

Sped. in abb. postale - 70% Fil. di Varese. TAXE PERÇUE. Copia omaggio.

MAGGIO/GIUGNO 2005 - n. 290

# VOLO A VELA



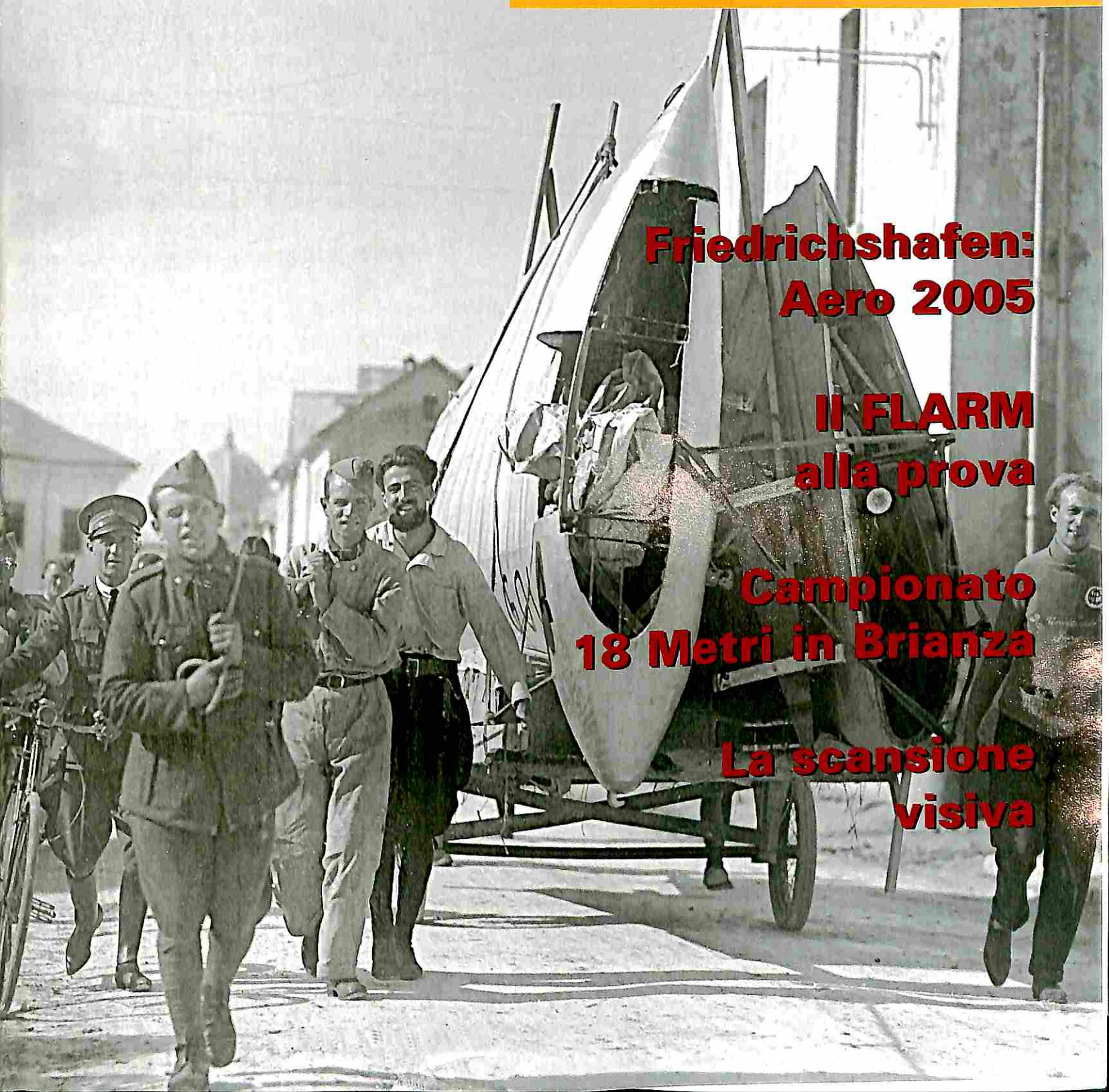
La Rivista dei Volovelisti Italiani

**Friedrichshafen:  
Aero 2005**

**II FLARM  
alla prova**

**Campionato  
18 Metri in Brianza**

**La scansione  
visiva**

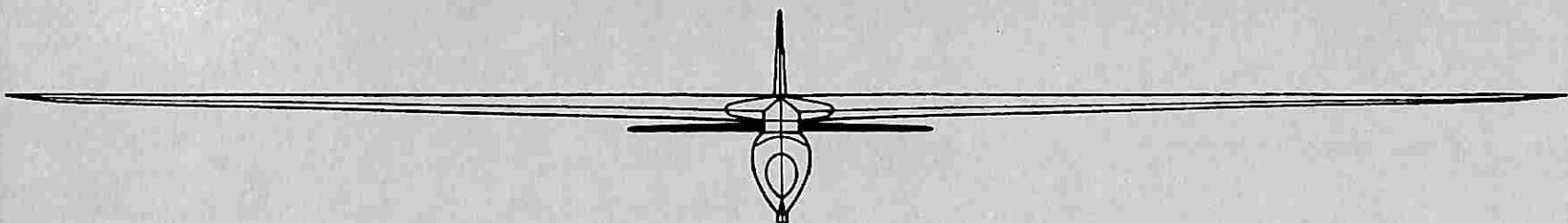


# Aero Club Adele Orsi - Varese

[www.acao.it](http://www.acao.it)

e-mail: [acao@acao.it](mailto:acao@acao.it)





## Passaggio di consegne

*Il Centro Studi del Volo a Vela Alpino mi ha chiesto di accettare l'incarico di direttore della vostra rivista, dopo quasi cinque anni nei quali ho svolto la funzione di caporedattore. La prima reazione che è scaturita dentro di me è stata di indifferenza; in realtà realizzo ora che il nuovo ruolo affidatomi, formalmente più importante, agisce da ulteriore stimolo spingendomi a desiderare di far meglio di quanto già fatto finora.*

*Volo a Vela resterà ciò che già è: un organo specializzato di comunicazione per i volovelisti di lingua italiana, attento alle novità e a divulgare cultura aeronautica, soprattutto rivolto a migliorare la sicurezza, la consapevolezza e l'informazione dei piloti. Poi, questa rivista vuole anche essere un polo di aggregazione che possa creare, se serve, e rinforzare uno spirito di appartenenza tra i volovelisti italiani. Oggi essa raggiunge una fetta molto significativa dei praticanti, ma ancora non tutti la ricevono.*

*Ci sono tanti tipi di volo a vela. Alcuni tradizionali e diffusamente praticati, come le competizioni e il volo di distanza. Altri meno diffusi ma altrettanto degni e pure con antiche origini, come l'acrobazia. Altri ancora sottovalutati, come il mondo dei piloti che sono felici di muoversi in un raggio limitato saggiando l'aria che di giorno in giorno offre sempre esperienze sottilmente diverse. Ognuno di essi troverà sempre spazio in questa rivista, con particolare enfasi sulle tematiche più apprezzate, e sugli aspetti pionieristici o originali.*

*Volo a Vela vanta una lunga storia, ininterrotta, di ben cinquantacinque anni. Per questo motivo è nota negli annali delle pubblicazioni periodiche italiane come una delle più longeve. Grazie ai miei predecessori e in particolare a Lorenzo Scavino, grazie all'ente che la pubblica, ad un mecenate che crede nella necessità di una rivista italiana, agli inserzionisti che la supportano, ai club (pochi, purtroppo) che la includono nella propria quota sociale, essa è giunta fin qui. Con ancora un po' di sostegno in più, tramite l'arrivo di nuovi soci e nuovi inserzionisti, potrebbe crescere e migliorare ancora.*

**Aldo Cernezzì**

# SPAZZOLE INDUSTRIALI



**SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE**

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:**

Aldo Cernezzì

**Segreteria**

Bruno Biasci

**Archivio storico**

Umberto Bertoli, Lino Del Pio,

Nino Castelnovo

**Comitato redazionale:**

Carlo Faggioni, Attilio Pronzati,

Plinio Rovesti

**Prevenzione e sicurezza:**

Marco Nicolini

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

Aldo Cernezzì

**Vintage Club:**

Vincenzo Pedrielli

**Corrispondenti:**

Celestino Girardi

Paolo Miticocchio

Aimar Mattanò

Sergio Colacevich

Giancarlo Bresciani

**In copertina:**

Asiago 1924

Foto dall'Archivio Bonomo

**Progetto grafico e impaginazione:**

Impronte - Milano

**Stampa:** Serostampa - Milano

**Redazione e amministrazione:**

Aeroporto 'Paolo Contri'

Lungolago Calcinatè, 45

21100 Varese

Cod. fisc. e P. IVA 00581360120

Tel. 347/5554040 - fax 0332/313018

**POSTA ELETTRONICA**

redazione@voloavela.it

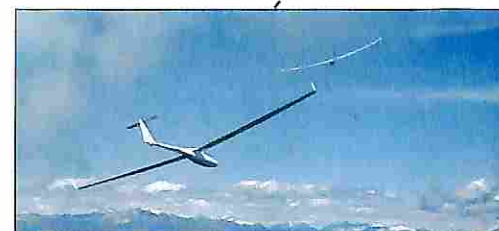
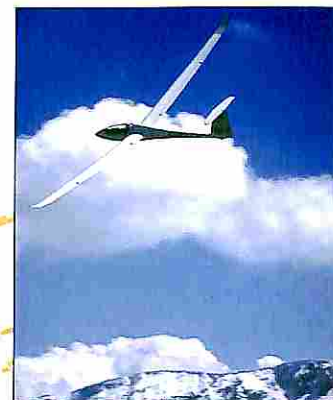
Autorizzazione del Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 di Registro. Omaggio bimestrale ai soci del CSVVA e della FIVV, spedizione in abbonamento postale art. 2 Comma 20/B Legge 662/96, Filiale di Varese. Pubblicità inferiore al 45%. Le opinioni espresse nei testi impegnano unicamente la responsabilità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

issn-0393-1242

## In questo numero:

n. 290 maggio/giugno 2005

<b>Editoriale</b>	<b>1</b>
<b>Notizie FIVV:</b>	
<b>Elezioni degli federali</b>	<b>5</b>
<b>Tessere FAI:</b>	
<b>novità a partire da quest'anno</b>	<b>5</b>
<b>Lettere</b>	<b>6</b>
<b>18 metri in Brianza</b>	<b>10</b>
<b>Il discorso di Sir John Allison</b>	<b>22</b>
<b>Aero 2005</b>	<b>26</b>
<b>Dal Monte Mazze a Dueville</b>	<b>38</b>
(seconda parte)	
<b>In memoriam</b>	
<b>Giannino Paro,</b>	<b>44</b>
<b>Giulia Incisa della Rocchetta</b>	<b>45</b>
<b>FLARM alla prova dei fatti</b>	<b>46</b>
<b>Piccoli annunci</b>	<b>52</b>
<b>Settimane del Volo a Vela</b>	<b>53</b>
<b>La scansione visiva</b>	<b>54</b>
<b>Notizie dai Club</b>	<b>58</b>
<b>In breve</b>	<b>60</b>



### LE TARIFFE PER IL 2005

#### DALL'ITALIA

• Associazione al CSVVA + 6 numeri della rivista Euro 35

• Associazione promozionale **"prima volta"** al CSVVA + 6 numeri della rivista Euro 25

• Associazione "sostenitore" al CSVVA + 6 numeri della rivista Euro 85

• Associazione "benemerito" al CSVVA + 6 numeri della rivista Euro 250

• Numeri arretrati Euro 7

#### DALL'ESTERO

• Associazione al CSVVA + 6 numeri della rivista Euro 50

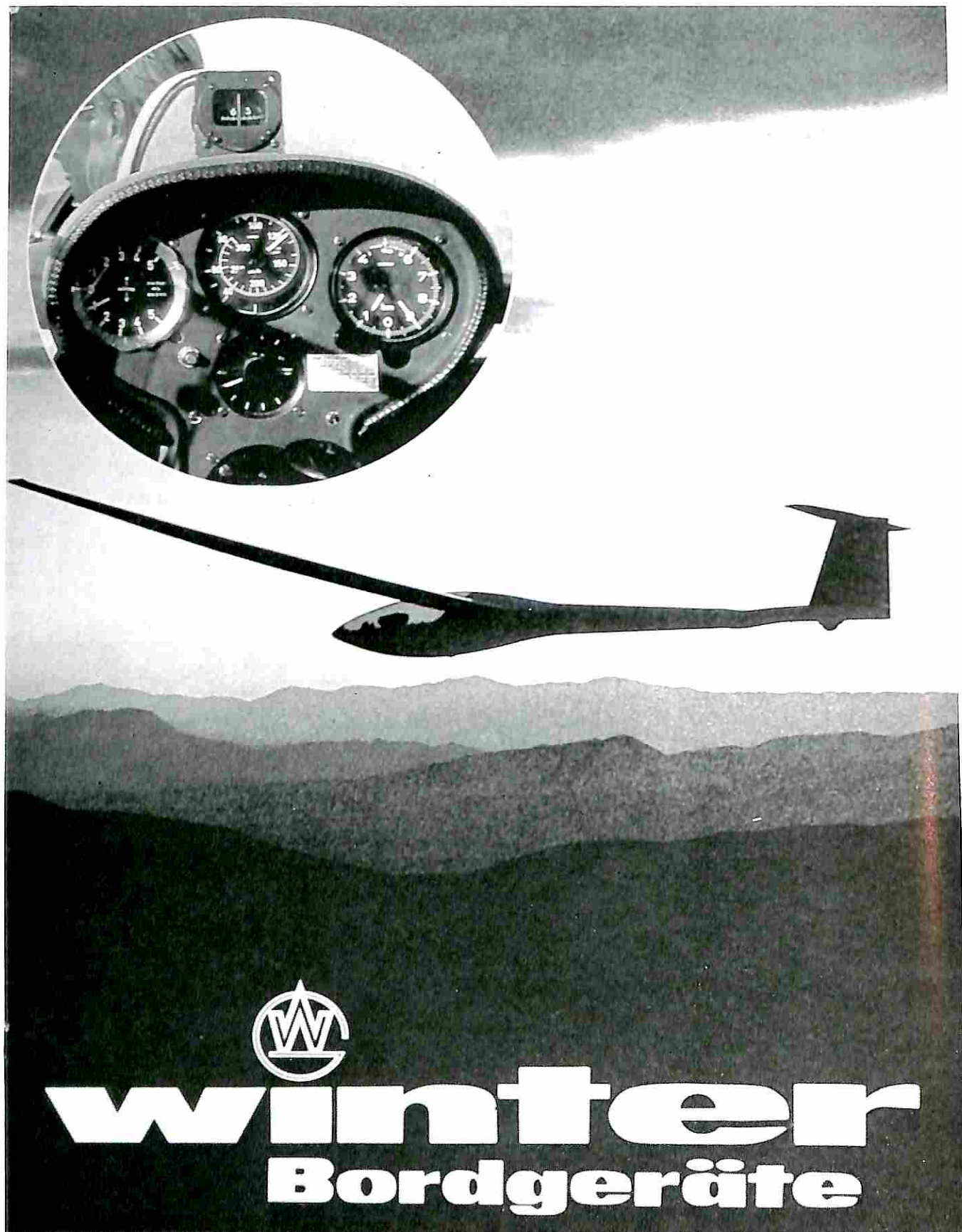
#### Modalità di versamento:

• con bollettino postale sul CCP N° 16971210, intestato al CSVVA, Aeroporto P. Contri - Lungolago Calcinatè, 45 - 21100 Varese, indicando sul retro la causale e l'indirizzo per la spedizione;

• con bonifico bancario alle coordinate ABI 05048, CAB 50180, CIN S, c/c 589272 intestato a CSVVA, indicando la causale e l'indirizzo per la spedizione, e dandone comunicazione agli indirizzi sotto riportati;

• con assegno non trasferibile intestato al CSVVA, in busta chiusa con allegate le istruzioni per la spedizione.

Per informazioni relative all'invio delle copie della rivista (associazioni, rinnovi, arretrati): tel/fax 0332-310023. E-mail: csvva@voloavela.it



**winter**  
**Bordgeräte**

GLASFASER ITALIANA spa

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

# Notizie FIVV

Aldo Cernezzi

## Elezione degli organi federali

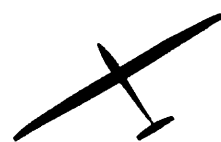


A seguito del riconoscimento ufficiale, l'AeCI ha chiesto alla FIVV di ripetere le elezioni degli organi di governo, anche se queste si erano appena svolte in marzo, dopo l'adozione delle necessarie modifiche allo statuto. Nello scorso novembre 2004 si erano tenute le elezioni per la naturale scadenza; è quindi la terza volta che i soci della FIVV si riuniscono in assemblea dal novembre scorso.

L'assemblea si è svolta a Ferrara, in concomitanza con l'inizio delle gare, nel caldo pomeriggio di sabato 28 maggio. È stato riconfermato alla presidenza Andrea Tomasi, del CUS di Trento. I consiglieri sono stati tutti riconfermati con la sola eccezione di Mario Girardi (presidente dell'AeCCVV) che ha preferito non ricandidarsi: al suo posto ha accettato l'invito dell'assemblea il modenese Angelo Montalti. Gli altri consiglieri sono Francesca Resi, Walter Vergani, Alberto Bianchetti, Claudio Testa, Lorenzo Monti, Giorgio Erba e Aldo Cernezzi. Confermato alla carica di revisore dei conti solo Andrea Berardi (AVRoma), mentre gli altri due verranno nominati d'ufficio dall'AeCI, che così potrà operare un controllo diretto sulle nostre entrate e uscite finanziarie. Eletto pure il nostro organo di disciplina, cui si potranno rivolgere i soci FIVV non federati all'AeCI, quando ritengano leso il proprio diritto. Non ne pubblichiamo ora i nomi, in quanto siamo in attesa di conoscere la loro eventuale accettazione dell'incarico (non erano presenti in assemblea).

Gli organi di governo della FIVV permarranno in carica per i prossimi quattro anni. Per chiunque volesse entrare nella struttura della federazione apportando un aiuto fattivo, non c'è però bisogno di aspettare tanto: tutte le Commissioni operative hanno sempre necessità di trovare nuovi collaboratori per incarichi specifici, di lungo periodo o temporanei. La FIVV si sostiene

infatti con il lavoro volontario di tutti, oltre che con il modesto contributo economico proveniente dalle quote di affiliazione.



## Tessere FAI: novità a partire da quest'anno

La FIVV ha ottenuto l'ufficiale riconoscimento dall'AeCI. Siamo ora la federazione di riferimento per il Voilo a Vela. A questo fine, paga all'Aero Club d'Italia una quota di affiliazione che incide all'incirca per 1 Euro per ciascuno dei nostri soci (un versamento di pari importo viene effettuato a favore dell'EGU, di cui la FIVV è membro fondatore).

Con questa piccola ma grande conquista, la FIVV può ora garantire il rilascio e il rinnovo delle Licenze Sportive FAI, con grande vantaggio economico per chi fosse iscritto presso club non direttamente federati all'AeCI. I Club federati all'AeCI possono continuare, come sempre in precedenza, a richiedere le Licenze all'AeCI stesso.

Il prezzo stabilito per il rilascio è quello indicato dall'AeCI in 25,82 Euro/cad; il versamento va fatto direttamente all'AeCI, utilizzando un bollettino postale per ciascun pilota. La FIVV agisce solo da verificatore dei documenti e del reale diritto (affiliazione alla federazione in corso di validità) rinunciando a trarne un gettito finanziario.

Il compito di richiederle alla FIVV deve essere svolto dai club o associazioni affiliate, non dai singoli piloti. Sul sito FIVV sono già disponibili tutti i moduli e le istruzioni, che vi consigliamo di leggere con attenzione ad evitare disguidi. ■

## Costosi ELT

Fra pochi anni verrà sospeso il servizio di localizzazione e allarme via satellite degli ELT a 121.500 MHz (il 1 febbraio 2009, per la precisione) - vedi:

<http://www.cospas-sarsat.org/FirstPage/121.5PhaseOut.htm>

Per chiarire, permarrà la ricerca da distanze ravvicinate con antenne direzionali o triangolazioni anche per gli ELT di vecchia generazione, ma cessa la ricezione via satellite degli allarmi. In pratica, un ELT vecchio non potrà far scattare la ricerca in automatico, ma servirà solo da supporto nella localizzazione di un relitto (o di una persona se individuale) a seguito dell'allarme SAR partito da altre fonti (di solito, a sera quando un mezzo risulta disperso). Vista una certa propensione al "volo a vela desertico", ho comprato uno dei nuovi ELT a 406 MHz, che in caso di attivazione vengono localizzati ovunque dal sistema COSPAS-SARSAT entro 5 minuti con un errore max di 5 km. L'ELT scelto, un KANNAD 406 AF, ha una batteria che va sostituita ogni sei anni; per me, la scadenza è già arrivata a maggio 2005. Chiamo il fabbricante per farmi mandare una batteria nuova.

Il fabbricante mi informa che la batteria non me la vendono, va sostituita obbligatoriamente da un ente certificato. Non ve ne sono in Italia, ma ne trovo uno in Francia. Preventivo: per la sostituzione della batteria 275 Euro + IVA, per il controllo + certificato EASA altri 390 Euro + IVA, per un totale di 808 Euro IVA compresa + spedizione, e due settimane di attesa. Ossia, oltre alla spesa per l'acquisto dell'ELT, oltre 130 Euro all'anno solo per mantenerlo in efficienza.

**Alvaro de Orléans-Borbon**



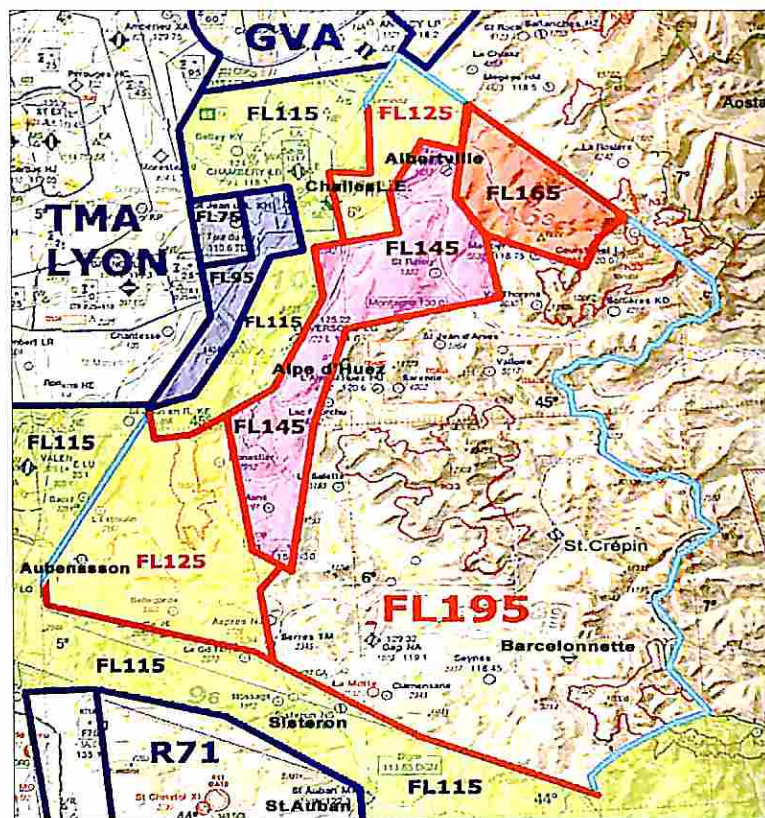
## Spazio aereo francese e voli in onda

Sono appena tornato da una riunione tenutasi a Saint Auban. La situazione deve essere presa con la più assoluta serietà in seguito a l'allargamento dello spazio aereo riservato all'avvicinamento e stand-by di Lione e Nizza. Sono stati ridotti gli spazi con abbassamento del

limite a FL115 e in alcuni casi addirittura a FL95 (9500 piedi QNH). Validità dal 14 aprile 2005. In cambio di queste sottrazioni, saranno stati aperti al volo a vela alcuni altri spazi nella valle del Rodano, in particolare per l'attraversamento in onda, seguendo delle rotte ben precise e con procedure radio particolari, ovviamente con transponder.

Per ora, queste disposizioni particolari saranno concesse solo a pochi piloti esperti dei soli club locali (Fayence, Vinon, Pic St Loup, ecc.). Dopo un anno di sperimentazione si farà il punto e si deciderà se e come allargare la deroga ad altri club e piloti. Sono stati anche cambiati i limiti della R71 (che include Saint Auban e tutta la catena fino al Mont Ventoux), con aggiunta di zone acrobatiche per i Tucano, che volano da FL90 a FL150.

Segnalo in particolare il fatto che le nuove rotte IFR passano lungo la parete Ovest del Pic de Bure ed a Sud di esso, lasciando un massimo per il volo a vela di FL145, da rispettare assolutamente. Non solo, ma la rotta IFR da Nizza a Lione passa proprio sull'asse Fayence-Pic de Bure e i monomotore IFR che non siano in grado di sali-



**Si nota che il passaggio dalla valle d'Aosta alla Francia in onda (sopra 5.000 m) si riduce a un corridoio di 15 km di larghezza, limitato a Est dal Parco del Gran Paradiso e ad Ovest dal settore di discesa su Lione**



# Plz1.8 PERFETTA PER VEDERE OLTRE OGNI LIMITE

DIALOGHI

vetro ottico  
di solo 1,8 mm  
di spessore

esclusivo filtro  
polarizzato

protezione totale  
dai raggi UV e IR

coating  
waterproof

coating  
antiriflesso

Riccardo Brigliadori pilota della Nazionale italiana di volo-a-vela, verifica in volo le prestazioni della Plz1.8

Più contrasto e profondità di visione con la lente da sole polarizzata in vetro ultrasottile, testata in quota da un grande campione di volo-a-vela

**Plz1.8** Barberini per le polarizzate in vetro ha stabilito un record: solo 1,8 mm di spessore, per una lente da sole ultrasottile, ancora più performante. Meno materia, più tecnologia: la Plz1.8 offre la massima visibilità, i migliori contrasti, protegge gli occhi al 100% dai raggi UV fino a 400 nm, dagli infrarossi e dalla luce blu, e ha un'efficienza di polarizzazione mai inferiore al 99,9%.

L'occhio riesce a "vedere oltre", più lontano, anche nelle condizioni di visibilità mutevoli ed estreme: lo dimostrano i test effettuati in quota da un campione italiano di volo-a-vela, una delle discipline dove l'occhio è più sollecitato dai riflessi e dalla durata della gara, ma deve restare sempre vigile e riposato, per fare le scelte che portano al successo. L'antiriflesso interno, il nuovissimo coating oleofobico contro acqua, sudore e impronte completano i trattamenti in dotazione a

questa lente unica, leggera e confortevole, disponibile in colori di tendenza, e scelta dai marchi di occhiali da sole più prestigiosi, come Rêvo, Ray-Ban, Persol, Maui Jim.



**Barberini**<sup>®</sup>  
HIGH PERFORMANCE  
GLASS SUNLENSES

Barberini Spa - 64029 Silvi, (TE) Italy - Telefono +39 085936731  
E-mail: barberini@barberini.pe.it - Internet: www.barberini.pe.it

re a FL150 potranno volare in un corridoio IFR di classe E, il che significa che la separazione con il volo a vela ed altri VFR sarà a vista.

Lo spazio sopra FL195 é stato declassato da A a C con la regola aggiuntiva "locale" che non verrà aperto al VFR. Cosa cambia rispetto a prima? Che si possono chiedere deroghe per tentativi di primato, lavoro aereo, ecc.

Il colmo: Nizza o Lione potranno chiedere, in caso di emergenza di un aereo da loro controllato, di riprendere il controllo della zona fra Pic de Bure e Saint Auban e chiuderla, per cui si DEVE rimanere in ascolto sulla 122,15!

Il pollaio a FL195 si é ancora ristretto. Raccomando a tutti coloro che vogliono passare la frontiera non solo di leggere e seguire le ultime carte Jeppesen, ma anche di scaricare aggiornamenti dal sito della FFVV e quello di planeur.net

<http://www.ffvv.org/EspaceAerien/>

<http://www.planeur.net/forums/>

<http://tinyurl.com/ac8ga>

<http://tinyurl.com/dmm9m>

<http://tinyurl.com/8szjf>

**Jean-Marie Clément**

## Iscrizioni alle gare di Rieti

Cari amici,

il nuovo sito dell'Aero Club Centrale <http://www.aeccvv.it> riporta le tariffe correnti, copie dei manuali di volo degli alianti a disposizione per gli stage, e i file con le coordinate dei piloni per le gare estive. Ci stiamo alacremente lavorando per renderlo degno degli importanti avvenimenti che ci vedranno protagonisti nei prossimi anni.

