

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

LUGLIO/AGOSTO 2003 - n. 279

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

Grand Prix de France

31° Raduno Vintage

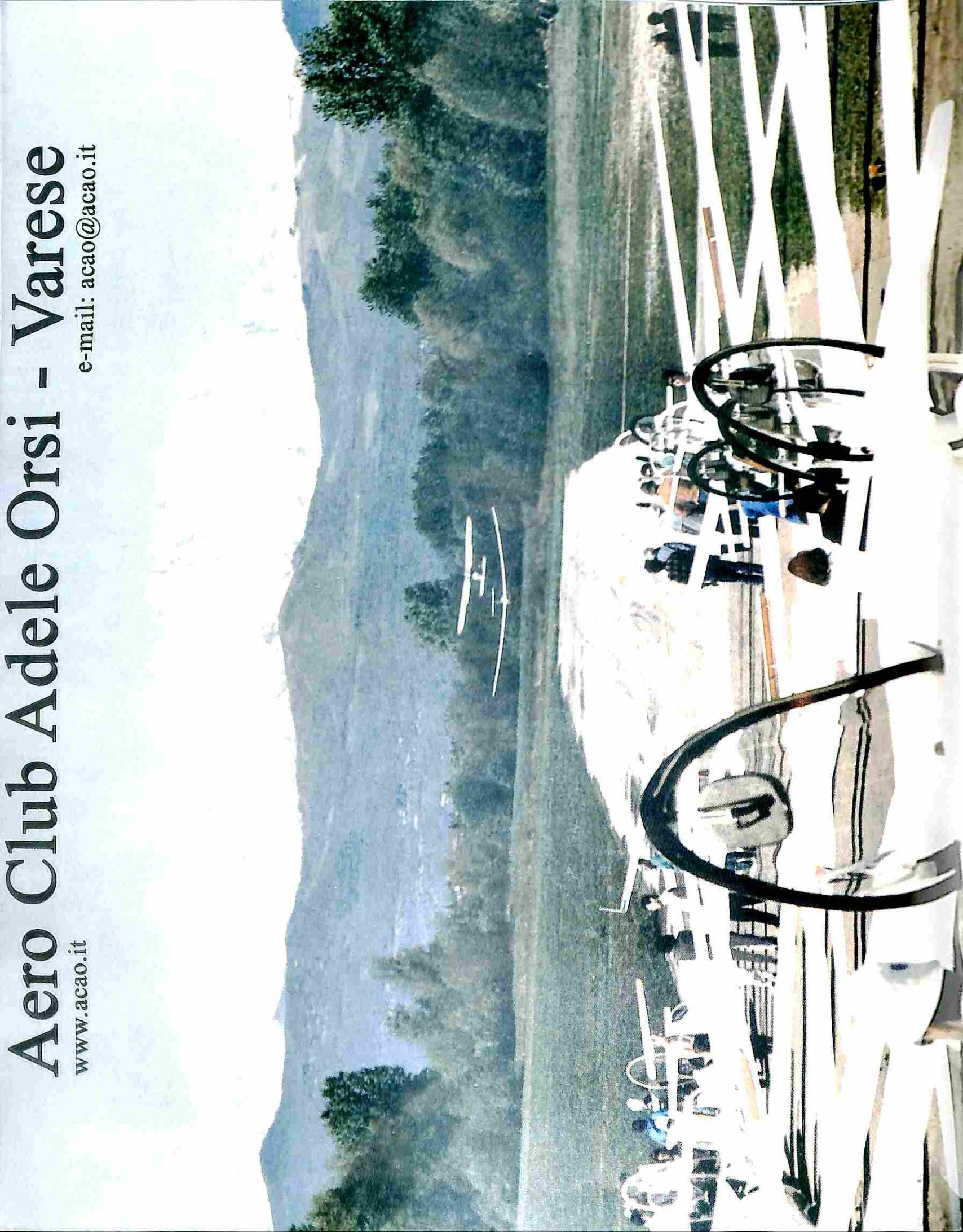
**Acrobazia:
il Trofeo Campane**

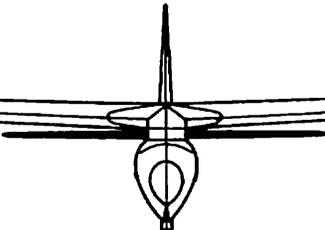
2193

Aero Club Adele Orsi - Varese

www.acao.it

e-mail: acao@acao.it





Abbandoni e nuovi allievi

Il numero dei praticanti il volo a vela è in calo in tutto il mondo: con qualche piccola eccezione, la tendenza va avanti da ormai un decennio. Studi eccellenti, realizzati in varie nazioni talvolta con l'apporto di volontari, altre volte investendo dell'incarico costose agenzie specializzate, sono spesso giunti alle medesime conclusioni, ma raramente hanno indicato strategie correttive realisticamente realizzabili rispetto alle dimensioni e forze del volo a vela internazionale. Molti individui, anche all'interno delle federazioni volovelistiche, ritengono che la chiave della propaganda sia in mano ai singoli club locali, che dovrebbero fare proselitismo e inventare qualche incentivo allo scopo di aumentare il numero dei nuovi allievi. La FAI ha invece intrapreso la strada delle pubbliche relazioni, della comunicazione e sta aggiustando i dettagli di una competizione più attraente per i media (v. articolo sul Grand Prix a pag. 14). Una buona comunicazione dei contenuti del nostro sport è indiscutibilmente indispensabile.

Un fenomeno importante è però l'abbandono dopo il conseguimento della licenza o nei primi anni di attività. Questo è grave, perché si tratta di persone che già hanno conosciuto e vissuto l'aliante, e dovrebbe essere più semplice trovare una buona soluzione. In alcuni club stranieri sta dando buoni risultati pratici la strategia del "mentoring": far seguire piccoli gruppi di neobrevettati da un responsabile diretto, per alcuni anni. Non solo fornendo educazione al veleggiamento e al volo di distanza quando il candidato ne faccia richiesta, ma soprattutto tenendolo in costante contatto con il proprio "mentor", che lo chiama personalmente per volare quando le previsioni sono buone, facendo una programmazione del tema, anche inserendolo in attività collaterali di club (cene, visite, lavori di manutenzione) sempre sotto la guida della stessa persona che così si pone quale punto di riferimento all'interno del club.

Il conseguimento della licenza di pilota è indubbiamente un punto di arrivo per chi si iscrive al corso; inevitabile, se altri stimoli non intervengono, che il nuovo pilota senta esaurita la spinta e la propria motivazione. Del resto, se è evidente che si può imparare sempre di più e perfezionarsi nel veleggiamento, i parametri di tale impegno sono poco chiari e nebulosi. I costi di questa fase sono poco prevedibili e spesso troppo, troppo elevati. Tutti i candidati alle scuole di volo pongono sempre la fatidica domanda: quanto costa conseguire la licenza? Eppure questa spesa è più facilmente giustificabile dal candidato, cadendo nell'ambito delle "una tantum", mentre la spesa per l'attività successiva rischia di essere facilmente scoraggiante soprattutto nella realtà italiana.

Ben vengano quindi i raduni, le piccole gare di club, le iniziative itineranti di gruppo che sono attività ricche di soddisfazioni a un costo accessibile. Vanno promosse sempre più e proposte soprattutto ai piloti di minore esperienza. Gli stage sportivi o le gare minori del circuito nazionale, altro gradino fondamentale che interviene prima che la vocazione volovelistica si sia radicata indelebilmente, devono pure prestare ben maggiore attenzione al rapporto tra qualità e prezzo del servizio fornito.

Un aumento del costo della licenza potrebbe non scoraggiare i potenziali allievi, ma certamente un aumento della spesa annuale porta molti alla rinuncia delle attività extra-club, con il rischio di un rapido disamoramento verso il nostro sport. Considerando la situazione mondiale, questo è un rischio che non possiamo correre.

Aldo Cernezzì

SPAZZOLE INDUSTRIALI



SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPZZOLE

THE PROFESSIONAL CHOICE

**VOLO
A
VELA** 

Fondata da Plinio Rovesti nel 1946

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



Direttore responsabile:

Lorenzo Scavino

Caporedattore:

Aldo Cernezzì

Segreteria e archivio storico:

Bruno Biasci

Comitato redazionale:

Carlo Faggioni, Giorgio Pedrotti,

Attilio Pronzati, Plinio Rovesti,

"Club Novanta"

Prevenzione e sicurezza:

Guido E. Bergomi

Bartolomeo Del Pio

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

Smilian Cibic

Vintage Club:

Vincenzo Pedrielli

Corrispondenti:

Celestino Girardi

Paolo Mitococchio

Aimar Mattanò

Sergio Colacevich

Giancarlo Bresciani

In copertina:

Luca De Marchi

su Salto H-101

Progetto grafico e impaginazione:

Impronte - Milano

Impianti: www.giroidea.it

Stampa: Serostampa - Milano

Redazione e amministrazione:

Aeroporto "Paolo Contri"

Calcinato del Pesce, 21100 Varese

Cod. fisc. e P. IVA 00581360120

Tel. 347/5554040 - fax 0332/313018

POSTA ELETTRONICA

redazione@voloavela.it

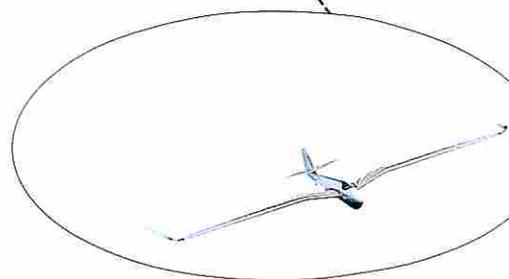
Autorizzazione del Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 di Registro. Omaggio bimestrale ai soci del CSVVA e della FIVV, spedizione in abbonamento postale art. 2 Comma 20/B Legge 662/96, Filiale di Varese. Pubblicità inferiore al 45%. Le opinioni espresse nei testi impegnano unicamente la responsabilità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

issn-0393-1242

In questo numero:

n. 279 luglio/agosto 2003

Editoriale	1
FIVV: l'attività FIVV, i programmi e il Congresso Nazionale	4
Esami licenza pilota di aliante	5
Euroglide	6
Grand Prix de France	14
Trofeo delle Campane 12-13 aprile 2003	22
Disidratazione in volo	28
31° raduno alianti d'epoca	30
Emergenze in decollo	43
Annunci	56
In breve	50
Crashworthiness degli abitacoli	53



LE TARIFFE PER IL 2003

DALL'ITALIA

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

DALL'ESTERO

- Associazione al CSVVA + 6 numeri della rivista Euro 50

Modalità di versamento:

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

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



L'attività FIVV, i programmi e il Congresso Nazionale

Primi Campionati Mondiali per militari si sono appena conclusi a Rieti, e confesso che il loro successo, sia in termini di presenze che di risultati agonistici, è il segnale che anche in quel settore molte cose stanno cambiando. Chi è stato presente come alcuni membri del Consiglio FIVV alla cerimonia finale, con la visita di un sottosegretario alla Presidenza del Consiglio e non so quanti Generali e autorità dello stato, non avrà potuto fare a meno di sentire l'importanza di questo evento. Il successo è chiaramente da attribuire al magnifico lavoro dei colonnelli Gianni Amadio e Paolo Forapan, i quali sostengono e promuovono questo settore da molti anni, e ora meritatamente ne raccolgono i risultati.

Grazie a questo intenso lavoro, a cui il volo a vela civile non ha mancato di contribuire (Leo direttore di gara, Franca, Pram, Smilian e solo per qualche giorno anche quel disoletto di Galetto), stiamo ora preparandoci a buttare sul piatto il nostro "rilancio". Prima di tutto abbiamo già offerto la possibilità che un nostro valido pilota civile possa allenare la loro squadra in previsione delle Olimpiadi Militari del prossimo anno, ma inoltre stiamo cercando un accordo per poter utilizzare, durante i nostri campionati, la loro eccellente struttura sia in termini di mezzi (traini, aule briefing, foresterie) che di squisite risorse umane (esperti logistici, piloti trainatori, meteorologi, meccanici ecc.). In questi giorni stiamo preparando un protocollo di intesa che speriamo di poter presto sottoscrivere ed annunciare al prossimo Congresso Nazionale VAV.



A proposito di questo: la scorsa settimana abbiamo deliberato che il consueto "Briefing" autunnale si terrà dal 22 al 23 novembre molto probabilmente a Ferrara (è infatti in corso la valutazione logistica e la verifica della disponibilità dei nostri Soci «Estensi»). Come di consueto sono in programma le assemblee della Federazione (quest'an-

no con il rinnovo delle cariche Sociali elettive) e dell'AeCCVV, ma come lo scorso anno oltre a premiazioni e assemblee organizzeremo alcuni seminari didattici sui vari aspetti del nostro sport e probabilmente anche un "minicorso rapido" per Giudici Sportivi. Appena definito il programma lo metteremo sul nostro sito e ve ne darò comunicazione tramite la Mailing List del CSVVA.

La scorsa settimana ci siamo riuniti insieme con il Consiglio dell'AeCCVV e congiuntamente stiamo cercando di rilanciare l'attività. Un primo progetto prevede alcuni stage tematici altamente specialistici tra cui uno sarà esclusivamente dedicato a giovani talenti per cominciare ad investire sulle nostre future generazioni. Cercheremo di preparare un gruppetto di appassionati per i prossimi campionati juniores.

Per questo a tutti i Club e Associazioni volovelistiche a breve perverrà la richiesta di segnalare tutti giovani brevettati con la «voglia di crescere volovelisticamente». Il concentrarli magari a Rieti, in uno specifico stage organizzato esclusivamente per loro e coordinato da qualche ex campione del mondo è un progetto in cui fortemente crediamo.

Altro progetto che stiamo spingendo fortemente è la Classe Club: oltre al Primo Campionato italiano, che fa seguito alla prima Gara Nazionale svoltasi a Ferrara nel 2003, per allargare il gruppo e farlo confrontare in ambito internazionale nel 2004 organizzeremo anche una Coppa Internazionale del Mediterraneo dedicata esclusivamente alla Classe Club. Questa gara si svolgerà a Rieti in contemporanea alla nota Coppa del Velino, verso la fine di Luglio; riteniamo che esistesse un vuoto tra i Campionati Mondiali Club e le gare nazionali dei vari Paesi europei, e contiamo quindi su una folta partecipazione di piloti stranieri. I piloti italiani devono solo raccogliere la sfida...

Un caro saluto

Andrea Tomasi
Presidente FIVV

Esami licenza pilota di aliante

Una comunicazione dall'Ispettore di Volo M. Montanari



Nel mio impiego di Ispettore di Volo presso l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile mi sono occupato nei mesi recenti degli esami per il conseguimento della Licenza di Pilota di Aliante: per me è stato per me un piacere ritornare in centri di volo a vela e su aeroporti dove già avevo operato in passato.

La procedura amministrativa per l'accertamento d'idoneità prevede la nomina di un Ispettore di Volo membro unico per le prove teorica e pratica.

Nel mio incarico ho trovato notevoli arretrati pregressi: dopo essermi recato su alcuni aeroporti per pochi o singoli candidati, ho iniziato a concentrare le prove teoriche nella Direzione d'Aeroporto per svolgere, dopo il superamento di tutte le materie teoriche, le prove pratiche sui singoli aeroporti.

Successivamente ho predeterminato delle date ed ho organizzato delle "mega-commissioni" d'esame con una quarantina di candidati ciascuna: la prima prova teorica si è svolta a Roma e la successiva a Milano. In tali occasioni ho usufruito della collaborazione di un funzionario amministrativo dell'Ente. Ho successivamente effettuato le prove pratiche di pilotaggio sugli aeroporti e nelle date scelti dai candidati.

In due mesi ho completato tutti gli accertamenti richiesti; oggi l'Ente evade le richieste di esame in "tempo reale" e le scuole preparano i candidati in funzione delle future date d'esame.

La metodologia da me introdotta è peraltro da anni praticata in molti Stati vicini, dove esiste un calendario di esami per piloti programmato di anno in anno.

L'unificazione delle prove teoriche su sedi diverse in

date programmate comporta per i candidati i seguenti vantaggi:

- scelta della data e della località più comode;
- possibilità di pianificare i giorni liberi richiesti per preparare e sostenere gli esami;
- separazione della preparazione finale teorica e pratica;
- flessibilità nell'effettuazione della prova pratica.

Per quanto invece riguarda l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile le prove effettuate insieme da candidati di diverse scuole in sedi esterne alla presenza di più rappresentanti propri conferiscono un'immagine di maggiore autorità e migliore efficienza.

Nella mia ridotta esperienza ho trovato un generale supporto a questa impostazione da parte dei direttori e degli istruttori delle scuole che hanno sfruttato l'occasione delle prove teoriche per scambiare opinioni tecniche e professionali.

Ho pensato che per il prossimo anno sarebbe opportuno scegliere per gli esami teorici alcuni aeroporti sedi di attività di volo a vela per incrementare le reciproche conoscenze.

Questa mia nota ha lo scopo di sollecitare le opinioni ed i suggerimenti degli utenti nello spirito della reciproca collaborazione che deve informare i rapporti fra gli utenti e l'amministrazione.

Roma, 18 Agosto 2003

Ispettore di Volo Massimo Montanari
m.montanari@enac.rupa.it

Euroglide

A cura di
Carla
Marchelli

<http://www.euroglide.nl/#welcome>

Fra le molte manifestazioni di volo a vela organizzate in giro per il mondo, Euroglide 2000 è un po' diversa nello spirito ed oltretutto è abbastanza a portata di mano anche per gli italiani. È una competizione organizzata dall' Eindhoven Aeroclub.

Iniziata nel 1993, con la sponsorizzazione dell'IBM, è stata ripetuta nel 1994. Attualmente ha acquisito una cadenza biennale. La prossima sarà nel 2004.

La caratteristica principale consiste in un unico tema di volo: un circuito di oltre 2000 km: nei tre-

dici giorni a disposizione bisogna «partire dall'aeroporto di Eindhoven in Olanda, girare attorno ad alcuni piloni prefissati sparsi per l'Europa, tornare ad Eindhoven il più velocemente possibile e comunque non oltre l'ultimo giorno di competizione».

Gli organizzatori mettono in evidenza i valori che ne sono alla base:

- la libertà di atterrare e di ripartire ovunque convenga ed in qualsiasi momento lungo il circuito, perché l'unica condizione è di virare ai piloni;
- il senso di avventura, perché quando si decolla non si sa dove si arriverà né dove si passerà la notte; a volte la mattina pioggia o nebbia sembrano chiudere ogni possibilità, mentre ci si ritrova la sera ad aver volato centinaia di chilometri;



Dopo 6 ore di volo e oltre 500 km, si va forse verso l'ultima termica



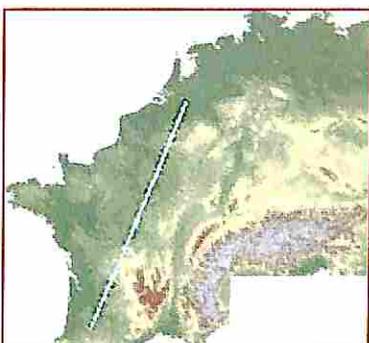


- l'importanza della squadra che non solo può avere più di un pilota attivo, ma è in ogni momento funzionale per le decisioni strategiche e per la logistica di tutto il percorso;
- si vola da soli su itinerari che possono divergere anche di molto col passare dei giorni, ma all'improvviso avete la sorpresa di incontrare per aria altri piloti in gara, o trovarsi in un bar o ad una clubhouse con altre squadre.

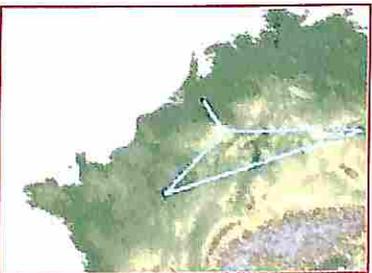
Un estratto del regolamento dell'edizione 2002 può dare un'idea più chiara a chi fosse interessato a partecipare alla manifestazione in un prossimo futuro:

Euroglide è aperto ad alianti e motoalianti di tipo moderno, sia mono- che bi-posto. I piloti devono essere esperti ed è permesso più di un pilota per squadra. Formano una squadra il pilota (i piloti) ed il gruppo di sostegno.

In linea di massima, le squadre sono divise in tre classi: alianti con handicap DacC fino a 112;



I percorsi assegnati nelle edizioni dal 1994 al 2002



alianti con handicap DaeC di 112 e superiore; motoalianti.

L'obiettivo di Euroglide è di coprire la distanza totale in 13 giorni, girando i piloni secondo il regolamento. La squadra vincente è quella che arriva per prima ad Eindhoven. Nel caso che nessuna squadra porti a termine il percorso (per via d'aria o di terra), vince la gara la squadra che ha percorso il tratto più lungo in modo regolare.

Dopo ogni volo, la squadra dovrà trovare un campo di volo adatto al decollo ed occuparsi di organizzare quanto necessario in accordo con le procedure locali.

Ogni squadra riceve un buono di 300 km in totale da utilizzare per il trasporto dell'aliante fino al campo di volo più vicino sia per strada, per traino aereo, o per l'utilizzo del proprio motore. Ogni trasporto non deve superare i 100 km. Si può fare più di un volo per giorno. E' obbligatorio l'uso di un logger come prova in caso di contestazioni su un volo.

Ogni sera la squadra deve riferire per telefono la propria posizione

ed i necessari spostamenti alla Commissione in Eindhoven. Durante questi rapporti telefonici, la commissione può informare le squadre di possibili variazioni (cambi d'itinerario, ecc.)

A tutt'oggi sono state disputate 6 edizioni di Euroglide 2000.

La prima, dal 12 al 20 giugno 1993, ha visto la partecipazione di 21 squadre: il tema di volo consisteva nell'andata e ritorno fra Eindhoven, in Olanda, e Nogaro una pista di atterraggio ai piedi dei Pirenei, in Francia.

Lo stesso tema è stato ripetuto nel 1994, quando 15 squadre si sono sfidate tra il 24 giugno ed il 3 luglio.

Dal 1996 Euroglide 2000 è diventato biennale. Il tema si è allargato in un Super Triangolo, disputato tra il 18 ed il 28 luglio, con partenza da Eindhoven, due piloni rispettivamente ad Angouleme in Francia e a Wasserkuppe in Germania, e rientro ad Eindhoven. Le 14 squadre partecipanti hanno accolto con molto favore le novità. Nel 1998 il Super Triangolo è stato ancora esteso, si è scelto però di non tornare nel sud della Francia e di spostarsi invece più ad est:

i piloni sono stati fissati a Pont sur Yonne, in Francia, e a Roudnice nad Labem, Repubblica Ceca. Hanno partecipato 18 squadre.

Nuovo cambio nel 2000, dal 12 al 24 giugno. Per la prima volta nella storia di Euroglide è stato deciso di andare prima verso est. Quasi metà delle 30 squadre partecipanti sono riuscite a completare l'intero circuito di 2125 km: da Eindhoven in Olanda, a Lusse in Germania, ad Issoudun in Francia, a Dahlemer Binz in Germania, e ritorno ad Eindhoven.

