

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

MARZO/APRILE 2002 - n. 271

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani



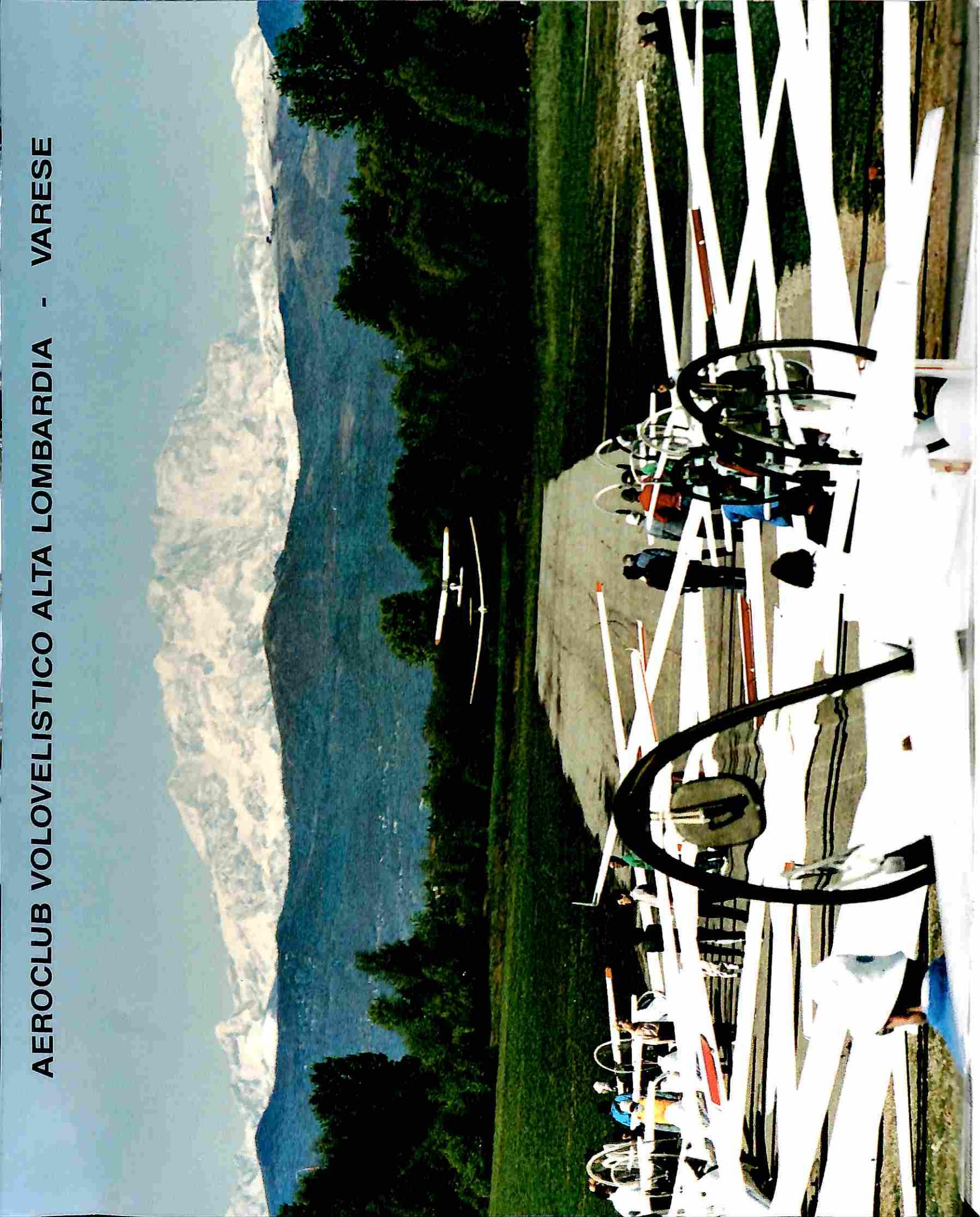
**Pelican II
biposto australiano**

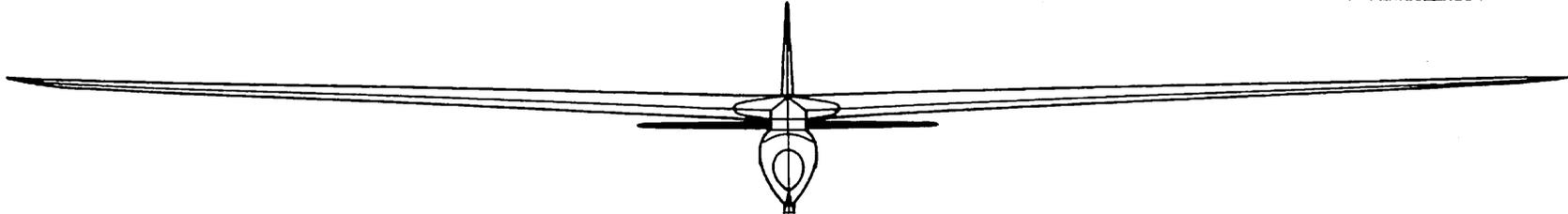
A caccia dell'ascendenza

Agosto a Rieti - 2001



AEROCLUB VOLOVELISTICO ALTA LOMBARDIA - VARESE





Bob Monti

UN FREMITO NELL'ARIA, IN UN ISTANTE, LO HA PRESO MENTRE VOLAVA SUL COSTONE DI UNA DELLE SUE AMATE MONTAGNE. BOB È STATO PORTATO VIA ALLA SUA FAMIGLIA E A TUTTI NOI VOLOVELISTI. IL SUO SGUARDO PENETRANTE E IL SUO SORRISO IRONICO ORA ILLUMINANO UN'ALTRA DIMENSIONE.

LA SUA ASSENZA È SEMPRE PIÙ PRESENTE. C'È UN VUOTO VICINO AL BILIARDO, ACCANTO A UN NUOVO STRUMENTO DA INSTALLARE, INTORNO AI TAVOLI DI LUNGHE RIUNIONI POLITICHE, DENTRO ALLA SQUADRA NAZIONALE. C'È SILENZIO, E TANTE DOMANDE.

ALCUNE SETTIMANE SONO GIÀ PASSATE, E NOI ANCORA CI SCOPRIAMO A RIVOLGERCI ISTINTIVAMENTE A BOB PER UN REGOLAMENTO, PER DIRIGERE UNA GARA, SCEGLIERE UN TEMA, ORGANIZZARE UN EVENTO.

SENZA BOB SIAMO MIOPI, SIAMO SENZA UNA GUIDA, SI È SPENTA UNA LUCE. TUTTI UN PO' PIÙ SOLI, PIÙ TRISTI. BOB NON NE SAREBBE CONTENTO.

Volo a Vela

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:

Lorenzo Scavino

Caporedattore:

Aldo Cernezi

Segreteria e archivio storico:

Bruno Biasci

Comitato redazionale:

Carlo Faggioni, Giorgio Pedrotti,

Attilio Pronzati, Plinio Rovesti,

"Club Novanta"

Prevenzione e sicurezza:

Guido E. Bergomi

Bartolomeo Del Pio

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

Smilian Cibic

Vintage Club:

Vincenzo Pedrielli

Corrispondenti:

Celestino Girardi

Paolo Miticocchio

Aimar Mattanò

Sergio Colacevich

Giancarlo Bresciani

In copertina:

Alberto Righini

sul Ventus 2CT "61" in una forte

termica di marzo (foto di A.C.)

Progetto grafico:

Impronte - Milano

Impianti: www.giroidea.it

Stampa: Serostampa - Milano

Redazione e amministrazione:

Aeroporto "Paolo Contri",

Calcinate del Pesce, 21100 Varese.

Cod. fisc. e P. IVA 00581360120

Tel. 0332/310073 - 310023

fax 0332/312722.

POSTA ELETTRONICA

redazione@voloavela.it

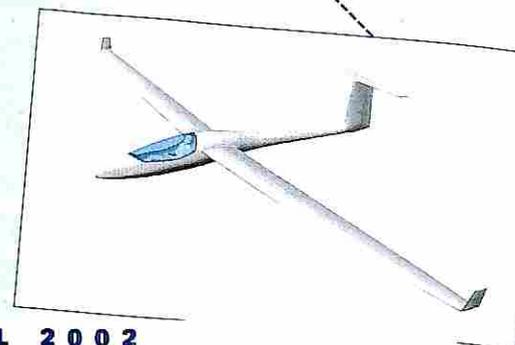
Autorizzazione del Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 di Registro. Omaggio bimestrale ai soci del CSVVA e della FIVV, spedizione in abbonamento postale art. 2 Comma 20/B Legge 662/96, Filiale di Varese. Pubblicità inferiore al 45%. Le opinioni espresse nei testi impegnano unicamente la responsabilità 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. 271 marzo/aprile 2002

Editoriale	1
FIVV - Le commissioni	4
Lettere	7
Dalle stelle alle stalle	10
I miei '1000' (seconda parte)	14
A caccia dell'ascendenza	19
1000 km in Canada	22
Care vecchie burle di una volta	24
Agosto a Rieti	26
Crash Landing	29
IX Congresso EGU	38
Epoca: Pelican II	42
I numeri del VAV mondiale	46
La prova in volo del V1/2	50
Stage di Asiago: comunicato	56
Piccoli annunci	57
In breve	58



LE TARIFFE PER IL 2002

dall'Italia

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

dall'estero

• Associazione al CSVVA + 6 numeri della rivista	Euro 50
--	---------

Modalità di versamento:

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

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

Le Commissioni FIVV

Ovvero la "manutenzione" del volo a vela

Nel corso dell'ultima riunione di Consiglio, la FIVV si è data una struttura suddivisa in commissioni, talune permanenti, altre temporanee. Ciascuna di esse è presieduta da un delegato, non necessariamente già eletto consigliere.

Ogni commissione produrrà un rapporto sul lavoro svolto a scadenze regolari. Ogni presidente di commissione ha il compito di



organizzare una struttura ricercando l'aiuto di volontari competenti... cioè sarebbe gradita la collaborazione di tutte le "risorse umane" reperibili tra i volovelisti (giovani o... molto esperti).

Potete mettervi in contatto con la segreteria o direttamente con il responsabile indicato nell'elenco.

Buon lavoro a tutti!

ISTRUTTORI

Ogni anno la commissione competente organizzerà almeno una riunione annuale degli Istruttori. Allo stato attuale, secondo Carlo Marchetti, sono attivi circa 70 istruttori, altri 150 sono recuperabili. La commissione studierà la fattibilità della creazione di un centro nazionale per la formazione e l'aggiornamento degli Istruttori, eventualmente con sede a Rieti. Alberto Bianchetti assume l'incarico.

VDS

Cioè il volo veleggiato effettuato con mezzi più economici, registrati per esempio come Ultraleggeri. Si propone di affidare l'incarico a Luigi Bertoncini per la sua competenza in materia. Il Segretario informerà l'incaricato e riferirà al consiglio circa l'accettazione.

SPORT E COMPETIZIONI

L'incarico è assunto da Roberto Monti

ACROBAZIA

Si propone di affidare l'incarico a Pietro Filippini per la sua competenza in materia. Il Segretario informerà l'incaricato e riferirà al consiglio circa l'accettazione.

RAPPORTI CON LA BASE, I SOCI E I CLUB

Inclusa la nuova creazione di una rete di referenti locali. Assume l'incarico Walter Vergani

RAPPORTI CON ENTI E ISTITUZIONI

Cioè il lavoro diplomatico presso ENAC, ENAV, ministeri, Aeronautica militare ecc. Assume l'incarico Iginio M. Coggi.

SEGRETERIA E TESORO

Riconferma l'assunzione dell'incarico Aldo Cernezzì. Tra i compiti la diffusione della "Prima Lettera ai Soci", la realizzazione di distintivi e tessere sociali. Il Consiglio auspica la creazione di una segreteria che assisterà il Segretario nello svolgimento del lavoro.

SICUREZZA E OPERAZIONI

Cioè la raccolta di informazione e la redazione di raccomandazioni operative concernenti la sicurezza delle operazioni sui campi di volo. Assume l'incarico Carlo Marchetti.

RAPPORTI CON L'UNIVERSITÀ

Assume l'incarico Andrea Ferrero. Viene sottolineata l'importanza del mondo universitario quale bacino al quale attingere nuovi praticanti ma anche risorse di sviluppo e ricerca tecnologica e scientifica.

LEGALE E AMMINISTRATIVA

Assume l'incarico di coordinatore legale Manuele Molinari, che opererà a stretto contatto con Angelo Moriondo.

PROPAGANDA

Assume l'incarico Andrea Tomasi.

Il Mondiale di Rieti

Appena giunta la notizia ufficiale, la FIVV ha diffuso questo comunicato stampa

I Campionati del Mondo di volo a vela programmati a Rieti nel 2003 sono stati cancellati. Il Presidente della Commissione Volo a Vela (IGC) della Federazione Aeronautica Internazionale (FAI), dopo due visite ispettive che hanno evidenziato la completa incapacità e l'assoluta paralisi organizzativa, ha deciso irrevocabilmente di trasferire altrove l'evento con una clamorosa decisione che non ha precedenti in nessun'altra Nazione.

Il volo a vela italiano, e riteniamo anche le amministrazioni locali, sono le vittime di una serie di eventi che ha portato a una cocente sconfitta. I Mondiali del 2003 si svolgeranno in Polonia, spreco di un'occasione di rilancio e riqualificazione a livello internazionale, con grave danno d'immagine.

Eppure i volovelisti italiani si erano preparati per tempo. Nell'autunno 2000, riuniti in assemblea, all'unanimità chiamarono a dirigere l'Aero Club Centrale di Volo a Vela di Rieti (AeCCVV), il nostro Centro Tecnico Nazionale, una task force di esperti pronti ad organizzare l'evento. Purtroppo a tutto si era pensato tranne al drastico intervento dell'Aero Club d'Italia: esso, per preciso compito istituzionale, dovrebbe promuovere e sostenere l'attività sportiva aeronautica, mentre in questa vicenda ha mostrato un comportamento del tutto incomprensibile. Per prima cosa, nell'agosto del 2001 l'AeCI deliberò di commissariare il Centro Tecnico Nazionale esautorando di fatto le maggiori competenze disponibili in Italia. Successivamente, con un ritardo di circa 3 anni, istituì il Comitato Organizzatore dimenticandosi di inserire degli esperti volovelisti capaci di gestire tale importante evento. Più volte la Federazione ha espresso il massimo appoggio e la massima disponibilità a fornire tecnici ed esperti del settore per supportare il carico organizzativo, ma incredibilmente o beffardamente un nostro coinvolgimento è arrivato solo il giorno precedente alla

seconda ispezione; nel frattempo l'AeCI ha saputo solo replicare alla FAI ostentando un'inesistente e fasulla efficienza, e riservandosi improbabili azioni a difesa dell'assegnazione del Campionato.

Purtroppo questa vicenda ha dimostrato che a nulla servono gli stanziamenti elargiti generosamente dalle Amministrazioni territoriali se poi non si hanno le risorse umane competenti.

La Federazione Italiana di Volo a Vela è consapevole che alla Città di Rieti sono dovute delle spiegazioni ed è pronta ad affrontare un pubblico dibattito in qualunque momento e in qualunque sede, ponendo soltanto una condizione: che esso sia affrontato non solo in chiave di processo critico ma anche, e soprattutto, in chiave propositiva per recuperare il terreno perduto e per una pronta rifondazione della Rieti volovelistica.

La nostra Federazione si permette di lanciare un appello, e al tempo stesso offre il proprio impegno, alla Città, alla Provincia e alla Regione Lazio, per ricominciare su altre basi. È nostra opinione che si debba ripartire con una grande e rinsaldata alleanza tra le Amministrazioni locali, l'Aero Club di Rieti, l'Aeronautica Militare, gli altri Enti territoriali e la scrivente Federazione per realizzare un nuovo progetto:

RIETI CAPITALE DEL VOLO A VELA MONDIALE.

Appare chiaro che per realizzare questo ambizioso progetto è necessario costituire un Comitato Promotore che si avvalga di tutte le forze indicate. Inoltre per meglio operare è necessario partire immediatamente, senza attendere l'auspicata riforma dell'Aero Club d'Italia, della quale risalta, ora più che mai, tutta la drammatica e improrogabile esigenza.

**Il Presidente
Ing. Andrea Tomasi**

Comunicati Stampa AeCI

Pubblichiamo integralmente quanto ricevuto

In risposta alle polemiche – peraltro prevedibili – sorte in relazione alla sorte dei Campionati Mondiali di Volo a vela a Rieti va precisato che la decisione del Bureau Dell'I.G.C. (International Gliding Committee) è basata su due elementi rilevati dagli ispettori (e che l'AeroClub d'Italia non condivide ritenendoli, almeno per il primo, meri pretesti).

Il primo sulla scarsa sicurezza e celerità di alcune operazioni di lancio degli alianti sull'aeroporto di Rieti ed il secondo sul ritardo della diramazione degli inviti e dei bollettini sul premoniale nonché dell'apprestamento del regolamento di gara.

Mentre il primo elemento è del tutto pretestuoso ed infondato, quanto al secondo va rilevato che il Direttore di Gara nominato dal Comitato Organizzatore, pur essendo stato più volte sollecitato a redigerli, rientrando tali attività nelle Sue specifiche competenze e responsabilità, non vi ha dato seguito.

Peraltro va precisato che la data prevista per l'organizzazione del premoniale (prima settimana di luglio del 2002) consente, ancor oggi, un adeguato preavviso ai concorrenti e, sotto tale profilo, anche la seconda motivazione appare pretestuosa.

L'AeroClub d'Italia ha attivato un ulteriore tentativo per salvare il Mondiale sollecitando, al proposito, un incontro con il Presidente della Federazione Aeronautica Internazionale.

In tale incontro, che avverrà entro i prossimi 10 giorni, a Roma, l'AeroClub d'Italia illustrerà la propria irrinunciabile posizione e le azioni conseguenti.

L'AeroClub d'Italia si è sempre concretamente adoperato per la realizzazione del mondiale a Rieti e si dispiace di dover constatare, e ciò con grande amarezza e disappunto, che gli ostacoli alla effettuazione dei campionati mondiali sono stati frapposti proprio da alcuni rappresentanti dei volovelisti italiani.

Avv. Testa Ae.C.I.

10 MAGGIO 2002

"Il Commissario Straordinario dell'Aero Club d'Italia con lettera indirizzata al Presidente dell'Aero Club di Polonia ha richiesto allo stesso una verifica delle sinergie tra i due Centri Nazionali di Volo a Vela di Leszno e Rieti e un incontro per discutere in merito ai Campionati Mondiali di Volo a Vela 2003."

Rivista di meteorologia, clima e ghiacciai.

Organo ufficiale di informazione della Società Meteorologica Italiana.

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

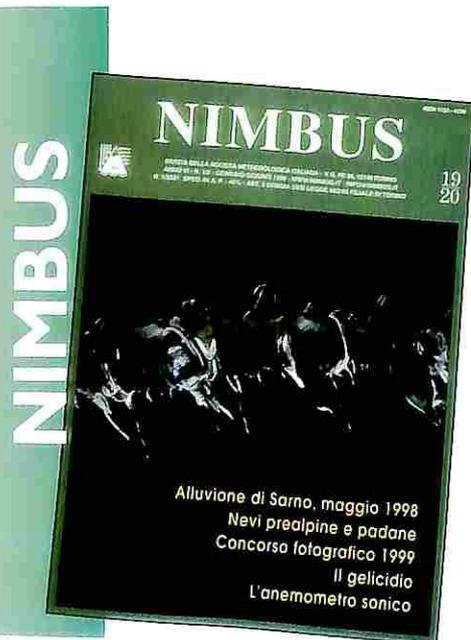
Visita www.nimbus.it: previsioni del tempo, link a siti meteorologici, articoli, tutti i numeri di Nimbus pubblicati, ed il Meteo Shop, vetrina della meteorologia che presenta il nuovo poster "Atlante delle nubi".

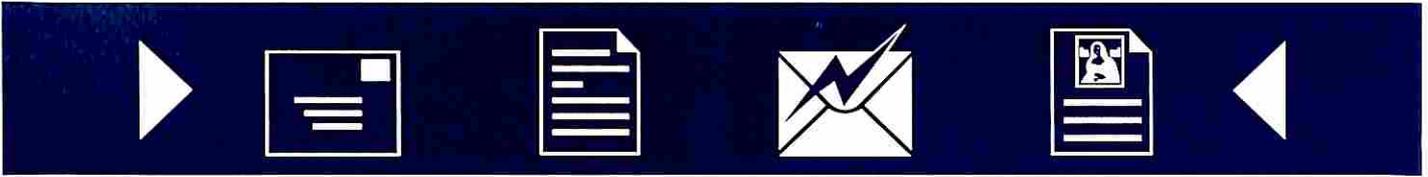
Per informazioni:

SOCIETÀ METEOROLOGICA ITALIANA

Via G. Re 86 - 10146 Torino

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





CRONACA DI UN BEL VOLO

È difficile, anzi, difficilissimo. Seduto davanti al computer sto cercando l'ispirazione. Di solito, quando scrivo, la mente viaggia molto più veloce di quanto le dita riescano a trasferire sulla tastiera. Amo scrivere le cose di getto, salvo poi limarle, aggiustarle, raffinarle.

Adesso stento a trovare la vena. Perché mi succede questo? La risposta è semplice. Il Corpo Umano, la Mente ed i Sensi sono un complesso non duplicabile. Nemmeno con la più raffinata tecnologia del virtuale, figuriamoci con un pezzo di carta. Solo i Poeti, forse, ci riescono... o i Pittori.

Grazie Volo a Vela! Nemmeno portandomi dietro qualche tonnellata di apparecchiature, sarei riuscito a registrare una tale scorpacciata di sensazioni. Anzi, una vera e propria indigestione. È giovedì, e del volo fatto lunedì scorso non sono ancora riuscito a sedimentare tutto. Scompongo. Per metabolizzare talvolta mi sorprendo a ripercorrere gli aspetti tecnici. La navigazione, le quote, le termiche, le velocità, gli assetti. Altre la parte umana. La soddisfazione, la compagnia del mio co-pilota, il panorama, i luoghi noti, la voglia di tornare per raccontare prima che il ricordo si affievolisca.

Quando l'Uomo viene messo alla prova, evidentemente, il sistema che lo governa si adatta e lavora ad una velocità non più ripetibile una volta tornati in condizioni normali. Ecco la sensazione di ingolfamento da sensazioni che si prova dopo un bel volo. E la difficoltà di clonarle al proprio prossimo una volta tornati. Solo chi condivide le stesse esperienze, può condividere le stesse sensazioni, perché le riconduce alle proprie. Chi non le ha mai provate, mi rendo conto, può capirle ma non farle proprie. Le donne hanno una perspicacia istintiva molto più veloce degli uomini. O meglio, mia moglie mi ha detto, qualche tempo fa, quello che io oggi comincio a capire: che è quasi completamente inutile che io tenti di trascinare miei vecchi amici, appassionatissimi di aviazione, che del Volo a Vela non condividono la filosofia, a volare a vela. Non l'apprezzano appieno.

Bisogna capirlo. I piloti militari americani hanno soprannominato l'F-15 "ego jet", ed io, che non ho ancora fatto il passaggio sul monoposto, soprannominerò il monoposto "ego glider". L'lo con le ali. Per ora di volo a vela ho capito molto poco, ma di sicuro ho capito che non gli si può mentire (come non si può mentire a se stessi).

Non ci sono scorciatoie. Come in mare, in montagna, nella vita la natura, la fisica ti rispettano se le conosci e le rispetti. L'apprendimento, fin dalle prime lezioni del brevetto, è quanto mai affascinante in quanto regno dell'ovvio. Mi si passi questa iperbole, ma tutte le cose che si sentono nel cosiddetto "bar flying", i discorsi alla sera nel bar dell'aeroporto, sono il festival dell'ovvio. E per questo meravigliose. In effetti nemmeno un Pronzati o un Brigliadori possono inventare niente. Semplicemente ti raccontano cose che tu non conosci. L'astronauta disse: "Andare sulla Luna è una cazzata. La seconda volta."

Ma, non dovevo farvi la cronaca di un bel volo? Quattro in italiano. Fin dalla prima riga sono partito a razzo fuori tema. Ho fatto apposta. Mi sarei orribilmente contraddetto, ed avrei rapinato la vostra attenzione, elencando toponimi, quote, tecniche, trucchi e quant'altro che nei soliti resoconti stufano all'inverosimile chi legge queste celebrazioni di un lo non clonabile. Ci sono riuscito? Vi siete divertiti? Non vi ho raccontato niente del volo, ma se non avete mai volato ve n'è certamente venuta la voglia. E se avete già volato...beh! avete capito cosa volevo dire.

Giuliano Provera



VALMARECCHIA GETTA LA SPUGNA!

L'Associazione Volo Valmarecchia chiude i battenti, è oramai sicuro. Dopo anni di costante e caparbio impegno nel fronteggiare le innumerevoli avversità, non essendo riusciti a ottenere di poter volare sull'aviosuperficie di San Leo (vicino a Rimini), il gruppo ha gettato la spugna. È molto avvilente e, per quanto mi è stato possibile, ho ritardato questa comunicazione nella speranza che si potesse ricatalizzare un esiguo nucleo di recidivi irriducibili intorno all'ipotesi di trasferirsi sull'aviosuperficie di San Sepolcro (a circa 100 km da Rimini), ma quando si inizia ad alienare i velivoli qualsiasi prospettiva perde senso. A proposito abbiamo qualche mezzo (ASK-13, Phoebus C, L-5) e un hangar mai montato (commissionato dopo avere ottenuto una regolare licenza edilizia dal comune di San Leo) da vendere, scusate se accenno a questo ma da responsabile del gruppo mi spetta anche il compito di chiudere tutto.

Ringrazio i miei ex soci, a cui voglio molto bene, sperando che non gettino alle ortiche il loro brevetto. Saluti.

ex pres. Antonio De Padova



CLASSI E CAMPIONATI ITALIANI

Forse, per capire la situazione della classe 18 metri, vale la pena ripercorrere la sua origine. Non sono sicuro di conoscere tutta la storia, e ringrazio fin d'ora chiunque voglia completarla.

La ragione per la quale insisto sull'argomento è la seguente: se vi sono dubbi sulla attuale regolamentazione della classe, oltre ai commenti, alcuni molto ragionevoli, già scritti sulla lista, varrebbe la pena anche di fare delle proposte alla FAI-IGC per modificarla e correggerla.

Se il delegato italiano IGC ricevesse un preciso mandato da chi rappresenta la volontà della comunità volovelistica italiana, potrebbe iscrivere all'ordine del giorno della prossima riunione dell'IGC una proposta e sottometterla a votazione - se il tema stesse particolarmente a cuore, è anche usuale che contatti previamente (e-mail, telefono) i delegati IGC più influenti per convincerli a votare a favore della sua proposta.

Il succo è che la IGC è molto più vicina ai volovelisti di base di quanto venga usualmente apprezzato - si tende a vedere l'IGC come un ente astratto "sull'Olimpo" (o altrove, a seconda dei punti di vista...), ma in realtà è molto accessibile se si fanno delle proposte sensate e si iscrivono all'ordine del giorno per sottometterle a votazione.

