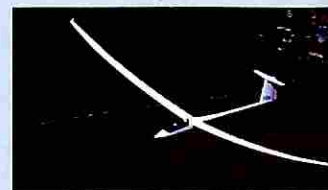
redazione@volovela.it

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 70%. 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. 261 luglio/agosto 2000

<b>Editoriale</b>	<b>1</b>
<b>F.I.V.V.</b>	<b>5</b>
<b>Lettere</b>	<b>7</b>
<b>Microturbolenza</b>	<b>12</b>
<b>L'Eta entra nella storia</b>	<b>14</b>
<b>Campionati Europei 2000</b>	<b>22</b>
<b>VGC. Elmira 2000</b>	<b>30</b>
<b>Borgo San Lorenzo</b>	<b>35</b>
<b>Classifiche</b>	<b>36</b>
<b>Rieti: una stagione fantastica</b>	<b>38</b>
<b>Campionati Italiani ad Arezzo</b>	<b>46</b>
<b>Ferrara: Storia di un successo</b>	<b>50</b>
<b>Le ultime notizie</b>	<b>58</b>
<b>Piccoli annunci</b>	<b>60</b>
<b>Recensioni</b>	<b>63</b>



# 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 DR400 "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 035.528310**

**e-mail: [glasfase@mediacom.it](mailto:glasfase@mediacom.it)**

# Nuovi spazi e opportunità

Cari amici,

il volo a vela italiano sta entrando in un periodo molto delicato. Troppe cose stanno avvenendo al contorno della nostra attività, che influenzeranno in modo diretto il nostro sport. La nuova struttura dell'AeClub d'Italia che in futuro sarà attuata con l'entrata in vigore dello statuto già approvato dall'Assemblea Nazionale, il costante e cronico calo dei contributi del C.O.N.I. per l'attività sportiva, la revisione delle norme del volo a cui l'ENAC sta cominciando a mettere mano, e l'assegnazione dei prossimi Mondiali di Volo a Vela a Rieti, sono sicuramente dei passaggi molto importanti.

In questa situazione, per il rafforzamento della nostra attività, i nostri migliori uomini dovranno essere nel posto giusto al momento giusto, a svolgere non solo la difesa della nostra disciplina sportiva, ma soprattutto per sottolineare e quindi valorizzare la nostra cultura volovelistica al fine di consentirne un degno riconoscimento ed anche un necessario rilancio.

Io sono molto ottimista, se solo riusciamo a fare conoscere la bellezza del nostro sport sono convinto che esso possa esplodere. Siamo in un periodo positivo, molto effervescente e penso unico. Oggi molte barriere sono state abbattute. Prima di tutto la barriera economica: un Ka6 con cui ci si può egregiamente divertire costa circa 10 milioni e, se comperato in multiproprietà, risulta meno oneroso di uno scooter. Poi la barriera dell'informazione, tra questa rivista, fax ed Internet è più facile conoscere



e far conoscere il mondo volovelistico: dove e come fare il volo a vela, con che mezzi e a che costi. Siamo carenti solo nella grande distribuzione: i giornali nazionali e le televisioni, ma se riusciamo a martellarle come stiamo già facendo, con messaggi anche di tipo subliminale (vedi amaro Montenegro), prima o poi sono convinto che avremo il nostro meritato spazio.

Per farvi un esempio, prima di Azzurra, Moro di Venezia e Luna Rossa, la Federazione Italiana Vela aveva la nostra attuale dimensione e quindi se saremo capaci di presentare bene Rieti-2003, forse avremo un nuovo periodo quasi "rinascimentale". Ma per arrivare a questo è necessario lavorare tutti insieme e di concerto.

La FIVV sta già operando su più fronti ma abbiamo bisogno di tutti e non possiamo più perdere tempo ed energie con sterili beghe probabilmente nate per arcaici motivi.

Proprio per questo confido che al prossimo Briefing di Bologna i volovelisti arrivino con idee costruttive chiare. Per noi questo è molto importante poiché è necessario individuare in modo univoco quelle specifiche azioni di intervento locale (sostegno e contributo ai Club) e quegli indirizzi nazionali che poi sarà mio preciso impegno perseguire.

**Andrea Tomasi**  
(Presidente)

**Accessori  
da doccia**

**Duschkabinen  
zubehör**

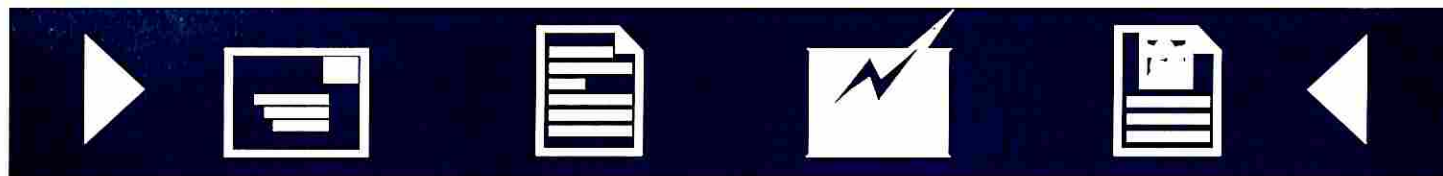
**Shower  
Accessories**

**Accessoires  
pour la cabine  
de douche**

**PLASTICA**  
**ilma** linea bagno







Caro Aldo,

partendo da Rieti sei riuscito a strapparmi la promessa di scrivere due righe per la rivista, così eccomi qua.

Appena ieri sera abbiamo chiuso in archivio l'ultima gara della stagione, una stagione per me ricca di belle esperienze. L'anno scorso avevo espresso il desiderio di una direzione gara ed i Campionati italiani ad Arezzo ne sono stati l'occasione, grazie anche alla fiducia del Presidente dell'Aero Club di Arezzo Antonio Dentini.

La gioia era tanta ma anche la paura dovuta al fatto di trovarmi su un campo che avevo visto per la prima volta due giorni prima dell'inizio delle gare, e dove per la prima volta si facevano delle gare di volo a vela: era la prima volta per tutti, piloti, direzione gara, Aero Club. La buona volontà, il buon senso ed Enrichetta-Cristina-Giannino (nome in codice Ciliegio) hanno permesso uno svolgimento sereno della gara, e soprattutto hanno lasciato un buon ricordo, infatti il Presidente Dentini salutandoci alla premiazione finale ha espresso l'intenzione di organizzare un'altra gara per il prossimo anno.

Le gare sono come le ciliegie una tira l'altra e così mi viene affidata la direzione della Velino.

Stavolta tanta gioia e solo un po' di timore, a Rieti sono a casa, l'organizzazione è più che collaudata.

Un po' di tensione prima dell'inizio della gara a causa della mancanza dei traini, dovuta anche al poco interessamento da parte di chi doveva occuparsene, così con una giornata passata al telefono e con la collaborazione di Claudio Albano che ha inviato un Robin, di Michele Fergnani con l' L19 e di Antonio Caraffini con l' L5, ed inoltre l'Aero Club di Roma e l'Aero Club di Rieti, siamo riusciti a svolgere una bella gara.

Ma neanche il tempo di salutare gli amici che con Pram siamo corsi all'Aquila per il 1° Trofeo dei Parchi.

(S. Moritz) come partecipante esterno.

Dal 6 al 21 maggio "Stani" Wielgus, coadiuvato da Enzo Centofante, ha diretto due stage di 2° livello, per "piloti brevettati che intendono affinare la tecnica di pilotaggio" per essere abilitati al monoposto e prepararsi a conseguire le insegne sportive. Anche in questo gruppo è stato deciso di accettare per la prima volta piloti esterni al CUS Trento. Nella prima settimana sono stati due su quattro: M. Fiorentini, Club Aereo Pavullo (Modena) e C. Marchelli, dell'AeroClub Volovelistico Toscano di Tassignano (Lucca); nella seconda settimana uno su sei partecipanti: C. Cavolla dell'AeroClub Thiene (Brescia). I mezzi del CUS a disposizione erano: un biposto (Twin Astir), un monoposto (Libelle) e un Robin per il traino.

Per noi esterni è stata un'esperienza interessante e decisamente positiva. In due abbiamo voluto buttare giù alcune nostre impressioni..

Siamo venuti a conoscenza per passaparola di questi stage che non sono ancora propagandati a livello nazionale. Ambedue eravamo interessati ad affinare la tecnica di pilotaggio e conoscere una zona volovelistica completamente diversa da quella di pianura o collinare in cui abitualmente voliamo. Arrivati a Trento abbiamo trovato sul campo un ambiente accogliente, collaborativo, competente e organizzato, quale si desidererebbe avere sempre. Il tutto integrato da una serie di briefing su pilotaggio e meteo densi di informazioni ed eccezionalmente chiari da parte sia di Wielgus che di Centofante.

Stani Wielgus, polacco di origine ma ormai italiano nello spirito per i molti anni passati nel nostro paese, è conosciutissimo dalla maggior parte dei volovelisti italiani molti dei quali da lui hanno imparato tecniche e segreti. Conoscerlo di persona, ascoltare i suoi ricordi personali di esperienze di volo e le lezioni così coinvolgenti e chiare, quali raramente abbiamo dai professori all'Università, è stata un'esperienza in sé di cui siamo grati agli amici del CUS Trento.

Volare assieme a lui completa l'impressione avuta dalle parole: ci si rende conto del suo talento, della sua tecnica senza incertezze, di come si può sfruttare al meglio le tante opportunità che la natura ha in serbo per salire. Queste sue caratteristiche non sono spiegabili solo con l'esperienza di qualche migliaio di ore di volo, ma anche con l'intelligenza con cui sono state acquisite. Più che lezioni erano chiacchierate che permettevano di sviscerare i dubbi di tutti noi allievi.

Volare con Centofante era un completamento dell'esperienza iniziata con Stani, come se avessero concordato le tipologie di volo di ciascuno in modo da complementarsi nell'insegnamento. L'ambiente naturale di montagna è stata un'esperienza nuova ed importante. Vedere cos'è il volo in costone sia in termica che dinamica, capirne gli elementi base e farne pratica; imparare l'importanza della precisione nel volo per poter sfruttare al

**Franca**



## **DUE STAGE ED ALCUNE CONSIDERAZIONI SUGLI STAGE IN GENERALE**

### **CSVVA-CUS TRENTO**

Da alcuni anni il CUS Trento organizza stage di volo a vela per i propri soci, chiamando a dirigerli personalità nazionali ed internazionali della specialità.

Questa primavera dal 22 aprile al 1 maggio Attilio Pronzati, coadiuvato da Artemio, ha continuato il discorso aperto lo scorso anno: a disposizione il Duo Discus del CSVVA (Centro Studi Volo a Vela Alpino), il Twin Astir ed il Libelle più il Duo Discus dell'amico svizzero Hans Hosch dell'AeroClub Samaden

LETTORI

meglio le caratteristiche orografiche; valutare in modo diverso i coni di volo: le montagne sono barriere piuttosto ingombranti all'interno dei coni e rendono molto evidente che perdendo troppa quota sia il rientro all'aeroporto che un atterraggio d'emergenza possono diventare impossibili.

Risultato diretto di queste esperienze è stato un miglioramento nell'approccio alle colline ed all'ambiente di volo della nostra zona ed un modo diverso di guardare alle possibilità di veleggiamento e di leggere ed apprezzare il panorama.

Il panorama: scoprire le valli trentine dall'alto, l'aprirsi improvviso del panorama superando una cima o un costone è una gioia che è parte integrante delle emozioni del volo.

Poter fare pratica di volo in costone e delle relative dinamiche e termodinamiche, come pure volare in un ambiente nuovo, imparare a guardare e valutare l'orografia ed usare i coni in presenza di rilievi molto consistenti, sono esperienze importanti per la sicurezza del volo che non si imparano prendendo il brevetto né leggendo libri e manuali. Impararle da soli costa tempo fatica soldi e non garantisce che si imparino nel modo giusto.

Proprio per una maggiore sicurezza di tutti, per poter apprezzare meglio la bellezza e le possibilità del volo a vela, e per estenderne la diffusione, sarebbe interessante se i neobrevettati potessero usufruire di un circuito di stage/scambio organizzati fra i vari club, specie i piccoli club che hanno meno disponibilità di mezzi e piloti esperti.

Per tutto questo vorremmo ringraziare, oltre a Stani ed Enzo, anche gli amici del Cus Trento che ci hanno reso particolarmente gradita e proficua la settimana trascorsa con loro: dai 'colleghi stagisti' Mauro (Longano) e Mario (Lucchi), ai trainer e in particolare a Mario Tomassoni per la sua disponibilità e competenza nel trainare gli allievi (soprattutto quelli non della zona), a Giorgio Pedrotti e Marco Fozzer simpaticissimi dirigenti. Alcuni suggerimenti per migliorare gli stage futuri che speriamo continuerete ad organizzare permettendo a noi e ad altri di partecipare:

- il tempo (meteo) ...., che in 3 giorni su 7 non è stato proprio favorevole ma che, obiettivamente, a tutt'oggi è ancora difficile da organizzare in anticipo
- sarebbe forse una buona cosa realizzare una migliore integrazione fra esterni e locali anche al di fuori dell'attività sul campo, specie la sera
- l'albergo dell'aeroporto è senz'altro valido per l'alloggio, però sarebbe interessante poter avere delle alternative
- infine i costi, ma questo rientra in un discorso più ampio sul volo a vela.

## M. Fiorentini e C. Marchelli



### AeCCVV RIETI

L'esperienza dello stage a Trento unita a quella di Rieti due settimane dopo, altrettanto interessante e positiva per altri versi, ha suggerito una serie di considerazioni.

Dal 21 al 27 maggio allo stage di Rieti ha partecipato un gruppo di 11 piloti con 2 addestratori dell'AeroClub Bolzano: un insieme

molto funzionale che si è ben integrato con gli istruttori dell'AeroClub Centrale di Volo a Vela (AeCCVV) e che ha permesso loro di sviluppare una serie di temi e di esercitazioni da soli e in gruppo. L'esperienza acquisita, riportata al club di origine, può venire capitalizzata anche a favore di tutti gli altri soci.

Anche a Rieti il tempo non è stato entusiasmante: si è volato come e quando si poteva, spesso costretti a rientrare anzitempo e a non completare i temi per bassa base nubi o addirittura pioggia. Ma non è stato tempo perso. Ad esempio, un giorno è stato 'salvato' facendo prove di lancio al verricello. Quasi nessuno l'aveva provato prima: l'impressione è stata positiva e tutti hanno espresso l'intenzione di usarlo ancora in futuro dove ve ne sarà la possibilità.

L'AeCCVV ha acquisito e messo in funzione l'impianto del verricello l'anno scorso. Però in Italia solo Pavullo lo usa abitualmente sia per la scuola che per la sua attività volovelistica. I brevettati sono ancora pochi. Col verricello l'abbattimento dei costi è alto ed è un peccato che non venga usato almeno dove non ci sono limitazioni aeroportuali. Non credo sia una giustificazione sufficiente il fatto che "la configurazione orografica delle nostre zone costringe a traini alti" per agganciare le termiche; è probabile che sia piuttosto questione di mentalità, allenamento, abitudini.

E' stata adottata anche un'altra contromisura al maltempo durante lo stage: partire in volo anche se le condizioni non erano molto promettenti ed imparare a gestire le variazioni eventualmente incontrate. Almeno in due casi la pioggia, anche violenta, è arrivata all'improvviso e ha attraversato la valle di Rieti. E' stato necessario aggirarla, trovare le zone libere, valutare come e dove mantenersi in volo, scegliere il momento giusto per rientrare al campo senza sovrapporsi agli altri, e, se proprio necessario, atterrare sotto la pioggia (e sul fieno appena tagliato!) ed anche in parallelo ad altri su piste affiancate. Tutte e due le volte Alessandro Bruttini (responsabile al posto di Folco Stagi, assente per l'intera settimana) ha gestito con calma e competenza l'intera situazione: in volo anche lui su un biposto, saggiava l'evolversi della perturbazione in vari punti in valle, manteneva i contatti con ogni pilota, indirizzando ciascuno verso le condizioni più favorevoli nel rispetto delle reciproche quote, fino all'atterraggio. Per tutti senza alcun danno. Sostiene Filippini: non è necessario che un buon pilota sappia fare acrobazia; però è utile, anche per la sicurezza di un volo normale, sperimentare situazioni anomale sotto controllo di un esperto, per assorbirne le sensazioni e imparare a reagire e a controllarle senza esserne colti di sorpresa. Lo stesso discorso vale allora per i fuori campo di cui si offrono spiegazioni, suggerimenti, racconti di esperienze altrui. Ma scarse o nulle possibilità di pratica, anzi solo pressanti inviti ad evitarla. Perché non metterne qualcuno nel programma delle esercitazioni?

Alcuni dei problemi del volo a vela in Italia, per quanto ho potuto rendermi conto dalle discussioni fra piloti e dirigenti e dagli articoli su riviste specializzate, oltre che per diretta esperienza, sono dovuti alla scarsa diffusione e propaganda, alla carenza di nuove leve ed all'alto numero di rinunciatari fra quanti arrivano a prendere il brevetto.

Alla base ci sono i costi altissimi, la solita burocrazia, i tempi

lunghe per imparare a gestirsi un volo in maniera adeguata dopo l'acquisizione del brevetto-pilota, il ridotto numero di allianti da condividere con gli altri soci quando non si è in grado di avere il proprio, fa non collaborazione fra i club ed entro lo stesso club. Il volo a vela nominalmente è uno sport di gruppo, nella pratica è spesso molto solitario; specie quando non trovi chi ti aiuta. Tutto questo scoraggia i giovani ad entrare nel giro del volo a vela e gli fa preferire i più accessibili parapendio e deltaplano; allontana la maggior parte dei neobrevettati, al punto che si considera un successo se ne continuano a volare il 20/25 %, anche solo saltuariamente; limita i restanti ad una attività di routine "in valle", cioè esclusivamente nella loro zona. In tale situazione a volte i piloti acquisiscono una serie di abitudini riduttive strettamente legate alla ripetitività delle condizioni locali: decollo e atterraggio su un'unica pista, prenotazione e sottovento, tipo e quantità di velivoli in zona, trasmissioni radio, riconoscimento di terreno nuovo e orientamento non più 'necessari', ecc.; tutte abitudini che, se il pilota si trova a volare in una zona nuova, lo condizionano negativamente e possono anche diventare pericolose per sé e per gli altri. I piccoli club si basano quasi esclusivamente sul volontariato locale per gestire la burocrazia, la manutenzione e l'uso dei mezzi. Con tutti i problemi che si creano se non ci sono competenza, collaborazione ed un reale affiatamento fra tutti i soci (o almeno la maggioranza ...). L'attività è spesso limitata ai giorni non lavorativi non sempre coincidenti con buone condizioni meteorologiche; e, nel caso di aeroporti misti, spesso è anche condizionata da regole stabilite per aerei a motore. Di conseguenza l'uso e l'ammortamento dell'attrezzatura scende a livelli bassi. Uno dei vantaggi degli stage di Rieti è proprio che da un lato ciascun partecipante ha l'uso di un alliante per volare ogni giorno, dall'altro tutti i mezzi vengono usati di continuo e la manutenzione viene effettuata in modo efficiente e costante. Fare volo a vela non è solo imparare a decollare, galleggiare un po' in aria rispettando più o meno le regole del traffico, e atterrare sani e salvi; non è solo fare gare o record o le "insegne"; non è neppure pilotare così bene da poter fare acrobazia. E' anche vedere da un'angolazione nuova il mondo in cui viviamo ogni giorno e, come turisti dell'aria, poter scoprire zone ed aspetti di esso che ancora non conosciamo; è vivere una natura diversa ed imparare ad integrarsi in essa, scoprirne le sue

forze positive e negative; è volare con gli uccelli e le nubi e i loro occhi le loro penne i loro colori.

L'esperienza ravvicinata degli stage di Trento e di Rieti ha messo in evidenza quanto sia importante il rapporto di scambio che si può instaurare fra piloti e istruttori, fra piloti e piloti, e fra istruttori e istruttori di provenienze ed esperienze diverse; fare esperienza in gruppo per compattare il gruppo e per estendere poi ad altri ciò che di nuovo si è acquisito; volare in posti ed in condizioni (meteo e geo) diversi non solo per imparare di più e meglio ed acquisire sicurezza per sé e per gli altri; ma anche per scoprire cose nuove e divertirsi e trovare nuovo entusiasmo per il volo a vela. Invece di accontentarsi di fare il solito complotto "in valle".

Ben vengano dunque iniziative parallele all'organizzazione dell'AeCCVV, quali quelle del gruppo di Bolzano, e degli stage di Trento, e delle facilitazioni offerte agli esterni ad es. dai Club di Aosta e di Gorizia (a proposito perché ne usufruiscono soprattutto gli stranieri?).

Se queste iniziative fossero estese, organizzate in modo da ridurre le spese e gli oneri per i club ed i piloti (come si fa per le settimane bianche o per certi viaggi turistici a pacchetto), se fossero ben propagandate e programmate in collaborazione o scambio fra club diversi, credo che andrebbero a favore di un allargamento dell'attività e del numero dei piloti attivi.

Questo non costituirebbe necessariamente concorrenza all'attività dell'AeCCVV. Anzi ne esalterebbe la funzione di centro nazionale di perfezionamento promuovendo l'arrivo agli stage di Rieti di piloti più allenati che, di conseguenza, potrebbero usufruire meglio dei mezzi a disposizione e dell'esperienza degli istruttori per un'attività a più alto livello. Si potrebbe addirittura prevedere un calendario nazionale di stage propedeutici a Rieti ed in collaborazione con i club su una tematica precostituita. Basterebbe, forse, solo un po' di collaborazione in più.

In sostanza, se si offrono migliori e più ampie possibilità ai piloti di utilizzare le proprie riserve di tempo soldi ed entusiasmo, può accadere che anche per i club vi sia un buon ritorno in termini di soldi, miglior uso dei mezzi, entusiasmo. E per la diffusione del volo a vela.

Se è vero che la quantità di solito abbassa i costi, in questo caso dovrebbe anche favorire la qualità.

**C. Marchelli**

# 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



GLASFASER ITALIANA spa

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



**GREAT ITALIAN TASTE.**  
*The eternal style.*

**DISARONNO ORIGINALE**  
*Since 1525*

# Microturbolenza

Gregor  
Fluggen

(da Sailplane  
and Gliding)

I progettisti non avevano mai veramente capito il comportamento dell'ASW 24 nelle termiche "rotte". Fin dal principio il Prof. Boermans del Politecnico di Delft, che dei profili dell'ASW 24 e del 28 è il papà, immaginò che il calo di prestazione fosse causato da improvvise raffiche di ascendenza, ben avvertibili dal pilota, che portavano a continui cambiamenti dell'angolo d'attacco. Si poteva ipotizzare che tali variazioni dell'incidenza fossero sufficienti a provocare un principio di

stallo con lo staccamento del flusso dalla superficie del profilo. Il conseguente aumento della resistenza e del rateo di caduta poteva spiegare la difficoltà di salita. Le successive modifiche apportate al "naso" del profilo alare nella versione B erano intese a diminuire la sensibilità alle variazioni di angolo d'attacco.

L'esperienza dimostrò che l'ASW 24B non era migliore nelle termiche turbolente. Nuove idee sono state introdotte da alcuni meteorologi russi che hanno

studiato la turbolenza atmosferica. Ormai si afferma che il flusso dell'aria negli strati convettivi dell'atmosfera è ben più turbolento di quanto si pensasse, e di ciò bisogna tenere conto nel progettare nuovi profili alari. Cos'è questa turbolenza? In un flusso turbolento le particelle di aria si muovono in maniera convulsa, contrariamente ad un flusso laminare, dove le particelle si muovono ordinatamente, per strati. Un esempio di turbolenza su larga scala è il clima, con dimensioni di

Il nuovo ASW 28

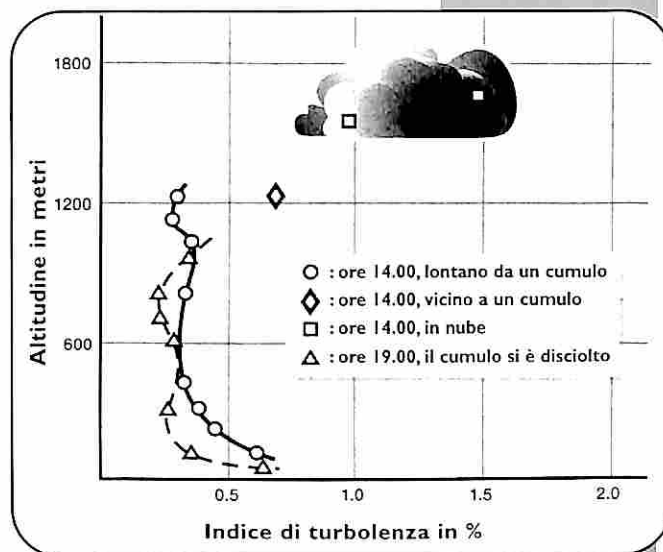


centinaia o migliaia di chilometri. Ad un livello di grandezza ben più piccolo, il flusso dell'aria in una termica è un processo turbolento: le raffiche menzionate prima misurano in media qualche metro.

