

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

NOVEMBRE/DICEMBRE 2005 - n. 293

# VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

**In gara sui Pirenei**

**Gli stage di Rieti**

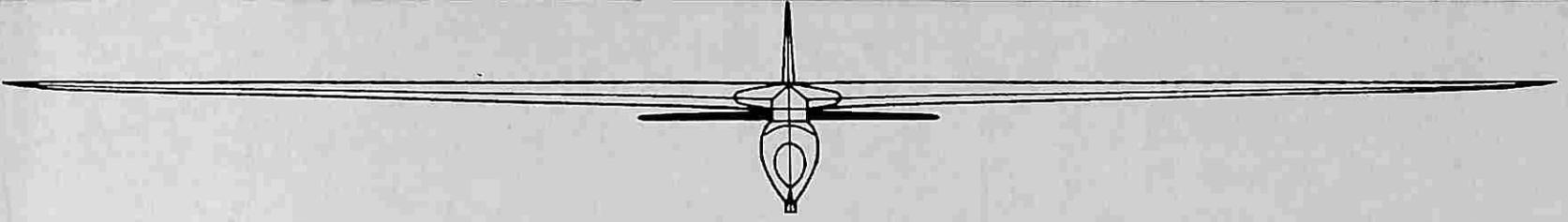
**Il Grand Prix Mondiale  
di Saint Auban**

# Aero Club Adele Orsi - Varese

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

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





## Il compleanno di Volo a Vela

*Questa nostra rivista compie nel 2006 ben sessant'anni dalla sua fondazione. Nata per volontà di Plinio Rovesti, che ancora la legge affettuosamente e ad essa contribuisce con i suoi interessanti articoli di meteorologia, si è sviluppata nel corso dei decenni. Negli annali dell'editoria italiana la sua longevità è ben nota, perché si contano sulle dita di una mano le testate che hanno resistito al passare delle generazioni. Tante cose sono cambiate, in Italia e nel mondo, negli anni che ci separano dalla fine della Seconda Guerra Mondiale. Ma Volo a Vela ha saputo adeguarsi e interpretare il mutamento senza lasciarsi travolgere.*

*Ha superato qualche momento difficile, e oggi è in grado di seguire lo sviluppo del nostro sport, senza trascurare alcuno dei suoi aspetti fondamentali. Il Centro Studi del Volo a Vela Alpino ha garantito questa inusuale continuità, permettendone la pubblicazione grazie al proprio supporto economico e gestionale, nel rispetto della volontà e dell'appoggio espressi dalla famiglia Orsi.*

*Oggi Volo a Vela è un punto di riferimento per i volovelisti italiani, come è sempre stata, creando un polo di aggregazione della nostra identità nazionale. Fa divulgazione delle novità sportive e approfondisce tecniche di pilotaggio e di gestione del volo di performance; riporta cronache da competizioni locali e internazionali, o da raduni sportivi e riunioni politico-amministrative, senza perdere l'occasione di esprimere un'opinione o una valutazione; riporta raccomandazioni di sicurezza, di prevenzione degli incidenti, e considerazioni di rilevanza medica e fisiologica; riferisce di notizie commerciali e degli eventi più rilevanti che giungono dai club locali.*

*In poche parole, fa cultura aeronautica. Siamo convinti che anche nell'era di Internet ci sia spazio, anzi ci sia la necessità di un veicolo d'informazione selezionata e verificata, nel quale il pilota o l'appassionato possono trovare un costante aggiornamento; da potersi leggere con calma, senza la fretta e la frammentarietà tipiche dei mezzi elettronici. Una rivista da sfogliare, leggere e rileggere, e alla quale è sempre possibile contribuire (con articoli, foto, o magari anche promuovendone la diffusione).*

**Aldo Cernezi**

# SPAZZOLE INDUSTRIALI



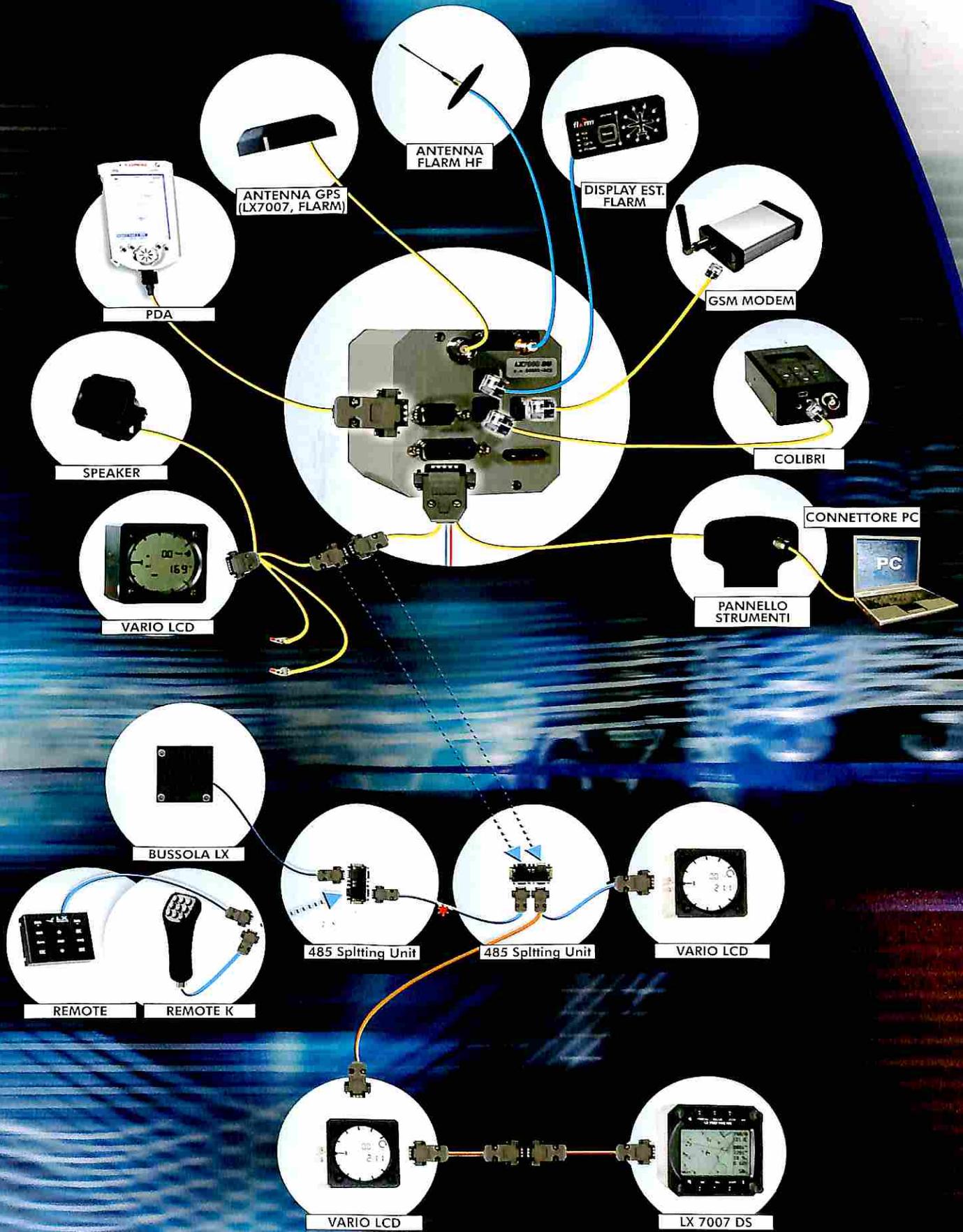
**SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE**

THE PROFESSIONAL CHOICE

**BASIC CONFIGURATION**

**EXTENDED CONFIGURATION**

**REAR SEAT CONFIGURATION**



# LX 7007 PRO IGC

con Flarm e GSM modem



L'X7007 Pro IGC è ora disponibile con le seguenti opzioni: Flarm, GSM ed LX Mobile per PDA

#### Opzione Flarm:

- Un unico ricevitore GPS che alimenta l' X7007 e il Flarm
- Comprende il display esterno Flarm e l' antenna dati Flarm.
- Comprende una nuova pagina grafica con rappresentazione delle informazioni del traffico Flarm.

#### Opzione GSM Modem

- Invio delle flight info direttamente dal cockpit al server OLC
- Invio delle flight info ad uno specifico indirizzo e-mail
- Possibilità di trasmettere il volo on line



Data Base gratuito per Spazi aerei ed aeroporti disponibile su [www.lxnavigation.si](http://www.lxnavigation.si) per:

- Europa
- USA

#### LX Mobile

- Un programma PDA appositamente studiato per LX7007
- Warnings su Spazi aerei, rilievi e navigazione

#### Highlights tecnologici

- Embedded Microcontroller incorporati;
- Tutti i dati sono allocati in una flash memory non volatile
- Estensione della capacità di memoria per il programma ed il database
- 3 COM port fisicamente separate;
- Connessione "Plug and Play" al PDA
- Connessione "Plug and Play" al modem GSM
- Connessione "Plug and Play" al modem Colibri/LX20

#### Caratteristiche

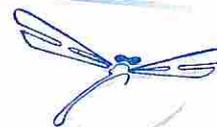
- Uscite NMEA per: LX Mobile, SeeYou Mobile, Winpilot ed altri software PDA
- Capacità di memorizzare praticamente tutti gli spazi aerei europei
- Logger approvato IGC
- Totale supporto per le AAT
- (Avvisatore) Warnings per spazi aerei ed altitudine

#### Ulteriori optional

- Doppia configurazione per biposti
- Remote control sulla cloche
- Bussola elettronica

#### Disponibilità software gratuita

- Programma "LX Mobile" per il PDA
- "Connect LX" per carico e scarico dati con PDA
- "LXe" per trasferimento dati relativi a spazi aerei, aeroporti e piloni



**GLASFASER**  
I T A L I A N A

[www.glasfaser.it](http://www.glasfaser.it) - Tel. 035 52.80.11

Vendita, installazione ed assistenza

**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 Cernezzi

**Segreteria**

Bruno Biasci

**Archivio storico**

Umberto Bertoli, Lino Del Pio,

Nino Castelnovo

**Comitato redazionale:**

Carlo Faggioni, Plinio Rovesti

**Prevenzione e sicurezza:**

Marco Nicolini

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

Aldo Cernezzi

**Vintage Club:**

Vincenzo Pedrielli

**Corrispondenti:**

Celestino Girardi

Paolo Miticocchio

Aimar Mattanò

Sergio Colacevich

Giancarlo Bresciani

**In copertina:**

Un bel fenomeno

di "fronte di brezza"

sull'Appennino

Foto di Nicola Fergnani

**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. 293 novembre/dicembre 2005

<b>Editoriale</b>	<b>1</b>
<b>FIVV:</b>	
<b>Riunione dei piloti Nazionali</b>	<b>4</b>
<b>Processi legislativi</b>	<b>6</b>
<b>Un mese intenso per l'EGU</b>	<b>7</b>
<b>Calendario delle gare 2006</b>	<b>8</b>
<b>Finlandia: task di 1.000 km</b>	<b>10</b>
<b>33° Raduno d'Epoca a Eggersdorf</b>	<b>18</b>
<b>In gara sui Pirenei</b>	<b>30</b>
<b>Che si fa al Centrale?</b>	<b>38</b>
<b>Ho incontrato Ermanno Bazzocchi</b>	<b>44</b>
<b>Il Grand Prix di Saint Auban</b>	<b>47</b>
<b>Recordmen o bari?</b>	<b>52</b>
<b>L'Antares mette su famiglia</b>	<b>53</b>
<b>Confessioni di un sessantenne</b>	<b>55</b>
<b>Il biposto LS-11</b>	<b>58</b>
<b>Piccoli annunci</b>	<b>60</b>
<b>In breve</b>	<b>61</b>



### LE TARIFFE PER IL 2006

#### 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

# Riunione dei piloti Nazionali

**I regolamenti e le gare internazionali**

**La rappresentatività italiana presso la FAI-IGC**

**Aldo Cernezi**



I piloti della Squadra Nazionale, su iniziativa di Giorgio Galetto, hanno chiesto alla FIVV di organizzare un incontro con i delegati presso la FAI (Andrea Tomasi e il sottoscritto), al fine di analizzare i regolamenti delle gare internazionali e presentare alcuni emendamenti.

Prima di dare il via al dibattito, il presidente Tomasi ha esposto in sintesi il quadro "gerarchico" della gestione sportiva. L'AeCI riconosce alla FIVV autonomia e competenza per quanto concerne direttamente il volo a vela, mantenendo in prima persona la titolarità del rapporto con la FAI, pur delegando la rappresentatività alle persone indicate dal Consiglio della Federazione.

Gli aiuti economici dei fondi sportivi, che sono erogati dall'AeCI secondo le indicazioni della FIVV, devono essere gestiti con il rispetto formale e sostanziale che è dovuto ad ogni forma di finanziamento pubblico. Non si tratta mai di finanziamenti, ma di rimborsi per spese sostenute, e correttamente documentate. Per ogni trasferta della Squadra Nazionale, il denaro del CONI (e dei contribuenti), viene affidato ad una persona fisica (il responsabile amministrativo), che ne risponde direttamente con rilevanza penale.

## La parola ai piloti

Giorgio Galetto ha spiegato come, a fronte di alcuni aspetti dei regolamenti di gara che sono sgraditi a più, sia venuto a galla il desiderio di vedere la delegazione italiana a Losanna attivamente propositiva.

Un primo aspetto è quello del Calendario delle gare internazionali: oggi sparpagliate, con i Mondiali spezzati in due tranche da svolgersi in Paesi differenti nello stesso anno. Si ritiene più ragionevole armonizzare la divisione per classi e categorie. Una discussione tra i piloti, i capitani, e i delegati porta però a chiarire che un ipotetico Mondiale "riunificato" abbasserebbe alla metà il numero di

posti disponibili per la partecipazione dei piloti (troppe classi su un unico aeroporto richiedono implicitamente di limitare l'accesso a un solo pilota per nazione in ciascuna classe). Si decide quindi, per non limitare le possibilità agonistiche dei piloti italiani, di non richiedere modifiche all'attuale situazione.

## Le AAT

I temi "Area Task", con piloni sostituiti da aree o settori, ed assegnazione di un tempo minimo di volo, quindi con distanza non fissa, risultano davvero sgraditi a una maggioranza tra i piloti agonisti.

In particolare si punta l'attenzione sull'assegnazione di aree tanto grandi da rendere possibili voli estremamente diversi tra loro, che vanno a toccare zone in cui il clima e l'aerologia siano tanto diverse da (nell'opinione dei piloti) creare performance non più paragonabili con quelle dei concorrenti.

Nel corso della discussione successiva sono state valutate varie possibilità, giungendo a formulare una proposta per limitare il range di distanze possibili sul singolo tema attraverso l'imposizione di un limite massimo per le dimensioni delle aree (raggio max: 15 km).

La drastica riduzione della dimensione delle aree potrebbe anche portare all'abolizione dell'indicazione di tempo minimo.

## Volo di coppia

Avanzini chiede che l'IGC faccia chiarezza sul volo di coppia e sul titolo per nazioni. Oggi tale titolo viene assegnato alla nazione che, in un singolo evento, ottiene la migliore somma di punti conseguiti, divisa per il numero dei piloti iscritti. Tale formula appare priva di qualunque valore

sportivo, e favorisce nettamente le nazioni con un solo pilota iscritto, purché di buona capacità. Dopo breve discussione si conviene di presentare una proposta di riforma del titolo per squadre basata su due concetti: assegnare un titolo per ciascuna classe, e dividere la somma di punti per il numero di piloti iscritti, purché superiore a 1.



muova l'obbligo anche presso la FAI per le gare internazionali. Anche in questo caso, nel rispetto delle procedure FAI, il primo passo sarà la proposta che l'IGC crei una Commissione Tecnica per lo studio degli apparati anticollisione e della loro compatibilità operativa in tutte le nazioni.

## World Class

Il PW-5 è un aliante che non piace ai piloti, ma prevale la sensazione che non sia il momento adatto per proporre la cancellazione della World Class, anche in considerazione della recente votazione IGC del 2003 che ne ha confermato l'utilità, e del conferimento della medaglia Lilienthal a Piero Morelli, promotore di questa categoria.

Si ritiene tuttavia di poter proporre alla FAI l'istituzione di una commissione dedicata alla selezione di un nuovo aliante monotipo, che però includa quale requisito l'adozione di sistemi di protezione passiva anti-impatto. Un passo verso l'aumento della sicurezza degli abitacoli che l'Italia ritiene sia importante iniziare a compiere. Tale aliante potrebbe essere adottato per la futura World Class al termine della vita utile del PW-5, con un orizzonte temporale prossimo ai dieci anni.

## FLARM

Il Consiglio della FIVV presenta ai piloti la richiesta di esprimere un parere sull'obbligatorietà, in Italia, dell'installazione di un apparato compatibile con il protocollo FLARM per la partecipazione alle gare italiane dal 2006. Il parere è positivo, e si ritiene coerente che l'Italia pro-

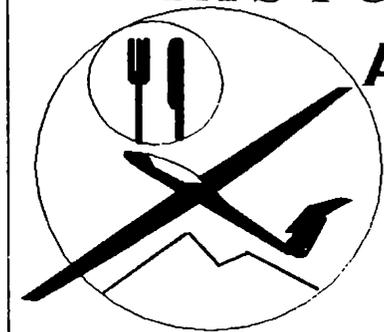
## Classe Club

Alcuni piloti esprimono la convinzione che siano avvenuti abbastanza comunemente episodi di modifiche dei profili alari sugli alianti di Classe Club. Tale classe, riservata ad alianti "anziani", proibisce l'uso di zavorra scaricabile e corregge le prestazioni secondo una tabella di handicap per tipo di aliante. Le modifiche ai profili sarebbero quindi gravi in quanto recherebbero al pilota un vantaggio non sportivo.

Non esiste tuttavia alcuna reale possibilità pratica di istituire controlli accurati e diffusi (alianti prodotti a fine serie hanno d'origine profili differenti dai primi, in conseguenza della distorsione progressiva degli stampi; le stesse ali finite si modificano, con il normale processo di indurimento delle resine, nel corso di un paio d'anni dalla costruzione). Non c'è nemmeno accordo univoco sul fatto che modifiche di ampia portata ai profili alari siano mai state effettivamente realizzate su alianti che abbiano partecipato a un Mondiale della Classe Club.

Pertanto, alcuni valori di handicap indicati nella tabella ufficiale del DAeC (AeroClub di Germania) appaiono ingiustificati dalla pratica. Poiché il regolamento IGC permette all'ente organizzatore di una gara di sottoporre all'IGC per approvazione una lista di fattori correttivi diversa dal DAeC, si concorda che è opportuno riesaminare ed eventualmente modificare la tabella italiana in vista dei prossimi Mondiali. ■

## 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

# Processi legislativi



## Quanto è indispensabile il lavoro di Federazioni ed EGU

L'EGU, organizzazione europea di cui la FIVV è tra i soci fondatori grazie alla lungimiranza di Walter Vergani, ha appena terminato di redigere una serie di commenti sullo sviluppo delle norme sulle manutenzioni. L'Italia, attraverso la FIVV, ha contribuito alla revisione dell'ultima stesura, e dato approvazione al contenuto dei commenti.

Queste norme dette "Part-M", in gestazione presso l'EASA, sono state preparate applicando all'aviazione sportiva (e al Volo a Vela in particolare) gli stessi concetti dell'aviazione commerciale. Tra le altre cose, verrebbe istituita la creazione di programmi di manutenzione per ogni singolo esemplare di aliante, in forma approvata dall'EASA; la redazione, per ogni mezzo, di elenchi approvati per ogni operazione, per ogni installazione, per le diagnosi, per i controlli giornalieri ecc. Un carico di lavoro del tutto sproporzionato alla real-

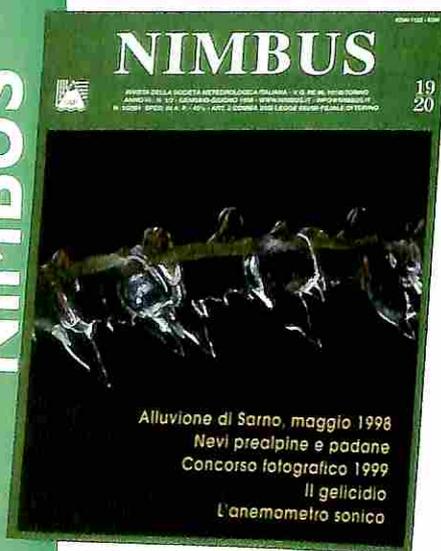
tà, impraticabile sia per gli operatori commerciali (riparatori, officine), sia per le associazioni che spesso si avvalgono di volontari; e senza alcun impatto positivo sull'effettiva sicurezza dei materiali (non c'è una casistica significativa di inconvenienti tecnici).

Il processo di "rule-making" prevede la consultazione delle parti interessate, rispettando lo spirito democratico delle istituzioni europee. L'EGU rappresenta il Volo a Vela ed è riconosciuta da EASA quale "parte interessata" e viene regolarmente interpellata per fornire commenti alle bozze.

Il lavoro svolto è di grande qualità e dimostra un impegno importante da parte del gruppo di volontari (6 persone guidate dal presidente Roland Stueck). Un contributo indispensabile alla continuazione del nostro sport.

**Aldo Cernezi**

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

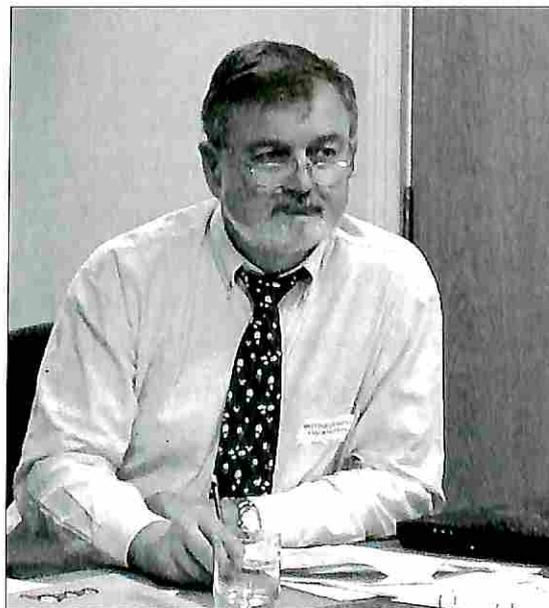
Tel. 011/797620 - Fax 011/7504478, e-mail [info@nimbus.it](mailto:info@nimbus.it)

# Un mese intenso per l'EGU

Il **4 e 5 novembre** abbiamo partecipato a un incontro di lavoro sulla Part M circa la manutenzione di aeromobili non complessi e non commerciali, a Colonia. Era stato organizzato da Europe AirSports (EAS) in coordinazione con EASA. Oltre 60 delegati di vari paesi e di organizzazioni continentali, tra cui l'EGU per il Volo a Vela, hanno partecipato all'incontro, che si è aperto con gli interventi di Patrick Goudou (direttore di EASA) e di Sir John Allison, Presidente di Europe Air Sports. I delegati hanno messo in luce una serie di problemi nell'implementazione della Part M, e ne è scaturita una discussione costruttiva. I rappresentanti di EASA, da parte loro, si sono dimostrati ben disposti ad ascoltare le preoccupazioni e i desiderata del nostro settore, annunciando la creazione di un gruppo di lavoro sull'aviazione ricreativa.



Il **15 novembre**, la Commissione Europea ha pubblicato gli emendamenti alla Legge 1592, che andrebbero a estendere l'autorità di EASA anche su Operazioni e Licenze di volo. La buona notizia è che la CE accetta la proposta nata in EASA di creare una licenza PPL ricreativa, e di aprire un canale verso il rilascio delle Licenze tramite un sistema di deleghe a organismi esterni di verifica, che potrebbero essere le Federazioni. Lo stesso documento afferma che lo stato di buona salute del pilota potrebbe essere certificato da un medico generico.



**Roland Stuck**

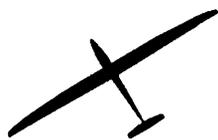


Il **18 novembre**, il delegato EGU Jannes Neumann ha preso parte all'incontro annuale con l'industria di EASA. In agenda vi erano soprattutto argomenti rilevanti per l'aviazione commerciale, ma un delegato di EASA ha sottolineato come l'aviazione ricreativa e sportiva stiano soffrendo per la complessità del processo legislativo. E non ha mancato di ribadire il proposito di istituire una commissione apposita su tali forme di aviazione, non solo strettamente a riguardo della manutenzione (Part M). Il giorno successivo, il Presidente EGU ha presentato ai volovelisti svedesi, in occasione dell'annuale conferenza, una relazione sullo stato del processo legislativo e di armonizzazione europea.