Vengo al punto: la classe 18 metri esisteva da molti anni in Germania come "classe integrata", ossia una classe (tedesca, non FAI) dove alianti e motoalianti potevano gareggiare insieme.

Molti anni fa un sottocomitato della IGC chiamato "Filosofia dei campionati" si riunì due weekend a Francoforte per riesaminare la logica delle classi FAI per il volo a vela. In quella sede nacque l'idea di una classe monotipo, poi diventata la World Class, e, mi ricordo benissimo, si parlò anche di una classe 18 metri in base ai seguenti presupposti:

1. un intero segmento di volovelisti è privo di classe di competizione: si tratta di quelli che, non raggiungendo localmente il numero minimo di alianti necessario per gestire economicamente un traino in un club (normalmente almeno 5 alianti per un traino), volano con motoalianti a decollo autonomo;

2. l'apertura alare minima per sopportare in condizioni debo-

li il peso di un motore che permetta il decollo autonomo è di 18 metri, ed aperture superiori incrementano fortemente il costo degli alianti. I tedeschi hanno confermato sperimentalmente questo fatto nei loro campionati "integrati" di Burg Feuerstein.

Si pensò quindi di istituire una nuova classe FAI di alianti capaci di decollare autonomamente, per servire la crescente popolazione di piloti "isolati" con velleità sportive, in base ad un aliante di apertura alare non superiore a 18 metri, con o senza motore.

Questa proposta fu osteggiata per anni dal blocco anglo-scandinavo, che vedeva il pericolo di rapida svalutazione del loro parco alianti 15 m.

Solo quando vennero i 15 m con le prolunghe a 17 e 18 metri, assieme ad una forte azione di lobbying di Bruno Gantenbrink, delegato tedesco all'IGC, la classe FAI 18 Metri fu finalmente istituita.

A mio parere, che non è condiviso da tutti, in quella sede venne fatto un grave errore: la classe 18 metri, oltre alla limitazione di apertura alare, avrebbe anche dovuto imporre la presenza di un motore a bordo. Purtroppo, quando fu stilata la norma tecnica della classe, nessuno ci pensò, nemmeno il sottoscritto presente in quell'occasione.

Il risultato è che, dopo un inizio promettente di alianti 18 m ottimizzati per portare un motore (quale, ma non solo, l'ASH 26 E), alle prime gare i piloti capirono subito che chi aveva un motore forse tornava la sera a casa, ma in condizioni deboli, quelle che spesso decidono chi vince, colui che aveva un aliante senza motore vinceva il campionato - Leo Brigladori ed io ci ricordiamo ancora una termica da 0,3 m/s anni fa ad Umbertide, tutti e due con l'ASH 26, il suo senza motore saliva, ed io col motore no...

Così oggi i costruttori non ottimizzano più i progetti dei nuovi 18 metri per portare un motore a bordo, e la classe 18 metri è diventata una "super 15" priva di una vera caratteristica che la differenzi chiaramente e logicamente dalle altre classi FAI.

Qualcuno ha un'idea?

Alvaro De Orleans-Borbon

DESIDERO CHIARIRE QUALCHE PUNTO

Il Codice Sportivo FAI - Sezione 3, al punto 1.0.4 definisce le classi degli alianti. Nel Capitolo 7, punto 7.0 precisa: "Questo capitolo riporta la struttura delle classi ed alcune regole generali per i Campionati Mondiali di Volo a Vela e per altre competizioni internazionali. Le norme per le classi si applicano anche ai primati mondiali (v. Capitolo 1)."

La norma non riguarda quindi necessariamente i campionati e le gare né i primati nazionali.

L'Allegato A del Codice riguarda un regolamento tipo per i "campionati ufficiali internazionali FAI di volo a vela". Esso, dopo anni di eccessiva libertà, viene sempre più rigorosamente adottato per i Campionati Mondiali ed Europei, ed è ovviamente una buona guida anche per i regolamenti delle gare nazionali. Per quanto riguarda queste ultime, le varie nazioni si comportano secondo le loro esigenze.

Da parte nostra, e da molti anni, abbiamo cercato, molto più di altre nazioni anche importanti, di rispettare l'Allegato A, tra l'altro per consentire ai piloti che ci rappresentavano nelle competizioni internazionali di non avere difficoltà da questo punto di vista. Un punto sul quale ci siamo differenziati dall'Allegato A è il fatto di non consentire l'accesso ad aliante di classi che solo per comodità chiamerò "inferiori" a gare di classi "superiori", ovvero di aliante Standard a gare di 15 Metri, 18 Metri, Libera e così via.

Senza voler entrare nel discorso se sia giusto o no, le decisioni, regolarmente prese dalla Commissione Volo a Vela, derivavano dai seguenti motivi:

a. Si voleva evitare lo spettacolo, qualche volta indecoroso, di piloti che pochi giorni, o il giorno prima della gara, cambiavano classe perché ritenevano di poter ottenere posizioni in classifica e punteggi migliori nella classe superiore in cui c'era minore concorrenza.

b. Si voleva evitare che piloti di classi inferiori, avessero più occasioni di ottenere punteggi per l'algoritmo di quelli delle classi superiori, come sarebbe il caso se piloti delle classi Standard e 15 Metri partecipassero ai campionati della 18 Metri e della Libera.

Nulla vieta di cambiare, ma le variazioni vanno tempestivamente decise dalla Commissione Volo a Vela. Tutti i discorsi fatti in questa occasione possono essere validi per l'anno venturo. Buoni voli a tutti!

Smilian Cibic

GRADUATORIA, CLASSI E VALORI

Cerchiamo di esaminare quanto è successo in passato, anche a livello internazionale, prendendo in considerazione per prima cosa il "Valore Sportivo" delle competizioni e la ripercussione delle gare più importanti (campionati Italiani e CIM) sull'algoritmo.

Valore sportivo: il codice sportivo ammette aliante fino a 18 metri, già in passato degli Standard hanno volato nella 15 metri. Io credo che fino a che si vola con uno Standard in 15 metri (cioè con un aliante seppur di poco, inferiore) si può

accettare, ma tutt'altra cosa è volare con un 15 metri o uno standard, nella 18M! Provate ad immaginare condizioni forti... è un massacro.

Credo che Leo possa confermare quanto sia stato scandaloso in Spagna far volare un 15metri che, per ragioni meteo e di carico alare, è super avvantaggiato sui 18... Non ha senso (anche se lo dice la FAI). (E comunque quel bravo pilota inglese non ha vinto il Mondiale in Spagna, N.d.R.) Ferrara non sarà la Spagna, ma rimane valida la totale mancanza di omogeneità, inoltre non sono decisioni da prendere in funzione del terreno di gara.

La stessa FAI ammette che uno standard possa volare in 15 Metri, ma non il contrario! Infatti la definizione stessa di classe standard esclude la possibilità che un flappato possa farvi parte. Prevale l'idea che un aliante inferiore in tutte le condizioni meteorologiche possa anche volare in una classe superiore, ma non il contrario.

Algoritmo: prendiamo in considerazione anche l'influenza delle gare sull'algoritmo nazionale che, fino a prova contraria, deve servire ad una prima selezione di piloti, la così detta "Rosa Nazionale", tra i quali si scelgono i rappresentanti dell'Italia in gare internazionali. Quindi qualche cosa di importante!

Negli anni si è cercato di trovare un equilibrio nella distribuzione dei punti, la filosofia di questo sistema si basa su alcuni semplici ed onesti punti:

1. Solo un certo numero di gare dispensano il massimo dei punti (950), queste sono i campionati Nazionali e quelli Internazionali come la CIM.

2. In ambito italiano deve esistere un rigido bilanciamento tra le gare che dispensano 950 punti e le classi di appartenenza. Si ritiene fondamentale che per tutte le classi ci sia lo stesso numero di competizioni.

Facciamo un esempio: il pilota "Ciccio" è il più forte al mondo in Classe Libera, ma se organizziamo solo una competizione di libera e 5 competizioni di Standard, nella quale Ciccio non è altrettanto forte, non riuscirà mai ad entrare nella rosa nazionale e quindi non potrà andare a vincere per l'Italia i prossimi campionati del mondo! Vi pare giusto che il suo amico "Pino" che vola mediocrementemente in Standard, prenda il suo posto per i mondiali? Io credo di no.

Quindi, per gare così importanti, si deve mantenere un certo equilibrio tra distribuzione di punti e classi. Chi vuole partecipare al Campionato Italiano 18 Metri, si procuri un 18 metri oppure non partecipi, avrà sicuramente altrettante gare a cui potrà prendere parte con il suo aliante!

Lorenzo Monti

Dalle stelle alle stalle

Luca Sartori

*Ovvero come partire da un campo
di volo sotto il sole,
e ritrovarsi invischiati fino al collo*



Dopo aver raccolto gli applausi del pubblico ad una manifestazione aerea ti senti davvero un divo, uno di quei piloti che sanno far fronte a tutto ciò che può succedere in volo. È la condizione in cui è più facile dimenticare che in volo non deve succedere ciò che si può evitare con una banale pianificazione.

Ma veniamo ai fatti.

Avevo portato l'aliante biposto ASK 21 alla manifestazione aerea sul campo di volo "la Comina", a Pordenone, e mi ero esibito assieme alle grandi star, in una manifestazione aerea importante, e per giunta senza sfigurare.

Cosa poteva succedere dunque durante il volo di rientro al traino verso l'aeroporto di Belluno? Niente, naturalmente; era per questo che avevamo estratto a sorte fra il pubblico un fortunato vincitore che avrebbe potuto godersi il volo come passeggero.

La fortuna aveva baciato un giovane appassionato che grazie all'esperienza di volo simulato, poteva rendersi perfettamente conto di ciò che succedeva a bordo. Nulla di meglio.

Nessun problema al decollo, né durante la salita, fino ad una decina di chilometri dal campo, quando l'aeroplano trainatore accentua la discesa, inducendomi ad usare i diruttori, per scendere rimanendo agganciato al cavo. Per un pilota d'aliante essere tirati verso il basso e rimanere agganciati è davvero antipatico, specialmente quando la quota è più che sufficiente per godersi un bel volo planato fino a destinazione. "D'altra parte l'aeroporto di Belluno è lì, poco più avanti, appena dietro a quella striscia di nubi basse." - ho pensato.

A questo punto un breve consulto col pilota trainatore, e poi l'errore, il gesto banale, ma purtroppo irreversibile, di sganciare. È a quel punto che vedo meglio quella striscia di nubi, che non è una striscia, ma sembrava tale perché era più bassa delle colline che ci separavano dall'aeroporto.



La valle di Belluno, che si apre appena oltre le stesse, è completamente coperta da nubi stratificate ben più basse di me sul terreno. E adesso?

Proviamo ad infilarci sotto, ma a velocità elevata, in modo da sfruttarla per allungare la planata una volta scesi...

Niente da fare, prima di arrivare all'altezza della base delle nubi appare evidente che la planata inizierebbe da una quota davvero troppo bassa, e poi c'è il rischio che una pioggerellina bagni le ali, peggiorando le possibilità di planata; è proprio impossibile.

Nel frattempo il passeggero comincia a chiedersi il motivo dell'affondata. Risalgo, per recuperare energia e penso al da farsi "... non ti preoccupare, ma a Belluno mi sa che non ci arriviamo, ed atterreremo da qualche altra parte" è la prima cosa che mi viene in mente.

Da parte mia avevo già preso la decisione di atterrare fuori campo, almeno: niente male visto che non c'era altro da fare. Sì perché mi scordavo di dire che la giornata non era proprio estiva, anzi, diversi temporali avevano lasciato residui

più o meno consistenti in giro (la famosa striscia di nubi "a tavoliere"), ed il terreno bagnato ovunque, senza chance di trovare moti verticali d'aria di alcun genere.

Come se non bastasse eravamo sopra al lago di S. Croce e non mi sentivo in vena di fare il bagno, ma non è che da quelle parti la geologia abbia pensato molto agli atterraggi di alianti. Atterrare fuori campo sì, ma dove?

Proprio quello che mi chiede il ragazzo"... come, atterriamo da qualche altra parte?"

"beh... adesso troviamo un campo ed atterriamo lì! Semplice, no?"

"Ma un campo come?"

Le domande cominciavano a scendere un po' troppo nel dettaglio, il che è fastidioso quando non si sa cosa rispondere.

"In pratica qualsiasi campo va bene, ma qui vicino c'è anche un campo d'atterraggio per deltaplani, adesso lo troviamo ed atterriamo lì senza problemi."

Non che la storia del campo per deltaplani fosse una frottola, ma io a vedere i delta ci andavo col motorino, quando ero piccolo, e le cose erano un po' cambiate. Potremmo parlare a lungo della rapida crescita delle zone industriali, ma mi sa che come scusa non regge poi molto. Ero a pochi chilometri dal campo di casa e non conoscevo l'atterrabilità della zona, se non un'aviosuperficie in quota, più alta di me purtroppo.

Questa mia ignoranza però non veniva solo per nuocere. Se avessi conosciuto la zona come inatterrabile sarei andato nel panico. Avevo invece avvistato un campo di dimensioni adeguate, ed ero entrato serenamente in circuito d'atterraggio. Forse è l'adrenalina (nome tecnico della fifa nera), a far sembrare tutto normale: dal sorvolo dei piloni di un campo sportivo, al rasentare gli alberi di un frutteto, al prendere il campo in diagonale perché altrimenti sembrava troppo corto.

Non solo era corto, ma anche in discesa, bagnato e sconnesso, tanto sconnesso che la ruota saltava in continuazione, senza chance di frenare. Gli alberi a fondo campo, di conseguenza, avanzavano sempre più insistenti e minacciosi, tanto da farmi prendere la decisione (sempre per effetto adrenalina), di mettere un'ala a terra ed arrestare con una decisa imbardata la corsa dell'aliante.

Tutto ok; aliante fermo, e con buon margine rispetto alla fine del campo. Un atterraggio quasi da manuale. Chissà cosa ne pensa il passeggero.... Che diamine, il passeggero! Nella foga mi ero dimenticato di lui.

L'ultima volta che ci avevo parlato ero ancora alla ricerca del campo dei deltaplani. Per fortuna il baldo giovine aveva retto bene, in apparenza senza segni di paura. L'avventura si è conclusa con un'imbarazzante telefonata al padre, per avvisarlo che ci saremmo incontrati in un luogo diverso dall'aeroporto.

I controlli effettuati successivamente in officina non rilevavano alcun danno all'aliante, quindi il costo totale dell'operazione è stato quello delle verifiche, del recupero, e di qualche bottiglia per brindare al lieto fine.

Ma ora che abbiamo descritto come è andato il volo che mi ha portato dalle stelle della manifestazione, al cortile di una casa in collina (le cosiddette stalle), vediamo come sarebbe potuto andare.

1) LA DECISIONE DI SGANCIARE

Si potrebbe parlare di una decisione inopportuna o prematura, ma forse restare attaccati al traino e percorrere gli ultimi dieci chilometri al di sotto delle nubi, con una quota inferiore ai mille piedi, su terreni inatterrabili ed abitati, avrebbe potuto nascondere insidie ben maggiori; ad esempio in caso di sgancio accidentale. Non ci dimentichiamo inoltre la pioggerellina.

2) LA PARTENZA DAL CAMPO DI VOLO

C'era tutto il tempo di partire con calma, e fare un minimo di pianificazione del volo. Raccogliere bollettini meteorologici e previsioni d'aeroporto sarebbe stato perfetto, ma sarebbe bastato fare una telefonata all'aeroporto di destinazione per sapere delle condizioni pessime del tempo. In fin dei conti il pomeriggio era stato un continuo susseguirsi di temporali, e tale situazione era tutt'altro che imprevedibile.

Non ci sarebbe stato inoltre alcun motivo per infilarci nel maltempo, visto che con dieci minuti di volo o poco più si sarebbe potuta raggiungere la pianura e dirigere su qualunque campo di volo od aeroporto alternato, a condizione di averne scelto uno prima di decollare.

3) LA PIANIFICAZIONE DEL VOLO

Sì, ecco... insomma... Probabilmente non avrebbe guastato una chiacchierata col trainer per decidere le condizioni per un eventuale dirottamento in funzione delle esigenze dell'aeroplano, ma anche dell'aliante, soprattutto in considerazione della preziosità del carico.

Altrettanto non sarebbe stato male conoscere un po' meglio i terreni attorno al campo di casa.

Morale della favola: ogni volo va preparato e pianificato nei dettagli, con un po' di modestia, e senza dimenticare che chi è esperto nel volo acrobatico, può incontrare ostacoli banali in un volo planato, o chi è abituato a percorrere centinaia di chilometri in volo libero, può trovarsi in difficoltà in un trasferimento in aria calma, e così via.

Qualche minuto di preparazione a terra può evitare problemi seri in volo e soprattutto rischi inutili.

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

I miei Mille

Sergio
Colacevich

Seconda parte: Ancora progressi e molta caparbieta



In finale per la Pista 19 a Truckee. A causa dei 30 metri di salto prima della soglia della pista, sembra di atterrare su una portaerei

Lunedì 23 Luglio 2001 posso finalmente decollare a un'ora decente, le 10:30, e tagliare la linea di partenza alle 10:50 usando la procedura che ho già descritto. Il giorno promette bene e posso fare buoni progressi, girando il pilone dei Whites alle 13:46, con circa 30 minuti di ritardo sulla tabella di marcia dei 125 km/h. Da qui in poi il cielo si rannuvola parecchio. Arrivo ad Austin, alla meta del secondo lato, alle 15:48, con circa 26 minuti di ritardo sulla tabella di marcia e con termiche fino a 5200 m. quando le cose si guastano. Mi trovo davanti un esteso strato di nuvole con la base alquanto bassa. Considero se sia meglio passarci attraverso o deviare di 40 gradi verso est, dove il cielo appare ancora buono. Decido di rimanere in rotta. Le condizioni diven-

tano povere, con una strana leggera turbolenza fatta di brevi su e giù.

Lentamente scendo a 3300 metri, e comincio a fare pronunciate deviazioni cercando le ascendenze al di sotto dell'amorfo strato di nubi. Faccio una deviazione di 90° verso ovest in direzione di alcune nuvole un po' stracciate. Mentre sto spiralandò in una magra termica vedo un altro aliante leggermente più alto a circa 3 km verso est. È sorprendente come la vista di un altro aliante sollevi il senso di solitudine di un pilota. Ecco là un altro collega, un amico, che passa attraverso tutte le pene e le gioie che provo io stesso. Quell'aliante sta terminando e cerco di fare contatto radio, ma non c'è risposta. Dopo qualche altro giro l'altro aliante continua in direzione sud. Sono

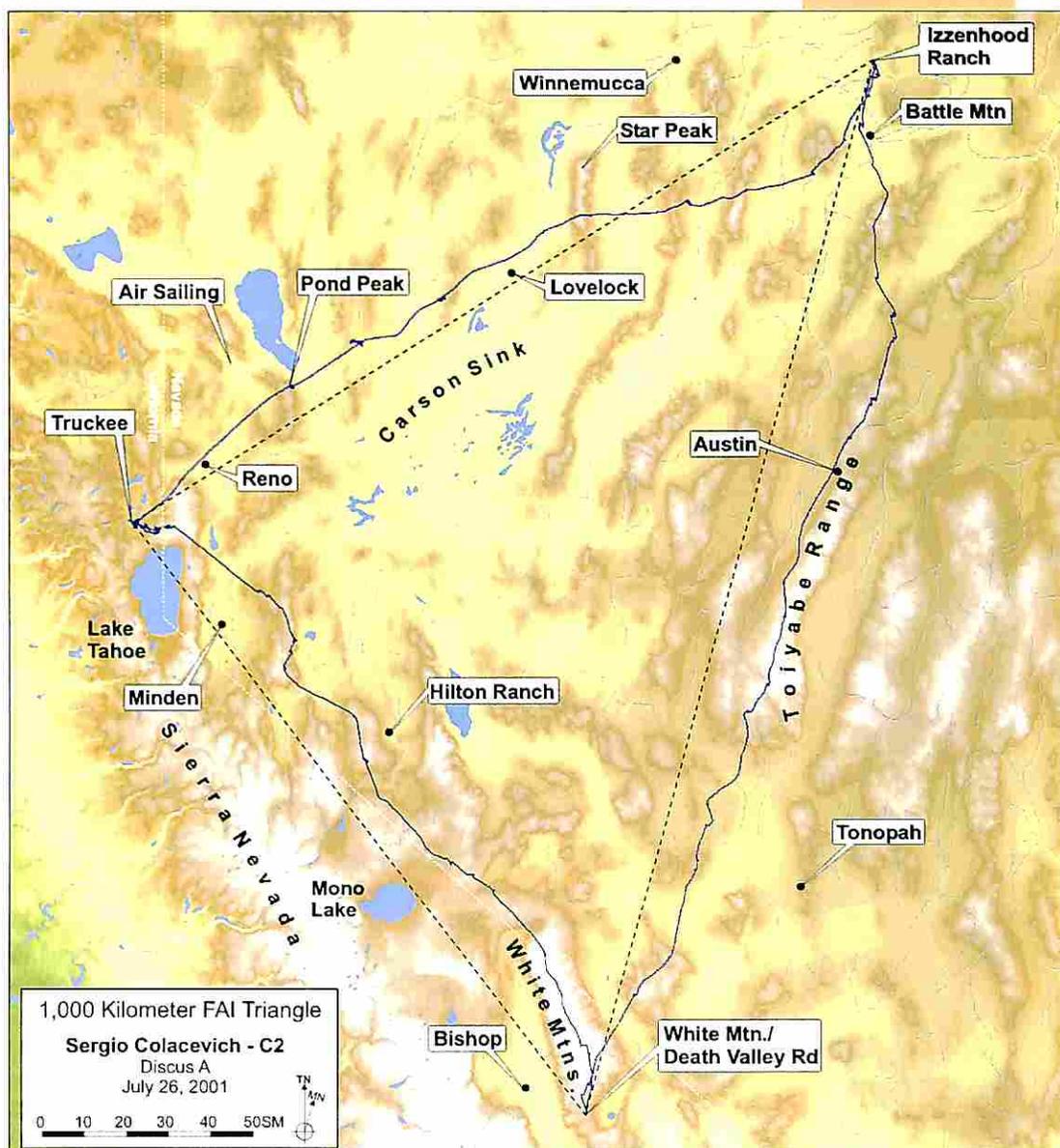
molto sorpreso di trovare un aliante da queste parti, così lontano da ogni noto aeroporto per alianti. Concludo che probabilmente è di ritorno a Tonopah, circa 210 km verso sud.

FULMINI E SAETTE

Mi dirigo allora in direzione nord est, seguendo una larga valle per circa 50 km, fermandomi di quando in quando in termiche molto povere e perdendo lentamente quota fino ad arrivare giù a 2700 m. Sto cominciando a preoccuparmi non solo per la riuscita del volo, ma anche riguardo a dove atterrare qui e come avere un recupero da così lontano. L'atmosfera ha ancora le caratteristiche di una leggera turbolenza, fatta di brividi e sussulti, con occasionali deboli termiche che si disfano improvvisamente. La base nubi è

bassa e opprimente, sotto un largo tetto di nuvolaglia informe. Mi sto rimproverando per non avere scelto la rotta verso est quando lo potevo fare. Da quella parte vedo nubi alte e ben formate, irraggiungibili adesso dalla mia bassa quota. Avendo toccato la quota di 3000 m in una delle poverissime termiche, provo ad andare verso Battle Mountain, che appare soleggiata al di là di una piccola catena di colline. Ma dopo circa 30 secondi, posso vedere cortine di pioggia che cominciano a calare di fronte a me. Dopo 3 km un fulmine balena esattamente nella mia direzione. Giudico che la saetta sia circa 5 km di fronte a me, ed è partita dalla nube, senza raggiungere il suolo ma fermandosi esattamente alla mia stessa altezza. Continuo diritto. Dopo altri 20 secondi un altro fulmine balena, uguale al primo. Vedendo la pioggia, la saetta, la mia quota che diminuisce e il terreno che si alza, rinuncio ad ogni pensiero di raggiungere Battle Mountain da questa parte e mi ritiro verso il centro della valle per circa 15 km a 160 km/h, in una improvvisa feroce discesa.

Mi fermo nella prima ascendenza che trovo, a 2300 m, senza atterraggi visibili nella piana del deserto, che qui si trova a 1500



Gli eroi della giornata. 5 piloti riuniti a sera, dopo oltre 3000 km di voli

metri d'altezza. Fortunatamente trovo una lenta risalita, in un posto che non dimenticherò mai. Mi trovo esattamente al di sopra di una miniera. La miniera è un enorme quadrato scavato nel suolo, di circa 800 m di lato. È terrazzata in forma di una piramide rovescia, profonda forse 100 m, con rampe lungo i lati sulle quali enormi mezzi per il trasporto di materiale si arrampicano lentamente. Il fondo della miniera è di ridotte dimensioni e affollato di enormi macchine escavatrici. Mi guardo in giro cercando un'avio-superficie, pensando che un'installazione così grande ne dovrebbe avere una (in America le piste per aerei leggeri sono molto diffuse) ma non ne vedo nessuna. Rimango lì per 15 lunghi minuti, lentamente innalzandomi e sentendomi meglio ogni secondo che passa. Mi rimarrà per sempre nella memoria la visione del grande scavo nella piana, le escavatrici che lavorano in silenzio e i lenti mezzi che si arrampicano e che diventano sempre più piccoli mentre io vado su su, verso il cielo e la salvezza.

La termica, che sia benedetta, mi porta a 3300 m. Adesso la pioggia di fronte a me non è più così impenetrabile, e mi rivolgo verso la catena di colline che mi separa da Battle Mountain, riuscendo a superarle senza problemi. Come arrivo dall'altro lato delle colline, trovo da salire dappertutto. A questo punto ho perso un'ora circa e ci sono seri dubbi di poter rientrare a Truckee, ma decido ugualmente di girare attorno al pilone di Izzenhood, che raggiungo alle 17:52 con 322 km ancora da percorrere. Sembra sciocco ostinarsi così, ma sono talmente motivato dal desiderio di completare questo inafferrabile volo che non considero affatto la resa - un atteggiamento eroico che nel passato a volte mi ha permesso di fare dei voli fantastici, ed altre volte mi ha infilato in mezzo ai guai. Mi dirigo verso casa sapendo che la missione adesso è di coprire la più grande distanza possibile, così da ridurre il recu-

pero di domani. Sento il sollievo e la gratitudine di poter continuare il volo, invece di atterrare... chissà dove e chissà come, lontanissimo da casa.

Col cuore pieno di risentimento per il maltempo che mi ha bloccato il volo, decido di usare lo stesso maltempo per tornare a casa. Di proposito evito delle nuvole dall'aspetto decente alla mia destra e costeggio invece il bordo del temporale alla mia sinistra. Ne sono ripagato ampiamente. Trovo forti ascendenze e volo con veloci traversoni per 130 km fino a Lovelock. Qui osservo un fenomeno meteorologico assolutamente spettacolare: aria fredda discendente dalla tempesta alla mia sinistra si incunea nell'aria vicino al suolo e la solleva forzatamente. Posso vedere la linea dell'ascendenza materializzata fisicamente da un fronte di enormi nuvole di polvere che vengono sollevate fino a 300 metri al di sopra del terreno. L'ascendenza diventa poi invisibile ma riappare al di sopra della mia altezza sotto forma di nube. Mi dirigo in quella direzione e posso salire semplicemente proseguendo dritto, occasionalmente fermandomi a spirare in qualche zona di robuste salite, guadagnando 1500 metri da 3700 m a 5200 m al termine di una corsa di 50 chilometri.