Ci preme ora avvisare tutti gli interessati alle gare reatine di quest'anno che il consiglio Direttivo dell'AeCCVV ha deciso di fissare al 30 Giugno 2005 il termine ultimo per l'iscrizione alle gare di Luglio ed Agosto 2005, in modo da poter meglio organizzare lo svolgimento delle stesse. Vi chiediamo un aiuto nel voler informare di questo termine chi, a vostra conoscenza, intende partecipare a queste gare ma non legge la rivista. Tutti i dettagli relativi alle gare verranno presto pubblicati sul sito. Vi anticipo, comunque, che il Consiglio ha deciso di mantenere inalterate le tariffe dello scorso anno.

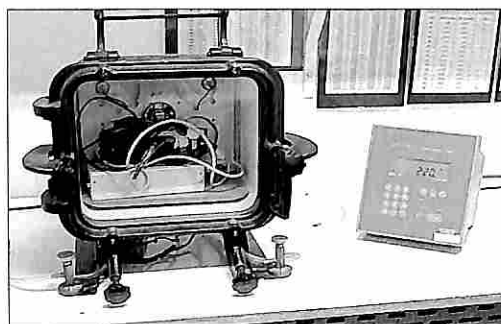
Vi aspettiamo numerosi!

**Roberto Romano**  
Consigliere AeCCVV

---

# GLASFASER Italiana S.p.A

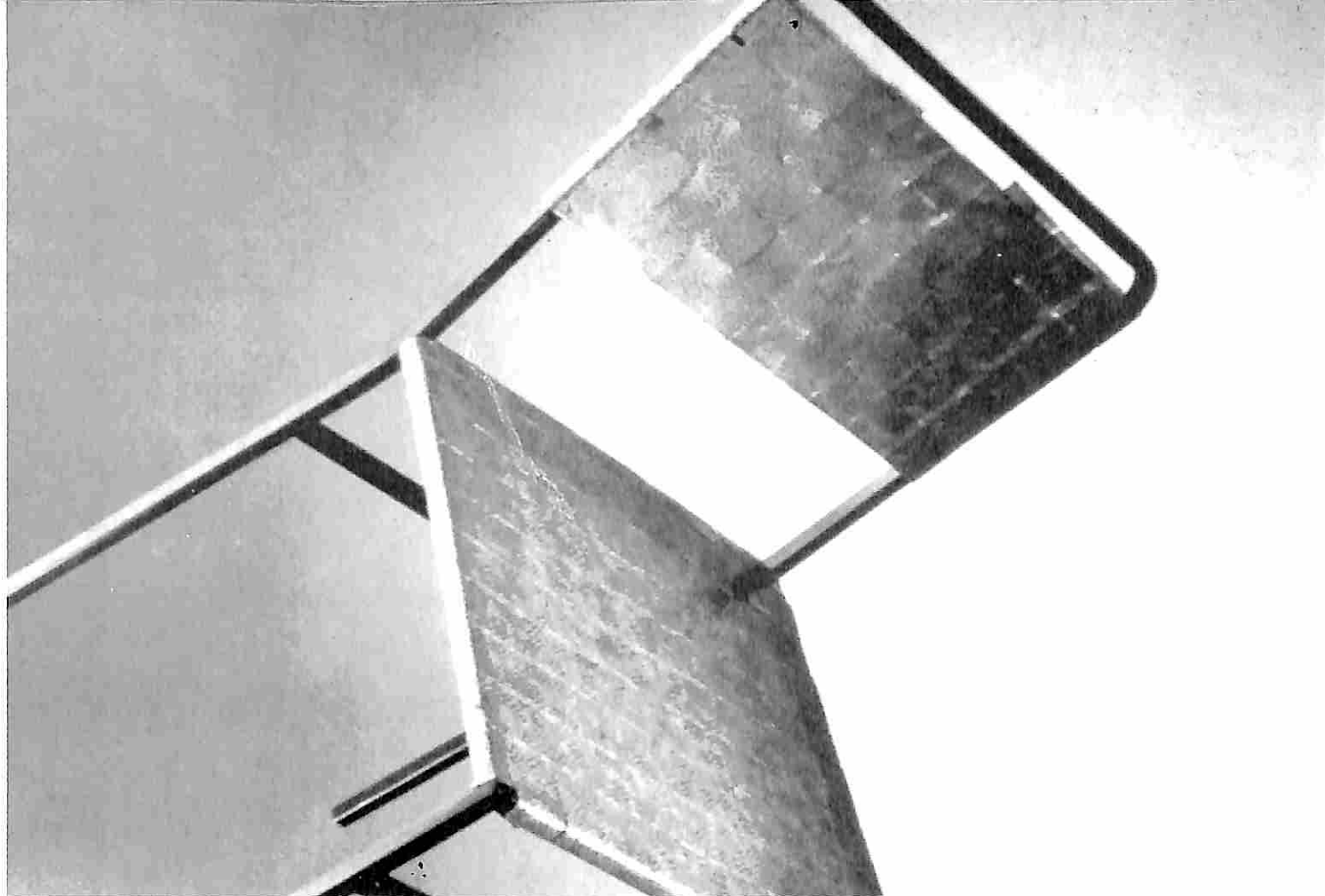
**DA OLTRE 30 ANNI AL SERVIZIO DI VOLO A VELA.**



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

---

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



## SICOBLOC

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

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

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

## MAZZUCHELLI 1849 S.p.A.

Fondata nel 1849 MAZZUCHELLI è leader mondiale nella produzione di lastre e semilavorati plastici come la 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

**Aldo Cernezz**  
Foto di  
Cappelletti,  
Fabi, Grittani  
e Cernezz



# Campionato 18 Metri in Brianza: in omaggio il DVD

*Andrea Ferrero  
su LS-8 ha  
scelto di volare  
con soli 15 m  
d'apertura  
alare, come  
Alberto pozzi  
su Ventus 2*

*Un campionato vivace  
Condizioni interessanti e mutevoli*

## I campionati sul DVD in omaggio

**Un bel filmato professionale illustra il Campionato 18 metri 2005, ma non manca di promuovere, attraverso la qualità delle riprese e del montaggio, il volo a vela in generale. L'AVL, grazie agli sponsor che hanno sostenuto il Campionato, ne fa omaggio a tutti soci della nostra rivista. Ringraziamo di cuore le aziende interessate, e il club Lariano, per questa bella iniziativa a favore dei nostri lettori. Copie aggiuntive possono essere ordinate al prezzo di 15 Euro + spese postali presso la segreteria AVL: tel. 031619250; fax 031632345; e-mail segreteria@avl.it**

**I**l calendario sportivo del 2005 prevede tante gare su aeroporti che solo raramente ospitano competizioni sportive. La Classe 18 Metri, aperta anche a mezzi delle classi inferiori secondo il regolamento nazionale, ha corso presso Alzate Brianza a pochi chilometri da Erba e una quarantina a Nord di Milano. Qui ha sede l'Aero Club Volovelistico Lariano, presieduto oggi da Antonio Bonini. Il Club ha organizzato la gara con grande cura dei dettagli. Un lungo elenco di soci ha prestato valido aiuto, realizzando un evento di qualità; non mancheranno le ricadute positive d'immagine grazie alla presenza costante in campo di fotografi e cameramen. Abbiamo apprezzato la realizzazione di una piccola rete senza fili

Wi-Fi che garantiva l'accesso gratuito a Internet per tutti, una grande comodità che vorremmo vedere sempre più diffusa sugli aeroporti sportivi.

### IL TRAGUARDO D'ARRIVO

I ventiquattro partecipanti, con le sole eccezioni del torinese Andrea Ferrero (peraltro cresciuto volovelisticamente a Varese) e del reatino Daniele Martinelli, provenivano tutti dai club lombardi. Peccato, perché la scelta dei temi di gara non avrebbe troppo favorito i locali: in particolare, ritengo che l'adozione del traguardo di arrivo remoto, e a quota di tutta sicurezza, elimini in gran parte il vantaggio di conoscere a memoria i percorsi che anche in condizioni ormai

esaurite possono riportare in campo il pilota esperto dei luoghi.

La planata finale verso un traguardo situato a 800 metri sul livello del mare (pari a circa 350 metri sul terreno) diventa una serena sfida sportiva, separando la tensione agonistica da quella sull'incolumità del pilota e dell'aliante. La mia personale preferenza va per questi arrivi, dove il valore sportivo rimane a mio parere immutato: ciò che si perde è solo la sgradevole prospettiva sotto cui appaiono le case, la prossimità del terreno, e la reale possibilità di riconoscere solo all'ultimo istante che l'arrivo in campo non è certo. Tuttavia, una minoranza non esigua di piloti sente la mancanza della maggiore tensione legata alla planata finale fino a quota zero, e preferisce che essa venga applicata in tutti quei casi dove, a differenza di Alzate, essa non sia fortemente controindicata dall'ubicazione e struttura dell'aeroporto.

Per semplificare il calcolo dell'arrivo, io e alcuni altri piloti abbiamo subito provveduto in pochi minuti a modificare l'altezza del traguardo nel nostro computer (il file originale indicava l'altezza reale del punto geografico rispetto al mare, pari a circa 400 metri), inserendo il dato di 800 metri prescritto da tutti i temi di gara. Per il futuro, sarebbe più semplice che l'organizzazione fornisse un elenco di piloni già aggiornato. Al pilota resta così solo da conoscere l'eventuale surplus di quota ("sicurezza") impostato nel computer per gestire con precisione la planata finale.

Come da regolamento FAI, vigeva una tolleranza per le quote sul traguardo e la distanza da piloni o linea di partenza, correlata a specifiche penalità quantificate nell'elenco ufficiale. In pratica, intorno ad ogni pilone o linea c'è una zona di 500 metri in cui si soffre una penalità di 50 punti ma il valore sportivo del volo non viene completamente gettato alle ortiche. Oltre tale confine, scatta inesorabilmente la definizione di "tema non completato" o di "non partito", come è giusto che sia.



***I piloti tendono a tenersi d'occhio l'un l'altro nelle fasi che precedono la partenza. Il più alto apre i diruttori per non superare il limite di quota (2500 m QNH) imposto prima del taglio del traguardo***

## RIEPILOGO DELLE PROVE EFFETTUATE

	Nome	Cognome	Club	Day_1	26/4	Day_2	27/4	Day_3	28/4	Day_4	29/4	Day_5	1/5	Totale	
1	3A	Luciano	AVANZINI	ACAO	3	825	5	856	13	855	1	613	2	942	<b>4091</b>
2	Y7	Luca	FRIGERIO	AVL	12	726	3	872	1	<b>967</b>	7	490	1	<b>954</b>	<b>4009</b>
3	ET	Edoardo	TARCHINI	Novi Ligure	10	757	2	879	2	926	8	486	3	942	<b>3990</b>
4	RB	Riccardo	BRIGLIADORI	AVL	2	840	4	861	10	868	9	474	4	864	<b>3907</b>
5	AE	Ugo	PAVESI	ACAO	9	767	8	813	6	897	11	450	6	848	<b>3775</b>
6	Y6	Lorenzo	MONTI	Peter Pan Soaring	5	806	9	806	12	859	4	516	10	754	<b>3741</b>
7	AE	Luca	MONTI	Peter Pan Soaring	15	701	7	821	8	879	6	505	12	739	<b>3645</b>
8	HCF	Danilo	TROVO'	ACAO	7	797	12	785	14	812	2	600	14	647	<b>3641</b>
9	RB	Ruggero	ANCILLOTTI	AVA	4	807	14	749	9	870	16	369	9	762	<b>3557</b>
10	AS	Alberto	SIRONI	ACAO	8	792	1	<b>890</b>	18	439	5	514	5	854	<b>3489</b>
11	9Z	Giorgio	ERBA	Peter Pan Soaring	6	799	6	839	3	917	17	363	17	496	<b>3414</b>
12	BB	Luigi	BERTONCINI	AVL	11	734	10	795	4	910	19	206	11	750	<b>3395</b>
13	MG	Alberto	POZZI	AVL	1	<b>890</b>	15	715	5	907	3	524	23	98	<b>3134</b>
14	6	Paolo	FRAENZA	ACAO	14	701	23	109	7	890	10	453	7	847	<b>3000</b>
15	PG	Mattia	COSTA	ACAO	13	722	11	789	15	799	20	151	20	186	<b>2647</b>
16	DW	Aldo	CERNEZZI	ACAO	21	518	16	625	21	194	13	393	13	715	<b>2445</b>
17	BM	Mauro	BRUNAZZO	ACAO	20	530	13	781	16	516	12	423	21	182	<b>2432</b>
18	IX	Marco	GAVAZZI	AVL	17	624	17	520	22	176	23	0	8	802	<b>2122</b>
19	F3	Roland	ZACCOUR	AVL	19	560	19	471	24	26	15	370	15	566	<b>1993</b>
20	M3	Andrea	FERRERO	Torino	16	686	21	367	17	496	14	376	24	0	<b>1925</b>
21	RCA	Adalberto	RIVA	AVL	18	564	18	487	19	252	24	0	18	483	<b>1786</b>
22	MC	Daniele	MARTINELLI	Rieti	22	491	20	422	20	239	18	311	19	299	<b>1762</b>
23	BE	Enea	BONARETTI	AVL	24	367	24	0	11	861	21	65	22	98	<b>1391</b>
24	8Z	Rosario	FRANCICA	AVL	23	394	22	165	23	75	22	18	16	526	<b>1178</b>

### MUTEVOLE METEO

La meteo è stata interessante. Dopo i primi giorni segnati da intensissime piogge che hanno reso il prato impraticabile pena la sua distruzione, sono arrivate giornate limpidissime. Altre giornate con cumuli da manuale si sono alternate con lo sgradito avanzamento di una pesante foschia. Questo avanzamento ha però anche permesso ad alcuni di sfruttare una lunga zona di sollevamento dell'aria limpida del Nord, mentre sotto di essa si incuneava la massa d'aria più umida: una linea di convergenza si è creata tra le Cento Valli (presso il Monte Limidario) e l'imbocco della Valtellina passando per il Tamaro e a Nord del Bregagno. Ne sono risultate velocità elevate e grandi emozioni per i piloti.

L'attività termica è stata sempre difficile da prevedere con esattezza nella sua qualità, che spesso variava in maniera molto significativa man mano che si entrava nelle Alpi secondo i percorsi abituali. Tra la Grigna e le Alpi Orobie si è per due giornate instaurata una situazione meteorologica che ha reso molto critica la visibilità, con grave rischio per i piloti che vi si sono ugualmente addentrati.

Si sono volate cinque prove, su temi sempre sufficientemente adeguati alle condizioni reali. Solo il primo giorno tutti i concorrenti hanno completato il percorso assegnato di 344 km in un cielo davvero fantastico (Albavilla-San Giorgio-Portezza-Varzo-Teglio-Roncola-Alzate), ma in nessuna occasione il tema è risultato "impossibile", né grossolanamente sovrastimato. Nel complesso la gara ha quindi messo tutti in condizione di potersi

misurare sportivamente, senza un grande peso della componente di fortuna (sempre peraltro indispensabile).

Le analisi meteorologiche effettuate da Hermann Trimmel hanno però chiarito ancora una volta quanto grande sia il valore dell'esperienza locale nel lavoro di previsione velovelistica. Il più famoso meteoman del mondo ha spesso sottovalutato le condizioni termiche, che esplodevano a meno di venti chilometri



*I briefing si svolgevano sotto un ampio tendone attrezzato*

# Glasfaser Italiana s.p.a.

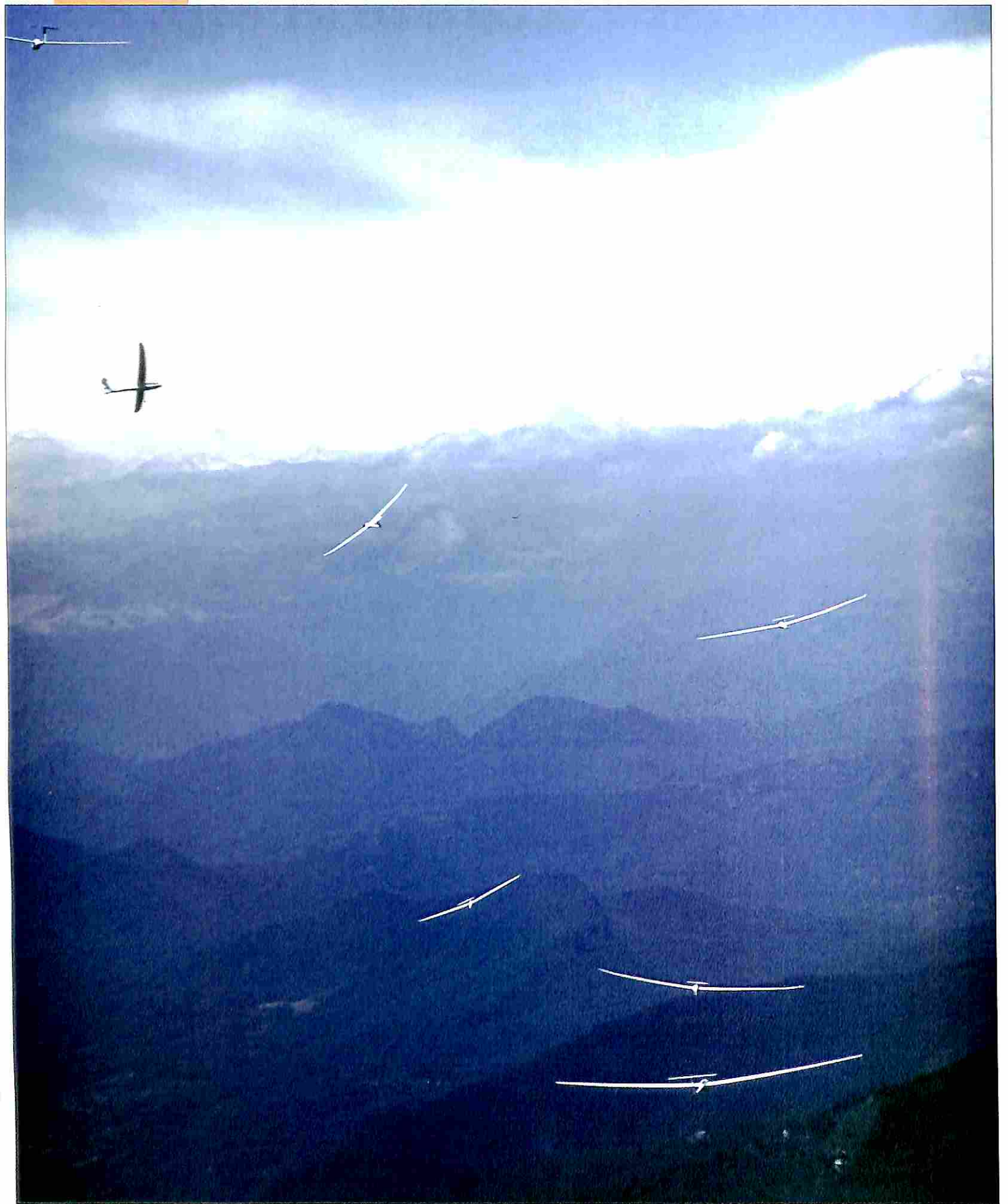
ALIANTI	:	SCHEMPP HIRT	Discus cs, Discus 2, Ventus 2, 2ct, 2cM Nimbus 4, 4D, 4DT, 4DM, Duo Discus
		SCHNEIDER	LS4-b, LS8, LS6c, LS6-18, LS-10
		GLASER DIRKS	DG 800S, DG 800A e B, DG505, DG505M
		GROB	Twin "Accro"
MOTOALIANTI	:	GROB	G 109 B
STRUMENTI PNEUMATICI	:	WINTER E BOHLI	
VARIOMETRI ELETTRICI	:	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)**





più a Nord del punto di sgancio. Ha sempre ammesso con umiltà che la zona presenta aspetti estremamente complessi, e per lui difficili da cogliere rapidamente. E senza dubbio la direzione di gara era improntata a prevenire eventuali problemi di sicurezza presso la zona di sgancio e di apertura del traguardo.

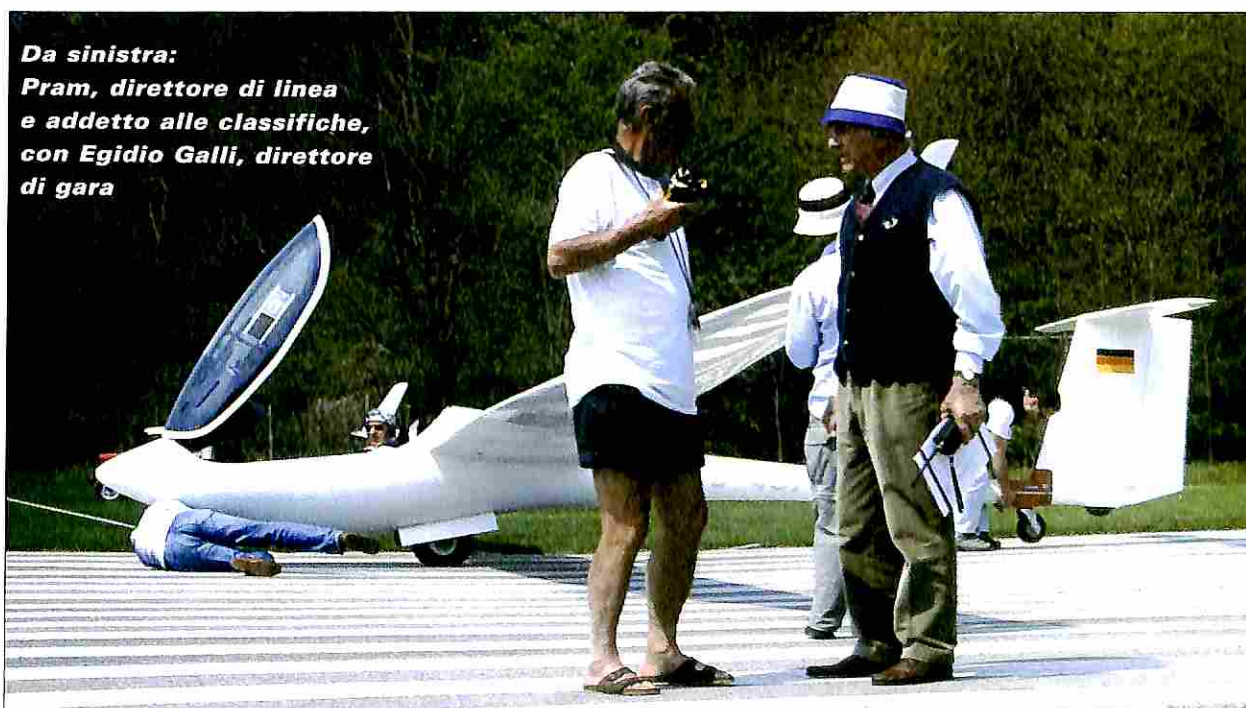
## DECOLLI

L'aeroporto ha pista un po' corta, ma soprattutto la testata Sud confina con un grande bosco collinare, dove una piantata di motore non lascia vie di fuga. Ci sono solo gli alberi. Ogni decollo attraversa una fase di circa 20 secondi di apprensione.

Per questo motivo ogni metro di pista è prezioso, e gli alianti venivano schierati a gruppi di quattro: gli altri attendevano allineati sul raccordo. Un folto gruppo di bravi aiutanti volontari spostava gli alianti con rapidità, mentre il pilota era già pronto nell'abitacolo. In occasione della presenza di un leggero vento in coda la Direzione di Gara ha imposto a tutti un limite massimo di carico alare pari a 42 kg/m<sup>2</sup>, con verifiche a campione. Una decisione del tutto corretta. Le operazioni di decollo e di circuitazione dei traini sono state gestite da Pram con la sua abituale precisione ed efficacia.



**Da sinistra:**  
**Pram, direttore di linea**  
**e addetto alle classifiche,**  
**con Egidio Galli, direttore**  
**di gara**

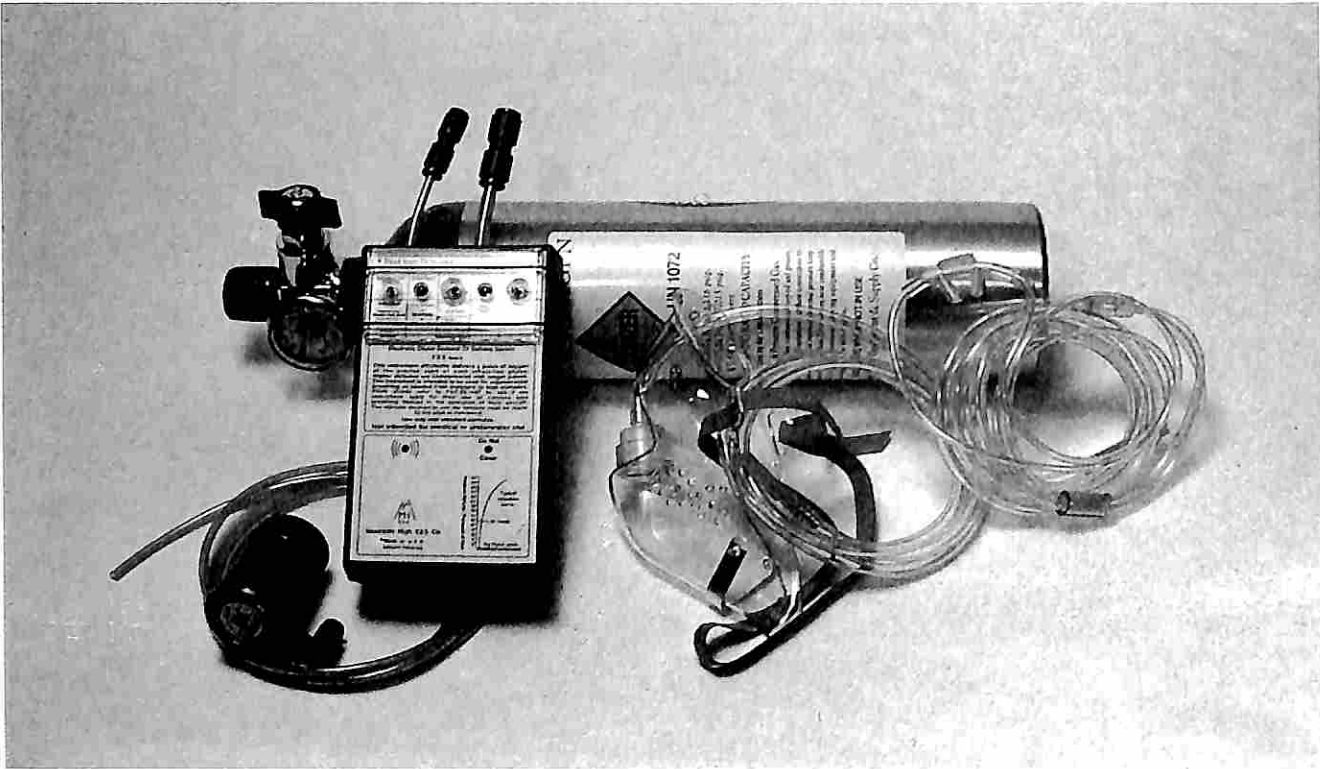


**Daniilo Trovò**  
**sul Ventus 2CT**  
**in salita sulla**  
**Grigna**

**A sinistra:**  
**un folto gruppo**  
**di alianti**  
**raggiunge**  
**la prima**  
**termica dopo**  
**una planata**

**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.**

## I FAVORITI

Il livello competitivo è stato molto alto. Già dai primi due giorni si è comunque potuto identificare una decina di aspiranti al podio; gli altri avevano già accumulato un distacco abbastanza considerevole in termini di punteggio. Personalmente, sono soddisfatto di aver ottenuto risultati abbastanza modesti ma con una tendenza al miglioramento: volare tutti i giorni, su tema assegnato, porta a una concentrazione più stabile, alla migliore conoscenza dell'aliante e degli strumenti, e alla fine regala la piacevolissima sensazione di essere tutt'uno con la macchina. Tra i favoriti, la coppia formata da Riccardo Briigliadori e Alberto Sironi (ormai non più definibile "emergente"), che parteciperà ai prossimi Campionati Europei 2005; e il duo formato da Luca Frigerio e Edoardo Tarchini, alleati per l'occasione; poi Luciano Avanzini, Alberto Pozzi e altri ancora (Pavesi, Trovò, ecc.).