Nel 2002 il circuito proposto per il volo era costituito da un poligono di 2211 km da completarsi fra il 24 giugno ed il 6 luglio. La partenza, come di consueto, era stabilita da Eindhoven. Per evitare buona parte del Belgio, il primo pilone era fissato sull'aeroporto di Dahlemer Binz nell'Eiffel, in Germania. Attraverso le Ardenne belghe e le pianure del nord-est della Francia le squadre puntavano poi sull'aeroporto di Romorantin, in Francia. Di qui il percorso riportava verso il nord-est al pilone di Lachen-Speyerdorf (GER), un campo favorevole per gli alianti vicino al confine franco-tedesco: questo pilone è stato inserito per

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".

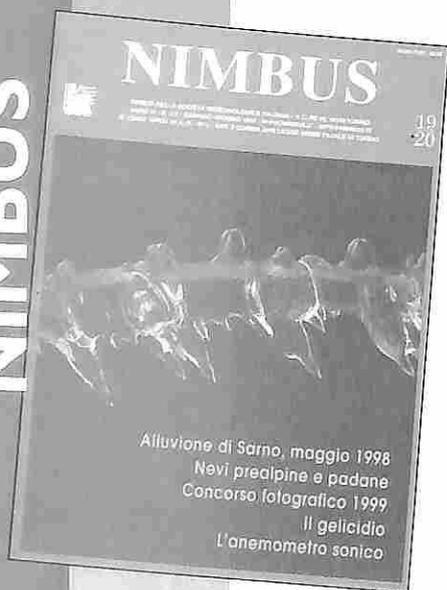
Per informazioni:

SOCIETÀ METEOROLOGICA ITALIANA

Via G. Re 86 - 10146 Torino

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

NIMBUS





CAMBRIDGE computers di volo

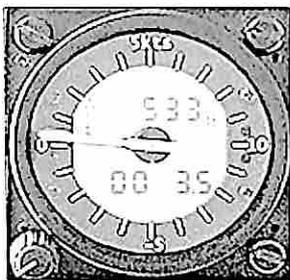
Il migliore continua a migliorare!

CAMBRIDGE SERIE 300

*il futuro nella costruzione
degli strumenti*

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

In più, collegando il PocketNav, la cartografia elettronica interattiva



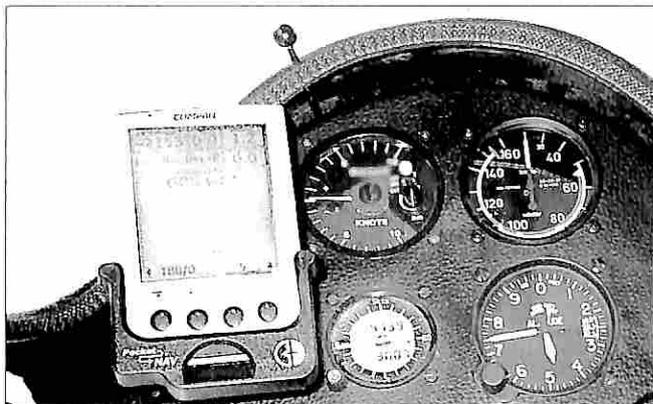
SERIE 300 VON CAMBRIDGE

Die Zukunft im Instrumentenbau

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

Dazu der PocketNav für "moving map" Navigation

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



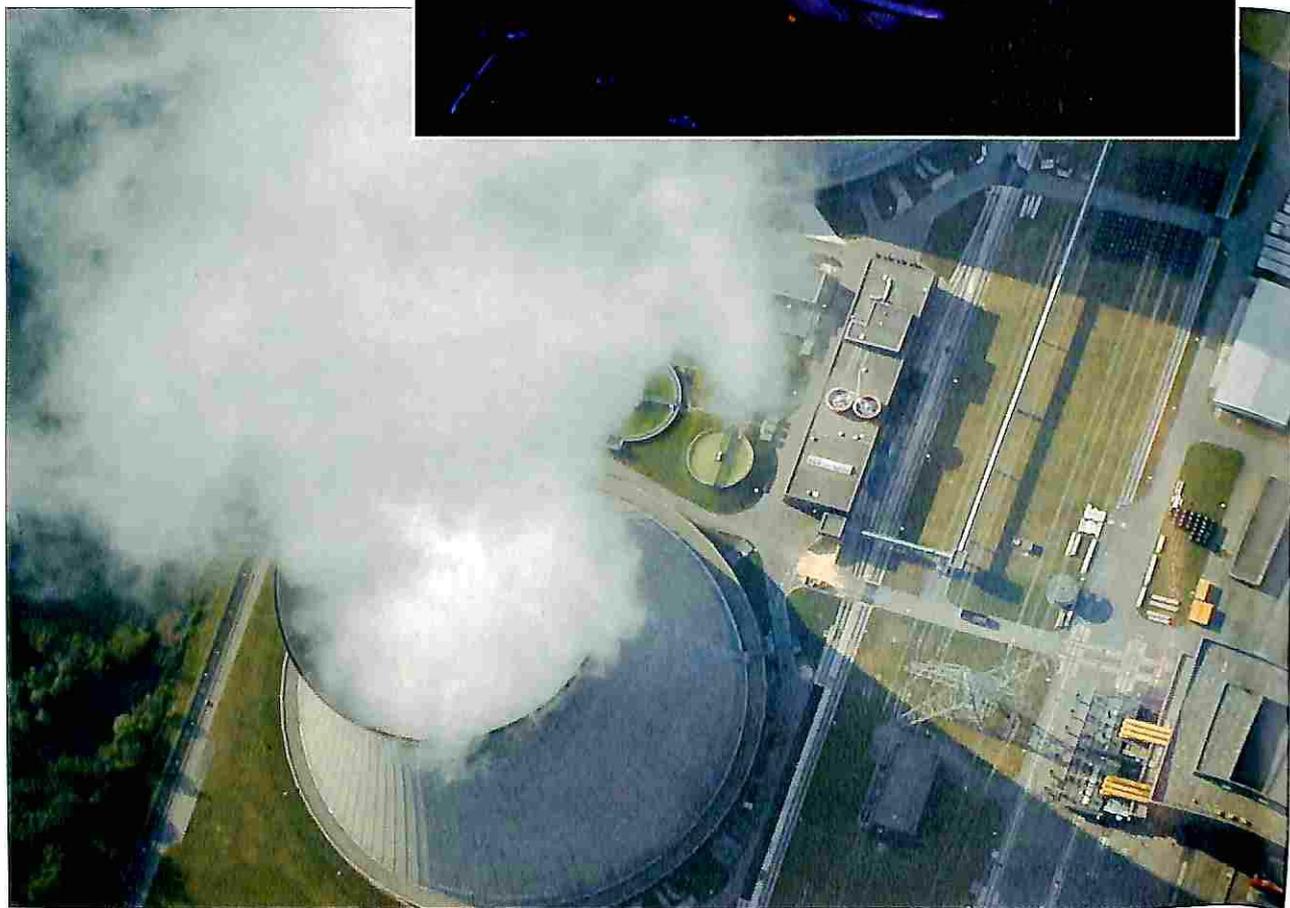
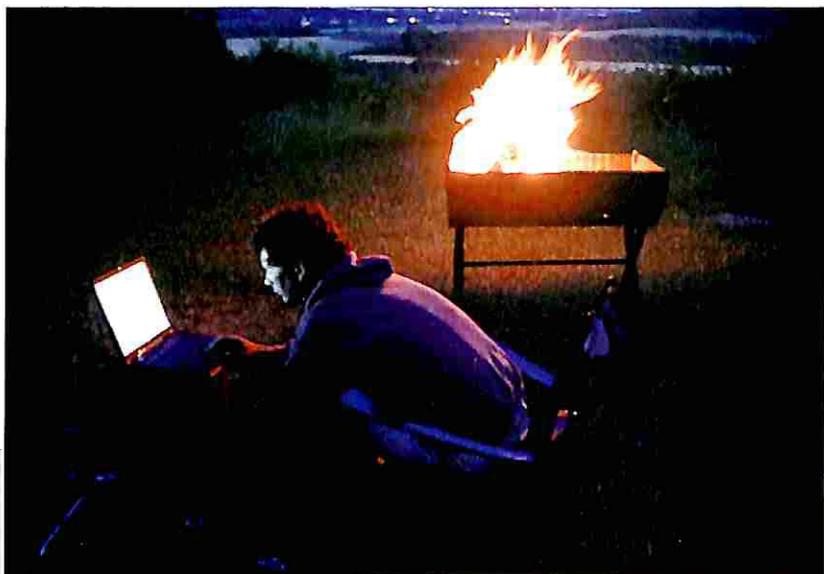
TEKK: Klaus & Ursula Keim

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

**Internet, birra
e barbecue**

evitare il sorvolo diretto della Foresta Nera e per non interferire con l'area di controllo Basel-Strassbourg. Lasciando la Foresta Nera a occidente, le squadre si dirigevano a sud verso l'aviosuperficie di Klippeneck (GER), zona famosa per il volo a vela. Il tratto successivo verso il campo di volo di Cham Janahof (GER) seguiva la «rennstrecke» lungo le Alpi Sveve, fino a nord del Danubio, e proseguiva poi lungo la Foresta di

**Funzionerà
la termica
artificiale?**

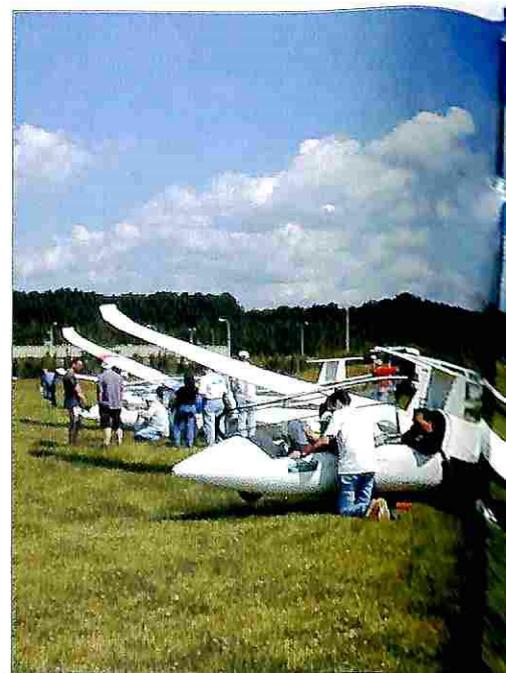


**Funziona:
6,4 m/s!**



Turingia fino al campo di volo di Oerlinghausen. Infine l'atterraggio sull'aviosuperficie di Venlo, 50 km ad est di Eindhoven, chiudeva in pratica il circuito.

Il 24 giugno sono decollati dall'aeroporto di Eindhoven 28 alianti. Nei primi quattro giorni, con condizioni meteo superbe, le prime squadre erano già riuscite a completare il circuito. Nella seconda settimana una serie di fronti nuvolosi e di zone di pioggia da ovest hanno costretto a terra 6 squadre. La cerimonia di premiazione è stata tenuta il 5 ottobre alla clubhouse dell'Eindhoven Aero Club.





*Il lussuoso
«hotel Cobra»*

*Pronti al decollo
dalla partenza:
Eindhoven*





Erano presenti 23 squadre e molti dei partecipanti erano accompagnati dalle famiglie. Sono stati presentati i risultati, i percorsi fatti e per ciascun giorno sono state proiettate delle animazioni di volo ottenute usando i log-files. Oltre che ai vincitori sono stati offerti premi anche a due squadre molto sfortunate, per la loro perseveranza nel risolvere vari problemi: ad YZ per essere stati costretti ad un fuori campo dopo 29,7 km; e a DX per come sono riusciti a tener testa alle avarie delle proprie attrezzature.

PREPARAZIONE DELL'EDIZIONE 2004

L'Aeroclub Eindhoven organizzerà anche l'edizione 2004, secondo le indicazioni del comitato organizzatore che sta valutando i risulta-

ti dell'edizione 2002. Il periodo proposto è di 11-13 giorni in maggio o giugno.

E' possibile che nel regolamento vengano introdotte alcune variazioni per migliorarlo sulla base dell'esperienza.

Verrà mantenuta la formula «triangolo o poligono», evitando l'alta montagna. Peter Teunisse, membro del comitato organizzatore e veterano di Euroglide 2000, ha propo-

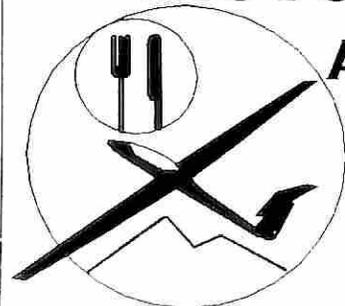
sto un doppio triangolo di 1000 km attraverso le migliori zone di termiche del centro Europa; con le condizioni del 2002, si potrebbe fare un giro al giorno!

Chi vuol mantenersi aggiornato sugli ultimi sviluppi può collegarsi al sito www.euroglide.nl, mentre in www.euroglide.nl/stories.html si possono trovare fotografie e resoconti dei vari partecipanti, a scelta, in olandese o inglese o tedesco.

Per informazioni dirette o suggerimenti l'indirizzo da contattare è:

**Secretariat Euroglide
c/o Joeri Bierings
Goudestein 43 - 5653 NS Eindhoven
The Netherlands
telefono e fax: +31 40 254 21 78
email: info@euroglide.nl**

RISTORANTE

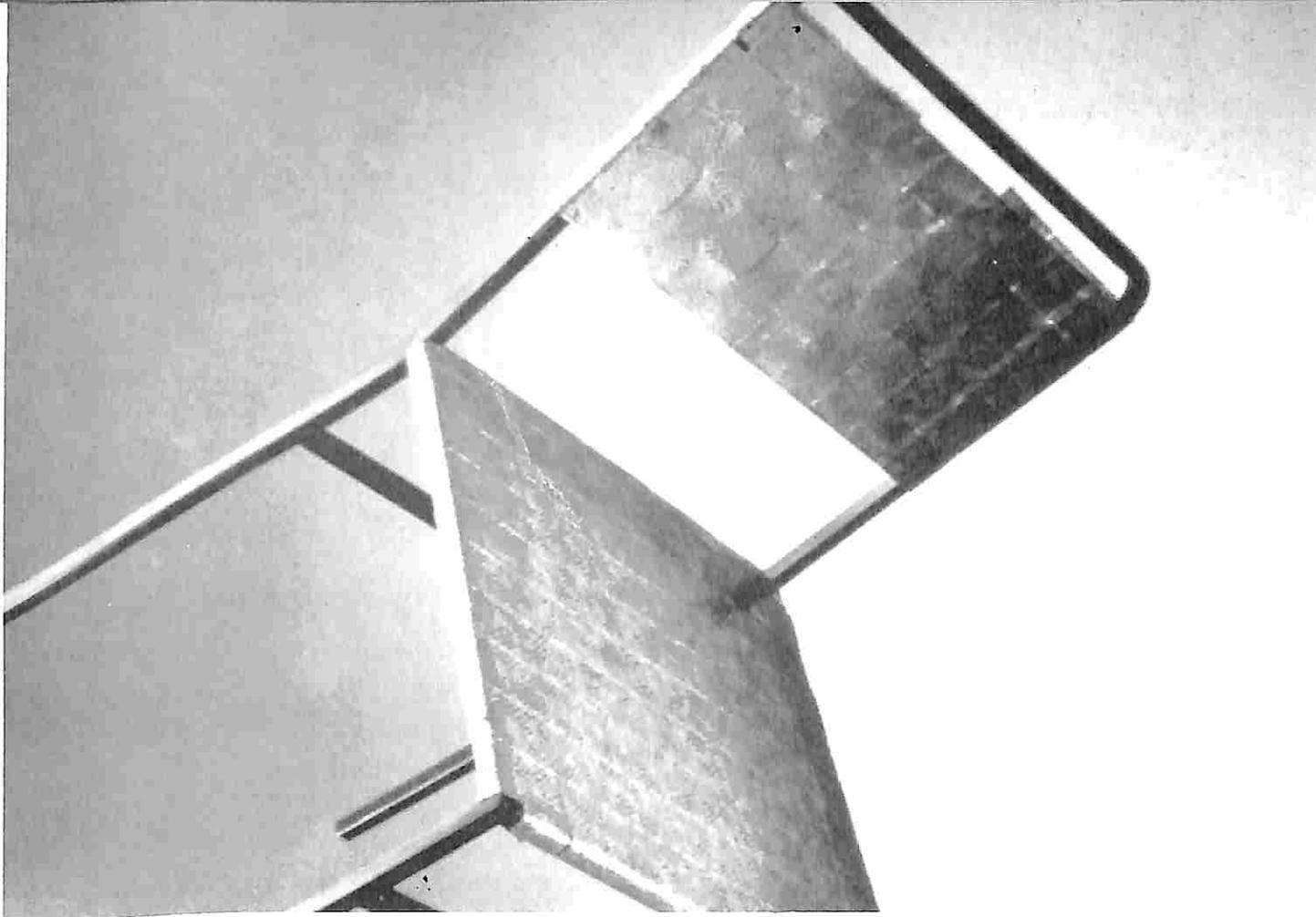


**AL VOLO
A
VELA**

**SPECIALITA' TOSCANE
Chiuso LUNEDI e MARTEDI**

**Sconto del 10%
ai soci VOLOVELISTI
sui prezzi del menù**

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



SICOBLOC

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

Grand Prix de France

Cronaca e commenti su una nuova formula di gara. Il primo test si è svolto a St. Auban

Le gare di volo a vela, come oggi le conosciamo, hanno ben poche attrattive per il pubblico e per i mezzi di comunicazione. Il sistema di calcolo del punteggio è molto complesso e tiene in conto tanti aspetti quali il numero di piloti che riesce a tornare in campo a tema completato, la lunghezza del percorso e il tempo medio impiegato... Il risultato è che solo pochi piloti con grande esperienza e preparazione teorica riescono a comprendere come viene formata la classifica, e per gli eventuali spettatori (oggi per lo più soltanto gli aiutanti e i familiari dei piloti), l'interesse è pari al "guardare l'erba che cresce", per dirla con gli Inglesi.

IL GRAND PRIX

Lo scopo di questa nuova gara fuori calendario ufficiale: provare sul campo un nuovo concetto di competizione, progettata al fine di essere comprensibile e più attraente per il pubblico e i media. È bastato che alcuni nuovi concetti fossero inseriti nelle ben collaudate norme del Regolamento Internazionale FAI.

PARTENZA SIMULTANEA

In questo modo, il primo pilota che atterra in aeroporto è automaticamente il vincitore di giornata. Un conto alla rovesca precede di due minuti l'apertura del cancello di partenza. Una limitazione di quota massima nei minuti precedenti allo start è stata

Centre National de Vol à Voile
aérodrome de Château-Arnoux / Saint-Auban




Saint-Auban 22-28 juin 2003



Grand Prix de France
de Vol à Voile

... venez rencontrer tous les jours les meilleurs pilotes du monde ...

samedi 28 juin 2003 à 14 h

grande animation sur l'aérodrome avec les associations locales

tombola gratuite et permanente tout l'après-midi

- entrée libre -

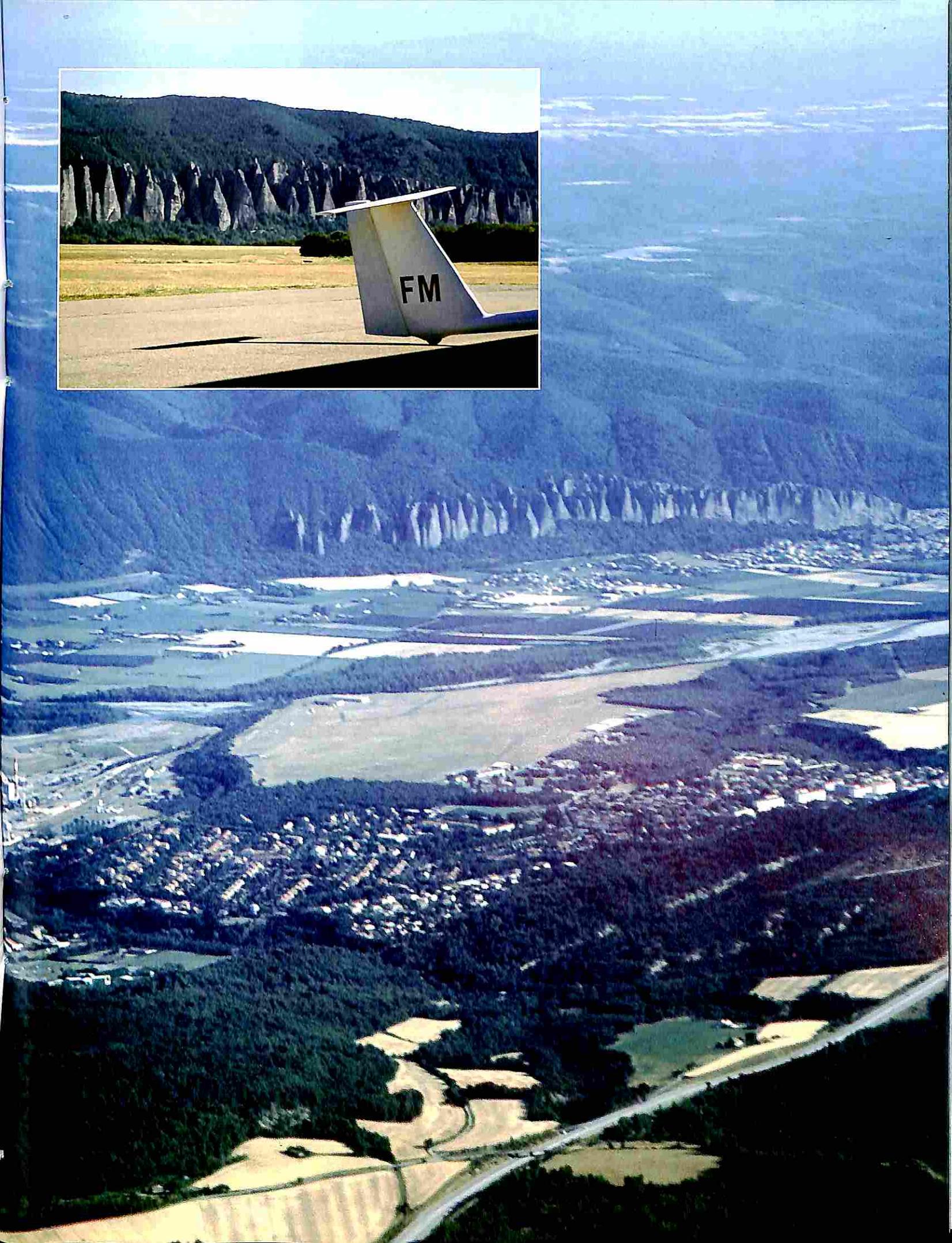






adottata, con lo scopo di impedire le affondate da alta quota verso il cancello, diminuendo drasticamente i rischi di questa formula. Era altresì obbligatorio trovarsi nella zona esterna al percorso, in modo da evitare partenze "in

I Penitents, formazioni create dall'erosione in poche migliaia di anni, caratterizzano il paesaggio di Saint Auban





un ricevitore GPS e l'invio dei dati è basato su un mix di tecnologia radio (VHF), telefonica (GSM con messaggi sms) e satellitare (Inmarsat). Un grande schermo nell'hangar dei briefing mostrava in diretta una schermata del software Track-Nav. L'esperimento ha funzionato in maniera quasi del tutto soddisfacente, e richiederà solo alcuni aggiustamenti.