Il **24 novembre**, l'EGU ha rilasciato i commenti ufficiali alla proposta EASA archiviata sotto il nome di NPA 07 2005, sulle modalità di rilascio delle licenze. L'EGU ha inoltre attivamente partecipato alla redazione della risposta di EAS sulla stessa proposta, grazie al contributo di Jannes Neumann e David Roberts che hanno lavorato a stretto contatto con Europe Air Sports.

## Calendario delle gare italiane 2006

Torino	Campionati Italiani	Classi Standard, 15M, Libera	31 Marzo - 9 Aprile
Calcinatè	Campionato Italiano	Classe 18M	29 Aprile - 7 Maggio
Ferrara	Coppa città di Ferrara III Trofeo Vintage IV Trofeo Biposti in pianura Coppa Alianti Motorizzati	Classe Unica piloti Nazionali   (regolamento speciale)	26-28 Maggio e 2-4 Giugno 26-28 Maggio e 2-4 Giugno 26-28 Maggio e 2-4 Giugno 26-28 Maggio e 2-4 Giugno
Ferrara	Campionato Italiano	Classe Club (piloti Naz. e Promo)	27 Maggio - 4 Giugno
Novi Ligure	Trofeo Novi	Classe Unica (piloti Naz. e Promo)	9-11 Giugno e 16-18 Giugno
L'Aquila	Trofeo del Gran Sasso	Classe Unica	1 - 9 Luglio
Rieti	Coppa del Velino Spaghetti Glide (pre-mondiale) Coppa del Mediterraneo CIM	Classe Unica Classi Club e Standard Classi Standard (Trials), 15M, 18M, Libera	22 - 30 Luglio 22 - 30 Luglio 2 - 13 Agosto
Foligno	Coppa del Mediterraneo CIM	Classi Club (Trials), PW-5 (Trials)	5 - 13 Agosto
Rieti	Campionato Italiano Promozione Coppa città di Rieti	Classe Unica Classe Unica	15 - 24 Agosto 15 - 24 Agosto



### NOTE

- ▶ Le gare indicate come "Trials" sono le uniche che hanno anche valore di selezione dei piloti per le rappresentative nazionali nei Campionati Mondiali del 2008.
- ▶ Le premiazioni si svolgeranno alla sera dell'ultimo giorno in calendario, al fine di permettere la realizzazione del maggior numero di prove di gara.
- ▶ Le gare per la categoria Promozione sono precluse ad alianti con fattore di handicap superiore a 1,20; classifiche e temi sono specifici e riservati alla categoria Promozione.
- ▶ Al Campionato Italiano Classe Club le due categorie Nazionali e Promozione sono unificate. L'accesso è consentito solo ad alianti di vecchia generazione, come da specifica tabella pubblicata sul sito [fivv.it](http://fivv.it).

## Quell'anelito antico

*Corrono allegre onde increspate  
incoronate dalle bianche spume,  
le volge il vento contro la scogliera  
che le affronta e le spegne,  
indifferente;  
l'aria sale su per la muraglia,  
volteggiano i gabbiani  
nel flusso ascendente che li porta,  
senza un battito d'ali.*

*Così l'aliante vola  
maestoso uccello inanimato  
veleggiando  
in gara con il falco che lo sfida.  
Si libra sui pendii di sopravvento:  
accarezzando le scolpite rughe  
tenta il punto dove più vigoroso  
il vento sale.  
Di sotto boschi, prati, casolari,  
ogni cosa del mondo che non vola.*

*Vinto un crinale  
inizia la planata silenziosa;  
un altro ne guadagna e un altro ancora,  
per centinaia di miglia.  
Punta in alto  
nell'esile colonna d'aria in moto,  
che il sole caldo spinge verso il cielo;  
sotto il cumulo bianco  
s'avvolge su di un'elica sottile  
incoraggiato  
dal convulso bi-bip dello strumento.*

*Mirabile connubio  
di natura e d'ingegno;  
Vola, homo sapiente,  
rubando impeto all'aria!  
Grazie, fratelli Wright;  
grazie, anche a Lilienthal  
a Kutta, a Joukowski \*, che indagarono  
e armarono di scienza  
quell'anelito antico, irrinunciato.*

**Giuseppe Galletti**

\* Kutta e Joukowski posero i fondamenti della teoria dell'ala indefinita; il teorema col loro nome stabilisce la relazione tra la portanza e la velocità di circolazione intorno al profilo dell'ala.

## Ricordo di Attilio Pronzati

*Portami via per mano ad occhi chiusi  
senza un addio,  
che mi trattenga ancora tra quanti amai,  
tra le piccole cose  
che mi fecero vivo.  
Non credevo signore, tanto profondo fosse  
questo sfiorarsi d'ombre,  
questo lieve alitarsi la vita  
nello specchio fragile di uno sguardo  
né pensavo che il mondo divenisse, abbuaiando,  
così acceso di impensate bellezze.*

**(Renzo Barsacchi, Le Notti di Nicodemo)**

Mi piace pensare così ad Attilio con questi versi che conferiscono quasi una leggerezza alla morte. Lui, come me, amava il silenzio dell'aria, la luminosità del cielo e con me ha condiviso momenti di vera gioia nel lasciarsi trasportare dal vento in un'assoluta sensazione di libertà e di distacco dal mondo e dalle urgenze della vita. Il ricordo di un'esperienza di vera amicizia come questa, che non aveva bisogno di parole per esprimere consuetudine di vita e affinità di pensiero, non sarà affievolito dal trascorrere inesorabile del tempo, anzi è un patrimonio di valori e di affetti che neppure la morte può scalfire.

**Artemio Spini**



# Finlandia: task di 1.000 km!



***A Rayskala gli Europei di classe Libera e 15 metri  
Solo due i piloti italiani***

**Enrichetta Vecchietti**

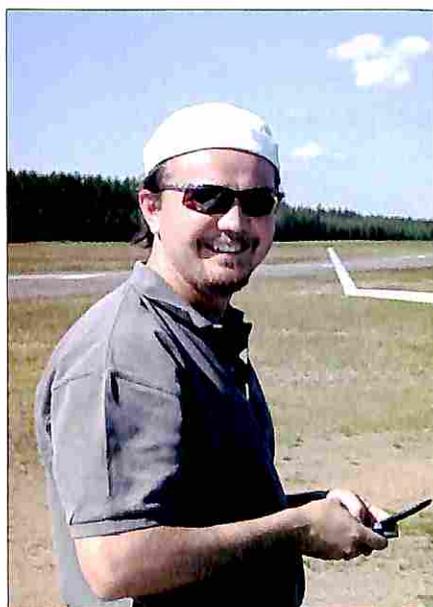
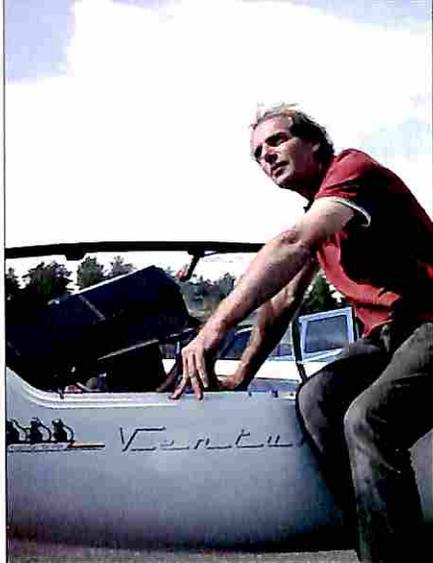
**C**he dire di questi campionati! Meteo fantastica, organizzazione ineccepibile, la Finlandia un po' monotona. Il bilancio è più che positivo, forse come logistica la squadra italiana era un po' carente, vedi per esempio la mancanza di una radio non dico professionale, ma almeno con una buona antenna. Del poco affiatamento tra i piloti non spetta a me entrare nel merito, perciò vi farò un breve resoconto in fare scherzoso di questi campionati nella lontana Rayskala.

## **LO STORICO TEMA DI 1.000 KM**

Saltando a piè pari la settimana di allenamento dove, per dovere di cronaca, i nostri campioni si sono comportati egregiamente, la prima giornata di gara è stata al fulmicotone. La direzione di gara ha dato dei signori temi: 833 km per la 15 metri, e ben 1.011 km per la Classe Libera! Non vi potete immaginare lo stupore più che legittimo tra i piloti e i team captain. Non era mai accaduto nella storia delle competizioni FAI che venisse assegnato un tema così lungo. Dopo il briefing si sono formati i soliti "roccoli" di persone, e si sentivano varie critiche su questa decisione della direzione di gara sul tipo: non è un campionato di distanza, la



**Il pilota israeliano Rafi Luski**



**Thomas Gostner**  
accanto al suo  
**Ventus 2a**

**Alberto Pozzi**

**Un Nimbus 4DM**  
in attesa del decollo

**L'Italia al completo:**  
**Gianni Spreafico,**  
**Alberto Pozzi con sua**  
**moglie, Thomas**  
**Gostner con tutta**  
**la sua famiglia,**  
**ed Enrichetta**  
**Vecchietti**

# Glasfaser Italiana s.p.a.

<b>ALIANTI</b>	:	<b>SCHEMPP HIRT</b>	Discus es. 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)**

sicurezza si va a far benedire, tanti piloti in entrambe le classi non hanno esperienza di tali grandi distanze ecc.

Bando alle discussioni... alle 11.30 il primo decollo. Il risultato ha dato ragione alla direzione, nessun fuoricampo nella Open Class e solo un paio nella 15 m.

Thomas Gostner si è complicato la vita in decollo non chiudendo correttamente la capottina ma con fare rocambolesco è riuscito poi a chiuderla. La giornata ha visto Centka vincitore nella 15 con il nuovo aliante Diana 2 e Russell Cheetham nella Open.

I nostri piloti sono tornati con un ritardo orario... ma in tempo per poter organizzare la riparazione della capottina del GT. Thomas aveva infatti allertato via radio Gianni, detto lo Sprea per gli amici, il quale è partito alla ricerca di un tecnico e di una officina per riparare il più in fretta possibile il danno e dopo meno di venti minuti aveva trovato il tutto. Il tempo di atterrare e consegnare il logger, che l'aliante era già sotto le cure di un abile "gelcoat doctor" e a fine serata (è un po' difficile dire serata visto che il sole non tramonta praticamente mai) il danno era riparato.

## SCI DI FONDO

Tutto bene quel che finisce bene e il giorno dopo si riparte con più ritrovata energia nell'affrontare un'altra giornata di gara. Sempre bei temi e i nostri pian piano risalgono la classifica. In un campionato che si rispetti ci sono sempre degli aneddo-

ti che vale la pena ricordare, come ad esempio quello che è successo al pilota israeliano Rafi Luski: non riusciva proprio a carburare, un fuoricampo dietro l'altro ma, in uno di questi ha avuto un'esperienza fuori del comune. Atterrato in un piccolo campo di volo ha notato un lungo hangar, incuriosito vi è



**Sci di fondo indoor,  
dopo un fuoricampo,  
per Rafi Luski**



**La Finlandia più  
classica: laghi, boschi  
e qualche area abitata**

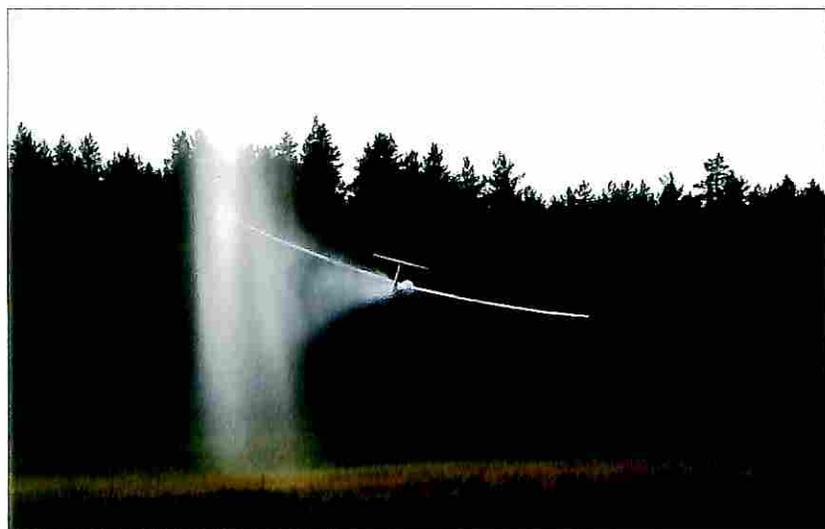
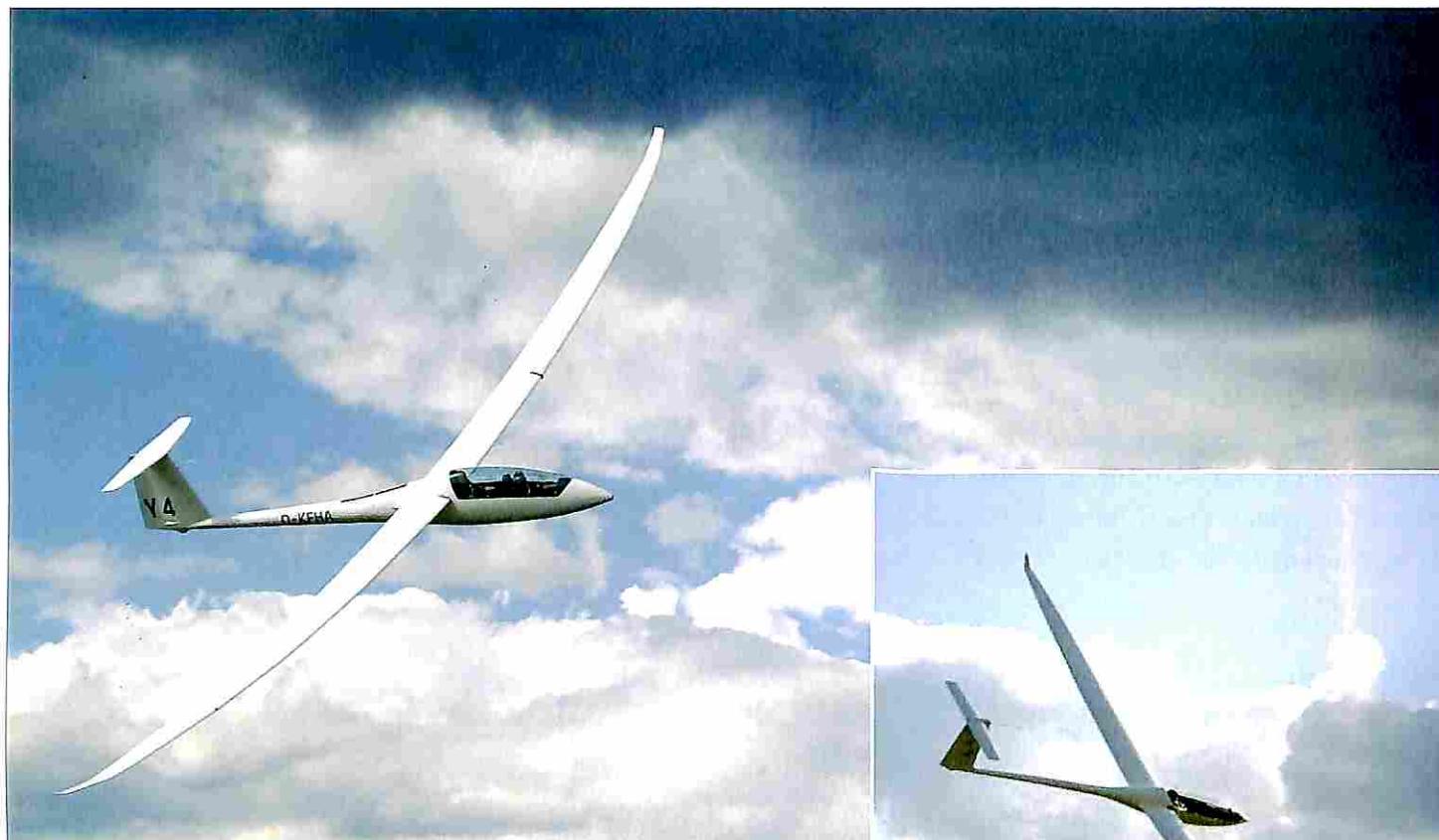
entrato e si è trovato davanti ad un bel pavimento di neve artificiale. Capirai lo stupore e la gioia nel vedere la neve che dalle sue parti non è proprio un evento comune, così si è fatto prestare gli sci da fondo e si è fatto una bella sciata. Giornata piena per Rafi ha volato e sciato nello stesso giorno.

Come a Rieti che, se finisci nei campi del Barone puoi trovare il contadino arrabbiato anche qui puoi trovare il "villico" non troppo amichevole come è successo a Noel Fauchoux che non solo si è trovato a discutere con il contadino e in Finlandese, ma si è trovato impantanato nel fango con il suo ASW 22 e non è stato niente facile tirarlo fuori.

## MA TORNIAMO AI NOSTRI PILOTI

I primi giorni di gara la meteo è stata ottima, ma al quarto giorno la situazione è cambiata. Quel giorno è stata data un'AAT con 3 ore di tempo. L'aggancio non è stato dei più semplici per nessuno, c'erano temporali e piovoschi sul primo lato. I nostri si sono avvicinati al primo punto, parecchi sono atterrati nelle vicinanze, solo alcuni sono riusciti abilmente a zigzagare tra le piogge e sono riusciti a sbucciare il cilindro e a continuare verso il secondo con molte difficoltà arrivandovi bassi.

Alberto Pozzi (MG) atterra a Forsa, mentre Thomas aggan-



*Alianti in atterraggio: il Nimbus biposto, un Ventus 2 che scarica la zavorra, e l'innovativo Diana 2*



**L'aeroporto incastonato tra boschi e laghi**

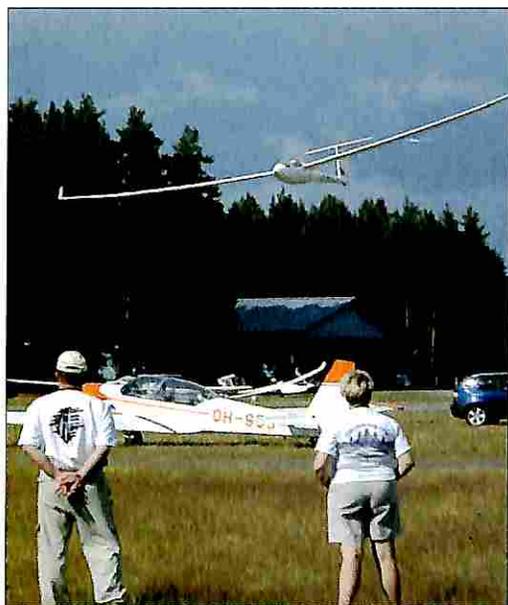
cia la termica di servizio e continua volando tra due strati fino a raggiungere l'altro cilindro e tornare poi verso casa. Purtroppo la prova non è stata valida per insufficienza di concorrenti che hanno fatto almeno 100 km, peccato perché se il nostro Alberto avesse seguito Thomas non solo avrebbe validato la prova, ma sarebbero arrivati tra i primi.

Nella classifica provvisoria resta sempre in testa Cenka soprannominato Bi-Bi come lo struzzo del cartoon, seguito

da Raimond su ASW-27, mentre per la Libera si assiste alla supremazia dello squadrone inglese con Harvey e Cheetham sempre ai primi posti, ma i giochi sono ancora aperti.

### **ATTERRAGGI SUGLI ALBERI**

Come tutti sanno, la Finlandia è costituita da laghi e boschi e bene lo sanno i due "liberoni" che hanno visto molto da vicino queste caratteristiche. Lo svizzero è atterrato, si fa per dire



**In corto finale con ancora il carrello chiuso**



**Danni importanti ma riparabili per questo Nimbus monoposto "atterrato" sugli alberi**

sugli alberi a 500 metri di distanza dal traguardo, mentre l'ucraino non ha preso il lago come avrebbe voluto arrotolandosi invece intorno ad un bel pino silvestre. Tutto bene quel che finisce bene, non si sono feriti. Forse solo nell'orgoglio.

Intanto il tempo passa e si avvicina la chiusura del campionato che vede per quanto riguarda la classe 15 m sempre Centka e Raimond che si giocano il primo posto, mentre i nostri mantengono la loro posizione verso la metà della classifica. Per la Libera si giocano il terzo posto francesi e tedeschi perché il primo e secondo posto spettano a pieno titolo ai due inglesi, Harvey e Cheetham.

L'ultimo giorno di campionato Raimond riesce ad essere più prudente e supera Centka sul Diana.

## LA CONCLUSIONE

Il risultato finale vede quindi per la classe 15 m Raimond (Olanda), Centka (Polonia) e Wells (Gran Bretagna). Per la Open Class primo Harvey, secondo Cheetham, e terzo il francese Lherm.

Il Diana 2 ha dimostrato doti eccezionali, in planata è superiore al Ventus 2 (a detta di chi ha provato a seguirlo) e ottimo in salita. Qualcuno commentava che dipendesse dalle con-



**Janusz Centka sul prototipo del Diana 2 è stato a lungo in testa alla classifica**

dizioni forti, ma anche nelle giornate deboli ha sempre dimostrato di essere un valido concorrente al Ventus e all'ASW-27. La gara è finita si torna a casa, bellissima la premiazione con magnifici trofei in cristallo raffiguranti un gabbiano. All'orizzonte vedo già il buon vino e un pasto mediterraneo senza i cetrioli... ■





GLASFASER ITALIANA spa

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

# 33° Raduno Alianti d'Epoca a Eggersdorf



**Record di partecipanti  
Ben 108 esemplari storici, e volanti!**

**Testo e foto:  
Vincenzo  
Pedrielli**

La carovana degli alianti d'epoca iscritti al Vintage Glider Club si è data appuntamento per l'annuale raduno l'estate scorsa a Eggersdorf, una piccola cittadina a circa 50 km da Berlino. La manifestazione si è svolta dal 27 Luglio al 6 Agosto all'interno del vecchio Aeroporto militare di Muencheberg. L'attività di volo era articolata su due linee ben distinte di volo, una per il traino a motore e l'altra per il verricello. Per il traino erano impiegate ben 7 macchine di cui 2 Wilga 35 e 5 ultra-leggeri tipo CT 2K, muniti di gancio per il traino. Col verricello erano disponibili 5 linee di volo. Un'organizzazione così efficiente non si era mai vista sinora. Forse è il caso di dire quanti meravigliosi alianti dovevano essere portati in aria da

Vincenzo Pedrielli è a disposizione dei lettori per chiarimenti e approfondimenti su temi storici e del Vintage Gliding Club. Vi invita a mettervi in contatto con lui tramite la redazione, o scrivendo direttamente a: [vincenzopedrielli@fastwebnet.it](mailto:vincenzopedrielli@fastwebnet.it)

tanto Ben di Dio. Ebbene il numero record d'alianti che hanno partecipato al 33° rally organizzato dal VGC è stato di 108 esemplari per un totale di 455 persone, provenienti da 20 paesi stranieri di ben 3 continenti. Già che ci siamo vediamo anche altre cifre interessanti.

Sono stati effettuati in tutta la durata della manifestazione quasi



**L'aliante  
polacco  
Jaskolka**





400 traini a motore e circa il doppio al verricello, per un totale di quasi 1.200 decolli. I tempi d'attesa sono stati veramente contenuti.

Va precisato anche che le condizioni di volo non sono state favorevoli tutto il tempo, ma si può dire "poteva andar peggio", avendo volato 6 giorni su 10.

### **MOLTI VOLI LUNGI**

Circa la durata dei voli, in molti hanno superato la soglia delle 3 ore di volo, mentre i voli più lunghi sono stati superiori alle 5 ore e registrati dal tedesco Frank Konsek con il suo Grunau Baby II/B, ancora da un altro tedesco Werner Tschorn con il suo Weihe 50, e infine dall'olandese Hugo Ording con un Ka6-CR.



*Un raro e prezioso Minimoa*

*Questo curioso biposto primario viene dalla Danimarca*

*Una perfetta replica dell'Hutter28*



Un volo davvero degno di essere riportato, per la durata di quasi 2 ore, è stato quello del pilota della Repubblica Ceca Jiri Lenik, che è rimasto in aria tutto quel tempo con un aliante primario, ben noto con il nome di Holz der Teufel. Aggiungo anche che il lancio è stato effettuato al verricello con sgancio a 400 m...

### ESEMPLARI STORICI

Per quanto riguarda gli alianti presenti non c'era che l'imbarazzo della scelta.

Di scuola tedesca spiccavano il Minimoa, il Wolf, il Govier, l'Habicht, che si è esibito in varie occasioni con i suoi voli acrobatici, il Weihe, il Kranich II/B ed il più recente Kranich IV, Grunau Baby II/B e Grunau Baby III, il Bergfalke, lo Specht e ancora tante altre macchine di non minore importanza.

