

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

MARZO/APRILE 2006 - n. 295

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

Riunione IGC 2006

Record mondiali e nazionali in Argentina

Stemme S-10, aliante da crociera

Centro Studi Volo a Vela Alpino:

Storia del Volo a Vela a Varese

L'EPOCA PIONIERISTICA

L'idea di costituire un gruppo di volo a vela a Varese fu lanciata nell'autunno 1930 da alcuni giovani aeromodellisti ricchi di passione aviatoria: Mazzocchi, Carrera, Conti e Plinio Rovesti.

Non c'erano denari per l'acquisto di un primo aliante, un campo nelle vicinanze per esercitarsi, un luogo a Varese dove raccogliersi; l'entusiasmo sì! Ebbero l'aliante se lo costruirono loro stessi, il Comune diede la disponibilità di un salone annesso alle scuole elementari di via Felicità Moranti. Iniziò così l'attività di volo a vela. Una visita fatta alle ditte aeronautiche della provincia permise di accumulare i più svariati materiali aeronautici e nel 1931 sotto la guida esperta dell'ing. Angelo Mori in seguito a quasi 7 mesi di lavoro appassionato fu terminato il primo aliante libratore.

Alcuni di questi giovani, tra cui Plinio Rovesti, conseguirono il brevetto alla "Regia scuola di volo senza motore di Pavullo nel Frignano". Sempre a Varese videro la luce l'aliante *Roma* (apertura alare 20 m) e nuovamente su progetto di Mori, l'aliante *Varese* riprodotto poi in ben 8 esemplari. Questi alianti intrapresero il mitico volo dalla vetta del Campo dei Fiori che in 20 minuti portò i ragazzi, con in testa Rovesti, ad ammarare di fronte all'idroscalo della Schiranna.

Altre imprese furono portate a termine e altri due alianti (Vizzola 1 e Vizzola 2) furono costruiti con l'ausilio della società Caproni Vizzola. La Seconda Guerra Mondiale fermò ogni attività.

L'ATTIVITÀ POST BELLICA

Finita la Guerra, nel 1946, Plinio Rovesti fondò la rivista *Volo a Vela* e l'istruttore Sergio Baldisseri diede vita, a Sesto Calende, al gruppo volovelistico sportivo Siai-Marchetti che intraprese intensa attività di volo a Vergiate. Negli anni '60 si costruì a Calcinate

del Pesce, sulle rive del lago di Varese, l'aeroporto volovelistico Paolo Contri e venne fondato il *Centro Studi Volo a Vela Alpino*, entrambi sorti per iniziativa di due appassionati volovelisti varesini: i coniugi Giorgio e Adele Orsi. Nel breve volgere di pochi anni esso divenne uno dei più attivi club d'Europa.

I loro frequentatori negli anni successivi parteciparono a numerose competizioni nazionali ed internazionali, ottenendo risultati ragguardevoli nei diversi tipi di volo. Ai campionati mondiali di Volo a Vela in Argentina nel 1963, la squadra italiana capeggiata da Rovesti comprendeva diversi piloti di Calcinate del Pesce: Attilio Pronzati, su aliante *Eolo* costruito dai volovelisti di Vergiate, e Walter Vergani; Adele e Giorgio Orsi componevano un gruppo investigativo equipaggiato per ricerche meteorologiche. Durante tali prove la signora Adele Orsi stabilì tre primati femminili italiani (distanza libera, velocità su circuito triangolare di 100 km e meta prefissata). Vergani compì un volo di distanza di ben 509 km, Pronzati batté il record di velocità su circuito triangolare di 300 km, mentre Giorgio Orsi compì una distanza di 322 km in circuito triangolare. Dal campo di Calcinate si levarono in volo altri validissimi piloti, i quali sfruttando le correnti aeree ascendenti delle Alpi batterono diversi primati nazionali: Umberto Bertoli, Guglielmo Barazzetti, Guglielmo Giusti, Franco Veronesi, Roberto Manzoni, Gioacchino Kalckreuth. Questi validissimi piloti e altri ancora continuarono a negli anni seguenti a mietere sempre nuovi successi.

Di certo la storia del volo a vela della nostra provincia non finisce qui: molte imprese furono compiute, ma certamente altre ancora saranno realizzate dai nostri bravi piloti dell'aria silenziosa.

**Da "Ali silenziose nei cieli del Varesotto"
di Fabrizio Rovesti**

Passato, Presente e Futuro



Plinio Rovesti in un suo articolo del marzo 1961 scrive: "Su le sponde del Lago di Varese sta per giungere a compimento un'opera che oltre a coronare trent'anni di sogni, di speranze, di attese dei volovelisti varesini, è destinata a segnare una tappa importante del volo a vela italiano". Rovesti aveva visto giusto: Calcinate è oggi l'aeroclub che ha il maggior nume-

ro di soci in Italia (più di 200). L'aeroclub vede molti suoi soci presenti nella squadra nazionale e Roberto Manzoni è attualmente commissario tecnico Nazionale. L'Aeroclub Adele Orsi dispone di 5 Aerei trainer e 12 alianti di proprietà del club più una cinquantina di alianti di proprietà dei soci.

Tra gli alianti presenti molti sono all'av-

guardia: l'Eta con 31 m di apertura alare è un prototipo con 72 di efficienza massima (rateo di planata); l'Antares con motore elettrico a decollo autonomo alimentato da un sistema di batterie al litio frutto di uno studio dell'Università di Zurigo, con 20 m di apertura alare e 52 di efficienza.

Daide Orsi Mazzucchelli

Il Volo a Vela è un'attività certamente sportiva, ma anche di studio. L'esperienza dei piloti con più ore di volo è servita a formare nuove leve del Volo a Vela, e queste nuove leve miglioreranno le esperienze ricevute e ne consegneranno di nuove alle generazioni future. Il Volo a Vela può sembrare uno sport individualista (in aliante c'è posto al massimo per due), ma è animato da una passione di gruppo che porta alla condivisione delle esperienze di volo per espandere l'avventura del confronto con la forza della natura, e a migliorare lo stesso Volo a Vela.

Il Centro Studi Volo a Vela Alpino si prefigge di affiancare l'attività sportiva integrandone le peculiarità di studio e ricerca. Il CSVVA nasce a Varese il 20 Agosto 1960, avendo per scopo le ricerche per il volo a vela nell'ambito della regione Alpina e Prealpina, e l'utilizzazione dei risultati conseguiti sia per lo sviluppo del volo a vela, sia per la sicurezza dei voli di linea.

Il principale obiettivo dell'Associazione è, tra gli altri: *stimolare il progresso, lo sviluppo e la conoscenza del volo a vela in montagna in tutte le sue forme, diffondendo i risultati dei propri studi e delle proprie esperienze, organizzando e prendendo parte a lezioni e conferenze.*

Il CSVVA è l'editore dell'unica rivista italiana di volo a vela. La rivista *Volo a Vela* è stata fondata e per più di 30 anni diretta da Plinio Rovesti e ha avuto tra i suoi collaboratori alcuni dei più meritevoli volovelisti. Il CSVVA ha inoltre istituito un Museo del Volo a Vela dove, oltre alla raccolta completa della rivista, sono conservate numerose testimonianze fotografiche, filmati d'epoca e documenti di interesse volovelistico: un patrimonio storico senza pari in Europa.

Se passeggiando per la bella provincia di Varese, alzando gli occhi, vedete un Aliante soffermatevi un poco a guardarlo, potrebbe essere un volovelista dell'Aero Club Adele Orsi che misurandosi con la forza della natura sta attuando un nuovo record.

Daide Orsi Mazzucchelli

E se, di fronte a questa... favola, quel vecchio volovelista, che sognò per tanti anni invano, il campo di volo sulle sponde del Lago di Varese, e ora lo vede vivo e vero, si sente il cuore gonfio di commozione, vogliate perdonargli. Eccovelo in una chiara mattina di questo aprile contemplare dal centro della pista di volo il campo che gli si stende intorno. Ecco, è finita la pista, le graminacee selezionate che dovranno ricostituire il tappeto erboso sono ormai seminate, le ruspe, le escavatrici, gli autocarri che per mesi hanno tormentato il terreno e turbato il virgiliano silenzio del Lago se ne sono andati [...]. il Campo dei Fiori, da cui trent'anni fa, l'anfibio *Roma* e i suoi otto minori fratelli spiccarono il volo, è lì, a due passi, e sembra invitare a nuovi e più ardui cimenti. Più lontano, nell'azzurro profondo, emerge il massiccio del Monte Rosa. A poche centinaia di metri sta il solingo cimitero di Calcinate, sul quale, trent'anni fa, egli incontrò la prima timida termica; [...] e la prima termica, si sa, per un pilota d'aliante è come il primo amore: non si scorda mai.

Plinio Rovesti (Volo a Vela n. 26 marzo-aprile 1961)

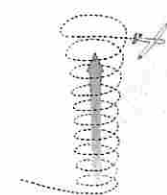
**VOLO A VELA: LEGGERE IL CIELO,
CAPIRE IL LINGUAGGIO DELLE NUVOLE**
(ATTILIO PRONZATI)

**Stendardo anni '60 esposto al fianco
di alianti atterrati fuori campo**



IL VELIVOLO ATTERRATO
IN QUESTO CAMPO E' UN
ALIANTE
CIOE' UN AEROPLANO
SENZA MOTORE

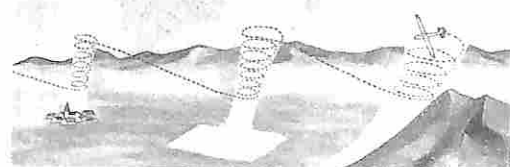
ALL'INIZIO DEL VOLO, L'ALIANTE E' RIMORCHIATO NEL CIELO DA UN AEREO A MOTORE PER MEZZO DI UN CAVO, COME FA UN BAMBINO COL SUO AQUILONE. DOPO AVER RAGGIUNTO L'ALTEZZA DI CIRCA 500 METRI SI SGANCIA DALL'AEREO RIMORCHIATORE E PROSEGUE DA SOLO. DA QUESTO MOMENTO IL VOLO DELL'ALIANTE E' SIMILE A QUELLO DEGLI UCCELLI. INFATTI L'ALIANTE SFRUTTA LE STESSA CORRENTI DI ARIA ASCENDENTE CHE SFRUT-



TANO ANCHE I FALCHI QUANDO SALGONO IN CIRCOLO SENZA BATTERE LE ALI, CIOE' QUANDO VELEGGIANO. ECCO PERCHE' IL VOLO DELL'ALIANTE SI CHIAMA VOLO VELEGGIATO O ANCHE

VOLO A VELA
LE CORRENTI ASCENDENTI SI TROVANO PER ESEMPIO SOTTO CERTE NUVOLE, SUI COSTONI DELLE MONTAGNE SUI CAMPI SECCHI E CALDI, SUGLI ABITATI. IL PILOTA SI DIRIGE SU QUESTI PUNTI PER SALIRE IN ALTO, E COSI'

PASSANDO DA UN'ASCENDENZA ALL'ALTRA PUO' PERCORRERE ANCHE CENTINAIA DI CHILOMETRI. IL VOLO A VELA MODERNO INFATTI MIRA A PERCORRERE GRANDI DISTANZE IN LINEA RETTA, OPPURE CIRCUITI TRIANGOLARI CON RI-TORNO AL PUNTO DI PARTENZA ALLA MASSIMA VELOCITA' POSSIBILE. QUANDO LE CORRENTI ASCENDENTI CESSANO, L'ALIANTE SCENDE IN VOLO PLANATO, E SE SI TROVA LONTANO DA UN AEROPORTO DEVE ATTERRARE IN UN CAMPO ADATTO, COME HO FATTO IO.



ORA STO ASPETTANDO LA MIA SQUADRA DI RICUPERO CHE HO AVVISATO TELEFONICAMENTE PER RIENTRARE ALLA BASE CON L'ALIANTE SMONTATO SULL'APPOSITO CARRELLO. L'ALIANTE E' FATTO DI LEGNO E DI COM-PENSATO, MA IN MOLTI PUNTI ESTERNI E' RICOPERTO SOLTANTO DI TELA VERNICIATA. PER EVITARE DANNI VI PREGO DI NON TOCCARE L'ALIANTE CHE DEVE ESSERE TRATTATO CON CURA DA MANI ESPERTE.

SPAZZOLE INDUSTRIALI



SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE

THE PROFESSIONAL CHOICE

**VOLO
A
VELA** 

Fondata da Plinio Rovesti nel 1946

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



Direttore responsabile:

Aldo Cernezzì

Segreteria

Bruno Biasci

Archivio storico

Umberto Bertoli, Lino Del Pio,

Nino Castelnuovo

Comitato redazionale:

Carlo Faggioni, Plinio Rovesti

Prevenzione e sicurezza:

Marco Nicolini

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

Aldo Cernezzì

Vintage Club:

Vincenzo Pedrielli

Corrispondenti:

Celestino Girardi

Paolo Mitococchio

Aimar Mattanò

Sergio Colacevich

Giancarlo Bresciani

In copertina:

Tramonto in Argentina

Foto di Kathrin Woetzel

Progetto grafico e impaginazione:

Impronte - Milano

Stampa: Serostampa - Milano

Redazione e amministrazione:

Aeroporto 'Paolo Contri'

Lungolago Calcinatè, 45

21100 Varese

Cod. fisc. e P. IVA 00581360120

Tel. 347/5554040 - fax 0332/313018

POSTA ELETTRONICA

csvva@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. 295 marzo/aprile 2006

Centro Studi Volo a Vela Alpino: Passato, presente e Futuro	1
Lettere	4
FIVV: IGC 2006	6
Incredibile Argentina!	18
Sicurezza: rapporto sugli incidenti	32
Aliante da crociera	38
The Bidge Rat	46
Quanti siamo	48
In Memoriam: Riccardo Briigliadori	52
Piccoli annunci	57
1° Seminario FAI per Direttori di Eventi Aeronautici	58
Notizie dai CLUB	62
Editoriale	64



LE TARIFFE PER IL 2006

DALL'ITALIA

• Abbonamento annuale, 6 numeri della rivista	Euro 40,00
• Abbonamento annuale promozionale "prima volta" 6 numeri della rivista	Euro 25,00
• Abbonamento annuale "sostenitore", 6 numeri della rivista	Euro 85,00
• Abbonamento annuale "benemerito", 6 numeri della rivista	Euro 250,00
• Numeri arretrati	Euro 8,00

DALL'ESTERO

• Abbonamento annuale, 6 numeri della rivista	Euro 50,00
---	------------

Modalità di versamento:

- con bollettino postale sul CCP N° 16971210, intestato al CSVVA, Aeroporto P. Contri - Lungolago Calcinatè, 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

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

Disassamenti al traino

Caro Aldo,
riguardo a quanto descritto su "Elementi di Sicurezza" N° 5, devo ammettere che non sono d'accordo. Va bene dire che un eccessivo disassamento può essere pericoloso, ma non vanno bene i suggerimenti per i trainatori. Mi spiego: non è assolutamente il caso di insistere con tutto il piede per cercare di far volare l'aeroplano a tutti i costi con la pallina al centro. Un certo grado di derapata non è pericoloso, senz'altro meno pericoloso che rischiare di mandare in stallo il timone con gravi conseguenze. Io ho sempre insegnato così, e a questo proposito trascrivo un articolo delle procedure standard per i trainatori da me scritte a suo tempo per l'Aero Club di Roma-Guidonia.

"Controllo della pallina: la pallina al centro indica che il velivolo procede perfettamente nel letto del vento, e quindi con minore resistenza aerodinamica che corrisponde a migliore efficienza di salita. È quindi ovvio che va mantenuta questa condizione, tuttavia quando l'aliante al traino effettua macroscopiche oscillazioni laterali non è conveniente cercare a tutti i costi di centrare la pallina a prezzo di escursioni a fondo corsa della pedaliera. In questi casi sarà opportuno correggere parzialmente e ragionevolmente l'imbardata anche perché ci si dovrà aspettare un'inversione della stessa in breve tempo."

Come sempre, la mia intenzione è quella di cercare onestamente e modestamente di migliorare la sicurezza.

Guido Enrico Bergomi



Livelli semicircolari di crociera

Guido Enrico Bergomi ci informa che è stata cambiata la suddivisione delle rotte semicircolari per i voli in VFR, create al fine di garantire la migliore separazione tra traffici. Perciò va corretto il paragrafo che tratta l'argomento dei livelli semicircolari sul suo famosissimo manuale per il pilota d'aliante. A pag. 257, paragrafo 1-3-06 si deve quindi leggere:

I velivoli che eseguono una navigazione con piano di volo VFR sono tenuti a mantenere una quota o livello che, a seconda della Rotta Magnetica seguita, avranno un preciso valore e cioè: per Rotte Magnetiche comprese tra 090° e 269°... dovranno essere dispari più 500 piedi, a partire dal minimo di 3.500 (FL35) fino al massimo di 19.500 piedi (FL195). Per Rotte Magnetiche comprese tra 270° e 089°... dovranno essere pari più 500 piedi. Queste quote da rispettare si chiamano Livelli Semicircolari di Crociera e sono sfalsati di 500 piedi rispetto ai velivoli che volano con piano di volo IFR e che si identificano in dispari e pari.

In pratica la suddivisione delle rotte che prima era verticale, cioè Nord-Sud, ora è orizzontale cioè Ovest-Est.

Si invitano tutti gli interessati a prendere nota di questa importante variazione nonché a correggere in tal senso la pagina 257 del Nuovo Manuale del Volovelista al paragrafo 1-3-06.

Ringrazio per l'attenzione.

Guido Enrico Bergomi



Una partita a scacchi

Perché amo volare in aliante?

Molti credono che volare in aliante sia bello per il silenzio, per i paesaggi che si vedono, per la vicinanza con la natura. Tutto questo è vero. Ma il volo in aliante ha un piacere più sottile.

Due piloti di aeroplano a motore che vogliono andare da un punto A ad uno B con 2 aeroplani simili, pianificheranno il volo in maniera pressoché identica. Facilmente due piloti d'aliante, che devono percorrere una rotta identica, faranno scelte anche radicalmente diverse. Questo perché la pianificazione di un volo a motore ha poche variabili. Prestazioni dell'aereo, eventi macro meteorologici, e poco più.

Una volta decollati si imposta la prua verso il punto che si vuole raggiungere, si compensa l'eventuale scarroccio del vento e sostanzialmente si cerca di tenere l'aereo sopra la riga immaginaria che collega i due punti alla quota stabilita e alla velocità calcolata. Certo una navigazione accurata prevede anche di rispettare i tempi stimati, valutare le riserve di carburante ecc. Ma tutto questo viene generalmente pianificato e calcolato a terra. Se non si sono fatti grossi errori

I nuovi ELT a 406 MHz

di valutazione quasi tutto il volo si riduce nel sorvegliare che l'aereo percorra la rotta prevista con i parametri desiderati. In aliante tutto questo non è possibile.

Tanto per cominciare per andare da A a B difficilmente (meglio sarebbe dire mai) un aliante potrà seguire una linea retta che collega i due punti. L'aliante non ha motore per cui deve ricavare l'energia necessaria al volo dall'ambiente che lo circonda. In parole povere deve trovare masse d'aria che salgono per guadagnare quota che poi spenderà spostandosi verso un'altra, presumibile, zona d'ascendenza. Sperare di trovare queste masse d'aria ascendenti semplicemente andando dritto è un azzardo che probabilmente si risolverebbe nell'atterrare ben presto in un prato in attesa del recupero.

Bisogna quindi agire d'astuzia. Immaginare le possibili zone dove, in base alla meteorologia della giornata, si troveranno buone ascendenze. Collegare tra loro queste zone con rotte che possibilmente ci facciano evitare sicure discendenze e anzi magari ci permettano di planare con la minore perdita di quota. Parte di queste valutazioni si fanno ancora a terra. Ma in volo raramente troveremo esattamente quanto previsto. La base delle nubi sarà più alta o più bassa. Le termiche a distanza diversa da quella ipotizzata. La nostra strategia dovrà essere modificata di conseguenza. Col passare del tempo il sole cambierà la sua posizione, riscalderà le montagne su versanti differenti. Le brezze di vale invertiranno la loro direzione.

Il pilota d'aliante deve continuamente valutare la correttezza delle proprie ipotesi, correggerle, speculare su cosa troverà l'attimo seguente e adeguare la propria strategia. Leggere nei segni del cielo e della terra cosa la natura gli suggerisce.

Il pilota d'aliante vola cercando quella data nuvola, il volo disordinato di uno stormo di rondini o l'agitarsi dell'erba alta che indica lo staccarsi di una termica dal suolo. Immaginare che: "ora lascio la termica, plano per 20 km sulla pianura, poi mi appoggio su quel costone, quando arrivo sulle rocce al sole trovo una termica che mi permetterà di fare i successivi 30 km..." e vedere confermate le proprie previsioni... beh, è un piacere che nessun pilota di jet, a meno che non sia anche lui un volovelista, potrà mai provare.

Volare in aliante è come giocare una partita a scacchi contro un avversario molto fantasioso e contro cui non puoi mai bluffare. Pattare una partita con la natura è una soddisfazione che nessuna vittoria contro altri avversari può regalare.

Fulvio Turvani



Sono ancora in produzione ELT che trasmettono su 121.5 MHz e 243 MHz che è la frequenza di soccorso militare; la seconda è esattamente il doppio della prima e quindi semplifica la parte costruttiva del trasmettitore; questo il motivo della scelta. La 121.5 è e rimane la frequenza di soccorso aerea anche in fonìa, tanto che è chiaramente possibile ascoltare un ELT che trasmette.

La 406 MHz non è un'armonica della frequenza di soccorso, ma è stata scelta per motivi di suddivisione di frequenze nello spettro. I satelliti utilizzati per il SAR non sono geostazionari ma caricano le informazioni al passaggio, più passaggi consentono una localizzazione più precisa ma richiedono più tempo. Si è pensato quindi di sviluppare un sistema più preciso che possa ricevere anche informazioni aggiuntive, come una stringa di dati che contenga marche e coordinate di posizione GPS, così da avere precisione al primo colpo e da diminuire la quantità di falsi allarmi che sono un altro grosso problema. La frequenza di 121.5 rimane perché comunque viene usata in "homing" dai mezzi di soccorso (sfruttando dei semplici radiogoniometri nelle fasi finali della localizzazione) e può essere ricevuta da tutti gli aeromobili con i vantaggi immaginabili. Tuttavia, vecchi ELT non saranno più omologati dal gennaio 2009 quindi meno di 3 anni di vita. Ciò che terminerà, sarà l'attivazione satellitare dell'allarme di ricerca, in quanto i satelliti ascolteranno la frequenza di 406 MHz. Il SAR, se allertato da altra fonte (telefono, enti di controllo del traffico, o per mancato riscontro dell'atterraggio entro gli orari indicati nel piano di volo), ascolterà invece anche la vecchia frequenza per la localizzazione con goniometri.

Ora esistono in commercio ELT o EPIRB portatili, o nautici, con il GPS incorporato che trasmettono sulla 406 / 121.5 che costano poco e che sono dei veri piccoli gioielli... ma non hanno il "crash switch", cioè un interruttore inerziale che li attivi automaticamente in caso di impatto in una certa direzione. Questa è a mio giudizio una caratteristica essenziale, tipica degli ELT aeronautici. Non è detto che un pilota ferito o svenuto possa attivare l'ELT nautico.

Quelli aeronautici e omologati sono decisamente più costosi e più ingombranti (a partire da 2.000 Euro), devono essere installati a dovere e in una postazione fissa, ma credo che siano l'unico investimento sensato. Costano meno del premio di un'assicurazione casco per 1 anno!

Diego Volpi

IGC 2006

Riunione Plenaria della Commissione Volo a Vela della FAI Musée Olympique, Losanna, 3 marzo 2006

**Testo e foto di Jean-Marie Clément
In collaborazione con Aldo Cernezi**

29 le nazioni presenti o rappresentate, molto attivi i rappresentanti dell'Australia, Nuova Zelanda, U.S.A., Russia. Assente la Cina.

La riunione si apre con le usuali procedure, poi il presidente Bob Henderson (NZ) prende la parola per esporre il proprio rapporto annuale. Concentra l'attenzione sugli aspetti di comunicazione del nostro sport: ritiene che il Grand Prix sia un primo passo nella direzione giusta. Il volo a vela sembra oggi nascosto dietro pesanti tende; chi le volesse scostare, vedrebbe un numero enorme di regole sportive, di categorie di



record, in sostanza un vero caos. Per andare verso la chiarezza, ha deciso tra l'altro di sviluppare un nuovo meeting dei membri del direttivo IGC, che li occuperà per due interi giorni ai primi di maggio.

