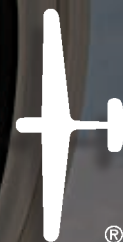


Sped. in abb. postale - 70% Fil. di Varese. TAXE PERÇUE. Euro 8,00

NOVEMBRE 2010/GENNAIO 2011 - n. 323

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani



- **Ghiorzo Campione del Mondo**
- **Le Banche di Termiche**
- **L'Olympia alle Olimpiadi**
- **Il Congresso Annuale 2010**
- **Novità sportive 2011**
- **SeeYou e i voli CID**



Si riparte

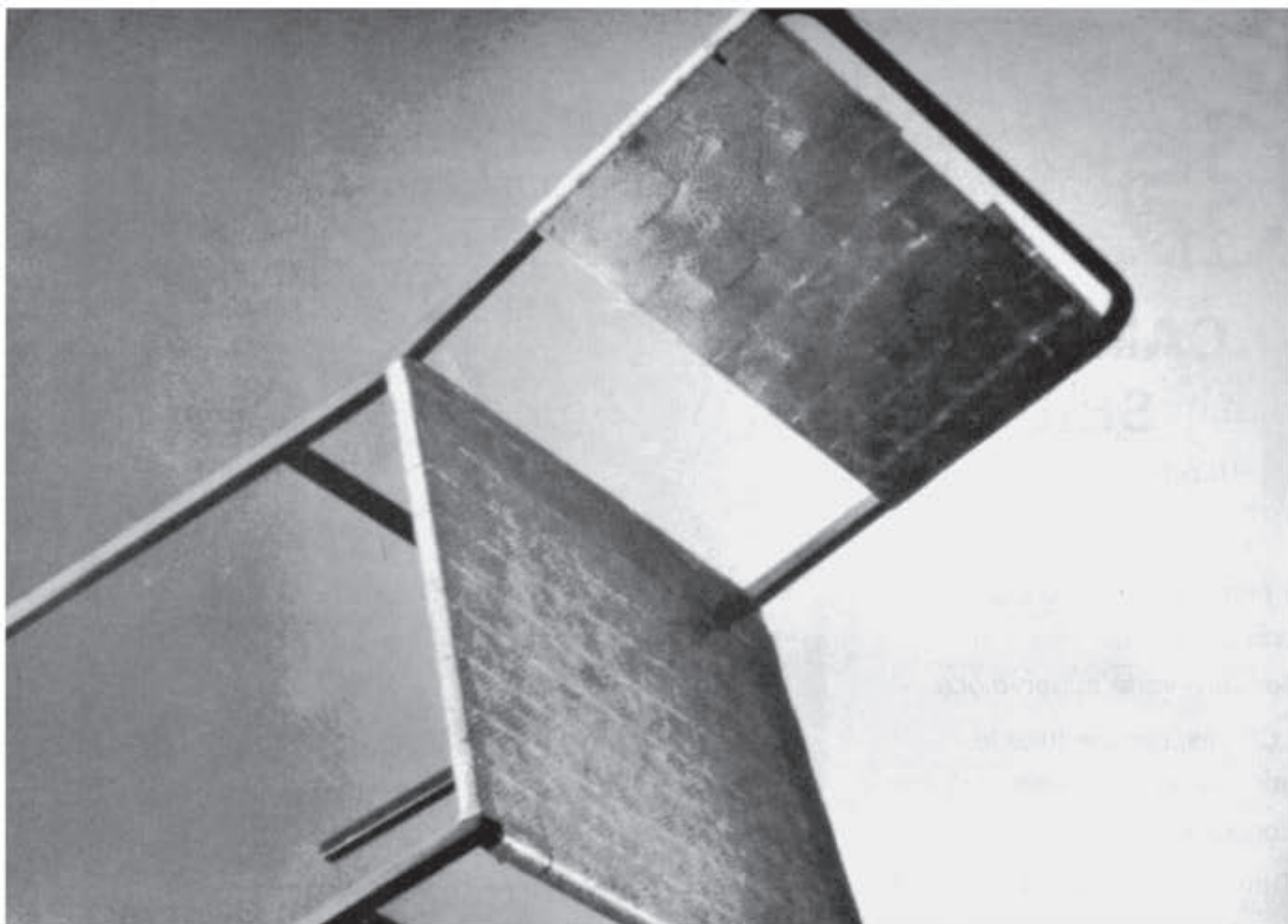
L'inverno sta per mollare la presa e il volo a vela torna a poterci offrire tutta la sua bellezza. Affronterò i primi voli dopo aver ripassato il manuale di volo, facendo qualche esercizio d'assetto inusuali in piena sicurezza, e con buoni propositi scaturiti dalle letture invernali. Decolli e atterraggi ripetuti sono molto utili per togliere la ruggine al pilotaggio e soprattutto ai processi mentali di gestione delle emergenze e dei corretti circuiti. Non facciamoci cogliere impreparati.

Quasi tutte le aziende produttrici di alianti, nonostante i ripetuti segnali di ripresa dell'economia specialmente tedesca, stanno ancora pagando pegno per le difficoltà degli anni passati, navigando in acque finanziariamente molto agitate. Nonostante questo, il nostro settore raccoglie tanta passione e spirito d'iniziativa, così s'affacciano sul mercato alcuni nuovi modelli, o addirittura nuovi costruttori, con risultati sportivi di rilievo. La partecipazione alle gare internazionali è invece in crescita costante. Le direzioni di gara di Nitra, Hahnweide e Klix, per esempio, sono costrette a porre un numero chiuso, e dovranno eseguire una selezione dei piloti iscritti, che comunque resta elevatissimo (150 selezionati per la Pribina Cup, su quasi 250 richieste). L'Italia ospiterà a Calcinate un Grand Prix di qualificazione, gara di grande prestigio che va gestita con qualche accortezza verso la comunicazione e i media, come richiesto dalla FAI. Essa entrerà nel programma più ampio di celebrazio-

ni per il Cinquantenario dell'ACAO. I nuovi regolamenti sportivi nazionali, di cui potete leggere all'interno di questo numero e sui siti Internet, introducono importanti novità che ci legano sempre più al sistema competitivo internazionale.

Un appuntamento di rilievo sarà anche la Fiera Aero2011 a Friedrichshafen, che quest'anno vedrà la presenza al completo del settore volovelistico. Certamente ve ne racconterò nel dettaglio, ma non vi pentirete di una visita di persona. La partecipazione alle gare di distanza, decentrate, quali il CID e l'OLC-Cid, sarà di stimolo per molti piloti. Le presenze agli stage sono pure in crescita, dimostrando l'esistenza d'una nicchia sempre più significativa di piloti disposti a muoversi per fare nuove esperienze, ed imparare in sicurezza. Ho l'impressione che il volo a vela sarà sempre meno uno sport solitario.

I punti di riferimento istituzionali, l'AeCI e le Federazioni, sono in una fase di profondo cambiamento. Desidero ricordare che il volo a vela non può fare a meno del grosso impegno di alcune persone competenti, non solo nell'organizzazione di gare ed eventi, ma anche, e forse soprattutto, nella vigilanza sulle nuove norme e la rappresentanza presso gli enti nazionali ed europei. L'Italia ha raccolto notevoli risultati sportivi, ma dovrebbe portare avanti un lavoro istituzionale di livello parimenti adeguato.



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 celluloido e l'acetato di cellulosa. Grazie a processi esclusivi che fondono l'antica cultura artigianale con la più sofisticata tecnologia, MAZZUCHELLI 1849 è in grado di offrire semilavorati dai colori, decori ed effetti inimitabili.

SICOBLOC

1849 **Mazzucchelli**

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

Fondata da Plinio Rovesti nel 1946

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



Direttore responsabile:

Aldo Cernezzi

Segreteria:

Bruno Biasci

Archivio storico:

Umberto Bertoli, Lino Del Pio, Nino Castelnuovo

Prevenzione e sicurezza:

Marco Nicolini

FAI & IGC:

Marina Vigorito Galetto

Vintage Club:

Vincenzo Pedrielli

Corrispondenti:

Celestino Girardi

Paolo Maticocchio

Aimar Mattanò

Sergio Colacevich

Giancarlo Bresciani

In copertina:

Stefano Ghiorzo

attende il decollo nel suo Diana 2
(foto di Angelo Baldizzone)

Progetto grafico e impaginazione:

Claudio Alluvion

Stampa:

Master Graphic - Leggiano (Va)

Redazione e amministrazione:

Aeroporto "Paolo Contri"

Lungolago Calcinate, 45

21100 Varese

Cod. Fisc. e P. IVA 00581360120

Tel. 347.5554040 - Fax 0332.310023

POSTA ELETTRONICA

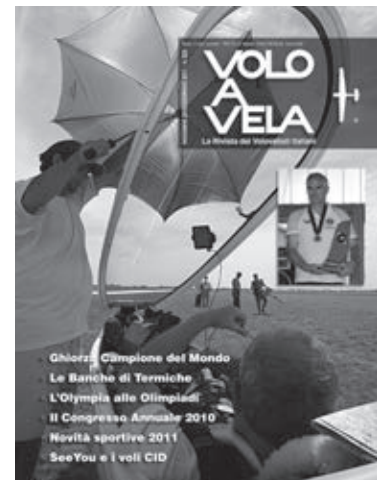
csvva@volovela.it

Autorizzazione del Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 di Registro. 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: NOVEMBRE 2010/GENNAIO 2011 - n. 323

| | |
|---|----|
| Notizie in breve | 4 |
| Notizie dai Club | 12 |
| Ghiorzo Campione del Mondo | 15 |
| La nostra intervista a Stefano Ghiorzo | 22 |
| Studio statistico per identificare i luoghi di aggancio | 28 |
| L'Olympia alle Olimpiadi | 37 |
| Photo gallery: stretta sintesi di un bel volo | 40 |
| Il congresso annuale | 48 |
| Attività sportive 2010 | 49 |
| SeeYou e i voli CID | 57 |



Controlla sull'etichetta
LA SCADENZA
del tuo abbonamento

LE TARIFFE PER IL 2011

DALL'ITALIA

- Abbonamento annuale, 6 numeri della rivista € 40,00
- Abbonamento annuale promozionale, "PRIMA VOLTA" 6 numeri della rivista € 25,00
- Abbonamento annuale, "sostenitore" 6 numeri della rivista € 85,00
- Numeri arretrati € 8,00

DALL'ESTERO

- Abbonamento annuale, 6 numeri della rivista € 50,00

Modalità di versamento:

- con bollettino postale sul CCP N° 16971210, intestato al CSVVA, Aeroporto Paolo Contri Lungolago Calcinate, 45 - 21100 Varese, indicando sul retro la causale e l'indirizzo per la spedizione;
- con bonifico bancario alle coordinate IBAN: IT 30 M 05428 50180 000000089272 (dall'estero BIC: BEPOT21) intestato a CSVVA, indicando la causale e l'indirizzo per la spedizione, e dandone comunicazione agli indirizzi sotto riportati;
- con assegno non trasferibile intestato al CSVVA, in busta chiusa con allegate le istruzioni per la spedizione.

Per informazioni relative all'invio delle copie della rivista (associazioni, rinnovi, arretrati):

Tel./Fax 0332.310023 • E-mail: csvva@volovela.it

Ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. 196/2003 il "Centro Studi Volo a Vela Alpino" Titolare del Trattamento dei dati, informa i lettori che i dati da loro forniti con la richiesta di abbonamento verranno inseriti in un database e utilizzati unicamente per dare esecuzione al suddetto ordine. Il conferimento dei dati è necessario per dare esecuzione al suddetto ordine ed i dati forniti dai lettori verranno trattati anche mediante l'ausilio di strumenti informatici unicamente dal Titolare del trattamento e dai suoi incaricati. In ogni momento il lettore potrà esercitare gratuitamente i diritti previsti dall'art. 7 del D.Lgs. 196/03, chiedendo la conferma dell'esistenza dei dati che lo riguardano, nonché l'aggiornamento e la cancellazione per violazione di legge dei medesimi dati, od opporsi al loro trattamento scrivendo al Titolare del trattamento dei dati: Centro Studi Volo a Vela Alpino - Lungolago Calcinate del Pesce (VA) - 21100 Varese.

Antonio Ghiorzo

È mancato all'affetto dei suoi cari Antonio Ghiorzo, padre del campione mondiale, ed amico, Stefano. Antonio è stato tra i fondatori dell'Aeroclub Volovelistico Milanese e un volovelista appassionato.

Oreste Ricotti

È mancato agli inizi del 2011 Oreste Ricotti, direttore di linea presso l'aeroclub di Calcinate (Varese) negli anni Sessanta. Fino a pochi anni fa soleva ancora andare alla vetta del Campo dei Fiori per osservare il via vai degli alianti. Proveniva dall'Aeroclub Volovelistico Milanese quando esso aveva base a Bresso, dov'era istruttore e verricellista assieme a Egidio Galli e Riccardo Brigliadori senior. Lascia un figlio, Giorgio, e due nipoti.

Pietro Bassi

È deceduto il 14 gennaio Pietro Bassi, medico condotto di Courmayeur, molto noto in tutta la Valdigne per via della sua professione. Nato nel Vicentino, classe 1921, avrebbe compiuto 90 anni entro pochi giorni.

Bassi fu partigiano durante la Seconda Guerra Mondiale. Giunto in Valle d'Aosta dopo la laurea in medicina, scelse Courmayeur come località in cui vivere e lavorare. Con gli anni s'appassionò al volo a vela e frequentò corsi di pilotaggio in Italia, in Francia ed in Svizzera, tanto da divenire socio onorario dell'Associazione italiana Piloti di Montagna. Nel 1966 e 1967 fu presente nelle zone alluvionate del Vajont ed in quelle terremotate del Friuli

Aggiornamento Flarm

Dopo il 28 febbraio sarà indispensabile scaricare dal sito Flarm un aggiornamento obbligatorio da installare sugli apparati in uso, la cui validità parte dal 1° marzo 2011. Questa nuova versione denominata 5.0 avrà longevità di quattro anni.

Essa ha permesso all'azienda d'introdurre una serie di modifiche al protocollo e al metodo di trasmissione che tra le altre novità include il *frequency hopping*, una procedura nota nella telefonia GSM, nel WiFi e nel Bluetooth, ma finora mai usata da Flarm. Nell'approfondire il tema si scopre facilmente (Google, Wikipedia) che l'invenzione di questa tecnica di trasmissione è ascrivita nientemeno che a Hedy Lamarr, attrice e scienziata, la prima donna a comparire completamente nuda nel mondo del cinema (1934).

Ogni nuova versione è in passato stata incompatibile con i firmware non aggiornati, e a maggior ragione anche questa volta vi sarà incompatibilità con il protocollo precedente, vista l'adozione di un sistema di trasmissione

così diverso. Che questo aggiornamento sia finalizzato a migliorare l'operatività senza restare vincolati al passato, oppure unicamente a confermare la proprietà del sistema, lo lascio decidere a ciascuno.

Chi vuole può installare sin d'ora la versione 4.9 disponibile sul sito, che provvederà a fornire un evidente segnale di scadenza a partire dal 28 febbraio quando sarà necessario installare la versione 5.0.

Nel frattempo la Flarm sta iniziando a penetrare nel mercato USA, dal quale si era tenuta lontana con cura. La versione che verrà commercializzata è la PowerFlarm, che integra in un solo apparato le funzioni di anticollisione via radio, con un ricevitore passivo di transponder e ADS-b. La protezione è quindi bidirezionale verso gli alianti equipaggiati, e monodirezionale avvisando dell'avvicinamento di aeromobili dotati solo di transponder aeronautico. Il prezzo è ovviamente molto più elevato.

ENAC sull'antincendio

In un comunicato stampa, l'ENAC informa che il 25 gennaio 2011 è stato siglato un accordo tra l'Ente e il Dipartimento dei Vigili del Fuoco grazie al quale gli aeroporti di aviazione generale e le aviosuperfici, in attuazione della nuova normativa di settore, dovranno dotarsi di un presidio minimo per garantire un primo intervento di soccorso, in sostituzione delle attuali previsioni che regolano il servizio antincendio. A tale scopo, pertanto, saranno emanati a breve regolamenti coordinati ed autonomi sia da parte dell'ENAC che del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

L'accordo è stato sottoscritto al termine dei lavori del Tavolo Istituzionale ENAC - Dipartimento dei Vigili del Fuoco, istituito per armonizzare le normative antincendio negli aeroporti di aviazione generale e nelle aviosuperfici. Tale intesa è frutto di una lunga istruttoria di approfondimento tecnico che ha visto coinvolte le competenze maturate nella sicurezza aeroportuale e nelle operazioni di aviazione generale, in combinazione con le esperienze del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco nella valutazione degli aspetti correlati agli interventi di emergenza.

Il presidente dell'ENAC Vito Riggio evidenzia: "Il proficuo lavoro e la collaborazione istituzionale hanno consentito di fornire risposte di alto profilo ad una tematica molto sentita nel settore dell'aviazione generale e dell'aeroportualità minore. La nuova normativa, infatti, sempre nel massimo rispetto della sicurezza, allevierà importanti oneri gestionali, favorendo, al contempo, lo sviluppo dell'aviazione generale per le scuole volo, il volo sportivo e le altre tipologie di volo legate a questo segmento del settore".

Eventi FAI



Il notiziario della Federazione Aeronautica Internazionale cita una quarantina di eventi di categoria 1 che avranno luogo durante quest'anno. Ne citiamo solo qualcuno. In Febbraio, s'inizia con il Mondiale di Para-Ski a Gosau, in Austria. A Maggio si avrà la prima edizione del Mondiale Femminile per aerostati ad aria calda in

Lettonia, poi seguiranno i Campionati Femminili di Volo a Vela ad Arboga in Svezia.

La stagione entra nel periodo di punta con Luglio ed Agosto, in una varietà di eventi di ogni specialità. L'acrobazia con aeromodelli va a Muncie, negli USA; le gare di velocità sempre con modelli a Bundaberg, in Australia.

Il Volo a Vela vedrà impegnati gli Juniores nel Mondiale di Musbach (Germania).

Il paracadutismo di figura e di precisione invece si svolgerà a Kikinda, in Serbia (luogo di atterraggio della 15M nei mondiali VaV 2010 ungheresi). Di nuovo aerostati con la 55esima coppa Gordon-Bennett a Gap-Tallard (Francia), e col campionato mondiale a Lleida (Spagna) in Settembre, mese che vedrà gli aeromodellisti (alianti) impegnati a Lake Xueye in Cina!

Calendario gare

La Commissione Sportiva AeCI, condotta in questa fase di transizione da Lorenzo Monti, ci informa di alcune importanti modifiche portate al calendario gare 2011:

- il Campionato Italiano di Distanza (CID) con assegnazione del titolo, rientra in calendario. La competizione sarà organizzata dall'ACAO e sarà gestita su un sito web appositamente creato e mantenuto direttamente da staff qualificato ACAO;
- è istituito un campionato decentrato di velocità, denominato Trofeo Ancillotti in onore e in ricordo del caro amico Ruggero, basato su regole simili all'OLC-Sprint (velocità su tratto di 2:30 ore, con massimo 3 punti di virata, senza perdita di quota);
- cambio data per il Campionato Italiano 18M che viene posticipato alla settimana dal 2 al 10 Luglio 2011 sempre a Pavullo;
- cambio data per il Campionato Italiano Biposto 20M e per il Trofeo dell'Oltrepò classi Unica e Promozione, anticipati ai week end 17-19 e 24-26 Giugno 2011 sempre a Voghera a cura dell'AVM;
- è ancora possibile qualche modifica di dettaglio per le date delle gare reatine, in considerazione del calendario d'impegni internazionali, se qualche pilota dovesse garantire in questo modo la propria presenza.



Nuovo assetto AeCI

Per vari motivi la struttura e la gestione sportiva dell'AeCI sono in fase di trasformazione. Nell'attesa di prendere visione di quello che sarà il nuovo statuto, Lorenzo Monti nella sua qualità di rappresentante eletto dai rapp. di specialità presso la CCSA (Commissione Centrale Sportiva Aeronautica), si sta occupando di garantire la continuità delle attività agonistiche ordinarie del Volo a Vela. Il prossimo statuto, probabilmente, prevederà la creazione di una Commissione di Specialità all'interno del AeCI per ciascuna disciplina sportiva, con ruolo consultivo e le cui decisioni verranno sottoposte alla CCSA per l'approvazione.

Le commissioni si dovranno occupare dell'organizzazione e gestione dell'attività agonistica, cioè dei calendari gare, regolamenti, Insegne sportive, record ecc. La CCSA continuerà ad esistere, deliberando la distribuzione dei contributi alle varie discipline, l'omologazione delle competizioni disputate, approvando i regolamenti e valutando tutto ciò che gli verrà proposto dalle commissioni di specialità.

Quest'ultime saranno probabilmente composte da 5 membri, i quali eleggeranno il presidente della commissione che a sua volta siederà nella CCSA (l'unico organo con poteri dispositivi).

Nel frattempo però si sta occupando nel periodo di transizione di organizzare la stagione agonistica 2011. Monti ha costituito una commissione temporanea che renda possibile l'organizzazione delle gare e la partecipazione internazionale delle nostre squadre. Le persone coinvolte ed i loro specifici incarichi sono:

- Lorenzo Monti: rapporti con AeCI, definizione contributi VaV, nomina squadre nazionali, individuazione regole di selezione e algoritmi;
- Giancarlo Grinza: revisione regolamenti gare di velocità, supporto organizzazione gare su sistemi informatici e scoring, controllo e verifica dei Record;
- Alberto Sironi: organizzazione stage e attività agonistica della Rosa Nazionale, regolamenti CID e Trofeo Ancillotti;
- Marina Vigorito: rapporti con IGC/FAI, organizzazione trasferte squadre nazionali, individuazione accompagnatori delle squadre.

Esternamente alla commissione si affianca Roberto Istel nel ruolo di verificatore delle Insegne Sportive ai fini della loro omologazione.

Chi fosse interessato a seguire i lavori della commissione di specialità dell'AeCI, lo può fare sul blog dedicato, al seguente indirizzo

<http://commissionespecialita.blogspot.com>

Tessere FAI

L'ultimo consiglio Federale dell'AeCI ha definitivamente concluso l'iter per la definizione dei costi delle Licenze Sportive FAI 2011. Il ritardo era dovuto alla necessità di eseguire una gara di licitazione privata allo scopo di aumentare le garanzie assicurative e/o ridurre i costi. La gara è stata vinta dalla società Charitis, la quale fornirà una polizza infortuni ai piloti con massimale di 80.000 Euro, **valida tutto l'anno senza vincolo alle gare**. La copertura assicurativa infortuni (invalidità permanente e morte), valida per qualsiasi volo in aliante, si ottiene richiedendo la tessera FAI il cui costo di 176 Euro è formato dalla polizza (150 Euro) e dai soliti 26 Euro per l'iscrizione alla FAI tramite l'AeCI.

Fino a quando non cambierà lo statuto, i piloti potranno richiedere le tessere FAI attraverso gli Aeroclub, gli enti aggregati riconosciuti. Ho trovato in rete il documento che descrive la convenzione assicurativa AeCI legata alle tessere FAI per il 2011.

Un punto che mi preme sottolineare è che l'Art. 6 delle "Norme Particolari" sembra chiaramente prevedere (finalmente!) **la cumulabilità del risarcimento** con altre polizze che il pilota avesse già eventualmente attivato per scelta individuale indipendente dalla tessera FAI. Cito una frase: *Le garanzie assicurative previste in polizza si aggiungono a quelle di ogni altra assicurazione* (testo a pag. 13 del contratto) visibile qui:

<http://snipurl.com/1zey8>

Tra le "esclusioni" che fanno perdere il diritto al risarcimento, occhio invece all'art. 4, punto c) che recita: *L'assicurazione non è operante per gli eventi derivanti da:[...] c) assunzione di sostanze dopanti in violazione dell'ordinamento statale o dell'ordinamento sportivo in base alle normative vigenti.*

Giovanni Scaglioni

Il pilota di Valbrembo Giovanni Scaglioni, medico di 69 anni, ha perso la vita il 28 novembre 2010 in un incidente durante un volo in Namibia. Giovanni, forse un po' affaticato dal viaggio e da due notti disturbate, è andato in volo da solo per un breve check. Bitterwasser si trova a 1260 metri di quota e le temperature al suolo erano molto alte. Dopo il decollo alle ore 14,30 circa, di lui nessuno ha più avuto notizie fino quando verso le 18 un aliante in sottovento ha avvistato un relitto.

Soltanto una volta che è stato letto il logger, due giorni dopo, si è saputo che il volo di Scaglioni era durato 8 minuti. L'intervallo di registrazione era settato su 12 secondi e quindi risulterà molto difficile capire la dinamica dell'incidente; la posizione del relitto non fa pensare ad una vite. I risultati dell'autopsia non sono ancora stati resi noti.

Ampiamiento del sito Meteo AeCCVV

<http://www.eziosarti.com/meteo/rasp/rasp.htm>

Con l'adozione delle mappe RASP è partito un primo tentativo di ampliare le previsioni fino a tre giorni con risoluzione di 7,2 km. Le previsioni per il giorno in corso, dalle ore 8 del mattino, sono disponibili anche in alta risoluzione con griglia di 2,4 km.

Per meglio leggere le mappe previsionali del sito meteo curato da Ezio Sarti, si suggerisce di accedere alle istruzioni cliccando sul titolo di ciascuna mappa, in alto, dopo che essa è apparsa.

