

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

SETTEMBRE/OTTOBRE 2005 - n. 292

# VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani



**Il mondiale  
Juniores**

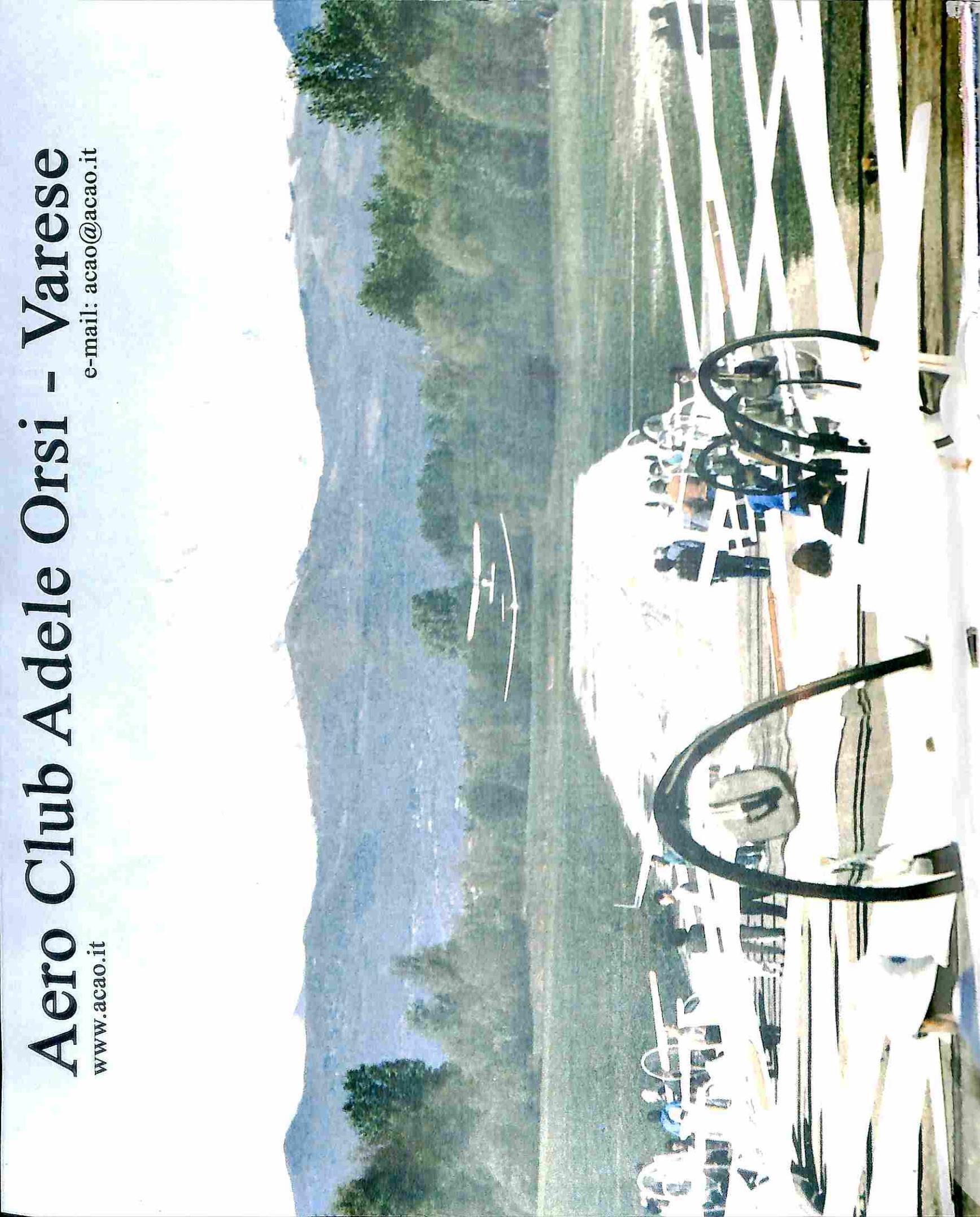
**Mirare al cuore  
delle nuvole**

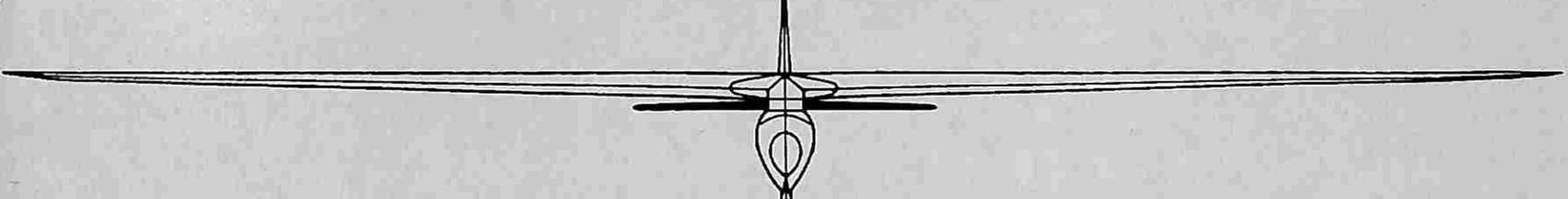
**IVSM: raduno vintage negli Stati Uniti**

# Aero Club Adele Orsi - Varese

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

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





## Due facce contrastanti

*La realtà del volo a vela italiano e internazionale ha due facce un po' contrastanti. Incominciamo dalla prima: sono vivacissimi gli eventi internazionali, come dimostrato dal magnifico raduno Vintage svoltosi e Elmira negli Stati Uniti, con alianti che sono stati trasferiti persino dall'Europa con grande passione. La partecipazione alle gare è in crescita, con grande successo di presenze nel Campionato Mondiale Juniores, nonostante il moltiplicarsi delle occasioni e degli eventi. I Club nazionali non mancano mai di presentare candidature ad ospitare gare di rilievo.*

*In tutti questi ambiti non si può fare a meno di notare inoltre un costante innalzamento del livello di competenza degli organizzatori, e del personale coinvolto; oggi tutto viene accuratamente preparato e presentato nella maniera più efficace ai partecipanti. Il Grand Prix da poco conclusosi in Francia, del quale leggerete sul prossimo numero, è solo un altro esempio eclatante di questa crescita qualitativa; esso ha l'ambizione di rivolgersi anche al pubblico generico, e ai mezzi di comunicazione moderni.*

*Il volo a vela italiano non è estraneo a questo fervore e sta affrontando un periodo di grandi cambiamenti, sia nel rapporto con l'AeCI il quale sta uscendo dalla fase di commissariamento e vede partire la nuova struttura, sia nella riforma radicale di alcuni regolamenti quali il meccanismo di selezione dei piloti della Squadra e le gare decentrate. Il lavoro sull'organizzazione dei prossimi due Campionati Mondiali a Rieti è un'impresa che si potrebbe definire titanica, magari esagerando solo un po', e che dovrà lasciare un segno e una traccia tangibili per parecchi lustri.*

*Qual è l'altra faccia che contrasta tanto con la forza vitale che si coglie nella descrizione precedente? La scarsità di nuove leve, di giovani in particolare che in Italia sono praticamente assenti, le poche iscrizioni di allievi ai corsi di pilotaggio. Sui campi di volo e di gara si incontrano sempre le stesse persone, il ricambio è lentissimo. Tutto il mondo si interroga sui motivi di questa sottile ma lunga crisi. Non è possibile trovare una risposta universale, né sembra che per ora nessuno abbia scoperto una soluzione. Nemmeno a livello nazionale o locale, però, pare chiaro come reagire. Quel che è certo, è che ogni club dovrà accogliere con calore ogni potenziale nuovo allievo, facilitarlo al massimo con un'assistenza continua soprattutto nelle prime fasi: la visita al club, la richiesta di informazioni, il volo di prova, l'espletamento delle pratiche per l'iscrizione al corso. E attenzione ai prezzi. Il costo per il conseguimento della licenza è la prima delle domande che passano per la mente di chi sogna di volare.*

*Sta a noi fare di tutto perché il sogno sia realizzabile.*

**Aldo Cernezzì**

# SPAZZOLE INDUSTRIALI



**SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE**

THE PROFESSIONAL CHOICE

# VOLO A VELA

Fondata da Plinio Rovesti nel 1946

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



Direttore responsabile:

Aldo Cernezzì

Segreteria

Bruno Biasci

Archivio storico

Umberto Bertoli, Lino Del Pio,

Nino Castelnuovo

Comitato redazionale:

Carlo Faggioni, Plinio Rovesti

Prevenzione e sicurezza:

Marco Nicolini

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

Aldo Cernezzì

Vintage Club:

Vincenzo Pedrielli

Corrispondenti:

Celestino Girardi

Paolo Miticocchio

Aimar Mattanò

Sergio Colacevich

Giancarlo Bresciani

In copertina:

Il Bowlus Baby Albatros

al raduno internazionale

di Elmira (USA)

Foto di Vincenzo Pedrielli

Progetto grafico e impaginazione:

Impronte - Milano

Stampa: Serostampa - Milano

Redazione e amministrazione:

Aeroporto 'Paolo Contri'

Lungolago Calcinate, 45

21100 Varese

Cod. fisc. e P. IVA 00581360120

Tel. 347/5554040 - fax 0332/313018

POSTA ELETTRONICA

redazione@voloavela.it

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

issn-0393-1242

## In questo numero:

n. 292 settembre/ottobre 2005

<b>Editoriale</b>	<b>1</b>
<b>FIVV:</b>	
<b>Decisioni della Commissione Sportiva</b>	<b>4</b>
<b>Klix 2005, mondiale femminile</b>	<b>6</b>
<b>Acrobazia: un italiano in Russia</b>	<b>14</b>
<b>Un europeo ricco di esperienze</b>	<b>22</b>
<b>Viking Glide 2005</b>	<b>30</b>
<b>Premondiali Classe Club a Vinon</b>	<b>34</b>
<b>Terzo Raduno Alianti d'Epoca</b>	<b>38</b>
<b>Gli Juniores parlano anglosassone</b>	<b>46</b>
<b>Mirare al cuore delle nuvole</b>	<b>52</b>
<b>Piccoli annunci</b>	<b>56</b>
<b>Il secondo periodo di lusso</b>	<b>58</b>
<b>In breve</b>	<b>62</b>



### LE TARIFFE PER IL 2005

#### DALL'ITALIA

• Associazione al CSVVA + 6 numeri della rivista	Euro 35
• Associazione promozionale "prima volta" al CSVVA + 6 numeri della rivista	<b>Euro 25</b>
• Associazione "sostenitore" al CSVVA + 6 numeri della rivista	Euro 85
• Associazione "benemerito" al CSVVA + 6 numeri della rivista	Euro 250
• Numeri arretrati	Euro 7

#### DALL'ESTERO

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

#### Modalità di versamento:

- con bollettino postale sul CCP N° 16971210, intestato al CSVVA, Aeroporto P. Contri - Lungolago Calcinate, 45 - 21100 Varese, indicando sul retro la causale e l'indirizzo per la spedizione;
- con bonifico bancario alle coordinate ABI 05048, CAB 50180, CIN S, c/c 589272 intestato a CSVVA, indicando la causale e l'indirizzo per la spedizione, e dandone comunicazione agli indirizzi sotto riportati;
- con assegno non trasferibile intestato al CSVVA, in busta chiusa con allegate le istruzioni per la spedizione.

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

# Stagione di riforme

Aldo Cernezzì

## Le prime decisioni della Commissione Sportiva per il 2006



sarà esclusivamente funzione del numero di chilometri volati, senza differenziazione per tipo di volo e per numero di piloni. In pratica le norme vengono a somigliare da vicino a quelle dell'OLC.

Come ogni anno, alla fine dell'estate inizia il lavoro di valutazione dei risultati e dei suggerimenti raccolti nella stagione agonistica appena conclusa. In due riunioni consecutive, la Commissione Sportiva FIVV ha deliberato alcune riforme di notevole impatto sulle attività sportive del prossimo 2006 e degli anni seguenti.

Su questo numero di *Volo a Vela* vogliamo incominciare a riportarvi alcuni degli argomenti, lasciando dettagli e, in particolare il calendario delle gare, per la prossima uscita.

### CID

Grandi novità per il Campionato Italiano di Distanza, gara che gode da vent'anni di un successo di partecipazione in crescita.

Innanzitutto, il CID verrà affiancato da una competizione parallela che potrebbe chiamarsi Campionato Italiano Recordmen. Ad oggi (1° Ottobre) il regolamento del CIR è solo abbozzato, ma possiamo anticipare che sarà basato sul tentativo di migliorare gli attuali record sia di distanza sia di velocità previsti dalla FAI. Ad ogni volo verrà assegnato un punteggio proporzionato alla performance del record in vigore corrispondente; ogni volo, anche il più modesto, è valido ai fini del CIR. Nei primi due anni di gara è facile prevedere un elevato numero di voli per le categorie oggi prive di record validi. La classifica finale sarà basata sui due migliori punteggi conseguiti.

Il CIR offre ottime possibilità di ben figurare anche per i piloti che decollino da aeroporti non particolarmente adatti ai lunghissimi voli del CID.

A fronte dell'istituzione del CIR, il CID si trasforma profondamente: la classifica sommerà i punti conseguiti in tre voli, anziché i tradizionali due; il punteggio di ogni volo

### FLARM

La diffusione di questo apparato elettronico d'allarme anticollisione procede troppo lentamente in Italia. Il resto dell'Europa volovelistica se ne sta dotando invece capillarmente. Considerata la sua efficacia, e il costo non proibitivo, dopo che la FIVV ha contrattato con i produttori un periodo di lancio in offerta speciale, la Commissione Sportiva suggerisce alla FIVV, che ha approvato, di rendere obbligatoria l'installazione del FLARM su tutti gli aianti impegnati nelle competizioni del 2006 (compresi CID e CIR: per le gare decentrate verrà predisposta un'apposita casella di autodichiarazione).

### Scoring e omologazioni

La commissione prende atto che nel passato anche recenti sono stati commessi errori nello scoring (valutazione dei voli, di eventuali infrazioni e assegnazione di penali). Il nuovo regolamento sportivo chiarisce le modalità di lagnanza e di reclamo, e aggiunge un periodo di 30 giorni dalla prima pubblicazione delle classifiche finali durante il quale è possibile fare una richiesta (motivata per iscritto) di revisione della valutazione dei voli.

### Promozione

A seguito di un banalissimo errore aritmetico di somma dei "punti disponibili", la soglia del 75 percento al Campionato Italiano Promozione 2005 è stata calcolata erroneamente. Si è provveduto a rifare il calcolo, e risultano promossi in Categoria Nazionale sette piloti, anziché quattro come era stato indicato a Rieti.

## Selezione per gare internazionali

Rieti ospiterà nei prossimi anni due campionati mondiali. L'occasione sembra ideale per instaurare un meccanismo di selezione della squadra nazionale attraverso la sfida diretta tra i candidati, in gare appenniniche con valore di "Trials". Non esiste alcun problema di selezione degli Juniores, purtroppo, vista la situazione italiana dei giovanissimi. Per le classi in gara nel

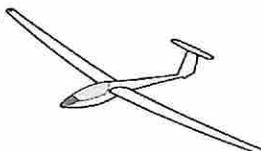


2008 (Standard, Club e PW-5), viene indetta una gara apposita nel 2006, e due gare nel 2007. Sui tre risultati a disposizione, verranno valutati i due migliori; le graduatorie, separate ovviamente per classi, daranno luogo quindi ad una selezione automatica in base al piazzamento. Le stesse gare sono valide anche ai fini dell'Algoritmo nazionale, il quale però perde il suo ruolo fino a oggi cruciale nella selezione dei piloti: dal 2006 verranno redatte infatti apposite classifiche nazionali separate per ogni classe. ■



# FIVV

FEDERAZIONE ITALIANA VOLO A VELA



## SCUOLE VDS, CERCASI



**www.fivv.it**

La FIVV per dare un futuro al volo a vela in Italia, deve seguire la via maestra e puntare sui giovani per avviarli alla scoperta del volo veleggiato; uno sport entusiasmante e formativo.

Per assecondare le richieste di giovani che ci pervengono da ogni parte d'Italia, la FIVV intende selezionare, tra le scuole VDS a motore e che già operano su aviosuperfici o campi di volo, quelle che più saranno idonee per territorio e logistica alla pratica del volo a vela ultraleggero.

A queste scuole verrà proposto di istituire dei corsi di volo VDS con motoalante ultraleggero al fine di istruire gli allievi al volo planato ed al veleggiamento.

Le scuole interessate potranno usufruire della competenza ed assistenza di tecnici ed istruttori della FIVV.

Visitate il sito della Federazione Italiana Voilo a Vela: [www.fivv.it](http://www.fivv.it)

Per informazioni ed invio candidature contattate:  
[bertoncini@tenax.ch](mailto:bertoncini@tenax.ch)

*Luigi Bertoncini*  
*Commissione Volo a Vela Ultraleggero FIVV*

# Klix 2005

## 3<sup>rd</sup> World Women's Gliding Championships

### Margot 57

(Margherita Acquaderni)

**D**al 31 luglio al 12 agosto si sono svolti a Klix, un paese fra Dresda e Berlino, i terzi campionati del mondo femminili. 47 le concorrenti di 17 nazioni che hanno corso nelle tre classi: Club (18), Standard (16) e 15 metri (13).

Il tempo è stato purtroppo inclemente, infatti su 13 giorni disponibili, sono state volate 6 prove valide per Standard e 15 metri e 7 per la classe Club. Il tempo si è presentato molto strano già dai giorni di prova, caratterizzati da temperature assolutamente inusuali (35-38°C) e da una forte stabilità, che non hanno permesso di fare nessun significativo volo di prova. La notte prima della cerimonia d'apertura si è scatenato un temporale di quelli che non si dimenticano che mi ha fatto "volare" mentre tentavo, inutilmente, di trattenere i pali della veranda della roulotte. Tanta paura... alcuni danni alla veranda e alla roulotte... La mattina seguente ci hanno informato che il vento aveva raggiunto 85 km/h provocando diversi danni alle tende, gazebo; un Piper parcheggiato e picchettato è stato completamente distrutto. Tutto sommato però il temporale ha cambiato la massa d'aria!

Per la classe 15 metri, quella in cui ho gareggiato, soltanto un volo è stato di 330 km, tutti gli altri al di sotto dei 200; le condizioni sono sempre state più consone alla fortuna che all'esperienza e alla bravura. Lo si è visto fin dal primo giorno, caratterizzato da un immediato colpo di scena: la detentricice del titolo è atterrata fuori campo con diverse altre concorrenti. Inaspettatamente il mio inizio è stato veramente brillante: terzo posto il primo giorno e secondo posto nella prova successiva. Dopo due giorni ero in testa alla classifica! È stata la prima volta nella mia vita che mi sono ritrovata a vivere una situazione di così grande soddisfazione senza essermene quasi resa conto, ho volato bene, assieme alla squadra tedesca, con molta serenità e tranquillità, ma senza fare nulla di particolare. Con la stessa poca consapevolezza ho siglato il disastro della mia gara il terzo giorno. La giornata era difficile: un fronte stava arrivando e una copertura aveva raffreddato il terreno. In volo si trovavano bolle, non termiche organizzate. Dopo una prima parte del volo senza problemi ed in compagnia di altri

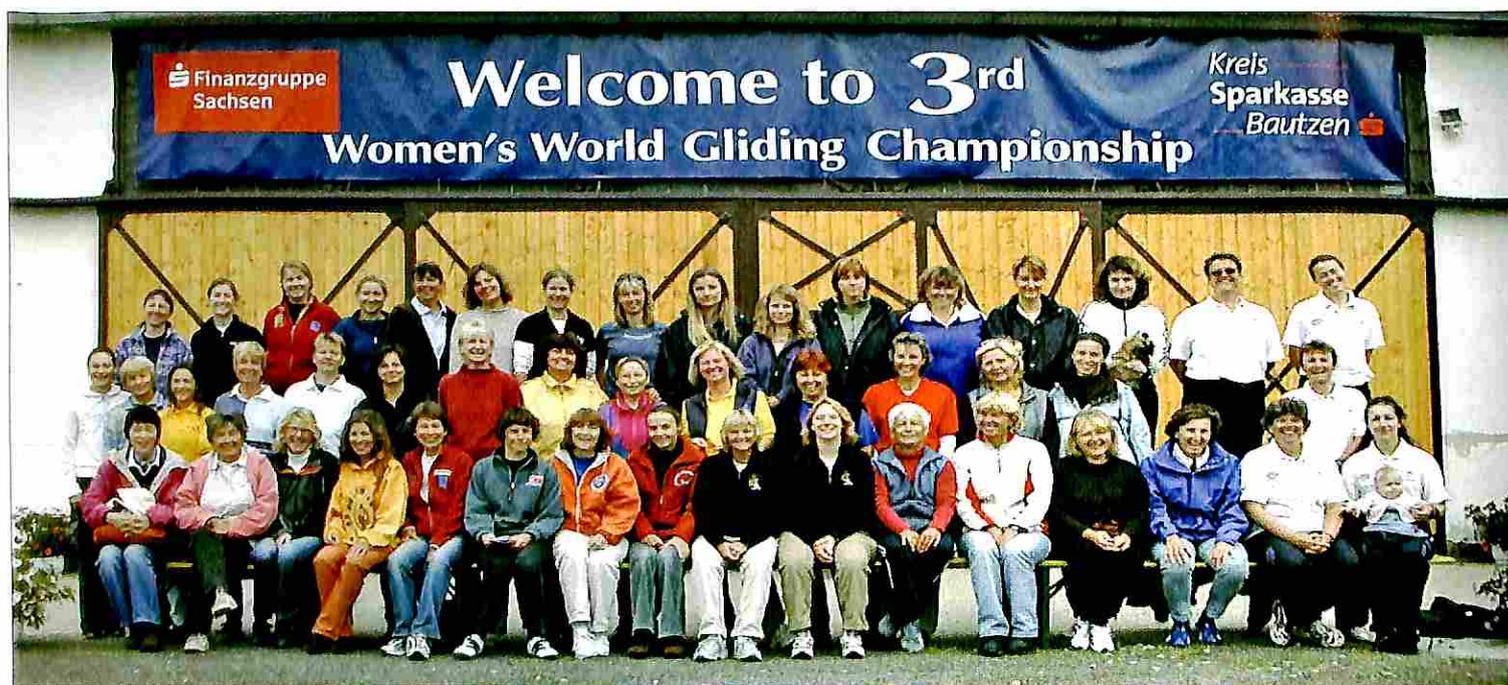


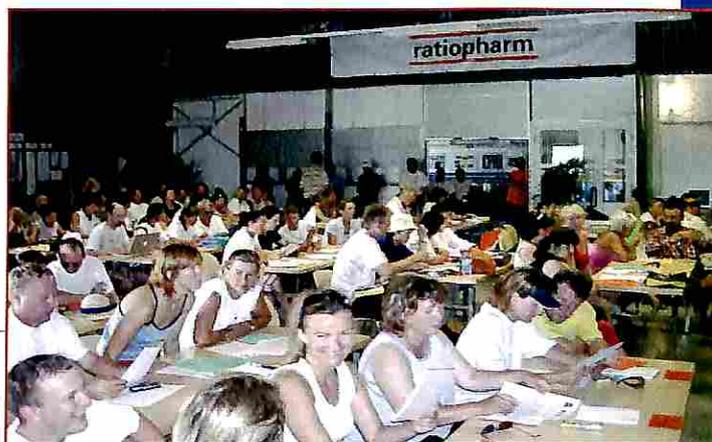
Foto di gruppo con tutte le partecipanti



*Margot e il Ventus 2 "57" schierati in attesa del decollo*

*Scorcio sul briefing*

*L'aliante di Margot posato in fuoricampo. Nel riquadro, la svizzera Christine Bürki*



## Classe 15 metri

Rank	CN	Name	Ctry	Glider	Score
1	AG	Pedersen, Mette Schmeltz	Denmark	ASW 27 b	4275
2	YYY	Schwarz, Yvonne	Switzerland	LAK-17	3874
3	1G	Klossok, Annette	Germany	Ventus	3859
4	AZ	Netusilova, Alena	Czech Republic	Ventus 2a	3785
5	73	Toporova, Valentyna	Ukraine	Ventus 2b	3776
6	VV	Mühl, Stefanie	Germany	Ventus 2ax	3757
7	AX	Treslova, Jana	Czech Republic	Ventus 2 Ax	3738
8	57	Acquademi, Margherita	Italy	Ventus 2 Ax	3609
9	432	Withall, Lucy	Great Britain	ASW 27	3520
10	AD	Machinek, Angelika	Germany	Ventus 2a	3295
11	LK	Kuthanova, Lenka	Czech Republic	LAK 17	3028
12	PC	Bolla, Maria	Hungary	Ventus C	2973
13	FL	Khamitova, Larissa	Russia	LS 6a	1648



Scoring powered with FLAPS 2005

© Copyright: Uwe Augustin / Aero Team Klix

## Classe std

Rank	CN	Name	Ctry	Glider	Score
1	JB	Veprekova, Jana	Czech Republic	LS 8b	3953
2	59	Spreckley, Gillian	Great Britain	LS 8	3813
3	S1	Kelman, Sarah	Great Britain	ASW 28	3727
4	SK	Biedermann, Joanna	Poland	LS 8	3571
5	3S	Schaich, Cornelia	Germany	LS 8	3531
6	GI	Arndt, Anett	Germany	LS 8	3401
7	PW	Goeke, Gundula	Germany	LS 8	3341
8	KA	Kussbach, Sue	Germany	LS 8 st	3310
9	9C	Bürki, Christine	Switzerland	LS-8	3182
10	MP	Michalak, Anna	Poland	LS 8	3152
11	19	De Backer, Astrid	Belgium	LAK 19	3131
12	22	Trotter, Lisa	Australia	LS 8	3042
13	DL	Skalskiene, Edita	Lithuania	LAK-19	2938
14	GX	Bensova, Andrea	Czech Republic	Discus 2a	2890
15	RC	Turner, Lisa	Australia	ASW 28	2712
16	NF	Hirotsune, Akemi	Japan	LS 8	2457

## Classe Club

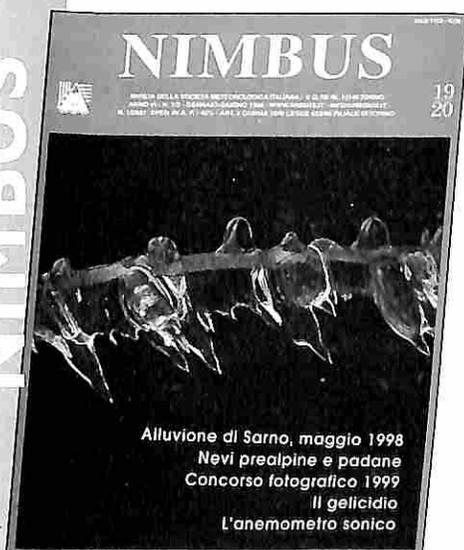
Rank	CN	Name	Ctry	Glider	Score
1	XC	Vokrinkova, Hana	Czech Republic	Std. Cirrus	3578
2	VS	Geyer, Swaantje	Germany	LS 1f	3556
3	WB	Kalaeva, Marina	Russia	Jantar Standard	3390
4	BC	Olesen, Agnete	Denmark	Std. Libelle	3299
5	PM	Malzacher, Sandra	Germany	LS 1f	3298
6	BW3	Wötzel, Kathrin	Germany	Std.-Libelle 203	3231
7	1M	Grote, Christine	Germany	Std. Libelle	3110
8	AT	Vilne, Daina	Latvia	DG 300	3056
9	IYD	Bubnova, Olga	Czech Republic	Std. Cirrus	3025
10	DI	Novakova, Dana	Czech Republic	Std. Cirrus	2981
10	V9	Shishlakova, Vera	Russia	LS 1d	2981
12	BI	Dankowska, Adela	Poland	Brawo SZD 48 3M	2930
13	NL	Obretenova, Tatiana Ivanova	Bulgaria	LS 4	2911
14	2E	Shalneva, Nina	Russia	Std. Cirrus	2837
15	RZ	Johnson, Rosemary	Great Britain	ASW 19	2784
16	FRX	Sparrow, Elizabeth	Great Britain	Pegase	2647
17	F	Bradley, Jenny	South Africa	LS 1d	1912
18	BZ	Rynkiewicz, Halina	Poland	Brawo SZD 48 3M	1886



Scoring powered with FLAPS 2005

© Copyright: Uwe Augustin / Aero Team Klix

NIMBUS



Rivista di meteorologia, clima e ghiacciai.