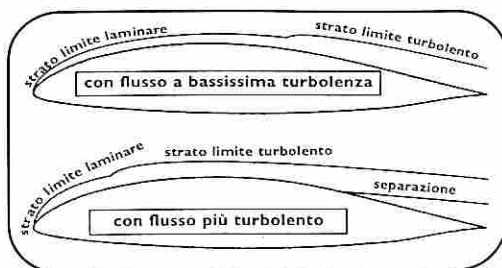
Queste turbolenze si disintegrano progressivamente in movimenti sempre più piccoli e diffusi, non più avvertibili dal pilota. Dell'ordine dei centimetri o millimetri questi fenomeni vengono detti di "microturbolenza". Alla fine del processo l'energia di questi movimenti viene dissipata in calore per l'attrito tra le particelle.

La microturbolenza ha un effetto importante sul comportamento dei filetti fluidi attorno ad un profilo alare.

Durante il volo in termica, a basse velocità ed elevati angoli d'attacco, lo strato limite è ben aderente all'infradosso e la microturbolenza non lo disturba. Il flusso rimane laminare fin quasi al bordo d'uscita. Lo strato limite della parte superiore dell'ala è invece ben più sensibile. Il profilo del 24 (e di molti altri alianti della stessa generazione, N.d.R.), in condizioni di aria pressoché laminare consente la transizione a strato limite turbolento (ma



ancora aderente) a circa il 55% della corda, mentre in condizioni di maggior microturbolenza la conversione avviene molto prima. In conseguenza, il flusso arriva a separarsi dal profilo prima del bordo



*Turbolenza nello strato convettivo dell'atmosfera. Nelle moderne gallerie del vento è sempre inferiore allo 0,1 per cento*

*Comportamento dello strato limite sul profilo dell'ASW 24 in condizioni diverse: il flusso laminare è disturbato e si crea una bolla di separazione*

d'uscita con un importante aumento della resistenza. Loek Boermans, con il nuovo profilo dell'ASW 28 ha proprio cercato di minimizzare la sensibilità al grado di turbolenza dell'aria libera. Aiutato dal programma XFOIL, sviluppato dal MIT di Boston con speciali modifiche apportate a Delft, ha potuto simulare l'influenza di una massa d'aria non laminare. I risultati della simulazione hanno trovato conferma nella galleria del vento. Le possibilità della simulazione non sono in dubbio, semmai rimangono da cercare conferme circa l'esattezza dei dati forniti dai ricercatori russi. Boermans si sta attrezzando per compiere voli scientifici a questo scopo. Sulla base di questi dati nascerà una nuova generazione di profili laminari.

## MICROTURBULENCE

New evidence brought in by Russian scientists claims the existence of some turbulence in the free flow of the air, especially in thermals and close to a cloud. This microturbulence (in the order of mm) is generated by the decay of large or middle scale turbulence (in the order of meters) and will affect the behaviour of the boundary layer on a wing profile. The profile of the ASW 24 has proved to be unable to control this microturbulence, so that in those conditions the transition point to turbulent boundary layer moves forward. This leads to early separation of the flow and increased drag.

In no way can the pilot feel this small scale turbulence or adapt his piloting skills to correct the problem.

Prof. Boermans is satisfied with the new profile he designed for the ASW 28 and is currently searching for new data on the matter, through flight tests, which will confirm or correct the Russian affirmations.

# L'Eta entra nella storia

traduzione di  
Bruno Biasci

foto di  
Gerhard  
Marzinzik

*Le notizie che seguono sono state tratte dal sito Internet creato appositamente per fornire informazioni circa la filosofia del progetto, i dati tecnici, la tecnologia applicata e lo stato di avanzamento.*

## IMPOSTAZIONE DEL PROGETTO

La lettera greca  $\eta$  (eta) significa in questo caso Efficienza.

L'efficienza è il più importante fattore per l'utilizzazione dell'energia.

Per un aliante l'efficienza è



della massima importanza, per planare a lunga distanza dalla quota raggiunta. È obiettivo del

progetto Eta sviluppare e avvantaggiarsi di tutte le tecniche adatte a migliorare l'efficienza.

Come nome per un aliante, Eta significa l'uso senza compromessi dei più moderni metodi di progetto e l'impiego dei materiali e delle attrezzature di costruzione più avanzate per raggiungere il più alto livello di prestazioni. L'attenzione si è rivolta anche alle qualità di maneggevolezza. Infatti solo una piccola porzione del miglioramento delle prestazioni in volo livellato



Il decollo  
autonomo



è stata sacrificata per ottenere caratteristiche di facile volo in spirale. Buone qualità di maneggevolezza portano al miglioramento nell'efficienza del pilota. Con l'Eta sarebbe possibile infatti, per un pilota di media preparazione, godere di straordinari voli di distanza.

La realizzazione del progetto per sviluppare un aliante biposto di

altissime caratteristiche e con capacità di decollo autonomo è stato

commissionato alla Flugtechnik & Leichtbau (situata presso il Research Airport

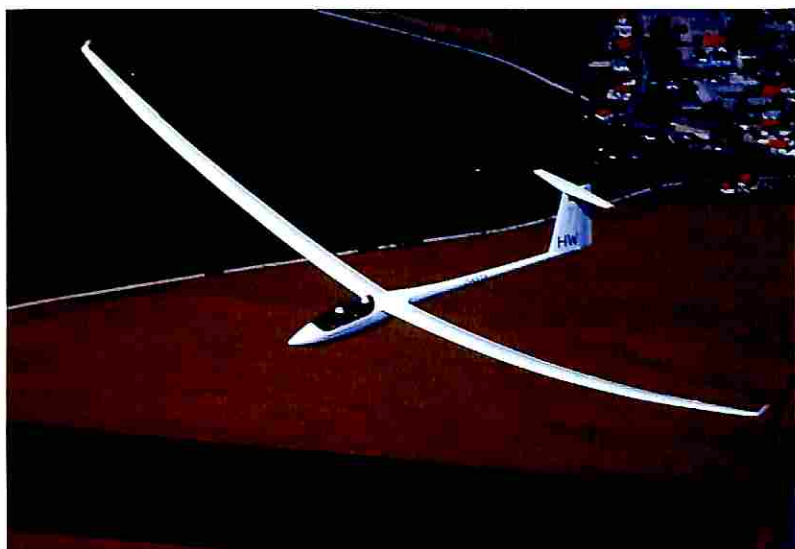
Braunschweig), sotto la direzione del Dr. Reiner Kickert, da famosi

piloti campioni di gare o detentori di record: Erwin Miller, Hans-Werner Grosse, Hartmut Lodes, Dr. Jan Kruger, Bruno Gantenbrink e Umberto Mantica.

### LA FILOSOFIA DEL PROGETTO

L'elevato rapporto di planata dei moderni alianti riduce significativamente il tempo speso spiralandolo nelle termiche: si ha quindi più tempo per navigare. Con ogni miglioramento nel rapporto di planata il tempo per spiralarlo viene ridotto più che proporzionalmente e

L'Eta in volo e in fase di atterraggio



la velocità media aumenta. Così uno dei più importanti obiettivi del progetto Eta è stato quello di ridurre la resistenza totale non solamente alle basse ma anche alle medie velocità, migliorando la resistenza indotta, risultante in un'ala con forte allungamento. Ma la corda media alare non può essere troppo ridotta in quanto ciò porterebbe a un peggioramento della resistenza di profilo e quindi anche delle prestazioni alle elevate velocità. La grande apertura alare dell'Eta da

un allungamento di 51.33, senza l'inaccettabile riduzione della corda media alare. Per ottenere un carico alare di 500 N/m<sup>2</sup> (51 kg/m<sup>2</sup>), la massa massima dell'Eta non è inferiore a 920 kg. Inoltre sono stati usati profili laminari sviluppati appositamente con spessore relativo solamente del 13.2%.

All'estremità dell'ala la struttura dell'Eta è caricata con un momento flettente di 80.000 Nm (8.157 kg/m), equivalente a una massa di 800 kg con un braccio di 10 m. Lo spessore totale del longherone, in corrispondenza di quella sezione, è di circa 9 cm. Non è stata certo trascurata in particolare, durante il progetto, la rigidità torsionale di un'ala così rastremata. Per confronto: la maggior parte degli alianti Open Class hanno un allungamento di circa 40 e gli spessori dei profili di oltre il 14%.

## CARATTERISTICHE DI MANEGGEVOLEZZA

Per ottenere tutti i vantaggi dalle potenziali prestazioni dell'Eta, era indispensabile ottenere eccellenti caratteristiche di maneggevolezza.

La forma in pianta dell'ala mostra un caratteristico incremento nella lunghezza della corda nella sezione esterna dell'ala. Il comportamento allo stallo e la controllabilità nelle virate strette è stato migliorato ed è ridotta la necessità di dare barra verso l'esterno. La deriva e la lunghezza del tubo di coda della fusoliera sono state aumentate in modo significativo rispetto ad altri alianti.

L'impennaggio orizzontale è dotato di trim: l'equilibratore rimane, in tutte le condizioni di volo stabilizzato, in una posizione pressoché neutra.

## PRODUZIONE

A lato di questi aspetti che aiutano in un modo o

nell'altro a migliorare le prestazioni era specialmente necessario assicurare il finanziamento del progetto.

Quindi venne deciso di affidare la costruzione dell'aliante ad aziende aeronautiche tedesche di alta reputazione invece di produrre il velivolo in proprio. Il grande potenziale di know-how specialistico di queste ditte nella costruzione di velivoli leggeri ha potuto essere sfruttato per consentire al progetto Eta di diventare una realtà.

La costruzione della fusoliera, l'installazione del motore e la costruzione dei longheroni secondo un particolare processo che prevede l'uso di fibre preimpregnate ha luogo presso la Walter Binder Flugmotorenbau.

Le ali sono costruite presso la Glasfaser Flugzeug Service Streifeneder, nota per l'alto livello delle lavorazioni e per l'eccellente qualità delle superfici ottenute.

Le parti metalliche per il

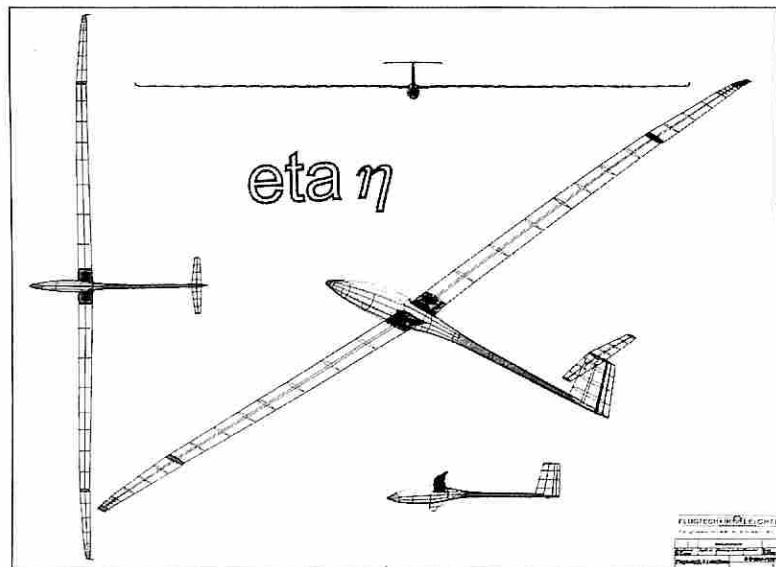
sistema dei comandi e per gli attacchi sono prodotte dalla Wolf-Hirth. L'Eta ha beneficiato del know-how di progetto degli attacchi provenienti dai leggendari alianti di Eugen Hanle

## NUOVI PROFILI SVILUPPATI APPOSITAMENTE PER L'ETA

La maneggevolezza è garantita da un caratteristico sfasamento della corda alare nella porzione esterna dell'ala e da un accurato progetto dei comandi. Sono stati usati inoltre, all'interno delle ali, meccanismi per il movimento ottenuti con aste al carbonio. Essi prevengono allungamenti delle aste nelle ali dovuti alle differenze di temperatura.

I longheroni sono costituiti da fibre al carbonio preimpregnate "Hexcel M20", indurite a 130°C e a una pressione di 6 bar. Per questo scopo è stato costruito, presso la Binder, uno speciale autoclave lungo circa 11 m. Le fibre al carbonio ad alta resistenza Torayca M40 per il guscio delle ali allo scopo di migliorare la resistenza torsionale dell'ala. Fabbricazione del guscio con il metodo dell'iniezione sotto vuoto.

Per la certificazione della resistenza alla fatica della struttura alare vi è stata una prova su un campione di elemento strutturale durata

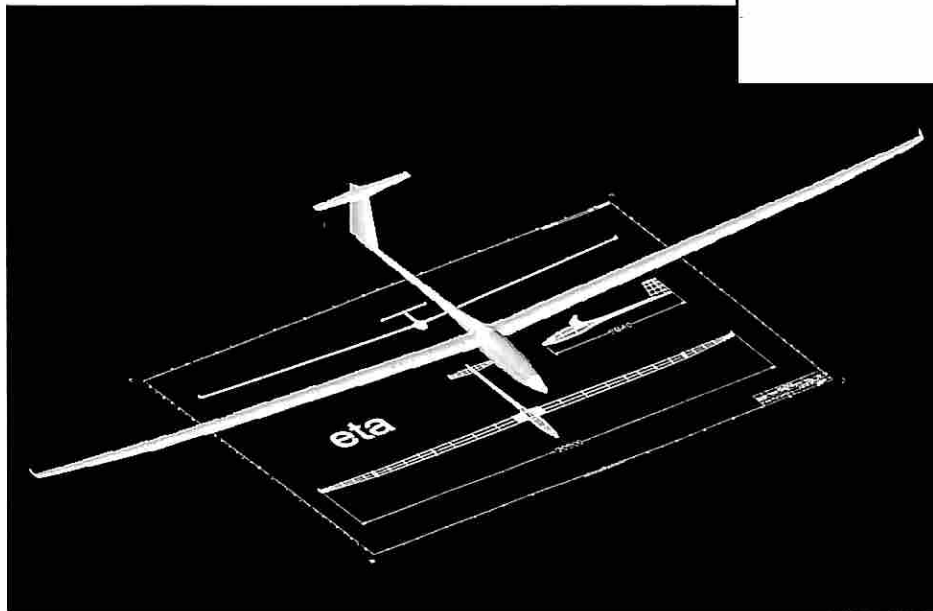


parecchi mesi. Sono state realizzate 42.000 ore di volo simulato, ciò ha portato a determinare l'approvazione di una vita a fatica di 14.000 ore. La normale vita degli alianti è di circa 2.000 ore.

Nuova tecnologia nelle giunzioni dell'ala usando un concetto di box-beam.

Così per l'Eta non vengono date al momento precise informazioni sulle prestazioni, solo in seguito verrà pubblicata la polare misurata.

In generale deve essere detto che il più grande guadagno nelle



## PRESTAZIONI

Le prestazioni dell'alante non possono essere descritte in modo comprensivo da un singolo numero: il rapporto portanza/resistenza ( $l/d$ ). Una più precisa descrizione delle prestazioni deve includere informazioni circa il citato rapporto a differenti velocità, specialmente alle alte velocità. Il massimo  $l/d$  è normalmente raggiunto a una velocità molto esatta che deve essere mantenuta in volo. Nella normale condotta di volo ciò avviene raramente, così una corretta visione delle prestazioni deve riferirsi alla polare di tutte le velocità.

prestazioni sarà alle basse velocità.

Alle più alte velocità vi sarà un guadagno inferiore, ma sarà comunque significativo. Per la propulsione verrà impiegato il sistema Binder. Non è un nuovo progetto. È un collaudato sistema usato in un grande numero di differenti alianti e ha funzionato in modo soddisfacente per molto tempo.

## STADI DI AVANZAMENTO DEL PROGETTO

### Gennaio 1996

Avvio del progetto. Arrivano insieme i primi investitori.

## CARATTERISTICHE TECNICHE

### Dati dell'alante

Apertura alare	30,90 m
Lunghezza	9,84 m
Peso massimo al decollo	920 kg
Superficie alare	18,6 m <sup>2</sup>
Carico alare	380-500 N/m <sup>2</sup>
Motore SOLO 2625	47 kW (64 HP)
Profili alari	HQR3 (intersezione ala fusoliera) HQR1 (zona principale dell'ala) HQR2 (ala esterna) HQR4 (impennaggio verticale) HQR5 (impennaggio orizzontale)

Studi preliminari di aerodinamica e meccanica del volo. In parallelo vengono esplorate le proprietà dei materiali in fibre al carbonio ad alta resistenza e vengono definiti i requisiti di progetto dei profili per l'Institute of Design Aerodynamics del DLR di Braunschweig.

### Agosto 1996

Le prove del modello da galleria del profilo principale dell'ala HQR iniziano nella galleria del vento a bassa velocità di DNVV situata nell'area DLR di Braunschweig.

### Dicembre 1996

Vengono terminate le prove del profilo HQR 1 alla galleria del vento. Presso la Walter Binder Flugmotorenbau viene completato il processo di fabbricazione in autoclave delle fibre preimpregnate dei longheroni.

### Metà 1997

Un campione strutturale di prova è pronto per l'indagine sperimentale delle tecniche di progetto della struttura alare. Il campione è un segmento

della radice dell'ala con dimensione rettangolare che rappresenta, da un punto di vista strutturale, l'ala originale. Il campione viene provato sotto carico statico presso l'Institute of Aircraft Design and Lightweight Structure (IFL) del TU Braunschweig. Sebbene i requisiti di carico siano stati ottenuti è possibile vi siano suggerimenti per un progetto ottimizzato dello stampo dell'ala conseguente al carico di rottura raggiunto.

#### **Fine 1997**

Nel frattempo le prove alla galleria del vento del profilo HQR 2 della parte esterna dell'ala vengono completate. Il progetto della configurazione dell'aliante raggiunge lo stadio di congelamento del progetto. Un altro campione strutturale di prova della struttura alla radice dell'ala inizia la prova a fatica presso l'IFL.

#### **Metà 1998**

Il campione strutturale di prova ha resistito alle sollecitazioni della fatica equivalente a un tempo di volo di 42.000 ore. Un terzo di questo tempo di volo provato può essere certificato come limite di ore di volo per l'Eta, così la vita a fatica dell'Eta si colloca in modo significativo a circa un massimo di 12.000 ore. Da Streifeneder è pronta una nuova officina per la costruzione dell'ala.

#### **Fine 1998**

Prima di tutto, i segmenti della radice dell'ala originale



*L'Eta al suolo e il confronto con un 18 metri*

per una lunghezza di circa 3 m ciascuno sono stati costruiti come una struttura di fibra di vetro negli stampi dell'ala. Questi segmenti sono usati come simulacri per la produzione della

fusoliera. Alla Walter Binder Flugmotorenbau la costruzione degli stampi per i longheroni è pressoché finita. Questa struttura dell'ala è identica a quella originale e sarà sottoposta a carico statico fino alla rottura.

#### **Metà 1999**

Il 18 maggio le prove statiche dell'ala sono concluse con successo. La deformazione dell'ala con una lunghezza di 11 metri prima della rottura è simile a un quarto di cerchio.

#### **Ottobre 1999**

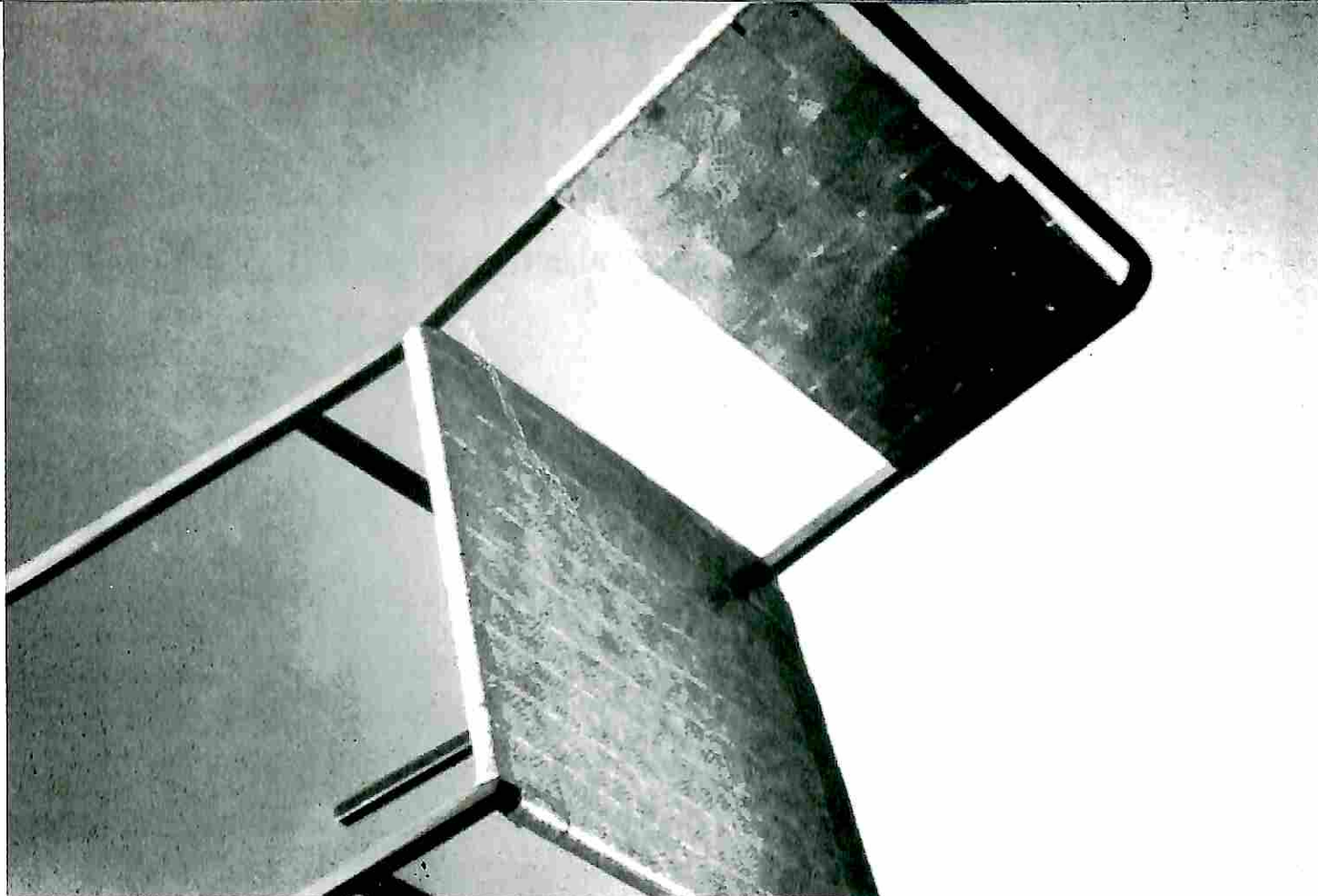
La fusoliera e l'impennaggio orizzontale del prototipo sono completati. Le necessarie prove del tubo di coda della fusoliera hanno dato risultati più che soddisfacenti. L'integrazione del sistema dei comandi sarà completata entro breve. Il prossimo traguardo prima del primo volo è la prova di vibrazione al suolo che sarà eseguita dal prof. Niedbal presso la FH Bielefeld.

#### **Maggio 2000**

La produzione del prototipo è entrata nella fase finale. Le ali hanno lasciato le attrezzature di modellazione. Le ali esterne sono state verniciate e pronte per la consegna a Walter Binder per essere poi collegate alla fusoliera che è in attesa. La fusoliera dell'aliante n. 2 è tuttora in costruzione presso Binder: sono stati fatti quindi passi avanti per la preparazione della serie.

#### **Agosto 2000**

L'Eta ha volato!



## 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 celluloido 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

# 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 K6, L'ASW20, L'ASH25 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'ASK21, AL DOMINATORE DELLA CLASSE LIBERA L'ASW22B, I MOTORIZZATI CON MOTORE MID-WEST, PER FINIRE CON IL RIVOLUZIONARIO ASW27.

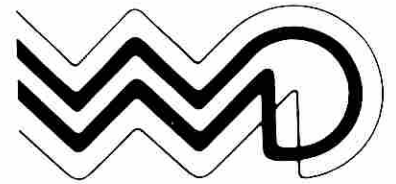
LA CONFERMA DEL RICONOSCIMENTO TRIBUTATO DAL MERCATO AL NOSTRO SISTEMA COSTRUTTIVO È IL VALORE DEL VOSTRO USATO SCHLEICHER!