## PENALITÀ

Briigliadori e Sironi, che hanno realizzato il migliore tempo nell'ultima prova, sono stati condannati dalla Direzione di Gara ad una penalità di 100 punti ciascuno per aver utilizzato una fre-



quenza radio diversa dalla 123.375. Tale comportamento è proibito dal regolamento, per motivi di sicurezza e per tutelare il valore sportivo di "gara individuale", ma non era mai stato sanzionato precedentemente nel volo a vela italiano. Come è facile capire dalla classifica finale, Riccardo Briigliadori ha perso il podio (ter-

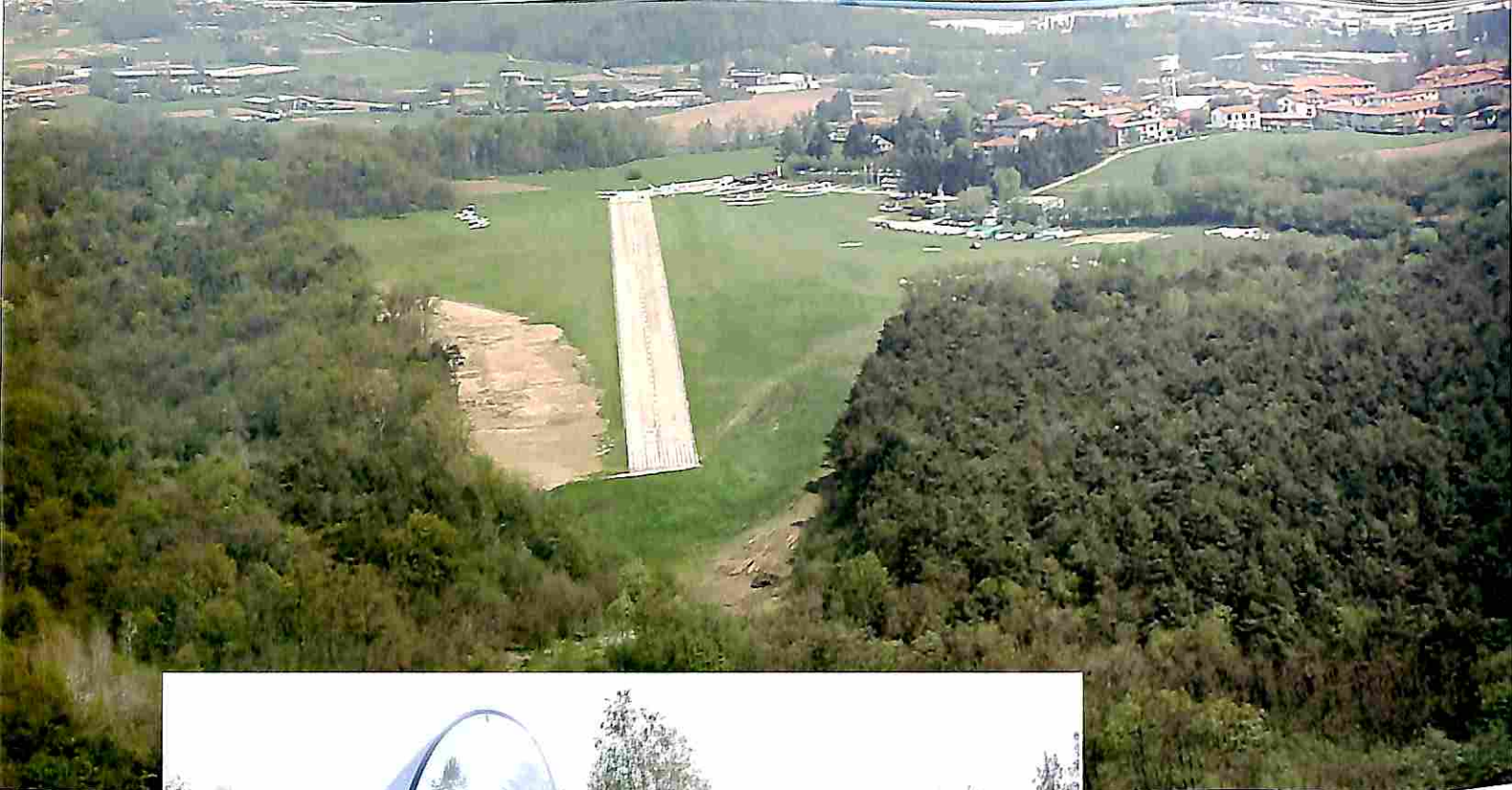
zo posto) per questa penalità. Il parere di alcuni esperti di regolamenti, in mancanza di una voce specifica nell'elenco delle penalità, aveva indicato la "squalifica di giornata" quale sanzione adeguata per questa infrazione.

Il fatto che su questo episodio, e su questa decisione, siano girate voci contrastanti e poco verificate, dimostra che questo argomento (le frequenze radio) dovrà essere affrontato ufficialmente per chiarire modalità di controllo e penalità o altre forme dissuasive. D'altro canto, proprio nell'ultimo giorno di gara si erano andate a concentrare le tensioni di molti piloti rispetto al proprio risultato, e la frequenza ufficiale è stata utilizzata da alcuni per un continuo scambio di informazioni particolareggiate sulle condizioni del volo; è anche questo un utilizzo improprio della radio (il regolamento consente il solo scambio di informazioni con fini di sicurezza del volo), che ha recato fastidio agli altri piloti in volo, siano essi in gara o in volo solitario. La FIVV e la Commissione Sportiva saranno chiamate ad esprimere un parere generale sulla questione della radio. Una contraddi-

*La gara è stata vinta da Luciano Avanzini (in centro), seguito da Luca Frigerio (a sinistra) e da Edoardo Tarchini (a destra)*

*Il tabellone che raccoglie i marchi degli sponsor di questo campionato*

 Comune di Alzate Brianza	 com.i <small>LA VOCE DI CHI TI PRESENTA</small>
 demolli industria cartaria	 Sgerosa <small>ambalgine flessibili          INVERIGO (COMO)</small>
 Glasfaser Italiana S.p.A. <small>Esperienza e professionalità da oltre 35 anni          nei servizi dell'edilizia          24100 Salsomaggiore (Bologna) - Italy</small>	 Nova Legno <small>Novi Mercato - Via Galvani 6</small>
 SU SPA by precom <small>molle a gas</small>	 Regione Lombardia Sport
 IL SANPAOLO PER LO SPORT <small>SSSBIRO</small>	 SunChemical <small>The world's largest of ink</small>
 Fibra creativa MILANO	 grimark.com  professione pubblicità



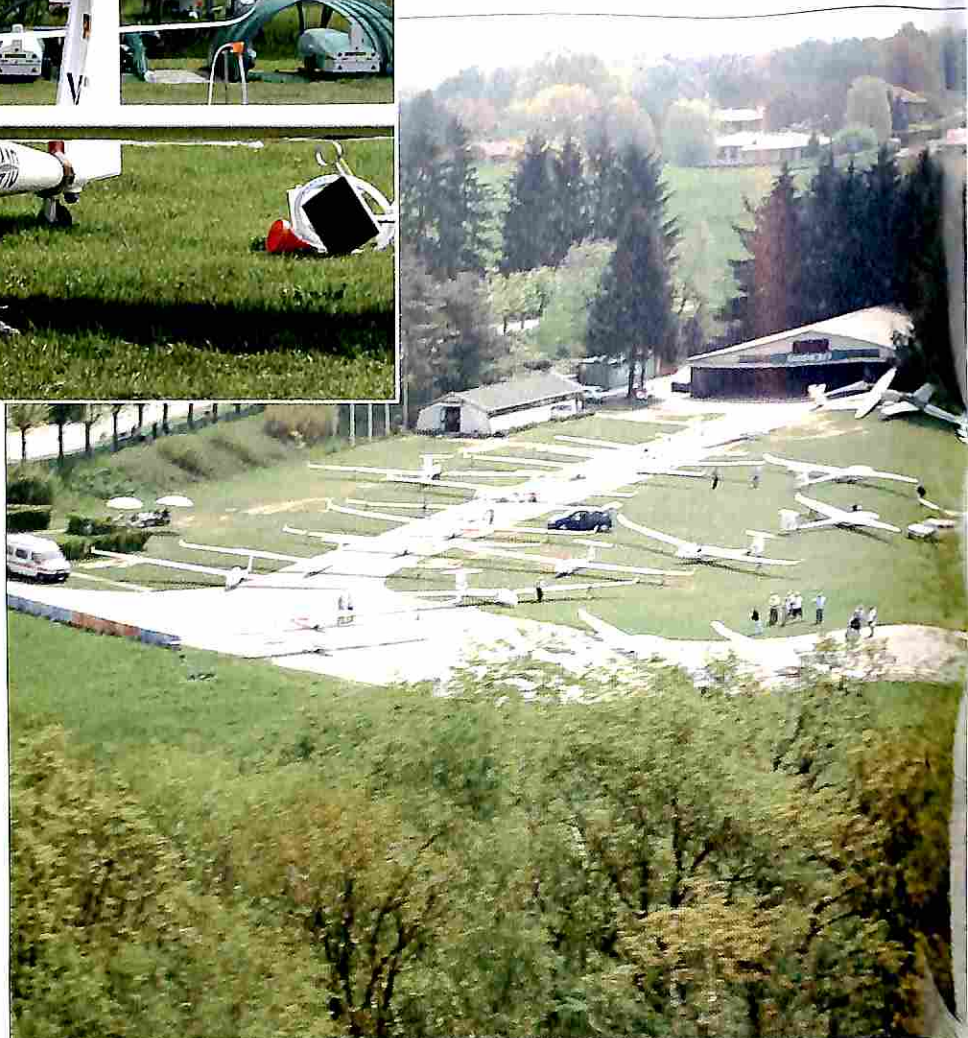
**L'aeroporto di Alzate non offre vie di fuga per eventuali problemi di motore in decollo**

**Luca Frigerio**  
mentre  
inserisce  
il tema di  
giornata  
nel palmare

zione di fondo, che non sarà facile sanare, scaturisce proprio dalle gare internazionali: in tali competizioni viene assegnata una frequenza separata per ogni nazione, così che i piloti possano scambiarsi informazioni per il volo di coppia o tra membri di varie classi, senza che ciò appaia in contrasto (ma com'è possibile?) con la definizione di "gare individuali".

### **C'È DA IMPARARE**

Una gara è sempre l'occasione anche per scambiare esperienze, allargare la propria cerchia di amici, approfondire discussioni e talvolta modificare le proprie opinioni. Anche stavolta è stato così, cer-



tamente almeno per me. Per esempio, ho potuto inserirmi con curiosità tra gruppi di piloti mentre erano intenti ad analizzare e comparare i voli, utilizzando le funzioni di sincronizzazione di SeeYou. Devo ammettere che tali analisi sono preziosissime per migliorare le proprie medie: i piloti più bravi riescono ad ottenere efficienze esagerate su lunghi tratti del percorso, ben superiori a quella dell'aliante in aria calma. Spesso si possono identificare piccoli errori come un semplice giro inutile, o viceversa evidenziare il valore di certe scelte di rotta. C'è molto da imparare.

Con grande onestà, alcuni piloti hanno raccontato nei dettagli un paio di sgradevolissimi episodi di collisioni mancate: entrambe sono state sfiorate in condizioni di visibilità scarsa, mentre su rotte convergenti si avvicinavano ad un passaggio impegnativo. Grazie ai moderni software di analisi dei



voli, e ai registratori di volo, abbiamo potuto rivedere l'accaduto come alla moviola. I direttori di gara non sottovalutano mai la sicurezza, che è il loro primo obiettivo. Talvolta i piloti perdono di vista la propria responsabilità, salvo lamentarsi di "essere stati messi in tali condizioni dal tema di gara"; eppure nei due casi analizzati non emerge altro che una raccomandazione ad aumentare ulteriormente la vigilanza verso l'esterno: alle velocità di traversone dei nostri moderni alianti, la scansione visiva dello spazio circostante (e sotto/sovrastante!) non deve mai essere interrotta per più di due secondi. Il nuovo strumento anti-collisione (il FLARM) può rappresentare un validissimo aiuto in casi come questi.

Complimenti a tutti coloro che hanno lavorato a questa gara, permettendo a tutti i partecipanti di divertirsi davvero molto. Oltre al Direttore Egidio Galli, e all'addetto a classifiche e linea, Wolfram Pramstraller, tutti i soci attivi del club Lariano vanno ringraziati per l'accoglienza e per l'impegno che hanno profuso. ■

**Roland Zaccour ha partecipato alla competizione sul suo LS-8, tenendo anche i briefing meteo insieme con Hermann Trimmel**

**Gli alianti schierati sul raccordo, mentre solo quattro postazioni sono pronte al decollo in pista**

## GIUNTI IDRODINAMICI K - TRANSFLUID

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



## GIUNTI IDRODINAMICI KX - TRANSFLUID

Potenze fino a 1000 kW.



## PRESE DI FORZA CON GIUNTO IDRODINAMICO KFBD - TRANSFLUID

A riempimento fisso  
potenza trasmissibile fino a 500 kW.



## GIUNTI IDRODINAMICI SKF - TRANSFLUID

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



## GIUNTI IDRODINAMICI KSL - TRANSFLUID

A riempimento variabile per  
variazione di velocità  
con regolazione elettronica.  
Potenze fino a 3300 kW.



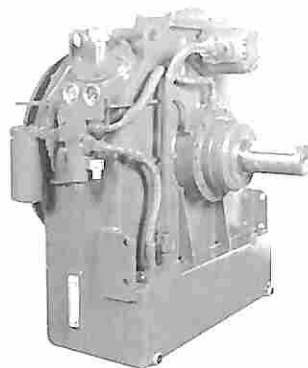
## GIUNTI IDRODINAMICI KPTB - TRANSFLUID (per motori elettrici)

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



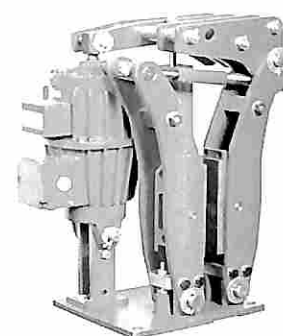
## GIUNTI IDRODINAMICI KPTO - TRANSFLUID (per motori endotermici)

A riempimento variabile per  
avviamento graduale  
Potenze fino a 1700 kW.



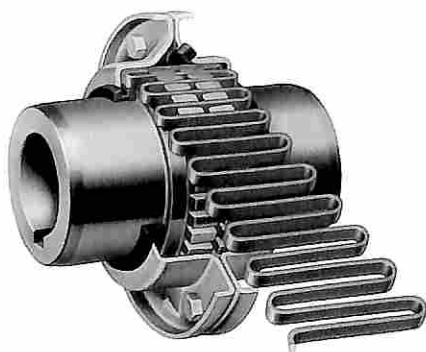
## FRENI A DISCO E A CEPPI

Per coppie fino a 19000 Nm.



## GIUNTI ELASTICI STEELFLEX - FALK

Interamente metallici.  
Oltre a compensare gli errori di  
allineamento assorbono anche  
urti e vibrazioni.  
Per coppie fino a 900000 Nm.



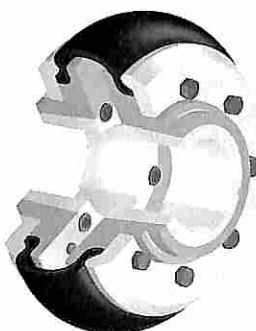
## GIUNTI ELASTICI MULTICROSS - REICH

Per coppie fino a 54000 Nm.



## GIUNTI ELASTICI RILLO - REICH

Per coppie fino a 14500 Nm



## GIUNTI OSCILLANTI A DENTI

Per coppie fino a 5000000 Nm.



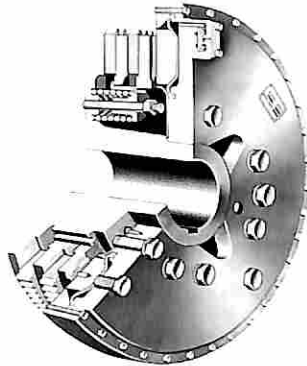
## PRESE DI FORZA A COMANDO IDRAULICO HF - TRANSFLUID

Potenze fino a 800 kW.



## FRIZIONI A COMANDO PNEUMATICO TPO TRANSFLUID

Con uno, due, tre dischi.  
Per coppie fino a 11500 Nm.



## FRIZIONI A COMANDO IDRAULICO SH/SHC - TRANSFLUID

Inserzione sotto carico.  
Per coppie da 120 a 2500 Nm.



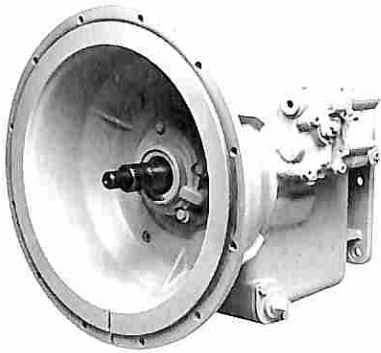
## FRENI DI SICUREZZA AD APERTURA IDRAULICA SL - TRANSFLUID

Per coppie fino a 9000 Nm.



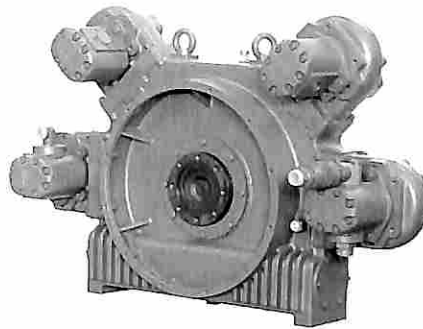
## TRASMISSIONI IDRODINAMICHE TRANSFLUID

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



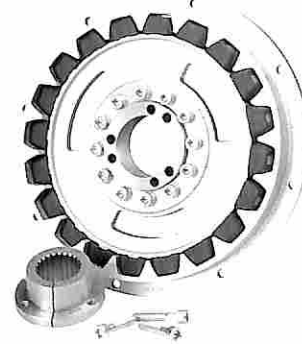
## ACCOPIATORE MULTIPLO MPD - TRANSFLUID

Potenze fino a 1100 kW.



## ACCOPIATORI ELASTICI RBD - TRANSFLUID

Per l'accoppiamento di motori endotermici a pompe, compressori, generatori.  
Per coppie fino a 16000 Nm.



## GIUNTI ELASTICI PER CARDANO VSK-REICH

Per coppie fino a 16000 Nm.



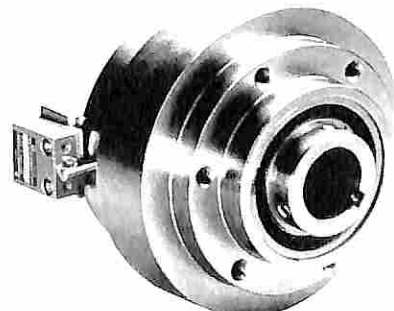
## GIUNTI ELASTICI AC-REICH

Per coppie fino a 40000 Nm.



## LIMITATORI DI COPPIA A COMANDO PNEUMATICO NEXEN

Per coppie fino a 3600 Nm.



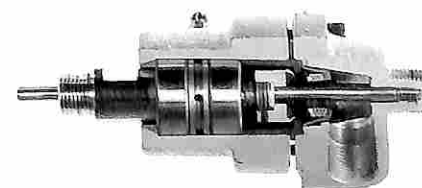
## FRIZIONI E FRENI A COMANDO PNEUMATICO NEXEN

Per coppie fino a 34000 Nm (a dischi).  
Per coppie fino a 37000 Nm (a denti).



## COLLETTORI ROTANTI FILTON

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



# Il discorso di Sir John Allison

***Il Presidente di Europe Air Sports ha parlato nella giornata dedicata da Eurocontrol all'Aviazione Generale e d'affari***

**In un breve quanto importante intervento rivolto ad un pubblico comprendente varie autorità ed i maggiori responsabili europei di regolamentazione aeronautica dell'Unione, così come molti rappresentanti della comunità dei piloti, operatori, produttori e fornitori di servizi aeronautici, Sir John Allison ha evidenziato i punti cruciali che caratterizzano il futuro degli sport aeronautici e dell'aviazione da diporto in Europa.**

Innanzitutto desidero ringraziare Mr. Aguado e i suoi collaboratori in Eurocontrol, oltre a Phil Boyer di IAOPA per il loro gentile invito ed ospitalità ed in particolare per il privilegio di potermi loro rivolgere in questo incontro.

Ho l'onore di essere il Presidente di Europe Air Sports. Il nostro è un organismo europeo, con delegati in rappresentanza delle nazioni di tutta l'Unione. Gli Aero Club nazionali nominano i loro rappresentanti e provvedono al sostegno economico dell'organizzazione. Altri delegati, con importante carico di competenze aggiuntive ed ulteriori fondi sono forniti, in qualità di membri, dalle Unioni Europee delle varie specialità, come l'EGU per il volo a vela, l'Ehgu e EPGU per il volo libero e l'EMF per il volo ultraleggero a motore.

Il nostro obiettivo principale è di assicurare in Europa un apparato normativo che renda possibile agli sport aerei ed all'aviazione ricreativa uno sviluppo sicuro ed accettabile dal punto di vista operativo, sociale ed economico.

Ciò non è mai stato così difficile. Dobbiamo far fronte a due impegni principali.

Per prima cosa, è difficile per un'organizzazione di volontari, che lavorano nel loro tempo libero, rispondere al ritmo e al volume di proposte legislative prodotte da squadre di burocrati a tempo pieno, quali quelle che ora fluiscono dalla Commissione Europea, dall'EASA e da Eurocontrol.

Secondariamente queste organizzazioni, nonostante ci diano ascolto in molti convegni, al momento di imbastire le loro proposte non hanno in agenda le necessità dell'aviazione ricrea-

tiva. Così spesso ci troviamo nella situazione svantaggiosa di dover combattere contro proposte contrarie agli sport aerei, già messe in cantiere, spesso con scadenze molto stringenti.

Inoltre, una difficoltà di fondo è la vastità dello spettro dell'aviazione generale. Per questa ragione, è per noi importante una buona collaborazione con IAOPA. Non abbiamo né la competenza né il mandato per rappresentare, ad esempio, l'aviazione d'affari ed i suoi piloti, mentre vi sono molte aree importanti dove le nostre competenze e interessi si sovrappongono. I piloti da diporto e sportivi di aerei a motore, alianti, deltaplani, mongolfiere, gli ultraleggeristi, i costruttori amatoriali, i paracadutisti e gli aeromodellisti: questa è la nostra gente. Questa è anche la gente che viene troppo facilmente sottovalutata quando il legislatore prende in mano la penna. Ma sono

**Sir John Allison** è andato in pensione nel 1999 dalla Royal Air Force britannica con il grado di Air Chief Marshal, Comandante in capo della forza d'attacco della RAF. Durante la sua carriera ha pilotato molti dei più veloci jet della RAF ed è tuttora un eccellente pilota, ai comandi del suo aereo leggero così come dei velivoli storici e d'epoca della collezione Shuttleworth di Old Warren (GB). Sir John pilota lo Spitfire ed aerei simili durante le esibizioni. Uno dei suoi figli, David, è tra i più noti volovelisti della Gran Bretagna. Sir John è stato eletto Presidente di Europe Air Sports nell'Aprile 2004, succedendo al francese Olivier Burghelle.



davvero tanti: includendo i piloti privati si tratta di 700.000 persone in tutta Europa. Essi non sono direttamente membri di Europe Air Sports, poiché la nostra associazione non prevede la rappresentanza personale, ma EAS li rappresenta democraticamente, attraverso l'appartenenza ai loro Club Nazionali e/o Unioni Europee.

È in nome di tutti questi piloti e aviatori sportivi e ricreativi che colgo questa opportunità di parlare.

Qualcuno nell'uditorio potrebbe trovare la prossima parte del discorso un po' emotiva e provocatoria, ma io sento la necessità di suscitare delle controversie, poiché troppo spesso si dimentica che all'altro capo di ogni modifica legislativa ci sono i cittadini: persone vere che vivono nella realtà e che nutrono scarso interesse per la politica. Essi sanno accettare cambiamenti ragionevoli, proporzionati e necessari, ma desiderano poter continuare a coltivare il loro hobby senza inutili interferenze. Io sono uno di essi.

Tenendo presente questo gran numero di cittadini soggetti a modifiche della normativa aeronautica in Europa, desidero mettere in guardia i legislatori ed i politici che si preoccupano del benessere sociale e politico dell'Unione in via di evoluzione. Fino a poco tempo fa, i cittadini europei avevano subito unicamente l'impatto delle leggi nazionali sul loro desiderio di volare per sport o per diporto. Nell'insieme, questa è stata un'esperienza soddisfacente. Nessuno è stato irragionevolmente escluso dal volo a causa di costi sproporzionati, di leggi oppressive o impossibilità di accesso allo spazio aereo (ci sarebbe molto da dire circa la situazione italiana, però! N.d.T.). Invece, quasi tutte le recenti variazioni, già attuate o ancora in fase progettuale, sono contrarie all'interesse del pilota da diporto. Se nuove regole introdotte dalle istituzioni dell'Unione cambiano in peggio la vita dei cittadini, non c'è da sorprendersi di trovare resistenza all'ulteriore evoluzione dell'Unione stessa. Io credo che questo sia ciò che sta accadendo nel mio paese (la Gran Bretagna, N.d.T.).

Non pare convincente sbandierare come prima giustificazione il teorema della libera circolazione all'interno dell'Europa. Molti, specie l'enorme numero di coloro i quali non hanno alcun interesse a volare lontano dal loro campo base, consi-



**Sir John Allison (in centro) in una recente riunione dell'EGU**

derano troppo alto il prezzo che viene loro chiesto di pagare, sia in termini economici, sia di riduzione della libertà. Riconosco ovviamente che molti altri trovino importante il libero movimento attraverso le frontiere. Comunque, è difficile capire perché, per un aereo da diporto, non possano essere accettati i vigenti regimi che regolano l'aeronavigabilità, la manutenzione e le licenze di pilotaggio in tutti gli stati membri. Questi sistemi stanno già fornendo un eccellente livello di sicurezza verso i terzi, quindi perché abbandonarli?

Detto questo, l'approccio proposto dall'EASA di regolamentare a livello europeo solo gli aspetti più generali (i cosiddetti requisiti essenziali, o ER: N.d.T.) del volo da diporto e lasciare tutti gli aspetti operativi a livello nazionale o di delega a enti di specialità (come le Federazioni di molti Paesi, N.d.T.) è da considerare un passo molto positivo.

Speriamo che i politici siano della stessa idea.

Alcuni dei più autorevoli profili di gestione del rischio sono basati sulla delega della responsabilità alle stesse specialità od unioni sportive, cioè là dove si trova la reale competenza ed esperienza. Inoltre, aerei che pesino meno di due o tre tonnellate non dispongono della massa e dell'energia per costituire un rischio significativo verso i terzi a terra in caso di crash. Non si può usare la voce "sicurezza" per giustificare l'enorme impegno profuso nell'armonizzazione delle regole per questo tipo di macchine volanti, in quanto lo sforzo sarebbe sproporzionato rispetto ai benefici.

Ecco invece cosa vogliamo per la nostra gente.

Primo: che il principio guida nel trasferire competenze dalle autorità nazionali a quelle europee sia "ciò che oggi è permesso ed esercitato in sicurezza nei singoli Paesi, dovrebbe

continuare ad essere permesso secondo il nuovo regime, almeno all'interno dei confini nazionali". Il trasferimento delle competenze sarà in questo modo prontamente accettato dagli interessati.

Secondo: che l'utilizzo non commerciale di aerei dal peso massimo al decollo inferiore ai 2730 kg debba essere considerato come aviazione ricreativa e sportiva.

Terzo: che la struttura normativa generale per il volo ricreativo e sportivo sia definita a livello europeo, ma che le responsabilità operative e tecniche siano delegate a livello nazionale, incluse le singole istituzioni organizzative e sportive, dove esista già o sia possibile una soddisfacente delega delle responsabilità.

In ultimo: questa è una giornata di Eurocontrol e fino ad ora io ho parlato pochissimo di spazi aerei. La regolamentazione degli spazi aerei è per noi di importanza cruciale, poiché è una delle due cose che ci possono escludere completamente dall'aria.

La seconda cosa sono gli standard sanitari. Su questo dirò semplicemente che non considero sia possibile pretendere dal pilota ricreativo uno standard sanitario superiore al possessore di una normale patente di guida, ma di questo si potrà discutere in altra sede.

Nel "Single European Sky" (progetto di unificazione di tutte le classi di spazio aereo, N.d.T.) un altro aspetto che non ci porterà via dai cieli, ma che potrebbe essere profondamente scorretto, è costituito dalle tariffe. Parlo di scorrettezza poiché il pilota ricreativo o sportivo non ha alcun bisogno di una struttura degli spazi aerei e del loro sistema di controllo: semmai tutto questo costituisce un ostacolo alla sua libertà. Il sistema di controllo è primariamente fornito a protezione del trasporto aereo civile e di altri utenti commerciali o professionali. I piloti da diporto sono obbligati a convivere, o a deviare per evitarlo. Se non mi voglio spingere fino a chiedere una ricompensa per le limitazioni che ci vengono imposte, nessuno di noi ritiene che sia corretto che ci possa esser chiesto di pagare per l'uso occasionale di un servizio che ci è stato imposto dall'alto! Generalmente, noi utilizziamo il controllo del traffico a causa delle restrizioni allo spazio aereo imposte per la protezione del trasporto aereo civile. Questo rende improponibile l'argomentazione della sovvenzione incrociata; tra l'altro le linee aeree non pagano tasse sul carburante, mentre noi sì.