Dalla Polonia non potevano mancare Jaskolka,

Bocian, Mucha e Foka e, in rappresentanza dell'italian design, due M200 entrambi appartenenti a piloti francesi.

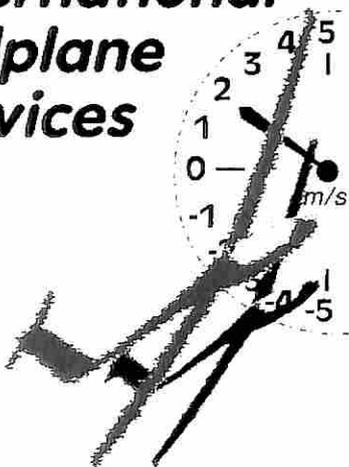
Per non fare un torto agli inglesi debbo citare la presenza di diverse macchine disegnate da Slingsby come il restauratissimo Petrel, il T-21 ed il T-31, nonché T45 Swallow. Se volete vedere l'elenco completo di tutte le 108 macchine, vi suggerisco di visitare il sito: <http://www.luftsport-brandenburg.de/gliders>

### SERATE PIACEVOLI

Come ho riportato nei miei precedenti articoli sui raduni VGC, il volare è solo una parte della manifestazione, perché uno dei principali scopi di questi raduni è come dice la parola stessa, quello di radunarsi e di incontrarsi puntualmente ogni anno.

Dopo il briefing, la preparazione al volo ed infine dopo un pomeriggio intenso di attività di volo, viene

**international  
sailplane  
services**



Vi offriamo un ampio servizio

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

System & Concept Hannes Zimmermann  
Stuttgarter Str. 3

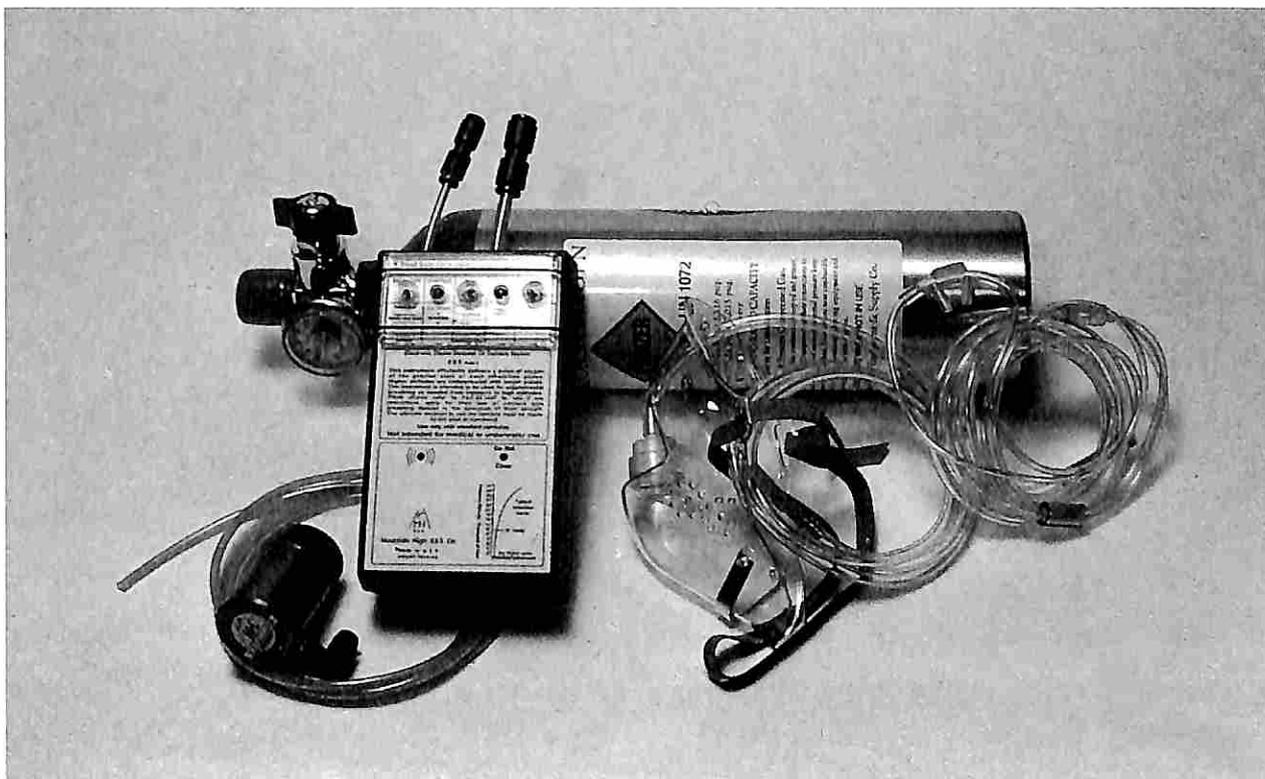
D-73525 Schwäbisch Gmünd

[info@system-concept.com](mailto:info@system-concept.com) [www.zimmermann-syscon.de](http://www.zimmermann-syscon.de)

Tel. Italia 0039 - 03163 27 72 Tel. Germania (lingua italiana) 0049 - 171 7 13 66 93

# Miller & Freilinger

Specialista in assicurazioni aeronautiche



## **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.**



*Il Bergfalke III, un biposto abbastanza comune, in atterraggio*

*Volare sull' SG38 Zoegling è sempre un' esperienza eccitante*

**Uno Specht  
in livrea rossa  
e gialla, mentre  
un T21 decolla  
al verricello**



**Il Weihe  
durante  
il traino**

il bello: la serata organizzata dal club ospitante. Per la cena era stata installata un grande tenda adibita a ristorante e sala intrattenimento. Uno degli eventi più attesi è la serata internazionale dove all'interno della grande tenda vengono allestiti tanti mini-ristoranti. Ogni nazione prepara ed

**Il biposto  
Kranich  
IIB**



offre a tutti i presenti le specialità di casa propria. Gli ungheresi normalmente offrono la loro famosa "Gulasch Suppe", i tedeschi le loro salsicce annaffiate da abbondante birra bavarese, gli svizzeri con i loro formaggi e le ben note cioccolate, gli inglesi con i loro biscotti, i francesi con i

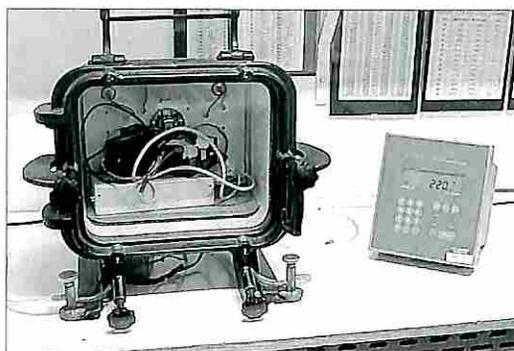
famosi vini e vi lascio immaginare i menu delle altre nazioni europee.

E l'Italia? Beh, visto lo scarso numero dei partecipanti al raduno, diciamo che non abbiamo ottenuto la "Licenza" d'aprire il mini-ristorante...

L'altro evento clou del raduno, è la Serata Naziona-

# GLASFASER Italiana S.p.A

DA OLTRE 30 ANNI AL SERVIZIO DI VOLO A VELA.



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

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

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

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

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

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

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

*il manifesto*

**sambonet**

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

**T&A**  
TESTA & ASSOCIATI



**Cessioni o acquisizioni di società.**

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

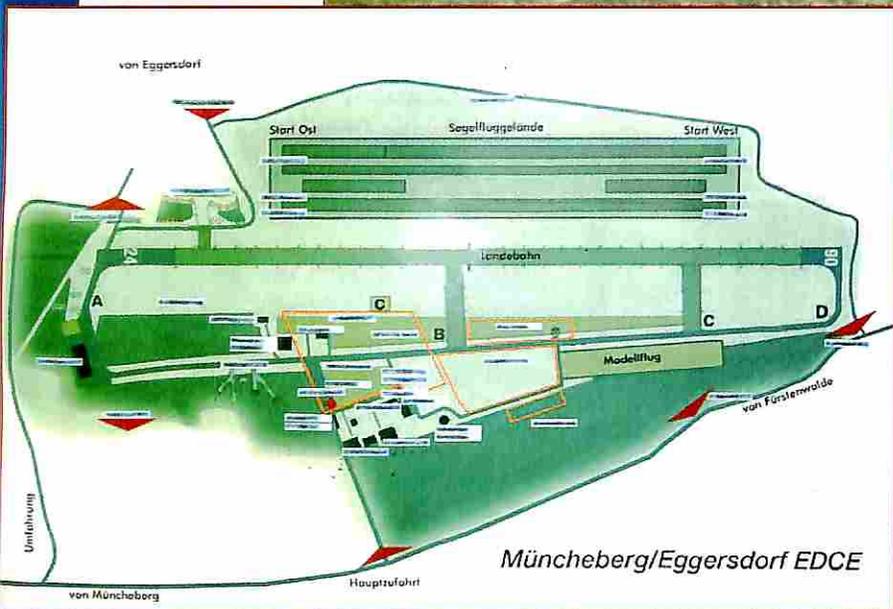
**Strutturazione di sistemi di controllo finanziario e di pianificazione finanziaria.**

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

**Quotazione in Borsa.**

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

**Un interessante  
Spir 5**



le, dove la nazione ospitante, in questo caso la Germania, ha offerto una cena a base di specialità locali, ricca di bevande... o meglio diciamo con birra a fiumi.

Nell'ultima serata di chiusura, si fa un po' il bilancio della manifestazione. Tutti d'accordo: il 33° raduno d'alianti d'epoca di Eggersdorf ha avuto un successo anche superiore a quanto sperato. Tutti contenti.

**Lo Slingsby  
Petrel**



scambiati gli ultimi convenevoli ci si prepara mentalmente a partire, pregustando già il piacere di potersi rincontrare l'anno prossimo. Dove? Ad Angouleme, in Francia, non lontano da Bordeaux, in una regione ricca d'attrattive storico-culturali e per i golosi d'attrattive gastronomiche.

Dimenticavo un aspetto importante: pare che la regione sia particolarmente adatta al volo veleggiato... ■



**Una replica dell'Habicht, pienamente acrobatico**

**Un piccolo Cumulus bianco e rosso divide la termica con il Fauvette**

**Un altro abitacolo aperto: Holz der Teufel**

## GIUNTI IDRODINAMICI K - TRANSFLUID

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



## GIUNTI IDRODINAMICI KX - TRANSFLUID

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



## PRESE DI FORZA CON GIUNTO IDRODINAMICO KFBD - TRANSFLUID

A riempimento costante.  
Potenza trasmissibile fino a 500 kW.



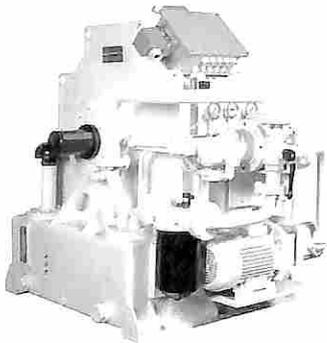
## GIUNTI IDRODINAMICI SKF - TRANSFLUID

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



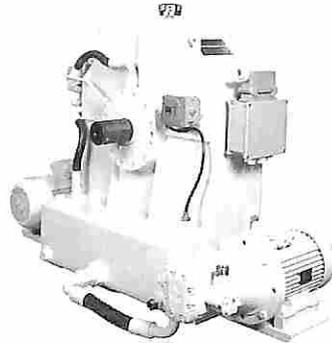
## GIUNTI IDRODINAMICI KSL - TRANSFLUID

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



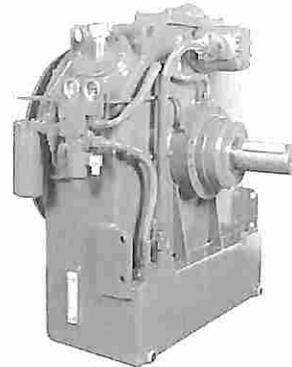
## GIUNTI IDRODINAMICI KPTB - TRANSFLUID (per motori elettrici)

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



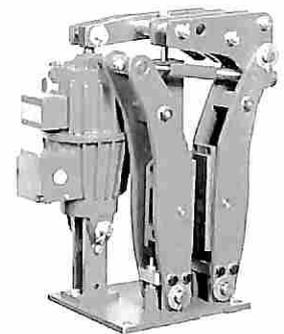
## GIUNTI IDRODINAMICI KPTO - TRANSFLUID (per motori endotermici)

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



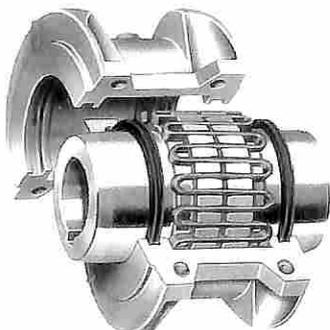
## FRENI A DISCO E A CEPPI TRANSFLUID

Per coppie fino a 19000 Nm.



## GIUNTI ELASTICI STEELFLEX - FALK

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



## GIUNTI ELASTICI MULTICROSS - REICH

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



## GIUNTI ELASTICI RILLO - REICH

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



## GIUNTI OSCILLANTI A DENTI TRANSFLUID

Per coppie fino a 5000000 Nm.



## PRESE DI FORZA A COMANDO IDRAULICO HF - TRANSFLUID

Potenze fino a 800 kW.



## FRIZIONI A COMANDO PNEUMATICO TPO - TRANSFLUID

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



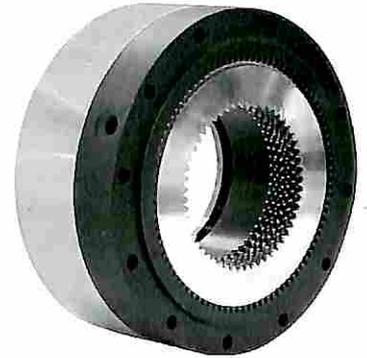
## FRIZIONI A COMANDO IDRAULICO SH/SHC - TRANSFLUID

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



## FRENI DI SICUREZZA AD APERTURA IDRAULICA SL - TRANSFLUID

Per coppie fino a 9000 Nm.



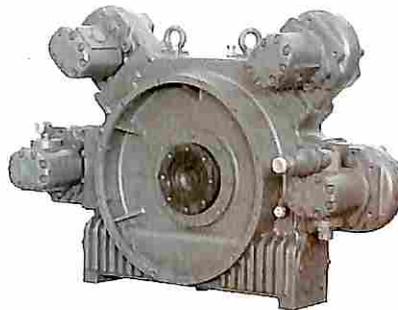
## TRASMISSIONI IDRODINAMICHE TRANSFLUID

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



## ACCOPIATORE MULTIPLO MPD - TRANSFLUID

Potenze fino a 1100 kW.



## ACCOPIATORI ELASTICI RBD - TRANSFLUID

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



## GIUNTI ELASTICI PER CARDANO VSK-REICH

Per coppie fino a 16000 Nm.



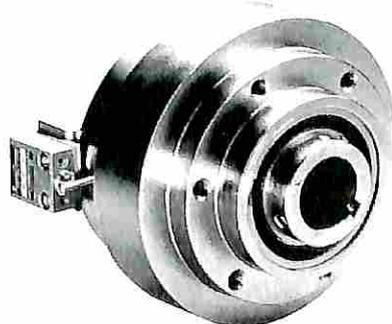
## GIUNTI ELASTICI AC-REICH

Per abbattimento vibrazioni torsionali  
Per coppie fino a 40000 Nm.



## LIMITATORI DI COPPIA A COMANDO PNEUMATICO NEXEN

Per coppie fino a 3600 Nm.



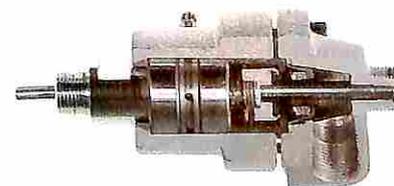
## FRIZIONI E FRENI A COMANDO PNEUMATICO NEXEN

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

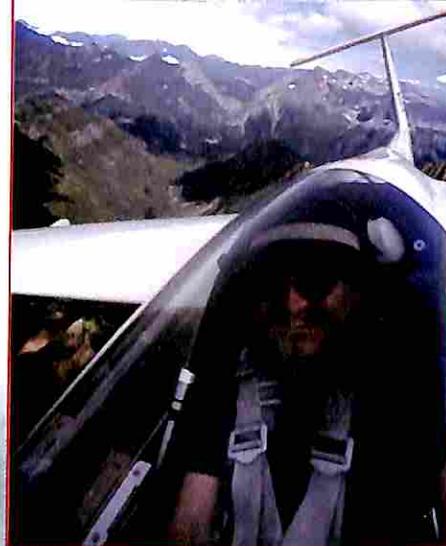


## COLLETTORI ROTANTI FILTON

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



*Due scene  
della scorsa  
estate 2004*



# In gara sui Pirenei

*A un anno di distanza, due gare diverse  
per condizioni, partecipazione e meteo*

**Aldo Cernezzì**  
foto di Clara Bartolini  
e Aldo Cernezzì

**D**a ormai tre anni mi dedico a questa piccola competizione spagnola, apprezzando le eccezionali condizioni meteorologiche e orografiche dei Pirenei. Senza dubbio ciò che più mi attrae è la possibilità di volare su scenari nuovi, aspri e affascinanti; ma non mi è indifferente anche l'aspetto economico, rappresentato da costi moderati per traini, iscrizione e anche per l'alloggio e l'ottima cucina locale.

La gara non ha mai raggiunto un elevatissimo livello competitivo, se si guarda alla media dei partecipanti, ma negli anni ha sempre richiamato un ristretto gruppo di specialisti della montagna. In principio, essa è stata dominata dal francese Denis Flament, contro il quale solo Gustavo Saurin ha provato a misurarsi nel biennio 2001-2, concludendo al terzo posto. Dal 2003, invece, si è accresciuta la presenza di piloti italiani, e si è instaurato il "dominio" di Edoardo Tarchini che vincendo tre edizioni consecutive si è definitivamente aggiudicato il Trofeo ormai decennale. Bravo!

### LA VELOCITÀ

I piloti italiani hanno portato un'atmosfera vivace, amichevole, ma molto competitiva. La nostra presenza, rilevante anche in termini quantitativi, ha avuto un effetto stimolante sui volovelisti spagnoli. A furia di vedere i migliori di noi volare sempre a

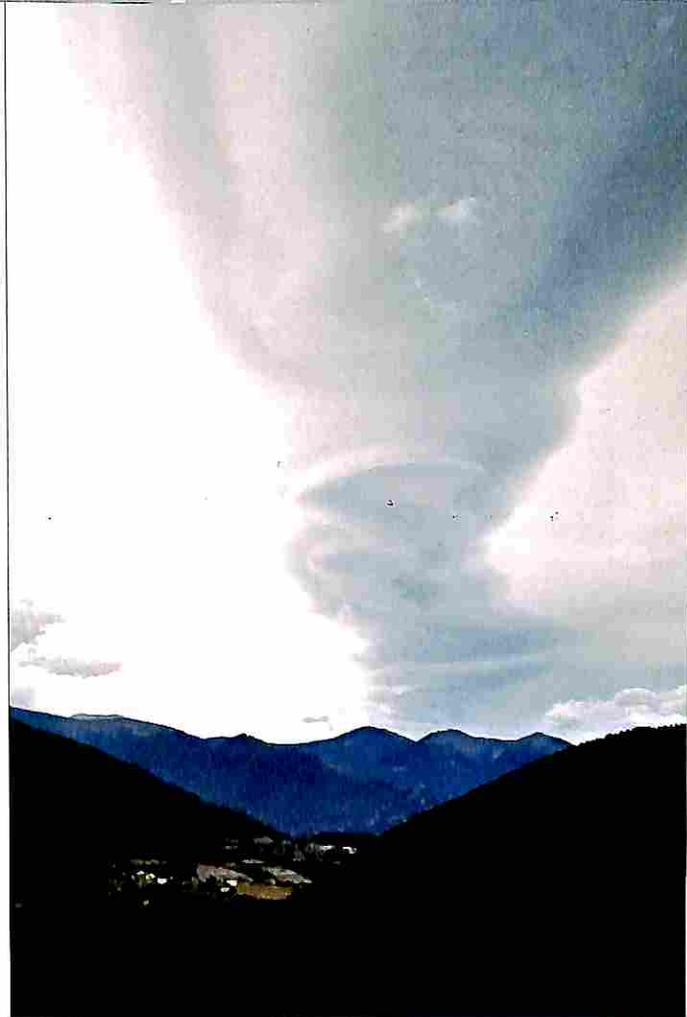
medie superiori ai 130 km/h, culminati nei 146 km/h realizzati da Luca Frigerio nel 2004 sull'ultimo tema di gara, essi hanno capito di aver molto da imparare.

Oggi i loro progressi sono ben visibili soprattutto nelle prestazioni realizzate da Pedro Toquero (il più veloce, ma che quest'anno è rimasto senza l'ASW-20, andato distrutto per flutter mentre ai comandi c'era suo padre, salvatosi col paracadute!), da Alexandre Nielles su DG-600 18 m, e da Miguel Cruchaga (che ha cambiato lo Speed Astir per un magnifico LS-6 18 m), e tanti altri.

Non manca loro molto, prima di batterci.

### I CAMBIAMENTI

L'esperienza di quest'ultima estate 2005 mi spinge a raffrontare le due edizioni più recenti. Devo purtroppo partire da un brutto pasticcio organizzativo: come tutti gli aeroporti sportivi di Spagna, anche quello di Santa Cilia dipende da una società governativa che lo finanzia, gestendolo direttamente. C'è parecchio personale dipendente, compreso custode, istruttori, trainatori e direttore. Josep Seto era uno dei punti di forza di questo aeroporto, validissimo direttore delle operazioni e in grado di tenere dei briefing meteo davvero magistrali (le previsioni qui non sono molto difficili, va detto, ma lui sapeva trarne delle lezioni interessanti). Bene,



a un mese dall'avvio della competizione è stato licenziato. La segreteria mi ha fornito rassicurazioni sullo svolgimento della "Copa", ma all'arrivo troviamo che mancano tutti i piloti francesi (seconda delegazione più numerosa, di solito): a loro è stato detto che la gara era annullata!

Il nuovo direttore delle operazioni è un paracadutista di origini svizzere, che si presenta amiche-

***Ci sentivamo un po' stupidi nel fare i turisti, mentre sopra di noi serpeggiava una lenticolare di oltre 100 km***

***2005: l'aria è più "dura", più stabile, e il vento ha dato spesso molto fastidio***



volmente ragguagliandoci sui problemi creati dal suo predecessore negli anni della sua gestione. La direzione della gara viene affidata a Juan José Iniguez, cui prima era affidato lo scoring.

A "Juanjo" manca parecchia esperienza, sia nella gestione della giornata, sia nell'applicazione del regolamento; dopo un paio di giorni si rende però conto delle proprie lacune, e non teme di rivolgersi a noi in cerca di un consiglio.

### ITEMI

In questi due anni, i temi non sono mai stati temerari. Tra gli iscritti non sono pochi i piloti con modesta esperienza di montagna, anche se frequentatori abituali di Jaca, e questo giustifica delle scelte un po' prudenziali. Nonostante questo, non è raro che un tema si dimostri non realizzabile. Nelle giornate più forti, invece, avremmo talvolta gradito temi più lunghi, in particolare lo scorso anno con le sue condizioni tipicamente fortissime.

### LA METEO

Il cambiamento della qualità media della massa d'aria, nel giro di un anno, è stato radicale. Inaspettato. Sui Pirenei non si era mai vista un'estate così poco... pirenaica. Ci eravamo abituati a correre quasi tutti i giorni lungo l'asse principale della catena, rinunciando a salire in termica (plafoni sui 3.000 - 4.000 metri) per sfruttare i pendii passandoli a pochi metri di distanza. Ogni 50 km circa, con l'attraversamento di una valle, occorreva concentrarsi ancor di più per non mancare di riprendere la corsa sul costone successivo senza doversi fermare a risalire.

E intanto si poteva godere di viste mozzafiato su canyon, dirupi, rocce tinte di rosso e di verde-rame, volando spesso in gruppo all'inseguimento l'uno dell'altro; o in compagnia dei tanti, maestosi e pacifici vulture, o di qualche aquila ben più aggressiva. Se il vento c'era, si faceva sentire quasi solo alle alte quote, generando talvolta belle onde sopra la linea di cresta; sotto, prevalevano le brezze

da Sud, richiamate dai costoni roventi.

Ricordo in particolare un paio di voli, in cui sono a malapena riuscito a tenere il passo forsennato di Tarchini, Spreafico e Frigerio che planavano a 200 km/h con carico alare al massimo, per molte decine o per centinaia di chilometri. Seguivano la roccia in ogni anfratto, passando per luoghi che credo impraticabili. Solo dove la cresta inizia a digradare verso Ovest e, in giornate limpide, si intravede la costa atlantica, ci si dedicava alla termica (a patto di centrare un fondo scala!).