FINE DI UN VOLO EPICO

Da questa posizione posso raggiungere sicuramente Carson City, ma ora le nuvole sono finite, e sono visibili dopo un intervallo ma molto più lontano, in direzione di Minden. Mi sto dirigendo verso delle nuvolette senza energia quando noto che lo stesso fenomeno meteorologico che mi aveva aiutato in precedenza si sta ripetendo 50 km davanti a me, nella valle che porta a Carson City. Selvagge speranze di completare il volo si presentano alla mente e accelero la velocità fino a oltre 180 km/h, incurante della perdita di quota, per arrivare in tempo a sfruttare l'ascendenza materializzata dal polverone. Potrei rallentare e andare agli scuri nuvoloni

alla mia sinistra ma penso che posso trovare molto meglio dove vado e non ho tempo da perdere. Sono giù a 3000 m quando entro nell'area dove avevo visto la polvere ma non riesco a trovare l'ascendenza. Continuo a correre aspettando ad ogni momento di trovare l'ascendenza ma non la trovo. Trovo discendenze invece. In pochi minuti sono giù vicino all'aeroporto di Carson City a 1800 m. Lotto per altri 50 minuti riuscendo a tornare a 2700 m ma eventualmente devo atterrare, quasi a buio, maledicendo me stesso per non avere scelto la sicurezza delle nubi quando ancora potevo. Quella decisione mi costò il volo.

Contrariato e deluso per la miserabile fine di un volo epico, dovuto alla mia impazienza e alle mie decisioni sbagliate, e sapendo che la fine della stagione è vicina, decido che se necessario avrei preso un altro giorno di assenza dal lavoro. Il Mercoledì sono a lavorare e mi capita di mangiare in un ristorante cinese. Quando apro il biscotto della fortuna trovo questa predizione: "Da oggi la tua fortuna è stata completamente cambiata". Rimuginando sopra la predizione e vedendo che per il giorno dopo le previsioni sono buone, torno a Truckee la mattina seguente. Giovedì. Trovo altri piloti che sono stati attratti dalla meteo favorevole, tra loro il mio favorito Osservatore Ufficiale, Jim Darke. Decollo poco dopo le 10:30. Non prendo un traino alto come al solito: sgancio a 2700 m perché trovo una buona ascendenza che mi porta subito a 4000 m, con valori di salita fino a 2,5 m/s, sotto la prima nuvoletta della giornata. Vado alla partenza alle 11:02 e torno indietro sperando di trovare la stessa ascendenza, ma adesso è debole e irregolare. Devo muovermi da un posto all'altro e quando finalmente trovo la salita buona ho perso già 20 minuti. Ma ho una buona partenza. Lascio il Mount Rose a 4400 m per traversare la valle fino alle Pine Nuts, dove trovo nubi ad est del crinale che mi por-



tano fino a 4600 m. Faccio 4300 m all'estremità sud delle Pine Nuts. Nello Sweetwater Range vicino allo Hilton Ranch Airport arrivo quasi a 5500 m con 4 m/s nel mediometro e questo significa che oggi è una buona giornata.

TRIANGOLO DELLE BERMUDA

Raggiungo il pilone all'intersezione della strada della Valle della Morte con la strada delle White Mountains alle 13:39, con 28 minuti di ritardo sulla tabella di marcia dei 125 km/h. Da lì vado verso il lato più lungo, di 422 km, con un simpatico vento in coda e dei bei cumuli. Il volo è relativamente facile con ascendenze del valore medio di 3,5 m/s. Nel McCreeady impongo un valore di 2,5 m/s. In prossimità del Toyabe Range ho ancora termiche di forza variabile da 2,5 a 3,5 m/s, e viaggio ad una altitudine di 4600-5200 m, con nuvole di bell'aspetto e ogni tanto qualche "virga" verso est. Dopo Austin incontro un'area di ascendenze povere nella stessa zona dove avevo trovato

difficoltà nel mio volo di tre giorni fa, quando persi un'ora a bassa quota essendo bloccato dal maltempo. Ricordando la recente disavventura, me la prendo con molta cautela, diminuendo la velocità e accettando mediocri ascendenze allo scopo di stare alto e di viaggiare con prudenza. Oggi però la situazione è diversa, infatti le nuvole sono sparse invece di fare un unico fronte come tre giorni fa. Ma, per qualche ragione questo è un posto periglioso, una sorta di Triangolo delle Bermuda di questa zona.

Le condizioni mediocri con poche e sparse nuvolette continuano. Dopo Battle Mountain devo deviare verso delle nuvole un po' anemiche, andare verso il pilone dell'Izzenhood Ranch lentamente, e lentamente tornare indietro col McCreeady a 1 m/s. Giro il pilone alle 16:49, con 12 minuti di ritardo sulla tabella di marcia di 125 km/h. Volare col vento in coda mi ha fatto guadagnare 16 minuti, portandomi a una media su questo lato di 132 km/h. Devo tornare indietro lentamente sui miei

passi per circa 30 km, tastando le deboli nuvolette. Dopo ascendenze povere finalmente trovo 4,5 m/s fino a 5400 m. Continuo il volo rimanendo alto, direttamente contro sole, da una nuvola piatta ad un'altra. Le nuvole sono largamente spaziate ma adesso con buone ascendenze - base nube a 5200 m e oltre, e ho nuovamente 2,5 m/s nel McCreeady.

Vicino allo Star Peak, alle 17:55 e 210 km da casa, devo decidere che strada prendere. Alla mia sinistra c'è una fila di nuvole che vanno per un bel pezzo in direzione di Minden, ma se ne fermano molto prima. Alla mia destra dall'altra parte della valle, qualche nuvoletta va verso Reno e Air Sailing, ma si fermano impossibilmente lontano da casa. Decido di andare verso destra e atterrare forse in Air Sailing oppure in Reno Stead.

LA PLANATA

A questo punto comincia la parte indimenticabile, che ancora rivivo nella mia mente: eccomi qua, che raggiungo l'ultima nuvola a 4000

m. Di fronte a me è tutto blu. Vedo molto chiaramente, ma infinitamente lontane, le montagne attorno e al di là di Truckee. Non so come fare per arrivarci. Sarà possibile trovare un po' di ascendenza nel blu, ma so di avere un vento contrario di 30 km/h ed è tardi. Ho combattuto dure battaglie nel passato in circostanze simili, ma ho avuto poche vittorie e molte sconfitte. L'ascendenza sotto questa nuvola, l'ultima, è debole, ma poi migliora. Mi dà da 1,5 a 2,5 m/s, anche se devo cambiare spesso la mia posizione. Dopo un po' vedo qualche sbuffo di nube formarsi sopra di me. Prendo tutta la quota che posso. Adesso non è tempo di correre: è tempo di stare alti. L'ascendenza finisce, e devo continuare nel blu. Nel computer ho impostato un valore di McCready di 0 m/s, e lui mi dice che ho bisogno di 5300 m per arrivare, mentre io ne ho solo 5100 (la quota d'arrivo data dal computer è 300 m sopra la quota dell'aeroporto). È blu tutto davanti fino a Truckee. Sono le 19 e mi trovo a 105 km da casa.

Come comincio la planata – a bassa velocità – il Cambridge mi dice che adesso sono solo 150 m al di sotto della quota necessaria. Evidentemente deve avere avuto nuove informazioni sulla velocità del vento. Dice che il vento contrario è di soli 5 km/h, e io non ci credo. Dovrebbe essere più di 20 km/h – mi ha dato un valore di 30 km/h solo pochi minuti fa. La indicazione "altitude required" del Cambridge varia ampiamente di 300 m in più o in meno in conseguenza di pochi km/h di variazione nella velocità del vento. Raggiungo Pond Peak, sull'ultima catena prima della valle dove si trova Reno. Proprio qui trovo un brandello di ascendenza e mi ci aggrappo.

Qualsiasi piccola cosa è benvenuta. L'ascendenza miracolosamente continua. Dopo un paio di minuti, l'ascendenza diventa stabile a 1,5 m/s, e dopo ancora migliora fino a 2,5 m/s. Sono a 80 km da casa. Gli occhi sono incollati all'altimetro e al variometro.

Raggiungo la quota che secondo il Cambridge è sufficiente per arrivare a casa. Aspetto lì, girando e salendo, e vedendo le mie chance migliorare ad ogni secondo, arraffando tutta l'ascendenza che posso, affamato d'altezza. Finalmente decido che, a 5000 m e 750 metri al di sopra della quota minima per raggiungere Truckee, dovrei essere abbastanza alto da poter lasciare questa termica. Imposto il McCready a 1,5 m/s e inizio la planata. Dopo due chilometri mi do dello stupido, perché non sono salito fino in cima? L'ultima termica della giornata, e l'ho lasciata andare. Ma poi, lentamente vedo che il margine di altezza che ho aumentato ancora di più, e aumento il valore nel McCready a poco a poco. Eventualmente ce l'ho a 2,5 m/s e viaggio a 160 km/h e oltre.

Passo direttamente sopra a Reno. Quando traverso il crinale del Mount Rose sono sicuro che ce l'ho fatta. Potrei descrivere le mie sensazioni in quel momento? No non potrei, so solo che mi sentivo leggero come una piuma. 500 metri prima dell'arrivo, riduco la velocità per guadagnare altezza all'attraversamento del traguardo. Poi scarico l'acqua e dissipo

la quota con alcuni loop e wingover. Chiudo il percorso alle 19:45 alla media di 118 km/h e atterro alle 19:52 dopo 9 h 15 min. di volo. A terra trovo Jim Darke, Peter Kelly, Key Dismukes e Dan Dunkel. Dan ha fatto i primi 500 km della sua vita. Jim, Peter e Key hanno completato i 500 km validi per il Diamante.

DEDICA

In seguito mi sono reso conto che ero arrivato all'ultima nuvola all'incirca allo stesso tempo in cui il vento cala, come fa sempre la sera tardi. Ecco perché trovavo sconcertanti le indicazioni del vento presentate dal computer. Quando Kempton Izuno ascolto la storia, osservò: "Questa è la prima volta che sento che un volo ha avuto successo perché è mancato il vento!"

Questo è il primo triangolo FAI di 1000 km partendo da Truckee. Ha stabilito diversi record, incluso il Record Nazionale per gli Stati Uniti per la classe Standard. Mi ha dato anche un premio molto desiderato: il primo posto nella Hilton Cup! Vorrei dedicare il mio volo a Les Sebal, che era innamorato di Truckee. So quanto gli sarebbe piaciuto vantarsene.



A caccia dell'ascendenza

Per trovare le ascendenze migliori dobbiamo in qualche modo giudicare le correnti d'aria invisibili che ci circondano. Dobbiamo analizzare i segnali presenti nel cielo e a terra, integrare il tutto in un'immagine mentale e quindi decidere la direzione da prendere.

Il primo di questi tre compiti, raccogliere informazioni, richiede una vera sete di conoscenza. Volare in biposto con i campioni mostra come essi dedichino molta più attenzione e tempo all'osservazione esterna di quanto si creda necessario, e come essi siano sempre i primi a notare segnali come uccelli in termica o baffetti sotto la base nube.

Una precisa cognizione della direzione del vento è ugualmente importante. Cercate di stabilirla con i mezzi di cui disponete, e sulla base di ciò immaginate il vento che scorre come un fluido sul terreno dinanzi a voi. Potrete così figurarvi il comportamento della massa d'aria in movimento mentre s'incanala nelle valli o supera i costoni sui quali vi troverete a volare.

Un'altra cosa da osservare è l'angolo del sole con il terreno. Quali effetti può avere il passaggio del sole da Est a Ovest nell'arco della giornata, o la sua differente altezza sull'orizzonte in diversi periodi dell'anno o diverse latitudini? Per esempio, avete mai notato un'inspiegabile "stanca" nelle termiche nel primo pomeriggio, proprio quando vi attendereste le salite migliori? Justin Wills suggerisce che quando il sole è nel suo punto più alto, le ombre dei cumuli si stendono proprio sulla zona di terreno da cui si staccano le bolle termiche che li alimentano. Più tardi, quando i raggi solari formeranno un certo angolo, la porzione di terreno sotto il cumulo sarà meglio soleggiata per rinforzare la termica.

Di Jay Rebbeck

**da *Sailplane & Gliding*
n. 2/2001**

**Traduzione
di Flavio Formosa**

**Foto
di Aldo Cernezzì**

COSTRUIRSI L'IMMAGINE MENTALE

Una volta raccolte le informazioni sugli effetti dell'irraggiamento solare e controllato il vento, si tratta di processare questi dati per costruirsi un'immagine mentale di ciò che sta accadendo. Nel primo articolo



di questa serie avevamo visto come il sole ed il vento interagivano con il pendio e l'onda, ma quale influenza hanno sulle convergenze e sui temporali? I libri c'insegnano che una convergenza si crea quando due masse d'aria con movimento opposto s'incontrano. Così una convergenza di brezza di mare nasce quando una massa d'aria marina spinta verso terra s'incontra con una massa diversa. Sembra che per dar luogo ad una convergenza le due masse d'aria debbano avere direzioni diametralmente opposte.

L'esperienza, tuttavia, mi ha insegnato che si possono formare convergenze sorprendentemente buone anche se le masse d'aria s'incontrano ad un angolo molto minore. In pratica, notare un cambio di direzione del vento di appena 20° potrebbe permettervi di sfruttare un'ottima zona di convergenza.

Sfruttare in volo i grossi temporali che si formano alle latitudini meridionali (Australia, Sud Africa) richiede un'attenta valutazione del movimento dell'aria su larga scala. Con venti che al suolo raggiungono i 90 km/h è necessaria una continua attenzione al comportamento del temporale stesso. Queste celle temporalesche sollevano spessi fronti di sabbia davanti ad esse, i quali tendono a spingere l'aria circostante verso l'alto. Si formano così dense e scure linee di ascendenza che possono essere percorse per centinaia di chilometri quando i temporali, come spesso accade, si formano a poca distanza l'uno dall'altro. La posizione migliore per sfruttarle è stare sotto il "tetto" nero, tra uno e cinque km. di distanza dalla cella temporalesca. Ci sono tuttavia dei rischi di cui bisogna tenere conto, primo tra tutti quello del fulmine. Vi sono stati casi di aerei colpiti in volo dal fulmine anche a dieci chilometri di distanza dal temporale, ben lontano dal cumulonembo.

I temporali isolati che si muovono con il vento si comportano in modo diverso da quelli che si espandono ma rimangono stazionari. I primi tendono a produrre ascendenza sul bordo sopravvento, continuamente alimentata dal riscaldamento solare. I temporali stazionari invece producono in genere salite su tre lati, escluso solo quello in cui il sole è oscurato dal cappello della nube distorto dal vento.

Così abbiamo costruito l'immagine della situazione, e adesso che direzione prendiamo?

LA ZONA DI COMFORT

Dove andare a cercare l'ascendenza dipende in gran parte dalla quota che abbiamo. Quando voliamo vicino alla base nube, in quella che potremmo chiamare la zona di comfort, le informazioni che cerchiamo sono decisamente diverse da quelle di cui abbiamo bisogno quando ci ritroviamo a quote più basse.

La quota è però relativa, come si definisce dunque quella che non è più confortevole, e perché ciò è così importante?

Una distinzione molto utile è dividere in due la zona di lavoro, cioè porre una divisione immaginaria a metà dell'altezza del plafond. Questo tiene conto del

fatto che il comfort dipende da quanto siete vicini alla base di convezione. Mentre da noi è spesso possibile scendere fino a 600 metri ed essere sufficientemente sicuri di trovare da risalire, uno stesso tentativo condotto in condizioni Sudafricane con basi a 5500 metri quasi certamente finirà in lacrime: la termica che sta alimentando quel cumulo splendido potrebbe aver lasciato il suolo fino a mezz'ora prima, e non c'è alcuna garanzia che stia ancora tirando laggiù in basso. Detta semplicemente, quando siamo sopra la metà del plafond ci troviamo più vicini alle nubi che al terreno, e dobbiamo quindi fare più attenzione a quello che vediamo a base nube. Scendendo sotto questa soglia, invece, le caratteristiche del terreno diventano più importanti ai fini delle nostre decisioni. Così, ad altezze diverse, cerchiamo informazioni diverse.

CERCARE ALLA BASE DELLE NUBI

Impiegate il tempo in salita per scegliere la vostra rotta successiva. Giunti alla base, il deterioramento della visibilità orizzontale rende difficile scegliere la direzione giusta. Se tuttavia siete costretti a posporre la decisione fino a quel punto, affidatevi alle ombre delle nubi che vedete avanti a voi: questo vi dirà in che direzione si realizza il miglior allineamento di termiche nelle vicinanze.

Quando scegliete tra una nuvola ed un'altra è più importante osservare le basi che le cime. Cercate le basi più scure e piatte viste di lato, ma quando vi arrivate sotto osservate se ci sono discontinuità nella base stessa. Nello scegliere la rotta, notate se la termica tende ad essere generalmente nella stessa posizione rispetto al cumulo in quel giorno. Questo avverrà più facilmente in alcune giornate piuttosto che in altre, e anche se riuscite a stabilire una regola, lo spostamento del sole da Est ad Ovest può ben causare lo spostamento delle termiche.

Ricordate anche che il cielo può apparire completamente diverso se visto da un'altra angolazione. Per evitare disorientamenti dopo aver girato un pilone, cominciate a familiarizzare con l'immagine diversa prima ancora di girare.

Una volta deciso dove pensate sia la migliore ascendenza, qual è il modo migliore per cercarla sotto la nuvola? Per massimizzare il numero di termiche che sondate, portatevi a fianco del cumulo dal lato che sembra migliore, poi virate verso il centro. Io spesso faccio tre o quattro virate a "S" sotto un cumulo prima di decidere se andare avanti o fermarmi a salire.

TROVARSI BASSI

Sotto la metà altezza del plafond, inizio a sentirmi basso, tendo a perdere la capacità decisionale a lungo termine e mi ritrovo più occupato con le necessità immediate di risalire. Spesso paga effettuare un'ampia deviazione per salire e togliersi dai guai. Quando vi ritrovate bassi, le vostre opzioni sono più limitate

e spesso ne segue una salita in termica debole, con la relativa sudata di prammatica.

Trovandovi ora più vicini al terreno che alle nuvole, è necessario studiarlo meglio alla ricerca di possibili sorgenti di termiche. La cosa più importante da cercare sono le differenze nel riscaldamento della superficie terrestre.

Le termiche sono formate da bolle d'aria, più calde di quella che le circonda, che abbandonano la terra. Così luoghi che facilitino un buon differenziale di temperatura possono facilitare la formazione di termiche, ad esempio:

- punti caldi come piccole città, industrie, stazioni di servizio autostradali, ecc.
- il confine tra l'ombra della nube ed il sole, specialmente dal lato sopravvento, dove il sole inizia a scaldare una zona che prima era in ombra
- i confini tra zone di terreno con diverse capacità di riscaldamento, come ad esempio la zona d'inizio innevamento di una montagna, o la sponda di un laghetto
- i pendii esposti al sole naturalmente favoriscono la formazione di termiche, ma esistono anche le termiche di sottovento, in giornate di vento relativamente modesto. In questo caso il pendio ripara l'aria dal vento consentendole di scaldarsi e quindi di staccarsi e salire.

Oltre a fare attenzione alle caratteristiche del terreno, una buona preparazione è importante per salvarsi rapidamente da un punto basso. Prima di tutto scegliete le vostre opzioni d'atterraggio fuori campo con il maggior anticipo possibile, così quando vi trovate bassi potete concentrarvi solo sul tentare di risalire. Secondo, preparatevi mentalmente ed emotivamente. Quando siete bassi, spesso dovrete accontentarvi di una termica debole per sopravvivere. Mentre scendete, combattete la frustrazione e anticipatevi una salita lunga, calma e paziente. Resistete alla tentazione di abbandonare una termica debole troppo presto solo perché il vostro ritmo è stato spezzato.

LA ROTTA ENERGETICA

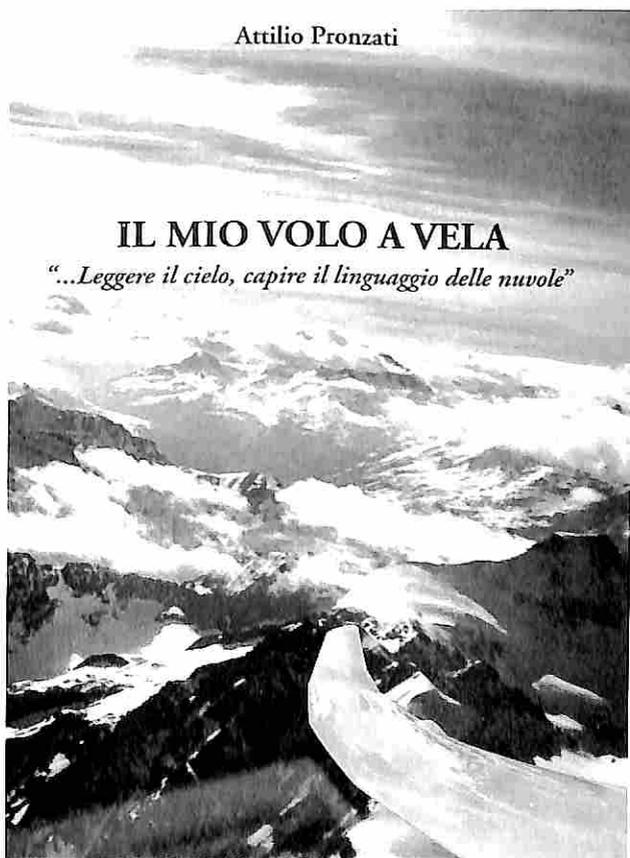
Per trarre il massimo dal cielo in un volo di distanza è necessario allenamento. Il modo migliore di farlo è di gareggiare con gli amici in alianti di prestazioni simili. Personalmente ho imparato a fare le mie scelte facendo il mio volo ma osservando gli altri intorno a me. In gara, noterete differenze minime nelle prestazioni in salita, mentre in planata i migliori sapranno fare guadagni sorprendenti sfruttando efficientemente le rotte energetiche.

Il mio consiglio per ogni pilota che voglia migliorarsi di continuo è di gareggiare, confrontare ed imparare.

Attilio Pronzati

IL MIO VOLO A VELA

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



RICHIEDETELO ALLA REDAZIONE

fax 031 303209

redazione@voloavela.it

Euro 25,82
spedizione raccomandata
con bollettino postale
per versamento.

Sconti per acquisto
di 10 copie.

Mille km sulle Rocky Mountains del Canada

Da *Free Flight*,
la rivista
dei volovelisti
canadesi

A cura di
Paolo
Miticocchio

È il bel volo che ha compiuto Vaughan Allan il 17 luglio 2001, coprendo 1011 km in 7,2 ore: una bella media ottenuta naturalmente con volo in onda. Allan ha sfruttato l'onda di sottovento innescata da vento non molto forte, sui 40 km/h, proveniente dal Pacifico, più o meno da sud-ovest, contro le Rocky Mountains canadesi che separano lo stato della British Columbia da quello di Alberta.

Il pilota ha naturalmente costruito il percorso sommando precedenti percorsi parziali, sempre in onda, già familiari. Ha decollato da Claresholm, un aeroporto situato a circa 100 km a sud di Calgary e a 60 km ad est della catena principale, sottovento.

La parte più difficile del volo è stata quella iniziale per raggiungere l'onda primaria. Il volo si è quindi svolto in una zona compresa fra il fiume Elbow a nord e la Chief Mountain, subito al di sotto del confine con gli USA, a sud. Si è concluso con una planata di 60 km con il vento in coda per tornare verso est sull'aeroporto di partenza, atterrando alle 19 e 30.

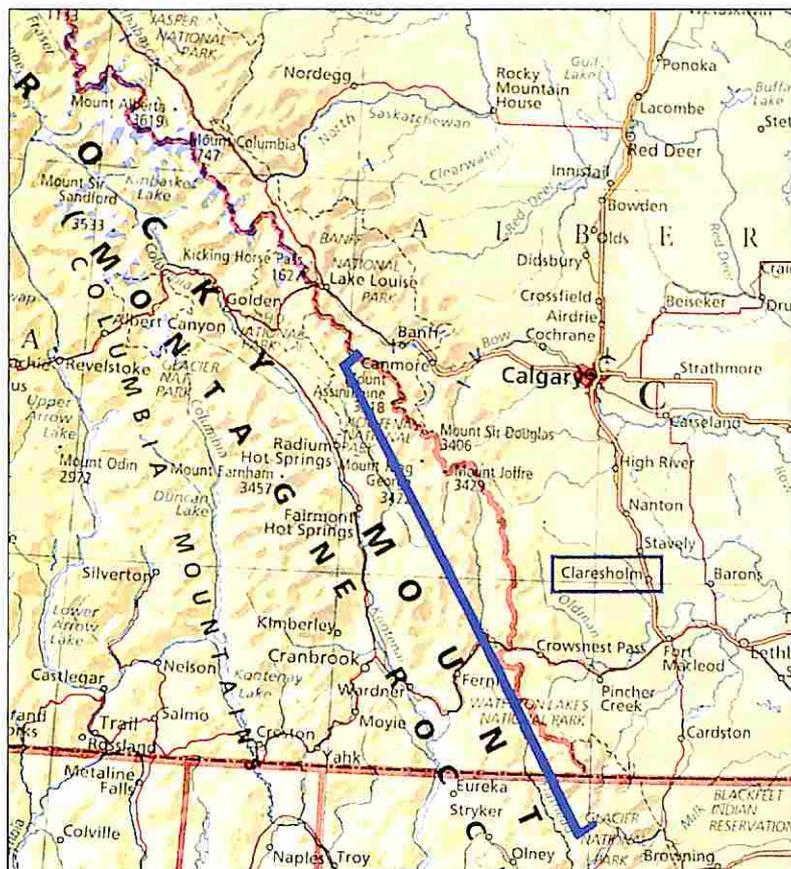
Quando Allan ha lasciato l'aeroporto alle 21 si notava ancora attività ondulatoria lungo i crinali. La durata del volo può quindi essere estesa sia anticipando il decollo sia sfruttando più a lungo la giornata.