La riforma della struttura dello spazio aereo è una condizione ancor più critica per il fatto che può potenzialmente castra-

**Europe Air Sports** è un ente volontaristico registrato in Olanda, i cui membri sono gli Aeroclub Nazionali di 26 stati europei, e le unioni paneuropee rappresentanti quattro discipline dello sport aereo (volo a vela, deltaplano e parapendio, paracadutismo e ultraleggeri). Altri sport aerei rappresentati dall'EAS sono gli aerei leggeri, l'aeromodellismo, l'aerostatica, i costruttori amatoriali e gli elicotteri. Queste attività vengono in genere riferite come sport aerei ed aviazione ricreativa, e si distinguono principalmente dall'aviazione d'affari e commerciale per la loro caratteristica amatoriale e per il peso dei mezzi utilizzati, che si trova nella fascia più bassa dell'aviazione.

Lo scopo principale dell'EAS è di assicurare in Europa un apparato normativo che renda possibile agli sport aerei e all'aviazione ricreativa uno sviluppo sicuro e accettabile dal punto di vista operativo, sociale ed economico, sia all'interno che nei trasferimenti tra gli stati membri.

A questo scopo, rappresenta gli interessi dei suoi membri nelle principali aree normative degli spazi aerei, dell'aeronavigabilità, della manutenzione, del rilascio delle licenze, dei requisiti sanitari, degli standard operativi, delle assicurazioni, delle questioni ambientali e degli standard di sicurezza generali. Lo staff dell'EAS comprende 6 direttori, eletti dai membri nell'Assemblea Generale, supportati da un segretario generale ed un manager di programma.

re le nostre attività. Qualsiasi sia la nuova struttura, sarà probabilmente ancora accettabile per il tipo di pilota che desidera pilotare un aereo leggero dal punto A al punto B. Ma gli sport aerei, come ad esempio le competizioni di volo a vela, non si inseriscono facilmente in un ambito di traffico aereo completamente controllato, per la loro necessità di navigare sul territorio alla ricerca delle migliori condizioni meteorologiche. Gli alianti, e a volte anche le mongolfiere, possono operare molto al di sopra delle abituali quote di altri aerei sportivi e ricreativi. Pertanto, sarà essenziale per la difesa delle nostre attività che il livello massimo dello spazio aereo inferiore sia il più elevato possibile (ed in questi termini il FL 95 è decisamente troppo basso) e che la categoria d'elezione dello spazio aereo inferiore sia la G.

Il valore e l'importanza dello sport nella società è formalmente riconosciuto dall'Unione Europea. Il fondamento di questo riconoscimento è fissato nella Dichiarazione sullo Sport del Trattato di Amsterdam e nelle risoluzioni della Conferenza di Helsinki del Dicembre 1999. Una legislazione che possa minacciare la possibilità da parte di cittadini europei di praticare gli sport riconosciuti a livello mondiale sarebbe contrario ai principi della Comunità Europea.

E pertanto, signore e signori, il mio appello alle autorità ed ai legislatori è teso ad una considerazione reale e franca dell'aviazione sportiva e ricreativa, che costituisce una parte sostanziale nel complesso dell'aviazione generale.

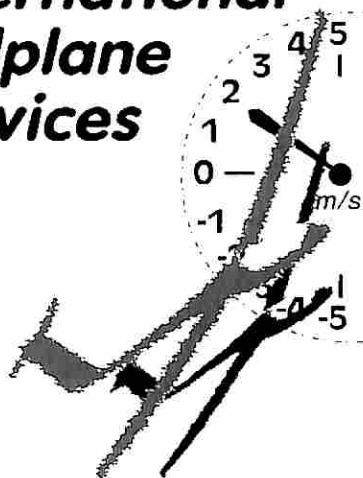
Nel mio paese, il Regno Unito, per molti anni è stata in vigore una consultazione molto franca ed efficace tra l'utenza e

l'ente normativo (la CAA) riguardo tutti gli aspetti del volo ricreativo. In Europa abbiamo bisogno di un processo parallelo che sfrutti la vasta esperienza e competenza della comunità che io rappresento. È pericoloso non consultare le persone che saranno colpite dal procedimento in atto, e che hanno esperienza nel settore. Negli ultimi due anni vi sono stati progressi nella consultazione, in particolare con l'EASA, ma il processo deve evolvere rapidamente se bisogna guadagnarsi la fiducia degli interessati che io oggi rappresento.

Io spero che, in fin di giornata, possa rinforzarsi in me la fiducia che ripongo nella volontà delle autorità e dei legislatori Europei di rispondere positivamente alle sfide che ho delineato".

Bruxelles, 8 Aprile 2005

**international  
sailplane  
services**



Vi offriamo un ampio servizio

- Ricerca di aeromobili usati (vendita/rivendita)
- Stesura del contratto
- Passaggio di proprietà in Germania
- Assicurazioni in Italia - Germania - Austria (GENERALI - THURINGIA - ALLIANZ)
- CN tedesco
- Consulenza

System & Concept Hannes Zimmermann  
Stuttgarter Str. 3  
D-73525 Schwäbisch Gmünd  
info@system-concept.com www.zimmermann-syscon.de  
Tel. Italia 0039 - 03163 27 72 Tel. Germania (lingua italiana) 0049 - 171 7 13 66 93

# Miller & Freilinger

Specialista in assicurazioni aeronautiche

Marina  
Vigorito  
Galetto

# Aero 2005

## I NUMERI DI UN SUCCESSO

Il Salone Aeronautico Internazionale nel nuovo quartiere fieristico ha preso il via quest'anno con un forte incremento. Il Salone si svolge su turni biennali, nella bella città di Friedrichshafen sul lago di Costanza, ubicazione particolarmente felice, al centro del triangolo dei mercati più importanti del settore aeronautico, vicina all'Italia, Francia ed Europa dell'Est, un mercato che, dopo l'apertura dell'Unione Europea, rappresenta ulteriori, interessanti prospettive. L'Aero ha un ruolo importante anche nei trasporti aerei mondiali, in quanto il Salone offre ai produttori leader dell'aeronautica generale una posizione di decollo sicuramente strategica. Altrettanto forte è la risonanza internazionale, basti pensare che 194 delle 543 aziende provengono dall'estero ed anche l'Italia è ben rappresentata. Il numero delle aziende presenti è aumentato dell'otto per cento rispetto alla precedente edizione del 2003 e, con 543 esposi-



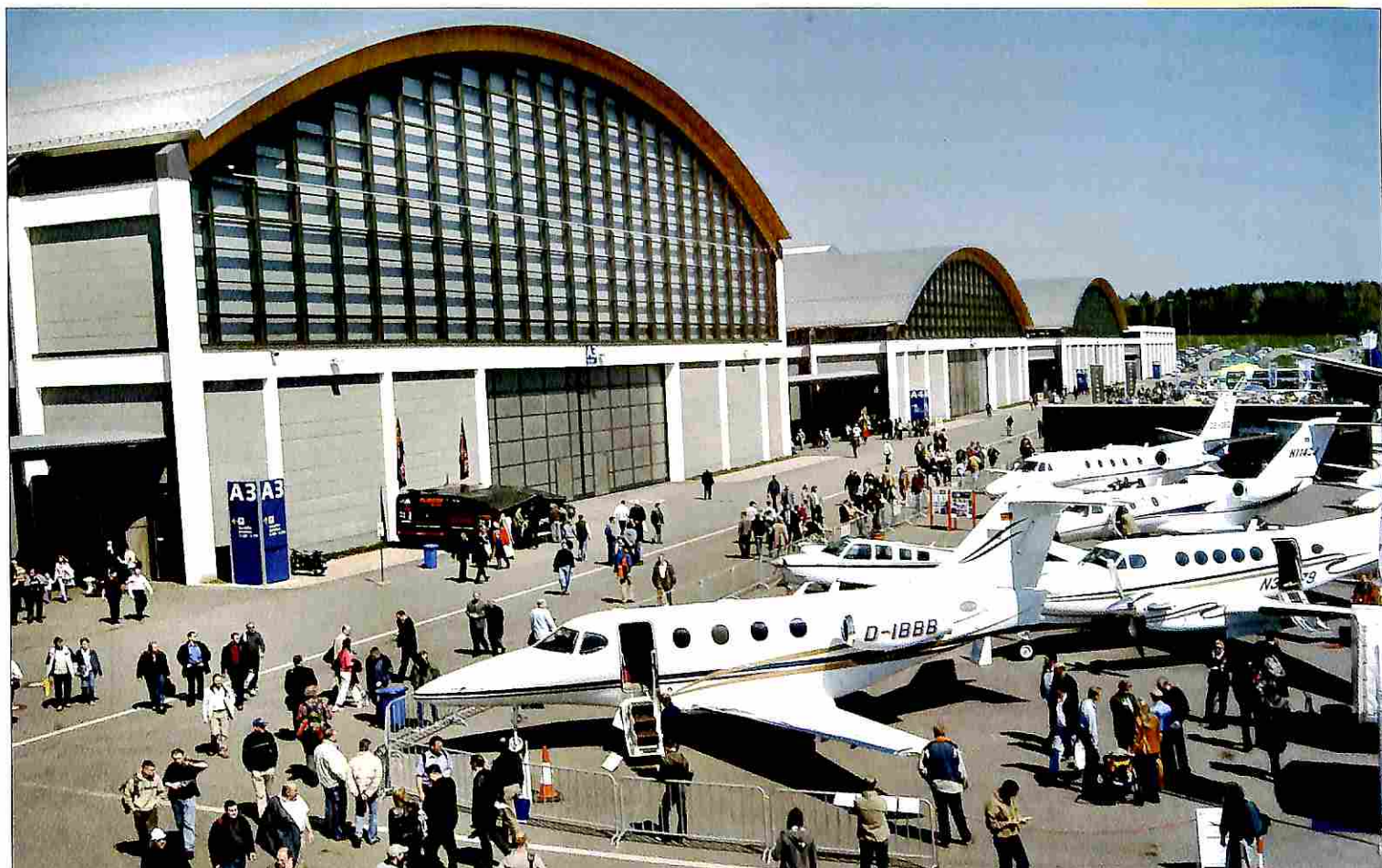
*Presso lo stand dell'officina di riparazione Guntert&Kolme tz si poteva ammirare il prototipo del biposto LS-11, studiato dall'Akaflieg (gruppo Universitario) di Karlsruhe. Non è prevista, per ora, la produzione in serie*

***Il più importante appuntamento  
mondiale per il volo a vela  
Una fiera biennale con alcune  
novità, anche italiane***

tori diretti e 246 aziende rappresentate provenienti da un totale di 28 nazioni, si conferma ancora una volta come uno degli appuntamenti più importanti del settore. Particolarmente ben rappresentati gli Stati Uniti, con 21 aziende, del resto, l'80% di tutti i velivoli a motore prodotti nel mondo provengono dagli USA.

In nove padiglioni, nell'area all'aperto, nello Static Display, nonché nell'area del cantiere della ditta Zeppelin, è presentata agli operatori e ai semplici appassionati l'intera gamma dell'aeronautica generale e dell'aviazione commerciale, degli ultraleggeri, degli alianti e dell'avionica. Sono presenti anche i sostenitori principali di questa iniziativa: l'Aeroclub tedesco e l'AOPA tedesca.

Il comparto dell'aviazione commerciale è quello che negli ultimi anni ha registrato il maggiore sviluppo, ma la Aero resta il più importante punto d'incontro per i piloti di Volo a Vela, ed è l'unica fiera specializzata nella quale il set-





tore si presenta al gran completo. I produttori leader mondiali di alianti sono tutti presenti a Friedrichshafen.

Si intravedono finalmente segnali di ripresa nel settore. La Cessna registra il tutto esaurito per l'anno in corso e la Diamond Aircraft Industries austriaca ha il portafoglio ordini al gran completo per i prossimi due anni. Ricordiamo che l'azienda austriaca ha ricevuto l'omologazione EASA per il primo motore diesel al mondo prodotto in serie, con un peso inferiore a 2000 kg.

Per quanto riguarda gli alianti, quasi tutti i produttori sono concordi nell'affermare che la tendenza per il futuro è decisamente positiva. In particolare la polacca SZD ha registrato un interesse notevole, grazie anche ad un prodotto di

buona qualità ad un prezzo decisamente competitivo. Forti tendenze di crescita si registrano anche nel segmento degli ultraleggeri e dei VLA (Very Light Aircraft). Negli ultimi anni, il numero dei velivoli omologati in Europa è cresciuto considerevolmente.

Era inoltre presente una rassegna speciale di alianti storici, provenienti da tutta Europa, realizzata in collaborazione con la sezione tedesca del Vintage Glider Club. La maggior parte degli alianti sono ancora omologati e in grado di volare. Erano presenti quasi tutte le realizzazioni di Hans Jacobs.

Durante la fiera c'è un ricchissimo programma di conferenze. L'unica pecca è che sono tutte in tedesco, quindi, a meno di non possedere una certa dimestichezza con questa lingua, la maggior parte dei

visitatori stranieri è tagliata fuori. Peccato perché alcune sono state davvero interessanti.

Durante i quattro giorni di fiera è stato possibile visitare il cantiere della Zeppelin, nelle immediate vicinanze del quartiere fieristico. C'era un dirigibile in mostra statica e una ricca collezione di foto storiche, molto interessanti.

Un tiepido sole primaverile ha reso possibile lo svolgimento del programma acrobatico, previsto per il pomeriggio del sabato e la mattina della domenica.

## IL FUTURO DEL VOLO DA DIPORTO IN EUROPA

Il volo a Vela in Germania è una realtà importante, che conta 37.000 piloti, ed è significativo vedere quanto coinvolgimento ed interesse ci siano, anche da parte dei giovanissimi. Significativamente, presso il bellissimo stand dell'Aec tedesco sono stati allestiti dei simulatori di volo all'interno di vecchie fusoliere di alianti e i piloti anziani spiegavano a giovani e bambini i rudimenti del volo. La gente partecipava con entusiasmo e non c'è stato un momento di sosta per i vecchi piloti, felicissimi di trasmettere la loro esperienza. Ed è altresì indicativo che il presidente dell'AeC tedesco, Gerhard Allerdissen, nel suo discorso di saluto alle autorità e ai giornalisti abbia sottolineato come "nessun

Rivista di meteorologia, clima e ghiacciai.

Organo ufficiale di informazione della Società Meteorologica Italiana.

Esce in 4 numeri all'anno. Abbonamento: Euro 36,00

**PER I SOCI FIVV PREZZO SPECIALE DI EURO 31,00**

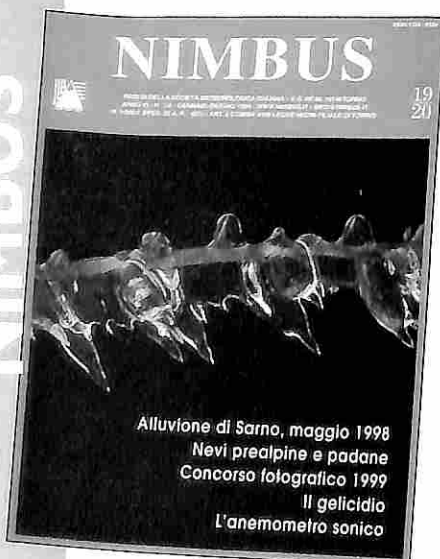
Visita [www.nimbus.it](http://www.nimbus.it): previsioni del tempo, link a siti meteorologici, articoli, tutti i numeri di Nimbus pubblicati, ed il Meteo Shop, vetrina della meteorologia che presenta il nuovo poster "Atlante delle nubi".

**Per informazioni:**

**SOCIETÀ METEOROLOGICA ITALIANA**

Via G. Re 86 - 10146 Torino

Tel. 01 1/797620 - Fax 01 1/7504478, e-mail [info@nimbus.it](mailto:info@nimbus.it)





***I simulatori di volo a vela installati in veri abitacoli d'aliante hanno avuto un grande successo con piloti "virtuali" di tutte le età***

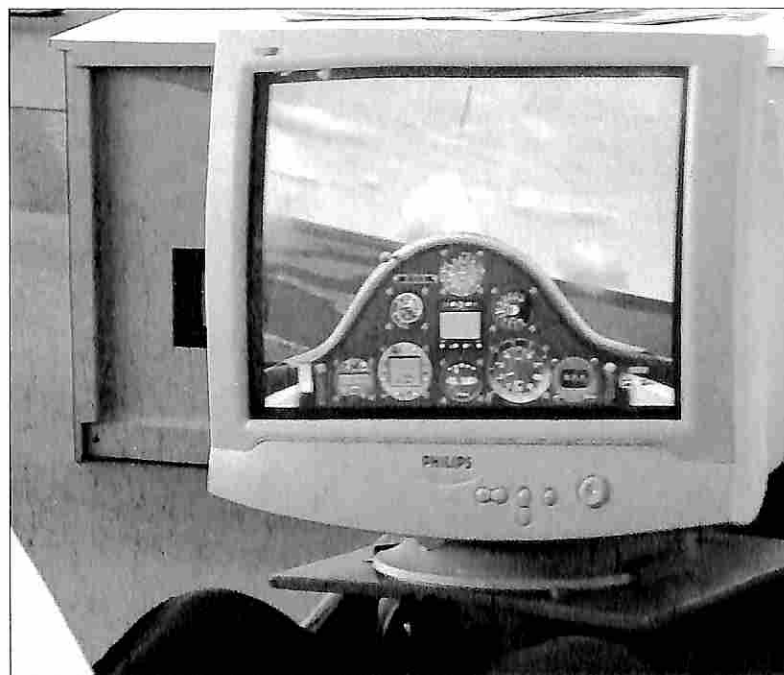
altro sport, come lo sport dell'aria, debba sottostare a una regolamentazione così eccessiva" e, rivolgendosi direttamente alle autorità presenti, ha più volte ribadito che "i piloti non sono contro la sicurezza, ma sono contro un'eccessiva burocratizzazione del volo, che ha come conseguenza uno sconsiderato aumento dei costi". Inoltre ha posto l'accento sulla necessità di una più stretta collaborazione con l'EASA, l'ente europeo per l'aviazione civile, da parte delle varie realtà aeronautiche europee.

Durante la fiera, c'è stato, infatti, un incontro tra l'EASA e i delegati della European Gliding Union. Roland Stuck, presidente della EGU, ha detto che da questo incontro sono scaturiti sviluppi interessanti per il Volo a Vela in Europa, che verranno a breve pubblicati sul sito della EGU. Sembra che gli argomenti di maggior interesse siano stati l'aumento del peso minimo degli alianti ultraleggeri (ricordiamo che la proposta è di portare il peso minimo al decollo a 120 kg rispetto agli 80 di adesso), uno snellimento della burocrazia e una maggiore attenzione alle esigenze dell'aviazione civile da parte delle autorità, per quanto riguarda la chiusura degli spazi aerei: una realtà che diventa ogni giorno più difficile, non solo in Italia.

### **LE (POCHE) NOVITÀ**

Le novità più significative sono delle Schempp-Hirth, con la presentazione del Duo-Discus X, un aliante che aveva qualche carenza in atterraggio. È stato modificato il carrello finalmente ammortizzato, sono stati sostituiti e potenziati i direttori, con l'aggiunta inoltre di un aerofreno a flap lungo il bordo di uscita, all'altezza del direttore stesso, che si aziona unitamente ad esso. Sono state inoltre aggiunte le winglet, per migliorare le prestazioni. Adesso l'ala ricorda quella del

Ventus. Nel complesso, l'aliante è molto più bello e, assicura Tilo Holigauss, proprietario della Schempp-Hirth, molto più sicuro in atterraggio e godibile in volo. Tra l'altro, la Schempp-Hirth ha ricevuto dall'EASA l'omologazione per il sistema di recupero dell'aliante tramite paracadute balistico, il RADA-500, ideato da Streifeneder, per il Ventus 2bxR. Fino ad ora è stato utilizzato solo dal pilota tedesco Michael Grund. Adesso, sarà possibile l'utilizzo in qualsiasi paese, dopo ben 11 anni di studi.



***Lo schermo del simulatore***

**Il Silent 2 era  
presente anche  
nella versione  
con motore  
elettrico**



**Le più recenti ricerche  
indicano in un nuovo foglio  
adesivo a specchio  
la migliore colorazione  
anticollisione oggi  
disponibile. Qui lo vediamo  
installato su un HPH-304  
prodotto nella Rep. Ceca**

## Lo "stand Pajala"

Siete stanchi e stressati dal lavoro e avete voglia di visitare un posto nuovo e insolito? Allora mollate tutto e andate a volare al Pajala Airport (N67,14'48" E23,04'30"), nella Lapponia svedese, oltre il circolo polare artico, non lontano da Kiruna.

In giugno, il sole resta sempre sopra l'orizzonte, le condizioni per volare a vela possono essere strepitose - non dimentichiamo che i primi "mille" sono stati fatti in Finlandia - e, grazie alla svalutazione della corona, i costi non sono più così proibitivi come una volta. Troverete una natura ancora intatta, paesaggi mozzafiato e un popolo gentile ed ospitale. Questo lontano, magico paese, può conquistare anche il più scettico e "navigato" dei piloti. Chi fosse interessato, può contattare il sig. Jukka Niskala all'indirizzo [airport@pajala.se](mailto:airport@pajala.se) o visitare il sito [www.airport.pajala.se](http://www.airport.pajala.se)





Si è notato un notevole aumento di alianti motorizzati. L'intento dei produttori è di rendere il pilota autonomo dal traino ed assicurargli un rientro sicuro a casa, in caso di deterioramento delle condizioni atmosferiche. Decisamente interessante la proposta della Schleicher per l'ASK-21Mi motorizzato, da utilizzare per la scuola. Questa è sicuramente una proposta valida per abbattere i costi del brevetto. Resta invece ancora un mistero il nuovo ASG-29, per il quale non ci sono che delle foto digitali. Il progetto sulla carta c'è, ma nessuno ha ancora visto nemmeno il prototipo.

Un po' più reale il bellissimo 304S del quale era esposto un prototipo della fusoliera. È un nuovo aliante di Classe Standard e 18 metri costruito nella Rep. Ceca dalla HPH, ditta che è diventata famosa per la grande qualità dei suoi modellini statici di alianti che fanno bella mostra di sé su tante



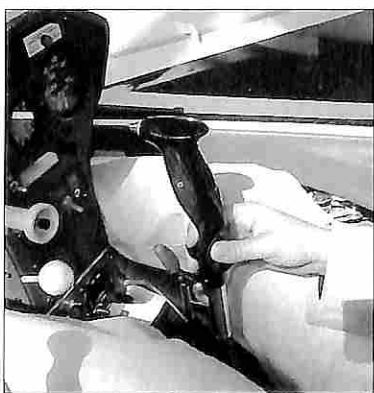
**Un Apis 2 con motore monocilindrico Hirth a due tempi da 28 cavalli, accoppiato a una bella elica in carbonio. È capace di decollo autonomo**



**Del nuovo ASK-21 con motore Wankel per il decollo autonomo era esposta la sola fusoliera. Esso apre nuove possibilità per le scuole di pilotaggio**



**Una fusoliera di LS-8b, rientrato in produzione presso la DG, con il motore di sostentamento opzionale. È stato abbandonato l'originale impianto di estrazione idropneumatico in favore del più tradizionale sistema elettrico con vite senza fine**



**La nuova impugnatura ergonomica disegnata da Luigi Colani per la DG scaturisce dall'osservazione dei due modi di pilotaggio più comuni**



scrivanie, e che poi ha iniziato a produrre due alianti realizzati negli stampi del vecchio (ma innovativo per i primi Anni 80) Glasflugel 304. Il modello presentato qui, non ha però nulla in comune coi predecessori e vanta profili alari modernissimi e una grande ricerca nei dettagli. Intelligentemente, il prototipo portava le nuove (e per la prima volta efficaci) finiture anti-collisione realizzate con una pellicola a specchio installata su grandi superfici. La casa pone l'accento su alcune innovazioni ergonomiche e sull'abitacolo rinforzato secondo le ultime ricerche sulla crashworthiness. Accanto al prototipo era esposta una piccola turbina jet che, secondo la casa, potrebbe costituire il futuro propulsore per una versione motorizzata...

# C'È DI PIÙ?

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

C

O

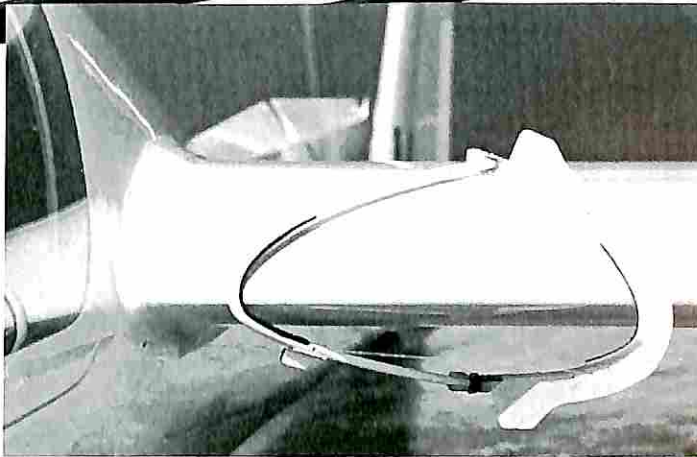
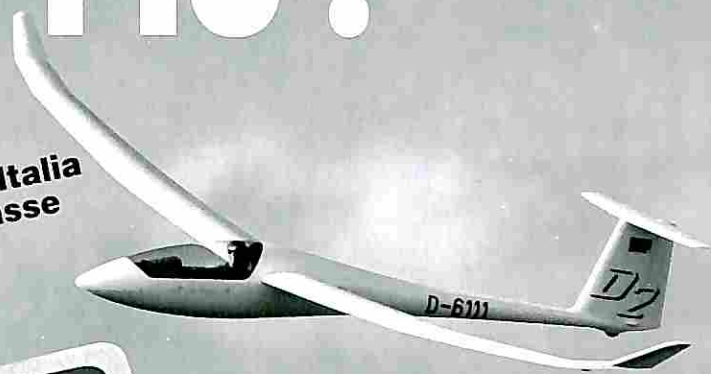
B

R

A

COBRA

Una ricca gamma di accessori  
per ogni esigenza



## "NETTA-MOSKERINI" MOTORIZZATO

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



## AEROGRAF 2000 la più sicura 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)  
Tel/Fax 031619400 - Cell. 0347 2212784 - e-mail: aliman@tin.it

**In evidenza,  
nello stand  
della Schempp-  
Hirth, la nuova  
versione "X"  
del biposto  
DuoDiscus**

**Le estremità  
alari del Duo X  
hanno nuovi  
terminali  
disegnati  
da K.H.  
Horstmann,  
e winglet  
progettate da  
M. Maughmer**



Molto bello il nuovo APIS 2, aliante ultraleggero motorizzato, con un'apertura alare di 15 m della tedesca WEZEL, adesso prodotto in serie. C'è un proliferare di alianti equipaggiati con motore elettrico, tipo Antares. A proposito dell'Antares, diversi piloti hanno avuto seri problemi con il carrello, che tende a chiudersi anche da fermo. La AMS slovena dovrebbe presentare in autunno un nuovo motoalante, il Magnus, ma per il momento il progetto è solo sulla carta. Walter Eisele si è detto comunque molto soddisfatto, soprattutto per quan-

to riguarda la produzione del nuovo LS4 4b, per il quale hanno ricevuto ordini per tutto il 2005. Decisamente soddisfatti alla SZD, azienda polacca in forte espansione. La sua produzione non è certo innovativa, ma la qualità del suo prodotto e i prezzi concorrenziali la rendono una realtà significativa nel panorama dei produttori di alianti. Inoltre, l'ingresso della Polonia nell'Unione Europea, ha semplificato notevolmente la circolazione delle merci e reso più agevole l'esportazione. La DG ha presentato il nuovo DG-1000 T con

**Il nuovo Duo X  
ha diruttori più  
efficaci,  
coadiuvati da  
un flap/freno  
sul bordo  
d'uscita.  
Inoltre,  
il carrello  
principale  
è stato  
irrobustito,  
ha struttura  
ammortizzata,  
e può essere  
comandato  
anche dal posto  
posteriore**



motore di sostentamento, che sarà certificato anche per l'apertura 18 m. Inoltre, la DG ha presentato una nuova impugnatura ergonomica per la cloche firmata dall'estroso e famosissimo designer svizzero Colani, molto piacevole al tatto che, citando un sardonico commento di Weber, "è stata pensata per una mano femminile".

Ha riscosso molto interesse il nuovo Silent elettrico con motore alimentato da batterie al litio, che, grazie ad una maggiore potenza, si rivela molto più efficace nella salita.