Le stesse pagine sono anche raggiungibile attraverso il sito dell'Aero Circolo Centrale di Rieti www.aeccvv.it

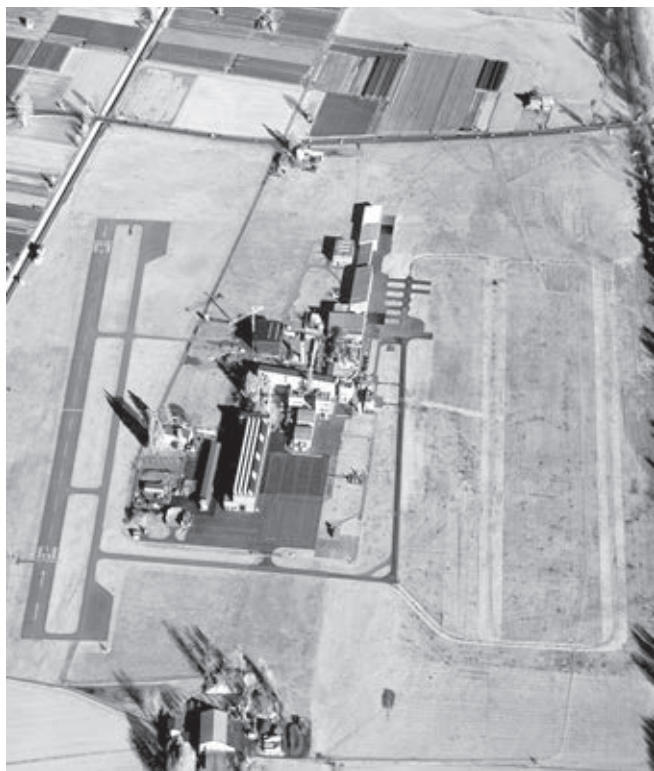
Le carte di maggiore interesse al fine di scegliere le giornate e pianificare i voli sono dedicate a:

- Quota max raggiungibile in aliante
- Valori delle ascendenze.
- Vento previsto sia al suolo
- Vento medio alle quote di volo
- Vento al top dello strato di mescolamento : più o meno la quota max raggiungibile dall'aliante (in assenza di onda)
- Velocità di salita e termiche rotte / difficoltà di salita (leggere le istruzioni copertura nuvolosa)

| | Oggi | Previsioni fino a tre giorni | | | Oggi | Previsioni fino a tre giorni | | | Oggi | Previsioni giorno dopo | | |
|---|------------------------|------------------------------|------|------|------------------------|------------------------------|------|------|------------------------|------------------------|------|------|
| | Valle di Rieti | Valle di Rieti | | | Centro sud Italia | Centro sud Italia | | | Italia centrale | Italia centrale | | |
| | griglia di risoluzione | Griglia di risoluzione | | | griglia di risoluzione | Itaka Griglia di risoluzione | | | griglia di risoluzione | Griglia di risoluzione | | |
| | 1.4 Km | 1.4 Km | | | 7.2 Km | 7.2 Km | | | 2.4 Km | 2.4 Km | | |
| Previsione velocità termiche temperatura e calore | | | | | | | | | | | | |
| Temperatura in superficie | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa |
| Calore di superficie | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa |
| Velocità media delle termiche | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa |
| Velocità di salita in termica in rapporto alle turbolenze e ai salti di vento "B-T" | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa |
| Previsioni sulle quote | | | | | | | | | | | | |
| Altezza max aliante in termica | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa |
| Bias di condensazione dei cumuli isolati | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa |
| Bias di condensazione dei cumuli estesi | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa |
| Altezza dello strato di mescolamento | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa |
| Previsioni venti | | | | | | | | | | | | |
| Vento in superficie | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa |
| Vento medio nella strato di mescolamento | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa |
| Vento al top dello strato di mescolamento | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa |
| Previsioni brezze, convergenze, onda | | | | | | | | | | | | |
| Previsioni Convergenze e brezze di mare | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa |
| Onda a 850 mb ca 1500metri | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa |
| Onda a 700 mb ca 3000 metri | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa |
| Onda a 600 mb ca 6000 metri | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa |
| Previsioni coperture nuvolose - temporali - sondaggi | | | | | | | | | | | | |
| Previsioni copertura nuvolosa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa |
| Previsioni sondaggi termodinamici atmosfera | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa |
| Previsioni formazioni temporalesche | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa | Oggi | <1sa | <1sa | <1sa |

Parco e aeroporto: Locarno

L'aeroporto di Locarno, situato nella piana di Magadino sin dalla creazione intorno al 1920, è ora sotto attacco politico.



Il piano di realizzazione e sviluppo di un Parco Naturale prevede alcuni drastici interventi che potrebbero giungere alla demolizione di gran parte delle strutture esistenti, tra cui gli hangar, le officine che danno lavoro a molte persone, e in particolare tutta la zona in erba dedicata al volo a vela.

La politica cantonale si sta dividendo su questo tema, mancando tra l'altro di tenere in considerazione le risorse già stanziare per i piani di riqualificazione approvati dai militari.

Un lungo articolo sulla situazione si trova qui:

<http://www.ticinonews.ch/articolo.aspx?id=214426&rubrica=21>

Università, montagna e AVL

L'AVL di Alzate Brianza ha definito con il Centro Universitario Sportivo (CUS) di Milano un accordo di convenzione per avvicinare al mondo del volo a vela gli studenti universitari di Milano e tutti coloro che sono iscritti al CUS. Alessandro Scaltrini, che ha coordinato il lavoro di collegamento con l'università, ha anche realizzato il

simulatore, perfettamente funzionante e già installato presso il Politecnico di Milano, che ora è a disposizione per l'iniziativa.

Grazie agli accordi stipulati, il club guadagna visibilità all'interno del sito CUS e sulla mailing list inviata periodicamente a tutti gli iscritti. Lo potete verificare su <http://www.cusmilano.it/>

Analogamente, la socia Pilota Maria Luisa Imperlino sta portando avanti una simile iniziativa presso le associazioni del Club Alpino Italiano della zona.

Nuove radio a 8,33 kHz

Durante una serie di riunioni di Eurocontrol, è stato più volte sottolineato che la spaziatura dei canali di comunicazione radio dovrà inevitabilmente adeguarsi allo standard 8,33 kHz anche per voli sotto il FL195. La crescita del traffico commerciale ha ripreso con slancio, e gli enti ATC stanno premendo per ottenere rapidamente nuove frequenze.

Varie analisi e simulazioni hanno confermato che senza la nuova spaziatura, le comunicazioni ne verrebbero rallentate e ciò si ripercuoterebbe sull'efficienza dei servizi del traffico, e quindi vi sarebbero ritardi a spese dei vettori.

Quanto il nuovo scenario verrà ad influenzare i volovelisti delle varie nazioni europee, dipende da un insieme di circostanze locali. Gli enti non sono all'oscuro del grande costo di sostituzione di tutte le radio attuali (spaziatura a 25 kHz per 780 canali totali), stimato nell'ordine di ben 160 milioni di Euro per circa 22.000 apparati dell'aviazione generale. Nel frattempo possiamo concentrarci sulle tappe di questa sostituzione:

- dal 1° gennaio 2012 tutte le nuove radio dovranno avere spaziatura di 8,33;
- dal gennaio 2014 non si potrà accedere agli spazi A, B e C senza una radio 8,33;
- dal gennaio 2018 l'obbligo investirà tutti i voli, anche i VFR in ogni spazio.

Se le singole nazioni sceglieranno le frequenze con la dovuta attenzione, l'equipaggiamento per il VFR potrebbe sopravvivere ancora per vario tempo.

Corso simulatore volo a vela

Da tre anni, in collaborazione con Andrea Bonaiti, pilota di aliante presso l'AVA a Valbrembo e costruttore di simulatori di volo a vela, l'Istituto Tecnico Flocchi organizza un corso d'iniziazione al volo a vela con una postazione statica ambientata con proiettore in un'aula dedicata.

A partire dal 2011, visti gli ottimi risultati conseguiti e l'importanza dell'iniziativa, in collaborazione con l'Ufficio Scolastico Provinciale di Lecco, la partecipazione è aperta anche a studenti di altri Istituti Superiori della provincia.

Atterraggi didattici

Il programma degli approfondimenti di "Secondo Periodo" organizzati dai piloti esperti dell'ACAO di Calcinate (Varese) include un'interessante iniziativa, che forse dovrebbe essere copiata da tanti altri club, scegliendo l'aeroporto vicino più strategicamente utile per affrontare in sicurezza i voli di distanza in un raggio dell'ordine del C d'Argento o poco più.



L'impressione è anche che si tratti di un esempio positivo di collaborazione e organizzazione tra due club.

Gli iscritti alle attività di II periodo hanno risposto con entusiasmo.

La trasferta è iniziata in mattinata con un paio di ASK-21 al traino, che sono atterrati ad Alzate Brianza dove hanno poi effettuato molti voli locali con gli altri piloti calcinatesi, giunti in auto, al fine di impraticarsi con il circuito d'atterraggio di Alzate.

Chi intenderà nel seguito della stagione tentare voli d'Insegna quali il C d'Argento, che si svolgono normalmente lungo la fascia pedemontana tra Laveno e Lecco, avrà quindi la massima tranquillità nell'affrontare la possibilità del "fuoricampo", sapendo che un aeroporto alternativo è non solo segnato sulle mappe, ma anche facilmente raggiungibile in piena sicurezza e tranquillità.

Benzina verde

L'EASA ha diffuso un comunicato di sicurezza (una semplice "informazione" senza alcuna azione od obbligo derivante), circa la presenza di alcool nei carburanti per uso automobilistico (spesso indicata quale Mogas invece di Avgas usato per indicare la benzina "Avio" 100LL).

La direttiva European Fuel Standard EN 228 permette infatti alle compagnie di preparare le miscele per auto-trazione anche con metanolo (max 3% vol.) ed 5 etanolo (max 5%) senza obbligo di dichiararne la presenza.

Agli operatori si raccomanda di contattare i fornitori del carburante automobilistico, per conoscerne in dettaglio la composizione.

<http://ad.easa.europa.eu/ad/2007-01R1>

In passato, gli alcool leggeri non erano consentiti, ma il quadro normativo è cambiato in ossequio alla Direttiva 2003/30/EC. In futuro, i limiti massimi probabilmente si alzeranno ancor di più.

La preoccupazione dell'EASA è legata a tre aspetti:

- motori e aeroplani certificati per la "Mogas", vietano l'uso di Mogas contenente alcool leggeri;
- la miscela con alcool rende meno precisi gli indicatori di livello carburante, particolarmente quelli "elettrici-capacitivi" (strisce di metallo intorno al serbatoio, senza galleggianti)
- l'effetto sulla tensione di vapore (*vapour-lock*) e la tendenza a "separazione" delle fasi liquide, a temperature molto basse.

Nuovi istruttori

Sabato 15 gennaio, con l'esame condotto dal Flight Examiner nominato da ENAC, si è concluso l'iter addestrativo per i frequentatori del corso Istruttori di aliante: Andrea Salvadori, Sergio Felicori, Attilio Viglino, Valter Jean Savy.

Il corso iniziato nel mese di ottobre ha visto i partecipanti, arrivati da Aosta, Verona e Castel San Pietro (BO), affrontare (in maniera molto più approfondita con l'aggiunta dello Human Factor e Teaching & Learning) tutte le materie normalmente oggetto di un corso per il conseguimento della licenza di pilota di aliante.

Il gruppo di docenti era costituito da Claudio Pelos, Fabio Franceschini, Raffaele Lotito, Francesco Bernardinetti e Diego Volpi, mentre la parte pratica è stata curata da Dino del Nero ed Ennio Gerometta. Il corso ha visto anche l'importante partecipazione dell'Aeronautica Militare. Lo Stato Maggiore infatti, dando seguito ad una collaborazione ormai consolidata con l'Aero club di Rieti, ha inviato il Maggiore Pilota Roberto De Luca che con passione e competenza ha analizzato e presentato gli aspetti della "Sicurezza Volo".

Gli allievi hanno brillantemente superato l'accertamento teorico pratico laureandosi così Istruttori di aliante. A loro va il più grande in bocca al lupo da parte di tutta la Scuola, certi che sapranno divulgare la passione del volo e sapranno insegnare a volare a molte persone.

Foto del corso sul dell'AeC Rieti:

<http://snipurl.com/2005yj>

Francobolli

La culla del volo a vela mondiale è certamente la Wasserkuppe, una montagna dell'Assia Renana dove dal 1911 si sono svolti i primi voli e il primo Campionato Mondiale. Ne scaturirono grandi scoperte nel campo della meteorologia, e il volo in aliante si impose come attività sportiva e di formazione. Oggi la Wasserkuppe è sede di frequenti attività anche per il modellismo e il volo libero con deltaplano



e parapendio. Le Poste tedesche celebrano ora questa montagna e gli avvenimenti che vi hanno avuto luogo, con un francobollo del valore di 45 centesimi, disegnato da Elisabeth Hau, sulla base di immagini tratte dall'archivio di Georg Brütting.

Lavori pubblici e alianti

Il piano triennale dei lavori pubblici del Comune di Gemona del Friuli prevede, tra le molte altre iniziative d'interesse pubblico e sociale, la realizzazione di una pista di atterraggio dedicata al volo a vela, con la realizzazione delle "strutture di servizio" associate. L'importo da finanziare è indicato in 750 milioni di Euro.

Il piano triennale include importanti lavori di costruzione e ristrutturazione sul cinematografo sociale, sul castello, un nuovo palazzetto dello sport e una scuola per l'infanzia, per un totale di spesa che andrà a raggiungere

i 21 milioni. L'opposizione si congratula per le iniziative ma sottolinea che oltre alle iniziative che implicano opere di costruzione, occorrerebbe a loro parere una migliore pianificazione, con un progetto complessivo sulla mobilità e di rilancio del centro storico. http://www.contegemona.it/Testi/Programma_triennale_Lavori_pubblici_2011_2013.PDF

Regolamento OLC

La stagione OLC è già iniziata con alcune importanti modifiche al regolamento. Ne citiamo qualcuna, sottolineando che la seria partecipazione a una qualsiasi gara richiede prima di tutto un'attenta lettura delle norme.

Il bonus FAI-OLC è stato portato al 30% sull'OLC-Classic, mentre la versione combinata si chiama da ora OLC-Plus. È stata eliminata la svalutazione del 5° e 6° lato per i voli OLC-Classic.

Viene istituito il nuovo trofeo Barron Hilton Challenge riservato ai voli su triangolo predichiarato elettronicamente nel logger.



La novità più rilevante, che ha impatto su tutti i voli, è la modifica del termine ultimo di invio del volo, che ora è indicato in 48 ore dopo l'atterraggio effettivo. Eliminata quindi la norma del "martedì successivo".

<http://www.onlinecontest.org/olc-2.0/gliding/>

A pochi minuti oltre il confine della Lombardia, vicino al rinomato centro di villeggiatura di St. Moritz si trova il

CENTRO DI VOLO A VELA SAMEDAN

Questo centro offre diverse attività di volo ed è composto da uno staff bilingue, un'ottima infrastruttura, attività di volo giornaliera, istruzione basica, corsi di traino al verricello, corsi di volo in montagna e corsi di secondo periodo.

Il luogo ideale per le tue vacanze e della tua famiglia.

www.swiss-jet.ch

gliding@swiss-jet.ch



GIUNTI IDRODINAMICI K - TRANSFLUID

A riempimento costante.
Per motori elettrici ed endotermici.
Potenze fino a 2300 kW.



GIUNTI IDRODINAMICI KX - TRANSFLUID

A riempimento costante.
Funzionamento ad acqua e ad olio.
Potenze fino a 1000 kW.



PRESE DI FORZA CON GIUNTO IDRODINAMICO KFBD - TRANSFLUID

A riempimento costante.
Potenza trasmissibile fino a 500 kW.



GIUNTI IDRODINAMICI SKF - TRANSFLUID

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



GIUNTI IDRODINAMICI KSL - TRANSFLUID

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



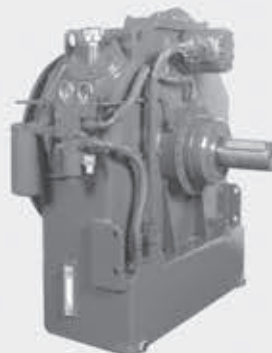
GIUNTI IDRODINAMICI KPTB - TRANSFLUID (per motori elettrici)

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



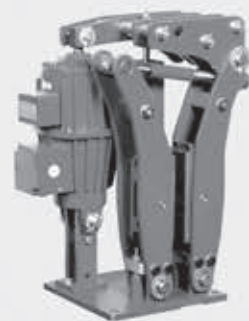
GIUNTI IDRODINAMICI KPTO - TRANSFLUID (per motori endotermici)

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



FRENI A DISCO E A CEPPI TRANSFLUID

Per coppie fino a 19000 Nm.



GIUNTI ELASTICI STEELFLEX - FALK

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



GIUNTI ELASTICI MULTICROSS - REICH

Ad elevata elasticità torsionale.
Per coppie fino a 54000 Nm.



GIUNTI ELASTICI RILLO - REICH

Ad elevata elasticità torsionale.
Per coppie fino a 14500 Nm.



GIUNTI OSCILLANTI A DENTI TRANSFLUID

Per coppie fino a 5000000 Nm.



PRESE DI FORZA A COMANDO IDRAULICO HF - TRANSFLUID

Potenze fino a 800 kW.



FRIZIONI A COMANDO PNEUMATICO TPO - TRANSFLUID

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



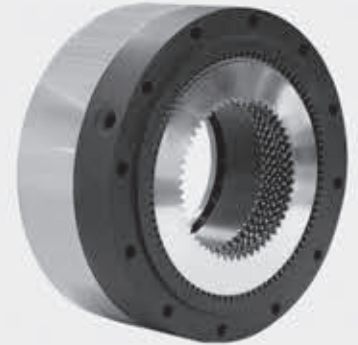
FRIZIONI A COMANDO IDRAULICO SH/SHC - TRANSFLUID

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



FRENI DI SICUREZZA AD APERTURA IDRAULICA SL - TRANSFLUID

Per coppie fino a 9000 Nm.



TRASMISSIONI IDRODINAMICHE TRANSFLUID

Inversione a comando idraulico
con cambio a una o più marce.
Per potenze fino a 75 kW.



ACCOPIATORE MULTIPLO MPD - TRANSFLUID

Potenze fino a 1100 kW.



ACCOPIATORI ELASTICI RBD - TRANSFLUID

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



GIUNTI ELASTICI PER CARDANO VSK-REICH

Per coppie fino a 16000 Nm.



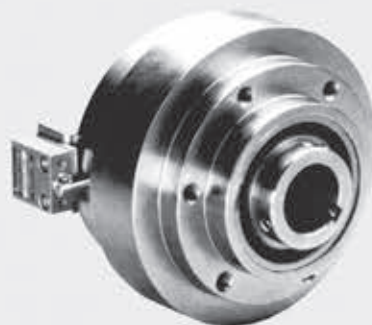
GIUNTI ELASTICI AC-REICH

Per abbattimento vibrazioni torsionali
Per coppie fino a 40000 Nm.



LIMITATORI DI COPPIA A COMANDO PNEUMATICO NEXEN

Per coppie fino a 3600 Nm.



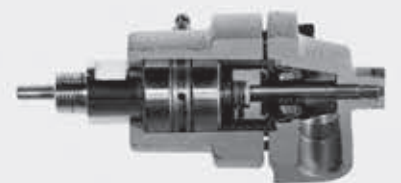
FRIZIONI E FRENI A COMANDO PNEUMATICO NEXEN

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



COLLETTORI ROTANTI FILTON

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





Caro Aldo,

sono convintissimo che la goliardia nella vita di un club di volo sia alla base della vita stessa del gruppo. Scrivo di questo perché abbiamo passato una bellissima e goliardica serata al nostro club, tant'è vero che ho aspettato a scriverti pensando e sperando che qualcun altro lo facesse ma, stabilito che la penna o i tasti del computer sono troppo impegnativi da usare o forse si prova un po' di vergogna nello scrivere, lo faccio io sperando di non annoiarvi con argomenti che sembrerebbero esterni al volo ma che reputo di grande importanza per l'amicizia nel club. È nato in quel di Calcinate del Pesce il "Comitato del Piccione" del quale nessuno (davvero, Zio..? N.d.R.) sa chi sia il promotore, con il bellissimo scopo di premiare uno o più Piccioni dell'Anno: coloro che, in graduatoria, hanno combinato "piccionate" più o meno pesanti durante la stagione volovelistica. Il premio consiste in una pergamena con l'onorificenza di Piccione onorario dell'anno, con dedica e motivazione. Questa è

la seconda edizione; l'anno passato sono stati premiati il pluripiccone Remo Messina per "eventuali e varie" e Paolo Agazzone per l'allagaggio in quel di Lecco, motivazioni strameritate. Quest'anno è toccata a: l'ineSauribile Saurin per il fuori campo a Merano e conseguente raccolta di mele, e al plurifuoricampista Albertino (Alberto Consolini). A loro va il nostro ringraziamento per lo spirito di accettazione dei fatti. Un premio che non riguarda e non intacca la sicurezza del volo ma invita, incide e mette il punto sulle banalità che ognuno di noi è pronto a commettere nella vita di club.

Una serata, ripeto, bellissima con la presenza di tanti soci; la prima, mi auguro, di tante che coinvolgeranno tutti, dagli allievi ai vari protagonisti del nostro aeroporto. Quest'anno si è voluto coinvolgere anche le allieve con il premio "Gallina Svolazzante" ed è toccato alla simpaticissima Paola Guidi con l'augurio di vederla fra le aquilotte al più presto.

Il Comitato del Piccione è riuscito a riunire per l'occasione il direttore della scuola Albertazzi, i responsabili dei corsi di 2° e 3° Periodo (Io Zio Rossi, Piero Magnaghi e Maurizio Secomandi) e l'organizzatore del riuscitissimo stage di alta performance Alberto Sironi.

Da stimmatizzare la presenza costante a tutte queste serate da parte PPP "Padre Putativo Protettore" del 2° Periodo Guglielmo Giusti e della sua onnipresente signora Costanza in rappresentanza del Centro Studi Volo a Vela Alpino. La presenza di tutti loro ha motivato e dato lustro alla serata.



ACAO: il "Comitato del Piccione" ha premiato tra gli altri Gustavo Saurin per il suo atterraggio sopra un melo nella zona di Merano



I premi sono stati consegnati dal direttore Albertazzi e le motivazioni lette in modo allegorico dallo Zio Rossi, sulle indicazioni date dal Comitato del Piccione. Ringraziamo anche Antonia e il suo staff, in particolare l'onnipresenza ad ogni cena importante del nostro

Marco Giulianelli per le torte su ricetta della Sua Mammetta e del cuoco estemporaneo il “deMentore” Adriano Premazzi.

La speranza è che altri club si aggiungano all’iniziativa di codesto Comitato per rendere ancora una volta di più gradevole l’amicizia

nella vita volovelistica. Ringrazio pertanto a nome di tutti l’anonimo Comitato del Piccione per l’iniziativa più che lodevole ed a nome dello stesso Vi auguro maggior attenzione sul campo e fuori, e fantastici voli.

Ercole “Zio” Rossi



Paola Guidi con “lo Zio” Ercole Rossi



Alberto Consolini premiato per i numerosi fuoricampo

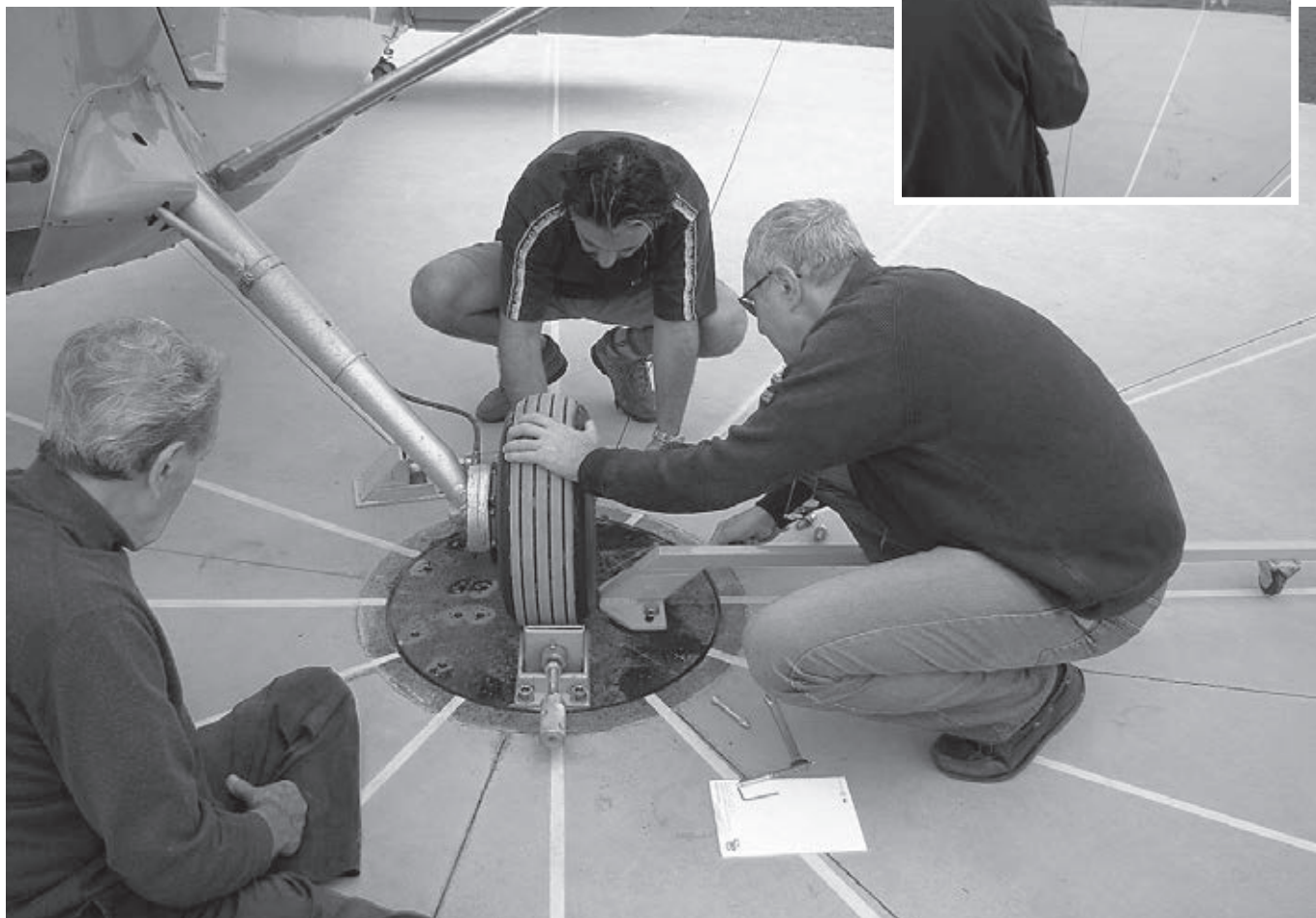
Girobussola

L'ACAO di Calcinate (Varese) ha una nuova piattaforma girevole per la calibrazione delle bussole. Dopo la prima installazione non del tutto soddisfacente è stata completamente smagnetizzata ed ora dimostra di funzionare perfettamente. L'idea originale di una piattaforma girobussola per il club ha origine nel 1978 quando Aldo Trecchi chiese per la prima volta all'ing. Ottavio Paolini di realizzarla. Dopo tutti questi anni, grazie al finanziamento dei lavori da parte del Centro Studi, (un grande ringraziamento al comandante Bertoli e al Presidente Giorgio Nidoli) e col mio lavoro, abbiamo potuto finalmente mettere in opera il sogno di Trecchi. Il 30 Settembre 2010 è stata controllata e validata.