Organo ufficiale di informazione della Società Meteorologica Italiana.

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

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

Visita [www.nimbus.it](http://www.nimbus.it): previsioni del tempo, link a siti meteorologici,

articoli, tutti i numeri di Nimbus pubblicati, ed il Meteo Shop,

vetrina della meteorologia che presenta il nuovo poster

"Atlante delle nubi".

**Per informazioni:**

**SOCIETÀ METEOROLOGICA ITALIANA**

Via G. Re 86 - 10146 Torino

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



*Margot in atterraggio*



*Due rientri*



*La notte delle streghe,  
con il falò*





*I brindisi alla cerimonia d'apertura*



alianti, un aggancio un po' tentennante mi ha fatto perdere il contatto con le mie compagne che hanno preso una "bolla" che un gruppetto non è riuscito a prendere. Questo mi ha posto nel ciclo sbagliato della giornata e mi ha provocato un notevole nervosismo. Ho veramente pensato per riuscire a rientrare in campo, mi sono presa ben 409 punti dalla prima e così, da una prima posizione da sogno, sono sprofondata settima. La gara si è fermata per due giorni causa maltempo che mi sono serviti a rodermi il fegato quanto basta. Poi la prova n.4, un altro

## MARIA BOLLA, UNA LEGGENDA

Con 5.300 ore e oltre trent'anni di carriera come istruttore con abilitazioni per il volo anche IFR e acrobatico, Maria Bolla è una leggenda del volo a vela mondiale, e ungherese. Nata nel 1945, detiene tuttora ben 14 record nazionali; nel 1983 ha concluso al secondo posto nei campionati Europei femminili, in classe Standard.

## METTE PEDERSEN

Ha soli 28 anni questa bravissima pilota danese, che ha gareggiato in classe 15M su un ASW-27. Ai premondiali di categoria generale (non femminili) della stessa classe svoltisi in Svezia si è ben piazzata con persino due vittorie di giornata. I suoi esordi internazionali risalgono invece a due Mondiali Juniores. Mette è figlia di un pilota che ha raccolto buoni risultati sportivi, oggi impegnato nel suo allenamento. Ritiene che abbia un dono particolare per il volo in condizioni deboli, mentre deve ancora migliorare il proprio passo quando è il caso di correre. Il selezionatore della nazionale danese si è dovuto accorgere di lei dopo che ha vinto parecchie giornate nel corso degli ultimi campionati nazionali della 15 metri.

"terno al lotto": temporali, coperture e... ho volato bene e ancora in compagnia di diverse altre ma, ahimè, le ragazze ceche che il primo giorno avevano fatto un inatteso fuoricampo, hanno fatto una strada completamente fuori rotta che ha pagato molto ed ha permesso loro di riguadagnare ben 170 punti. Questo mi ha fatto scivolare ancora più in giù, nona posizione... Altro colpo di scena, però: la svizzera Yvonne Schwarz e la tedesca Angelika Machinek (una delle favorite al titolo) rispettivamente prima e terza in classifica atterrano f.c. e tutto sembra essere di nuovo in gioco.

Poi fermi ancora un giorno e... arrivano, inaspettati, mio marito e Stefano, il mio "piccolo". Grande gioia, ma ahimè ancora brutto tempo.

Poi in gara ancora. A causa del f.c. di Angelika la squadra tedesca si scioglie e mi ritrovo a volare praticamente sola. Parto e raggiungo le ceche che erano partite poco prima di me, volo molto bene fino al secondo pilone e mi ritrovo poi a 40 km da



*Gillian Spreckley,  
seconda in classe Standard*

casa con un bel gruppo di concorrenti che sono a pochi punti da me. Che fare? Tento di sganciarmi volando sotto un bel cielo che però si rivela ancora una volta un po' "bidonaro" e così anche questo giorno prendo i miei 10 minuti; perdo così ancora un po' di punti.

Purtroppo qualcuna delle prime in classifica un po' "per caso" deve aver fatto un patto con Giove Pluvio e, ahimè, dei quattro giorni rimanenti voliamo il terzultimo, ma senza raggiungere la distanza minima per rendere valida la prova. L'ultimo giorno ho ancora una volta avuto la sensazione di volare bene: sesta a 40 punti dalla prima.

Angelika Machinek, che mi precedeva di 105 punti in classifica generale, ha giocato il tutto per tutto sperando di poter ancora raggiungere il podio, ma atterra fuori campo a 30 km dalla partenza e così termino il mio campionato all'8° posto ottenendo l'84 % dei punti della prima ed il 94% della seconda.

Senza dubbio la vincitrice, la danese Mette Pedersen, già quarta ai premondiali assoluti in Svezia, (prima in una prova), si è meritata il titolo volando molto bene e dimostrando costanza, sicurezza e indipendenza. Per il resto la classifica finale è lo specchio di una gara poco attendibile: i temi corti ed il tempo sempre molto incerto, come dicevo prima, hanno favorito persone che hanno avuto più fortuna di altre.

Da un lato posso ritenermi soddisfatta perché questa volta ho avuto finalmente la sensazione di essere in gara e di avere volato bene, il podio non è sicuramente impresa impossibile, almeno sulla carta...!

Dall'altro mi dispiace molto perché questa volta l'inizio mi ave-

va veramente lasciato ben sperare. Certamente il fatto di essere stata accompagnata da un super team captain come Stefano Ghiorzo mi ha aiutata tanto e mi dispiace molto anche per lui che è abituato a migliori piazzamenti... Sono stata comunque contenta nel vedere i colori dell'Italia al quarto posto nella classifica per nazioni.

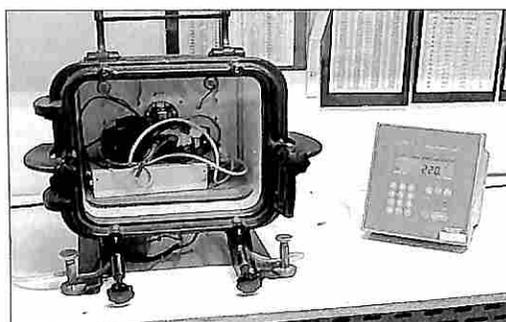
Certamente non ho intenzione di demordere... mi piacerebbe regalare qualcosa di più anche a tutti i miei amici piloti con i quali mi sono allenata e che mi hanno seguita e sostenuta durante tutta la gara. È sicuramente anche grazie a loro che sono arrivata fino a qui e proprio per questo... spero di riuscirci prima dei 90 anni...!

Devo inoltre ringraziare mia sorella Sofia che mi segue da qualche anno in queste mie gare e che mi ha coccolato e sopportato per 2 settimane e, non ultimo, anche i miei 3 figli, miei grandissimi sostenitori. Pensate che due di loro erano impegnati in gare internazionali di canottaggio per difendere i colori azzurri proprio nello stesso periodo della mia gara... un'esperienza collettiva familiare degna di nota!

Il pensiero di Giulia mi ha accompagnato per tutta la gara. Una grande tristezza ed un forte rammarico per avere perso una sicura compagna di squadra degli anni a venire e proprio in sua memoria vorrei cercare di creare un gruppo femminile che si possa sviluppare in un prossimo futuro. Cercherò di organizzare qualcosa in merito ma ho bisogno della collaborazione di tutte le pilote. Per piacere contattatemi! (margotacqua@libero.it). ■

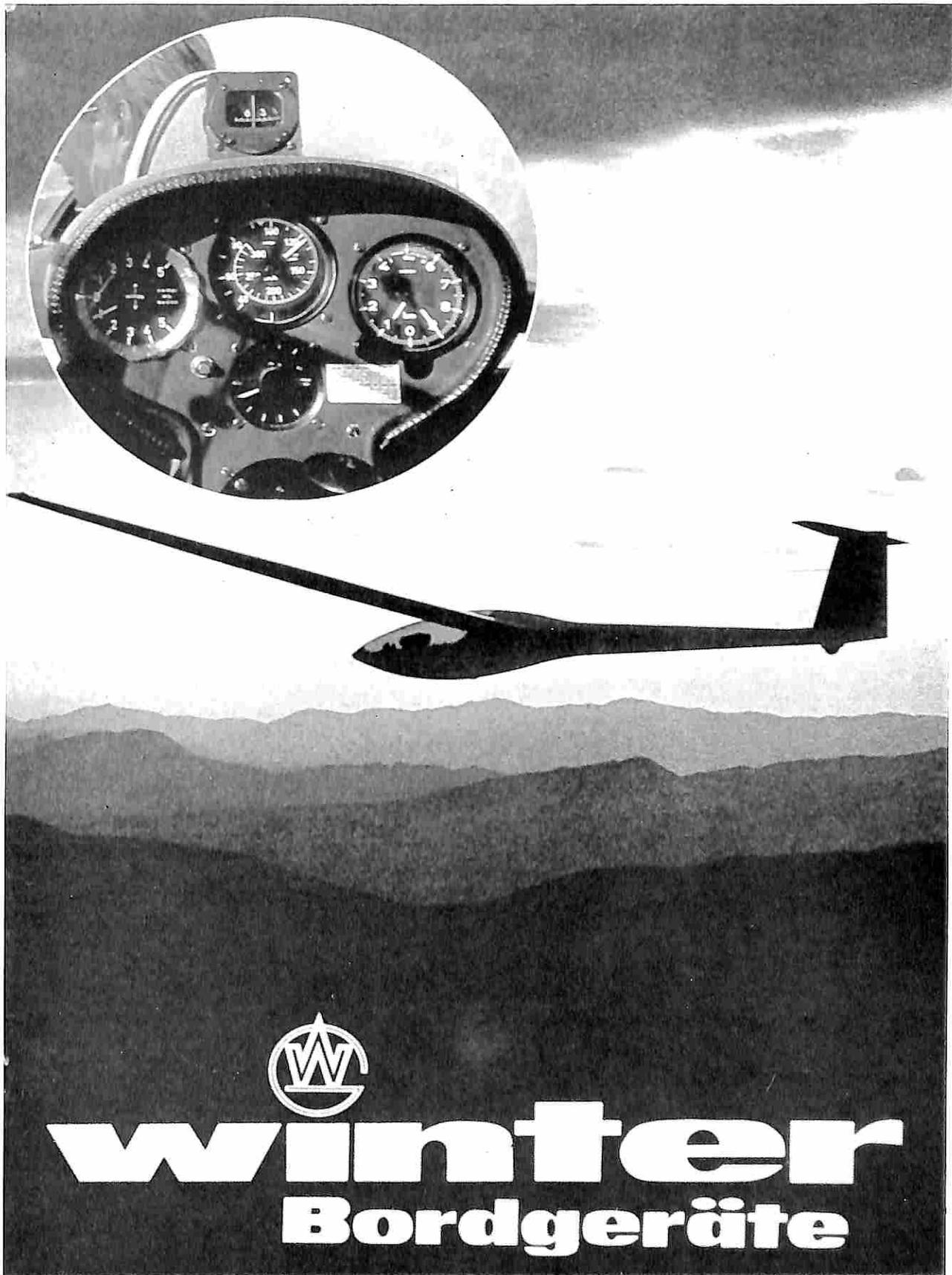
# GLASFASER Italiana S.p.A

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.**

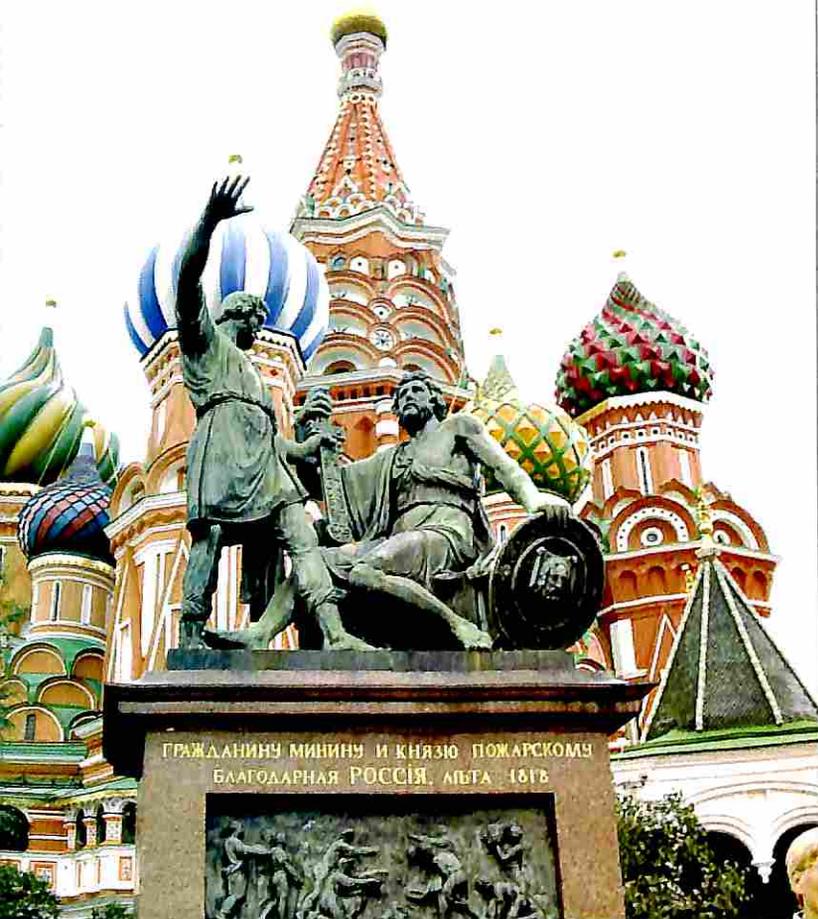
**24030 VALBREMBO (BG) - Via delle Ghiaie, 3  
Telefono 035.528011 - Fax 035.528310 - e-mail: glasfase@mediacom.it**



GLASFASER ITALIANA spa

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

Le cupole della Piazza  
Rossa di Mosca



**M**i sento decisamente lusingato di aver ricevuto, direttamente dal comitato organizzatore, un invito per partecipare al grande evento di quest'anno: l'11° Campionato Mondiale di Acrobazia in alianti. Andare in Russia, poco a sud di Mosca, e organizzare la trasferta in un paio di settimane? Il preventivo è di circa 3.000 Euro, ma mi metto in moto per tutto, dal visto consolare alle prenotazioni, alle ferie, ed a tutto ciò che potete immaginare. Poco prima di partire mi ricordo del modulo d'iscrizione, che non ho fatto siglare dall'Aeroclub d'Italia, e così, chiedo via E-mail se laggiù a Roma possono essere così gentili da occuparsi anche di questo, dopo che già si erano prodigati per farmi avere le ferie.

L'alante mi viene messo a disposizione dal polacco Jerzy Makula, come altre volte in passato. Nel bagaglio a mano, Aviazione Sportiva, dato che nel volo Venezia Mosca non sono vicino al finestrino. A Mosca mi ricongiungo agli amici polacchi e si parte verso Serpukhov, "Drakino Airport", ove giungiamo a tarda sera. L'accoglienza è calorosa: mi assegnano una stanza in un piccolo chalet di legno, nel bosco che circonda il campo, e mi dicono che il mattino dopo sarò spostato in qualcosa di più comodo. Una ragazza che parla perfettamente l'Italiano è la mia referente per ogni necessità.

# Un italiano in Russia

*Il mondiale  
di acrobazia in alante*

Luca Sartori

**TRENTOTTO** partecipanti da **NOVE** nazioni, riuniti a **SERPUKHOV** dal 20 al 30 luglio 2005.

**La RUSSIA** ha dominato la classifica a squadre con **Kaminski, Panferov** e **Barabanov**.

**KAMINSKI** è anche il **CAMPIONE MONDIALE** nella classifica, seguito dal **PLURICAMPIONE** polacco **Jerzy MAKULA**, e dall'ungherese **Ferenc TOTH**.





**Il triangolo di riferimento per gli assetti**

L'indomani mi accorgo che qui tutto è in costruzione, e penso che nulla sarà pronto per il giorno d'apertura. Comunque le cose funzionano, e si può già cominciare a volare. L'aereo da traino è un acrobatico Yak 55, che ci porta a 1.300 m ed atterra in meno di cinque minuti! Si spendono un po' più volentieri i 50 Euro a traino. Purtroppo al mio primo volo, poco dopo il decollo perdo il traguardo triangolare all'estremità dell'ala, così non ho riferimenti per gli assetti, e mi accontento di un volo d'ambientamento. Però il triangolo è quello che Makula si è tarato con cura, e mentre lo cerco, inutilmente, lui ed il figlio Stanislaw volano e ne mettono a punto un altro. Dal giorno dopo ci si mette il brutto tempo, ma riesco a svolgere le mille formalità ed impegni d'inizio gara: consegna documenti, controllo immigrazione, visita medica, e partecipo anche al briefing per giudici. Non so davvero se eseguire una figura acrobatica sia davvero più difficile che valutarla!

**I Wilga, e una Volga**



Quello che imparo mi torna utilissimo nella scelta del programma libero. Normalmente ogni pilota ha il proprio, collaudato da anni, ma io ho appena trovato quello che va bene per me. Chiedo a Daniel Serres, il pilota francese che l'ha elaborato, di poterlo volare anch'io, ed ottengo un "j'en serai honoré".

L'indomani si comincia: al briefing delle otto dichiareremo le figure da inserire nei voli sconosciuti, che da quest'anno sono ben quattro. Ogni squadra si allena su un certo numero di figure che proporrà nel primo briefing. Si cercano figure difficili, con cui sbaragliare gli avversari.

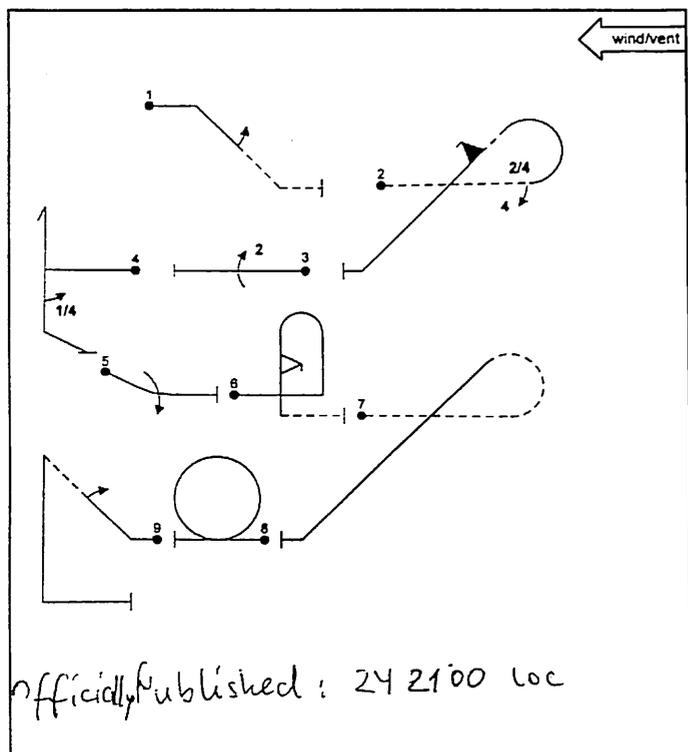
Purtroppo, però, al briefing l'Italia non viene inserita nell'elenco: il mio modulo d'iscrizione non è arrivato. Questa non ci voleva! Non che io potessi contare su una figura d'attacco, ma senza conferma dell'Aeroclub Nazionale, non sarei nemmeno



**Olga sta per iniziare i traini con il Sukhoi**

**Olga e Kavka osservano la prestazione di un concorrente**





**Il programma al centro delle polemiche,  
qui nella versione definitiva**

ufficialmente un concorrente. Purtroppo, quando riesco a parlare col Direttore Generale dell'Aeroclub d'Italia, in Russia sono già le dieci e mezza, il briefing è finito e devo correre all'aliante, perché tocca a me.

Il volo è quasi un disastro totale, e durante la pausa pranzo vado a vedere le fiches dei giudici. Dalle note si vedono molte cose: il giudice svizzero a fine pagina scrive "Luka is nervous". Come dargli torto, ma il ritardo nell'iscrizione è un po' causa mia che avevo inviato la mail ad un indirizzo non attivo in quei giorni. Ad ogni modo l'Aeroclub d'Italia è stato fulmineo, ed il mio modulo d'iscrizione è arrivato mentre ero in volo.

Ora non resta che concentrarsi sul resto della gara che si annuncia dura fin dall'inizio: i Russi, come al solito, hanno proposto una figura piuttosto complessa, difficilmente eseguibile dai Fox, se non tirandoli allo spasimo. Makula mi chiede un parere al riguardo, e decidiamo di presentare un reclamo, che viene siglato anche da molti altri piloti.