### E NEL 2005?

Ogni volta che abbiamo cercato di guadagnare la cresta principale, che ricordavamo bella e divertente, abbiamo dovuto scontare delle grandi perdite di tempo. Il vento ha soffiato deciso quasi tutti i giorni, allineato con la valle in maniera del tutto anomala. Dell'ambiente montagnoso abbiamo quindi patito più le difficoltà, che potuto sfruttare i vantaggi.



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

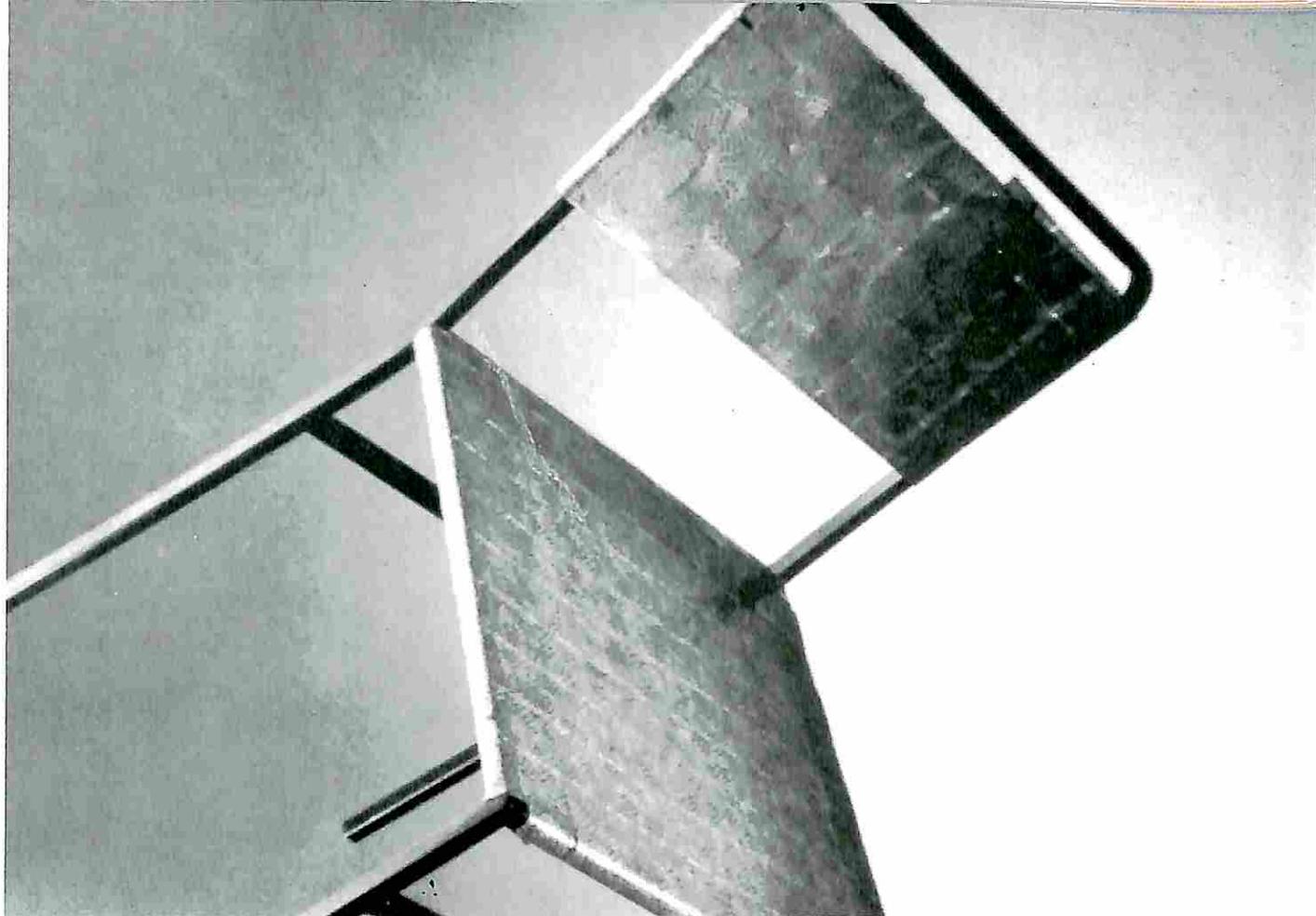
D - 76646 Bruchsal Untergrombach - Germany  
D - 76625 Bruchsal - Germany

**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



## SICOBLOC

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

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

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

## MAZZUCHELLI 1849 S.p.A.

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

SICOBLOC

**1849** **Mazzucchelli**

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

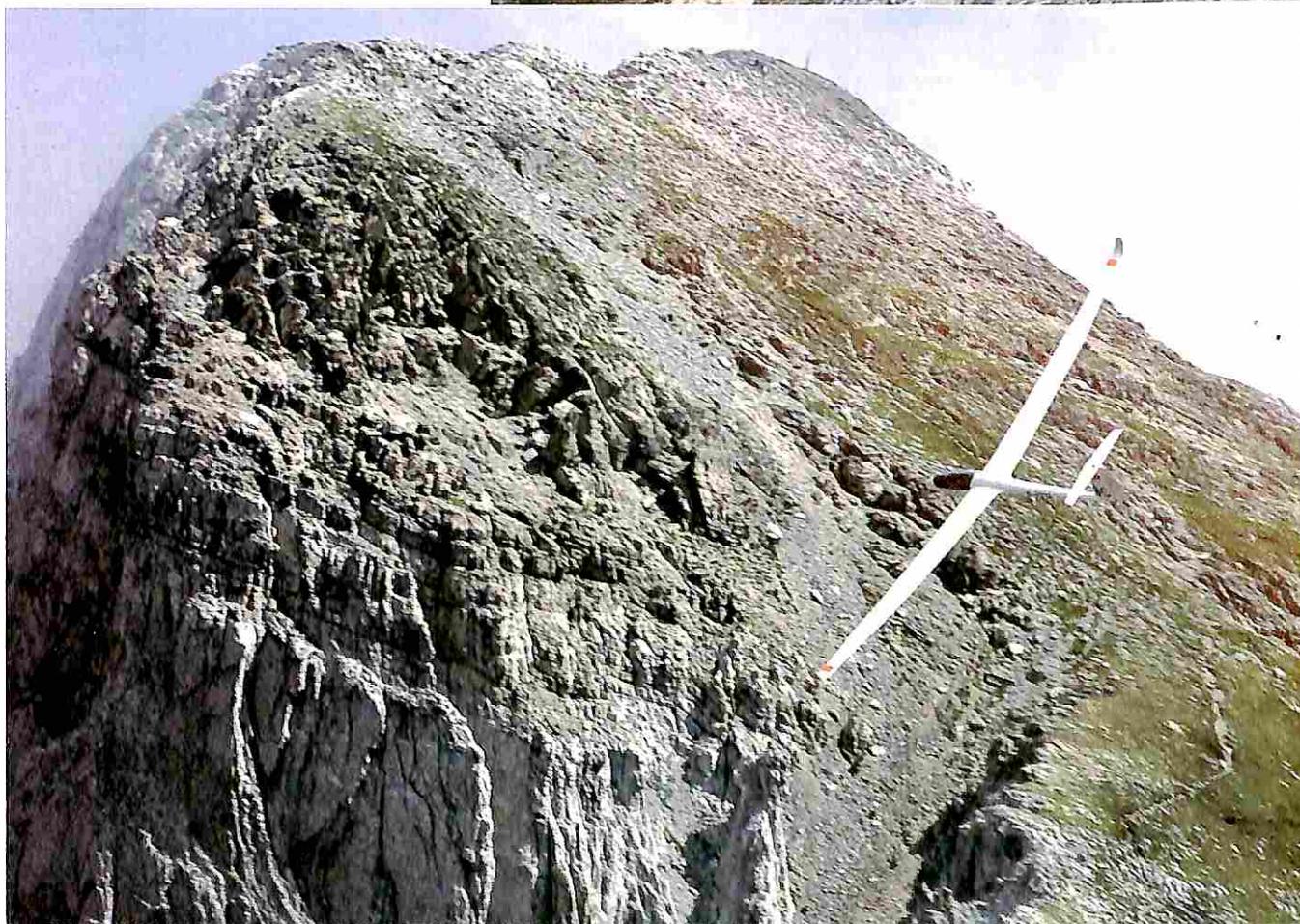


Solo a quote incredibilmente basse, il vento costituiva un elemento dal quale trarre un aiuto in extremis, nell'aggancio a ridosso di increspature del terreno o in vicinanza del letto dei torrenti.

Le termiche faticavano a vincere la forte stabilità, tanto da farci tagliare la linea di partenza anche dopo le ore 16. Nonostante questo, e inaspettatamente, potevano partire delle ascendenze quasi soprannaturali: Danilo Trovò, rasoterra a Sabinanigo in una giornata che ci aveva dato non più del due metri, e con già il master del motore inserito, ha agganciato un valorino che in pochi giri si è trasformato in un +7 m/s (senza formazione di cumulo) dal quale ha potuto, incredulo, concludere il tema vittorioso: un gruppo formato da

***A sinistra: Il Ventus 2CT "61" di Alberto Righini mentre avanza lungo i costoni (2004)***

***Luca Frigerio corre veloce per realizzare la media di 146 km/h***



***Gianni Spreafico in termica***



**Vista sulla valle di Jaca, dai 3.000 m conquistati in una sorprendente onda da +10m/s presa rasoterra**

Tarchini, Montemaggi, e poi da me, ha agganciato un'onda di rimbalzo a meno di 300 metri sul terreno, in coincidenza della sponda sottovento di un lago, salendo a 3.000 metri con medie fino a oltre +10 m/s! Per raggiungerla, però, abbiamo sofferto una delle peggiori turbolenze mai provate.

Ma più spesso, quest'anno, era necessario cercare fasce moderatamente portanti allargandosi sulla piana, apprezzando movimenti di frazioni del metro sul variometro netto. E andarsi a trovare le termiche con parsimonia, senza scartare nulla se non con ottime alternative già predisposte. O allungare i percorsi per recarsi sui luoghi d'aggancio più sicuri, perché segnalati da un cumulo o dalla presenza di avvoltoi.

Un tipo di volo in cui paga molto la concentrazione, e in cui non si può pretendere dall'aria che ci dia ciò che vorremmo. Per questo, forse, mi sono molto divertito, persino più del solito. Sarà perché non so gestire il volo di pendio, veloce, con la stessa padronanza dei nostri campioni; o sarà perché tiro fuori il meglio di me quando devo "inventare"... Alla fine ho concluso con il terzo posto in generale con 320 punti dal primo; finalmente un podio per me, dopo il Campionato Promozione del 1999.

Sui nove giorni previsti ben quattro sono stati "no task today". Solo in un caso tale decisione è stata davvero azzeccata, ma va tenuto conto di quanto detto sopra, sulla presenza anche di piloti di modesta esperienza; inoltre, il cambiamento di gestione è stato giustificato con presunti comportamenti "pericolosi" del precedente direttore, e quindi il nuovo staff ha fatto della prudenza la propria bandiera. Del resto, con le bellezze paesaggistiche dei dintorni, non ho avuto modo di sentire la noia delle giornate a terra. Però, nel corso di una gita in moto al canyon dell'Ordesa, non si poteva fare a meno di meravigliarsi, e sentirsi un po' stupidi, nello stare sotto il bordo d'attacco di una immensa nube lenticolare, una barra serpeggiante lunga più di cento chilometri!

## LA GARA

Anche tra gli italiani c'erano alcune assenze: Gianni Spreafico non aveva più a disposizione il suo valido LS-8 e Luca Frigerio ha avuto un piccolo incidente alla macchina, che gli ha reso impossibile la trasferta. Il nostro gruppo era quindi formato dal veterano Gustavo Saurin, quest'anno sul Duo-Discus affittato presso lo stesso aeroporto, poi da Sandro Montemaggi ed Edoardo Tarchini, su due LS-8, da Alberto Righi-

ni e Danilo Trovò (alla prima partecipazione) su due Ventus 2CT, e dal sottoscritto, sul solito DG-600 17 metri. Claudio Tura ha volato qualche tema sul Duo, alternandosi con Silvia.

Quasi tutti hanno avuto dei momenti critici. Saurin ha avuto troppa fiducia nei cablaggi del Duo, e il suo logger si è fermato inesorabilmente nel corso del primo volo. Righini, dopo due anni di ottimi risultati, non ha mai raggiunto una forte concentrazione. Ma soprattutto, Sandro Montemaggi, che è sempre tra i favoriti, si è lasciato innervosire: le salite allo sgancio erano incerte e intermittenenti e, finito basso, ha dovuto tornare all'aeroporto. Purtroppo non era ancora sufficientemente rassegnato all'atterraggio, così lo ha compiuto senza estrarre il carrello, su pista in ghiaia (Ahia!), con il vento in coda. Per lui la gara è quindi finita in anticipo, ma è rimasto a cena con noi, rallegrandoci come sua abitudine con un irresistibile repertorio di barzellette. Bravo, Sandro.

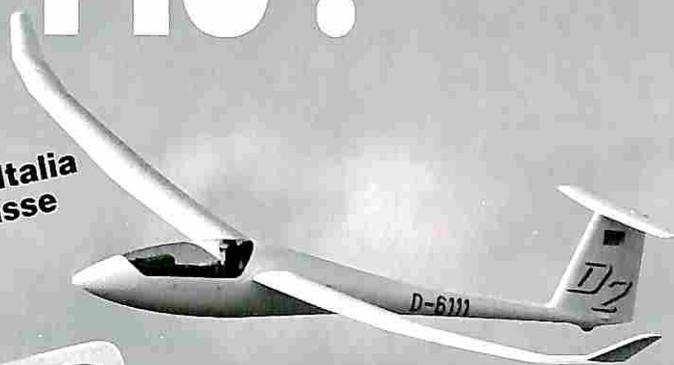
## GRANDE SPORTIVITÀ

Un momento di sportività come non si sentiva da tempo, ha avuto protagonisti Tarchini e Trovò: nell'ultimo giorno di gara, dopo un volo lungo e impegnativo che si sarebbe concluso per tutti con il fuoricampo, i piloti si sono accordati per volare ciascuno una distanza totale che, dopo correzione per algoritmo, avrebbe permesso a Edoardo di atterrare in aeroporto (con la rinuncia a qualche punto di distanza) vincendo definitivamente il Trofeo (terza vittoria annuale), e a Danilo di accendere il motore su un punto stabilito, giungendo secondo in classifica finale a soli 7 punti.

Così la festa di chiusura è stata davvero lieta, e abbiamo ancora apprezzato lo spirito dei nostri ospiti spagnoli. Danze di gruppo, animazione professionale e un'ottima cena. La Copa de Los Pirineos è davvero un momento di gioia per i volovelisti! ■

# C'È DI PIÙ?

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



# C

# O

# B

# R

# A

COBRA

Una ricca gamma di accessori  
per ogni esigenza



## "NETTA-MOSKERINI" MOTORIZZATO

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



## AEROGRAF 2000 la più sicura documentazione di volo

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

# ILEC SN10 IL COMPUTER CAMPIONE D'ITALIA

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



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

# Che si fa al Centrale?

## *Struttura e organizzazione degli stage*

**Alessandro  
Bruttini**

**Briefing, e poi  
schieramento  
dei mezzi  
del Centrale**

**Q**uando nel Dicembre del 1998 Kiki Clairbaux, allora direttore del Centro, mi chiese (con il suo italiano sperimentale) di venire all'AeCCVV di Rieti, non immaginavo neanche lontanamente il guaio in cui mi sarei cacciato. Dopo quel breve incontro natalizio seguì tutta una serie di vicissitudini al cui confronto una telenovela è paragonabile a una camomilla...

Comunque, di fatto, dopo la prima stagione di volo, mi erano chiari alcuni concetti da cui non si pote-

va prescindere se si voleva tentare di fare qualcosa di buono. C'era una enorme richiesta di educazione al volo perché i piloti venivano da noi dicendo spesso "ho sentito dire che..." e alla nostra domanda: "mah, questa cosa dov'è scritta?" non c'era quasi mai una risposta.

Lo stesso argomento veniva risolto da persone diverse con soluzioni finali diverse e, spesso, contraddittorie. Le potenzialità di questo posto erano tali da giustificare l'impegno profuso.

Gli unici punti fissi in questo guazzabuglio erano:

- i racconti di Ettore Muzi (il capo è un vero grande);
- il sostegno di Ferro Piludu;
- l'esempio virile ed affettuoso di Folco Stagi;
- l'aiuto di tanti addestratori che hanno avuto fra i tanti pregi anche quello di sopportarmi con i miei sbagli (mentre scrivo ho davanti agli occhi il buon pancione ed il sorriso di Beppe Caimotto);
- la biblioteca che Kiki aveva lasciato a casa mia;



- ♦ gli stagisti (da ognuno ho imparato qualcosa).

La mescolanza di tutti questi fattori ha creato il nostro metodo didattico che, anche se perfezionabile in tutte le sue parti, è uno strumento di lavoro onesto e soprattutto, dal punto di vista del volo a vela italiano, profondamente nostro!

## OBIETTIVO GLOBALE

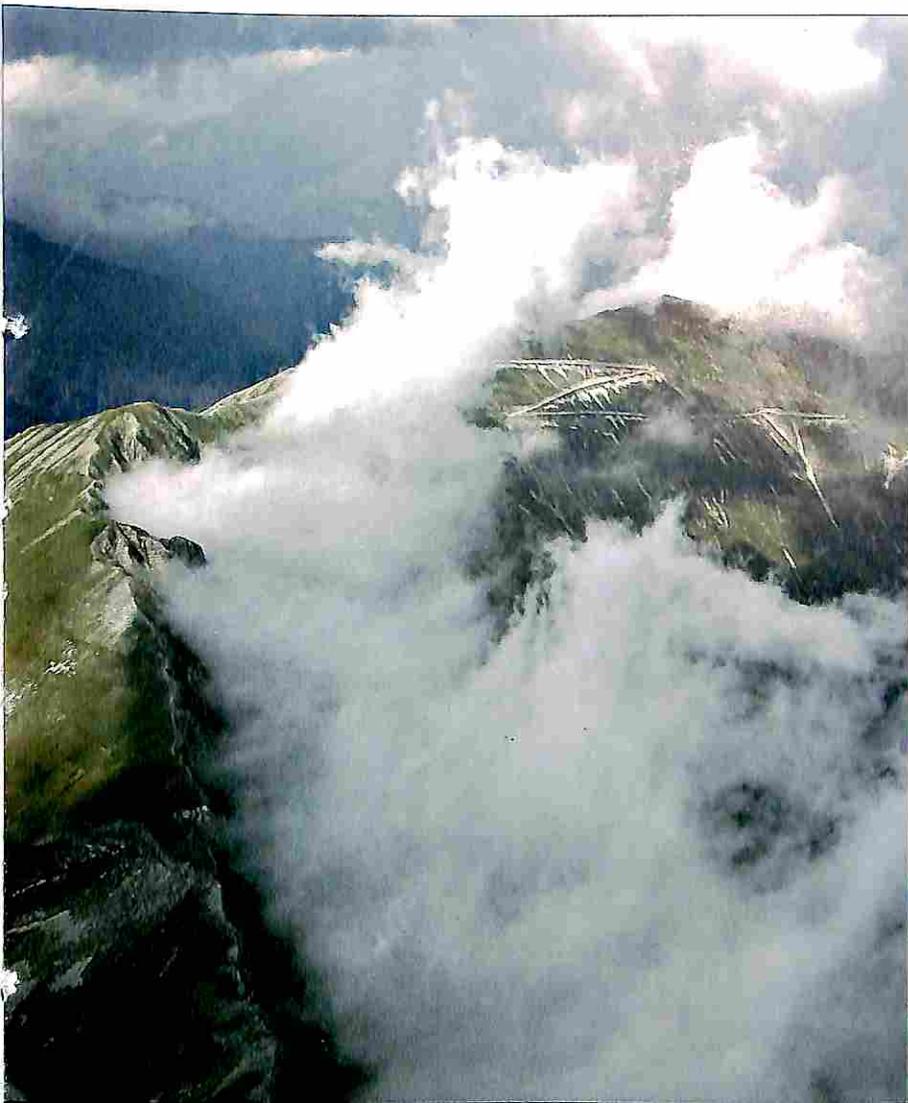
L'obiettivo globale dell'educazione al volo a vela nell'AcCCVV è di rendere i piloti capaci di gestire circuiti di ampiezza sempre maggiore e, a parità di circuito, di educarli a percorrerlo con la migliore media oraria possibile. Il fine primario resta comunque di fare accrescere la sicurezza del volo di distanza in modo che risulti un'attività i cui rischi non superino quelli di qualsiasi attività quotidiana.

Concretamente, detta educazione, deve preparare il pilota al volo di distanza e ciò comprende:

- ♦ un grado di abilità manuale (pilottaggio) più che sufficiente per la padronanza dell'aeromobile;



**Il rituale festeggiamento per la riuscita di una prova di cinque ore**



- ♦ saper salire, saper navigare, saper planare, saper atterrare, sapere e applicare le regole della circolazione aerea;
- ♦ un comportamento ed una mentalità che garantiscano la sicurezza.

**Gli stagisti della Squadra Juniores, in compagnia di Luca Urbani**

In tutto ciò si inseriscono elementi aggiuntivi come le insegne FAI che, lungi dall'essere un parametro assoluto, scandiscono e "consacrano" le tappe di maturazione di un pilota.

La conoscenza della meteorologia e dell'aerologia che devono essere considerate come un hobby dentro il nostro hobby.

La trasmissione dell'esperienza avviene dando il buon esempio: il comportamento di un pilota è largamente influenzato dall'ambiente del club in cui si forma e particolarmente dalla figura dell'istruttore a cui si ispira. La qualità delle sue decisioni e la maniera con cui le gestirà dipenderà grandemente dall'educazione che ha ricevuto.

**Uno splendido esempio del fenomeno detto "fronte di brezza" (foto di Nicola Fernani)**



**Alessandro Bruttini**  
*con alcuni dei suoi aiutanti più fedeli: Folco Stagi; Roberto Custo e Massimo Franchi; Ettore Muzi e Luciano Galetto*

### IN SETTE GIORNI

Adesso la prossima domanda è: Come fare tutto ciò in soli sette giorni?

La risposta è semplice: non si fa! Questo progetto è molto ambizioso e impossibile da realizzare in breve tempo quindi la cosa migliore è di iniziare un discorso insieme al pilota che si sviluppa negli anni seguendo i suoi ritmi di apprendimento. Insomma non è dopo una settimana passata da noi che ci si può considerare piloti maturi che non hanno bisogno di ulteriori correzioni, e poi due occhi esterni a noi vedono i nostri difetti molto meglio di noi stessi.

### LA GIORNATA DELLO STAGISTA

Il mattino, sveglia a piacere basta che alle 09.00 siano tutti radunati davanti alla sala briefing perché ci sono gli alianti da tirare fuori dall'hangar. Già questa è un'occasione per imparare come si maneggiano veramente queste macchine tanto robuste in aria tanto fragili a terra.

Ore 09.30 Briefing: si inizia generalmente con la descrizione della situazione del tempo, che sconfinava quasi sempre in una lezione meteo (ogni pilota deve saper fare le proprie previsioni). Al riguardo gli stagisti di Biella ancora ridono della mia "insana passione" per la carta del geopotenziale a 500 hPa.

Si analizza e si spiega come usare insieme:

- foto satellitare (VIS: IR: WV);
- la carta del geopotenziale 500 hPa insieme alla pressione al suolo;
- fronti, jet stream;
- sondaggio (anche se di Pratica di Mare);
- si apre la porta e si guarda fuori prima di tirare conclusioni...

Il briefing teorico inizia con annotazioni di sicurezza spesso ispirate dal debriefing del giorno precedente.