Ottavio Paolini



Aldo Trecchi durante le operazioni di calibrazione insieme a Fabio Rocca, Alberto Albertazzi, Massimo Zottola e Ottavio Paolini



Ghiorzo campione del mondo



Stefano Ghiorzo è Campione del Mondo in classe 15M. Accanto a lui la medaglia d'Argento Leigh Wells. Bronzo per Thomas Gostner

Szeged è una città graziosa, la terza più popolata d'Ungheria, che sorge a Sud di Budapest nei pressi del confine con la Serbia.

Ad Ovest del centro abitato si trova l'immenso aeroporto già noto ai vo-

livelisti italiani per le gare che vi si svolgono: la tradizionale Flatland Cup e ciclicamente qualche campionato internazionale di varie categorie e classi. Abbiamo pubblicato il resoconto di Margot Acquaderni dal mondiale femminile, per esempio.

Luglio è il mese più caldo dell'anno, con valori di umidità spesso molto elevati anche per la localizzazione al centro della piana alluvionale formata dal Danubio e dal Tisza. Le termiche sono spesso forti e il plafond può essere molto interessante, ma quando s'instaurano le condizioni per sviluppi temporaleschi o per il caldo afoso, non si scherza.

I Campionati Mondiali 2010 delle classi flappate (15M, 18M e Libera) sono stati preceduti da un periodo di allenamenti con ottime condizioni in volo e molto caldo al suolo. A partire dalla giornata inaugurale, si è invece instaurato un sistema depressionario che non ha lasciato possibilità di volo per quattro giorni consecutivi. In seguito il clima ha permesso di volare tra i ripetuti passaggi di deboli fronti da Ovest, in condizioni estremamente variabili da un giorno all'altro: termiche secche, sovrasviluppi o anche temporali pomeridiani. Nel corso della primavera precedente,

I sei piloti italiani con Kiki Clairbaux e Leonardo Briigliadori



il clima era stato caratterizzato da frequenti acquazzoni e un'insistente bassa pressione, portando fino alla superficie l'influsso delle falde acquifere.

Molti campi erano soffici e impregnati d'acqua. Ogni giorno la mete appariva mediamente debole, e si annunciava una fine precoce del ciclo di termica quotidiano. All'ultimo giorno in calendario,

i temi sono stati cancellati per il nuovo arrivo di grossi temporali.

La gara

La classe Libera ha potuto concludere otto prove, contro le sette delle altre due classi. Con 250 punti di vantaggio ha vinto il tedesco Michael Sommer, sul nuovissimo monoposto EB-29 costruito da Binder.



Clima caldo e molto umido: frequenti i temporali pomeridiani anche violenti

Tra i partecipanti ci sono nomi storici: Gerbaud, Jones, Tabery, de Broqueville, Krejcirik, Harvey, Pristavec... Centka ha scelto di volare sul "piccolo" ASH-31 di 21 metri d'apertura, in mezzo a un notevole assortimento di modelli e di varianti. I nostri Galetto e Avanzini hanno partecipato sui monoposto Nimbus 4, chiudendo a metà classifica con oltre 1.000 punti di distacco, a conferma che i "salti di classe" non sono mai privi di difficoltà.

Nella 15M i temi si sviluppavano in prevalenza verso i quadranti settentrionali (da W ad E), per distanze comprese tra 160 e 340 km. Nella quarta giornata, con una notevole testardaggine, l'organizzazione ha assegnato un tema esteso verso Sud su territorio Serbo, per sfruttare l'apertura dello spazio aereo confinante, ottenuta dopo lunghe trattative. Purtroppo la meteo lasciava intendere che si

Stefano con la sua compagna Kathrin Woetzel, tedesca, campionessa nazionale in carica e seconda al mondiale femminile del 2007 in classe Club



sarebbe anche atterrati in Serbia, e le difficoltà doganali coi rimorchi in uscita e poi entrata dall'area Schengen sono state esageratamente penose. I nostri due piloti Stefano Ghiorzo e Thomas Gost-

ner (entrambi sul Diana 2) hanno praticamente dominato la competizione, confrontandosi in particolare con l'inglese Leigh Wells che ha concluso il Mondiale al secondo posto.



La Squadra Italiana al completo

I primi tre posti sono separati ciascuno di circa 100 punti, poi seguono una manciata di concorrenti raggruppati in pochissimo distacco. I tre Diana 2 hanno tutti concluso entro il quarto posto; il resto degli alianti non rappresenta una novità essendo equamente diviso tra Ventus 2, ASW-27 e ASG-29. La classifica, rispetto alla Libera, parla di più le lingue slave.

Nella 18M i temi assegnati erano simili alla 15, e non hanno superato i 360 km. Il dominio della classe è appartenuto ai Polacchi su ASG-29, ma l'aliante sudafricano Jonker JS-1, presente in sei esemplari, ha impressionato molto positivamente (i due fratelli costruttori hanno conquistato il secondo e il quinto posto generale). I primi due classi-

ficati hanno inflitto un distacco di 300 e più punti al gruppone di una decina d'inseguitori. Alcuni campioni di pur grandissima levatura hanno invece raccolto risultati insoddisfacenti. Brigliadori e Sironi si sono piazzati onorevolmente, ma potevamo sperare in una posizione di maggior rilievo per loro. Un pilota australiano ha abbandonato la competizione perché ne riteneva troppo elevato il livello di rischio personale.

La classifica per squadre Team Cup non ha un grande significato sportivo, ma vede prima con ampio merito la Polonia, seguita da Francia, Regno Unito, Rep. Ceca, Belgio e quindi in settima posizione l'Italia.



Thomas Gostner, che ha volato in coppia con Stefano nella 15M



Un roccolo d'alianti delle varie classi

15 meter

| # | CN | Pilot | Country | Glider | Total |
|-----|-----|------------------------|----------------|----------|-------|
| 1. | VS | GHIORZO Stefano | Italy | Diana 2 | 5959 |
| 2. | LE | WELLS Leigh | United Kingdom | ASG 29 | 5826 |
| 3. | KT | GOSTNER Thomas | Italy | Diana 2 | 5719 |
| 4. | RP | RUBAJ Tomasz | Poland | Diana 2 | 5684 |
| 5. | SA | BREIDAHL Henrik | Denmark | Ventus 2 | 5676 |
| 6. | V8 | GULYÁS György | Hungary | Ventus 2 | 5651 |
| 7. | EY | RUCH Christophe | France | Ventus 2 | 5634 |
| 8. | AZ | TICHY Petr | Czech Republic | Ventus 2 | 5628 |
| 9. | AX | TOMANA Jaroslav | Czech Republic | Ventus 2 | 5613 |
| 10. | LI | WOJCIK Lukasz | Poland | ASW 27 | 5549 |
| 11. | EQ | BOUDERLIQUE Louis | France | Ventus 2 | 5523 |
| 12. | V7 | LAURINYECZ Sándor | Hungary | Ventus 2 | 5499 |
| 13. | EH | HIRVOLA Harri | Finland | Ventus 2 | 5480 |
| 14. | C64 | CRABB Paul | Ireland | Ventus 2 | 5447 |
| 15. | K1 | LEEWENBURGH Mark | Netherlands | Ventus 2 | 5436 |
| 16. | V | COLSON Jean-Luc | Belgium | ASW 27 | 5351 |
| 17. | KX | TOURULA Tapio | Finland | Ventus 2 | 5344 |
| 18. | CD | HAAS Jürg | Switzerland | ASW 27 | 5216 |
| 19. | MM | LITT André-Emmanuel | Belgium | Ventus 2 | 5116 |
| 20. | Z3 | SCOTT Timothy | United Kingdom | ASW 27 | 5095 |
| 21. | A9 | DORTU Maurits | Netherlands | Ventus 2 | 5089 |
| 22. | SE | SCHÖDEL Susanne | Germany | Ventus 2 | 5051 |
| 23. | LX | ALLENSPACH Andreas | Switzerland | Ventus 2 | 5028 |
| 23. | 8X | ERIKSSON Börje | Sweden | Ventus 2 | 5028 |
| 25. | LK | KUVIK Lubor | Slovakia | ASG 29 | 4906 |
| 26. | XY | ZUBE Gintautas | Lithuania | Ventus 2 | 4880 |
| 27. | BB | COCHRANE John | USA | ASW 27 | 4867 |
| 28. | MR | SWANSTROM Richard | Sweden | Ventus 2 | 4801 |
| 29. | M2 | DICKINSON Dane | New Zealand | Ventus 2 | 4658 |
| 30. | VI | JANCIK Dominik | Slovakia | Ventus 2 | 4534 |
| 31. | DM | FASSI Eduardo | Argentina | Ventus 2 | 4393 |
| 32. | GA | ACHLEITNER Guido | Austria | ASG 29 | 4182 |
| 33. | VV | TAMÁS Ferenc | Hungary | Ventus 2 | 4089 |
| 34. | PS | SPRINGFORD Dave | Canada | ASW 27 | 4088 |
| 35. | 70 | DELFABRO Mauricio | Argentina | ASW 27 | 4085 |
| 36. | 71 | BESTER Andries | South Africa | Ventus 2 | 4065 |
| 37. | LT | THEISINGER Georg | Germany | ASW 27 | 3994 |
| 38. | M1 | ZIEGERHOFER Herbert | Austria | Ventus 2 | 3893 |
| 39. | EM | JENSEN Johnny R. | Denmark | ASW 27 | 3860 |
| 40. | SV | MILUNAS Kestutis | Lithuania | LAK 17 | 3731 |
| 41. | LV | MCLAUCHLAN John Mannie | South Africa | ASG 29 | 3485 |
| 42. | 73 | MYKHAILENKO Oleg | Ukraine | Ventus 2 | 3453 |
| 43. | SP | DUARTE Claudio Blois | Brazil | ASG 29 | 3360 |
| 44. | WT | THEISINGER Martin | Germany | ASW 27 | 3353 |
| 45. | 8H | TYLER Allison | USA | ASG 29 | 3237 |
| 46. | 29 | STIPICIC Carlos | Chile | ASG 29 | 2724 |
| 47. | AM | CRACIUN Mircea | Romania | AFH 24 | 2641 |
| 48. | GE | ZIVA Franc | Serbia | Ventus 2 | 2447 |
| 49. | VW | ZEHNDER Lars | Australia | ASW 27 | 605 |

Powered by SeeYou

18 meter

| # | CN | Pilot | Country | Glider | Total |
|-----|-----|----------------------|----------------|--------------|-------|
| 1. | PL | NIERADKA Zbigniew | Poland | ASG 29 | 6279 |
| 2. | WZ | JONKER Uys | South Africa | JS-1 | 6199 |
| 3. | MC | STARYSZAK Karol | Poland | ASG 29 | 5909 |
| 4. | YG | SZEMPLINSKI Jerzy | Canada | ASG 29 | 5898 |
| 5. | ZP | JONKER Attie | South Africa | JS-1 | 5870 |
| 6. | 7D | DIVOK Maros | Slovakia | Ventus 2 | 5867 |
| 7. | WO | JANOWITSCHE Wolfgang | Austria | Ventus 2 | 5797 |
| 8. | MP | TERMAAT Ronald | Netherlands | JS-1 | 5729 |
| 9. | B | BASTIAANSE Rien | Netherlands | ASG 29 | 5721 |
| 10. | E1 | CHEETHAM Russell | United Kingdom | JS-1 | 5673 |
| 11. | 10 | FOLTIN Vladimir | Slovakia | LS 10 | 5669 |
| 12. | CZ | LOUZECKY Pavel | Czech Republic | Ventus 2 | 5638 |
| 13. | 29E | DARROZE Olivier | France | ASG 29 | 5612 |
| 14. | F | FRIEDLI Rolf | Switzerland | ASG 29 | 5572 |
| 15. | UJ | COUTTS John | New Zealand | JS-1 | 5534 |
| 16. | MD | DÜNNER Marcel | Switzerland | ASG 29 | 5523 |
| 17. | RB | BRIGLIADORI Riccardo | Italy | Ventus 2 | 5516 |
| 18. | SD1 | GOLDENZWEIG Damian | Argentina | Ventus 2 | 5465 |
| 18. | AS | SIRONI Alberto | Italy | Ventus 2 | 5465 |
| 20. | 3B | JEANMOTTE Yves | Belgium | Ventus 2 | 5411 |
| 21. | PX | NOVAK Ivan | Czech Republic | Ventus 2 | 5374 |
| 22. | DID | DIDIER Hauss | France | Ventus 2 | 5372 |
| 23. | HE | HEINONEN Erkki | Finland | ASG 29 | 5338 |
| 24. | M | ICHIKAWA Makoto | Japan | Ventus 2 | 5330 |
| 25. | AB | BOYE-MULLER Arne | Denmark | Ventus 2 | 5318 |
| 26. | EF | KILLIAN Walbrou | France | Ventus 2 | 5305 |
| 27. | MO | HOELGAARD Mogens | Denmark | Ventus 2 | 5285 |
| 28. | VO | DREVINSKAS Gintaras | Lithuania | LAK 17 | 5209 |
| 29. | HI | VEREBÉLYI Zoltan | Hungary | Ventus 2 | 5173 |
| 30. | Z10 | JONES Phil | United Kingdom | Ventus 2 | 5143 |
| 31. | WE | ELLIOTT Bill | USA | JS-1 | 5134 |
| 32. | C65 | CRABB Stephen | Ireland | ASG 29 | 5090 |
| 33. | Y4 | SCHRAMME Reinhard | Germany | Ventus 2 | 5057 |
| 34. | WG | AMANN Werner | Austria | Ventus 2 | 4959 |
| 35. | WM | MEUSER Werner | Germany | Ventus 2 | 4899 |
| 36. | ZJ | MILKO Thomas | Brazil | ASG 29 | 4896 |
| 37. | AL | LEHTO Antti | Finland | Ventus 2 | 4888 |
| 38. | F2 | JEANMOTTE Michaël | Belgium | Ventus 2 | 4759 |
| 39. | BX | SZABÓ Péter | Hungary | Ventus 2 | 4727 |
| 40. | WK | JANSEN David | Australia | ASG 29 | 4531 |
| 41. | A8 | ROCCA Carlos | Chile | ASG 29 | 4443 |
| 42. | JR | ZORAN Franc | Serbia | Ventus 2 | 4310 |
| 43. | BO | LARSSON Hans | Sweden | Ventus 2 Cxm | 4209 |
| 44. | BX | KARLSSON Gunnar | Sweden | Ventus 2 | 3980 |
| 45. | CX | SHALNEVA Nina | Russia | Ventus 2 | 3901 |
| 46. | KM | MACIULIS Vytautas | Lithuania | LAK-17A-FES | 3883 |
| 47. | LZ | ZNIDARSIC Luka | Slovenia | LAK-17A-FES | 3874 |
| 48. | RI | Kelley Tom | USA | ASG 29 | 3849 |
| 49. | S | RODIC Daniel | Bosnia | HPH 3045 | 3804 |
| 50. | 4A | KRUSIC Ales | Slovenia | Ventus 2 | 3430 |
| 51. | MPI | PARKER Graham | Australia | Ventus 2 | 1842 |

Open

| # | CN | Pilot | Country | Glider | Total |
|-----|-----|-----------------------|----------------|---------------|-------|
| 1. | EB | SOMMER Michael | Germany | EB29 | 6834 |
| 2. | 110 | JONES Steve | United Kingdom | Nimbus 4 | 6596 |
| 3. | IP2 | DE BROQUEVILLE Pierre | Belgium | EB-28 Edition | 6535 |
| 4. | A | ANDERSEN Jan Walther | Denmark | Nimbus 4 | 6483 |
| 5. | XXL | ABOULIN Laurent | France | ASW 22BL | 6471 |
| 6. | N1 | HARVEY Peter | United Kingdom | Nimbus 4 | 6400 |
| 7. | SS | TABERY Ron | USA | ASW 22BL | 6372 |
| 8. | 72 | GERBAUD Sylvain | France | Nimbus 4 | 6259 |
| 9. | RX | KREJCIRIK Petr | Czech Republic | ASW 22BL | 6191 |
| 10. | X | KAROW Holger | Germany | Nimbus 4 | 6169 |
| 11. | II | BECK Stephan | Germany | ASW 22BL | 6161 |
| 12. | PF | RENDLA Tomas | Czech Republic | ASW 22BL | 6097 |
| 13. | KS | MATKOWSKI Christoph | Poland | ASW 22BL | 6070 |
| 14. | NB | GAUMANN Markus | Switzerland | Nimbus 4 | 6034 |
| 15. | ZY | SCHMELZER Tijl | Belgium | Nimbus 4D | 5991 |
| 16. | 22 | GOUDRIAAN Oscar | South Africa | ASW 22BL | 5884 |
| 17. | 7 | PRISTAVEC Bostjan | Slovenia | EB-28 Edition | 5817 |
| 18. | VX | CENTKA Janusz | Poland | ASH-31M | 5815 |
| 19. | W | WILLAT Garret | USA | ASW 22BL | 5766 |
| 20. | FE | GALETTO Giorgio | Italy | Nimbus 4 | 5604 |
| 21. | TEX | AVANZINI Luciano | Italy | Nimbus 4 | 5572 |
| 22. | HM | GOUDRIAAN Laurens | South Africa | ASW 22BL | 5462 |
| 23. | IP | GAUDEYER Xavier | Argentina | ASH 25 EB 28 | 5465 |
| 24. | 4T | BATENBURG Peter | Netherlands | Nimbus 4 | 5459 |
| 25. | LSJ | JEREMIASSE Francois | Netherlands | Nimbus 4 | 5428 |
| 26. | FJ | EDER F. Josef | Austria | EB-29 | 5377 |
| 27. | 4M | CLAFFEY Tom | Australia | Nimbus 4 | 5376 |
| 28. | HJ | LARSEN Poul Kim | Denmark | ASH 25 | 5168 |
| 29. | GX | TÜLKÖS János | Hungary | ASH 25 EB 27 | 5164 |
| 30. | UC | REICH Dirk | Switzerland | Nimbus 4D | 4982 |
| 31. | LB | SABECKIS Vytautas | Lithuania | Nimbus 4 | 4824 |
| 32. | XX | HEGEDÜS László | Hungary | Nimbus 4 | 4771 |
| 33. | A1 | MARAZ Ales | Slovenia | Nimbus 3 | 4764 |
| 34. | SD | BOROVYK Dmytry | Ukraine | Nimbus 4D | 4604 |
| 35. | BY | HAAGENMÜLLER Reinhard | Austria | ASW 22BL | 4421 |
| 36. | I | BLANCO Joaquin | Argentina | ASH 25 EB 28 | 4258 |
| 37. | VB | BOROVIK Vitaly | Russia | Nimbus 4D | 4254 |
| 38. | IE | REHN Egon Otto | Brazil | ASW 22BL | 4022 |
| 39. | EC | VIDAL Rene | Chile | Nimbus 4 | 4005 |
| 40. | IM | CERNY Pavol | Slovakia | ASH 25 | 3802 |
| 41. | FB | ANASTASSIOU Alexis | Greece | ASH 25 EB 28 | 3780 |
| 42. | SA | SKALSKIS Stasys | Lithuania | LAK 20T | 2950 |
| 43. | OX | LANGELAN Willem | Canada | Antares 18S | 2356 |



Lunghe attese nel caldo afoso. Alianti di classe Libera, tra i quali molti “self-launching”



Commento

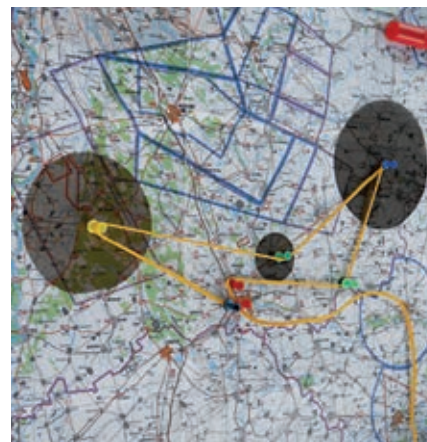
L'edizione 2010 verrà ricordata anche per motivi non inerenti alla classifica. È stata un record la presenza di ben 143 alianti in gara. L'organizzazione non ha brillato per precisione e abilità, ma con le poche risorse umane a disposizione ha fatto quello che poteva, coadiuvata anche dai Capitani delle squadre e dal lavoro degli Steward FAI. Non voglio nemmeno mancare di aprire una breve riflessione sulla sicurezza, visto che sono stati parecchi i rientri marginali, uno dei quali si è concluso molto male. Il pilota dell'aliante è rimasto illeso, ma purtroppo si deve contare un ferito grave: si tratta di un incolpevole camionista, che

stava conducendo il suo mezzo lungo la trafficata strada che scorre appena fuori dall'aeroporto; il terminale alare di un monoposto ha centrato in pieno il parabrezza, che è esploso ferendolo al volto, e lasciandogli lesioni che lo hanno probabilmente privato della vista da un occhio, con tutte le conseguenze che si possono immaginare sulla sua vita professionale. Alcuni piloti hanno organizzato una raccolta di fondi immediata, tra i presenti, ma questo evento lascerà una traccia indelebile nella vita di una persona estranea al nostro sport. E ciò per una trascuratezza organizzativa e per il rifiuto di applicare traguardi a quote superiori al terreno. ■

La giovanissima Carolina Avanzini



Prima del volo, studio dei temi e delle possibili sinergie tra le classi



Centka ha volato in Libera sul "piccolo" ASH-31 di 21 m d'apertura



LASTAR

Cambridge Serie 302

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

Vendita, Manutenzione, Installazione

TEKK Technische Konsultation Keim
Würmhalde 1, D-71134 Aidlingen
email: kkeim@t-online.de
+49 (0)7034-6523-13 (Fon) -14 (Fax)
<http://www.tekk-home.de>



Il Campione del Mondo

La nostra intervista a Stefano Ghiorzo



Complimenti Stefano per questo straordinario risultato arrivato dopo una lunga esperienza. Puoi sintetizzarla?

Ho preso parte a ben 14 edizioni dei Campionati Mondiali nel corso della mia carriera volovelistica. Nelle ultime 10 occasioni ho sempre concluso con un piazzamento entro il decimo posto. Tutte le mie scelte concernenti

le gare a cui dedicarmi sono state finalizzate a raccogliere il massimo in termini d'esperienza: ho partecipato alle competizioni italiane solo con il fine di guadagnarli la qualificazione nella Squadra Nazionale, ma ho dedicato maggior tempo e risorse ad allenarmi in luoghi adatti, spesso all'estero e volando quasi sempre in coppia con il mio partner di volo.

Sei partito con la convinzione di potercela fare? E in tal caso, cosa te ne ha dato la sensazione?

Normalmente penso a volare bene, e non faccio congetture sul risultato.

Il Diana 2 è un mezzo particolare. Attirava la curiosità dei concorrenti?

In molte precedenti occasioni ci eravamo dovuti convincere della superiorità di questo aliante rispetto ai tradizionali Ventus 2. In planata offre un vantaggio pur modesto ma comunque tangibile, che permette di mantenere velocità più elevate, spesso sui 210 km/h il che obbliga gli inseguitori ad uscire dall'inviluppo ideale dei loro alianti.

Curiosità non ce n'era, in quanto già ben noto, ma percepiamo di avere senza dubbio almeno un vantaggio psicologico e avevamo fiducia piena nei nostri due alianti.

Come siete arrivati ad averne due esemplari identici?