Il pilota ha cavalcato l'onda senza raggiungere grandi altezze e mantenendosi volutamente attorno ai 4000 m. È stato comunque in grado di superare le grosse disconti-

nuità che il crinale e quindi il sistema di onda presentano. Già da anni la zona è famosa per il volo del tipo "ascensore". Esiste un altro aeroporto, Cowley,



La zona di volo
è racchiusa
nel rettangolo



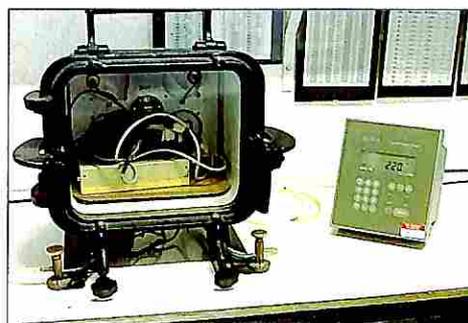
molto vicino alla catena montuosa, che si è fatto un nome per voli d'onda ad alte quote e per insegne di guadagni di quota. Allen ha voluto stimolare l'ambiente volovelistico canadese con una filosofia di volo per loro nuova: sfruttare l'onda volando veloci trasversalmente ad essa, a quote più basse e tramutando la sua energia in distanza.

Il suo volo ha dimostrato che questo approccio porta notevoli risultati. Ciò sarà di incitamento per lui e per altri per accumulare esperienza e pianificare altri notevoli voli. Allen ritiene ad esempio possibile routine il completare voli di 500 km con partenza da Cowley in ben meno di tre ore. Come Allen afferma, le potenzialità dell'insieme delle Rocky Mountains non sono poi da meno di zone montuose di altre parti del mondo venute alla ribalta per voli di primato ivi effettuati, quali la Nuova Zelanda e l'Argentina.

La linea blu indica l'area del volo più in dettaglio

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

Care, vecchie burle di una volta...

Da *Free Flight*,
la rivista
dei volovelisti
canadesi

A cura di
Paolo
Miticochio

Un K-6e in
volo sulle Alpi

Kai Gertsen è un pilota che gareggia nella categoria senior con un ASW27. Osserva che le gare oggi sono spesso un qualcosa di veloce: si concludono nell'arco di due o tre ore, ciò che permette di completare il tema e sistemare l'aliante con largo anticipo rispetto all'ora dell'aperitivo. Spesso il resoconto della gara suona: "Ho puntato verso il primo pilone dove un tre m/s mi ha sparato oltre i duemilacinquecento metri, giunto sul secondo pilone un quattro m/s mi ha portato a plafond, poi ho impostato una veloce planata finale, completando il tema in due ore, diciassette

primi e trentadue secondi!" Una volta le cose erano un tantino diverse e l'autore ricorda con simpatia la sua partecipazione ai nazionali canadesi del 1962 che si svolgevano a Regina, nel Saskatchewan. In particolare nel secondo giorno di gara fu assegnato un tema di distanza con meta prefissata all'aeroporto di Virden, circa 270 km ad est di Regina. Questo tipo di gara era in auge a quel tempo anche se comportava un grosso impegno organizzativo. Bisognava inviare in anticipo i commissari per il controllo degli arrivi, poi seguivano le squadre di recupero. Dopo una dura battaglia

con la meteo del giorno, Kai pensa di essere finalmente arrivato con il suo Ka6, legno e tela, nella zona del pilone d'arrivo. Controlla con la carta, ci sono le strade, la ferrovia, la città, l'aeroporto: tutto coincide. Ma... aspetta un attimo, remi in barca. È sicuro che diversi piloti erano avanti a lui, come mai non c'è nessun aliante atterrato? "Possibile che li abbia superati? O che abbiano sbagliato direzione? Oppure ho sbagliato direzione io? Meglio parcheggiare in uno "zerino" e controllare di nuovo con la carta!"

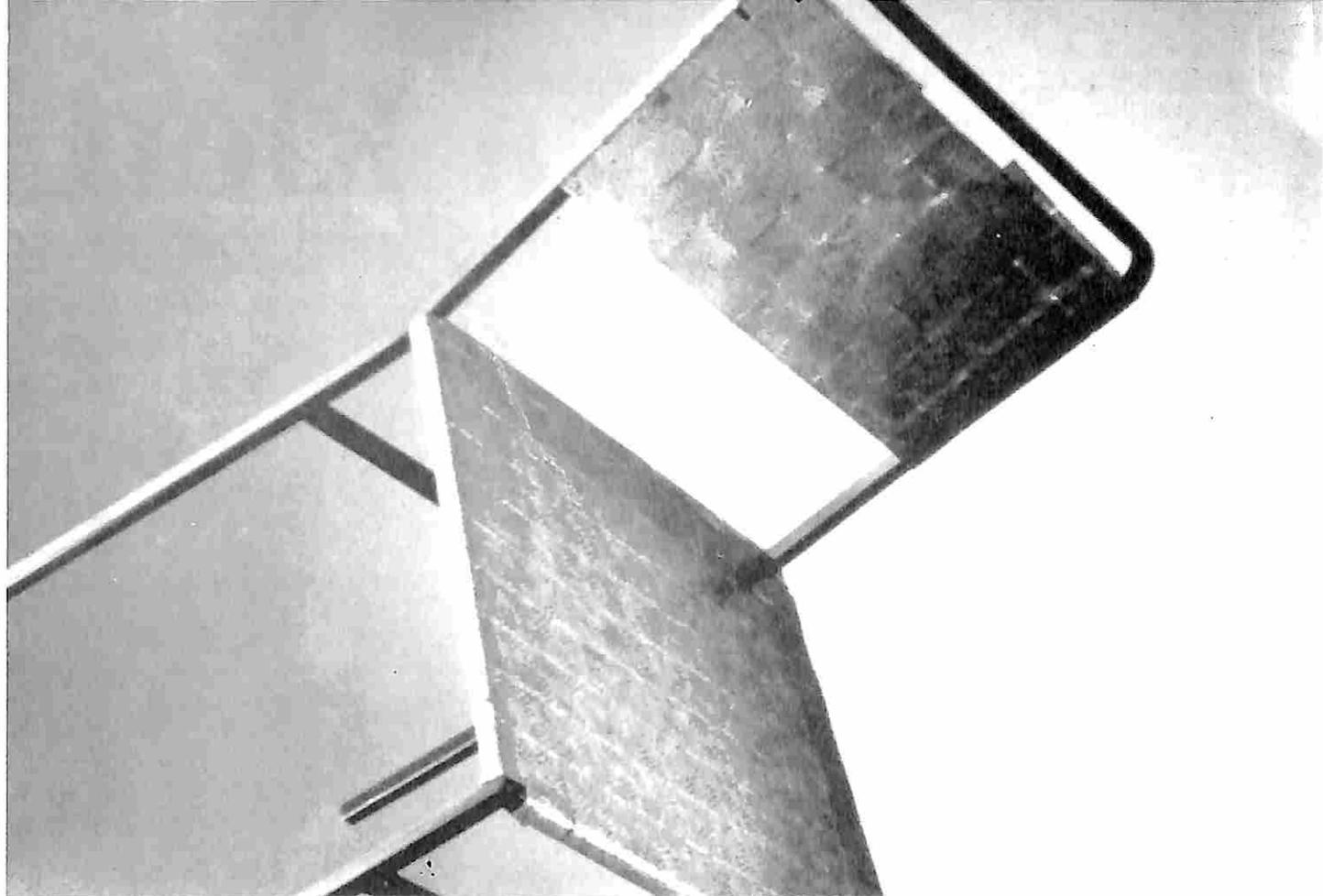
Molta esitazione, gira lo sguardo intorno in cerca di altri alianti in volo. Niente! Ancora qualche spirale di controllo. Quella è la pista, quello l'hangar, tutto lo scenario circostante coincide e quindi finalmente la decisione: "Non so dove siano finiti gli altri, certo è che io qui atterro!"

E prima ancora che il ruotino si fermi sulla pista scopre l'arcano. Un nugolo di persone esce dall'hangar e corre a tenere l'ala e, prima che apra la capottina, spinge lui ed il suo aliante dentro l'hangar stesso dove sono nascosti tutti quelli arrivati in precedenza. Appena al coperto gli lasciano aprire la capottina ed uscire. "Vieni a vedere cosa farà il prossimo: ti piacerà" gli dicono.

Poco dopo arriva un altro concorrente: non c'è bisogno di particolari arti divinatorie per capire tutto quanto gli passa per la testa ed indovinare i suoi comportamenti. Kai e gli altri si sono divertiti un mucchio e lo spasso si è ripetuto all'arrivo di tutti i successivi concorrenti.

Care vecchie gare di una volta...





SICOBLOC

SICOBLOC è un semilavorato in PVC o in resina SURLYN, caratterizzato da colori perlacci, 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 celluloida 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

Agosto a Rieti

Intorno alla CIM 2001

Aldo Cernezzi

Lil cielo di Rieti irradia un'energia entusiasmante, i cumuli si stagliano accecandomi, le basi scure sembrano volermi staccare da terra anche senza aliante. Sul campo, il mio corpo è immerso nel solito calore asciutto e penetrante. Ovunque, carrelli e alianti venuti da mezza Europa per la CIM. Cosa può andare storto?

**Un magnifico
fronte
di brezza**

PIÙ O MENO, TUTTO

Takeshi è venuto dal Giappone per volare in termica. A casa, lui è un piccolo campione del volo in onda con diversi "500" al suo attivo. Volerà con me sul Duo Discus del CSVVA. Giusto il tempo per fare un paio di voli nei quali conoscerci e valutare le capacità del mio "allievo", poi arriva il giorno di allenamento obbligatorio. Il primo briefing è occupato dalle solite polemiche sullo spazio di Perugia (si può avere l'autorizzazione via radio? quanti punti di penalità? voglio una fascia di tolleranza!);

eppure la norma è semplice, la zona è proibita per regolamento ed entrarvi comporta l'assegnazione del fuoricampo nel punto di ingresso. Ma non voleremo: due traini L-5 si annodano tra di loro, meglio di quanto io sappia fare con una cravatta. Grazie all'intervento efficace ed immediato di Marco Forcina con Giulia Incisa e tanti altri (bravi!) con il nuovo mezzo antincendio a sei ruote, incredibilmente, nessuno si fa male. Ma

possiamo immaginare che ci saranno dei ritardi nei decolli di gara: oltre cento alianti richiedono più traini. Il monumento al mancato rispetto dei circuiti d'atterraggio e all'insufficiente osservazione all'esterno del cockpit rimarrà lì sulla pista 3 per un bel po'; ci sorge il dubbio di non poter volare neanche il giorno successivo. Chiacchierando con qualcuno, scopriamo che l'AeCI ha commissariato l'Aero Club Centrale. Il telegramma che ne dà freddamente comunicazione al consiglio è esposto in bacheca. Due eventi così? Non inizia bene.

FINALMENTE VOLIAMO

Primo giorno, lascio quasi sempre i comandi al giapponese che mi

onora di volermi come guida nel volo in montagna, e rimaniamo parecchio indietro. Mi rendo conto che dovrò essere meno accondiscendente verso le sue scelte: si ferma anche nei "metrini". Il nostro ritardo è tanto grave che, dal Gorzano, mi consulto con lui informandolo che fare il pilone di Castelluccio significherebbe atterrarvi. Così sia. Il recupero non è però l'incubo che credevo, circa 100 minuti di auto e carrello da Rieti. L'atterraggio, poi, non richiede di pilotare. Si vola a 90 km/h finché si tocca terra. Dovunque. La locale scuola di parapendio elegge il nostro aliante a riferimento per l'atterraggio, e in breve siamo in gioiosa compagnia fino all'arrivo del fidato Alberto.



SECONDO GIORNO, FORSE

Il briefing non inizia, senza spiegazioni da parte della direzione. Dopo lunga attesa, un visitatore importante, che fa anche da interprete per i piloti stranieri, ci informa che Civilavia avrebbe impedito di utilizzare la pista 3 in seguito all'incidente dei traini. L'atterraggio dei traini sulle piste 1 e 2 allungherà i tempi dei decolli, al punto di dover assegnare il riposo ad una classe (su quattro) a turno ogni giorno, riducendo il numero totale dei decolli. Scoppia una vera rivolta dei piloti. I toni si accendono. Assistiamo ad alcuni interventi sensati, ma anche a dei veri comizi volti a scatenare una reazione nei piloti. Ci mancano le barricate? Può darsi, ma arriva il "picchettaggio".

Avrei fatto volentieri a meno di dover spiegare al mio imperturbabile amico e agli attoniti inglesi, olandesi, tedeschi e francesi, che le macchine dei piloti in mezzo alla pista servivano ad impedire i decolli di gara. Si è voluto fare uno sciopero dei volovelisti stupefatti dei soprusi dell'amministrazione pubblica, ma non si voleva rischiare che qualcuno volasse comunque, con gravi ripercussioni sulla classifica e l'algoritmo. Dopo due ore di agonia la direzione di gara ritira il tema e assegna il riposo a tutte le classi. Nel frattempo una volante della Polizia fa un sopralluogo tra i piloti imbufaliti e, da voci di corridoio, veniamo a sapere che la pista 3 non è mai stata omologata nella storia di Rieti, quindi l'impedimento al suo uso non viene da Civilavia in risposta all'incidente, ma dal desiderio di evitare ulteriori problemi nei giorni successivi. Nessuno può, giustamente, prendersi la responsabilità di ordinare ai traineristi di atterrare su una pista che tecnicamente è un fuoricampo.

La protesta viene usata per convocare i giornalisti della stampa regionale, mentre una delegazione si reca dal sindaco chiedendo, e ottenendo, aiuto politico. Qualche giorno più tardi arriverà da Civilavia l'autorizzazione a usare la



pista 3. Nel tardo pomeriggio vado in volo ed esploriamo un magnifico fronte di brezza verso la Toscana.

QUARTO GIORNO, PURTROPPO

Voliamo, ma non è questa la sede per parlare della tragedia che ci ha tolto la scanzonata, felice compagnia di Angelo. La direzione di gara annulla la prova per tutte le classi, via radio. Riusciamo a rientrare a Rieti lottando con i rotori, su Preturo, con tanta commozione e una sensazione di impotenza, nel cuore.

DECOLLI MANCATI

In varie giornate il vento si dispone da Sud/SudOvest. Non è certo la condizione ideale per i decolli: il rullaggio si allunga e la salita lascia parecchio a desiderare, mentre gli oltre cento alianti schierati in fila per quattro si portano via i primi 200 metri di pista. Del resto non è consentito partire in direzione della città, per motivi di sicurezza. Mancherebbero le vie di fuga per abortire un decollo e per rientrare in seguito a rottura del cavo o avaria del trainerato. Non si può

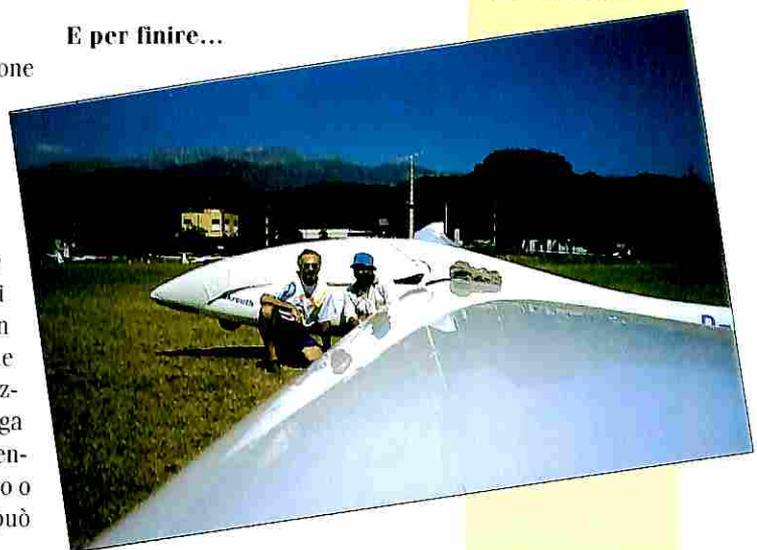
nemmeno pensare a scaglionare lo schieramento, preparando solo una classe per volta allo scopo di guadagnare un po' di lunghezza pista, perché non c'è lo spazio di manovra per auto e alianti.

Ecco perciò che in due occasioni siamo costretti a rinunciare al volo. Insomma, solo sei giorni di gara sugli undici disponibili. Per Rieti, una sconfitta; per i piloti, tanta insoddisfazione. Sono convinto che si possa fare molto di più per la Rieti volovelistica. In cielo, intanto, insistono i cumuli e il calore del sole ci brucia la pelle.

E per finire...

Il "picchettaggio"

**La strana
coppia...
... In attesa
del decollo**





CAMBRIDGE computers di volo

Il migliore continua a migliorare!

CAMBRIDGE SERIE 300

*il futuro nella costruzione
degli strumenti*

- il primo variometro digitale con 2 g-metri
- sensore vario superveloce
- LCD display per tutte le informazioni sul volo
- Logger FAI
- Tutto in uno strumento 57mm

In più, collegando il PocketNav, la cartografia elettronica interattiva



SERIE 300 VON CAMBRIDGE

Die Zukunft im Instrumentenbau

- das erste direkt-digitale Variometer mit 2 G-Messer
- superschnelles ruhiges Vario
- LCD mit wichtigsten Fluginfos
- Logger FAI
- Alles in einem 57mm Instrument

Dazu der PocketNav für "moving map" Navigation

Vendita, manutenzione, installazione:
Verkauf, Service und Installation:



TEKK: Klaus & Ursula Keim

Wuermhalde, 1 AIDLINGEN - D71134 Telefono 0049-(0)7034-6523.13/14
E-mail: kkeim@t-online.de Pagina Web: www.t-online.de/home/kkeim

Crash Landing

... i consigli dell'esperto

Ultimo giorno di gara, con vento da Nord. Non è facile l'aggancio, ma poi le salite si rivelano molto buone. Dobbiamo attendere piuttosto a lungo per l'apertura del traguardo, mentre le termiche hanno intensità variabile e, spesso, non si trovano nei luoghi più classici.

Fatta un'ottima partenza andiamo veloci sul percorso: sotto il primo cumulo, al Lago del Salto, si perde solo tempo senza trovare un valore dignitoso. Avanti ancora, quindi. Sto procedendo bene, vedo due alianti ben più bassi alle "autostrade" e mi sembra di aver fatto scelte migliori di loro. Pochi minuti dopo passo, sempre col vento in coda, sopra i "campi del Barone". Inizia una forte discendenza, dirigo verso il crinale di Magliano dei Marsi, dove si vede un batuffolo bianco e, penso, il vento dovrebbe lavorare insieme col sole.

Arrivo però molto basso, non trovo nulla, e mi ritrovo a scaricare l'acqua e aprire il carrello. Il campo che ho scelto è ampio, lungo e sembra perfettamente liscio.

Atterrare col vento non è la mia passione, ma lo spazio è tanto. Capisco di essere un po' troppo alto, quindi applico il metodo che uso sempre col mio aliante abituale (DG 400): butto giù il muso in finale con i diruttori aperti, roba che col DG riduce l'efficienza a livelli da "mattoni". Brutta sorpresa! Mi accorgo all'improvviso che non ho sufficiente conoscenza del Duo Discus, il quale prende velocità ma scende poco. Ormai sono vicino all'atterraggio, non ho alternative e spero che il campo mi accolga ugualmente. La toccata avviene ben oltre la metà del campo, e mi attacco al freno ruota.

Dopo qualche decina di metri, con

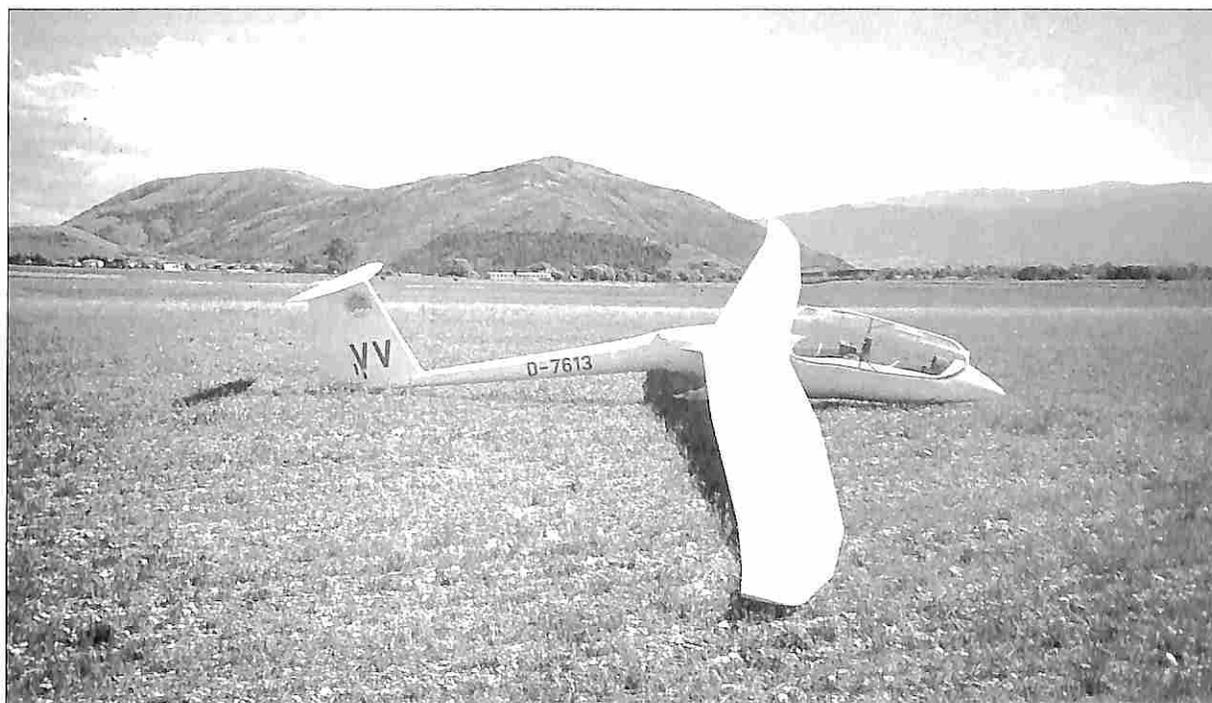
le ali perfettamente livellate, arriva uno schianto secco e inaspettato. È stato qualcosa di paragonabile a una mazzata violentissima, direttamente sul mio corpo, da sotto il sedere. Sul finire del campo, nel terreno durissimo e pure liscio si stagiava netto un dislivello, come uno scalino non più alto di 15 centimetri. L'impatto è avvenuto a circa 60 km/h e, incredibilmente, la struttura del carrello regge, trasferendo tutta l'energia alla fusoliera e alla mia schiena.

La gamba destra salta sul pavimento dell'abitacolo, e si ferma in una posizione innaturale, tanto che immediatamente penso di essermi rotto il femore o l'anca. Invece, mentre il Duo Discus rulla ancora per qualche istante, capisco che è paralizzata e insensibile.

Takeshi per mia fortuna scende

Aldo Cernezzì

Il "Duo" sembra avere un'espressione triste





L'autore (del danno) mentre usa la radio

	competitor
1	Lherm Gerard - Lejeune Laurent
2	Gaumann Markus
3	Ghlorzo Stefano - Mantica U.
4	Hagenmueller Reinhard +1
5	Gantenbrink Bruno + 1
6	Reginaldi Roberto - Bruttini A.
7	Paolillo Ugo
8	Manzoni Roberto - Brambilla L.
9	Colombo Aldo - Desti Antonio
10	Colombo Davide + 1
11	Gavazzi Marco + 1
12	Vergani Walter - Villa Alessandro
13	Cernezzi Aldo - Takeshi Saito
14	Monti Roberto - Nidoli Giorgio

Prova del	km	n. concorrenti			
		partiti	arrivati	f.c	%
02/08	394.4	14	13	1	7
03/08	435.6	14	14	0	0
07/08	341.3	13	12	1	8
08/08	437.8	13	13	0	0
09/08	441.3	13	13	0	0
11/08	255.7	13	12	1	8
Totale	2308.1	80	77	3	4

Dynafoam

La schiuma che assorbe parte dell'energia cinetica di un impatto si può acquistare a Marly (Francia) da Air Est Services:

fax 0033.(0)387.639148, e-mail air.est.services@wanadoo.fr

Oppure su www.afeonline.com dove un pannello di 50x50 cm, spesso 25 mm costa 35,50 sterline comprese le spese di spedizione.

Qualcuno ha ancora dubbi sulla sua efficacia, ma esistono studi che dimostrano come possa efficacemente ridurre i picchi di energia più violenti: il concetto è che si deve rallentare il trasferimento dell'impatto, e che esso va distribuito sulla più ampia superficie corporea. In questo modo si allontana il rischio di raggiungere il carico di rottura delle nostre vertebre, sfruttando anche la capacità di assorbimento dei tessuti molli (grasso e muscoli). Non c'è nulla che ci possa garantire la sopravvivenza ad un impatto violento, ma queste schiume contribuiscono a innalzare abbastanza sensibilmente la soglia che divide una "botta" fastidiosa da una lesione alla colonna vertebrale.

L'uso di questi accessori sta diventando obbligatorio in molti club inglesi e neozelandesi. Tra l'altro alcuni test ripetuti a distanza di quattro anni hanno dimostrato come il tempo non diminuisca l'efficacia del materiale. Si raccomanda di sagomarlo a misura e ricoprirlo con del tessuto traspirante (tela jeans, per esempio); il cuscino non dovrebbe essere incollato nell'aliante, in quanto il materiale poroso a "celle aperte" tende ad assorbire l'umidità.

Si può applicare sul sedile, purché si provveda a bloccarlo in maniera sicura per evitare interferenze con i comandi, oppure inserirlo tra il paracadute e la schiena del pilota.