FLARM E REGISTRATORI DI VOLO (LOGGER)

La FAI ribadisce di non voler prendere alcuna responsabilità in qualunque altra funzione diversa da quella del registratore di posizione e di quota, come per esempio le funzioni di navigazione, di sicurezza, di prossimità del terreno o di ostacoli e di anticollisione. Ribadisce inoltre che l'utilizzo dei registratori omologati FAI segue le leggi della Svizzera.

La bella sede del Museo Olimpico





In primo piano il segretario FAI Max Bishop, con i membri del bureau IGC

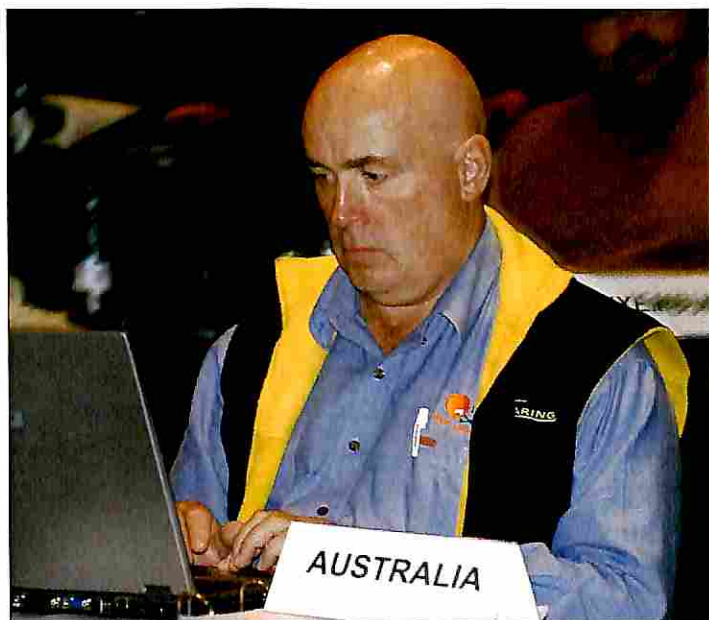
WORLD CLASS

Piero Morelli lascia e subentra François Pin, un Francese residente negli USA, ben convinto del concetto. Purtroppo non confermato dai fatti europei: sono soltanto 14 gli iscritti al prossimo mondiale di Vinon. Tra le possibili cause, la difficoltà nel reperire alianti PW-5 da affittare ai piloti che giungono da Paesi lontani. I club che possiedono queste macchine infatti, pur non apprezzandole, non vogliono rischiare che vengano danneggiate riducendo la flotta disponibile per i propri soci.



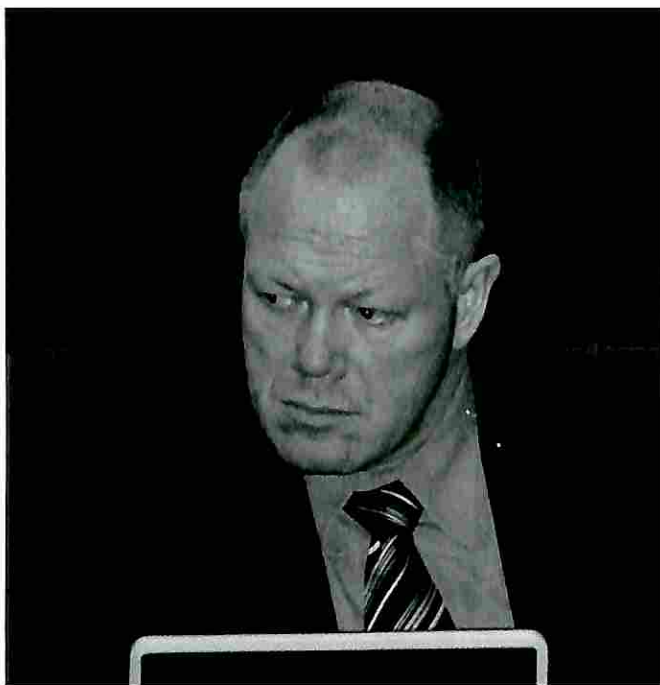
RAPPORTO DI JOHN ROAKE SU MEMBERSHIP

Ancora un calo nel numero mondiale dei volovelisti, nell'ordine del 2 per cento, nonostante i molti sforzi che sono stati fatti in alcuni Paesi. Il Regno Unito, dopo tanto lavoro e la conquista di un notevole medagliere anche nella categoria Juniores, ha visto solo una crescita inferiore all'8 per cento nel 2005. Il numero totale di piloti d'aliante al mondo è passato da 128.000 del 1995 a 115.000 nel 2005, con un calo di 13.000 negli ultimi dieci anni. Riportiamo la tabella completa in questo stesso numero della rivista.



Terry Cubley, in rappresentanza dell'Australia





Peter Eriksen, segretario dell'IGC ed ex-presidente dell'EGU



Michael Gaisbacher, presidente della federazione austriaca



IL GRAND PRIX DI NUOVA ZELANDA

Peter Newport, amministratore delegato della società di produzione TV Neozelandese che ne curava la sponsorizzazione e la "mediatizzazione", ha evidenziato i molti aspetti positivi del recente Grand Prix di qualificazione svoltosi in NZ.

La pubblicazione on-line in tempo reale del tracking degli alianti in gara, promessa nella fase organizzativa, non è stata realizzata a causa di problemi tecnici; chiede scusa, ma afferma che non era al centro dei loro sforzi. Anche in assenza di copertura GPRS, il tracking ha funzionato benissimo grazie alle telecomunicazioni tramite i satelliti della costellazione Iridium, al costo di ben 35 /ora/alicante, per un valore globale di circa 25.000 US\$. Il sito Internet ha ricevuto 4,6 milioni di contatti e l'intenzione è di rendere Internet il supporto principale del prodotto mediatico. Sono stati pubblicati 156 articoli sui giornali e ricevuti 60.000 visitatori.

Newport ha poi mostrato all'assemblea un notevole video che è stato realizzato montando belle riprese del GP, realizzate tra l'altro anche con l'aiuto di due elicotteri che seguivano gli alianti in gara.

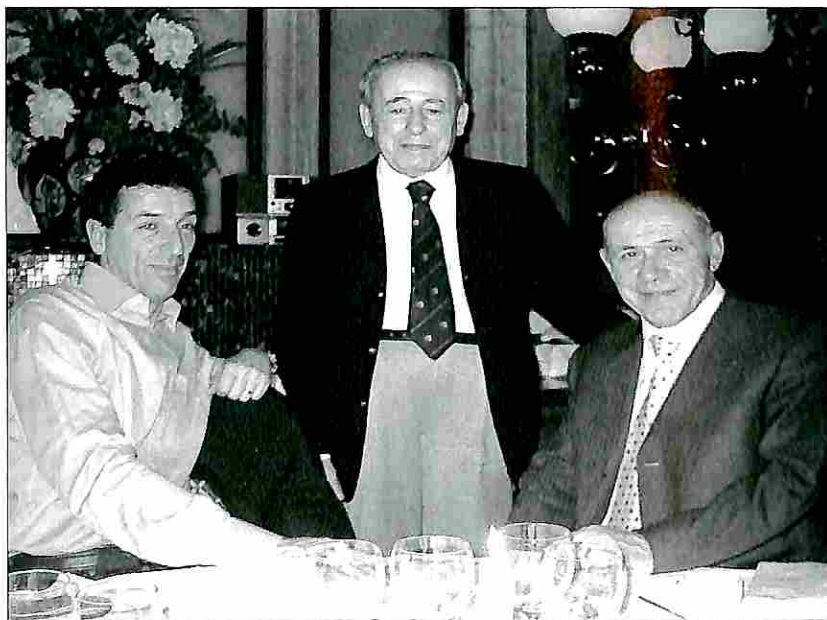
RANKING LIST IGC

I risultati del Grand Prix non sono per ora presi in considerazione nel calcolo del punteggio per la graduatoria mondiale dei piloti. Il problema verrà risolto entro il 2007 prima del prossimo Grand Prix (poi assegnato alla Nuova Zelanda).

INTERVENTO DEL PRESIDENTE DELLA FAI

Pierre Portmann ha messo in evidenza due fatti che creeranno seri problemi e limitazione per il volo a vela: l'arrivo delle compagnie aeree "low cost" sugli aeroporti minori dove si pratica il volo a vela, o vicini a loro, che porterà ad un restringimento dello spazio aereo libero; inoltre la diffusione degli UAV (Unman-

Piero Morelli (in piedi) con il presidente FIVV Andrea Tomasi, e il direttore dei prossimi mondiali reatini Leonardo Brigladori





ned Air Vehicles, o velivoli non pilotati, o droni), che è potenzialmente causa di altre restrizioni dello spazio, soprattutto a bassa quota [N.d.R.: lo è già in Francia dove intere zone volovelisticamente favorevoli e libere sono soggette a divieto totale alcuni giorni per prove di droni].

EUROPEI 2005 DI NITRA (SLOVAKIA)

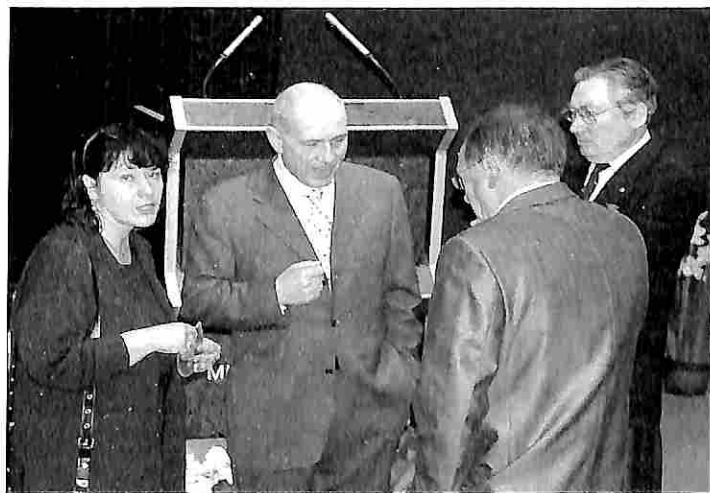
Il delegato sottolinea che, per la prima volta nella storia, un Presidente della Repubblica ha volato in aliante. Grande successo mediatico per il nostro sport.

NOMINA DEGLI STEWARD

Marina Vigorito-Galetto è stata nominata a svolgere il ruolo di Steward per i prossimi Mondiali di Volo a Vela, sia a Eskilstuna (Svezia) per i campionati multiclasse, sia a Vinon (Francia) per i campionati della Classe Club e della World Class. È un onore per l'Italia, e certamente una bella soddisfazione per la nostra amica Marina, che una donna italiana sia la prima ad assumere tale incarico in un mondiale. Prima di lei, una donna aveva ricoperto questo ruolo solo in campionati europei.

Il ruolo degli Steward è molto importante per il successo finale di una competizione: essi sono selezionati con l'intento di avere una continuità tra i Campionati, per aiutare gli organizzatori a pianificare l'evento, evitando gli errori fatti in passato. Prima della gara, la fase più importante e attiva degli Steward è nel corso degli allenamenti, quando si controllano le capacità organizzative dei vari responsabili, la logistica e le infrastrutture, per assicurarsi che il tutto soddisfi pienamente le esigenze richieste dall'importanza della competizione e le aspettative dei partecipanti. Durante la

Marina Vigorito-Galetto e Leonardo a colloquio con Ian Strachan e Peter Newport (di spalle), organizzatore del recente Grand Prix Neozelandese



gara, uno Steward guarda, controlla, sente e riferisce al Direttore, anticipando i problemi e affrontando le difficoltà prima che si trasformino in reclami.

CALENDARIO DEI PROSSIMI CAMPIONATI

Mondiale 2006 World Class (PW-5) e Club: vista la bassissima partecipazione (34 iscritti in Club e 14 in PW-5), Vinon chiede ed ottiene la partecipazione di 3 piloti per classe e per nazione, sempre con un solo pilota di riserva.

Mondiale femminile: il direttore di gara Regis Kuntz ha informato i delegati di uno spostamento della sede, prevista a Bailleau (F), ma che verrà invece trasferita a Romorantin, dal 17 al 29 luglio 2007.

Mondiali di Rieti, Juniores nel 2007 e delle Classi Standard, Club e PW-5 nel 2008: Leonardo Briigliadori e Aldo Cernezzì hanno presentato un rapporto sullo stato di avanzamento dell'organizzazione dei prossimi campionati. Tra gli altri argomenti l'adozione obbligatoria di un dispositivo di aiuto alla "Situational Awareness" (compatibile con il protocollo FLARM), che scatena una serie di domande e perplessità per questioni di responsabilità che la FAI desidera non assumere nel modo più assoluto. Non si dovrà mai usare né il nome FLARM né la parola "anticollisione". L'obbligatorietà del dispositivo dovrà essere discussa ulteriormente.

ASSEGNAZIONE DEI PROSSIMI CAMPIONATI

Mondiale femminile 2009: assegnato a Szeged (HUN) con 15 voti, contro Orel (RUS) con 9 voti, e Nitra (SLK) con 5 voti. **Mondiale Juniores 2009:** assegnato a Rayskala (FIN) con 15 voti contro Wiener Neustadt (AUT) con 14 voti.

World Grand Prix 2007: assegnato alla Nuova Zelanda (Omarama o altro sito) con 25 voti contro Bloemfontein, Sud Africa, con 4 voti. La decisione era scontata per il fatto che grazie alla sponsorizzazione e al successo mediatico del recente Grand Prix "di qualificazione" svoltosi nello scorso gennaio 2006, tutte le spese di iscrizione, viaggio, vitto e voli saranno a carico dell'organizzazione, mentre la partecipazione a Bloemfontein era interamente a carico del pilota.

GPS COMMERCIALI E LOGGER

Da diversi anni alcune nazioni chiedono di poter utilizzare, per le Insegne FAI fino ai 500 km e sotto controllo dell'osservatore, apparati di registrazione del volo più economici rispet-

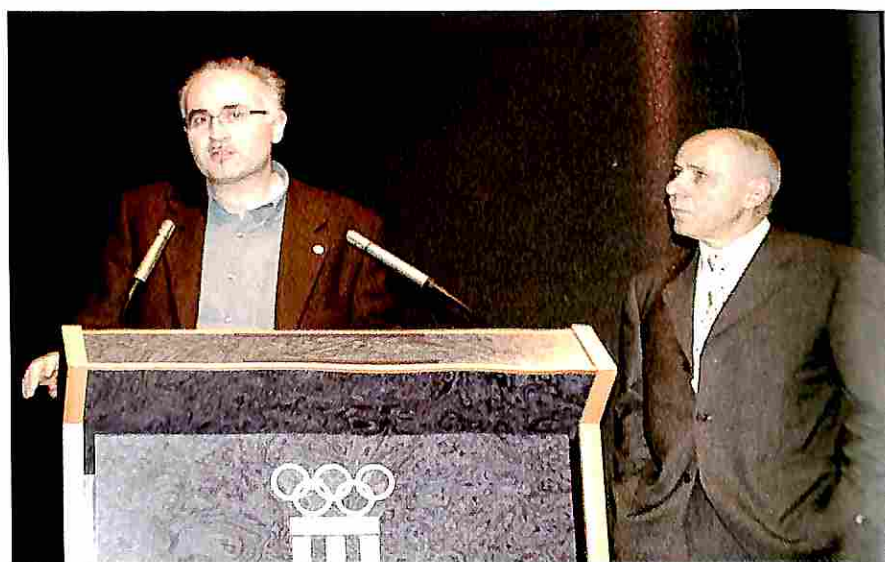


Uno scorcio invernale sul lago Lemano

to ai "logger" omologati. Questi apparati vengono definiti con l'acronimo COTS (Commercial Off The Shelf, cioè disponibili in commercio sugli scaffali). Anche se i presidenti delle commissioni tecniche incaricate di studiare l'argomento sono personalmente sfavorevoli all'uso di questi apparecchi, ammettono di essere costretti a ricercare una soluzione.

A conferma della presentazione dello scorso anno, Ian Strachan presenta i risultati di un'analisi sull'affidabilità del dato di quota GPS, eseguito su 32 alianti durante un campionato inglese, che si è dimostrata scarsa. Le differenze appaiono imprevedibili, e hanno raggiunto fino a 600 m rispetto alla quota barometrica, con variazioni brusche ed erratiche. Questo è un argomento a sfavore dell'adozione dei GPS commerciali.

Un'altra grossa limitazione consiste nella generazione automatica di punti "virtuali" calcolati dal



L. Briigliadori e A. Cernezz presentano lo stato d'avanzamento dell'organizzazione per Rieti 2007/8





Brian Spreckley (a sinistra), organizzatore di vacanze in SudAfrica e Spagna, insieme a Peter Stratten, direttore esecutivo della federazione inglese BGA

GPS durante l'eventuale assenza di segnale. La funzione si chiama "traccia predittiva" ed i fix calcolati non sono discernibili da quelli misurati, per cui è impossibile sapere se la traiettoria è reale oppure virtuale. Il problema si presenta frequentemente durante i cambiamenti rapidi di inclinazione, motivo per cui i dispositivi GPS di tracking utilizzati in Nuova Zelanda utilizzavano due antenne inclinate, cosa ovviamente impossibile per i GPS economici del commercio. Un'altra limitazione è rappresentata dall'assoluta mancanza di chiavi di sicurezza all'interno dei file in formato "IGC", e dalla possibilità di iniettare una traccia creata con un simulatore di volo, ma sembra che la data e l'ora di creazione del file siano comunque generati solamente dal GPS e non dovrebbe essere possibile usare una traccia costruita precedentemente. Alla fine, si è concluso con una maggioranza piuttosto rilevante, e nonostante l'assenza di un rappresentante della Garmin, di autorizzare l'uso questi GPS COTS solo come registratori di posizione in semplice sostituzione della macchina fotografica (quindi in unione ad un barografo, o altro mezzo idoneo) per la verifica delle prove d'insegna fino all'Oro (Tra i pochi voti contrari, quello della Francia). L'IGC emetterà delle raccomandazioni al fine di aiutare i vari Aero Club Nazionali a determinare quali apparati GPS COTS siano idonei per la verifica della posizione (norma applicabile da ottobre 2007).



INTERVENTO DI SIR JOHN ALLISON

Il Presidente di Europe Air Sport (EAS), parlando sul tema "I cambiamenti legislativi riguardanti l'aviazione sportiva e ricreativa in Europa e come dobbiamo rispondere", ha auspicato con passione la semplificazione di tutte le normative che vanno a complicare le attività di volo sportivo e ricreativo, insistendo sulla presunta inutilità del rilascio di licenze per il volo sportivo, e soprattutto dei requisiti medici, difendendo una linea basata sul possesso degli stessi requisiti per la patente automobilistica. Partendo dal presupposto che "nessuno è proprietario del cielo", ogni decisione torna ai politici su criteri basati su "business" ed interessi individuali. E dunque il nostro sport avrebbe bisogno di:

- ✓ più esperti e professionisti in gruppi di pressione ("lobbying");
- ✓ più soldi, il volontariato è necessario ma non più sufficiente;
- ✓ se non dovesse succedere nulla, essere pronti ad azioni e manifestazioni pubbliche, sperando di non arrivare a questo punto.

[N.d.R.: Si tratta di una posizione radicale, mutuata abbastanza chiaramente dall'Inghilterra: va sottolineato che, all'interno dell'EGU, in maniera democratica e concer-

Roland Stuck, delegato francese e presidente dell'EGU





tata, si è invece affermata una linea basata sui più bassi parametri ICAO, che differiscono ben poco ma ci garantiscono un riconoscimento internazionale nelle strutture amministrative aeronautiche. EAS, che pure porta avanti un importante lavoro, appare quindi un ente governato dall'alto, con ben poco ascolto delle Union Europee; tale controllo trova gioco nell'assenteismo degli enti nazionali da cui è formato (i NAC). Per il bene del volo a vela, sarebbe molto meglio che EAS si trasformasse in un ente rappresentativo delle Union.]

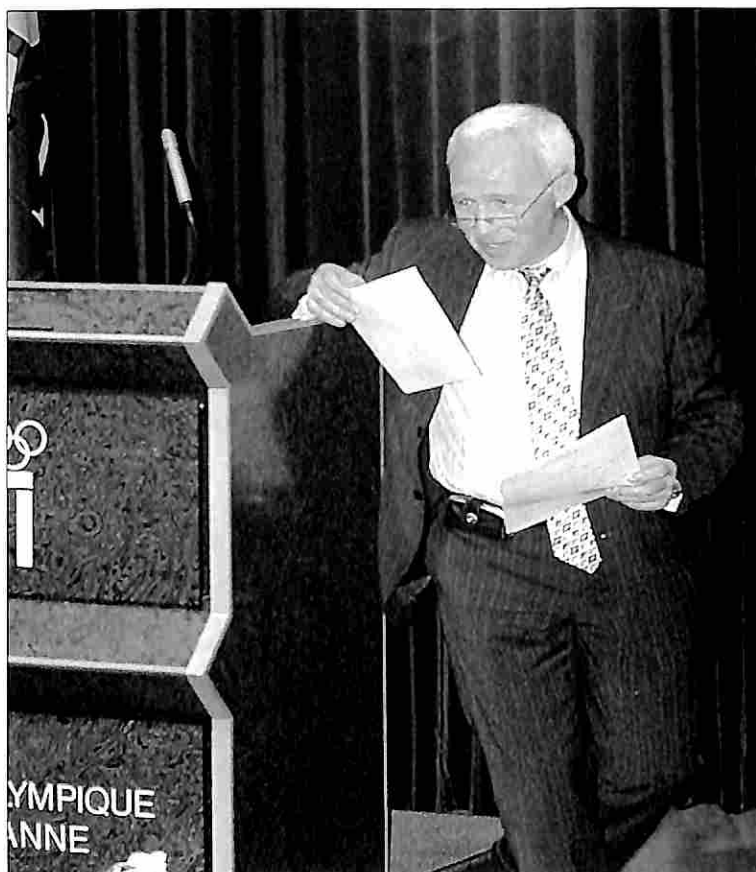
PROPOSTE DEL BUREAU IGC

Il bureau desidera vedere crescere, nei prossimi anni, la partecipazione all'assemblea plenaria da parte di tutte le nazioni volovelisticamente rilevanti.

Viene approvata una proposta del bureau per assegnare, di regola, un campionato mondiale almeno ogni quattro anni ad un paese extraeuropeo. Questo punto stimola una discussione, dove appaiono posizioni contrastanti. Il delegato tedesco giunge a proporre, nel contesto del dibattito, che le spese di trasferta per l'assemblea plenaria siano rimborsate dall'IGC stessa!

Ci si chiede tra l'altro se il World Grand Prix possa essere considerato un campionato ai fini delle assegnazioni extraeuropee, e prevale un'interpretazione negativa.

Pierre Portmann è il presidente della FAI



Il delegato della Russia, Iakov Shrage

MODIFICHE AL CODICE SPORTIVO

Come ogni anno, nel corso della riunione si vota rapidamente, a getto continuo, sulle proposte di modifica del Codice Sportivo che devono giungere ai delegati parecchi mesi in anticipo, allo scopo di discuterle con gli organi delle singole nazioni. Qui a Losanna c'è sempre pochissimo tempo (minuti) per richiedere chiarimenti o emendamenti alle proposte. Elenchiamo qui le quasi tutte le decisioni oggetto di votazione, partendo da quelle che ci sono sembrate più rilevanti. L'Italia ha partecipato attivamente, più del solito, sia con la presentazione di sei proposte, sia nelle discussioni generali.

- ✘ Handicap nella classe club: approvata l'importante proposta tedesca per una nuova tabella valida dal 1° aprile 2006, che include l'indicazione di un peso di riferimento (al decollo), per ciascun aliante, e una successiva correzione per eventuali aumenti di peso. Sembra infatti che le continue voci di aliante con profili modificati traggano invece origine da considerevoli aumenti di peso al decollo, con l'impiego di zavorre fisse, che comportano un notevole vantaggio di planata a causa del maggiore carico alare. Con la nuova norma, l'handicap sarà modificato in base alla discrepanza tra

peso di riferimento "standard" e peso misurato di ogni singolo esemplare.

✘ È stata approvata la proposta francese per creare una classe di alianti ultraleggeri motorizzati, limitata a 300 kg monoposto e 450 kg biposto. Un'ottima notizia per l'italiana Alisport, produttrice del Silent! Esso rientra perfettamente nella categoria grazie in particolare alla leggerezza del propulsore monocilindrico.

✘ I campioni in carica delle categorie Femminile e Juniores, saranno invitati d'ufficio a partecipare al successivo Campionato Mondiale nella stessa categoria (tra i voti contrari, quelli di Francia e Austria).