In realtà gli alianti saranno presto tre. A Lüsse, nel 2008, avevamo accolto una proposta per la consegna di un primo esemplare. Ora ne abbiamo due, identici anche nella strumentazione. Il capitale che vi abbiamo investito è probabilmente a maggior rischio, vista la produzione in piccolissima serie su ordinazione e la mancanza di certificazione; va anche detto che la tecnica costruttiva e di progetto sono le stesse del Diana 1, che ha dimostrato di poter "vivere" fino a 11.000 ore. La ditta che lo produceva è fallita, mentre quella odierna che fa capo allo stesso ingegnere



Aimar Mattanò scambia opinioni con Stefano prima del decollo

progettista, aveva bisogno di uno stimolo economico per mantenere coeso il gruppo con le sue straordinarie competenze tecniche: è per questo che Thomas ha ordinato anche il terzo esemplare.

Il pilotaggio del Diana 2 richiede cure particolari, magari in decollo, termica o nel fuoricampo?

La cloche è in realtà un sidestick che fuoriesce dal bordo destro dell'abitacolo, con grande efficacia dei comandi e una risposta immediata e diretta. La stabilità sul cabra/picchia è molto marcata anche alle alte velocità e non crea problemi. L'ala è installata con un modesto angolo di diedro pari a soli 2°, e tutto l'aliante è di dimensioni ridotte, quindi le estremità alari sono più vicine al terreno del normale. In volo il Diana 2 si dimostra gradevolissimo e molto, molto manovrabile anche ai carichi più elevati (max. oltre 58 kg/m²);

la salita tuttavia ne risente ugualmente (le leggi della fisica non si infrangono), quindi il pilota non deve farsi ingannare dal buon pilotaggio, e scegliere correttamente in carico alare in rapporto alle condizioni di termica.

L'acqua di zavorra trova posto in quattro serbatoi indipendenti, nei quali si muove con elevato sciacquo che in decollo congiura con altri fattori (sensibilità al vento al traverso e tip basse sul terreno) per rendere la prima fase di rullaggio un po' critica. Abbiamo tratto giovamento grazie ai trainer che davano tutto gas coi freni tirati, per investire le nostre superfici con un flusso già accelerato.

In fuoricampo la cellula è un po' delicata, ma quando si è scaricata la zavorra l'aliante permette di atterrare a velocità bassissime, riducendo di parecchio le energie in gioco.

Che variometro usi? Guardi più quello pneumatico, l'elettronico, o per lo più ascolti l'audio?

Usiamo il vario-computer Zander, e un classico pneumatico Winter. Sul display leggiamo la media e seguiamo l'ago meccanico, con occhiate veloci.

Con quale strumento controlli la navigazione e lo spazio aereo?

Sempre sul display dello Zander.

Un mondiale è lungo. Hai attraversato fasi di entusiasmo, delusione, speranza?

In effetti la durata è doppia rispetto a un campionato italiano. La preparazione, la conoscenza dei luoghi costruita negli anni, e l'allenamento sono necessari per giungere a un buon risultato.

Gli stati d'animo vanno tenuti sotto controllo. È sempre meglio non pensare al risultato, che verrà come conseguenza del buon lavoro. Se avessimo avuto aspettative, già nei primi giorni sarebbe nato il disappunto: invece delle classiche condizioni forti della pianura ungherese, ci siamo trovati a terra per quattro giorni consecutivi e poi si è volato con *plafond* bassi e tanta umidità. Il caldo al suolo ha reso necessario spostarci dal campeggio a un più confortevole albergo.

Il *task-setting* della competizione era stato affidato a un sostituto, perché malauguratamente il titolare dell'incarico si era gravemente ferito nel Mondiale delle classi non-flappate, a Prievidza. Purtroppo egli non ha saputo interpretare la particolare situazione meteo,

cercando invece sempre di applicare le decisioni "standard" in una serie di occasioni anomale. Anche questo non deve ingenerare scontento o altre emozioni negative.

Entrambi ci siamo concentrati sui voli, puntando a chiudere i temi ogni volta che ci fosse anche un debole spiraglio di possibilità. Ci siamo tenuti un po' a freno nella prima settimana, per poi giocare con più grinta nella seconda.

Rispetto ad altre volte, qualcosa è andato meglio? O cosa invece è mancato in altre occasioni?

Abbiamo ricevuto un eccellente supporto dalla squadra a terra, in ogni aspetto della competizione. Clairboux è un ottimo tecnico, riesce ad ascoltare le comunicazioni radio di molte lingue in contemporanea, inoltre sa gestire veramente bene le persone della squadra.

Nei nostri voli tutto è andato liscio, lo stress non è apparso ad aumentare la fatica già intensa per i temi impegnativi.

Tu e Thomas avete fatto volo di coppia in senso stretto, sempre in vista e discutendo ogni scelta?

Abbiamo interpretato al meglio il volo di coppia nel senso più moderno: chi si viene a trovare davanti, in vantaggio, non rallenta per aspettare l'altro.

Semmai sfrutta la propria fase di forma positiva, e ne estende il vantaggio al compagno fornendo informazioni che gli permetteranno di recuperare e ricongiungersi. Quando la determinazione è più forte in uno dei membri, è bene che l'altro non lo rallenti. Solo la

squadra francese è rimasta fedele al volo di coppia in senso stretto. I Tedeschi hanno invece sofferto un po' di sfortuna e forse la mancanza di un allenamento in coppia di lungo periodo. In effetti una buona coppia non si crea dall'oggi al domani, ma si basa sulla fiducia e sulla capacità di comunicare con chiarezza ed efficacia. Thomas è stato un partner perfetto e totalmente affidabile.

Un pilota all'esordio mondiale si è ritirato per motivi di sicurezza. Hai sentito che si superava il limite?

Alcuni piloti, soprattutto dell'Est, tengono in termica un comportamento molto disinvolto, sono un po' selvaggi. Il Diana 2, grazie all'eccezionale manovrabilità, può muoversi agilmente nei roccoli, e forse qualcuno si è sentito a disagio. L'incidente in atterraggio è stato terribile per le conseguenze al camionista, ma nell'insieme non ho notato livelli inusuali di rischio.

Hai tratto vantaggio da qualche improvvisazione?

Diciamo che non abbiamo fatto spesso il volo di gruppo con molti altri concorrenti. Nelle fasi segnate da condizioni marginali Thomas ed io abbiamo compiuto lunghe planate "a ventaglio", saggiando la massa d'aria.

Abbiamo adeguato il nostro "passo" all'osservazione del cielo e del terreno, tenendo conto delle qualità geologiche, del corso dei fiumi e della presenza di boschi ecc.

Ma le improvvisazioni, di solito, sono quelle che impediscono ad alcuni noti fuoriclasse di raccogliere risultati consistenti e ripetuti.



Hai ricevuto utili analisi e consigli, prima del decollo?

Grazie alla sponsorizzazione generosa della Contessa Caproni, la squadra aveva a disposizione due ufficiali dell'Aeronautica nel ruolo di meteorologi. I loro suggerimenti si integravano perfettamente con le informazioni generiche ricevute nei briefing, scendendo in dettagli molto utili proprio in queste condizioni di forte variabilità. Inoltre, il fattore psicologico di rassicurazione si è rivelato importante, facendoci sentire elementi di un "sistema" solido e concreto.

Hai ricevuto informazioni da terra durante il volo che si sono rivelate importanti?

All'inizio la squadra ha cercato di dislocare osservatori a terra su punti salienti del percorso, ma le descrizioni che essi possono riferire sono difficilmente interpretabili e sfruttabili dai piloti. C'è stato invece un ottimo scambio d'informazioni tra noi piloti, mentre lavoravamo su temi simili. Ricordo in particolare una prova AAT nella quale Ricky (Brigliadori, pilota della 18M) ci aveva fatto notare che con una deviazione avremmo incontrato una massa d'aria più secca, che ci ha permesso di concludere a oltre 120 km/h di media, consolidando la nostra posizione in classifica.

Hai sentito la pressione degli avversari diretti, e ne hai seguito qualcuno?

Nessuna pressione, e le attese tattiche prima del taglio sulla partenza non sono mai state lunghe: tutti capivano che i temi erano spesso eccessivamente ottimisti. Durante la gara abbiamo fatto davvero poca tattica sugli altri. Solo al penultimo giorno in calendario, che

poi si rivelò essere l'ultimo effettivo, dopo avere agguantato il mio più diretto avversario (Wells) a 35 km dal campo in una termica indispensabile, con un temporale in arrivo, l'ho mantenuto sempre in vista chiudendo ultimo dei soli otto piloti che hanno completato il tema, ma assicurandomi di non farmi scavalcare da lui.

Hai fatto qualche planata senza la certezza di arrivare o di agganciare?

C'è sempre un filo d'incertezza, ma adeguavamo il nostro "passo" alla lettura del cielo.

Pensi di partecipare ancora in classe 15 metri, o preferirai cambiare?

In questa classe mi diverto, quindi perché cambiare? Nel passato ho provato la classe Libera impegnandomi con l'Eta. Ma la 15 mi piace, e ritengo che il Diana 2 sia molto adatto ai prossimi campionati che si svolgeranno in Texas. Guardo però con simpatia ed entusiasmo alla nuova classe ULM da 13,5 m, nella quale potrei usare il mio Silent Targa con motore a reazione.

Vedresti bene una coppia di piloti di pari levatura agonistica, che voli insieme su un biposto, o preferisci una differenza gerarchica a bordo?

In linea di principio penso che due piloti di punta, volando insieme, potrebbero esprimere il meglio. Questo però richiede che l'alchimia funzioni bene, e forse non è facile. ■

(testo interpretato, non è una trasposizione letterale della chiacchierata con Stefano Ghiorzo)



*Incocca,
tende,
scaglia.*



*Progresso,
Performance,
Piacere.*

Arcus by Schempp Hirth



GLASFASER

I T A L I A N A

24030 Valbrembo, BG - Via delle Ghiaie, 3
www.glasfaser.it - Tel. 035 52.80.11

Studio statistico per identificare i luoghi d'aggancio



Wielgus ha battezzato “Banche di Termiche” i luoghi d'aggancio più classici. Scaltrini ha applicato un metodo d'analisi su un database di voli alpini, per identificarne le più affidabili

Origini dell'idea

Alcuni tra i piloti più anziani ricordano Stani Wielgus che tra gli anni '80 e '90 affiancava Giancarlo Maestri nella gestione degli stage del Centrale a Rieti. Stani, oltre ad essere un pilota collaudatore professionista per l'industria aeronautica polacca, è un esperto volovelista con un ottimo curriculum competitivo. Stani parla un italiano approssimativo ma riesce comunque a trasmettere i concetti in modo chiaro ed efficace.

Nel briefing della prima giornata di stage venivano usualmente presentati i classici punti di aggancio reatini: Poggio Bustone, Cantalice e il Tiro a segno. Stani chiama-

va ognuno di questi tre luoghi “Banca di termiche” (in seguito abbreviato BdT) per indicare l'abbondanza e densità di salite che vi si sarebbero trovate. In effetti il suggerimento funzionava ed anche piloti novelli riuscivano a rimanere per aria.

Il concetto di BdT da allora mi è sempre risuonato in testa: la logica mi suggeriva che questi posti fortunati non potevano essere un'esclusiva di Rieti, bensì ogni area doveva avere i suoi. Conoscere la loro localizzazione avrebbe sicuramente facilitato il volo di distanza. Una prova empirica della esistenza delle BdT mi veniva dai racconti di volo dei piloti più esperti, in cui spesso i luoghi delle salite si ripetevano.

La lunga esperienza di questa élite di piloti sportivi aveva permesso loro di costruirsi una mappa mentale di dove dirigersi alla ricerca di una termica. Questa conoscenza non era però facilmente trasmissibile: per la buona dose di fantasia con cui ogni pilota denominava lo stesso luogo, per l'inevitabile approssimazione con cui venivano localizzati e forse anche per una certa gelosia nel rivelarne l'esistenza.

Mi chiedevo quindi all'inizio degli anni novanta, periodo in cui apparvero i primi GPS, se ci fosse un modo di individuare le BdT attraverso l'analisi dei dati di volo e non esclusivamente dall'interpretazione e memorizzazione dei racconti di piloti esperti.

Il metodo che mi ero immaginato era di analizzare simultaneamente numerosi tracciati volo, individuare le fasi di termica e identificare i luoghi dove si registravano numerose salite vicine tra loro: questi sarebbero stati le BdT. L'idea c'era, ma la cassetta degli attrezzi necessari per applicare il metodo non era ancora completa.

Disponibilità di strumenti

Nella seconda metà del decennio appena trascorso i diversi strumenti necessari per testare il mio metodo di ricerca delle BdT sono oramai disponibili e diffusi. Possiamo ricondurre questi strumenti a tre filoni:

- Global Positioning System
- Internet
- Software

Global Positioning System

Il prezzo dei GPS dalla loro apparizione all'inizio degli anni novanta è crollato, le loro funzionalità ed affidabilità aumentate e le dimensioni

ridotte. Inoltre sono disponibili database di punti rilevanti (aeroporti, fuoricampo e piloni) in genere gratuitamente. Ormai è impossibile trovare un aliante di performance che non ne abbia almeno uno a bordo.

Il successo di questa magnifica invenzione ha in pochi anni mandato in soffitta il vecchio sistema di certificazione di un volo attraverso le fotografie ed il barogramma. Esso viene sostituito da un file elettronico che deve rispettare lo standard IGC e quindi si presenta uguale, indipendentemente dal logger utilizzato e da dove è stato effettuato il volo.

In sintesi GPS e logger hanno permesso di costruire la memoria di ogni singolo volo, rappresentata dall'insieme dei punti di fixing contenuti nel file IGC.

Internet

L'impiego della documentazione elettronica per la certificazione di un volo ha reso possibile nei campionati di distanza, ad esempio CID in Italia o NetCoupe in Francia, l'impiego di Internet come strumento di raccolta dei file IGC. I file vengono poi elaborati tramite software ad hoc per verificare la regolarità del volo, assegnare i punteggi e stilare le classifiche. Voglio qui ricordare con affetto il pilota Luigi Villa (chiamato amichevolmente, non so per quale ragione, Peocio) che negli anni ottanta gestiva il CID e controllava manualmente foto e barogrammi di ogni volo.

La competizione che ha avuto il più ampio successo è l'OnLine Contest, normalmente indicato con la sigla OLC, a cui partecipano ormai migliaia di piloti sparsi in tutto il mondo. Collegandosi al sito OLC è possibile scaricare fino a cinque file IGC ogni giorno, selezionandoli secondo diverse chiavi, tra cui l'aeroporto di partenza. A questo punto ero in grado di costruirmi una mia libreria di

tracciati di voli, potendo scegliere anche l'area in cui concentrare la ricerca delle BdT. Internet inoltre ha reso disponibile, tramite Google Earth, realistiche rappresentazioni fotografiche del territorio che avrei potuto utilizzare per visualizzare le BdT e approfondire le caratteristiche del terreno sottostante.

Software

Man mano che GPS e logger prendevano piede, il mercato proponeva software per l'analisi dei voli, ad esempio StrePla o il più diffuso SeeYou. Quest'ultimo, tra le numerose funzionalità, permette d'individuare le fasi di termica di un volo, ognuna definita da un orario di inizio e fine. Potevo ora scegliere tra tutti i fixing dei voli analizzati solo quelli registrati in una fase di termica.

Mi sarebbero poi serviti altri software per completare la ricerca: uno per gestire una mole importante di dati (ho usato MS Access); uno statistico per selezionare i gruppi di termiche più vicine tra loro che insieme configurano una singola BdT (ho usato SPSS); ed infine uno per creare le rappresentazioni cartografiche (ho usato MapInfo). Utilizzo, direttamente o indirettamente, questi strumenti per il mio lavoro abituale e quindi questa parte non mi preoccupava. Ora la cassetta degli attrezzi conteneva tutto quello che serviva e si trattava solo di iniziare il lavoro.

Elaborazione dei dati

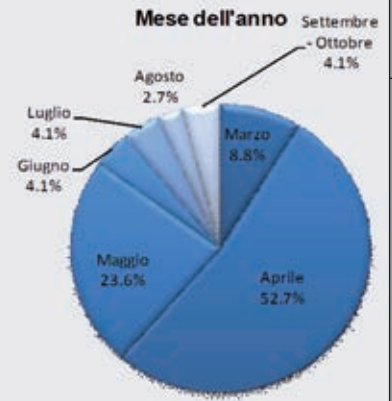
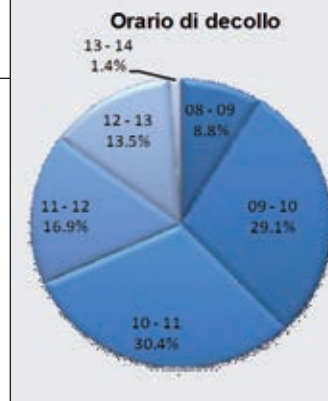
L'intero progetto di elaborazione dei dati può essere suddiviso in sei fasi

1. Raccolta e selezione voli
2. Preparazione dati singolo volo
3. Elaborazione punti di salita
4. Individuazione "banche di termiche"
5. Profilo della singola "banca"
6. Rappresentazione cartografica

Raccolta e selezione voli

Ho deciso di testare il metodo concentrandomi sulle Alpi Settentrionali escludendo quindi la zona delle Marittime. Ho inoltre scelto voli con partenza da aeroporti localizzati nel versante Sud, sia in Svizzera che in Italia. Questa scelta è stata dettata dalla mia maggior facilità di trovare piloti che conoscono bene queste aree e quindi disporre di un gruppo qualificato a cui sottoporre i risultati del lavoro e ottenere una verifica dei risultati, critiche e indicazioni di miglioramento. Inoltre la zona analizzata è frequentemente raggiunta dai voli con partenza da Alzate Brianza (il club dove sono iscritto) e quindi mi sarà più facile verificare nel corso della imminente stagione l'attendibilità delle BdT individuate.

Il database dei voli, tutti scaricati da OLC, mi è stato fornito da un socio di Alzate ed è composto da 153 file IGC. Dato l'obiettivo del lavoro sono stati esclusi i voli realizzati in



evidenti condizioni d'onda, cinque in totale. Per individuare i voli in onda si sono considerati tre indizi:

- Orario di partenza, focalizzando l'attenzione sui decolli avvenuti prima delle otto locali solari (gli orari in questo articolo si riferiscono sempre all'ora locale - ZULU +1 - solare). Mediamente per i cinque voli esclusi il decollo è avvenuto alle 7,14.
- Bassa quota del tempo di volo speso in spirale (dato fornito da SeeYou in Statistiche), sempre per i cinque voli pari a 20,75%.
- Analisi visiva della traccia di volo durante le planate caratterizzate da frequenti e lunghi tratti con netto in positivo. Per i voli esclusi, il 38,5% del tempo di planata è stato caratterizzato da un netto positivo (sempre da SeeYou in Statistiche).

Globalmente sono stati quindi analizzati 148 voli le cui principali caratteristiche sono illustrate nei grafici qui sopra.

Preparazione dati singolo volo

Dai singoli file IGC attraverso l'utilizzo di SeeYou sono state ricavate due tabelle (in formato Excel)

- Fasi volo
- Tracciato IGC

Fasi volo

La funzionalità *Statistiche* > Fasi di SeeYou fornisce una tabella in cui il volo viene suddiviso in fasi, denominate In Spirale o Planata (vedi **tabella 1**).

Tabella 1

| Fase | Inizio | Fine | Durata | Alt.Inizio | Alt.Fine | dH | Mediom... | Netto | Vel.Med. | MediaIAS | Dist.Vol... | Effic. |
|--------------------------------|----------|----------|----------|------------|----------|-------|-----------|---------|----------|----------|-------------|--------|
| In spirale - Sinistra (Motore) | 10:04:48 | 10:05:00 | 00:00:12 | 379m | 379m | 0m | 0,0m/s | 0,6m/s | | +2cm/h | | |
| Planata (Motore) | 10:04:56 | 10:10:32 | 00:05:36 | 380m | 1005m | 625m | 1,9m/s | 2,4m/s | 100km/h | 94cm/h | 9,3km | -14,9 |
| In spirale - Destra (Motore) | 10:10:28 | 10:11:24 | 00:00:56 | 993m | 1036m | 23m | 0,4m/s | 0,9m/s | | 94cm/h | | |
| In spirale - Destra | 10:11:24 | 10:12:44 | 00:01:20 | 1036m | 1028m | 12m | 0,2m/s | 0,7m/s | | 97cm/h | | |
| Planata | 10:12:40 | 10:13:04 | 00:00:24 | 1025m | 1030m | 5m | 0,2m/s | 0,8m/s | 89km/h | 102cm/h | 0,6km | -118 |
| In spirale - Destra | 10:13:00 | 10:17:56 | 00:04:56 | 1039m | 1296m | 377m | 1,3m/s | 1,8m/s | | 104cm/h | | |
| Planata | 10:17:52 | 10:19:12 | 00:01:20 | 1400m | 1366m | -34m | -0,4m/s | 0,2m/s | 110km/h | 108cm/h | 2,4km | 72 |
| In spirale - Destra | 10:19:08 | 10:20:44 | 00:01:36 | 1358m | 1378m | 20m | 0,2m/s | 0,8m/s | | 104cm/h | | |
| Planata | 10:20:40 | 10:26:20 | 00:05:40 | 1380m | 1258m | -122m | -0,4m/s | 0,2m/s | 111km/h | 106cm/h | 10,5km | 86 |
| In spirale - Sinistra | 10:26:16 | 10:31:08 | 00:04:52 | 1257m | 1302m | 45m | 0,2m/s | 0,7m/s | | 104cm/h | | |
| Planata | 10:31:04 | 10:31:24 | 00:00:20 | 1313m | 1291m | -22m | -1,1m/s | -0,6m/s | 82km/h | 97cm/h | 0,5km | 21 |
| In spirale - Mista | 10:31:20 | 10:37:44 | 00:06:24 | 1308m | 1389m | 81m | 0,2m/s | 0,8m/s | | 104cm/h | | |
| Planata | 10:37:40 | 10:38:12 | 00:00:32 | 1382m | 1410m | 28m | 0,9m/s | 1,5m/s | 97km/h | 105cm/h | 0,9km | -31 |
| In spirale - Destra | 10:38:08 | 10:42:36 | 00:04:28 | 1404m | 1454m | 50m | 0,2m/s | 0,8m/s | | 104cm/h | | |
| Planata | 10:42:32 | 10:45:16 | 00:02:44 | 1461m | 1424m | -37m | -0,2m/s | 0,5m/s | 126km/h | 121cm/h | 5,7km | 155 |
| In spirale - Destra | 10:45:12 | 10:49:36 | 00:04:24 | 1436m | 1552m | 117m | 0,5m/s | 1,1m/s | | 108cm/h | | |
| Planata | 10:49:32 | 10:50:28 | 00:00:56 | 1558m | 1518m | -40m | -0,7m/s | 0,0m/s | 117km/h | 117cm/h | 1,8km | 46 |
| In spirale - Sinistra | 10:50:24 | 10:53:00 | 00:02:36 | 1511m | 1742m | 232m | 1,5m/s | 2,1m/s | | 111cm/h | | |
| Planata | 10:52:56 | 10:55:48 | 00:02:52 | 1739m | 1784m | 45m | 0,3m/s | 0,9m/s | 116km/h | 109cm/h | 5,5km | -123 |
| In spirale - Mista | 10:55:44 | 11:01:40 | 00:05:56 | 1784m | 1994m | 210m | 0,6m/s | 1,2m/s | | 105cm/h | | |
| Planata | 11:01:36 | 11:08:04 | 00:06:28 | 2005m | 1700m | -305m | -0,8m/s | -0,2m/s | 122km/h | 109cm/h | 13,2km | 43 |
| In spirale - Sinistra | 11:08:00 | 11:11:56 | 00:03:56 | 1699m | 2106m | 407m | 1,7m/s | 2,3m/s | | 105cm/h | | |
| Planata | 11:11:52 | 11:23:36 | 00:11:44 | 2102m | 1632m | -469m | -0,7m/s | 0,0m/s | 127km/h | 111cm/h | 24,8km | 53 |
| In spirale - Destra | 11:23:32 | 11:29:56 | 00:06:24 | 1622m | 2196m | 574m | 1,5m/s | 2,1m/s | | 107cm/h | | |
| Planata | 11:29:52 | 11:32:32 | 00:02:40 | 2205m | 2156m | -49m | -0,3m/s | 0,3m/s | 127km/h | 110cm/h | 5,7km | 116 |
| In spirale - Sinistra | 11:32:28 | 11:35:28 | 00:03:00 | 2146m | 2152m | 6m | 0,1m/s | 0,7m/s | | 103cm/h | | |
| Planata | 11:35:24 | 11:41:36 | 00:06:12 | 2171m | 2044m | -127m | -0,3m/s | 0,3m/s | 124km/h | 109cm/h | 12,8km | 101 |
| In spirale - Sinistra | 11:41:32 | 11:47:44 | 00:06:12 | 2032m | 2744m | 712m | 1,9m/s | 2,5m/s | | 109cm/h | | |
| Planata | 11:47:40 | 11:52:04 | 00:04:24 | 2756m | 2674m | -82m | -0,3m/s | 0,4m/s | 139km/h | 117cm/h | 10,2km | 124 |
| In spirale - Destra | 11:52:00 | 11:53:36 | 00:01:36 | 2674m | 2760m | 86m | 0,9m/s | 1,4m/s | | 98cm/h | | |
| Planata | 11:53:32 | 11:54:56 | 00:01:24 | 2766m | 2750m | -16m | -0,2m/s | 0,4m/s | 121km/h | 107cm/h | 2,8km | 176 |
| In spirale - Sinistra | 11:54:52 | 11:58:08 | 00:03:16 | 2742m | 2947m | 205m | 1,0m/s | 1,6m/s | | 104cm/h | | |
| Planata | 11:58:04 | 11:58:40 | 00:00:36 | 2960m | 2955m | -5m | -0,1m/s | 0,4m/s | 107km/h | 100cm/h | 1,1km | 214 |
| In spirale - Destra | 11:58:36 | 11:59:32 | 00:00:56 | 2947m | 2926m | -21m | -0,4m/s | 0,2m/s | 101km/h | 101cm/h | | |
| Planata | 11:59:28 | 12:00:32 | 00:01:04 | 2934m | 2896m | -38m | -0,6m/s | -0,1m/s | 108km/h | 96cm/h | 1,9km | 50 |
| In spirale - Sinistra | 12:00:28 | 12:02:28 | 00:02:00 | 2889m | 2996m | 107m | 0,9m/s | 1,5m/s | | 102cm/h | | |
| Planata | 12:02:24 | 12:04:00 | 00:01:36 | 3004m | 2964m | -40m | -0,4m/s | 0,1m/s | 108km/h | 99cm/h | 2,9km | 72 |
| In spirale - Destra | 12:03:56 | 12:04:52 | 00:00:56 | 2974m | 2951m | -23m | -0,4m/s | 0,1m/s | 100cm/h | 100cm/h | | |
| Planata | 12:04:48 | 12:06:28 | 00:01:40 | 2959m | 2904m | -55m | -0,6m/s | 0,1m/s | 129km/h | 117cm/h | 3,6km | 65 |

Le fasi in cui si è al traino o con motore acceso sono segnalate e questo ha permesso di escluderle dalle successive elaborazioni. Per ogni fase vengono riportate diverse indicazioni e quelle utilizzate sono state il tipo di fase, l'orario e le quote di inizio - fine. Ogni tabella è stata copiata in un foglio Excel aggiungendo nella prima colonna il codice univoco assegnato ad ogni volo.