Del nuovo prodotto dell'azienda italiana New Technologies, si è già parlato diffusamente in un precedente numero della rivista. Il variometro Easy Match Box si è confermato come una delle novità più interessanti di questo salone. Chi lo ha già provato ne parla con grande entusiasmo e, in effetti, l'interesse suscitato dalla creazione di Luca Bonini è più che meritato. Ci sono delle novità e delle migliorie rispetto alla versione presentata in precedenza e sarà cura dell'azienda fornire quanto prima alla rivista un aggiornamento tecnico.



### BARRON HILTON

In concomitanza con il salone dell'aeronautica, si è svolta anche la premiazione della sezione europea della coppa Barron Hilton. I vincitori sono invitati a trascorre-

re una settimana in Nevada, presso il ranch del sig. Hilton - zio della ormai più famosa Paris - e volare nello splendido scenario della Sierra Nevada. Quest'anno la Repubblica Ceca ha letteralmente

**Il magnifico, innovativo Antares con motore elettrico. Molti degli esemplari già consegnati soffrono di problemi al carrello, che può chiudersi senza motivo apparente anche durante soste al suolo. Il problema sarà risolto presto...**



**La fusoliera di un ASH-26E (18 metri d'apertura) era esposta accanto al cartellone che annuncia il prossimo modello da gara, l'ASG-29 di 15/18 metri. Quest'ultimo sarà disponibile con motore opzionale di solo sostentamento**



**Axel Reich  
espone le  
caratteristiche  
dell'abitacolo  
di un LAK 17**

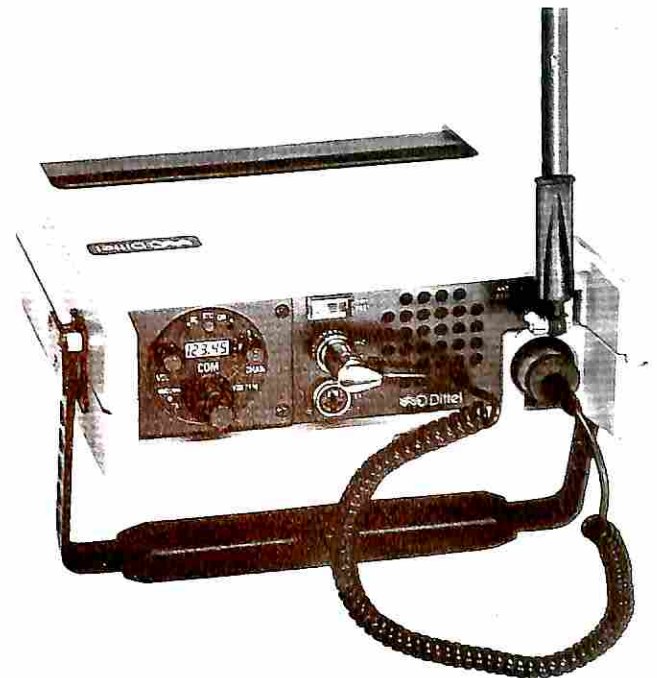
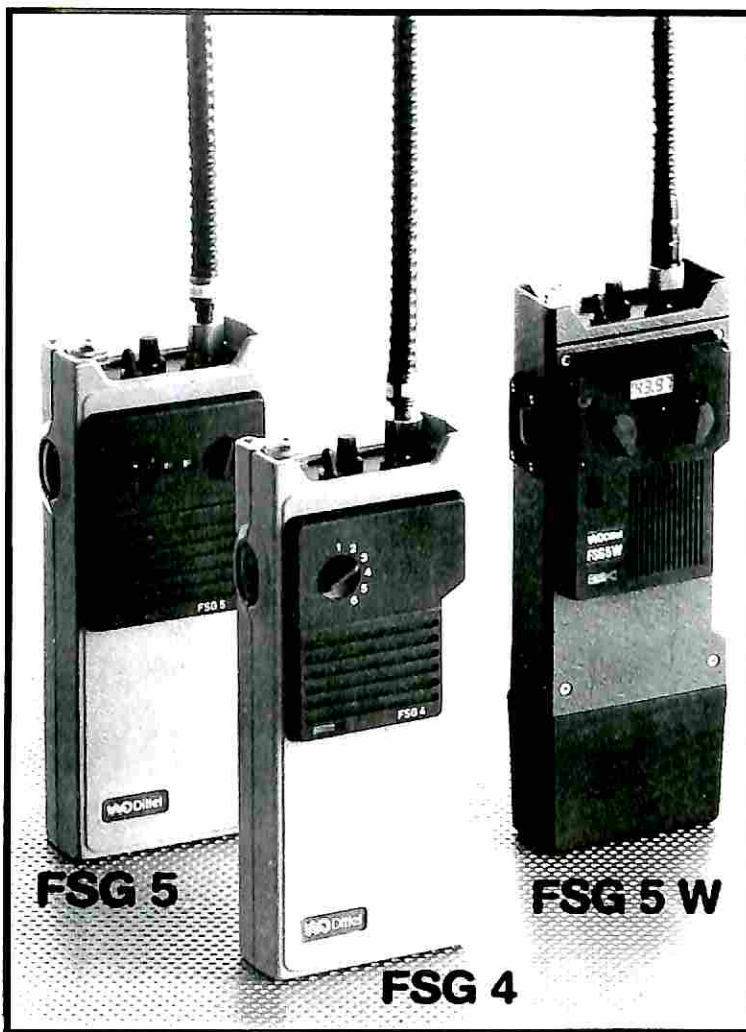
spopolato, aggiudicandosi una congrua fetta del medagliere. Basti pensare che nella Classe Club si sono aggiudicati tutte e tre le medaglie. L'oro è stato vinto da Thomas Suchanek, il quale, inter-

rogato da Frank Franke che da anni segue questa competizione, sul perché i piloti Cechi solo da pochi anni figurino così bene un po' in tutte le gare internazionali, ha posto l'accento su come i pro-

fondi cambiamenti politici ed economici in atto nel suo paese stiano finalmente dando alla gente comune un migliore tenore di vita. I piloti Cechi possono finalmente uscire dai confini e permettersi alianti migliori. Ricordiamo che Jaroslav Tomana, pilota militare che vola sui Gripen, classificatosi terzo al Barron Hilton, l'anno scorso ha vinto il campionato mondiale militare a Rieti. Ceco anche Petr Starek, il pilota che ha vinto in Standard sull'aliante HPH 304C (la versione con i profili vecchi e handicap pari a 1,06). Gli altri vincitori sono tutti di nazionalità tedesca: Mathias Schunk, che ha vinto in Libera; Herbert Weiss, che da anni gareggia con la nazionale tedesca, nella 15 m; Sven Killinger e Alexander Mueller nella classe riservata ai biposto. I piloti sono stati premiati da Annette Reichmann, moglie del compianto Helmut, presso lo stand dell'AeC tedesco, con una cerimonia allegra, festosa e molto alcolica... ■



**I figli di Tilo  
Holighaus  
(titolare della  
S-H) eseguono  
test strutturali  
sull'ala del  
Ventus 2C  
di 18 metri**



# AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS

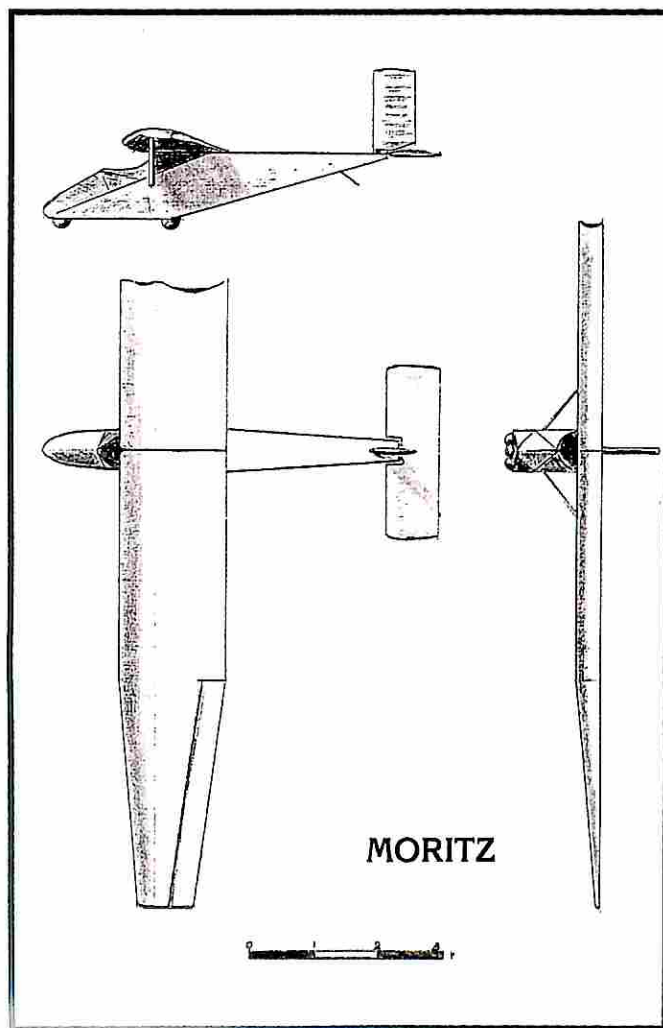


# Da Monte Mazze a Dueville

Vincenzo  
Pedrielli

Fotografie originali  
per gentile  
concessione  
dell'Archivio  
Bonomo

*Dal racconto in prima persona di Arthur Martens,  
rimasto in Italia per tentare un volo record  
a seguito della partecipazione tedesca alle gare  
di Volo a Vela del monte Sisemol, 1924*

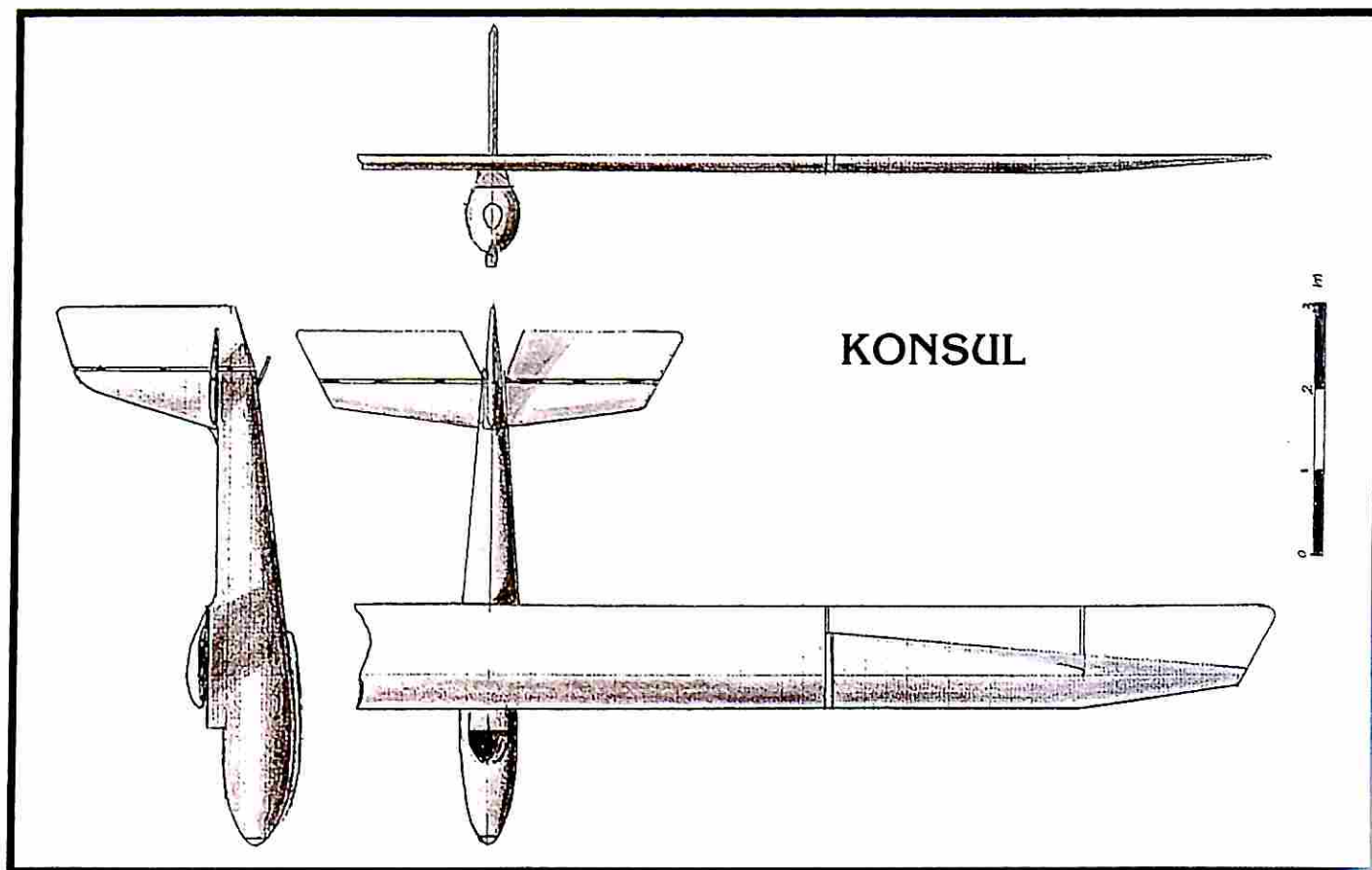


**E**così le gare sul Monte Sisemol per noi tedeschi giunsero alla fine, non soltanto perché i nostri alianti erano stati danneggiati soprattutto per l'ineguatezza del terreno di volo, ma anche per certe divergenze con la Direzione di gara, che apparentemente non sembravano essere risolvibili. L'unico aliante a rimanere ad Asiago in buone condizioni di volo era ormai il mio Moritz, miracolosamente sopravvissuto a tutte le asperità del terreno, oltre che ai fili spinati e alle linee elettriche ad alta tensione. Ciò mi sembrò di buon auspicio per accettare una nuova ulteriore sfida. Forse mi sbagliavo e questo sarà in parte dimostrato in seguito.

Già durante il nostro viaggio attraverso le tortuose strade di montagna per raggiungere Asiago insieme a Oskar Ursinus, il padre della Rhoen, espressi il mio desiderio di volare da un'altezza di 1000 metri fino alle rive del fiume Po. In questo modo pensavo che sarebbe stato abbastanza facile battere il record di distanza di 18,7 km detenuto da Botsch, anche con vento zero, semplicemente planando.

Già durante le gare sul Sisemol, avevo identificato un luogo adatto per questa impresa. Si trattava di un piccolo spiazzo sulla vetta del Monte Mazze, a 1400 metri sul livello del mare, dal quale speravo di raggiungere Vicenza distante 27 chilometri.





Ma come spesso accade: l'uomo propone e... il vento dispone!

Il 14 Ottobre era una bellissima giornata di fine estate e con l'aiuto di alcune persone della squadra portai sulla vetta del Monte Mazze, da Asiago, il Moritz

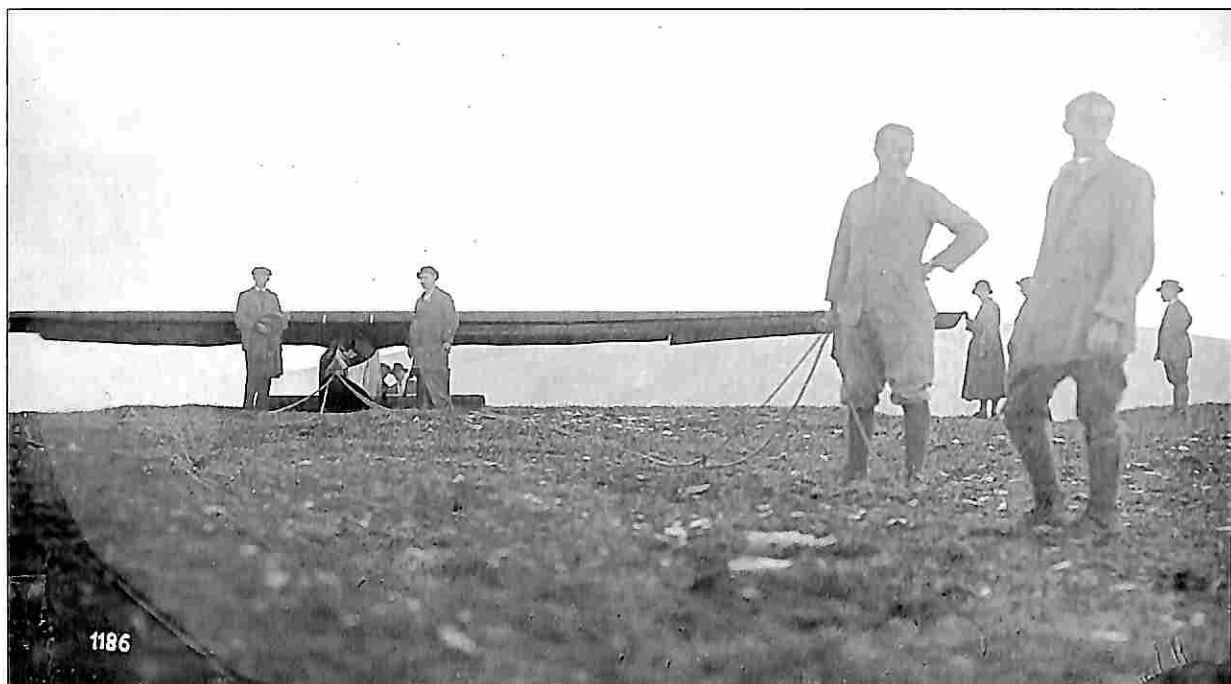
e tutto il necessario per il volo. Dopo che il fotografo ufficiale Domenico Bonomo scattò alcune foto per la stampa, ero pronto per il decollo; ma prima di raccontare ciò vorrei fare alcuni commenti sul luogo di partenza prescelto.



**Ultime ispezioni sul Moritz prima del lancio dal Monte Mazze**

1185

**Il prato in pendenza era piccolo ma meno accidentato**



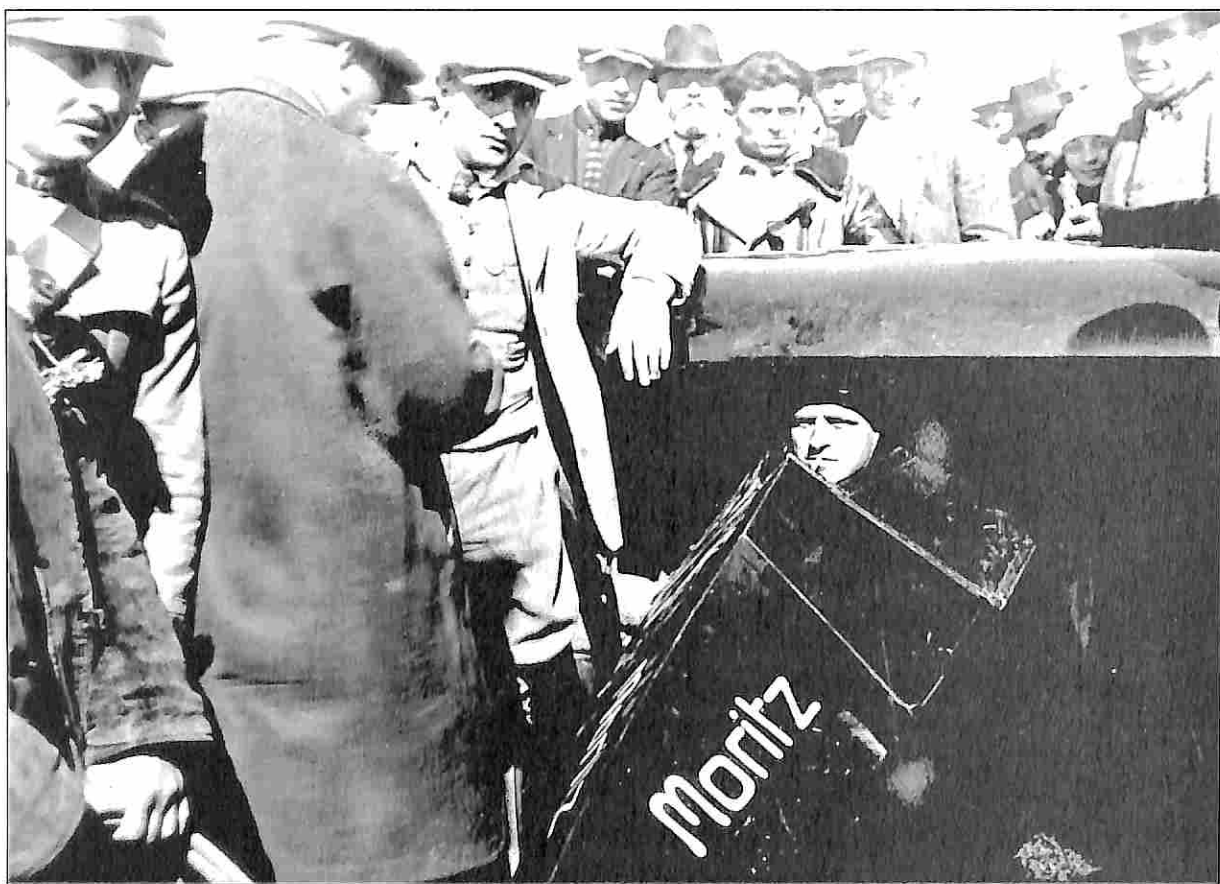
In paragone con il Monte Sisemol era un vero e proprio paradiso: un piccolo prato di circa 70 m di lunghezza e 40 m di larghezza con una leggera pendenza. Cosa c'era alla fine del prato? Nulla! Soltanto il vuoto. Evidentemente una falsa partenza sarebbe stata fatale per la macchina e per il pilota stesso. Una bella responsabilità per gli assistenti al lancio,

ma la squadra di Darmstadt era bene addestrata e ciò mi dava una certa tranquillità.

Tirate...Correte...Mollate!

Il gancio si staccò e come una freccia il mio verde uccello si librò nel cielo italiano. Il forte strappo della corda elastica non produsse alcun rumore del pattino sul terreno. Sotto di me, a 1000 metri, un primo

**Una sigaretta poco prima del decollo**



villaggio che potei identificare anche sulla mia mappa.

Mantenni sotto controllo la perdita di quota, rallegrandomi nel constatare che riuscivo a mantenere la stessa quota di partenza, con una distanza percorsa di circa 3 km.

Purtroppo la giornata era troppo calma con quasi completa assenza di vento, altrimenti avrei potuto percorrere una ben maggiore distanza.

Il mio obiettivo era di raggiungere Vicenza e, se i miei calcoli erano esatti, con una distanza in linea d'aria di 26 km e una differenza d'altitudine di 1300 m, mi sarebbe occorso un rapporto di planata 1:20. Per controllare la mia posizione prendevo nota sulla mappa della quota nei vari passaggi. Mi sembrava di aver fatto quanto di meglio possibile, ma ahimè, in questo caso la matematica non mi aiutò. Attraversando il mio secondo check-point, diedi ancora un rapido sguardo all'altimetro e alla mappa.... ma perché continuavo a perdere quota? Non può essere! Battei con le nocche delle dita l'altimetro, ma l'indicazione sembrava corretta. In lontananza scorsi Vicenza attraverso la nebbia della pianura. La direzione andava bene, ma l'altezza non mi sembrò sufficiente. Proprio sotto di me scorsi un piccolo aeroporto, il terzo check-point sulla mia mappa. Perdevo ancora molta quota!

Dopo aver già percorso 13 km, la mia altezza era soltanto di 500 metri, ciò significava che non avrei potuto raggiungere Vicenza in alcun modo. Dovevo quindi cercare intorno un posto dove atterrare in sicurezza, ma la situazione non mi appariva molto favorevole. Non avevo mai visto tanti filari di viti come ora. Non un campo, non un prato... solo vigneti.

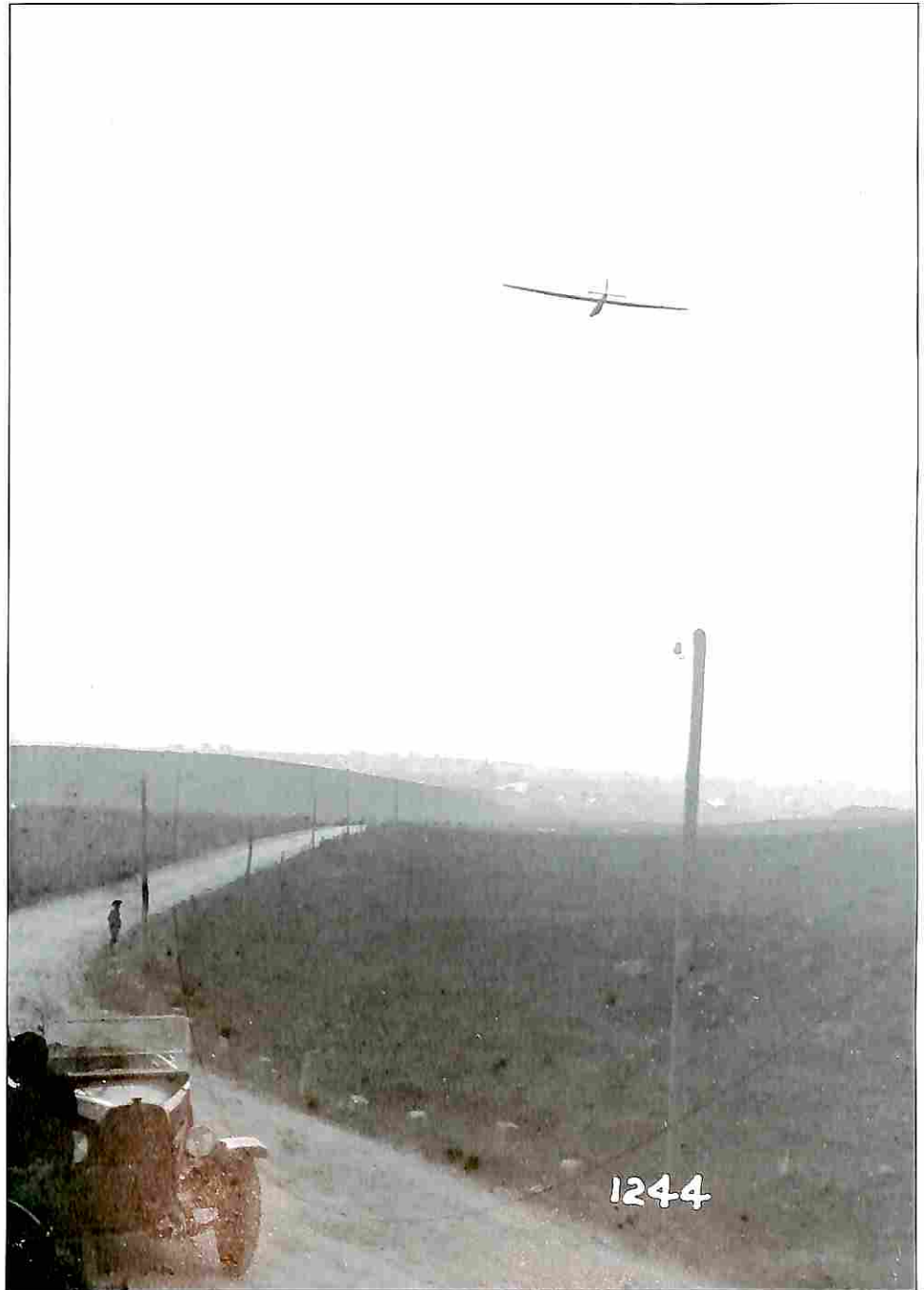
Questo denotava quanto agli italiani piacesse il vino, almeno in questa zona. Certo che in quel momento sarebbe stato meglio un prato che non un vigneto. E mentre facevo queste considerazioni il mio Moritz continuava a scendere rapidamente.

Inutile controllare l'altimetro: potevo ormai contare i grappoli d'uva...

Inutile battere ancora sull'altimetro che continuava imperterrito ad indicare "Discesa".

Istintivamente smisi di seguire la rotta verso Vicenza e volai parallelo alla linea ferroviaria che conduceva a Dueville. In caso di atterraggio sarebbe stato meglio che atterrare in una vigna ed inoltre il recupero ed il trasporto dell'aliante sarebbe stato meno critico rispetto all'atterraggio nella vigna.

...300 m ... 250 m ... 220 m ... 200 metri. Cosa vedevo? Improvvisamente circa a 3 km di distanza scorsi un piccolo prato, come un'oasi nel deserto.



***Il Moritz plana con rotta verso Vicenza, ma perde troppa quota***

**Quel che resta  
del Moritz dopo  
che l'ala aveva  
impattato  
con un albero  
nell'atterraggio  
fuoricampo**



con vicino la stazione ferroviaria di Dueville. Impostai una larga curva ad "S"... ancora una volta a destra... naso in giù... virata a sinistra... più velocità... ero a pochi metri dal suolo... e cosa notai nel bel mezzo del prato? Esattamente dove intendevo posarmi, una mucca stava brucando tranquillamente ed osservava la mia manovra.