✘ Contro la nostra volontà e contro quella di Ross Macintyre, responsabile della stesura del Codice Sportivo presso la FAI, passa una proposta per istituire una lista predichiarata di piloti nella nuova classe "multiposti 20 metri", allo scopo di poter eleggere Campione una coppia di piloti, non il solo il pilota comandante. Si perde però un'opportunità per fare della 20 m una classe "educativa" valida come introduzione alle competizioni per un ampio numero di giovani piloti (che si scambiano al posto posteriore). Inoltre questa classe "multiposti 20 m" sarà ad handicap.

✘ Fusoliere con protezione per l'impatto: la proposta italiana è stata invece respinta all'unanimità, meno uno! Il Prof. Boermans, notissimo esperto di aerodinamica e presidente dell'OSTIV, ha preso la parola per riferire che, nella sua opinione tecnica, tutti gli alianti moderni offrono al pilota una protezione adeguata; in privato, ha meglio specificato che intendeva "rispetto all'epoca di progetto di ciascuna fusoliera". Si è ritenuto comunque che nulla possa essere fatto di meglio, che lasciare il tema della "crash-worthiness" agli enti di certificazione. L'Italia tuttavia non abbandonerà questa battaglia, riprendendo lo stesso concetto con nuove proposte per i prossimi anni.

✘ Classe Libera: approvato il limite di 850 kg anche per monoposto e, con una posizione ancor più radicale, la possibilità di cambiare i "pannelli alari" e cioè qualunque pezzo di ala durante la gara (configurazioni differenti d'apertura e winglet). Queste disposizioni saranno applicabili dal 1 ottobre 2007, verranno riesaminate nel 2015 ma rimarranno in vigore almeno fino al 2017.

✘ La proposta italiana per modificare la Team Cup (Coppa per Nazioni), nel senso di applicarla solo a dei veri team (più di un pilota), e possibilmente moltiplicandola per ogni Classe, viene modificata in una richiesta al Bureau di investigare su varie modalità di riforma della Team Cup. Oggi essa viene assegnata una volta per ogni campionato, alla nazione che ha ottenuto la media di punteggio più elevata; in pratica, le nazioni che portano un solo pilota, purché molto bravo, sono nettamente avvantaggiate.

✘ Flarm: è approvata a larghissima maggioranza la proposta italiana! Nonostante le polemiche a seguito delle comunicazioni italiane circa i prossimi Mondiali di Rieti, il Bureau prende l'incarico di studiare una procedura di valutazione dell'impatto internazionale dell'eventuale adozione obbligatoria nelle gare di un apparato in aiuto alla "situational awareness". Non si dovranno mai usare le parole "Flarm" o "anticollisione".

✘ Le proposte italiane sulle modifiche all'AAT ("designated time", "only circles") sono state tutte respinte, con la Germania in testa agli oppositori in quanto membro del comitato dell'Annex A (regolamenti dei campionati). Si è ritenuto, non a torto, che le nostre proposte andassero nella direzione di svuotare l'AAT del suo spirito, riducendole a temi troppo simili a quelli tradizionali.

✘ Respinto il concetto di "Primati Continentali" al quale l'Italia era favorevole (Francia contraria).

✘ Da ottobre prossimo, per i soli primati mondiali, sarà valida esclusivamente la dichiarazione elettronica (mentre quella su carta sarà valida per tutti gli altri casi) ed il registratore del funzionamento del motore dovrà essere integrato nel registratore di volo omologato IGC.

✘ All'unanimità viene approvata una proposta per meglio definire il concetto di "indipendenza" (conflitto d'interessi) fra tutte le persone coinvolte nella procedura di un primato mondiale, il richiedente e l'Osservatore Ufficiale (OO).

✘ Per l'omologazione di un primato mondiale, l'Osservatore Ufficiale (OO) dovrebbe (è stato cambiato il "dovrà") essere autorizzato specificatamente per questo ruolo dal suo NAC, e possedere una precedente esperienza di omologazione di insegna o primato nazionale. L'IGC vorreb-

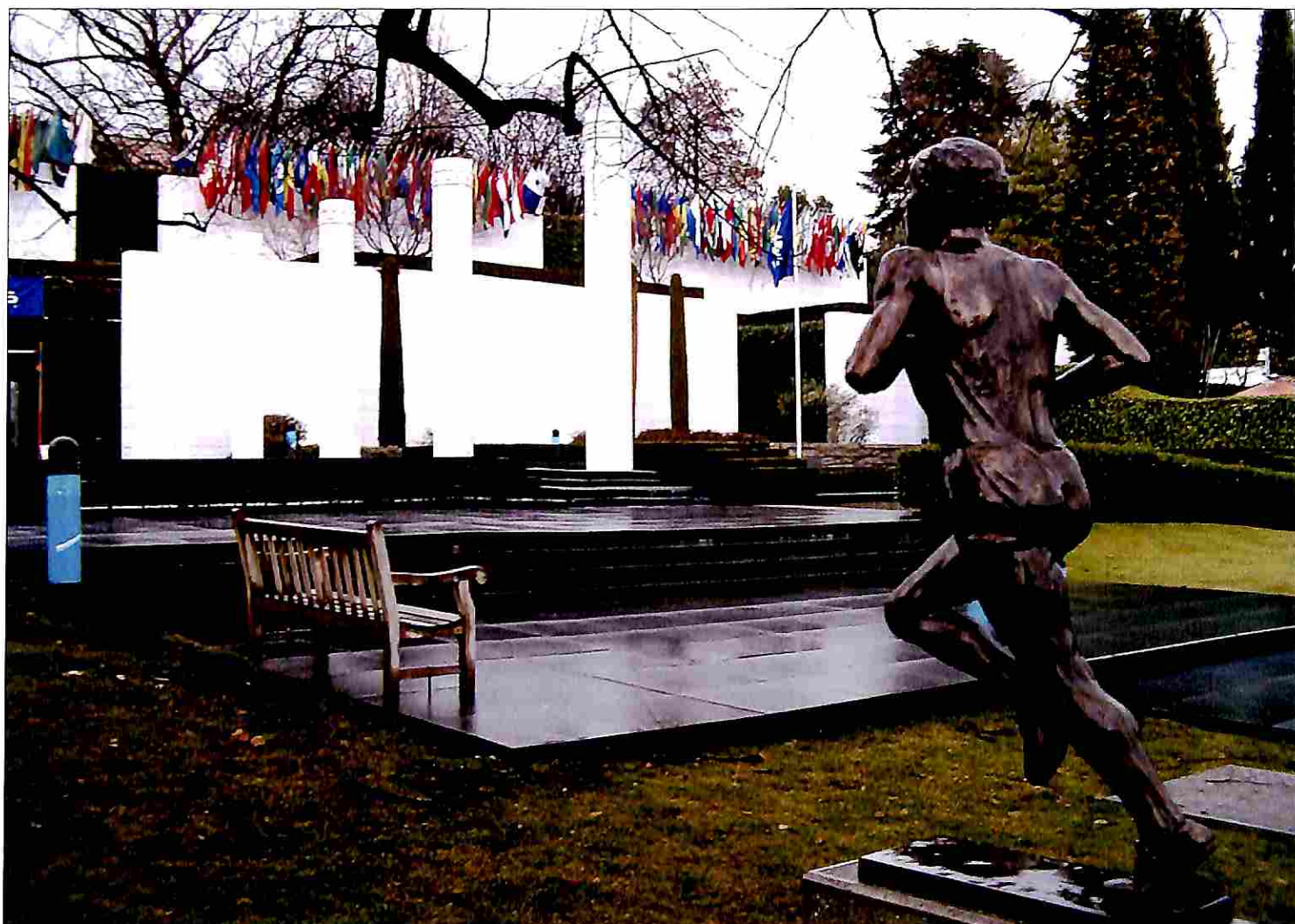




be creare una sorta di "Senior OO". La proposta è stata oggetto di molte critiche in quanto si corre il rischio di non poter omologare un primato mondiale se l'OO non avesse i requisiti. L'Italia ha votato contro, la Francia si è astenuta. Tra i fautori della proposta, alcuni personaggi coinvolti nella gestione di iniziative volovelistiche in "paradisi del volo" esotici, dove certamente le strutture non hanno problemi a fornire (a pagamento?) anche questo servizio.

per semplificare le definizioni di "inizio e fine di una performance", e della dichiarazione di volo.

- ✗ Introdotta anche la necessità di una autorizzazione scritta per gli Osservatori Ufficiali, che deve essere rilasciata da tutti i paesi coinvolti nella performance.
- ✗ È stata approvata all'unanimità, per i soli primati mondiali, la proposta di spedire il file alla FAI entro 7 giorni via e-mail insieme alla notifica del volo. Inoltre, tutti i file di tutti gli eventuali registratori di back-up dovranno essere successivamente spediti alla FAI e se le dichiarazioni elettroniche non risulteranno tutte uguali, ciò creerà le basi per un possibile rifiuto di omologazione da parte della FAI.
- ✗ È stata approvata una proposta tedesca, emendata, per l'istituzione di un periodo minimo di separazione di 4 giorni tra due eventi consecutivi di 1° categoria (Campionati Mondiali), allo scopo di permettere un agevole spostamento dei team.
- ✗ Al contrario, è stata respinta una proposta da parte dell'IGC di limitare la durata dei campionati di 1° categoria a 14 giorni, inclusi 2 giorni di cerimonie.
- ✗ È stata approvata la massa massima di 750 kg per la classe multiposti 20 metri (Francia e Italia astenuti).
- ✗ Cancellate alcune definizioni di temi, penalità, metodi di calcolo del punteggio e traguardi, nel Codice Sportivo, in quanto mai applicate nella pratica.
- ✗ Approvata la separazione delle aree di almeno 1 km nelle AAT (7.5.3). In pratica, nei temi AAT, per motivi di semplicità interpretativa da parte dei piloti, le aree non dovranno essere tanto grandi da sovrapporsi.
- ✗ È stato approvato di trasmettere al comitato del Codice Sportivo, per un approfondimento, le proposte francesi
- ✗ È stata respinta la proposta francese di non più assoggettare l'omologazione di un primato mondiale all'omologazione preventiva come primato nazionale. Lo scopo era di permettere alla Francia di mantenere le sue regole interne particolarmente restrittive in materia di nazionalità del passeggero senza impedire l'omologazione di un primato mondiale pur rifiutandolo come primato nazionale in caso di equipaggio di nazionalità mista. L'IGC ha ritenuto che si trattava di un problema francese e come tale dovrà essere risolto senza che la FAI debba cambiare i suoi regolamenti. Proposta respinta con gran numero di astensioni.
- ✗ È stata approvata la proposta francese di sopprimere la recente norma che obbliga ad omologare un solo primato di distanza, ed uno di velocità, per ogni volo record. Il Comitato del Codice Sportivo si è riservato di emendare la proposta per renderla congruente con le definizioni del Codice.
- ✗ Hans Werner Grosse ha parlato a lungo in supporto della proposta tedesca per la creazione di una categoria separata detta "World Best Performance", da affiancarsi ai Primati, divisa in due categorie: 1) con utilizzo di ogni forma di energia 2) con utilizzo esclusivo della convezione termica. Si è deciso di passare la questione al Comitato meteo dell'OSTIV al fine di valutare se e come distinguere un volo svolto esclusivamente in termica da altri voli. Viene sollevata l'obiezione che alla fine questi voli sarebbero riservati al Sud Africa in quanto nelle zone di montagna esiste sempre qualche componente dinamica. L'Italia ed altri paesi alpini hanno votato contro, la Francia si astiene.
- ✗ È stato approvato l'obbligo di pubblicazione dei file IGC dei primati mondiali e della "World Best Performance" (NZ & USA contrari), con modalità da definire, tramite OLC o altro.
- ✗ Respinta un'altra proposta tedesca richiedente che venga data responsabilità agli Osservatori Ufficiali di verificare che i voli vengano effettuati nel rispetto dei limiti di peso dei singoli alianti (Germania, Norvegia e Svezia favorevoli).



Il Parco Olimpico è arricchito da belle sculture moderne

✗ Il Bureau studierà la proposta austriaca di modifica delle regole di calcolo del punteggio della Ranking List ma viene respinta l'idea di rifare i calcoli dal 1999. Al massimo si partirà dal 2003.

✗ Su proposta della Germania, è stata approvata una moratoria sulle regole dei campionati mondiali e continentali dal 1° ottobre 2006 al 30 settembre 2010.



Foltin (SVK), Goran Ax (S), Brian Spreckley (UK)
Segretario: **Peter Eriksen.**

DEADLINES

Presentazione di proposte che richiedono il voto:
15 dicembre 2006

Rapporti senza voto: 7 gennaio 2007

Tutta la documentazione deve essere messa a disposizione dei delegati entro il 16 gennaio 2007.

MEDAGLIE E RICONOSCIMENTI

Esistendo nello statuto la possibilità di assegnare fino a tre Diplomi Pirat Gehriger, esso viene assegnato sia a Martin Simons (AUS), che a François Van Haaff (NL).

La medaglia Otto Lilienthal viene assegnata a Ian Strachan.

ELEZIONI

1° vicepresidente: **Eric Mozer (USA)**

Vicepresidenti: **Roland Stuck (F), Axel Reich (D), Vladimir**

PROSSIME RIUNIONI PLENARIE

Per il 2007: Losanna 2 e 3 marzo

Per il 2008: l'Italia ha avanzato una proposta preliminare per ospitare il meeting IGC. Nel corso della prossima riunione di Losanna, tale proposta dovrà ricevere una maggioranza di 2/3. Sarà importante presentare un pacchetto completo, che includa un'offerta a costi moderati per il soggiorno. ■

**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.



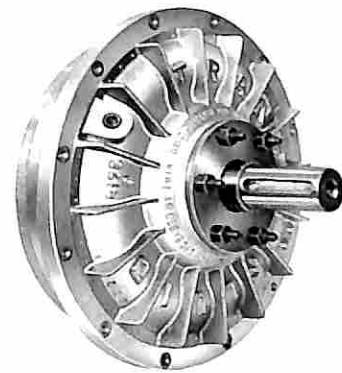
**PRESE DI FORZA CON
GIUNTO IDRODINAMICO
KFBD - TRANSFLUID**

A riempimento costante.
Potenza trasmissibile fino a 500 kW.



**GIUNTI IDRODINAMICI
SKF - TRANSFLUID**

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



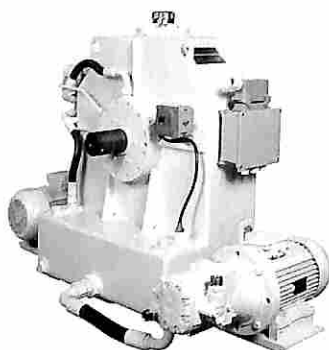
**GIUNTI IDRODINAMICI
KSL - TRANSFLUID**

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



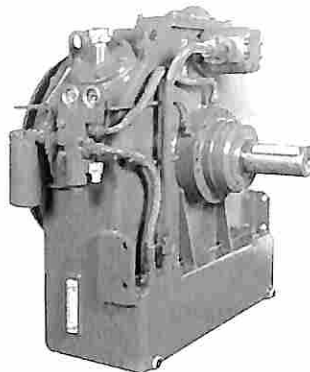
**GIUNTI IDRODINAMICI
KPTB - TRANSFLUID
(per motori elettrici)**

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



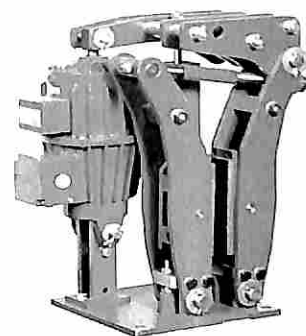
**GIUNTI IDRODINAMICI
KPTO - TRANSFLUID
(per motori endotermici)**

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



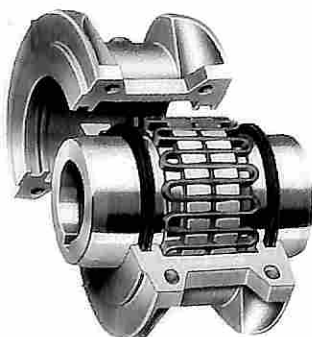
**FRENI A DISCO
E A CEPPI
TRANSFLUID**

Per coppie fino a 19000 Nm.



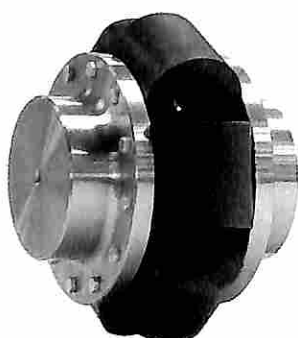
**GIUNTI ELASTICI
STEELFLEX - FALK**

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.



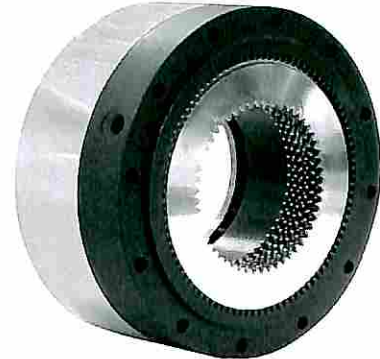
FRIZIONI A COMANDO IDRAULICO SH/SHC - TRANSFLUID

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



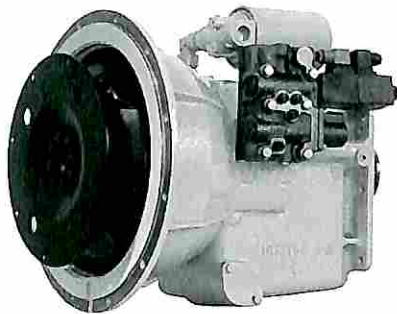
FRENI DI SICUREZZA AD APERTURA IDRAULICA SL - TRANSFLUID

Per coppie fino a 9000 Nm.



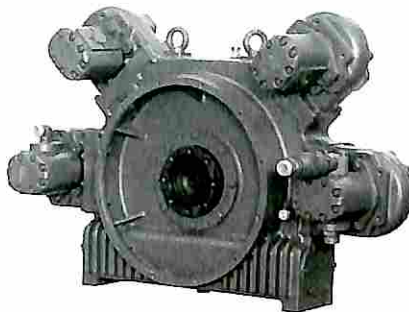
TRASMISSIONI IDRODINAMICHE TRANSFLUID

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



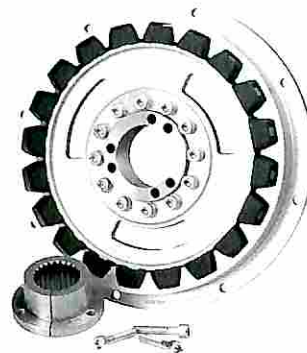
ACCOPIATORE MULTIPLO MPD - TRANSFLUID

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.



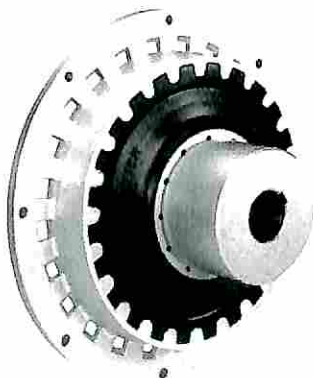
GIUNTI ELASTICI PER CARDANO VSK-REICH

Per coppie fino a 16000 Nm.



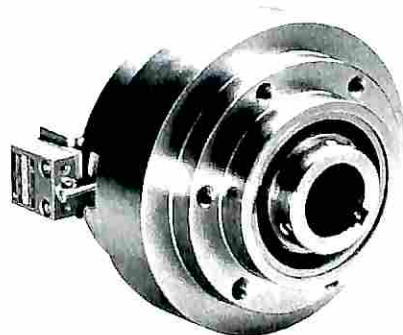
GIUNTI ELASTICI AC-REICH

Per abbattimento vibrazioni torsionali
Per coppie fino a 40000 Nm.



LIMITATORI DI COPPIA A COMANDO PNEUMATICO NEXEN

Per coppie fino a 3600 Nm.



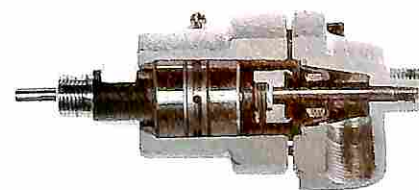
FRIZIONI E FRENI A COMANDO PNEUMATICO NEXEN

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.





Incredibile Argentina!

Il sole si affaccia e sorge sopra la copertura nuvolosa

Kathrin Woetzel

Foto di Kathrin Woetzel e Stefano Ghiorzo

Traduzione e adattamento di Aldo Cernezzì

Non è facile esprimere in frasi succinte le emozioni e le esperienze di questo viaggio. Spesso sono i piccoli dettagli a fare la differenza. Ma voglio tentare, con questo diario, di comunicare un poco delle mie impressioni, e portarvi un pezzetto delle fantastiche onde dell'Argentina.

L'ARRIVO

Il 19 novembre 2005 Stefano e io arriviamo a San Martín de Los Andes, dove la titolare Claudia ci accoglie nella villetta messa a disposizione nel resort Cabañas del Bosque, che dà alloggio a quasi tutti i piloti tedeschi. Diversamente dagli altri, abbiamo scelto il pullman granturismo per il trasferimento da Buenos Aires; un viaggio di ben 1.700 km in 20 ore, che si svolge in grande comfort e



Una vista dell'aeroporto



Thomas Gostner e Stefano Ghiorzo a Chos Malal

a prezzi bassi. Nel nostro bagaglio c'erano anche due nuovi copерchi per il vano motore di uno dei Nimbus 4DM, in sostituzione di quelli originali danneggiati.

Con due settimane a disposizione, abbiamo deciso che nella prima Stefano avrebbe volato con Thomas Gostner, mentre io avrei diviso i voli con Klaus Ohlmann; nella seconda settimana, invece, io e Stefano voleremo insieme.

L'aereo di Thomas è arrivato a Buenos Aires on ritardo di tre ore, e così la sua coincidenza aerea è stata persa. Arriva quindi in aeroporto il giorno dopo alle 13.30, appena in tempo per salire sull'aliante senza nemmeno uscire dall'aeroporto.

Di questo primo decollo dal sedile

posteriore, ricordo solo una cosa: nuvole, nuvole e nuvole! Il vento era molto forte. Atterriamo a Chos Malal, 350 km più a Nord, alle 19.30 sotto un cielo più asciutto e aperto. L'aeroporto non è commerciale, ma è comunque grandissimo. Qui si svolge l'attività di stage organizzati dagli Argentini (www.patagoniagliding.org.ar), che si sono prodigati per aiutare anche noi del gruppo di Ohlmann. Per esempio, non abbiamo mai dovuto chiamare un taxi, nemmeno alle 5 del mattino! Un grosso ringraziamento a tutti i membri del club.

STRANIERI A CHAPELCO

Il nostro gruppo è formato da due Nimbus 4DM e da uno Stemme, condotto dalla francese Ghislaine



Kathrin durante le 20 ore di viaggio su un confortevolissimo pullman di linea

Le casette delle Cabañas del Bosque



Il Nimbus 4DM sopra un mare di nubi



Façon insieme a Sidonie Ohlmann, moglie di Klaus. Queste due donne hanno conquistato una serie di primati mondiali femminili. Qui ci siamo incontrati con gli amici austriaci Wolfgang Janowitzsch e Hermann Trimmel, con un ulteriore Nimbus 4DM.

Lunedì 21 novembre la finestra di bel tempo appare molto limitata geograficamente, ma permette di organizzare una piccola competizione contro Stefano e Thomas: un tema di velocità sui 300 km, che io e Klaus ripetiamo per ben tre volte nel corso dello stesso volo. Volando tra i 4.500 e gli 8.500 metri, con salite fino a 11 m/s (e discendenze di 13 m/s!), tra paesaggi spettacolari e bassi rotori nei

quali Klaus riesce a leggere con chiarezza lo snodarsi dell'onda, riusciamo alla fine a battere i nostri avversari registrando una media di 226,5 km/h, primato mondiale. Stefano e Thomas stabiliscono un nuovo record italiano, mentre le ragazze sullo Stemme, con 232 km/h, si aggiudicano un primato mondiale femminile sul triangolo di 100 km/h.

VENTO FORTISSIMO

Martedì non è una giornata bomba, e ce la prendiamo comoda. Il vento è fortissimo, e ci sembra meglio optare per un volo locale. Il decollo del primo Nimbus è impressionante: raggiunti circa 50 m di quota a metà pista, l'aliante

cessa di avanzare e di salire col motore al massimo. Resta sospeso così per un'eternità, forse 30 secondi, poi addirittura inizia a scendere sul posto! Guardiamo la scena col fiato sospeso... Con lentezza il Nimbus riprende a salire, ma deve compiere quattro circuiti intorno al campo per superare i 120 m di quota.