Tracciato IGC

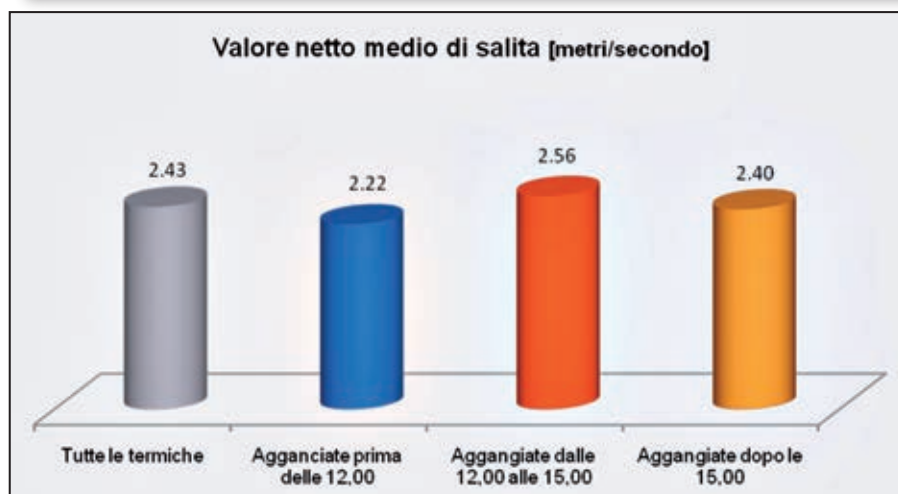
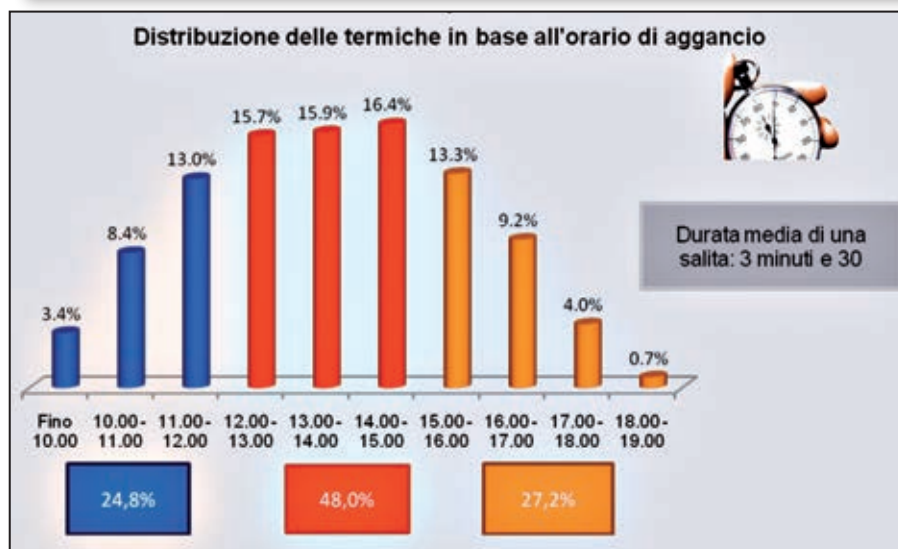
Dalla finestra *Proprietà del volo* > *Varie* di SeeYou è stato copiato il file IGC in un foglio Excel sempre inserendo nella prima colonna il codice del volo. Man mano che i singoli voli erano elaborati veniva compilato un foglio Excel contenente gli estremi del volo: codice, aeroporto di partenza, pilota, data e ora di decollo. Questo mi ha permesso di evitare di elaborare più volte uno stesso volo ed individuare alcune ripetizioni presenti nella libreria fornita. Al termine dell'estrazione dei dati di tutti i 148 voli, i fogli di Excel sono stati consolidati in due tabelle Access: la prima contenente le fasi era composta da 13.617 righe mentre quella dei dati IGC da quasi 1,4 milioni di righe.

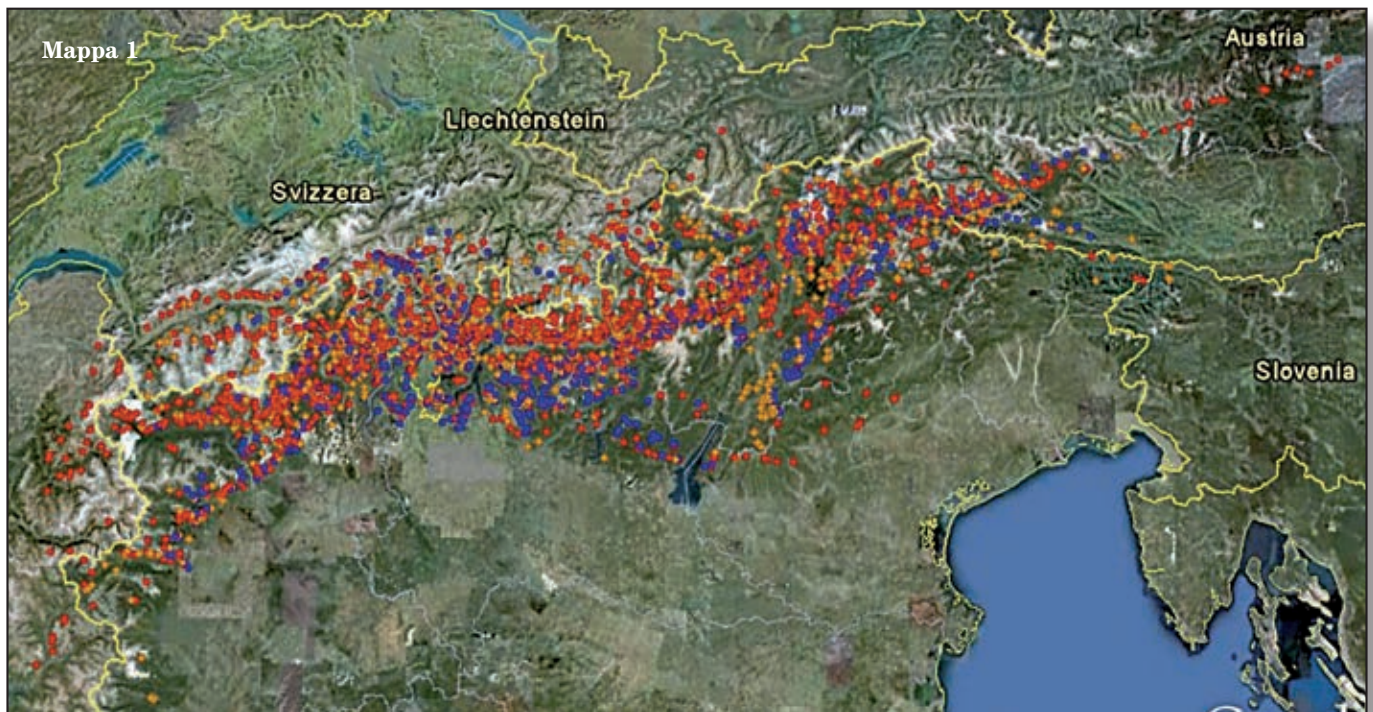
Elaborazione punti di salita

Dalla tabella Fasi sono state selezionate solo le righe classificate come *In spirale*, ovviamente escludendo quelle "al traino" e "motore". Si sono inoltre escluse tutte le spirali in cui il guadagno di quota era inferiore ai cento metri, in quanto ritenute poco significative: si tratta di 2.059 spirali con un guadagno di quota medio di 16,9 metri. Ci si è quindi ritrovati con 4.494 salite utili per le analisi successive. Le caratteristiche di queste salite sono illustrate nei grafici seguenti.



| Classe Netto | N. salite | % salite |
|----------------|-----------|----------|
| <= 1,5 | 512 | 11,4% |
| > 1,5 - <= 2,5 | 2217 | 49,3% |
| > 2,5 - <= 3,5 | 1345 | 29,9% |
| > 3,5 - <=4,5 | 355 | 7,9% |
| >4,5 | 65 | 1,4% |





Nella fase successiva si sono selezionati dal tracciato IGC di ogni volo tutti i fixing (righe che iniziano con la lettera B) ricompresi negli orari di inizio e fine di ogni spirale. Questo ha permesso di calcolare la latitudine e longitudine media di ogni singola termica.

In seguito definiamo questa posizione come centroide della salita. In **mappa 1** sono riportati tutti i 4.494 centroidi sovrapposti alla cartografia Google Earth. Il colore dei punti è determinato dall'ora di aggancio:

- blu = fino alle 12,00;
- rosso = dalle 12,00 alle 15,00;
- arancione = dopo le 15,00.

Risulta chiaro già a un'analisi visiva come, pur disponendo apparentemente d'un ampio numero di rilevazioni, si ottenga un'elevata copertura solo in una fascia – corridoio centrale, mentre rimangono aree “periferiche” poco rappresentate: ad esempio la valle della Durance a Ovest, il Vallese a Nord Ovest, la pedemontana da Bergamo verso il Garda e l'Austria orientale.

In queste aree difficilmente indivi-

dueremo BdT, non perché non esistono, ma più semplicemente per la limitatezza geografica del campione di voli utilizzato.

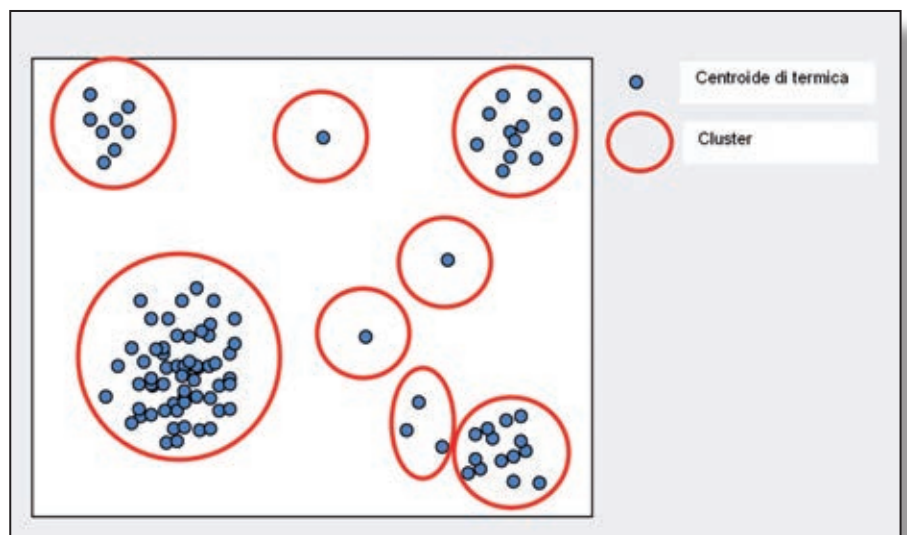
Individuazione “banca di termiche”

Disponendo ora di 4.494 centroidi di salite si trattava di raggrupparli in base alla loro vicinanza.

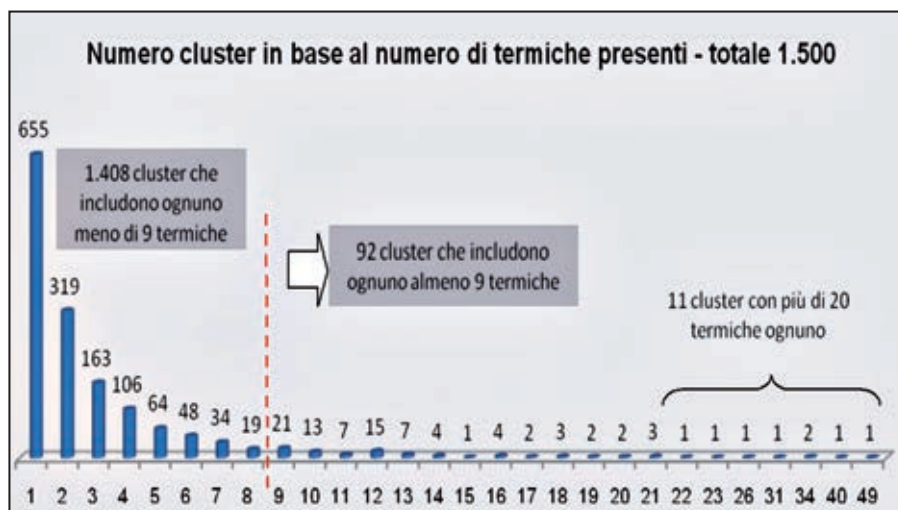
Per fare questo ho applicato la fun-

zionalità Cluster del software di analisi statistica SPSS, uno dei più diffusi tra chi si trova a dover maneggiare dati.

Il concetto di cluster è visivamente rappresentato nella figura sottostante. Come si nota il numero di punti inclusi in ogni gruppo è variabile, punti “solitari” (lontani dagli altri) faranno gruppo a sé, mentre verranno riuniti quelli più vicini tra loro.



Il programma richiede di indicare in quanti cluster – ovvero gruppi – si vogliono raggruppare tutti i nostri 4.494 punti. Scegliendo un numero basso, ad esempio 500, avremo alte probabilità di trovare cluster con numerosi punti in ognuno ma la loro estensione geografica sarà tale da renderli poco utili ai fini della condotta di un volo. Se all'opposto si sceglie un numero elevato di cluster, ad esempio 4.000, quelli che includono numerosi punti, individuando così una BdT, saranno molto pochi. Dopo diversi tentativi ho deciso di settare il programma a 1.500 cluster. La distribuzione dei cluster in base al numero di termiche incluse in ognuno è rappresentata nel grafico seguente.

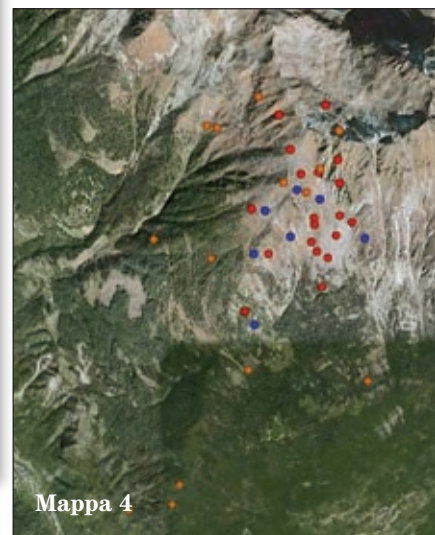


Si nota immediatamente la presenza di 655 cluster con una sola termica e la spiegazione può essere duplice: zona geografica poco coperta dal campione di voli utilizzato o effettiva inesistenza di una BdT. All'opposto abbiamo 11 cluster in cui il numero di salite incluse in ognuno supera le venti. Si pone a questo punto la questione di quante termiche debbano essere presenti in un singolo cluster per poterlo definire BdT: in assenza di un criterio scientifico con cui effettuare tale decisione ho empiricamente scelto un minimo di 9.

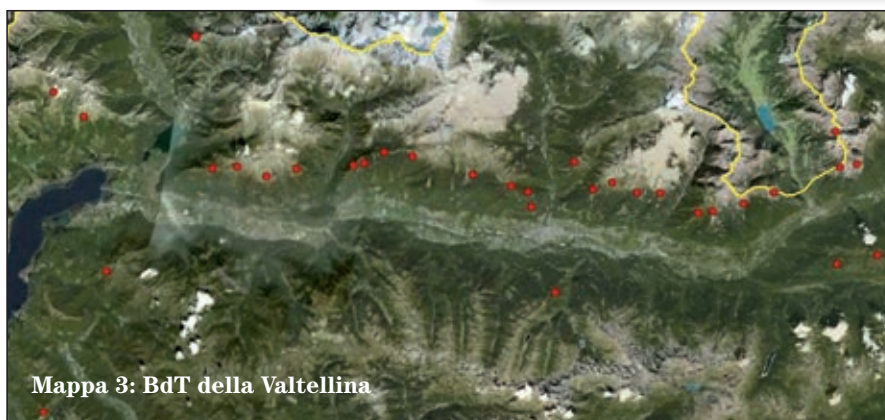


Applicando questo taglio si individuano 92 cluster, che incoroniamo con il titolo di “Banca di Termiche”, rappresentati nella **mappa 2**.

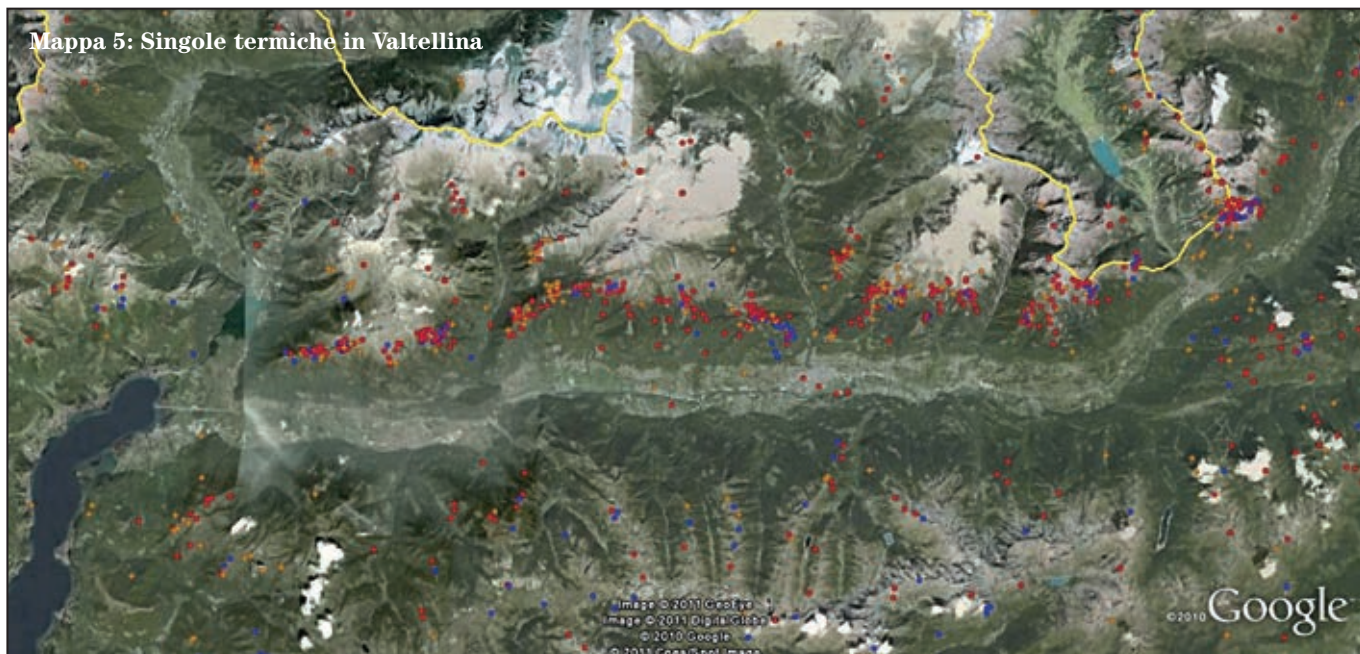
Mappa 4: i 40 centroidi delle termiche incluse nel cluster 736, localizzato nella zona della Croce di Baruffini, circa 4 km a nord di Tirano. Il colore indica la fascia oraria di aggrancio



Nella **mappa 3** sono rappresentate le BdT della Valtellina



Mappa 5: Singole termiche in Valtellina



Sorprende in Valtellina trovare una sola BdT sul versante Sud: questo è dovuto alla netta preferenza dei piloti per il lato Nord dove registriamo un numero di termiche netta-

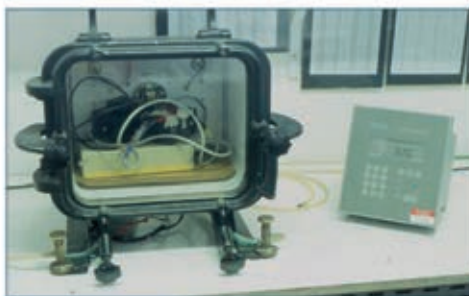
mente superiore a quello presente sul lato opposto.

La situazione è chiaramente visualizzata nella **mappa 5** che riporta le singole salite nella valle. Non si

può comunque escludere che un campione di voli nettamente più ampio permetta l'individuazione di nuove BdT anche sul versante meridionale.

GLASFASER Italiana S.p.A

DA OLTRE 30 ANNI AL SERVIZIO DEL 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: info@glasfaser.it

Sorprende in Valtellina trovare una sola BdT sul versante Sud: questo è dovuto alla netta preferenza dei piloti per il lato Nord dove registriamo un numero di termiche nettamente superiore a quello presente sul lato opposto. La situazione è chiaramente visualizzata nella **mappa 5** che riporta le singole salite nella valle. Non si può comunque escludere che un campione di voli nettamente più ampio permetta l'individuazione di nuove BdT anche sul versante meridionale.

Si è inoltre effettuata la valutazione dell'ampiezza dell'area attinente una BdT: mediamente un rettangolo con una base di 1.326 metri e un'altezza di 1.752 metri include 81% delle termiche presenti in ogni cluster. Risulta chiaro da questi dati come una BdT debba essere considerata non come il preciso luogo dove spiralarne bensì come l'area ristretta ove si hanno maggiori probabilità di trovare un aggancio. Una base più ampia di voli analizzati permetterebbe di settare SPSS ad un maggior numero di cluster, riuscendo così a circoscrivere maggiormente l'area di una BdT senza perdere in rappresentatività. Ad esempio nel cluster 736 un settaggio più restrittivo avrebbe probabilmente escluso le tra termiche posizionate a Sud.

Profilo della singola "banca di termica"

Ogni BdT viene corredata da alcune informazioni che la qualificano, riportate nella tabella a lato.