- ASK 21:** BIPOSTO SCUOLA, SEMI-ACROBATICO, 17M., EFF. 35.
- ASK 23B:** IL FRATELLINO DELL'ASK21, MONOPOSTO PER SCUOLA E CLASSE CLUB, 15 M., EFF. 34.
- ASW 28:** CLASSE STANDARD, SUPERFICIE ALARE 10,5 MQ., PESO A VUOTO KG. 230, PESO MASSIMO AL DECOLLO KG. 525, MASSIMA EFF. 46
- ASW22B/BL:** MONOPOSTO CLASSE LIBERA FAI, QUATTRO VOLTE CAMPIONE DEL MONDO, 25M., EFF. 60, PESO MASSIMO AL DECOLLO 750 KG.
- ASH 25:** BIPOSTO 25M., EFF. 58, PESO MAX AL DECOLLO 750 KG.
- ASH25E:** COME SOPRA, MA CON DECOLLO AUTONOMO.
- ASH26M:** MONOPOSTO 18M. A DECOLLO AUTONOMO, EFF. OLTRE 50, DISPONIBILE ANCHE SENZA MOTORE.
- ASW27:** MONOPOSTO 15M.-FAI, EFF. 48, PESO MAX AL DECOLLO 500 KG.

---

*DISTRIBUTORE PER L'ITALIA*

**AIR CLASSIC** srl Via Lucento 126-10149 TORINO - Tel.011.290453 fax 2161555



Walter Dittel GmbH



FSG 5

FSG 5 W

FSG 4



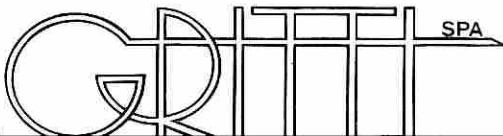
FSG 71 M



FSG 70



# AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS



VIA ALTMANN NR. 9 I - 39100 BOLZANO  
Tel. 0471/543333 r.a. - Fax 0471/543301

# Campionati Europei 2000

Aldo  
Cernezzi







**F**orse di gare ce ne sono troppe. Forse con Europei e Mondiali, più Premondiali e altre competizioni importanti, e non tralasciando Classe Club e World Class, si rischia di stancare e di passare sotto silenzio. Così l'International Gliding Commission (organo della FAI) ha deciso di non richiedere più candidature per ospitare dei Campionati Europei. Questi di Lüsse potrebbero quindi essere gli ultimi. Rimane comunque facoltà a qualunque nazione di organizzare un tale evento, pur senza la benedizione IGC. Eppure l'esperienza è stata bella e ha avuto molti aspetti interessanti. Lüsse si trova



*Tutti pronti*

*Un arrivo veloce*



L'Open Day

circa 70 km a Sud-Ovest di Berlino, in piena ex-DDR. La campagna è ondulata e boscosa (dove la campagna polacca ospite dei campionati del 98 era invece assolutamente piatta e con vere e proprie foreste). Qui l'agricoltura sembra essere tutto. Raramente la pioggia non si fa viva per più di due giorni, e i contadini ne approfittano raccogliendo le messi anche in piena notte con grosse macchine alla luce delle fotoelettriche. I paesi indicati sulla carta stradale sono in realtà dei gruppi di case o piccoli villaggi: faranno un centinaio di abitanti ciascuno. Le perturbazioni sono frequenti, ma passano in fretta: già un'ora dopo un piovasco è possibile sedersi sul prato senza bagnarsi e le termiche ripartono subito. La massa d'aria è sempre nuova,

fresca e pulita. Una bella differenza con la pianura Padana.

In una giornata ideale, con decolli possibili alle 11 del mattino, si può godere anche di 7 ore di veleggiamento con valori che raggiungono i 4 metri al secondo per 1600/1800 m di plafone. Il vento non manca mai, qualche volta dà veramente fastidio in volo, e bisogna tenerne conto: se possibile, mai termicare quando il vento è contrario, ma cercare per prima cosa di girare il pilone. La salita fatta dopo paga molto di più grazie allo scarroccio favorevole, specie con valori non proprio forti. Altro trucco ormai ben noto è quello di cercare le termiche sui boschi. E spesso anche le piste degli innumerevoli ed enormi aeroporti militari abbandonati dai sovietici regalano la possibilità di

agganci bassi in tutta sicurezza.

## L'ORGANIZZAZIONE

Con qualche sbavatura e incertezza, non ci ha colpito per efficienza. Le classifiche sono state spesso rese note troppo tardi la sera (oltre le 22) e dovevano essere corrette al mattino per errori di lettura dei logger. Per raccogliere denaro utile a coprire i costi dell'evento, il 6 Agosto, mentre la gara proseguiva normalmente, il campo è stato aperto al pubblico che ha trovato la possibilità di fare voli su biposto, su Falke, Grob, Stemme, Antonov AN-2 (motore stellare da 1000 cavalli, biplano) e persino sullo Junkers Ju-52 perfettamente restaurato di grandissimo valore storico. Una grande parte dell'introito è venuto comunque dai fiumi di birra e dai quintali di salsicce che sono stati venduti. Una scomodità per le squadre che hanno dovuto mettersi in coda tra la folla per ottenere qualcosa da mangiare, a prezzi aumentati per l'occasione. Molti se ne sono lamentati, ma temo che l'alternativa sarebbe stata di fare prezzi più alti per tutto il periodo di gara. Il giudizio complessivo sull'organizzazione è comunque sufficiente. Il Presidente della giuria internazionale era il nostro Smilian Cibic, apprezzato da tutti per la sua indiscutibile e incomparabile esperienza.

## ITEMI

Il task-setting ha qualche volta sbagliato, sottostimando le potenzialità di una giornata o mandando i concorrenti in zone non ottimali. Uno dei temi criticati era però a mio parere bellissimo: un quadrilatero tutto attorno a Berlino e il suo CTR. Certo si poteva prescrivere una farfalla o un'A/R nella parte di cielo più energetica, ma il fascino di non tornare mai sui propri passi è indiscutibile. Un tema del genere è ciò che manca nelle gare italiane, limitate dall'orografia. Si è fatto uso, a rotazione per le varie classi, di temi liberi del tipo Assigned Area Speed Task o di Cat's Cradle modificati, secondo la linea indicata dall'IGC per ridurre il rischio di collisioni nei roccoli e il volo in branco. Questi temi non sono molto graditi ai piloti, che preferiscono misurarsi in velocità su percorso assegnato, e non producono grandi sconvolgimenti di classifica. Uno sbaglio sarebbe irrecoverabile, mentre spesso l'80 per cento dei piloti stava diviso da pochi punti. Il bonus del 15 per cento sul punteggio, garantito a chi rientrava sul campo a fine prova, sembrava più una concessione allo spettacolo degli arrivi veloci che una vera misura di sicurezza (anzi!).

## LA SQUADRA

L'Italia era rappresentata da Luciano Avanzini e Riccardo

Brigliadori in classe Standard (su Discus 2 con le nuovissime winglet) e dal Trio Giorgio Galetto, Stefano Ghiorzo e Thomas Gostner in classe 15 Metri (su Ventus 2a). Con loro Kiki Clairbaux in qualità di coach, le famiglie o fidanzate (sempre prodighe di aiuto), Roberto Campanile con Danilo Centimeri e Uli Elzrodt (un dipendente della Schemmpp-Hirth) come aiutanti. Ricky va apprezzato anche per l'efficace e duraturo rapporto di cooperazione che ha instaurato con Roberto. Il

gruppo. Un ruolo che direi quasi "messianico". Il team è lui. Il capo branco. Al di sopra di tutti proprio perché tutto il giorno al suolo, ascoltando contemporaneamente le frequenze radio di tre nazioni a volume altissimo e con lo squelch disinserito. Le decisioni critiche, come il tempo di taglio del traguardo, venivano prese dal coach al suolo prima del decollo, e verificate in volo dall'ascolto delle altre frequenze. Kiki riconosce senza problemi le voci di



sottoscritto, indicato dalla CPS come capo squadra, ha più che altro goduto della possibilità di osservare e imparare. L'approccio alla gara, da parte della nostra squadra, era infatti molto serio e professionale. Il divertimento non poteva mancare, ma l'agonismo era stimolato abilmente da Kiki, che incarnava in sé lo spirito del

molti piloti e capisce anche dall'inflessione come sta andando la loro performance.

## IL VOLO DI SQUADRA

Il Trio della 15 Metri è oggi quello che meglio realizza il lavoro di squadra, meglio di qualunque altra nazione: i Francesi, perso Clairbaux hanno un po' mollato e si limitano a collaborare quando



possibile. Bravi gli Inglesi, ma non fanno della radio un uso continuo. I nostri invece si scambiano ogni pochi secondi i valori di vario-netto, adeguando le proprie decisioni senza doversi dire altro che le cifre. La radio non tace mai, e le batterie devono essere sempre fresche. Ogni pilota gode così di tre variometri precisi, uno a bordo e gli altri due distanti non più di 50/100 metri.

Un lavoro efficace e impressionante. Purtroppo Giorgio ha bucato il primo giorno, mentre il gruppo non ha lavorato altrettanto bene negli ultimi due giorni. Thomas ha conseguito una vittoria di giornata con 1000 punti.

Il Duo della Standard fa un uso meno intenso della radio e non vola sempre a contatto, ma le "strigliate" di Kiki non mancheranno di sortire un effetto. Già così Riccardo appare in costante crescita e Luciano non commette mai

errori. Due piloti molto maturi. Da loro poi viene la soddisfazione maggiore di questi Campionati, con Ricky sul podio per un meritissimo terzo posto. Avanzini, 18esimo, non era molto staccato in termini di punteggio e paga il prezzo di una planata finale tutta in coppia, ma conclusasi in un campo a due chilometri dall'aeroporto mentre LB riusciva a entrare coi diruttori chiusi.

### GLI ALIANTI

Grande era la curiosità per i due nuovissimi ASW 28, portati in gara dal team inglese. Mi sembra davvero impossibile dare giudizi, proprio a causa dei soli due esemplari, tuttavia l'aliante è risultato senza dubbio all'altezza e pari al Discus 2 e all'LS 8. D'altro canto, prendendo un approccio opposto, si può notare che il vecchio Discus ha ancora molto da dire e non penalizza

*LAK 17, classe  
15 metri*

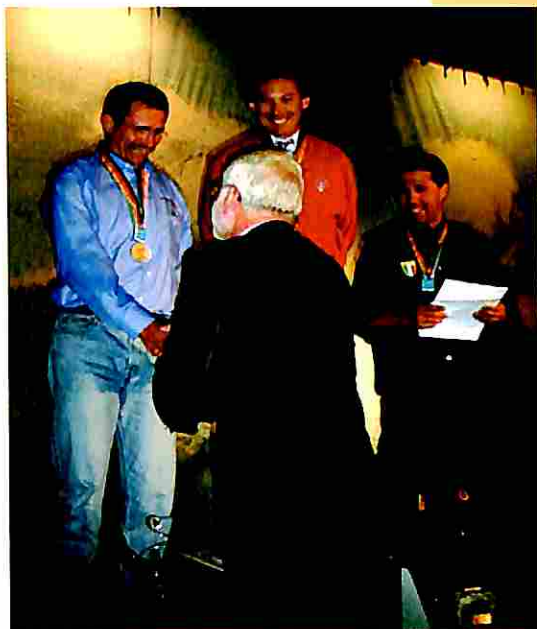
*Thomas Gostner  
con Giorgio  
Galletto*

in maniera troppo significativa i piloti che lo hanno scelto (o che non avevano alternative!). In 15 Metri non erano presenti aliante nuovi, il Ventus 2 si è confermato la scelta più sicura per chiunque. L'ASW 27 ha però conquistato il podio col terzo posto di Goran Ax, pur rimanendo una macchina che suscita perplessità per la ridotta superficie alare di 9 m<sup>2</sup>.

Il DG 800S, pure, non sfigura e chi lo ha scelto stava ben più comodo che nelle fusoliere "a" della Schempp-Hirth. Non mancava un unico e dignitoso LS 6c, così come un paio di LAK 17 (prodotti in Lituania): piazzamento onorevole e soddisfazione dei piloti.

In Classe Libera, il simpatico Uli Schwenk ha cambiato il suo ASW22 BL con un altro

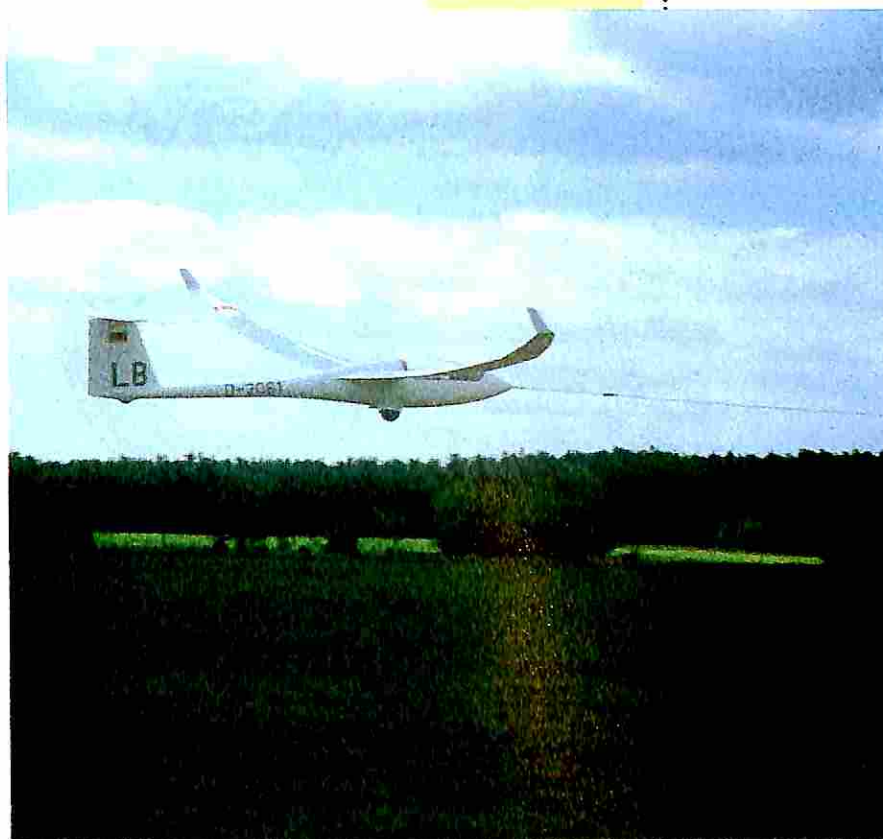




*Ricky sul podio della Standard*

esemplare nuovo, pare perché più leggero. Ancora nessuna novità in gara, solo sviluppi e versioni motorizzate di mezzi ben noti da quasi vent'anni! L'ASH 25, ben preparato con prolunghe e winglet, si è difeso bene, ma intanto giungeva notizia del primo volo dell'Eta...

*Il Discus 2 in decollo (R. Brigliadori)*



## EGC 2000

Feeling that there are far too many gliding competitions, the IGC will not encourage further the realisation of Continental Championships. This years' experience in Lusse (Berlin) was nevertheless very interesting. Soaring weather is excellent with good thermals and a clean airmass, the earth drying up rapidly after a shower. Outlanding possibilities are excellent, and the many abandoned ex-soviet airfields often provided safe, very low saves. A good job was done by the organisers, but we would have appreciated a quicker release of the daily results. An open day on the airfield, with an airshow and a Junkers Ju 52 plus an Antonov AN 2 available for leisure flights, helped to make money for the competition.

The tasks included Assigned Area Speed Tasks and POSTs, in the interest of safety and according to IGC suggestions. The pilots found them to be less fun, and feared the disaster they can produce to the scores if something goes wrong. On the other hand, they don't give the chance to outperform the rivals. The most fascinating task, though not optimum for soaring conditions, proved to be the quadrangle which brought the pilots to circumnavigate Berlin's CTR. When possible, flying without turning back on track is much more rewarding.

The Italian Team took a very professional approach, thanks to the direction of Jacky Clairbaux. A leading character. He rationalised team-flying techniques to the point of flying at a maximum distance of 100m, with the pilots sharing their netto-vario readings through the radio. This is the speciality of our 15 Metres Class Trio.

In Standard Class, Riccardo Brigliadori (the son Leo, World Champion in 1985) won the Bronze while Luciano Avanzini closed 18th due to a final glide which ended just 2 km before the finish line.

The ASW 28 was a première in a competition and made a good impression. The differences between the top-performing gliders are marginal, anyway, and the old Discus also behaved very well. In the Racing Class, the Ventus 2 is peace of mind for the serious pilot, but the ASW 27 gained a respectable third place with Goran Ax. Good performance came also from the DG 800S, whose pilots sat much more comfortable than in an "A series" fuselage. The oldest fleet is found in the Open Class: Uli Schwenk has flown a newly made ASW 22BL, which is said to be lighter than his former 22. Among many Nimbuses, the ASH 25 (now wingletted and self-launching) still had something to say. Then came the news about the first flight of the Eta...

# Classifiche EGC 2000

## EGC 2000 - Classe Standard

CN	#	Name	Nat.	Glider	Total
EF	1	J.Caillard	FRA	Discus 2a	6310
3Y	2	H.Weiss	GER	LS 8	6241
LB	3	R.Brigliadori	ITA	Discus 2	6189
8R	4	B.De Boer	GER	LS 8	6182
SK	5	Z.Nieradka	POL	LS 8	6157
F2	6	Y.Jeanmotte	BEL	LS 8	6146
CE	7	T.Suchanek	CZE	Discus	6119
Y4	8	R.Schramme	GER	Discus 2	6108
JH	9	J.Jaime	BEL	LS 8	6091
JS	10	J.Sorri	FIN	Discus 2b	6065
C64	11	P.Crabb	IRL	LS 8	6017
28	12	E.Johnston	GBR	ASW 28	6007
Z1	13	T.Scott	GBR	ASW 28	5949
SM	14	M.Van Bree	NED	LS 8	5907
LX	15	R.Lindell	SWE	LS 8	5856
5F	16	N.Ternholt	DEN	LS 8	5854
D2	17	R.Bastiaanse	NED	Discus 2b	5803
3A	18	L.Avanzini	ITA	Discus 2	5786
EM	19	O.Blankensee	NED	LS 8	5772
AB	20	A.Bove-Moller	DEN	LS 8a	5768
C65	21	S.Crabb	IRL	LS 8	5762
V	22	L.Ternholt	DEN	LS 8	5677
AY	23	T.Koivunen	FIN	Discus B	5626
8C	24	M.Dünner	SWZ	LS 8	5619
PM	25	P.Marosi	HUN	LS 8	5563
ID2	26	J.Coutts	IGC	LS 8	5553
I	27	C.Ottoson	SWE	LS 8a	5547
H2	28	P.Harvev	GBR	LS 8	5512
MP	29	H.Muszczynski	POL	LS 8	5489
18	30	M.Ichikawa	IGC	LS 8	5467
KO	31	M.Hahn	SWZ	LS 8a	5416
CX	32	L.Halasz	HUN	LS 8	5414
A2	33	K.Pulkki	FIN	Discus A	5365
X1	34	J.Stormats	SWE	LS 8	5361
D5	35	S.Sawada	IGC	LS 8	5232
L7	36	M.Divok	SVK	Discus	5170

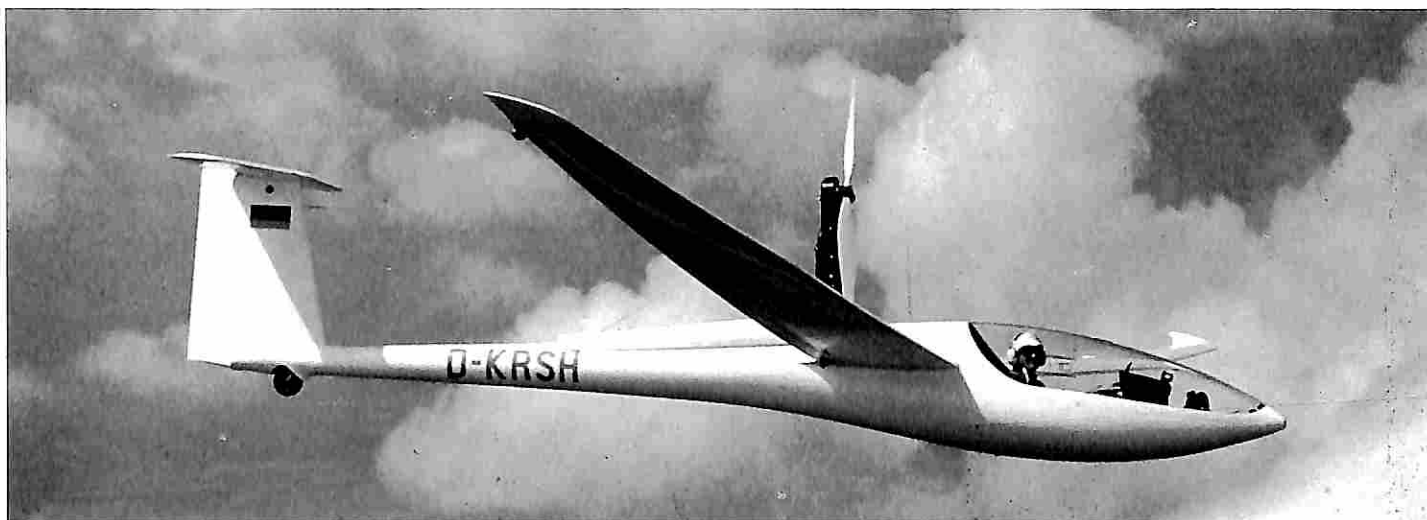
## EGC 2000 - Classe 15 Metri

C.N.	#	Name	Nat.	Glider	Total
110	1	S.Jones	GBR	Ventus2a	6731
DW	2	D.Watt	GBR	Ventus2a	6675
TC	3	G.Ax	SWE	ASW 27	6611
WM	4	W.Meuser	GER	Ventus2a	6601
K1	5	A.Kav	GBR	Ventus2a	6595
XT	6	R.Termaat	NED	DG 800S	6526
F1	7	M.Pozniak	POL	ASW 27	6481
27	8	S.Wuiczak	POL	ASW 27	6332
DG	9	F.Kuijpers	NED	DG 800S	6243
VW	10	B.Eriksson	SWE	ASW 27	6230
V7	11	G.Gulvas	HUN	Ventus2b	6220
EO	12	L.Leieune	FRA	Ventus2a	6132
VS	13	S.Ghiorzo	ITA	Ventus2	6071
HP	14	M.Grund	GER	Ventus2	6066
IR	15	S.Raimond	NED	ASW 27	6064
GT	16	T.Gostner	ITA	Ventus2a	6047
VK	17	V.Sabeckis	LTU	LAK-17a	6042
AZ	18	A.Netusilova	CZE	Ventus2a	6038
73	19	M.Kovalchuk	UKR	Ventus2b	5989
CZ	20	P.Kreicirik	CZE	Ventus2c	5967
AL	21	A.Lehto	FIN	Ventus2a	5925
GR	21	G.Rossier	SWZ	DG 800S	5925
EW	23	E.Napoleon	FRA	Ventus2a	5787
LI	24	J.Kozar	SVK	Ventus c	5770
NX	25	T.Kiihu	FIN	Ventus2b	5751
Y	26	G.Gulletto	ITA	Ventus2a	5438
7F	27	J.Cesnek	SVK	Ventus	5325
KK	28	K.Kuusela	FIN	Ventusb	5268
SI	29	M.Hoelgaard	DEN	Ventus2b	5252
NS	30	N.Skuerlund	DEN	Ventus2c	5231
WG	31	W.Animan	AUT	LS 6/C15	5202
GU	32	P.Progin	SWZ	DG 800S	5167
5A	33	H.Breiduhl	DEN	Ventus2a	5092
VV	34	L.Vuskow	RUS	Ventus2a	4904
MZ	35	L.Znidarsic	SLO	LAK-17a	4859
A7	36	T.Rendla	CZE	ASW 27	4562

## EGC 2000 Classe Libera

C.N.	#	Name	Nat.	Glider	Total
YY	1	B.Gantenbrink	GER	Nimbus 4	7272
KS	2	U.Schwenk	GER	ASW 22BL	7184
X	3	H.Karow	GER	Nimbus 4	7008
HM	4	L.Goudriaan	IGC	ASW 22BL	6936
NB	5	M.Gäumann	SWZ	Nimbus 4	6775
AT	6	J.Centka	POL	ASW 22BL	6699
YK	7	T.Tacke	GER	ASH 25	6675
K8	8	T.Rubai	POL	ASW 22BL	6648
25M	9	H.Back	IGC	ASH 25	6549
IO	10	D.Schmid	SWZ	ASH 25	6527

EC	11	D.Hauss	FRA	Nimbus 4	6418
AA	12	J.Pedersen	DEN	Nimbus 4	6380
CF	13	J.Rouaux	FRA	Nimbus 4	6267
FP	14	M.Smit	NED	ASH 25	6164
V5	15	R.Schild	SWZ	Nimbus 4T	6137
ISI	16	I.Kolaric	SLO	ASH 25	5955
NI	17	M.Young	GBR	Nimbus 4	5861
OAX	18	M.Pechanec	CZE	ASH 25	5718
LOT	19	K.Starvszak	POL	ASH 25	5710
BY	20	B.Aronsson	SWE	ASH 25	5556
J15	21	K.Hartlev	GBR	Nimbus 3	4943



DG Flugzeugbau GmbH Im Schollengarten 20 D - 76646 Bruchsal Untergrombach - Germany  
 Postfach 4120 D - 76625 Bruchsal - Germany  
 Phone 07257/890 Switch board and management  
 8910 Aircraft sales - 8960 Service  
 Fax 07257/8922

**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

# VGC



Il Vintage Glider Club (VGC) è stato fondato da Chris Wills nel 1972 ed ha effettuato il suo primo raduno a Husbands Bosworth in Inghilterra nel luglio del 1973.