AeC.C.V.V. - Coppa Internazionale del Mediterraneo 2001 - Open Class Campionato Italiano Classe Libera

Nat.	Club	Glider	score	August 02 Km 394.4	August 03 Km 435.6	August 07 Km 341.3	August 08 Km 437.8	August 09 Km 441.3	August 11 Km 255.7	*
FRA	AeC Montpellier	ASH 25 L	5451	1 1000	6 920	2	3 967	2 956	2 656	
SWI	SG Solothurn	Nimbus 4M	5296	5 921	11 816	1	2 984	3 940	1 671	
ITA	A.V.L. + A.C.A.O.	Nimbus 4D	5194	7 907	10 855	6 889	1 1000	1 1000	6 543	950
AUT	FliegerCl.S.Johann	ASH 25 L	5166	4 938	4 950	5	5 928	4 870	4 590	
GER	DAEC	ASH 25 L M	4894	11 819	3 962	4	7 904	8 743	5 545	
ITA	AeC. Rieti	ASH 25 L M	4680	6 914	5 927	12 678	8 869	10 692	3 600	856
ITA	AeC.V.V.Mugello	Nimbus 3/25m	4672	13 676	7 912	8 864	4 934	5 854	9 432	855
ITA	A.C.A.O. Varese	Nimbus 4DM	4554	2 970	9 882	3 950	13 679	12 566	8 507	833
ITA	AeC. Rieti	ASH 25 L	4373	10 847	2 977	7 882	10 772	13 496	10 399	800
ITA	C.V.V.A.M.I.Guidon	Nimbus 4D	4364	12 815	8 887	11 766	6 927	11 609	11 360	798
ITA	AeC.V.Lariano	ASH 25	4293	9 877	1 1000	13 223	9 826	6 827	7 540	785
ITA	A.C.A.O. Varese	Nimbus 4D	4213	3 947	13 760	10 774	11 731	9 738	12 263	771
ITA	A.C.A.O. Varese	Duo Discus	3372	14 296	14 748	9 781	12 719	7 765	13 63	617
ITA	A.C.A.O. Varese	Nimbus 4D	1713	8 898	12 815	14 0	14 0	14 0	14 0	313

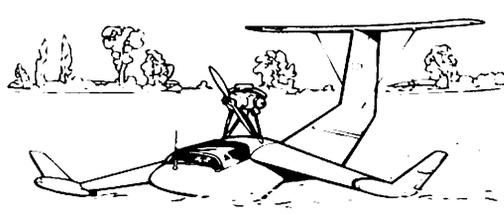
Totale km			Media	Punteggio			Velocità km/h		Descrizione Temi
Assegnati	Percorsi	%	Km/conc.	Disponib.	D.F.	assegnato	Effettiva	ricalcolata	
5522	4782	87	342	1000	1.00	1000	139.4	121.7	Città Ducale-Monteroduni-Castelluccio-Trevi-Rieti
6098	5380	88	384	1000	1.00	1000	128.5	113.5	Contigliano-Rivisondoli-Castelluccio-Celano-Piediluco-Rieti
4437	3820	86	294	964	1.00	964	136.5	117.3	Cittaducale-Nocera U.-Gubbio-Arezzo-Gubbio-Nocera U.-RI
5691	5024	88	386	1000	1.00	1000	130.4	113.0	RI Hostital-Rivisondoli-Gualdo T.-Spoleto-Todi-Piediluco-RI
5737	5065	88	390	1000	1.00	1000	146.9	128.2	Contigliano-Rivisondoli-Castelluccio-Navelli-Ferentillo-RI
3324	2741	82	211	671	1.00	671	136.7	117.4	Contigliano - Luco dei Marsi - Todi - Rieti
30809	26812	87	335	5635		5635			

AeC.C.V.V. - Coppa Internazionale del Mediterraneo 2001 - 15m Class

Rieti 1 - 12 August 2001

competitors	Nat.	Club	Glider	score	August 02		August 03		August 07		August 08		August 09		August 11	
					Km	377.2	Km	360	Km	312	Km	341.1	Km	517.3	Km	229.5
1	ITA	AeC. Bolzano	Ventus 2	4978	1	826	1	1000	7	731	1	992	2	971	4	458
2	NED	AeC. KNVVL	ASW 27	4813	2	792	6	928	4	751	9	905	2	971	2	466
3	NED	AeC. Rotterdam(ZCR)	Ventus 2	4744	4	770	11	887	9	709	3	981	5	934	3	463
4	FRA	Baynes	Ventus	4709	7	751	2	990	1	772	7	936	7	871	9	389
5	AUT	AeC. Maria Zell	Ventus 2	4679	7	751	4	969	2	763	12	815	6	890	1	491
6	ITA	AeC.V.Lariano	ASW 27	4675	13	719	3	980	11	676	1	992	4	945	12	363
7	ITA	AeC. Fulvio Padova	Ventus 2	4586	6	752	9	918	13	657	6	940	8	870	5	449
8	GBR	BGA Lasham	Ventus 2	4525	14	690	8	919	6	736	4	979	12	815	10	386
9	AUT	FRA Wr. Neustadt	Ventus 2	4495	9	747	10	915	5	746	12	815	9	845	6	427
10	AUT	ISV Innsbruck	Ventus 2	4458	5	756	7	923	3	752	11	829	10	843	13	355
11	ITA	AeC. Bolzano	Ventus 2	4226	10	746	5	953	8	711	8	933	17	463	7	420
12	ITA	A.V.A. Valbrembo	Ventus 2	4071	11	736	14	743	18	384	14	1000	1	1000	8	396
13	ITA	AeC. Torino	Ventus 2	3988	16	665	13	763	12	675	10	890	11	817	17	178
14	ITA	AeC. Prealpi Venet	Ventus 2	3877	15	666	12	864	16	464	16	756	13	742	11	385
15	AUT	USFC. Worschach	ASW 27	3325	17	652	16	690	15	526	17	749	19	379	14	329
16	ITA	AeC. Savona	ASW 20	3292	18	553	15	696	17	427	15	775	15	612	15	229
17	ITA	A.C.A.O. Varese	Ventus 2	3155	3	775	19	277	10	681	5	960	18	462	18	602
18	DEN	AeC. Hern. Svaevelfi	Ventus C	2977	19	552	18	291	14	618	18	599	14	715	16	202
19	ITA	AeC. Rieti	ASW 20	1908	20	0	17	624	19	267	19	553	16	464	18	0
20	AUT	SFC Tulln	Ventus 2	996	12	730	20	266	20	0	20	0	20	0	18	0

prova del	km percorso	n. concorrenti		totale km		Punteggio		velocità max km/h	descrizione temi		
		partiti	arrivati	f.c.	%	Assegnati	D.F.			Assegnato	
02/08	377.2	19	19	0	0	7167	7167	100	826	147.1	Contigliano - Roccaraso - Nocera Umbra - Rieti
03/08	360.0	20	17	3	15	7200	6813	95	1000	119.2	Poggio Bustone-Luco dei Marsi-Campo di Giove-Nocera U.-Rieti
07/08	312.0	19	19	0	0	5928	5928	100	772	128.4	S. Giovanni Reatino-Villa Lallelonga-Nocera U.-Rieti
08/08	341.1	19	19	0	0	6481	6481	100	992	114.4	Cittaducale-Nocera U.-Gubbio-Arezzo-Gubbio-Nocera U.-Rieti
09/08	517.3	19	15	4	21	9829	9691	99	1000	122.1	Poggio B.-S. Biagio S.- Nocera U.-Gubbio-Nocera U.-Spoleto-Todi-Rieti
11/08	229.5	17	16	1	6	3902	3874	99	491	132.9	Greccio - Magliano dei Marsi - Todi - Rieti
Totalli	2137.1	113	105	8	7	40506	39953	99	5081		



illeso e senza alcun sintomo, si guarda intorno e mi dice, incredulo, che la fusoliera è spezzata. Mi trascino fuori, non senza prudenza, e chiamo un'ambulanza. In ospedale mi diranno che non ho nulla di rotto, solo una compressione dei nervi, mentre la paralisi svanisce progressivamente rimpiazzata da forti dolori. Ne avrò per alcuni mesi, e la Risonanza Magnetica indica una nuova ernia discale con interessamento delle radici nervose, assente in un esame di qualche mese prima.

ASSURDITÀ

Ci sono due cose che mi sono apparse subito nella loro assurdità.

La prima è che, con tanto spazio a disposizione, soprattutto sul sedile posteriore, dovremmo tutti sederci sopra uno strato ad alto assorbimento di energia, come le schiume "Dynafoam" che hanno un costo irrisorio rispetto al beneficio (al massimo 200 Euro per elevati spessori).

La seconda è che il carrello principale dovrebbe essere progettato per collassare in caso di violento impatto. In questo caso, vista la particolarità dell'impatto contro uno "scalino", né io né la fusoliera avremmo ricevuto alcuna componente energetica verticale. Questo fattore influenzerà le mie future scelte in caso di acquisto di un nuovo mezzo!

Peccato, perché il Duo è un aliante veramente notevole, di elevate performance e facile da pilotare (a parte una certa scarsità di efficacia dei diruttori); facile anche da montare, tanto che, in un giorno senza vento, io e Takeshi abbiamo fatto da soli con l'aiuto di un cavalletto robusto.

AeC.C.V.V. - Coppa Internazionale del Mediterraneo 2001 - 18m Class

Rieti 1 - 12 August 2001

Competitors	Nation	Club	Glider	Score	August 02	August 03	August 07	August 08	August 09	August 11
					Km 371.1	Km 435.6	Km 341.3	Km 368.3	Km 441.3	Km 255.7
1	Courts John	NZL	AeC.Auckland G.C.	5039	1 814	1 1000	1 808	1 959	1 1000	2 458
2	Monti Lorenzo	ITA	A.C.A.O. Varese	4466	5 610	3 967	3 698	2 910	7 848	6 433
3	Amann Werner	AUT	AeC.Hohenems	4337	3 698	20 768	2 700	3 853	5 872	3 446
4	Hahn Manfred	SWI	Fliegergr.Berufssc	4202	17 511	7 940	5 687	7 753	4 876	5 435
5	Kerstens C.A.J.	NED	AeC.Ge.Z.C.	4071	6 604	19 785	10 622	4 848	11 811	10 401
6	Pavesi Ugo	ITA	A.C.A.O. Varese	4021	7 594	9 894	18 575	5 791	10 816	17 351
7	De Orleans Borbon Alvaro	ESP	R.AeC.de Toledo	3996	2 730	5 946	18 575	25 349	6 860	1 536
8	Secomandi Maurizio	ITA	A.C.A.O. Varese	3978	9 577	4 954	12 602	12 692	2 931	23 222
9	Doessing Erik	DEN	AeC.Viborg G C	3946	13 554	16 834	12 602	9 734	9 819	8 403
10	Wienberg Ib	DEN	SG-70 Arnborg	3858	8 593	18 809	15 586	8 741	16 707	7 422
11	Progin Philippe	SWI	AeC.GruySre	3829	20 497	2 981	6 669	14 667	22 635	12 380
12	Dolfin Max	NED	AeC.ACvZ	3777	15 519	26 671	8 637	18 589	3 925	4 436
13	Cuccoli Cristian	ITA	AeC.V. Ferrarese	3759	25 423	5 946	16 582	16 607	8 833	13 368
14	Fontana Vittorio	ITA	A.V.M. Milano	3664	4 653	21 754	17 579	17 603	15 721	16 354
15	Skaerlund Niels Erik	DEN	AeC.Herning	3652	22 450	15 840	7 646	15 613	17 700	8 403
16	Martinelli Daniele	ITA	AeC. Rieti	3604	19 502	14 845	20 552	19 588	12 778	18 339
17	Caraffini Antonio	ITA	A.C.A.O. Varese	3552	11 566	11 891	14 590	24 452	13 740	20 313
18	Witter Rodney	GBR	BGA Denbigh G.C.	3450	15 519	24 732	4 694	21 539	20 640	19 326
19	Desmeules Pierre-Alain	SWI	AeC.GruSre	3351	26 415	12 879	11 610	20 567	24 514	14 366
20	Pronzati Attilio	ITA	A.C.A.O. Varese	3326	10 575	17 832	25 291	11 698	18 693	21 237
21	Leemann Patrick	SWI	AeC.Gruveres	3275	23 434	22 748	22 498	10 727	19 646	23 222
22	Balestra Bernardo	ITA	AeC. Rieti	3207	18 508	28 247	9 636	13 688	14 729	11 399
23	Riva Adalberto	ITA	AeC.V.Lariano	2898	21 463	27 608	23 492	23 479	23 627	22 229
24	Di Vecchio Goliardo	ITA	AeC. Roma	2827	14 521	13 877	21 544	22 522	25 0	15 363
25	Cristiani Marcello	ITA	AeC.V. Ferrarese	2800	28 104	25 675	24 399	6 763	21 637	23 222
26	Pasin Vittorio	ITA	AeC. Prealpi Venet	1486	11 566	8 920	26 0	27 0	25 0	26 0
27	Fontana Guido	ITA	?	1333	27 402	23 745	26 0	26 186	25 0	26 0
28	De Franceschi Angelo	ITA	AeC. Prealpi Venet	1327	24 433	9 894	26 0	27 0	25 0	26 0

Prova Del	km percorso	n. concorrenti		totale km		punteggio		Velocità max km/h		Elenco Temi
		partiti arrivati	f.c. % f.c.	Assegnati	percorsi %	disponib. D.F. assegnato	effettiva	Ricalcolata		
02/08	371.1	28	27 1	4	10391 10153	98	814 1.00	814	146.4	Poggio Bustone-S. Biagio Saracinisco-Castelluccio-Trevi-Rieti
03/08	435.6	28	27 1	4	12197 12063	99	1000 1.00	1000	131.2	Contigliano-Rivisondoli-Castelluccio-Celano-Piediluco-Rieti
07/08	341.3	25	25 0	0	8533 8532	100	808 1.00	808	135.5	Cittaducale-Nocera U.-Gubbio-Arezzo-Gubbio-Nocera U.-Rieti
08/08	368.3	26	24 2	8	9576 9373	98	959 1.00	959	127.1	Cittaducale-Castel S.Vincenzo-Spoleto-Todi-Diediluco-Rieti
09/08	441.3	24	24 0	0	10591 10591	100	1000 1.00	1000	139.7	Contigliano-Rivisondoli-Castelluccio-Navelli-Ferentillo-RI
11/08	255.7	25	25 0	0	6393 6393	100	536 1.00	536	139.0	Contigliano - Luco dei Marsi - Todi - Rieti
Totali	2213.3	156	152 4	3	57680 57105	99	5117	5117		

AeC.C.V.V. - Coppa Internazionale del Mediterraneo 2001 - Standard Class

Rieti 2 ÷ 10 August 2001

competitors	Nat.	Club	Glider	score	August 02		August 03		August 07		August 08		August 09		August 10		August 11		
					Km	360	Km	404.7	Km	286.5	Km	336	Km	474.4	Km	413.8	Km	224.2	Km
1	Hartmann Peter	AUT	A.C.A.O. Varese	LS 8	5521	2	749	10	840	1	744	5	721	2	999	3	936	7	532
2	Avanzini Luciano	ITA	A.C.A.O. Varese	Discus 2	5476	6	729	6	848	3	733	6	717	5	988	6	922	4	539
3	Brigliadori Riccardo	ITA	AeC.V.Lariano	Discus 2	5357	18	652	15	797	8	692	3	730	6	987	2	957	2	542
4	Montemaggi Sandro	ITA	AeC.V.V.Mugello	Discus 2	5244	17	668	7	847	25	559	7	713	4	991	5	931	6	535
5	Fellorl Sergio	ITA	AeC.V. Ferrarese	LS 8	5201	15	683	14	815	4	727	2	779	7	984	24	673	3	540
6	Hammerle Halnz	AUT	SFG.Dornbirn	LS 8	5076	1	751	16	787	6	704	16	635	15	732	10	895	1	572
7	Rass Michael	AUT	AeC.S.Johann in T.	LS 8	5065	29	534	13	817	7	699	10	693	3	992	18	820	8	510
8	Weiss Herbert	GER		LS 8	5005	11	700	12	836	34	287	1	803	1	1000	9	912	10	487
9	Pretorius Dawid Roux	RSA	Goldfields G.C.	LS 8	4968	8	711	18	780	10	682	21	557	16	728	1	1000	8	510
10	Griffi Angelo	ITA	A.V.A. Valbrembo	Discus	4902	33	502	3	959	19	622	18	597	9	944	6	922	17	356
11	Costa Corrado	ITA	A.C.A.O. Varese	Discus 2	4892	9	704	17	781	8	692	9	695	12	983	15	840	21	297
12	Spreafico Gianni	ITA	AeC. Biella	LS 8	4883	5	731	1	1000	23	583	4	722	24	639	8	921	25	287
13	Pronzati Marco	ITA	AeC. Arezzo	Discus	4864	26	568	2	976	15	643	8	710	25	635	13	870	12	462
14	Soubrier Eric	FRA	AeC Charfrès	LS 8	4737	3	740	10	840	2	743	34	406	10	935	21	757	20	316
15	Perotti Nino	ITA	AeC. Valle Aosta	ASW 24	4675	21	621	4	932	27	523	24	540	11	930	11	884	26	245
16	Romano Roberto	ITA	A.C.A.O. Varese	ASW 28	4614	13	689	29	626	28	518	13	663	8	950	17	825	18	343
17	Albertazzi Alberto	ITA	AeC.V.Lariano	Discus 2	4480	19	650	31	606	16	635	19	578	14	863	14	854	23	294
18	Lastrico Edoardo	ITA	A.V.A. Valbrembo	Discus 2	4477	24	575	8	842	14	655	24	540	26	619	19	809	13	437
19	Pinni Vittorio	ITA	AeC. Parma	Discus	4474	25	573	19	778	12	656	17	632	23	671	22	741	14	423
20	Ottoson Curt Olle	SWE	AeC Ljungbythers	LS 8	4413	7	720	26	662	22	607	11	683	22	686	25	639	15	416
21	Guazzoni Roberto	ITA	A.C.A.O. Varese	LS 8	4373	14	685	5	851	17	628	12	672	21	706	16	831	28	0
22	Grinza Giancarlo	ITA	AeC. Valle Aosta	ASW 28	4314	28	537	20	748	4	727	36	336	13	872	20	758	19	336
23	Leitner Bernhard	AUT	Innsbrucker Segelf	LS 8	4252	22	612	22	722	30	516	20	558	34	442	3	936	11	466
24	Hoelgaard Mogens	DEN	Herming Svæveløve	Discus	4078	16	674	33	570	20	621	29	492	26	619	23	719	16	383
25	Paris Giorgio	ITA	AeC. Valle Aosta	ASW 24	3939	37	441	9	841	31	472	23	542	26	619	12	883	27	141
26	Wysman Paul	NED	GeZC Terlet	ASW 24	3691	31	532	27	645	18	627	15	636	20	712	30	249	24	290
27	Ferrero Andrea	ITA	A.C.A.O. Varese	LS 8	3561	34	476	35	505	24	575	27	505	19	713	29	251	5	536
28	Blagi Marco	ITA	AeC.V.Lariano	LS 8	3352	11	700	30	621	12	656	14	660	18	715	34	0	28	0
29	Bonfatti Umberto	ITA	AeC.V. Ferrarese	Discus	2860	32	521	24	672	21	615	22	552	33	447	33	53	28	0
30	Colombo Stefano	ITA	A.C.A.O. Varese	ASW 28	2765	4	733	36	401	35	271	37	88	17	726	30	249	21	297
31	Fanfani Francesco	ITA	AeC. Roma	ASW 24	2763	38	438	23	709	36	80	30	454	32	479	26	603	28	0
32	Molinari Manuele	ITA	AeC. Prialpi Venet	LS 8	2632	27	558	25	667	26	536	28	496	35	95	28	280	28	0
33	Cavosi Paolo	ITA	AeC.V.Lariano	Discus 2	2499	29	534	37	334	29	517	26	517	31	597	34	0	28	0
34	Prodorutti Juri	ITA	AeC. Arezzo	LS 7	2423	35	475	34	561	32	370	35	398	26	619	34	0	28	0
35	Borellini Giuseppe	ITA	A.C.A.O. Varese	ASW 28	2211	36	474	39	259	38	0	31	442	26	619	27	417	28	0
36	Bulgheroni Marco	ITA	A.C.A.O. Varese	LS 8	1821	40	359	31	606	33	357	33	415	36	30	32	54	28	0
37	Merziola Stefano	ITA	AeC. Rieti	Discus 2	1685	9	704	38	291	11	676	38	14	38	0	34	0	28	0
38	Tura Filippo	ITA	AeC.V.V.Mugello	Discus	1378	23	592	39	259	36	80	32	417	36	30	34	0	28	0
39	Rosini Walter	ITA	AeC.V. Ferrarese	LS 8	1351	20	628	21	723	38	0	39	0	38	0	34	0	28	0
40	Beozzi Antonio	ITA	AeC. Torino	LS 8	1065	39	435	28	630	38	0	39	0	38	0	34	0	28	0

prova del	km percorso	n. concorrenti		totale km	punteggio	velocità max km/h	descrizione temi					
		partiti arrivati	f.c. % f.c.					Assegnati	percorsi %	disponib. D.F.	assegnato	
02/08	360.0	40	40	0	14400	14400	100	751	1.00	751	151.4	Città Ducale - Rvisonoldi - Nocera Umbra - Rieti
03/08	404.7	40	35	5	16188	15665	97	1000	1.00	1000	118.2	Poggio Bustone-Castel S. Vincenzo-Nocera Umbra-Rieti
07/08	286.5	37	33	4	111601	10137	96	744	1.00	744	121.4	Cittaducale-Trasacco-Trevi-Spoleto-Todi-Pieiluco-Rieti
08/08	336.0	38	36	2	12768	12212	96	803	1.00	803	134.0	S. Giovanni Reatino-Pettorano sul Gizio-Nocera Umbra-Rieti
09/08	474.4	37	14	23	17553	14811	84	1000	1.00	1000	124.8	Cittaducale-Monteroduni-Nocera U.-Spoleto-Todi-Pieiluco-Rieti
10/08	413.8	34	26	8	14069	12069	86	1000	1.00	1000	129.0	Cantalice-Castel di Sangro-Castelluccio-Barisciano-Piediluco-Rieti
11/08	224.2	29	26	3	6502	5967	92	572	1.00	572	116.1	Contigliano - Magliano dei Marsi - Todi - Rieti
Total	2499.6	255	210	45	92080	85260	93	5870				

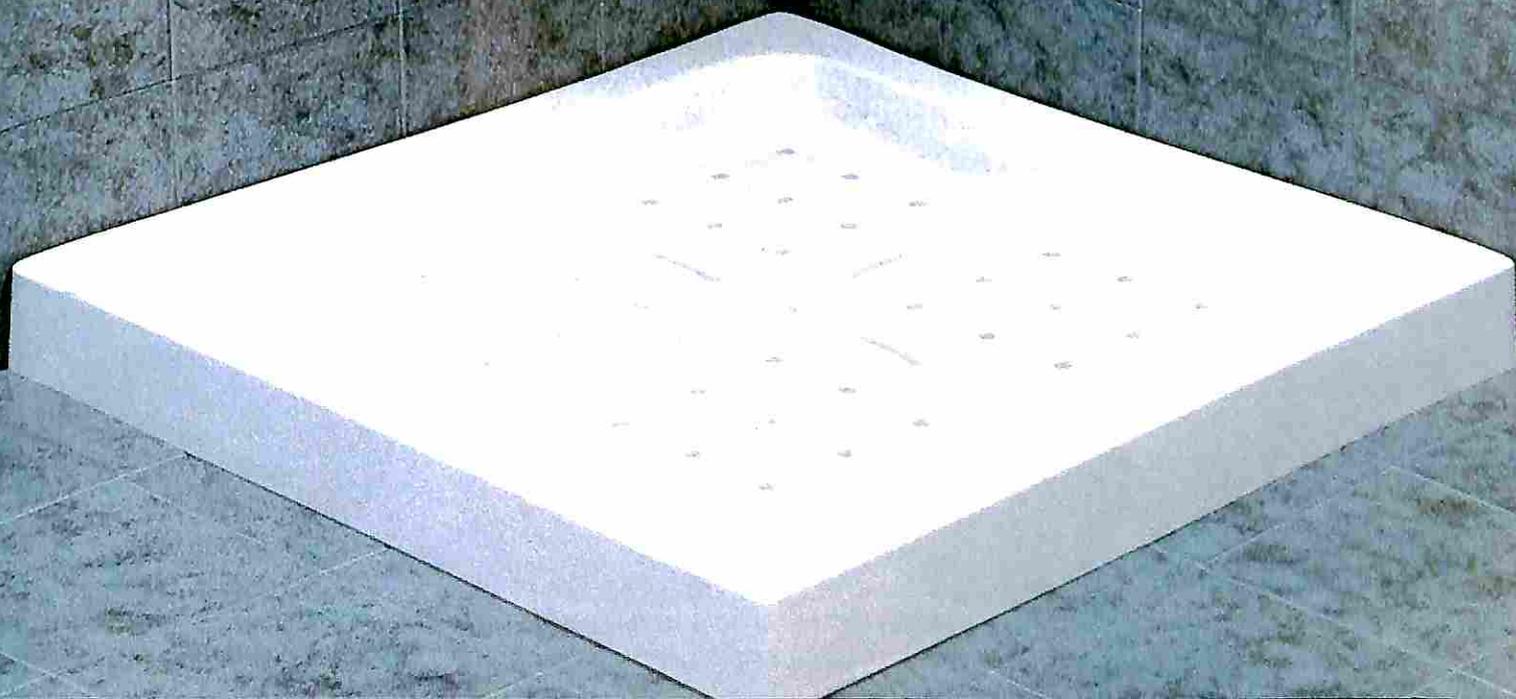
**Accessori
da doccia**

**Duschkabinen
zubehör**

**Shower
Accessories**

**Accessoires
pour la cabine
de douche**

PLASTICA
ilma linea bagno



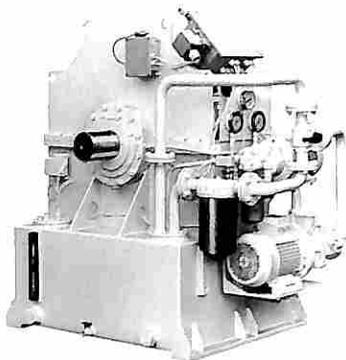
GIUNTI IDRODINAMICI
serie K - TRANSFLUID

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



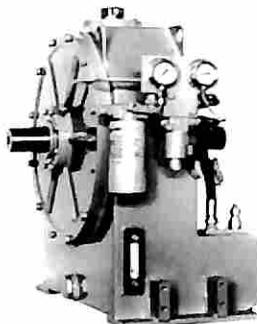
GIUNTI IDRODINAMICI
KSL - TRANSFLUID

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



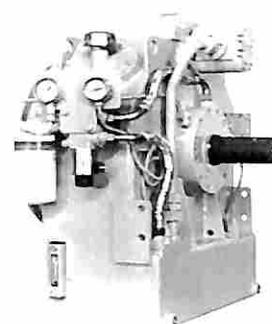
GIUNTI IDRODINAMICI
KPT - TRANSFLUID
(per motori elettrici)

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



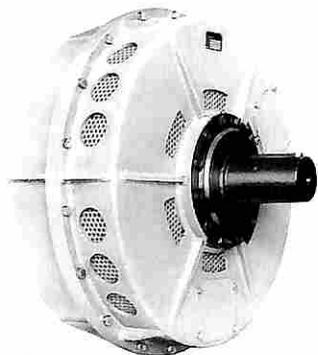
GIUNTI IDRODINAMICI
KPT - TRANSFLUID
(per motori endotermici)

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



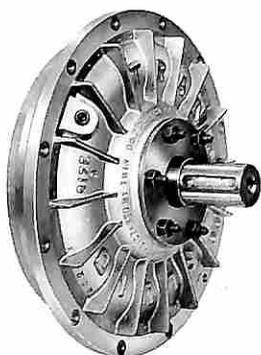
PRESE DI FORZA CON
GIUNTO IDRODINAMICO
KFBD - TRANSFLUID

A riempimento fisso
potenza trasmissibile fino a 500 kW.



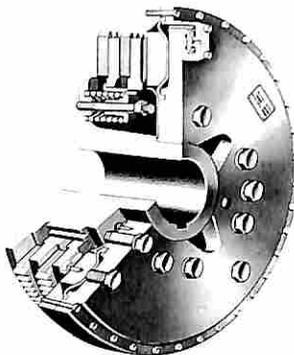
GIUNTI IDRODINAMICI
SKF - TRANSFLUID

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



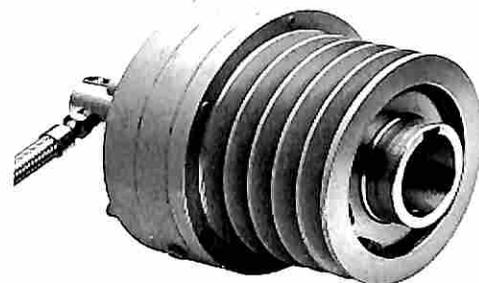
FRIZIONI A COMANDO
PNEUMATICO
PO-TPO TRANSFLUID

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



FRIZIONI A COMANDO
PNEUMATICO
PH TRANSFLUID

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



GIUNTI ELASTICI

FALK

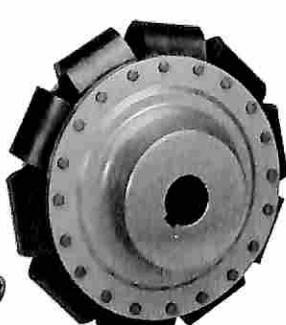
Interamente metallici.
Oltre a compensare gli errori di
allineamento assorbono anche gli urti e
le vibrazioni.
Per coppie fino a 90.000 daNm.