Limiti del lavoro

Ritengo che i limiti principali del lavoro presentato siano riconducibili a:

1. mancanza di una verifica empirica sulla effettiva bontà dei luoghi individuati: questa verifica potrà essere effettuata durante i voli della stagione 2011;

Profilo di ogni Banca di Termica

| codice cluster | Longitudine | | | Latitudine | | | Termiche [n.] | Termiche per fascia oraria | | | Quota aggancio | |
|----------------|-------------|---------|-----|------------|---------|-----|---------------|----------------------------|-------------------------|---------------|-------------------|--------------|
| | Gradi* | minuti' | sss | Gradi* | minuti' | sss | | Fino alle 12.00 | Fra le 12.00 e le 15.00 | Dopo le 15.00 | Media 3 più bassi | Media totale |
| 288 | 9 | 04 | 277 | 46 | 15 | 799 | 49 | 14 | 19 | 16 | 1.834 | 2.449 |
| 736 | 10 | 10 | 430 | 46 | 15 | 93 | 40 | 7 | 19 | 14 | 1.480 | 2.671 |
| 271 | 9 | 03 | 619 | 46 | 14 | 891 | 34 | 23 | 8 | 3 | 808 | 1.847 |
| 1308 | 10 | 11 | 378 | 46 | 15 | 324 | 34 | 10 | 18 | 6 | 2.275 | 3.029 |
| 534 | 9 | 35 | 284 | 46 | 11 | 388 | 31 | 6 | 22 | 3 | 2.088 | 2.539 |
| 1105 | 9 | 49 | 378 | 46 | 12 | 61 | 26 | 3 | 19 | 4 | 2.188 | 2.839 |
| 529 | 9 | 40 | 803 | 46 | 12 | 769 | 23 | 3 | 6 | 14 | 2.214 | 2.644 |
| 1020 | 9 | 38 | 923 | 46 | 11 | 944 | 22 | 1 | 11 | 10 | 1.725 | 2.393 |
| 503 | 9 | 29 | 856 | 46 | 10 | 828 | 21 | 4 | 12 | 5 | 1.875 | 2.326 |
| 116 | 9 | 46 | 753 | 46 | 12 | 313 | 21 | 4 | 15 | 2 | 1.576 | 2.496 |
| 523 | 9 | 55 | 851 | 46 | 12 | 888 | 21 | 2 | 8 | 11 | 2.436 | 2.926 |
| 481 | 10 | 44 | 546 | 46 | 20 | 25 | 20 | 6 | 11 | 3 | 2.299 | 2.998 |
| 793 | 8 | 54 | 346 | 46 | 12 | 270 | 20 | 8 | 8 | 4 | 1.559 | 2.235 |
| 1232 | 8 | 47 | 952 | 46 | 13 | 393 | 19 | 3 | 9 | 7 | 2.065 | 2.413 |
| 533 | 9 | 21 | 303 | 45 | 58 | 205 | 19 | 13 | 6 | 0 | 1.833 | 2.005 |
| 32 | 9 | 54 | 718 | 46 | 12 | 457 | 18 | 0 | 15 | 3 | 2.101 | 2.632 |
| 1444 | 9 | 13 | 577 | 45 | 54 | 757 | 18 | 15 | 3 | 0 | 1.601 | 1.769 |
| 730 | 11 | 10 | 797 | 45 | 56 | 75 | 18 | 12 | 0 | 6 | 1.678 | 1.943 |
| 105 | 9 | 59 | 72 | 46 | 12 | 728 | 17 | 2 | 13 | 2 | 2.476 | 2.890 |
| 820 | 7 | 58 | 23 | 45 | 51 | 194 | 17 | 0 | 8 | 9 | 2.467 | 2.819 |
| 1124 | 10 | 04 | 615 | 46 | 12 | 791 | 16 | 5 | 9 | 2 | 2.220 | 2.776 |
| 1022 | 9 | 57 | 592 | 46 | 12 | 590 | 16 | 1 | 13 | 2 | 1.722 | 2.814 |
| 230 | 8 | 08 | 599 | 46 | 01 | 293 | 16 | 2 | 13 | 1 | 2.346 | 2.693 |
| 967 | 9 | 31 | 503 | 46 | 11 | 71 | 16 | 3 | 9 | 4 | 2.323 | 2.677 |
| 559 | 12 | 56 | 264 | 46 | 53 | 277 | 15 | 1 | 12 | 2 | 2.334 | 2.653 |
| 595 | 9 | 11 | 368 | 45 | 49 | 812 | 14 | 13 | 1 | 0 | 1.061 | 1.246 |
| 1198 | 10 | 13 | 680 | 46 | 11 | 264 | 14 | 6 | 7 | 1 | 2.311 | 2.706 |
| 1218 | 9 | 42 | 694 | 46 | 12 | 775 | 14 | 3 | 11 | 0 | 2.603 | 2.878 |
| 956 | 8 | 54 | 181 | 46 | 25 | 640 | 14 | 2 | 2 | 10 | 2.277 | 2.664 |
| 1003 | 9 | 45 | 439 | 45 | 55 | 15 | 13 | 12 | 1 | 0 | 1.780 | 1.991 |
| 133 | 10 | 40 | 677 | 46 | 18 | 983 | 13 | 2 | 11 | 0 | 2.472 | 2.735 |
| 653 | 8 | 22 | 907 | 46 | 09 | 240 | 13 | 0 | 4 | 9 | 2.177 | 2.497 |
| 1091 | 10 | 39 | 661 | 46 | 18 | 486 | 13 | 2 | 10 | 1 | 2.565 | 3.058 |
| 65 | 10 | 26 | 679 | 46 | 16 | 260 | 13 | 3 | 9 | 1 | 2.463 | 2.774 |
| 1000 | 9 | 10 | 860 | 45 | 50 | 200 | 13 | 10 | 3 | 0 | 1.267 | 1.417 |
| 485 | 10 | 43 | 706 | 46 | 21 | 456 | 13 | 0 | 4 | 9 | 2.459 | 2.940 |
| 931 | 7 | 23 | 854 | 45 | 10 | 260 | 12 | 4 | 3 | 5 | 1.485 | 1.712 |
| 1263 | 9 | 24 | 39 | 46 | 05 | 293 | 12 | 1 | 3 | 8 | 1.935 | 2.229 |
| 1227 | 10 | 09 | 564 | 46 | 16 | 675 | 12 | 0 | 6 | 6 | 2.735 | 2.983 |
| 12 | 10 | 06 | 427 | 46 | 13 | 505 | 12 | 3 | 8 | 1 | 2.261 | 2.645 |
| 1436 | 10 | 28 | 63 | 46 | 16 | 734 | 12 | 4 | 6 | 2 | 2.658 | 2.956 |
| 1110 | 10 | 50 | 130 | 46 | 20 | 692 | 12 | 3 | 6 | 3 | 2.194 | 2.661 |
| 445 | 9 | 12 | 489 | 45 | 55 | 30 | 12 | 5 | 4 | 3 | 1.689 | 1.942 |
| 1115 | 10 | 51 | 269 | 46 | 21 | 124 | 12 | 4 | 7 | 1 | 2.236 | 2.655 |
| 193 | 8 | 46 | 536 | 45 | 51 | 834 | 12 | 7 | 5 | 0 | 1.250 | 1.356 |
| 562 | 9 | 50 | 522 | 46 | 11 | 886 | 12 | 5 | 4 | 3 | 1.560 | 2.439 |
| 1033 | 10 | 01 | 753 | 46 | 12 | 52 | 12 | 2 | 8 | 2 | 2.244 | 2.501 |
| 1149 | 8 | 24 | 244 | 46 | 09 | 500 | 12 | 3 | 2 | 7 | 2.220 | 2.660 |
| 447 | 9 | 15 | 339 | 46 | 11 | 902 | 12 | 0 | 8 | 4 | 2.125 | 2.499 |
| 1174 | 10 | 25 | 208 | 46 | 16 | 320 | 12 | 2 | 7 | 3 | 2.719 | 3.015 |
| 643 | 8 | 47 | 53 | 46 | 14 | 778 | 12 | 0 | 7 | 5 | 2.227 | 2.405 |
| 1067 | 9 | 53 | 178 | 46 | 13 | 589 | 11 | 0 | 6 | 5 | 2.267 | 2.656 |
| 1262 | 9 | 01 | 642 | 46 | 08 | 814 | 11 | 5 | 2 | 4 | 1.437 | 1.849 |
| 1440 | 9 | 27 | 571 | 46 | 16 | 797 | 11 | 0 | 7 | 1 | 2.609 | 2.804 |
| 940 | 10 | 29 | 234 | 46 | 16 | 916 | 11 | 6 | 4 | 1 | 2.581 | 2.991 |
| 1435 | 8 | 25 | 581 | 46 | 06 | 265 | 11 | 3 | 4 | 4 | 2.050 | 2.376 |
| 58 | 8 | 06 | 511 | 45 | 41 | 998 | 11 | 4 | 7 | 0 | 1.840 | 2.056 |
| 527 | 9 | 18 | 861 | 46 | 13 | 262 | 11 | 0 | 5 | 6 | 2.275 | 2.505 |
| 522 | 10 | 02 | 658 | 46 | 12 | 226 | 10 | 0 | 6 | 4 | 2.822 | 3.084 |
| 765 | 8 | 38 | 811 | 46 | 13 | 884 | 10 | 1 | 2 | 7 | 2.277 | 2.725 |
| 348 | 11 | 38 | 818 | 46 | 51 | 138 | 10 | 4 | 5 | 1 | 2.530 | 2.794 |
| 414 | 8 | 45 | 0 | 46 | 30 | 377 | 10 | 9 | 1 | 0 | 1.780 | 2.244 |
| 334 | 8 | 56 | 507 | 46 | 23 | 589 | 10 | 1 | 2 | 7 | 2.527 | 2.887 |
| 372 | 9 | 50 | 935 | 46 | 11 | 218 | 10 | 8 | 2 | 0 | 1.133 | 1.301 |
| 672 | 9 | 12 | 176 | 45 | 52 | 8 | 10 | 7 | 3 | 0 | 1.453 | 1.663 |
| 113 | 10 | 19 | 62 | 46 | 15 | 169 | 10 | 0 | 6 | 4 | 2.889 | 3.294 |
| 241 | 10 | 52 | 769 | 46 | 23 | 811 | 10 | 0 | 3 | 7 | 2.546 | 2.995 |
| 1170 | 8 | 21 | 697 | 46 | 09 | 22 | 10 | 2 | 5 | 3 | 2.250 | 2.553 |
| 303 | 8 | 53 | 14 | 46 | 12 | 82 | 10 | 0 | 5 | 5 | 1.948 | 2.472 |
| 1094 | 9 | 13 | 271 | 46 | 16 | 611 | 10 | 2 | 2 | 6 | 2.331 | 2.722 |
| 23 | 9 | 20 | 889 | 46 | 12 | 343 | 10 | 4 | 4 | 2 | 2.207 | 2.517 |
| 1371 | 10 | 11 | 335 | 46 | 10 | 575 | 9 | 2 | 6 | 1 | 2.343 | 2.714 |
| 438 | 8 | 47 | 413 | 46 | 12 | 183 | 9 | 3 | 4 | 2 | 2.055 | 2.452 |
| 741 | 8 | 52 | 50 | 46 | 05 | 999 | 9 | 3 | 5 | 1 | 1.946 | 2.150 |
| 278 | 7 | 00 | 221 | 45 | 46 | 981 | 9 | 0 | 9 | 0 | 2.898 | 3.178 |
| 399 | 8 | 31 | 502 | 46 | 10 | 157 | 9 | 1 | 2 | 6 | 2.368 | 2.645 |
| 538 | 9 | 08 | 534 | 46 | 17 | 578 | 9 | 4 | 2 | 3 | 2.199 | 2.429 |
| 731 | 11 | 33 | 833 | 46 | 18 | 868 | 9 | 9 | 0 | 0 | 2.155 | 2.481 |
| 985 | 9 | 53 | 367 | 46 | 07 | 375 | 9 | 2 | 4 | 3 | 1.708 | 2.130 |
| 925 | 10 | 31 | 796 | 46 | 18 | 405 | 9 | 4 | 5 | 0 | 2.721 | 3.017 |
| 166 | 9 | 11 | 462 | 46 | 05 | 986 | 9 | 0 | 4 | 5 | 2.004 | 2.301 |
| 1281 | 8 | 12 | 598 | 45 | 55 | 793 | 9 | 0 | 4 | 5 | 2.512 | 2.770 |
| 561 | 11 | 18 | 632 | 46 | 38 | 170 | 9 | 7 | 1 | 1 | 2.129 | 2.328 |
| 1336 | 8 | 37 | 607 | 46 | 07 | 433 | 9 | 0 | 2 | 7 | 1.984 | 2.373 |
| 83 | 9 | 11 | 455 | 46 | 12 | 796 | 9 | 0 | 4 | 5 | 2.363 | 2.624 |
| 826 | 7 | 22 | 633 | 45 | 46 | 932 | 9 | 1 | 8 | 0 | 2.393 | 2.761 |
| 98 | 9 | 33 | 468 | 46 | 10 | 829 | 9 | 1 | 6 | 2 | 2.173 | 2.461 |
| 24 | 11 | 05 | 315 | 46 | 32 | 180 | 9 | 2 | 5 | 2 | 2.325 | 2.539 |
| 1451 | 11 | 20 | 25 | 46 | 02 | 987 | 9 | 7 | 0 | 2 | 1.971 | 2.407 |
| 273 | 9 | 39 | 620 | 46 | 12 | 122 | 9 | 0 | 6 | 3 | 2.757 | 2.935 |
| 338 | 11 | 04 | 515 | 46 | 29 | 638 | 9 | 4 | 5 | 0 | 2.037 | 2.559 |
| 1490 | 8 | 35 | 981 | 46 | 10 | 493 | 9 | 2 | 4 | 3 | 2.445 | 2.593 |

2. empirismo nell'individuazione dei voli d'onda, intendo raffinare questo aspetto con l'aiuto di piloti esperti;
3. non considerazione del fattore vento: ritengo questo aspetto non particolarmente critico alla luce che si sono considerati solo i voli in termica e si definisce la BdT come un'area di ricerca e non un punto preciso;
4. limitato numero di voli: ritengo che per un'analisi dell'intero arco alpino e per un settaggio "restrittivo" dei criteri d'individuazione di una BdT sia necessario disporre di un campione di 1.500 - 2.000 voli, geograficamente bilanciato.

Apprendimento della condotta di volo e nuove tecnologie

Ritengo che l'insieme delle tecno-

logie utilizzate dal mio metodo di lavoro rappresentino un'importante opportunità di apprendimento per il miglioramento delle condotte di volo. In un certo senso siamo passati da una base dati esclusivamente fondata sulla parola e sulla memoria a qualcosa che lascia una traccia, permanente e riattivabile in ogni momento.

Tuttavia non sono ancora del tutto individuate e chiare le modalità con cui estrarre da questa enorme base dati una conoscenza utilizzabile. Un'emozionante sfida per qualunque volovelista curioso.

Ringraziamenti

Questo lavoro non sarebbe stato possibile senza l'aiuto di alcune persone che mi fa piacere ringraziare:

- Stani Wielgus: per la curiosità che mi ha fatto nascere

- Lorenzo Porro: mi ha fornito la libreria dei voli
- Andrea Porta Maffè: ha realizzato l'elaborazione dei dati
- Michele Gnecci: ha curato l'individuazione dei cluster
- Bei personaggi: tutti quelli che mi fanno amare e continuare la pratica del volo a vela. Voglio ricordare: Giancarlo Maestri, Sergio Baldisserrì, Roger Biagi, Giorgio Frailich e Giorgio Davini.

Ovviamente eventuali errori e debolezze metodologiche sono di mia esclusiva responsabilità.

Infine mi farebbe piacere ricevere critiche e suggerimenti che mi permettano di migliorare il metodo presentato: potete scrivermi all'indirizzo: bancaditermiche@gmail.com ■



Via Lago, 35 - 21020 Brebbia (Va)
Tel. +39 0332.989113 - Fax +39 0332.989086
info@nauticalavazza.it - www.nauticalavazza.it

- Ricostruzioni
- Riva refitting
- Installazione elettronica
- Verniciature e ricondizionamenti su tutte le superfici
- Riparazioni legno vetroresina - carbonio



L'Olympia alle Olimpiadi

Riagguantare un'occasione perduta



Da Wikipedia, una foto dell'Olympia Meise. La somiglianza col più recente Ka-6 è molto marcata

Il volo a vela è uno sport impegnativo e completo, eppure non trova spazio all'interno delle Olimpiadi. Molti piloti non si sono mai rassegnati a questo stato di cose, a dispetto del fatto che alcuni sport ancor meno muscolari del volo in aliante, hanno un riconoscimento da parte del Comitato Olimpico: basti pensare al bridge, un gioco di carte che rientra nell'inquadramento del CONI come "disciplina associata" sin dal 1993.

Questo spirito combattivo ha radici nell'occasione perduta che risale indietro nel tempo, fino al 1936.

I primi pionieristici voli in aliante diedero il via alla rincorsa di record, che innanzitutto erano di semplice durata, per diventare negli Anni Trenta del XX secolo uno sport competitivo diffuso in molte nazioni. Le Olimpiadi estive del 1936, con sede a Berlino nel pieno del regime nazista, avevano ospitato il volo a vela come "specialità dimostrativa", nella prospettiva del pieno inserimento a partire dall'edizione del 1940.

L'aliante Olympia fu concepito e messo in produzione proprio per questo importantissimo evento.

Terminato il terribile conflitto, il volo a vela sperò di poter riprendere il discorso lasciato in sospeso, potremmo dire, sulla soglia d'ingresso. La storia ci dice che non si riuscì a procedere oltre, per due motivi principali: la scarsità di alianti a disposizione dopo la guerra, e il mancato accordo sul modello di aliante da selezionare per le competizioni

2012

Se il mondo non finirà... la prossima edizione dei Giochi Olimpici si svolgerà tra poco più di un anno, a Londra. Questa volta l'impulso ad agire scaturisce dal movimento degli appassionati di alianti d'epoca, che cercano di organizzare un evento commemorativo che, si spera, pos-



Uno Schleicher Ka-6

olimpiche. Le lunghe discussioni vertevano sull'opportunità di un modello unico, visto come un pericoloso freno allo sviluppo di nuovi alianti di più alte prestazioni. Da allora la FAI ha ciclicamente tentato, più volte, di riprendere la difficile strada del riconoscimento olimpico internazionale, ma purtroppo il mondo dello sport era ormai radicalmente cambiato, e a paragone di tante altre attività il volo a vela non sembrava più avere un seguito d'interesse nel pubblico. Ricordiamoci che negli Anni Trenta le gare e i record avevano forte risonanza sui giornali, e che piccole folle si radunavano in montagna per ammirare i decolli, circondati da un'aura di "evento".

sa trovare spazio all'interno delle Olimpiadi. Patrick Zimmer e Bruce Stephenson del Vintage Gliding Club sono in contatto con la federazione inglese BGA e il comitato olimpico nazionale, stanno ampliando i legami con altre organizzazioni sportive,

e sperano con ciò di portare un buon numero di alianti a Londra.

Per motivi storici, la scelta andrebbe sull'aliante Olympia Meise, lo stesso creato apposta per il 1936, ma ne sono rimasti pochissimi esemplari, dei ben 626 originali, in grado di volare. Si pensa quindi di allargare la partecipazione agli Schleicher Ka-6, che del Meise sono l'evoluzione naturale, più diretta e di maggior successo con moltissimi esemplari ancora volanti (non solo negli eventi riservati ai vintage, ma che rappresentano tuttora una colonna portante del volo a vela tedesco grazie alle buone prestazioni e alla gradevolezza di pilotaggio). Il Ka-6 vinse infatti, nel 1958, il concorso indetto dalla FAI per un aliante della nuova Classe Standard.

Gli organizzatori cercano ora, anche per trovare supporto ed incoraggiamento, il maggior numero di dichiarazioni d'interesse da parte dei proprietari di Ka-6, che siano disposti ad affrontare la trasferta inglese per prendere parte ad un evento olimpico commemorativo. Si tratterà di una gara con regole basate su quelle originali del 1940, ma senza la spinta competitiva di un campionato "puro".

Se ve la sentite di partecipare, Zimmer e Stephenson attendono la vostra adesione con piacere. Scrivete a patrick_zimmer@gmx.net o a stephensons@talktalk.net ■

| | Olympia Meise | Schleicher Ka-6E |
|-------------------------|-------------------|---------------------|
| Apertura alare | 15 m | 15 m |
| Lunghezza | 7,27 m | 6,66 m |
| Superficie alare | 15 m ² | 12,4 m ² |
| Allungamento | 15 | 18,1 |
| Peso a vuoto (varianti) | 160 - 190 kg | 190 kg |
| Massa max. (varianti) | 255 - 305 kg | 300 kg |
| Vne | 220 km/h | 200 km/h |
| Eff. max. | 25,5 | 33 |



Raduno Internazionale di Alianti d' Epoca UGO ZANNIER



International Vintage
Glider Meeting
UGO ZANNIER



Rivoli di Osoppo (Udine)
dal 9 al 16 Luglio 2011
from 9th to 16th July 2011



Via delle Presate, frazione Rivoli di Osoppo
33010 Osoppo - Telefono e Fax 0432.986250
www.avro.it - email: vincenzopedrielli@gmail.com
Coord. Geog. N 46°14'09" E 13°04'24"

Stretta sintesi di un bel volo

Martedì 22 Giugno



Ottavio Paolini nel posto
anteriore del Duo-Discus

*Vi racconto questo bel volo per testimoniare ancora una volta la
maestria di Maurizio Secomandi, e il grande piacere di esplora-
re magnifiche zone alpine pur con un decollo molto tardivo.*

Il lato sud della valle di Airolo, presso Biasca

Siamo partiti sul DuoDiscus D-KEEM ben oltre le 14:30, senza un tema prefissato.

Abbiamo preso la prima decisione mentre termicavamo sul monte Generoso, a metà strada tra Calcinate (luogo di decollo) e Alzate Brianza. Avevamo una mezza intenzione d'andare sul Bernina, ma si presentava chiuso. Per questo abbiamo optato per fare prua su Airolo.

Con rotta verso il Generoso, e vista sul lago di Locarno



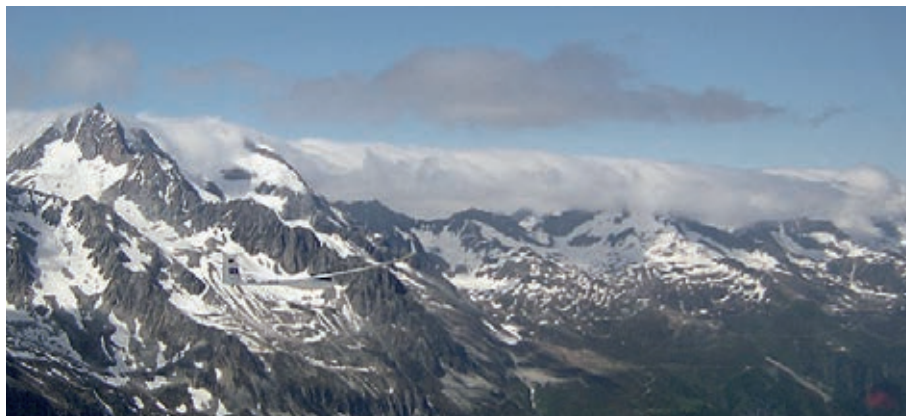
All'ingresso della valle del Gottardo si è affiancato a noi il c.te Luca de Marchi con il Ventus 2cxa e lì, sul costone Nord-Est, siamo incappati in un tremendo sottovento che ci ha trascinato a centrovallye sull'aeroporto di Airolo.

Da lì ci siamo ovviamente spostati sul costone opposto dove abbiamo potuto far quota.

Il costone in sottovento che ci ha portato, bassi, sull'aeroporto di Airolo



La compagnia è poi aumentata con l'arrivo del c.te Peter Hartmann a bordo del suo Discus 2a e ce ne siamo andati verso l'Engadina, arrivando all'ingresso della valle dove, però, non siamo potuti entrare per una chiusura nuvolosa: alla nostra destra l'imponente Gottardo e alla nostra sinistra l'ingresso Nord della val Formazza con i due laghetti che formano la cascate del fiume Toce. Magnifico e spettacolare paesaggio.

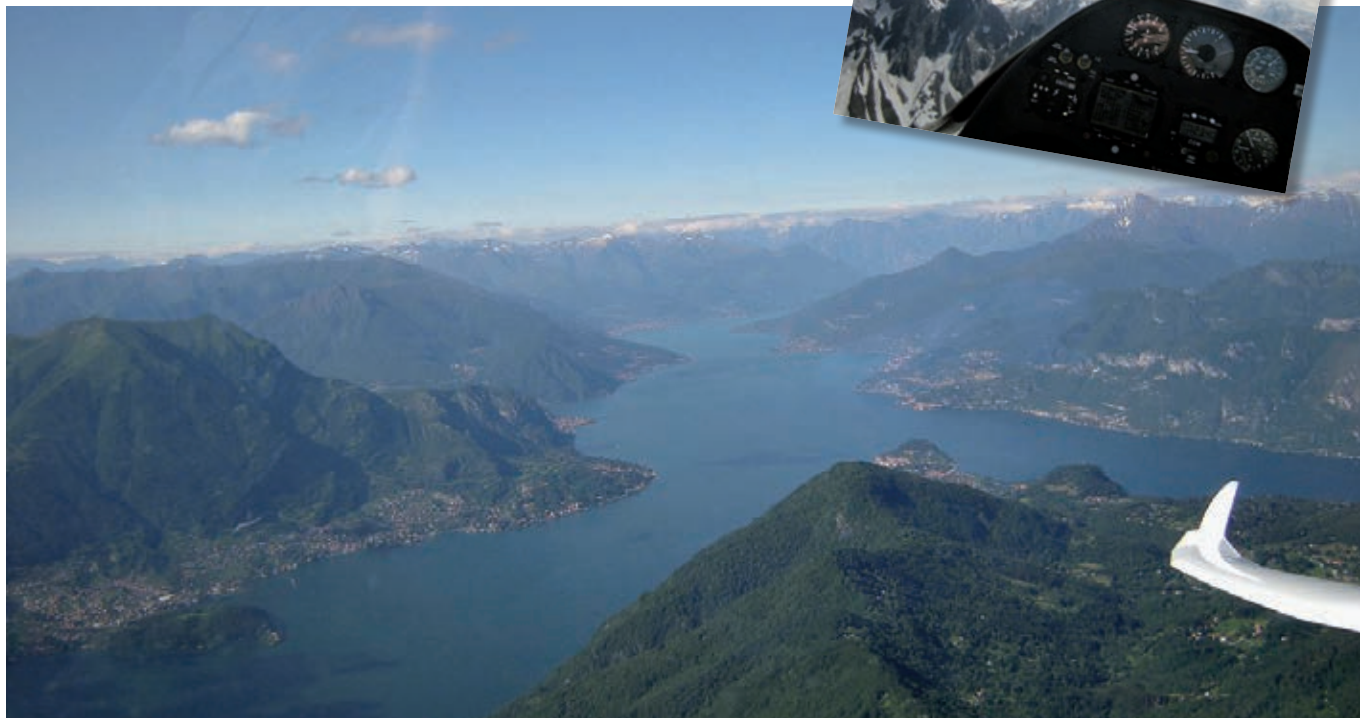


Con Luca De Marchi (Ventus 2cxa) lungo i costoni Sud



Risaliamo sul lato sud, presso Airolo. L'ingresso della Val Formazza

Ritorno a casa con lunga deviazione: la vista verso Nord dal monte S. Primo su Bellagio e il lago di Como



Poco prima eravamo passati sul Pizzo Ledù, all'imbocco della Valtellina con vista verso il lago di Como a Sud, per planare verso Lecco



Maurizio Secomandi, attivo nel Secondo e Terzo Periodo dell'ACAO

Preso il cammino del ritorno facendo il tragitto inverso, siamo passati dall'imbocco della Valtellina (pizzo Ledù) e poi verso Lecco; da lì l'attraversamento del lago di Como sul monte San Primo, arrivando a Calcinate e atterrando alle ore 18 seguiti poi da Luca e da Peter. ■

Peter Hartmann sul "piccolo" Discus 2a



Luca De Marchi sul Ventus 2 cxa da 18 metri

La mia vita col Mustang La mia vita in Aeronautica Militare

di Guido Enrico Bergomi

I libri di G. E. Bergomi sono in vendita nelle migliori librerie aeronautiche al prezzo speciale di euro 15,00 cadauno.