Il VGC ha celebrato quest'anno il 25° anniversario della fondazione e conta a tutt'oggi oltre 600 iscritti da ogni parte del mondo.

Il club si prefigge di preservare, restaurare e rimettere in volo gli alianti d'epoca, nonché di raccogliere e pubblicare informazioni storiche sul volo a vela.

Una rivista trimestrale, VGC news, viene inviata a tutti gli iscritti con informazioni tecniche su progetti di restauro ricche di

illustrazioni e disegni di alianti d'epoca originali, oltre ad informazioni circa i raduni internazionali organizzati ogni anno in varie parti del mondo.

La quota annua di sottoscrizione è di 19,00 Sterline inglesi, più 5,00 Sterline d'iscrizione iniziale per il primo anno.

*Per ulteriori informazioni rivolgersi a: Vincenzo Pedrielli - Tel. 02 / 95743000 (ore ufficio) - Fax 02 / 95742292*



# Elmira 2000

## 2° Raduno Internazionale Alianti d'Epoca

Lo Schweizer  
SGU 1-7 (1937)

**E**lmira, una città americana poco nota ai più, ma molto famosa per pochi. Chi sono i pochi? Sono gli appassionati di Volo a Vela. Infatti Elmira è una piccola città di circa 10.000 abitanti situata vicino alla valle bagnata dal fiume Chemung, nello stato di New York, a 300 m. sul livello del mare, da cui sono iniziate le prime attività volovelistiche degli Stati Uniti. Diciamo una Wasserkuppe Americana dove le condizioni di volo sono particolarmente favorevoli sia per il volo in termica che per quello in pendio. Non per nulla Elmira è definita

il campo di volo  
di Harris Hill



"The Capital of Soaring" ovvero :la capitale del Volo a Vela. Il campo volo si trova su una collina chiamata Harris Hill ed è dotato di una pista in asfalto lunga circa 500 m. al termine della quale ci si trova già sospesi nella valle sottostante. Il campo è gestito dall'Harris Hill Soaring Corporation che ha infatti ospitato il secondo Raduno Internazionale d'Alianti d'Epoca IVSM-2000 (International Vintage Sailpanes Meet). Il primo raduno aveva sempre avuto luogo ad Elmira nel 1995. Un altro motivo per cui Elmira è nota sempre ai pochi, è che in Elmira è nata nel 1937 la prima fabbrica di alianti degli Stati Uniti, la Schweizer Metal Aircraft Company, per opera appunto di Ernie, Bill e Paul Schweizer, i quali hanno costruito dall'inizio e fino al 1983



oltre 2170 alianti, molti dei quali in struttura metallica. Dal 1984 ad oggi gli Schweizer producono elicotteri di piccola taglia oltre a parti di aerei per conto di altre note case aeronautiche americane. Tuttavia degli oltre 2170 alianti prodotti, molti sono tuttora funzionanti ed impiegati come alianti scuola per l'addestramento di nuovi piloti in diversi Aero Club negli Stati Uniti.

Una nutrita rappresentanza di alianti Schweizer non poteva nemmeno mancare nella città d'origine.

Ma veniamo ora al meeting stesso che si è svolto dal 1 al 9 luglio, e che si è meritatamente attribuito l'appellativo di Internazionale, vantando la presenza di oltre dieci paesi stranieri provenienti da ben quattro continenti. Ovviamente la presenza più nutrita è stata quella degli Stati Uniti che hanno ospitato la manifestazione. Alcuni dei partecipanti, provenienti dalla West Coast, avranno viaggiato almeno quattro o cinque giorni per arrivare a Elmira in auto con al traino il loro aliante, percorrendo tra i tre e quattromila Km. diciamo come da Palermo a Stoccolma o giù di lì. Si può senz'altro dire una vera e propria passione per il Volo a Vela storico,



*Jeff Byard,  
presidente della  
VSA, sul suo  
Schweizer TG-2*

cosa che manca quasi completamente a noi Italiani che ci poniamo il problema di percorrere poche centinaia di Km. per esempio per arrivare a Pavullo anche da una qualunque città del Nord Italia. (Beh, lasciamo stare, è una vecchia storia). Il record della distanza spetta in ogni caso agli Australiani che hanno partecipato alla manifestazione con un meraviglioso aliante, il Golden Eagle, costruito nel 1937 da un certo Geoff Richardson, da Melbourne Australia. Un viaggio durato parecchi giorni che è iniziato in nave fino al porto californiano di Long Beach per proseguire poi in auto attraverso tutti gli Stati Uniti. Naturalmente l'équipe Australiana ne ha approfittato per visitare il Gran Canyon, il Dayton Air Force Museum e tanti altri luoghi di notevole valore turistico. Un viaggio indimenticabile per il gruppo Australiano.

*Schweizer I-26  
(in alto)  
e Slingsby T-49  
Capstan*

Tra gli alianti vintage di maggior valore storico era presente uno Schweizer SGU 1-7 costruito nel 1938 e recentemente restaurato da Walter B. Cannon in tempo per partecipare all'IVSM2000. Nella cerimonia di apertura, avvenuta il primo Luglio alla presenza di Paul Schweizer, Walter B. Cannon aveva tra l'altro detto che gli alianti d'epoca hanno un'anima, hanno carattere e si può riconoscere in loro la mano, o ancora meglio il carattere di chi li



Il sottoscritto sullo  
Schweizer TG-4  
di John Kalinowski



Con Carlo Zorzoli  
sullo Schweizer TG-4

ha progettati, a differenza degli alianti moderni in plastica, simili fra loro ed indubbiamente frutto di continui miglioramenti tecnologici. Altro pezzo veramente antico il Franklin PS-2, progettato nel 1930 e rimesso a nuovo da Joe Feather, Chuck Franklin e Jack Wyman nel 1995, che si sono guadagnati il premio per il miglior restauro del 1995. Ciò dimostra che oltre al piacere del volo, c'è anche in molti paesi, la soddisfazione di preservare, di restaurare e finalmente riportare in volo quelle poche macchine rimaste a testimonianza della storia e dell'evoluzione del volo senza motore. Di progettazione Europea, anche se immatricolato USA, il bellissimo Moswey 3 di Albert Uster costruito nel 1943 e restaurato nel 1992 in Germania da Paul Serries. Sempre di stampo Europeo alcuni Slingsby, il T-21B Sedelberg ed il T-31B, un Weihe, un'EoN Olympia, Grunau Baby, Bergfalke, Breguet 905-S ecc. ecc. In totale hanno partecipato una cinquantina di alianti che hanno dato prova delle loro buone qualità di volo, s'intende in rapporto alla loro veneranda età, per l'intera durata della manifestazione che per altro è stata benedetta da condizioni Meteo di tutto rispetto per otto giorni su nove. Mediamente sono stati effettuati ogni giorno un centinaio di traini per mezzo di due Pony, un Super Cub ed un Husky, con traini da 2000 o 3000 piedi. I migliori tempi registrati erano nell'ordine delle quattro e cinque ore con quote



raggiunte fino a 7000 piedi. Quanti fuoricampo? Non molti e per fortuna avvenuti nei campi volo d'emergenza situati a valle di Harris Hill. Tutta la manifestazione si è svolta all'insegna della massima sicurezza contribuendo al gran successo della manifestazione. L'organizzazione è stata impeccabile sia sul piano del volo, che per quanto riguarda le attività così dette ricreative. Chi frequenta questi tipi di raduni sa benissimo che non si tratta di raduni agonistici, competitivi, stressanti o faticosi, ma piuttosto di una vacanza all'insegna dell'amicizia e di un gran cameratismo. I partecipanti arrivano spesso con l'intera famiglia e trascorrono insieme una vera e propria vacanza, grazie appunto a queste attività ricreative organizzate a complemento delle ovvie attività di volo. Una di queste attività, divenuta ormai una consuetudine dei raduni Vintage è la cosiddetta "Serata Internazionale" dove ogni gruppo di nazionalità diversa, prepara specialità gastronomiche locali che sono poi consumate vicendevolmente da tutti i presenti alla serata. Quasi una gara ad attirare più persone a degustare i piatti o le bevande offerte da cuochi improvvisati che esprimono il massimo della loro

bravura e creatività. Un vero successo anche questa volta ad Elmira. Un'altra serata indimenticabile è stata quella del 4 Luglio, festa dell'Indipendenza degli Stati Uniti, dove tutti i partecipanti sono stati invitati ad un picnic organizzato presso la fabbrica dei fratelli Schweizer, preceduto dalla visita alla fabbrica stessa e terminata con spettacolari fuochi d'artificio. Particolare è stata la torta commemorativa decorata con il logo dell'IVSM2000, tagliata a fine picnic da Paul e Bill Schweizer. Ben riuscita anche la cena organizzata presso il National Warplane Museum a Horsehead, a pochi chilometri da Elmira dove, dopo aver apprezzato una gustosa cena in compagnia di tanti amici, è stata effettuata una visita guidata al museo stesso. La grand'attrazione di questo Museo è il famoso B17, Fuddy Duddy fortezza volante, perfettamente restaurato e tenuto in stato di volo e sul quale infatti è possibile fare dei voli dimostrativi proposti dal museo per raccogliere fondi necessari al mantenimento del bombardiere stesso. Un'occasione veramente ghiotta che non ho voluto in nessun modo lasciarmi scappare. Infatti il giorno dopo insieme ad altri cinque amici, più tre membri dell'equipaggio abbiamo sorvolato Elmira e dintorni per una trentina di minuti potendo anche ispezionare ogni angolo di quella possente macchina volante. Un'altra simpatica iniziativa è stata quella di

dedicare un'ora ogni mattina dopo il briefing, agli ospiti stranieri per presentare una breve relazione sull'inizio del Volo a Vela nei loro rispettivi paesi.

Fra i relatori di particolare interesse, Chris Wills, presidente del Vintage Glider Club in rappresentanza del team Inglese, Martin Simons, molto noto per i suoi libri storici, ha relazionato sul Volo a Vela in Australia, Peter Selinger autore di un famoso libro sui tuttala nonché valido fotografo, ha presentato un grande personaggio tedesco, Wolf Hirth ed infine, in rappresentanza dell'Italia, il sottoscritto, insieme all'amico Carlo Zorzoli, hanno presentato una relazione sull'inizio del Volo a Vela in Italia nel 1924 ad Asiago per opera di Ettore Cattaneo e gli studenti universitari Pavesi. Quest'idea di scambio d'informazioni storiche fra i vari paesi partecipanti ha ottenuto il consenso generale e penso che sarà presa come esempio da ripetere nei futuri raduni.

Ah, dimenticavo di parlare dei voli che ho fatto durante questa manifestazione. Premesso che non ho il brevetto di volo e quindi posso soltanto volare su alianti biposto, posso tuttavia affermare di averne provati tanti dei biposto d'epoca ancora in vita, durante tutti i raduni cui ho partecipato. Anzi, sono forse pochi quelli su cui non ho ancora avuto l'occasione di volare. Ebbene anche ad Elmira ho aumentato l'elenco di queste meravigliose macchine, tanto diverse tra loro non solo

*La serata finale:  
al centro  
Chris Wills,  
presidente del VGC*

*Bill (a sinistra)  
e Paul (a destra)  
tagliano la torta  
allo  
Schweizer Pic-nic*



**Il Pratt/Read**  
**di Jack Hilton**



**Franklin PS-2**



Association Americana, mi ha invitato a fare un volo sul suo restauratissimo Schweizer TG-2, un biposto in tandem di 15,8 m. di apertura alare, usato negli anni quaranta dall'Aeronautica Militare per l'addestramento dei nuovi piloti.

E sempre per restare in tema di alianti militari, ho anche volato, insieme all'amico Carlo Zorzoli, sullo Schweizer TG-4, biposto in tandem, costruito nel 1942 e restaurato da John Kalinowski che gentilmente l'ha prestato per un'oretta. Anche questo è stato un volo da non dimenticare poiché abbiamo avuto qualche difficoltà a scendere nel tempo pattuito essendo le condizioni di volo particolarmente favorevoli e ricche di termiche.

Dopo queste meravigliose esperienze Militari, ho volato ancora con lo Slingsby T49 Capstan di Ian Scott e con il Ka-4 Roehnlerche di Tim Mara e a questo punto



**Sisu 1/A**

d'aspetto, ma come citato prima, anche di carattere.

Tanto per cominciare ho volato sul Pratt-Read, biposto affiancato della Marina Militare Americana costruito nel 1943 ed appartenente ad un certo Jack Hilton. Un aliante dall'aspetto inconfondibile, difficile da rassomigliare ad altre macchine.

*Pronti al traino,  
il cielo  
promette bene*

Un altro giorno, l'amico Jeff Byard, Presidente della Vintage Sailplane

potrei proprio dire di avere "fatto il pieno." Sto pensando veramente se c'è stato qualcosa che non ha girato bene o non di completa soddisfazione. Ebbene, non capita spesso, ma questo è stato uno di quei casi dove non solo il vento ha soffiato nella direzione giusta, ma tutto ha funzionato nel migliore dei modi. Non resta che dire allora: arrivederci al prossimo raduno ad Elmira nel 2005.

# Borgo San Lorenzo

Flavio  
Formosa

**M**artedì 11 Luglio, sotto un cielo tempestoso e con un robusto vento da Sud si è concluso sulla nostra aviosuperficie il primo corso di Brevetto di volo a vela tenuto "a casa nostra". L'esaminatore Dario Laureti ha brevettato tutti i cinque candidati: Alessandro Cortigiani, Fabio Lapi, Marco Nocentini, Silvio Orsini e Gabriele Taddei. Il corso si è svolto interamente sulla nostra aviosuperficie per l'attività a doppio comando e sull'aeroporto di Arezzo grazie all'ospitalità dei nostri amici dell'aeroclub per i voli da solista.

Il numero dei brevettati vi sembrerà esiguo, ma per un club piccolo come il nostro che opera esclusivamente sulla base del volontariato dei soci è stato un risultato di grandissima soddisfazione. Gli ottimi Istruttori sono stati Luigi Aldini e Pierluigi Susani, affiancati dal valido apporto del socio Guido Chelazzi per le lezioni di teoria. L'organizzazione pratica è gravata come sempre in larga parte sulle spalle



dell'infaticabile Presidente Carlo Bartolini. Ai cinque neo-piloti le congratulazioni del mondo volovelistico italiano e l'esortazione a continuare con la stessa passione che li ha

animati finora, perché il Brevetto è solo un punto di partenza. Per noi il lavoro continua, una nuova "covata" di pulcini è già all'opera e sarà a sua volta messa alla prova nei prossimi mesi.

I complimenti della redazione vanno ai nuovi brevettati, ma anche a tutti i soci del club del Mugello, che hanno organizzato anche quest'anno, nella terza Domenica di Maggio, la "Festa del Volo Silenzioso". Abbiamo potuto notare la risonanza che l'evento ha trovato sulla stampa regionale. Sono stati effettuati molti battesimi dell'aria in voli su alianti biposto e sono state apprezzate le esibizioni acrobatiche del FOX e di velivoli a motore.

*I cinque neopiloti  
con il "mitico"  
I-DUKI.  
Primo a sinistra  
il Com.  
Dario Laureti*

AeC.C.V.V. Rieti  
**Coppa del Velino 2000**  
 Rieti 9 ÷ 16 Luglio 2000

	concorrente	naz	Club	Aliante	Punti	16 Giugno		17 giugno		18 Giugno		23 Giugno		24 Giugno		*
1	Gavazzi Marco	ITA	AeC.V.Lariano	Discus	4506	1	1000	2	958	5	745	1	969	1	834	900
2	Paolillo Ugo	ITA	AeC. Toscano	Nimbus 3/25	4109	2	911	4	823	5	745	2	948	5	682	821
3	Gritti Angelo	ITA	A.V.A. Valbrembo	Discus 2	4107	18	594	1	1000	4	869	3	894	3	750	820
4	Keim Klaus	GER	Sindelfingen	ASH 25 L	4078	3	894	8	761	1	1000	5	859	11	564	
5	Bitozzi Andrea	ITA	AeC.Prealpi Venete	Discus	3754	5	833	15	545	2	898	4	869	6	609	750
6	Pasin Vittorio	ITA	AeC.Prealpi Venete	Ventus 2 CM	3553	14	706	9	753	11	671	6	822	7	601	710
7	Dal Grande Giuseppe	ITA	AeC.Prealpi Venete	Ventus 2	3503	4	853	3	898	19	262	9	766	4	724	700
8	Fabrizio	ITA	AeC. Vierbo	DG 800 18m	3447	11	736	14	631	10	677	6	822	10	581	688
9	Spreafico Gianni	ITA	AeC. Arezzo	LS 8	3339	6	832	6	803	16	432	12	521	2	751	667
10	Fanfani Francesco	ITA	AeC. Roma	ASW 24	3255	7	820	7	794	5	745	16	459	16	437	650
11	Romano Roberto	ITA	A.C.A.O. Varese	Discus	3167	9	793	5	806	23	221	10	753	9	594	633
12	Colombo Davide + 1	ITA	A.M.I.	Nimbus 4D	3105	12	735	11	706	13	644	18	457	12	563	620
13	Bonfatti Umberto	ITA	AeC.V. Ferrarese	Discus	2837	15	678	13	637	14	464	16	459	8	599	567
14	Cattaneo Mario	ITA	AeC. Rieti	DG 600 15m	2792	13	715	10	713	17	388	14	500	14	476	558
15	Cernezzi Aldo	ITA	A.C.A.O. Varese	DG 400 17m	2707	16	670	17	523	8	738	14	500	19	276	541
16	Cristiani Marcello	ITA	AeC.V. Ferrarese	DG 800 18m	2649	21	310	21	382	11	671	8	786	13	500	
17	Ghiringhelli Gerolamo	ITA	A.C.A.O. Varese	LS 6	2626	19	520	20	411	3	888	22	354	15	453	
18	Ballabio Giuseppe	ITA	AeC. Rieti	ASW 20	2068	10	767	16	544	21	237	21	361	21	159	413
19	Antonelli Mario	ITA	AeC. Rieti	LS 4	1782	8	802	23	0	15	450	11	530	22	0	356
20	Franceschini Fabio Blanchetti Alberto	ITA	AeC. Rieti	DG 500 20m	1709	17	605	18	425	9	679	24	0	22	0	
21	Beltramello Marco	ITA	AeC. Biella	Ventus 2	1700	19	520	19	414	18	263	13	503	22	0	340
22	Girardi Mario	ITA	AeC. Roma	LS 4	1366	22	282	23	0	20	246	19	401	16	437	
23	Longaretti Pietro + 1	ITA	AeC.V.Lariano	Janus 18m	1176	23	271	22	133	24	163	20	382	20	227	
24	Finocchiaro Filippo	ITA	AeC. l'Aquila	LS 6	1156	24	268	12	655	22	233	24	0	22	0	231
25	Della Rosa Silverio	ITA	A.C.A.O. Varese	Discus	990	25	115	23	0	25	89	23	349	16	437	

\* Punti per la Graduatoria Nazionale

### Statistiche

prova del	km percorso	n. concorrenti partiti	arrivati	f.c.	% f.c.	Totale km assegnati	percorsi	%	Media Km.conc	nuntevio disponibile	D.F.	assegn.	velocità max km/h effettiva	Ricalc.
09/07	376.2	25	20	5	20	9405	7855	84	314	1000	1.00	1000	121.5	106.9
10/07	389.3	24	14	10	42	9343	7125	76	297	1000	1.00	1000	117.8	113.4
12/07	303.2	25	1	24	96	7580	4119	54	165	1000	1.00	1000	104.7	86.4
13/07	286.4	23	10	13	57	6587	4985	76	217	969	1.00	969	115.8	98.0
14/07	310.9	21	18	3	14	6529	5616	86	267	834	1.00	834	127.1	120.3
<b>Totali</b>	<b>1666.0</b>	<b>118</b>	<b>63</b>	<b>55</b>	<b>47</b>	<b>39444</b>	<b>29700</b>	<b>75</b>	<b>252</b>	<b>4803</b>		<b>4803</b>		

prova del	descrizione temi assegnati	prova del	descrizione temi assegnati
09/07	Rieti Ospedale - Luco dei Marsi - Cortona - Rieti arrivo	10/07	Cantalice-Trevi-Rivisondoli-Castelluccio-Ripa Sott.-Rieti
12/07	Cittaducale-Bastardo-Celano-Campotosto-Piediluco-Rieti	13/07	Cittaducale-Trusacco-Todi-Orvieto-L.Ripa Sottile-Rieti
14/07	Cittaducale-Campo di Giove-Campotosto-Celano-Ripa S.-Rieti		



**Ae.C.C.V.V. - Coppa Internazionale del Mediterraneo 2000 - Standard Class**

Rieti 31 July - 10 August 2000

competitors	Nat. Club	Glider	score	August 2000								August 09 Km 249.3				
				July 31 Km 389.8	August 01 Km 360	August 02 Km 417.3	August 03 Km 368.5	August 04 Km 278.3	August 06 Km 316.3	August 08 Km 371.1	August 09 Km 249.3					
1	ITA A.C.A.O. Varese	LS 8	6484	3	961	3	939	5	923	6	517	2	737	3	474	950
2	HAMMERLE Heinz	LS 8	6390	5	876	8	909	7	886	1	618	3	735	1	1000	477
3	COSTA Corrado	Discus 2	6214	1	1000	14	822	4	927	18	464	1	689	2	999	910
4	REBBECK Henry	LS 8	5797	2	999	13	837	26	657	21	446	22	619	12	887	414
5	GAVAZZI Marco	Discus	5794	4	878	6	928	1	1000	12	481	36	293	17	835	849
6	ERBA Giorgio	LS 8	5729	19	689	14	820	7	921	11	486	6	718	22	775	839
7	SPIREFFO Gianni	LS 8	5587	7	844	19	778	2	995	23	440	9	705	30	431	819
8	PRONZATI Marco	Discus	5526	12	786	16	808	1	1000	6	526	36	293	10	890	810
9	LEITNER Bernhard	LS 8	5507	14	777	13	850	9	876	29	395	24	604	4	975	40
10	STOEGNER Gregor	LS 8	5500	20	687	18	782	4	938	18	752	17	647	14	873	23
11	GRIFFI Angelo	Discus 2	5459	10	801	12	859	5	937	2	911	24	437	39	273	379
12	SCHNEEWEIS Peter	Discus	5423	11	788	28	674	16	808	22	678	12	481	20	637	1
13	RASS Michael	SZD-55	5303	9	809	23	709	23	684	23	675	14	657	13	874	7
14	AMETTA Massimo	LS 8	5292	28	582	22	724	10	870	25	658	5	520	8	896	29
15	BOZZETTI Giampaolo	LS 8	5292	8	810	16	808	17	789	24	661	15	477	17	641	31
16	FRAENZA Paolo	ASW 24	5172	21	685	15	816	29	643	19	733	19	457	13	756	11
17	PEROTTI Nino	ASW 24	5140	33	456	7	909	28	662	21	723	9	491	21	630	22
18	PARIS Giorgio	ASW 24	5031	23	626	6	928	30	603	13	828	8	707	25	599	20
19	REBBECK Jay	LS 4	4944	24	635	4	958	25	677	29	651	34	321	9	894	17
20	MERIZIOLA Stefano	ASW 24	4879	27	583	24	703	18	779	38	211	8	499	5	949	8
21	Montemaggi Sandro	Discus 2	4778	31	465	11	860	12	843	13	828	2	559	4	731	37
22	Guazzoni Roberto	LS 8	4720	16	734	21	726	15	813	9	872	9	491	28	494	36
23	Kohlhenger Erich	Discus bi	4644	15	772	10	863	33	529	15	817	16	474	18	640	24
24	Pinni Vittorio	Discus	4518	6	861	8	899	24	678	11	856	25	432	39	123	34
25	Molinari Manuele	LS 4	4360	26	598	25	683	27	665	39	205	14	480	21	785	26
26	Poletti Franco	LS 4	4316	29	545	32	614	22	704	32	627	33	327	28	458	28
27	Fanfani Francesco	ASW 24 E	4301	18	690	26	680	21	726	9	872	36	293	31	391	35
28	Romano Roberto	Discus	4120	34	450	31	627	11	863	37	313	7	508	29	351	26
29	Ancillotti Ruggero	ASW 24	4050	35	434	33	612	38	90	31	629	25	432	18	640	18
30	Antonelli Mario	LS 4	3977	23	656	30	648	37	201	34	577	36	217	12	675	18
31	Volpi Diego	LS 4	3828	31	465	35	582	20	744	33	594	38	181	25	595	32
32	Hirner Rudolf	Discus T	3792	17	696	41	117	19	770	16	795	22	441	32	348	37
33	Teutsch Peter	Discus	3579	39	201	29	665	31	578	20	726	37	205	33	341	27
34	Riva Adalberto	Discus	3531	39	201	27	677	34	437	35	576	30	388	26	574	36
35	Monti Lorenzo	LS 8	3523	22	664	39	160	39	0	40	0	3	543	10	690	3
36	Fellicori Sergio	LS 8	3360	35	434	20	768	39	0	17	772	41	0	6	925	5
37	Pirker Herbert	SZD-55	3345	29	545	36	566	39	0	36	567	35	276	15	648	32
38	Calzoni Giovanni	Discus	3247	35	434	38	509	26	675	28	655	40	129	29	351	28
39	FRANCIA Rosario	Discus	3123	38	336	37	546	36	397	27	656	34	293	35	306	38
40	Tura Filippo	Discus CS	3094	13	779	39	160	32	547	40	0	28	418	40	0	16
41	Saurin Gustavo	Discus	2873	41	92	34	585	35	422	30	640	39	134	27	497	34

\* Punti per Graduatoria Nazionale

prova del	km percorso	n. concorrenti		media		punteggio		velocità		descrizione termi			
		partiti arrivati	f.c.	% f.c.	Assegnati	percorsi	%	km conc.	D.F.		assegnato	max km/h	
31/07	389.8	41	30	11	27	15982	14533	91	354	1000	1000	112.0	S.Giovanni R. - Pettorano s.G. - Costacciaro - Rieti Arr.
01/08	360.0	41	38	3	7	14760	14092	95	344	1000	1000	111.0	Cittaducale - Rivisondoli - Nocera Umbra - Rieti
02/08	417.3	38	36	2	5	15857	15353	97	404	1000	1000	124.9	Cittaducale - S.Biagio Saracinisco - Gualdo T. - RI arr.
03/08	368.5	40	36	4	10	14740	13938	95	348	1000	1000	109.8	Canalicce - Campo di Giove - Gualdo Tadino - Rieti
04/08	278.3	41	35	6	15	11410	10613	93	259	618	1000	136.1	Cittaducale - S.Biagio S. - Pettorano s.G. - Ripa S. RI arr.
06/08	316.3	40	28	12	30	12652	11347	90	284	802	1000	126.3	Rieti Osp. - Trasacco - Valfabbrica - RI arr.
08/08	371.1	41	24	17	41	15215	12835	87	243	1000	1000	113.8	Poggio Bustone-Roccaraso-Assergi-Celano-Spolito-RI arr.
09/08	249.3	41	38	3	7	10221	9963	94	313	492	1000	144.1	P.Bustone-Trasacco-Campotosto-Gall.S.Recco-Pediluco-RI arr.
<b>Totali</b>	<b>2750.6</b>	<b>323</b>	<b>265</b>	<b>58</b>	<b>18</b>	<b>110838</b>	<b>102674</b>	<b>93</b>	<b>318</b>	<b>6912</b>	<b>6912</b>		

# Una stagione fantastica



Caro Aldo,  
Tu lo sai che non sono capace di scrivere decentemente, ma ci provo lo stesso.