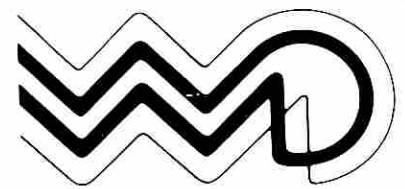
Sono felice di non volare da sola in queste condizioni, ma il nostro decollo è molto meno spettacolare. Teniamo d'occhio l'evoluzione della situazione meteo, e presto dobbiamo decidere di atterrare, prima che un violento fronte si abbatta sull'aeroporto. La planata finale da 7 km è tutt'altro che facile: Klaus imposta la virata finale a

Record mondiali

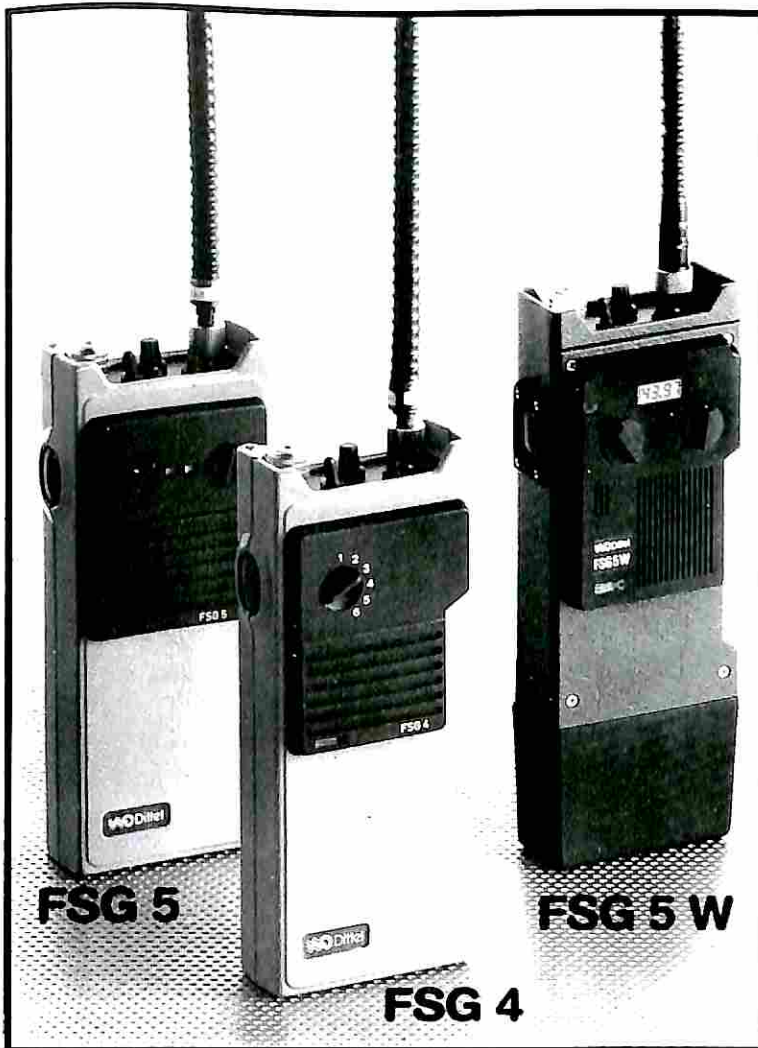
Velocità su Andata e Ritorno di 1.000 km	200,19 km/h 3 dicembre 2005 Pilota Stefano Ghiorzo Copilota Kathrin Woetzel
Distanza predichiarata su 3 punti di virata (Realizzato in "Team" con K. Ohlmann)	2.133,6 km 25 novembre 2005 Pilota Thomas Gostner Copilota Stefano Ghiorzo

Record italiani

Velocità su Triangolo FAI di 100 km	242,10 km/h 24 novembre 2005 Pilota Thomas Gostner Copilota Stefano Ghiorzo
Velocità su Triangolo FAI di 300 km	167,72 km/h 21 novembre 2005 Pilota Thomas Gostner Copilota Stefano Ghiorzo
Velocità su Andata e Ritorno di 500 km	161,16 km/h 29 novembre 2005 Pilota Stefano Ghiorzo Copilota Kathrin Woetzel
Distanza su 3 punti di virata	2.030 km 3 dicembre 2005 Pilota Stefano Ghiorzo Copilota Kathrin Woetzel



Walter Dittel GmbH



FSG 5

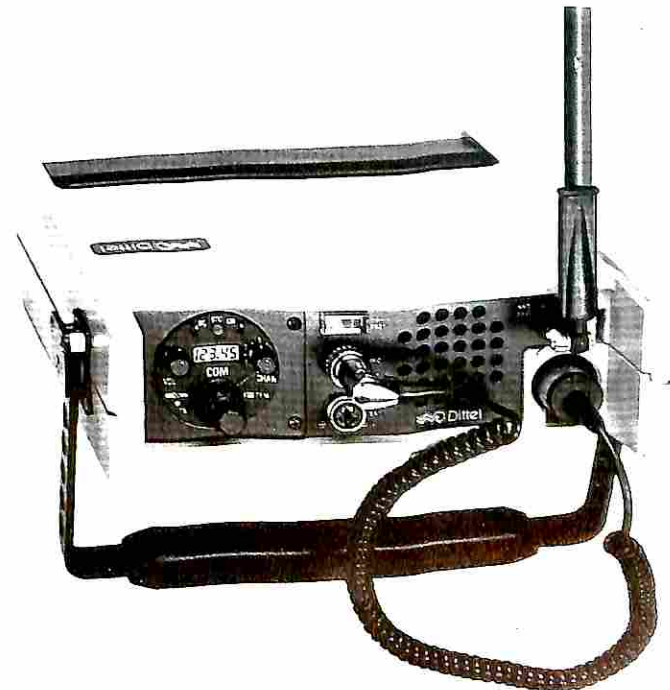
FSG 4

FSG 5 W

FSG 71 M



FSG 70



AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS



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

**Il Nimbus 4DM
sopra un mare
di nubi**

**Questo sistema
di bloccaggio
a incastro si è
rivelato molto
efficace; qui
sull'aeroporto
di Chos Malal**



persona sostiene l'estremità alare! Con 80 km/h al suolo (visti sul nostro anemometro), l'atterraggio di Stefano è perfetto, ma l'aliante viene tenuto in asse dal vento, così anche lui non può liberare la pista. Ghislaine, che gli tiene l'ala, viene sollevata da terra. Klaus poi ci dice di aver compiuto atterraggi con vento altrettanto forte, ma al traverso di 90 gradi; grazie, non fa per me!

VELOCITÀ E DISTANZA

Mercoledì 23, il fronte a Sud rimane stazionario, e scegliamo di tentare nuovi record su distanze modeste. Klaus e io ci impegnere-

**A quote
medio-basse,
seguito
l'allineamento
dei rotori**

1.000 metri di altezza a circa mezzo km dalla soglia, con 200 km/h e i flap in negativo. Fuori dall'aeroporto non c'è alcuna possibilità di atterraggio. Nonostante tutto, ci fermiamo nel primo terzo di pista! Il vento è tanto forte che non possiamo lasciare l'abitacolo; gli aiutanti ci vorrebbero portare subito fuori dalla pista, per liberarla a favore di Thomas e Stefano, ma non è possibile farlo a braccia. Allora Klaus molla il freno, e il Nimbus spinto dal vento retrocede fino alla testata pista, mentre una





**Un bellissimo
sandwich
di lenticolari**



**Una lunga
planata**

mo sul triangolo di 500 km, Stefano e Thomas su quello di 100 km. Durante il volo il computer di bordo ci dà dei problemi, ma a sera scopriamo di aver realizzato un nuovo primato con 194,3 km/h sui 500 km. L'altro equipaggio ripete per ben sei volte il tema di 100 km, concludendo con la migliore media di circa 240 km/h, che è record italiano, e a pochi secondi dal mondiale. Dopo il volo discutiamo a lungo su come realizzare correttamente una virata, partendo con vento in coda e la groundspeed a 350 km/h.

Giovedì non voliamo, a causa della meteo. Gli alianti sono ben fissati, ma si scuotono per tutto il giorno.

Venerdì 25, la sveglia suona alle 3,45; facciamo colazione alle 4,30 circondati da facce assonnate. In aeroporto, all'alba, le lenticolari sono bellissime e il vento è finalmente moderato. Anche la programmazione dei temi nei computer fa perdere un po' tempo... Ten-

teremo il record di 2.134 km su tre punti di virata con planata su Chapelco, e decoliamo alle 7. Tra vedute spettacolari che di solito possiamo ammirare solo con i liner, alle 8 del mattino siamo già a oltre 8.000 metri. Le Ande appaiono strettissime, e vediamo chiaramente la costa cilena. Il primo pilone è sfortunatamente in una zona blu, senza lenticolari: difficile identificare l'onda. Ma l'esperienza locale di Klaus è a prova di tutto. La tratta verso Sud scorre invece senza problemi: su Bariloche troviamo un'ottima salita e ci facciamo un po' di foto reciprocamente. Siamo a soli 4.000 metri, ed è più facile godere del magnifico panorama. Giriamo il vulcano Lanin e riprendiamo il volo verso Nord. Poi la planata su Chapelco che si conclude alle 19,30 realizzando il record mondiale di distanza su tre punti, in team (due alianti sullo stesso percorso). Ma come, non atterriamo? Credevo che questo fosse il punto

d'arrivo! Klaus procede verso Bariloche, a 120 km di distanza. In circa un'ora siamo di nuovo a Chapelco per l'atterraggio (questa è l'Argentina!) mentre ormai non sento più i piedi a causa dell'esaurimento della batteria per gli scalini elettrici.

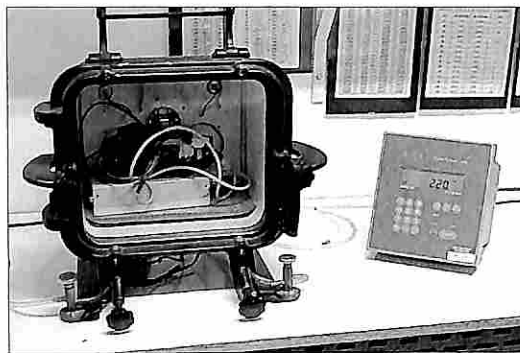
Passiamo il sabato a riposarci, finalmente in una casa, dopo che ieri abbiamo volato per 13 ore e mezza. La meteo non promette bene, ed è meglio fare un po' di shopping, sedere in un Internet caffè, e cenare con Trimmel e Janowitsch.

Anche domenica non è un gran che. Ci occupiamo delle carte per la richiesta di omologazione dei record, e Thomas prende il pullman per Buenos Aires, visto che la linea aerea va in sciopero per una settimana. Abbiamo poi saputo che il bus si è guastato in mezzo alla pampa, obbligandoli a una sosta di otto ore!

Steve Fossett, con grande spirito sportivo, ci fa avere le sue congra-

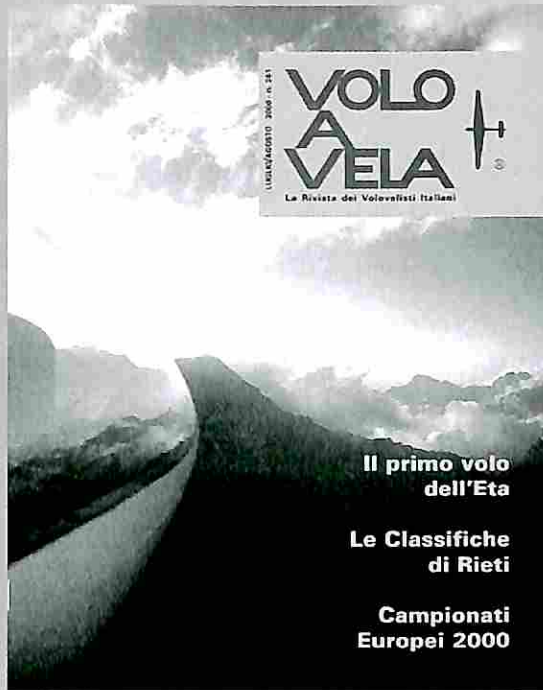
GLASFASER Italiana S.p.A

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



PER RICEVERE VOLO A VELA

Il Centro Studi del Volo a Vela Alpino cura la pubblicazione della rivista Volo a Vela. Esistono varie modalità di abbonamento:

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

Le tariffe 2006:

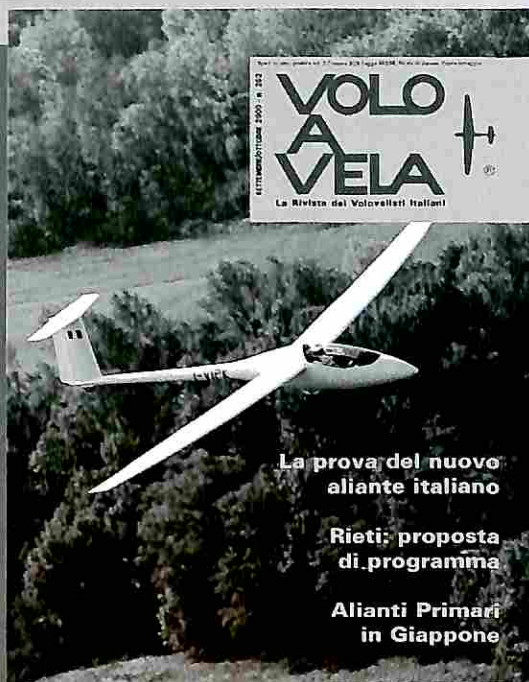
Abbonamento annuale (6 numeri)
Euro 40,00

Abbonamento sostenitore annuale (6 numeri)
Euro 85,00

Abbonamento benemerito annuale (6 numeri)
Euro 250,00

Abbonamento dall'estero (sped. internazionale)
Euro 50,00

OFFERTA PROMOZIONALE valida per nuovi abbonati, Abbonamento annuale (6 numeri)
Euro 25,00

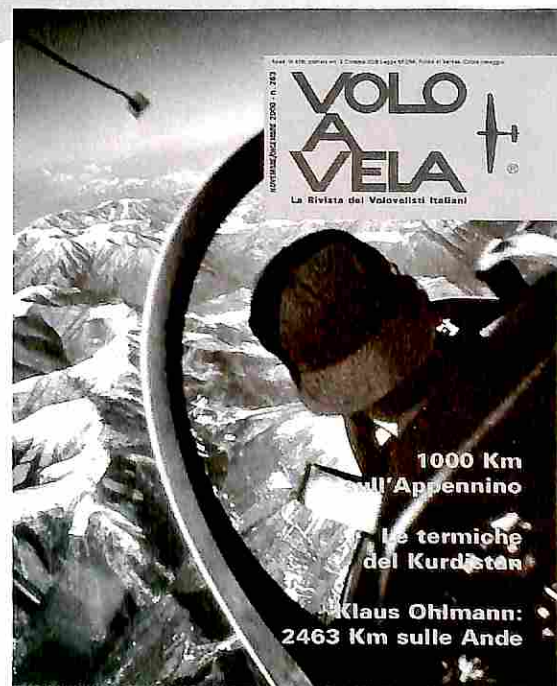


con bonifico bancario alle coordinate ABI 05048, CA 50180, CIN S, c/c 58927, intestato a CSVVA, indicando la causale e l'indirizzo per la spedizione (è gradito un cenno di riscontro alla redazione);

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

grafica: impronte, milano

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



**Una formazione
nuvolosa
spettacolare**



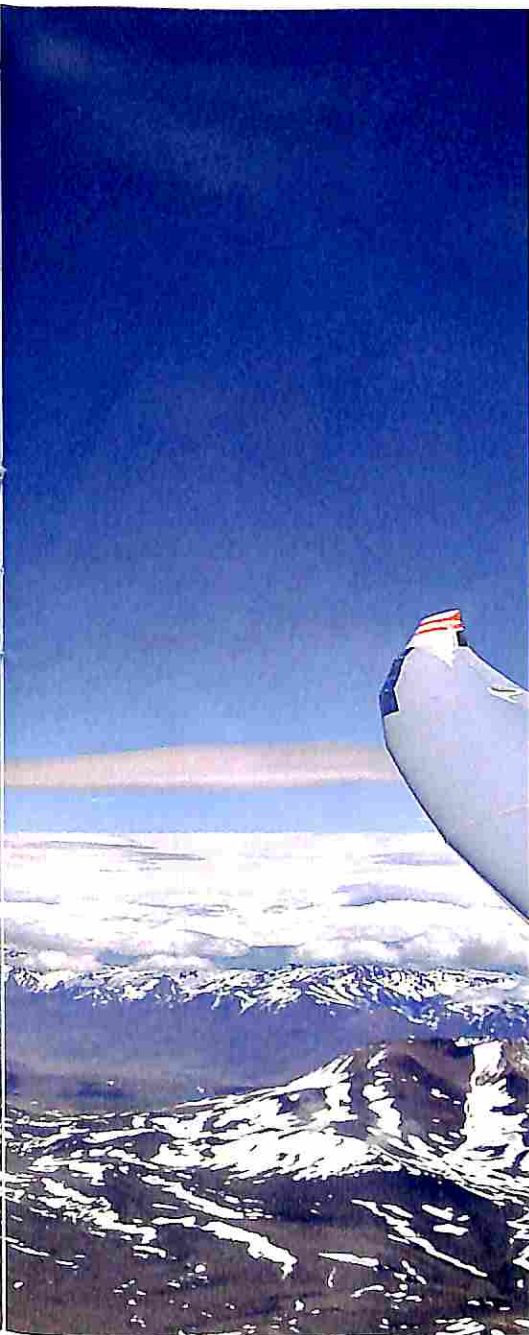
**Uno dei Nimbus
ha volato senza
i coperchi del
vano motore,
in attesa che
venissero
portati
i ricambi
dall'Italia,
nel nostro
bagaglio
personale**

tulazioni per aver battuto il suo record. Klaus, analizzando i voli precedenti, scopre che abbiamo battuto anche un primato di velocità su A/R di 1.000 km, con 185 km/h: wow! È il mio quarto record mondiale come copilota. A letto prestissimo, perché domani sarà molto buona.

LUNEDÌ, ANCORA SVEGLIA PRESTO

Utilissime le lampade da portare sulla fronte, in questi orari ancora notturni: si prepara l'aliante a mani libere. Bisogna allineare prima dell'alba, altrimenti si deve attendere la fine dei primi decolli





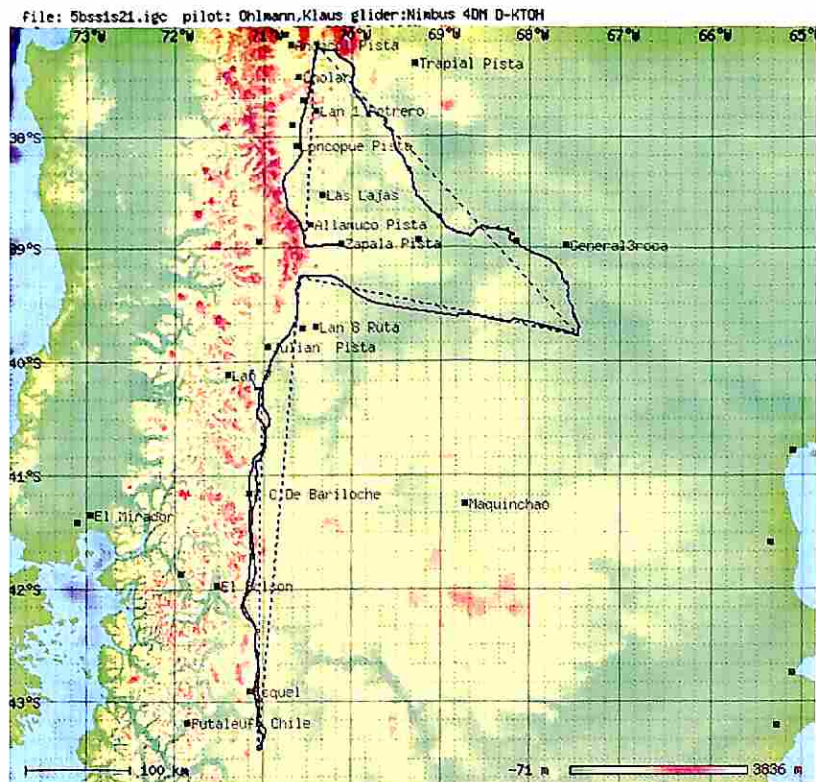
ta sulle montagne. Oggi voliamo in tre, per l'arrivo dell'ASH-25 di Juergen Obladen e Klaus Reinhold: incontriamo il Nimbus austriaco dopo il nostro pilone a Sud. Sul secondo lato dobbiamo usare parecchio la radio per ottenere le autorizzazioni a sorvolare Neoquèn, ed è bene sapersi esprimere in spagnolo. Klaus comunica anche per noi, con nostro sollievo, ma capiamo bene che l'operatrice del controllo ci proibisce il sorvolo. Klaus non si arrende, insistendo sul tentativo di record mondiale, ma lei non recede e ci invita ad attendere. Dopo più di venti minuti, mentre sfruttavamo il tempo come si poteva, salendo in un'ondina, Klaus richiama e scopriamo che c'è stato il cambio di turno dei controllori. Quello

nuovo è più disponibile, e ci lascia passare.

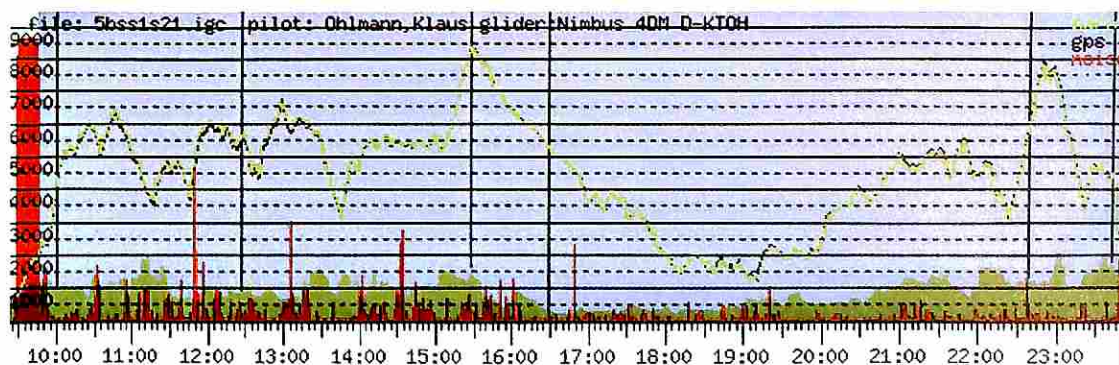
Da 8.500 metri facciamo quindi rotta per il pilone nella pampa, senza che alcuna nube sia visibile. Passiamo sotto a una copertura di cirri che ci toglie il calore del sole, rendendo necessario aprire la ventilazione per ripulire la capottina dal ghiaccio. Giriamo il pilone a 5.500 metri, senza alcun segno di ascendenza e altri 270 km da percorrere controvento (80 km/h) per tornare sulle Ande. Scegliamo quindi di deviare a Nord, verso alcuni aeroporti: su Neoquèn, a 1.000 metri di altezza sul terreno ci ritroviamo con tutti i nostri compagni di volo. Inizia la laboriosa ricerca di una termica; ne troviamo una quando ormai eravamo pronti ad accendere il motore. La usiamo per spo-

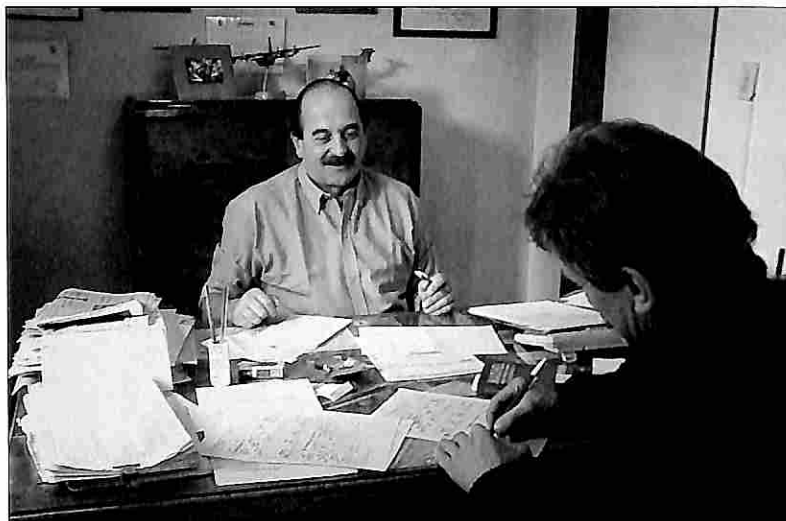
per poter schierare nuovamente. Klaus vuole tentare, con il nuovo copilota, di battere il record di Steve Fossett per il più grande triangolo FAI. Il tema è di ben 1.690 km: un punto di virata si trova nel mezzo della pampa a 270 km dalla catena andina. Fa molto freddo, e c'è una pioggerellina poco piacevole.