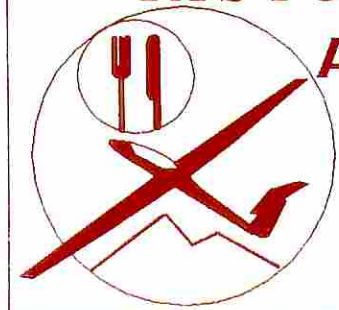
Istintivamente per evitare di colpire l'animale feci una brusca virata a sinistra e mi trovai a sorvolare degli alberi alti una quindicina di metri e poi i pali della linea telefonica e della linea elettrica. Cercai di aumentare la velocità con cloche a picchiare... 100 km/h... 110 km/h... 115 km/h, poi ripresi cabrare e la macchina rispose con un elegante balzo; sorvolai gli alberi, sollevando leggermente l'ala destra... sem-

brava perfetto... ma ahimè l'ala sinistra toccò la punta di un albero.

Precipitai a terra. Mi protessi la faccia con un braccio. Tutte le ossa sembravano essere al loro posto. Cercai di liberarmi dai rottami intorno a me e sputai alcuni vetrini dell'altimetro che mi erano finiti in bocca. Mi sedetti sul naso del Moritz che non era più nel suo posto originale e aspettai gli aiuti. Dopo pochi minuti molte persone si presentarono sul posto e mi aiutarono a portare il povero Moritz vicino alla stazione di Dueville.

Alcuni giorni dopo a Milano, in una breve cerimonia, ricevetti un grossa coppa d'argento, poiché avevo battuto il record mondiale di distanza con 21,2 chilometri. ■

**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



# LASTAR

## Cambridge Serie 302

Computer di volo - Logger FAI - DDV Vario  
tutto in uno strumento 57 mm

Vendita, Manutenzione, Installazione

TEKK Technische Konsultation Keim

Würmhalde 1, D-71134 Aidlingen

email: kkeim@t-online.de

+49 (0)7034-6523-13 (Fon) -14 (Fax)

<http://www.tekk-home.de>



# Giannino Paro

Grazie Giannino mi hai lasciato molto

Si, mi ricorderò per sempre la data in cui cominciai l'amicizia con Giannino, era sabato 8 maggio 1999. Combinazione, ci trovammo appena fuori dall'aeroporto, fermi davanti alla porta d'ingresso e chiacchierammo per parecchio tempo, fino a confessarci delle situazioni molto intime. Io passavo un periodo strano e poter parlare con lui mi fece sentire fin da subito molto legato a questa persona che poco conoscevo, e scoprii in seguito i motivi di tale legame.

Io bazzicavo in aeroporto dal 6 agosto 1998, data della mia prima lezione di volo a vela, e nei periodi di attesa per le lezioni seguivo con ammirazione e un po' d'invidia il decollo dei «vecchi del club» con i propri alianti e li aspettavo alla sera al rientro per aiutare a smontare, per sentire i commenti dei voli. Mi ricordo sempre di questo omino che una volta a terra dava a tutti dei liscia e bussa tremendi, «ma possibile che non mi riesci a stare attaccato, cosa vuol dire io faccio ancora quota e poi ti seguo», «Ti ho detto che lì devi fare così, cosa continui a girare come un pirla per niente, io in volo con te non vengo più», «ma come si fa ad essere così dannato non sai neanche dove sei, da oggi ti chiamo uomo invisibile» e via dicendo frasi più o meno simili.

Ho capito subito che uno così potevi amarlo o odiarlo, non c'erano mezze misure. Quello che ti doveva dare ti dava, quello che ti doveva dire te lo diceva in faccia senza mezzi termini. Era sempre pronto ad aiutarti in volo come nella vita, ci siamo divertiti tantissimo, mi ha insegnato a volare, a capire, a rispettare, ad amare. Viveva di sani principi, famiglia-volo-rispetto-gli amici.

Conosciuto da tutti per le sue grandi doti manuali nel saper fare qualsiasi cosa dall'aggiustare al progettare; fino al cucinare sublimi piatti, il pezzo forte era la bagna cauda (tipico piatto piemontese) poi venivano le grigliate e la polenta. L'unico ingrediente che legava il tutto è che tutto era fatto per gli amici, per poter stare insieme ancora un poco, magari dopo una giornata passata insieme a volare, insomma amici intorno sempre appena possibile e poi ancora, forse sapeva di non dover perdere tempo. Abbiamo iniziato a frequentarci sempre di più; mi accompagnava in biposto poi appena ho potuto mi sono comperato un aliante tutto mio, da lì in poi tutti i voli erano Giannino davanti e io dietro molto più



basso; alla radio le solite frasi curative, quello che mi diceva non è ripetibile, ma evidentemente era efficace perché di volta in volta miglioravo di qualche cosa, mi sentivo più sicuro e vedevo il Giannino, sì incazzato con me per i casini fatti durante quel volo, ma fiero di avermi portato lontano dal campo e in tutta sicurezza.

Iniziano i voli piacevoli, quelli dove la radio è abbastanza silenziosa e tutto sommato gli stavo dietro bene, qualche volta ero anche più sopra di lui e una volta l'ho beccato dopo un'ora di volo con il carrello fuori, che goduria all'atterraggio! mi disse «ma cosa credi che non lo sapessi stavo facendo delle prove», e si mise a ridere.

Comunque era deciso, questo è l'anno buono mi disse, era settembre del 2003 ti iscrivi alla promozione a Novi e io ti faccio da squadrista ci divertiremo un sacco impari qualche cosa e io finalmente posso andare in giro a cercarti per prati con il carrello.

Tra divertimenti e casini vari, purtroppo arriva il 4 gennaio 2004, sono a casa, squilla il telefono e sento una voce bassa, strana, «Ciao omino sono il "Giu"»... sono al pronto soccorso di Biella, ieri sera mentre mangiavo un ghiacciolo al limone mi ha preso un dolore che poco cane mi son ritrovato qui, comunque domani mi fanno qualche esame e poi mi mandano a casa». Tempo di chiudere la telefonata e sono a Biella al pronto soccorso, nel corridoio incontro Sandra, sua amatissima moglie, mi basta il suo sguardo, che non scorderò mai, per capire che cosa ci aspetta. Non mi sbaglio.

Tra esami e operazioni passano 11 lunghissimi mesi e

non c'è un momento mio libero che non passo a trovare il mio amico Giannino sempre comunque tutti i sabato e domenica soprattutto se arrivo dall'aver fatto un bel volo, gli racconto che ho provato a volare con l'acqua, tutte le mie sensazioni, e come volevasi dimostrare spesso mi becco le mie sgridate "didattiche". Saluto, torno a casa meditando sui consigli dati e mi chiedo: già ma come farò quando non ci sarai più? Da molto aspettato, arriva il 6 Dicembre, Giannino si libera di tutto il suo male e anche per me è un sollievo nel non vederlo più soffrire. 8 Dicembre tutti a casa sua per bere la cantina e fare festa, erano le sue volontà che noi amici abbiamo rispettato. Mi ronza in testa l'idea di fondare un aero club di volo a vela tutto suo. Mi attivo immediatamente nel corso della festa alla quale partecipa Pietro Bacchi suo grande compagno di volo nei primi anni 70 con i deltaplani, chiacchierando mi conferma che il nuovo statuto dell'AeCl è stato approvato, manca la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale poi tutto OK, pos-

siamo partire. Raduno tutti i soci di volo a vela di Biella anche gente che aveva smesso di volare ma che conosceva bene Giannino, motivo per il quale questa iniziativa non se la sarebbe di sicuro lasciata scappare. Ma come, avere la possibilità di fare una cosa per il Giu' dopo tutto quello che lui ha fatto per noi in questi anni, e lasciarsela scappare? Siamo 35 alla riunione e raccolgo 33 adesioni, una arriva via sms al mattino seguente, bene dico, siamo 34 partiamo. A oggi il club esiste, è federato all'AeCl e conta 50 soci io sono orgoglioso di essere il presidente di questo gruppo di amici e sono convinto che seguendo il motto di Giannino che dice «Bisogna usare la testa, ragionare bene, guardare con attenzione e stare attenti ai minimi particolari perché anche solo una piccola distrazione si può rivelare un errore madornale» il nostro club lo faremo «stare su» per sempre.

Ciao Omino dal tuo grande amico

**(Roberto Annuiti)**

## GIULIA INCISA DELLA ROCCHETTA

**Di nuovo una morte che suscita riflessioni, che ci disorienta, ci getta tutti nello sconforto. Ci domandiamo cosa potevamo fare di meglio, ci domandiamo dove abbiamo sbagliato. Abbiamo bisogno di risposte, invece scaturiscono solo nuove domande. Aveva sedici anni quando ha iniziato a volare, ci ha lasciati a ventitré nel tentativo di posare il suo LS-8 in fuoricampo.**

**Nel volo a vela ha percorso rapidamente ogni sfaccettatura, concentrandosi non solo sulle competizioni ma conseguendo l'abilitazione di istruttore, svolgendo mansioni di pompiere e prodigando la sua energia contagiosa.**

**Sul prossimo numero ci sarà più spazio per ricordarla con le parole di chi le ha voluto bene; qui ed ora, abbiamo solo il tempo per informare tutti della sua scomparsa.**

**Giulia era solare e appassionata, ironica e attenta, capace e dotata, grintosa, allegra, sobria, vitale. Soprattutto era giovane, troppo giovane.**

Aldo Cernezzì





# FLARM alla prova dei fatti

***L'anticollisione elettronico provato nei roccoli di gara  
Tecnologia in aiuto all'osservazione esterna***

[www.glider.it/flarm.htm](http://www.glider.it/flarm.htm)  
[www.flarm.com](http://www.flarm.com)

**Aldo Cernezi**

**C**ampionato Italiano dei 15 metri a Calcinato. La gara forniva l'occasione migliore per provare il FLARM negli interminabili roccoli che si creano prima che tutti i piloti si decidano a partire sul percorso assegnato.

La NT srl, rappresentante italiano del FLARM (e produttore del nuovo variometro Easy), ha messo a disposizione una quindicina d'esemplari per chi volesse provarlo. Non volevo perdere questa occasione, e l'ho rapidamente installato sul mio DG-600M. Aperto il cruscotto, creata una derivazione per i 12V, collegata l'antenna GPS esterna, sostituito il collegamento dati (il FLARM fornisce un'uscita dati NMEA che può pilotare il computer di bordo e/o il palmare), il tutto in meno di un'ora. La piccola e leggerissima scatolina del FLARM, grande come

un blocknotes, l'ho fissata con un pezzetto di biadesivo sopra al pannello strumenti. Questo tipo di installazione può anche considerarsi definitiva.

### **GIUDIZIO (SOGGETTIVO)**

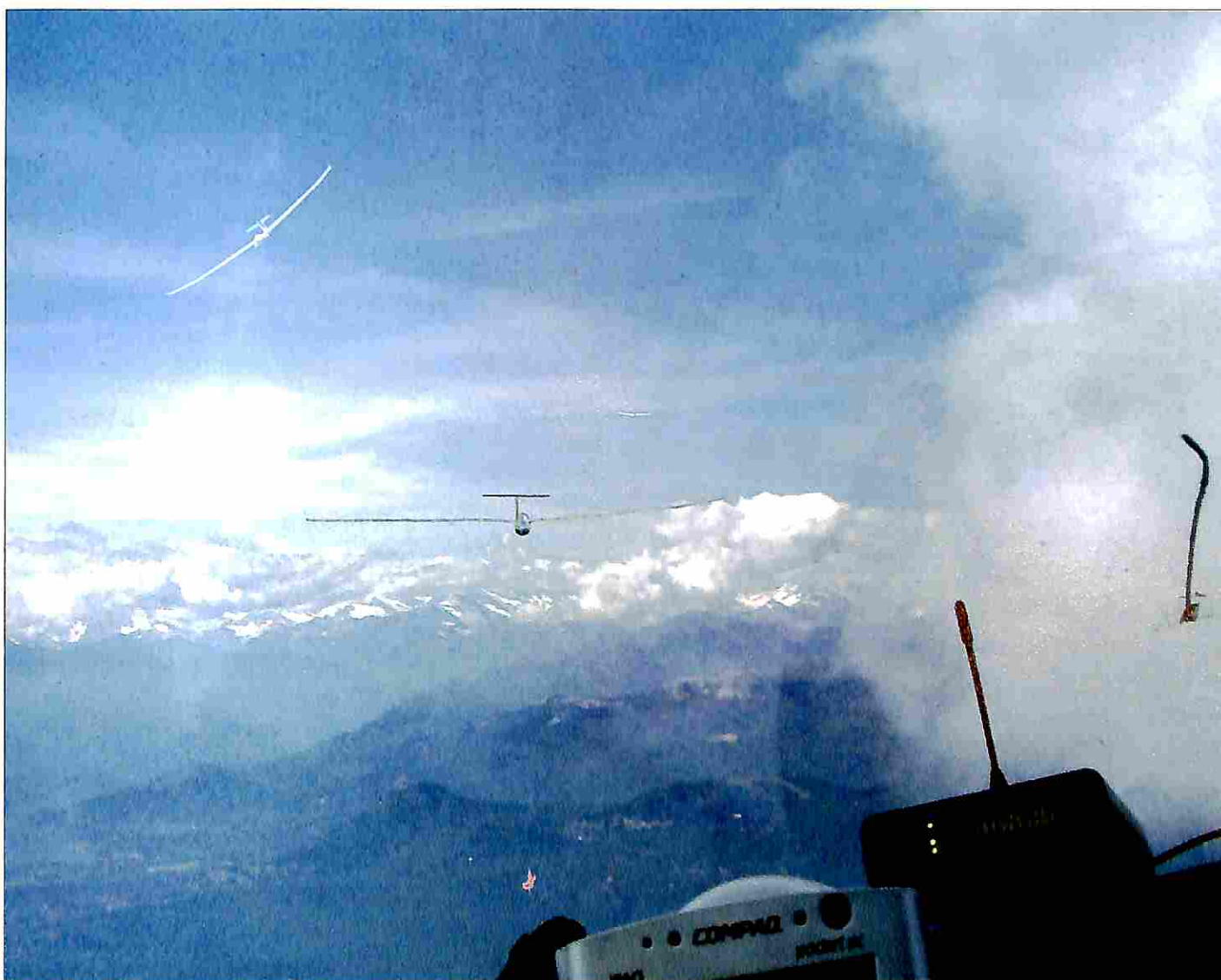
Non si può esprimere una valutazione oggettiva, che si limiterebbe a notare che il sistema funziona subito e bene. Per quantificare, si dovrebbe scendere in dettagli impossibili da ricostruire (rotte, distanze e velocità degli altri mezzi; frequenza e intensità degli allarmi, ecc.). Soggettivamente, ho apprezzato il FLARM enormemente. Il suo lavoro lo svolge ancora meglio di quanto mi aspettassi.

Nei roccoli, ho ricevuto ben pochi allarmi di collisioni immi-



nenti (molti LED accesi e lampeggio a frequenza elevata), nonostante la presenza appunto di almeno una decina di alianti equipaggiati con lo stesso apparecchio. Del resto, quando ciò è avvenuto, si è trattato per due volte dell'avvicinarsi da sotto di un aliante che "succhiava" il meglio dalla salita, e altre volte di una manovra di qualcuno che mi si è volontariamente messo molto vicino in coda: l'allarme in questo caso si è spento appena le velocità si sono parificate. In pratica, dopo la fase di assestamento che dura circa tre giri completi, il FLARM si "abituava" alla presenza degli altri alianti, e se questi tengono un comportamento prevedibile (sia per il FLARM sia per gli altri piloti!) esso si zittisce quasi sempre. Non è nel roccolo, comunque, che trovo una grande utilità del

***Due immagini dagli impegnativi roccoli del Campionato Italiano 15 metri. Si nota che il display non da segnali d'allarme, anche se molti alianti erano equipaggiati con il FLARM***



## GPS\_LOG

Henryk Birecki, autore del software di navigazione gratuito per palmari "GPS\_LOG", ha realizzato e sta sviluppando un'interfaccia aggiuntiva vocale, tramite lo stesso palmare, che interagisce con il FLARM. Il progresso è inarrestabile!

Per chi già utilizza GPS\_LOG, è sufficiente scaricare il "modulo FLARM" dal sito [www.soaringpilotsoftware.com](http://www.soaringpilotsoftware.com), e installarlo in aggiunta a GPS\_LOG sul palmare.

Il volume acustico generato dal piccolo altoparlante incorporato nei palmari è normalmente insufficiente; sarà necessario collegare un piccolo altoparlante amplificato, tramite la presa a jack stereo.

È probabile che sviluppi di questo genere siano in corso anche presso altre case di software.

## **La T&A - Testa & Associati**

*è una società di consulenza*

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

*I professionisti di T&A*

*provengono da esperienze maturate*

*in primarie istituzioni sia italiane che internazionali.*

*Ogni singolo progetto è seguito direttamente  
dagli Amministratori:*

*Claudio Testa, Silvia Cossa, Giulio Carmignato*

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

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

***il manifesto***

**sambonet**

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

**T&A**  
TESTA & ASSOCIATI



**Cessioni o acquisizioni di società.**

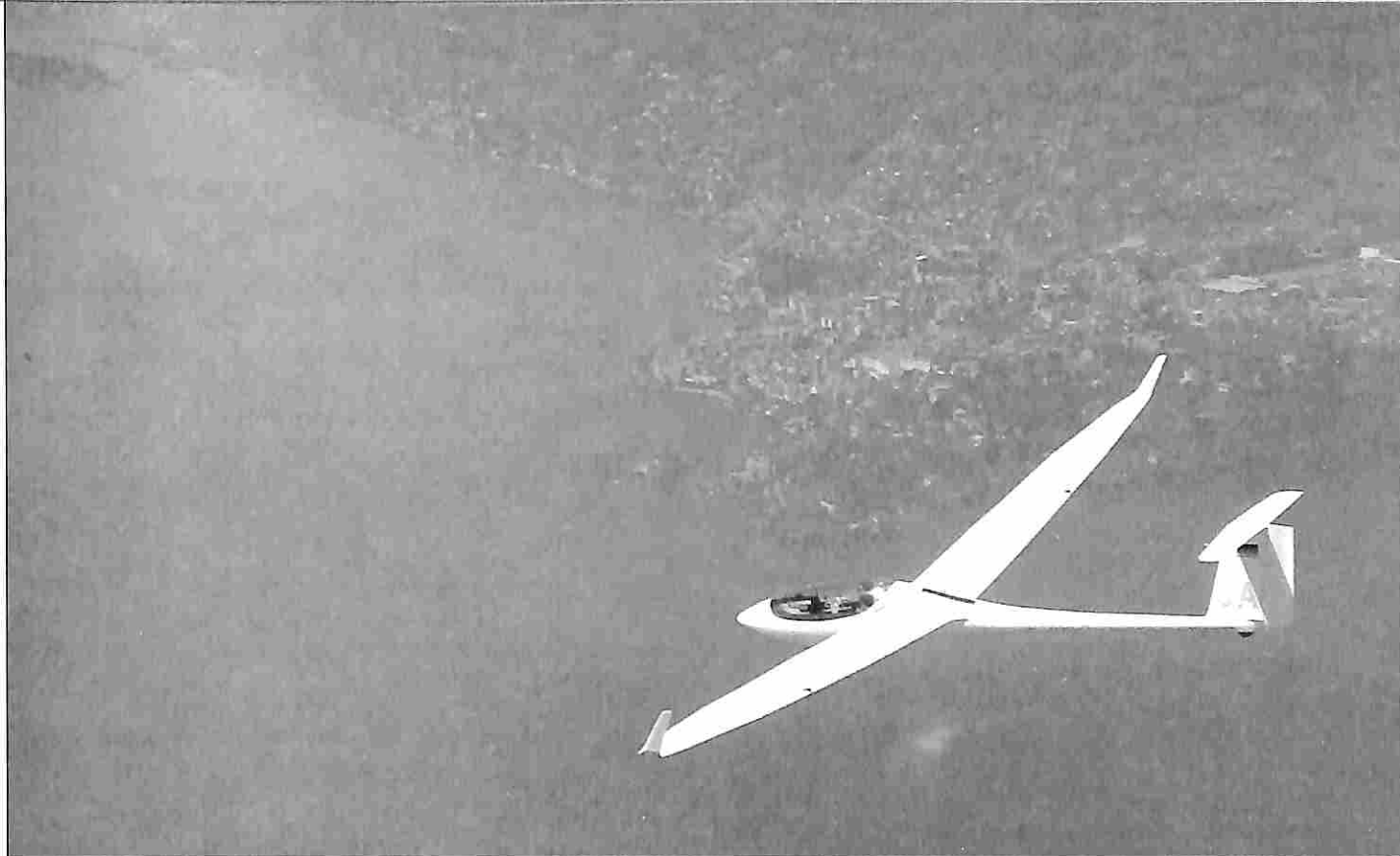
Assistiamo i nostri clienti dallo sviluppo della strategia alle negoziazioni finali. Sulla base di accurate analisi delle società e dei mercati di riferimento, ricerchiamo acquirenti e venditori, effettuiamo valutazioni aziendali e conduciamo le negoziazioni. T&A assiste inoltre nel processo di due diligence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

**Strutturazione di sistemi di controllo finanziario e di pianificazione finanziaria.**

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

**Quotazione in Borsa.**

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



***Nessun allarme indesiderato nel volo  
su rotte parallele a distanza ravvicinata  
(qui Giorgio Ballarati su ASW-28)***

FLARM: quando si è in un gruppo di oltre 3 alianti (fino a una dozzina nei test che ho svolto in occasione del Campionato), si è troppo impegnati ad osservare i compagni per avere il tempo di interpretare il display a LED e dedurre se la minaccia viene da uno dei compagni o da un altro aliante esterno in avvicinamento al roccolo. In questo caso, conviene presumere che sia questa la "minaccia" indicata, e cercare visivamente la rapida conferma di un altro mezzo in avvicinamento.

Trovo invece preziosissimo il FLARM nelle situazioni in cui si crede di essere soli, o con l'unica compagnia del proprio gruppo. Per esempio, lasciato il gruppo di gara, mi sono recato al Passo del Sempione (3000 m QNH) a godermi ottime condizioni in base nube. Dopo vari minuti tra un cumulo e l'altro in solitudine, prima ho visto che l'apparato indicava con il piccolo LED verde di ricevere un segnale esterno, poi un'indicazione di potenziale collisione ancora non imminente: un aliante in volo rettilineo in base nube si avvicinava alla mia posizione. Lo avrei visto ugualmente senza FLARM? In questo caso penso di sì. Ma il FLARM mi ha detto chiaramente da che parte cercarlo. E anche il solo fatto di vedere la lucina verde accendersi già minuti prima fa sentire meno soli, e rappresenta uno stimolo a non sottovalutare l'importanza di osservare lo spazio aereo circostante.

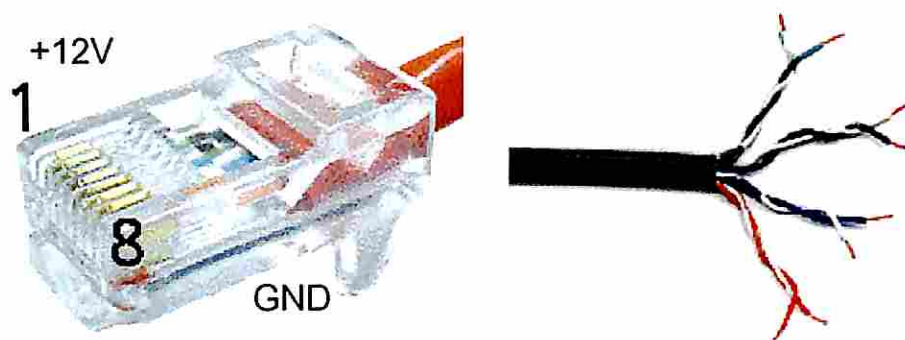
## **TECNICAMENTE**

L'apparato richiede un'attenta lettura del breve manuale d'uso, per almeno una mezz'ora. Le funzioni di regolazione possono solo essere memorizzate dal pilota, il FLARM non fornisce un aiuto (nessun menù, o conferma delle funzioni impostate). Con la pressione breve, ripetuta, prolungata o molto prolungata dell'unico pulsante si può scegliere tra due modalità di allarme, disinserire il brevissimo "bip" acustico, regolarne il volume, silenziarlo per 5 minuti o resettare l'apparecchio alle impostazioni di base.

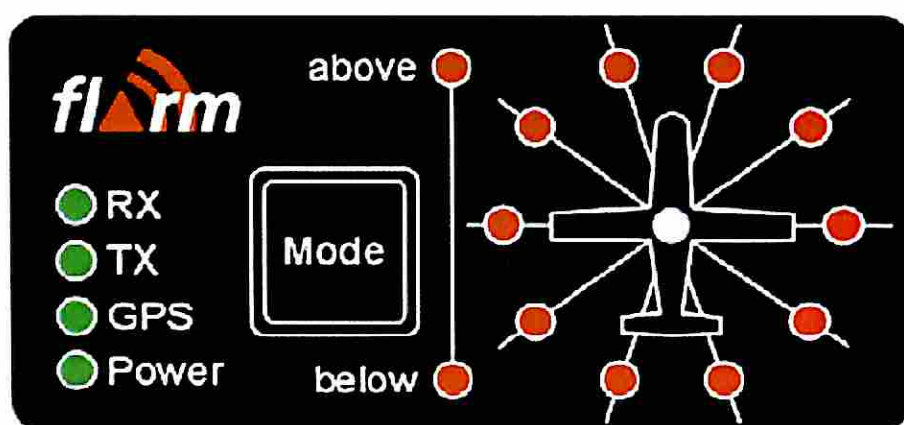
Sulla sinistra una barra di 4 piccolissimi LED verdi per lo stato dell'apparato: alimentazione OK, GPS in funzione, trasmissione all'aria, eventuale ricezione di un altro FLARM dall'aria. Si può fare a meno di osservarli per tutto il volo, ma per me quest'ultima indicazione dà un senso di "compagnia"...

In centro, una barretta di 10 grossi LED rossi a indicare un potenziale di collisione da "ore 9 a ore 3", e anche da dietro. Per un potenziale di collisione non imminente si accende un solo LED, per una più vicina nel tempo un numero maggiore, fino a che tutto il display lampeggia (pochi secondi all'impatto). Anche la frequenza del lampeggio, variabile da 2 a 6 lampi al secondo, contribuisce ad indicare l'entità della minaccia. Sulla destra, una barra verticale di 4 piccoli LED rossi, per indicare se la minaccia viene dal basso, molto basso, o dall'alto o molto alto.

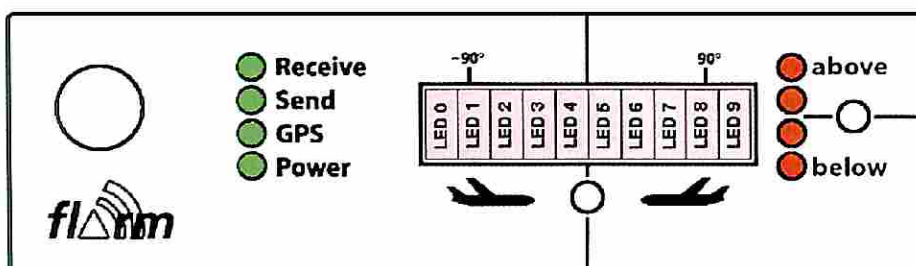
È disponibile anche un display esterno opzionale, con i dieci LED rossi disposti a cerchio, con un simbolo di aliante al cen-



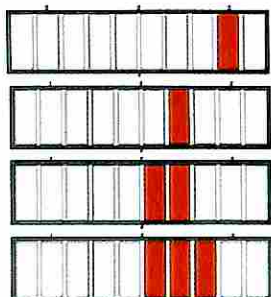
*Il cavetto di connessione così come viene consegnato: va collegato all'impianto elettrico (12V), e offre un'uscita GPS NMEA*



*Il display opzionale con i LED disposti a cerchio*



*Il piccolo pannello frontale con le barre dei LED: verdi quelli di stato, rettangolari e rossi quelli per l'indicazione del potenziale di collisione, e quelli piccoli a destra per indicare "dall'alto" o "dal basso"*






*Il LED acceso indica la direzione della minaccia; se è più d'uno, indica che la minaccia è via via più imminente in termini temporali*

tro, per rendere più facile la decodifica istintiva della direzione di provenienza della minaccia di collisione. Se tale display è adottato, la scatola del FLARM può anche essere montata all'interno del cruscotto, col solo requisito di lasciarne uscire l'antenna radio dal coperchio del pannello strumenti attraverso un piccolo foro.