GIUNTI ELASTICI

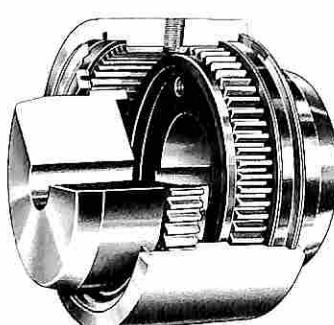
MULTICROSS REICH

Per coppie fino a 5400 daNm.



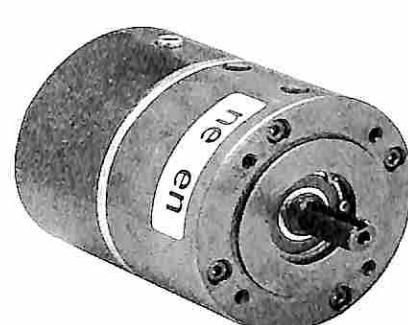
GIUNTI OSCILLANTI
A DENTI
ESCO

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



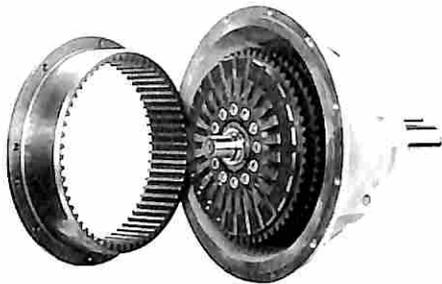
GRUPPI FRENO/FRIZIONE
A COMANDO PNEUMATICO
NEXEN

Per potenze fino a 15 kW.



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

Per coppie fino a 1200 daNm.



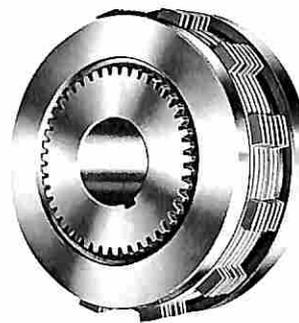
**ACCOPIATORI
ELASTICI**
RBD - TRANSFLUID

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



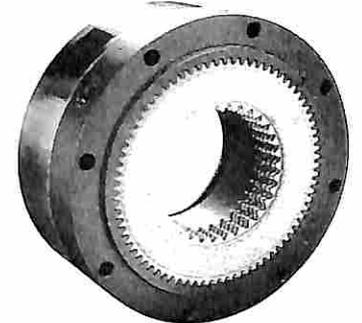
**FRIZIONI A COMANDO
IDRAULICO**
SH - SHC - TRANSFLUID

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



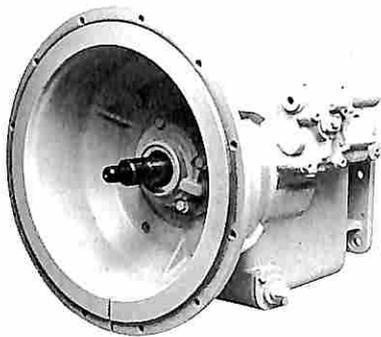
**FRENI DI SICUREZZA
AD APERTURA IDRAULICA**
SL - TRANSFLUID

Per coppie fino a 900 daNm.



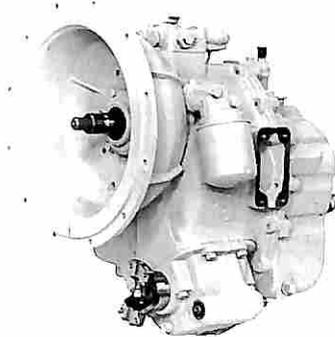
**TRASMISSIONI
IDRODINAMICHE**
P320 TRANSFLUID

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



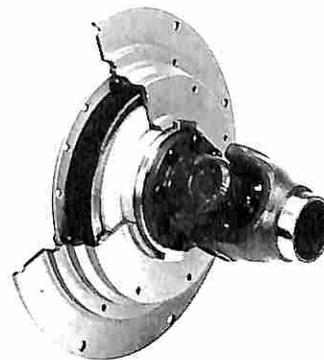
**TRASMISSIONI
IDRODINAMICHE**
COMPACT

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



**GIUNTI ELASTICI
PER CARDANO**
VSK-REICH

Per coppie fino a 1600 daNm



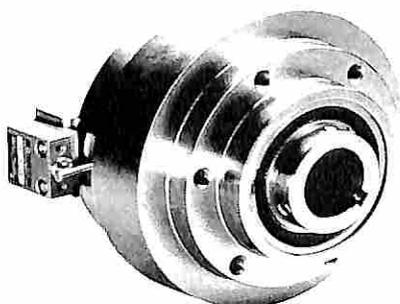
GIUNTI ELASTICI
AC-REICH

Per coppie fino a 4000 daNm.



**LIMITATORI DI COPPIA
A COMANDO PNEUMATICO**
NEXEN

Per coppie fino a 360 daNm.



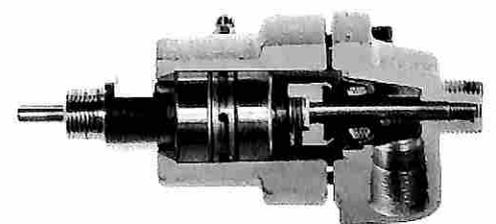
**FRIZIONI E FRENI
A COMANDO PNEUMATICO**
NEXEN

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



COLLETTORI ROTANTI
FILTON

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



IX Congresso Annuale EGU a Saint Auban

Aldo Cernezzi

Foto di
Fransois
Van Haaf

Gli enti federali di Austria, Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Italia, Norvegia, Olanda, Polonia, Regno Unito e Svezia, che insieme rappresentano circa 70.000 piloti d'aliante, sono i membri della European Gliding Union

Con l'ospitalità eccellente della Federazione francese, al congresso annuale della EGU hanno partecipato circa 20 delegati e presidenti delle organizzazioni iscritte: ci ha fatto onore della sua presenza anche il Presidente di Europe Air Sports, Olivier Burghelle.

NUOVO MEMBRO

La Polonia ha annunciato l'intenzione di affiliarsi, e il delegato ha ricevuto un caloroso applauso di benvenuto. Purtroppo, la Spagna ha fatto sapere che non si assocerà più, per motivi finanziari.

A questo proposito, è passata all'unanimità la proposta di modifica della quota di affiliazione, con una sostanziale riduzione per i Paesi con pochissimi piloti attivi: per esempio, una federazione con 250 membri pagherà solo 350 Euro all'anno. Per l'Italia, la situazione rimane sostanzialmente invariata con circa 800 Euro.

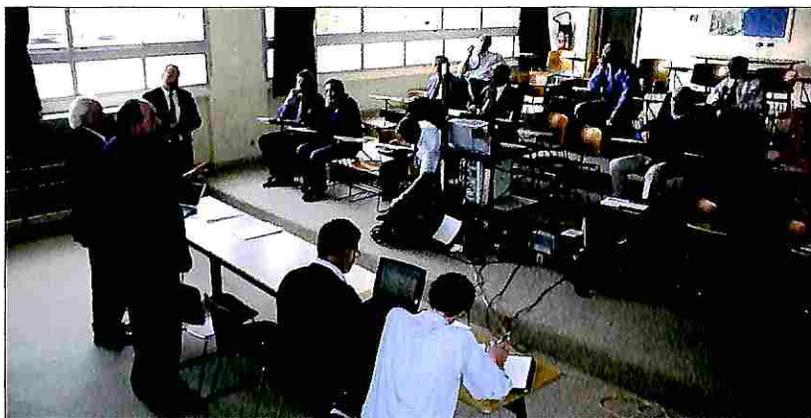
SPAZIO AEREO

Sotto le pressioni dell'EGU, Europe Air Sports ha iniziato a preparare un "piano per lo spazio aereo". Questa politica ha anche il pieno supporto della FAI. Il piano d'azione è articolato come una risposta alle proposte di Eurocontrol, che desidera impiantare una nuova struttura e classificazione dello spazio aereo detta "Single Sky Project".

La voce degli sport dell'aria deve

essere assolutamente unanime. Non è esagerato affermare che il futuro del volo a vela sarebbe in serio pericolo, se passasse la proposta di Eurocontrol. Gli utilizzatori professionali chiedono una totale separazione tra i traffici VFR e IFR, che potrebbe avere per noi conseguenze drammatiche.

Il punto fermo, che vogliamo portare avanti, è che la convivenza di IFR e VFR è ancora possibile, in zone a traffico non troppo intenso.





Per questo sarà necessario molto lavoro e si dovrà combattere per non perdere il nostro spazio. Il piano d'azione prevede di partecipare alle sedute di Eurocontrol, fare pressioni di gruppo e instaurare rapporti con i dirigenti a livello nazionale.

Ai piloti si deve però chiedere una sempre maggiore competenza e consapevolezza dei regolamenti. Si pensa anche a una raccolta di fondi (già partita in Italia) da destinarsi a copertura delle spese dell'azione di lobby da parte di professionisti. Ciò, del resto, è quanto già fanno i nostri "concorrenti", gli utilizzatori commerciali dello spazio aereo. L'idea è di raccogliere almeno 1 Euro da ogni pilota di tutte le specialità.

TRANSPONDER

L'EGU comincerà a parlarne più apertamente con Eurocontrol. Nell'ottica del futuro Single Sky Project, un cielo privo di differenziazioni di spazio aereo in cui tutto il traffico sia noto ai sistemi di controllo, il TXP può essere una soluzione. Per ora siamo però poco convinti della sua utilità, e sono evidenti molti problemi tecnici e pratici che ne limiterebbero i benefici. L'EGU sta ribadendo queste informazioni in molte sedi.

EASA

La European Aviation Safety Agency (EASA) farà sempre più parlare di sé, in futuro. Gradualmente, essa si prenderà carico di alcune competenze legislative

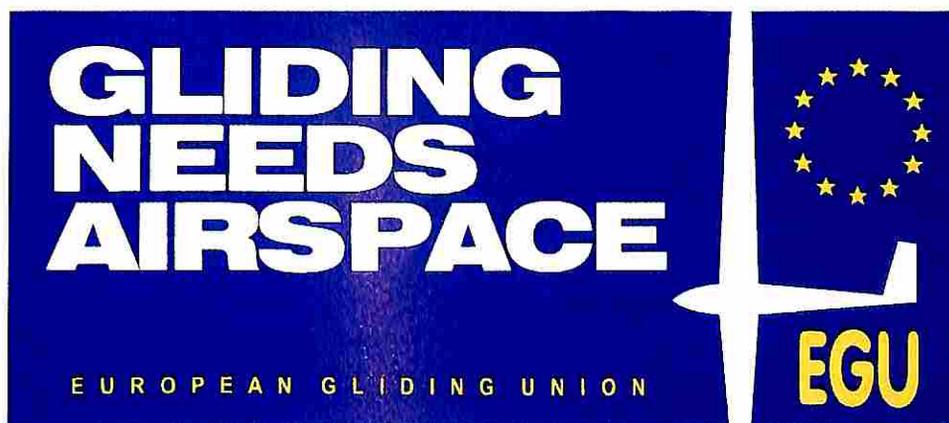
degli attuali organi nazionali (ENAC). L'EGU si sta assicurando una forte rappresentatività al suo interno.

EGU WEB SITE

È di nuovo attivo il sito Internet dell'EGU, all'indirizzo: www.schwencke.dk/egu.

PROCEDURE OPERATIVE

È in fase avanzata il lavoro di armonizzazione delle procedure operative per il volo a vela in Europa. Appena terminato, verrà pubblicato un manuale con le raccomandazioni di sicurezza (comunicazioni e segnali, procedure al suolo, ispezioni ecc.) che dovrebbe essere adottato da tutte le nazioni europee.

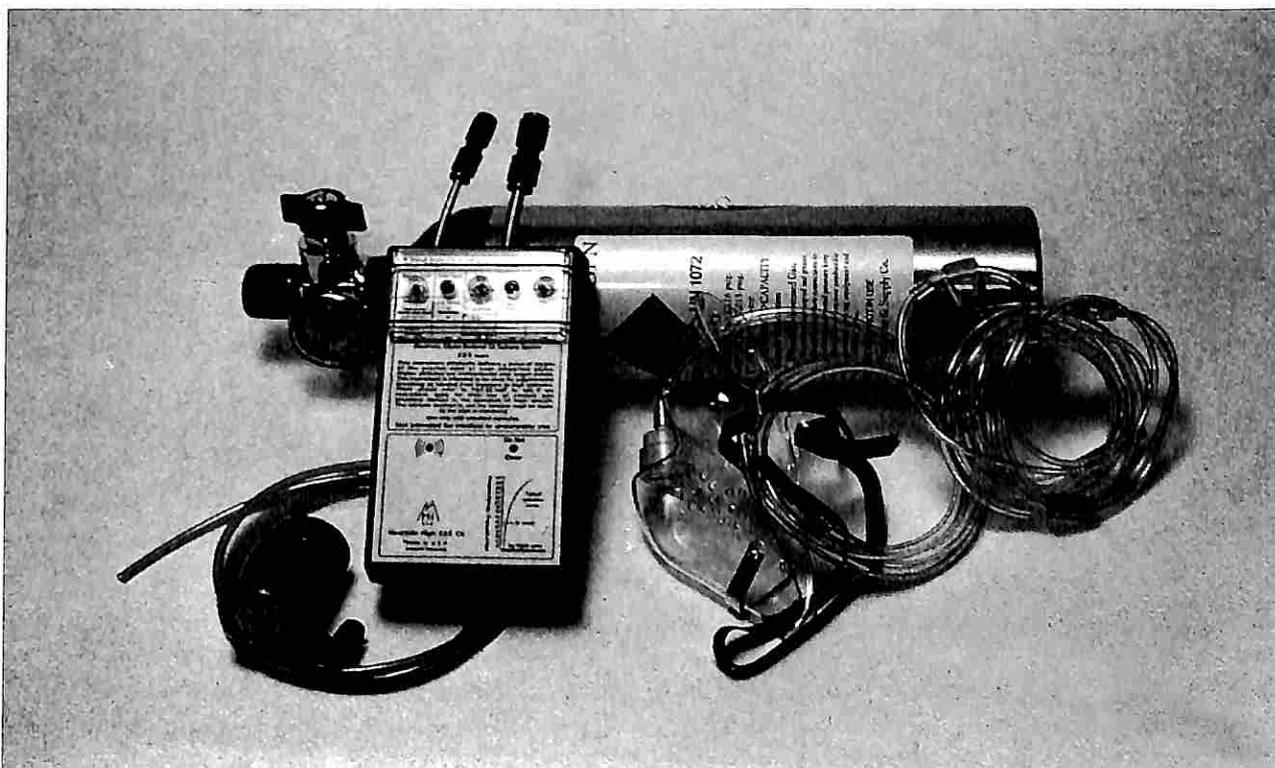




AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS

MH
Oxygen Systems

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



IMPIANTO OSSIGENO A DOMANDA EDS-180

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

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

Disponibili altre bombole e impianti per biposto

Rappresentato da:

Glasfaser Italiana S.p.A.



Pelican II, biposto Australiano

**Frederic
Fischer**

**Tradotto da
Leonardo
De Curtis**

**Foto fornite
da F. Fischer**

Sono venuto a conoscenza del Pelican II quasi per caso, tramite un amico aeromodellista che voleva realizzarlo in scala. Si era rivolto a me per sapere se avevo delle informazioni dettagliate su questo aliante, ma effettivamente non avevo molto da offrire e così mi sono dato da fare contattando varie persone esperte di volo a vela storico, compreso Martin Simons che vive ad Adelaide, nel sud dell'Australia.

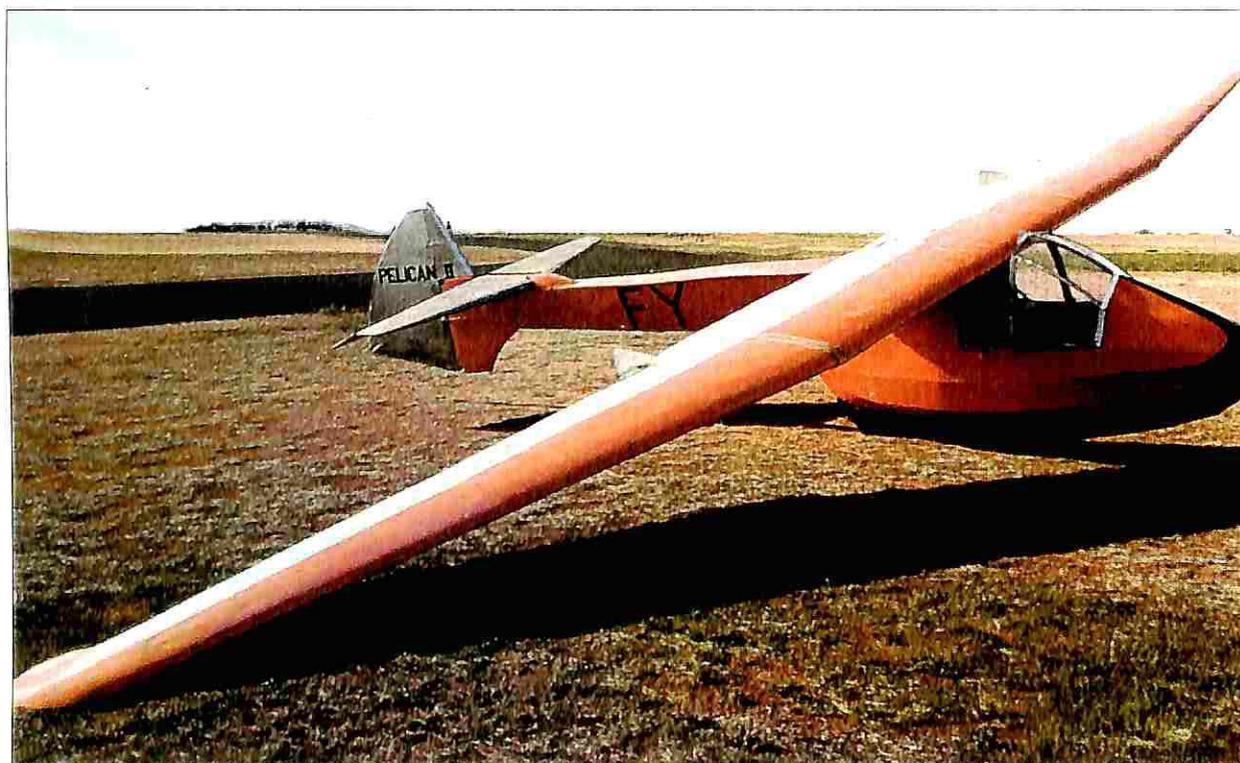
Una ricerca per così dire su commissione, ma che si

è poi rivelata estremamente utile ed interessante soprattutto per arricchire la mia conoscenza storica del volo a vela di quel paese.

Ecco cosa sono riuscito a scoprire sul Pelican II, partendo praticamente da conoscenza zero:

Il Pelican II è un aliante biposto d'addestramento, con posti affiancati, progettato da un certo Ernest Raymond Barratt, noto col nome di Jock insieme all'amico Harold Bradley, all'inizio degli Anni '50.

A quell'epoca il Waikerie Gliding Club disponeva sola-



mente di alianti monoposto di tipo Kite 1 e Kite 2, così decisero di costruire un biposto d'addestramento per insegnare il volo a vela ai nuovi piloti.

Il progetto s'ispirò appunto ai Kite 1 e 2 che avevano dimostrato ottime caratteristiche di volo e dapprima si pensò di chiamarlo Kite 3, ma successivamente fu battezzato Pelican II.

La fusoliera era stata opportunamente allargata per alloggiare i due piloti, mentre la trave a sezione triangolare, che univa l'abitacolo con i piani di coda, era all'incirca rimasta invariata.

L'ala era stata realizzata in tre pannelli, uno centrale di 6,11 metri e due laterali di 5,10 metri cadauno, collegati alla parte centrale con un leggero diedro.

Il profilo alare Gottinga 426, leggermente modificato, evolveva in un M6 all'estremità.

Alla costruzione parteciparono più persone e per giunta residenti in diverse località. I due pannelli esterni delle ali furono costruiti a proprie spese da Harold Bradley ad Adelaide, mentre la parte centrale dell'ala, la fusoliera ed i piani di coda furono costruiti a Waikerie nella fattoria di Jock Barratt insieme ad alcuni soci del Gliding Club.

Come spesso accade quando ci sono troppi cuochi in cucina, nessuno si è accorto fino alla fine che la larghezza della fusoliera era superiore all'apertura della porta d'ingresso del laboratorio.

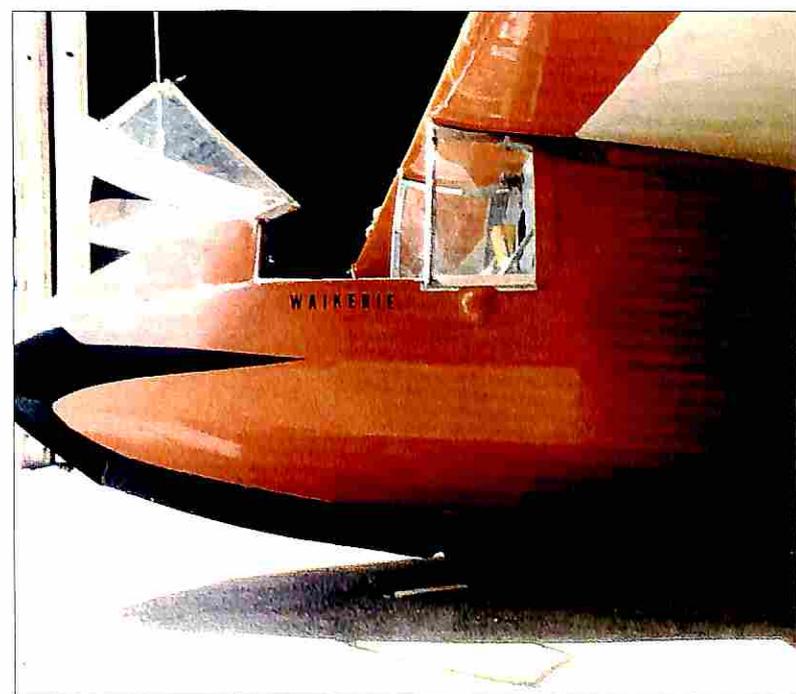
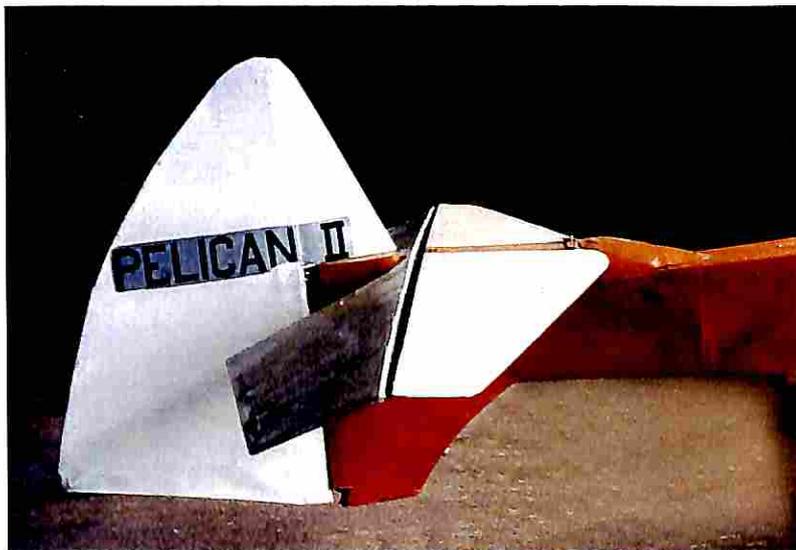
Non potendo in alcun modo far passare la fusoliera dalla porta, non restò altro che rimuovere il tetto ed estrarla dall'alto per mezzo di una gru.

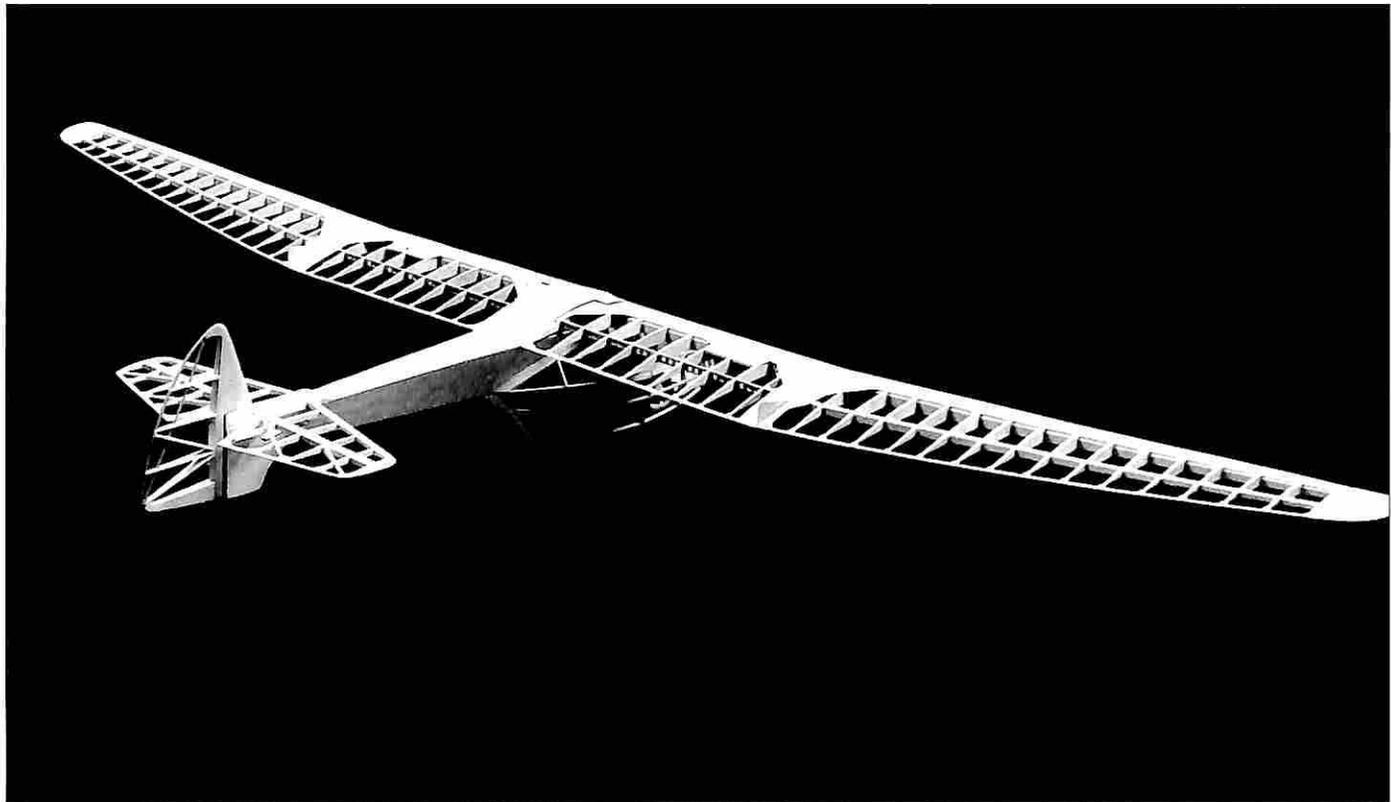
A parte questo piccolo inconveniente, il Pelican II fu terminato e fece il suo primo volo di prova nel Febbraio del 1953 pilotato da Jock stesso. Da allora in poi ha volato per parecchi anni dimostrandosi adatto non soltanto come aliante d'addestramento, ma anche come aliante ad alte prestazioni, cross country e da competizione.