Parliamo prima della CIM che all'inizio non sembrava aver i concorrenti necessari per una bella gara internazionale, poi però alla fine di concorrenti ce n'erano ben 95 in tutte e quattro le classi con una standard di ben 41 partecipanti. Grande successo ha avuto anche la 18 metri con 28 concorrenti, con un pilota Inglese che ha partecipato alla gara con un Cirrus 17.6 mt. e non è nemmeno arrivato ultimo. Debbo ammettere che la meteorologia ci ha facilitato la scelta dei temi. Un solo giorno c'è stato di forzato riposo meteorologico. Medie mai al di sotto dei cento km/h in tutte le classi e con punte oltre i 150 km/h nella libera.

Penso che il cielo di Rieti si sia dimostrato ancora una volta come unico nel suo genere, mai due giornate simili, condizioni sempre differenti, eppure alla fine sono usciti i vincitori che si sono dimostrati i più regolari in ogni condizione. I commenti dei concorrenti, soprattutto degli stranieri, la sera erano sempre con parole entusiasmanti. L'ultimo giorno sembrava non aver le condizioni per l'aggancio e perciò abbiamo tentennato un pochino ritardando le partenze, poi

finalmente si è aperto uno spiraglio e li abbiamo fatti decollare. Io per primo non ero molto convinto, anche se dal campo si vedevano in lontananza dei bellissimi cumuli. Alla sera questa giornata è risultata la più generosa in fatto di velocità (Standard a ben 144 km/h di media etc.) Abbiamo avuto delle difficoltà nell'organizzazione, non c'era niente di funzionante incominciando dall'altoparlante, acqua, campeggio etc., Piero Pugnetti in ospedale, pochi traini messi a disposizione dai club, la linea che non voleva funzionare, i piloti che mugugnavano per ogni cosa prima dell'inizio della gara. E' proprio vero che i piloti a terra sono dei "rompi...". Poi però tutto si è risolto con una bellissima competizione, i piloti sono tornati a casa veramente soddisfatti della gara e non finivano più di ringraziarci, come se il regalo del cielo di Rieti fosse stata opera nostra. Arriviamo alla premiazione che ci ha riservato una grandissima sorpresa. I piloti ci hanno ringraziato (Franca e me) pubblicamente con un lunghissimo applauso ed un assegno di un milione offerto da tutti i piloti, che abbiamo accettato solo momentaneamente e che metteremo in palio alla prossima CIM per due giovani meritevoli come contributo alla gara. Non ci sembra giusto accettare questo regala-





lo. A noi è bastata la soddisfazione di aver fatto le cose in modo che tutto filasse liscio e che i piloti avessero apprezzato il nostro sforzo.

Non voglio fare un rendiconto delle giornate di volo, per quello basta un bollettino finale dove trovate tutto ben specificato, voglio solo riportare l'attenzione sui vincitori: nella Standard ha vinto Luca Monti, Heinz Hammerle secondo e Corrado Costa terzo, con 2750 km prescritti con medie che vanno da 109 a 144 km/h; nella 15M i primi quattro parlano straniero Justin Wills primo, Heimo Demmerer secondo e Karl Rabeder terzo, i km prescritti sono stati 2858 con medie che vanno da 110 a 137 km/h; nella 18M vince il nostro Leo nazionale, che per fortuna si è rimesso a volare con tanta voglia e si vedono i risultati, Werner Danz secondo e Bostjan Pristavec terzo, i km prescritti sono stati 3015 con medie che vanno da 106 a 136 km/h; nella Libera, che era anche Campionato Italiano, ha vinto la coppia Monti-Nidoli, Peter Hartmann secondo e John Buchanan terzo, i km prescritti risultano essere 3058 con medie da 120 a 154 km/h.

Adesso ancora due parole sul Campionato Promozione, Open Cup e Coppa Città di Rieti. Purtroppo le date scelte

per questa gara non hanno permesso a parecchi stranieri di partecipare a questa gara, per l'accavallamento con i Campionati Europei (sarebbe bastato iniziare tre giorni dopo...). I "big" erano preoccupati per il numero esiguo dei partecipanti. Alla vigilia della gara risultavano solo 20 partecipanti poi man mano aumentavano fino ad arrivare a 61 concorrenti. Siamo riusciti a dividerli in quattro classi. Promozione con 18 concorrenti, Open Class Cup 18M con 8, Open Class Cup Libera con 9 e Coppa città di Rieti con 26 concorrenti.

Le previsioni meteorologiche dei primi giorni non lasciavano molte speranze per una riuscita ottimale della gara. Siamo riusciti però il secondo giorno a sfruttare una finestra per far valevole la giornata, con un temporalone sul campo che ha provocato venti di 35/40 nodi di traverso alle piste. Alcuni concorrenti sono atterrati in verticale come gli elicotteri mentre altri, pur avendo 800 mt. di quota sopra la planata, non sono riusciti ad arrivare in campo! Mi consolo pensando che anche questo fa parte del volo a vela. Per fortuna non si sono verificati incidenti, solo qualche guaio a qualche aliante per la vetusta età del mezzo.

Dal secondo giorno in poi il tempo ci ha assistiti e così alla fine della gara sono risultati vevoli sette giorni su sette. Mentre dalle altre parti dell'Europa si avevano notizie di tempo cattivo con pioggia, grandine e freddo qui a Rieti si facevano i 145 km/h di media. Anche questo è un regalo del cielo di Rieti. Adesso veniamo alle gare: Promozione: ha vinto Carlo Boscono con Enrico Casale secondo e Yuri Prodorutti terzo, sono stati prescritti 2173 km (media per giorno 311 km) con medie da 97 a 115 km/h; Open Class Cup 18M vince Ugo Pavesi, Giorgio Erba secondo e Eberhard Laur terzo, km prescritti 2811 (media giorn. 403 km) con medie da 103 a 139 km/h; Open Class Cup Libera vince Alexander Mueller, Ugo Paolillo secondo e la coppia militare Colombo + 1 terzi, km prescritti 2859 (media giorn. 408) con medie da 119 a 143 km/h; la Coppa Città di Rieti viene vinta da Angelo Gritti, Gianni Spreafico secondo e Roberto Romano terzo, km prescritti 2529 (media giorn. 361) con medie da 103 a 135 km/h. Approfitto di questa pagina per ringraziare tutti i concorrenti per la partecipazione numerosa, i miei collaboratori, soprattutto Franca, per la instancabile collaborazione nella direzione e nello svolgimento della gara. E anche qui l'applauso dei concorrenti ci ha appagato delle fatiche. Un grazie va anche ai Club che ci hanno messo a disposizione i traini ed i piloti. Senza di loro non si farebbe nessuna gara.

Ancora grazie a tutti! Spero di rivederVi tutti a Rieti per le prossime gare.

**AeC.C.V.V. - Coppa Internazionale del Mediterraneo 2000 - 18m Class**  
**Rieti 31 July - 10 August 2000**

competitors	Nat. Club	Glider	score	July 31 Km 411.8	August 01 Km 390.4	August 02 Km 370.6	August 03 Km 436.7	August 04 Km 268.0	August 06 Km 363.0	August 08 Km 502.4	August 09 Km 271.8	*
1	Brigliadori Leonardo	ITA AeC.V.Lariano	6778	3 983	1 1000	4 774	2 993	1 618	3 943	3 915	5 552	950
2	Danz Werner	SWI SG Glarnerland	6643	7 883	9 862	2 846	1 1000	8 548	1 1000	5 902	1 602	
3	Pristavec Bostjan	SLO ALC Lesce	6274	2 992	2 989	5 763	5 958	2 614	16 501	7 891	2 566	
4	Falkensammer Wolfgang	AUT OE AeC/FSV Feldk.	6108	1 1000	11 836	8 715	3 976	7 560	11 759	8 785	8 477	
5	Wienberg IB	ITA SG 70 Arnborg	5994	4 958	5 889	9 712	16 669	5 585	12 755	4 908	7 518	
6	Doessing Erik	ITA Viborg Gliding Cl.	5917	6 902	13 782	10 700	11 756	12 526	10 762	2 923	2 566	
7	Nicotra Mario	ITA A.C.A.O. Varese	5780	9 873	7 868	6 736	8 844	9 541	5 924	19 536	9 458	810
8	Secomandi Maurizio	ITA A.C.A.O. Varese	5535	11 868	6 885	19 551	7 858	3 609	9 765	16 609	18 390	776
9	Storka Friedel	AUT FAS Wien	5511	14 722	18 692	12 663	4 971	18 455	4 926	12 674	15 408	
10	De Orleans Borbon Alvaro	ESP AeC Real A.C.Toled	5449	20 482	3 946	1 887	27 0	6 577	2 995	1 1000	4 562	
11	Grabner Vinzenz	AUT OeC. Woerschach	5401	5 946	4 911	13 630	6 902	9 541	16 501	11 727	25 243	
12	De Franceschi Angelo	ITA AeC. Prealpi Venet	5386	8 880	8 866	11 680	14 679	4 589	16 501	9 763	13 428	755
13	Pasin Vittorio	ITA AeC. Prealpi Venet	4929	10 870	14 771	28 216	16 669	13 515	8 774	10 738	20 376	691
14	Brunazzo Mauro	ITA A.C.A.O. Varese	4890	22 394	10 856	16 605	15 676	13 515	6 843	14 621	19 380	685
15	Acquaderni Margherita	ITA A.C.A.O. Varese	4878	13 723	24 482	7 735	20 592	11 536	13 740	14 621	10 449	684
16	Balestra Bernardo	ITA AeC. Rieti	4864	16 664	12 803	17 581	21 577	20 434	22 465	5 902	11 438	682
17	Fontana Guido	ITA A.C.Indonesia	4089	12 768	21 605	14 612	10 757	15 472	24 0	20 440	12 435	573
18	Passarelli Girolamo	ITA AeC. Fulvio Padova	3892	15 671	20 607	22 505	19 597	22 408	19 489	22 366	23 249	546
19	Caraffini Antonio	ITA A.C.A.O. Varese	3845	21 457	17 710	3 818	13 719	16 465	24 0	24 277	17 399	539
20	Fontana Vittorio	ITA A.V.M. Milano	3690	25 304	15 765	27 250	18 636	24 143	7 831	23 355	16 406	517
21	Perkans Andrew	ITA BGA Booker	3475	22 394	25 448	26 379	23 494	21 417	15 511	17 583	23 249	
22	Cattaneo Mario	ITA AeC. Rieti	3343	28 0	23 590	21 524	24 486	17 461	21 471	18 555	21 256	469
23	Garbari Ferruccio	ITA AeC. Bolzano	3133	26 241	19 658	25 449	25 483	24 143	14 632	24 277	22 250	439
24	Cristiani Marcello	ITA AeC.V. Ferrarese	3130	27 231	22 600	14 612	9 799	23 189	24 0	24 277	14 422	439
25	Borellini Giuseppe	ITA A.C.A.O. Varese	3037	18 521	26 285	18 569	22 525	28 0	20 479	13 658	26 0	426
26	Servilio Sergio	ITA AeC. Rieti	2610	24 308	27 133	20 538	26 112	24 143	23 452	21 373	6 551	366
27	Cuccoli Cristian	ITA AeC.V. Ferrarese	2276	18 521	27 133	24 457	12 720	19 445	24 0	27 0	26 0	319
28	Cox Fabrizio	ITA AeC. Viterbo	1793	17 550	16 745	23 482	27 0	27 16	24 0	27 0	26 0	251

\* Punti per Graduatoria Nazionale

prova del	km percorso	n. concorrenti		Assegnati		percorsi		totale km		media		punteggio		velocità max km/h	descrizione temi
		partiti arrivati	% f.c.	f.c.	% f.c.	%	%	km conc	km conc	disponib.	D.F.	assegnato			
31/07	411.8	27	16	11	41	11119	9586	86	355	1000	1.00	1000	109.6	RI Ospedale - Rivisonoli - Sigillo - Rieti Arr.	
01/08	390.4	28	25	3	11	10931	10292	94	368	1000	1.00	1000	129.9	R Rieti - Castel S. Vincenzo - Castelbuono - Bastardo - Rieti	
02/08	370.6	28	26	2	7	10377	10147	98	362	887	1.00	887	134.3	Cantalice-Campo di Giove-Campotosto-Celano-Spoleto-Rieti	
03/08	436.7	28	25	3	11	12228	11038	90	394	1000	1.00	1000	106.7	Conigliano - Villetta Barrea - Gubbio - Rieti	
04/08	268.0	27	22	5	19	7236	6498	90	241	618	1.00	618	131.1	Marmore - Roccaraso - L.Ripa Sottile - Rieti arr.	
06/08	363.0	23	14	9	39	8349	7750	93	337	1000	1.00	1000	119.8	S.Giovanni R. - Pettorano s.G. - Valfabbrica - RI arr.	
08/08	502.4	26	7	19	73	13062	9784	75	376	1000	1.00	1000	106.1	Cittaducale - Campobasso - Guadalupe - Rieti arr.	
09/08	271.8	25	24	1	4	6795	6789	100	272	602	1.00	602	135.6	Cantalice-Celano-Castelluccio-Assergi-L.Ripa S.-RI arr.	
Totale	3014.7	212	159	53	25	80097	71885	90	339	7107		7107			

**Ae.C.C.V.V. - Coppa Internazionale del Mediterraneo 2000 - 15m Class**

Rieti 31 July - 10 August 2000

competitors	Nat. Club	Glider	score	July 31		August 01		August 02		August 03		August 04		August 06		August 08		August 09																	
				Km	374.6	Km	374.6	Km	394.5	Km	385.7	Km	269.8	Km	354.4	Km	394.4	Km	251.6																
1	GBR	North Ottago N.Z.	6921	1	1000	1	1000	2	971	2	893	1	586	3	910	1	1000	2	561																
2	AUT	AeC. Mariazzoli	6533	3	964	3	954	4	847	5	836	2	567	5	884	2	971	6	510																
3	AUT	ISV-Innsbruck	6501	2	994	2	965	5	840	6	814	3	565	7	859	3	970	7	494																
4	AUT	SFC Tullin	6162	9	675	4	938	7	759	9	746	6	480	1	1000	5	956	1	608																
5	ITA	AeC. Fulvio Padova	5989	4	837	8	815	8	738	4	847	4	548	8	832	4	962	9	410																
6	ITA	AeC. Torino	5831	6	770	6	825	6	774	8	772	9	468	4	885	7	823	4	800																
7	ITA	Innsbrucker Segelfl.	5229	7	748	5	899	11	590	11	614	8	469	6	880	11	505	3	524																
8	ITA	AeC. Bolzano	5155	11	473	9	733	3	1000	7	791	7	472	11	357	6	904	8	425																
9	ITA	AeC. Prealpi Veneti	5119	5	778	7	816	3	885	3	866	11	408	2	931	12	435	13	703																
10	ITA	AeC. Prealpi Veneti	4860	10	547	10	675	10	704	1	1000	5	509	10	593	9	534	11	298																
11	AUT	SFG.Hohenheim S	4779	8	688	12	619	12	395	10	643	12	406	9	769	8	746	5	513																
12	ITA	AeC. L'Aquila	3907	12	440	13	525	9	707	12	589	10	419	12	305	10	514	10	408																
13	ITA	AeC. Rieti	2958	13	255	11	621	13	385	13	407	13	390	13	299	13	321	12	280																
* Punti per Graduatoria Nazionale																																			
				media				punteggio				velocità				descrizione temi																			
km				n. concorrenti				totale km				km conc.				max km/h																			
del percorso				partiti arrivati				Assegnati				disponib.				D.F.				assenato															
31/07				432.3				13				12				1				1000				1190.0				Contigliano - Castel S. Vincenzo - Guaido T. - Rieti arr.							
01/08				374.6				13				13				0				1000				1130.0				Contigliano - Castel di Sangro - Spello - Rieti							
02/08				394.5				13				13				0				1000				124.9				Contigliano - Monterotondo - Trevi - Rieti arr.							
03/08				385.7				13				13				0				1000				116.6				Citaducale - Rivisondoli - Guaido Tadino - Rieti							
04/08				269.8				13				13				0				1000				137.3				Cantalice-Scaiano-Assergi-Galleria S. Rocco-Piedluco-RI arr.							
06/08				354.4				13				10				3				23				326				Labro - Luco dei Marsi - Costacciano - RI arr.							
08/08				394.4				13				8				5				38				1000				110.6				Cantalice - Villetta Barrea - Guaido Tadino - RI arrivo			
09/08				251.6				12				12				0				0				608				124.6				Citaducale-Villa Valtellina-Navelli-Croca dei Marsi-Lago di Ripa Sottile - RI arrivo			
Totali				2857.3				103				94				9				9				349				7194							

**Ae.C.C.V.V. - Coppa Internazionale del Mediterraneo 2000 - Open Class**

Rieti 31 July - 10 August 2000

competitors	Nat. Club	Glider	score	July 31		August 01		August 02		August 03		August 04		August 06		August 08		August 09																	
				Km	389.1	Km	364.5	Km	379.8	Km	279.7	Km	360	Km	520.4	Km	305.6																		
1	ITA	A.C.A.O. Varese	6448	5	867	1	927	1	846	2	946	4	490	1	915	5	897	6	560																
2	AUT	Scharstein	6311	2	927	4	891	2	836	3	941	2	505	6	697	2	971	7	543																
3	AUT	Darling Down S.C.	6084	7	700	5	839	4	806	5	894	5	475	2	748	1	1000	1	622																
4	ITA	AeC. Toscano	6006	3	914	8	818	10	703	1	1000	1	526	8	654	8	779	2	612																
5	ITA	AeC. Toscano	5978	4	868	3	916	8	731	7	848	6	473	4	742	6	887	8	513																
6	AUT	FG S.Johann	5870	6	858	9	807	3	819	4	940	3	498	10	384	3	970	3	594																
7	ITA	AMI	5402	11	572	10	759	9	716	10	703	8	387	2	748	4	939	4	578																
8	AUT	Schaerdingen Fl.	5290	8	686	6	831	6	789	6	870	7	433	11	347	7	857	11	477																
9	GER	Sindelfingen	5080	1	1000	7	822	11	693	12	540	11	333	9	554	10	654	10	487																
10	ITA	AeC. Rieti	4886	9	615	2	919	5	793	9	777	12	301	7	665	13	251	5	565																
11	ITA	AeC. Rieti	4545	12	567	12	716	13	394	11	647	10	335	5	730	9	668	9	488																
12	ITA	A.C.A.O. Varese	4068	10	580	11	720	7	763	8	818	13	163	11	347	12	255	13	422																
13	ITA	A.V.A. Valtellina	3651	13	254	13	619	12	600	13	468	9	356	13	303	11	603	12	448																
* Punti per Graduatoria Nazionale																																			
				media				punteggio				velocità				descrizione temi																			
km				n. concorrenti				totale km				km conc.				max km/h																			
del percorso				partiti arrivati				Assegnati				disponib.				D.F.				assenato															
31/07				389.1				13				12				1				1000				1207.7				Citaducale - Cammo di Giove - Costacciano Rieti arr.							
01/08				364.5				13				13				0				0				927				129.4				Rieti - S.Biagio Saracinesco - Assergi - Galleria S. Rocco - Spolico - Rieti			
02/08				379.8				13				13				0				0				846				145.2				Rieti - Campobasso - Piedluco - Rieti			
03/08				457.5				13				13				0				0				458				120.8				Poggio Bustone - S. Biagio Saracinesco - Costacciano - Rieti			
04/08				279.7				13				12				1				8				526				154.2				Poggio Bustone-Casoli S. Vincenzo-Ripa S.-Rieti arr.			
06/08				360.0				13				9				4				31				915				129.1				Poggio Bustone - Pescina - Gubbio - RI arr.			
09/08				520.4				13				11				2				15				1000				129.9				RI Ospedale - Monterotondi - Umbertide - Gubbio - RI arr.			
09/08				305.6				13				13				0				0				622				148.7				Labro-Arezzo-Spolito-Torano-L. Ripa Sottile-Rieti arr.			
Totali				3056.6				104				96				8				8				372				6836							