I due volumi contengono tanti emozionanti ricordi e una grande quantità di belle foto, comprese quelle di tutti i velivoli pilotati dall'Autore (tra gli altri l'MB-308, l'AT-6, il G-59, il mitico P-51 Mustang, e il jet DH-101 Vampire), raccontando con semplicità fatti belli e meno belli degli Anni '50



IL PIACERE DEL VOLO DI DISTANZA

di Paolo Miticocchio

Richiedetelo all'autore:

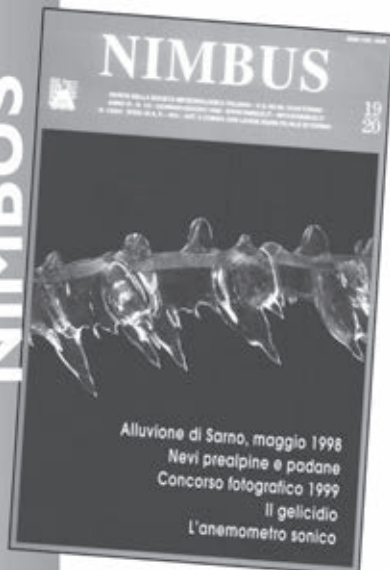
Via Alessandro Volta, 54 - 20052 Monza (MI)

Tel./Fax 039 386404

e-mail: miticocchio@tiscalinet.it



NIMBUS



Rivista di meteorologia, clima e ghiacciai.

Organo ufficiale di informazione della Società Meteorologica Italiana.

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

PER I SOCI FIVV PREZZO SPECIALE DI EURO 31,00

Visita www.nimbus.it: 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:

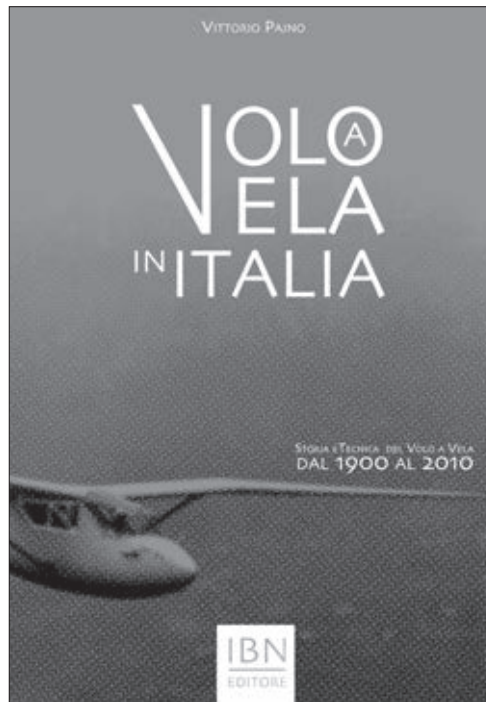
SOCIETÀ METEOROLOGICA ITALIANA

Via G. Re 86 - 10146 Torino

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

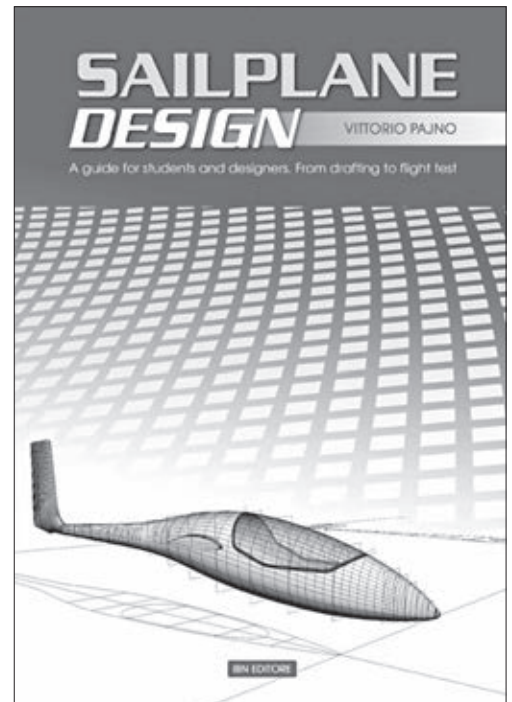
Recensioni

Entrambi
sono pubblicati da
IBN editore
Via dei Marsi 57
00185 Roma
e-mail:
IBN@aviolibri.it



Volo a Vela in Italia
322 pagine, 35 Euro

Codice ISBN: 97 888 756 509 19



Sailplane Design,
nuova edizione
466 pagine, 43 Euro

Codice ISBN: 97 888 756 5092-6

Vittorio Pajno, ingegnere e progettista di alianti, è anche un prolifico autore di libri incentrati sull'aviazione, e in particolare sul volo a vela. Il suo nuovo rapporto con l'editore IBN ha permesso innanzitutto di provvedere finalmente alla ristampa del suo classico: il manuale *Sailplane Design* che è un caposaldo della progettazione degli alianti, e che va ad integrare il ben noto testo *Fundamentals of sailplane design* di Fred Thomas. Il testo dell'ing. Pajno è stato rivisto da un correttore madrelingua (l'unica edizione del manuale è in inglese), mentre il capitolo sulle winglet basato originariamente sulle conferenze del Prof. Mark Maughmer è stato riscritto in una forma più prag-

matica con esempi di calcolo e di progetto, nello stile che già caratterizzava tutto il resto del corposo ed importante volume. La reputazione internazionale di questo manuale è eccellente, tanto che era andato esaurito.

In seguito l'Autore ha potuto concentrarsi sulla ricerca storica che è confluita nella redazione di *Volo a Vela in Italia*, il nuovo libro che può considerarsi formato da tre parti principali: storica, tecnica e documentale. In estrema sintesi, e dispiacendomi di non poter scendere in dettaglio nella ricchezza d'informazioni presentate, posso indicare che nella prima parte si trovano le tracce di eventi dalla scoperta del volo librato, passan-

do per gli sviluppi tra le due guerre mondiali con considerazioni storico-sociologiche, per giungere ai giorni nostri seguendo un filo logico di fatti, tecnologie e personaggi, sia nello sport che nelle istituzioni di riferimento.

Nella parte tecnica si descrivono i regolamenti di progetto ai fini delle certificazioni, la strumentazione, la normativa LSA e le definizioni dei termini tecnici. Nella parte documentale sono riportate con ricchezza di particolari le schede costruttive di ogni aliante progettato o realizzato in Italia, compresi molti prototipi che non hanno visto le officine di costruzione. La storia passa anche al setaccio le sedi e le aziende che, nel tempo, si sono impegnate nel settore volovelistico.

Il Congresso **Annuale**

*Una critica fase di passaggio
20 e 21 novembre 2010 a Reggio Emilia*

Nel corso di un'annata volovelistica avvengono cose degne di discussione, sulle quali tracciare un consuntivo e delineare i programmi per l'anno successivo. Al momento di scrivere queste note sono già passati due mesi dal Congresso, ed è tanta la proverbiale acqua che è fluita sotto i ponti. Penso, mentre rileggo gli appunti presi sul momento, anche a chi magari leggerà tra qualche anno questo sintetico resoconto.

Pochi avranno questa curiosità verso il passato, ma è anche a loro che mi rivolgo (invitandoli anche a consultare l'editoriale del n. 321).

Va ricordato che il Congresso è un appuntamento fisso annuale, che risale ai lontani tempi della rinascita del volo a vela in Italia dopo la Seconda Guerra Mondiale.

La sede fu prima a Bologna (con la denominazione di *Briefing delle Due Torri*) e quindi itinerante, da quando negli Anni Novanta è stato organizzato direttamente dalla Federazione (FIVV, del cui consiglio direttivo ho fatto a lungo parte fino al 2008). In poche occasioni si è scelta una sede slegata da un aeroporto, ma l'esperienza ha dimostrato che lo spazio espositivo senza una pista per i voli di prova risulta meno attraente per il pubblico e gli espositori.

Le riunioni tecniche delle singole commissioni, quando presenti, attraggono solo i pochi diretti interessati, mentre nella sala principale si susseguono rapidamente le mini-conferenze di aggiornamento sullo stato dei lavori, le normative, i programmi.



L'edizione 2010

Nei mesi precedenti, sin dalla fine delle gare reatine di agosto, si era iniziato a percepire che erano all'orizzonte grandi cambiamenti dell'ordinamento AeCI. L'anno era fin qui trascorso con vari screzi tra l'AeCI e la FIVV ma, uscendo dal mero scenario volovelistico, la stessa cosa può esser detta anche per le altre specialità sportive, rappresentate in AeCI dalle rispettive Federazioni. Di questi fatti si è parlato nel Congresso, mentre i membri del Consiglio FIVV espongono le proprie (raramente univoche) interpretazioni sulla reale catena degli eventi che ha portato alla situazione dello scorso novembre: l'AeCI ha ritirato le deleghe che aveva concesso alle Federazioni sulla gestione delle attività sportive in senso lato.

L'annuncio, da parte dell'Aero Club d'Italia, che lo Statuto dovrà subire modifiche radicali in osservanza d'un Decreto governativo (riduzione del numero di Consiglieri), faceva chiaramente presagire che la riforma avrebbe negato ogni ruolo istituzionale o consultivo alle organizzazioni degli sportivi. Oggi sappiamo che l'AeCI è sotto gestione commissariale, affidata allo stesso Presidente sen. Giuseppe Leoni, il quale curerà la redazione del nuovo Statuto entro la metà del prossimo giugno.

Cosa ha portato a questa **restaurazione**? Le opinioni divergono. La FIVV, attraverso il proprio sito Internet al quale rimando per una completa lettura dei documenti, ritiene illegittime e dannose molte recenti decisioni dell'AeCI, prese col fine immediato di mantenere un saldo controllo sull'ente, ma si interroga e non comprende la logica ispiratrice di queste scelte. Sono anche state indicate corresponsabilità da parte di volovelisti eletti che non avrebbero rispettato le volontà istituzionali della FIVV al momento di esprimere



Leonardo Briigliadori espone gli sviluppi delle vicende AeCI

il proprio voto. A domande precise, la dirigenza FIVV ha risposto negando di aver intrapreso azioni legali ostili alla presidenza AeCI, ammettendo solo di aver posto ai Ministri un "quesito gerarchico" circa la compatibilità delle varie cariche assunte dal sen. Leoni.

Certo non è facile descrivere le cose da un punto di vista esterno, quale il mio; mi devo addentrare su terreno difficile. Credo si parta da una presidenza AeCI che mai aveva gradito la presenza delle FSA (Federazioni Sport Aeronautiche) nell'ente nazionale, per il quale vedeva prioritario il canale di rappresentatività degli aeroclub e dei sodalizi locali attraverso i loro presidenti, non quello corporativo delle specialità sportive. Il riconoscimento d'un ruolo ufficiale delle FSA era stato guadagnato sul campo con una lunga opera di organizzazione del volontariato, particolarmente efficiente nel caso delle specialità maggiori (aliante, volo libero, paracadutismo e modellismo). Ciò non toglie che il "filo" della cooperazione FSA-AeCI era fragile, al di là del già debole ruolo ufficiale ma privo di garanzie indicato dallo Statuto AeCI. Le nuove dirigenze di ognuna delle FSA, instauratesi più o meno contemporaneamente all'inizio del 2009, hanno forse affrontato il mandato contando di avere una forza e un'autorevolezza che esistevano sulla carta. I bilanci, i grandi progetti, la ricerca di una significativa visibilità, hanno portato, prima, a una fase d'irritazione da parte dell'AeCI, e quindi all'epilogo che si

sta rivelando disastroso per le FSA.

Il futuro è ormai tracciato, per quanto concerne l'AeCI: ogni specialità sportiva verrà gestita come in passato da una *commissione sportiva* con ruolo meramente consultivo. Le decisioni verranno prese o ratificate dalla CCSA (organo centrale dell'AeCI), nella quale siedono i rappresentanti nazionali di specialità. In questa fase di commissariamento, l'AeCI ha affidato ai singoli rappresentanti in carica, regolarmente eletti, di costituire degli organi temporanei per portare avanti la gestione sportiva senza bloccare le attività. Per il volo a vela, questo lavoro spetta a Lorenzo Monti, il quale ha chiamato quali collaboratori Giancarlo Grinza, Alberto Sironi e Marina Galetto.

Il Congresso

Veniamo finalmente agli atti del Congresso. Alvise Foscolo ha trattato con ottima sintesi le **questioni normative** (ENAC, ENAV ecc.). Gli obblighi del servizio antincendio, che stanno creando enormi difficoltà a molti piccoli aeroporti, vedono da parte dell'ENAC una nuova vena interpretativa meno ristretta, che permette di applicare la formula semplificata "1+1" a seguito delle numerose segnalazioni di aeroporti chiusi (servizi con 3 pompieri). Le scuole devono evolversi il più possibile verso la formula dell'**Organizzazione Registrata** O.R. che cura la manutenzione dei mezzi. Senza un'O.R., l'attività didattica è paralizzata.

Purtroppo, per gli alianti a disciplinare scuola, si è tornati a un'interpretazione restrittiva che impedisce di mantenerli iscritti ai registri stranieri; molti alianti stanno quindi ritornando a marche civili italiane. Per i velivoli da traino, anche se impiegati nella didattica, permane qualche debole speranza anche per marche straniere. **I voli di passeggeri**, che tanti club forniscono a chiunque ne faccia richiesta, sono nell'occhio del ciclone. L'ENAC ha richiamato all'applicazione delle norme sul *lavoro aereo*, in apparenza togliendo una fonte di propaganda e, anche se impropriamente, di incassi. Il regolamento relativo agli alianti, tuttavia, non regola né prevede la possibilità di svolgere un lavoro (forse proprio a causa della mancanza di un motore...) e il vuoto legislativo, a detta di alcuni, lascia aperto uno spiraglio. Alcuni club si sono organizzati con materiale informativo per i visitatori, in vendita libera, al quale viene allegato un "buono omaggio" per un volo di prova. È questo un *escamotage* che

per ora sembra funzionare, ma che potrebbe non reggere in un'aula di tribunale.

L'ing. Bruno Mutinelli della Glasfaser ha letto una corposa e burocratica schematizzazione delle nuove norme sui rinnovi di **aeronavigabilità** (ARC, una volta detti CN). La materia ha ben poco di appassionante, e qualche aspetto preoccupante. Per gli alianti e tutti i mezzi fino a 2.730 kg è disponibile una doppia strada: quella che investe di responsabilità il proprietario, tenuto a far eseguire le manutenzioni alle scadenze programmate, e quella della delega di responsabilità ad un'azienda CAMO, che se la assume rilasciando un documento triennale, ma alla quale il pilota deve comunicare in tempo reale ogni volo o evento.

Luigi Bertoncini, della Alisport, ha brevemente ricordato la nascita della nuova categoria FAI per **alianti leggeri (VDS)**, anche non certificati, con apertura fino a 13,5 metri. L'IGC dovrà stabilire nel dettaglio le regole specifiche, che potrebbero

includere l'applicazione dell'handicap e il permesso di caricare zavorra con l'indicazione però di un carico alare massimo (che si ipotizza intorno a 35 kg/m²). Contrariamente alle aspettative dei costruttori di alianti VDS, la nuova classe non sarà esclusivamente riservata a mezzi motorizzati.

Manuele Molinari, presidente della **Commissione Sportiva** della FIVV, ha descritto la posizione in cui si trova la CS, con la perdita delle deleghe AeCI. Affiancato dal rappresentante di specialità Lorenzo Monti, ha presentato alcune delle decisioni tracciate dalla CS, che spera vengano adottate nonostante la rottura del collegamento con il nostro NAC. È stato per esempio mostrato il calendario delle gare 2011, ma tralasciamo di descriverlo in quanto sono intervenute successive modificazioni. La FIVV intende lanciare per il 2011 un CID ancora legato alla piattaforma dell'OLC, senza obbligo di Licenza Sportiva FAI e senza valore di campionato nazionale.



I modellini, graziosi e perfetti, realizzati dalla HpH della Rep. Ceca ed esposti in hangar

Anche in questo caso, gli eventi successivi superano questa delibera FIVV: **il Campionato Italiano di Distanza**, col beneplacito AeCI, verrà organizzato dall'ACAO di Varese (vige l'obbligo di Licenza FAI). Il regolamento prevede sostanziali modifiche ai coefficienti per tipo di volo (geometria dei percorsi, eventuali predichiarazioni), e l'appoggio su una piattaforma italiana per l'invio dei voli, abbandonando la gestione OLC. Non è chiaro, oggi, se la FIVV proseguirà sulla strada parallela dell'OLC offrendo un canale italiano, che potrebbe interessare anche chi non vuole sottoscrivere la Tessera FAI (che ha un costo di oltre 170 Euro inclusa l'assicurazione infortuni/morte).

Si prevedono modifiche anche alle selezioni già operate tra i candidati a rappresentare l'Italia nei prossimi campionati internazionali. Le classifiche per classe verranno sostituite adottando *in toto* la **Graduatoria IGC** (ranking dei piloti). Le implicazioni sono importanti, in particolare per il coefficiente che è legato al numero di concorrenti in ogni gara (coefficiente molto più alto se maggiore di 15 partecipanti) e per chi vola in biposto (il secondo pilota non conquista punti per il ranking). In memoria del caro amico e collega, scomparso nell'estate in un tragico incidente di volo sui Pirenei spagnoli, verrà istituito il **Trofeo Ancillotti** con una formula molto simile all'OLC Speed che cito più avanti.

Leonardo Briigliadori, **presidente della FIVV**, ha tracciato il quadro del futuro ordinamento AeCI, con la cancellazione delle FSA. Purtroppo non ritiene che il Commissario Straordinario imposterà la struttura dell'AeCI secondo le linee, molto auspicabili, già seguite dall'Automobile Club con la sua CSAI (autonoma nella gestione dello sport) o dalla Lega Navale con le sue sei Federazioni autonome di specialità.

Nel prossimo futuro alla FIVV resta la possibilità di organizzare spontaneamente le attività di

- . formazione di Secondo Periodo;
- . formazione dei Quadri tecnici;
- . prevenzione e sicurezza;
- . formazione dei giovani;
- . promozione e propaganda;
- . gestione del CID 2011 tramite OLC.



La premiazione del CID con la consegna delle coppe "virtuali", con ottima prova di mimi

Premiazioni

Tutta l'attività sportiva 2010 era sotto il controllo della FIVV e il Congresso rappresenta l'occasione per fare il consuntivo, premiare i vincitori e sottolineare i migliori risultati. Purtroppo anche in questo caso il tema si è allargato all'ostracismo decretato dall'AeCI, che ha negato lo stanziamento dei fondi già a suo tempo annunciati. Ne hanno sofferto le premiazioni.

Si è infatti proceduto a chiamare i Campioni delle varie gare e classi, sottolineando marcatamente che tali vicende avevano reso impossibile conferire loro dei premi reali... e così per il gesto spiritoso di qualcuno sono iniziate le consegne di premi virtuali, o invisibili, dove i concorrenti hanno dato prova di essere anche dei bravi mimi.

I commenti raccolti in seguito non sono stati lusinghieri. La **Coppa Italia**, una particolare sommatoria di risultati conseguiti in gare italiane, è stata conquistata da Alberto Sironi, che l'ha commentata: è di stimolo a scegliere una gara in più su territorio nazionale, a sfavore magari di una partecipazione all'estero.



Molinari consegna a Giorgio Galetto il Diploma OLC per il Volo dell'Anno



Ezio Sarti riceve la coppa per il Campionato di velocità Classe Libera, svoltosi a Rieti

Il **CID 2010**, gara decentrata su piattaforma OLC, ha visto una nutritissima partecipazione nonostante il costo per ottenere la Licenza FAI, con ben 150 concorrenti. Purtroppo non è stato privo di qualche aspetto imbarazzante; le classifiche hanno subito una revisione proprio nella notte precedente, con notevoli stravolgimenti delle prime posizioni. Alcuni piloti che si aspettavano un certo riconoscimento, l'hanno visto modificato al momento di essere chiamati. Il sistema OLC si è rivelato inadatto a gestire in automatico le tipologie di volo e i punteggi descritti nel regolamento, mentre gli uffici tedeschi pare non abbiano fornito una puntuale collaborazione. È stato apertamente dichiarato che sono stati sottoposti a verifica da parte degli organizzatori della FIVV solo i voli relativi alle primissime posizioni di classifica, per ripianare in extremis alcuni presunti errori. Devo però aggiungere che ad oggi il CID 2010 non è stato ancora omologato dall'AeCI, per la difficoltà nel dirimere alcune controversie, nate proprio dalle tardive correzioni che sono giunte ben oltre i termini sta-

biliti dal regolamento, senza contare che alcune delle revisioni sarebbero state fonte di ulteriori errori anziché correggere sbagli precedenti. Un bel casino.

Cito comunque i premiati a Reggio Emilia, e ricordo che nel numero 321 (pag. 57) ho già pubblicato le tracce di alcuni dei voli più degni di nota. In classe Promozione ha dominato Andrea Salvadori, seguito da Lucio Bordin e quindi da Stefano Carminati; in 15M ha vinto Rober-

to Istel, seguito da Eliano Sandri e dal Paolo Ruggeri; in classe Libera è primo Luciano Avanzini, seguito da Giorgio Galletto e da Alfredo Giretti; in classe Club primo posto per Vittorio Pinni, poi Mauro Dalla Brida e Paolo Ventafridda (il noto "Coolwind", autore del programma di navigazione LK8000).

Il premio internazionale OLC per il "**Volo dell'Anno**" è andato a Giorgio Galletto: all'interno di un bel volo da 880 km, ha coperto un tratto di 400 km alla media di oltre 166 km/h. Si tratta della valutazione detta OLC Speed – Liga per il tratto di almeno 2:30 ore su un massimo di 3 punti di virata, senza alcuna perdita di quota, coperto alla velocità più alta.

Stage

Alberto Sironi ha raccontato rapidamente l'esperienza positiva dello *stage* alpino di **alta performance** svoltosi nello scorso marzo 2010 a Calcinate sotto la sua guida. La presentazione della prossima edizione 2011 ha suscitato entusiasmo; al momento si prevede la partecipazione di circa 35 stagisti e ben 16 allenatori. Le iscrizioni sono già al completo.



Alberto Sironi espone i risultati e il programma degli Stage di Alta Performance, sotto il marchio del CTF



LXNavigation

Asiago

I piani della FIVV per insediare un Centro Tecnico sull'aeroporto di Asiago proseguono, grazie alle nuove promesse solenni da parte delle



Il banco Glasfaser

amministrazioni locali, che sembrano disposte a finanziare la società di gestione al fine di sostenere l'attività di volo e la vocazione turistica della zona. Le agenzie di stampa hanno da tempo divulgato la notizia che la FIVV entrerebbe con una partecipazione nella società che gestisce l'aeroporto, ma non sono seguite in questi due mesi altre informazioni o conferme. Nel corso del Congresso ci è solo stato confermato che tale ipotesi è stata discussa e preventivamente approvata dal consiglio FIVV.

Esposizione

Il pubblico, costituito dai volovelisti non direttamente coinvolti nella gestione delle attività federative, normalmente alterna la propria presenza nella sala riunione con visite agli stand degli **espositori**. Quest'anno c'erano il ricco banco di accessori collegato a C. Hynek di streckenflug.at (giunto dall'Austria) e quello della ditta italiana The Aerodyne del Mugello, entrambi validissimi fornitori di materiali e attrezzi selezionati di non facile reperibilità. Poi una postazione della vostra rivista, stoicamente difesa dal giovane Stefano Caraffini del CSVVA che raccoglieva i rinnovi degli abbonamenti e vendeva i libri in catalogo. Due stand dedicati alla strumentazione

della LX Navigation (il MiniMap e l'LX-7007) e della LX-Nav (LX-8000, 9000 e logger Nano), le due aziende nate da una recente e poco comprensibile divisione. La Glasfaser non mancava col proprio spazio dedicato ad accessori e servizi.

Sperando di non dimenticare nessuno, va citata anche la presenza della DG, che ha esposto la fusoliera del nuovo DG-1001Te con motore di sostentamento elettrico;

e della HpH col suo ormai famosissimo aliante con motore a reazione (turbina da circa 20 kg di spinta). Purtroppo il clima della domenica d'autunno inoltrato, col suo freddo e la densa foschia, ha reso impossibili le eventuali operazioni di volo. Di questo andrà tenuto conto nello scegliere le date del prossimo Congresso, così come ritengo sia necessario abbassare la tariffa di partecipazione degli espositori (150 Euro), incassata dall'aero club che ha ospitato la riunione. ■



Nuovo display Mini-Map



Lo stand The Aerodyne



Accessori distribuiti da Streckenflug.at



Stefano Caraffini ha resistito al freddo per il banco di Volo a Vela

Novità sportive 2010

*Una carrellata sulle modifiche
alle norme agonistiche
Importanti cambiamenti
su Algoritmo, Classi di gara e CID*



Saurin ha chiesto di non rinunciare a belle giornate pur se indicate quali "recuperi". Ne è seguita un'interessante decisione

Con una riunione indetta per il 5 febbraio scorso, presso l'aula dell'aero club Alpino di Valbrembo che ha offerto una generosa ospitalità (pizze, panini e panettone!), la Commissione Sportiva provvisoria condotta da Lorenzo Monti ha chiarito dubbi, fugato timori e accolto molti suggerimenti circa l'ordinamento sportivo dell'annata appena cominciata.