Pilotaggio, Traversone e Tattica sono gli argomenti delle lezioni:

- Atterraggio (se non si sa atterrare non si va da nessuna parte!)
- Precisione generale
- Stabilità
- Velocità



VOLO  
A  
VELA  
La Rivista dei Volovetisti 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 Calcinate 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 S, 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

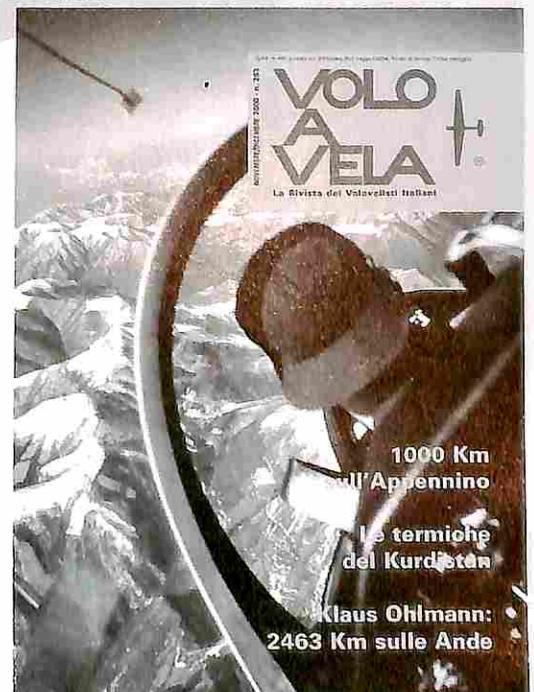
socio benemerito CSVVA +  
annata della rivista  
Euro 250

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

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



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





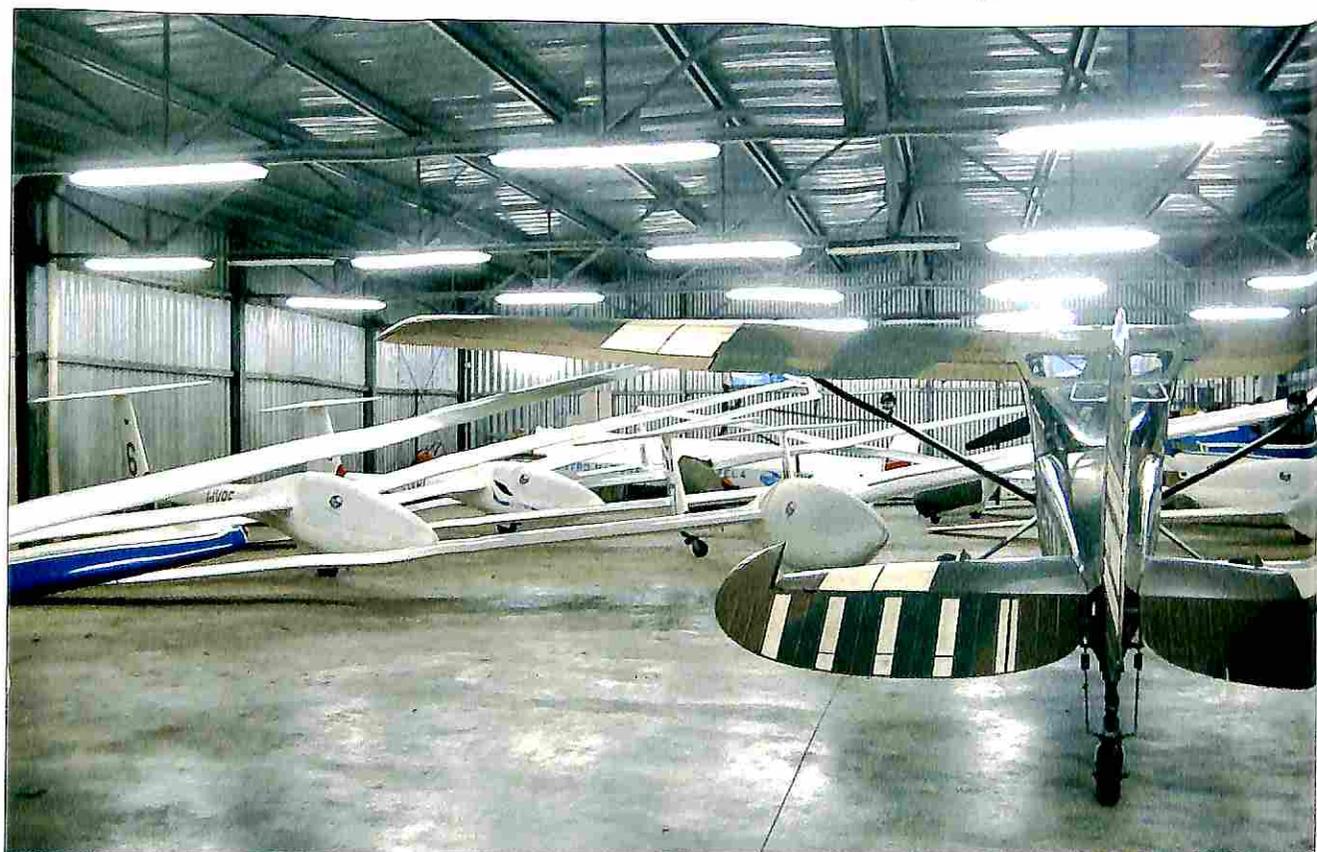
- ♦ Simmetria
- ♦ Padronanza in termica
- ♦ Precisione della traiettoria e dei suoi parametri
- ♦ Padronanza del volo lento e delle difficoltà aggiuntive dovute al volo di montagna come le turbolenze ed il volo di costone.
- ♦ Saper salire
- ♦ Saper scendere
- ♦ Saper camminare
- ♦ Scegliere la velocità giusta (Mc Cready)
- ♦ Camminamento
- ♦ Calcoli di sicurezza

Ma, al di là di questa bella lista che potrebbe continuare ancora per

molto, tutto ciò che si racconta nell'aula non avrebbe senso se non lo si applicassimo in volo. Allora prendono importanza le "famiglie" cioè ogni istruttore si prende cura del pilota che ha con sé nel biposto e di altri due o tre monoposto. Questo non è uno scherzo perché la progressione dell'allievo dipende molto dal rapporto con il proprio accompagnatore. Non è cosa che tutti quelli che vorrebbero fare gli addestratori riescono a mettere in atto. Il rischio dietro l'angolo è sempre quello di avere solo uno stile di volo e di sbatterlo in faccia al pilota senza riuscire a dare a chi sta imparando solamente quello che lui può digerire.

**Il DG-500  
dell'Aero Club  
Centrale**

**Pausa pranzo  
per gli stagisti  
giunti dal Club  
del Mugello**



A questo proposito esiste una cartina di tornasole significativa: se il pilota dopo il volo racconta quanto è bravo l'istruttore allora c'è il sospetto che a bordo ci sia stato sfoggio inutile di bravura. Se il pilota dopo il volo racconta quanto ha imparato allora va bene.

La domanda di "posizione e quota" risuona centinaia di volte per radio, insieme a frasi ereditate da Muzi e tuttora in ampio uso:

"Strigne er valore": aumenta molto l'inclinazione nel momento di maggior valore, per favore, altrimenti non stai dentro alla termica; "ndò c... vai?": non volare in quella direzione perché ti metteresti nei guai;

"de llà": vira a destra;

"de llà": vira a sinistra.

Più altri neologismi:

"stammi appiccicato come un francobollo": si spiega da sola;

"è tutto portante": la massa d'aria è ben sfruttabile, continua tranquillo verso di me;

"porta per terra": non riesco a sfruttarla.

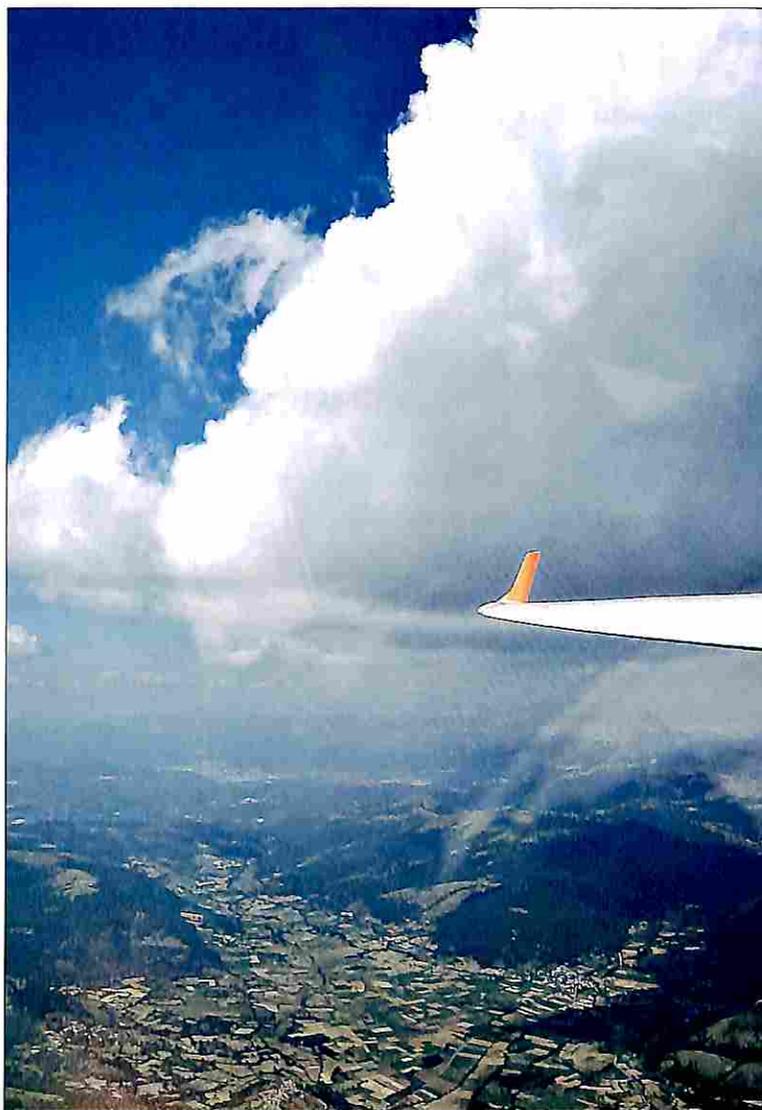
Scherzi a parte è importantissimo capire anche solo dal tono di voce se un pilota gestisce una situazione in maniera "confortevole" oppure è sotto stress. Anche questo non è da tutti quelli che vorrebbero fare gli addestratori.

Se qualcuno finisce in mezzo ad un campo viene recuperato dai compagni di corso. Magari aspetta un po' perché non è giusto rovinare il volo a tanti a causa di uno ma è sempre salutare un po' di riflessione in pace sui propri errori nell'attesa del carrello.

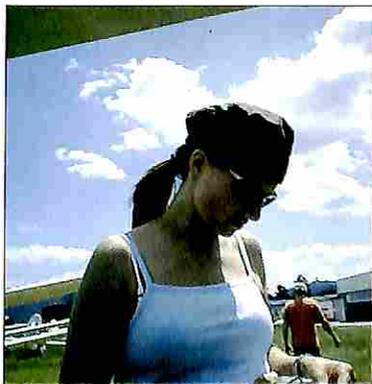
La giornata di volo finisce quando l'ultima porta dell'ultimo hangar si chiude dietro all'ultimo aliante. Personalmente non mi piace molto il debriefing subito dopo il volo perché i racconti dei piloti trasudano ancora troppo di adrenalina (troppe termiche da 1 m/s diventano da 4 m/s) e quindi è meglio dormirci su e riparlarne il giorno dopo in aula.

## BUON UMORE

Tutto questo lavoro sarebbe reso inutile se i piloti non costituissero



un gruppo compatto e solidale. Non so perché ma esiste una misteriosa connessione tra il buon umore a terra tra la gente ed i risultati in volo. La solidarietà tra gli stagisti è tanto importante quanto la meteo. È veramente bello vedere come si crea una comunità "trasversale" dove le categorie sociali sono ininfluenti e si crea un fronte compatto "contro" quei bast... degli addestratori!



Nel corso di questi pochi anni abbiamo avuto ospiti fissi i ragazzi inglesi del premio Ted Lisakowsky, alcuni tedeschi, americani e un giapponese. Cercate di immaginarveli, dopo una giornata di volo (come a casa loro ne hanno una ogni due anni), davanti ad un piatto d'amatriciana più grande di loro ed avrete il quadro completo della situazione.

Certo non sono tutte rose e fiori e spesso ci muoviamo in un mare di piccole difficoltà che si sommano in continuazione ma, come già detto, la fede nelle potenzialità ancora inesprese in questo posto aiuta quella banda di sognatori che collaborano con me alla gestione del nostro Centro Nazionale. La lista dei ringraziamenti è talmente lunga che, per ragioni di spazio, la ometto. L'unica cosa che posso dire a tutti è: continuiamo a farlo! ■

**Una giovane stagista del gruppo biellese**

# Ho incontrato Ermanno Bazzocchi

Dai primi aeromodelli ai caccia: una vita per la progettazione di aeromobili

Vincenzo Pedrielli

La mia ricerca storica sul Volo a Vela in Italia mi ha fatto incontrare persone che hanno lasciato un importante segno del loro passaggio e che hanno scritto qualche importante capitolo nella storia del volo. Uno di questi personaggi, che ho avuto il piacere e l'onore di conoscere personalmente, è stato Ermanno Bazzocchi.

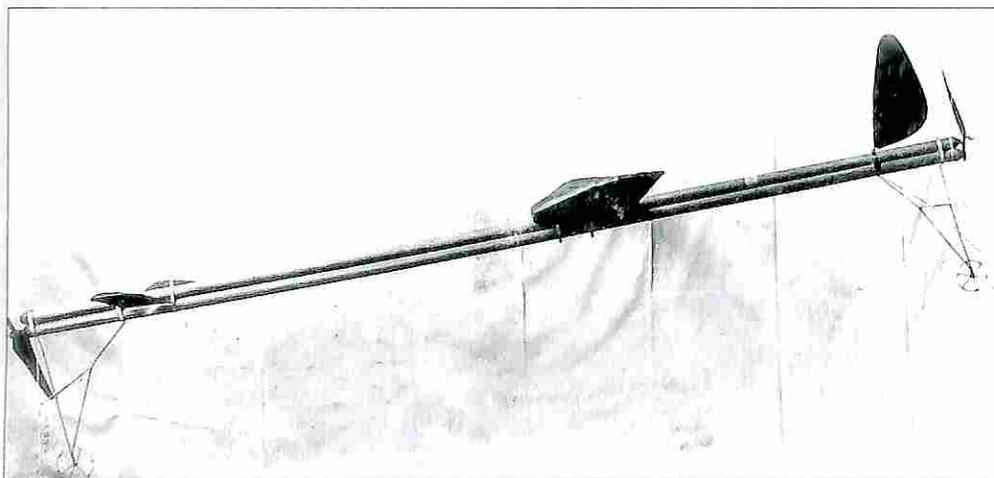
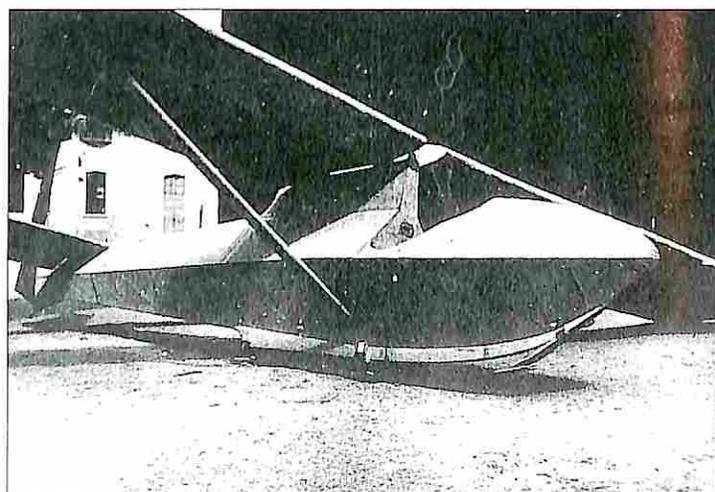
L'ho incontrato alcuni anni fa, insieme all'amico Bruno Biasci, nello studio della sua casa a Varese, immerso in una foresta di libri e documenti tecnici raccolti in tutto l'arco della sua vita e tutti inerenti al volo. La sua accoglienza è stata cortese e si è dimostrato subito disponibile a rispondere a tutte le nostre domande, che peraltro si riferivano soltanto al volo a vela, quindi sol-

tanto ad una piccola parte della sua carriera aeronautica. È noto che l'Ing. Ermanno Bazzocchi ha firmato i progetti di tutti gli aeroplani prodotti dall'Aeronautica Macchi nel dopoguerra, compreso il famoso MB-339 in dotazione alla Pattuglia Acrobatica Nazionale.

Ermanno Bazzocchi era nato a Tradate il 27 Marzo del 1914. "I miei interessi aeronautici risalgono alla mia giovinezza." iniziò a raccontare. "Avevo appena 14 anni quando vidi passare dal terrazzo di casa un grosso biplano. Il pensiero che quella macchina fosse stata ideata e costruita da uomini mi appassionò, e cominciai a leggere tutto quello che parlava d'aviazione. A 16 anni facevo parte del Gruppo di Volo a Vela Tom-

maso Dal Molin di Varese e progettai e costruii il mio primo modello volante, iniziando a partecipare alle gare indette dall'Aero Club d'Italia.

A 19 anni avevo conseguito a Cantù, sede della Scuola di Volo a Vela dell'AeC Milano, il brevetto di pilota d'aliante, a cui farà seguito 6 anni dopo il brevetto di volo a motore. Nel 1933 m'iscrissi al Politecnico di Milano e decisi di dedicarmi a cose più impegnative: iniziai il progetto di un aliante di 14 metri d'apertura alare. Pur se le mie risorse economiche erano scarse, iniziai la costruzione nella nostra casa a Tradate. Poiché spesso usavo il tavolo del soggiorno, un giorno mio padre mi disse: "Ermanno, mi fa piacere che tu abbia un grande

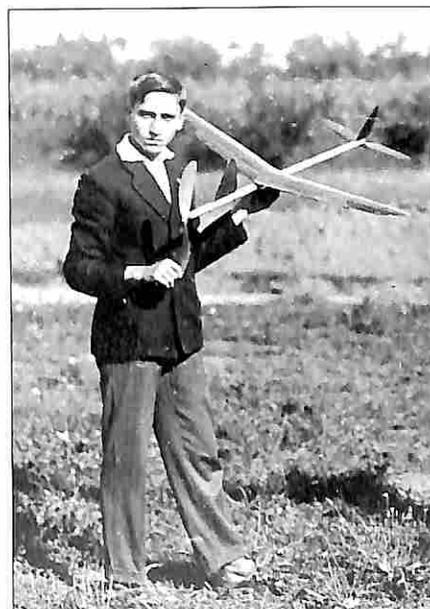
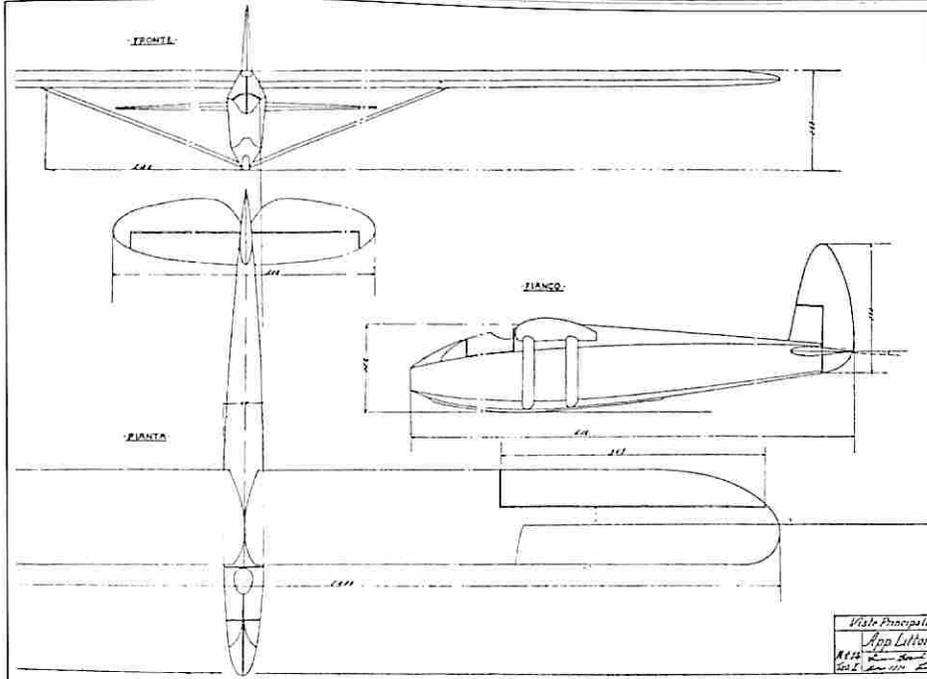


**Ermanno Bazzocchi nel suo studio**

**L'aliante EB-2**

**Un aeromodello con motore a elastico**

**A destra: la struttura dell'ala dell'EB-1**



### Il trittico dell'EB-1

interesse per gli aeroplani, ma questo non dovrebbe sacrificare la famiglia". Il messaggio fu chiaro e recepito al volo, così trasferii quanto avevo già realizzato in un'aviorimessa del campo volo di Taliedo. A quel tempo venivano organizzati dei Campionati Nazionali Universitari dello Sport e della Cultura chiamati Littoriali.

Nel regolamento dei Littoriali del Volo a Vela si diceva chiaramente che se l'aliante era progettato e costruito dagli studenti stessi, guadagnava più punti. E così gli amici del GUF di Milano mi aiutarono, lavorando con me giorno e notte, a terminare il mio aliante battezzato EB-1, in tempo per partecipare alle gare.

L'EB-1 era concepito come veleggiatore d'allenamento e quindi costruito con il concetto che dovesse essere semplice ed economico. L'ala era a pianta rettangolare con estremità arrotondate, con un profilo molto spesso e due longheroni ad "I". La fusoliera era a sezione esagonale; il peso a vuoto era di 140 kg ed il rapporto di planata 1:20. Fu un vero successo e mi aggiudicai la "M" d'oro, un distintivo da portare all'occhiello, molto ambito in quei giorni.

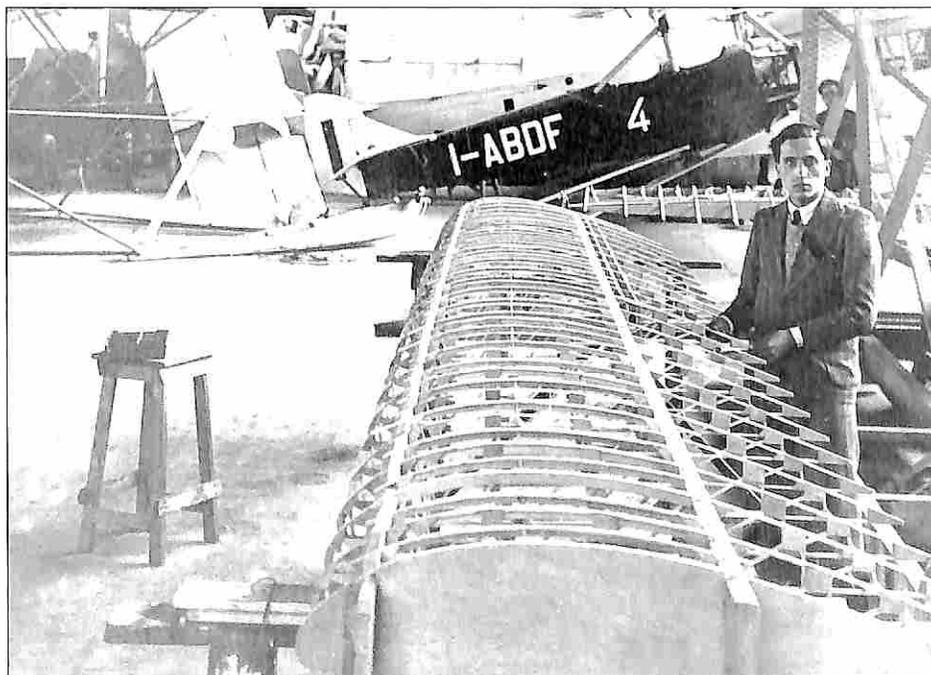
Dopo i Littoriali continuai a volare con alcuni amici sull'EB-1 in un piccolo campo vicino a Varese. Ricordo che un giorno finii col mio aliante su un albero, fortunatamente senza danni per me e il mezzo. Sono rima-

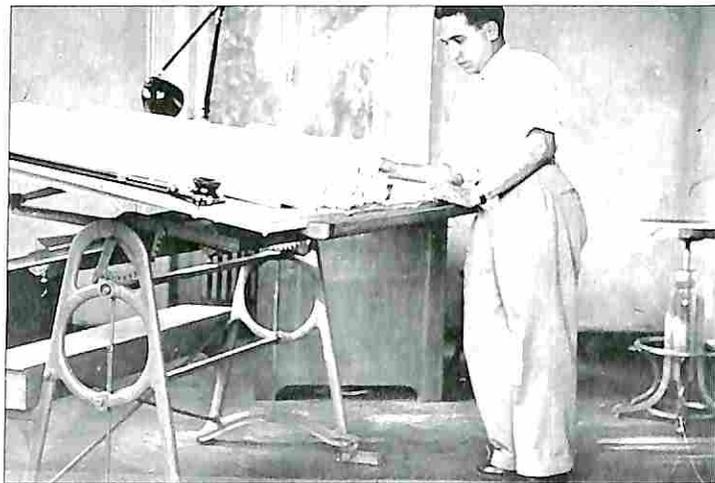
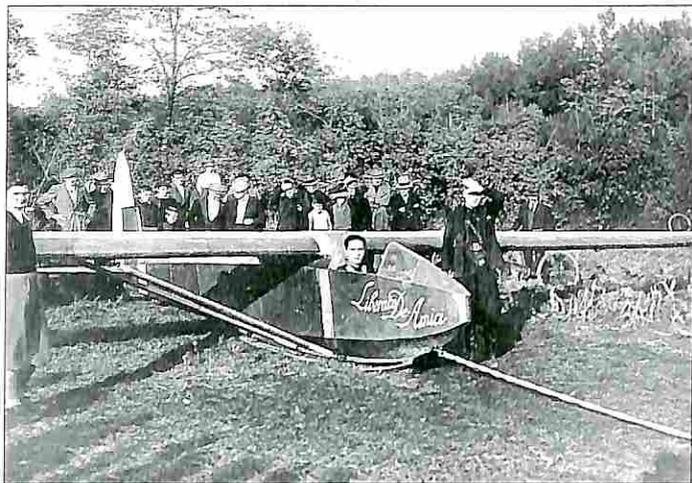
sto appeso all'albero fino a quando alcuni amici mi hanno aiutato a scendere." Questo breve aneddoto l'aveva particolarmente divertito e l'aveva ricordato con allegra soddisfazione.