Da alcuni anni ha terminato la sua brillante carriera di volo e chi volesse vederlo, potrebbe recarsi al Waikerie Gliding Club, nell'Australia meridionale dove riposa appeso ad una trave di un hangar.

Di tanto in tanto viene fatto scendere a terra per permettere a qualche studioso di volo di farne i rilievi dimensionali o più semplicemente per prendere nuove foto di qualche particolare.

Il Pelican II, come tanti altri alianti storici, è un pezzo unico, con un suo carattere ben definito, non ripro-





dotto in serie, con una sua propria storia legata alle persone che l'hanno progettato e realizzato, oltre a quelle che ne hanno apprezzato le doti di volo.

Oggi però non è più un pezzo unico perchè è stato riprodotto in ogni suo minimo particolare in scala 1:6 dall'amico Frederic Fisher.

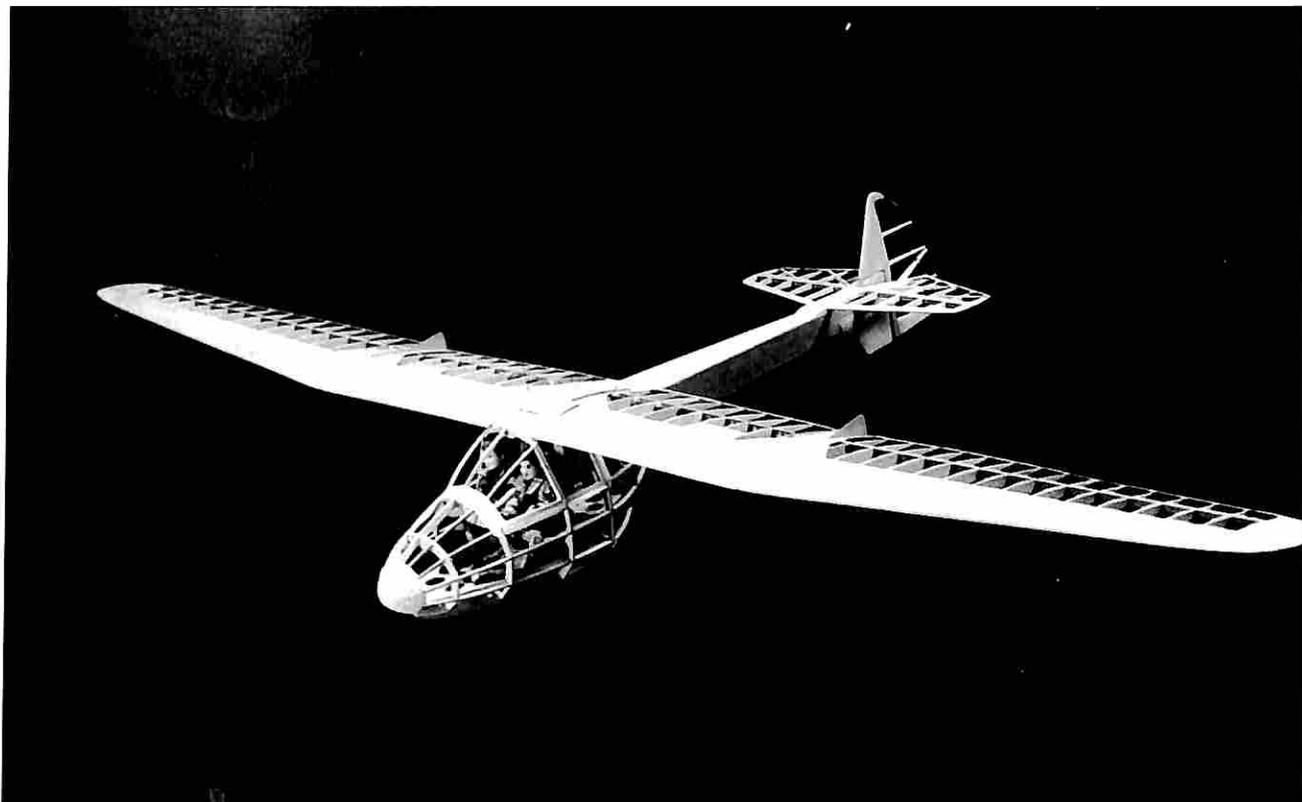
Presto, questo suo piccolo capolavoro sarà ultimato ed il Pelican II come risuscitato, potrà ancora volare seppure in un altro emisfero.

CARATTERISTICHE TECNICHE

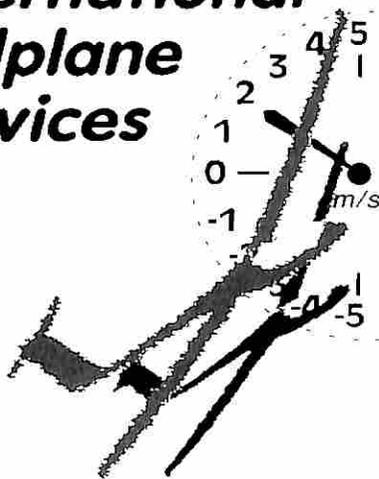
Apertura alare	16,31 m
Corda alla radice	1,37 m
Corda all'estremità	0,61 m
Superficie alare	18,49 mq
Allungamento	14
Lunghezza	7,58 m
Peso a vuoto	226,8 Kg
Efficienza	28

*In alto:
due immagini
dello scheletro
del modello in
scala 1:6, pronto
per ricevere
la tela*





**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 Schwæbisch 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

I numeri del *Volò a Vela* mondiale



Quanti siamo?

John Roake aggiorna da alcuni anni un'interessante statistica sui volovelisti.

È inutile negare l'evidenza: si manifesta un calo dei praticanti che in certi Paesi è anche molto marcato. Altri, pochi, sono in una fortunata ma poco significativa controtendenza.

Lo stesso Roake, nel divulgare i dati raccolti nel 2001, sottolinea di aver finalmente ricevuto cifre precise e affidabili dal nostro Paese.

Il numero di oltre 2000 piloti va però interpretato:

la fonte è il Ministero dei Trasporti, quindi tiene conto di tutte le licenze in corso di validità (5 anni) anche in mancanza dell'attività minima... Basta considerare che vengono rilasciate ogni anno circa 200 licenze, per stimare che i volovelisti attivi siano tra 1200 e 1500.

È più importante comparare l'andamento dei numeri nel corso degli anni: notiamo per esempio che i Paesi più volovelisticamente evoluti sono quelli che soffrono maggiormente di un calo dei praticanti.

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
ARGENTINA	423	423	381	351	286	251	268	253	242	252	264
AUSTRALIA	3796	3758	3661	3519	3532	3349	3240	3139	3089	2976	2785
AUSTRIA	4047	4086	4130	4096	4038	3986	4028	3990	3965	3599	3690
BELGIUM	1454	1495	1488	1561	1577	1580	1571	1557	1570	1591	1530
CANADA	1381	1405	1322	1288	1257	1292	1257	1319	1321	1313	1290
CZECH REP	3413	3447	3500	3202	3311	3385	3531	3540	3591	3190	3142
DENMARK	2100	2061	2138	2052	2046	2036	2005	1984	1927	1950	1892
FINLAND	2555	2554	2565	2540	2595	2533	2442	2670	2474	2602	2814
FRANCE	14012	13715	13789	13248	14165	13809	13256	12554	11813	11100	11510
GERMANY	39900	39400	38900	38465	38444	37592	37624	36724	36768	36687	36414
GREECE	76	67	59	52	52	50	50	49	49	51	52
HUNGARY	5062	5062	4700	3110	2097	1881	1881	1881	1664	1664	1628
ICELAND	97	100	97	91	94	100	97	96	96	101	98
ISRAEL	222	220	220	225	225	204	193	189	190	190	183
IRELAND	65	67	69	71	74	75	78	79	81	85	94
ITALY	2240	2165	2220	2140	2165	2135	2105	2120	2135	2125	2110
JAPAN	3041	2972	2918	2806	2763	2710	2660	2627	2585	2545	2500
LITHUANIA									471	469	472
NTHRLNDS	4432	4572	4358	4259	4200	4024	4090	4046	4125	4079	4065
N ZEALAND	1091	1001	1036	1007	1069	1109	1047	1017	987	889	867
NORWAY	1969	1825	1574	1696	1701	1707	1618	1701	1599	1574	1550
PAKISTAN									23	25	28
POLAND	2200	2218	2131	2310	2466	2422	2697	2808	3062	2902	2892
RUSSIA	350	350	325	215	145	130	130	130	115	115	112
SLOVAK REP									780	769	774
SLOVENIA						915	898	885	874	861	872
S AFRICA	629	676	696	577	612	655	651	641	688	728	579
SPAIN	450	466	462	452	459	467	478	490	493	498	496
SWEDEN	4563	3903	3515	3534	3595	3322	3088	3249	3013	3025	2700
SWTZRLND	4378	4259	4159	3786	3779	3574	3654	3647	3666	3680	3643
UK	10586	10135	9623	9409	9522	9757	9409	9225	9225	9164	8802
USA	20066	19351	19432	19811	19895	19497	18456	18274	18554	18584	19389
TOTALS	134598	131753	129468	125873	126164	124547	122502	121664	121224	119388	119240



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

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
rifi naziamento 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.

L'esperto risponde

a cura di **Plinio Rovesti**

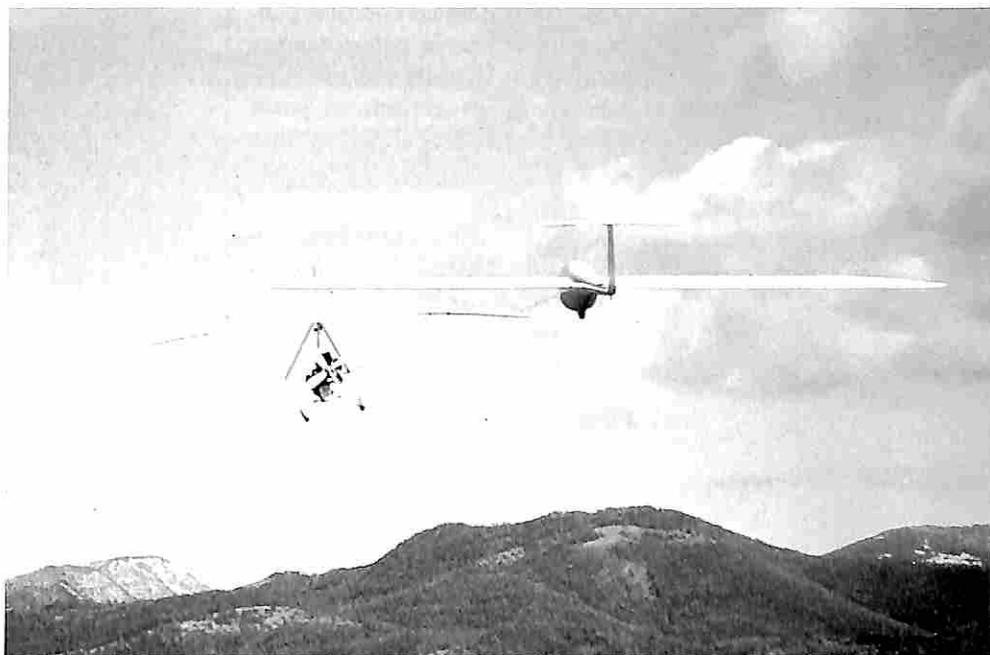
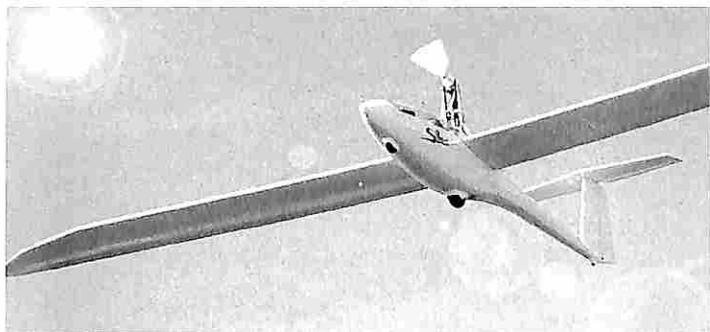
N. N. - N.M. Vorrei sapere da Lei cos'è lo "Stau" poiché l'ho chiesto al mio istruttore ed egli mi ha risposto distrattamente: è un vento svizzero. Grazie.

Risposta: è un caratteristico vento che soffia in ogni parte del mondo, e non soltanto in Svizzera! Esso è costituito da masse d'aria stabili d'aria fredda ed umida, che riversandosi sottovento alle catene montane, vi giungono molto più secche con temperature superiori a quelle che avevano, sopravvento, agli stessi livelli. In tali masse, infatti, durante la loro ascesa adiabatica, la progressiva diminuzione delle temperature

provoca un aumento della umidità relativa e, conseguentemente, ad una certa quota, si verifica la condensazione del vapore acqueo in eccesso e la pioggia ("Stau"), con la produzione di quel calore latente che, in parte compensa il raffreddamento dovuto alla dilatazione dell'aria ascendente satura, la cui diminuzione di temperatura si mantiene, per tale fatto, nell'ordine di circa 0,5°C ogni 100 metri. Nell'opposto versante sottovento, l'aria, discendendo, si riscalda, invece, per compressione adiabatica, di 1°C ogni 100 metri, allontanandosi sempre più dalla saturazione. Ecco perché queste masse d'aria si riversano sottovento agli ostacoli raggiungendo temperature superiori a quelle che avevano alle stesse quote sopravvento!

Silent

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



ULTRALEGGERO IN 3 VERSIONI

UL
IN
A1

alianti puro

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

motore retraibile

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

motore elettrico retraibile

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

DISPONIBILE ANCHE IN **KIT**

Alisport

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

La prova in volo del V1/2

Walter Vergani e Stefano Ghiorzo esaminano le caratteristiche del nuovo aliante italiano

Walter Vergani

La presentazione sul n. 262 di settembre 2000 dell'aliante disegnato dall'ingegner Pajno mi ha suscitato la curiosità di valutarne le prestazioni effettive, confrontandole con la polare teorica pubblicata. Mi sono così deciso a chiedere al progettista di poter effettuare un volo, che mi è stato cortesemente e rapidamente concesso.

Con sorpresa ho potuto riscontrare che queste prestazioni sono superiori a quelle dichiarate dal progetto, cosa piuttosto insolita, il che mi ha indotto a scrivere queste brevi note.

Le misurazioni sono state effettuate con un solo volo in aria piatta, con sgancio a 1450 metri QFE, assenza di vento. Le indicazioni anemometriche sono state verificate col GPS, rettificando per quota e temperatura, e misurando la discesa con l'altimetro e l'orologio, sulla distanza dei 50". Possono essere attendibili con un'approssimazione in più o in meno del 5-10%.

L'esame a terra dell'interno dell'abitacolo ha denunciato un'abitabilità di stretta misura per la mia taglia corporea, sia in larghezza sia altezza, e quindi scarsa per piloti di taglia superiore al mio metro e settantadue.

Il pannello strumenti è un po' piccolo ma ampliabile, la disposizione degli strumenti secondari da rivedere (l'orologio e termometro



Kit & Club

Ho avuto l'occasione di conoscere l'ingegner Pajno e di provare in volo l'aliante V1/2 da lui progettato. È stato un breve incontro, nel quale ho scoperto quale passione e professionalità sono nascoste nel mondo del nostro volo a vela; o forse persone come me, troppo coinvolte nelle competizioni, ne ignoravano l'esistenza.

Cercando di sintetizzare le mie impressioni, il V1/2 è una costruzione in composito pensata e realizzata per l'utilizzo come aliante da "secondo periodo" con caratteristiche da Classe Club.

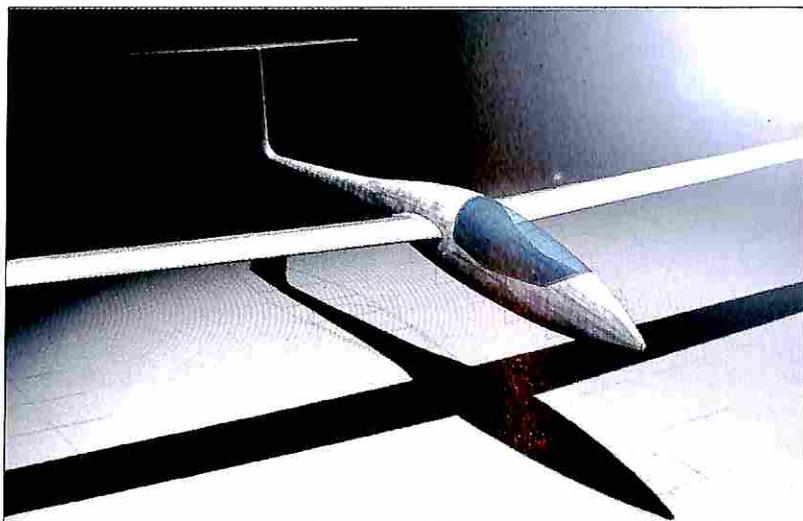
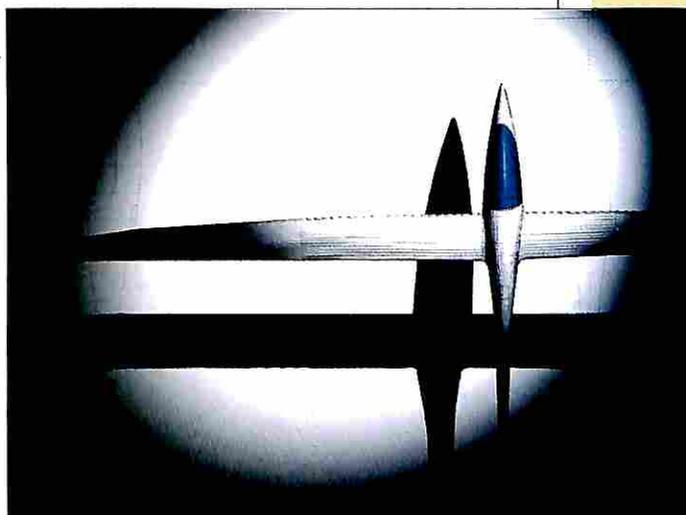
A prima vista mi ha colpito l'armonia dell'ala trapezoidale, che negli ultimi anni caratterizza gli alianti di elevate prestazioni, alla quale verranno presto aggiunte le winglet. Le forme un po' spigolose della cappottina e degli impennaggi hanno una loro ragione: nel posto di pilotaggio i comandi scorrono sotto il sedile anziché sul lato, mentre gli impennaggi sono di costruzione semplice ma molto efficaci già dalle basse velocità e con sforzi ridotti. L'aliante è stato concepito anche per la costruzione in kit, allo scopo di contenere il prezzo d'acquisto. Purtroppo attualmente il peso a vuoto della fusoliera è eccessivo (circa 38 kg/m² al decollo), i comandi non sono automatici, il pannello strumenti è fisso, nella cabina manca uno schienale regolabile, l'ala non dispone di ballast e il carrello fisso non è ammortizzato.

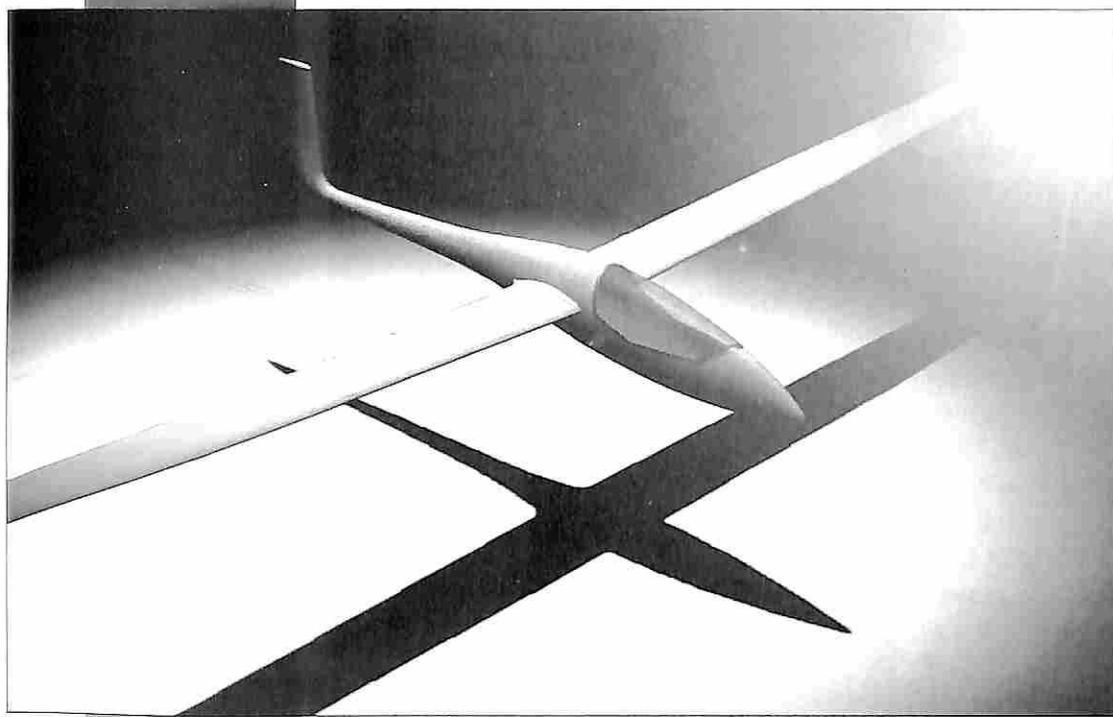
Malgrado ciò il comportamento dell'aliante già al traino è sorprendente. Si apprezza la grande maneggevolezza, stabilità e coordinamento dei comandi e una buona visibilità frontale per piloti di circa 1,70 metri. La cabina è molto spaziosa, i comandi ben posizionati, ma è eccessiva la rumorosità alle velocità più elevate. In volo bastano leggeri movimenti per effettuare tutte le correzioni; al diminuire della velocità si giunge a uno sprofondamento progressivo (circa 65 km/h) senza un vero stallo o tendenza all'ingresso in vite. Gli impennaggi garantiscono sempre il pieno controllo dell'assetto senza sorprese. Questa qualità si apprezza anche in spirale (da -45° a +45° in circa 3,5 secondi a 95 km/h). Anzi i comandi sono così efficaci che si è portati a sovrautilizzarli tanta è l'agilità manifestata. Durante la prova sul Campo dei Fiori (Varese) in condizioni di termiche molto povere, non sono riuscito a valutarne le capacità di "scalatore" che verranno certo migliorate con la realizzazione di una fusoliera più leggera.

I freni aerodinamici di tipo Schempp-Hirth non inducono forti variazioni di assetto durante l'e-

stensione e permettono un rateo di discesa intorno ai 5 m/s. Il carrello d'atterraggio è dotato di un freno abbastanza efficace. Nel complesso il V1/2 è un aliante sano e semplice che troverà sicuramente una sua nicchia di mercato, una volta standardizzata la produzione e fissato un prezzo interessante. Nel corso della Primavera l'Idaflieg ne misurerà le performance con approfonditi test di volo.

Stefano Ghiorzo





ora assolutamente poco visibili). Rapporto cloche/alettoni buono, con fine corsa non facilmente raggiungibile perché la barra trova un limite nelle gambe del pilota. Fatto in ogni modo di scarso rilievo perché l'efficacia della cloche non richiede in nessuna configurazione di arrivare al fondo corsa. Il pomello dello sgancio è posizionato troppo vicino al comando dei diruttori, la leva dei quali è piuttosto arretrata e quindi il gomito

tocca lo schienale quando si devono azionare a fondo gli stessi. Essendosi in volo riscontrata buona l'aerazione, il secondo finestriano sul lato destro della capottina è inutile. Nella norma la visibilità sia a terra sia in aria. In volo si è riscontrata una buona stabilità su tutti gli assi, con effetti secondari normali e salutari. Buono il trim anche se a comandi liberi la velocità non oltrepassa i 180 km/h. Stabile la spirale a 95 orari,

ma leggermente meno buona sotto questo valore, il che potrebbe essere anche attribuibile ad un migliorabile centraggio della macchina, attraverso un serbatoio per zavorra liquida in coda.

L'inversione della virata da 45° a 45° alla velocità di 95 km/h, richiede 4", in pratica appena più della media: dato in ogni caso sufficiente perché si possa definire buona la manovrabilità complessiva.

Lo stallo diritto in pratica non c'è: con barra a fondo corsa all'indietro compare un buffeting a 70 km/h indicati senza appiamento.

I diruttori sono efficienti già a 95 orari, con discesa stabilizzata a 4,2 m/s e quindi efficienza 1 a 6. L'atterraggio è facile, con ottimo raccordo della pendenza in retta finale. Con i diruttori aperti completamente l'aliante sprofonda un poco più della norma, quindi è sufficiente usare la mezza apertura.

Discese: 0,8 m/s a 100 km/h, 1,1 a 120, 1,5 a 150, 2,1 a 170. La polare appare quindi discretamente più piatta, sopra i 120 orari, rispetto a quanto calcolato dal progettista.

Il carico alare durante la prova era di 39 kg/m².

Un progetto industriale

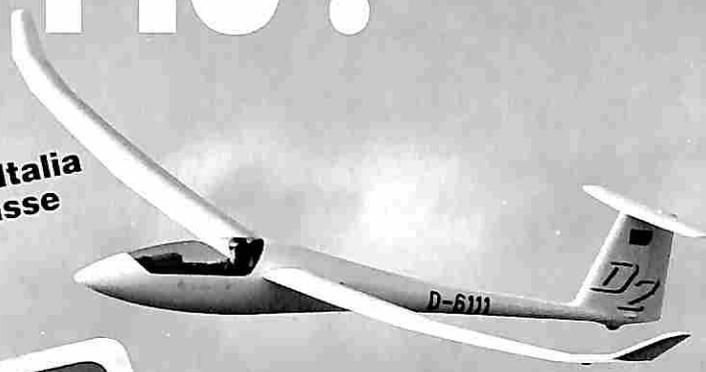
La vita del monoposto V1/2 è entrata nella fase industriale. Verranno prodotti dei kit avanzati con ali e fusoliera già complete: resteranno da installare le linee di comando, gli strumenti, il carrello principale e, infine, bisognerà provvedere alla lucidatura delle superfici. L'esemplare che ha volato ai comandi di tanti esperti piloti ha appena rinnovato il CN Speciale. La vendita di 10 kit permetterebbe di ottenere la certificazione tedesca con la LBA, mentre è in procedura d'arrivo la certificazione inglese (BGA) secondo gli standard JAR 22. A questo scopo il VIPK verrà portato in Inghilterra, dove volerà con due piloti collaudatori della BGA.