IL PUNTEGGIO

Sono stati provati vari metodi: il principale, e ufficiale in questa edizione, è stato quello del Tempo Accumulato (Accumulated Time Scoring) per il quale è stata scritta una semplice routine per il programma SeeYou. Si tratta in pratica di assegnare ad ogni pilota il tempo da lui impiegato per ciascuna prova, sommandolo di giorno in giorno; ovviamente, risulterà vincitore chi ha il minore tempo totale. In dettaglio, i piloti che concludono con oltre 60 minuti di ritardo sul primo della giornata si



gara (con la sola limitazione dell'apertura massima di 15 metri, quindi aperta anche ai Classe Standard) era trasmessa al suolo dal sistema di tracking presentato dalla LX Navigation: esso usa

LE CLASSIFICHE

TEMPO TOTALE

1 Michael Sommer (D) ASW 27	con 19h 35min 13s
2 Olivier Darroze (F) Discus 2a	+ 11 min 27 s
3 Eric Napoleon (F) Ventus 2ax	+ 12 min 24 s
4 Bernd Gauger (D) LAK 17	+ 21 min 21s
5 Fridolin Hauser (CH) Ventus 2a	+ 1h 37min 22s
6 Gérard Lherm (F) Ventus b	+ 2h 01min 40s
7 Yves Blonde (F) ASW 28	+ 3h 25min 10 s

SISTEMA 1000 PUNTI

1 Michael Sommer	4787
2 Eric Napoleon	4713
3 Olivier Darroze	4709
4 Bernd Gauger	4559
5 Fridolin Hauser	4140
6 Gérard Lherm	3635
7 Yves Blonde	3449

PIAZZAMENTO

	Punteggio totale	numero di vittorie
1 Eric Napoleon	17	3
2 Bernd Gauger	13	1
3 Olivier Darroze	12	0
4 Michael Sommer	11	2
5 Gérard Lherm	7	0
6 Yves Blonde	3	0
7 Fridolin Hauser	3	0

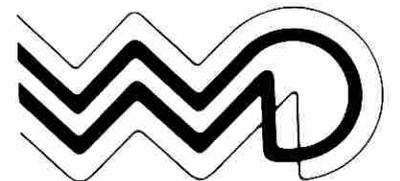
Monsieur Siacchitano ha fornito un eccellente supporto meteo, mentre Roland Stuck e Bob Henderson tengono il briefing quotidiano

contromano". I piloti in gara hanno espresso la convinzione che una tale procedura può garantire adeguata sicurezza fino a un numero massimo di 15-20 concorrenti; non risultava invece gradita una limitazione della velocità di volo sul traguardo, a causa dell'aumento di lavoro e della necessità di osservare continuamente gli strumenti di bordo, a discapito della vigilanza verso l'esterno.

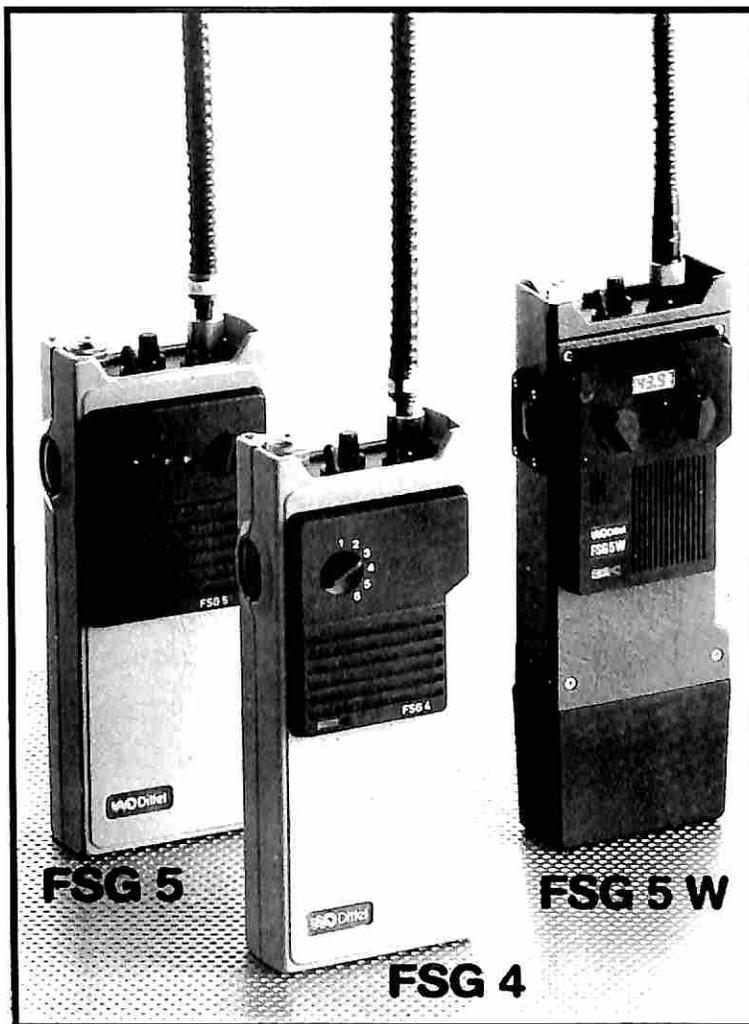
VISIBILITÀ

I punti di virata e il cancello di partenza sono stati scelti in modo da consentire un'agevole osservazione dal suolo, a beneficio degli spettatori. In futuro, con la limitazione di quota anche sui piloni, si avrà cura di garantire che si tratti di luoghi dotati di facile accesso da parte del pubblico, come alcune località panoramiche in montagna.

La posizione di tutti gli alianti in



Walter Dittel GmbH



FSG 5

FSG 5 W

FSG 4

FSG 71 M



FSG 70



AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS



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



**Pronti
al decollo**

vedono assegnato il tempo del primo più un'ora, allo scopo di ridurre la probabilità di rovinare la competizione; chi atterra fuori campo (percorso non completato) si vede assegnato il tempo del primo più un'ora, più un minuto per ogni km mancante alla conclusione del percorso (60 km/h).

Il metodo ha funzionato perfettamente, ma nell'ultimo giorno, quando nessun pilota ha concluso il tema, è stato necessario modificare il programma di punteggio, assegnando al pilota che aveva volato più lontano il suo tempo impiegato (per giungere al fuori-campo), aggiungendo a questo tempo la penalità di un minuto per km mancante. In questo modo, e assegnando agli altri piloti la penalità pari alla lunghezza di percorso mancante, si è ottenuta una classifica di giornata molto convincente.

Altri esperimenti sono stati fatti quotidianamente, con l'assegnazione di punti per il piazzamento come si usa per esempio in Formula Uno; addirittura, uno dei metodi prevedeva un bonus di un punto per il pilota che aggirasse per primo il primo pilone.



**Eric Napoleon
su Ventus 2ax
in salita alla
Dormillouse
con almeno
+5 m/s**



Come ovvio, anche il metodo tradizionale dei 1000 punti è stato applicato al fine di valutare meglio l'impatto del nuovo regolamento.

I PILOTI E IL PUBBLICO

Negli ultimi giorni si è vista una discreta affluenza di pubblico sull'aeroporto, ed era molto bello assistere agli atterraggi con gli spettatori che applaudivano mentre gli alianti rullavano per fermarsi di fronte a loro! I piloti si sono tutti dichiarati soddisfatti della nuova formula di gara, chiedendo solo piccoli aggiustamenti al sistema di calcolo dei fuoricampo. Ho avuto l'occasione di poter andare in volo, cercando di seguire la gara come un cronista dal mio DG-600... È apparso subito evidente come la formula di gara abbia portato i concorrenti a esaltare lo spirito competitivo eliminando i tatticismi tipici delle gare normali: all'apertura tutti si sono precipitati a bassa quota sulla rotta per il primo pilone, forse attratti dal bonus! Per poter rivedere i partecipanti ho dovuto tagliare verso il secondo pilone, attendendo l'arrivo dei concorrenti ad una quota elevata. Nemmeno questo è bastato a evitare di farmi seminare in planate a oltre 200 km/h dagli alianti stracarichi, i quali peraltro non avevano problemi a bruciarmi pure in salita, sempre centrati pur nelle mutevoli termiche francesi. Una batosta, ma è stato bello vedere una competizione così ardente!

*Minecolosi
Cumulonubi
su Barbatonetto*

I PERSONAGGI

La gara è stata voluta con caparbia dal segretario della Federazione francese (www.ffv.org) Roland Stuck, che ha dovuto lavorare praticamente da solo all'organizzazione dell'evento, e poi ha sofferto della carenza di aiuti anche durante lo svolgimento della gara. Inoltre, come tante altre nazioni, la FFV aveva ceduto con regolare contratto i diritti televisivi ad una società con sede ad Hong-Kong, che però si è defilata all'ultimo momento adducendo la motivazione che non erano riusciti a trovare gli inserzionisti pubblicitari per coprire il tempo di trasmissione; quindi grande delusione e disappunto. Stuck tuttavia

non si è perso d'animo e ha superato anche lo shock di vedere pronti al decollo solo quattro piloti il primo giorno: molti che avevano promesso di intervenire mancavano all'appello. È però emerso che ciascuno aveva delle scuse valide, e nel corso dei giorni successivi lo schieramento si è arricchito di vari campioni.

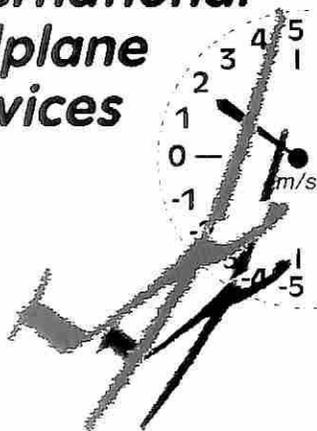
Un'altra persona che si è molto impegnata è Bob Henderson, il delegato neozelandese presso l'IGC, che ha usato le proprie ferie per seguire Stuck nell'organizzazione dell'evento, con il ruolo di osservatore della FAI. La passione e la simpatia umana di Henderson ci hanno favorevolmente impressionato.

Alla chiusura hanno partecipato anche il Presidente della FAI Wolfgang Weinreich e il Presidente dell'IGC Tor Johannessen, che hanno espresso interesse e incoraggiamento.

IL FUTURO

L'anno prossimo una nuova edizione verrà forse organizzata di nuovo a St. Auban, ma i delegati di varie nazioni hanno espresso la volontà di portare la formula anche nel proprio Paese. È abbastanza probabile che ai prossimi World Air Games, sui quali la FAI punta per sfondare nel mondo dei media, la gara di Volo a Vela sarà basata su queste nuove regole (e dovrebbe trattarsi della classe 18 Metri...).

**international
sailplane
services**



Vi offriamo un ampio servizio

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

System & Concept Hannes Zimmermann
Stuttgarter Str. 3
D-73525 Schwäbisch Gmünd

info@system-concept.com www.zimmermann-syscon.de
Tel. Italia 0039 - 03163 27 72 Tel. Germania (lingua italiana) 0049 - 171 7 13 66 93

Miller & Freilinger

Specialista in assicurazioni aeronautiche

SCUOLE VDS , CERCASI

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

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



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

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

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

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

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

Federazione Italiana Volo a Vela
Luigi Bertoncini



www.fivv.it



www.fivu.it



www.tenax.net



www.alisport.com



www.dea-aircraft.com



www.groppo.it

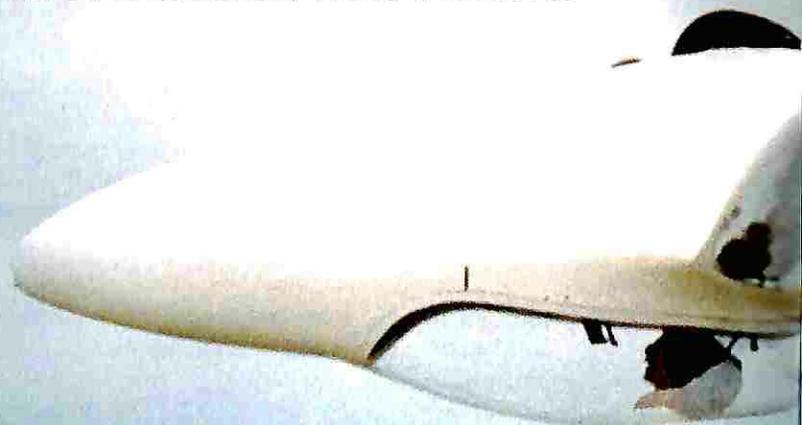


www.avtek.it

Trofeo delle Campane 12-13 aprile 2003

Roberta Celi
(aiuto giudice
acroglider)

Gara multiclasse di Acrobazia con Alianti



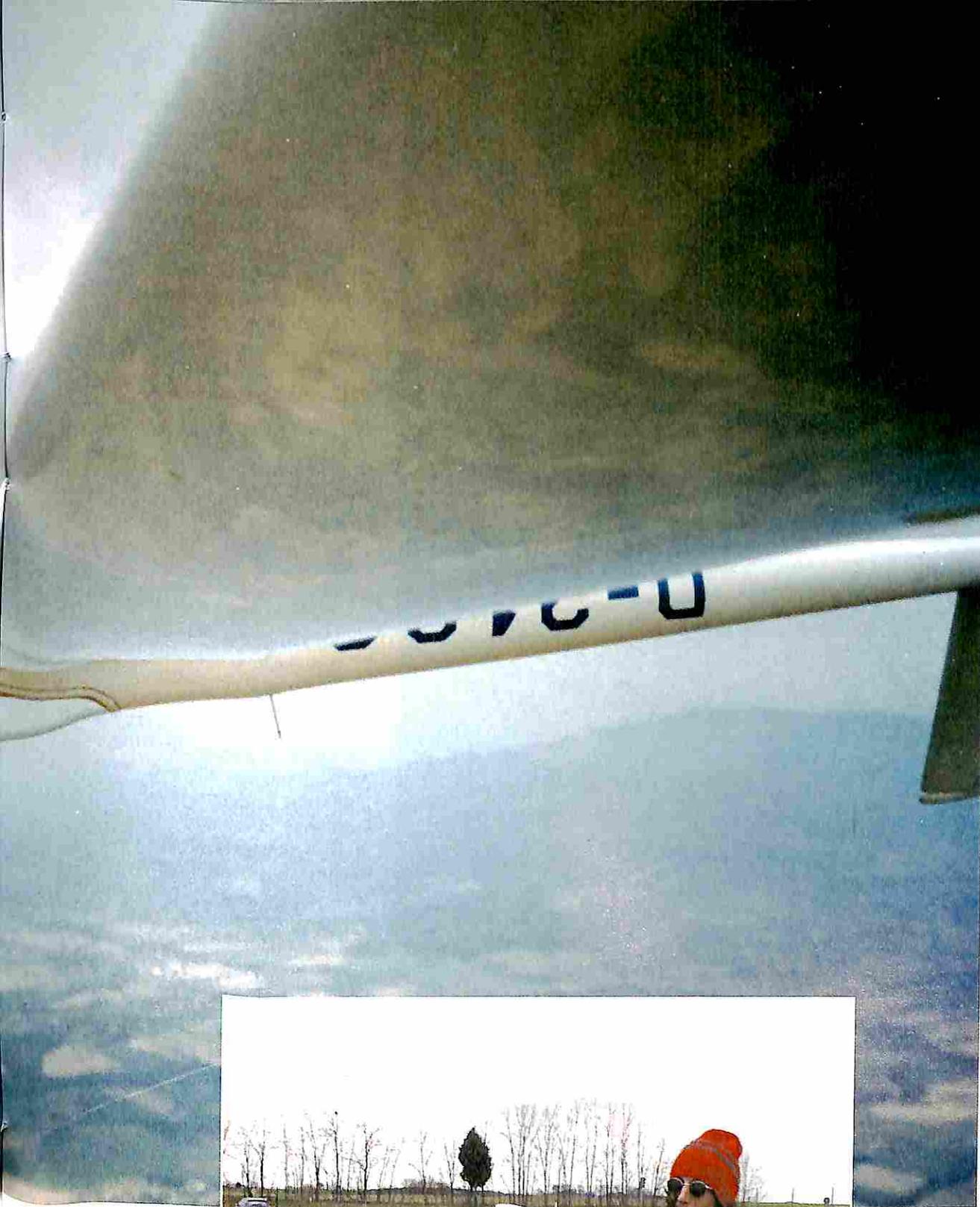
Dopo due anni d'assenza di competizioni nazionali, il giorno 12 e 13 d'aprile si è svolto sull'aviosuperficie di Torre Alfina il Trofeo delle campane, prima gara nazionale d'acrobazia in aliante per l'anno 2003. Il lungo periodo d'inattività nelle competizioni originatosi a seguito di due incidenti e della mancanza di mezzi adeguati con cui svolgere allenamenti e competizioni è tuttavia servito

come momento di riflessione e di riorganizzazione dell'attività acrobatica con aliante. È stato, infatti, aggiornato il regolamento nazionale d'acrobazia con alianti che include, oltre ai principi che regolano questa disciplina sportiva, anche i regolamenti per le graduatorie nazionali, e i criteri per la formazione dei giudici sportivi.

Ma veniamo alla gara! Il trofeo delle campane è una gara multiclasse.

Possono cioè partecipare piloti e alianti che gareggiano in tutte e tre le categorie, Promozione, Club e Illimitata, svolgendo ognuno i programmi di volo previsti per la categoria in cui competono. È stata la gara d'avvio della stagione agonistica ed ha offerto la possibilità di reinserire, o inserire ex novo, i piloti partecipanti nella graduatoria nazionale che è il prerequisito per poter partecipare alle

**L'aliante
acrobatico
«Salto»
in volo
rovescio**



**Roberta Celi,
autrice
dell'articolo,
mentre assiste
il decollo
di uno Swift**



successive gare nazionali ed internazionali.

La competizione prevedeva, per tutte le classi, lo svolgimento di un programma "imposto conosciuto" reso noto ai partecipanti con largo anticipo e di un programma libero composto secondo criteri predefiniti per le tre categorie. Per la categoria illimitata è stato volato l'imposto conosciuto proposto per i mondiali 2003. Il primo giorno di gara, tuttavia, a causa della copertura nuvolosa non è stato possibile eseguire integralmente i programmi conosciuti che sono quindi stati ridotti nel rispetto delle norme sportive previste e della sicurezza.

I partecipanti sono stati cinque e tra questi, Pietro Filippini, risultato vincitore, ai comandi dello "Swift" non ha mancato l'occasione di mostrare il suo ottimo livello di preparazione. Praticamente impeccabile nel programma conosciuto ha presentato un programma libero sviluppato in 10 figure, particolarmente efficace sotto il profilo dei contenuti tecnici. Luca De Marchi ha centrato in pieno l'obiettivo dell'inserimento in Graduatoria Nazionale impressionando favorevolmente per il modo in cui ha saputo pilotare il suo "Salto" che, pur essendo un aliante acrobatico, risulta decisamente meno efficace per l'esecuzione di alcune manovre. Marcello Tedeschi, dopo anni di successi in classe club, si è fatto apprezzare per il buon livello anche in "illimitata" oltre che per la calma e la tranquillità con cui ha affrontato i

*Luca
De Marchi*

*I giudici
al lavoro*

CLASSIFICHE

RISULTATO PROGRAMMA "IMPOSTO CONOSCIUTO"

1 ^o	Pietro Filippini	84.58 %
2 ^o	Leonardo Ambrogetti	83.08 %
3 ^o	Gianfranco Lagi	76.46 %
4 ^o	Luca De Marchi	73.36 %
5 ^o	Marcello Tedeschi	64.55 %

RISULTATO PROGRAMMA "LIBERO"

1 ^o	Pietro Filippini	87.62 %
2 ^o	Luca De Marchi	83.74 %
3 ^o	Marcello Tedeschi	55.59 %
4 ^o	Leonardo Ambrogetti	non ha effettuato la prova
5 ^o	Gianfranco Lagi	non ha effettuato la prova

CLASSIFICA FINALE

1 ^o	Pietro Filippini	86.44 %
2 ^o	Luca De Marchi	79.61 %
3 ^o	Marcello Tedeschi	59.05 %
4 ^o	Leonardo Ambrogetti	33.00 %
5 ^o	Gianfranco Lagi	29.54 %

N.B. le percentuali riportate si riferiscono al punteggio massimo acquisibile



Glasfaser Italiana s.p.a.

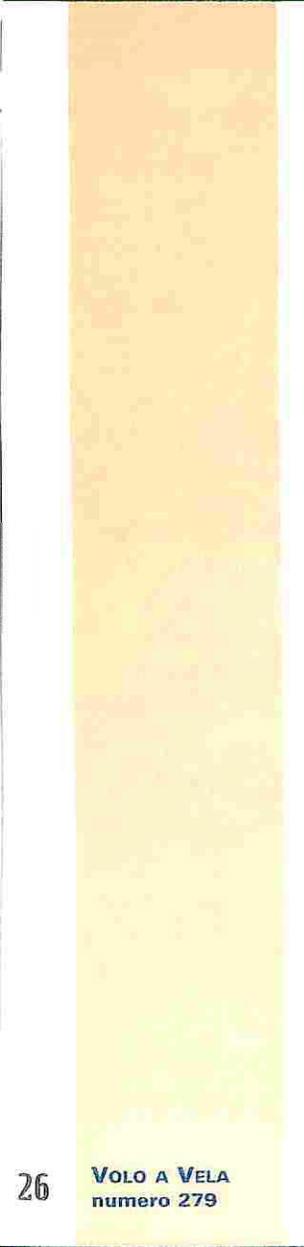
ALIANTI	:	SCHEMPP HIRT	Discus es, Discus 2, Ventus 2, 2ct, 2cM Nimbus 4, 4D, 4DT, 4DM, Duo Discus
		SCHNEIDER	LS4-b, LS8, LS6c, LS6-18, LS-10
		GLASER DIRKS	DG 800S, DG 800A e B, DG505, DG505M
		GROB	Twin "Accro"
MOTOALIANTI	:	GROB	G 109 B
STRUMENTI PNEUMATICI	:	WINTER E BOHLI	
VARIOMETRI ELETTRICI	:	ILEC SC7: vario + acustico ILEC SB8: vario + acustico + sollfahrt GPS-ASR: calcolatore di planata e interfaccia GPS ILEC SN 10: Flight Computer	
GPS FLIGHT INFORMATION CENTER :		FILSER LX 5000 Calcolatore di planata con GPS integrato - Vario, Sollfahrt - Audio - Presentazione grafica dei dati di Volo. Logger * * * Moving Map Database circa 5000 aeroporti, 600 piloni e 100 temi. Calcolo del vento: intensità e direzione. ZANDER COMPUTERS	
FLIGHT DOCUMENTATION SYSTEM :		VOLKSLOGGER FILSER LX 20	
APPARATI RADIO	:	BECKER AR 4201 FILSER ATR 720	
BAROGRAFI	:	WINTER	
IMPIANTI OSSIGENO	:	Mountain High EDS-D1 a domanda. Leggero, poco ingombrante, economico.	
RIMORCHI	:	ANSCHAU "KOMET" la qualità al prezzo più basso!	
VARIE	:	- dispositivo silenziatore per Stinson L5 "235" e per Robin DR 400 "180" R - dispositivo di avvolgimento e taglio del cavo sistema Tost, per Robin DR400 "180" R e Stinson L5	

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

da oltre 30 anni al servizio del volo a vela

24030 VALBREMBO (BG) - Via delle Ghiaie, 3 - Tel. 035.528011 - Fax 035.528310

e-mail: glasfase@mediacom.it





momenti più difficili della gara. Purtroppo un errore nel disegno del programma presentato ai giudici gli è costato una valutazione pari a zero nelle ultime tre figure che sono state eseguite con un asse di volo sbagliato. Leonardo Ambrogetti volando in modo splendido il conosciuto della "promozione" si è riaffacciato al mondo delle gare ottenendo l'immediato reinserimento in Graduatoria Nazionale. Anche Gianfranco Lagi, pur non avendo volato il programma libero, ha dimostrato di essere una "spina nel fianco" per i concorrenti dell'illimitata.