A spezzare la tensione, al termine del volo conosciuto, arriva la cerimonia d'apertura, che i Russi hanno organizzato con un inatteso senso estetico. Si fa festa sotto ai tendoni colorati, con musica ed ogni ben di Dio, fino a notte tarda. Festeggiamo noi piloti, ma anche tutte le persone che hanno lavorato notte e

## Il Mondiale di Acrobazia in aliante

Rank	Country	Pilot	Total	Rank	Country	Pilot	Total
1	RUS	Georgy KAMINSKI	11170.1386	20	GER	Eugen SCHAAL	10076.4005
2	POL	Jerzy MAKULA	11134.5972	21	POL	Malgorzata MARGANSKA	10074.2015
3	HUN	Ferenc TOTH	11123.8361	22	AUT	Konrad ZEILER	10015.8730
4	RUS	Alexander PANFEROV	10989.5167	23	FRÀ	Thierry ETIENNE	10015.2440
5	CZE	Premysl VAVRA	10957.0117	24	FRA	Pierre ALBERTINI	9996.6049
6	HUN	Janos SZILAGYI	10699.9796	25	AUT	Dietmar POLL	9978.1277
7	POL	Krzysztof BRZAKALIK	10672.7704	26	GER	Hans-Georg RESCH	9759.8028
8	POL	Stanislaw MAKULA	10623.0039	27	CZE	Jan ROZLIVKA	9667.5858
9	RUS	Valentin BARABANOV	10603.0894	28	GER	Olaf SCHMIDT	9621.1284
10	RUS	Alexander SMIRNOV	10486.1546	29	POL	Maciej POSPIESZYNSKI	9545.3329
11	RUS	Olga ROMANENKO	10403.8057	30	CZE	Roman VAVRA	9348.3437
12	RUS	Igor PLAKSIN	10329.9856	31	AUT	Martin STRIMITZER	9310.8878
13	HUN	Sandor KATONA	10305.7486	32	ITA	Luca SARTORI	9310.6198
14	FRA	Daniel SERRES	10281.5168	33	HUN	Zoltan KAKUK	9267.3835
15	RUS	Anatoly TSCHIGAREV	10200.8382	34	POL	Ireneusz BOCZKOWSKI	9148.0651
16	HUN	Szabolcs KUEHTREIBER	10185.6891	35	GER	Juergen STAUS	9141.5124
17	RUS	Elena NOVICHKOVA	10183.8354	36	AUT	Ewald ROITHNER	8880.6084
18	GER	Markus FEYERABEND	10165.7197	37	GER	Philipp HILKER	8666.9915
19	POL	Lucjan FIZJA	10129.9738	38	SUI	Heinz-Friederich KRIEGER	7497.7844

**MH**  
Oxygen Systems

**Mountain High Equipment & Supply Company**  
516 12th Ave. Salt Lake City Utah. 84103-3209 • USA  
Custom O<sub>2</sub> Equipment & Supplies since 1985



## **IMPIANTO OSSIGENO A DOMANDA EDS-180**

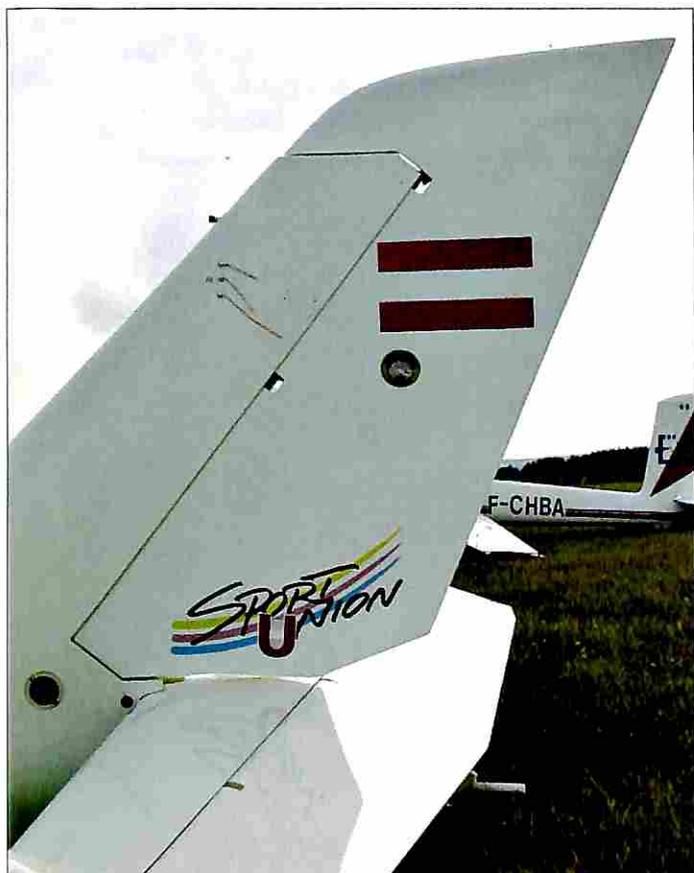
- Grande autonomia con basso peso e piccolo ingombro
- Economico
- Affidabile
- Lungamente provato da molti piloti nei più impegnativi voli in onda

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

Disponibili altre bombole e impianti per biposto

Rappresentato da:

**Glasfaser Italiana S.p.A.**



giorno, per realizzare a tempo record gli edifici, le predisposizioni, il palco, ecc. I Russi sono proprio dei gran lavoratori. Quello che mi colpisce è la cordialità dimostrata nei nostri confronti: nessuno mi ha mai risposto "mi dispiace, non lo so", ma si sono sempre prodigati fino alla risoluzione di qualunque problema o necessità.

Certo la manifestazione nel week-end deve essere stato un diversivo decisamente fuori media per le abitudini di questa zona, e d'altra parte ne avevo avuto sentore uscendo da Mosca, lungo l'autostrada, vedendo che giganteschi cartelloni annunciavano l'evento. Gli abitanti dei centri vicini sono accorsi in massa sia per la manifestazione aerea, che per far festa fino a tardi, ed infine per passare i giorni seguenti ad osservare i voli di gara.

Ad ogni modo il numero di spettatori è incredibile: solo a questo punto comincio a capire il motivo del massiccio spiegamento di forze dell'ordine attivo fin dai giorni precedenti. La visita del "gubernator" di Mosca ha certo contribuito a rendere più delicato il compito degli addetti alla sicurezza.

Dal giorno successivo si entra nel vivo della competizione, con il secondo volo di gara: il primo sconosciuto. Riesco a volare bene, ma non recupero posizioni, anche per qualche penalità di quadro. I voli in gara devono svolgersi entro un box di un chilometro, segnato a terra con dei teli bianchi. Sembra faci-

le, ma dalla quota di 1.300 m, a cui ci sganciamo, sembra un tavolo da ping-pong. Anche rimanendo sempre dentro ai limiti, fa la differenza un voto che esprime il posizionamento centrato e la compattezza. La scelta del punto di partenza è fondamentale, abilità che mi manca.

Essendo a fondo classifica, mi ritrovo sempre a volare fra i primi, al mattino. I miei compagni d'aliante volano fra gli ultimi, essendosi già piazzati al vertice, così altri piloti si alternano per aiutarmi a portare l'aliante in linea di volo e prepararlo. Le lunghe attese in campo le passiamo a guardare i voli degli altri, e dai commenti dei big s'impara sempre molto.

Viene poi il turno del "libero", vero cavallo di battaglia dei piloti affermati. In genere con questo volo tutti migliorano la propria media, e così avviene anche per me, ma non rimonto posizioni di classifica. Scusate, dimenticavo la cronaca: al vertice sempre Makula, anche se la squadra non sembra poi reggere gli attacchi dei Russi, che non solo volano in casa, ma sono allenatissimi. Qui tutti, autorità comprese, ci tengono che la squadra russa si piazzasse bene, così i piloti hanno potuto fare circa cento voli a testa di allenamento. Inoltre molti altri voli su aerei acrobatici li hanno portati ad un livello invidiabile già prima dello stage finale. Quasi tutti loro volano come istruttori



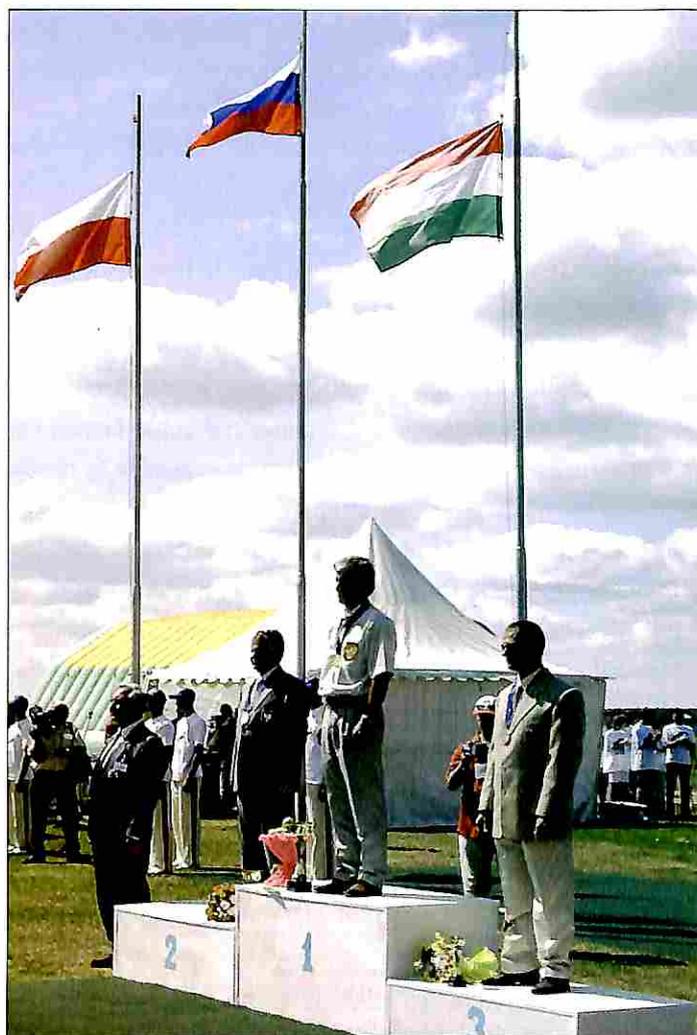
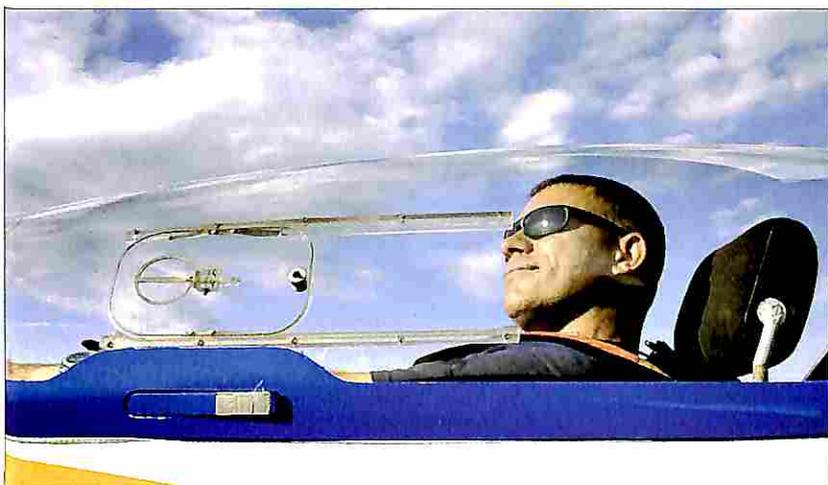
**Luca Sartori, unico italiano, alla cerimonia d'apertura**



**Mac Pospieszynski  
nella sala briefing**

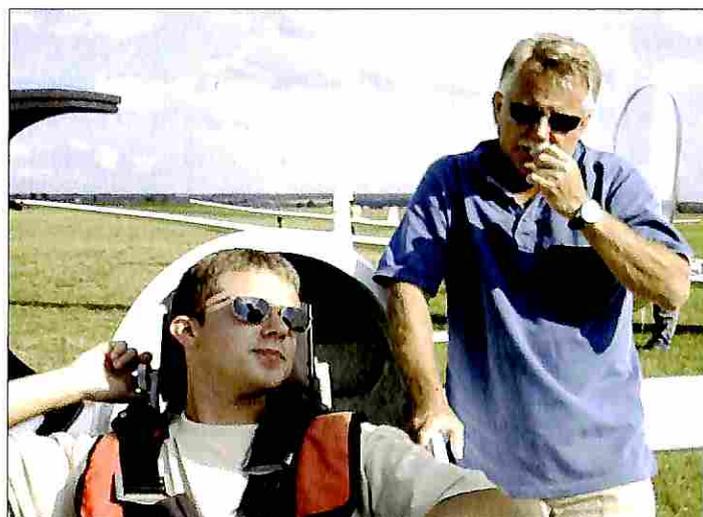
di acrobazia in aeroplano durante l'anno, ad eccezione di uno, Krikalev, che ci manda un saluto dalla stazione orbitale, dove sta per battere il record di permanenza nello spazio. Anche gli altri si sono lanciati in allenamenti intensivi: infatti si vede un buon numero di piloti competitivi, contrariamente allo sparuto gruppo di testa cui ci eravamo abituati negli anni

**L'autore Luca Sartori posa nell'abitacolo**



**I primi tre posti sono andati a un russo,  
un polacco e un ungherese**

**La squadra polacca posa  
per il fotografo**



**Due generazioni in gara: Jerzy e Stani Makula**



scorsi. Oggi ci sono molti piloti giovani emergenti, che lasciano ben sperare per il futuro. Gli alianti invece, tutti uguali: lo Swift spopola, ed il Fox è usato solo da chi si appoggia ad alianti di club. Unica eccezione quest'anno è il "solo Fox" di Makula, ma la figura russa sembra voler tagliare fuori proprio lui. Parallelamente si tiene la riunione CIVA che sembra non curarsi di questa tendenza ad indurire le figure, in una sorta di imitazione dell'acrobazia in aereo. Partecipo come osservatore, ma di fatto l'Italia, che da tempo auspica che nelle gare di acrobazia per aliante ci si misuri sulla capacità di evolvere risparmiando energia, creando una disciplina che abbia finalmente una propria identità, è di fatto assente, non avendo io diritto di voto in quanto non nominato rappresentante. Solo la Repubblica Ceca ha avanzato una proposta innovativa, ridimensionata purtroppo subito dagli storici "big" dell'ambiente.

I voli si susseguono, uno dopo l'altro, ed il traino scandisce il ritmo delle giornate: ai comandi sempre Anna, unica pilota disponibile abilitata allo Yak 55, dato che gli altri sono tutti impegnati come concorrenti. Il terzo volo sconosciuto getta lo scompiglio fra i concorrenti: la sequenza rende una figura praticamente irrealizzabile. L'intenzione di reclamare è comune, ma non ci sono elementi di rischio nel cercare di eseguire il volo così com'è. Ogni ricorso sarebbe rifiutato, così come è stato rifiutato, ci dicono, quello nei confronti della figura russa, che verrà inserita nel quarto sconosciuto.

Suggerisco di scambiare tra loro due figure: con questa variazione il programma diventa molto più volatile e non viene cambiato nella sostanza. La giuria internazionale coglie la palla al balzo e modifica subito il programma. Resta un volo difficile e in volo mi lascio sorprendere dal solito problema: il punto d'inizio e le dimensioni del box.

Poi viene il brutto tempo e tutto si ferma; il giorno dopo andiamo in gita a Mosca. Un po' poco una sola giornata per una città così interessante, ma riusciamo a trovare il tempo per una foto in Piazza Rossa, e un po' di shopping. Per pranzo ci fermiamo da "My-My" (che si legge "mù-mù"), ed assomiglia un po' alle catene di self-service che ci sono da noi. L'unica differenza sono numerosi ragazzoni con cravatta addetti alla sicurezza. Non si tratta di misure eccezionali dovute al quadro internazionale, ma di semplici precauzioni anticippo. Pare infatti che la Russia, nel cammino che la porta dal vecchio sistema comunista al nuovo assetto, veda ampliarsi la demarcazione fra le principali fasce popolari di reddito. I prezzi di My-My infatti sono proprio europei.

Un po' di shopping: un pensiero per mia moglie, che per la prima volta non mi accompagna, proprio in questa che è la mia trasferta più importante. In effetti vivere in Russia non sareb-

be stato facile per la mia famiglia, che comunque mi supporta con una sostanziosa elargizione dal bilancio familiare (non essendomi riconosciuti i requisiti per far parte ufficialmente della squadra nazionale, tutte le spese sono a mio carico, purtroppo).

A fine giornata, si rientra in campo, e si va a dormire presto, perché domani si riprende a volare, ed il terzo sconosciuto deve essere completato dai numerosi piloti mancanti. Stavolta le penalità di quadro la fanno da padrone un po' per tutti, Makula compreso, che perde la vetta della classifica e ad un solo volo dalla fine è staccato, da Kaminski, di appena otto punti, su un totale di quasi diecimila!

È dunque con la Russia in testa che si apre il quarto ed ultimo volo sconosciuto, che annovera la figura russa ed altre figure piuttosto insidiose. Io non mi gioco un piazzamento importante, ma ci tengo a finire questo volo senza zeri, dunque ce la metto tutta. All'atterraggio sono davvero esausto, ma sono riuscito nel mio intento. Per la figura russa, però, ho dovuto lanciare l'aliante alla Vne e tirare quasi sette g positivi: non è questo il genere di difficoltà che gradisco affrontare nei voli di gara, ed i complimenti ricevuti mi ricompensano solo in parte. A fine giornata sono di scena i Campioni. Noi piloti siamo un po' tutti a bordo pista, con una prospettiva dei voli molto diversa da quella dei giudici, e le nostre classifiche spesso sono molto diverse da quelle ufficiali. Ad ogni modo, tutti preferiamo stare lì, e poi la zona giudici è off-limits.

Ci gustiamo ogni singolo volo in tutti i dettagli che riusciamo a cogliere. Dopo l'atterraggio, Makula, visibilmente affaticato, è soddisfatto, e s'intrattiene a guardare il volo del suo rivale diretto, Kaminski, ancor prima di finire la corsa d'atterraggio, viene circondato dai compagni di squadra in festa, assieme ai quali brinda, un po' incerto. Qualche ora più tardi, il primo verdetto di classifica: la Russia ha fatto incetta di medaglie e tutti i componenti della squadra ci invitano a festeggiare con loro.

La sera sembra un'esplosione d'amicizia ed i piloti si congratulano fra loro, parlano di progetti, estendono inviti per gare e sessioni d'allenamento. Ricevo inviti per volare in Francia, Austria, Russia, Polonia, Svizzera; non ho che da scegliere, budget permettendo, ma forse il più importante l'ho già ricevuto. Non mi resta quindi che ringraziare gli organizzatori ed attendere la cerimonia di premiazione, il giorno dopo. Al termine ricevo una targa commemorativa del Governatore di Mosca "all'Italia", che riporto orgoglioso in Patria e che, se gli Italiani mi vogliono perdonare il magro risultato di classifica, mi piacerebbe custodire in ricordo di un evento sportivo che mi ha dato davvero molto. ☐

**La T&A - Testa & Associati**  
*è una società di consulenza  
specializzata in operazioni di finanza straordinaria:  
acquisizioni, dismissioni, ristrutturazioni finanziarie,  
joint - venture, quotazioni in Borsa.*

*I professionisti di T&A  
provengono da esperienze maturate  
in primarie istituzioni sia italiane che internazionali.*

*Ogni singolo progetto è seguito direttamente  
dagli Amministratori:  
Claudio Testa, Silvia Cossa, Giulio Carmignato*

**Ristrutturazione e/o  
rifi naziamento del debito.**

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

*il manifesto*

**sambonet**

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

**T&A**  
TESTA & ASSOCIATI

**CASSA DI RISPARMIO  
DI MARIANOVA 192**

**GRUPPO  
BIPOP**

**GIRMI**

E' stata acquisita da una cordata di investitori assistiti 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.

# Nitra 2005, un europeo ricco di esperienze

Testo di **Leonardo Briigliadori**  
Foto dal sito [www.nitra2005.sk](http://www.nitra2005.sk)

**F**orse a chi leggesse semplicemente le classifiche della nostra squadra potrebbe sembrare più appropriato un titolo diverso, del tipo "un europeo da dimenticare". Cercherò di dimostrare invece che dovrebbe essere proprio il contrario. Cercherò di chiarirne il perché seguendo la mia abitudine che mi porta ad esporre il pensiero per punti:

- ▶ la nostra era una nazionale nuova, sperimentale con diversi piloti all'esordio internazionale;
- ▶ la situazione meteorologica di Nitra 2005 è stata pessima, con un inizio contrassegnato da temporali e fortissima instabilità; per tutta la gara si sono avute condizioni fluttuanti durante lo stesso giorno, con temi spesso sproporzionati alle reali possibilità volovelistiche; la classifica, del



*Riccardo Briigliadori, con marchio dello sponsor, e la sua famiglia*



*Un LS-8 arriva sfruttando l'effetto suolo*

*Winglet anche sul Libelle (classe Club)*



resto, vede illustri nomi relegati verso il basso delle classifica, proprio perché la meteo rafforzava l'incidenza della sfortuna;

- ▶ il territorio ha avuto metà di ogni percorso di gara in montagna e metà in pianura. Paradossalmente le condizioni sono state più spesso molto difficili proprio in montagna, con basi delle nubi in montagna più basse che in pianura: in diverse giornate il volo è stata più una prova di coraggio che non una prova di capacità sportiva. Ciò ha anche provocato un mio personale intervento alla riunione dei Team Captains;
- ▶ il vento forte ha sempre accompagnato i concorrenti creando non pochi problemi nei rientri;
- ▶ l'atterrabilità non è sempre stata facile da ritrovare, specialmente nella zona collinosa o montagnosa;
- ▶ le previsioni meteo e soprattutto l'assegnazione dei temi sono state improntate ad un ottimismo spesso non conveniente;
- ▶ la nostra squadra aveva impostato il comportamento tattico sul volo di coppia, ma si è visto dai primi voli che l'unica possibilità di applicare questa tattica si riferiva alla classe 18 metri che ha fornito un'ottima dimostrazione di team flight anche se poi, per un altro verso, ha denunciato l'esi-



**Scaricando la zavorra in finale**

**Spesso i cieli erano minacciosi**



**Due Cirrus dotati delle ultime winglet disegnate da M. Maughmer**



**Alberto Sironi vola con un copricapo bianco anti-sole, che non limita la visuale del pilota. Sotto, Alberto in atterraggio**



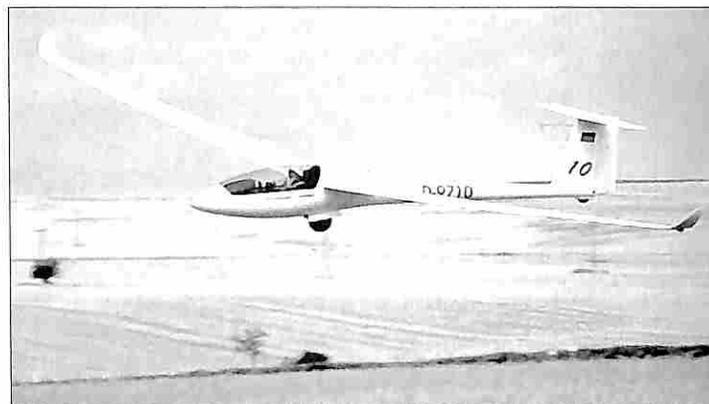
**Peter Hartmann (AUT)**

genza di migliorare ulteriormente questa tecnica. Si è infatti messo in evidenza che quando una coppia non è ancora affiatata al 100 per cento e deve impegnare buona parte delle proprie risorse per cercare di stare assieme, rischia di perdere il controllo degli avversari. Questo inconveniente si è rilevato determinante specialmente al momento della partenza, ma non soltanto. Il volo di coppia non deve cancellare la speculazione riguardante l'utilizzazione del comportamento degli altri gruppi di concorrenti, specialmente nei momenti di difficoltà;

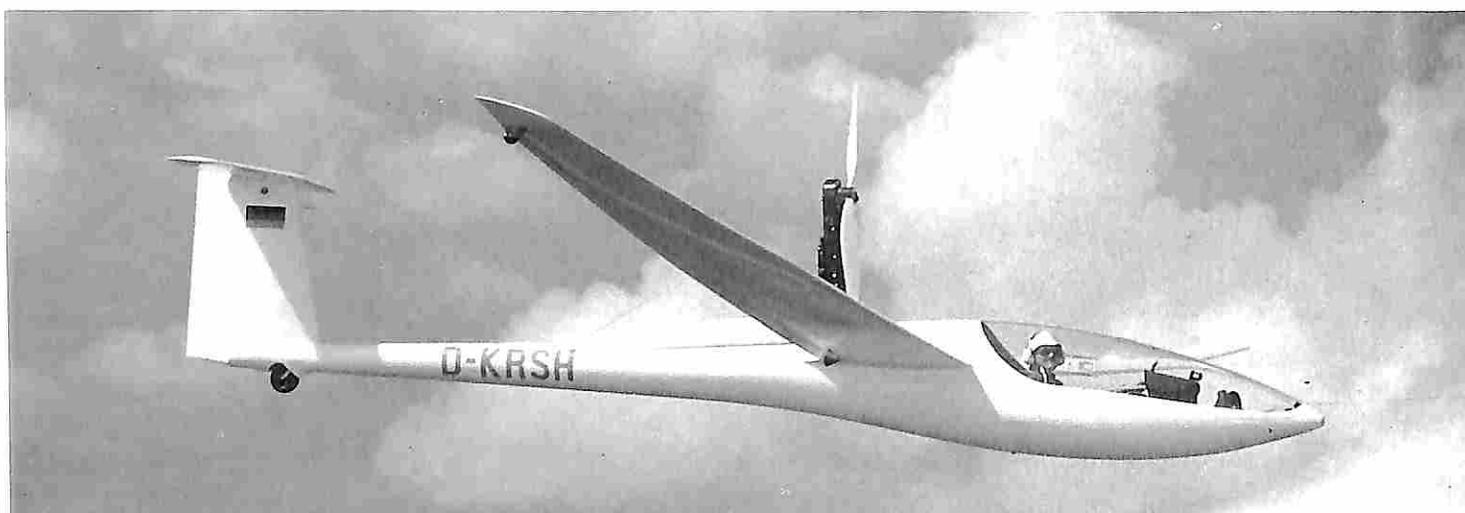
- ▶ abbiamo complessivamente vinto tre prove: due in classe 18 m. (Ricky Briigliadori e Alberto Sironi) e una in classe Club