Sono in corso solidi contatti con possibili importatori in USA, Inghilterra, Francia e Germania. Nel frattempo l'ingegner Pajno sta continuamente affinando il progetto per includere i serbatoi d'acqua nelle ali, che potrebbero vantare anche un nuovo profilo più performante che darà al V1/2 un vantaggio sulla concorrenza (già pronte le coordinate).

Aldo Cernezzì

C'È DI PIÙ?

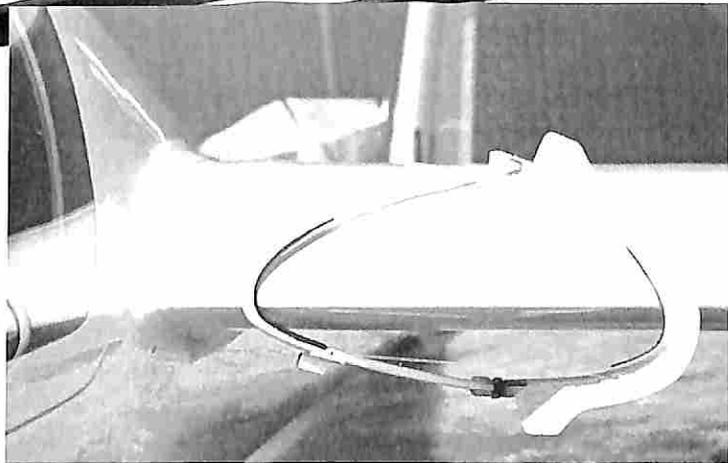
C La tecnologia d'avanguardia
Ora omologato in Italia
anche a singolo asse



COBRA

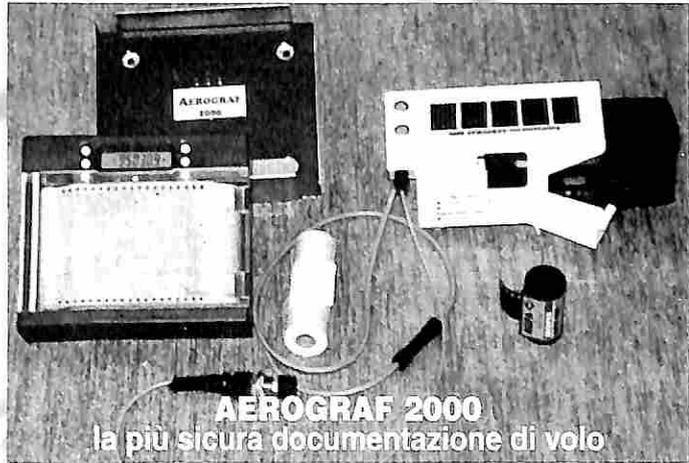
O B R A

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.)



- 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



La radiotelefonìa 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

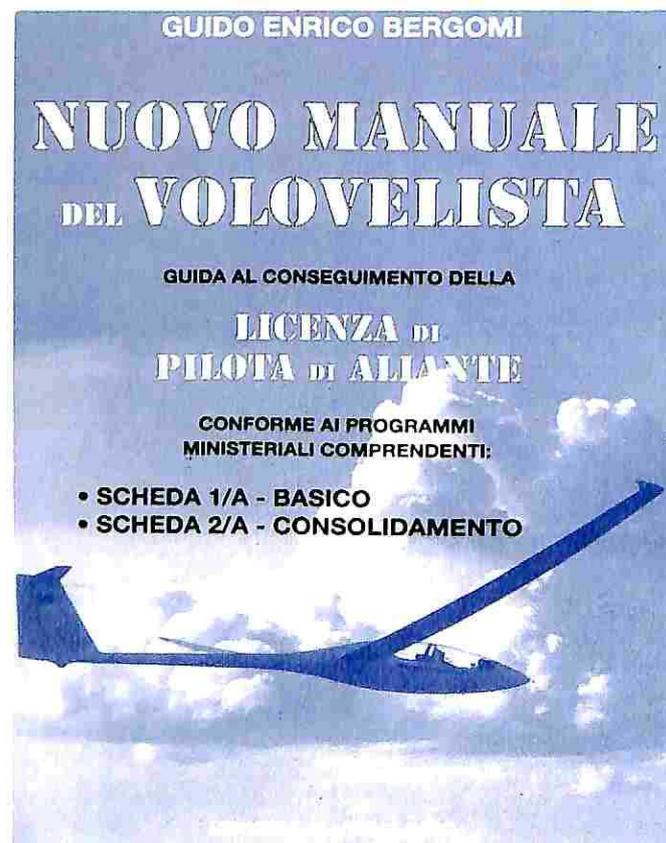
LICENZA DI PILOTA DI ALIANTE

Richiedetelo alla

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

o presso il vostro Club

Euro 23,24





ALEXANDER SCHLEICHER

I PERCHÈ DI UN SUCCESSO MONDIALE...

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

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

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

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

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

ASK 21:

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

ASK 23:

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

ASW 28:

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

ASW 22 B/BL:

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

ASH 25:

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

ASH 25 M:

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

ASH 26 E:

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

ASW 27:

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

Distributore per l'Italia:

AIR CLASSIC s r l

via Lucento, 126 - 10149 Torino

Tel. 011.290453 fax 011.2161555

Stage di Asiago

Comunicato

L'Aero Club Prealpi Venete ringrazia tutti coloro che hanno partecipato allo sfortunato meeting di Asiago. Purtroppo l'incidente di Bob Monti ha rovinato quella che poteva essere una grande festa del volo a vela.

Il primo pensiero va a Bob e alla sua famiglia.

Bob si era da subito entusiasmato per questa nuova idea del meeting, rendendosi completamente disponibile con la sua esperienza e il suo grande carisma all'organizzazione dell'evento.

Ed è proprio grazie a Lui che tanti campioni (tra questi Leonardo e Riccardo Brigliadori, Giorgio Galetto, Luciano Avanzini) sono giunti ad Asiago non per vincere una gara, ma per volare e stare insieme agli altri piloti e in definitiva per divertirsi.

Grazie Bob, non ti dimenticheremo mai.

Vedere l'aeroporto di Asiago pieno di carrelli e aliante è stata un'emozione, credo non solo per i soci dell'Aero Club Prealpi Venete, ma per tutti i partecipanti. Purtroppo anche il tempo ci ha messo del suo. Sapevamo che la fine di aprile poteva riservare brutte sorprese, ma non potevamo immaginare dieci giorni continuativi di brutto tempo.

Nonostante tutto credo che l'idea del meeting sia vincente, capace di ridare al nostro mondo un'immagine meno competitiva, meno stressante e in definitiva più divertente.

Lo stesso Hermann Trimmel (le cui lezioni sul "fattore umano in aliante" sono state molto apprezzate) è rimasto sorpreso nel vedere accanto ai nostri campioni del mondo, anche piloti alle prime esperienze.

Credo fermamente che sia questa la strada giusta per far crescere l'entusiasmo e dare slancio e visibilità al nostro meraviglioso sport. Dopo tutto quello che è successo, la tentazione sarebbe quella di abbandonare iniziative di questo genere, e invece la reazione deve essere quella di andare avanti con ancora maggiore convinzione: per Bob, per noi stessi, per Asiago che rimane uno dei campi più belli in Italia per praticare il volo a vela.

Ad Asiago, finalmente, un'illuminata Amministrazione ha capito quanto possa essere importante il Volo a Vela per la comunità, per la sua economia, per la sua rinomanza internazionale.

Chi è venuto ad Asiago in questi giorni avrà senz'altro notato all'ingresso del paese un cartello stradale con l'immagine di un aliante e con la scritta "Asiago città del volo a vela". È questo senz'altro un segnale importante. Noi vogliamo che Asiago diventi veramente un luogo ideale per il nostro sport.

Ma per realizzare questo obiettivo abbiamo bisogno dell'aiuto di tutti i volovelisti. Per questo l'Aero Club Prealpi Venete ha deciso di riproporre il meeting di Asiago nel prossimo agosto e precisamente dal 2 al 18. Tutti i trofei e le competizioni programmate sono state pertanto annullate, e verranno riproposte durante il meeting di agosto.

L'Aero Club Prealpi Venete studierà condizioni economiche particolarmente favorevoli per chi, essendosi iscritto allo stage di primavera, vorrà tornare ad Asiago in agosto.

Nella speranza di rivedervi ad Asiago, ringrazio nuovamente tutti coloro che hanno partecipato e coloro che hanno contribuito all'organizzazione.

Un saluto speciale a Bob, alla Signora Mina e ai figli Lorenzo e Luca.

Aero Club Prealpi Venete
Il Presidente, Manuele Molinari

L'accesso alla rubrica degli annunci è gratuito per tutti i soci. Fateci sapere quando l'inserzione non serve più. Dettate il vostro testo a:
Aldo Cernezzì
 Tel. 02.48003325
 aldo@voloavela.it

SZD 55 1996, usato pochissimo, zero ore negli ultimi 4 anni, ottimo gelcoat, CN e assicurazione, ottimamente strumentato, carrello, pronto per competizioni.
 Tel 011.9350743 ore serali o 011.797620 uff.
 sofia.montuschi@nimbus.it

Carrello per monoposto, monoasse, omologato e revisionato. Claudio Albano
 Cell 348-3336625
 claudio.albano@nascent.it

Cerco computer di volo (per sostituire Zander SR820 su DG300), meglio se interfacciabile GPS
 cell.338-4920111
 vitali.timoteo@libero.it

ASW20 F I-IVED, 1983, mai incidentato, strum base, radio Dittel ATR 720, vario elettrico Cambridge, GPS Garmin 55. CN fino al 23/02/04, carrello chiuso, gelcoat nuovo, cambiate tutte le meccaniche, revisionati flap, alettoni e comandi. € 24.000
 Tel 0131/867992
 aliseoec@tin.it Massimo Botto

Ventus 2a anno 1995, circa 900h, consegna Agosto 2002.
 Tel 0461-723170
 cell 335-6793620 G. Galetto

Cirrus Standard D-0786, 1972, in ottimo stato, CN valido, completo di paracadute, calcolatore di planata, GPS Garmin, mod. diruttori, carrello chiuso due assi revisionato da poco, Euro 14.000, visibile a Calcinatè.
 cell 335.441121 Paolo Fossati

Janus A 1977, con 890 h, strum base, rimorchio con collaudo.
 Tel 0461.723170
 cell 335.6793620
 gio@valsugana.com

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 035251392
 mbalze@tin.it Mario Balzer

Dimona Mk 2 I - RIET, 730 ore totali, CN triennale
 Tel 06.52363170 G. Coppola

DG 800A 15-18 metri, 1995, motore Rotax, marche D, 400 ore totali, Cambridge, radio, carrello chiuso Catley. Tel 0445.368688 casa
 mail@erio.it Mario Ziche

Filser LX 4000, ultima serie con software 4.0, perfetto, con manuali tedesco e inglese, cavi collegamento Logger incorporato con scarico voli e lettura sui principali programmi (LXFAI; Seeyou, Strepla, etc.).
 € 1000,00 Antonio Bonini
 Tel 02.603198 o 348.6026671

Volkslogger completo di manuali tedesco e inglese, software e cavi di collegamento. Consigliato per l'uso con Win Pilot.
 € 600,00
 Tel 02.603198 o 348.6026671

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 1000 ore, strum completa di virosbandometro e vario el, carrello scoperto.
 € 7400,00.
 fabrizio_ka6@tin.it
 Tel 011.9363484 ore serali

AeC Rieti acquista aliante **DG 300** in ottimo stato, documentazione in ordine. Si valu-

tano proposte.
 Contattare Ennio S. Gerometta
 Tel 338.5272888
 gpeff@libero.it

roulotte BURSTNER 430 (4/5 posti), 1982 Unico proprietario, perfetto ordine di marcia.
 € 1000,00
 Tel 335.5088339 Folco
 folcazzo@libero.it

Cirrus Standard I-BEPO, 1975, radio, virosbandometro elettrico, computer vario-mediometro acustico, doppia batteria, O2, riverniciatura totale Glasfaser, tutte le PA applicate, rinnovo CN e test radio recenti, carrello chiuso 2 assi, marca Coarva.
 Visibile a Calcinatè del Pesce (VA)
 Prezzo: € 18.100
 Marco Cinquini cell: 335 6040201 o 039 6085439
 e-mail: 5ini@usa.net

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

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

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

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

Libelle H205 Club D-8928, 1975, 1996 h, Radio Dittel FSG40S, vario Winter + VW3SG, LX20, ELT, O2 carrello Pirazzoli 2 assi chiuso. € 10.330

Tel.0461.349005
 orsica@supereva.it

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

ASW24 Winglet 1991 700 h, Bussola Airpath, AR 3201 FLT, O2, VP6 E comp+ GPS b... la man... di... c...olo vento + \P... logger, pannelli solari.
 32000 Eur
 futura@tin.it
 Tel 337.550176 Filippo Tura

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

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 031.814262 A. Mattanò

M-100 S da revisionare, struttura integra, cappottina nuova AVF Ferrara
 Tel 0532.902508

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

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

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

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

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

Diploma FAI di 1250 km

Il neozelandese Terry Delore è il primo pilota a ricevere il nuovo diploma di distanza della FAI per voli di 1250 km.

Delore è noto per essere già titolare di uno degli unici due diplomi FAI di 2000 km, entrambi ottenuti sfruttando l'onda della Nuova Zelanda.

Il volo che gli è valso questo nuovo riconoscimento si è svolto su LS-6c, per un totale di ben 1465 km, il Primo Marzo 2002.

Da circa un anno la FAI ha deciso di rilasciare diplomi per voli di distanza di 1250, 1500 e 1750 km.

2000 km sulle Ande

Klaus Ohlmann ha concluso la sua permanenza in Argentina completando un bel volo sui tre punti di virata non prefissati, pari a 2029,7 km.

Nel frattempo, il pilota argentino Andreas Hanggi su Jantard Standard 2 ha compiuto il primo volo di 1000 km con partenza dal centro di volo in onda di Chos Malal.

Idea da copiare?

Un club neozelandese ha deciso di abolire i voli propaganda, in favore della vendita di pacchetti istruttori a prezzo fisso.

Per circa 150 Euro si ottiene l'associazione temporanea valida sei mesi, due aerotrains e tre lanci al vericello, per un totale di cinque voli.

L'esperienza ha dimostrato

che invece di guadagnare un solo nuovo socio ogni (circa) cento voli propaganda, le nuove iscrizioni oggi arrivano in media al dieci per cento. Con in più un "bonus" per il club creato da quanti lasciano scadere il pacchetto senza consumare tutti i voli.

Campionati femminili

Sembra che ci siano stati dei grossi attriti tra la squadra femminile tedesca e la FAI in occasione degli scorsi campionati mondiali femminili (Lituania).

In conseguenza, Angelika Machinek sta preparando gli inviti di partecipazione a una nuova gara detta "Coppa Internazionale delle Streghe" che si dovrebbe svolgere all'interno dell'importante competizione di Klix 2003 (Germania). Essa verrebbe organizzata in autonomia e in concorrenza agli eventi ufficiali sanciti dal calendario FAI-IGC.

Modifiche ai WAG

La FAI sta preparando alcune importanti modifiche al concetto dei World Air Games. Le "Olimpiadi dell'Aria", come si sono svolte in Turchia prima e poi in Spagna, vedevano le varie specialità sportive sparpagliate su un territorio molto vasto. Gli aeroporti potevano distare tra loro varie centinaia di chilometri.

Ora, alla ricerca di una sempre maggiore visibilità degli sport aerei sui mezzi

d'informazione, il mandato organizzativo della FAI prevede di concentrare l'evento quanto più possibile su un solo centro, o in un'area molto ristretta.

George Lee in Australia

Oggi il britannico tre volte campione del mondo ha lasciato il suo lavoro di pilota per Cathay Pacific, ritirandosi in Australia, dove ha comprato un ranch. Nell'hangar è a disposizione un bel Nimbus 4D, col quale George Lee offre dei corsi di volo di performance della durata di 17 giorni.

Bielsko 1, il PW-5

Il secondo produttore, su licenza, del PW-5, sta per fallire. Il tentativo di ravvivare l'interesse su questo aliante grazie all'introduzione di modifiche approvate dalla FAI quali i comandi automatici e la predisposizione per la zavorra in coda, non ha generato un numero sufficiente di ordini. Questa iniziativa privata ha avuto, purtroppo, ben poca fortuna.

Ultim'ora: la fabbrica ha diffuso un comunicato in cui si smentiscono le presunte difficoltà, e si asserisce che il carnet di ordini è ben fornito.

Premi dalla DG

Il costruttore di Bruchsal offre dei premi per tutti i piloti che si distingueranno in competizioni regio-

nali, ai comandi di un aliante DG: 200 Euro andranno a chi conquisterà un primo posto, 150 Euro per un secondo posto e 100 Euro per il terzo.

L'AMS Flight, il costruttore sloveno che collabora con la DG, offre invece dei premi molto sostanziosi per chi vola su DG 303 e DG 505 Orion:

1° posto nei Campionati Mondiali, 10.000 Euro, 5.000 al secondo, 2500 al terzo

Certificato il DG-1000S

Ottenuta la certificazione tedesca per il biposto da 18-20 metri della DG.

Il profilo alare HQ 51 progettato dal DLR di Braunschweig promette prestazioni all'altezza o superiori alla concorrenza, con ottime qualità di salita e in velocità.

La possibilità di rimuovere le tip, volando in 18 metri di apertura, lo rende polivalente e adatto all'istruzione anche acrobatica.

PW-6 certificato in Austria

Da qualche mese, il biposto derivato dal PW-5 vola con piena certificazione austriaca. Il prezzo di circa 80.000 Euro lo rende molto interessante per le scuole e i club.

Il rappresentante, anche per l'Italia, è Norbert Niessler, Ferd. Hanusch-Gass 8, A-2345 Brunn am Gerbirge.

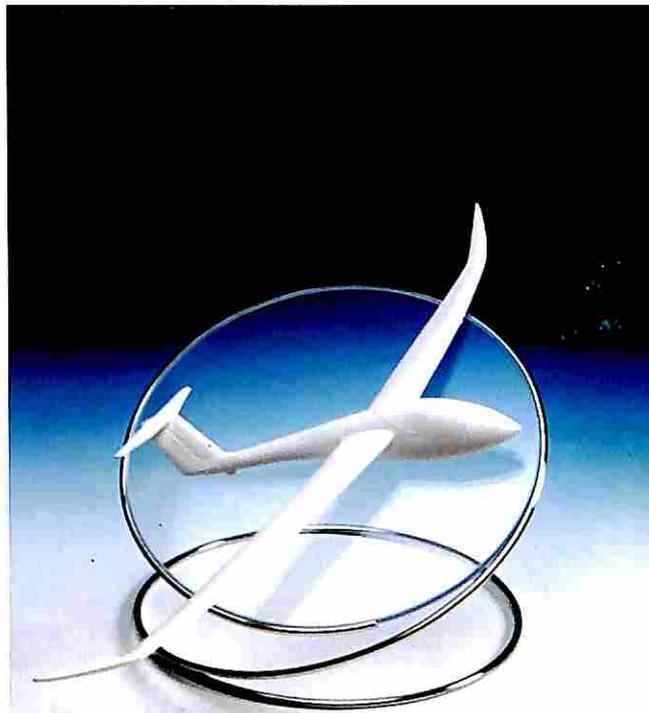
ASW-28 in 18 metri

La nuova versione a doppia apertura alare dovrebbe garantire una geometria ottimizzata per entrambe le configurazioni, grazie alla sezione centrale dell'ala che è ridotta a soli 5,6 metri.

I due diversi terminali misurano perciò 1,9 e 3,4 metri rispettivamente per le aperture di 15 e 18 metri.

Il peso massimo al decollo, nella configurazione a grande apertura, raggiunge i 575 kg, consentendo un carico alare massimo di 48,4 kg/m²: un passo avanti di circa 4kg/m² rispetto ai concorrenti già in produzione.

Nessuna modifica alla fusoliera, ma è prevista una variante dotata di motore di sostentamento.



Una suggestiva scultura sul tema del volo creata dal designer torinese Giorgio Chiola.

È realizzata in acciaio, metacrilato e resina, e l'aliante ha una apertura alare di 28 cm.

Il dinamismo della scultura offre la possibilità di cogliere con un semplice colpo d'occhio le emozioni del volo silenzioso.

È una bella idea per un regalo, magari anche come trofeo per gare o particolari meriti di volontariato nei club. Il prezzo di vendita è di 55,00 Euro + spese di spedizione.

Per informazioni:

tel. 011-389216

cell. 348-4106550.

E-mail: giochiad@tin.it

CSVVA

Settore Documentazione

Presso il Settore Documentazione del CSVVA, che ha sede nella stessa palazzina dell'Aero Club Adele Orsi, oltre a vario materiale come libri, riviste, videocassette, ecc.. è raccolta una notevole quantità di foto ovviamente volovelistiche.

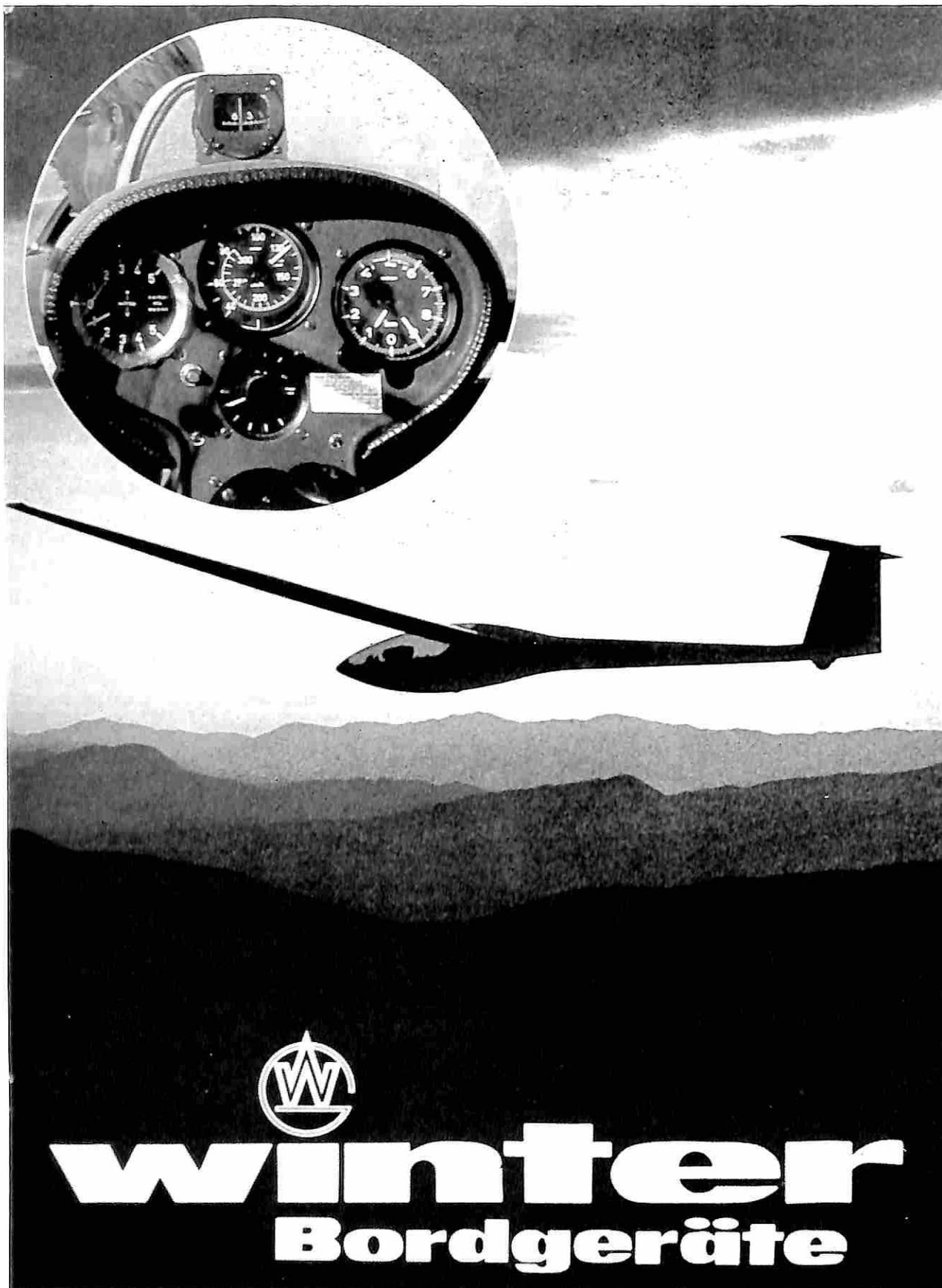
Per incrementare questa raccolta, unica in Italia, e per colmare eventuali lacune sarebbe veramente gradito che chiunque possieda foto "volovelistiche" (cercandò negli album di famiglia qualcosa si trova sempre) le potesse inviare all'indirizzo sottostante, possibilmente con una breve descrizione di ciò che la foto rappresenta.

Per chi non volesse giustamente privarsi delle proprie foto può sempre prestarle per il tempo necessario per essere riprodotte e quindi restituite.

Tutti gli album di foto e tutti i pannelli con vari ingrandimenti, che coprono le varie epoche del volo a vela, sono visitabili tutti i giovedì pomeriggio, o in altri giorni previo accordo telefonico, nella sede del CSVVA.

Preghiamo inviare il materiale a:
Centro Studi per il Volo a Vela Alpino
Settore Documentazione
Aeroporto "P. Contri"
Lungolago Calcinante 45
21100 Varese

Per eventuali accordi verbali o scritti:
Telefono/Fax: 0332-310023
E-mail: csvva@libero.it



GLASFASER ITALIANA spa

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

A.V.A.O. Associazione Velovelistica Alpi Orobiche
A.V.A. Aeroclub Volovelistico Alpino

VALBREMBO: PRIMA BASE IN EUROPA PER VOLI DI OLTRE 1000 KM

Tel. 035.528093 - Fax 035.528491 - Frequenza aeroporto 122,60 MHz

Aerei e alianti a disposizione di tutti i soci:

2 STINSON L.5 • 2 ROBIN DR 400

4 TWIN ASTIR • 3 DUO DISCUS • 3 ASTIR STANDARD • 1 HORNET • 6 DG 300

4 DISCUS B • 2 DISCUS 2B • 1 ASH 25 • 1 MOTOALIANTE GROB G 109B

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

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



GREAT ITALIAN TASTE.
The eternal style.

DISARONNO ORIGINALE
Since 1525