La competizione si è svolta in un clima piuttosto competitivo anche se i partecipanti non erano particolarmente numerosi. Il prossimo appuntamento con l'acrobazia in alianti è previsto per Agosto. Si tratta di una gara multiclasse piuttosto importante perché anticipa di 15 giorni circa i campionati nazionali delle tre categorie. Un buon momento per vedere il livello di preparazione raggiunto dai piloti.



Disidratazione in volo

È di sicuro una sfida per un pilota, specie se alle prime armi, navigare su un terreno monotono e vuoto ed imparare a combattere con la foschia, la polvere, le termiche strapapa budella, i venti infidi e la calura della stagione secca. L'ho imparato di prima mano in un incidente nel quale ho rischiato di perdere la vita, mentre mi allenavo per la licenza di pilota privato, in Australia.

Dopo una serie di voli con l'istruttore mi fu data la possibilità di mettere alla prova le mie capacità in un volo da solista da Darwin a Tindal, via Daly River, e ritorno. Armato del piano di volo più preciso che abbia mai preparato lasciai Darwin alle 10.30 e salii alla quota di crociera pianificata di 8.500 piedi per tentare di evitare la turbolenza prevista. La prima cosa che mi colpì fu l'uniformità senza rilievi del paesaggio. L'assenza di punti di riferimento per la navigazione è una prospettiva da far paura anche al più coraggioso dei piloti alle prime armi. Sentii la necessità di volare mantenendo accuratamente la rotta tramite il controllo dei tempi, della mappa e del terreno con tutte le loro complicazioni.

Venti minuti dopo aver lasciato Darwin cominciai a sentirmi la testa leggera. Non stavo male, ma eccedevo nei controlli e facevo fatica ad amministrare il carico di lavoro. In realtà facevo fatica a fare qualsiasi cosa che non fosse il semplice pilotare l'aereo.

Nei dieci minuti successivi la situazione si deteriorò. Rimanevo con gli occhi incollati sul giro-direzionale al punto da non guardare più fuori davanti all'aereo. In un primo momento non lo realizzai, ma la mia visione periferica si stava riducendo molto velocemente, come se due tendine scure mi scorressero ai lati della testa, fino al punto che potei vedere solo dritto in avanti in un arco molto limitato.

Incappai in una turbolenza. L'attività termica mi faceva beccheggiare, peggiorando le mie condizioni. Cominciai a concentrarmi sull'altimetro escludendo ogni altra cosa. "Cosa diavolo mi sta succedendo?" continuavo a chiedermi. Feci un controllo delle mie facoltà fisiche e mentali elencandole: la causa divenne chiara. "Ho caldo, sto sudando come un maiale e, se ora fossi a terra, probabilmente sognerei una birra gelata.

Ecco! Dovrei avere sete, ma non sento la sete. Attaccati alla scorta d'acqua!"

In un paio di minuti buttai giù almeno un litro d'acqua: nei cinque successivi le tendine furono tirate via come per magia, la visione periferica si ristabilì e con essa il pensiero logico. Ero fuori rotta di 10° ed ero precipitato di 1000 piedi durante la mia frenetica bevuta. Comunque identificai con sicurezza una grande ansa del Daly River circa 8 miglia a nord ovest della città e seguii il fiume fino all'abitato, prima di cambiare direzione per Tindall. Tutto questo accadde in meno di un'ora.

Il tratto fino a Tindall fu tranquillo. Saggiamente continuai a bere acqua a brevi intervalli e finii con l'intaccare anche la riserva, un contenitore da 4 litri che mia moglie insiste sempre che porti con me. Quando atterrai all'aeroporto di Katherine avevo consumato circa 3 litri d'acqua, pure non avevo ancora alcun bisogno di correre al bagno. Chiara dimostrazione di cosa può fare la disidratazione in brevissimo tempo.

ANALISI DEL DR. DAVID NEWMAN

Questo pilota ha avuto fortuna perché è stato in grado di diagnosticare correttamente il suo problema e di trattarlo in modo efficace. La disidratazione è un problema molto serio in aviazione, specialmente in un paese come l'Australia. Il corpo di un uomo contiene in media da 5 a 6 litri di sangue. La disidratazione riduce questo volume e, per compensare la perdita di fluido, il cuore deve accelerare il pompaggio. Tuttavia, nonostante l'aumento di ritmo del cuore, può succedere che il cervello non riceva la giusta quantità di sangue e, di conseguenza, di ossigeno. Le funzioni del cervello ne risultano menomate: l'impressione di "testa leggera" descritta dal pilota. Alla fine, se la situazione non viene corretta, l'individuo può perdere coscienza.

Rimedi per la disidratazione

In questo caso il periodo di inattività prolungata è stato un fattore coadiuvante; muovere i muscoli delle gambe aiuta a far tornare il sangue verso il cuore in modo che possa essere ripompato in circolo nel corpo.

I soldati in parata sanno molto bene che devono muovere continuamente le dita dei piedi per evitare di svenire. I muscoli delle gambe sono stati descritti come un secondo cuore perché il contrarli non solo muove le dita, ma comprime anche le vene delle gambe e così spinge il sangue a tornare verso il cuore, lavorando contro la forza di gravità.

È possibile che il pilota non abbia usato i muscoli delle gambe per almeno venti minuti prima che si manifestassero i primi sintomi. Il sangue, accumulandosi progressivamente in basso, non sarebbe più stato pompato efficacemente in circolo: la disidratazione contribuisce a peggiorare la situazione.

Una particolarità di questa storia è la descrizione della perdita della visione periferica. È un fatto comune in persone che svengono. Lo è ancora di più in persone, come i piloti da combattimento o da acrobazia, che operano ad alti "g", nel qual caso spesso è un precursore della perdita di coscienza (g-LOC o "g induced Loss of Consciousness").

Mentre l'aumento di gravità porta il sangue ad accumularsi nelle gambe, inizia a decrescere la pressione verso la testa. Se la caduta di pressione continua, può succedere che il sangue riesca a fornire ossigeno solo alla parte centrale della retina: la parte periferica senza ossigeno non è più funzionale e si ha perdita della visione periferica, il cosiddetto effetto tunnel. È un segnale di allarme: in breve si verificherà una perdita di coscienza, se non si corre ai ripari.

La disidratazione è un fattore di rischio ben conosciuto per il g-LOC. Lo svenire dopo un lungo periodo che si è rimasti schie-

rati in parata è fondamentalmente un g-LOC a bassi "g". Il meccanismo è lo stesso: insufficiente pressione del sangue nel cervello.

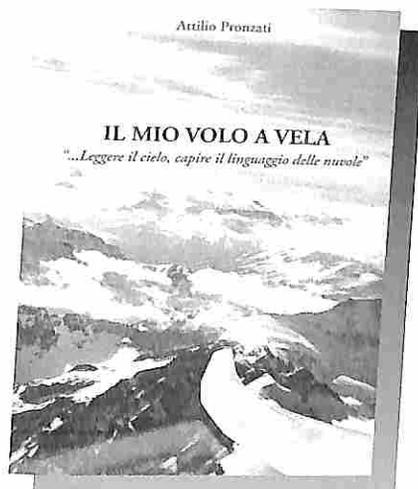
Nel caso in esame il volume totale di sangue da pompare in circolo era fortemente ridotto a causa della disidratazione. I problemi associati alle funzioni del cervello erano tutti evidenti: perdita della coordinazione mano-occhio, difficoltà a pensare, drastica riduzione di coscienza degli avvenimenti. Fortunatamente il pilota capì cosa gli stava accadendo: con tutta probabilità appena in tempo.

Nel cercare l'acqua è probabile che abbia mosso i muscoli delle gambe e quindi abbia temporaneamente aumentato la pressione sanguigna. Ma la vera soluzione ovviamente era quella di reintegrare il volume totale di sangue, per cui non sorprende che abbia bevuto un litro d'acqua d'un fiato. Reintegrato il volume tutti i sintomi sono spariti e le facoltà mentali e fisiche sono tornate normali.

Questo pilota è passato attraverso l'esperienza di un alto grado di disidratazione, al punto che, pur avendo bevuto oltre tre litri d'acqua, non ebbe alcuna produzione di urina. È il modo che utilizzano i reni per difendere l'organismo in questi casi: minimizzare le perdite di liquido.

La disidratazione può avere effetti seri sulla sicurezza in volo ed è un problema facilmente evitabile. Spendere un po' di tempo per assicurarsi una riserva di acqua potabile a bordo dell'aereo potrebbe salvarvi la vita.

a cura di **Carla Marchelli**



RICHIEDETELO ALLA REDAZIONE

fax 031 303209

redazione@voloavela.it

Euro 26,00

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

Sconti per acquisto di 10 copie.

VINTAGE CLUB
di Vincenzo Pedrielli

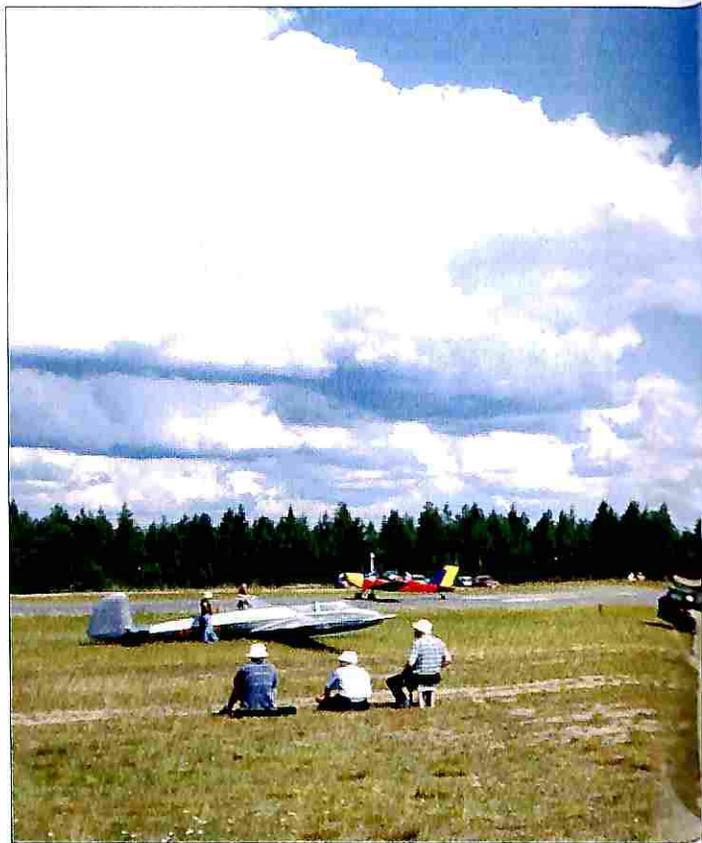


31° Raduno Internazionale Alianti d'Epoca



*Chris Wills, presidente del VGC,
dichiara aperto il 31° Rally
per alianti d'epoca*

Quest'anno il Raduno Internazionale d'Alianti d'Epoca organizzato dal Vintage Glider Club (VGC), si è spostato molto a Nord e precisamente a Jämi in Finlandia, a 250 km Nord-Ovest di Helsinki, un luogo fantastico per il volo a vela, ma non facile da raggiungere da molti paesi Europei, compresi l'Italia. Un viaggio per molti d'alcuni giorni; eppure la distanza, le difficoltà ed i costi per un simile viaggio non hanno scoraggiato molti iscritti al VGC giunti a Jämi dalla Francia, dalla Svizzera, dall'Olanda, dalla Germania, dalla Svezia e dalla Norvegia, con il loro alian-





Il grande campo di volo con due piste

Allineati e pronti al decollo

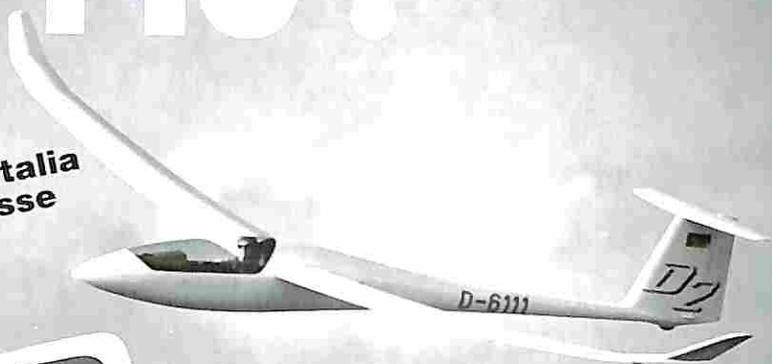
Grande attività, in campo e in cielo



te al traino della propria vettura attraversando ampi tratti di mare a bordo di vari traghetti. Un'indimenticabile avventura per taluni, ma il desiderio di ritrovarsi all'appuntamento annuale organizzato dal VGC e volare con quelle vecchie storiche macchine insieme ai vecchi amici partecipi della stessa passione per il volo a vela storico, ha fatto superare ogni sorta di difficoltà. Erano oltre una quarantina gli alianti partecipanti al 31° Rally organizzato dal VGC, in rap-

C'È DI PIÙ?

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



C

O

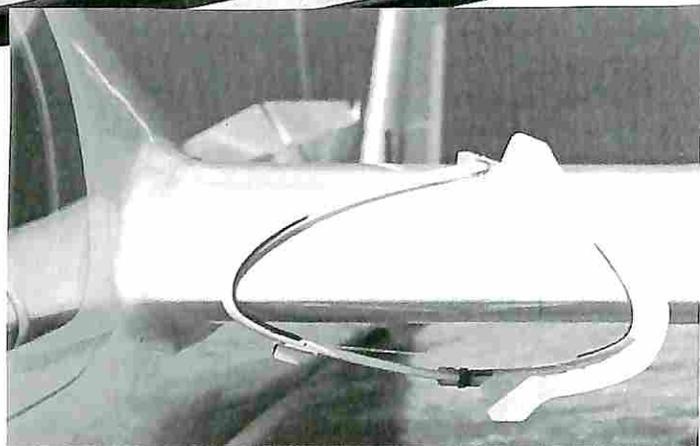
B

R

A

COBRA

Una ricca gamma di accessori
per ogni esigenza



AEROGRAF 2000
la più sicura e completa attrezzatura di volo

"NETTA-MOSKERINI" MOTORIZZATO

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

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

ILEC SN10 IL COMPUTER CAMPIONE D'ITALIA

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



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

presentanza di oltre una dozzina di paesi Europei. Ancor più nutrita la partecipazione degl'iscritti al VGC che hanno partecipato al raduno senza aliante, arrivando a Helsinki e raggiungendo Jämi con una macchina noleggiata all'aeroporto della capitale Finlandese.

Jämi è un luogo particolarmente adatto al volo veleggiato e può essere considerato come la Wasserkuppe Finlandese. In passato Jämi era stato prescelto per le gare di volo a vela nelle Olimpiadi del 1940. Come è noto quelle Olimpiadi furono sospese a causa del sopraggiungere della seconda guerra mondiale e Jämi perse così l'opportunità d'ospitare un tale importante evento volovelistico. Quest'anno, ad oltre una sessantina d'anni da quella mancata opportunità, Jämi ha avuto finalmente l'onore di ospitare l'evento annuale più importante del volo a vela storico, il 31° Raduno d'Alianti d'Epoca organizzato dal Vintage Glider Club.

Il 22 Luglio u.s., Chris Will, presidente e fondatore del VGC, ha dichiarato aperto il 31° Raduno Internazionale d'Alianti d'Epoca suonando con energia la grossa campana ormai divenuta il mezzo ufficiale d'apertura e di chiusura d'ogni raduno organizzato dal VGC.

I primi giorni del raduno sono stati benedetti da ottime condizioni atmosferiche che hanno permesso buoni risultati di volo in termica.

L'organizzazione in campo è stata notevole disponendo di ben tre traini e due linee di volo con il verricello. Il campo volo disponeva di due piste ben distinte, la 27 e la 15 sulle quali operavano distintamente i traini ed i decolli al verricello. I traini erano a 600, 800 o 1000 metri ed i lanci al verricello arrivavano comodamente a 400 metri, sufficienti per poter agganciare qualche termica. Il tempo di attesa al decollo è stato veramente ridotto al minimo. Gli atterraggi fuori campo non erano molto consigliabili a causa della configurazione particolare del terreno, composta soprattutto da laghi e boschi e da campi coltivati a cereali.

Per motivi di sicurezza, l'altezza minima per iniziare ad impostare la manovra d'atterraggio era stata fissata a 250 m. ma tuttavia durante tutto il periodo della manifestazione non si sono verificati atterraggi fuori campo da parte di nessuno dei partecipanti. Voli di 2, 3 ed anche di 4 o 5 ore sono

L'ELENCO DEGLI ALIANTI CHE HANNO PARTECIPATO AL RADUNO DI JAMI

1.	Habicht	D-1901
2.	Ka6	OH-216
3.	PIK 3	LN-GAA
4.	PIK 3c	OH-244
5.	PIK 3c	OH-304
6.	Olympia	OY-XEF
7.	Kranich III	D-6044
8.	Ka II	HB-724
9.	Ka II	OH_170
10.	Baby III	D-6004
11.	Rhönlerche	PH-247
12.	Rhönlerche	PH-354
13.	Rhönlerche	PH-239
14.	MoswayIII	HB-374
15.	Kranich2b	PH-103
16.	L-Spatz	OH-912
17.	Ka8	OH-312
18.	Foka 5	SP-3645
19.	Ka7	PH-822
20.	Specht	SE-SVS
21.	PIK 5	OH-350
22.	PIK 16	OH-353
23.	Jantar	OH-916
24.	Pirat	OH-393
25.	M200	F-CDDU
26.	Kite II Slingsby	BGA
27.	Haraka III (PIK7)	OH-031
28.	Weihe	D-3654
29.	PIK 16	OH-571
30.	Spatz	OE-0362
31.	Slingsby T31	OH-914
32.	PIK5	OH-151
33.	IKV III Kotka	OH-333X

stati facilmente effettuati dal maggior numero dei piloti. Oltre alle ovvie attività di volo, il comitato organizzatore ha voluto offrire ai partecipanti una serie di attività ricreative a chiusura delle lunghe ed intense giornate di volo. Voglio ricordare che nel mese di Luglio il sole tramonta in Finlandia verso le



*Haraka III, aliante
primario del team
finlandese*



*Questo PIK-5
è il vanto del gruppo
vintage finlandese*

23, per cui i piloti potevano tranquillamente volare anche dopo le ore 21.

Verso quell'ora immancabilmente ogni giorno, un Habicht, fedelmente riprodotto dal gruppo tedesco della Wasserkuppe, e pilotato dal giovane pilota Christoph Zahn, s'esibiva in un programma acrobatico evidenziato dai fumogeni alle estremità delle ali ed accompagnato da un brano di musica classica che ne sottolineava la perfetta e lineare esecuzione.

Oltre all'esibizione acrobatica ogni sera veniva proposto un programma particolare. La serata internazionale è ormai divenuta un classico d'ogni raduno VGC. Tutti i gruppi delle varie nazionalità si sono dati da fare anche quest'anno proponendo piatti e bevande caratteristiche del proprio paese. Chiaramente i gruppi più numerosi hanno proposto dei veri e propri menu gastronomici.

Dopo aver fatto il giro dei vari "Stand" e mescolato vari tipi di bevande, qualcuno, raggiunto un certo

livello d'euforia ha gridato: "Questa è l'Europa". Certamente se la stessa atmosfera fosse presente nelle grandi riunioni dei nostri politici europei, le soluzioni ai vari problemi si troverebbero più facilmente.

Altra serata caratteristica è stata la Serata Finlandese, offerta dal gruppo organizzatore. Specialità finlandesi, birra e vodka a volontà accompagnate da musica folcloristica locale. A conclusione di serata una gara fra le varie nazioni consistente nel lanciare dei cerchietti metallici in un palo infisso nel terreno alla distanza di circa 5 m. Chi ha vinto? La Finlandia seguita dalla Francia.

Non so se sono riuscito a dare un'idea di che cosa è un raduno d'alianti d'epoca organizzato dal Vintage Glider Club. Se non ci sono riuscito l'unica cosa da fare è di parteciparvi di persona! Non ne sarete affatto delusi. Dov'è il prossimo raduno? In Polonia a Gliwice, vicino a Crakovia dal 6 al 15 Agosto 2004.