Stefano e io decolliamo alle 6.30. La pioggia è diminuita e il sole già splende, basso, nel cielo. Andiamo veloci e sicuri verso Sud a quote più basse di quelle a cui ormai siamo abituati, sotto i 4.000 metri. È l'inizio dell'estate, ma vediamo la neve appena cadu-



La mappa e il barogramma del tentativo di record su Triangolo di 1.700 km. Si nota la lunga planata con il "punto basso"





starcì verso il margine dell'altipiano, dove una faccia rocciosa è ben esposta al vento, e troviamo un gran sollievo. Lo stress accumulato è stato tanto, ma almeno non eravamo più al freddo! Gli austriaci invece sono costretti ad accendere il motore e fanno rotta verso casa.

Verso il terzo pilone c'è una magnifica strada di cumuli, ma sfortunatamente nessuna onda. Una situazione inutile, ma davvero molto bella e godibile. Klaus è invece riuscito a riprendere l'onda, ma atterra comunque con noi per solidarietà e sicurezza sull'aeroporto di Zapala, a circa 130 km da Chapelco dove saremmo arrivati dopo le effemeridi. Sull'aeroporto siamo stati circondati dalla polizia, cui abbiamo dovuto dare molte spiegazioni; riusciamo a sederci a cena solo alle 23.30.

MARTEDÌ 29

L'aeroporto è semideserto, ma c'è la polizia che ha piantonato i nostri alianti per tutta la notte, e alla quale dobbiamo pagare in totale solo 30 Euro per il servizio. Klaus scompare per un'ora e mezza nell'ufficio traffico, dove deve compilare una quantità di carte per i piani di volo. Con le bombole d'ossigeno semivuote, e le batterie pure poco in forma, è chiaro che faremo un volo breve.

Per sfruttare la giornata dichiariamo un'AR di 500 km. L'ingresso in onda è stavolta facilissimo, ma le condizioni non sono eccezionali. Realizziamo la media di circa 160 km/h che comunque è un record italiano per Stefano. Klaus si separa da noi per riportare il suo copilota alla base, dove deve fare importanti telefonate di lavoro.

GIORNI TRANQUILLI

Da mercoledì a venerdì le previsioni annunciano giornate di termica. Non che non ci ingolosissero, ma alla fine ci ritroviamo a scegliere il riposo. Domenica Klaus si aspetta una bella giornata, con condizioni ideali per tentare un nuovo record di distanza in linea retta. Tuttavia, il nostro ultimo giorno di volo è programmato per sabato, mentre domenica toccherà alla famosa coppia giapponese.

Sabato 3 dicembre decolliamo prestissimo alle 5.45, su un tema di andata e ritorno di 1.000 km, pensando di sfruttare il resto della giornata per un volo di distanza libera su tre punti. Obiettivo, un nuovo record italiano. L'onda tuttavia ci sfugge a lungo, a causa della nostra scarsa familiarità con la situazione locale. Manfred Albrecht, invece, era già a 6.000 metri.

Salendo in una debolissima onda, superiamo il mare di nubi sopra il quale possiamo ammirare la comparsa del sole. Uno spettacolo bellissimo! C'è molta umidità, e lottiamo per trovare un'onda migliore. Andiamo a saggiare una lenticolare apparsa sopra il vulcano Lanin, ma ci offre solo 1 m/s. La meteo migliora solo a Nord di Zapala, e dopo Chos Malal incontriamo Friedemann Kuester sullo Stemma nella Cordigliera del Vento. Proseguiamo verso una zona priva di nubi, nella quale dopo lunghe discendenze giriamo il pilone

Rivista di meteorologia, clima e ghiacciai.

Organo ufficiale di informazione della Società Meteorologica Italiana.

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

PER I SOCI FIVV PREZZO SPECIALE DI EURO 31,00

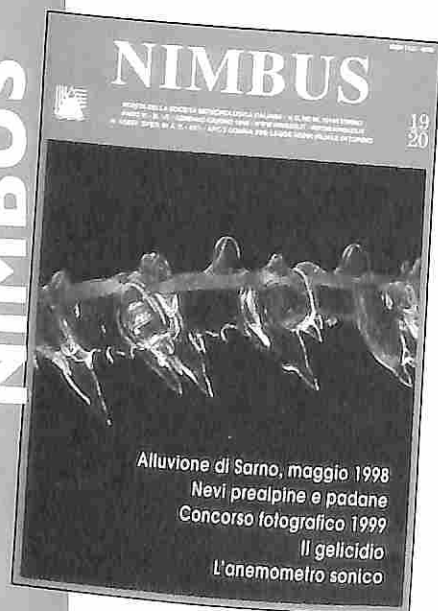
Visita www.nimbus.it: previsioni del tempo, link a siti meteorologici, articoli, tutti i numeri di Nimbus pubblicati, ed il Meteo Shop, vetrina della meteorologia che presenta il nuovo poster "Atlante delle nubi".

Per informazioni:

SOCIETÀ METEOROLOGICA ITALIANA

Via G. Re 86 - 10146 Torino

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





La radiotelegrafia 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

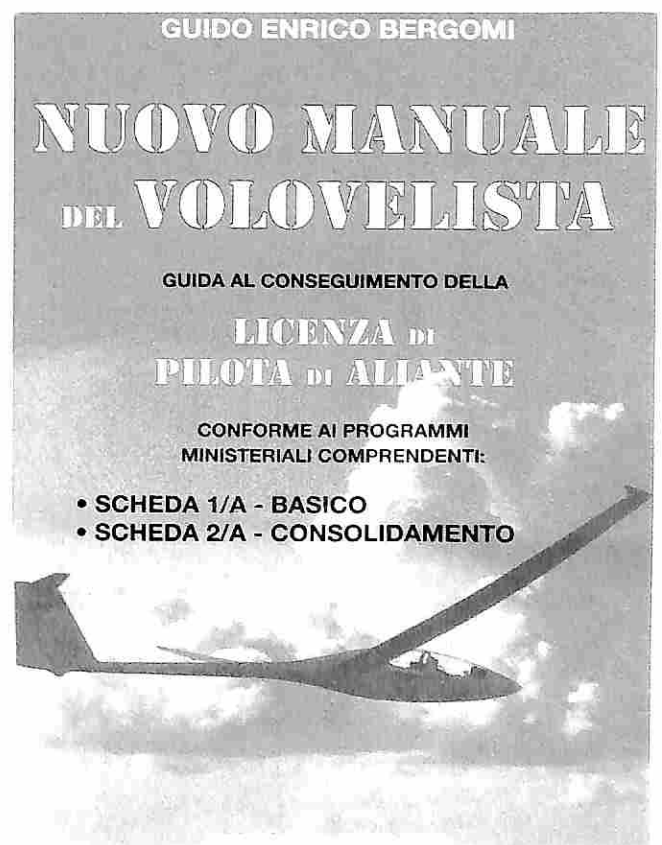
Casa Editrice VEANT

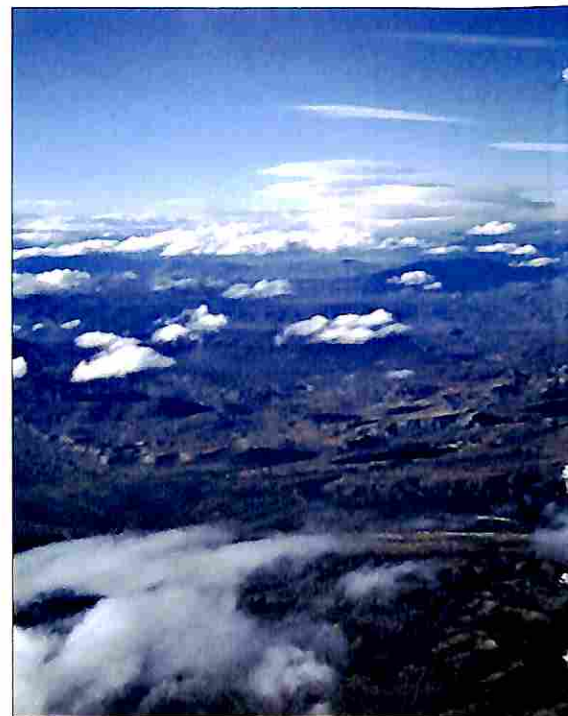
Via G. Castelnuovo, 35 - Roma

Telefono 06.5599675

o presso il vostro Club

Euro 23,24

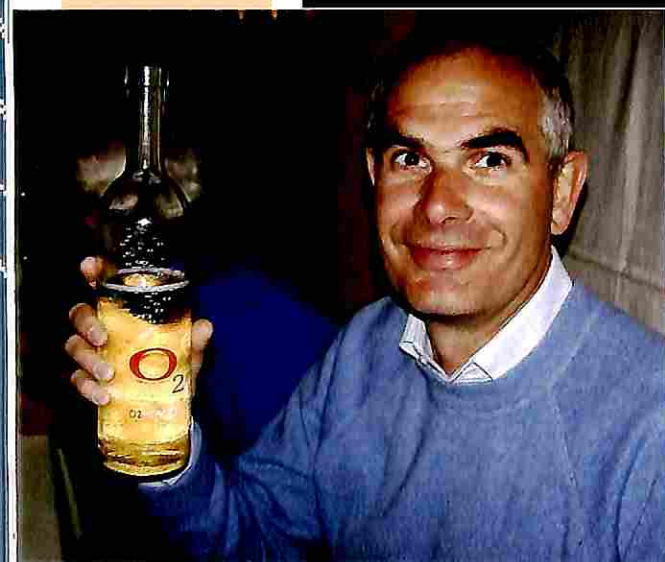




**Anche un PW-5
si prepara
al volo**

**In volo a quote
modeste, con
una prospettiva
diversa sul bel
panorama**

**Stefano
con la
"bottiglia
dell'ossigeno"...**

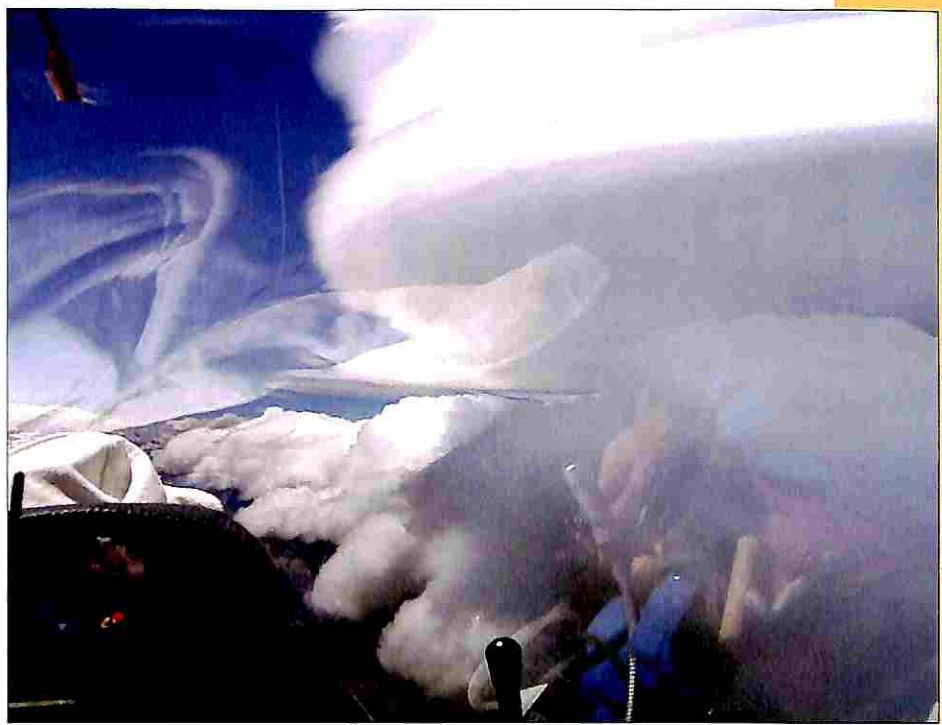


e troviamo di nuovo l'onda. Il ritorno è senza problemi, grazie a Stefano che segue una meravigliosa linea portante sulla quale avanziamo a velocità incredibile.

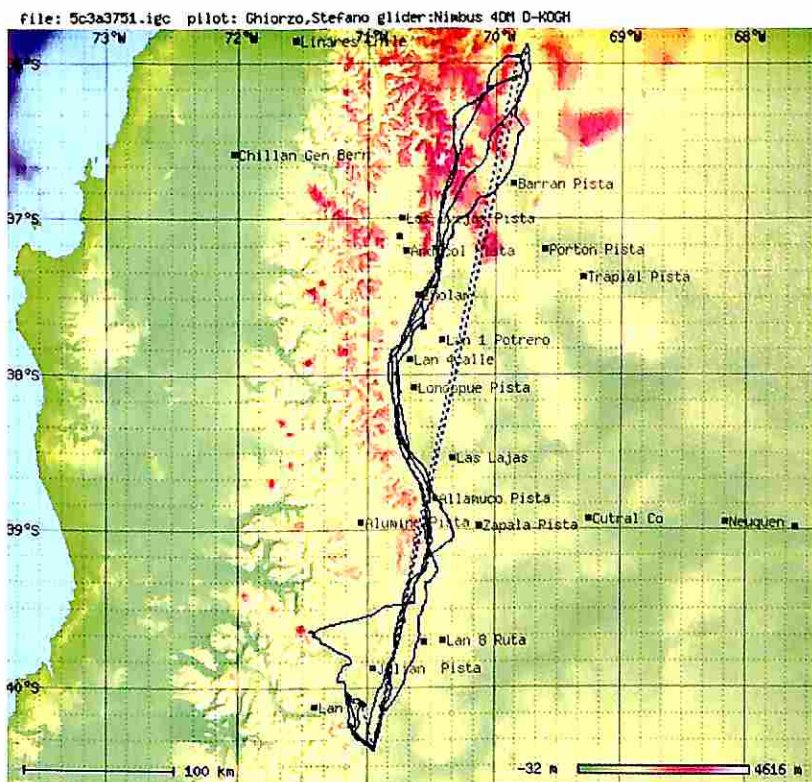
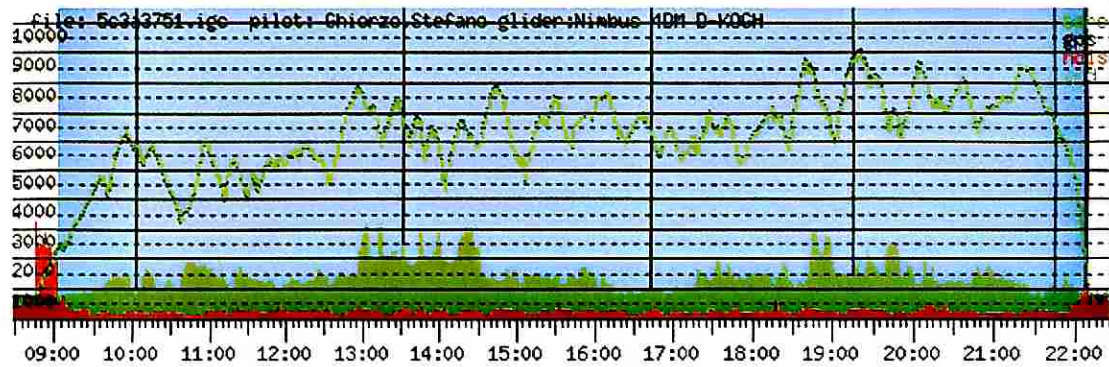
Chiudiamo il tema alle ore 14.00 alla media di circa 160 km/h, realizzando il nuovo record italiano. E ora? C'è un fantastico allineamento di lenticolari sulla pampa in direzione Nord; per i nostri gusti un po' troppo a Est, ma non si

poteva non andare a sfruttarlo. Dopo 200 km di surf non ne vediamo ancora l'esaurirsi! Non è nemmeno facile mantenersi sotto i 9.000 metri, quota alla quale i nostri impianti a ossigeno ci sembrano insufficienti. In cinque ore e un solo minuto compiamo il secondo percorso di 1.000 km di questa giornata: che gioia!

All'atterraggio, controlliamo i logger e scopriamo di aver tagliato,



per un pelo, il traguardo di partenza una seconda volta al mattino, quindi la nostra velocità media è di ben 200,2 km/h, nuovo record mondiale. Stentiamo a crederci! Alla sera vediamo che il volo di Dieter Memmert, su Ventus2C monoposto, è pure record mondiale: 2.190 km su tre punti di virata, che supera la performance precedente non solo in Classe Libera, ma anche in 15 metri.



CONCLUSIONE

La nostra fantastica vacanza di due settimane si conclude con la serata del Tango. Per me e Stefano c'è voluto un po' di tempo per assimilare tante grandiose esperienze ed emozioni.

E siamo stati molto fortunati con la meteo. Ricorderemo sempre le incredibili lenticolari, e forse non scorderemo mai lo stressante volo sulla pampa. Il record mondiale che abbiamo stabilito insieme resterà inoltre come un ricordo particolarmente speciale per noi...

Grazie, Klaus, per averci aiutato a realizzare questa folle vacanza volovelistica. Grazie a te e alla tua squadra.

Grazie a tutti quelli che hanno contribuito con la loro presenza a rendere per noi unica e indimenticabile questa esperienza. ■

**Mappa
e barogramma
del volo record
sui 1.000 km
in Andata
e Ritorno**

Rapporto sugli incidenti

***Gli eventi degli ultimi due anni,
quattro dei quali fatali***

Aldo Cernezi
Su informazioni dal sito www.ansv.it

VECCHI INCIDENTI

Non esistono nuovi incidenti, solo vecchi incidenti che continuano a ripetersi.

È questo un concetto riportato in tutta la letteratura sulla sicurezza del volo. I ventinove eventi qui descritti in sommi capi hanno avuto luogo negli ultimi ventiquattro mesi, e confermano la verità di questo assioma. Quattro piloti (uno dei quali di nazionalità tedesca) sono deceduti ai comandi di un aliante: due in volo libero impattando contro la montagna, uno in fase di decollo al verricello, uno in atterraggio fuoricampo; altri due piloti hanno perso la vita in un incidente di decollo con motoa-aliante turistico.

È sempre elevato il numero di incidenti seri, ma senza conseguenze fatali, nell'ambito degli atterraggi, siano essi in fuoricampo o presso aeroporti e aviosuperfici. Alcuni di questi disastrosi fuoricampo si realizzano a seguito di planate marginali nel tentativo di raggiungere altre località. Ma soprattutto stupisce particolarmente, rispetto alle statistiche, la notevole frequenza (sei eventi su ventinove) di impatti con la montagna, una tipologia di incidente che ha un elevatissimo potenziale di fatalità. Questi impatti con la montagna si possono far risalire, in genere, a due cause principali, spesso interconnesse e difficilmente discriminabili: l'insorgenza di uno stallo con eventuale entrata in vite, e la mancata applicazione di una sufficiente distanza di sicurezza dal costone.

Non rientrano tra gli aneddoti pubblicati qui, tuttavia anche le collisioni sono una frequente causa di preoccupazione. Senza veri rapporti scritti, ma solo nei racconti a voce, ci sono state riportate negli ultimi cinque anni decine di collisioni sfiorate per pochi metri o decine di metri, in condizioni per cui nessuno dei due piloti aveva visto l'altro aliante, né ha potuto

compiere azioni di evitamento. Semplicemente, tali collisioni non si sono realizzate per pura fortuna, un elemento che in natura è scarso e tende, prima o poi, ad esaurirsi.

IL TABÙ

Molti ci chiedono di pubblicare le circostanze più dettagliate dei singoli incidenti. Vi sono molti motivi per non farlo: le indagini ancora in corso, le implicazioni legali, la competenza che spetta agli organi dello Stato. D'altro canto, pur non criticando la nostra scelta di pubblicare, alcuni esprimono il timore che queste notizie possano rendere più difficile il reclutamento di nuovi allievi e nuovi soci per le strutture dei club. Il volo a vela è una disciplina sportiva (il termine "sport", da solo, mi fa pensare semplicemente a qualcosa di atletico, spensierato e divertente) che contiene dei rischi intrinseci: negarlo non è, a mio parere, una strategia corretta eticamente, né tantomeno sensata. Tali rischi sono gestibili da un pilota istruito normalmente, ma è senza dubbio positiva la presenza di una volontà di approfondimento.

Spero che le succinte note riportate più sotto a descrizione dei singoli eventi servano a formare un'opinione nei lettori, che invito a non perdere di vista un concetto fondamentale: ogni incidente può essere fatto risalire a qualche causa specifica, ma ciò non deve trasformarsi in alibi, giustificazioni e non deve portare a sentirci "estranei" ai rischi del volo.

LA PREVENZIONE

Non è possibile fornire ricette e soluzioni per la Sicurezza del Volo con l'aliante, ma ci sono alcune "chiavi", alcuni strumenti attraverso i quali i volovelisti possono migliorare la propria attenzione alla sicurezza:

- ✓ conoscenza e preparazione
- ✓ auto-analisi e auto-valutazione
- ✓ concentrazione e rilassamento.

A) Conoscenza di incidenti già avvenuti, di regole di comportamento motivate, di situazioni che inducono all'errore di valutazione; preparazione continua a un ampio scenario di conseguenze per ciascuna decisione presa dal pilota.

B) Auto-analisi e valutazione delle proprie motivazioni, per scendere a un livello più profondo di comprensione dei propri meccanismi decisionali, spesso tanto influenzati dai nostri desideri di volovelisti appassionati; approfondimento degli aspetti psicologici del "fattore umano".

C) Concentrazione durante ogni fase, dall'assemblaggio dell'aliante, alla preparazione del volo, all'attenzione verso l'ambiente in cui il volo si svolge (prevenzione delle collisioni, valu-

tazione della situazione meteo ed orografica); rilassamento quale prima risposta all'ansia causata dall'imprevisto, che ha un effetto deleterio sulla capacità di analisi e azione di molti individui.

LE FONTI

Abbiamo raccolto la maggior parte di queste segnalazioni d'incidente dalla pagina delle notizie pubblicata on-line sul sito dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (www.ansv.it): alcune altre le abbiamo aggiunte noi a memoria. Una proviene dall'unico club italiano che invia regolarmente rapporti d'incidente e d'inconveniente alla Commissione Sicurezza della FIVV. Ricordo a tutti che la legge prevede l'obbligatorietà di segnalazione all'ANSV degli eventi aeronautici. E che la FIVV desidera ricevere i vostri racconti, allo scopo di creare un database rivolto ad allargare la cultura aeronautica dei volovelisti nella direzione della prevenzione degli incidenti.

GLI EVENTI

02/04/2006

Impatto di un aliante sul Monte Rocciamelone

L'Agenzia ha aperto l'inchiesta tecnica sull'incidente occorso domenica 2 aprile 2006 all'aliante Rolladen-Schneider LS-8/18m, marche D-1310. L'aliante, che partecipava ad una gara del Campionato italiano di volo a vela, è stato trovato distrutto il 3 aprile sul monte Rocciamelone, ad oltre 3.000 metri di altitudine. Deceduto il pilota.



03/10/2005

Atterraggio fuori campo a Novi Ligure

L'Agenzia ha aperto l'inchiesta sull'incidente occorso il 3 ottobre 2005, alle 15.20 UTC, all'aliante

Let L13 Blanik, immatricolato I-NOVL, che, in fase di atterraggio sull'aeroporto di Novi Ligure, finiva fuori campo riportando danni alla struttura. Incolume il pilota, unico occupante.



05/08/2005

Incidente di un motoaliante in atterraggio a Rieti

Al rientro da una gara – sull'aeroporto di Rieti alle 15.48 del 5 agosto 2005 – il motoaliante Nimbus 4 DM, marche D-KUPR, subiva la rottura della trave di coda per cause in corso di accertamento. Incolumi le due persone che si trovavano a bordo.



Luglio 2005

Impatto con suolo boschivo presso Preturo (AQ)

L'ANSV non riporta questo incidente, del quale evidentemente non è stata informata. L'aliante LS-8, che partecipava a una prova del Campionato Italiano Classe Standard, entrava in stallo durante il sorvolo di una collina, impattando col terreno e andando a fermarsi contro grossi arbusti, senza urtare formazioni rocciose. Danni alla struttura, illeso il pilota.



01/07/2005

Impatto con suolo boschivo a Col Fiorito (BL)

Alle 09.30 UTC del 26 giugno 2005, l'aliante tipo ASW 20L, marche D-3178, a seguito di una

improvvisa perdita di quota, impattava il suolo in una località boschiva nelle vicinanze di Col Fiorito (Belluno). Il pilota rimaneva contuso mentre l'aeromobile finiva completamente distrutto.