A questo punto è sorta spontanea una domanda: "Che fine ha fatto l'EB1? Esiste da qualche parte?" Purtroppo la risposta non è stata quella che avremmo gradito sentire, cioè che esisteva ancora, magari in un museo.

"Con lo scoppio della Seconda Guerra Mondiale nel 1939 l'EB-1 è stato accantonato presso un magazzino vicino a Tradate e di lì ho perso le tracce. Nel 1938 mi laureai al Politecnico di Milano ed iniziai la mia carriera di progettista.

Sempre nel 1939 venni nominato con grande sorpresa, Consigliere Nazionale della Camera dei Fasci e delle Corporazioni del Mare e dell'Aria. Una carica equivalente oggi a Deputato. Avevo allora appena 25 anni ed ero il più giovane componente della Camera. Lascio a voi immaginare le pesanti situazioni in cui mi sono venute a trovare a seguito di questa improvvisa nomina. Nel Giugno del 1940, l'Italia entra in guerra ed io sono destinato a entrare all'Ufficio Progetti dell'Aeronautica Macchi che era responsabile della produzione di velivoli da caccia dell'Aeronautica Italiana. Ebbe





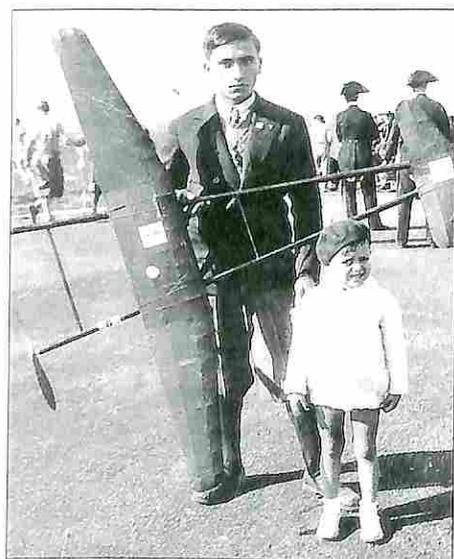
così inizio la mia attività di progettista all'Aeronautica Macchi, che doveva durare quarantotto lunghi anni".

Alla domanda se l'EB-1 era rimasta l'unica esperienza volovelistica, Ermanno Bazzocchi aveva risposto: "Malgrado i miei mille impegni di lavoro e di politica, ci fu nel 1946 una seconda fiammata volovelistica con il progetto di un secondo veleggiatore da me chiamato EB-2 e costruito dagli allievi del Collegio Arcivescovile di Tradate, ma ahimè anche di questo aliante si sono ben presto perse le tracce. A testimonianza della sua esistenza sono rimaste soltanto una foto ed i disegni della fusoliera e dei piani di coda. Manca infatti il disegno dell'ala".

E così si è conclusa la nostra visita ad Ermanno Bazzocchi, non prima di aver preso visione del suo album di fotografie che

illustrava in ordine cronologico tutte le fasi del suo interessante racconto. Mi ero ripromesso di tornarlo a trovare per riprendere ad approfondire l'argomento; purtroppo però ho atteso troppo a lungo e così ho per-

so l'occasione per farlo. Di quella visita però mi è rimasto un vivo ricordo e la soddisfazione di aver conosciuto personalmente uno dei maggiori personaggi dell'aviazione italiana del secolo scorso. ■



Ancora un'immagine del Littore EB-1

# Giorgio Galetto medaglia di legno al Grand Prix

Marina  
Vigorito  
Galetto

*Decollo verso  
il particolare  
scenario dei  
"Pénitents"*

**D**omenica 11 settembre, si è concluso a Saint Auban in Francia, il 1° Grand Prix Internazionale di Volo a Vela, fortemente voluto da Roland Stuck, presidente della European Gliding Union e, da innumerevoli anni, attivissimo delegato IGC. Purtroppo le condizioni atmosferiche sono state molto deludenti; peccato, perché in genere, l'Alta Provenza è un vero paradiso per il volo a vela.

La gara era riservata ai soli alianti di Classe 15 metri, e l'Italia era rappresentata da Giorgio Galetto e Thomas Gostner. Erano presenti 12 nazioni, con piloti di altissimo livello: tra i 17 piloti, oltre a Giorgio, c'erano altri 3 campioni del mondo e due campioni europei.

La formula del Grand Prix è caratterizzata dalla partenza simultanea e da un'assegnazione del punteggio tipo Formula 1: 10 punti al primo, 8 al secondo e così via fino al decimo classifica-

to. Zero punti dall'undicesimo in poi. Il punteggio non è quindi proporzionale al distacco subito, ma solo all'ordine d'arrivo.

È stato subito abbastanza evidente che questo tipo di punteggio non è adatto ad una gara di Volo a Vela, perché troppo punitivo ed anche abbastanza rischioso: alla fine bisogna giocarsi il tutto per tutto nella planata finale. Questo potrebbe spingere qualche pilota a prendersi dei rischi eccessivi, come del resto è accaduto il secondo giorno di gara, quando quattro alianti sono arrivati in campo con soli cinque secondi di distacco l'uno dall'altro e, per evitare di perdere una preziosissima posizione, Petr Krejcirik è atterrato (più volte, alcune delle quali in retromarcia!) alla velocità di 220 km/h, facendo una brutta imbardata.

Per fortuna non ha riportato nessun danno personale, ma ovviamente ha rotto il suo Ventus 2: non è andata neanche tanto male.

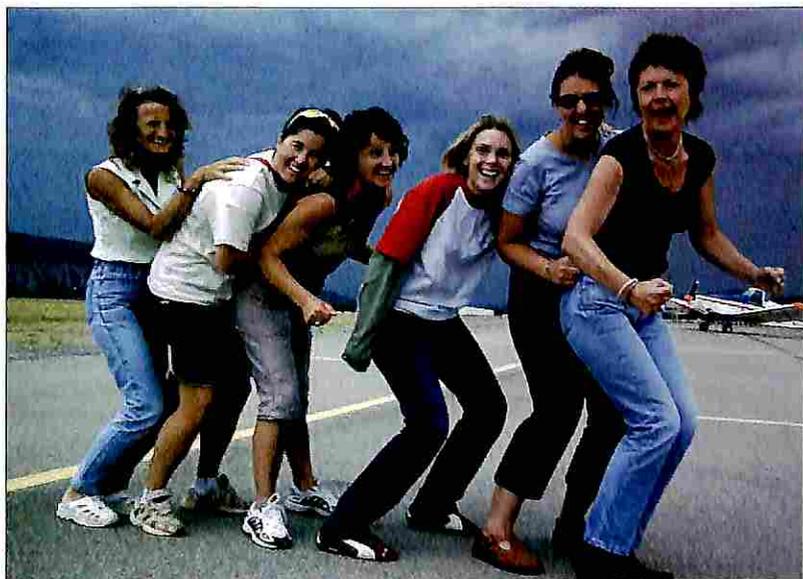


*La graziosa  
squadra delle  
aiutanti di linea*



SAINT-AUBAN  
**1<sup>st</sup> FAI World Sailplane  
Grand Prix**  
02 / 11 SEPTEMBER 2005

*Lo schieramento;  
erano disponibili  
ben nove traini  
garantendo  
decolli  
rapidissimi*



# Il Diana 2

Questo nuovo aliante a qualcuno pare molto bello, mentre altri lo giudicano bruttissimo. Tutti sono però d'accordo su un fatto: in planata, è eccellente, superiore alla concorrenza anche se ancora bisogna capire di quanto. Le tecniche costruttive molto innovative sono più o meno le stesse del "vecchio" Diana, che è stato prodotto in solo una manciata di esemplari. È infatti leggerissimo, ha di conseguenza una superficie alare ridottissima, ma può caricare una quantità impressionante di zavorra, portando il carico massimo a circa 55 kg/m<sup>2</sup>. I longheroni sono dei corti moncherini fissati alla fusoliera, sui quali si innestano le ali realizzate come dei gusci portanti. Pesano meno di 48 kg, e portano più del loro peso in zavorra; le linee di comando stanno a mollo nell'acqua. Il prezzo è interessante, inferiore a quello della concorrenza tedesca,

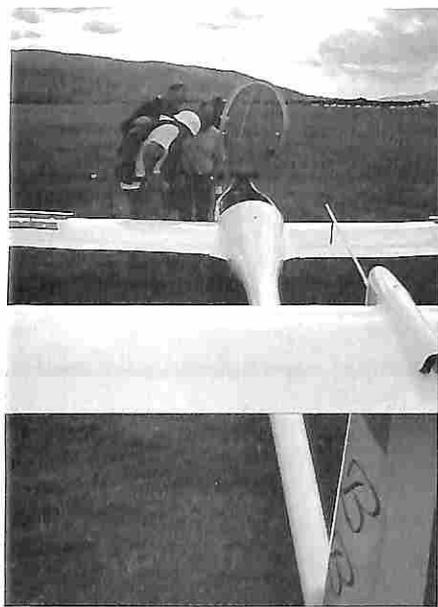
ma bisogna considerare che è costruito da un'azienda minuscola, che dà per ora non molte garanzie di longevità sul mercato, e quindi di tenuta dei valori per l'usato. Grave

anche la limitazione della vita operativa a 1.400 ore, anche se spesso le case riescono poi ad ottenere prolungamenti molto significativi della vita residua (oggi i K-21 sono venduti per 12.000 ore, e studi dell'OSTIV dimostrano una vita potenziale delle strutture in compositi anche superiore alle 100.000 ore).

Le ali si inseriscono nella fusoliera in posizione media, che per il Diana 2 equivale a dire che si trovano molto basse rispetto al suolo; esse rendono molto critico il decollo con i ballast pieni d'acqua, e non aiutano l'atterraggio fuoricampo. Anche per piloti di provata esperienza mondiale, queste caratteristiche possono significare una maggiore probabilità di danni all'aliante, e quindi un potenziale di ritiro tecnico dalla competizione. A Saint Auban, abbiamo visto scene sgradevoli nel corso dei decolli, con due aiutanti impegnati a correre tenendo sorrette entrambe le tip alari, e nonostante ciò il Diana si esibiva in una serie di imbardate al limite dello sgancio dal traino. Una volta staccato da terra, l'aliante si trasforma in un miracolo di grazia e finezza. Questi problemi di decollo potrebbero essere risolti non troppo difficilmente con un diverso calettamento dell'ala e/o una diversa posizione del carrello principale al fine

di permettere alla coda di sollevarsi più presto da terra (in tal modo si riduce l'angolo d'attacco e gli alettoni prendono subito efficacia).

Per quanto riguarda le prestazioni, Galetto ritiene che i voli fatti in Francia non siano stati sufficientemente significativi in termini di tempo e condizioni, per poter dare un giudizio attendibile. In alcune planate il Diana 2 è sembrato essere più performante del Ventus 2 grazie al carico più elevato. C'è da dire che Sebastian Kawa ha un talento straordinario e bisogna vedere quanto sia in percentuale il merito da attribuirgli, per le ottime prestazioni del Diana 2. Andy Davis ha detto che il Diana ribalta il luogo comune che vuole che un aeromobile "bello" voli molto bene: secondo lui il Diana è "Ugly, but boy does it go!"



considerata la violenza dell'impatto. Ha perso un giorno di gara, ma ha potuto riprendere a volare con un altro aliante, cosa consentita da questo strano regolamento.

Molti piloti non ritengono equo dare zero punti e mettere sullo stesso livello un pilota che arriva undicesimo, magari a pochissimi secondi dal primo, e uno che arriva ultimo perché sbaglia clamo-

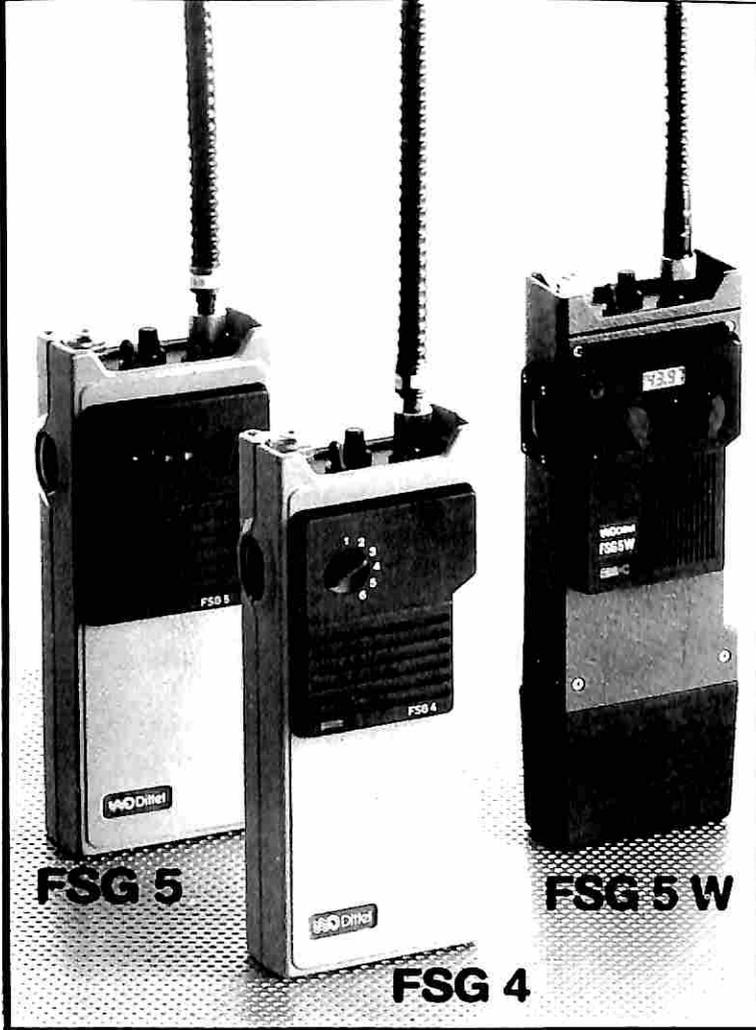
rosamente la planata finale o, peggio, dimentica di aggirare un punto di virata. Inoltre, quasi tutti sono concordi nel dire che questo tipo di gara in pianura non sarebbe molto significativa.

È auspicabile una modifica del regolamento, cosa che sembra comunque già decisa da Roland Stuck, direttore di gara e ideatore di questa formula, e Tor Johannesen, ex presidente IGC e referente

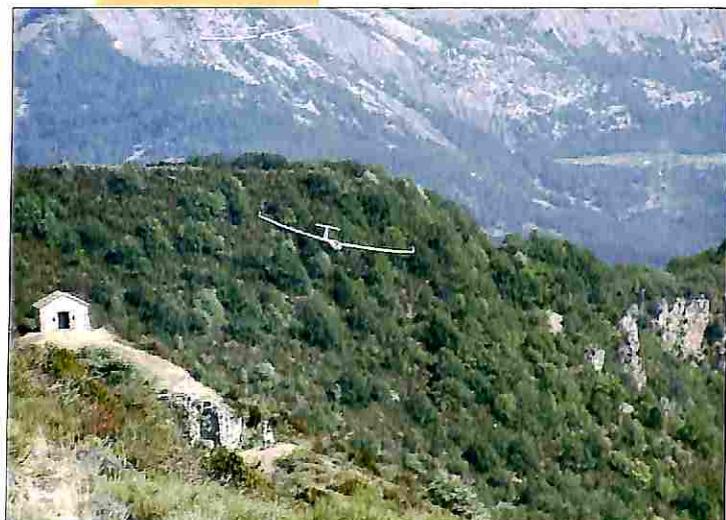
per il Grand Prix, per tutte le questioni inerenti i regolamenti.

Sulle capacità organizzative di Saint Auban, c'è ben poco da dire. Tutto si è svolto esattamente come ci si aspetta che funzioni una gara di VoLO a VELA. È facile cadere nella trappola di dire che: "Tanto in Francia hanno un sacco di soldi", come spesso si sente dire in Italia. È l'efficienza, lo spirito di collaborazione, le competenze individuali, che fanno la differenza.

Nessuno si nasconde dietro una



# AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS



**L'equipe di ripresa si è appostata in vetta su un passaggio obbligato per riprendere scene spettacolari**



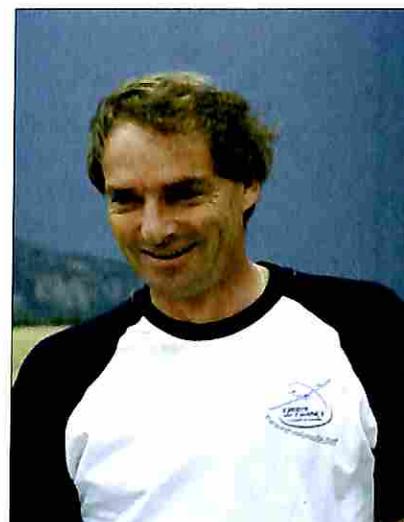
**Marina Galetto con i piloti americani Tim McAllister e Chip Garner**



fantasiosa interpretazione della parola sicurezza, perché tutti sanno esattamente come ci si deve muovere su di un aeroporto. Come in Svezia e a Vinon, anche qui la linea era gestita interamente da volontari, quasi tutte donne - non necessariamente piloti - a riprova del fatto che con un po' di buona volontà, tutto è possibile.

Nei giorni del secondo fine settimana, l'aeroporto è stato animato anche da un salone espositivo con molti ultraleggeri, alianti e prototipi, nonché banchi dei principali costruttori di accessori e strumenti. Nel frattempo, mentre i piloti si erano allontanati sul percorso, il pubblico era intrattenuto anche da esibizioni acrobatiche e dimostrative.

Per tutta la durata della gara, era presente una troupe televisiva inglese, che ha realizzato un video promozionale sul Grand Prix. Si è voluto dare un grande risalto all'aspetto spettacolare del Grand Prix, con risultati più che soddisfacenti. Gli alianti dei primi 10 piloti in classifica generale erano equipaggiati con il vPos, il Tracking System Norvegese, che ha funzionato in modo perfetto. Se nelle gare normali è molto interessante seguire gli alianti su un megaschermo, con la partenza simultanea è addirittura entusiasmante, coinvolgente. Sei letteralmente in gara con loro.



**In alto: Thomas Gostner**

**Sotto: Giorgio Galetto con Marina**

**Due viste del salone espositivo; spiccano i motoalianti ULM Lambda (più turistico) e Taurus (con motore retrattile)**



# Intervista a Roberto Manzoni

Roberto Manzoni, Commissario Tecnico delle Squadre Nazionali e "Capitano" della spedizione italiana al Grand Prix, ha risposto ad alcune nostre domande.

## Che impressione hai tratto dal Grand Prix?

Ho potuto assistere a partenze ed arrivi spettacolari al Mondiale Grand Prix, che ha consentito ai migliori piloti della Classe 15M un confronto diretto in una competizione con partenza simultanea ad una quota di 1.000 metri sull'aeroporto.

## Ti è sembrata una formula pericolosa?

Il taglio della linea di partenza doveva avvenire poco dopo lo sgancio ad una velocità massima di 170 km/h: non sono emersi problemi di sicurezza anche nei primi agganci, e si può affermare che, se non sono presenti più di 20-25 alianti, questa partenza sarebbe da preferire a quella tradizionale nelle nostre gare perché evita manovre pericolose, giochi tattici, attese, roccoli e volo vicino alle nubi. Tutti i piloti dovevano avvicinarsi alla linea da un semicerchio, rendendo quindi impossibili gli scontri frontali.

## Hai apprezzato la visualizzazione sullo schermo?

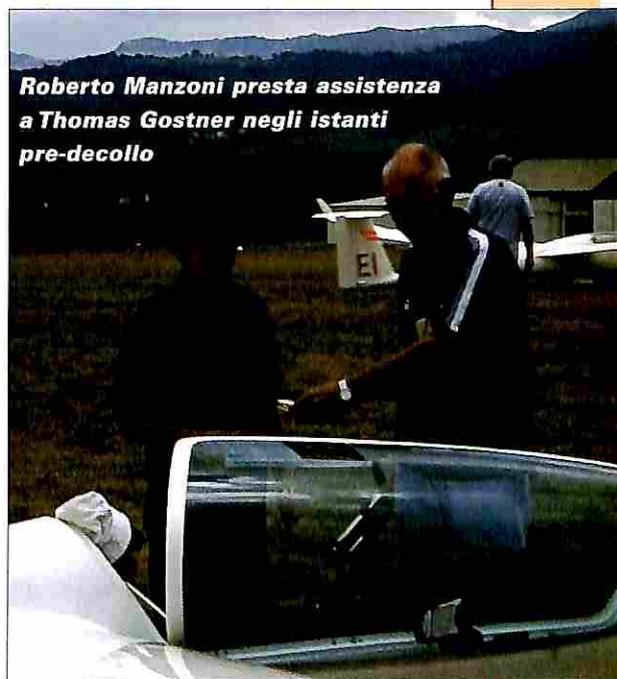
È stato possibile seguire la gara dei dieci piloti di testa su un megaschermo o su Internet. Tutti abbiamo potuto ben valutare in tempo reale le diverse condotte di gara e le scelte più vantaggiose dei piloti: la cosa è stata molto istruttiva e divertente. Alcuni speaker si alternavano al microfono commentando le varie fasi della prova, analizzando i comportamenti e le prestazioni.

## E la formula di punteggio?

La gara è risultata molto comprensibile agli spettatori ed il punteggio tipo F-1 ha consentito a tutti di avere subito le classifiche. Già in passato gli inglesi avevano sperimentato un metodo simile (Wellington), ma l'attesa dei risultati ne aveva vanificata la praticità: il sistema sarà probabilmente affinato perché alcuni piloti ancorati agli schemi tradizionali non trovano giusto che distacchi diversi siano valutati nello stesso modo (come dire che in F1 se un pilota arriva secondo ad un centesimo o a un giro dovrebbe avere un punteggio diverso), resta il fatto che questo sistema di punteggio ha consentito rimonte spettacolari. Una buona fetta dei piloti, intervistati dall'organizzazione a seguito della competizione, ha affermato di essersi divertito molto, e di aver apprezzato nell'insieme questa originale formula.

## Come valuti il risultato italiano?

Noi della squadra italiana non abbiamo saputo cogliere la differenza di filosofia del Grand Prix, e nelle due ultime prove abbiamo perso il podio, che per ben due volte era a portata di mano! Si è trattato di un errore di valutazione del meccanismo di calcolo, che ci ha portato a consigliare ai piloti la "ritirata" quando in realtà c'erano ancora delle opportunità, che sono poi state colte da altri. Ci rifaremo la prossima volta anche se un 4° ed un 6° posto sono da considerarsi un risultato eccezionale.



**Roberto Manzoni presta assistenza a Thomas Gostner negli istanti pre-decollo**

**Aldo Cernezz**

La gara è stata vinta da Sebastian Kawa, pilota polacco che volava con il Diana 2, eletto quindi primo Campione del Mondo di Grand Prix del Volo a vela. Secondo Mario Kiessling, tedesco, e terzo, nonostante la sua disavventura, è arrivato Petr Krejcirik, ceco. Giorgio, che ha vinto una

prova ed era sul podio fino all'ultimo giorno di gara, è purtroppo solo quarto e Thomas sesto.