IL PIACERE DEL VOLO DI DISTANZA

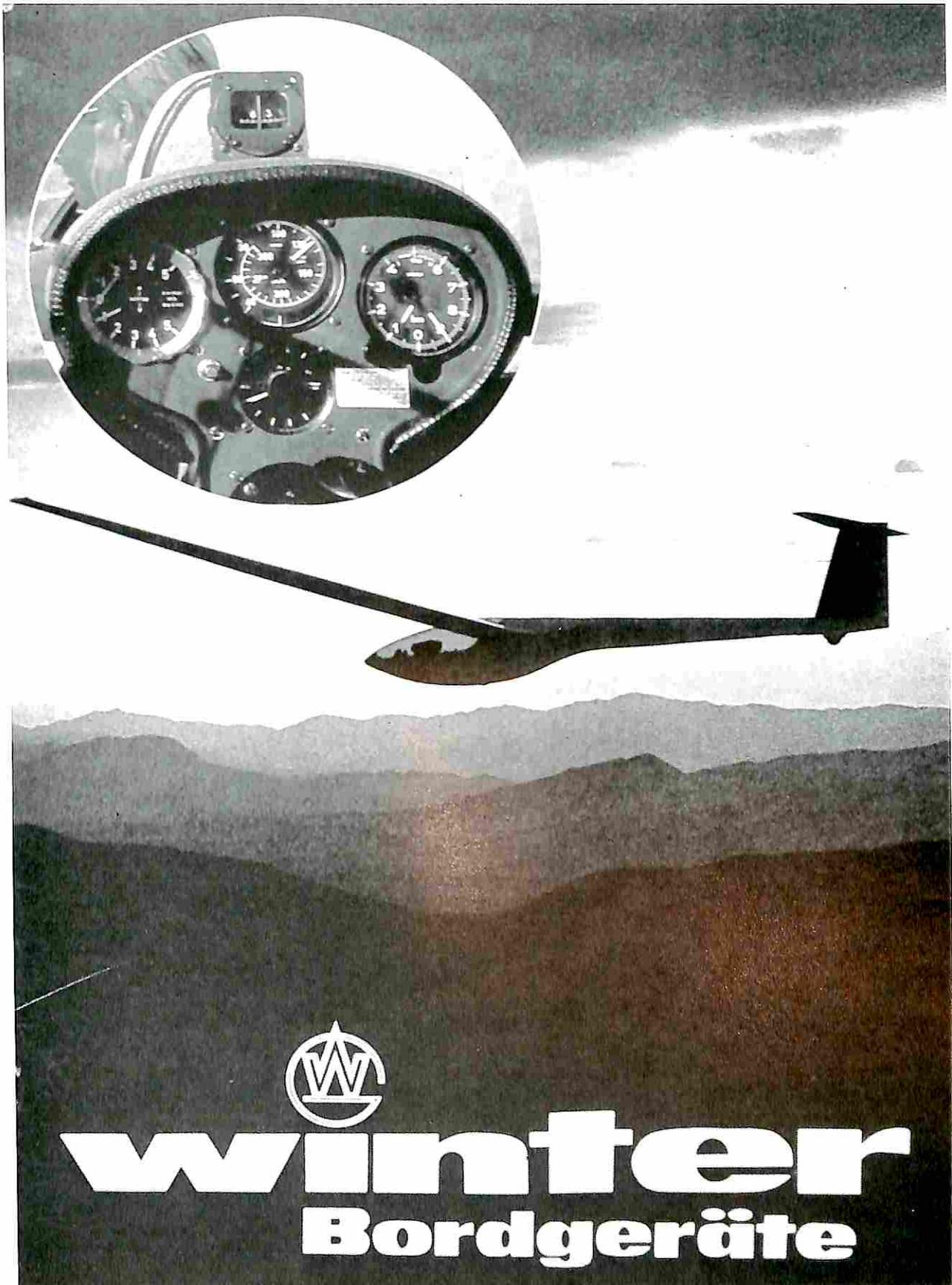
di Paolo Miticocchio

**Richiedetelo all'autore:
Via Alessandro Volta 54,
20052 Monza (MI)**

Tel/Fax 039 386404

**e-mail:
miticocchio@tiscalinet.it**





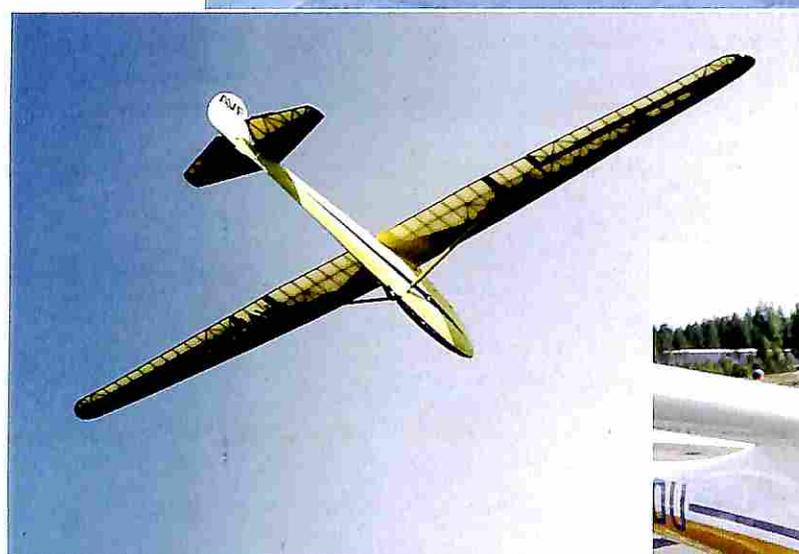
GLASFASER ITALIANA spa

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

Il giovane pilota tedesco Christoph Zahn (21 anni) saluta a bordo dell'aliante acrobatico Habicht costruito da suo nonno!

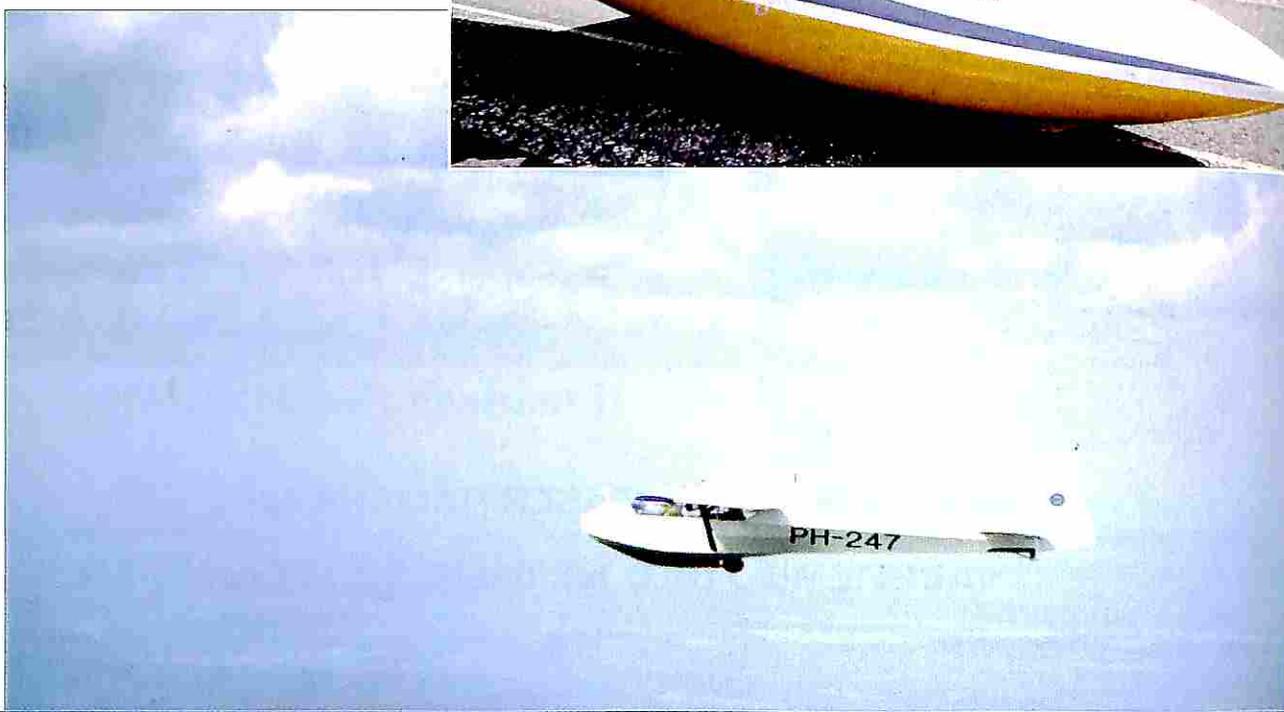


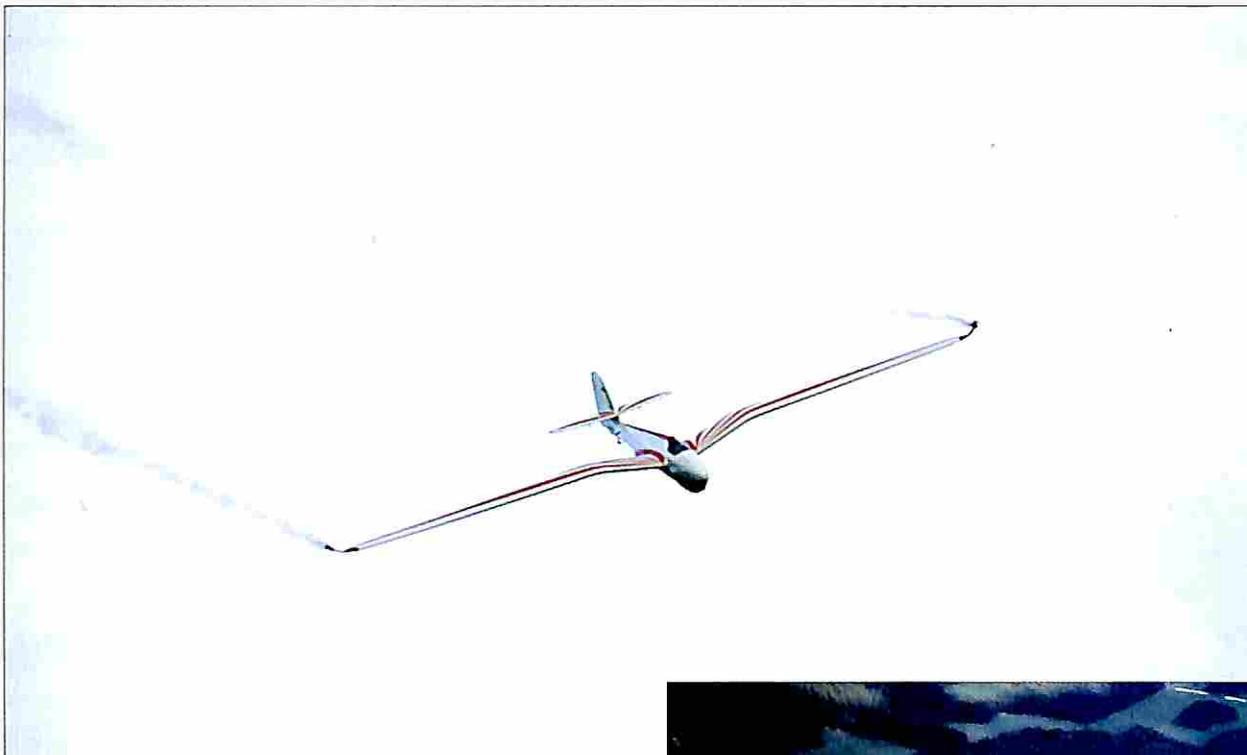
Ali trasparenti: il fascino del "legno e tela"



Un Ka-4 Rhoenlerche registrato in Olanda

M-200 progettato dai fratelli Morelli, un biposto affiancato a sedili scalati





La performance acrobatica dell'Habicht

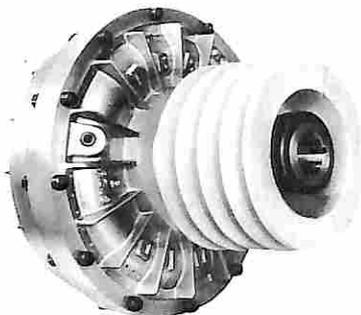
Lo Slingsby T-21 degli Air Cadets, con le coccarde della RAF

La serata internazionale è sempre il momento più vivo del raduno: qui il team francese prepara una "pozione magica" a base di champagne



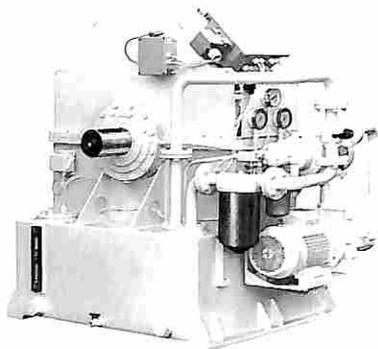
GIUNTI IDRODINAMICI
serie K - TRANSFLUID

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



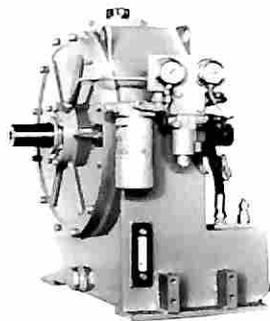
GIUNTI IDRODINAMICI
KSL - TRANSFLUID

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



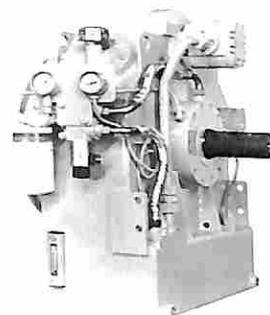
GIUNTI IDRODINAMICI
KPT - TRANSFLUID
(per motori elettrici)

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



GIUNTI IDRODINAMICI
KPT - TRANSFLUID
(per motori endotermici)

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



PRESE DI FORZA CON
GIUNTO IDRODINAMICO
KFBD - TRANSFLUID

A riempimento fisso
potenza trasmissibile fino a 500 kW.



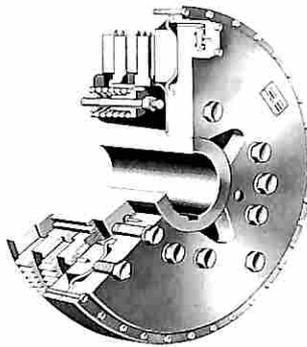
GIUNTI IDRODINAMICI
SKF - TRANSFLUID

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



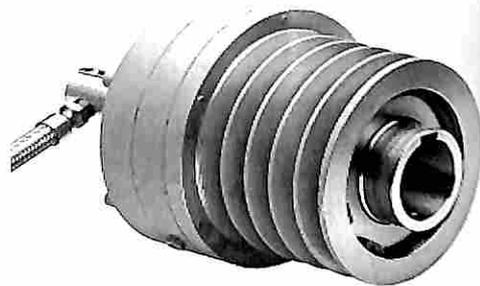
FRIZIONI A COMANDO
PNEUMATICO
PO-TPO TRANSFLUID

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



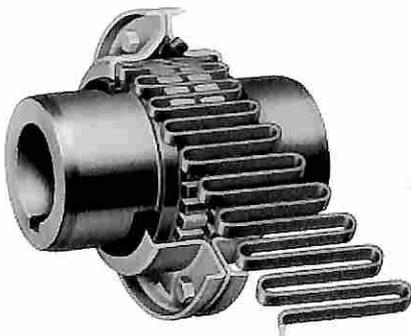
FRIZIONI A COMANDO
PNEUMATICO
PH TRANSFLUID

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



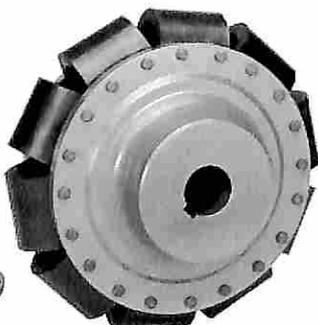
GIUNTI ELASTICI
FALK

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



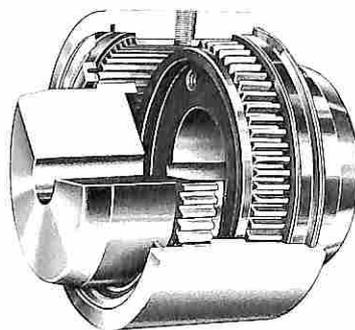
GIUNTI ELASTICI
MULTICROSS REICH

Per coppie fino a 5400 daNm.



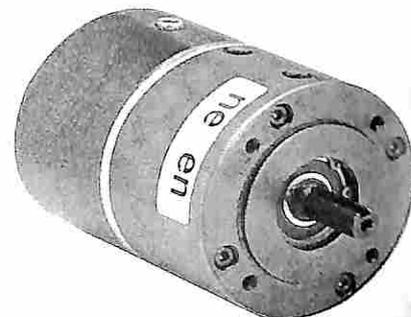
GIUNTI OSCILLANTI
A DENTI
ESCO

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



GRUPPI FRENO/FRIZIONE
A COMANDO PNEUMATICO
NEXEN

Per potenze fino a 15 kW.



PRESE DI FORZA A COMANDO IDRAULICO HFO - TRANSFLUID

Per coppie fino a 1200 daNm.



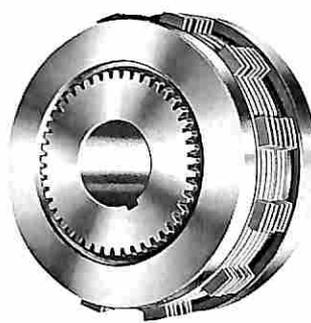
ACCOPIATORI ELASTICI RBD - TRANSFLUID

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



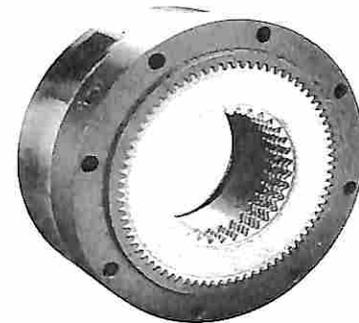
FRIZIONI A COMANDO IDRAULICO SH - SHC - TRANSFLUID

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



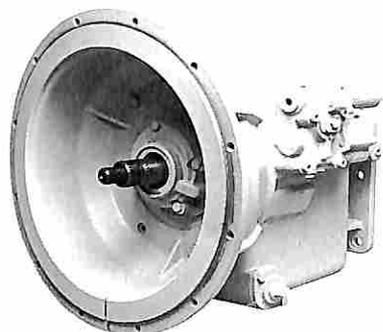
FRENI DI SICUREZZA AD APERTURA IDRAULICA SL - TRANSFLUID

Per coppie fino a 900 daNm.



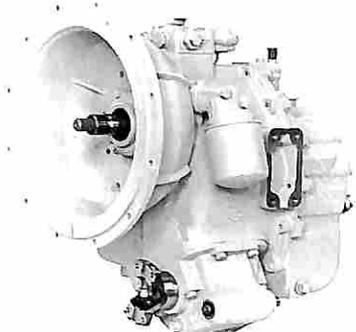
TRASMISSIONI IDRODINAMICHE P320 TRANSFLUID

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



TRASMISSIONI IDRODINAMICHE COMPACT

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



GIUNTI ELASTICI PER CARDANO VSK-REICH

Per coppie fino a 1600 daNm



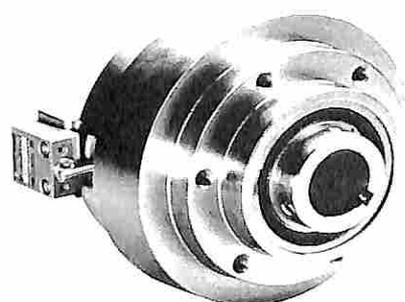
GIUNTI ELASTICI AC-REICH

Per coppie fino a 4000 daNm.



LIMITATORI DI COPPIA A COMANDO PNEUMATICO NEXEN

Per coppie fino a 360 daNm.



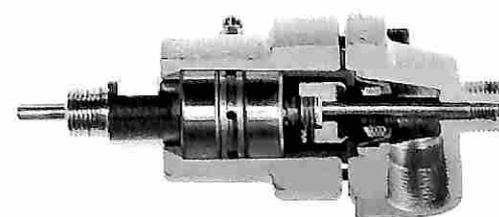
FRIZIONI E FRENI A COMANDO PNEUMATICO NEXEN

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



COLLETTORI ROTANTI FILTON

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



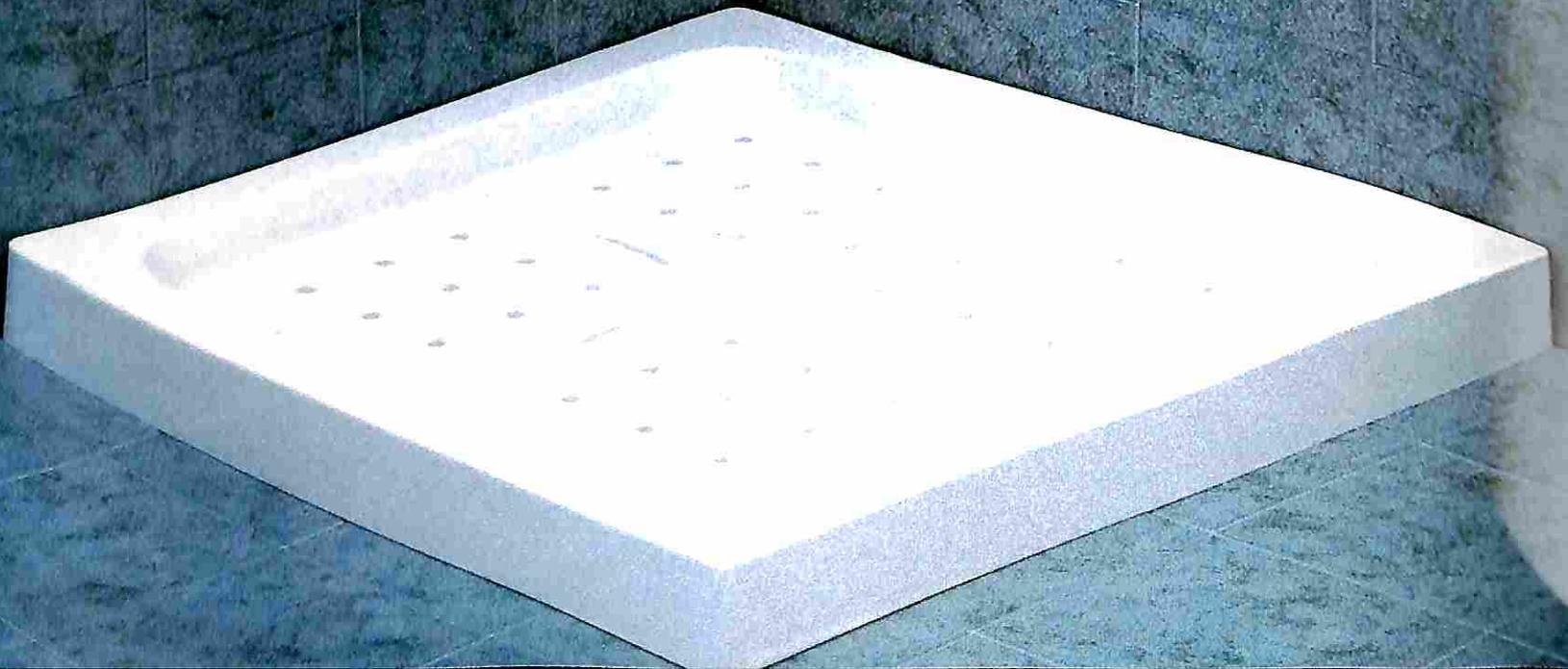
**Accessori
da doccia**

**Duschkabinen
zubehör**

**Shower
Accessories**

**Accessoires
pour la cabine
de douche**

PLASTICA
ilma linea bagno



Emergenze in decollo

di Thomas L. Knauff

Da New Zealand Gliding
Kiwi n.7/2003
Traduzione e adattamento
di Flavio Formosa
flavioform@inwind.it

Gli incidenti in fase di decollo rappresentano nel mondo circa il 20% e quelli in atterraggio circa il 65% del totale degli incidenti mortali di volo a vela. C'è una differenza fondamentale tra queste due tipologie, perché gli incidenti in atterraggio coinvolgono quasi esclusivamente una sola persona, mentre prima che avvenga un incidente in decollo ci sono in genere diverse persone che partecipano alle operazioni. In questo articolo elencherò le cause principali degli incidenti in decollo, come evitarli e cosa fare in caso vi troviate coinvolti in una delle molte situazioni possibili.

Le statistiche ci rivelano che volare in aliante è pericoloso. Ironicamente, è anche vero che la media delle persone che pratica questo sport tende ad essere di intelligenza, istruzione e livello sociale superiore.

A differenza delle statistiche sui tipici incidenti d'auto, i piloti d'aliante non muoiono per abuso di alcool, convinzione di invulnerabilità adolescenziale, eccessi del sabato sera o colpi di sonno; queste sono le cause che dominano le terribili statistiche degli incidenti sulle strade.