01/07/2005

**Atterraggio fuoricampo
con aliante LS 4A**

A seguito dell'esame della documentazione pervenuta, l'Agenzia ha aperto una inchiesta per incidente sull'evento – inizialmente registrato come inconveniente – che, il 26 maggio 2005, aveva interessato l'aliante tipo LS 4A, marche D-6592, atterrato fuori campo nelle vicinanze di una installazione sportiva in località Silandro (Bolzano). L'aeromobile, infatti, dopo aver urtato il muro di cinta dell'impianto e un'autovettura in sosta è risultato seriamente danneggiato; illeso il pilota di nazionalità tedesca.



22/06/2005

**Aereo traino e aliante
atterrano sulla pista chiusa
di Padova**

L'Agenzia ha aperto un'inchiesta per inconveniente grave a seguito dell'atterraggio sulla pista erbosa dell'aeroporto di Padova – chiusa al traffico come da NOTAM in vigore – degli aeromobili Stinson L 5, marche I-MEMA e Grob 103-Twin Astir, marche I-TWYN. L'evento si è verificato alle 17.35 UTC del 19 giugno 2005.



12/06/2005

**Incidente a un motoaliante
in decollo a Lucca**

L'Agenzia ha avviato l'inchiesta per stabilire le cause tecniche dell'incidente occorso l'11 giugno 2005 alle 12,52 UTC al motoaliante SF 25 C, marche D-KLSG, mentre si trovava in fase di decollo dall'aeroporto di Lucca Tassinano. A quanto risulta l'aeromobile, appena staccatosi dalla pista, si è inclinato sulla destra impattando al suolo e danneggiandosi sostanzialmente. Incolumi i due occupanti.



10/06/2005

**Atterraggio fuoricampo
di un LS-8 in Francia**

L'incidente è occorso alle 13,10 UTC dell'8 giugno 2005 in località Le Tranger (nelle vicinanze di Tours, in Francia) nel corso di un tentativo di atterraggio fuoricampo. Deceduta la giovane pilota italiana che si trovava ai comandi e distrutto l'aliante Rolladen-Schneider LS 8, marche D-6315. All'inchiesta tecnica aperta dall'omologa agenzia investigativa francese (BEA), l'ANSV – come previsto dalla normativa internazionale – ha designato un proprio investigatore in qualità di membro accreditato dello Stato italiano.



30/05/2005

**Impatto di un aliante
sul Monte Gregorio**

L'Agenzia ha aperto l'inchiesta tecnica sull'incidente occorso domenica 29 maggio 2005 all'aliante Rolladen-Schneider LS-6, marche D-2569, sul Monte Gregorio, nel

comune di Traversella (Torino), che ha provocato il decesso del pilota. L'aeromobile era decollato da Torino Aeritalia alle 10,30 UTC circa. Il relitto è stato avvistato alle 17,00 UTC circa dal pilota di un altro aeromobile.



09/05/2005

**Atterraggio prima della
pista a Guidonia**

A seguito del malfunzionamento della leva diruttori, l'aliante tipo ASK 13, marche I-ACRO, effettuava un atterraggio prima della soglia pista dell'aeroporto di Guidonia subendo alcuni danni tuttora in corso di valutazione. Sull'episodio, occorso alle 09,13 UTC del 7 maggio 2005, l'Agenzia ha aperto una inchiesta per inconveniente grave.



Maggio 2005

**Atterraggio fuori campo
presso il Lago d'Orta**

L'ANSV non riporta questo incidente, del quale evidentemente non è stata informata. L'aliante Ventus 2C, che partecipava a una prova del Campionato Italiano 15 Metri decollando da Calcinate, finiva fuori campo. Il campo era troppo corto, e si verificava un impatto con un albero presso la soglia, imbardando e riportando gravi danni alla struttura. Incolume il pilota, unico occupante.



29/04/2005

**Atterraggio pesante
a Novi Ligure**

Al ritorno da un volo officina, in seguito ad ispezione delle 100

ore, l'aliante Bolkow Phoebus, marche I-LUSO, effettuava sull'aeroporto di Novi Ligure un atterraggio pesante riportando danni alla centina di fissaggio del carrello principale. Nessuna conseguenza per il pilota. L'episodio è avvenuto alle ore 12.47 UTC del 10 aprile 2005. L'Agenzia, analizzate le prime evidenze pervenute, ha aperto l'inchiesta tecnica per inconveniente grave.



27/04/2005

Impatto di un aliante sul Sacromonte (Varese)

Alle 10.45 del 27 aprile 2005 l'aliante tipo Glaser Dirks DG 300, marche I-DUEP, decollato dal campo di Calcinate, è precipitato su un costone in località Sacromonte - Campo dei Fiori (Varese) alla quota di circa 1.200 metri. Il pilota - ferito lievemente - è stato trasportato in ospedale. L'Agenzia ha aperto l'inchiesta tecnica per incidente.



21/04/2005

Aliante precipita durante il decollo da Asiago

L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo ha aperto un'inchiesta tecnica sull'incidente occorso alle 09.40 UTC del 21 aprile 2005 sull'aeroporto di Asiago all'aliante Rolladen-Schneider, tipo LS 8A, marche HB-3313. A quanto risulta l'aliante, che si trovava in fase di decollo lanciato con verricello, è precipitato al suolo causando la morte del pilota di nazionalità svizzera. Dell'evento - secondo la normativa internazionale - è

già stata informata l'omologa Agenzia elvetica quale rappresentante del paese di nazionalità del pilota e di immatricolazione della macchina.



Febbraio 2005

Incidente a un aliante in atterraggio a Galliano (FI)

L'ANSV non riporta questo incidente, del quale evidentemente non è stata informata. In fase di atterraggio i piloti di un ASK-13 decidevano di eseguire alcuni 360° nella zona della virata base, per perdere quota. L'aliante sorvolava il bosco in testata pista molto basso e a velocità ridotta, e urtava le cime degli alberi in virata a sinistra impattando col suolo duramente, in assetto livellato. Il mezzo è andato distrutto, uno degli occupanti ha subito traumi spinali guaribili.



18/10/2004

Motoaliante precipita in decollo dall'aviosuperficie di Montalto Dora

L'ANSV ha aperto l'inchiesta tecnica sull'incidente occorso al motoaliante SF 25 Falke, marche I-IMAB, alle ore 18.10 del 17 ottobre 2004 in località Montalto Dora nel Canavese. A quanto risulta all'Agenzia l'aeromobile era in fase di decollo quando, per cause da appurare, è precipitato provocando la morte del pilota e del passeggero che si trovavano a bordo.



08/09/2004

Motoaliante atterra fuori campo nelle vicinanze di Bologna

Alle ore 16.30 del 5 settembre 2004, a causa di un'avaria al motore, il motoaliante SF25C, marche I-KDFD, decollato poco prima dall'aviosuperficie di Molinella per un volo locale è stato costretto ad un atterraggio di emergenza in località Selva Malvezzi. Incolume il pilota, unica persona che si trovava a bordo, mentre la macchina ha riportato danni al supporto carrello e al traliccio posteriore della fusoliera.



06/09/2004

Incidente a un aliante in atterraggio a Rieti

Il 5 settembre 2004, alle 13.15 locali, l'aliante Twin III Acro, marche I-IVVT, sull'aeroporto di Rieti, durante la virata base ha urtato il terreno con l'ala interna precipitando al suolo e spezzandosi in due tronconi. Illesi il pilota e il passeggero che si trovavano a bordo.



30/08/2004

Atterraggio fuoricampo nel Marsicano

Nel corso di un atterraggio di emergenza tentato il 27 agosto 2004 dal Discus B, marche D 7699, nei pressi di Magliano dei Marsi, in località Campi del Barone (AQ), l'aliante ha urtato un ostacolo al suolo con un'ala, ribaltandosi prima di toccare il suolo. Il mezzo è stato completamente distrutto, ferito il pilota.

09/08/2004

**Impatto di un aliante
sull'Alpe Travello**

L'ANSV ha aperto un'inchiesta tecnica per conoscere le cause dell'incidente occorso il 7 agosto 2004, alle 18 circa, all'aliante ASK 21, marche D9906, in località Alpe Travello del Comune di Masera (VB). L'aeromobile, vicino al costone della montagna, ha impattato gli alberi, arrestandosi, gravemente danneggiato, tra gli stessi. Il pilota ed il passeggero a bordo sono rimasti indenni.



02/08/2004

**Aliante impatta
con terreno boschivo
nel Trentino**

L'ANSV ha aperto l'inchiesta tecnica a seguito dell'incidente che ha interessato l'aliante Ventus 2 C, marche D 2536, decollato dall'aeroporto civile Caproni di Trento e atterrato sopra gli alberi in una zona boschiva, alle ore 19,00 circa del 31 luglio 2004, in Lavis (TN), località Zambel. Indenne il pilota ma ingenti i danni alla macchina



10/07/2004

**Atterraggio pesante
a L'Aquila**

Nel tardo pomeriggio del 10 aprile 2004, l'aliante tipo SZD-30 "Pirat", di costruzione polacca e marche I-CIUK - mentre si trovava in atterraggio sull'aeroporto de L'Aquila - subiva un improvviso cambio di assetto e toccava il suolo bruscamente. Pilota illeso e danni rilevanti all'ala sinistra e alla trave di coda.

25/06/2004

**Atterraggio fuori campo
nel comune di Casalnoceto
(AL)**

A seguito dell'atterraggio fuori campo avvenuto in località Casalnoceto (tra Voghera e Tortona), l'aliante Twin Astir, marche I-IVAT, partito dall'aeroporto di Voghera, subiva danni alla struttura e la rottura del troncone di coda. Illeso il pilota.



14/06/2004

**Atterraggio fuori campo
a Ferrara**

A seguito della segnalazione pervenuta dalla Circostrizione aeroportuale di Bologna, l'ANSV ha aperto un'inchiesta sull'incidente occorso il 30 maggio 2004 durante il quale il pilota è rimasto seriamente ferito e l'aeromobile - aliante tipo LS 7, marche D-1309 - è stato gravemente danneggiato. A quanto risulta attualmente l'evento è avvenuto nel corso dei Campionati italiani di volo a vela a causa del violento impatto con il terreno per un atterraggio fuori campo effettuato in località Chiesuol del Fosso a circa 4 chilometri dall'aeroporto di Ferrara.



12/06/2004

**Atterraggio pesante
ad Aosta**

Alle 17,22 locali di oggi l'aliante tipo ASK 21, marche I-LVIG con ai comandi un allievo pilota di volo a vela atterrava violentemente sulla pista dell'aeroporto regionale "Corrado Gex" di Aosta subendo danni ingenti. Illeso il pilota.

24/05/2004

**Atterraggio fuori campo
a Rio Saliceto (RE)**

L'Agenzia ha aperto l'inchiesta tecnica di competenza sull'incidente occorso in data 22 maggio 2004 all'aliante Cirrus, marche D-0786, in località Rio Saliceto (RE). A seguito del violento impatto con il suolo, il pilota ha riportato lesioni guaribili in 15 giorni, mentre la macchina è stata gravemente danneggiata.



26/04/2004

**Atterraggio pesante
senza carrello a Trento**

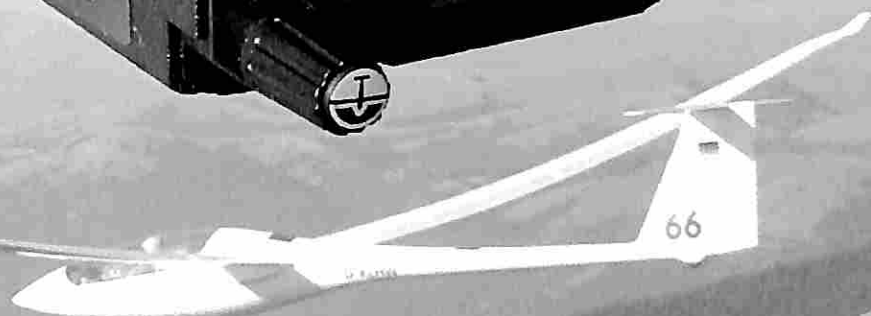
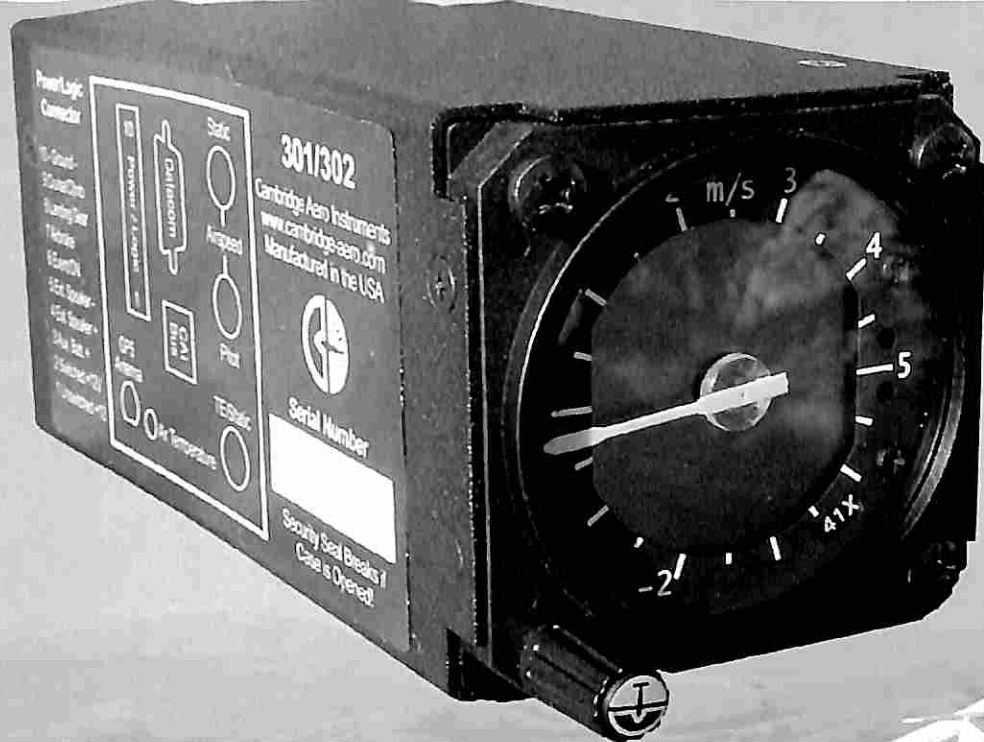
A seguito dell'incidente occorso alle ore 17,50 di ieri in cui è stato coinvolto l'aliante Duo-Discus di nazionalità tedesca, marche D 7613, sull'aeroporto di Trento Mattarello, l'Agenzia ha aperto l'inchiesta tecnica di competenza. A quanto risulta l'aeromobile, a causa di un atterraggio pesante eseguito con carrello retrato, è rimbalzato sulla pista riportando la rottura della trave di coda. Traumi spinali gravi per il passeggero.



24/03/2004

**Autovettura in pista
a Verona Boscomantico**

L'ANSV ha aperto un'inchiesta per inconveniente grave sull'incursione non autorizzata in pista da parte di un'autovettura, verificatasi il 21 marzo 2004 sull'aeroporto di Verona Boscomantico, mentre era in corso una procedura di atterraggio. L'evento ha costretto il pilota del velivolo I-OXAL, adibito al traino alianti, ad effettuare una manovra di mancato atterraggio. Non risultano danni a persone, né a cose.



LASTAR

Cambridge Serie 302

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

Vendita, Manutenzione, Installazione

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



Aliante da crociera

Stemme S-10: il migliore biposto motorizzato?

Lo Stemme
S-10V
sull'aeroporto
di Ouarzazate
(Marocco)



Il progettista voleva realizzare un motoaliante biposto senza compromessi. Che fosse confortevole, di alte prestazioni e offrissi al pilota il meglio del volo a vela e del volo a motore. C'è riuscito? Vediamo per prima cosa com'è fatta questa macchina fuori dell'ordinario.

STRUTTURA

La struttura è quasi completamente in compositi: l'unica parte metallica è il castello in tubi d'acciaio che avvolge il motore posto dietro l'abitacolo e congiunge le due parti anteriore e posteriore in cui è spezzata la fusoliera. Le ali mostrano nel valore d'allungamento piuttosto elevato e nel profilo sottile HQ 41/14,35 (disegnato da Horstmann e Quast del DFVLR di Braunschweig) un chiaro pedigree volovelistico da competizione. Anche i flaperoni a tutta apertura discendono dai mezzi da gara, consentendo di ottimizzare il rendimento del profilo alare in un'ampia gamma di velocità. I 23 metri d'apertura possono essere ridotti a meno della metà



senza bisogno di aiutanti grazie agli snodi opzionali in stile Fournier, il famoso padre di magnifici motoalianti da turismo.

La Stemme ambisce a realizzare tutta una famiglia di velivoli a partire dalla stessa impostazione. Si tratterà di un aliante "puro" da 20

La vista
anteriore
evidenzia
il carrello
principale
bitraccia
con base
di 1,1 metri

La gamba destra del carrello, ammortizzato e dotato di freno a disco idraulico

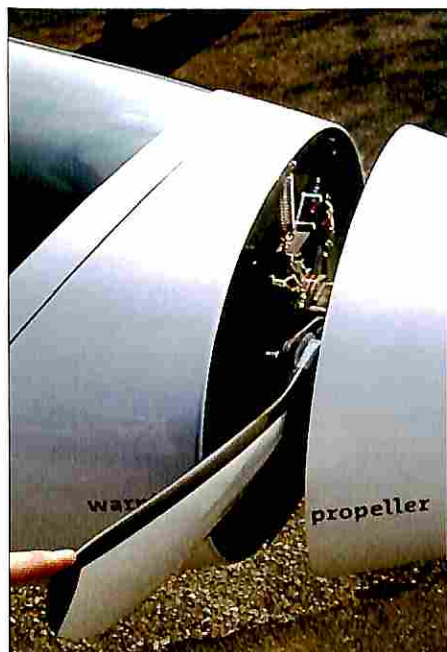


In alto, il cruscotto e i comandi di volo

A sinistra, un dettaglio dell'elica ripiegabile brevettata dalla Stemme

A destra, il timone e la deriva, con il ruotino di coda sterzante e carenato (optional)

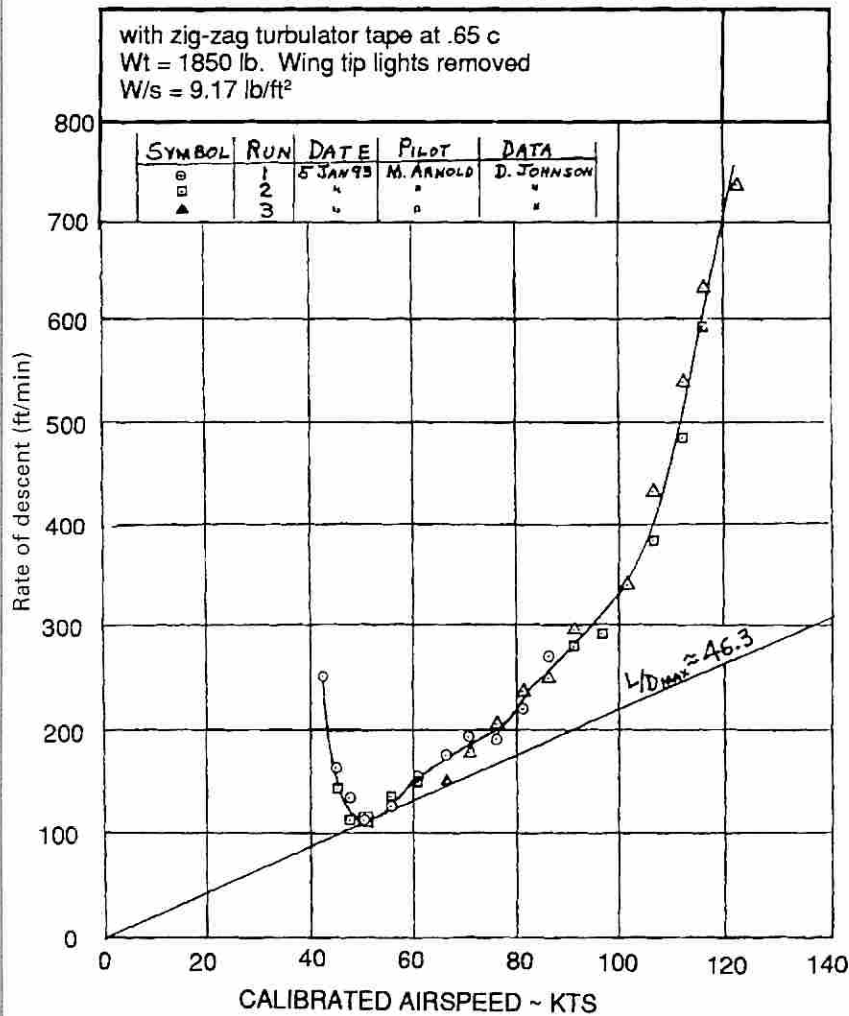
Sotto, le due pale dell'elica (diametro 1,6 m) fuoriescono dal cono di prua per gran parte della propria lunghezza



Sotto, la zona del cruscotto dedicata ai comandi del motore: selettore serbatoi, freno dell'elica, riposizionatore dell'elica, flabelli del raffreddamento, maniglia di apertura del cono di prua



STEMME S-10 N5021 POLAR TEST DATA



La polare rilevata da Dick Johnson su un esemplare privo di winglet e di carenatura del ruotino posteriore

metri d'apertura, di un motoalante turistico da 18 metri, e di un altro motoalante con abitacolo dotato di ampie porte laterali. Al momento nessuno di questi sviluppi è già in grado di volare. Chi fosse interessato farà bene a seguire le news sul sito Internet del fabbricante, alla pagina www.stemme.de

MOTORE E TRASMISSIONE

La motorizzazione discende dai mezzi più turistici, non certo dai problematici due tempi montati su pilone retrattile tipici degli alianti tradizionali, ma è reinterpretata con spirito visionario. Un quattro tempi a quattro cilindri (Limbach 2400 da 92 cavalli sul-

l'esemplare di questa prova, o il Rotax Turbo da 115 cavalli sullo Stemme S-10VT che è l'unica opzione disponibile oggi per gli Stemme nuovi di fabbrica) si trova fisso in fusoliera, dietro l'ala, e trascina l'elica estraibile per forza centrifuga (brevettata) con passo variabile in volo, tramite un riduttore a cinghie e un notevole albero di trasmissione in carbonio che passa tra i sedili. Questa soluzione ingegnosa consente di passare dal volo veleggiato a quello a motore in pochi istanti, non più di cinque secondi, senza perdite di quota o sensibili scadimenti delle qualità di planata. Va notato che in caso di mancato avviamento, l'elica rimane nel flusso d'aria e continua a girare:

essa fa un sommesso rumore che può ingannare il pilota facendogli credere che il motore sia partito! L'osservazione degli strumenti motore (contagiri e spia dell'alternatore) rivela però l'equivoco. Occorrerà quindi fermare l'elica e ripetere daccapo la procedura.

L'autonomia alla pur elevata velocità di crociera (110 nodi) è notevolissima con oltre 1.100 chilometri e consente di pianificare viaggi di lunga percorrenza: la versione VT offre velocità ancora più elevate e migliore autonomia.

L'impianto benzina della versione V ha una configurazione che non condividiamo: esistono solo i due serbatoi alari non comunicanti, col sinistro che alimenta esclusivamente la pompa meccanica, mentre la pompa elettrica può solo pescare dal destro. Il guasto di una pompa può quindi dimezzare l'autonomia, o azzerarla di colpo se il serbatoio corrispondente è vuoto. Questa particolarità è stata superata e risolta con un impianto più razionale sulle nuove versioni VT.

Tra i comandi più importanti, vi è quello di parzializzazione delle prese d'aria per il raffreddamento. Gli strumenti di lettura delle temperature del motore vanno continuamente monitorati, e la portata del raffreddamento adeguata alle condizioni e alla velocità di volo. Esiste il forte rischio di dimenticare la parzializzazione inserita al massimo (impostata durante una crociera a velocità elevata e manetta ridotta), nel momento di dare tutta manetta e rallentare per superare un ostacolo orografico: in questo caso le temperature andranno rapidamente in zona rossa!

Il motore Rotax 914 Turbo ha raffreddamento misto: aria per i cilindri e acqua per le teste. Ha guadagnato una buona reputazione di affidabilità, vibra meno del Limbach e trasmette meno rumore in abitacolo. La sua installazione è però un po' più complessa, e tende a scaldare maggiormente.