## Ae.C.C.V.V. Rieti Coppa città di Rieti 2000 Rieti 13 ÷ 20 Agosto 2000

...	Concorrente	Naz.	Club	Aliante	Punti	Ago 13		Ago 14		Ago 15		Ago 16		Ago 17		Ago 18		Ago 19		*
						Km	333.7	Km	259.8	Km	289.4	Km	322.2	Km	223.1	Km	305.9	Km	293.9	
1	GRITTI Angelo	ITA	A.V.A. Valbrembo	Discus	5907	3	858	11	516	6	880	1	1000	11	653	1	1000	1	1000	880
2	SPREAFICO Gianni	ITA	AeC. Arezzo	LS 8	5828	12	663	1	696	2	968	4	875	12	650	2	978	3	998	868
3	ROMANO Roberto	ITA	A.C.A.O. Varese	Discus	5806	1	958	4	648	3	957	6	851	6	714	12	791	6	887	865
4	LASTRICO Edoardo	ITA	A.V.A. Valbrembo	Discus 2	5583	5	836	18	380	1	1000	14	749	4	758	5	907	4	953	832
5	MONTI Lorenzo + 1	ITA	A.C.A.O. Varese	Duo Discus	5520	6	775	21	321	4	943	9	797	1	922	8	877	7	885	822
6	BIAGI Marco	ITA	AeC.V.Lariano	LS 8	5420	2	881	3	667	10	702	7	825	9	687	13	789	9	869	807
7	BOTTO Massimo	ITA	Aerovela Tortona	ASW 20	5215	4	843	15	412	7	819	17	697	8	695	6	906	12	843	777
8	SACCHI Massimiliano	ITA	A.V.A. Valbrembo	Discus	5156	10	688	2	690	14	650	12	772	7	703	3	945	17	708	768
9	BAUMGARTNER Alois	ITA	AeC. Bolzano	DG 600 15m	5043	14	581	10	524	9	723	8	824	2	806	7	888	18	697	751
10	ANCILLOTTI Ruggero	ITA	A.V.A. Valbrembo	ASW 24	5002	11	670	7	601	12	652	11	775	3	782	16	757	15	765	745
11	DAL GRANDE Giuseppe	ITA	AeC. Prealpi Venet	Ventus 2	4783	7	703	12	480	8	779	3	884	5	748	25	323	10	866	713
12	FANFANI Francesco	ITA	AeC. Roma	ASW 24 E	4782	21	262	7	601	12	652	2	886	19	555	9	826	1	1000	712
13	PLATTNER Christian	ITA	AeC. Bolzano	Ventus 2	4717	9	694	6	603	22	461	19	629	10	671	14	780	8	879	703
14	BITOZZI ANDREA	ITA	AeC. Prealpi Venet	Discus	4207	22	246	5	618	15	632	13	766	23	166	4	924	11	855	627
14	FIANCO Gualtiero	ITA	AeC. Rieti	ASW 20	4207	15	565	22	251	23	436	16	728	17	569	10	817	13	841	627
16	SAURIN Gustavo	ITA	A.C.A.O. Varese	Discus	3958	26	190	23	0	16	602	5	855	14	637	15	772	5	902	590
17	BELTRAMELLO Marco	ITA	AeC. Biella	Ventus 2	3806	16	546	20	331	19	522	10	778	22	225	11	802	19	602	567
18	CERNEZZI Aldo	ITA	A.C.A.O. Varese	DG 400 15m	3376	24	225	19	368	11	668	20	454	15	620	19	632	20	409	503
19	CAVOSI Paolo	ITA	AeC.V.Lariano	SZD-55	3368	18	319	9	534	18	560	18	685	24	0	22	495	14	775	502
20	TRONCONI Gianluca SZUNOMAR Stefan	ITA	A.C.A.O. Varese	Nimbus 4D	3187	13	617	13	443	21	465	22	389	16	571	21	552	22	150	
21	GIACOBBE Dino	ITA	AeC. Fulvio Padova	Ventus	3089	17	545	13	443	17	570	23	314	20	533	18	684	23	0	460
22	PASSARELLI Girolamo	ITA	AeC. Fulvio Padova	Ventus 15 CT	3075	19	308	17	389	25	338	21	415	18	556	24	341	16	728	458
23	PLANKENSTEINER Werner	AUT	SF Lienz	DG 303	3051	20	285	23	0	20	481	15	742	13	642	17	707	21	194	
24	SOUARCIACO Vittorio	ITA	AeC. Fulvio Padova	Ventus 2	2327	8	702	16	398	5	918	24	309	24	0	26	0	23	0	347
25	BRUNETTI Ermanno BRUTTINI Alessandro	ITA	AeC. Modena	Janus B 18m	1593	23	229	23	0	26	267	25	215	21	480	23	402	23	0	
26	BORELLINI Giuseppe	ITA	A.C.A.O. Varese	ASW 24	1259	25	220	23	0	23	436	26	0	24	0	20	603	23	0	188

Punti per la Graduatoria Nazionale

### Statistiche

prova del	km percorso	n. concorrenti				Totale km			media km conc	punteggio			Velocità max.	
		partiti	arrivati	f.c.	% f.c.	Assegnati	Percorsi	%		disponibile	D.F.	assegnato	Km/h	
13/08	333.7	26	17	9	35	8676	6725	78	259	958	1.00	958	119.7	115.2
14/08	259.8	22	14	8	36	5716	5100	89	232	696	1.00	696	120.5	116.0
15/08	347.4	26	24	2	8	9032	8356	93	321	1000	1.00	1000	119.9	115.0
16/08	416.0	26	19	7	27	10816	9219	85	355	1000	1.00	1000	102.9	99.1
17/08	351.3	23	21	2	9	8080	7366	91	320	922	1.00	922	132.5	125.3
18/08	422.6	25	23	2	8	10365	9956	94	398	1000	1.00	1000	131.0	126.1
19/08	398.0	23	19	4	17	9154	7848	86	341	1000	1.00	1000	135.1	130.1
<b>Totali</b>	<b>2528.8</b>	<b>171</b>	<b>137</b>	<b>34</b>	<b>20</b>	<b>62039</b>	<b>54570</b>	<b>88</b>	<b>319</b>	<b>6576</b>	<b>1.00</b>	<b>6576</b>		

Prova del	descrizione temi assegnati	prova del	Descrizione temi assegnati
13/08	Poggio Bustone - Pescasseroli - Spello - Rieti	17/08	Cittaducale-Rivisondoli-Castelluccio-Bastardo-Rieti
14/08	Cittaducale-Umbertide-Cortona-Todi-Lago Ripa S.-Rieti	18/08	Cantalice - Villetta Barrea - Costacciaro - Rieti
15/08	Contigliano - Luco dei Marsi - Costacciaro - Rieti	19/08	Cittaducale - Pettorano s.G. - Scheggia - Rieti
16/08	Cittaducale - Avezzano - Gubbio - Arezzo - Todi - Rieti		

## Ae.C.C.V.V. Rieti Open Class Cup =< 20 metri Rieti 13 ÷ 20 Agosto 2000

...	Concorrente	Naz.	Club	Aliante	Punti	Ago 13		Ago 14		Ago 15		Ago 16		Ago 17		Ago 18		Ago 19		*
						Km	385.7	Km	281.6	Km	443.2	Km	436.9	Km	424.4	Km	412.6	Km	426.3	
1	PAVESI Ugo	ITA	A.C.A.O. Varese	DG 800 18m	6143	1	922	2	636	1	1000	6	790	3	929	1	1000	4	866	950
2	ERBA Giorgio	ITA	AeC. l'Aquila	LS 8 18m	6097	2	883	3	600	4	910	3	934	2	941	3	907	2	922	943
3	LAUR Eberhard	GER	FSV Laichingen	Ventus 2/18m	6050	3	774	8	334	2	992	1	1000	1	1000	2	950	1	1000	
4	SECOMANDI Maurizio	ITA	A.C.A.O. Varese	DG 800 18m	5477	7	370	1	721	5	876	5	886	4	852	4	887	3	885	847
5	FONTANA Guldo	ITA	Indonesia	DG 800 18m	5296	5	735	4	584	3	947	4	889	6	645	6	658	5	838	814
6	FONTANA Vittorio	ITA	A.V.M. Milano	DG 800 18m	3637	6	699	7	361	8	161	2	982	5	753	5	681	6	0	562
7	GARBARI Ferruccio	ITA	AeC. Bolzano	DG 800 18m	2993	8	354	6	524	6	737	7	424	7	334	7	620	6	0	463
8	BELLORIO Renato	ITA	AeC. Prealpi Venet	Ventus/16.6m	2790	4	770	5	583	7	462	7	424	8	0	8	551	6	0	431

Punti per la Graduatoria Nazionale

### Statistiche

Prova del	km percorso	n. concorrenti				Totale km			media km conc	punteggio			Velocità max.	
		partiti	arrivati	f.c.	% f.c.	Assegnati	Percorsi	%		disponibile	D.F.	assegnato	Km/h	
13/08	385.7	8	6	2	25	3086	2920	95	365	922	1.00	922	137.4	
14/08	281.6	8	6	2	25	2253	2232	99	279	721	1.00	721	122.2	
15/08	443.2	8	6	2	25	3546	3212	91	401	1000	1.00	1000	115.9	
16/08	436.9	8	6	2	25	3495	3362	96	420	1000	1.00	1000	103.1	
17/08	424.4	7	7	0	0	2971	2971	100	424	1000	1.00	1000	132.3	
18/08	412.6	8	8	0	0	3301	3301	100	413	1000	1.00	1000	134.9	
19/08	426.3	6	5	1	17	2558	2132	83	355	1000	1.00	1000	Dir	
<b>Totali</b>	<b>2810.7</b>	<b>53</b>	<b>44</b>	<b>9</b>	<b>17</b>	<b>21209</b>	<b>20130</b>	<b>95</b>	<b>380</b>	<b>6643</b>	<b>1.00</b>	<b>6643</b>		

Prova del	descrizione temi assegnati	prova del	Descrizione temi assegnati
13/08	Cittaducale - Rivisondoli - Gualdo Tadino - Rieti	17/08	Rieti - Castel S. Vincenzo - Gualdo Tadino - Rieti
14/08	Cantalice - Sanspolcro - Valfabbrico - Rieti	18/08	Poggio B. - Castel d.S. - Gualdo Tadino - Rieti
15/08	Cittaducale - Trusacco - Gubbio - Arezzo - Todi - Rieti	19/08	Labbro-Villa Vallelonga-Campo di Giove-Costacciaro-Rieti
16/08	Rieti-Pettorano-Nocera U.-Umbertide-Orvieto-L.Ripa S.-Rieti		

Ae.C.C.V.V. Rieti Campionato Italiano Promozione 2000 - Rieti 13 ÷ 20 Agosto 2000

Concorrente	Naz./Club	Aliante	Punti Km assegnati	13/8 298.6	14/8 217.7	15/8 333.4	16/8 318.7	17/8 319.4	18/8 331.8	19/8 358.9	
1 BOSCONO Carlo	ITA AeC. Biella	DG 300	5966	6 -729	5 676	5 912	4 906	4 793	1 1000	3 950	900
2 CASALE Enrico	ITA AeC. Rieti	ASW 20	5932	7 -714	1 -783	2 -961	2 -923	3 -803	8 -748	1 -1000	895
3 PRODORUTTI Yuri	ITA AeC. Arezzo	LS 7	5680	1 -888	10 -527	1 -1000	13 -411	1 -977	3 -941	4 -936	857
4 GHIRINGHELLI Gerolamo	ITA A.C.A.O. Varese	LS 6	5616	2 -849	9 -534	10 -766	1 -1000	2 -880	5 -851	6 -736	847
5 SIRONI Alberto	ITA A.C.A.O. Varese	DG 200 15m	5577	4 -755	8 -558	6 -906	9 -661	5 -782	2 -951	2 -964	841
6 GIRARDI Mario	ITA AeC. Roma	LS 4	5232	5 -732	3 -724	11 -690	7 -841	7 -712	4 -861	7 -672	789
7 BOLZONI Stefano	ITA AeC. Parma	DG 300	4884	11 -606	2 -726	4 -917	3 -922	12 -444	12 -482	5 -787	
8 PASETTI Giuseppe	ITA AeC. Parma	DG 300	4743	10 -607	11 -490	8 -848	5 -861	8 -620	10 -677	9 -640	
9 FANFANI Marco	ITA AeC. Arezzo	ASW 24	4249	9 -686	14 -180	3 -920	6 -860	6 -779	6 -824	13 -0	
10 ZUFFADA Filippo	ITA A.M.I. Guidon	Ventus2	3985	8 -704	13 -456	9 -819	12 -433	10 -574	14 -336	8 -663	
11 DAL ZOTTO G.Mario	ITA A.C.A.O. Varese	DG 300	3571	13 -562	11 -490	13 -642	15 -347	13 -421	7 -783	10 -326	
12 ZACCOUR Roland	ITA AeC.V.Lariano	LS 4	3526	3 -784	6 -620	12 -660	16 -119	11 -543	9 -701	11 -99	
13 SALVUCCI Giovanni	ITA AeC. Foligno	DG 300	2749	17 -177	4 -705	14 -490	13 -411	9 -605	13 -361	13 -0	
14 ZANICHELLI Claudio	ITA AeC. Parma	DG 800 18m	2597	14 -496	16 -157	16 -87	7 -841	14 -402	11 -526	12 -88	
15 TOMASI Andrea	ITA AeC. Valle Aosta	LS 1 F	1675	16 -346	17 -0	7 -894	11 -435	15 -0	15 -0	13 -0	
16 LENTI Claudio	ITA AeC. F.P (Novi)	ASW 24	1315	12 -586	15 -175	15 -97	10 -457	15 -0	15 -0	13 -0	
17 VERGANI Mario	ITA A.C.A.O. Varese	DG 200 15m	993	15 -428	7 -565	17 -0	17 -0	15 -0	15 -0	13 -0	
18 DALLA BRIDA Mauro	ITA AeC. Valle Aosta	ASW 20	116	18 -116	17 -0	17 -0	17 -0	15 -0	15 -0	13 -0	



**Mercedes-Benz Italia S.p.A.**

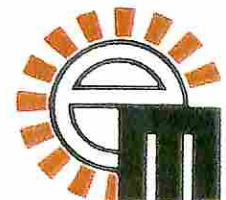


INSTALLAZIONI  
ELETTRICHE  
INDUSTRIALI

Via S. Donato, 178/2  
Tel. 051 633.14.25 - 633.00.30  
40127 BOLOGNA

Cod. Fisc. a P. IVA 02445790377  
R.E.A. N. 287474 - Reg. Impr. Bo N. 38310  
CAP. SOC. L. 95.000.000 I.V.

**Elettromeccanica**



**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  
rifinanziamento 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.**

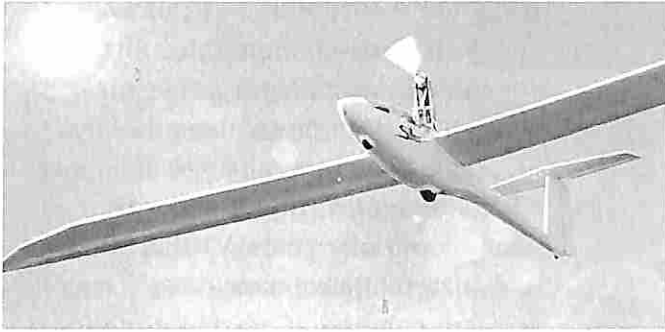
Svolgiamo attività di consulenza finalizzata all'ottimizzazione dell'utilizzo degli strumenti di finanza ordinaria e dei flussi di cassa generati internamente. Assistiamo i nostri clienti nella pianificazione finanziaria a medio / lungo termine.

**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.

# Silent

- 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 retraiabile elettricamente
- elica monopala con sistema di equilibratura brevettato



## ULTRALEGGERO IN 3 VERSIONI

UL  
IN  
A1

### alante puro

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

### motore retraiabile

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

### motore elettrico retraiabile

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

**DISPONIBILE ANCHE IN KIT**

**Alisport**

Cremella (Lecco) - Tel. **039.9212128** Fax **039.9212130** WEBSITE: [www.alisport.com](http://www.alisport.com) E-MAIL: [info11@alisport.com](mailto:info11@alisport.com)

Nello scorso maggio è stato consegnato in Francia il Silent n. 26 di serie.

Prodotto dalla italiana ALISPORT ([www.alisport.com](http://www.alisport.com)), il Silent-IN è un alante ultraleggero a decollo autonomo che grazie al motore retrattile a iniezione elettronica da 28 Hp, può operare anche sulle aviosuperfici. Una volta raggiunta la quota desiderata l'elica monopala e l'intero motore vengono retratti all'interno della fusoliera tramite un comando elettrico, per proseguire il volo come un semplice alante. I soli 12 metri, di apertura alare del Silent-IN consentono una maneggevolezza in volo unica con un'efficienza superiore a 31:1. A terra, in non più di 10 minuti è possibile completare il montaggio o lo smontaggio dell'alante, grazie al peso di soli 190 Kg. e all'utilizzo di comandi ad innesto automatico.

Potendo volare a meno di 70 km/h in spirali con un raggio minore rispetto a tutti gli altri alanti, il Silent-IN è in grado di sfruttare al meglio anche le termiche più deboli. Nelle planate tra una termica e l'altra, il flap negativo (-7°) consente di migliorare le prestazioni alle alte velocità (VNE 200 Km/h).

Il Silent è disponibile anche nella versione Silent-A1 con motore elettrico, e Silent-UL, puro veleggiatore. Quest'ultima versione offre la possibilità di decollare a verricello, al traino di un delta a motore o da un pendio erboso con cavo elastico.

Su richiesta entrambi sono disponibili anche in KIT di montaggio.

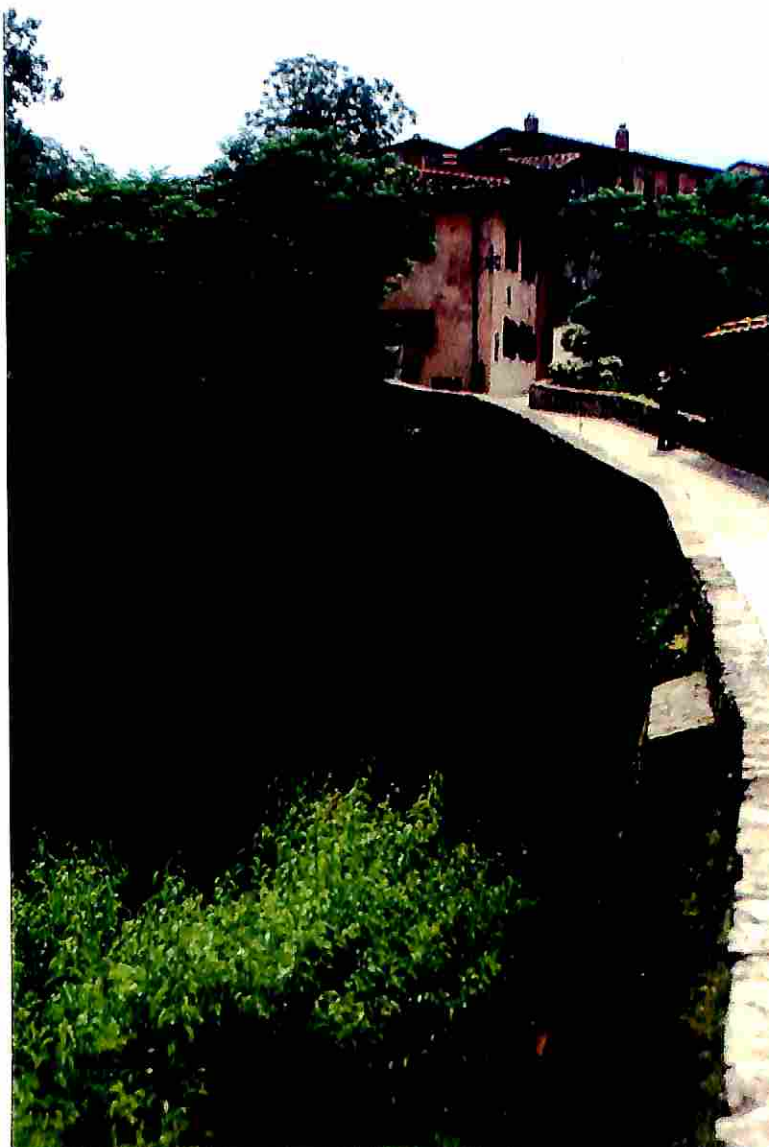
Per informazioni: **Alisport srl**

E-mail: [info11@alisport.com](mailto:info11@alisport.com) - [www.alisport.com](http://www.alisport.com) - tel. **039.9212128** - fax **039.9212130**

# Campionati Italiani ad Arezzo

Aldo  
Ferrezzani

Una visita a  
"Il Borro"



**A**rezzo ci ha riservato molte sorprese piacevoli. Incominciamo da ciò che più interessa a un volovelista: il cielo toscano ha regalato alcune giornate splendide e altre più che buone. Solo una certa tendenza temporalesca, peraltro comune quest'anno a tutta Italia, ha reso qualche volta difficile la chiusura dei temi assegnati. Valori di salita sempre oltre i 2 metri, qualche strada di cumuli o fasce portanti che riducevano la necessità di spendere tempo prezioso in termica, plafoni più che adeguati. In sostanza, c'erano tutti gli ingredienti base per garantire il divertimento in volo. Il task-setting doveva fare i conti con le limitazioni dello spazio aereo, in particolare nei giorni infrasettimanali. Questo ha fatto sì che certi temi fossero un po' la fotocopia di quelli di Rieti (un giorno avremmo dovuto



girare Contigliano, altre volte la zona di Norcia o il Lago di Ripa Sottile). Peccato, perché personalmente ho molto gradito la possibilità di vedere per la prima volta la zona del Mugello, il Senese e Montepulciano. La classe standard ha sofferto la cancellazione di una prova (solo 4 prove valide alla fine del Campionato) perché il numero di piloti che avevano superato i 100 km di percorso è risultato insufficiente: il tema li aveva mandati in bocca al temporale.

L'organizzazione della gara è stata eccellente, Franca Vorano ha finalmente visto riconosciuta la sua esperienza e ha diretto con sicurezza i Campionati. Pram è assolutamente inappuntabile nella sua gestione della linea e degli arrivi, un compito non facile sull'aeroporto di Arezzo.

Lo sforzo degli organizzatori è stato evidente, abbiamo tutti molto apprezzato l'impianto volante per la distribuzione dell'acqua nella zona di parcheggio di carrelli e alianti. Il libretto, distribuito non solo ai piloti ma anche alle aziende e alberghi della città, ci ha stupito per l'impegno e la volontà che sottintende. La città di Arezzo è molto bella e soprattutto viva: interessante per i monumenti, le chiese e le piazze medioevali, ma piena

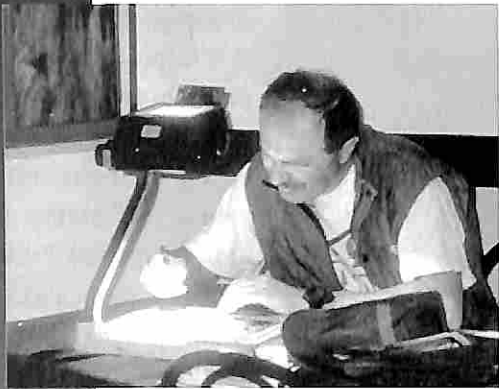


Foto di G. Spreafico

di gente attiva e di studenti. Il Sindaco ci ha accolto con onori ai quali non siamo abituati, non sappiamo dire se sia vero che noi piloti di volo a vela siamo stati importanti per l'ulteriore sviluppo della città, ma ci siamo sentiti più consci della bellezza del nostro sport. Molti aretini sono venuti a vederci in campo, e i più pazienti tra i piloti



hanno dato estese spiegazioni sulla gara e sui nostri mezzi. Anche questo è qualcosa che non avevamo mai visto (almeno nei recenti anni della nostra esperienza di gare). Purtroppo l'aeroporto di Arezzo sorge tra la città e la zona industriale, quindi un'emergenza in decollo richiede al pilota grande freddezza e preparazione:



*Il meteo-man  
Giuliano Laurenti*

pochi i campi coltivati nelle immediate vicinanze, meno ancora quelli liberi da linee elettriche, così un'eventuale avaria al motore (successa proprio a me), o la rottura del cavo, diventano molto più impegnative che a Rieti o persino a Calcinata (dove abbiamo il lago, certo bagnarsi è brutto ma non ci si fa male). Le due piste ben preparate sono però strette e il terreno al di fuori di esse è assolutamente impraticabile, di qui l'obbligo tassativo di rullare sempre fino a fondo pista per non impedire l'atterraggio di chi segue. Queste difficoltà ci introducono a parlare delle critiche ricevute dall'organizzazione per aver respinto alcuni concorrenti che non avevano assolto l'obbligo (da regolamento come in tutte le gare) del giorno di allenamento. A nostro parere gli organizzatori hanno fatto bene a prendere atto della crescente litigiosità legale nella nostra società: nel malaugurato caso di un incidente in cui fosse stato

coinvolto un pilota "non allenato", le assicurazioni e i loro legali avrebbero certamente colto l'occasione per tirarsi indietro, secondo il concetto "quel pilota non doveva concorrere".