## CONCLUSIONE

Nell'insieme, l'apparato mi sembra funzionare benissimo. Di ogni aliante equipaggiato con un apparato compatibile (per ora

CONSULT OPERATING MANUAL BEFORE USE! 

GPS

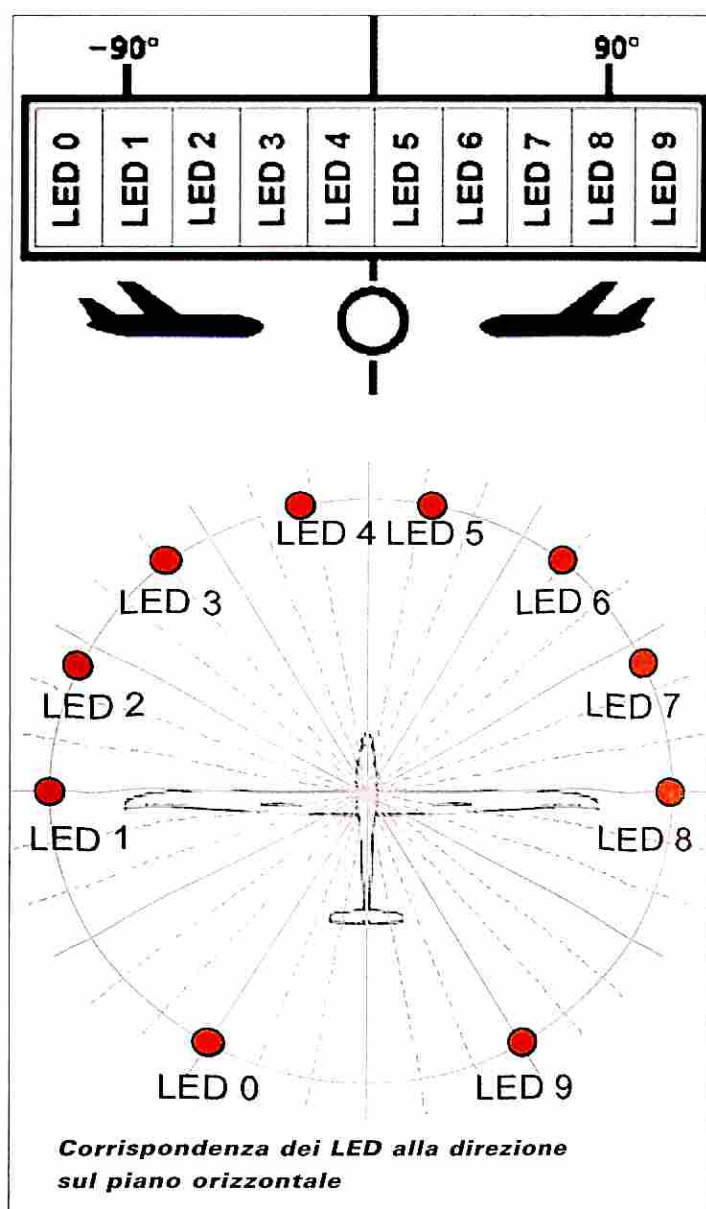
Pin 8 GND Pin 1 +12V RJ45

Pin 7 GND Pin 2 +12V RJ12

Power / Data Extension

T  
SN  
V

*Il pannello posteriore con le connessioni per l'antenna GPS, il display opzionale, e il cavo di alimentazione e uscita dei dati NMEA*



c'è solo il FLARM originale), esso calcola l'energia totale, e gli proietta davanti un "cono deformato" che segna un volume di spazio che esso può andare ad occupare. Se tale cono interseca il cono del proprio aliante, parte l'allarme commisurato all'entità e prossimità in termini di tempo della minaccia. Inoltre, il FLARM prende atto del comportamento recente. Ho vola-

to per dieci chilometri accanto a Giorgio Ballarati, a pochi metri di distanza, senza avere un solo allarme. Quando ho abbozzato una virata per fotografare l'ASW-28 su cui volava sotto una prospettiva più favorevole, il FLARM ha immediatamente avvisato del massimo pericolo. Se fossi stato distratto per un attimo, e la manovra fosse stata eseguita da Giorgio, avrebbe subito ridestato la mia attenzione.

È chiaro che la maggiore efficacia del sistema si avrà quando il 100% degli alianti italiani sarà equipaggiato, ma già ora, con la quasi totalità dei mezzi svizzeri, oltre metà di quelli austriaci, e una buona fetta degli alianti tedeschi nelle regioni prealpine, si ottengono delle indicazioni molto utili per la sicurezza. Meglio non aspettare! In ogni caso, i dati delle vendite assommano già a oltre 1.600 unità nella sola area alpina. Dopo questa prova, non condivido l'affermazione "se non ce l'hanno tutti non serve a niente": basta che ce l'abbiano i due alianti che stanno per collidere, e due (o quattro) vite saranno più al sicuro.

Il prezzo di listino di 540 Euro +IVA sembra in assoluto un po' elevato, ma in realtà questa macchina (composta dall'hardware e dall'algoritmo di predizione) è davvero mirabile e quasi perfetta. Viene offerto uno sconto del 15% per ordini superiori a dieci esemplari. Personalmente, raccomanderò in Consiglio alla FIVV di predisporre una linea di prenotazione per andare all'acquisto in gruppo entro pochi mesi.

Non ho parlato qui della funzione di allarme per ostacoli fissi (database tridimensionale con decine di migliaia di ostacoli tra funivie, teleferiche, antenne radio/TV ecc.), perché essi sono principalmente in territorio svizzero, e non ne ho avuto esperienza. Il costruttore accetta segnalazioni di ostacoli (secondo un protocollo pubblicato sul sito), e li inserisce nel database aggiornabile. Per l'Italia abbiamo ancora difficoltà a reperire tali informazioni, purtroppo. Tuttavia il rappresentante italiano sembra avere contatti avanzati per reperire le prime informazioni sugli ostacoli più significativi. Il FLARM è un valido aiuto alla tecnica del "guarda fuori ed evita", che non può essere sostituita. Essa viene solo resa ancora più efficace dal FLARM. E può scongiurare distrazioni pericolosissime. ■

# PICCOLI ANNUNCI

L'accesso alla rubrica degli annunci è gratuito per tutti i soci.

Fateci sapere quando l'inserzione non serve più.

Detdate il vostro testo a:

Aldo Cernezzì Tel. 02.48003325 aldo@voloavela.it

**DG-800S** anno 1997, 1.300 ore, winglet per 15m e 18m, capacità ballast 174 litri, strumenti base, computer Zander SR940, logger GP940, ELT, radio Becker, carrello Cobra, barra per il traino e ruota alare. Prezzo molto interessante!  
Tel. uff. (diretto) 02.339315221, casa 0332.289659  
e-mail: ugo.pavesi@transfluid.it

◆ ◆ ◆

**ASH-26E** anno 2001, 250 ore, strumentato, computer Zander, carrello, pronto al volo. Decollo autonomo con motore Wankel.  
Tel. 0382.729513 Corbellini

◆ ◆ ◆

**ASW-19** I-ALIA 1500 ore, LX 5000 v.11, carrello Pirazzoli chiuso 2 assi omologato, Ossigeno elettronico MH EDS-1, logger Colibri, ELT, radio, paracadute seminuovo, ruota alare, kueller, copertine in tessuto. 20.000 Euro non trattabili.  
Tel. 339.7090230  
E-mail gicerves@libero.it

◆ ◆ ◆

**GROB G-109 B** marche I KEOG, motoalante turistico biposto, in perfetto ordine, strumentazione completissima Radio Becker, VOR, ADF, Transponder, GPS a colori Bendix. Completo di carrello per il trasporto.  
Tel. 339.8897119  
E-mail sergio.candini@libero.it

◆ ◆ ◆

**DG-200** I-TEAM anno 1976, ore totali 700, strum base, radio Becker, Cambridge L/NAV, gelcoat buono stato, carrello aperto, C.N. fino a Maggio 2005, aliante in hangar a Rieti. Euro 17.000  
Tel. 099.5664165 Enzo Motolese 329/3941059 Aldo Colombo

◆ ◆ ◆

**Ventus CM** 17,6 m, 1994, 300 ore, 40 ore motore, Zander 940 GPS, radio Becker, ossigeno, paracadute, carrello chiuso due assi del 1997. Richiesta 65.000 Euro.  
Tel. 0444.542222 Paolo Grazioli

◆ ◆ ◆

**Semiali** da intelare e piani di coda di aliante Bergfalke IV danneggiato in decollo. Fusoliera molto danneggiata.  
Telefono 0584-99397 Paolo (ore serali)

◆ ◆ ◆

**Dimona H36** D-KEPP, motoalante, 1982, s/n 3618, motore appena revisionato con sole 40 ore, cellula revisionata con 3010 ore, CN fino a 4/2005, applicati tutti i Bollettini Tecnici, compresa estensione limite di vita a 6000 ore. Prezzo Euro 52.000,00 AVF Ferrara Tel. 0532.902473 ore ufficio, Ing. Magri

◆ ◆ ◆

**Janus B** I-IVDE, 1981, s/n 134, 2090 h con 1540 lanci, in ottimo stato, CN fino a 4/2007, sempre hangarato. Prezzo Euro 42.000 senza carrello e paracadute AVF Ferrara Tel. 0532.902473 ore ufficio, Ing. Magri

◆ ◆ ◆

**Camper ARCA** Anaconda, 1984, 5 posti comodi, bagno, doccia, riscaldamento, meccanica Ford Transit 2500 D, gancio traino, perfetto ordine di marcia, visibile ad Alzate Brianza. Euro 6.000 dilazionabili. Tel. 338.5088339 Folco

◆ ◆ ◆

**M100 S** I-CIRO, 1000 ore totali di volo e riportato a zero ore nel 1995, in ottimo stato, prezzo richiesto Euro 3.500 compreso carrello per il trasporto.  
Tel. 329.3624334 Gianluca De Angelis

◆ ◆ ◆

**ASK 16** motoalante, 1974, motore Limbach L1700EB1 72 HP 3600 rpm, appena revisionato a 0 ore, strumentazione standard per motore e volo veleggiato, radio Becker AR-3201, elica Hoffmann revisionata a 0 ore, condizioni generali ottime. Visibile presso AVRO Rivoli di Osoppo (UD)  
Tel. 349-6387168 f.rizzani@libero.it

◆ ◆ ◆

**Robin DR400/180R D - EBDA**, anno di costruzione 1978, s/n 1298, 4340 ore totali, Motore O360 A3A 180HP, revisionato nel 1995 a 3.617 ore, più di 1.200 ore alla prossima revisione, Elica SENSENICH revisionata nel 1995, Radio Becker AR3201, Bendix-King KT76A. Visibile presso AVRO (Rivoli di Osoppo, UD)  
Tel. 349.6387168  
Francesco Rizzani  
f.rizzani@libero.it

◆ ◆ ◆

**Nimbus 4DM** D - KBWL, mai incidentato, motore circa 70 ore, Cambridge S-Nav + GPS, 2 vario Bohli, 2 virosbandometri, Radio Becker, Ossigeno EDS, 2 paracadute, presso ACAO Varese.  
Tel 335.8457473 o 02.29004912  
Franco Zuliani  
Tel. 02.26411073  
Fax 02.26412894  
Walter Vergani

◆ ◆ ◆

**Bergfalke IV**, 1974, 1600 ore, danneggiato per atterraggio pesante in supporto carrello e cappottina. Per il resto ottime condizioni. Danno stimato da officina certificata 3.800 Euro. Strumentazione standard con radio Dittel 720 Vendesi: Euro 3.500.  
Oppure riparato ed in ordine di volo Euro 9.000. Carrello sfornito di documenti.  
Maurizio Mazzeo  
email: imezz@tiscalinet.it

◆ ◆ ◆

**Filser LX4000** Computer Vario GPS, aggiornato ultima release, GPS 12 canali, Logger 20 ore, un display vario a lancetta con possibilità di aggiungerne altri due (netto e totale). Cell. 335.5473852 franco.ricciardi@fortech.it

◆ ◆ ◆

**Strumenti Aerograf 6000/12000 m**, completo Fototime II, Barografo Winter 8000, Bussola Schanz, Zander SR 820 D.  
Tel/Fax 035.251392 mbalze@tin.it  
Mario Balzer

◆ ◆ ◆

**Spatz 55** monoposto e K-7 biposto in ottime condizioni, CN valido, carrello, causa passaggio a motoalante. Visibili a Rimini, prezzo interessante.  
Fabio Bernardi  
Tel. 347.4520825 / 0541.759641

◆ ◆ ◆

**Ka6E**, ottime condizioni, C.N. triennale fino 3/2005, oltre 600 ore disponibili prima della prossima ispezione 1.000 ore, strum completa di virosbandometro e vario el, carrello scoperto.  
Euro 7.400,00.  
fabrizio\_ka6@tin.it  
Tel. 011.9363484 ore serali

◆ ◆ ◆

**roulotte BURSTNER 430** (4/5 posti), 1982 Unico proprietario, perfetto ordine di marcia.  
Euro 1.000,00  
Tel 335.5088339 Folco

◆ ◆ ◆

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

◆ ◆ ◆

**Diamant 15** I-SEXY vetroresina, completo, ottimo stato, carrello chiuso in metallo. Lit 17 milioni  
Tel. 0332.231518 A. Mattanò

# Settimane del Volo a Vela

*Dall'8 al 24 di Luglio*  
**Evento principale delle celebrazioni**  
**per il Centenario della FAI**  
**Messaggio del presidente IGC**

Cari amici,

nelle settimane dall'8 al 24 di Luglio, l'IGC farà una sommatoria del numero totale di chilometri volati da tutti i velivoli dell'emisfero Nord, quale parte delle celebrazioni per il Centenario della Federazione Aeronautica Internazionale. Desideriamo realizzare un notevole impatto sul pubblico e sui mezzi di comunicazione: molti ancora credono che il volo a vela sia fatto di planate rettilinee verso l'aeroporto di partenza, dopo lo sgancio dal traino. L'idea che gli alianti siano in grado di volare per centinaia di chilometri usando solo l'energia dell'atmosfera è molto ardita e incomprensibile per temo, molte persone.

Quindi provate a immaginare l'impatto di pubbliche relazioni che potremmo avere dicendo che, in entrambi gli emisferi, i nostri alianti hanno volato una distanza pari a X volte quella che separa la Terra dalla Luna, usando solo l'energia del vento e del sole! Questo progetto gode dell'assistenza dell'OLC, che mette a disposizione il proprio sito web per registrare tutti i voli effettuati durante il periodo sopra indicato. Le settimane dedicate all'emisfero Sud sono già trascorse.

Poiché il sito dell'OLC ospita più di una competizione sulle proprie pagine, avevamo la necessità di assicurarci che i voli realizzati per il Centenario siano

registrati in maniera tale da non danneggiare le altre competizioni concomitanti. L'omologabilità dei voli ai fini del Centenario sarà quindi soggetta alle stesse regole nazionali delle varie sezioni dell'OLC, e useremo tre livelli di sicurezza dei logger:

**a) rosso** = nessuna sicurezza

**b) blu** = sicurezza OLC, dove la traccia del logger riporti il "G-Record" e possa essere validata; il G-Record viene aggiunto da un software approvato dall'OLC

**c) normale** = file prodotto da un logger omologato dalla FAI-IGC

Desidero sottolineare che è intenzione dell'IGC che il maggior numero possibile di voli sia registrato per il Centenario attraverso l'OLC, e perciò saremo felici di ricevere qualunque volo registrato usando i dati GPS.

Il Centenario è l'occasione per dimostrare al pubblico e ai media che gli alianti volano grandi distanze, che hanno la capacità di veleggiare, e che il volo a vela è uno sport stimolante.

Vi chiedo di andare tutti in volo, e macinare chilometri, e inviarli subito al sito dell'OLC

[www2.onlinecontest.org/olcphp/2005/fai/index.php](http://www2.onlinecontest.org/olcphp/2005/fai/index.php)

Volate sicuri



**Bob Henderson,**  
**Presidente della commissione**  
**Volo a vela della FAI**

# La scansione visiva

## Come funziona l'occhio umano Le tecniche di osservazione

Aldo Cernezzì

Il primo compito e la prima responsabilità di ogni pilota è mantenere sempre la massima vigilanza per prevenire eventuali collisioni in volo. Sebbene questo sia un dato incontrovertibile, durante il corso base l'allievo tende a concentrare la propria attenzione sul pilotaggio, e l'osservazione verso l'esterno tende ad essere intesa come una dimostrazione di zelo da svolgere di tanto in tanto. Inoltre, per quanto l'istruttore ponga l'accento sul "guardar fuori", raramente fornisce all'allievo un'istruzione tecnica formale sulla fisiologia della visione e sulle modalità più valide di scansione dello spazio circostante.

### FISIOLOGIA IN "PILLOLE"

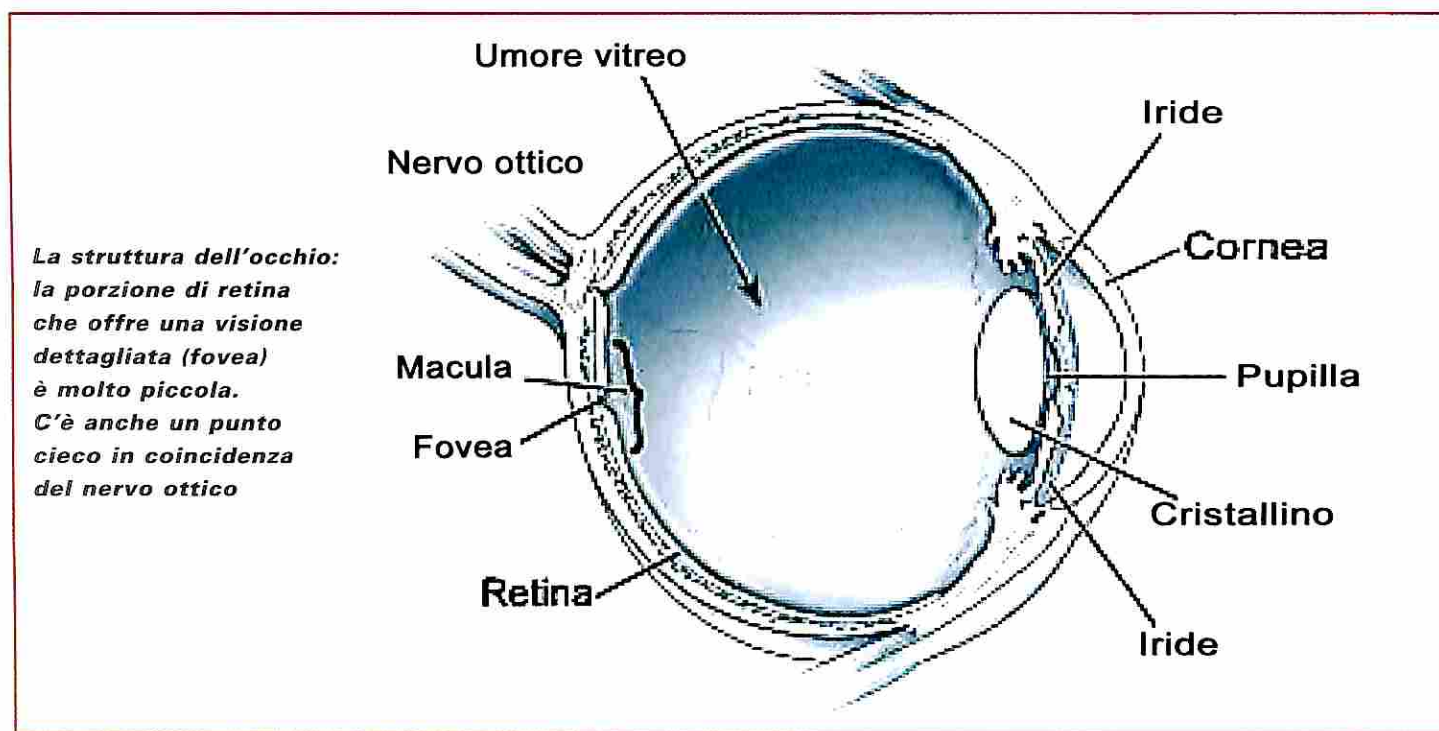
I limiti fisiologici della capacità di visione dell'uomo sono stati indicati quali concausa in vari tragici incidenti avvenuti nella storia dell'aviazione. Per la conformazione dell'occhio, e per

i processi cerebrali ad esso collegati, il semplice "guardar fuori" non è sufficiente ad evitare il verificarsi di conflitti e collisioni con altri aeromobili. Occorre "osservare" con scrupolosa e cosciente attenzione.

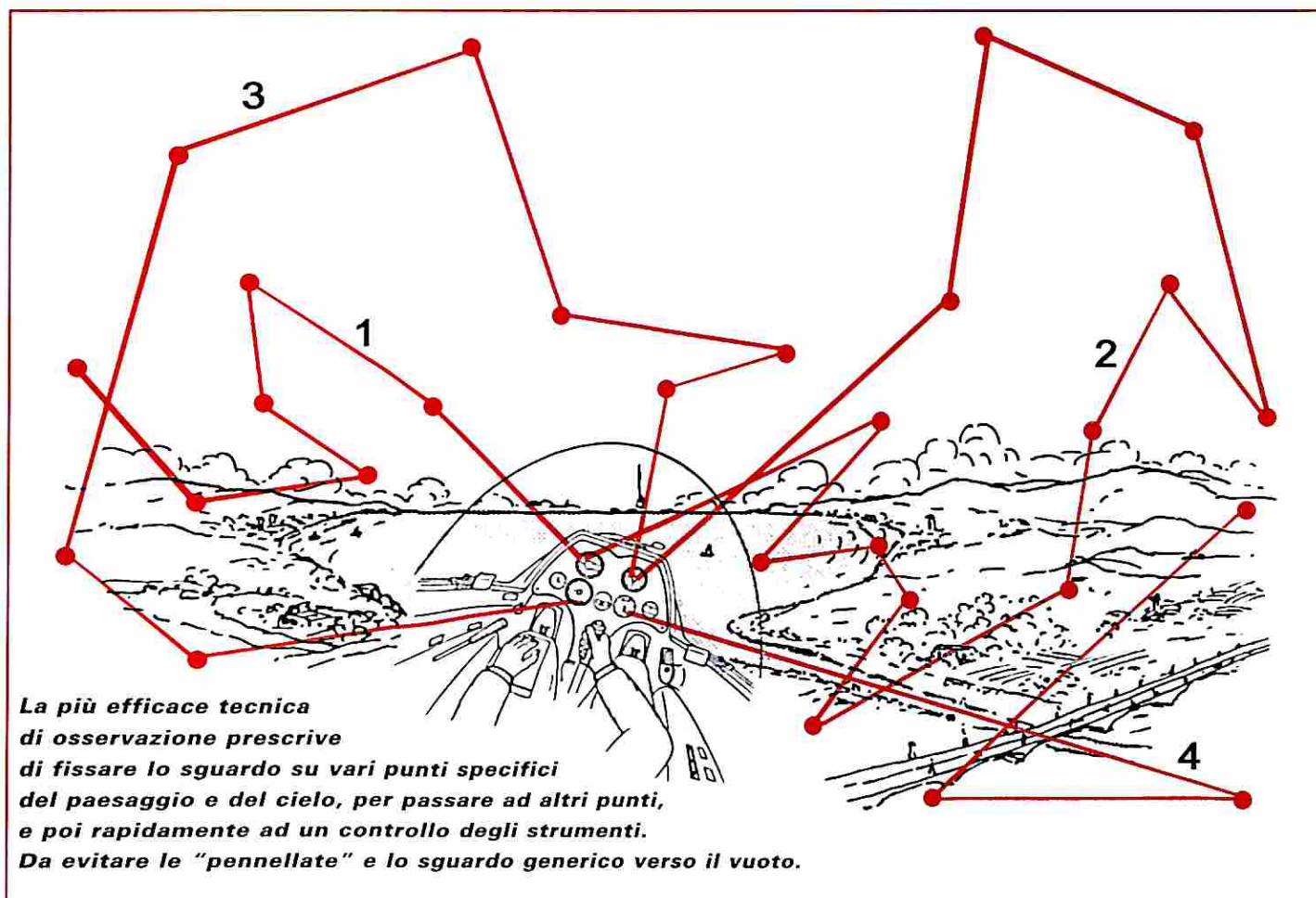
### IL CAMPO VISIVO

Solo una piccola porzione della retina ha la capacità di convertire le immagini (proiettate su di essa dal cristallino, una semplice lente) in segnali comprensibili dal cervello. All'interno di questa parte, solo una superficie ben più piccola vanta una tale densità di recettori da permettere una visione dettagliata (la fovea). La fovea copre un angolo visuale di solo un grado (1°)! Il restante 95 per cento del nostro campo visivo, già non molto ampio, fornisce una risoluzione ottica pari a circa un decimo di quanto disponibile nella parte centrale.

Quanto è grande, in termini pratici, la zona di visione più nitida







da? Ecco un semplice esempio: prendete una moneta di piccole dimensioni (20 centesimi) e ponetela di fronte a voi a un metro di distanza; ecco quanto è ampia la nostra capacità di identificare i dettagli più minuti. Un ariete che sorraggiunga di fronte a noi da distanza superiore ai tre chilometri proietta un'immagine troppo piccola per essere vista da un occhio perfetto; se è inclinato in virata si può forse giungere a 10 km, o di più nel momento in cui esso riflette la luce del sole verso l'osservatore. Nella visione attorno alla fovea, la distanza si riduce a livelli che non possono garantire la sicurezza del volo. Inoltre, i nostri occhi sono posti sul lato frontale del volto, a differenza della maggior parte degli uccelli. È sempre indispensabile girare tutta la testa, in continuazione, come si vede fare all'aquila di questo filmato (che ha gli occhi in posizione semifrontale). <http://tinyurl.com/5qqe7>

Piccolo esperimento: prendete in mano un telefono, o altro oggetto che abbia un LED rosso illuminato, e tendete il braccio davanti a voi; chiudete l'occhio destro e col sinistro osservate il LED; ora muovete lentamente il braccio verso sinistra, mantenendo però lo sguardo fisso nella direzione originale (scegliete un punto sul muro quale riferimento). Pressappoco a "ore 11", il LED rosso scomparirà dalla vostra visione, per

ricomparire quando sarà ormai un po' più a sinistra! Avete avuto una semplice dimostrazione dell'esistenza di un punto cieco sulla retina, in corrispondenza di dove il nervo ottico entra nell'occhio.

### MESSA A FUOCO

Se l'immagine proiettata sulla retina non è perfettamente a fuoco, la risoluzione ottica della fovea va sprecata. La messa a fuoco dell'occhio umano soffre di alcuni difetti intrinseci. Primo, in mancanza di oggetti specifici da focalizzare, il cristallino si rilassa su una posizione di fuoco intermedia, a circa 3 metri di distanza (si definisce "miopia da campo vuoto"); tutto quanto sia più distante sarà sfuocato, e non distinguibile. Per contrastare questa tendenza, molto importante soprattutto in caso di foschia, il pilota deve coscientemente focalizzare dei dettagli lontani (margini delle nuvole, particolari del paesaggio). Piccoli puntini di sporco sulla capottina, apparentemente innocui, possono invece condurre il cristallino a focalizzarsi su di essi. Una generale scarsa trasparenza, soprattutto in condizioni di sole basso e di fronte, può generare lo stesso effetto della foschia esterna. La pulizia della capottina è quindi un gesto di sicurezza quotidiana.

Secondo, la messa a fuoco eseguita dal cristallino soffre di una "aberrazione cromatica". Semplificando, si può dire che l'indice di rifrazione non è uguale per tutte le lunghezze d'onda, e quindi la componente blu sempre presente nella luce bianca, e particolarmente in quota, viene proiettata sulla retina in modo sfuocato. Questa immagine blu sfuocata va a peggiorare la risoluzione generale dell'immagine. Gli effetti negativi dell'aberrazione cromatica sono attutiti da occhiali che bloccano la luce blu, come quelli da ghiacciaio con lenti rosse o arancioni; il giallo e il marrone hanno un effetto più modesto, ma alterano meno la percezione dei colori. Tutte le case hanno in catalogo ottime lenti con filtrazioni complesse, che vanno a compensare in parte l'alterazione dei colori, restaurando una visione più naturale mentre offrono una buona penetrazione nell'azzurro della foschia atmosferica (Revo, Suncontrast, Serengeti e altre tra cui la Barberini di cui appare la pubblicità su questa rivista).

## FATTORI INDIVIDUALI

L'occhio di un pilota può essere messo in ulteriore difficoltà da fattori individuali e temporanei o cronici come congiuntiviti, irritazioni allergiche, fatica, residui anche minimi di alcool nel sangue, carenza d'ossigeno, pressione troppo alta, e altre condizioni patologiche.

## L'OSSERVAZIONE

Osservare è diverso da guardare. L'osservazione è un'azione cosciente, eseguita secondo modalità efficaci. Tenendo conto di quanto detto più sopra circa la messa a fuoco, e circa l'ampiezza del campo visivo nitido, scaturisce la raccomandazione a non eseguire una scansione "a pennellata".