ABITACOLO

La capottina dispone di una leva di sgancio d'emergenza, come per tutti gli alianti: essa permette agli occupanti di abbandonare l'abitacolo gettandosi con un paracadute personale in caso di danni strutturali.

L'abitacolo a posti affiancati non è usuale nell'ambito volovelistico, che vede nella resistenza aerodinamica un nemico giurato. Una modesta sezione frontale è sempre un buon punto di partenza per un progetto. Ma come è stato dimostrato dal Caproni Calif dei primi anni Settanta, apprezzato in tutto il mondo, due posti di pari comfort sono un incentivo a volare di più, per più ore, scambiando impressioni e imparando meglio da un istruttore di performance. Per le lunghe tratte di trasferimento a motore, inoltre, è bello poter condividere più facilmente le responsabilità di pilotaggio e navigazione, o magari poter meglio chiacchierare con il proprio passeggero.

Il livello di comfort è pari per entrambi i posti, adatti anche a piloti di alta statura (quantomeno fino a 190 cm: non siamo in grado di esprimere un parere per altezze superiori). Solo la disposizione degli attacchi inferiori delle cinture a quattro punti ci sembra sbagliata (troppo arretrata), portando spesso la cinghia a risalire sull'addome del pilota anziché bloccarne le ossa del bacino. Anche in questo aspetto, la versione più recente VT ci è sembrata migliorata. Il massimo relax, a livello di una buona chaise longue, si ottiene disponendo adeguati cuscini a supporto delle cosce.

PRIMA DEL DECOLLO

Oltre alle normali ispezioni giornaliere e pre-volo, c'è una checklist abbastanza lunga (serbatoi, pompa elettrica ecc.). La procedura di avviamento prevede l'apertura dei rubinetti, pompa on, gas a circa un quarto, choke a metà, sblocco e apertura del cono sotto il quale si nasconde l'elica (a fondo corsa la maniglia ingag-

gia anche l'interruttore master dell'impianto elettrico del propulsore). A seguito si preme sullo starter fino a vedere l'elica ben distesa dalla forza centrifuga e solo a questo punto, con il dito medio, si dà il contatto d'accensione. In caso di mancato avviamento, per proteggere elica e trasmissione, occorre togliere il contatto prima di poter ritentare con lo starter come sopra. Tutto ciò è logico, ma un po' più complesso del normale: esiste il potenziale di confondere il pilota che tenti l'avviamento in volo in un momento di particolare stress. La versione VT monta un interruttore d'accensione a chiave simile al tipo automobilistico, con funzione di avviamento incorporata, che automatizza la procedura dando il contatto d'accensione dopo 3 secondi dall'attivazione dell'avviamento. L'elica pieghevole unita a una frizione centrifuga non consente in nessun caso l'avviamento "a mulinello" in caso di guasto al motorino d'avviamento o debolezza della batteria.

CARRELLO

Il carrello bitraccia con ampiezza di soli 1,1 metri non fa certo pensare alle gare volovelistiche, ma rende facile il rullaggio sulle taxiway ed è un omaggio all'utilizzo turistico.

A dispetto delle apparenze è molto robusto e assorbe senza danni anche atterraggi duri o su una gamba sola (tecnica utile in caso di vento al traverso).

Il manuale di volo descrive una semplice procedura per posare senza danni il grosso motoalante anche in caso di fuoriuscita di una sola gamba, a riprova della robustezza della costruzione.

Un meccanismo elettrico permette la retrazione nel volgere di una decina di secondi: a termine della retrazione è però necessario ricordarsi di riportare l'interruttore in posizione neutra, per togliere corrente al sistema. Due leve ne consentono l'estrazione rapida in emergenza per gravità, a seguito della quale occorrerà un semplice intervento di ripristino al suolo.

Stemme S-10VT Rotax Turbo

Apertura alare	23,00	m
Rapporto di allungamento	29,29	
Larghezza con ali ripiegate	11,40	m
Lunghezza	8,42	m
Superficie alare	18,70	m ²
Superficie del piano orizzontale	1,46	m ²
Superficie timone verticale	1,51	m ²
Peso a vuoto	660	kg
Peso max. al decollo	850	kg
Carico alare massimo	45,5	kg/m ²
VNE	270	km/h
Velocità di manovra	180	km/h
Velocità di stallo (flap Landing)	78	km/h
Fattori carico max.	+5,3/-2,65	
Velocità max. in crociera (standard)	225	km/h
Velocità max. in crociera (al FL100)	248	km/h
Velocità di salita al peso max.	4,14	m/s
Ceiling di salita a motore	9.140	m
Corsa di decollo (standard, al peso massimo)	205	m
Corsa per superamento ostacolo 15 m	447	m
Autonomia max. con serbatoi da 2x60 litri	1.720	km



In evidenza una delle due prese d'aria laterali, e l'apertura per lo scarico dell'aria calda

La barra a tubone deve essere bloccata con un pin prima di procedere alla ripiegatura dell'ala

RULLAGGIO

In rullaggio la capottina deve essere ben chiusa; occorre mantenere velocità molto ridotte per controllare eventuali dondolioi sempre possibili per l'ampia apertura alare e la modesta traccia del carrello; le estremità alari sono robuste e incassano senza problemi lievi strisciate grazie ai pattini protettivi.

Ottima la visibilità anche al suolo. Molto ridotta la luce al suolo dell'elica, quindi va evitato il rullaggio su terreno ondulato (se le ruote entrano in un avvallamento, è facilissimo per l'elica toccare il suolo) così come sulla ghiaia (può venire "aspirata" finendo per danneggiare le costose pale in composito).

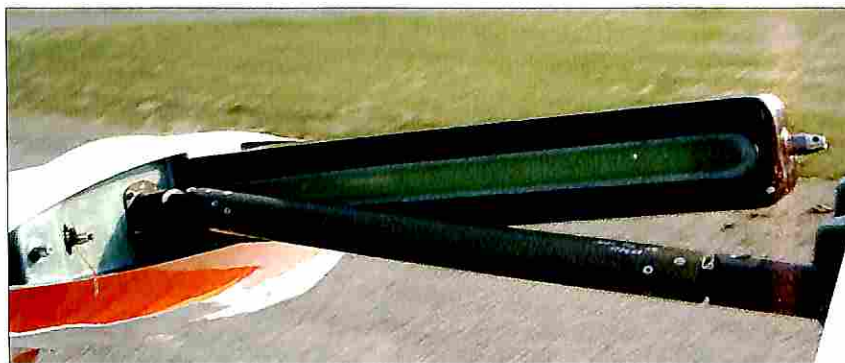
Il ruotino sterzante in coda fa un buon lavoro e permette di ben posizionarsi anche su piccole aree, come per esempio nei rullaggi verso piazzali di parcheggio o rifornimento.



Con il sistema opzionale di ripiegatura delle ali, l'ingombro laterale si riduce a soli 11,40 metri



Lo smontaggio dei terminali alari richiede di estrarre un perno dall'infradosso con un apposito attrezzo, quindi di scollegare un solo giunto L'Hotellier per la linea di comando dell'alettone

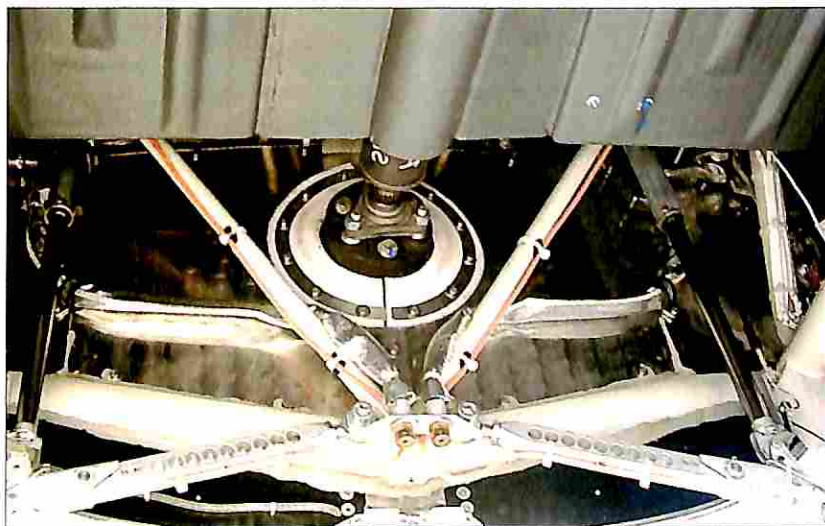


La barra a tubone che permette di estrarre il lungo terminale fungendo da perno per la rotazione

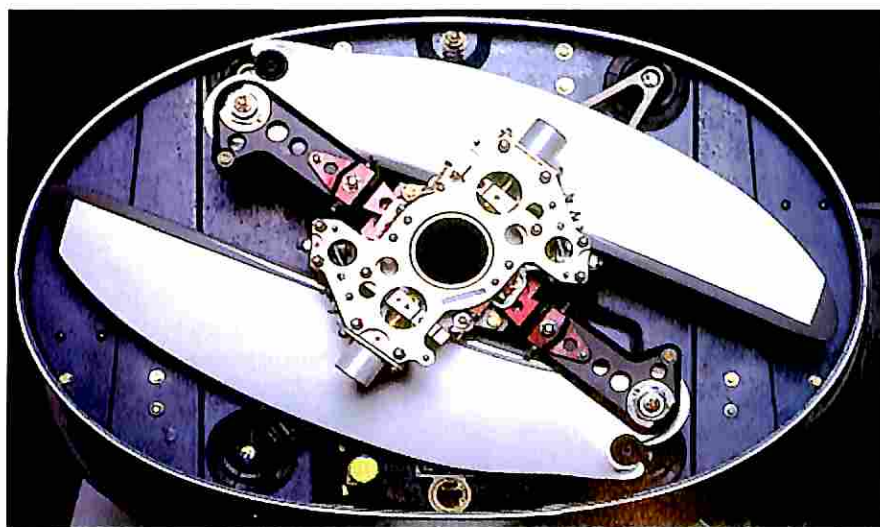


L'operazione può essere svolta da soli senza sforzi eccessivi





Attraverso il vano del carrello si può esaminare il giunto di trasmissione



L'elica come si mostra dopo lo smontaggio del cono di prua



Il vano bagagli che permette di portare una borsa per ogni occupante



AL DECOLLO

La corsa di accelerazione è lunga (il motore meriterebbe un'elica di maggior diametro, incompatibile con la struttura del mezzo, e la massa è elevata) e va iniziata con i flap a zero. Guadagnata una buona velocità si passa alla prima tacca positiva (5 gradi); si incoraggia l'aliante a staccare le ruote a circa 80 km/h, poi lo si lascia accelerare ancora fino a 115 km/h e si inizia la salita che a pieno carico non supera i 2 m/s dopo la retrazione del carrello. Una pista di 700 metri in asfalto con uscita a zero è da considerare il minimo

Lo Stemma con Aimar Mattanò alla pompa benzina dell'aeroporto di Castellón (Spagna)

Entrambe le pedaliera, comode e robuste, sono regolabili



assoluto. Nell'uso da solo a bordo, o con occupanti molto leggeri, o con poco carburante nei grandi serbatoi da 45 litri ciascuno, le prestazioni di decollo migliorano nettamente. In presenza di una componente di vento al traverso superiore ai 10 nodi, il decollo impegna seriamente la capacità del pilota di mantenere l'allineamento con la pista.

La versione motorizzata Rotax Turbo offre prestazioni di accelerazione e decollo ben più attraenti, con una salita media nell'ordine dei 4 m/s.

IN VOLO

Come su tutti gli alianti di elevate prestazioni, pochi gradi di assetto a picchiare o a cabrare producono grandi variazioni di velocità. Nelle normali condizioni di volo planato è sufficiente spostare di una tacca i flap verso il negativo per accelerare da 120 a 160 km/h di IAS.

La risposta degli alettoni è soddisfacente, soprattutto con flap a zero: ne trae giovamento la manovrabilità e il pilota fa meno fatica a centrare la termica. Sugeriamo quindi di mantenere il flap a zero in tutta la fase di ricerca e centraggio della termica. Solo in seguito, a inclinazione stabilizzata, può essere utile passare a flap positivo per ridurre la velocità in spirale e, di conseguenza, il raggio di virata. Il mezzo soffre ovviamente di notevole inerzia, e i settaggi positivi del flap riducono la manovrabilità a livelli sgradevoli, particolarmente con il Landing (flap d'atterraggio) da selezionare solo quando ben allineati; la leva diventa peraltro molto dura oltre i 100 km/h rendendone arduo l'azionamento. Chi siede a destra non può osservare l'indicatore visivo del valore di flap selezionato, che viene a trovarsi nascosto dalla maniglia di apertura del motore quando esso sta a riposo. L'utilizzo dei diruttori non è dei più agevoli, per la variabilità degli sforzi di leva in funzione della velocità di planata; per chi siede a sinistra, il dorso della mano può soffrire di interferenze con la

parete dell'abitacolo. Una volta aperti oltre un terzo della loro escursione, essi tendono a spalancarsi, richiedendo al pilota uno sforzo costante per modularne l'estensione. L'efficacia è notevole: la piena apertura, insieme all'estensione del grosso carrello d'atterraggio, permette una discesa di oltre 7 metri al secondo a 130 km/h.

Lo stallo è onesto in tutte le configurazioni. Come spesso accade, le rare cadute d'ala divengono via via più repentine quando i flap sono in positivo. L'omologazione secondo le norme JAR ha richiesto il superamento di severe prove di vite anche in configurazioni sfavorevoli (carico asimmetrico ecc.). Non sono tuttavia consentite manovre acrobatiche né l'esecuzione intenzionale della vite.

BARICENTRO

La posizione del baricentro ha una pesante influenza sul comportamento dinamico (stabilità, sensibilità ai movimenti dell'aria, manovrabilità) di un aliante e sulle sue prestazioni; i due posti affiancati rendono un po' meno semplice l'ottimizzazione del baricentro nell'uso con un solo pilota a bordo (si dovranno predisporre adeguate zavorre in prua o in coda). Soprattutto, il pilota deve sempre essere ben conscio della configurazione da lui scelta per ogni volo: il comportamento in prossimità dello stallo varia notevolmente per le diverse posizioni del baricentro che dipendono dalle diverse condizioni di carico. Uno Stemme con baricentro ottimizzato per l'uso "solo a bordo" sarà sempre sicuro, ma sgradevole in termica quando a bordo siedono due piloti, peggio se pesanti. Uno Stemme, invece, con zavorre in coda per compensare elevati carichi in abitacolo diventa sconcertante, o addirittura pericoloso, per l'uso solista. Saremo felici di vedere una predisposizione per la variazione rapida del baricentro tramite zavorre mobili o un serbatoio per caricare acqua in coda.

L'angolo di calettamento del piano

orizzontale in coda è stato modificato sulle versioni VT, con beneficio per l'autorità dell'elevatore, che negli esemplari più vecchi risulta spesso insufficiente nelle termiche più forti, dove ci si trovava con il comando a fondo corsa.

PRESTAZIONI

Non è possibile paragonare direttamente lo Stemme ai biposto di Classe Libera quali Nimbus, ASH-25 o nemmeno il Duo-Discus. Si tratta di mezzi tanto diversi! La casa dichiara un'efficienza pari a 50, mentre le prove realizzate a suo tempo da Dick Johnson avevano mostrato un valore massimo più deludente, pari a 46 per un esemplare privo di winglet e di carenatura del ruotino posteriore. Anche il fattore correttivo per handicap assegnato allo Stemme dall'Aero Club di Germania, con il valore di L10, non esprime un grosso potenziale di performance (il valore è lo stesso del DG-400-17 metri, dell'ASW-20, ma anche del Duo-Discus, alianti tutti ben diversi l'uno dall'altro sia per configurazione che per "pedigree" sportivo). In un certo senso riteniamo tale valore leggermente sottostimato: nelle giornate forti, o nei voli d'onda quando non ci si ferma quasi mai a spiralarne, le doti di planata dello Stemme gli permettono di competere abbastanza efficacemente contro i Classe Libera fino a velocità non troppo elevate. Non consigliamo quindi questo aliante a chi voglia principalmente partecipare alle competizioni. Anche se le prestazioni ci sono, esse si realizzano con modalità tanto diverse dal normale da renderle poco direttamente paragonabili: a dispetto di ciò, Giorgio Ballarati ha vinto varie gare italiane con lo Stemme S-10V.

IN CROCIERA

Gli alianti nati per le gare non offrono la reale possibilità di volare in crociera a motore, ma solo di guadagnare quota a velocità molto basse (la resistenza aerodinamica del pilone, il passo dell'elica ottimizzato per il decollo, e i motori a due tempi non si adatta-

no ad altro uso). Lo Stemme si differenzia nettamente, disponendo invece di un'elica a due posizioni di passo selezionabili elettricamente con un sistema termoidraulico. Il cambio di passo richiede circa 3 minuti: estraendo il carrello essa torna automaticamente (in un paio di minuti) al passo di decollo per un'eventuale riattaccata.

A 120 nodi si consuma poco più di 15 litri/ora. La revisione dell'elica, che aveva un TBO di sole 150 ore ed è parecchio costosa, di fatto raddoppia però il costo di gestione in crociera di questo magnifico aliante. Le ultime novità danno per allungata la vita utile dell'elica, e pare sia stato ridotto il prezzo delle operazioni di revisione che permettono di rinnovarla completamente. L'utilizzo dello Stemme per lunghi tratti a motore acceso può risultare comunque in un piccolo salasso: meglio veleggiare il più possibile, e sfruttare il propulsore

con intelligenza e limitatamente. D'altro canto va notato che abbiamo effettuato un trasferimento di oltre 900 km, da Varese alla Puglia, in sole 4 ore e mezza di volo.

L'ATTERRAGGIO

La massa è abbastanza importante, la manovrabilità in finale con flap estesi è molto modesta, ma l'atterraggio non presenta particolari difficoltà se il circuito è stato ben impostato. È bene toccare sui tre punti, con la barra molto arretrata: un atterraggio solo sul carrello principale può sfociare facilmente in brutti rimbalzi. Tenere il motore acceso seppure al minimo allunga la raccordata in maniera significativa, ma l'efficienza dei direttori permette di gestire ottimamente anche questa situazione.

I freni ruota idraulici sono comandati da una leva di tipo ciclistico sulla barra, e risultano molto effi-

caci e ben bilanciati: non è possibile l'azionamento differenziato sulle singole ruote. In presenza di vento occorre posticipare quanto più possibile l'appoggio del ruotino posteriore per non complicare il controllo direzionale.

CONCLUSIONI

Dopo qualche volo, qualche decina di ore, si riesce a trovare il migliore affiatamento con questo mezzo fuori dell'ordinario. L'innegabile complessità dello Stemme richiede al pilota un allargamento della propria preparazione, e la continua attenzione alle corrette procedure operative. L'uso ideale è per lunghi voli veleggiati su terreni inospitali, con pochi aeroporti; o per viaggi e trasferimenti verso zone remote nelle quali poi si desidera praticare il volo a vela. Con questi fini non esiste concorrenza per lo Stemme S-10. Nuovi orizzonti per chi ama il veleggiamento e l'avventura! ■



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

**Il traino arriva
direttamente
sul prato
del fuoricampo,
per il recupero
aereo**

**Il costosissimo
atterraggio
senza carrello**

The Ridge Rat

ovvero, la pantegana dei costoni...

Il Grand Prix in Nuova Zelanda, è stato un avvenimento mediatico senza precedenti nel campo del Volo a Vela, grazie ad un budget astronomico, a partecipazione anche governativa, ottenuto grazie all'ottimo lavoro di coordinamento di Peter Newport, promotore, direttore ed organizzatore di quest'evento. Basti pensare che agli undici piloti presenti è stato pagato il vitto e l'alloggio durante i giorni di gara, agli europei è stato pagato il trasporto dell'aliante dall'Europa, e non era richiesta nessuna tassa d'iscrizione o spesa di traino.

Il direttore delle operazioni durante la gara era Bob Henderson, che ha confermato di essere uno dei più competenti e brillanti direttori di competizione. Bob è il



Presidente dell'GC e con il suo lavoro, sta dimostrando di essere uno dei migliori Presidenti che il Volo a Vela internazionale abbia mai avuto.

L'Italia era rappresentata da Giorgio Galetto, che nonostante volasse con un aliante non suo e patisse una scarsa conoscenza del territorio, dove non aveva mai volato prima, è riuscito a classificarsi al secondo posto, alle spalle del

pilota locale Ben Flewett. Il campione in carica del Grand Prix 2005, Sebastian Kawa, è solo quarto e John Coutts, uno dei piloti più forti al mondo, è terzo.

Il Grand Prix sta prendendo piede sempre di più, grazie ad una normativa molto semplificata e ad un massiccio uso delle più moderne tecnologie di trasmissione dati e video, che permettono alla gente comune, di calarsi nella competi-



**Olivier Darroze in arrivo
mentre scarica i ballast**

Un fuoricampo

zione e seguire la gara nel suo insieme. Il Volo a Vela, per i non addetti ai lavori, è uno sport complicato, spiegare come si svolge una gara è sempre stata piuttosto macchinosa, e queste difficoltà, forse, ne hanno limitato la popolarità: ora, grazie a questa nuova formula, la diffusione del nostro sport sembra aver trovato finalmente un veicolo di grande impatto e si potrà sicuramente trarre un notevole vantaggio dalla capacità di entrare nel vivo della competizione e goderla fino in fondo, con la massima immediatezza, semplicità e comprensione.

UN ATTERRAGGIO COSTOSISSIMO

Questo è il primo commento di Giorgio appena tornato a casa: è stato l'atterraggio senza carrello più costoso della mia vita. Già. Infatti, il primo giorno di gara, durante un arrivo al cardiopalma, l'ultima cosa alla quale ha pensato, è stato di tirare fuori il carrello, anche perché sul Discus noleggiato in Germania, non c'è il cicilino. Questo ha comportato il mancato taglio del traguardo, con una penalità di cinque minuti, senza la quale, alla fine, sarebbe stato primo per due punti su Ben Peccato, ma si sa che il Volo a Vela è lo sport delle occasioni perse, però questa volta, Giorgio ha perso ben 10.000 dollari neozelandesi! Infatti, per la prima volta, era messo in palio un premio in denaro.

Giorgio è entusiasta della Nuova Zelanda: nel 1995, aveva rinunciato a volare durante il Mondiale, ed aveva partecipato come caposquadra. Ora, dopo 11 anni, si è amaramente pentito di quella scelta, perché molti dei temi si effettuavano lungo i costoni, un volo che gli è particolarmente congeniale e nel quale si diverte, traendone il massimo godimento e vantaggio. Non a caso, Gavin Wills, cugino del più famoso Justin, direttore di uno dei centri di Volo a Vela presenti sul campo e speaker durante la gara, lo ha soprannominato "The Ridge Rat", che in inglese, non suona poi così male come in italiano...

Giorgio ed io all'inizio eravamo piuttosto scettici sulla formula del Grand Prix, ma ora ci ha letteralmente conquistati. Il numero esiguo di partecipanti, la rende molto più intima, si sta sempre tutti assieme e questo facilita i rapporti umani. Ci sono poche regole, semplificate al massimo, il ritmo è veloce, quasi serrato, non c'è tempo di annoiarsi. La partenza simultanea, per un numero ristretto di alianti, risulta molto divertente e stimolante. Gli arrivi fanno venire un po' il batticuore, ma qui parla la moglie ansiosa, non una comune spettatrice.

Il pubblico in genere è esaltato, anche se non capisce assolutamente nulla di volo. La possibilità di seguire tutta la gara in diretta, grazie ai sistemi di telemetria e video, ti rendono partecipe in prima persona e, gran parte delle persone intervistate, hanno detto che è molto più avvincente delle gare di F1, a volte piuttosto soporifere, o di una regata, perché lo scenario cambia continuamente, non c'è solo un'infinita distesa di acqua.

In Nuova Zelanda hanno utilizzato un sistema di trasmissioni diverso da quello utilizzato a Saint Auban, durante il 1° Grand Prix di Volo a Vela, dove era stato utilizzato il sistema Norvegese v-Pos. Ad Omarama, è stata utilizzata la rete satellitare, con un costo che difficilmente sarebbe sostenibile senza una massiccia sponsorizzazione, e l'impiego di due elicotteri per le riprese video. Il risultato è indubbiamente grandioso, ma i costi sono stratosferici. La società neozelandese di comunicazioni e marketing che ha organizzato il Grand Prix in Nuova Zelanda, ha come obiettivo l'ottenimento di sponsorizzazioni fino a tre milioni di euro, di cui almeno uno da Microsoft, e l'acquisizione dell'esclusiva di tutti gli eventi FAI, per i prossimi cinque anni.