E' anche vero che su altri campi era invalso l'uso di accettare comunque un pilota di provata esperienza, e che forse si sarebbe potuto ovviare al problema con un briefing separato (davanti a testimoni!) e con un breve giro campo al mattino del primo giorno di gara ufficiale. Dispiace per le persone simpatiche che sono rimaste escluse. Circa i risultati della competizione esprimiamo solo qualche osservazione: non è vero che la classe Standard sia l'unica dove si può combattere per un posto onorevole senza vendere la casa. Massimo Botto, nella 15 Metri con un ASW 20 vecchiotto, ha ottenuto un piazzamento di rilievo spezzando il famoso Trio (G.G.G.). Pochi i concorrenti, ma quasi tutti di levatura internazionale: due Campioni del Mondo e due Vice-campioni, con Leonardo Briigliadori che vince in qualunque classe si presenti. Pure le medie sono risultate nettamente più elevate che nella classe maggiore, quando i temi erano uguali (questione del carico alare inferiore, visto che i 18 metri non vanno

oltre i 45 kg/m<sup>2</sup>, o del pilota, o ancora del tempo di partenza?). La Standard ha dimostrato che il Discus è ancora molto competitivo, pressoché pari ai mezzi più moderni, ed è sempre la classe più giovane e vivace con un bel numero di iscritti. La 18 Metri era invece la meno competitiva, con solo 3 o 4 piloti veramente in gara, gli altri pensavano soprattutto a divertirsi, anche se l'agonismo prima o poi salta fuori per tutti. Ci aspettavamo più piloti, ma la successiva CIM, con un ben maggiore numero di partecipanti, ha poi riportato fiducia sul futuro di questa classe emergente. Attilio Pronzati ha dominato, volando sempre da solo e partendo sempre molto presto. Vederlo in volo non impressiona, ci si chiede il perché di certe scelte, di alcune deviazioni, ma possiamo dire che ha avuto ragione lui. La scelta politica di applicare l'handicap per tipo di aliante è risultata del tutto ininfluenza in Standard, mentre ha sicuramente significato qualcosa per la 18 Metri: due i DG 400 17 metri in gara, che sarebbero altrimenti mancati. Comunque l'handicap non ha mai stravolto la parte alta della classifica: i piloti migliori volano tutti sui migliori alianti e non c'è stato il temuto "ribaltone".

## A new site for the Nationals

For the first time, this year's Nationals were held in Arezzo (Tuscany), on a field which is new to gliding. The sky gave its best with good thermals and cloudbases. Over developments and the occasional thunderstorm added some variables and lead to the cancellation of one day for the Standard Class (only 4 scorable days for them).

The city itself is a beautiful medieval town, for the joy of families and crews, but very modern were needed. The Mayor treated all of us to the highest of honours, offering a fantastic opening ceremony in the court-yard of the city-hall. A herald, flag-wavers and trumpeters, plus an excellent dinner!

The airfield is located between the old town and the industrial area, causing some concern in the case of a launch failure. Landings are possible just outside the fence, but require careful preparation. The two parallel strips are also a bit narrow, and normal procedure required every competitor to let the glider roll to the very end of the runway. For this reason, the "training day" was important and compulsory.

The race in the 15M, in which two World champions and two vice-World champions were flying making it the University of soaring flight, was dominated by Leonardo Brigliadori. Their average speeds, on the same tasks, were consistently higher than those of the 18M Class. Is it because of the higher wing-loading, the different start-times, or just pilot skill? In the 18M, Attilio Pronzati won by a good margin: his style was to start as the gate opened, and to proceed alone thanks to his excellent interpretation of the weather. The Standard Class is the choice of many pilots. More fun and chaper competitive gliders (still, an LS 4 is the minimum for serious competitors and the Discus and LS 8 the most popular). The application of handicap factors in all classes didn't cause a revolution in the scores, but allowed some older machines to be flown, raising the number of entries in the otherwise neglected 15 and 18M classes. The real event for the 18M was the Coppa Internazionale del Mediterraneo (Rieti, August 1-12) with over 30 participants.

# "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. Pugnatti, 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

# Storia di un successo

Aeroclub  
Volovelistico  
Ferrarese

## **Le impressioni dell'organizzazione e di due piloti**

**A** volte la vita è veramente strana. Al termine della Coppa Città di Ferrara dell'anno passato e del successivo Campionato Italiano 1999, per un insieme di circostanze alcune estremamente pericolose, altre inutili da ricordare, i responsabili ferraresi di queste competizioni decisero che forse era venuto il momento di prendersi la famosa pausa di riflessione. In tutta franchezza non è possibile dargli torto, l'impegno è gravoso, il tempo da dedicare è tanto e sottratto alla famiglia e al lavoro, i riconoscimenti se tutto fila liscio si consumano nella solita pacca sulle spalle, senza dimenticare le responsabilità. I motivi che potrebbero portare al fallimento di una gara di volo a vela sono tanti, il brutto tempo, la vicinanza con un'altra competizione di importanza nazionale, il terreno di gara non gradito a piloti che usualmente volano in montagna e altri ancora. Purtroppo quando ti impegni per quasi la metà di un anno per ottenere i traini, avere il notam, patteggiare le zone volabili e le eventuali limitazioni di quota, adeguare le infrastrutture ecc. ecc., vedere vanificati gli sforzi a causa

dell'imponderabile frena la voglia di fare, specialmente di chi già tanto ha dato. Sulle ceneri dei successi ottenuti nelle precedenti sei edizioni, un socio dell'AVF decise di prendere il timone di questa ciclopica organizzazione per tentare di ripetere l'avventura nell'anno 2000, e apportando quelle modifiche regolamentari che avrebbero rilanciato la nostra competizione anche a livello "Promozione in categoria Nazionale". Trovati i collaboratori, l'organizzazione, da ora la chiameremo così, dedicò i propri sforzi per convincere le alte sfere della bontà della nostra competizione e dell'alto grado di difficoltà in essa racchiuso, meritevole dell'abbassamento del penalizzante algoritmo 85%, ad un più accettabile 80% se non addirittura 75%. Gli argomenti portati a supporto della nostra richiesta furono ritenuti validi, primo fra tutti la statistica che metteva in chiara evidenza come nelle precedenti edizioni a fronte del tentativo di oltre un centinaio di piloti, solo tre conseguirono l'attestato nazionale. Una situazione che non poteva certamente continuare.



fuoricampo è sempre in agguato, ma nella più assoluta sicurezza.

La fortuna ci è stata amica nella meteo, regalandoci cinque giornate di volo su sei e permettendo voli nell'ordine dei 250 km medi giornalieri, nei risultati concedendo la vittoria a Sergio Felicori pilota del nostro aeroclub davanti al Luigi Bertoncini e ad Andrea Bitozzi, bissando il successo di

Michele Fergnani di qualche anno fa, e finalmente nelle promozioni dove i nostri piloti Stefano Gollini, Adriano Fusco e Fausto Bardelli rispettivamente splendido secondo, quarto e settimo,

E così ottenemmo l'abbassamento dell'algoritmo al più accettabile 75%. Il più era fatto, rimaneva da rimettere in funzione tutta l'infrastruttura esistente, ottenere i permessi, i traini, la meteo, predisporre la piscina, portare l'acqua in linea per gli alianti, "tirare" la pista a nuovo, e sperare nella voglia dei piloti di proseguire nell'appuntamento annuale con la pianura padana, temendo la vicinanza dei campionati italiani. Si decise di puntare anche su un campionato biposto permettendo a piloti poco avvezzi alle gare e a piloti di antico lignaggio, di proporsi sul terreno di gara, ma in prove di media difficoltà.

L'obbiettivo era una partecipazione di almeno 35 equipaggi. Come sono andate le cose oramai è storia, abbiamo sfiorato le 60 adesioni, testando una volta ancora la ricettività della struttura ferrarese. La bontà delle sue condizioni meteo che necessitano di un poco di sole per permettere il corretto svolgimento della gara giornaliera e la grande disponibilità dei suoi campi atterrabili, fanno di Ferrara un'area particolarmente competitiva dove il

hanno raggiunto la qualifica nazionale con altri cinque "colleghi stranieri".

Non dimentichiamo il nome del vincitore Massimiliano Sacchi da Valbrembo su Discus che speriamo di riavere con noi il prossimo anno nella più competitiva nazionale.

Fra i biposti dominio del campione italiano 1999 classe standard Giorgio Ballarati (+1) costante su tutte le cinque prove, al secondo posto la coppia Bonfatti-Baraldini, mentre al terzo posto ritroviamo Bottoni-Ramazzina.

Ora la competizione è finita, il ringraziamento del nostro Aeroclub deve spaziare a tutti coloro che tanto tempo hanno dedicato a questa manifestazione, al socio pilota Giampietro Magri che ha portato a compimento questa impresa, trovando il tempo di partecipare anche alla competizione. All'amico Sandro Serra pilota di enorme esperienza che si è prodigato sei giorni su sei alla direzione gara nel dare consigli a tutti per migliorare lo standard di sicurezza del quale dobbiamo fare la nostra bandiera. Non dimentichiamo inoltre che è riuscito a sdoppiarsi in meteorologo e a triplicarsi nella giornata del sabato

trasformandosi addirittura in suocero !!!

Non è da tutti.

Meritano un caloroso abbraccio l'inossidabile Francesco Borghi, il Maini alla segreteria abilmente coadiuvato da un'aiuto segretaria della quale ai sensi della privacy tacciamo il nome visto i troppi solleciti in merito, tutti i trainer che stoicamente giornalmente ci permettono questo nostro particolare divertimento, il Matteo in officina che se non c'è lui possiamo prendere le carte da briscola e cambiare sport e la Donatella in cucina che tutti conoscete.

Un ringraziamento particolare ai nostri Pramstaller e Luigi Villa, conosciuti da chiunque fa gare, e che dovremmo ringraziare solo per la disponibilità e l'attaccamento dimostrato a questo strano sport che è il volo a vela.

Rimane una considerazione finale su questa settimana Coppa Città di Ferrara, la

consapevolezza di una formula che piace, di un terreno di gara diverso dal solito che stimola, di una infrastruttura capace di accogliere oltre 60 equipaggi senza incepparsi e della voglia di tanti piloti a confrontarsi in pianura padana.

Forse in tutto questo si può evincere la possibilità di impreziosire ulteriormente questo appuntamento annuale, permettendo ai piloti nazionali di competere senza doversi ritrovare nella stessa classe ricorrendo all'handicap che tutti scontenta.

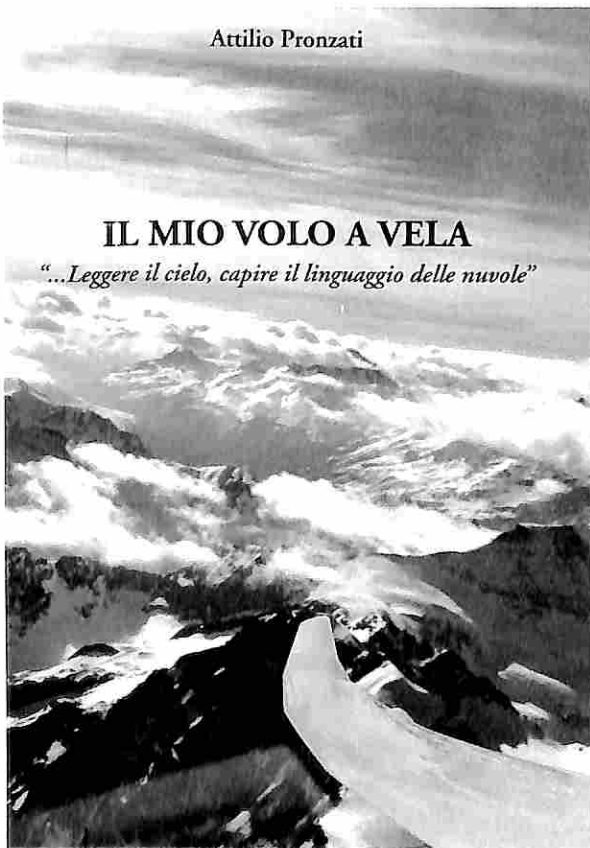
Forse è giunto il momento di affrontare l'argomento con un atto di coraggio, consapevoli che la Coppa Città di Ferrara supera gli interessi dell'Aeroclub di appartenenza e diventa un patrimonio di tutto il volo a vela italiano.

Un cordiale arrivederci a tutti e un felice proseguimento delle gare e dell'attività volovelistica.

Atilio Pronzati

## IL MIO VOLO A VELA

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



## **RICHIEDETELO ALLA REDAZIONE**

**fax 031 3032 09**

**redazione@voloavela.it**

**Lire 50.000**

**spedizione raccomandata  
con bollettino postale  
per versamento.**

**Sconti per acquisto  
di 10 copie.**

# XD: resoconto semiserio (Promozione).

Max Sacchi  
(XD)

**C**he dire: la prima impressione è stata di pura sorpresa nel vedere più di 50 alianti in linea, schierati e agguerriti, per fortuna nella mia categoria non eravamo così tanti, e già dal primo giorno si sono più o meno delineati quelli che erano i concorrenti più agguerriti per la conquista della promozione e della Coppa.

Il primo giorno di gara la giornata si preannuncia bella, plafond sui 1300 metri e si parte con un tema di 200 Km.

Per quanto mi riguarda, a parte il nervosismo alla partenza, visto che non avevo mai frequentato roccoli così numerosi, è andato tutto discretamente: un paio di bassini sui 400 metri, ma per chi vola a Ferrara pare sia normale amministrazione, ed un cero per il Sergino Capoferri che mi aveva prestato il GPS, senza il quale non avrei trovato neanche il Po. Alla fine un 5° posto onorevole dietro quelli che poi si dimostreranno i principali avversari nei giorni a venire.

Il secondo giorno task poco più lungo (237 Km), con due piloni controvento, e vento deciso... tutto OK per i primi tre di gara, dove, dopo una buona partenza tattica, recupero il primo (DM) e faccio un tratto con lui per carpire i segreti del posto. Vado abbastanza forte, e quindi sono galvanizzato dall'aver lasciato dietro gli avversari diretti, quando giro l'ultimo pilone e... da pilota di grande esperienza quale sono, non mi rendo conto che le condizioni sono calate enormemente e alla ricerca del 2 m/s nel quale avevo girato fino a quel momento... vado miseramente

per terra di fianco al Po (l'unico elemento di riferimento per me chiaro nelle campagne Ferraresi).

Fortuna vuole che vadano per terra anche tutti gli altri Promozione e quindi non perdo troppo e concludo anche questa giornata al 5° Posto.

Il terzo giorno di gara ci danno Ferrara, Castelmassa, Brescello, Coronella, Ferrara. E qui, sempre baciato in fronte dalla fortuna, e grazie ad una scelta azzeccata del momento di partenza, chiudo con la seconda media, ma primo grazie all'handicap, e salto al terzo posto in graduatoria generale.

Nella pausa "lavorativa" prima del secondo week end medito proprio sull'importanza di azzeccare il momento buono per partire. Mi propongo di non farmi prendere dalla smania di iniziare il tema appena aperto il cancello di partenza ma di fare tattica sui due avanti a me.

E così, finalmente, si torna in quel di Ferrara per la 4° prova... tempo incerto e quindi temo baby da 126 Km in cielo totalmente blu, e come da mie meditazioni... parto male, poco prima dei due che invece dovrei inseguire, che mi raggiungono subito. Faccio il volo insieme a loro, fermandomi più di loro in una termica che, di pura fortuna, rinforza: riesco a balzare in testa, ma nel blu da soli

si va piano (per lo meno: io vado piano) e così mi incatramo a 20 Km dall'arrivo, dove perdo un sacco di tempo e mi superano più o meno tutti. Per l'ennesimo colpo di fortuna, la prova era talmente corta che



paga pochissimi punti e mantengo il terzo posto nella generale.

5° giorno, Ferrara, Castelmassa, Reggio Emilia, Bondeno, Ferrara... nel frattempo ho quasi imparato ad usare GPS e Zander, la giornata inizia con bei cumuli alti, quota stimata 1600 metri, quasi come le foto del Texas!!!

Partiamo e fin dalla partenza iniziano dei bei valori (non come in Texas....), stavolta avevo 80 litri di acqua e le salite medie erano di 1,6-2,2 metri. Parto insieme al Dario Crespi con cui pensavo di fare gara per darci una mano a vicenda. Trovo una buona salita, lo dico al Dario ma lui continua e, vedendo alianti termicare 5 km avanti a noi penso che vada lì a salire. Io salgo molto meglio e dopo due minuti passo delfinando sopra il gruppetto e proseguo a questo punto da solo.

Il resto del primo pilone non ha storia, tutto in planata a 150 Km/h finché non vedo sopra il pilone l'SHK dell'Ercole (ciao Zio), mi fiondo fiducioso e trovo una splendida termica con punte mediate di oltre 3 m/s, lo Zio è una vera garanzia.

Saluto lo Zio ed a questo punto è un bel volo, alto, con poche termiche, solo nei valori più forti, fino alla vera e propria planata finale, che imposto a 50 Km dall'arrivo...

Forse un eccesso di fiducia, o semplicemente il braccio ingessato, mi portano a Bondeno bello basso, ma con la sicurezza di entrare, male che vada in diretta, a Ferrara. Il problema è che manco il settore di Bondeno (un vero imbranato) e quindi mi tocca fare un breve dietrofront per ripassare nel settore con il calcolatore di planata che mi da ormai 20 metri sotto....

Rallento, ma non scarico l'acqua, e per fortuna trovo una lunga fascia portante fino a casa che mi permette di fare un bel passaggio ed atterrare per secondo nell'aeroporto vuoto. Da lì una nervosa attesa per vedere se i diretti avversari sarebbero atterrati subito dietro... Invece l'attesa è lunga, il che mi permette di balzare in testa alla classifica.

Da qui, grazie ad una nottata che io e tutti i miei parenti e amici (contattati telefonicamente) abbiamo passato a fare la danza della pioggia, la vittoria della Coppa. Desidero ringraziare tutti quelli che mi hanno aiutato, Edoardo Lastrico per avermi permesso di rompergli le cosiddette per tutta la gara, il Mario per essermi venuto a recuperare nel mio primo (e finora unico) vero fuoricampo, il Sergino per avermi prestato il suo super LX20, nonché Sergio Capoferri senior per l'uso del XD di Valbrembo e per l'appoggio morale. Desidero inoltre salutare tutti quelli che ho conosciuto in questa gara, piloti ed organizzatori, ai quali vanno i miei complimenti.

Ciao a tutti

P.S. buona la grappina, premio dei vincitori di giornata, peccato che sia durata veramente poco.



## **E LE IMPRESSIONI DELLO ZIO ROSSI**

Caro Renzo, come ben sai, quando vado a volare in un posto per me nuovo ho sempre cercato di raccontare le mie impressioni sulle pagine della rivista. Credo sia un diritto di chi organizza un evento avere un riscontro positivo, un grazie, una critica costruttiva se ci deve essere (non è il caso di Ferrara). Non voglio dilungarmi sulla storia del "se vieni tu vengo anch'io", ma così è andata e mi sono ritrovato per la prima volta in gara di Promozione dopo vent'anni di volo a vela e senza aver mai volato in pianura. Sì, una mezza Coppa città di Rieti sullo Janus C con il "vecchio" Prada ma non basta certo per togliere l'emozione della prima gara in pianura, della quale non conosco proprio niente (dalle nostre parti è proibito volarci). Credo di conoscere le Alpi quasi come le mie tasche, ma di volo in pianura, zero. Basta il GPS, mi dicono gli amici, Balle!!! Se non funziona son cavoli tuoi.



Le condizioni sono instabili e i valori di salita non un gran che. Se vieni col tuo SHK ti troverai a tuo agio. A riballe!!! Cinque giorni di gara su sei, plafone sui 1500/1800 metri con proibizione di salire oltre. Francesco Tamborini per queste condizioni "deboli" si è fatto prestare dal nostro Club un ASW 15. Amici, come facevo a spiegarvi che "isso" ha lasciato a casa il suo Discus BT. Roba da pazzi! Da parte mia posso ritenermi più che soddisfatto per la zona di volo dove l'atterrabilità è ovunque e il fuoricampo solo una formalità di recupero, peraltro sempre bella. Lo dimostra il fatto che nell'ultima giornata con tema Ferrara, Castelmassa, Reggio E, Bondeno, Ferrara dopo aver fatto il primo pilone mi è scomparso il segnale GPS (collegato al computer), senza cartina qualche problema di rientro si è presentato. Però proprio l'ottima atterrabilità mi dava

sicurezza, alla fine ho trovato Reggio, sono risalito vicino al Po e grazie alla sportività di Giancarlo Magri che mi ha descritto il pilone di Bondeno sono rientrato.

Grazie Giancarlo per la disponibilità che hai avuto nei miei confronti, come se fossimo vecchi amici. Mi auguro di poter ricambiare con un volo insieme sulle nostre Alpi. Altra nota positiva è l'ambiente allegro, disponibile, in un club ben ubicato, con piscina e grandi spazi e soprattutto un ottimo ristorante con Donatella super gentilissima. La nota negativa e non è certo colpa degli amici dell'AVF sono gli spazi di volo con proibizioni e limiti che danneggiano in maniera visibile il progresso del volo a vela a Ferrara e sicuramente tutti gli altri club di pianura. Mi fermo qui, invitando gli amici dell'AVF per uno stage sulle nostre montagne.

**Zio Rossi, I-LARY**

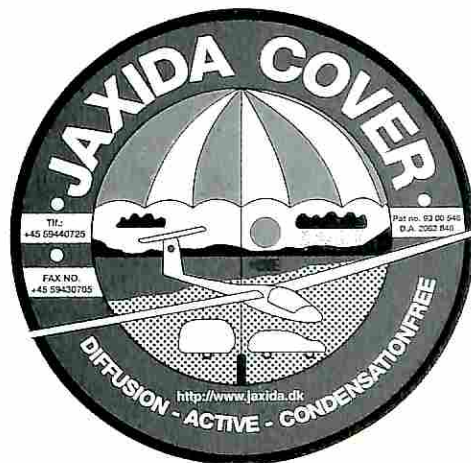
## Coperture Jaxida all weather

- evitano la condensa -

Economizzate al massimo il vostro prezioso tempo libero. Oggi con un minimo sforzo potete dedicare più tempo al volo, avvolgendo il vostro aliante con le coperture Jaxida, studiate per tutte le situazioni meteorologiche.

- Proteggono il vostro aliante dalla pioggia, dal sole e dalla polvere con ogni tempo; l'aliante può stare sempre montato all'aperto.
- Non si forma condensa.
- Protezione dai raggi UV.
- Autopulenti grazie al vento, la superficie del vostro aliante rimarrà intatta per molto tempo.
- Pur essendo leggere (7/12 kg.) le coperture sono molto robuste; una volta ripiegate occupano poco spazio; sono fornite di borse per il trasporto.
- Potete sempre averle a bordo, evitando di dover cercare un ricovero quando siete lontani dal vostro hangar o dal vostro carrello.
- Le coperture si mettono e si tolgono facilmente e lo può fare una persona da sola.
- Le coperture sono lavabili in lavatrice a 40\*.

Pat no. 93 00 546 - Design reg. 2062846



**Agente per l'Italia  
Zaccheo Manzoni  
Tel.: 0337345821**

## JAXIDA COVER

STRANDMØLLEVEJ 144

DK-4300 HOLBÆK

TEL. +45 5944 0725

FAX +45 5944 0609 or FAX +45 5943 0705

E-mail: [jaxida@jaxida.dk](mailto:jaxida@jaxida.dk)

<http://www.jaxida.dk>



# 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, è 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!

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

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

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

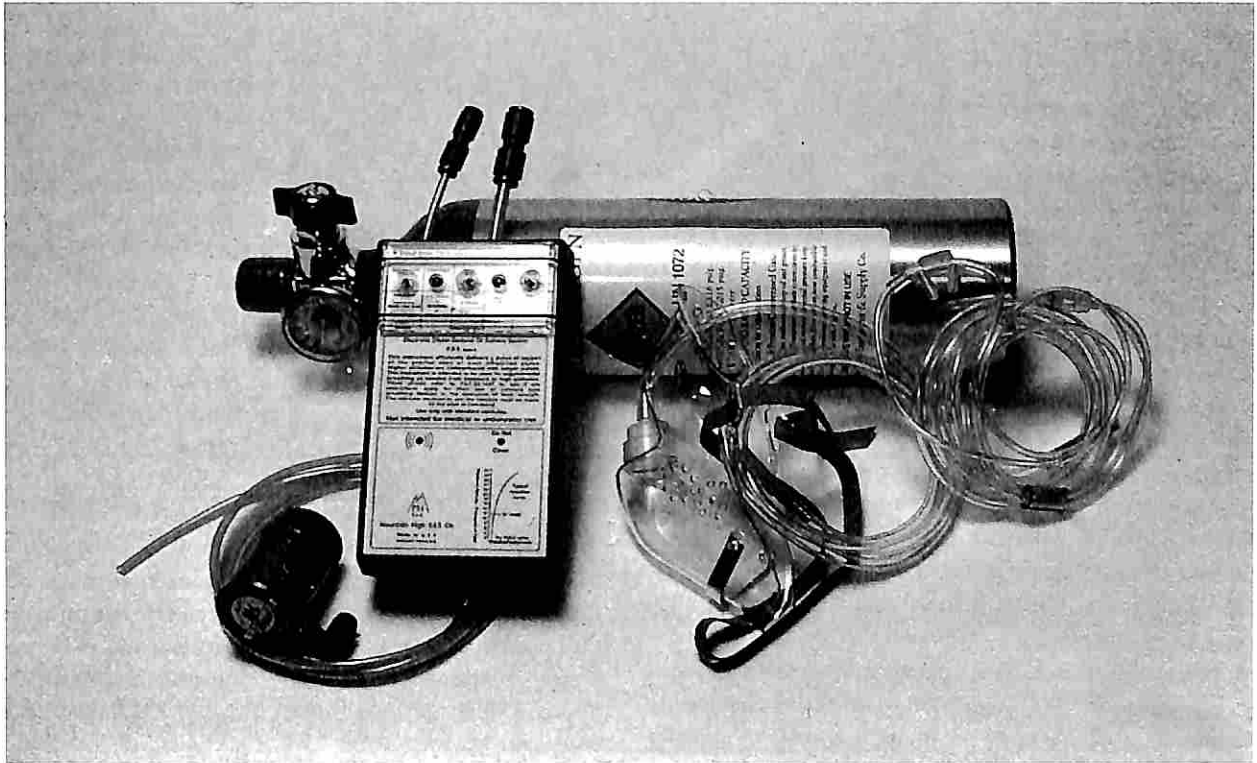
Infos: [www.t-online/home/kkeim](http://www.t-online/home/kkeim) und

[www.cambridge-aero.com](http://www.cambridge-aero.com)

by TEKK, the flight company

**MH**  
Oxygen Systems

**Mountain High Equipment & Supply Company**  
516 12th Ave. Salt Lake City Utah. 84103-3209 • USA  
*Custom O<sub>2</sub> 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.**

# In breve

## DG 1000

Il nuovo biposto della casa di Bruchsal ha compiuto i primi voli. Nato con l'intenzione di battere il Duo Discus, finora l'unico mezzo della nuova categoria 20 Metri, sembra avere raggiunto lo scopo: in test comparati svolti dalla stessa DG, l'efficienza è dichiarata ancora migliore alle velocità più usate in planata, cioè tra i 130 e i 190 km/h. Il risultato si deve al profilo alare HQ55 studiato da Horstmann dell'Università di Braunschweig (lo stesso papà del Discus 2 e altri recentissimi alianti), progettato tra l'altro per una inferiore sensibilità alla pioggia e ai moscerini sul bordo d'attacco.