**Temporali frequenti**



**L'eccellente prototipo dell'LS-10, un 18 m che sta ben figurando in tutte le competizioni**



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

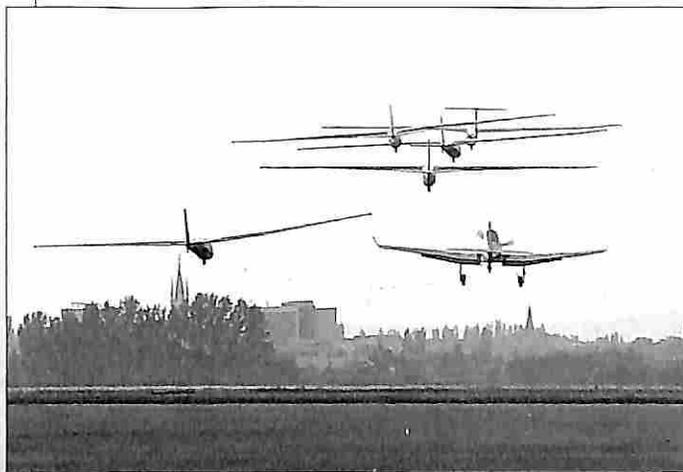
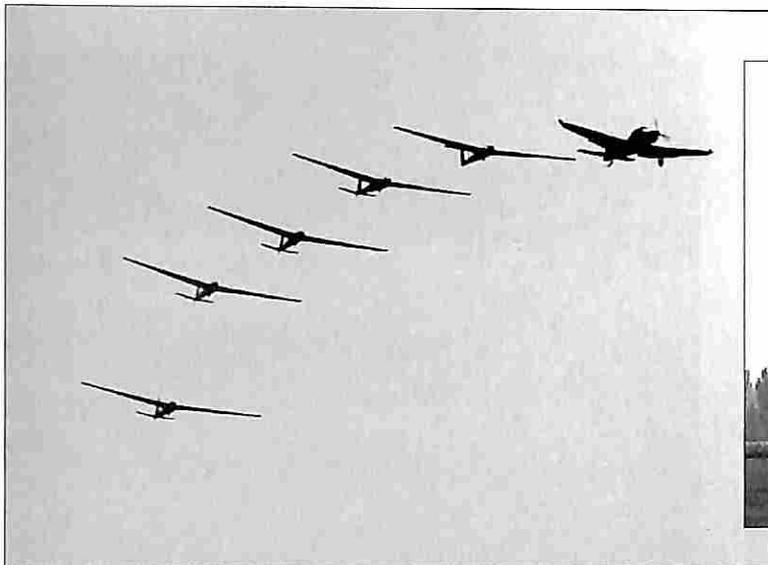
D - 76646 Bruchsal Untergrombach - Germany  
D - 76625 Bruchsal - Germany

**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



**Spettacolare dimostrazione di traino con lo Cmelak: 5 Blanik della pattuglia acrobatica**



**Uno Cmelak coi suoi piloti; li vedremo anche a Rieti per i prossimi Mondiali**

**Il direttore di gara Vladimir Foltin (a destra)**



(Yuri Prodorutti). Questo dimostra che esiste del potenziale di velocità nella nostra squadra, ma manca ancora un po' di esperienza o comportamento tattico;

► se, infine, può consolarci il nostro 8° posto in 18 metri con Ricky, ci pone ad un livello non peggiore di quello di una grande squadra blasonata come la Francia che ha sì ottenuto un bronzo, ma complessivamente ha piazzamenti anche peggiori.

In sostanza il nostro volo a vela di punta sta esprimendo nuovi piloti che però necessitano di ulteriore esperienza internazionale. I recenti cambiamenti introdotti dalla FAI (aumento di classi e conseguente separazione di campionati mondiali ed europei in due sedi diverse) hanno aumentato le pos-

**Il presidente della repubblica Slovacca, in visita, accetta di provare un volo sul Nimbus 4DM**





**L'LS-10 attende il decollo, ma il cielo non promette nulla di buono**

sibilità e, allo stesso tempo, la necessità di disporre di una rosa di campioni più numerosa. Se finora l'Italia ha potuto contare su un gruppo di piloti di altissimo livello, ma in numero molto ristretto, si evidenzia oggi maggiormente l'esigenza di aumentare una base di alto livello che finalmente con questo anno si è cercato di costruire. Ma occorre avere un po' di pazienza. I risultati dovrebbero arrivare.

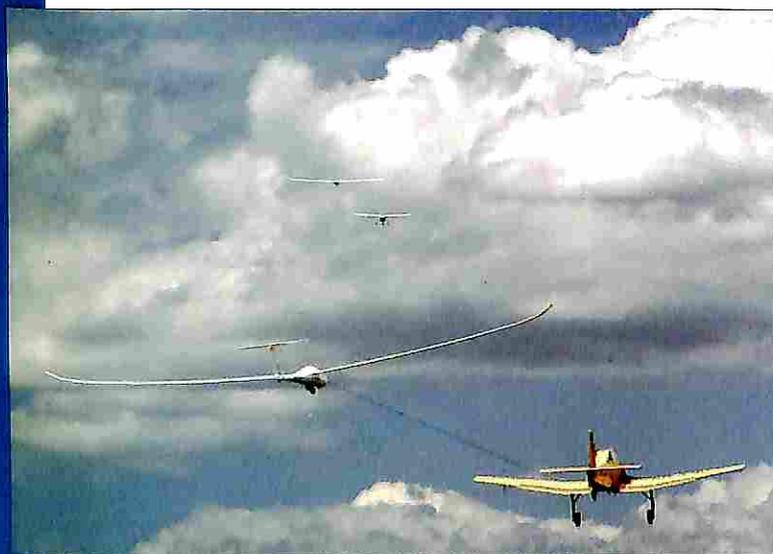
Si tratta di un lungo percorso che impegna talvolta un'intera generazione e che, nel nostro caso, parte con la difficoltà di ritrovare giovani sotto i 25 anni in grado di partecipare ad un Campionato Mondiale Juniores. Le nazioni che oggi riescono a portare anche 6 piloti al Mondiale Juniores 2005



**Panoramica sul campo, dopo la pioggia**



**Uno dei Ventus 2C decollava autonomamente  
Giancarlo Grinza in decollo su ASW-28  
(classe Standard)**



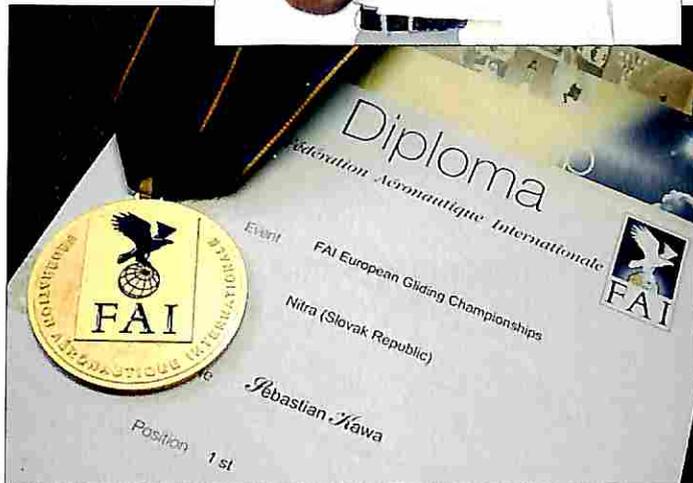
**Scena di traino con Cmelak**



**Sebastian Kawa sta vincendo tutto. Qui in classe Club sullo Jantar Brawo**



**La squadra italiana durante la sfilata d'apertura**



in UK, hanno cominciato almeno 10 anni fa con il programma giovani e oggi sono in grado di poter selezionare i migliori Juniores tra qualche decina di volovelisti ventenni con esperienza avanzata. Il nostro programma giovani è appena iniziato e malgrado l'impegno anche economico dell'AeCI non trova ancora sufficiente base di ragazzi su cui lavorare. Per fare questo sarà indispensabile l'impegno dei Club che, viceversa, sembrano in molti casi totalmente indifferenti al problema, preoccupati soltanto di quadrare il loro bilancio. E' una visione poco illuminata che in tutti i campi, non solo dello sport, non paga. Senza giovani non c'è futuro e alla fine si è relegati tra le nazioni di secondo ordine.



**Serate vivaci, birra e gastronomie europee**

L'età media della nostre nazionali è superiore ai 45 anni. Dobbiamo quindi sentire l'impegno di continuare nella formazione dei nuovi nomi che si sono affacciati alla scena internazionale e di cominciare da molto lontano con i giovani ancora da inserire nella nazionale Juniores.

Non solo, occorre che la nostra azione si indirizzi verso le Università (i nostri CUS) per reperire queste nuove forze. In Inghilterra questa è stata la chiave del successo del progetto giovani. In questo momento ci viene offerta una grossa occasione anche per il fatto che il Presidente della nostra Federazione ing. Tomasi è anche Presidente di CUS (il primo e l'unico per ora in Italia che svolge attività di volo a vela) e la FIVV è ora riconosciuta dall'AeCI.



Ecco perché Nitra è stata un'utile esperienza. Essa ha contribuito a mettere in evidenza le deficienze del nostro volo a vela sportivo di alto livello, deficienze che erano tenute nascoste dal prestigio di alcuni nostri piloti di punta. Ma ora possiamo essere ottimisti, perché i rincalzi di breve termine sono in formazione e il futuro più lontano potrà essere ancor migliore se si darà un ulteriore vigoroso intervento alla politica verso i giovani attraverso un AeCI certamente più sensibile che in passato. ■

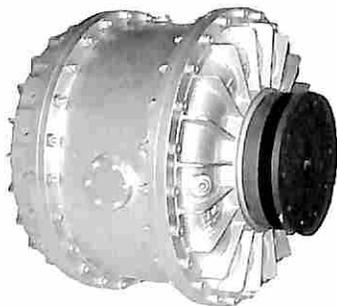
## GIUNTI IDRODINAMICI K - TRANSFLUID

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



## GIUNTI IDRODINAMICI KX - TRANSFLUID

Potenze fino a 1000 kW.



## PRESE DI FORZA CON GIUNTO IDRODINAMICO KFBD - TRANSFLUID

A riempimento fisso  
potenza trasmissibile fino a 500 kW.



## GIUNTI IDRODINAMICI SKF - TRANSFLUID

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



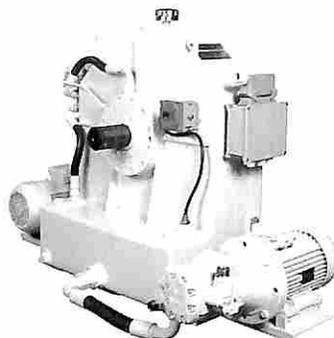
## GIUNTI IDRODINAMICI KSL - TRANSFLUID

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



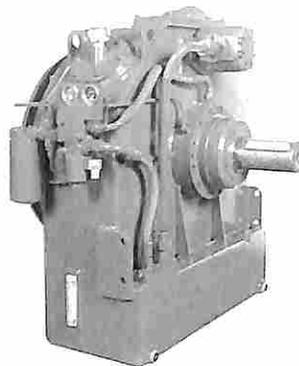
## GIUNTI IDRODINAMICI KPTB - TRANSFLUID (per motori elettrici)

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



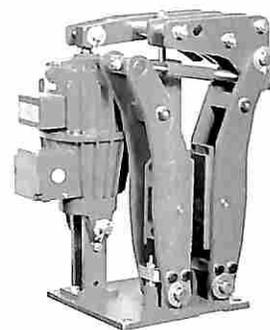
## GIUNTI IDRODINAMICI KPTO - TRANSFLUID (per motori endotermici)

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



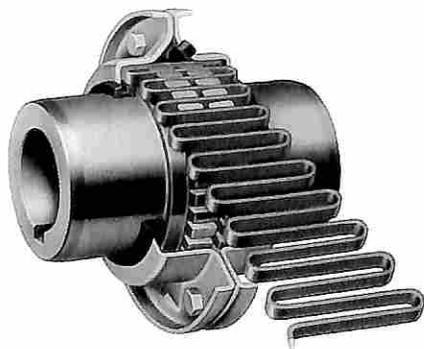
## FRENI A DISCO E A CEPPI

Per coppie fino a 19000 Nm.



## GIUNTI ELASTICI STEELFLEX - FALK

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



## GIUNTI ELASTICI MULTICROSS - REICH

Per coppie fino a 54000 Nm.



## GIUNTI ELASTICI RILLO - REICH

Per coppie fino a 14500 Nm



## GIUNTI OSCILLANTI A DENTI

Per coppie fino a 5000000 Nm.



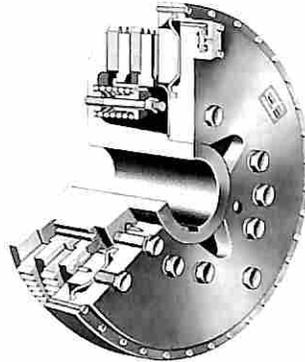
## PRESE DI FORZA A COMANDO IDRAULICO HF - TRANSFLUID

Potenze fino a 800 kW.



## FRIZIONI A COMANDO PNEUMATICO TPO TRANSFLUID

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



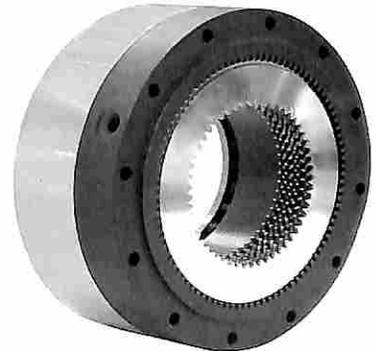
## FRIZIONI A COMANDO IDRAULICO SH/SHC - TRANSFLUID

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



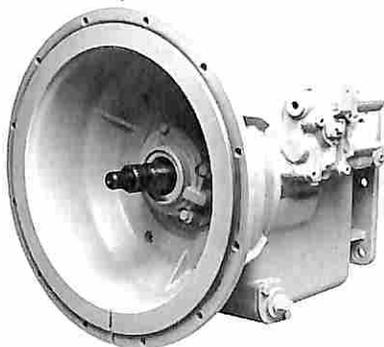
## FRENI DI SICUREZZA AD APERTURA IDRAULICA SL - TRANSFLUID

Per coppie fino a 9000 Nm.



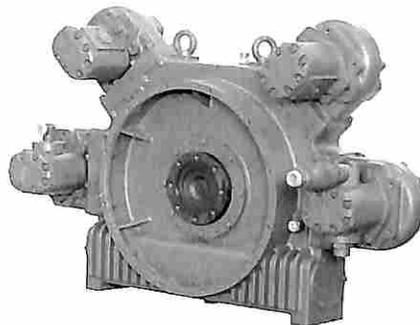
## TRASMISSIONI IDRODINAMICHE TRANSFLUID

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



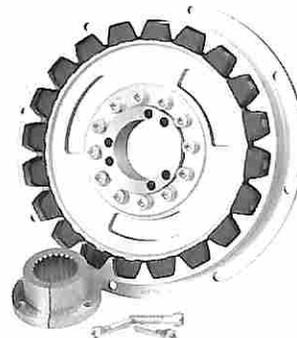
## ACCOPIATORE MULTIPLO MPD - TRANSFLUID

Potenze fino a 1100 kW.



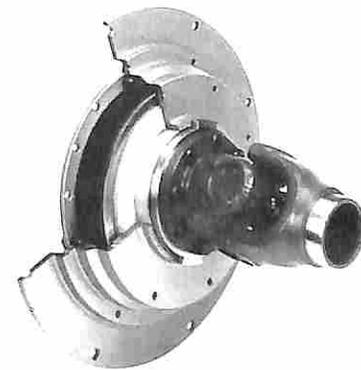
## ACCOPIATORI ELASTICI RBD - TRANSFLUID

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



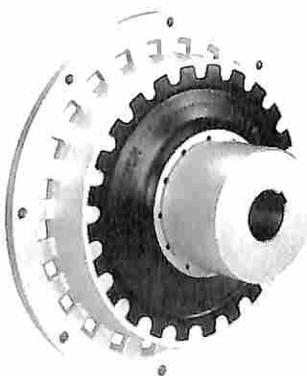
## GIUNTI ELASTICI PER CARDANO VSK-REICH

Per coppie fino a 16000 Nm.



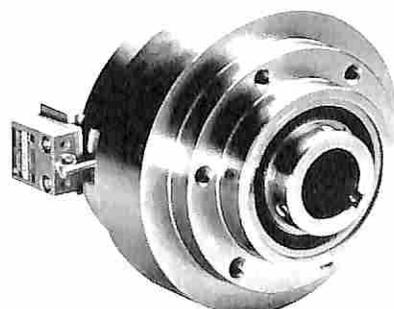
## GIUNTI ELASTICI AC-REICH

Per coppie fino a 40000 Nm.



## LIMITATORI DI COPPIA A COMANDO PNEUMATICO NEXEN

Per coppie fino a 3600 Nm.



## FRIZIONI E FRENI A COMANDO PNEUMATICO NEXEN

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



## COLLETTORI ROTANTI FILTON

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





# Viking Glide 2005

*Successo dei piloti italiani ai premondiali in Svezia*

**Marina Vigorito Galetto**

**N**on è facile scrivere il resoconto di una gara, quando a vincere è stato tuo marito, perché si rischia di peccare di orgoglio che, come si sa, rende antipatici. Comunque, ci provo.

## L'ORGANIZZAZIONE

Questa gara ha avuto una gestazione abbastanza travagliata. La sede dei mondiali doveva essere l'aeroporto militare di Uppsala, ma l'installazione di ingombranti luci in pista ha reso impossibile lo svolgimento della gara. Il secondo aeroporto selezionato, Arboga, non ha infrastrutture sufficienti, anche se

può vantare una bellissima pista. La scelta è caduta su Eskilstuna, il club svedese che conta il maggior numero di piloti e che spesso ospita i campionati nazionali svedesi di volo a vela. L'opinione generale dei piloti e anche di persone molto vicine all'organizzazione, è che il campo di Eskilstuna non offra garanzie sufficienti di sicurezza. La pista è troppo corta e, anche se sarà raddoppiata la larghezza in previsione dei mondiali, resta comunque inadeguata. I mondiali del prossimo anno saranno gli ultimi a vedere schierate quattro classi: Standard e 15 M (con due piloti per nazione in ciascuna classe) e 18 M e Libera (con un solo pilota per classe). Le infrastrutture sono



**Robert Danewid, direttore, con l'esperto di sicurezza Sakari Havbrandt**

## Un trainatore d'epoca per l'SG-38





**I nuovi adesivi anticollisione a specchio, sul bordo d'attacco di un Nimbus 4D**

insufficienti per ospitare i 100/120 piloti previsti per il prossimo anno. Ad ogni modo, bisogna sottolineare l'entusiasmo e l'abnegazione mostrata da tutto il club, affinché ogni cosa funzionasse al meglio.

Robert Danewid è stato il direttore di gara. Pilota molto attivo, con una grandissima esperienza, è il presidente della Federazione Svedese, delegato EGU e vice delegato IGC, nonché uomo di rara simpatia. C'era sempre un piacevole momento ludico, durante i suoi briefing. Il suo vice, Sakari Havbrandt, è un ufficiale addetto alla sicurezza, promotore di quei resoconti sugli incidenti e conferenze divulgative che in 10 anni hanno abbattuto del 50% il numero degli incidenti in Scandinavia.

## METEO

Le condizioni meteo sono state tutto sommato discrete, ma una settimana di gara è decisamente troppo poco, per quelle latitudini. Inoltre, un clamoroso errore di valutazione da parte degli organizzatori ha fatto perdere una giornata di volo per tre classi, quando hanno deciso di mandare in volo solo la 15 m. Molto sportivamente, la direzione ha riconosciuto l'errore e ha fatto pubblica ammenda durante il briefing del giorno successivo.



**La squadra italiana in attesa del decollo**



**Stefano Ghiorzo e Giorgio Galetto hanno volato sull'antico SG-38**

## LA SQUADRA ITALIANA

La squadra italiana si è comportata molto bene, anche grazie all'eccellente lavoro organizzativo e logistico del team captain Roberto Manzoni.

La 15 metri era al gran completo, con tre piloti. Ha vinto "il solito" Giorgio Galetto, con una condotta di gara molto regolare. Secondo Thomas Gostner e purtroppo solo 7° Stefano Ghiorzo, che fino all'ultimo giorno aveva condotto la gara in modo impeccabile, rimanendo saldamente in testa.

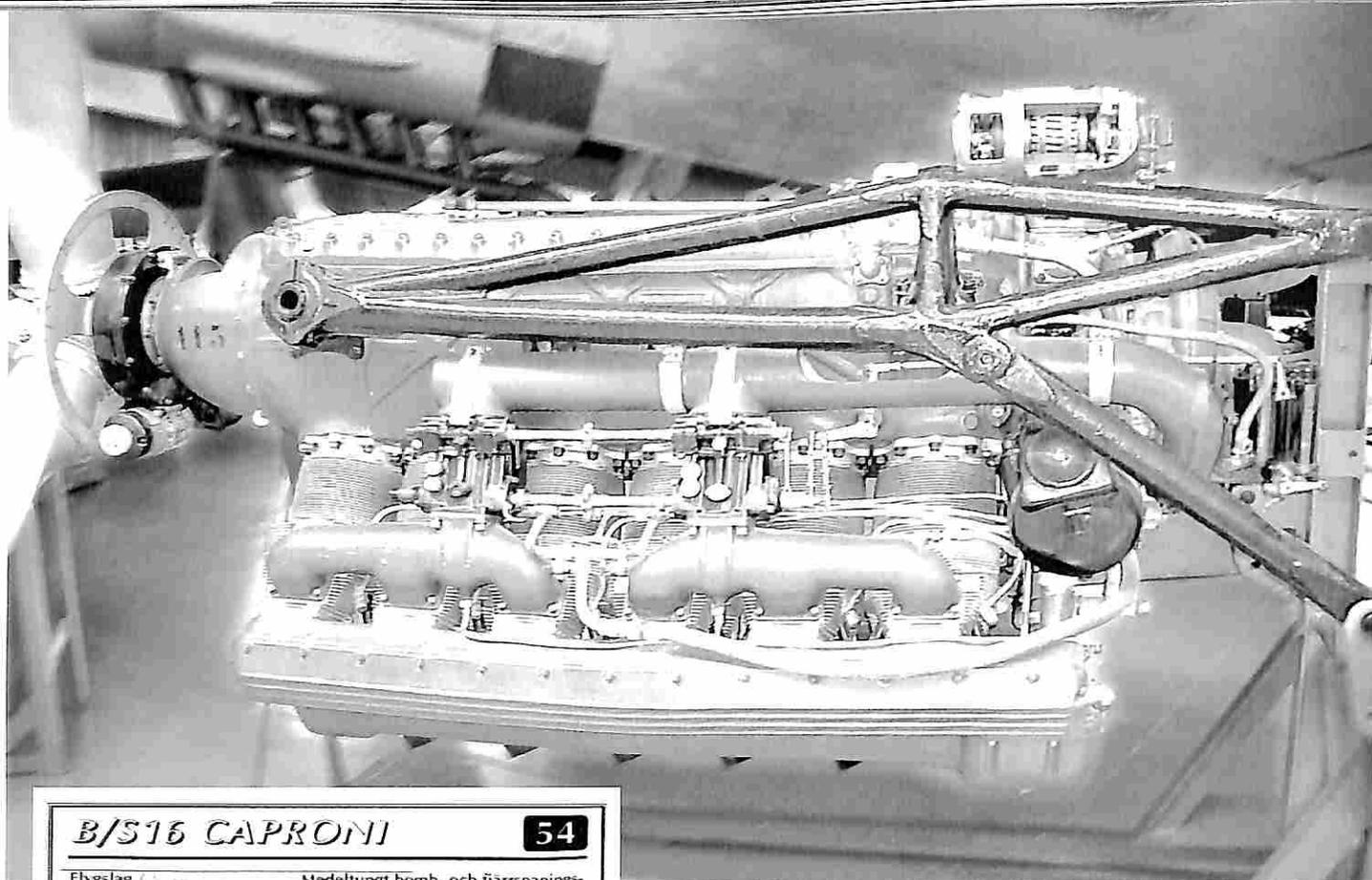
In Libera, bravissimo Giorgio Ballarati, con uno dei due ETA presenti, che si è classificato al terzo posto, dietro due mostri sacri come Uli Schwenk, vincitore con il secondo ETA e Holger Karow, su Nimbus 4M, due volte campione del mondo.