Come già detto nell'articolo concernente il Congresso di novembre, l'AeCI ha deci-

so di riprendere diretto controllo dell'attività agonistica, togliendo ogni ruolo alle federazioni nel quadro di un riordino di tutto l'Ente.

Nella fase di transizione prima della stesura ed approvazione del nuovo statuto AeCI, l'incarico provvisorio per il volo a vela è andato al Rappresentante eletto a suo tempo nel rispetto dello statuto vigente. Lorenzo ha scelto i propri collaboratori, ai quali ha affidato ampie deleghe informali.

Norme Generali

La classificazione dei piloti secondo una o più graduatorie risponde all'esigenza di uno strumento che supporti la selezione dei migliori o dei più promettenti, che poi verranno inviati alle competizioni internazionali del calendario FAI. Si è scelto di abbandonare il sistema delle graduatorie separate "per classe", riportando il tutto a un'unica classifica detta Algoritmo Nazionale. Si tratta dell'estrapolazione dei piloti italiani dall'interno del Ranking Internazionale IGC, facilmente consultabile (sia in *toto*, sia alla voce *Italy*) presso il sito www.fai.org Gliding - Ranking. Per voli in **biposto**, il punteggio è assegnato unicamente al pilota con la più alta posizione in graduatoria.

La classifica si forma sulla base dei punteggi ottenuti dai singoli piloti quando partecipano a gare iscritte al Ranking (spetta ai **Direttori di Gara** inviare nei termini i risultati, e pagare la quota di registrazione); il valore assoluto di tali gare è quantificato sulla base di:

- **numero d'iscritti** (valore max. se almeno **15 partecipanti**);
- **numero di prove** (valore max. se disputate almeno **4 prove**);
- **livello agonistico** degli stessi iscritti (semplificando: valore max. se nella prima metà della classifica di gara sono presenti **5 piloti di alto livello** internazionale).

Le norme ufficiali del Ranking sono descritte nell'Annex D al Codice Sportivo FAI-Gliding; il deprezzamento dei risultati ottenuti è piuttosto rapido, e hanno quindi maggior peso i risultati recenti; le gare con pochi iscritti perdono facilmente valore, si prevede un maggiore impulso per le competizioni in Classe Unica, mentre i Direttori di gara frammentate o poco frequentate faranno bene a considerare azioni di promozione o di accorpamento dei piloti.

La selezione per le Squadre nazionali avverrà tra i primi 25 piloti italiani dell'Algoritmo, con nomina da un anno per il successivo; solo in caso di terreni di gara particolarmente impegnativi, la Commissione o il C.T. potranno anticipare la nomina al secondo anno. Le linee guida prevedono di perseguire i migliori risultati nei Mondiali, ma anche di creare occasioni di crescita per nuovi "innesti" nel *Gotha* dell'agonismo italiano.

Ogni pilota potrà essere selezionato solo per classi nelle quali abbia ottenuto i risultati che producono la sua posizione in classifica (è ammesso il ricalcolo del punteggio, pur se inferiore, per includere una particolare classe di partecipazione).

Regolamento sportivo

Le competizioni italiane richiedono, come negli scorsi anni, la partecipazione di almeno **6 piloti in 3 prove disputate**. Il calendario ufficiale definisce senza incertezze le giornate di gara e quelle di riserva. Il Direttore di Gara è tenuto ad utilizzare la **giornata di riserva** se:

- essa permette di raggiungere il numero minimo di 3 prove;
- essa, cadendo in data festiva o prefestiva, permette di realizzare anche la 4' prova (max. punteggio Algoritmo).

Si possono adottare limitazioni di massa assoluta senza considerazione del carico alare, quando ciò sia finalizzato a garantire la sicurezza delle operazioni di decollo.

I Direttori di Gara hanno la facoltà di eseguire **accorpamenti tra le varie Classi** di alianti, al fine di validare una classe priva del numero minimo (6 piloti), o di elevare il punteggio per Algoritmo (15 piloti). Essi devono però seguire le linee tracciate dal regolamento. Gli accorpamenti danno luogo generalmente ad una

competizione ad handicap, tranne nel caso dell'entrata di un numero modesto di 18M nella Classe Libera. Gli accorpamenti sono definiti **sulla base degli handicap** dei singoli alianti, quindi nel caso dei Biposto 20 metri, essi potrebbero venir suddivisi tra la 15M (biposto fino a 1,10 di handicap) e la 18M (biposto con indice superiore, come l'*Arcus*).

Rimando alla lettura completa del regolamento per chiarire ogni dubbio.

In caso di più **Classi concomitanti**, è stato abolito l'obbligo d'iscrizione alla Classe più strettamente di riferimento per lo specifico tipo d'alianti. In tal caso, non configurandosi il concetto di "accorpamento", ma trattandosi di scelta del pilota, l'handicap si applica solo se già previsto dalla Classe in questione.

È stata avanzata una **proposta**, sempre finalizzata a creare competizioni con un alto numero d'iscritti, di adottare per le gare con Classi accorpate le liste di handicap utilizzate in Francia per queste specifiche gare: si tratterebbe in pratica di una forte riduzione dell'impatto degli handicap sul calcolo dei punteggi. Una "via di mezzo" tra l'abolizione e l'adozione degli handicap abituali, che Oltralpe sta dando buoni risultati ed è generalmente apprezzata dai partecipanti. Ma la discussione è rimandata al prossimo anno.

Gli **alianti motorizzati** saranno sempre obbligati all'atterraggio nel caso di mancato aggancio delle termiche, abrogando la facoltà finora concessa ai Direttori di autorizzare l'avviamento motore nella zona del circuito aeroportuale; la prova motore obbligatoria deve svolgersi nel corso della prima prova di ogni competizione, rimanendo valida nel corso del proseguimento (salvo guasti o nuove impostazioni del logger).

Trofeo Ruggero Ancillotti

Per ricordare il caro amico Ruggero, onorandolo, e per accogliere l'invito della Federazione Spagnola a istituire un premio a Lui intitolato, è stato indetto il Trofeo Ruggero Ancillotti. Il Trofeo rappresenta una magnifica aquila, viene assegnato ogni anno al vincitore, e resta definitivamente assegnato al pilota che vinca la competizione per **tre anni consecutivi**. Il regolamento è ancora in fase di affinamento, ma si può anticipare che:

- accetta voli con decollo da aeroporto italiano o spagnolo;
- valuta la velocità su un tratto di tempo di 2:30 ore, su un massimo di 3 punti di virata, senza perdita di quota (formula OLC-Sprint);
- la classifica finale è formata dai 6 migliori punteggi della stagione;
- i voli vanno inviati all'OLC nel rispetto dei termini (entro 48 ore dall'atterraggio).

Campionato Italiano Distanza

Il CID, organizzato dall'ACAO, torna alle origini abbandonando la piattaforma OLC ed appoggiandosi ad un sito appositamente realizzato. È richiesta la Licenza Sportiva FAI (che include l'assicurazione; chi non vuole acquistarla, può invece partecipare all'OLC tradizionale o alla Classifica OLC Italia indetta dalla FIVV). Al concorrente del CID si richiede di non limitarsi all'invio del file IGC, ma di analizzare il proprio volo con SeeYou e di svolgere alcune brevi operazioni preliminari di auto-valutazione dei km e del tema volato, verificando che la perdita di quota sul percorso non superi i 1.000 metri o modificando i punti di partenza e/o arrivo in conseguenza (norme per i record e Insegne FAI). Le novità 2011 investono significa-

tivamente le geometrie dei percorsi volati, anche a prescindere dalle predichiarazioni e dal completamento del volo secondo le stesse.

Ogni volo "dichiarato e completato" riceve un bonus del 10% sul punteggio base. Il punteggio è modulato sulle geometrie realizzate effettivamente:

| | |
|---------------------------------|-----------|
| distanza su 3 punti di virata | 1,0 pt/km |
| distanza in Andata e Ritorno | 1,3 pt/km |
| distanza su Triangolo semplice* | 1,2 pt/km |
| distanza su Triangolo FAI | 1,4 pt/km |
| distanza in Linea Retta | 1,6 pt/km |

*) I Triangoli semplici sono validi solo se è stata fatta una predichiarazione.

Le regole scelte per questa edizione del CID sono più restrittive del solito, ma consentono la **massima compatibilità dei voli CID con i voli d'Insegna e con i Record**: ci sono infatti vincoli sulla definizione dei temi "chiusi" (A/R e Triangoli FAI), sull'aggiramento dei Piloni (Barattolo e Settore da 1 km) e sulle linee di Partenza e Arrivo (1 km).

La classifica è formata valutando i 3 migliori voli di ogni pilota, con decollo da territorio italiano. Le eventuali Dichiarazioni pre-volo sono valide solo se inserite elettronicamente nel logger.

La valutazione dei voli non è automatizzata. Il concorrente invia il volo e compila i dati essenziali richiesti da una "maschera" sul sito del CID, immettendosi nella classifica provvisoria.

Ci sono 5 giorni di tempo per l'inserimento e 10 giorni per le modifiche all'autovalutazione; oltre tale limite, solo la Direzione gara interviene per verificare la corrispondenza tra autovalutazione e volo effettivo; in caso di errore, il regolamento definitivo chiarirà se si assegneranno zero punti, una penalità, o il punteggio base (1pt/km).

La procedura di autovalutazione è ben descritta nelle schermate riportate dal sito della Commissione Sportiva. Le versioni attuali di

SeeYou non sono in grado di identificare l'eccedenza di perdita di quota oltre i 1.000 metri, ma la Naviter ha promesso di rilasciare a breve un nuovo aggiornamento con questa nuova funzionalità. Il controllo in modalità manuale non è particolarmente impegnativo, e richiede solo un po' di pratica.

La Classifica su OLC

In contemporanea al Campionato Italiano di Distanza 2011, la FIVV organizza la nuova edizione della competizione OLC-CID. La versione appoggiata su piattaforma OLC è stata ribattezzata "Classifica Italiana di Distanza", mantenendo lo stesso acronimo CID, ma non è un Campionato a calendario AeCI e quindi non è obbligatorio essere in possesso di tessera FAI per parteciparvi.

L'OLC-CID è una Classifica rivolta a tutti, senza distinzione tra esordienti e nazionali.

La scelta della FIVV di mantenere l'OLC-CID separato dal CID è dovuta al fatto che la federazione stessa non ha più i titoli per poter organizzare Campionati iscritti a Calendario Nazionale, una facoltà che è riservata dall'AeCI ai soli Aero Club federati.

Le modalità di partecipazione sono in corso di rifinitura e appariranno preso sul sito www.fivv.org ma le prime anticipazioni parlano di accesso gratuito per tutti, anche per i non iscritti alla FIVV, nonostante il piccolo esborso che la FIVV deve pagare per ogni iscritto all'organizzazione tedesca dell'OLC.

Le regole di valutazione dei voli includeranno certamente anche i triangoli semplici, non rispondenti al requisito FAI della lunghezza minima del lato più corto (28%, o 25% per voli oltre i 750 km). ■

SeeYou e i voli CID

Guida alla partecipazione e all'uso del programma

Non essendo io stesso particolarmente ferrato nell'uso di SeeYou, ho voluto verificare la praticità del metodo indicato sul sito della Commissione Sportiva. Sono giunto alla conclusione che non è in effetti difficile ricavare da

questo programma le informazioni necessarie alla compilazione del modulo d'invio volo. La CS raccomanda di utilizzare la versione 3.95 di SeeYou, ma io ho fatto uso dell'antiquata versione 3.1 in mio possesso.

Impostazioni

Occorre per prima cosa impostare correttamente alcuni parametri dal menu *Strumenti-Opzioni* (fig. 1), aprendo la pagina *Generale* nella quale assicurarsi che sia selezionato alla voce *Calcolo distanza* il sistema WGS-84 ellissoide (fig. 2).

Sempre tra le Opzioni, si passa quindi alla voce *Ottimizzazione*, dove devono avere la spunta di attivazione l'op-

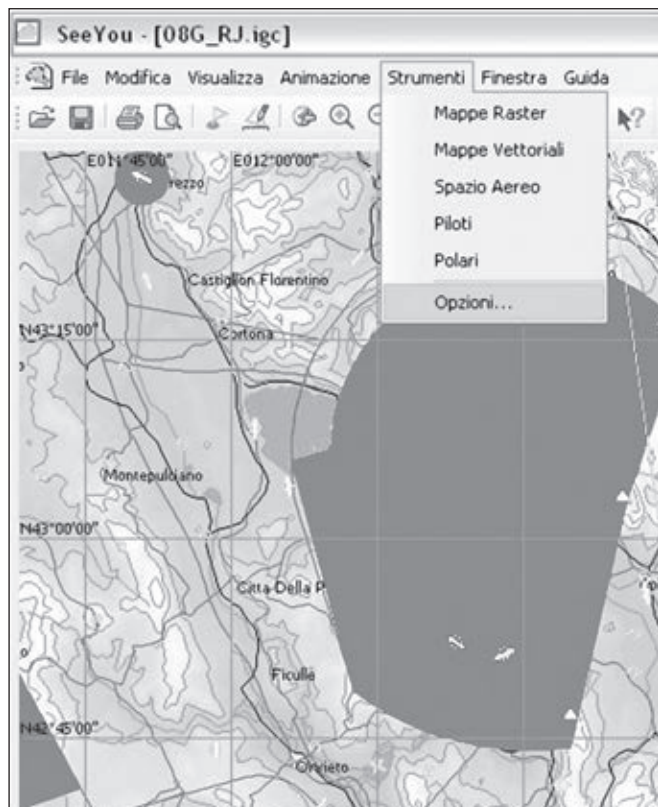


Fig. 1

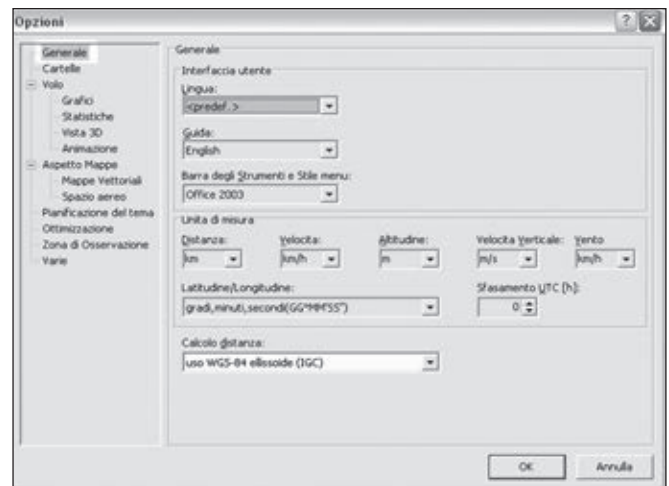


Fig. 2

zione positiva "quando il volo è aperto" e in particolare il metodo indicato come *FAI - Alianti*. (fig. 3)

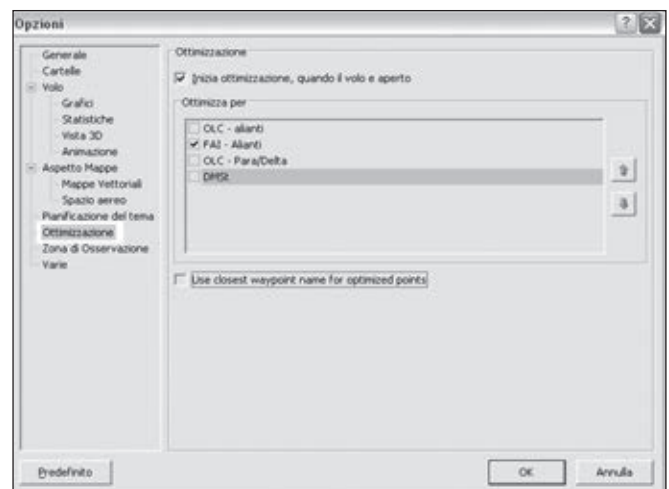


Fig. 3

Si passa quindi, sempre tra le Opzioni, alla voce *Zona di osservazione* dove, non esistendo già la *Combinazione* specifica “CID 2011”, essa va creata impostando i parametri corretti per *Partenza* (fig. 4), *Pilone* nella quale spuntare “riduci distanza per lato” (fig. 5) e *Arrivo* (fig. 6).

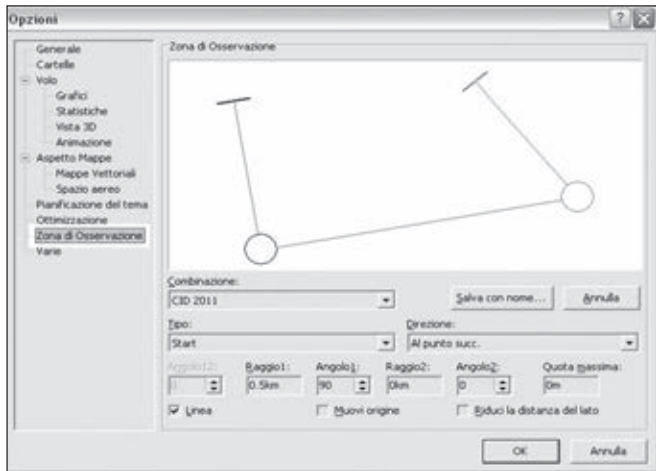


Fig. 4

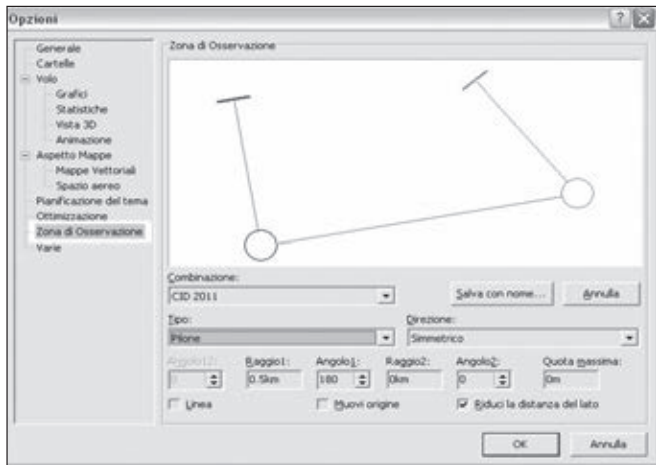


Fig. 5

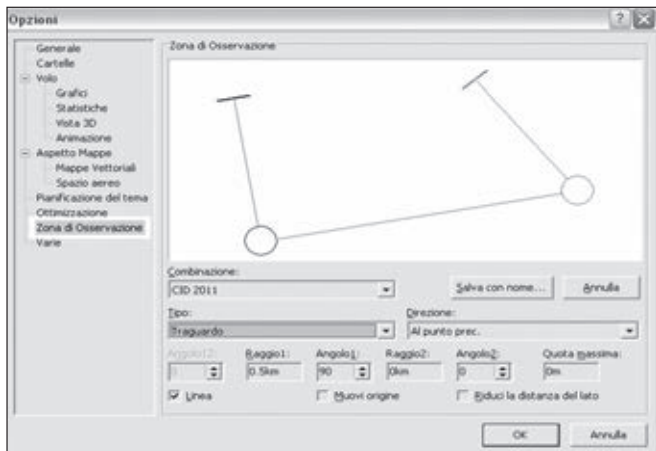


Fig. 6

Si salva infine questa combinazione con il nome CID 2011 (fig. 7).

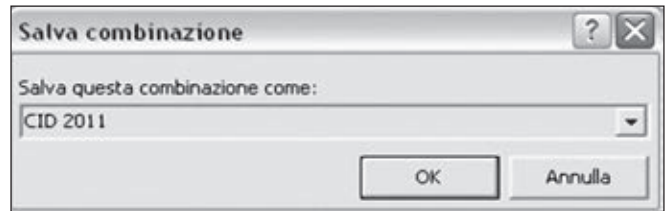


Fig. 7

Estrazione dati

Per i temi “dichiarati e completati”, SeeYou indica nella pagina *Statistiche* (fig. 8 e 9) che la dichiarazione è valida, che sono stati aggirati correttamente i piloni e che il tema è completato.

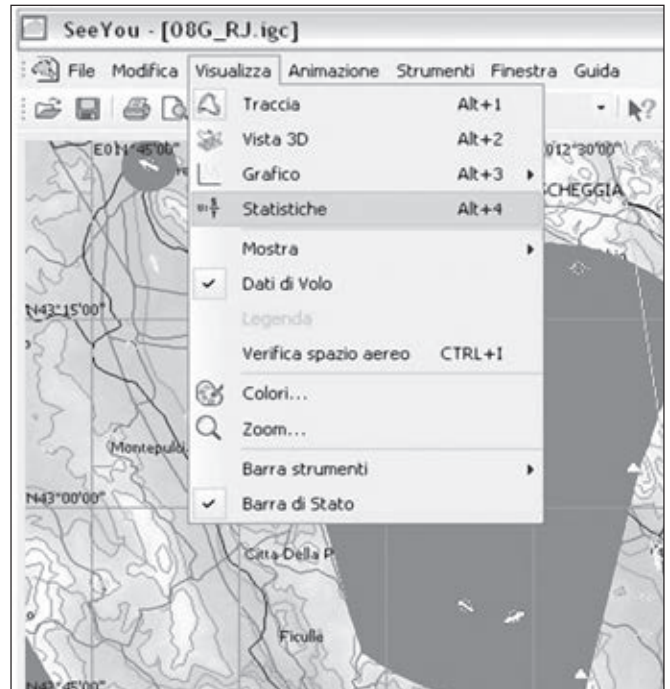


Fig. 8

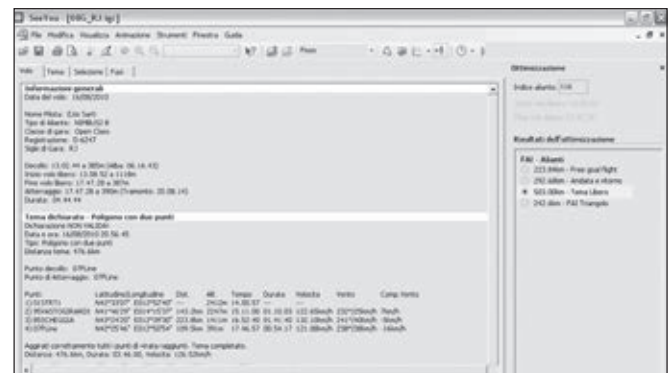


Fig. 9

Qui, nella sezione *tema dichiarato* si trovano i dati necessari: tipo di tema e km validi.

Per i temi “liberi”, i dati necessari si trovano dopo aver lanciato (segno di spunta attivo) l’*Ottimizzazione* (fig. 10), appearing di nuovo nella pagina delle statistiche (fig. 9) nella colonna di destra: *risultati dell’ottimizzazione* nella voce “tema libero”.




Fig. 4


Per i temi “dichiarati ma non completati”, il volo può essere valutato come un tema libero (v. sopra) o, se è stato aggirato correttamente almeno un punto di virata, come un tema dichiarato non completato, e rimane nell’interesse del titolare scegliere la valutazione a lui più conveniente. Nel primo caso (libero), s’indicheranno il tema e i km validi calcolati dall’Ottimizzazione FAI-Alianti; nel secondo caso, s’indicherà il tipo di tema come dichiarato nel logger, e la distanza valida sulla parte di tema regolarmente percorsa: la si copia dalla pagina *statistiche* nella sezione *tema dichiarato*. Il bonus del 10% si applica esclusivamente ai temi “completati”.


La quota e l’invio


Prima di inviare questi dati, spetta al pilota verificare le quote sui punti di Partenza e di Arrivo. Se esistesse una perdita di quota superiore ai 1.000 metri, il pilota può cambiare la posizione di uno o entrambi i punti (attenzione a non invalidare dei temi “chiusi”) in modo che la differenza rientri nel limite, oppure può applicare la penalità FAI: sottrarre alla distanza volata 100 volte l’eccedenza di quota (es: 210 metri oltre i 1.000 = 21 km in meno), scegliendo l’opzione a lui più favorevole.


I file IGC vanno conservati per tutta la durata della competizione (fino a un mese oltre la fine) nel formato originale, come estratto dal logger, senza modifiche quali cambiamento del nome file o altre apportate dai programmi d’analisi. ■


cattaneogarini


Allianz RAS


TUTELA LEGALE
Compagnia di Assicurazioni


nationale
suisse


AVIVA

Sede: via Padre Reginaldo Giuliani 10 – 20052 MONZA
Tel. 039/2301500 – Fax 039/380729 – e-mail info@cgassicurazioni.it

Assicurazioni in tutti i rami
Consulenza assicurativa per aziende e privati
Risk management
Gestione posizioni assicurative per l’industria
SPECIALIZZATI IN ASSICURAZIONI AERONAUTICHE
Responsabile ramo aviazione: **GIANNI PAVESI**



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

• • •

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

Richiedetelo all'Aero Club Adele Orsi

*Fax 0332.313018
e-mail: acao@acao.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

Ristampa, euro 25,00