La DG, pensando di allargare le possibilità di uso del nuovo aliante, offrirà alcune varianti: il DG 1000S, 20 metri con winglet di serie, il 1000 18/20 con tip intercambiabili, il 1000 Club con carrello fisso e 18 metri con winglet (opzionali le prolunghe) per l'uso come moderno trainer basico; non prima del 2003 seguiranno poi una versione flappata e una motorizzata.



Comune a tutte le versioni è un comodo vano sulla deriva verticale, accessibile senza smontare il piano di coda, per installare zavorra di piombo al fine di consentire un vero insegnamento della vite. La ruota principale (ammortizzata), quando estratta va a posizionarsi ben avanti al baricentro facilitando i decolli. La fusoliera derivata dal DG 505 garantisce ottima visibilità e comfort anche nel posto posteriore. Il pilotaggio è definito molto piacevole.

Il prezzo del DG 1000S è superiore di 5000 DM a quello del concorrente diretto, ma include le winglet.

## Patente B/E

Da un amico titolare di una nota Scuola Guida, abbiamo saputo che la sanzione per il traino di rimorchi di peso

superiore a 750 kg, in mancanza della necessaria estensione "E" della patente, è stata recentemente portata a ben 4 milioni di Lire, senza contare che si tratta di reato penale. Ora so cosa fare nei week-end invernali.

## Gancio baricentrale

Aerokurier pubblica gravi accuse contro l'LBA (il registro aeronautico tedesco) che potrebbe aver manipolato le statistiche degli incidenti in fase di traino, per dare supporto alla recente proibizione di eseguire traini aerei con il gancio baricentrale. Già entrata in vigore la fase di transizione che richiederà di installare nuovi ganci su tutti gli alianti a marche tedesche, ora emerge il fatto che lo studio del DLR presentato all'Aero Club di Germania era stato alterato allo scopo di convincere i delegati con una falsa drammatizzazione dell'attuale situazione.

## Motori IO-360

Due Robin DR 400/200 hanno recentemente subito gravi danni al motore Lycoming IO-360, facendo sospettare la presenza di un difetto negli alberi a camme. I proprietari hanno richiesto un'indagine.

## COLLABORARE CON VOLO A VELA

I vostri interventi, lettere, articoli e reportage di argomento volovelistico sono graditi e benvenuti. Inviateci possibilmente il testo in forma elettronica su disco o via e-mail, salvando il file in formato Word 2.0 o RTF. Non superate i 7 caratteri per il nome del file (al fine di garantire la massima compatibilità). Foto e illustrazioni, complete di didascalie, sono indispensabili per un articolo: diapositive e stampe su carta, sia in bianco e nero che a colori, ma anche digitalizzate come EPS o JPG (risoluzione 300 Dpi o superiore: in generale un file JPG deve superare i 100 Kb, fino a 1Mb). Indirizzate la posta elettronica a <redazione@voloavela.it> oppure a <cernezzit@tiscali.net.it>. La restituzione del materiale è possibile, purché ogni foto porti sul retro nome e indirizzo. Il materiale ricevuto viene di norma conservato nel nostro archivio.



Risultati delle gare di acrobazia sviluppate sull'aviosuperficie di  
Torrealfina (VT)

2° Trofeo delle Campane (multiclasse) 13-14 maggio 2000

Classifica finale

<i>Pilota</i>	<i>Totale acquisibile</i>	<i>Totale assegnato 2 prove</i>	<i>% definitiva</i>
Filippini P	4750	4000,00	84,21
Poli	4750	3565,33	75,06
Sestili	3420	2542,33	74,34
Sbarra	3930	2903,67	73,88
Duranti	3930	2848,17	72,47
Grisogoni	3930	2963,33	62,39
Maschi	3930	2447,50	62,28
Tedeschi	3930	2438,33	62,04
Gamberini	3930	2318,74	59,00
Zuccarini	3930	2032,50	51,72
Bocci	3420	1597,00	46,70

7° Campionato Italiano Assoluto 19-20-21 maggio 2000

Classifica finale

<i>Pilota</i>	<i>Conosciuto</i>	<i>Sconosciuto</i>	<i>Libero</i>	<i>Totale</i>
Filippini P	1587	1669	2062	5318
Poli	1546	1540	2044	5129
Grisogoni	1461	1371	1994	4827
Arnaldi	1525	1351	1865	4741
Lagi	1398	1128	2074	4600
Russo	480	1252	1757	3489

II Meeting di Mezza Estate (multiclasse) 16-17 luglio 2000

CONOSCIUTO LIBERO

<i>Pilota</i>	<i>Max</i>	<i>Punteggio</i>	<i>Max</i>	<i>Punteggio</i>	<i>Totale</i>	<i>totale</i>	<i>%</i>
	<i>Acquis</i>	<i>Assegnato</i>	<i>Acquis.</i>	<i>Assegnato</i>	<i>Acquis</i>	<i>assegnato</i>	
<b>Grisogomi</b>	2150	1622,67	2600	2076,00	4750	3698,67	<b>77,87%</b>
<b>Lagi</b>	2150	1597,17	2600	2069,50	4750	3666,67	<b>77,19%</b>
<b>Angelleri</b>	1420	1088,33	2000	1490,17	3420	2578,50	<b>75,39%</b>
<b>Sestilli</b>	1420	925,67	2000	1531,17	3420	2456,84	<b>71,84%</b>
<b>Zuccarini</b>	1730	1122,83	2200	1639,17	3930	2762,00	<b>70,28%</b>
<b>Duranti</b>	1730	1218,67	2200	1460,17	3930	2678,84	<b>68,16%</b>
<b>Gamberini</b>	1730	1040,83	2200	1558,08	3930	2598,91	<b>66,13%</b>
<b>Russo</b>	2150	1224,17	2600	1895,85	4750	3120,02	<b>65,68%</b>
<b>Maschi</b>	1730	685,17	2200	1739,83	3930	2425,00	<b>61,70%</b>
<b>Filippini P</b>	2150	0,00	2600	2136,83	4750	2136,83	<b>44,99%</b>

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

cernezzì@tiscalinet.it

**DG 300** I-MIGG 1992, strumentato, ottime condizioni, mai incidentato, carrello Pirazzoli 1994, Tel. 0335.6786273 Guido

**Janus A** I-JANO 1979, CN fino al 4/2001, strumenti, radio, carrello Tel. 010.9642349 Marianna  
Tel. 010.783851 Bruno

**LS 4** I-FACG 1984, unico propr, mai incidentato, forse il migliore in Italia, radio, VP3 + GPS 55, O2, Elt, copertine, carrello Pirazzoli 2 assi Tel. 055.4215904 Andrea Taverna

**ASW 24 WL** D-2639 1990, 900h, strumenti, carrello Cobra monoasse  
Tel. 039.2302591 - 44@galactica.it

**Cirrus Std** 1974, 1450h, strumenti,, capottina azzurra, modifica diruttori, revisionato in Germania, carrello chiuso, CN 9/2001.  
Lit 26 milioni  
Tel. 02.94963432 Stefano

**Cessna F** I-FFSC 6295h, IO-360 con 1438h, avionica e Xpdr, gancio traino alianti omol. Lit. 65 milioni  
Tel. 0125650225

**Cerco carrello** chiuso per ASW 20  
Tel. 0335.5885179 Massimo Botto

**Affitto o acquisto carrello** per Nimbus 4D, periodo set/gennaio.  
Tel. 02.48705377 J.M.Clément

**Radio** ricetrasmittitore Yaesu Aviator Pro VXA-100, nuova, inoltre vendo **paracadute**

Tel.0335.6042430

<vitalema@tin.it>

**Cirrus Std** con prolunghe a 17.5m, I - SAIL, riverniciato, LX 2000, O2, carrello chiuso.  
Lit 33 milioni  
Tel. 02.96732636 lucaste@login.it

**ASK 13** marche I-SANO, 1968, CN fino al 3/2000, disponibile subito. AeC Foligno  
Tel/fax 0742.670201

**Cerco carrello** per Libelle St, aperto o chiuso. Tel 0434.520517

**Discus A** I-DISK Campione del Mondo 1985 ! gelcoat nuovo, LX 5000 con vento, logger, O2, pulmoscerini, carrello Pirazzoli  
Tel. 02.660277225 o 039.878267

**Carrello** Glasfaser/Pirazzoli 2 assi, per monoposto, verniciato nuovo, collaudato 1998, ottimo e **foderine** complete per monoposto cotone nuove prezzo interessante  
Tel. 0432.740429 Paolo

**LS 6 D** - 1039, 1986, perfetto, completo, carrello Pirazzoli, Lit 80 milioni Tel. 0445.602039 o 0348.7306168 (cell)

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

**M-100 S** da revisionare, struttura integra, cappottina nuova.  
AVF Ferrara Tel. 0532.902508  
fax 902473

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

**Barografo** Winter 10.000m. Lit 600.000. <gcervesato@tin.it>  
Tel. 0362.558958

**ASW 24 D** - 2697, 1992, 850 ore, strumenti base o completo, carrello 2 assi Ghidotti  
Tel. 0336.622650 Giorgio Paris

**LS 3a** I - LORJ 1980, 880h, CN fino 10/2000 mai incidentato, strum base + LX 1000, carrello chiuso, vari accessori, ottimo e

**Libelle Standard** I - KIKA 1969, 940h, CN fino 4/2001, mai incidentato, carrello chiuso, vari accessori, ottimo. Flavio Longo  
Tel. 010.412451 o 0347.9448670

**Ka 6 E** I - BRAN, CN fino al 2001, sempre hangarato a Trento, ottimo, ossigeno e paracadute.  
<barrida@tin.it>

**Libelle Std.** 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 due assi riverniciato.  
Tel 045.7540169  
<annechini@areacomp.it

**Cirrus Std** I-MACH 1975, ottimo stato, carrello, nessun incidente, radio, facilitazioni pagamento.  
Tel. 06.8601639 Franco

**Ka 6-E** I - BRAN, 1972, perfetto sempre hangarato Trento, O2, paracadute, CN fino al 2001  
Tel. 0348.5811603 Mauro

**Super Dimona** motore Rotax 912, anno 1992, 200 ore, come nuovo.  
Tel. 02.5461602 - 0337.318856

**ASW 24** Winglet D - 1034, 1992, mai incidentato, carrello Ghidotti  
Tel. 0335.6607566 Francesco

**AeroClub Rieti** vende per rinnovo flotta: Cirrus I-ANTO, ASK 13 I-PLOQ biposto scuola, Twin Astir I-IVAG, monoposto DG 101 I-LUKO incidentato prezzo interessante. Tel in segreteria escluso il Lunedì  
Tel. 0746.203637 fax .297571

**LS 6** I - LGIO ex G. Galetto, pluricampione italiano, eccellenti condizioni, strumentatissimo, gelcoat rifatto '92, Zander SR940, carrello Tel. 0335.391325  
<cocchim@tin.it>

**ASW 15** 1970, 1350h, strum, riverniciato, ottimo, carrello chiuso. Lit 26 milioni  
Tel. 0335.8023937 <selan@iol.it>

**DG 300** I - KRYS come nuovo, 600 ore, mai incidentato, LX 1000, carrello 2 assi, capottina azzurrata, prezzo interessante.  
Franco Ricciardi  
Tel. 02.93560403 o 0335.5473852

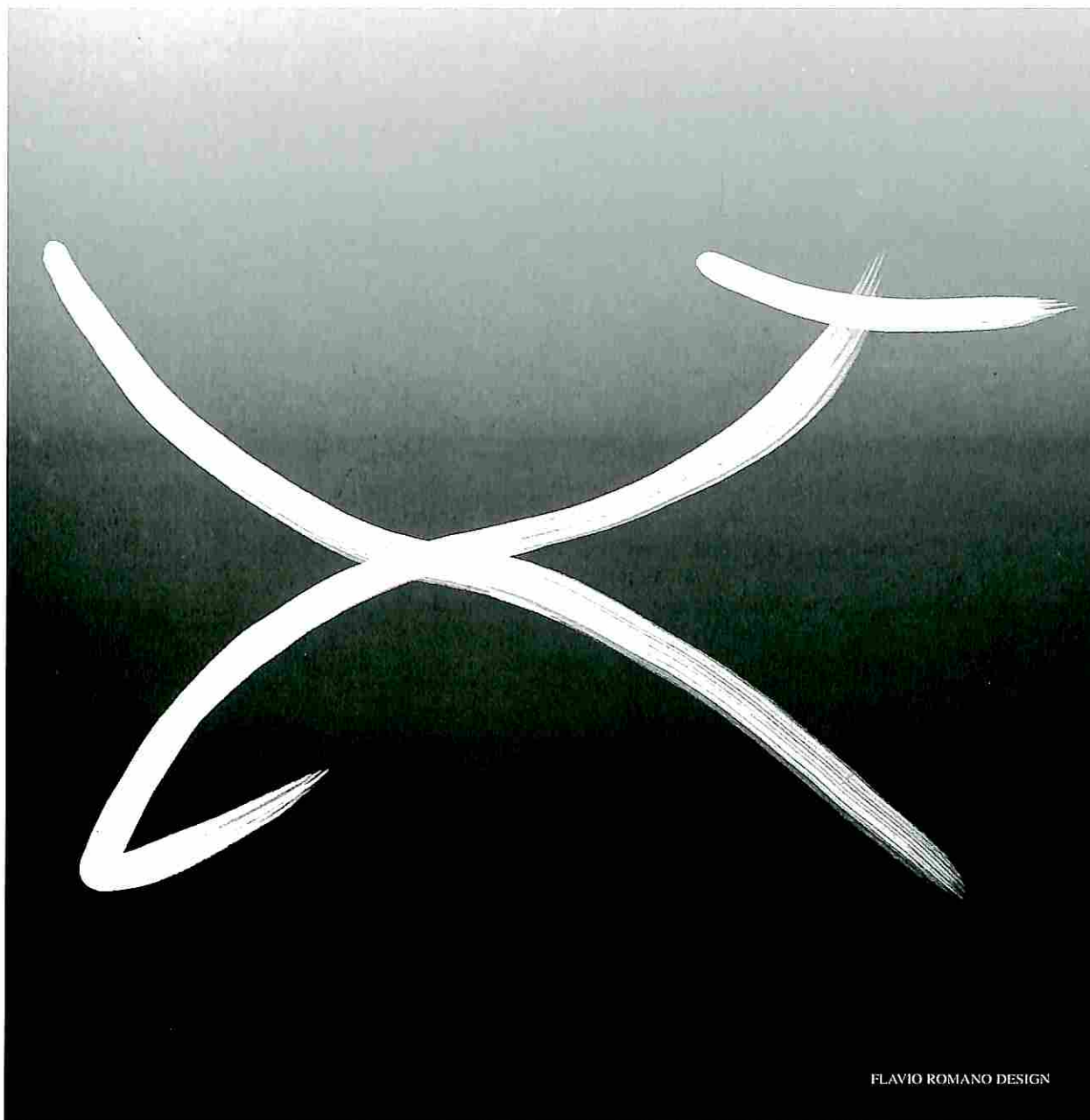
**Radio FSG 40s** Dittel e computer Pirol **LX 1800**, vendo  
Tel. 0348.3510163,  
<bottoms@tin.it>

**Scheibe SF 27** motoalante monoposto, immatric. ULM, motore anteriore Konig 28 HP, apertura 15m, eff 28-30, 215 kg, Vne 190 kn/h, finiture da amatore. Lit 30 mil.  
Tel. 0335.5819382 Piero Fabbri

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

**Caproni A2** monoposto 1969, CN 2002, carrello aperto,  
Lit 10 milioni Tel/fax 0549.900970

**Cerco 2** paracadute in buono stato.  
Tel. ore ufficio 040.7793326  
<Alessio.Bertocchi@acegas.ts.it>



FLAVIO ROMANO DESIGN

# VALBREMBO 2000

**21° MOSTRA MERCATO INTERNAZIONALE DELL'ALIANTE  
AEROPORTO DI VALBREMBO (BG) - 16/17 SETTEMBRE 2000**

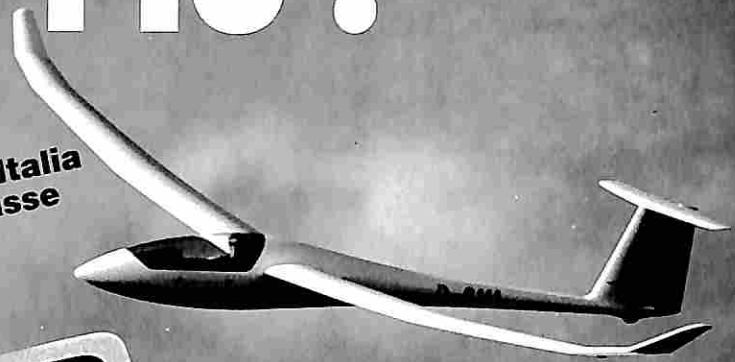
**ALIANTE E MOTOALIANTE-STRUMENTAZIONE-ABBIGLIAMENTO  
ACCESSORISTICA-PUBBLICAZIONI-AVIONICA-VOLO SIMULATO**

Glasfaser Italiana S.p.A. - Tel. 035/528011 - Fax 035/528310 - e-mail: [glasfaser@tiscalinet.it](mailto:glasfaser@tiscalinet.it)  
[www.glasfaser.it](http://www.glasfaser.it)

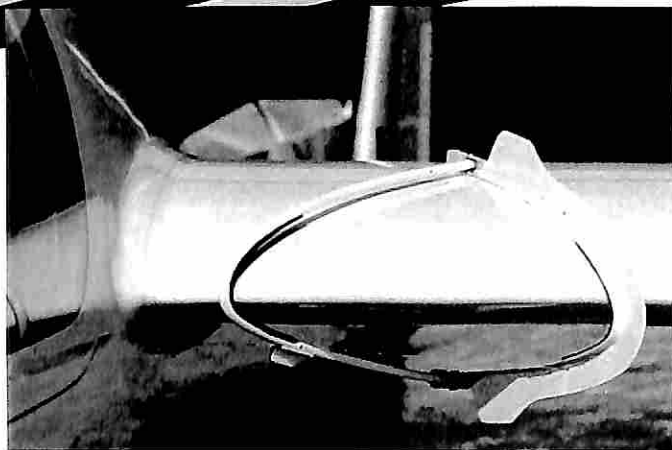
**BANCA POPOLARE DI BERGAMO**  
**CREDITO VARESINO**

# C'È DI PIÙ?

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



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 documentazione 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)



impronte

Servizi editoriali e grafici.

Tutte le fasi di lavorazione  
del prodotto fino alla stampa.

impronte

IMPRONTE viale monte santo 2 20124 milano  
telefonoo2/6554882 e-mail improntejo@mclink

## Piloti... in erba



Ecco alcune divertenti proposte per avvicinare al volo i bambini. Si tratta di 3 libri della nuova casa editrice Ape Junior di Milano, specializzata in editoria per bambini. I volumi sono assai diversi nel loro genere.

**Aereo** è un volume sagomato a forma di aeroplano in cui ogni doppia pagina comprende alcune immagini fotografiche

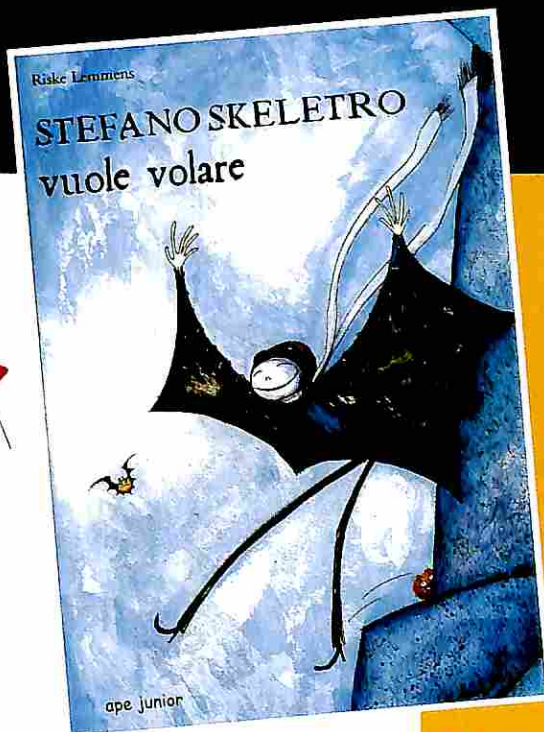
ed un testo molto breve e comprensibile anche ai lettori più piccoli.



Nella collana 'La prima volta...' troviamo, invece, **Tim va in aereo** nel quale un tenero bambino è alle prese con la

sua prima esperienza di volo: dapprima è spaventato per la novità, subito dopo si sente felice per la nuova esperienza.

Infine vi segnalo un volume estremamente divertente e illustrato in modo



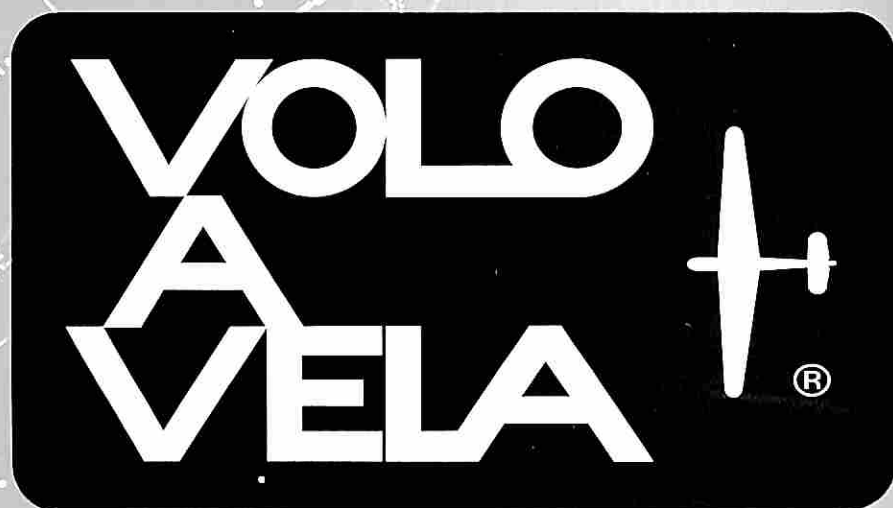
originale indicato per bambini un po' più grandicelli: **Stefano Skeletro vuole volare** di Riske Lemmens. È l'avventura fantastica di un bambino veramente un po' speciale che vuole volare a tutti i costi. Ci riuscirà?!

Alina  
Fabris



**DAI UNA MANO  
ALLA TUA RIVISTA!**

**FAI PUBBLICITÀ  
SULLE PAGINE DI**



**SAI QUANTA  
SIMPATIA ACQUISTI...  
CON POCA SPESA?**

**ASPETTIAMO LA TUA INSERZIONE**

**RIVOLGITI A NOI:**

**fax 0332 310023 - e-mail redazione@voloavela.it**



**AEROCUB VOLOVELISTICO LARIANO**

**ALZATE BRIANZA - COMO**

- Tel. / Fax +39 (0) 31. 619250 - Freq. VHF 123.50
- Scuola per conseguimento licenza di volo a vela
  - Scuola per conseguimento insegne FAI
  - Stages primaverili per piloti stranieri

**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.*