Il prossimo appuntamento per un Grand Prix nazionale è per gennaio 2006 ad Omarama, in Nuova Zelanda. La gara è riservata a 10 piloti, di cui 7 europei, cui sarà offerto vitto, alloggio e biglietto

aereo. Sarà invitato il pilota al vertice del ranking list nazionale, e l'Italia ha avuto l'onore di essere tra le 7 nazioni prescelte. La formula è molto aggressiva negli aspetti della comunicazione: si tratterà di una "challenge" tra l'asso neozelandese John Coutts e gli sfidanti di tutto il mondo. ■

# Recordmen, o bari?

**Klaus Ohlmann è stato attaccato per i suoi voli  
"lead and follow":**

**Qui anche la sua dettagliata risposta**

Il forum di discussione dell'IGC ha ricevuto un messaggio fortemente polemico di Hans Gutermann, sul modo in cui certi nuovi record mondiali vengono realizzati. L'attacco colpisce direttamente Klaus Ohlmann, abilissimo pilota tedesco che ha fatto dell'istruzione al volo di performance la propria professione (nelle Alpi, a Serres, e nelle Ande durante i mesi invernali). E colpisce anche una pilota giapponese, Reiko Morinaka, già titolare di alcuni record mondiali femminili.

In particolare, fa riferimento ai voli del 4 agosto 2005, una giornata con ottime condizioni ondulatorie. La frequenza radio è stata in certi momenti monopolizzata dal gruppo di alianti in stretta formazione con Ohlmann (su Stemme). L'autore del messaggio riferisce che, giunti nella zona di Domodossola, una voce femminile giapponese ha espresso panico e disorientamento, mentre Klaus forniva indicazioni precise di virare a destra, poi sinistra, planare, inserire certi piloni nel GPS, cambiare la batteria dell'erogatore dell'ossigeno ecc.

Ciò che spinge l'autore a divulgare il proprio disappunto è che il giorno successivo la FAI riceve una richiesta di omologazione per record mondiale (1.250 km) da parte della stessa pilota; è facile concludere che un tale volo è stato realizzato da Ohlmann, e non dalla titolare.

Va innanzitutto notato, però, che il Codice Sportivo FAI proibisce esplicitamente gli aiuti esterni (per esempio via radio, o seguendo un leader) solo per la prova di distanza di 50 km, valida per l'insegna C d'Argento. Per ogni altro volo, vale solo una generica raccomandazione a non usare aiuti esterni.

A seguito di questo messaggio, dopo una decina di giorni, Klaus Ohlmann ha diramato una risposta ben articolata che qui riportiamo in forma sintetica:

*Cari Amici,*

*attraverso Axel Reich sono venuto a sapere dell'intensa discussione sui voli dei miei clienti lo scorso 4 agosto. Tralasciando commenti sulla forma, vengo a esporre dei fatti.*

*Il decollo è avvenuto all'alba; io volavo sullo Stemme con un copilota, Reiko Morinaka su un DG-400, suo marito Yuji Morinaka su un Ventus CT, e Hans Seip sul proprio ASH-26. Come si può vedere, Reiko usava il meno performante dei tre monoposto.*

*Il tema di 1250 km aveva tre punti di virata a Nufenen Pass, Mont Ventoux, Nufenen e atterraggio a Serres. I primi due lati sono stati molto impegnativi, per la debolezza delle onde; in queste condizioni un intenso scambio di informazioni radio (non solo tra noi, ma anche con altri piloti) era molto utile. Ogni volta che posso promuovo questo scambio: in onda, persino tra avversari ci si aiuta creando un vantaggio per tutti!*

*Nella zona di Domodossola, presso l'ultimo pilone, Yuji (il marito di Reiko) ha annunciato di avere un allarme acustico dal suo ossigeno EDS. Anche dopo il cambio della piccola batteria, l'allarme non è cessato. La sua bombola poteva quindi essersi esaurita, creando una situazione critica. Nel frattempo, maneggiando la centralina, aveva perso il contatto visivo con il gruppo.*

*Ci siamo quindi impegnati a cercare Yuji, e c'è voluto molto tempo. Reiko, che ha una voce più profonda di quella di suo marito (e ciò può aver creato confusione su chi si fosse perso), ha potuto meglio aiutarlo parlando in giapponese. Lo scambio di informazioni di posizione è divenuto più accurato, e abbiamo potuto riunire tutto il gruppo.*

*Yuji ha 2000 ore di volo, è un pilota affidabile, e avremmo certamente potuto lasciarlo solo ad atterrare a Masera, Biella o Aosta (aveva tutte le coordinate nel database). Ma nessuno di noi ha voluto portare a termine il pur importante tema lasciandosi dietro Yuji. Alle 19,20 Serres era ancora a ben 280 km di distanza, ma l'onda era migliorata nettamente, e potemmo chiudere il tema prima delle effemeridi.*

*Di Reiko posso solo far notare che è una pilota professionale di King Air e di elicotteri, e che è titolare di molti record giapponesi conseguiti prima di incontrarmi. È molto attiva, con il marito, nell'organizzazione di eventi volovelistici. Inoltre svolge attività acrobatica in una pattuglia (Red Fox), e partecipa a gare e campionati d'acrobazia. È certamente una delle donne più valide e preparate nei voli d'onda, e sopporta senza problemi voli impegnativi di oltre quindici ore.*

*Quanto a me, sono orgoglioso del mio lavoro che mi permette di realizzarmi nella vita e nel volo a vela, vendendo sogni. Migliaia di piloti motivati, che hanno volato con me, hanno progredito rapidamente. Sono orgoglioso di contribuire allo sviluppo del volo a vela in Argentina.*

*Continuerò sempre a pubblicare tutti i nostri voli sull'OLC, permettendo a tutti di esaminarli gratuitamente e di imparare da essi. Continuerò a istruire i piloti sul volo d'onda, o semplicemente nel volo di montagna. Non cambierò la mia abituale frequenza radio per nascondermi dai benpensanti, perché credo nel valore dello scambio di informazioni sportive in via amichevole (ma mi chiedo perché qualcuno si ponga in ascolto sulla mia frequenza senza intervenire). Rispetterò sempre il Codice Sportivo.*

**Aggiornamento:** il Giappone ha ritirato la procedura di omologazione del record femminile presso la FAI, annullando il volo di Reiko Morinaka, senza indicarne il motivo.

# L'Antares mette su famiglia

## **Nuova versione da 18 metri Aliante puro, o con motore di sostentamento**

Da ora dobbiamo abituarci a dare all'innovativo, famoso e bellissimo motoalante elettrico il suo nome completo: Antares 20E. Da questo bel progetto discende infatti, finalmente, una versione da 18 metri (non allungabile), che sarà disponibile nella forma di alante puro o con motore di sostentamento (ormai comunemente detto "Turbo") attraverso la classica installazione del Solo 2350.

La nascita di un piccolo Antares è stata prevista fin dall'inizio del progetto originale: molti piloti, apprezzandone l'evidente cura aerodinamica dei più minimi dettagli, avevano iniziato a sperare di vederne presto una versione "pura", che risultasse più leggera e meno costosa. Sembrava che ciò non fosse nei piani della Lange, e qualcuno mormorava che alla radice di questa scelta ci fossero problemi di gestione del prestito governativo (finalizzato alla ricerca sulle energie alternative) col quale la ditta aveva potuto iniziare il lavoro. A distanza di qualche anno, tali problemi si rivelano ormai superati (se mai esistiti), e la Lange può scatenare la curiosità dei piloti più competitivi.

L'ala delle versioni da 18 metri viene realizzata negli stessi stampi della sorella maggiore, al fine di conseguire la più per-

fetta ottimizzazione della pianta alare: l'accorciamento è operato nella zona della radice, infatti, anziché "mozzando" l'estremità. Il profilo alare originale, fino a circa 2 metri dalla radice, è infatti costante e privo di variazioni dell'angolo d'attacco. Gli stampi sono stati realizzati secondo un concetto modulare, proprio per permettere tale sviluppo. Al contrario, il fratello maggiore quando vola in configurazione da 18 metri porta una tip accorciata opzionale.

La geometria risultante per l'Antares 18, secondo i progettisti, avrebbe quindi solo lo 0,1% di resistenza in più rispetto al massimo teoricamente raggiungibile con un progetto ad hoc.

### **DESCRIZIONE**

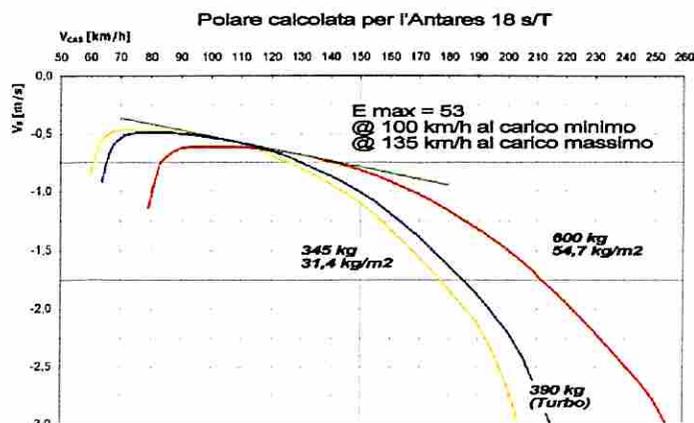
L'ala super-ellittica è composta da ben nove profili ottimizzati per le varie sezioni. Lo strato limite rimane laminare fino al 95% della corda, sotto l'infradosso, e fino al 75% sull'estradosso. Le winglet sono di progettazione moderna e riducono la resistenza indotta di un buon 5%.

Le versioni da 18 metri mantengono l'elevato peso massimo al decollo del 20E di 600 kg, permettendo di giungere a carichi alari notevoli (quasi 55 kg/m<sup>2</sup>), ma l'assenza delle batterie consente un modesto peso a vuoto di 275 kg, che diventano 320 con il motore "Turbo". Pochi altri alianti riescono a garantire una tanto ampia escursione di carichi alari. La capacità totale dei sei serbatoi di zavorra (tre per ogni ala) è pari a 216 litri. Solo la posizione piuttosto arretrata del longerone ha permesso di ottenere questo risultato. In coda è disponibile un serbatoio da otto litri per compensare lo spostamento del baricentro quando è presente la zavorra d'acqua.

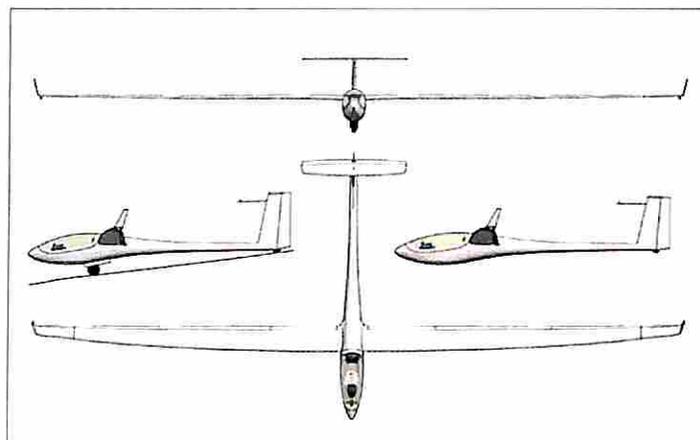
Non sono previste modifiche alle linee dei comandi, né agli impennaggi.

Per il motore di sostentamento è stato annunciato un sistema di controllo del tutto simile alla manetta unica della versione elettrica (una sola leva comanda l'estrazione, l'avviamento, la

<b>Antares 18</b>	<b>"S"</b>	<b>"T"</b>
Apertura alare	18 m	18 m
Efficienza	53	53
Superficie alare	10,97 m <sup>2</sup>	10,97 m <sup>2</sup>
Allungamento	29,54	29,54
Vel. caduta min.	0,46 m/s	0,49 m/s
Peso a vuoto	275 kg	320 kg
Peso max	600 kg	600 kg
Potenza motore	-	18 HP /13,2 kW
Carico alare min.	31,4 kg/m <sup>2</sup>	35,6 kg/m <sup>2</sup>
Carico alare max.	54,7 kg/m <sup>2</sup>	54,7 kg/m <sup>2</sup>



**La polare calcolata, un trittico, e lo schema di costruzione dell'ala accorciata a 18 metri**

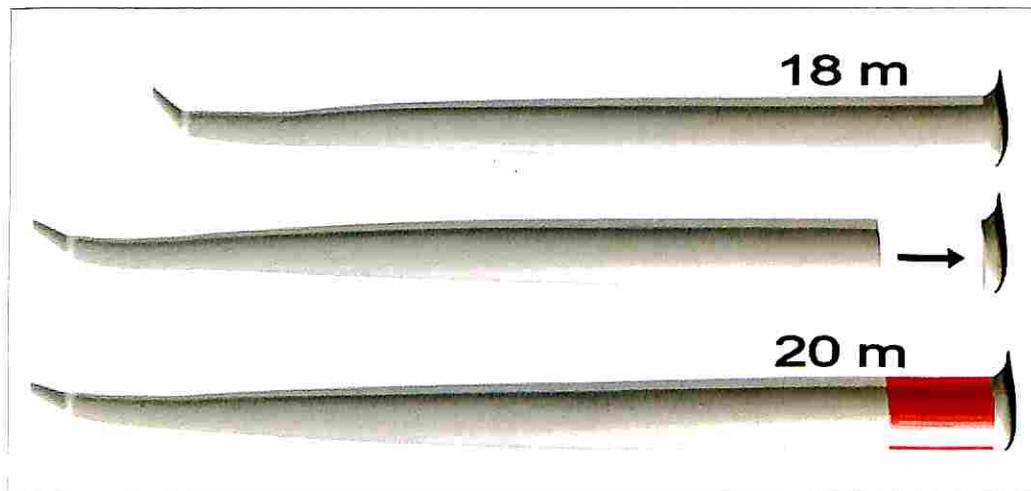


potenza e la retrazione dell'impianto propulsivo). Una semplificazione delle procedure ci sembra un grande passo avanti

per la sicurezza degli alianti motorizzati. L'adozione di un motore elettrico meno potente non avrebbe permesso di ottenere autonomia sufficiente, senza appesantire il mezzo con un pacco batterie di massa paragonabile a quella del 20E.

Il primo volo del prototipo è in programma per il Marzo del 2006.

**Aldo Cernezzì**



## 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 Calcinatè 45 - 21100 Varese**  
 Per eventuali accordi verbali o scritti:  
**Telefono/Fax: 0332-310023**  
**E-mail: csvva@libero.it**

# Confessioni di un sessagenario

*Trentacinque anni di gare reatine*

**Rieti, 23 Agosto 2005**

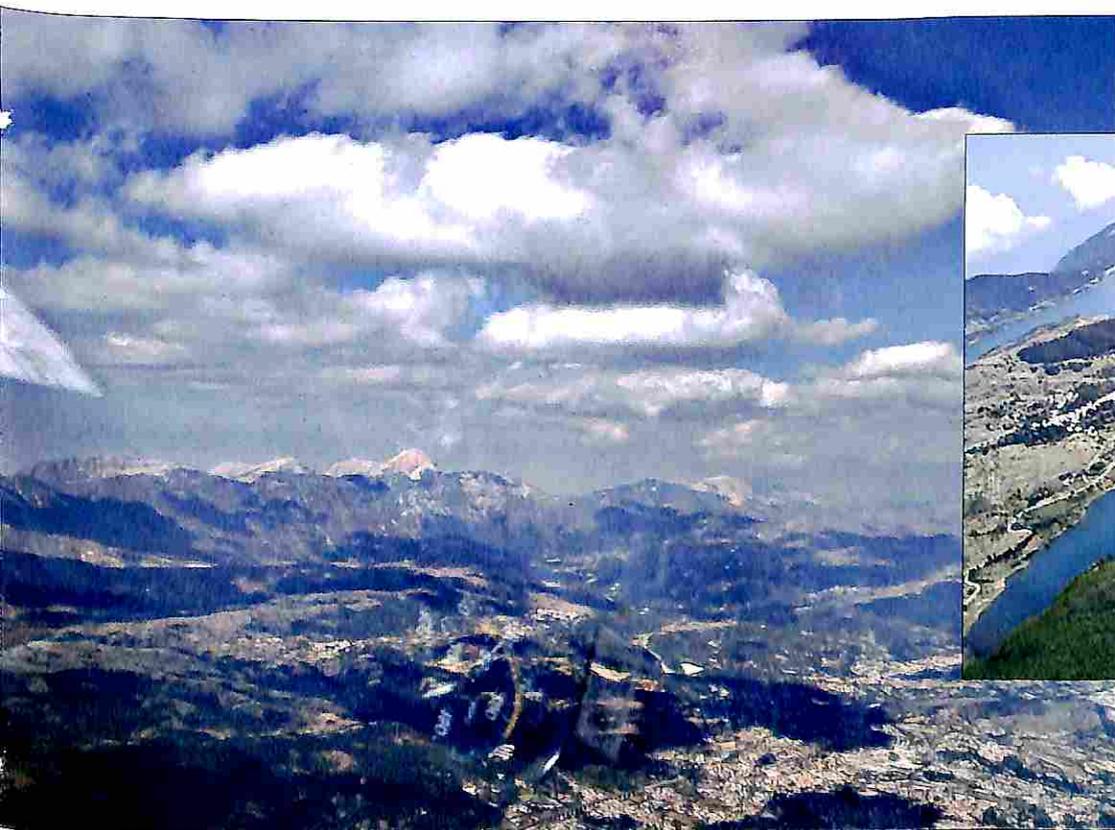
Oggi è probabilmente l'ultimo giorno della Città Rieti, alla fine della quale si concluderà anche la stagione agonistica. In quella solitaria malinconia che ispira una giornata uggiosa senza gara, mi soffermo a pensare a questa ulteriore bella estate trascorsa tra l'Aquila e Rieti. Penso alle quattro gare a cui ho partecipato in queste due magnifiche località compiacendomi per i risultati ottenuti.

È evidente (ed è noto a tutti) quanto io abbia amato Rieti, il suo cielo e le sue gare, fin dal primo anno in cui vi posi piede (1970). Per trentacinque anni consecutivi le gare di Rieti mi hanno visto entusiasta partecipante; voi direte: che noia, sempre lì, ogni estate! Eppure proprio l'estate reatina rappresenta per me il punto culminante della stagione, il premio al faticoso lavoro di un anno. È un po' anche la conclusione effettiva dell'anno che non è per me il 31 Dicembre, ma il momento in cui richiudo la mia vecchia roulotte e girando la chiave ogni volta mi domando se mi sarà concessa un'altra estate così, altri voli, altri risultati belli o brutti che siano.



Questo peraltro è stato un anno di grazia. Ho riscosso i migliori risultati da quando volo, tutt'insieme e ciò ancora non mi pare vero. Ho vinto il Campionato Italiano della Classe Standard all'Aquila, ho vinto (per la prima volta nella mia

*Alcune scene di volo  
nell'area reatina; sotto,  
il lago di Campotosto*



storia) la CIM, sono giunto secondo alla Velino e ho riconquistato la Coppa Città di Rieti. Non scrivo queste brevi note per inutile piaggeria, ma solo per trarre alcune considerazioni per me e per i miei 25 lettori.

La prima è che il volo a vela può essere anche uno sport della maturità: si può diventare Campioni a vent'anni, ma anche avere più che discreti risultati in età avanzata (ho 64 anni). Tempo addietro alcuni veri grandi Campioni del nostro ambito sembravano avere teorizzato l'opportunità di un ritiro dalle competizioni dopo i sessant'anni. Ci vuole capacità di autocritica, dicevano, bisogna riconoscere i limiti che subentrano con l'età, i riflessi non sono più quelli di una volta ecc.

Mi sento ora, se non proprio di contraddire, almeno di poter affermare che il problema può essere considerato in termini un po' diversi. Del resto i medesimi hanno poi smentito se stessi andando a vincere nuove competizioni non avendo resistito alla privazione agonistica.

Anzitutto non è vero ciò che diceva Seneca "senectus ipsa morbus" (la vecchiaia stessa è una malattia, NdR.). No! La vecchiaia non c'è se non ci sono malattie. Sono le malattie che infliggono duri colpi alla vita biologica e psicologica. Se da queste siamo stati per ora risparmiati, nulla vieta che il nostro equilibrio possa essere ancora intatto. Le nostre performance, relativamente ad una pratica come il volo a vela dove non è in gioco la forza fisica, possono addirittura migliorare con l'età: essendo uno sport della mente, si affinano le capacità derivanti dall'esperienza, quali la razionalità delle scelte e la capacità di non assumere rischi spesso inutili. Capacità che permettono di assicurare un rendimento in gara più costante e regolare. Il volo diventa naturalmente più facile, scorrevole, meno stressante. Rimando ad un recente articolo di Luciano Avanzini in cui afferma la necessità e la possibilità di volare bene senza assumere rischi particolari. Per vincere non occorre osare di più, dice anche Leo nel suo libro. Per me questa "maturità volovelistica" è forse giunta in ritardo, ma oggi la so riconoscere. La mia spregiudicata maniera di volare, le famose "grittate" (che sono cose da non fare!), un giorno primo ed un giorno fuoricampo, quella dannosissima incostanza di risultati, le vedo ora come una cosa del passato, finalmente superata. Oggi, con la famosa maturità, credo di essermi mondato da questi difetti, e mi pare quindi che potrebbe essere questo un esempio di quanti anni di volo possono avere davanti a loro i giovani e i meno giovani che si affacciano alla ribalta delle gare. Ma forse c'è ancora una ragione in più, dietro questi successi in avanzata età: la motivazione! Il pilota che ha dato oramai un assetto definitivo alla sua vita e a quella della sua famiglia, sente che può ritornare



**Angelo Gritti, giunto al trentacinquesimo anno di gare estive a Rieti**

a impegnare le sue risorse rese ora più disponibili per perseguire un obiettivo che dimostri a se stesso, prima che agli altri, che ha ancora qualcosa da fare bene: è un modo per sentirsi ancora competitivo e quindi giovane.

La seconda considerazione è che il tipo di aliante non conta nulla: il mio vecchio e malandato Discus (che peraltro vola benissimo) non ha nulla da invidiare a quelli di ultima generazione e sta benissimo alla pari con essi. Il secondo classificato alla CIM in classe standard è stato Simon Leutenegger, il quale ha volato con il suo solito DG300, proprio lo stesso, pensate, che aveva già usato nel Campionato Mondiale di Rieti nel 1985. La rincorsa a macchine sempre più nuove e, si dice, performanti, è una nevrosi molto diffusa specialmente in Italia, che rende il nostro sport più costoso e spesso inarrivabile per molti, e quindi più elitario. E perché non parlare della strumentazione: vedere il mio cruscotto per credere. D'accordo che vi parla un vero "analfabeta informatico" e che i giovani, al contrario, per naturale formazione e inclinazione sono portati alla strumentazione più complessa ed esasperata. Un sano ritorno alla semplicità anche in questo campo, però, non è detto che sia penalizzante, anzi in certi casi potrebbe lasciare più spazio all'osservazione del cielo. Sono contento di leggere che al mondiale Juniores di classe club i cruscotti erano molto poco affollati di costosi sistemi di navigazione.

L'ultima considerazione e auspicio è che... Dio ci conservi Rieti! E che altri possano innamorarsene come è stato per me. Un bene che neppure noi sappiamo quanto sia prezioso, salvo rimpiangerlo amaramente quando si fosse perduto.

**Angelo Gritti**

# Volare in aliante anche con il solo attestato "VDS V.M"



"Volare con le ali" è il motto della FIVV Federazione Italiana Volo a Vela che patrocina la nascita di corsi di pilotaggio con veleggiatori presso le scuole VDS ed Aeroclub. Le scuole possono dotarsi di un aliante biposto ultraleggero a decollo autonomo ed idoneo all'insegnamento della tecnica del volo silenzioso.

Con questi semplici ed economici alianti biposto ULM, dotati di motore ed elica a scomparsa tali da permettere il decollo autonomo, si può imparare a volare "solo con le ali", e da subito i futuri piloti capiranno quanto è affascinante il mondo del volo a vela.

Le scuole VDS certificate dall'Ae.C.I., che operano su aviosuperfici o campi di volo con piste anche erbose e di lunghezza attorno a 500 m, hanno la possibilità di affiancare alla scuola di volo a motore anche la scuola di volo a vela.