In Standard ha vinto il Finlandese Kristian Roine su Discus 2b e in 18 metri – dove l'Italia non era presente – ha vinto l'Olandese Jeroen Verkuijl su LS6 – 18WL

Purtroppo Luciano Avanzini e Corrado Costa hanno dato forfait, per motivi personali. La loro mancanza si è sentita moltissimo. Luciano e Corrado sono dei compagni di squadra grandevolissimi.

### **L'unico Genesis 2 che ha partecipato in classe Standard**



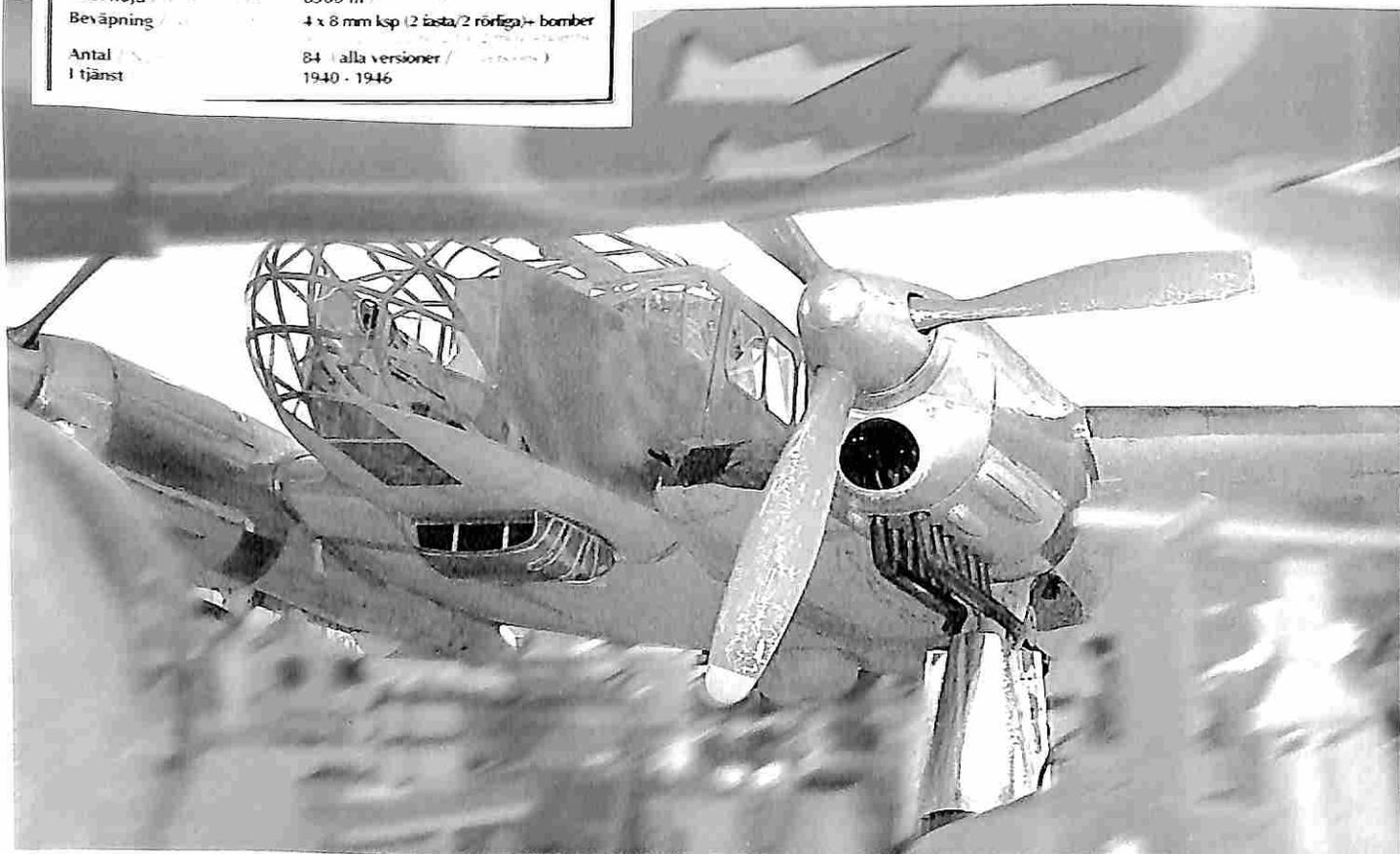


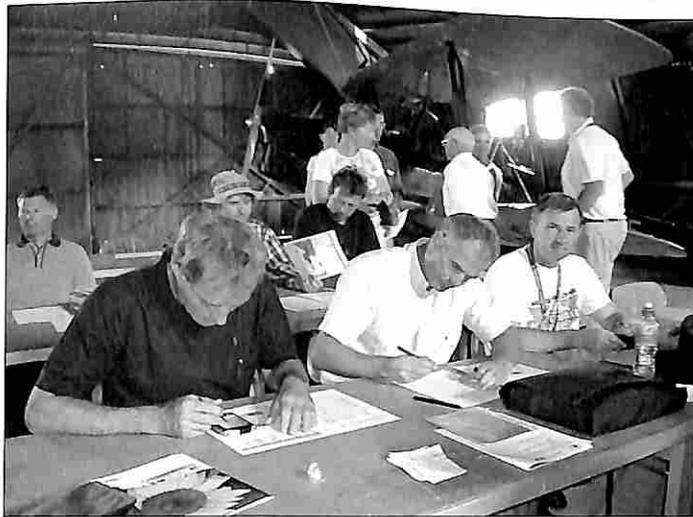
### B/S16 CAPRONI

54

Flugslag / <i>Category</i>	Medeltungt bomb- och järspaningsflygplan / <i>Medium heavy bomber</i>
Spännvidd / <i>Wingspan</i>	16,65 m / <i>54 ft 9 in</i>
Längd / <i>Length</i>	11,8 m / <i>38 ft 9 in</i>
Motor / <i>Engine</i>	2 x Isotta Fraschini Delta R.C.351 730 hk / <i>1000 hp</i>
Max fart / <i>Max speed</i>	445 km/h / <i>275 mph</i>
Max höjd / <i>Max altitude</i>	8500 m / <i>27900 ft</i>
Beväpning / <i>Armament</i>	4 x 8 mm ksp (2 fasta/2 rörliga) + bomber / <i>4 x 8 mm machine guns (2 fixed/2 trainable) + bombs</i>
Antal i tjänst / <i>Number in service</i>	84 i alla versioner / <i>84 in all versions</i>
	1940 - 1946

**Visita al museo: spicca questo Caproni B/S 16 con due motori Isotta Fraschini da 750 HP**





**La postazione italiana al briefing**

### **UNA GIOVANE PILOTA**

Mette Schmeltz-Pedersen, una giovanissima ragazza danese, ha vinto due delle quattro prove della 15 m.

Mette è "figlia d'arte", è già istruttore di volo a vela e volerà a Klix i mondiali femminili. Ho parlato a lungo con lei e mi ha profondamente colpito la serietà e l'umiltà con la quale si pone di fronte al volo, nonostante la giovane età. Sentiremo parlare di lei in futuro.

### **L'ATMOSFERA**

È stato molto bello vedere il gruppo dei piloti anziani del club mettere a disposizione un vecchio SG- 38 e consentire a moltissimi piloti, più che "navigati", di conseguire l'Insegna A. Stefano Ghiorzo, uno dei più entusiasti, ha conseguito anche l'insegna B. È stato l'aliante che ha volato di più. Il Gruppo Vintage di Eskilstuna è stato molto grato a Stefano, che ha avuto l'idea di volare con questo bellissimo aliante, l'unico ancora in linea di volo in Europa.

Durante le partenze, capitava spesso di vedere a bordo pista allegre famigliole svedesi, piene di bambini, cani, nonni, con il loro bel cesto da picnic, godersi qualche ora di sole e poi, finiti i decolli, andare via tutti contenti, senza lasciare un filo d'erba fuori posto. Erano educatissimi, nessuno intralciava le operazioni di decollo, nessuno si metteva in situazioni di pericolo, non c'è stato nessun incidente. Una cosa che dovrebbe far riflettere chi vuole blindare i nostri aeroporti.

Una piccola nota personale. Mi risulta che nessun pilota che abbia vinto il premondiale, poi vinca anche il mondiale. Facevo quest'osservazione con Robert Danewid, durante il party di chiusura e lui mi ha detto che Giorgio deve rompere questa regola. Spero che la sua profezia si avveri! ■

## **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.***

**Preghiamo 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@voloavela.it**

# Premondiali di Classe Club a Vinon



**Marina Vigorito Galetto**

**D**al 19 al 30 luglio di quest'anno, si sono svolti a Vinon in Francia, i premondiali di Classe Club, in concomitanza con il Campionato nazionale francese di Classe Club e la 37° Coppa di Volo a Vela in Montagna (con 14 iscritti in classe 15/18M ma solo 4 equipaggi in classe Libera), per un totale di 45 piloti.

Purtroppo in Italia la Classe Club stenta a decollare, considerata a torto una classe di serie "B"; la consistente partecipazione di piloti è strettamente legata alla scelta dettata dalla Federazione di indire i campionati nazionali in forma aperta anche ai piloti di categoria Promozione. Eppure, all'estero, ci sono piloti di grande esperienza che gareggiano in questa classe, dove competitività, agonismo ed impegno non sono certo di second'ordine. Inoltre, in un terreno di gara così impegnativo, come quello dell'Alta Provenza, dove montagna e vento la fanno da padroni, questi vecchi alianti hanno dimostrato di avere ancora tutte le carte in regola per regalare grandi emozioni.

L'Italia era presente con due piloti, Vittorio Pinni e Vittorio Squarciafico, e un caposquadra "tuttofare", la sottoscritta, Marina Vigorito Galetto. Una nota di merito per le due mogli, Maretta Pinni e Rossella Squarciafico; mai invadenti, anzi sempre disponibili e simpatiche. Andrea Pinni, figlio di Vittorio e Maretta, è un promettente squadrismo. Abbiamo potuto lavorare in un'atmosfera di grande serenità e amicizia. Da sottolineare l'affiatamento che mostrano i due Vittorio, nonostante volino assieme da poco tempo.

Regis Kuntz – ex pilota militare, che per diversi anni ha fat-

to parte della squadra nazionale francese di volo a vela – è stato un bravissimo direttore di gara, competente, esperto, molto ben preparato, severo quanto basta, ma sempre gentile e disponibile.

Ammirevole, come sempre all'estero, l'impegno mostrato da tutto il club ospitante. Colpiva in particolare la presenza di numerose donne, di tutte le età, impegnate soprattutto in linea – e vi assicuro che con temperature sui 40°C era una vera faticaccia – e di tutti i giovanissimi piloti dell'Aero Club



**Da sinistra: Vittorio Pinni, Marina Galetto e Vittorio Squarciafico**



**Ultimi ritocchi alla finitura degli alianti**

di Vinon, che hanno offerto il loro contributo in cambio di un semplice "grazie". Non si può fare a meno di chiedersi come mai questo da noi sia inimmaginabile. È stato fondamentale l'aiuto che molti ci hanno dato, per esempio, nel giorno in cui Vittorio Squarciafico ha rotto il mozzo della ruota del suo Cirrus. Un socio del club è andato in volo fino a Saint Auban –

per un costo irrisorio – e ha montato una nuova ruota a tempo di record, dando a Vittorio la possibilità di decollare senza nessun ritardo.

Le condizioni meteo sono state molto favorevoli, con ben cinque giorni consecutivi di Mistral, che soffiava fino a 35 nodi. Il briefing meteo era molto curato, preciso e dettagliato, potendo anche contare su cartine e sondaggi sempre aggiornati.

A disposizione dei piloti c'erano diversi FLARM per il noleggio. Regis Kuntz voleva renderli obbligatori, ma non gli è stato possibile, a causa della controversa interpretazione che è stata data alla normativa FAI, che vieta scambi di dati tra due alianti in volo. A questo proposito, durante la gara è stata distribuita la copia della lettera del presidente dell'IGC, Bob Henderson, nella quale si fa finalmente chiarezza su questo punto. L'uso del FLARM è caldeggiato come dispositivo di sicurezza anticollisione.



**Regis Kuntz,  
il bravo direttore  
della competizione**

**I due Vittorio  
con le loro famiglie**

**I due Cirrus italiani  
al parcheggio**



Durante la gara è stato utilizzato il tracking system norvegese, il vPos, fortemente voluto dalla Federazione francese, che crede moltissimo nelle eccezionali potenzialità di questo sistema, non solo durante le gare, ma anche per le normali attività di club. Il sistema ha funzionato molto bene, senza nessun intoppo, e ha dato a tutti la possibilità di seguire la gara passo dopo passo; un ritardo del segnale di 15 minuti è stato imposto dall'IGC per evitare tattiche di gara poco sportive. C'è da augurarsi che agli ingegneri norvegesi sia data la possibilità concreta di lavorare a fianco a fianco con il Comitato Organizzativo dei Mondiali di Rieti, affinché questo bellissimo dispositivo sia pronto in tempo utile per le gare reatine. A Vinon era presente uno dei progettisti del vPos, che ha ipotizzato un tempo minimo di un anno, per mettere a punto tutto il sistema per Rieti.

La posizione dei nostri ragazzi in classifica finale non rispec-

chia per nulla l'impegno e la bravura che hanno dimostrato in gara. L'infrazione di uno spazio aereo, proprio nel giorno in cui avevano vinto la prova, è stata purtroppo molto punitiva. A parziale consolazione, c'è da dire che quel giorno, ben 10 piloti hanno commesso lo stesso errore. (E poi, ben venga un errore nella gara di allenamento piuttosto che al vero Mondiale! - NdR) Alla fine Pinni, che senza la penalità sarebbe stato sul podio, si è classificato al 7° posto e Squarciafico al 12°. La gara è stata vinta dal pilota dell'Armée dell'Air Laurent Couture, che si è laureato anche campione francese della Classe Club. La Coppa di Volo a Vela in Montagna, in 15/18 metri è stata vinta dal pilota inglese Mike Young e in Libera dalla coppia olandese Moller/Borgmann. Appuntamento quindi all'anno prossimo, dove "Vittorio&Vittorio" sono chiamati a dimostrare tutto il loro valore e il loro indiscutibile talento. ■



## Tutti i piloti di Volo a Vela sanno cosa vuol dire AVERE I PIEDI GELATI ma cosa ne è del resto del corpo...

Pile  
€ 180,00



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

### X-FLY PILOT SHOP neutralizza definitivamente il freddo.

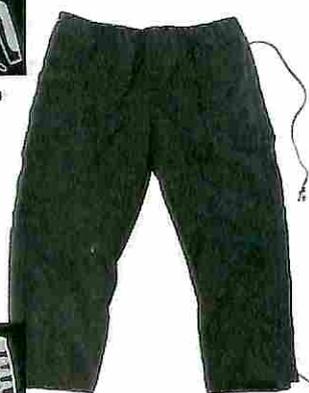
Una straordinaria linea di abbigliamento riscaldato (calze, guanti, gilet, pantaloni, pile) con un sistema modulare che permette di utilizzare tutti i capi singolarmente o combinati tra di loro.

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

Stola  
€ 99,00



3,7Ah



Pantaloni  
€ 149,00



3,0Ah



Calze  
€ 89,00



1,4Ah



Guanti  
€ 79,00



1,0Ah



2,7Ah

2 ANNI DI GARANZIA

Distributore esclusivo per la linea volo **X-FLY**  
Tel. 02 39228.1 • info@x-fly.net

Prezzi iva compresa  
Batterie e spedizione escluse



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

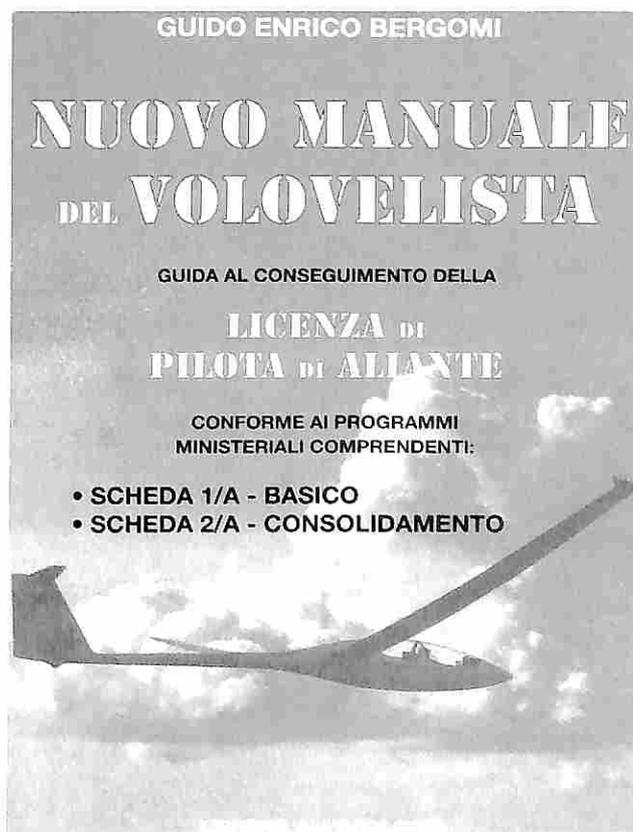
---

*Richiedetelo alla*

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

*o presso il vostro Club*

Euro 23,24





# IVSM

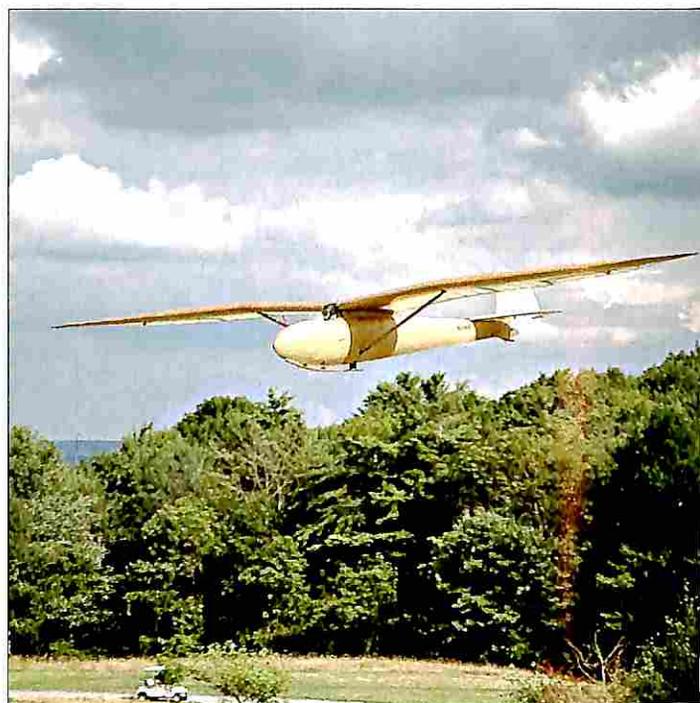
## terzo Raduno Alianti



Testo e foto:  
Vincenzo  
Pedrielli

**E**lmira, una delle tante piccole città americane sconosciuta a molti, ma ben nota in campo volovelistico. Infatti Elmira merita la stessa notorietà della Wasserkuppe. È stata definita negli USA: "the Capital of Soaring". Non è facile arrivarci dall'Europa. Bisogna fare un lungo giro vizioso, poiché Elmira è collegata a poche città degli Stati Uniti. Esiste un solo volo giornaliero da Philadelphia, ma per arrivare a Philadelphia partendo da Milano occorre fare almeno uno scalo. Fortunatamente ho avuto l'opportunità di aggirare l'ostacolo volando per Washington DC dove ho un amico volovelista ed insieme, con un bel Moswey III al traino della sua auto, siamo arrivati ad Elmira. Un viaggetto di 6 ore, trascorse velocemente tra una chiacchiera e l'altra parlando di volo, ben inteso.

Dal 20 al 27 Agosto scorso Elmira ha ospitato il terzo Raduno Internazionale d'Alianti d'Epoca, promos-



*Lo Slingsby Kirby Kite in atterraggio. Due giorni di viaggio nel carrello per giungere a Elmira*

*La cerimonia d'apertura con il BA-100 in bella evidenza*



# 2005, Internazionale d'Epoca

so dalla Vintage Sailplane Association (VSA), dal National Soaring Museum (NSM) e dalla Harris Hill Soaring Company (HHSC).

Questo tipo di raduno, denominato IVSM, International Vintage Sailplane Meet, è stato organizzato per la prima volta nel 1995 e successivamente ripetuto nel 2000; un raduno quindi che si ripete ogni 5 anni.

Un'altra ragione per cui Elmira è ben nota agli appassionati di Volo a Vela, è che ad Elmira sono stati costruiti la maggior parte degli alianti di produzione americana, per opera dei fratelli Schweizer. Oltre 2100 alianti in tela e metallo ed ultimamente in solo metallo, sono stati costruiti ad Elmira dalla Schweizer Metal Aircraft Company. Dei tre fratelli fondatori della società, è rimasto ora solo il più giovane, Bill Schweizer, mentre l'azienda, che ultimamente costruiva piccoli elicotteri e parti di aerei per conto terzi, è stata assorbita da una grossa società aeronautica americana.

Non ci si deve meravigliare quindi se all'IVSM 2005 erano presenti molti alianti Schweizer, sia biposto

*Il BA-100,  
in forma perfetta*



*Il Moswey III, prodotto  
in Svizzera nel 1943*



*Il più anziano di questa edizione:  
un Franklin PS-2 del 1930*

**Una vista  
dell'aeroporto  
di Elmira**



che monoposto. Infatti, molti degli alianti usciti dalla fabbrica Schweizer sono tuttora in condizioni di volo ed usati nei vari club come alianti scuola.

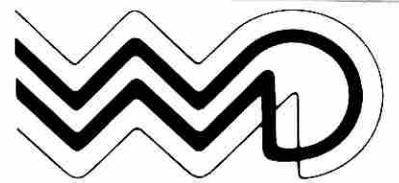
Karin Schloesser, la principale organizzatrice del raduno, ha dato il benvenuto a tutti i partecipanti provenienti da oltre 10 paesi di ben 4 continenti, inviando un particolare saluto a 2 grandi assenti, entrambi per motivi di salute: Chris Wills, presidente del VGC e Martin Simons autore dei ben noti libri sul Volo a Vela.