D'altra parte, se volate in aliante, le statistiche dimostrano che siete più soggetti a morire in un incidente di volo che in qualsiasi altro tipo di incidente (ed è una brutta notizia). La buona notizia invece è che il modo di evitare gli incidenti mortali in aliante è ben noto. Sfortunatamente nessuno sa come far sì che i piloti si comportino sempre in modo da volare in sicurezza.

Ci sono molte persone che lavorano per tentare di rendere il volo a vela più sicuro. Letteralmente centinaia di organizzazioni hanno sviluppato programmi e prodotto libri, opuscoli, presentazioni, conferenze, ecc.

Non esiste purtroppo evidenza che alcuna di queste iniziative abbia sortito qualche effetto.

Diversi anni fa Bruno Gantenbrink ha scritto che non conosceva nessuno che fosse rimasto ucciso in un incidente qualsiasi, ma conosceva diversi piloti che avevano perso la vita in aliante. La stessa cosa vale per me, non conosco personalmente nessuno che sia morto in un incidente che non fosse di volo a vela.

Gli incidenti mortali si sono succeduti (negli USA, N.d.T.) ogni

anno con una frequenza percentuale molto elevata, che non accenna a calare a dispetto degli sforzi di cui si diceva prima.

Molta gente considera gli incidenti stradali la causa più frequente di morte accidentale, e

non c'è praticamente giorno che sui quotidiani non si trovi notizia di un incidente mortale. Comparare il numero di incidenti d'auto mortali per anno diviso la popolazione degli Stati Uniti e fare lo stesso con gli incidenti di volo a vela diviso il numero di praticanti rivela che nel caso del volo la frequenza è quasi tre volte maggiore che sulla strada!

Volare in aliante è pericoloso. Fortunatamente si sa perché gli incidenti accadono, e anche come fare a ridurre di molto i rischi. Quello che non si sa è come fare in modo che ogni pilota (voi) si comporti in modo da volare in sicurezza.

Gli studi fatti dimostrano che il problema fondamentale è la mancanza di conoscenze da parte del pilota. Il volo a vela è un'attività particolarmente intollerante di ignoranza, errori o comportamenti stupidi. Eppure indagini condotte tra piloti titolati dimostrano che ben pochi possiedono le conoscenze basiche necessarie a permettere loro di volare in sicurezza. Ed è dimostrato che l'essere un pilota molto esperto con un gran numero di ore di volo all'attivo di per sé non vi fa volare più sicuri e non vi mette al riparo dall'eventualità di avere un incidente. Anzi.

La conoscenza è uno, se non il più importante, dei fattori chiave per volare sicuri.

CONCENTRIAMOCI SULLE EMERGENZE IN DECOLLO

Sviscerare le cause delle emergenze in decollo può avere il gradito effetto collaterale di diminuire anche gli incidenti in atterraggio o in altri momenti ad alto rischio del volo. Creare un'attitudine mentale verso la sicurezza, coinvolgere tutti i presenti ed educare i piloti, gli addetti alla linea di volo e persino gli spettatori può avere un effetto molto profondo sulla sicurezza del volo.

Il decollo presenta rischi molto facilmente identificabili. Gli incidenti dovrebbero essere molto rari, e quelli mortali sono

assolutamente evitabili. Il pilota dovrebbe attendersi che qualcosa vada storto, ed avere un piano d'azione pronto per l'evenienza. Le probabilità che qualcosa accada sono 50/50 per ogni decollo, o succede o non succede! Con questo in mente, il pilota dovrebbe essere sempre all'erta e reagire immediatamente con l'azione corretta se l'emergenza si verifica sul serio.

MA COSA PUÒ ACCADERE?

Ho posto la domanda ad un gruppo di piloti esperti, e ciascuno di essi ha elencato 8-10 possibilità. La maggior parte dei piloti probabilmente farebbe lo stesso. Ecco la lista di ciò che è stato detto:

1. rottura del cavo
2. capottina non chiusa
3. un comando non connesso
4. ala che tocca il suolo (imbardata)
5. diruttori che si aprono
6. flap nella posizione sbagliata
7. piantata motore del traino
8. velocità del traino eccessiva o insufficiente
9. traino eseguito troppo lontano e sottovento al campo
10. comandi connessi alla rovescia
11. scoppio del pneumatico
12. impossibilità di sganciare il cavo
13. l'aliante in traino va troppo in alto
14. qualcuno o qualcosa attraversa la pista
15. il cavo si impiglia in qualcosa all'inizio del traino
16. il cavo si allenta / si impiglia all'aliante
17. qualche componente di bordo è installato male
18. oscillazioni longitudinali indotte dal pilota (P.I.O.)
19. comandi bloccati
20. turbolenza
21. perdita del contatto visivo col suolo (nubi, nebbia, fumo)
22. impossibilità di risalire da una posizione di traino bassa
23. nodo nel cavo
24. l'aliante sale sul cavo con la ruota
25. altro traffico in circuito / collisione in volo
26. errore dell'uomo all'ala
27. anemometro che non funziona
28. altimetro non regolato
29. il paracadute di coda si apre
30. i tubi o i serbatoi del ballast cedono e l'acqua entra nell'abitacolo
31. ape, vespa, lucertola o serpente nell'abitacolo
32. ballast asimmetrico nelle ali
33. cinture slacciate
34. prese statiche o totali intasate

35. fumo nell'abitacolo
36. il passeggero si fa prendere dal panico
37. cuscini o zavorra che si muovono
38. comandi impediti o irraggiungibili (pedaliera)
39. dolly di coda non rimosso
40. capottina che si appanna
41. baricentro fuori dai limiti
(acqua in coda non rimossa, ecc.)
42. qualsiasi altra cosa non mi sia venuta in mente!

Quanti di questi problemi possono essere attribuiti ad un montaggio scorretto, ad un'ispezione pre-volo lacunosa o a controlli pre-decollo sbagliati o del tutto assenti? Circa la metà. Quanti potrebbero essere evitati da un osservatore, uomo all'ala o trainatore attenti, o da uno spettatore vigile? Di nuovo, circa la metà. Accadono pochissimi incidenti quando a bordo dell'aliante c'è un istruttore, perché? Perché c'è qualcuno che conosce le procedure giuste, esige comportamenti corretti e controlla gli errori. Ognuno di noi che sia presente come pilota, trainatore, uomo all'ala o semplice spettatore può contribuire alla sicurezza restando vigile, ed osservando che le procedure siano corrette. Molti incidenti avvengono perché l'aliante non è stato montato correttamente. Esiste, ed è molto consigliabile, la pratica del "controllo critico di assemblaggio", dove il pilota, terminato il montaggio dell'aliante, lo affida ad un collega perché lo controlli. Ciò ha l'effetto di eliminare la compiacenza del pilota che salta un controllo "perché sa di aver fatto bene".

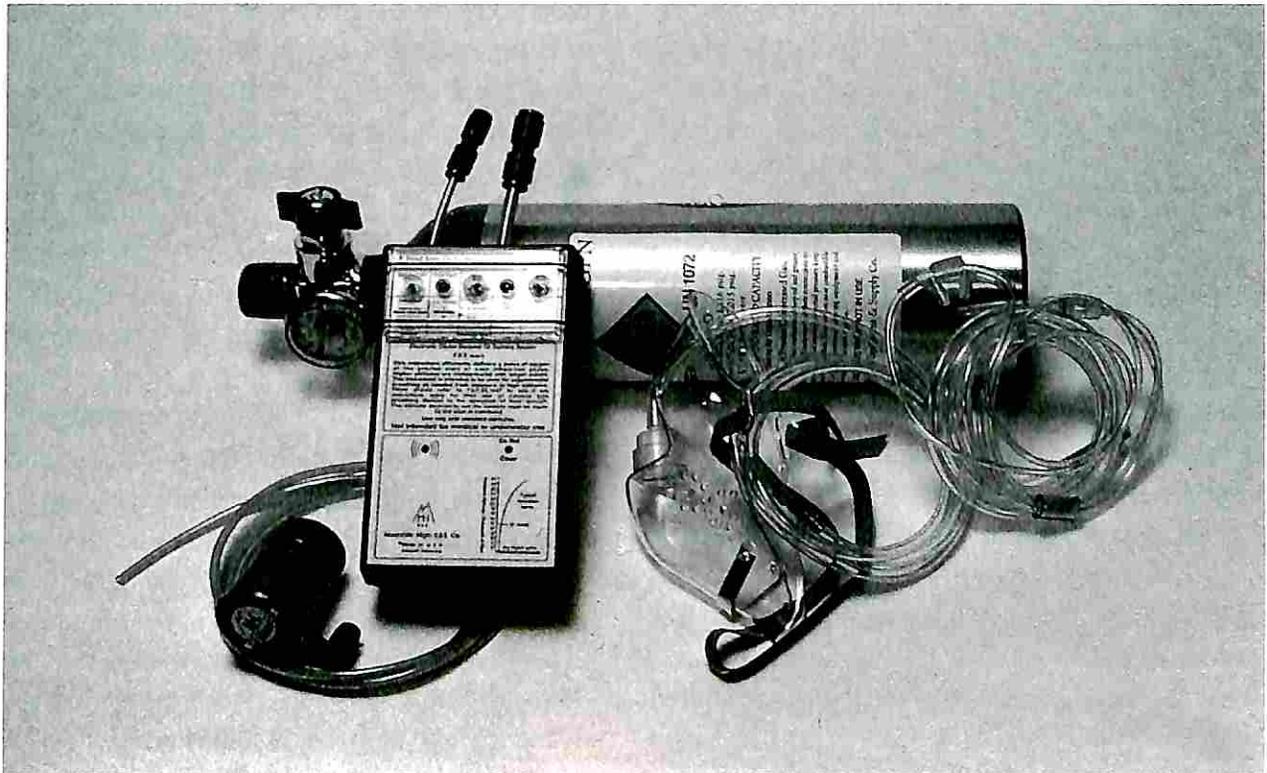
Chi sostiene l'ala in decollo, poi, può essere istruito a controllare molte cose, dal dolly di coda non rimosso, ai diruttori non bloccati, i flap in posizione scorretta, la capottina non perfettamente chiusa, fino alle condizioni del cavo di traino, e la presenza di altri traffici in conflitto. Addirittura egli potrebbe osservare il velivolo trainatore per scoprire cose come perdite d'olio, gomme sgonfie, tappi dei serbatoi aperti e molto altro. Un'altra importante funzione dell'uomo all'ala è quella di allontanare le distrazioni dal pilota che sta effettuando i controlli pre-decollo, mantenendo a distanza e in silenzio tutti i presenti. Tutti devono essere coinvolti a favore della sicurezza delle operazioni di decollo.

L'EMERGENZA

Durante il decollo il pilota potrebbe accorgersi di qualche anomalia. C'è una forte tendenza a non fare nulla per l'imbarazzo di dover ammettere un errore, oppure il pilota potrebbe avere una reazione da superuomo, credendo di poter dominare qualunque situazione. Oppure ancora potrebbe subentrare una forma di rassegnazione, con la rinuncia a fare alcunché cre-

MH
Oxygen Systems

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



IMPIANTO OSSIGENO A DOMANDA EDS-180

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

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

Disponibili altre bombole e impianti per biposto

Rappresentato da:

Glasfaser Italiana S.p.A.

dendo che nulla si possa fare. Un pilota impreparato per la possibile emergenza tende ad attribuire a cause assurde un'anomalia che a mente fredda sarebbe facilissima da scoprire, spesso con effetti disastrosi.

Un recente incidente dovuto ad un errore di montaggio dell'aliante ha avuto per risultato che l'aliante stesso è stato trainato al suolo per più di 700 metri, finché è stato letteralmente strappato al terreno dal velivolo trainatore (il cavo era nel gancio baricentrale dell'aliante), a soli 100 metri dalla fine della pista.

Il piano di coda era montato in modo che l'elevatore non aveva sufficiente corsa per far decollare l'aliante da solo. Il pilota sicuramente aveva da tempo la barra tutta indietro, molto più indietro del normale, e deve essersi accorto che qualcosa non andava per niente, ma non ha sganciato il cavo. Dopo che l'aliante è stato portato in aria dal traino, senza l'elevatore funzionante, si è schiantato al suolo e il pilota è morto. La sola ragione per cui non è morto anche il trainatore è stata la rottura (fortuita) del cavo. Questo pilota era stato aiutato nel montare il suo aliante, ma non aveva fatto un controllo dei comandi dopo il montaggio. Molta gente avrebbe potuto notare la posizione strana in cui si trovava l'elevatore prima del decollo, se solo avesse guardato.

PIANI D'AZIONE

Ogni pilota dovrebbe accingersi a decollare con un piano in mente nel caso si presentasse l'emergenza. Nella maggior parte dei casi ci sono tre piani possibili, a seconda della fase del volo.

PIANO DI AZIONE UNO

Quando c'è ancora sufficiente pista davanti all'aliante.

Il piano d'azione, quando l'emergenza viene scoperta molto presto è semplicemente di sganciare il cavo ed atterrare dritto avanti. Bisogna aver cura di fermare l'aliante senza perderne il controllo. Come si è detto, esiste una tendenza molto forte a proseguire il decollo invece di sganciare e analizzare il problema.

PIANO DI AZIONE DUE

Quando l'aliante è troppo alto per atterrare sulla pista davanti a sé. Il piano d'azione in questo caso è di atterrare in un'area programmata in anticipo proprio per queste eventualità. Potrebbe essere una pista intersecante, un campo adiacente all'aeroporto, o persino un crash controllato contro un gruppo di alberi, in un lago o altro. Se correttamente eseguito, la probabilità di farsi del male dovrebbe essere molto bassa.

PIANO DI AZIONE TRE

Quando l'aliante ha quota sufficiente per atterrare in con-

tropista. La manovra di rientro in pista con virata di 180° a bassa quota dovrebbe essere provata per allenamento almeno una volta all'anno. In genere, invece, dopo il corso di brevetto viene dimenticata – fin quando non si è costretti ad eseguirla in una vera emergenza, improvvisando. La quota minima per eseguirla deve essere pianificata prima del decollo, tenendo conto di vento, ostacoli, prestazioni del traino, terreno, campi di emergenza, ecc., e deve essere annunciata ad alta voce quando viene raggiunta durante le fasi iniziali del traino.

LA MANO SINISTRA

I piloti controllano l'aliante con la mano destra. La mano sinistra resta libera per tre o quattro importanti funzioni:

1. pronta a tirare lo sgancio del cavo. La regola generale è di avere la mano vicina, ma appoggiata, al comando di sgancio del cavo nelle fasi iniziali del decollo;
2. pronta a chiudere i diruttori nel caso non fossero bloccati prima del decollo, o se si aprissero accidentalmente per altri motivi;
3. pronta ad afferrare la capottina nel caso si aprisse in volo. Spesso c'è un piccolo avvertimento, sotto forma di fischi o vibrazioni, prima che la capottina si apra completamente: un pilota vigile può afferrarla in tempo, o dare timone dalla parte giusta per far sì che il flusso d'aria trasversale la mantenga chiusa. Se si dovesse aprire del tutto, non fare alcun tentativo di chiuderla prima di aver raggiunto una normale quota di sgancio;
4. pronta ad agire sulla leva dei flap, in caso questi siano mal regolati, o vengano inavvertitamente mossi in una posizione sbagliata.

Se il traino si interrompe quando l'aliante è già sollevato anche di pochi metri da terra, sarà quasi sempre necessario abbassare il muso per mantenere la velocità ed evitare lo stallo. Uno stallo anche da solo un paio di metri di altezza può provocare seri danni sia all'aliante che al pilota.

Essere pronti significa avere un piano di azione per qualunque fase del volo. È molto importante annunciare ad alta voce il raggiungimento della quota critica oltre la quale è possibile abortire il decollo rientrando in campo con una virata di 180°. Questa quota deve essere decisa sempre prima del decollo considerando le condizioni. Come abbiamo detto, è importante effettuare uno sgancio di emergenza simulata almeno una volta all'anno per mantenere l'abitudine a questa importantissima e delicata manovra.

IL TRAINATORE PUÒ AIUTARE

Nella maggior parte dei casi, il traino procede diritto sull'asse della pista dopo il decollo. In caso di uno sgancio d'emergenza, il pilota deve eseguire una virata di più di 180° seguita da una controvirata per allinearsi all'atterraggio. Se dopo il decollo il trainatore si lasciasse semplicemente scarrocciare lateralmente dal vento, in caso di sgancio l'aliante dovrebbe eseguire solo una semplice virata di 180° per rientrare.

Dopo il recente incidente mortale che ho descritto prima, in cui il pilota avrebbe semplicemente dovuto sganciare il cavo una volta realizzato che qualcosa non andava, ho iniziato a preoccuparmi riguardo ai piloti che volano al nostro aeroclub. Alcune rapide considerazioni mi hanno convinto che molti di loro avrebbero reagito esattamente nello stesso modo. Così mi sono voluto rendere conto se ciascuno di essi sapesse riconoscere un'emergenza e avesse un piano d'azione per affrontarla.

Adesso ogni pilota, non importa quanto esperto, è obbligato a leggere un documento sulle emergenze in decollo prima di volare dal nostro campo. Esso elenca le principali possibili emergenze e descrive il modo di affrontarle localmente. Dopo aver letto, devono firmare un foglio e avere un colloquio con il nostro capo istruttore, nel quale egli in pratica domanda "che cosa fai se si presenta un'emergenza di questo tipo?". Soddisfatto della risposta, l'istruttore scrive una annotazione nel loro libretto di volo.

Facciamo anche comprendere bene che desideriamo che ognu-

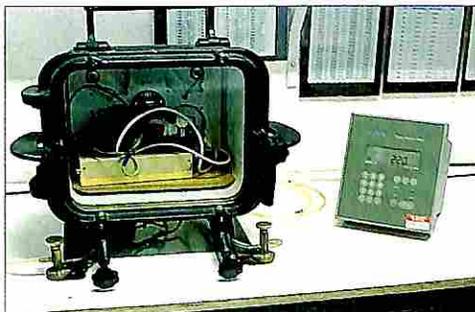
no sul campo sia coinvolto nel mantenimento delle condizioni di sicurezza. Bisogna ad esempio stare lontani ed in silenzio quando un pilota monta l'aliante, esegue l'ispezione pre-volo o i controlli pre-decollo. Adesso si vedono piloti che chiedono ad altri di non creare disturbo in queste situazioni, che osservano con più attenzione gli alianti in linea di volo pronti a decollare, e che fanno un lavoro di assistenza all'ala in decollo molto più professionale. Tutti contribuiscono così alla sicurezza comune. Durante il giorno dedichiamo tempo al pranzo, alla pausa caffè, e a molte altre cose. Dedicare un po' di tempo extra ad una accurata ispezione pre-volo, a un controllo pre-decollo serio e a una prova dei comandi può fare la differenza tra la vita e la morte. Essere preparati a fronteggiare un'emergenza in decollo può avere effetti benefici sulla conduzione in sicurezza di tutto il volo, perché comporta un cambio di attitudine mentale, e può indirettamente aiutare a diminuire il numero di incidenti in atterraggio, le collisioni in volo, ecc. Può aiutarci tutti quanti a pensare ed agire in maniera più responsabile e sicura.

L'AUTORE

Tom Knauff e la moglie Doris Grove gestiscono uno dei siti di volo a vela più attivi degli USA. Autore di numerosissime pubblicazioni e conferenze didattiche improntate all'argomento della sicurezza, Tom ha dedicato una carriera intera alla missione di ridurre il numero degli incidenti mortali di volo a vela nel suo paese.

GLASFASER Italiana S.p.A

DA OLTRE 30 ANNI AL SERVIZIO DI VOLO A VELA.



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

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

L'autorotazione negli alianti

A causa delle basse velocità di volo, quando spirano in termica gli alianti percorrono un cerchio di raggio piuttosto ridotto. A causa dell'elevato allungamento alare la semiala interna, o per meglio dire l'estremità della semiala interna percorre una traiettoria più corta sia della fusoliera (baricentro) ma soprattutto della estremità dell'ala esterna.

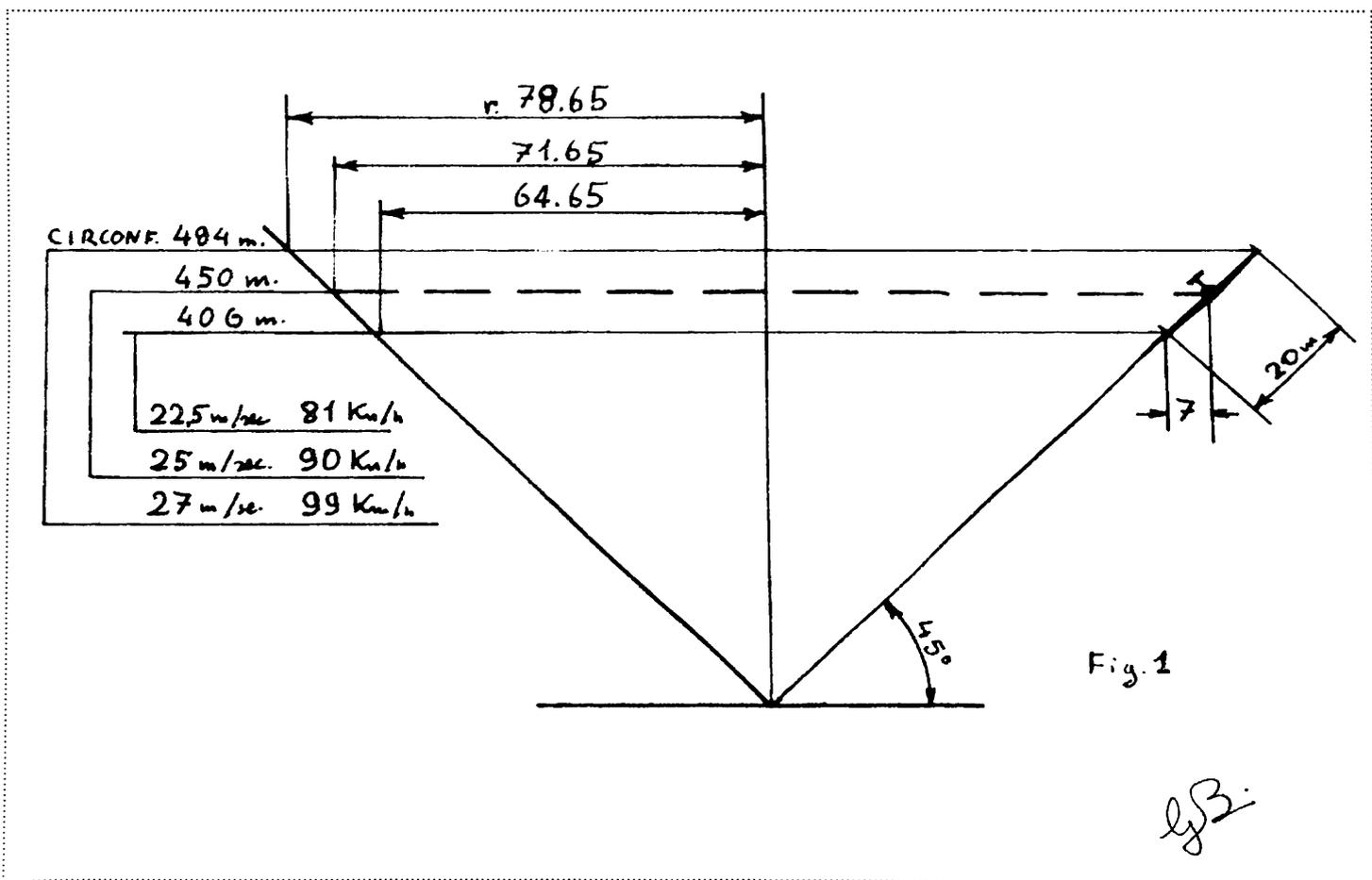
Per questi due motivi l'estremità interna viaggia ad una velocità inferiore della fusoliera mentre la semiala esterna viaggia ad una velocità superiore. Di conseguenza l'estremità interna sarà più vicina allo stallo mentre l'esterna sarà più lontana.