Per ulteriori informazioni contattate:  
[info@alibianche.it](mailto:info@alibianche.it)

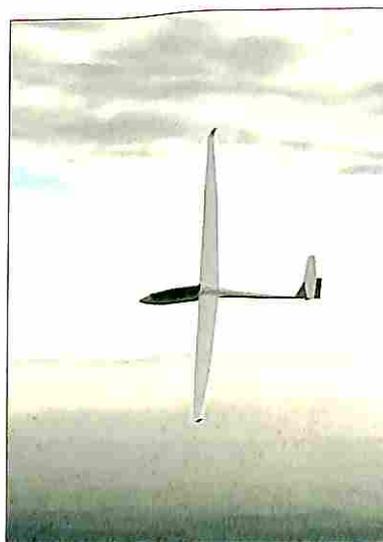
**Bertoncini Luigi**  
Commissione Volo a Vela Ultraleggero FIVV  
[www.fivv.it](http://www.fivv.it)

# LS-11 biposto Classe 20 metri

*Il primo volo del prototipo*

*Un aliante sviluppato in Università*

**C**hiariamo subito: questo nuovo, bellissimo e promettente biposto non è un prodotto commerciale della defunta Rolladen-Schneider. I resti di questa gloriosa ditta sono andati, dopo una lunga battaglia giudiziaria, in gran parte alla DG (compreso il carico del servizio ricambi e assistenza), mentre gli stampi e il diritto di riproduzione del vecchio LS-4 sono stati acquisiti da un gruppo tedesco. Questo stesso gruppo, che collabora con la AMS Flight (ditta slovena nota una volta come ELAN Flight), ha seguito con interesse lo studio del nuovo biposto presso l'Akaflieg di Colonia. Se, come pare probabile,



Wolf Lemke. Per minimizzare i costi di sviluppo, il nuovo biposto utilizza parti preesistenti: in particolare, l'ala è quella dell'LS-6/18m con gli stessi rinforzi ai longheroni che erano stati applicati per il motoaliante LS-9 (del quale volano solo otto prototipi con CN sperimentale); due sezioni centrali di prolunga portano l'apertura alare a 20 metri. In precedenza, l'Akaflieg di Darmstadt aveva già dimostrato la validità di questo approccio con la realizzazione del biposto affiancato D-41, con la stessa ala dell'LS-6



l'LS-11 andrà in produzione presso la AMS, sarà il primo aliante sviluppato da un'Akaflieg a vedere un futuro commerciale; molti altri progetti accademici sono stati finora solo delle buone ispirazioni per i produttori.

Battezzato LS-11, è rivolto principalmente alla nuova Classe 20 metri, per la quale la FAI ha appena istituito un campionato mondiale dedicato, nasce in una traccia di continuità con i prodotti della Rolladen-Schneider. Da qui, per esempio, le tipiche winglet a tutta corda e ripiegate con ampia curvatura. Il prototipo ha compiuto il primo volo il 5 novembre 2005.

## AFK-1

Questo progetto porta ancora la denominazione sperimentale di AFK-1, ed è partito sotto l'impulso del disegnatore capo della LS,

## L'ALA

Le ali dell'AFK-1 sono state realizzate dagli studenti di Colonia nel 2001, nello stabilimento LS, approfittando della chiusura estiva della fabbrica. Per costruire le prolunghe (radice alare) sono stati usati gli stessi stampi creati a suo tempo dal gruppo accademico di Darmstadt per il D-41.

Nel corso dei prossimi mesi verranno messe a punto ben quattro diverse estremità alari, per configurazioni che variano dai 18 ai 21 metri d'apertura. La zavorra d'acqua potrà essere caricata in sacche all'interno delle ali, portando il carico fino a 50 kg/m<sup>2</sup>; si tratta di un grande vantaggio rispetto agli attuali biposto più capaci nella Classe 20 m (Duo-Discus X e DG-1000), che si somma a quello generato dall'adozione dei flap.

La superficie alare complessiva,



derivando direttamente dall'ala di un monoposto, è piuttosto limitata; l'LS-11 ha quindi richiesto molto impegno per limitare il peso a vuoto, al fine di ottenere un carico alare minimo ancora a livelli accettabili.

## FUSOLIERA E COMFORT

Oltre all'ala, altre componenti derivano dai monoposto: il tronco di coda è quello dell'LS-4 (modificato), e gli impennaggi appartengono all'LS-8. L'apertura del piano orizzontale è stata maggiorata; la deriva verticale è cresciuta in corda e altezza, pur mantenendo la possibilità di montare e smontare il piano orizzontale senza scalette.

L'abitacolo promette ottima abitabilità per piloti fino ai due metri di statura, senza interferenze reciproche. Il posto anteriore è molto simile a quello dell'LS-4. La capot-

tina è molto innovativa: sostiene entrambi i pannelli strumenti dei due posti, ed è incernierata posteriormente (con molle gas). La cerniera in carbonio regge venti al suolo fino a 75 km/h; inoltre contiene un dispositivo tagliacavi per liberarla da tutti gli impianti quando i piloti dovessero gettarsi con paracadute.

La ruota principale retrattile è da 6 pollici, situata sotto al baricentro (alante vuoto). C'è un ruotino anteriore che è pure retrattile. In coda c'è un classico ruotino fisso. I comandi si connettono automaticamente durante il montaggio. Il prototipo, per ragioni di affinamento del progetto, ha un sistema di regolazione del calettamento del piano di coda.

In atterraggio, i flap arrivano fino a 75 gradi di deflessione. I diruttori sono classici Schempp-Hirth a doppia lama, che escono dall'estradosso. ■



# 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 Cemezzi Tel. 02.48003325 aldo@voloavela.it

**Ventus 2b** 1995, ore volate ca. 800, decolli ca. 190, perfette condizioni, LX5000 FAI, radio Becker AR 4201, ELT, pannello strumenti sollevabile, capottina azzurrata, seconda batteria in coda, serbatoio acqua in coda, vari accessori; carrello chiuso due assi Glasfaser Italiana. Prezzo: 60.000 Euro  
Alois Baumgartner, Bolzano  
tel. 335 8067327 alois.baumgartner@autoindustriale.com

◆ ◆ ◆

**Imbrago motorizzato** (equivalente al "Mosquito") per decollo autonomo con deltaplano; adatto per piloti di peso 65-85 kg e altezza 1,70-1,90, da applicare su vela da 13 a 15 m<sup>2</sup>; decolla in 8-12 m e sale a 2,5 m/s; autonomia circa 2 ore di volo in crociera; usato solo 3 ore dal 5/2005, visibile a Modena. Prezzo 2800 Euro  
Piero Ferrari 335.8013469 o 0536.947924 ore pasti

◆ ◆ ◆

**DG300 Full** 1993, meno di 800 ore, equipaggiato con Zander SR940 + GP940, Becker, batterie doppie, impianto carica acqua, ELT, CN in corso di validità, carrello 2 assi Pirazzoli 1993 collaudato, visibile in Alzate Brianza (CO). Prezzo 30.000 Euro. Disponibili Cover Jaxida (due anni) a 1.000 Euro.  
Telefonare a 335.5822452 Nunzio Martelli

◆ ◆ ◆

**LS8-A 15m** anno 1996, 1300 ore strumenti base, computer SN10 ILEC, radio Becker, ballast di coda, carrello Cobra. Glasfaser Italiana  
info@glasfaser.it  
Tel. 035528011

◆ ◆ ◆

**LS4** anno 1983, 2100 ore, strumenti base, computer LNAV Cambridge con ripetitore, winglets, carrello Comet III. Glasfaser Italiana  
info@glasfaser.it  
Tel. 035528011

**Discus 2 15/18m**, 0 ore, consegnato Settembre 2005, strumentazione base, rimorchio Cobra. Glasfaser Italiana  
info@glasfaser.it  
Tel. 035528011

◆ ◆ ◆

**DG-200 I-LOX** 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 VP6 Competition, Logger VP8, Becker, pannello solare, paracadute, barra di traino, carrello Cobra 2 assi. Visibile a Calcinata (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

◆ ◆ ◆

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

◆ ◆ ◆

**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

◆ ◆ ◆

**Filsler 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

◆ ◆ ◆

**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

## Silent 2 Targa

Miglioramenti per il piccolo motoalante italiano ULM. La Alisport, unico produttore italiano di alianti, ha annunciato una nuova versione del Silent 2 che porta l'appellativo "Targa".

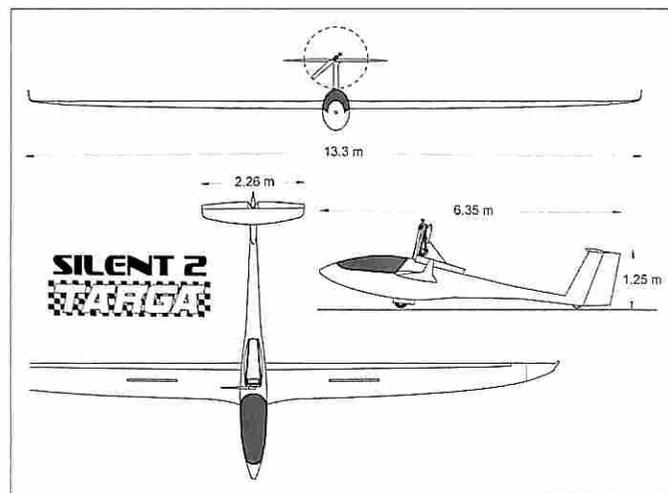
Tra le migliorie introdotte rispetto alla versione precedente, spicca in particolare il carrello retrattile, che permetterà certamente un notevole incremento delle prestazioni di planata, via via più marcato con l'aumento della velocità.

Anche l'aumento, pur modesto, dell'apertura alare (30 cm in più), le nuove winglet di disegno più ortodosso secondo i canoni dell'aerodinamica (pinna più piccola e

verticale), e il piano di coda riprogettato con pianta ellittica, dimostrano la ricerca di un'efficienza più elevata. Non sono però da sottovalutare le modifiche introdotte all'abitacolo: pedaliera regolabile anche in volo, chiusura automatica degli sportelli del motore, comando del fermo-elica riposizionato sulla destra, nuovo sistema di ventilazione.

Meno rilevanti, ma utili, le modifiche al motore con un nuovo decompressore e l'adozione del terzo filtro carburante.

Tra gli optional, sono da poco disponibili anche i pannelli solari integrati.



## 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



# news

## Record mondiale a due italiani

L'agenzia di stampa ANSA ha riportato di un volo record compiuto il 27 novembre da Thomas Gostner, insieme con Stefano Ghiorzo in qualità di copilota, in Argentina. Su un aliante Nimbus 4D hanno girato tre punti di virata per un totale di 2130 km sfruttando l'onda generata dal vento da Ovest, contro la lunga catena delle Ande.

È la prima volta, almeno negli ultimi dieci anni, che un'agenzia di stampa riporta un risultato volovelistico, con la sola eccezione del campionato mondiale vinto da Giorgio Galetto nel 1999. La notizia è stata ripresa da vari siti di informazioni, tra cui quello del Corriere della Sera, e dal telegiornale di Rai3 (un estratto è riprodotto qui sotto).

### CORRIERE DELLA SERA SPORT

Nuovo primato conquistato da Thomas Gostner e Stefano Ghiorzo

#### Record: 2130 km in aliante sopra le Ande

Il pilota di Bolzano ha sfruttato le correnti che in questa stagione corrono al di sopra della catena montuosa sudamericana



Thomas Gostner

**BOLZANO - Hanno percorso 2.130 chilometri in aliante.**

Il nuovo primato mondiale della categoria, con il modello biposto «Nimbus 4», è stato realizzato dal bolzanino Thomas Gostner in Argentina, con il suo compagno Stefano Ghiorzo, sfruttando le particolari condizioni di veleggiamento offerte in questa stagione dalla catena montuosa delle

Ande. Il record precedente era di 2.079 km, stabilito a dicembre dell'anno scorso dal tedesco Manfred Albrecht assieme alla moglie Margitta.

## Restyling del sito FIVV

È operativo il nuovo sito della FIVV, con l'occasione dell'annuale assemblea dei piloti di Volo a Vela. La grossa novità sta nella possibilità di aggiungere contenuti a più mani, con deleghe in vari settori del sito, e quindi una maggiore velocità e completezza di informazione. Una grossa parte dei contenuti è già stata spostata dal vecchio sito al nuovo sito, e piano piano verranno riportati tutti i contenuti.

La grafica è suscettibile di modifiche, così come la disposizione delle informazioni. Il download dei documenti è ristretto ai soli utenti registrati, quindi, anche per sviluppi futuri, conviene registrarsi. La procedura è automatica e la conferma avviene via email.

Vi è un'area per gli annunci di compra/vendita con una validità di 60gg.

Sulla destra c'è un area per i sondaggi e un'area per gli eventi, colorati diversamente a seconda del tipo di evento (riunioni, competizioni, ecc.) e verranno evidenziati nel calendario mensile. Altro ancora verrà inserito poco alla volta. Sono apprezzati suggerimenti e consigli.

## Safety does not sell

Questo era il titolo di un testo apparso sul sito della DG, concernente la difficoltà di vendere ai clienti accessori e modifiche rivolte ad innalzare il grado di sicurezza passiva degli alianti. In una discussione tra Tom Knauff, pilota e istruttore tra i più famosi negli USA, e John Roake, presidente della federazione Gliding New Zealand, è emerso il fatto che tale regola si applica benissimo (purtroppo!) anche a libri e testi sui quali la parola "sicurezza" sia stampata in copertina.

## 7° Skipilots

Il Settimo Campionato Italiano di Sci Piloti Aviazione si terrà a Bormio dal 16 al 19 marzo 2006. Sole, neve, divertimento, musica, benessere nelle esclusive acque calde termali, cene ai rifugi, fiaccolate, slittate in notturna e tanto altro ancora sono i protagonisti del ricco e simpatico programma "skipilots Bormio 2006" proposto non solo per i piloti ma per tutta la famiglia.

Importanti premi e numerosi week-end in palio a Bormio. I piloti (incluso famigliari ed accompagnatori) iscritti alla FIVU, FIVV, FIVS, FIVL, FITA e AOPA che prenoteranno entro il 28 febbraio 2006 godranno di uno sconto del 5%. Ma se la prenotazione sarà effettuata entro Natale, lo sconto raddoppia! Programma dettagliato, tariffe, sistemazione alberghiera, scheda prenotazione, ecc. su: [www.skipilots.it](http://www.skipilots.it) e [www.bagnidibormio.it](http://www.bagnidibormio.it)

**7° Campionato Italiano di Sci**  
**PILOTI AVIAZIONE**  
**BORMIO 16 - 19 Marzo 2006**  
[www.skipilots.it](http://www.skipilots.it)

## Il Grand Prix di Nuova Zelanda

È pronto a partire il Grand Prix di Nuova Zelanda. Gli organizzatori puntano l'accento sulle attrattive per il pubblico. Ci si attende una buona audience sul sito internet, ma anche e soprattutto di far concentrare sull'aeroporto di Omarama almeno 10.000 spettatori paganti. Sarebbe un fatto mai visto nelle gare di volo a vela. Ai piloti che giungono da tutto il mondo, l'organizzatore pagherà una buona parte delle spese di trasferta, o metterà a disposizione un aliante in loco.

Il sito Internet sarà arricchito di animazioni in 3D sullo stile di quanto già visto, e che si è rivelato efficace, per le gare di vela dell'America's Cup.

## Il Concordia

Dick Butler è un pilota agonista di chiara fama. I nostri lettori lo conoscono anche per un articolo recente sul suo ASW-22 profondamente modificato, che era stato soprannominato "Eta biter", per l'ambizione di farne un monopoisto più performante del mirabolante Eta. Oggi Butler è al lavoro per realizzare da zero un Classe Libera completamente nuovo con efficienza superiore a 75, possibilmente fino a 80:1.

## 1.000 km con il Cirrus

Gerd Heidebrecht, lo scorso 15 agosto 2005, ha compiuto un notevole volo di 1.000 km, a bordo di un vecchio Cirrus di Classe Standard.

Il decollo è avvenuto da Serres, nelle Alpi Francesi, la durata è stata di nove ore.

## Rolf Hossinger 1930-2005

È deceduto all'età di settantacinque anni l'unico pilota argentino che abbia mai vinto un Campionato Mondiale di volo a vela (Colonia, 1960). Ha conseguito il titolo su sei prove per un totale di 5100 punti, senza mai vincerne una ma battendo la fortissima coppia polacca formata da Edward Makula e Jerzy Popiel (entrambi su Zefir, più avanzato del suo Skylark III). La sua statura di quasi due metri gli rendeva particolarmente difficile adattarsi agli angusti abitacoli di quell'epoca. Svolgeva la professione di pilota di linea.

## Invio di voli OLC tramite See You

Daniele Romano ha provato l'aggiornamento rilasciato da SeeYou per l'invio dei voli ad OLC tramite SeeYou (versioni 2.82 o 3.x; per versioni successive alla 3.3 non serve aggiornare). Ci informa che l'indicazione della casa di software, circa il fatto di lasciare vuota la località di decollo non sembra tuttavia funzionare. In pratica il sistema dell'OLC dovrebbe calcolare la località in modo autonomo, ma in realtà conviene indicare tale luogo avendo cura di riportare la stessa dicitura dell'elenco località codificate in OLC, senza l'indicazione della nazione posta tra parentesi. Per esempio: "Rieti" o "Guidonia" e non "Rieti (IT)", o "Rieti APT", o altro. Nel caso al termine dell'invio venga riportata la frase "il volo non può essere conteggiato", occorre aprire la dichiarazione volo dal sito OLC e completare i dati mancanti.

Potete scaricare la "patch" per SeeYou dal sito ufficiale [www.seeyou.sl](http://www.seeyou.sl) o più facilmente dal sito [www.avroma.it](http://www.avroma.it) alla sezione download.



**NEW ZEALAND  
GLIDING  
GRAND PRIX  
2006**  
OMARAMA - NEW ZEALAND  
GP06.COM

# NEWSLETTER ISSUE II

**P**LENTY has been happening since the last issue of the newsletter in November. The support for this ground-breaking event has been overwhelming in the last month and we're delighted to welcome a number of new sponsors on board. We've got an exciting new pilot to announce and for those travelling from further a field, some convenient travel options, available through the official event web site.

**GRAND PRIX WELCOMES NEW SPONSORS**  
The Grand Prix is delighted to welcome a number of new sponsors whose generous contributions towards staging the event will go a long way to contributing to the success of the Grand Prix. The Mackenzie District Council, Tourism New Zealand, More FM, the Ministry of Economic Development, Port FM, Spectrum Print and Aviation Co-operation have all invested in the vision of the Grand Prix - a vision that is sure to change the face of competitive gliding forever and create an exciting new spectator sport that will capture the imagination of the general public.

**LONE WOMAN TO TAKE ON WORLD'S TOP MEN**  
CURRENT women's world gliding champion Mette Pedersen of Denmark, will take on the might of the world's top male pilots as the sole female contestant in the New Zealand Gliding Grand Prix in Omarama from 21-27 January. This is one of the first times a female has competed directly against men at this high level of international competition.  
At age 28, Ms Pedersen will not only be the only female pilot but also the youngest competitor. She will compete against the current men's world champion, John Coutts (NZE) and the number one ranked pilot in the world, Sebastian Kawa from Poland as well as national and former world champions from France, Italy, Germany, UK, USA and Australia.  
Ms Pedersen said being the only woman invited to the Grand Prix was a great honour and the event promised to be very challenging.  
"Flying this competition will be a huge challenge, primarily because of the level and experience of the other competitors," she said. "I've never been able to turn down a challenge, no matter how bad the odds are! The only way to improve is to compete against pilots better than you. Being a girl in a man's world is always special and you very rarely see girls at these high level competitions; sometimes you're welcomed and sometimes not so much! Physically there is nothing limiting me to performing as well as the men but my primary goal for the event is to learn from the other pilots and my own mistakes, thereby improving day by day."  
Ms Pedersen has been a glider pilot for 15 years, flying out of her home-town of Billund in Denmark where she is a gliding instructor.

**TRAVEL TO THE GRAND PRIX**  
The Grand Prix web site at [www.gp06.com](http://www.gp06.com) is now a one-stop-shop for your travel requirements. Both international and domestic visitors can book accommodation within easy reach of Omarama, ranging from Lake Tekapo through to Lake Wanaka and Queenstown. Car hire and flight bookings are also available through the travel page on the Grand Prix web site. You can also find out more about Omarama and the surrounding area and keep up to date with the latest developments on the Grand Prix.  
Don't forget to book your tickets either online at [www.gp06.com](http://www.gp06.com) or by calling Ticketek on 03 377 8899. Advance tickets are \$30 per person or \$70 for families. Booking fees may occur.

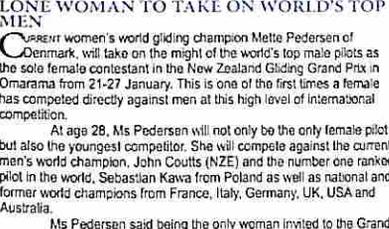



Photo by John McCann  
The New Zealand Gliding Grand Prix is an FAI Qualifying National Grand Prix organised by Airsports Ltd  
PO Box 370, Alexandra. Tel: 03 440 2097. Email: [info@gp06.com](mailto:info@gp06.com) Web: [www.gp06.com](http://www.gp06.com)

## PW-6

Se il PW-5 è comunemente considerato brutto, ha quanto meno il merito di aver dato il via all'evoluzione del biposto da addestramento PW-6. La produzione, che era ferma da qualche tempo, è ora pronta a ripartire con un prezzo ridotto a 40.100 Euro, che ne fa il più economico trainer disponibile sul mercato.



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

•••

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

•••

Richiedetelo alla redazione

fax 031 3032 09  
redazione@voloavela.it

Euro 12,90

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

---

## LICENZA DI PILOTA DI ALIANTE

---

*Richiedetelo alla*

**Casa Editrice VEANT**

Via G. Castelnuovo, 35 - Roma

Telefono 06.5599675

*o presso il vostro Club*

Euro 23,24



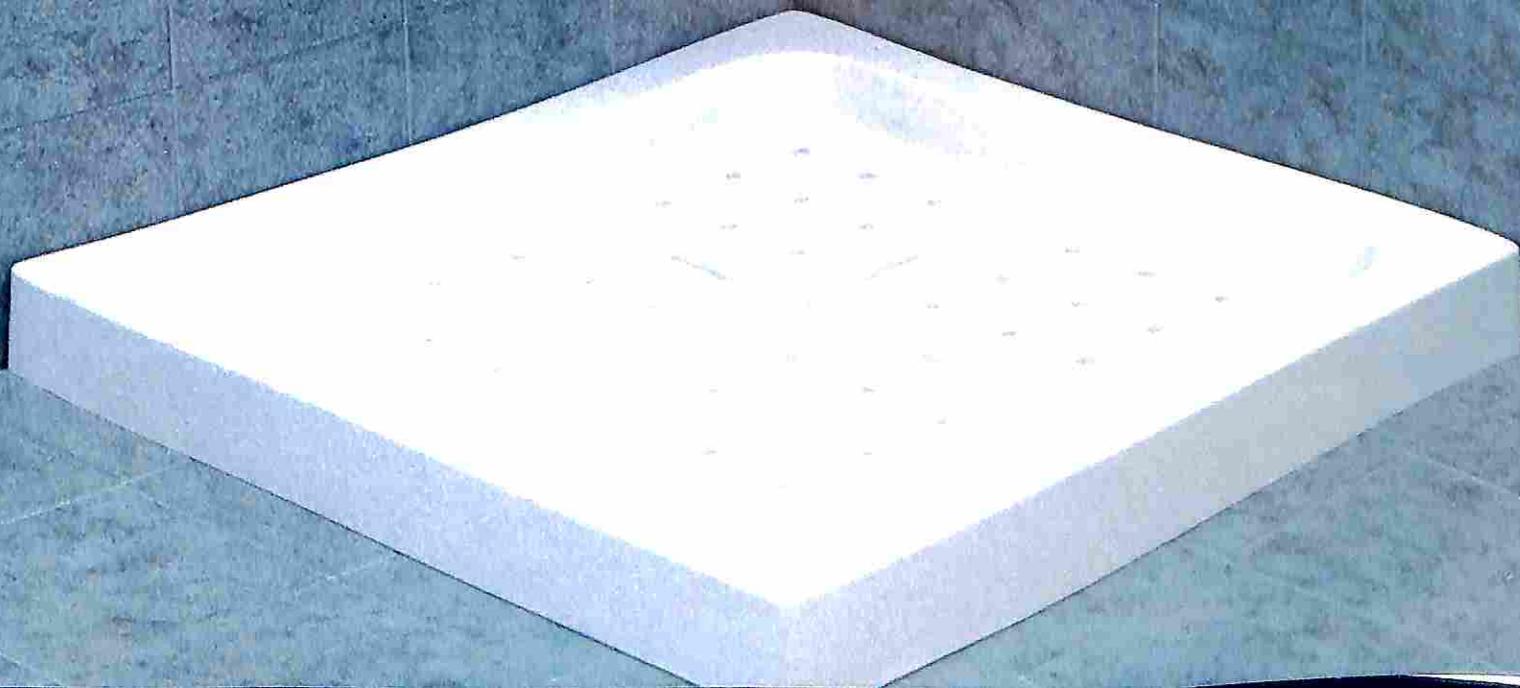
**Accessori  
da doccia**

**Duschkabinen  
zubehör**

**Shower  
Accessories**

**Accessoires  
pour la cabine  
de douche**

PLASTICA  
**ilma** linea bagno





DISARONNO

DISARONNO®  
ORIGINALE

AMARETTO

ILLVA SARONNO ITALY

**GREAT ITALIAN TASTE.**

*The eternal style.*

**DISARONNO ORIGINALE**

*Since 1525*