Jan Scott, in rappresentanza del VSA, ha infine proclamato l'inizio del raduno suonando la consueta campana usata per aprire e chiudere i raduni d'alianti d'epoca. Gli alianti iscritti erano circa una quarantina, costruiti tra il 1937 ed il 1970 ed i piloti presenti oltre una settantina. Il pilota più anziano, Lew Hull di 88 anni, ha volato col suo Schweizer biposto

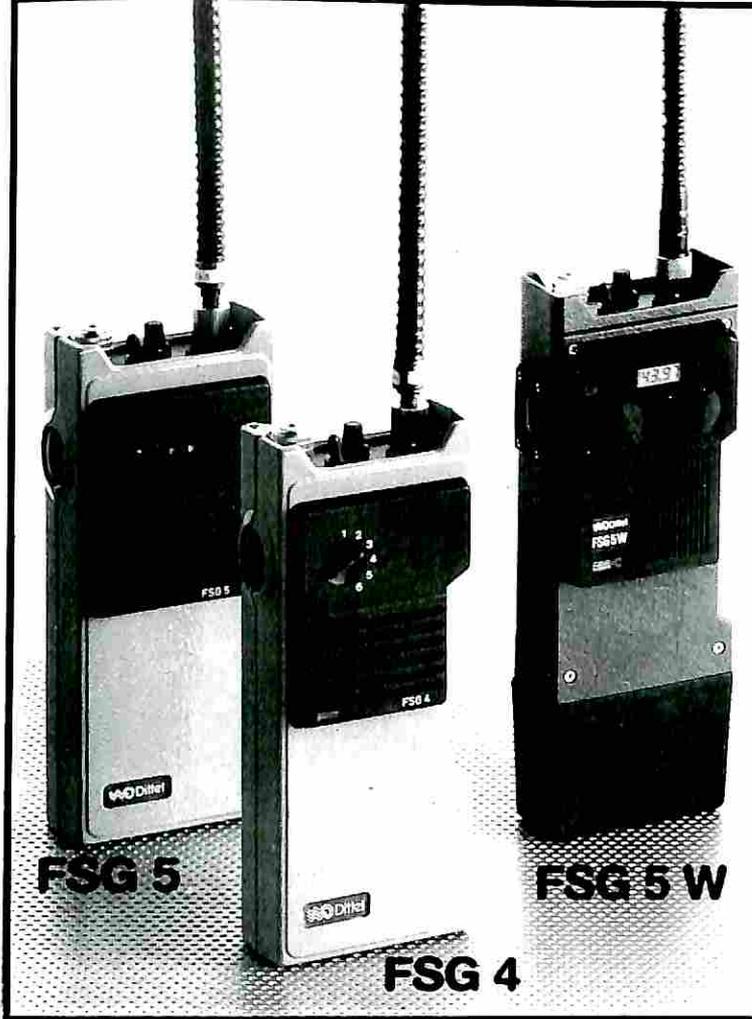
2-22. Il pilota più giovane, Paul Hanson di 32 anni, ha partecipato al raduno con un bellissimo Niemi Sisu. Le condizioni atmosferiche sono state più che soddisfacenti per tutta la durata della manifestazione, ad eccezione dell'ultima giornata, dedicata per altro ad impacchettare il tutto in vista della partenza. Nel giorno più favorevole al volo, una quindicina d'alianti hanno volato nella stessa termica... Due aerei da traino Pony e due Super Cub hanno ogni giorno effettuato un centinaio di traini, mentre una ventina di volontari prestavano il loro prezioso servizio allo svolgimento delle operazioni in campo. Anche se il raduno non si prefiggeva scopi agonistici, ogni mattina al briefing venivano segnalati: la maggiore distanza, la maggior durata e la maggior quota raggiunta. Una bottiglia di vino a ciascuno dei piloti segnalati, premiava l'impresa. La quota più

**Due momenti  
gastronomici  
con specialità  
italiane  
e un classico  
barbecue**





Walter Dittel GmbH



FSG 5

FSG 4

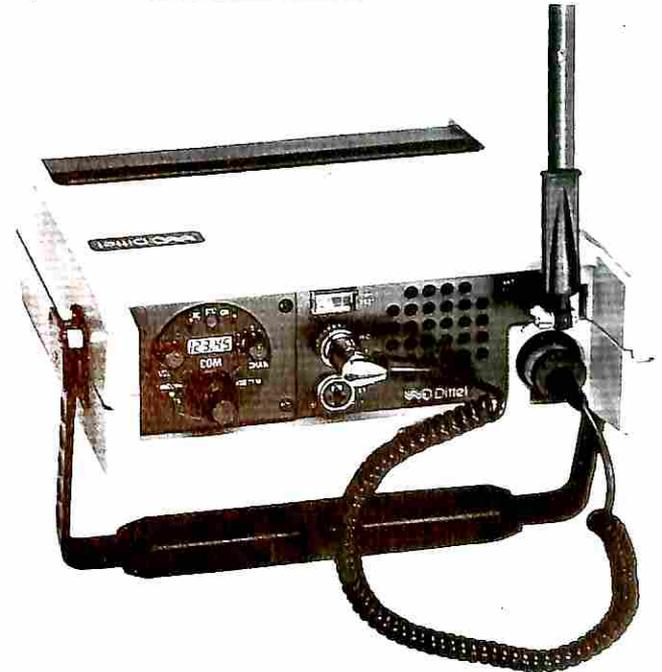
FSG 5 W



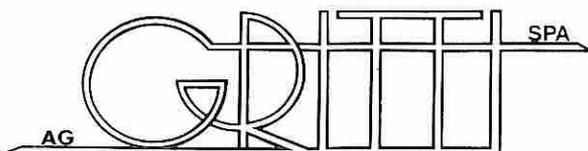
FSG 71 M



FSG 70



# AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS



AG

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

**Uno Schweizer  
1-23 in  
atterraggio**



**Lo Schleicher  
Ka-1**



**Il Moswey III  
di Albert Uster  
tuttora  
registrato  
in Svizzera**



alta raggiunta durante la manifestazione è stata di 11.000 piedi da parte del Ka-6B di David Ochsner, mentre la distanza percorsa di 120 miglia è stata realizzata da Walt Cannon con uno Schweizer 1-21. David Ochsner, sempre con il suo Ka-6B, ha anche effettuato un volo di 6 ore e 18 minuti.

Fra le macchine più "Vintage" e quindi più ammirate, segnalerei il Franklin PS2 disegnato e costruito nel 1930: il più vecchio aliante che abbia partecipato all'IVSM 2005. Un aeromodellista americano ne ha fatto una fedelissima riproduzione in scala... Non meno ammirato il Bowlus Baby Albatross di Jeff Byard. Il restauro, o meglio la quasi totale ricostruzione di questo aliante del 1938, ha richiesto un tempo di quasi 6 anni. Un'altra nota che ha dell'incredibile, è che per partecipare a questo raduno, Jeff Byard ha dovuto percorrere in auto oltre 4.000 km in 5 giorni al traino del suo prezioso aliante e altrettanti per il ritorno. Ogni commento in merito è superfluo. Un altro aliante che ha attirato molte persone intorno a sé, è stato lo Slingsby Kirby Kite, datato 1939, acquistato in Inghilterra dal Presidente del NSM, Bob Gaines e restaurato alla perfezione da lui stesso. Anche il Kirby Kite ha fatto un po' di strada per rag-



giungere Elmira. Diciamo che da Atlanta se l'è cavata in un paio di giorni. Già dimenticavo anche i due giorni di ritorno.

**L'M-200 del C.V.Torino, con posti affiancati**

Un'altra bellezza rara: il Moswey III di Albert Uster, aliante costruito nel 1943 in Svizzera ed acquistato da Albert Uster nel 1972 e restaurato nel 1989. È tuttora registrato con le marche svizzere HB-379.

A proposito, Albert Uster è l'amico che mi ha portato ad Elmira da Washington DC e che tra l'altro ha par-



**Lo Slingsby Capstan**



tecipato al meeting di Pavullo nel 1998 e a quello di Asiago nel 2002. Oltre al Moswey III, Albert possiede anche un WL2 ed un Duo Discus.

Potrei così continuare con la descrizione di tanti altri alianti, ma non vorrei qualcuno si addormentasse e quindi elenco rapidamente alcune delle altre macchine presenti: Hutter 17, Grunau Baby, Bergfalke, Ka1, Ka2, Ka6, Ka7, Ka8, Olympia EON, Spatz, Kranich III, Scheibe SF27, Dart 17R, Sisu, più un'intera flotta di Schweizer monoposto e biposto. Dimenticavo un bellissimo M200 dell'americano Bob Ball, sul quale ho pure volato e scattato un po' di foto aeree. Le attività di volo si sono svolte in piena sicurezza. Non ci sono stati fuoricampo, né danni alle macchine e tanto meno alle persone.

Un'altra particolare iniziativa del raduno è stata la serie di presentazioni a cura dei partecipanti stranieri, che si tenevano quasi ogni giorno dopo il briefing. La prima di queste mini-conferenze ha presentato le attività Vintage in Australia.

Il rappresentante della Nuova Zelanda a sua volta ha presentato il Kiwi Vintage Club da lui organizzato un anno fa. Anche il sottoscritto è stato invitato a fare una presentazione e così ho scelto "Gli alianti progettati dal Regio Politecnico di Milano".

L'ultima conferenza è stata quella del famoso scrittore tedesco Peter Selinger, che ha fatto un'esaustiva presentazione sulla permanenza negli USA, ed in

particolare modo ad Elmira, di Martin Schempp. Questa iniziativa è stata molto apprezzata dal pubblico presente e non sono mancate numerose domande.

Come anche nei raduni del VGC in Europa, una delle serate più caratteristiche è stata la Serata Internazionale dove pur essendo l'unico italiano presente, ho allestito un tavolo con Parmigiano e aceto balsamico, bruschette varie, amaretti ed infine limoncello. Un vero successo, soprattutto il Parmigiano. Gli americani credevano che il Parmigiano esistesse soltanto in polvere (grattugiato)...

Un'altra serata ha visto Albert Uster impegnato a cuocere alla griglia un centinaio di bistecche favolose. Per l'occasione sono stato nominato "Sous-Chef" e, indossato un bel grembiule, ho aiutato Albert a girare le bistecche sulla griglia.

Il successo di questo raduno non è stato determinato soltanto dai voli effettuati in condizioni atmosferiche ideali, ma anche e soprattutto dall'atmosfera d'amicizia e cameratismo che gli organizzatori sono riusciti a creare fra tutti i partecipanti durante tutto lo svolgimento della manifestazione. Forse anche il numero degli alianti e dei partecipanti in genere, né troppo grande, né troppo piccolo, ha prodotto un clima disteso che ha favorito la comunicazione fra tutti ed il desiderio di allacciare nuove amicizie. Credo che tutti nel salutarsi abbiano effettivamente pensato al 2010 come nuovo traguardo da raggiungere insieme. ■

# Glasfaser Italiana s.p.a.

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

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

**da oltre 30 anni al servizio del volo a vela**

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

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

# Gli Juniores parlano anglosassone



## Ma l'Italia è seconda nella classifica a squadre! Cronaca dal Mondiale di Husbands-Bosworth

Leonardo Brigliadori

**T**re inglesi ai primi 3 posti in classe Standard, due tedeschi ai primi due posti in classe Club, ai Campionati del Mondo di Volo a Vela Juniores oggi conclusisi a Husbands-Bosworth, grazioso paese del Leicestershire nel centro dell'Inghilterra.

Le restanti posizioni sono state ben distribuite tra Cechi, Olandesi, Belgi, Italiani, Danesi, Svizzeri. L'altra grande nazione volobilistica, la Francia, non è riuscita a collocare nessuno dei suoi quattro piloti nei primi 10 in entrambe le classi. La stessa cosa vale per l'Austria e molte altre nazioni più quotate della nostra. Il sesto posto di Davide Schiavotto, unico partecipante italiano, esprime ancora una volta la capacità tutta italiana di

avere buone, talvolta ottime, individualità che scaturiscono da un grosso impegno dei pochi atleti, dei loro istruttori, della stessa Federazione, ma che non trovano sostegno in una base sufficientemente larga, anzi spesso quasi totalmente mancante.

### I NUMERI

Possiamo parlare con i numeri dei Piloti Juniores che fanno competizioni nei principali paesi:

**Germania:** 400 Juniores in attività di competizione; vengono selezionati in 9 competizioni regionali per qualificarsi al campionato nazionale che conta 60 iscritti. Teniamo

*Questo mondiale è stato purtroppo funestato da un terribile incidente. Il notissimo e bravissimo fotografo inglese Neil Lawson si era appostato a riprendere gli atterraggi sul tetto di un veicolo in un angolo apparentemente protetto, quando uno degli alianti in arrivo diretto lo ha investito non potendo vederlo, uccidendolo sul colpo. La redazione porge le più sentite condoglianze alla famiglia e agli amici di Neil unendosi al loro dolore. Partecipiamo anche alla sofferenza del pilota coinvolto nell'incidente.*





**Meteo mitevole e piena di sfide**



**Davide Schiavotto, unico italiano, ha figurato ottimamente**

conto che in Germania sono operativi 1000 club di volo a vela.

**Regno Unito:** 80 nel campionato inglese Juniores, ma circa 200 che fanno cross country.

**Olanda:** 40 juniores di cui 20 disputano il campionato nazionale Juniores.

**Belgio:** 40 piloti che fanno regolarmente cross country.

**Austria:** 30 piloti fanno competizioni o cross country; viene organizzato un campionato nazionale Juniores annualmente con 16 partecipanti. Sono partiti solo 4 anni fa con il programma Juniores.

**USA:** 15 Juniores in tutto e non fanno un campionato nazionale.

**Cechia:** 40 in una competizione riservata agli Juniores annualmente, ma 150 fanno cross-country.

**Francia:** 30 in una competizione riservata agli Juniores annualmente.

**Svizzera:** una decina, ma soprattutto ottime individualità.

**Polonia:** è la nazione che ha sempre brillato a livello Juniores e vanta un centinaio di giovani in attività sportiva.

**Danimarca:** 19; fanno una competizione solo per i giovani.

**Finlandia:** circa 10 Juniores in attività nel paese.

**Australia:** 20 Juniores disputano un campionato Juniores.

**Italia:** 10.

**Spagna:** 1.

Nonostante ciò abbiamo conquistato il secondo posto nella classifica a squadre, una posizione paradossale che certamente non ci compete, ma che avvalorava ancor più il risultato di Schiavotto. La formula di calcolo, piuttosto strana, tiene conto del risultato medio dei concorrenti di ogni nazione, ma soprattutto non usa gli stessi criteri di punteggio. Possiamo dire che il risultato scaturisce da un ottimo rendimento medio del nostro pilota. Pensate che se Davide non avesse avuto 80 punti di penalità nell'ultima prova saremmo stati probabilmente primi davanti alla Germania. Per via della penalità Davide ha un dodicesimo posto di prova contro un quarto che gli sarebbe spettato.

L'Italia ha però certamente conquistato il podio della simpatia, come lo stesso Direttore di Gara si è sentito di dire nel discorso di chiusura. Merito dei nostri ragazzi che già l'anno scorso avevano suscitato l'affetto delle Signore del Control e del simpatico meccanico del campo, ma anche merito delle spaghettonate offerte, per gruppi, un po' a tutti, della T-shirt per Rieti 2007 e 2008 offerte a tutti i partecipanti e Organizzatori, e del-



**L'ampio schieramento**

**L'aeroporto di "Hus-Bos"**





### **Briefing sotto il tendone**

la nostra convincente presentazione dei Mondiali di Rieti.

In quasi tutti i paesi sono le Università che supportano il volo a vela dei giovani, tanto che le gare vengono definite Accademiche. L'altra carta vincente è quella dei "military soldiers". I tedeschi hanno 8 posti riservati per il volo a vela tra gli sportivi delle Forze Armate. Viene fatta una lista di interessati e gli 8 migliori vanno a far parte del Gruppo Sportivo.

Questo mondiale ha visto l'effettuazione di 9 prove, alcune delle quali molto interessanti, con condizioni a tratti anche molto buone. Il tempo è stato tutti i giorni diverso, ma una cosa è stata comune a tutte le giornate: la sorpresa quotidiana rappresentata da una copertura di stratocumuli, da un temporale, o dal sopraggiungere di cirri, o da rinforzi inattesi del vento.

Il nostro pilota è sempre rientrato, favorito anche dalla scelta dei temi che è stata fatta con la mentalità di dare la possibilità di chiudere il percorso.

Analizzando il comportamento di gara, possiamo affermare che "Hus-Bos" ha rappresentato una valida opportunità di formazione: è stata una palestra formidabile per far salire di livello i partecipanti che fossero in grado di analizzare accuratamente i loro comportamenti.

### **ANALISI**

In particolare riteniamo di poter mettere in evidenza i seguenti aspetti tecnici:

- ▶ la scelta del tempo di partenza è stata determinante. Quasi sempre avrebbe pagato partire presto perché le condizioni sono andate sempre scemando a causa del sopraggiungere di complicità meteorologiche di varia natura. La pianificazione del volo era fatta impostando un possibile arrivo entro le 17.30 ad una ragionevole media;
- ▶ l'utilizzazione del volo di gruppo è stata indispensabile,

perché raramente è stato possibile affrontare in solitario lunghi tratti di volo, specialmente con cielo complesso da leggere (in particolare cumuli stratificati con ridotta parte attiva). Tuttavia, alla partenza, una maggiore indipendenza dalla scelta del gruppo ritenuto migliore, sarebbe stata più proficua permettendo un ancora migliore orientamento dei tempi di partenza verso la migliore scelta meteorologica. Con tutto ciò, la convinzione di essere sufficientemente preparati per affrontare in solitario alcune parti del volo è stata la chiave vincente che ha permesso a Davide, nella seconda parte della gara, di avanzare vistosamente in classifica:

- ▶ la prima planata compiuta con estrema aggressività fino al ritrovamento del valore di salita legittimamente attendibile, è stato un altro punto di forza. Ciò, quando è riuscito, ha permesso l'acquisizione immediata del giusto ritmo di gara;
- ▶ la capacità di adeguamento all'estrema variabilità delle condizioni durante il volo ha giocato un ruolo chiave per il successo. Cambiamenti di passo e cambiamenti di fascia brutalmente evidenti, sia in un senso che nell'altro e più volte durante lo stesso volo, sono stati necessari quasi tutti i giorni;
- ▶ il volo di coppia ne esce indubbiamente vincente, ma solo perché, in due o anche in tre, è stato interpretato per aumentare la capacità di praticare quelle variazioni di passo di cui si è detto sopra. In presenza di gruppi ben cooperativi, le coppie hanno adottato in qualche caso la tecnica del leader che andava avanti per alzare la velocità del gruppo e il compagno che rimaneva nelle retrovie serviva a indicare eventuali decisioni diverse prese dal gruppo (squadra finlandese in particolare). Questa tattica è stata più faci-

### **Un LS-1 dotato di moderne winglet**



le per le squadre di 3 elementi per classe. Le coppie vincenti disponevano, tra l'altro, di un affiatamento maturato con un lungo e intenso allenamento. Il discorso resta tuttavia molto aperto, perché anche il volo in solitario avrebbe potuto risultare vincente in certe condizioni;

- ▶ gli spazi aerei hanno impegnato i piloti in un lavoro snervante di altissima attenzione. Ogni volo prevedeva passaggi continui a diverse quote e mai in passato abbiamo assistito ad una serie di problematiche così frazionate e diffuse come in questa competizione. L'assistenza a terra è stata in qualche caso utile per tranquillizzare il pilota sui problemi di spazio aereo malgrado la più accurata pianificazione fatta su WinPilot;
- ▶ i temi di gara in AAT sono stati pochi e hanno ancora una volta confermato la necessità di pianificarli molto in anticipo cercando di osservare track il più possibile rettilinei. Interessante un finale di Davide che, benché già oltre il tempo fissato, è stato consigliato di utilizzare una parte di area ancora disponibile, con valori più forti della media del volo, per incrementare la sua media complessiva. Gli ha fatto guadagnare due posti in classifica di prova;
- ▶ volare col vento è diventato familiare anche con intensità di 35-40 e persino 50 km/h. I piloti della classe club, ovviamente senz'acqua, hanno bene affrontato anche queste difficoltà meteorologiche;
- ▶ gli alianti in gara: nulla da dire sulla Standard popolata di Discus 2 e LS8 con un solo ASW28. In classe Club il gioco degli handicap ha decisamente messo fuori causa gli LS4 ed i DG300 ponendo in evidenza il vantaggioso rapporto performance/handicap assegnato ai Cirrus e soprattutto agli LS1d dei tedeschi. Piuttosto negativo, invece, il trattamento per l'LS1f che ha la stessa ala dell'LS1d, ma che paga un handicap di 3 punti per avere una fusoliera più moderna.

## I PILOTI

I piloti sono tutti ragazzi che pur sapendo di essere bravi per la loro età, hanno deferenza verso i vecchi che sono poi quelli che li fanno volare. Si avverte tuttavia l'ineluttabilità dei cambi generazionali: tra questi ragazzi ci sono già i campioni del futuro prossimo. La scarsa conoscenza da parte loro dei



nomi del passato anche recente rafforza ulteriormente questa sensazione di una nuova era. Quando menziono i nomi dei miei avversari di ieri, mi colpisce nettamente la sensazione di parlare di personaggi di una storia che viene scritta poco e ancor meno letta e che, in qualche modo, non li riguarda.

I giovani di oggi, come osservava però Dick Bradley, sono molto disinvolti, sono in grado di parlare davanti a 100 persone in inglese senza nessuna emozione; si nota che siamo nel terzo millennio e la gioventù della comunicazione non ha frontiere, né barriere di nessun tipo. I rapporti interpersonali tra i ragazzi delle varie nazioni, dopo i primi giorni di qualche diffidenza, sono molto simpatici. Sul campo, nei momenti di pausa o di attesa, si formano spontaneamente assembramenti multinazionali per qualche improvvisata

riunione scherzosa, o per giocare con le bocce dei francesi, o col pallone degli italiani o con "el poron" degli spagnoli.

## EL PORON

"El poron" è una grossa caraffa di vetro con due becchi, uno dei quali più piccolo da cui far fuoriuscire il vino ponendolo alto sul viso e bevendo senza toccare il becco della caraffa. Si conta in spagnolo, uno, dos, tres.... fino a quando il bevitore non ne può più e si è sbrodolato di vino la T-shirt. Pare che un austriaco abbia raggiunto il record di 30 secondi, secondo Davide con 20.

Tutti hanno portato qualcosa di loro tipico: i Finlandesi persino una sauna da campo, noi quattro sopresse da 2 kg l'una e 40 litri di vino, gli Spagnoli un barile di olive verdi e un vagonne di stuzzichini sott'olio, i Tedeschi un rimorchio di birra, i Francesi delle bellissime bocce di ferro e una falciatrice per campo da golf per realizzare il campo da bocce...

Abbiamo fatto un giro sulla schieramento: in attesa dell'annuncio del "No task today", abbiamo potuto sbirciare i crucotti della classe club. Siamo rimasti colpiti dalla spartanità della strumentazione: tutti strumenti vecchi da 80 mm, nessun sistema di navigazione avanzato se si fa eccezione per l'LX5000 di Davide e gli Zander dei francesi. Quasi tutti dispongono però di un palmare con Winpilot collegato ad un GPS molto primordiale. Si capisce che sono tutti alianti di proprietà dei club e che i piloti hanno un po' migliorato per adat-



***Davide Schiavotto, con la giacca blu, è il sesto da destra***

tarli alla gara, spendendo poco. Anche le rifiniture non sono sempre molto curate. Fanno eccezione i tedeschi che hanno riverniciato due LS1d. È questo un modello che forse pochi conoscono con fusoliera molto diversa dal LS1f. Timone orizzontale tutto mobile, capottina in due pezzi, abitacolo molto largo, ma - anche qui - strumentazione spartana. Abbiamo rivisto persino i vecchi anelli di McCready e diversi LX20 per la navigazione.

In sostanza l'interpretazione della classe Club sembra essere proprio autenticamente come la si voleva. Anche in classe Standard, comunque, quasi nessun concorrente è proprietario del proprio aliante. I ragazzi non potrebbero permettersi un aliante tutto loro, tanto meno di generazione moderna; così gli alianti sono in prestito da club o da altri piloti: un esempio per tutti, il numero 80 del due volte campione del mondo Andy Davis è usato da uno dei tre Inglesi. Sotto il profilo delle prestazioni, colpisce la capacità della classe Club di fare temi assai

vicini alla classe Standard, sia in termini di lunghezza che in termini di velocità medie. Segno che il livello tecnico dei due gruppi è assolutamente uguale e conferma del fatto che sarebbe stato un vero peccato relegare questi mezzi di 30 anni fa ad un ruolo secondario privando il mondo dell'agonismo di alianti veramente a basso costo.

## L'ORGANIZZAZIONE

L'organizzazione non fa nessun tipo di spreco, tutto è fatto con estrema parsimonia, il minimo necessario. Il personale è tut-



***Foto di gruppo durante gli allenamenti del 2004***

to del Club e naturalmente volontario (il club ha 400 soci). I 10 aeromobili trainatori, molto eterogenei, fanno fatica a portare per aria i 60 alianti in meno di un'ora a 600 metri, pur disponendo di circuiti molto avvicinati al campo. La previsione meteo, non sempre facile, è eccellente. La cosa che più colpisce è che benché si stia svolgendo un campionato del mondo, l'attività del club non viene sospesa. Prima o dopo i decolli partono una dozzina di alianti, anche per voli di scuola. Ai piloti fuori gara viene fatto tutti i giorni un briefing sul comportamento da tenere sia lungo i loro percorsi per non interferire con quello di gara, sia all'atterraggio per non rendere pericolosi gli arrivi. Malgrado la nostra preoccupazione ed il nostro parere contrario, uno dei più grossi Club d'Inghilterra ha resistito alle pressioni ed ha dimostrato di poter far coesistere la gara con l'attività del Club; si consideri che questa attività è tutt'altro che trascurabile anche nei giorni feriali. Si tenga conto che la pista è lunga un migliaio di metri ma larga la metà di quella di Rieti. C'è però uno sfogo laterale per gli atterraggi lunghi che decongestiona rapidamente la pista. In 6 giorni di gara ho potuto vedere un solo arrivo speed arrival, tutti gli altri sono stati atterraggi in diretta.

## ORA TOCCA ALL'ITALIA

L'organizzazione dei Mondiali Juniores del 2007 a Rieti deve essere vista come una grossa opportunità per risalire la china della mancata diffusione del nostro sport tra i giovani; deve anche segnare una svolta nell'organizzazione delle competizioni reatine che riportino Rieti ad essere considerato come un luogo dove trovare buona organizzazione, buone condizioni, e un servizio a livello internazionale. Gli ultimi anni purtroppo hanno fatto scendere molto il prestigio del nostro più bel posto di volo a vela.

Se saranno mantenute le promesse e ci sarà un impegno totale delle Istituzioni, degli Enti del volo e dei dirigenti volovelisti coinvolti, si potrà fare anche meglio degli Inglesi dal punto di vista organizzativo. Certamente non sarà facile, tuttavia, creare un'atmosfera così simpatica e familiare come quella che ha caratterizzato questo mondiale. Grande merito di un ottimo Direttore di Gara e di un'ancor migliore équipe con molte donne preparate, capaci, gentilissime, vorrei dire amorevoli con i giovani piloti.

A noi le idee non mancano, gli uomini li abbiamo, i mezzi dovrebbero esserci forniti, ora... lavoriamo. ■

### La mia vita col Mustang

### La mia vita in Aeronautica Militare

di Guido Enrico Bergomi

I libri di G. E. Bergomi sono in vendita nelle migliori librerie aeronautiche al prezzo speciale di Euro 15,00 cadauno. I due volumi contengono tanti emozionanti ricordi e una grande quantità di belle foto, comprese quelle di tutti i velivoli pilotati dall'Autore (tra gli altri l'MB-308, l'AT-6, il G-59, il mitico P-51 Mustang, e il jet DH-101 Vampire), raccontando con semplicità fatti belli e meno belli degli Anni '50.