Vogliamo fare un dei conti, anche se con una certa approssimazione? (fig. 1) Supponiamo di volare ad una velocità di 90 km/h che corrispondono a 25 m/s e di effettuare una vira-

ta con inclinazione 45°. Il baricentro, quindi la fusoliera, percorrerà un cerchio di raggio poco più di 70 metri che corrisponde ad una circonferenza di 450 m ($r=71.65$ m) in un tempo di 18 secondi (sempre con una piccola approssimazione).

Se l'alante ha una apertura di 20 metri, l'estremità interna percorrerà un cerchio di poco più di 64 m (64,65) quindi una circonferenza di 406 m che, sempre in 18 secondi corrispondono ad una velocità di 22,5 m/s cioè 81 km/h. L'estremità esterna percorrerà un cerchio di raggio 78 m (78,65) ed una circonferenza di 494 m ad una velocità di 27 m/s cioè 99 km/h.

Come si può notare, la differenza di velocità tra una estremità e l'altra, (18 km/h) non è affatto trascurabile e anche



considerando una porzione che non sia proprio all'estremità ma un pochino all'interno, è intuitivo che l'ala interna stallerà sicuramente quando la fusoliera (dove sono piazzati gli strumenti quindi l'anemometro) indicherà almeno 6 o 7 km/h in più mentre nello stesso tempo la semiala esterna non stallerà sicuramente.

Ma non è tutto: proprio perché le semiali viaggiano ad una differente velocità, interviene quello che conosciamo come rollio indotto, cioè quel fenomeno che tende a far aumentare sempre di più l'inclinazione alare. Per contrastare questa tendenza, se il pilota vuol mantenere una inclinazione costante deve intervenire con la barra leggermente spostata verso l'esterno della virata. Questo comporta che l'alettone interno sarà leggermente deflesso verso il basso mentre l'alettone esterno lo sarà verso l'alto. L'alettone interno farà assumere a quella parte di ala una incidenza maggiore mentre quello esterno una incidenza minore col risultato di aggravare vieppiù la situazione: si può ipotizzare che l'estremità dell'ala interna stalli ad una velocità che in fusoliera verrà indicata con circa 10 km/h in più (di quella di stallo rettilineo corrispondente). Siccome la semiala esterna di sicuro non sarà in condizioni di stallo ecco che avviene una decisa autorotazione che si produrrà inevitabilmente nel senso stesso della virata. Le conseguenze le conosciamo!

Tutto questo considerando che il pilotaggio avvenga in maniera perfetta, cioè coordinata (pallina e filo di lana al centro) ma se la coordinazione non è perfetta (un po' troppo piede da una parte o dall'altra) le cose possono o leggermente migliorare (piede esterno) o decisamente peggiorare (piede interno, cosa molto più probabile).

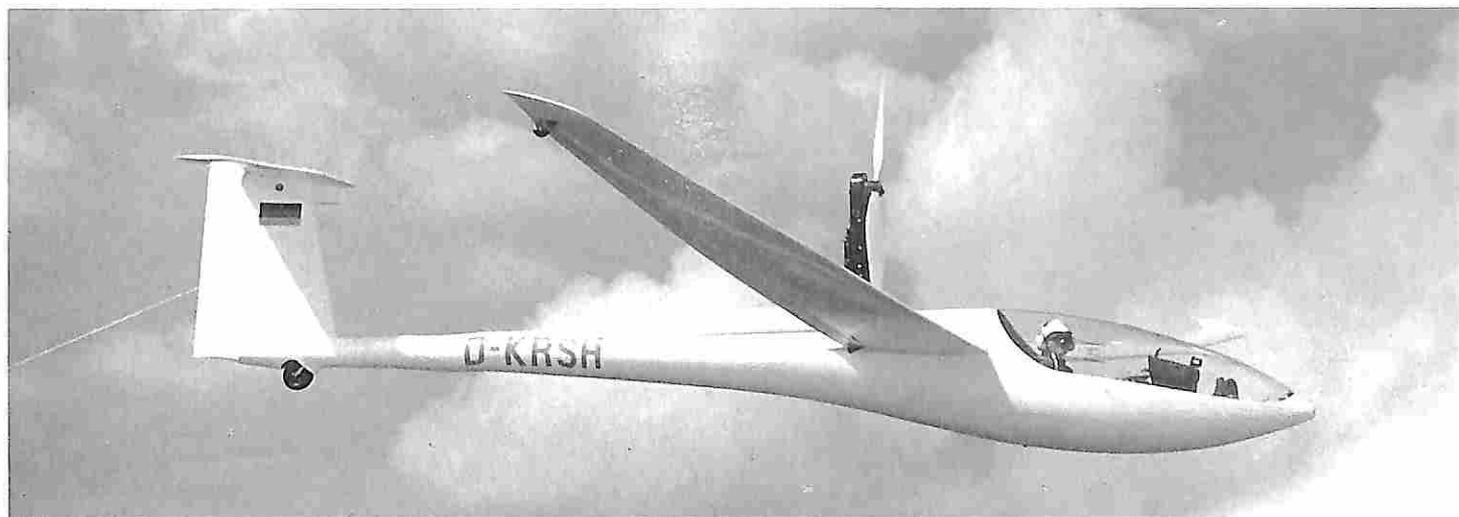
Un'altra aggravante potrebbe essere questa: il pilota che non se lo aspetta, quando sente improvvisamente cadere verso il basso l'ala interna potrebbe istintivamente tentare di correggere l'assetto trasversale applicando barra in senso contrario: non vi è cosa peggiore! L'autorotazione avverrà in modo sicuramente più violento!

Ogni pilota di volo a vela dovrebbe avere ben chiare queste cognizioni, naturalmente adattandole al proprio aliante ed al tipo di pilotaggio, per non trovarsi in situazioni inattese.

La tendenza a dare la colpa alla turbolenza, che indubbiamente può causare qualche difficoltà, potrebbe essere fuorviante nello stabilire le reali cause degli incidenti di questo tipo.

Spero di essere stato abbastanza chiaro e spero che la cosa possa interessare soprattutto gli istruttori perché studino nel dovuto modo l'argomento testé trattato.

Guido Bergomi



DG Flugzeugbau GmbH Im Schollengarten 20

Postfach 4120

Phone 07257/890 Switch board and management

8910 Aircraft sales - 8960 Service

Fax 07257/8922

D - 76646 Bruchsal Untergrombach - Germany

D - 76625 Bruchsal - Germany

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

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

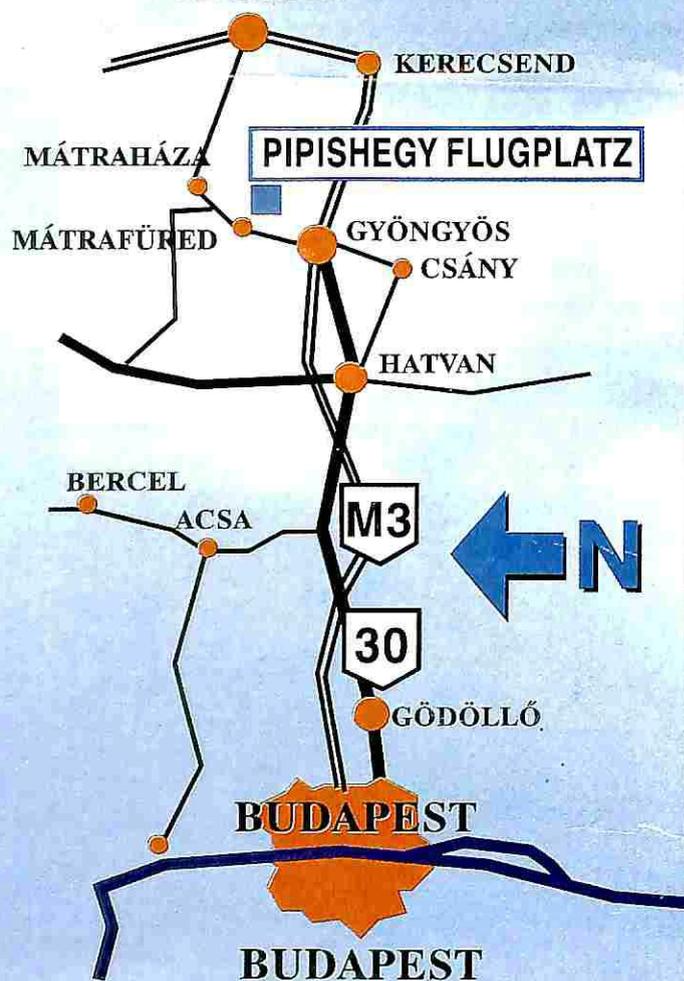
DG 800B il nostro "top model": il primo decollo autonomo della classe 18 metri, con fortissima motorizzazione

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

Alianti in Ungheria



EGER



Abbiamo ricevuto dal nostro lettore "Stefano" István Eröss, che si divide tra Norimberga e Trento, un invito inusuale: andare a scoprire il volo a vela in Ungheria, a basso costo. Volentieri lo pubblichiamo, notando che per celebrare l'entrata dell'Ungheria nella Unione Europea

(2004), verrà organizzata una gara amichevole sui 3 aeroporti di Gyöngyös, Maklár e Agria Avion Club di Eger.

Un sito Internet permette di ricercare le necessarie informazioni turistiche, comprese le attività ricreative e le cure termali: www.egertourist.hu



Gli hangar del Club di Gyöngyös



La basilica di Eger



Il museo dei Monti Matra

**È possibile contattare Stefano Eröss a questi numeri telefonici:
0049.911.555994 Norimberga
0461.921661 Trento**



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

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

Richiedetelo alla redazione

fax 031 3032 09
redazione@voloavela.it

Euro 12,90

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

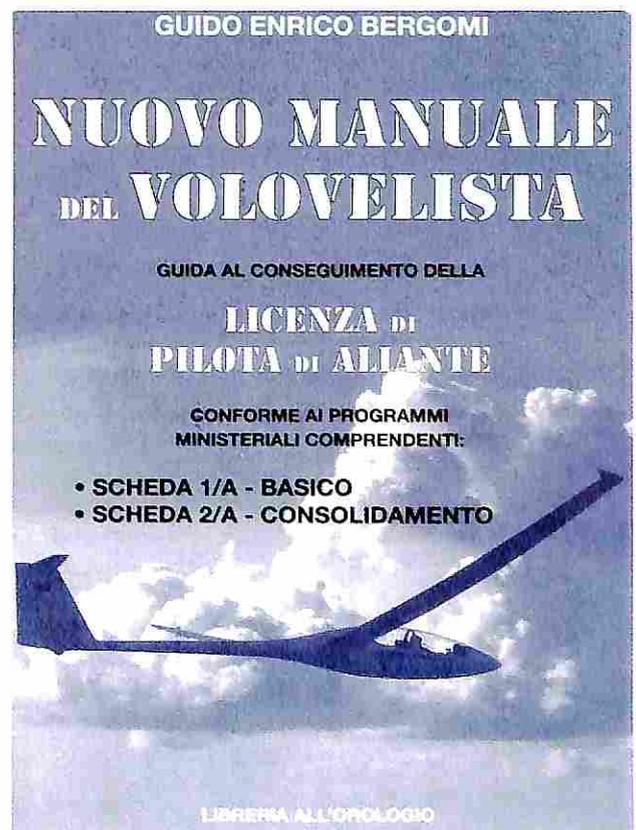
LICENZA DI PILOTA DI ALIANTE

Richiedetelo alla

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

o presso il vostro Club

Euro 23,24



news

Medaglia OSTIV per Christoph Kensche

Nel corso degli ultimi Campionati Mondiali di Leszno (PL), l'OSTIV Organisation Scientifique et Technique du Vol à Voile ha conferito a Christoph Kensche il massimo riconoscimento per i suoi eccellenti contributi tecnici al volo a vela.

OLC: deltaplano e parapendio

La cooperazione tra la federazione tedesca del Volo Libero (DHV) e i responsabili del sito OnLine Contest permetterà dal prossimo anno di inserire in una classifica a parte anche tutti i voli di distanza realizzati su deltaplano e parapendio.

Una conferma ulteriore della bontà di questa formula di competizione.

Discus 2c 18 metri

Anche la Schempp-Hirth si converte alla nuova tendenza: alianti di 18 metri d'apertura alare non flap-pati, pur vantando già la presenza nel settore dei 18M con il Ventus 2cx che ha vinto il Mondiale della categoria. Il primo volo è in programma per la Primavera del 2004. Per ottimizzare la configurazione dell'ala in entrambe le aperture, la sezione centrale è di lunghezza ridotta mentre i terminali anche da 15 metri sono abbastanza lunghi.

Proprietari di LS

La DG, dopo l'acquisizione della Rolladen-Schneider costruttrice fino a ieri degli alianti LS, chiede alla pagina www.dg-flugzeugbau.de/ls-start-e.html a tutti i possessori di alianti LS di registrarsi sul sito per effettuare uno screening del parco macchine esistente.

Personalmente desidererei inoltre sapere se qualche proprietario di LS 3 è interessato al retrofit delle winglet per il proprio aliante. Da Verona stiamo cercando contatti per realizzarle con certificazione da parte della LBA. Abbiamo già alcuni contatti interessanti.

Rispondete all'indirizzo kessler_mm@iol.it (Marco Kessler)

Hans Zacher 1912-2003

Lo scorso 5 agosto 2003, all'età di 91 anni, è morto Hans Zacher. Il personaggio più importante nelle Akaflieg tedesche, uno dei padri del volo a vela, ormai immortale nel ricordo per aver fissati i protocolli di valutazione delle qualità di volo degli alianti, tanto che il suo nome è oggi sinonimo di «test di volo».

Addio a Erminio Bricoli

Dalla segreteria della Federazione Italiana Volo Libero:

come molti di voi già sapranno è morto nel pomeriggio di domenica 24 agosto Mino Bricoli. L'incidente è avvenuto vicino al castello di Torrechiara nel parmense, in fase di atterraggio con un'ala rigida: velocissima la notizia ha fatto il giro del mondo, lasciando tutti i piloti che l'hanno conosciuto profondamente scossi. Mino, insieme al fratello gemello Stefano, era tra i piloti italiani più conosciuti al mondo. Più volte componente della squadra azzurra di deltaplano in forza al suo palmares: dal 1978 sempre ai vertici del campionato italiano che ha vinto nel 1978, 1979, 1990, 1992 e nel 1996.

Didier Chevalier

Pochi istanti dopo il decollo dall'aeroporto di Ouarzazate con un motoaliante ultraleggero, a causa di una probabile avaria al motore, Didier Chevalier è morto insieme al copilota Philippe Kraft (entrambi di 46 anni). Didier ha dedicato molto del suo tempo al lancio internazionale del Marocco sulla scena volovelistica quale luogo ideale per nuovi tentativi di record di velocità e distanza. Grazie a lui abbiamo potuto fare dei magnifici voli tra i più belli della nostra vita.

Ranking Internazionale

Da quest'anno anche le competizioni Italiane assegneranno punti per la classifica internazionale della FAI. In particolare verranno presi in considerazione i Campionati Italiani (i risultati di Ferrara sono già stati inseriti), la CIM e la Open Cup.

Con i risultati degli ultimi Campionati Mondiali, al primo posto del Ranking si trova ora il giovane neozelandese John Coutts che ha vinto il titolo della 15M, seguito dall'inglese Andy Davis e dal campione della Classe Libera Holger Karow. Alla classifica si accede dal sito Internet:

<http://rankings.fai.org/gliding/>

I Mondiali Juniores

In classe Club grande performance della squadra tedesca (tra cui il vincitore Michael Streit su ASW-19) e della squadra inglese (con tre elementi tutti nuovi su tre ASW-19). Il Cirrus, dominatore delle scorse edizioni, si è comunque ben difeso...

In classe Standard primi due posti agli inglesi Hood e Rebbeck (autore di una serie di articoli ricchi di consigli per migliorare le proprie performance in gara e in distanza pubblicati sui Volo a Vela!) su LS8, seguiti da Achim Besser su Discus2. In generale, un relativo dominio ancora dell'LS-8, che è anche l'aliante più rappresentato.

In World Class (PW5) ha vinto il polacco Sebastian Kawa, un campione noto da tempo, seguito da due francesi e due lituani. A metà classifica il giovane fratello di Kawa.

Maggiori dettagli e le classifiche complete sul sito <http://www.nitra2003.sk>

Ali male incollate?

Tutti i Discus CS, cioè quelli prodotti nella repubblica Ceca presso la ditta Orlican, sono fermi a terra. Il motivo: cedimento strutturale di un'ala, dovuto a difetto di produzione, probabilmente di incollaggio del longherone... Più o meno lo stesso difetto patito da una discreta percentuale di DuoDiscus. Con la differenza che stavolta non è ancora prescritta una procedura di ispezione, e si attendono i risultati delle indagini.

L'ENAC (N 2003-314) ha diffuso una comunicazione di P.A., identica a quelle già divulgate in Germania, che riguarda il famoso cedimento strutturale delle ali. I modelli interessati sono i seguenti:

Discus A e B aventi i seguenti numeri di serie da 551 a 554 ,568,569 da 571 a 573 ,575 e 577. Serie Discus CS con numeri di serie da 1CS a 308CS. I numeri di serie sopra menzionati sono ufficialmente a terra fino a nuova liberatoria.

Le prescrizioni originali tedesche sono scaricabili ai siti:

<http://www.lba.de/dokumente/ad/html/ads-schempp-hirth/863-discus-bt.htm>

<http://www.lba.de/dokumente/ad/html/ads-schempp-hirth/360-discus.htm>

Nomine CdA dell'ENAC

Il Consiglio dei Ministri ha finalmente approvato le nomine del nuovo Consiglio d'Amministrazione dell'ENAC. Nuovo Presidente sarà il Prof. Vito Riggio (già Presidente della Commissione che aveva il compito di riscrivere il Codice della Navigazione), nuovo Direttore Generale sarà Silvano Manera (attuale responsabile della sicurezza in Alitalia). Il nuovo CdA è composto da elementi di nomina politica alcuni dei quali ci sono sconosciuti e sono: Mele (per la Margherita opposizione), Attili (per i DS), Zanchetta (per AN, un ex pilota Alitalia), l'Ing. Fredmano Spairani (per Forza Italia, ricordiamo che l'Ing. Spairani è stato l'ultimo Presidente del Registro Aeronautico Italiano prima della fusione con Civilavia e la nascita dell'Enac), il Prof. Mirchio (UDC), e infine l'ex Presidente di AOPA Italia Avv. Andrea Corte (di area Lega).

Il nuovo CdA si insedierà ad ottobre, per il momento l'ente è stato commissariato, Vito Riggio è Commissario (facente funzioni di Presidente e CdA) mentre Silvano Manera è Vice-commissario (facente funzioni di Direttore Generale). Escono di scena il Dott. Alfredo Roma (che rimane presidente di ECAC) e il Dott. Pierluigi Di Palma, dimissionario.



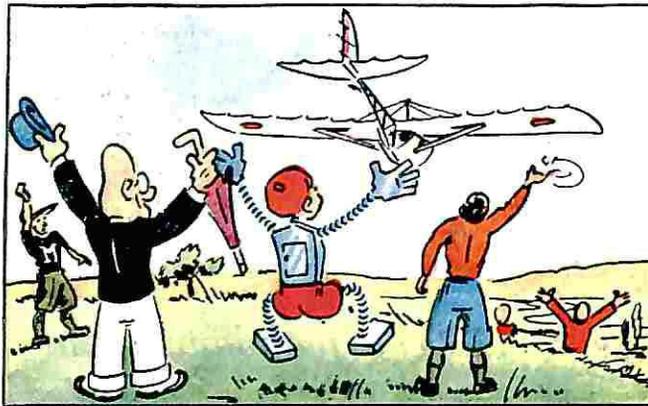
VOLARE! **Milano, Palazzo Reale** **dal 12 settembre** **al 16 novembre 2003**

«Futurismo, aviomania, tecnica e cultura italiana
del volo 1903-1940»

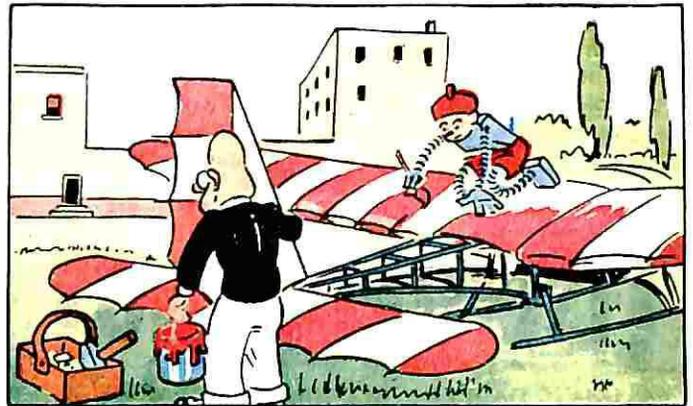
Un primo tragitto di 36 metri, un volo di 12 secondi, cento anni fa segnava l'inizio dell'aeronautica. Era infatti il 17 dicembre 1903, il fatto si svolgeva a Kitty Hawk (nel North Carolina) e quel primo aereo a motore, come tutti sappiamo, era stato progettato e costruito dai fratelli statunitensi Orville e Wilbur Wright. Nel volgere di pochi anni l'aeroplano entrava a far parte della nostra vita, diventava indispensabile mezzo di trasporto e terribile portatore di morte nelle guerre che si sono succedute sempre più micidiali.

Bene ha fatto Milano a celebrare questo centenario con una mostra imponente, sotto l'alto patronato del presidente della Repubblica Carlo Azeglio Ciampi. Il percorso della mostra (e del ricco catalogo illustrato) offre al visitatore più suggestioni che conoscenze, attraverso oggetti, pubblicazioni, filmati e richiami visivi di vario genere, manifesti e parti meccaniche, un'operazione di reperimento e selezione al quale hanno contribuito

Motorino e il volo a vela



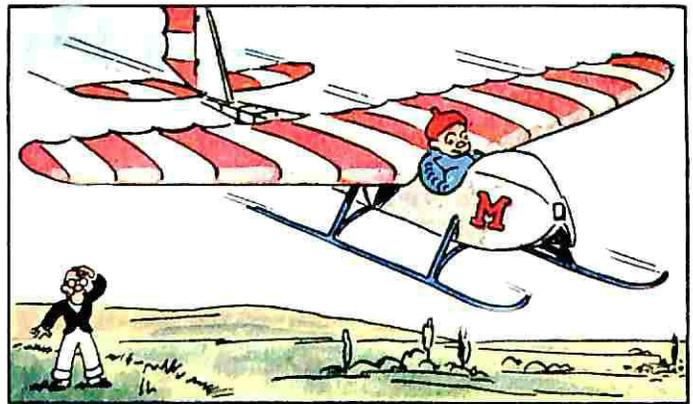
1. Motorino ai Littoriali ha assistito al volo a vela e lo scivolo dell'ali di provare tosto anela.