Il modo corretto è costituito dalla fissazione per qualche frazione di secondo su un punto preciso del paesaggio o del cielo, seguita da un rapido spostamento su un altro punto preciso, poi un altro ancora, per passare a una rapida occhiata a uno o due strumenti e subito ricominciare a osservare altri punti esterni. Così si sfrutta al massimo la capacità di messa a fuoco del cristallino, che in una "pennellata" invece non avrebbe modo di focalizzare alcunché.

L'osservazione deve impegnare la maggior parte del tempo. Non si tratta di "guardar fuori ogni tanto", bensì di controllare gli strumenti e l'abitacolo solo raramente, quando la situazione lo permette, e per non più di 5 secondi consecutivi (pari a 300 metri di avvicinamento tra due aerei su rotte opposte, ciascuno a soli 100 km/h). Anche l'esperienza dei piloti militari è giunta alle stesse conclusioni. La proporzione tra osservazione esterna e in abitacolo deve essere nell'ordine di 6 a 1, o meglio 7 a 1 (20 secondi fuori, tre secondi dentro).

## DISTRAZIONI

Siamo tutti soggetti a distrazioni, seppure con grossa variabilità. Conoscere i propri strumenti permette di saperli manovrare senza perdite di tempo. Conoscere se stessi e i propri limiti è molto importante per apportare le dovute azioni correttive.

Nelle linee aeree si parla di "abitacolo sterile" per indicare la proibizione di conversazioni e operazioni non pertinenti alla condotta del volo quando ci si trova sotto i 3.000 metri. Per noi volovelisti, immersi costantemente tra stimoli distraenti quali i pensieri sulla gestione del tema, l'ascolto della radio (spesso abusata!), l'ago del variometro in termiche impegnative, è fondamentale sviluppare la capacità di sorvegliare la nostra concentrazione sullo spazio circostante. Tra l'altro, un aliante in spirale prima o poi verrà raggiunto da altri aerei; e spesso le nostre rotte convergono verso punti di virata e luoghi noti come fonti di buone termiche.

## AL SUOLO E IN CIRCUITO

L'aviazione generale soffre in particolare di collisioni al suolo o nelle vicinanze degli aeroporti. In circuito anche per i volovelisti la vigilanza non può diminuire, mentre al suolo le collisioni si sprecano, ma gli aerei di solito riportano solo danni minori facilmente riparabili. Questo non deve far dimenticare che sono già accaduti gravi incidenti per collisione con persone nel corso del rullaggio, talvolta con esiti tragici.

Finché l'aliante è in movimento, il pilota deve attivamente identificare ogni potenziale di pericolo.

## TECNOLOGIA

Altrove in questo numero potete leggere la prova del FLARM, strumento anticollisione specifico per il volo a vela. L'aviazione civile si sta dotando su larga scala di sistemi anticollisione basati sulla rilevazione automatica delle trasmissioni dei transponder, ormai largamente diffusi persino sui piccoli aeroplani a motore. Il FLARM non può interagire con i transponder, ma solo con altri apparati uguali.

L'installazione di un transponder su un aliante richiede una maggiore capacità delle batterie, e ha un costo abbastanza elevato (da 1.300 a 3.000 Euro), ma prima o poi potrebbe risultare indispensabile; non vi è invece alcuna prospettiva di vedere un sistema anticollisione per aerei e aviazione leggera che possa interagire con i T-CAS/ACAS dell'aviazione commerciale. Per gli aerei di linea, quindi la presenza di aerei continuerà a rappresentare una potenziale minaccia di collisione. Nulla può sostituirsi alla diligente attenzione del volovelista. ■



## SILENT 2

VELEGGIATORE ULM MOTORIZZATO V.U.M. A DECOLLO AUTONOMO

Apertura alare	13 m
Allungamento alare	19,2
Superficie alare	8,8 m <sup>2</sup>
Peso a vuoto	175 kg (escluso carburante)
Fattori di carico	+4,6 g / -2,65 g (a VA 150 km/h)
Carico alare	34 kg/m <sup>2</sup> (al peso di 300 kg al decollo)
Flaps/alettoni	L +4° 0° -4° S
Diruttori	convenzionali sul dorso
Velocità di stallo	< 65 km/h
Velocità di manovra (VA)	150 km/h
Velocità massima (VNE)	220 km/h
Massima efficienza	39 a 90 km/h

Altre info: [www.alisport.com](http://www.alisport.com)

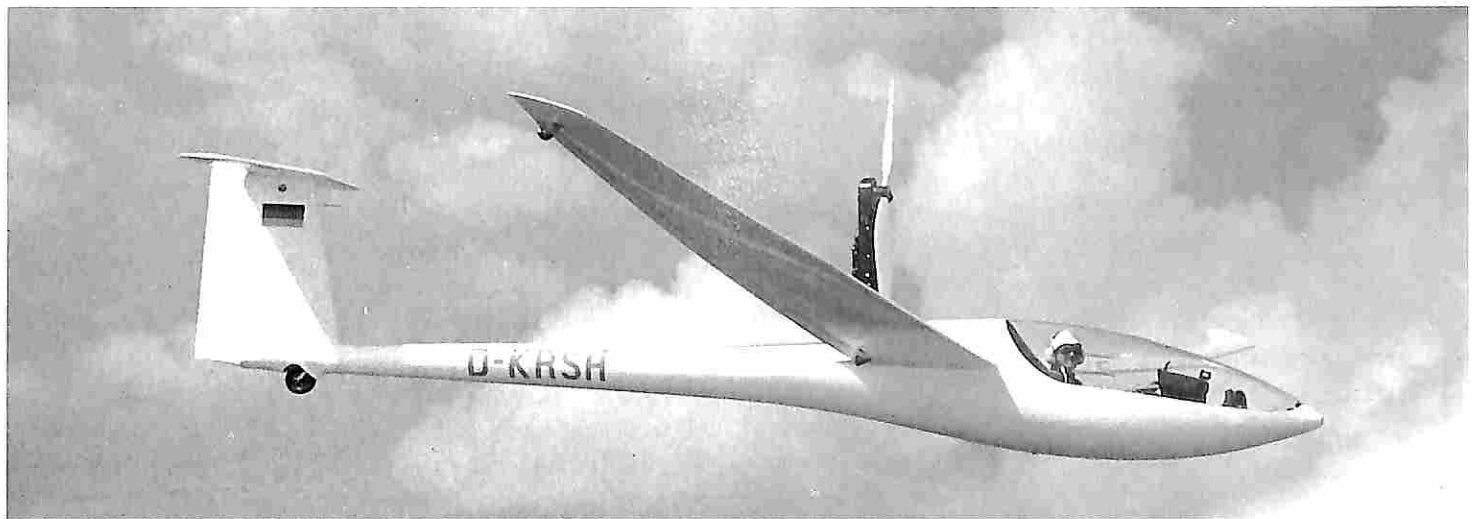
## SILENT 2 e SILENT CLUB disponibili anche in KIT!

Silent



**TETAX**  
www.tetax.net

Alisport s.r.l. - Cremella (Lecco) - Tel. 039.9212128 - Fax 039.9212130 - info11@alisport.com - www.alisport.com



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

D - 76646 Bruchsal Untergrombach - Germany  
D - 76625 Bruchsal - Germany

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

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

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

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

# NOTIZIE dai CLUB

Da questo numero di *Volo a Vela* diamo spazio alla pubblicazione di notizie riguardanti le attività dei club locali. Vi preghiamo di farci pervenire brevi note o articolini su qualunque iniziativa si svolga a livello locale, quali: giornate aperte, effettuazione degli esami per la licenza di pilota, piccole gare amichevoli, feste e ricorrenze, sviluppo di programmi di "secondo periodo", conferenze, serate a tema, acquisto di nuovi mezzi, ristrutturazioni ecc.

Quando possibile, completate il testo con una o due foto significative.

Per svolgere con regolarità questo semplice compito, suggeriamo ad ogni club nominare un responsabile della comunicazione.

Intendiamo con questo arricchire la vostra rivista di un più forte legame con le realtà locali, anche minori, e stimolare il sorgere di un più vivo spirito d'iniziativa. Saremmo felici di poter trarre la conclusione che le associazioni volovelistiche sono in fermento. Nessuna notizia è troppo "piccola" per queste pagine.

Fateci sapere tutto quello che "bolle in pentola"!

## Workshop in aeroclub

Lo scorso 7 aprile 2005 parte un pullman dalla sede di Accenture, notissima società di revisione, per una riunione di lavoro presso il l'ACAO di Calcinate.

Sessanta persone, tutti colleghi anche se non tutti si conoscono tra loro, ricevono una *brochure* con il programma della giornata, la mappa dell'aeroclub, le regole di comportamento da tenere all'interno degli spazi del club, ed un articolo divulgativo sul parallelo tra l'apprendere a volare e l'apprendimento in azienda o altri ambiti organizzativi.

I visitatori vengono divisi in quattro squadre, ciascuna affidata a un istruttore o pilota esperto. Il suo compito sarà quello di illustrare l'aeroclub e le caratteristiche principali del volo a vela rispondendo in modo puntuale, ai tantissimi

quesiti e perplessità. Si fa tappa all'hangar, all'officina dei traini, in pista dove sono visibili due ASK-21 e l'Eta, e all'archivio storico del Centro Studi Volo a Vela Alpino. Vecchi quotidiani, foto in bianco e nero un po' ingiallite rivelano storie legate ad una passione profonda. Non mancano le vecchie foto di Adele Orsi, che dà il nome all'aeroclub, donna pilota vincitrice di varie gare di volo a vela negli anni 60, 70 e 80.

Dopo la presentazione di filmati e approfondimenti tecnici, vengono estratti a sorte tre tra i partecipanti per un volo di prova in aliante, offerto dall'Aeroclub. Durante questi voli si è svolto un seminario sulla complessità dei processi decisionali, anche attraverso l'uso interattivo di un simulatore di volo che ha sfidato i presenti a gestire un volo di linea Milano-Parigi. Coordinatore del workshop è stato Andrea Montefusco, volovelista e docente alla SDA Bocconi di Milano.



# Santa Cilia - Jaca - Spagna



## termiche in vendita

Corsi di volo in montagna. Paesaggi sconvolgenti. Famiglie benvenute.

[www.jaca.com/aerodromo](http://www.jaca.com/aerodromo) [aerodromo@jaca.com](mailto:aerodromo@jaca.com) +34 974377610



### Tutti i piloti di Volo a Vela sanno cosa vuol dire

### AVERE I PIEDI GELATI

### ma cosa ne è del resto del corpo...

Pile  
€ 180,00



Spesso le tradizionali solette riscaldate non bastano.  
Nella stagione fredda non ci sono molte alternative:

### X-FLY PILOT SHOP

 neutralizza definitivamente il freddo.

Una straordinaria linea di abbigliamento riscaldato (calze, guanti, gilet, pantaloni, pile) con un sistema modulare che permette di utilizzare tutti i capi singolarmente o combinati tra di loro.

Con questa formula il produttore italiano **KLANK** è diventato unico leader europeo in ambito motociclistico e recentemente ha realizzato **in esclusiva** una linea di indumenti riscaldati specifica per il Volo a Vela.

Stola  
€ 99,00



3,7Ah



3,0Ah

Pantaloni  
€ 149,00



Calze  
€ 89,00



1,4Ah



Guanti  
€ 79,00



1,0Ah

### 2 ANNI DI GARANZIA



2,7Ah

Prezzi iva compresa  
Batterie e spedizione escluse

Distributore esclusivo per la linea volo **X-FLY**  
Tel. 02 39228.1 • [info@x-fly.net](mailto:info@x-fly.net)

## Simulatori di volo a vela

È uscita la versione definitiva di "Silent Wings", dopo otto anni di lavoro. Se ne parla molto bene.

Il sito da visitare è [www.silentwings.no/](http://www.silentwings.no/)

Poco dopo è arrivato sul mercato anche "Condor", che sta raccogliendo recensioni se possibile ancor più positive soprattutto per la fluidità della grafica, il numero di alianti disponibili e la possibilità di giocare in multiplayer.

Di questo non è tuttavia disponibile una versione demo, ma solo dei filmati e schermate visibili presso il sito <http://www.condorsoaring.com/media.htm>

Ancora in alternativa, esiste un giochino da eseguire direttamente on-line, in modalità flash. Molto semplice: <http://www.danb.dircon.co.uk/hg/hg.htm>

## Dati altimetrici per FS2004

Alvaro de Orléans ci informa che per chi usa il simulatore Microsoft FS2004 esiste adesso una base dati altimetrica offerta da una ditta tedesca valida per tutto il mondo entro le latitudini + e - 60 gradi con una "rete" di punti distanziati di circa 100 metri (<http://fsglobal2005.com>) tratta dalla cartografia realizzata dallo Shuttle nel 2000 con un grosso radar. Per installare tutto il pianeta ci vuole un bel disco rigido, sono 15 GB! Per fortuna si può frazionare per continenti.

La menziono perché, dopo averla installata, ho provato una planata finale verso Rieti con l'ASW-20 virtuale di Roland Stuck (con un navigatore Cambridge perfettamente funzionante nel cruscotto), partendo dal Monte Vettore e attraversando "giusto" la gola da Leonessa a Piediluco. Ho rivissuto la stessa "agonia" di un volo reale, con gli stessi panorami. A mio parere è veramente istruttivo.

Il realismo è impressionante! Di colpo si vedono tutte le piccole gobbe della valle di Rieti, Poggio Bustone, Cantalice, e i montarozzi a ovest dell'aeroporto. Almeno orograficamente, la simulazione del paesaggio è più che realistica, cosa che non avveniva affatto con il paesaggio originale fornito con FS2004.

## Porta USB per un logger

La nuova versione del Colibri ha una porta USB. Si tratta di un buon vantaggio per il collegamento a un PC portatile moderno, rendendo più facile la connessione per scaricare i voli, o modificare piloni e dichiarazioni

## Annunci di compravendita

La sezione annunci del sito della Federazione [www.fivv.it](http://www.fivv.it) ha subito alcune modifiche. Innanzitutto sono stati eliminati tutti i messaggi risalenti a prima del 2005. Perciò tutti coloro che fossero interessati a ripubblicare i propri annunci, devono seguire le note sotto riportate (presenti anche sul sito). È variato l'indirizzo a cui inviare gli annunci. Ora è: [webmaster@fivv.it](mailto:webmaster@fivv.it)

Verranno pubblicati solo gli annunci che conterranno nell'oggetto del messaggio: annuncio compro-vendo. Gli altri verranno cestinati in automatico. Il corpo del messaggio può venire adattato per esigenze di pubblicazione. Non sono più consentite immagini.

Ogni 3 mesi i messaggi verranno eliminati a meno che non arrivi una e-mail che ne richieda la estensione per altri 3 mesi, per un massimo di un anno. Questo è il primo passo verso la pubblicazione automatizzata degli annunci. Per ora è ancora gestita a mano, nel corso dell'anno avverrà il passaggio.

## Rapporto ANSV

Il rapporto annuale dell'Agenzia per la Sicurezza del Volo è disponibile in rete al link <http://tinyurl.com/az2o2> A pagina 34 del rapporto vi è un capitolo che riguarda il volo turistico e ricreativo con particolare risalto ai brutti risultati del volo a vela.

Il testo tra le altre cose recita: "ritornato elevato il numero di incidenti e inconvenienti gravi occorsi ad alianti, con un totale di 18 eventi contro i 9 del 2003, i 15 del 2002 e i 12 del 2001.

Cinque di tali eventi (4 incidenti e 1 inconveniente grave) riguardano motoalianti. Dei predetti 18 eventi, 16 riguardano incidenti con un totale di 3 vittime e 2 feriti, gli altri 2 sono riferiti a inconvenienti gravi".

Nel frattempo, dopo la redazione del rapporto, un pilota svizzero su LS8 ha perso la vita durante una verricellata in territorio italiano (Asiago); un pilota italiano su DG300 è rimasto gravemente ferito impattando contro il Campo dei Fiori (presso Varese) pochi minuti dopo lo sgancio dal traino; un volovelista italiano è morto in Piemonte impattando contro una montagna; un biposto è andato distrutto in atterraggio su aeroporto per aver aperto i diruttori troppo presto e mancando di entrare in campo; un altro biposto si è fracassato all'interno di un aeroporto dopo un circuito d'atterraggio condotto a quota bassissima.

## CIM Club

La Commissione Sportiva informa che la Coppa del Mediterraneo della Classe Club (dal 14 al 24 agosto, Rieti), è stata inserita dalla FAI nel calendario gare ufficiale, e quindi darà punteggio valido ai fini della graduatoria internazionale FAI (IGC Ranking List).

Il Club Centrale ha a disposizione una decina di monopo-  
posto adatti alla gara (DG300, LS4), che possono essere  
richiesti in affitto (soggetto ad approvazione dell'ente,  
esclusivamente a soci che non abbiano debiti arretrati  
con il club stesso). L'affitto è su base giornaliera, quindi

non si paga in caso di giornata non volabile. Ricordo  
ancora che per meglio organizzare le risorse del club e  
reperire i traini necessari, è in vigore una "dead-line" per  
le iscrizioni a tutte le gare reatine, fissata al 30 giugno  
2005. Provvedete in tempo!

## Simposio sull'aviazione sportiva

**Politecnico di Milano, sezione Bovisa**

**25-27 ottobre 2005**

Ing. Vittorio Pajno

An International Meeting: the Sport Aviation Symposium ( SAS ) will be held in Milano in  
October 2005 from the 25th to the 27th. Sponsored by the Politecnico of Milano and AIDAA  
through the President of Lombardia Section, Prof. Cardani.

Theme of the SAS will be: "Aviation as a Sport". Lectures must deal with scientific activities  
connected to the design of sailplanes and light airplanes used for leisure or sport purposes.  
List of participants and related topics:

Dr. P. McCready	Aerodinamica e Ricerca
Prof. Ing. Boermans	Aerodinamica Applicata
Ing. S. Melber	Computational Fluid Dynamics
Prof. M. Maughmer	Winglets
Ing. Jan Schwochow	Aeroelasticità: Light Aircraft Flutter
Ing. R. Kickert	Strutture: New proposals
Ing. U. Kopp	Certificazioni: Procedures
Ing. Kensch	Composite Materials
Prof. Ing. Sala	Composita: state of the art
Ing. R. Aoki	Repair checks: quality control
Ing. Astori	Two Seater V-5: Cockpit Crashworthiness
Ing. Petr Krousal	New experimental criteria
Dr. Olivier Liechty	Meteorological plans for Soaring
Idaflieg	New glider Mue-31
Ing. W. Dirks	Motorgliders: engine data indication
Prof. R. Voith	Solar/Electric powered gliders
Ing. Gerdes	ULS sailplanes
Ing. L. Pascale	Tecnam VLA
Ing. Schoenemann	VLA
Engines	Rotax, Hirth Motoren, Solo
Propellers	MT, GT Propellers
Instruments	Bio - Fly

Scope of the SAS (Sport Aviation Symposium) is to promote the science philosophy  
and progress, improving the communication between sectorial experts and pilots,  
designers, students, investors.

The communication of the state of the art, the spreading of culture are the forerunner of the  
progress. SAS aim is therefore addressed to promote the above through the generous support  
provided by Politecnico of Milano and AIDAA.

## 2000 km con un Kestrel

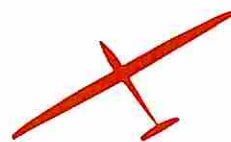
Gordon Boettger si è ripetuto, si è battuto, ed è riuscito a compiere un volo di oltre 2000 km predichiarato su un aliante di 17 metri d'apertura alare, costruito nel 1973! Il suo volo spettacolare è visibile, e scaricabile, dal sito dell'OLC <http://tinyurl.com/9naxu>

## Transponder a bassa potenza?

Sono stati pubblicati (<http://tinyurl.com/8v3nn>) i risultati di uno studio commissionato da Eurocontrol sui possibili scenari futuri di uso del transponder, in particolare circa la possibilità di creare una nuova categoria di apparati a bassa potenza (identificata in circa 20 Watt). Nessuna decisione è ancora stata presa. La Lettura abbastanza complessa. Al termine del documento c'è un glossario e un elenco di abbreviazioni. Gli argomenti sono correlati anche con il progetto Single Sky, che va verso la creazione entro il 2020 di un unico tipo di spazio aereo in cui tutti i movimenti siano controllati o conosciuti. L'executive summary e alcune parti del lungo testo dimostrano una buona obiettività e ampiezza di vedute da parte di Eurocontrol.

## Trasmissione TV

La trasmissione "Voglia di Volare", diffusa attraverso un circuito di emittenti locali che non è mai riuscito a raggiungere la copertura nazionale, sembra essere molto migliorata qualitativamente. Si possono però visionare le intere puntate via Internet (con un riquadro piuttosto piccolo, ma comunque in buona qualità video e audio). La puntata n. 50 è incentrata su un magnifico filmato divulgativo in cui spicca la presenza scenica di Alex Bruttini, il capo istruttore dell'AeCCVV. Sa stare davanti alla telecamera come un professionista. Nella successiva puntata n. 52 verrà presentato il volo di distanza. Bravo Alessandro, un buon servizio per tutto il Volo a Vela! Per vedere la puntata in streaming (27 minuti totali, oltre la metà per il volo a vela): [www.vogliadivolare.it](http://www.vogliadivolare.it) poi click su "puntate" e su "n. 50". Nel resto della puntata trovano spazio un'intervista all'ENAV e un filmato divulgativo sull'acrobazia a motore, in cui spicca una bella entrata e uscita dalla vite, in "soggettiva".



## "NUOVO RECORD DEL MONDO PER L'ITALIANO SILENT2"



Negli Usa domenica 24 Aprile 2005 alla media di 95 km/h, il pilota Dave Stevenson ha effettuato, con l'aliante Silent 2 immatricolato N 210 DU, un volo di distanza prefissata su 3 punti di km 904.45 ed è stata inoltrata alla FAI la richiesta di omologazione come record del mondo nella Classe DU (alianti ultraleggeri).

Il pilota è decollato all'estremo nord ovest dello stato della Georgia per dirigersi verso nord/nord-est lungo la valle Sequatchie fino nei pressi di Crossville nel Tennessee con aggiramento del primo punto, successiva rotta verso sud/sud-est in Alabama a Fort Payne ed aggiramento del secondo punto, da qui verso nord a Dunlap, ultimo

aggiramento, e quindi rotta verso l'Atlantico con atterraggio ad Hampton nel Sud Carolina dopo un volo di 9 ore e trenta. Per il Silent 2 sembra molto vicina la possibilità del primo volo superiore a 1000 km in volo veleggiato, complimenti al pilota Dave Stevenson e buona fortuna per il prossimo "1000 km".

Alisport s.r.l. - [www.alisport.com](http://www.alisport.com) - [info@alisport.com](mailto:info@alisport.com) - tel. (+39) 039.9212128 - fax (+39) 039.9212130



## Uno sponsor nel volo a vela

Riccardo Briigliadori personaggio di una campagna commerciale



Due momenti della conferenza stampa in cui Riccardo si è presentato come testimonial della Barberini, ditta che produce lenti in vetro di alta tecnologia



Pochi piloti italiani o stranieri sono riusciti a raccogliere sponsorizzazioni significative per esercitare il volo a vela. L'occasione più sfruttabile è quella della partecipazione a una costosa trasferta all'estero, per la quale è quasi indispensabile un aiuto: dandosi da fare all'interno della propria cerchia di contatti non è difficilissimo racimolare degli aiuti da una piccola galassia di imprese locali. C'è riuscita la Squadra Nazionale all'epoca del Mondiale in Sud Africa, Mario Antonelli per la Classe Club, e molti club locali quando hanno ospitato i Campionati Italiani.



Uno dei viali intorno alla Fiera di Milano, con dozzine di cartelloni pubblicitari in cui spicca il Ventus 2C di Riccardo Briigliadori

Non era mai accaduto, per quanto ne sappiamo, che un pilota venisse scelto da un'azienda di ambito nazionale quale "testimonial" per una campagna commerciale e di comunicazione. Ora Riccardo Briigliadori ha spezzato questa "maledizione" comparso quale personaggio centrale della presentazione al pubblico dei prodotti della Barberini, ditta che fornisce da molti anni le lenti in vetro ottico per alcuni tra i migliori occhiali da sole del mondo (con o senza correzione) e che da oggi è disponibile direttamente col proprio marchio.

È così che la nostra rivista ha guadagnato un nuovo sponsor, seppure per un periodo limitato. Riccardo ha sostenuto il ruolo di testimonial durante la presentazione all'interno del MIDO, fiera internazionale dell'ottica, con seduta fotografica e conferenza stampa.

Per la prima volta, abbiamo visto con soddisfazione a Milano una notevole presenza dell'altante nei cartelloni pubblicitari che circondavano la zona Fiera.

Un ottimo risultato per il pilota, ma anche per l'immagine del volo a vela in Italia.

Aldo Cemezzi



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

...

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

...

Richiedetelo alla redazione

fax 031 3032 09  
redazione@voloavela.it

Euro 12,90

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

---

## LICENZA DI PILOTA DI ALIANTE

---

Richiedetelo alla

**Casa Editrice VEANT**

Via G. Castelnuovo, 35 - Roma

Telefono 06.5599675

o presso il vostro Club

Euro 23,24



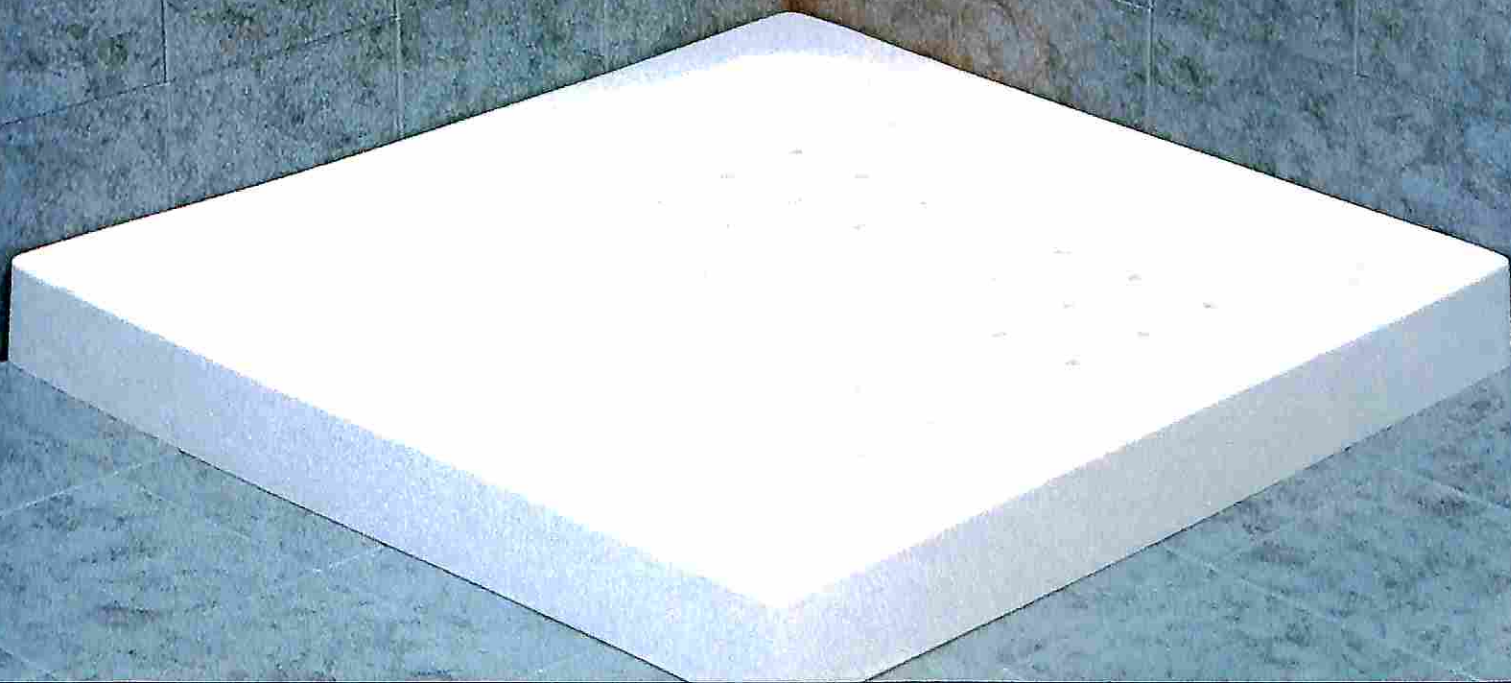
**Accessori  
da doccia**

**Duschkabinen  
zubehör**

**Shower  
Accessories**

**Accessoires  
pour la cabine  
de douche**

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





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

**DISARONNO ORIGINALE**  
Since 1525