### IL PIACERE DEL VOLO DI DISTANZA

di Paolo Miticocchio

Richiedetelo all'autore:

Via Alessandro Volta 54, 20052 Monza (MI)

Tel/Fax 039 386404

e-mail miticocchio@tiscalinet.it



# Mirare al cuore delle nuvole

di John Coutts  
da New Zealand Gliding Kiwi Aug./Sept. 2005

traduzione e adattamento  
di Flavio Formosa [flavioform@inwind.it](mailto:flavioform@inwind.it)

**L'**arte di centrare la termica si mette in pratica ancor prima di iniziare a girare.

L'ottimizzazione della salita si può dividere in due fasi: prima bisogna individuare la zona generale in cui il nocciolo della termica potrebbe trovarsi, quindi bisogna localizzare il centro vero e proprio, e mantenere l'aliante in spirale dentro di esso. Molti piloti sanno scegliere la zona più promettente, ma non sono capaci di trovare il nocciolo sufficientemente in fretta.

Le tecniche di ricerca e centraggio della termica variano da pilota a pilota, ma i fondamentali sono gli stessi per tutti. Così, più che suggerire un metodo specifico, mi limiterò ad elencare alcune regole che ho sperimentato essere valide. Osservando i più bravi, si vede chiaramente che possiedono una specie di sesto senso per localizzare il centro della termica immediatamente, con il minimo del centraggio. Non si tratta di pura fortuna, essi hanno studiato con grande attenzione i segnali che aiutano a riconoscere il cuore della termica mentre vi si avvicinavano.

Se la giornata è sufficientemente buona, ci saranno dei cumuli a segnare la posizione delle termiche, e quindi l'area generale di ricerca. Planando verso di essa, dovrete studiare attentamente tutti i segnali a disposizione, come la forma e lo sviluppo della nube, oppure, in una giornata senza cumuli, osservare il terreno alla ricerca degli indicatori di una termica in distacco.

Capire le nuvole è forse l'abilità più

importante per un volovelista, dal momento che la maggior parte dei voli si svolge in condizioni in cui le ascendenze sono segnalate dai cumuli. Come regola generale, maggiore è l'estensione del cumulo, più accurati dovranno essere lo studio e la ricerca per trovare un buon valore di salita. Due esempi: in una giornata con cumuli piccoli, l'area da perlustrare sotto di essi è ridotta, e il valore viene trovato rapidamente. Al contrario, un cumulo congesto può celare un nucleo molto forte, o anche più di uno, ma la zona di ricerca sotto la nube è decisamente molto più estesa. Le tecniche di ricerca dell'ascendenza sotto la nube, perciò, devono essere diverse a seconda della sua estensione.

Se siete stati capaci di leggere correttamente la situazione fino a questo punto, dovrete trovarvi nella zona di più probabile presenza di un buon valore di salita. Il compito successivo è di centrarlo, e mantenerci dentro l'aliante. Visualizzate la forma dell'ascendenza, e spostate la spirale con il metodo che preferite verso il nucleo della termica. Ci sono diversi sistemi per centrare la termica, alcuni dei quali molto tecnici: come ho detto in precedenza, mi limiterò a suggerire ciò che ho sperimentato personalmente.

È la forza della termica a determinare il tipo di azione più appropriato. In genere, qualsiasi cosa sotto i 1,5 m/sec è di piccole dimensioni, e le correzioni da fare saranno limitate. Cercate di adottare un pilotaggio pulito, usando

un'inclinazione moderata, al massimo 30°. Spostare il centro della spirale allargando il giro sembra essere la tecnica migliore.

Se l'ascendenza è superiore a 1,5 m/sec, usate tecniche più aggressive, specialmente se il nucleo centrale è veramente potente. Bisogna adottare inclinazioni maggiori (45° - 60°), ed anche stringere di più quando si incontrano le bolle più forti può aiutare.

Occasionalmente, specie nelle giornate blu, si può avvertire un improvviso aumento dell'ascendenza: girando veramente stretto, si riesce a rimanere nella bolla più a lungo. Non è infrequente riuscire a superare in salita il roccolo, in questo modo.

È molto raro incontrare la termica perfetta, rotonda ed omogenea nei valori di salita. Spesso le termiche sono rotte, di forma oblunga ed irregolare. Quando è così (cioè nella grande maggioranza dei casi), ricordatevi che è fisicamente impossibile centrare l'aliante completamente nel nucleo. Il trucco è di centrare al meglio possibile, e usare piccoli aggiustamenti per tentare di mantenere l'aliante il più a lungo possibile nelle zone di miglior salita:

- in condizioni forti, la priorità è di centrare l'aliante nel nocciolo della termica il più in fretta possibile;
- la tecnica di centraggio con inversione della virata è una delle mie preferite nelle termiche più grandi;
- non abbiate timore di stringere la virata: molti piloti non incli-

nano abbastanza quando incontrano il valore migliore;

- ▶ all'inizio di un ciclo, la termica può essere larga ed omogenea, ma non molto forte: mantenete-la, se vi accorgete che il valore aumenta - anche se di poco - ad ogni giro;
- ▶ al termine di un ciclo, potreste trovarvi a fare mezzo giro con un buon valore, e il resto in robaccia: se il giro successivo è ancora peggio, probabilmente siete arrivati troppo tardi.

In spirale, volando coordinati (con il filo di lana al centro), noterete che per contrastare il rollio indotto vi toccherà tenere la barra leggermente all'esterno. Ciò tuttavia fa sì che una parte dell'ala, quella interessata dall'alettone sollevato, assuma un profilo meno efficiente per il volo lento. Convieni allora volare con la barra al centro e una piccola quantità di piede esterno, compiendo una leggera scivolata, che ha l'effetto di aumentare l'angolo di incidenza dell'ala interna, opponendosi così al rollio indotto. L'ampiezza di questa scivolata dipende dal diedro alare: maggiore il diedro, minore la scivolata necessaria.

Non fatevi compromessi sugli strumenti. Io preferisco usare il variometro meccanico per le indicazioni visive, e quello elettrico per le indicazioni sonore e l'indicazione della media di salita. In ogni caso, i variometri tendono a reagire anche ai movimenti orizzontali dell'aria, oltre che a quelli verticali. Per questo a volte succede che lo strumento vi indichi brevemente un buon valore di salita, mentre la sensazione vi dice il contrario. L'istinto è uno strumento molto importante, che non deve essere sottovalutato. La salita in termica deve diventare per voi un fatto naturale, e dovete essere sufficientemente allenati da centrare continuamente senza doverci pensare. Il tempo passato in salita deve essere impiegato concentrandosi sulla strategia immediatamente successiva, sullo studio delle condizioni più avanti, e sulla scelta delle possibili alternative. E, altrettanto importante, non dimenticate mai l'osservazione esterna.

## CUMULI POCO SVILUPPATI

Queste condizioni sono ideali, in quanto la copertura è modesta (probabilmente intorno ai 2/8), e non vi sono praticamente ostacoli al riscaldamento del suolo. Sfortunatamente, le termiche possono avere un ciclo molto breve, il che può voler dire che i valori migliori si trovano puntando verso i primi buffetti in formazione. Al contrario, un cumulo già sviluppato può rendere poco o nulla.

Se il centro della nube non dà un valore, cercate verso il bordo che mostra maggiori segni di movimento, o di rotazione:

- ▶ cercate solo sotto le zone del cumulo che sono chiaramente in fase di sviluppo;
- ▶ se un cumulo mostra segni di decadimento, guardate sui suoi bordi alla ricerca di nuovi segnali di sviluppo, specialmente sopra o sottovento, se il vento è superiore a 10 nodi;
- ▶ se vi trovate bassi, incontrare una robusta discendenza può essere un buon segno: guardate con attenzione la nube alla ricerca di un bordo in sviluppo, e dell'ascendenza da esso prodotta;
- ▶ considerate lo scarroccio, cioè, se siete bassi, cercate leggermente sopravvento alla nube;
- ▶ siate pronti ad andarcene prima di aver raggiunto la base, a causa del debole rilascio di calore latente (energia liberata dalla condensazione del vapore acqueo in nube).

## CUMULI MODERATI

Quando le nubi si sviluppano maggiormente, esse tendono ad occupare una parte maggiore del cielo, diciamo intorno ai 4/8. Se la massa d'aria è sufficientemente umida e con una forte inversione, c'è il rischio di una stratificazione. L'ombra dei cumuli ora ricopre una maggior porzione del terreno, ed è possibile che l'irraggiamento ne soffra al punto da interrompere la convezione (i cumuli si tagliano da soli la fonte di alimentazione). Se ciò avviene la nube si dissolve, e l'irraggiamento può riprendere per formare nuove termiche. Questo

processo è noto come "riciclo". In queste condizioni, se vi trovate a scendere sotto la metà del plafond dovete andare a cercare sotto il bordo delle nubi migliori, dove il terreno sia ancora al sole. Se rimane solo ombra, potreste essere nei guai.

- ▶ Restate alti per sfruttare gli effetti del calore latente;
- ▶ cercate le basi più scure, concave, dai contorni meglio definiti;
- ▶ cercate le nuvole che presentano dei "baffetti" sotto la base, e centrate proprio sotto di essi;
- ▶ se la base nube presenta uno scalino visibile, cercate sempre sotto la parte più alta;
- ▶ fate molta attenzione se il terreno sotto una nube promettente è in ombra, specie se siete bassi: a causa dell'effetto di riciclo, l'ascendenza potrebbe essere ormai svanita.

## CUMULI MOLTO SVILUPPATI

Queste nubi normalmente indicano che la massa d'aria è molto instabile, e nelle ore pomeridiane ci si possono attendere zone anche estese di sovrasviluppo. Il cielo può essere coperto per più di quattro ottavi, e bisogna tener conto dell'effetto raffreddante dell'ombra. Tuttavia, la sola ombra delle nuvole è improbabile che arrivi a sopprimere le termiche, perché i cumuli molto sviluppati iniziano a risucchiare da soli l'aria verso l'alto: in altre parole, l'instabilità all'interno della nube promuove e prolunga i movimenti convettivi. Questo aspetto, se combinato con una buona insolazione al suolo, può produrre salite spettacolari, che migliorano in prossimità della base nube.

È importante studiare con cura le nubi molto sviluppate ben prima di arrivarvi sotto, perché, oltre a dover trovare il punto di miglior salita, bisogna anche evitare le zone di discendenza. Le cime torreggianti dei cumuli dovrebbero indicare la zona generale di ricerca, e una volta sotto bisogna centrare verso i baffetti che si protendono dalla base. Usate le stesse



*Forti sovrasviluppi*

tecniche enunciate per i cumuli moderati, più:

- ▶ cercate l'ascendenza sul lato sottovento dei rovesci di pioggia;
- ▶ dirigetevi sotto le cupole che sembrano gonfiarsi più velocemente, cioè che hanno l'aspetto più "fresco".

### **TERMICHE BLU**

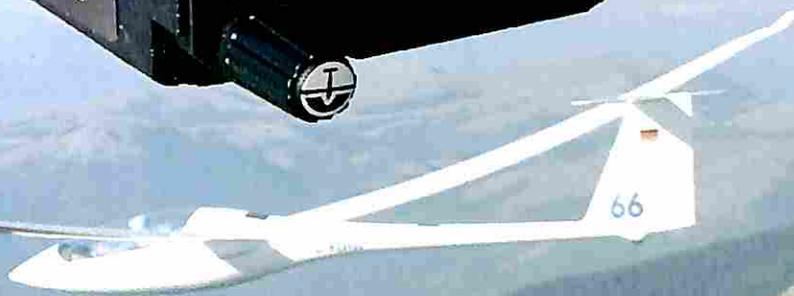
A meno di non riuscire a vedere uccelli o altri alianti in spirale, o di individuare la presenza di un fumulus, dovrete far affidamento alle caratteristiche del terreno per cercare le possibili fonti di ascendenza. Diventa anche necessario

***Se il centro della nube non dà un valore, cercate verso il bordo che mostra maggiori segni di movimento, o di rotazione***

seguire il terreno più alto, specialmente se le valli sono strette. Nel blu, in assenza di segnali evidenti di ascendenza, tutto quel che potete fare è di volare più o meno in rotta, passando sopra ogni città, ogni campo che vi sembra possa attrarre più calore. Una volta trovata l'ascendenza, centrarla è questione di tentativi ed errori. Se il vento supera i dieci nodi, può convenire dirigersi direttamente sopravvento o sottovento ad un'ascendenza per verificare se si sono formate strade di termiche blu. In ambienti molto secchi, come ad esempio l'Australia, i mulinelli di polvere (dust devils) al suolo danno un'eccellente indicazione della presenza di termiche. A volte il nucleo più forte si trova al centro di due o tre mulinelli: questi si sviluppano come nuclei secondari, e contribuiscono tutti a rinforzare il nucleo principale. Fumo, polvere, l'incresparsi dell'acqua di un lago, possono tutti essere segni di termiche in formazione, anche se è di solito molto difficile localizzare il nucleo dell'ascendenza basandosi solo sulle caratteristiche del terreno. Questo a meno che non sia possibile identificare con sicurezza un serbatoio d'aria calda e il suo relativo punto di innesco. ■



***Una giornata ideale con piccoli cumuli: i valori migliori si trovano puntando verso i primi buffetti in formazione***



# LASTAR

## Cambridge Serie 302

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

Vendita, Manutenzione, Installazione

TEKK Technische Konsultation Keim

Würmhalde 1, D-71134 Aidlingen

email: kkeim@t-online.de

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

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



# PICCOLI ANNUNCI

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

Fateci sapere quando l'inserzione non serve più.

Dettate il vostro testo a:

Aldo Cernezzì Tel. 02.48003325 aldo@voloavela.it

**DG-200 I-LFOX** anno 1979, ore 870, gelcoat in ottimo stato, strumenti di base, ossigeno elettronico MH, Volkslogger, ELT, radio, paracadute, ruota alare, kueller, carrello Pirazzoli 2 assi rimesso a nuovo recentemente.  
Tel. 335.6103805 Roberto Piotto

◆ ◆ ◆

**Ventus 2C 18/15 m** anno 1997, pronto al volo, batteria in coda, ruotino di coda, Peschges VP8 Competition, Logger VP8, Becker, pannello solare, paracadute, barra di traino, carrello Cobra 2 assi. Visibile a Calcinatè (VA). Euro 75000  
Tel. M. Secomandi 335.380201  
secomandimaurizio@tin.it

◆ ◆ ◆

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

◆ ◆ ◆

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

◆ ◆ ◆

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

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

◆ ◆ ◆

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

◆ ◆ ◆

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

◆ ◆ ◆

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

◆ ◆ ◆

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

◆ ◆ ◆

**Janus B** I-IVDE, 1981, s/n 134, 2090 h con 1540 lanci, in ottimo

stato, CN fino a 4/2007, sempre hangarato. Prezzo Euro 42.000 senza carrello e paracadute  
AVF Ferrara Tel. 0532.902473 ore ufficio, Ing. Magri

◆ ◆ ◆

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

◆ ◆ ◆

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

◆ ◆ ◆

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

◆ ◆ ◆

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

◆ ◆ ◆

**Bergfalke IV**, 1974, 1600 ore, danneggiato per atterraggio pesante in supporto carrello e cappottina. Per il resto ottime condizioni. Danno stimato da officina certificata 3.800 Euro. Strumentazione standard con radio Dittel 720  
Vendesì: Euro 3.500.

Oppure riparato ed in ordine di volo Euro 9.000. Carrello sfornito di documenti.

Maurizio Mazzeo  
email: imezz@tiscalinet.it

◆ ◆ ◆

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

◆ ◆ ◆

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

◆ ◆ ◆

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

◆ ◆ ◆

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

◆ ◆ ◆

**Roulotte** 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

VOLO  
A  
VELA  
La Rivista dei Volovelisti Italiani

## 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 Calcinatè del Pesce - 21100 Varese, indicando sul retro la causale e l'indirizzo per la spedizione;

con bonifico bancario alle coordinate ABI 05048, CAB 50180, CIN 5, c/c 589272 intestato a CSVVA, indicando la causale e l'indirizzo per la spedizione (è gradito un cenno di riscontro alla redazione);

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

### Le tariffe 2005:

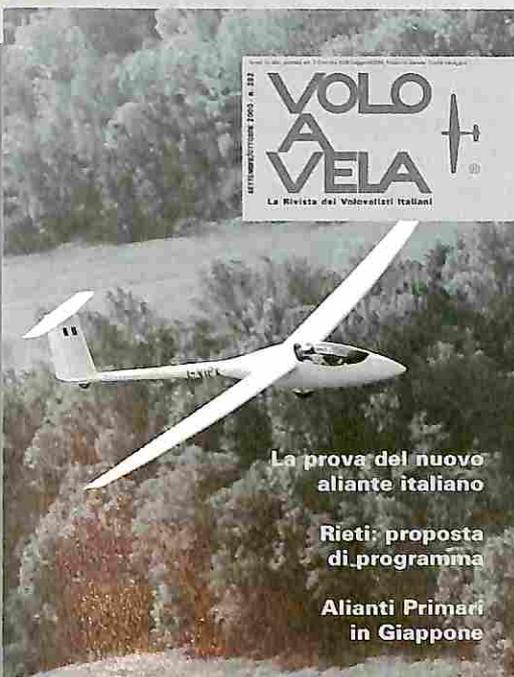
socio ordinario CSVVA +  
annata della rivista (6 numeri)  
Euro 35

socio sostenitore CSVVA +  
annata della rivista  
Euro 85

socio benemerito CSVVA +  
annata della rivista  
Euro 250

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

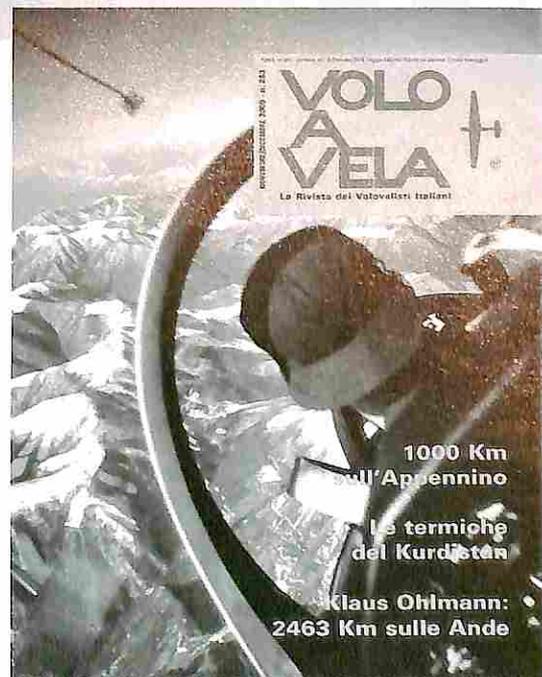
**OFFERTA PROMOZIONALE** valida solo per nuovi soci,  
associazione CSVVA + annata della rivista  
Euro 25



La prova del nuovo  
aliante italiano

Rieti: proposta  
di programma

Alianti Primari  
in Giappone



1000 Km  
sull'Appennino

Le termiohe  
del Kurdistan

Klaus Ohlmann:  
2463 Km sulle Ande

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

# Il Secondo Periodo di lusso

Franco  
Bonavigo

*"I piloti sono uomini fortunati  
perché possono godere di emozioni che altri  
non conosceranno mai..."*

**Q**uesta è una frase che mi piace ripetere e ripetermi. Io però, mi sento ancora più fortunato perché oltre ad essere un pilota, ho anche avuto l'incredibile possibilità di crescere affrontando un "secondo periodo" di lusso! Insegno da anni volo libero e anche fra i praticanti di queste discipline, come nel volo a vela, il momento più critico si conferma quello post-brevetto. Il momento in cui o cresci, esci dal nido, ti allontani dal "cortile", diventi un volatile completo, oppure rimani costretto al cielo campo. Nella seconda ipotesi, solo alcuni trovano comunque soddisfazione e motivazione per continuare a volare nel tempo. I più, dopo l'ennesimo giretto ad

assaggiare l'aria fino a dove arriva il "guinzaglio"... si annoiano e smettono.

Beh, verissimo, si smette anche per qualche spavento eccessivo come per esempio un rientro al cardiopalmo con il timore di dover "mettere giù" il giocattolo in un prato (se c'è...)! Oppure per altri mille motivi. Ma guarda caso, nella maggior parte dei casi, è invece la routine, il già fatto e già visto, il "guinzaglio corto", quello che stufa e conduce alla perdita degli stimoli.

E allora? Allora "secondo periodo", ovviamente. Si può scegliere per esempio uno stage al "Centrale" dove Alex & Co. fanno un ottimo lavoro. Personalmente ci sono sta-

to quest'anno e ho trovato l'esperienza entusiasmante. Bell'ambiente, amici cordiali e appassionati, sempre molto da imparare. Oppure un bel biposto e qualcuno con molta esperienza seduto dietro. Questo è il secondo periodo normale... Quello di lusso invece? Semplice: il biposto invece di un mezzo normale è un Nimbus 4DM, e quello seduto dietro si chiama Jean-Marie Clément!

Ma andiamo per ordine. Nel 2003 il mio secondo periodo inizia con un volettto di allenamento in pianura. In fondo è facile, occorre "quasi" solo andare dritto. Bastano solo 1500 metri QNH ed il "cortile" si allarga ad un raggio di circa 100 chilometri. È l'ocasio-

**Magnifica vista  
sul ghiacciaio  
dell'Aletsch**



ne per imparare un sacco di cose come, per esempio, comunicare con le Torri ed ottenere, magari, l'autorizzazione al sorvolo di una pista come quella di Caselle, previo ovviamente, transponder attivato.

Poi, passiamo a qualcosa di più difficile. Sempre nel 2003 un nuovo esercizio di secondo periodo: oltre tredici ore di volo tutte filate! Decollo all'alba (effemeridi) alla ricerca del primo aggancio. Il rotore/ascensore è in fondo alla Valle di Gressoney davanti al ghiacciaio del Monte Rosa. Basta premere "attico" (si fa per dire) e, se non si perdono le ali per la turbolenza, se non ci ribalta per gli scossoni, se tutto va bene... si entra in onda e si va! 1250 chilometri in triangolo, sempre volando tra i 4000 ed i 6000 metri. Insomma un giretto appena fuori dal cono di efficienza...!

L'anno dopo (2004) qualcuno in Italia ha volato più distante di noi (Galetto 1300 km), ed il nostro piccolo primato non è più nostro...! Tanto devo fare esperienza di secondo periodo per cui ci riproviamo? Ma certo, solo che stavolta, vista la meteo "strana", si parte nel pomeriggio, come se, invece di un volo di distanza, dovessimo fare una gita al lago per mangiare un gelato! Saranno "solo" 800 chilometri nel vento a 88 km/h da nord est! Della violenza dei rotori di quella giornata ho rimosso anche il ricordo. Ma la parete Nord-Est del Monte Rosa, risalita a fondo scala spinti dal vento, è un'emozione indelebile ed irripetibile. Nel 2005 devo fare esperienza di volo "basso" e così il mio mentore mi accompagna da Biella fino a Santa Maria Maggiore in Val Vigezzo. In realtà è appena dietro l'angolo, ma la quota disponibile non supera mai i 1000 metri QNH. "Non è importante salire, a volte non si può o non si riesce, l'importante è non scendere!" Uno scherzo! Ma è una lezione importante.

In questo volo imparo che 27 metri di apertura alare possono girare su se stessi dentro una valletta, nello stesso spazio in cui completo una virata "normale" con il mio para-

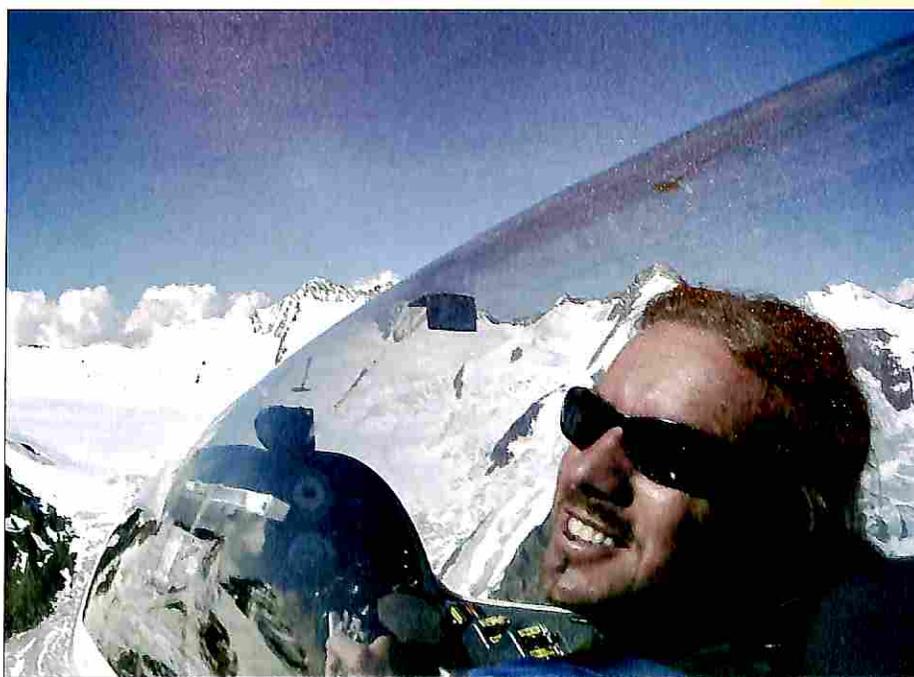


pendio. Se non l'avessi fatto non ci avrei creduto!