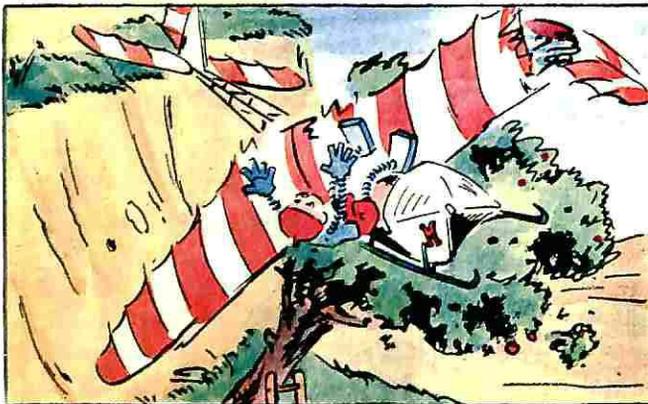
2. Trebisondo compiacente forte, bello e resistente, l'apparecchio costruisce e dipinto tutto a strisce.



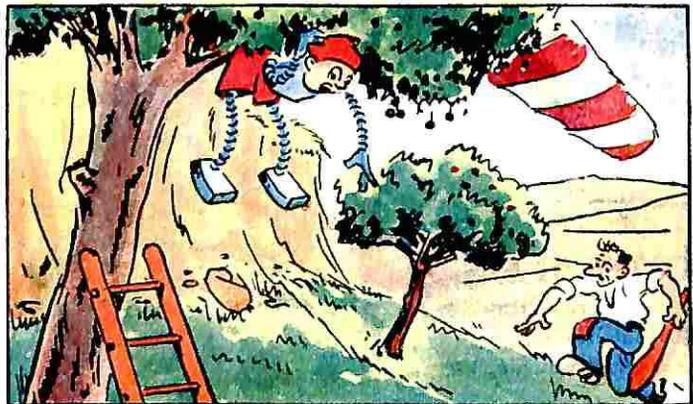
3. Sopra un colle trascinato l'apparecchio fino in vetta tosto a vol sarà lanciato con manovra assai perfetta.



4. Via! D'un balzo Motorino si ritrova su nel cielo mentre trepido il babbino con le mani si fa velo.



5. Non ha torto il timoroso, perchè presto il volatore su un ciliegio prosperoso fa naufragio con fragore.



6. Di ciliege un ladroncello è creduto Motorino e un villano col randello lo minaccia da vicino.



7. Trebisondo, prevedendo un finale con rottura, le misure sta prendendo per scansare la sciagura.



8. L'aviatore sfortunato ora in vol torna giocondo: questa volta l'ha pescato proprio a tempo, Trebisondo!

NEWS

PICCOLI ANNUNCI

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

Detdate il vostro testo a: Aldo Cernezi Tel. 02.48003325 aldo@voloavela.it

TEST-8 Alpin motoalante ULM biposto 16 m, Rotax 503 doppia accensione a scomparsa controllata da entrambi i posti di pilotaggio decolla in 300 m! Efficienza 30, radio aeronautica con interfono e cuffie. Carrello triciclo per rullaggio autonomo. 50 ore di volo e 25 motore. Perfetto, vendo per problemi familiari 36.000 Euro
Tel. 347-2643379 o 335-8412588
Cavolla Claudio
cavudio@gsnet.it

Hornet C I-CALM con carrello, CN valido fino a marzo 2006, visibile presso AeC. Novi Ligure. 13.500 Euro
Tel. 0141.204672 Eligio

Stemme S-10 V 1993, visibile a Roma. 115.000 Euro
Tel. 348.4125269 Diego Volpi

Cirrus Standard I - LETJ 1973, 2050 ore, prossimo CN 12/2004, Radio Becker 3201, Vario Westerboer 910, Computer Westerboer 922, carrello chiuso. Euro 12.500
Tel. 349.5453540
enrico.ben@libero.it

Discus B I - MBIG vendo quota di 1/3, carrello Cobra, Cambridge, GPS, ossigeno, perfetto. Visibile a Calcinatè del Pesce, prezzo molto conveniente
Guido Hassan Tel. 02.48196040
cell. 340.5612259

Libelle Club H205 I - NEWD 1975, ore 860, scadenza CN aprile 2006, scadenza radio marzo 2007, carrello 2 assi chiuso, revisione luglio 2003. Visibile a Torino. Euro 10.000,00. Tel. 011.6197613 - cell. 347.7401602

DG-800 S 1993, 600 ore di volo, perfetto stato, mai incidentato, sempre tenuto nel carrello, nell'hangar. Marche tedesche, 15M con winglet, 18 M, 18 M con winglet. Capottina azzurrata, LX4000, Carrello Anschau 4 ruote, paracadute, ruota e gancio per trainare l'aliante montato con la macchina, manutenzione annuale in fabbrica o in Glasfa-

**VOLO
A
VELA** 

ser. Basato a Valbrembo. Contattare:
guidogallia@hotmail.com

Robin DR400/180R D - EBDA, anno di costruzione 1978, s/n 1298, 4340 ore totali, Motore O360 A3A 180HP, revisionato nel 1995 a 3617 ore, più di 1200 ore alla prossima revisione, Elica SENSENICH revisionata nel 1995, Radio Becker AR3201, Bendix-King KT76A. Visibile presso AVRO (Rivoli di Osoppo, UD)
Tel. 349.6387168 Francesco Rizzani - f.rizzani@libero.it

Carrello Pirazzoli 800 AL, immatricolato il 7/01/94, 2 assi, predisposto per Discus B, 2.800,00 Euro. Tel. 335.6540418
Renato

Cirrus Standard 1985, ottimo stato, 900 h di volo, senza carrello, radio e strum base, basato in Ungheria Ocseny. Euro 9000 più tasse.
Tel. 0036.703349778 sig. Koller (anche in italiano e inglese)

Cerco Calif A 21-S in ottime condizioni, poche ore, per apertura nuova scuola di volo e di performance. Flugschule Monte Baldo GbR Steigstr. 46 D-73101 Aichelberg. Tel. 0049(0)7164-800581, fax 07164-800582
cell. 0172-2694545 Walter Eisele "we-walter.eisele@t-online.de"

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

Stemme S-10 D KGCCN, 1992, ore

totali 326, come nuovo, full optional. Presso AVA Valbrembo
faivi@libero.it

DG 200 D-6781, 1978, hangarato a Verona, mai incidentato, vario SB8 GPS-ASR, gelcoat in buone condizioni, carrello chiuso immatricolato in Italia. Euro 18.500.
Tel. 347.2471688. Graziano Pera
graziano.per@libero.it

Carrello chiuso Pirazzoli doppio asse, revisionato 2003, per monoposto, ottime condizioni.
Euro 2.500,00. Tel. 335.6672058 Edo

Bergfalke IV, 1974, 1600 ore, danneggiato per atterraggio pesante in supporto carrello e cappottina. Per il resto ottime condizioni. Danno stimato da officina certificata 3800 euro. Strumentazione standard con radio Dittel 720
Vendesi: Euro 3.500.

Oppure riparato ed in ordine di volo Euro 9.000. Carrello sfornito di documenti. Maurizio Mazzeo.
email: imezz@tiscalinet.it

Carrello per monoposto, monoasse, omologato e revisionato.
Claudio Albano Cell. 348.3336625
claudio.albano@nascent.it

Cerco computer di volo (per sostituire Zander SR820 su DG300), meglio se interfacciabile GPS
cell. 338.4920111
vitali.timoteo@libero.it

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

Strumenti Aerograf 6000/12000 m, completo Fototime II, Barogra-

**VOLO
A
VELA** 

fo Winter 8000, Bussola Schanz, Zander SR 820 D.
Tel/Fax 035.251392 mbalze@tin.it
Mario Balzer

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

Ka6E, ottime condizioni, C.N. triennale fino 3/2005, oltre 600 ore disponibili prima della prossima ispezione 1000 ore, strum completa di virosbandometro e vario el, carrello scoperto.
Euro 7.400,00.
fabrizio_ka6@tin.it.
Tel. 011.9363484 ore serali

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

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

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

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

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

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

Meraviglie, Vergini e Cavalieri

Volevo parlarvi di un cavaliere uscito dalla penna di un Grande, un cavaliere speciale, che ci interessa perché trotta nei cieli. E di nient'altro.

Poi ho pensato di dedicare qualche riga agli incontri che facciamo, o manchiamo, durante il volo. Con la fata incaricata di tirare su gli alianti, per esempio.

Per quelli che, come me, del volo hanno capito poco o niente, resta una Vergine inafferrabile, che cancella gli appuntamenti all'ultimo momento, gelosa dei veli che l'avvolgono nel mistero, custode della propria virtù. Siamo sopravvento, e la capricciosa si nasconde in qualche vortice di sottovento: la cerchiamo sotto un cumulo, e lei si è già rifugiata nella pancia di quell'altro, pronta a smagrirlo o a disfarlo se ci avviciniamo, lasciandoci la spiacevole sensazione di essere dei seguaci di tardocumuli. Ci fa sentire degli intoccabili, condannati dalla mancanza di talento a vagare di solito nelle masse d'aria sbagliate.

Ma siamo in Occidente, dove le caste non esistono e le fate finiscono per cedere, e in questa paziente attesa siamo affezionati alla nostra insufficienza che ci permette di accarezzare tutte le possibili illusioni, specialmente nei lunghi minuti che precedono il decollo.

Il trainatore, che il più delle volte ha proprio dei bei capelli bianchi, è il Coniglio Bianco che ci porterà nel Paese delle Meraviglie, non al centro della terra ma in alto nei cieli. Grazie, amico. Vivremo anche noi le nostre avventure. A singulti, a strappi, a fatica, arriveremo a sentire l'odore freddo delle nuvole. Qualche costone vincerà il suo torpore millenario e si lascerà andare a darci qualche calcio nel sedere e a spingerci in alto. Non riusciremo a incontrare Lei, ma ne faremo mille altri, di incontri. Come minimo, ci accontenteremo di qualche falchetto curioso che si degna di venire a guardare l'aliante: agli intoccabili capita anche questo, che gli uccelli diano più soddisfazioni delle vergini.

E i bravi che sono in linea dietro di noi e alla seconda cresta ci sorpasseranno? Per loro, la fata è una Signora, abbracciata tante volte, che farà la preziosa anche oggi, e non è detto che alla fine del corteggiamento si senta obbligata a concedersi, che diamine, se no che signora sarebbe. Il più delle volte, però, gli va bene, e immagino che provino un'emozione forse più intensa della prima. I loro privilegi non finiscono qui. Mi sono convinto che gli capiti qualche volta di veder comparire sull'ala un ospite di eccezione, avvolto in una nuvola di zolfo. Non fanno parola con la gente comune di questi incontri riservati, nel corso dei quali stringono patti infernali. In cambio di cosa? Di diritti d'Onda, naturalmente.

Poi, le meraviglie hanno una fine per tutti. Inizia il circuito di atterraggio, durante il quale io mi sento un cane che corre verso la catena. Quando tocco terra, un pesce preso all'amo. Dovrò tornare a fare

il lombrico in coda ai semafori, goffo e terragno, di nuovo prigioniero di quella forza prepotente che ci inchioda a terra.

Molti scrittori hanno raccontato storie di volo perché erano piloti. Franz Kafka ha passato la sua vita a terra, eppure....

In vacanza sul lago di Garda, fu spettatore quasi per caso alla manifestazione aviatoria di Montichiari del 1909, e ne fece un resoconto. Tra i tanti, ecco un bellissimo passaggio, che dimostra la sua intuizione, da terra, dello stato d'animo dei pionieri dentro le prime macchine volanti:

"...e tutti guardano allungando il collo il monoplano che oscilla, viene ripreso da Bleriot e addirittura sale. Ma cosa accade? Quassù a venti metri sopra la terra c'è un uomo imprigionato in un telaio di legno e si difende da un pericolo invisibile volontariamente sfidato. Noi stiamo di sotto, respinti all'indietro e inconsistenti, e guardiamo quest'uomo..."

Qualche anno dopo, scrisse il racconto fantastico "Il cavaliere del secchio". Ecco cosa immagina l'autore.

Non c'è più carbone nella stufa, e un uomo sta per crepare di gelo nella sua stanza. Non ha soldi, e non ha altra scelta che prendere il secchio e andare a mendicare dal carbonaio. Il secchio è così vuoto che lui può cavalcarlo.

"...Già la mia ascesa deve essere decisiva: per questo vado fin là cavalcando il secchio. Nella mia qualità di cavaliere del secchio, con la mano sul manico, la più semplice delle imbrigliature, scendo in faticosi tornanti le scale; ma in strada il mio secchio si alza in volo, che meraviglia, che meraviglia... ..la via immobile nel gelo viene percorsa a un trotto regolare: spesso salgo all'altezza dei primi piani delle case: mai scendo fino alle porte d'ingresso. E inconsueta è l'altezza a cui mi fermo davanti alla volta dello scantinato del carbonaio..."

Il poveraccio chiede, restando in alto sul secchio, del carbone in prestito. Il carbonaio sente la sua voce e fa per uscire in strada, ma la moglie lo precede, esce, finge di non vedere il vecchio cliente e cerca di soffiare via.

"...Purtroppo funziona. Il mio secchio ha tutti i pregi di una buona cavalcatura: non ha resistenza; è troppo leggero..."

Il racconto si conclude così:

"...e con queste parole salgo nelle regioni delle nevi eterne e mi perdo per sempre".

Mi piace pensare che questo racconto sia una sorta di manifesto del volo a vela, chissà, forse anche nelle intenzioni dell'autore. C'è quasi tutto: privazione, decollo, salita, volo delphinato, ostilità dei "normali", e poi ancora salita e salita e salita... manca solo, nella regione delle nevi eterne, il circuito di atterraggio, come è giusto che sia.

Franco Mussino

Recensioni



Vittorio Pajno

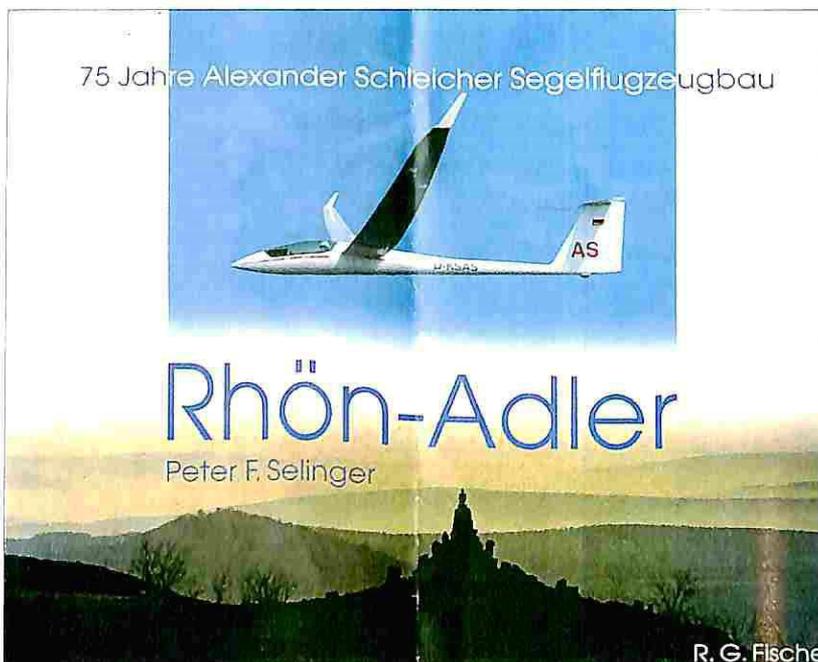
RHÖN ADLER
di Peter F. Selinger
(2ª edizione)

Questa seconda edizione, celebrativa degli alianti prodotti da Schleicher, differisce dalla prima in modo sostanziale. Innanzitutto chi avesse perso la prima edizione ha l'occasione di trovare, nella seconda, quanto è già stato pubblicato nella prima, almeno nelle sezioni principali, con tante splendide foto nuove e una ancora più grande mole di dettagli.

Direi che la caratteristica principale di questa seconda edizione consiste nel fatto che una serie di nuovi tritici viene affiancata da numerose foto dei dettagli costruttivi degli alianti prodotti da Schleicher. Questi dettagli testimoniano il progresso tecnologico e fanno vedere la profonda differenza nella tecnica costruttiva e l'evoluzione del volo a vela all'appassionato. I protagonisti di questa evoluzione, cioè i progettisti della Schleicher e i collaboratori esterni, trovano in un'apposita galleria il posto nella storia

della Schleicher e del Volo a Vela che gli spetta. Si capisce così quanta passione, fatica e intra-

prendenza sono state necessarie per arrivare agli alianti su cui voliamo ogni giorno.



**Il libro è acquistabile al prezzo di 42,00 Euro
+ spese postali da:**

R.G. FISCHER VERLAG
Orber Strasse 30 - D 60386 Frankfurt/Main (Germania)
e-mail: R.G.Fischer.Verlag@t-online.de

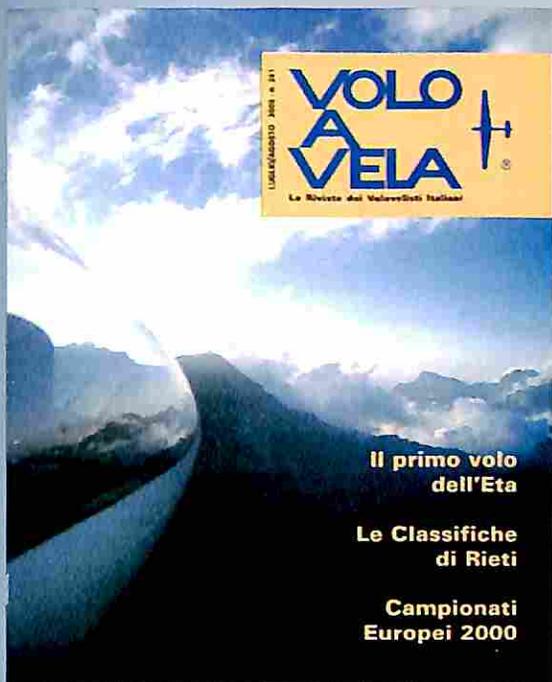
CSVVA Settore Documentazione

Presso il Settore Documentazione del CSVVA, che ha sede nella stessa palazzina dell'Aero Club Adele Orsi, oltre a vario materiale come libri, riviste, videocassette, ecc. è raccolta una notevole quantità di foto ovviamente volovelistiche. Per incrementare questa raccolta, unica in Italia, e per colmare eventuali lacune sarebbe veramente gradito che chiunque possieda foto "volovelistiche" (cercando negli album di famiglia qualcosa si trova sempre) le potesse inviare all'indirizzo sottostante, possibilmente con una breve descrizione di ciò che la foto rappresenta. Per chi non volesse giustamente privarsi delle proprie foto può sempre prestarle per il tempo necessario per essere riprodotte e quindi restituite.

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

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

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



PER RICEVERE VOLO A VELA

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

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

Le tariffe 2004:

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

socio ordinario CSVVA + FIUV +
annata della rivista
Euro 50

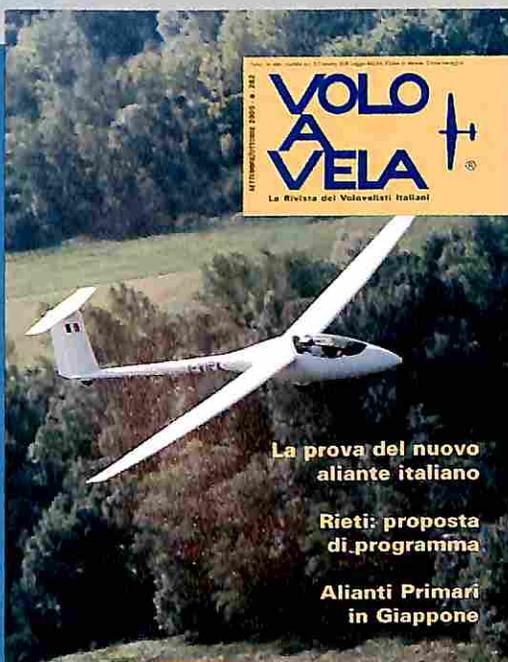
socio sostenitore CSVVA +
annata della rivista
Euro 85

socio sostenitore CSVVA + FIUV
+ annata della rivista
Euro 100

socio benemerito CSVVA +
annata della rivista
Euro 250

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

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

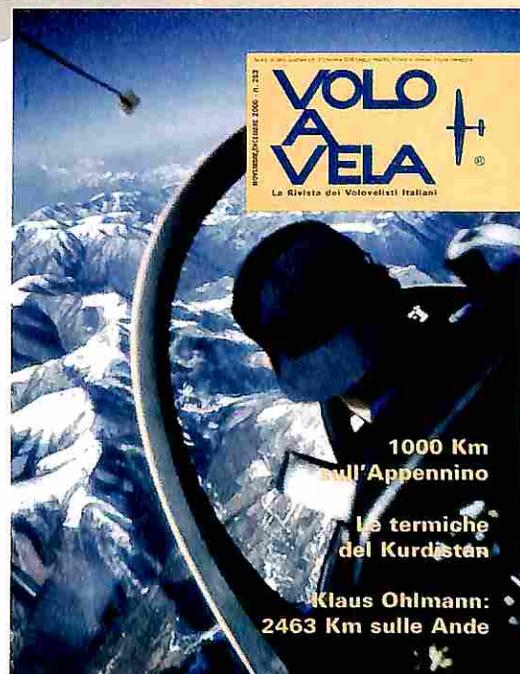


con bonifico bancario alle
coordinate ABI 3500, Cab
10800, c/c 2294 intestato a
CSVVA, indicando la causale e
l'indirizzo per la spedizione;

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

grafica: impronte, milano

**Per informazioni relative all'invio
delle copie della rivista
(abbonamenti, arretrati, ecc.):
tel/fax 0332-310023
E-mail: csvva@libero.it**



La T&A - Testa & Associati

è una società di consulenza

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

I professionisti di T&A

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

*Ogni singolo progetto è seguito direttamente
dagli Amministratori:*

Claudio Testa, Silvia Cossa, Giulio Carmignato

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

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

il manifesto

sambonet

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

T&A
TESTA & ASSOCIATI



Cessioni o acquisizioni di società.

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

Strutturazione di sistemi di controllo finanziario e di pianificazione finanziaria.

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

Quotazione in Borsa.

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

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

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

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

Aerei e alianti a disposizione di tutti i soci:

2 STINSON L.5 • 2 ROBIN DR 400

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

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

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

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



GREAT ITALIAN TASTE.
The eternal style.

DISARONNO ORIGINALE
Since 1525