Sempre nel 2005 infine, dopo aver analizzato per 10 giorni l'evoluzione meteo e alla fine, per ragioni di disponibilità lavorativa, doverci accontentare della giornata più schifosa, JMC mi fa sperimentare l'esperienza più incredibile. Si parte tardi (10 del mattino). Plafond operativo in pedemontana poco meno di 1200. Unica rotta percorribile: verso Est. Gattoni gattoni, rasgando l'impossibile si arriva a Laveno, poi le valli dietro a Resegone, poi Sarnico ed il lago d'Iseo. Ma come ci siamo arrivati fino a qui? Boh! Più oltre la massa d'aria peggiora ancora e la visibi-

lità a causa di una foschia incredibile scende fino a poco più di un miglio. Avanti non si va. Proviamo indietro. A Sud il Resegone è un po' più generoso e, passato il lago di Como, ci infiliamo in una valle che ci porta in Svizzera. Finalmente la massa d'aria è quella che stiamo cercando! Stazione di servizio. "Il pieno di "super" grazie..." e siamo a 3000! Poi è tutto facile. La Jungfrau (è la terza volta che ci tornò), è da mozzafiato. Infilarsi dentro al ghiacciaio uscendo da dietro come se avessimo un motore invisibile che ci consente di andare ovunque vogliamo, ha qualcosa di surreale. Il cuore batte impazzito. Le mie sono lacrime vere!

**Franco Bonavigo nel posto anteriore del Nimbus**



Dopo una lunga passeggiata sulle creste successive è quasi sera e dobbiamo tornare. Rientriamo dal Gran San Bernardo come si fa in auto dopo una gita nei cantoni Svizzeri.

La Valle d'Aosta però non bisogna sottovalutarla e una grossa rognna ci aspetta sulla rotta del ritorno nei pressi di Chatillon. I costoni non funzionano e scendiamo molto più del previsto. Troppo più del previsto. Sono le 18.30 e in prua ci sono 45 km/h di vento. È troppo difficile per me. JMC tenta di sfruttare un rimbalzo impossibile sullo spigolo con la Valle di Cervinia. Niente da fare, perdiamo ancora. La sicurezza prima di tutto. Me lo ha insegnato fin dal primo volo insieme. Abbiamo solo più 1200 metri col terreno sotto a 700. I margini operativi sono finiti. Dobbiamo tornare ad Aosta che è 20 chilometri dietro di noi. Quello che però ci succede è incredibile. In centro valle, nonostante il ventaccio che ci investe, troviamo un valore. È debole ma sale verticale. È incom-

prendibile ma c'è, e ci porta a 2100 dove il vento è sceso a 12-15 km/h. Fatta, andiamo a casa. Bene, questo è il secondo periodo di lusso. Certo narrato così sembra tutto bello e facile. In realtà moltissimi di voi conoscono JMC ed il suo proverbiale carattere. Dieci e più ore con una cazziata dietro l'altra non sono uno scherzo. Tutto ciò che per il pilota esperto è automatico, per uno meno esperto, non lo è. Specie ai comandi di un mostro come il MM. Durante voli come questi non esiste un solo secondo di relax (salvo quando lasciate i comandi a "quello" dietro per mangiare o espletare qualche bisogno fisiologico). La concentrazione richiesta è altissima e continua. Un centesimo di secondo di ritardo sulla segnalazione del computer di accelerare o di allargare la termica provocano un esplosivo ed immediato: "Ragazzo, che fai oggi? Dormi?" La cazziata a volte arriva anche prima dell'errore. Tanto "lui" sa che lo stai per commettere. Dal punto di vista psicologico: un incu-

bo! Ma quanto si impara in un volo così. Quanti voli da solo bisogna fare per apprendere il fiume di nozioni che ti piovono addosso come una cascata. Le informazioni che si acquisiscono sono talmente tante che in realtà probabilmente si riesce ad assorbirne solo una piccola parte. Un piccolo, enorme tesoro tecnico, psicologico ed emozionale. Quanti piloti hanno tranquillamente "passeggiato" più volte, a vela, nei cieli dei più bei ghiacciai del mondo?

Per quanto mi riguarda l'unica controindicazione è che dopo ogni volo con il MM e con JMC devo affrontare una settimana di insonnia. Per tutte le notti successive infatti il mio cervello proietta il meraviglioso film del volo appena vissuto e rivivo momento per momento ogni singola sequenza.

I piloti sono uomini fortunati perché possono godere di emozioni che altri non proveranno mai... Io sono un uomo fortunato perché ho conosciuto il volo, queste emozioni, e JMC. Grazie Jean-Marie. ■



**MOTORE ELETTRICO E  
DECOLLO AUTONOMO**



**MOTORE AD INIEZIONE E  
DECOLLO AUTONOMO**

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

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

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

*Silent*

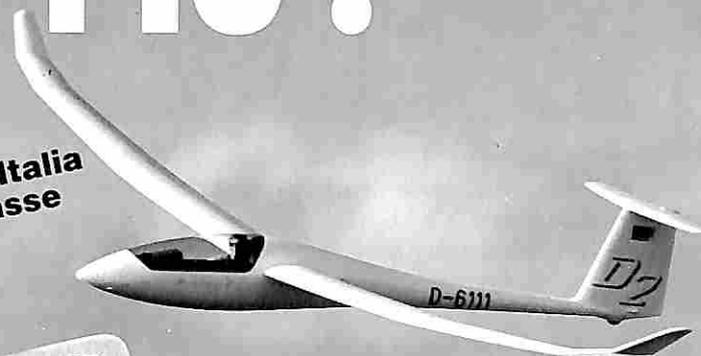


**TENAX**  
www.tenax.it

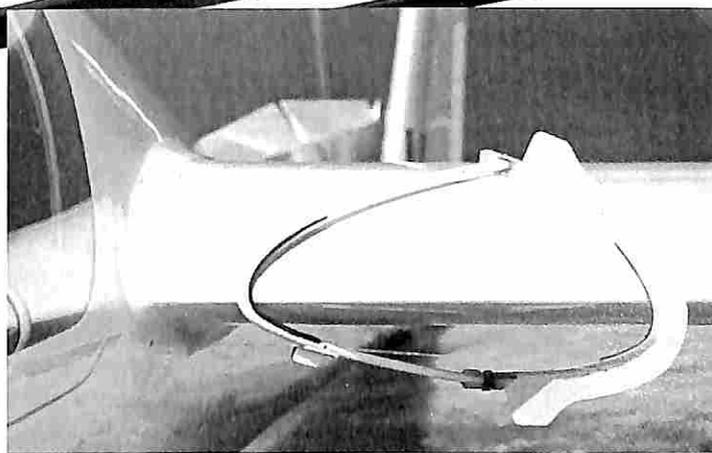
Alisport s.r.l. - Cremella (Lecco) - Tel. 039.9212128 - Fax 039.9212130 - info11@alisport.com - www.alisport.com

# C'È DI PIÙ?

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



Una ricca gamma di accessori  
per ogni esigenza



### "NETTA-MOSCIERINI" MOTORIZZATO

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



### AEROGRAF 2000 la più sicura documentazione di volo

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

## ILEC SN10 IL COMPUTER CAMPIONE D'ITALIA

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

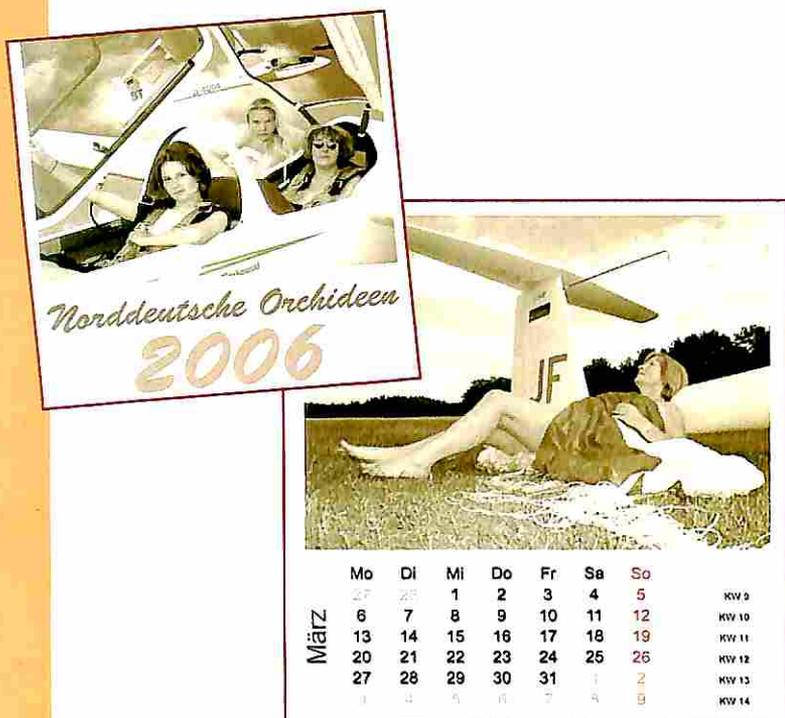


**ALIMAN** s.r.l. - Via Isonzo - Aeroporto - I-22040 Alzate Brianza (CO)  
Tel/Fax 031619400 - Cell. 0347 2212784 - e-mail: aliman@tin.it

# news

## Ragazze sul calendario

Mancava un calendario con alianti e belle ragazze. Ci hanno pensato i soci dell'aero club di Brema (Germania), realizzando a scopo promozionale e di raccolta fondi dodici immagini per illustrare i mesi dell'anno. Le ragazze e donne del club hanno posato talvolta senza veli, ma sempre con pudore, accanto ad alianti e motoalianti. Il prezzo è stato fissato in 14,95 Euro. Potete vedere le anteprime e acquistarlo sul sito: [www.segelfluggruppe-bremen.de/Kal\\_Bestell/Orchideen.html](http://www.segelfluggruppe-bremen.de/Kal_Bestell/Orchideen.html)



## Oltre 1000 FLARM in Germania

Alla fine di luglio erano già 1.000 gli esemplari del dispositivo anticollisione installati in Germania. Metà dei 97 alianti che hanno partecipato all'edizione 2005 dei campionati tedeschi delle classi Libera, 18 metri e Biposto volavano con il FLARM a bordo (la competizione ha laureato campioni, nelle rispettive classi, Michael Sommer, Holger Back e Christof Geissler).

## Bilancio del Centenario FAI

A conclusione delle due "gliding weeks" svoltesi ciascuna in uno dei due emisferi terrestri, il totale dei 5.224

voli di distanza realizzati assomma all'impressionante cifra di oltre due milioni e mezzo di chilometri, pari a ben 62,5 volte la circonferenza della Terra! Le registrazioni dei voli sono state raccolte grazie al sito dell'OLC. L'IGC conferirà diplomi specifici per il migliore volo in ciascuna delle Classi FAI.

## Giornate sportive in Tirolo

Una nuova fiera dedicata agli sport dell'aria sta per nascere a Innsbruck. Per il 2006 la data prefissata è nel weekend tra il 6 e l'8 aprile. L'esposizione è specializzata sul volo libero (delta e parapendio) e sul volo a vela, ma non mancheranno l'aeromodellismo e gli aquiloni.

## Simposio a Milano

Un simposio scientifico di tre giorni sul volo sportivo, con particolare riguardo al volo a vela, si terrà a Milano presso il Politecnico (via La Masa 34) con inizio lunedì 24 ottobre 2005. Tra gli ospiti che presenteranno interessanti relazioni spiccano alcuni tra i nomi più famosi del nostro mondo: Paul MacCready, ex campione del mondo e progettista di fama mondiale, lo specialista delle winglet Prof. Mark Maughmer, il progettista dell'Eta Dott. Reiner Kickert e il meteorologo Olivier Liechti.

## Separazione dei record

Hans Werner Grosse, leggenda vivente del volo a vela che ha dedicato molta parte della sua all'inseguimento di nuovi record, crede sia giunto il momento di separare i voli da primato svolti in condizioni d'onda da quelli realizzati in termica. Da qualche mese sta portando avanti una personale battaglia per la creazione delle nuove categorie, impegnandosi per trovare una definizione semplice e praticabile. Le sue idee stanno trovando parecchi sostenitori, ma ancora non appare chiaro come separare efficacemente e senza confusione i voli tradizionali da quelli in onda. Ci aspettiamo di leggere una proposta entro il prossimo meeting annuale della International Gliding Commission.

## Record "al traino"

La pilota giapponese Reiko Morinaka ha compiuto un volo notevole sulle Alpi, portando il record mondiale femminile di distanza su tre punti a ben 1240 km, con partenza da Serres-La Batie a bordo di un vecchio DG-400 17m. Il volo ha però scatenato una serie di polemiche, che stanno per giungere sul tavolo della IGC con formali richieste di riesame, in quanto è stato realizzato in costante contatto visivo e radio con Klaus Ohlmann. Testimoni presenti sulla stessa frequenza affermano che la pilota non sarebbe stata in

grado di compiere il volo senza tale aiuto. Tuttavia la performance soddisfa i requisiti formali espressi nel regolamento FAI, che proibisce aiuti esterni (accompagnamento sul percorso e comunicazioni esterne) solo per il volo d'Insegna di 50 km, mentre si limita a "raccomandare di farne a meno" per gli altri voli. Anche questa vicenda verrà discussa nel prossimo meeting IGC.

### Giro del mondo in aliante

Da qualche anno Vladislav Zejda sta facendo parlare di sé, e di sua figlia Hana Zejdova, per il suo sogno di realizzare il giro del mondo senza scalo con un aliante privo di motore. La stampa quotidiana praghese gli ha concesso molto spazio, e lui si dichiara pronto a partire con un aliante appositamente realizzato. Tuttavia, per farlo deve reperire circa 200 milioni di dollari... Zejda ritiene che il volo durerà circa sei giorni (il che indicherebbe una media di circa 300 km/h!). A titolo personale, ritengo che tale iniziativa sia solo un tentativo di raggranellare dei contributi a fondo perduto, ma sarebbe bello essere smentito e veder realizzata un'impresa tanto straordinaria.

### Selezione per i Mondiali di Rieti

La FIVV, attraverso la propria Commissione Sportiva, ha stabilito le nuove modalità di selezione dei sei piloti che parteciperanno ai Campionati Mondiali del 2008 a Rieti nelle classi Standard, Club e PW-5. Il Commissario Tecnico prenderà in considerazione una speciale graduatoria basata esclusivamente sui due migliori punteggi conseguiti in tre gare specifiche, valide come "trials", da svolgersi in area appenninica; una gara avrà luogo nel 2006, e due nel 2007. Tali gare assegneranno comunque anche un punteggio valido ai fini della graduatoria tradizionale.

### Tabella dei record italiani

La Commissione Sportiva ha aggiornato le tabelle dei Record Italiani di Distanza e Velocità. Sono disponibili sul

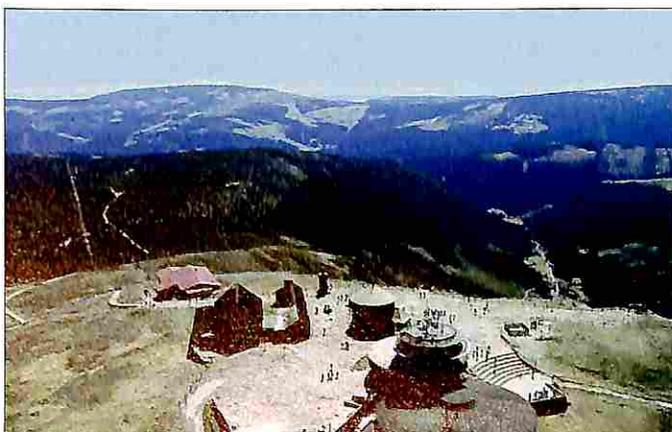
sito [www.fivv.it](http://www.fivv.it) nell'area Documentazione del menu Competizioni.

### Invito in Polonia

L'aeroclub di Karkonosze ha dato incarico ad un'agenzia di comunicazione per promuovere la propria fama ai livello mondiale. L'attività del club si è specializzata in voli d'onda. Su questo campo sono stati realizzati dal 1948 al 2002 più di 1000 „diamanti” di quota. L'onda di Karkonosze appare durante tutte le stagioni, però lo sviluppo più frequente avviene in autunno: settembre, ottobre, novembre e dicembre e anche in febbraio, marzo ed aprile. La media durata dell'onda di Karkonosze è più di dieci ore.

La storia dei voli qui compiuti è lunghissima fra cui: nel 1959 2 piloti polacchi su biposto realizzarono un record nazionale di altezza assoluta con 9810 m; nel 1960 il record per i monoposto è salito a 10460 metri. La zona è montagnosa, ed è interessante per il turismo e per gli sport all'aria aperta (sci, escursioni, rafting, equitazione, alpinismo).

Per informazioni: Consulenti al Quadrato  
tel. (0048).71.7970357  
fax (0048).71.7970356  
sito: [www.ca2.pl](http://www.ca2.pl)  
indirizzo e-mail: [postowicz@ca2.pl](mailto:postowicz@ca2.pl)



**RISTORANTE**

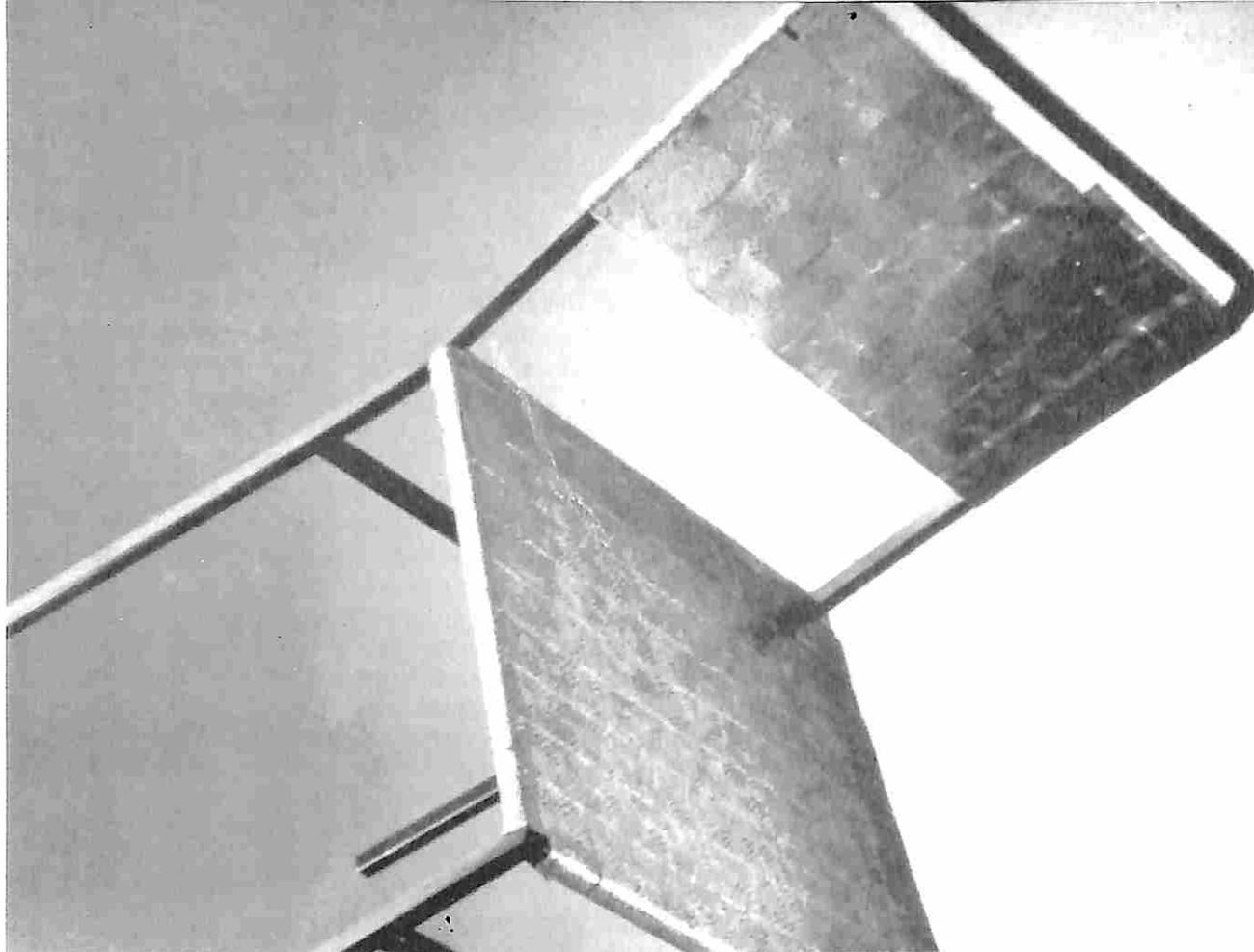


AL VOLO  
A  
VELA

**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 perlacci, iridescenti e da una sorprendente profondità di disegno. Questi effetti cromatici sono il risultato di una colorazione in massa, nonché di processi di fabbricazione esclusivi.

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

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

## MAZZUCHELLI 1849 S.p.A.

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

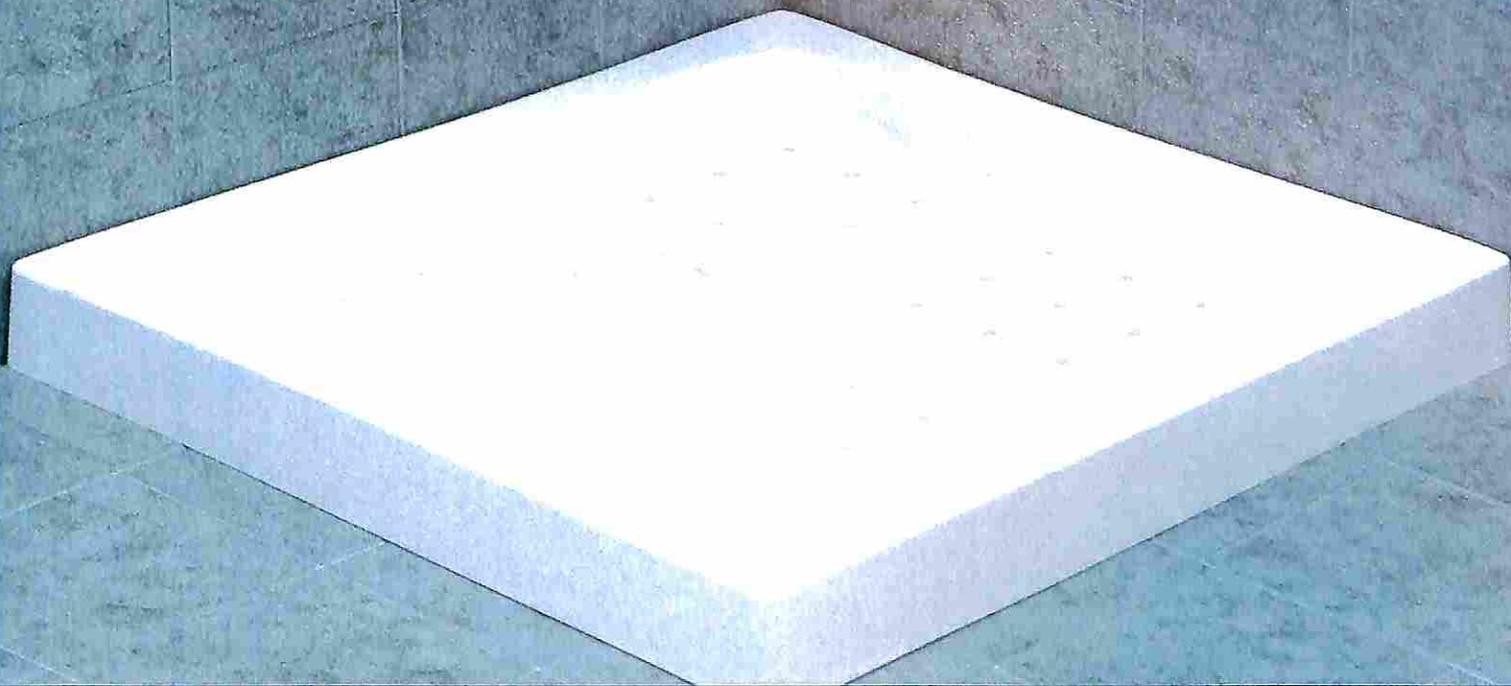
**Accessori  
da doccia**

**Duschkabinen  
zubehör**

**Shower  
Accessories**

**Accessoires  
pour la cabine  
de douche**

PLASTICA  
**ilma** linea bagno





DISARONNO

  
**DISARONNO®**  
**ORIGINALE**  
AMARETTO  
PRINTED IN ITALY  
ILLVA SARONNO ITALY

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

**DISARONNO ORIGINALE**  
*Since 1525*