Non c'è che dire, un progetto molto, molto ambizioso, ma visto quello che questa persona in pochi mesi è riuscita a fare ad Omarama, non sarei poi tanto sorpresa se ci riuscisse. Non sor-

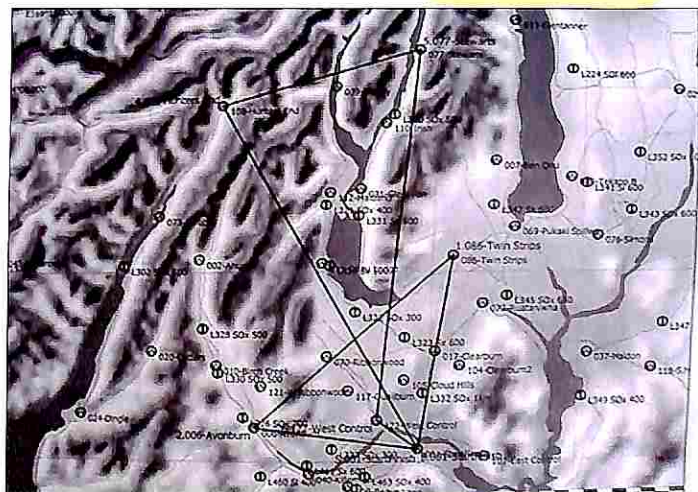


prende che alla riunione dell'IGC tenutasi ad inizio marzo, la Nuova Zelanda si sia aggiudicata con un largo margine sul Sud Africa, il prossimo Grand Prix Mondiale, che si terrà nel mese di dicembre 2006, sempre ad Omarama.

Grazie al suo secondo posto, Giorgio si è già automaticamente qualificato per il 2° Grand Prix Mondiale di Volo a Vela, ma questa volta, non lo lascerò certo partire da solo! ■

L'arrivo in coppia di Ben Flewett e Peter Harvey

In volo tra laghi e cime innevate, su un territorio selvaggio e disabitato



Il tema del quarto giorno di gara

Quanti siamo

Rapporto annuale sul numero di piloti

Aldo Cernezzì

Come ogni anno, John Roake ha raccolto informazioni in tutto il mondo volovelistico, e ha stilato il rapporto annuale sul numero di piloti. Come sempre da parecchi anni a questa parte, il quadro che ne deriva è piuttosto sconsolante, e ciò anche a fronte di molte iniziative propagandistiche. Il calo nel 2005 è stato di oltre il 2 per cento rispetto all'anno precedente, mentre il consuntivo 2004 contava un saldo negativo dell'1,8 per cento. Sugli ultimi dieci anni si è avuta una diminuzione complessiva appena superiore al 10 per cento.

Tra le nazioni di maggiore rilevanza numerica, solo il Regno Unito ha visto una crescita, addirittura superiore al 7 per cento, che giunge dopo il brusco calo avvenuto nel 2002; i piloti inglesi sono oggi in numero pari a quello segnato nel 2001. Va notato che questa nazione si è aggiudicata una grande quantità di medaglie in ogni campionato, dominando completamente la scena delle gare riservate agli Juniores. Gli sforzi si sono concentrati sulla preparazione tecnica alle competizioni, con allenatori e stage specifici, ma anche e soprattutto sullo sfruttamento politico e mediatico dei successi raccolti.

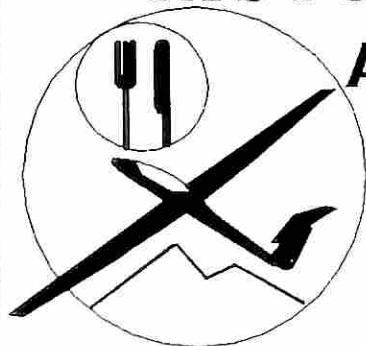
La Germania invece, culla del volo a vela e tuttora nazione con il maggior numero di piloti d'aliante, mostra un calo continuo nell'insieme dei membri, anno dopo anno. La perdita è stata del 4,1% nel 2005. Addirittura il dato degli ultimi 10 anni, pari ad un calo dell'11,6 %, è peggiore della media mondiale. Il dato italiano, con un calo indicato di oltre il 17 % nel 2005, è probabilmente viziato da inesattezze, che potrebbero risiedere negli anni precedenti, come pure nell'attualità. La FIVV, purtroppo, non ha modo di verificare i numeri comunicati a John Roake dall'Aero Club d'Italia.

STRATEGIE DI RILANCIO

Questo tema è al centro dell'impegno di tante persone in tutte le nazioni. Nessuno ha trovato una risposta definitiva al problema. Quello che ci sentiamo di sottolineare è che quando accadono incidenti gravi, in cui restino vittime dei personaggi noti all'interno delle singole nazioni, sempre ne segue un calo dei praticanti, a seguito di abbandoni; tale calo va a sommarsi a quello che potremmo definire come "fisiologico", visto che è diffuso in tutto il mondo. L'argomento dei costi è forse un po' meno determinante, ma è innegabile che un loro aumento risulti poco tollerabile per una considerevole fetta dei volovelisti.

Parallelamente al controllo dei costi e al miglioramento della nostra casistica sugli incidenti, occorre impegnarsi a fondo in una campagna di lungo periodo (almeno cinque anni), su base nazionale ma con la partecipazione attiva dei club a livello locale, come dimostrato dal modello inglese, l'unico che finora abbia già dato risultati. C'è poi la speranza che il Grand Prix, nuova formula di gara, possa portare l'attenzione dei media e quindi di una modesta fetta di pubblico. L'Italia non è avvantaggiata dal modestissimo volume di piloti attivi, e quindi dalla scarsità di risorse umane e finanziarie per sostenere le attività di propaganda e divulgazione. La partecipazione a fiere, il coinvolgimento con le amministrazioni locali, la creazione di piccoli eventi per entrare sulla stampa quotidiana locale, l'apparizione di articoli sulla stampa nazionale, sono tutti spunti da cui partire per promuovere un rilancio del volo a vela in Italia. Senza di questi sforzi, la nostra è una specie in via d'estinzione. ■

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

WORLD MEMBERSHIP REPORT – YEAR ENDED 2005

Compiled by John Roake, Chairman of the IGC membership committee

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
ARGENTINA	286	251	268	253	242	252	264	186	174	182	230	249
AUSTRALIA	3532	3349	3240	3139	3089	2976	2785	2725	2673	2606	2637	2575
AUSTRIA	4038	3986	4028	3990	3965	3928	3817	3790	3692	3690	3687	3598
BELGUIM	1577	1580	1571	1557	1570	1591	1530	1520	1472	1916	1877	1850
CANADA	1257	1292	1257	1319	1321	1313	1290	1350	1295	1232	1134	1085
CHINA										120	117	50
CROATIA										270	272	149
CZECH REPBL	3311	3385	3531	3540	3591	3190	3142	3114	3206	3246	3249	3196
DENMARK	2046	2036	2005	1984	1927	1950	1892	1875	1841	1766	1756	1783
FINLAND	2595	2533	2442	2670	2474	2602	2814	2600	2548	2493	2442	2446
FRANCE	14165	13809	13256	12554	11813	11100	11510	12020	12155	13300	12669	12169
GERMANY	38444	37592	37624	36724	36768	36687	36414	35852	35650	35236	34642	33196
GREECE	52	50	50	49	49	51	52	53	60	60	83	82
HUNGARY	2097	1881	1881	1881	1664	1664	1628	1637	1643	1602	1450	1000
ICELAND	94	100	97	96	96	101	80	70	68	65	53	52*
ISRAEL	225	204	193	189	190	190	183	184	175	180	176	170
IRELAND	74	75	78	79	81	85	94	98	111	118	111	119
ITALY	2165	2135	2105	2120	2135	2125	2110	2122	2129	2129	1749	1641
JAPAN	733	719	705	697	686	675	663	684	670	643	640	670
KENYA										7	9	8
KOREA										10	9	8*
LUXEMBURG										49	35	35
LITHUANIA					471	469	472	494	510	526	532	540
NTHRLNDS	4200	4024	4090	4046	4125	4079	4065	4088	3816	3617	3952	3949
N. ZEALAND	1069	1109	1047	1017	987	889	867	901	917	919	893	875
NORWAY	1701	1707	1618	1701	1599	1574	1550	1578	1760	1760	1513	1528
PAKISTAN					23	25	28	29	28	27	25	24*
POLAND	2466	2422	2697	2808	3062	2902	2892	3048	3058	3058	2996	2587
PORTUGAL										64	64	62*
RUSSIA	145	130	130	130	115	115	112	126	127	127	123	120*
SERBIA/MONTENEGRO										143	130	127*
SLOVAK REPLB	1045	962	945	925	846	774	736	699	729	675	652	916
SLOVENIA		915	898	885	874	861	872	924	949	949	598	579
STH AFRICA	612	655	651	641	688	728	579	597	613	635	598	628
SPAIN	459	467	478	490	493	498	496	435	436	560	561	550*
SWEDEN	3595	3322	3088	3249	3013	3025	2700	2950	2700	2912	2776	2600
SWTZRLND	3779	3574	3654	3647	3666	3680	3145	3040	2977	2871	3154	2995
UNTD KNGDM	9522	9757	9409	9225	9225	9164	8802	8848	9166	8341	8242	8833
U.S.A.	23636	23252	22764	22565	22464	22025	21997	21960	21826	20950	20980	21369
	128920	127273	125800	124170	123312	121288	119581	119597	119174	119188	116908	114413



Controllo al banco di strumenti
pneumatici e giroscopici

Calibrazione e certificazione barografi e logger

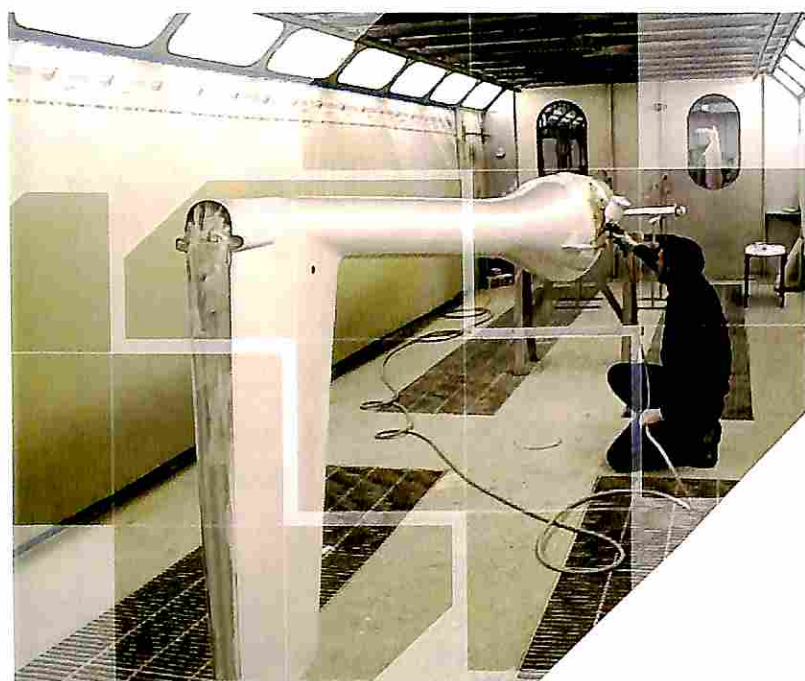
Vendita e assistenza strumenti



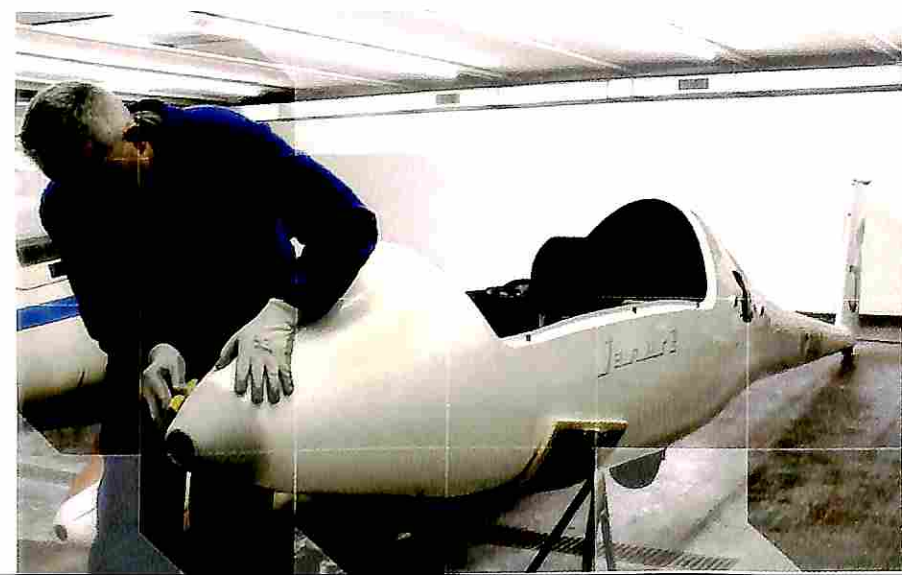
Vendita e installazione strumenti



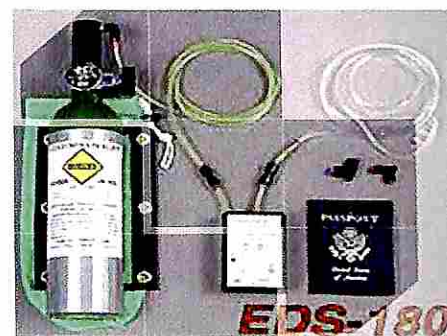
LX 7007



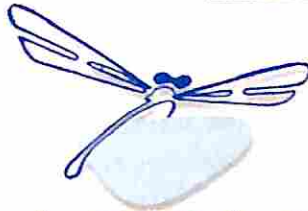
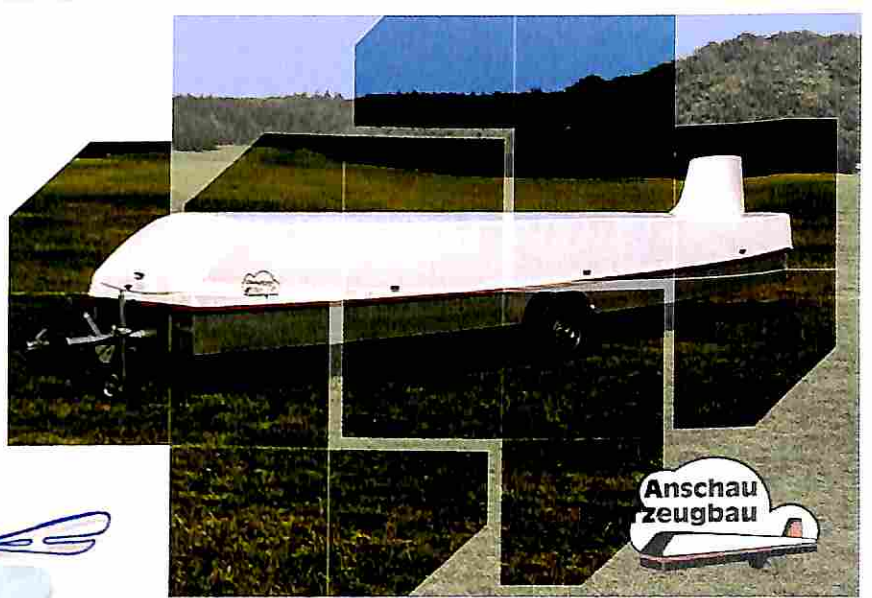
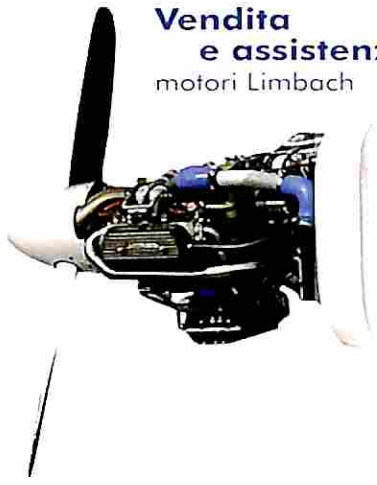
Manutenzione e riparazione di alianti,
motoalianti e velivoli a motore



Impianto ossigeno EDS-180
grande autonomia con basso peso
e piccolo ingombro



**Vendita
e assistenza**
motori Limbach



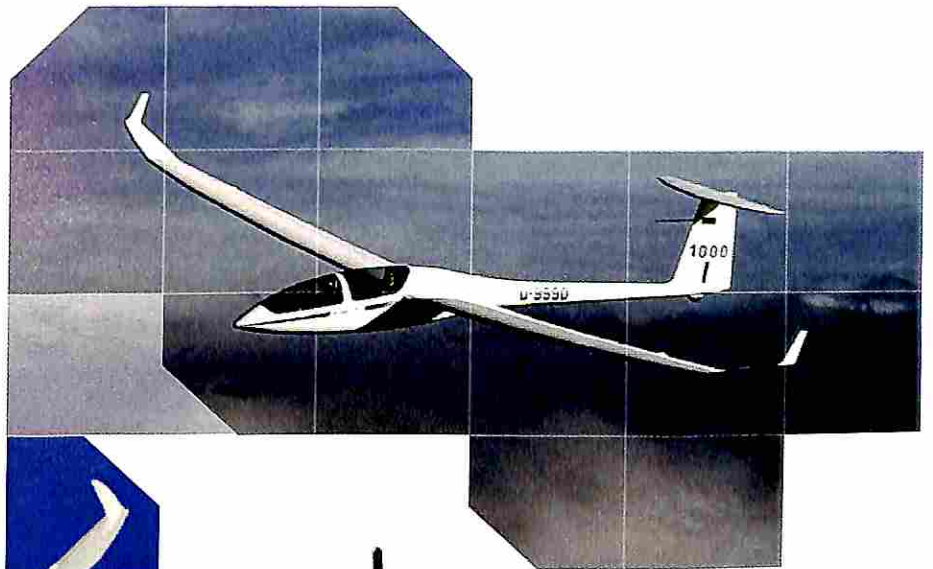
GLASFASER
I T A L I A N A

**Rimorchi
per trasporto aliante
Anschau "Komet"**
la qualità al prezzo più basso!



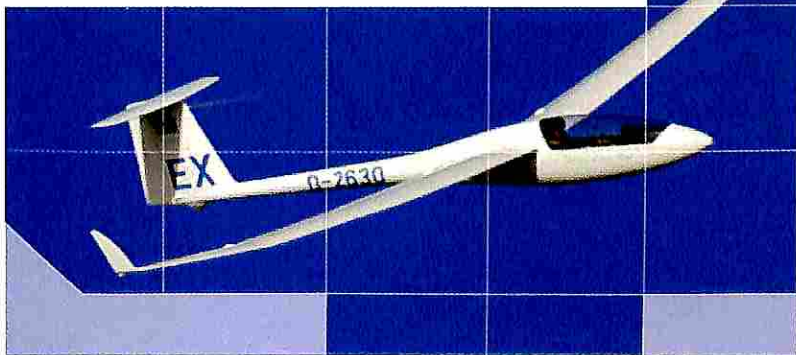
**Vendita,
installazione
ed assistenza**

www.glasfaser.it - Tel. 035 52.80.11



Rappresentanza italiana di:

- Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH
- DG-Flugzeugbau GmbH
- Grob-Werke



flarm

Riccardo Briigliadori

Breve storia di un pioniere del volo a vela e delle origini del campo di Alzate

Bruno Biasci e Leonardo Briigliadori

Nella sede di via Conservatorio a Milano nascono le prime aspirazioni di volo a vela del gruppo milanese quando è stato portato a termine, nell'agosto del '47, la costruzione di un aliante libratore del tipo Zoegling iniziata nel giugno dell'anno prima da un gruppetto di giovani guidati da Bruno Biasci e Corrado Caroni. Qui trova la nascita l'Associazione Volovelistica Milanese (AVM).

Ma l'attività di volo comincia il 16 Novembre 1947 con il collaudo dello Zoegling da parte di Egidio Galli al traino di una Lancia Artena alimentata da una tanica di benzina da 20 l (presa dalla cantina del padre di Riccardo Briigliadori). Col provvidenziale arrivo di quella tanica fanno le prime 35 strisciate e "rette" sul campo di Bresso gli 11 soci/allievi dell'AVM sotto la guida di Egidio improvvisato istruttore. Subito dopo avviene la formalizzazione del primo Consiglio direttivo in cui entra a far parte come Consigliere Riccardo Briigliadori.

Il 1948 è un anno felice per l'arrivo di mezzi e alianti: entra in funzione il verricello Marmon 8 cilindri, che consentirà di effettuare nell'anno un totale di 1787 lanci, viene acquistato dalla famiglia Ceschina per 90.000 lire l'aliante Cat-20 I-CATT seguito dall'assegnazione da parte dell'Aeronautica Militare dell'Asiago I-AVMA. Subito dopo arriva il libratore Cantù che viene collaudato da Riccardo, nel frattempo diventato elemento di primo piano nell'atti-

ività di volo dell'AVM. Entra in funzione una Jeep ricostruita da un rottame acquistato per 10.000 lire nei campi ARAR (depositi di materiale militare lasciati dagli americani).

Nell'aprile del '49 si raggiunge la bella cifra di 2145 lanci con il vecchio verricello Marmon che verrà sostituito poi dal potente Ford 8 V costruito dall'AVM. È pure l'anno in cui entra in servizio come trainatore il Piper I-MINK pilotato in prevalenza da Egidio e Riccardo.

Il nuovo verricello consentirà a Riccardo di raggiungere con il Cat-20, dotato di gancio baricentrale, la notevole quota di 320 m e di fare i primi due looping dell'AVM.

Questo glorioso Club, il cui nome è ora portato dal Club che opera in quel di Voghera, ha l'onore di ottenere il Disciplinare Scuola n°1. La scuola si svolge a verricello a monocomando con il verricellista (più spesso Egidio e Riccardo) che fa anche da istruttore ed ha la responsabilità di far volare gradualmente da solo chi non ha mai volato.

Agli inizi del '49 l'AVM è costretta a scambiare con l'Aero Club Milano la sua base di volo di Bresso con Linate dove verrà ospitata in due hangar, uno dei quali viene adibito alle riparazioni e alle costruzioni di alianti gestite dal GARCA (Gruppo Autonomo Riparazioni e Costruzioni Alianti) che in seguito diventerà SSVV (Sezione Sperimentale di Volo a Vela) guidata, anche ai nostri

giorni, da Felice Gonalba. Alla fine del 1951 i Soci sono 364 con un totale di 8700 lanci.

È un periodo molto fertile in cui si fa scuola con Zoegling e Cantù a verricello, ma Riccardo e pochi altri trovano anche la possibilità di fare i primi voli di distanza con il Canguro I-CICI ricevuto praticamente in dono dall'allora presidente dell'Aero Club Milano Ing. Ambrosini.

Restano nella storia di quel periodo della scuola, episodi come quello di recupero di un Cantù pilotato da certo Perna che, nell'effettuare il tentativo del suo primo 180°, compie soltanto 90° e così finisce fuori dell'aeroporto in uno dei grandi campi di allora. Ma di mezzo c'è il Lambro. Il socio Winkelmann, nuotando con il cavo tra i denti, attraversa il fiume e porta il cavo dall'altra parte dove, alle 20, totalmente al buio, il verricellista Galli farà decollare il "folle" Riccardo col Cantù che emerge dagli alberi e ritorna in campo.

Al primo raduno volovelistico che avviene a Vergiate, l'AVM partecipa con Canguro e Asiago; Briigliadori e Ricotti si classificano al 1° e 2° posto. Ma Linate sta prendendo la dimensione di aeroporto commerciale e non c'è più spazio per il volo a vela. Si torna quindi a Bresso dove, nel frattempo, ha cessato l'attività il 1° RTA dell'AMI. L'hangar è di nuovo disponibile, sia pure in condivisione, e l'attività scolastica prende pieno slancio. Il Club

assume una dimensione notevole con una flotta cospicua che arriverà ad annoverare, a soli cinque anni dalla nascita, ben 6 libratori (Zoegling e Cantù) e 6 veleggiatori (Asiago, Cat-20, Cat-28, Canguro) oltre a due trainatori (Piper Cub e Fairchild).

Sono gli anni in cui la scuola monocomando sforna piloti ancora oggi in attività come Lino Del Pio, Pietro Longaretti, Luigi Villa, Walter Vergani, Umberto Mantica. Nell'aprile del '52, Riccardo collauda un monoposto magnifico per i tempi: un 18 metri dal nome Pinocchio, sempre progetto di Ermenegildo Preti come lo era stato quello del biposto Canguro.

Giorgio Frailich, tiene le prime lezioni di meteorologia nell'aula didattica del-



Ministero dei Trasporti
dell'Aviazione Civile
DIREZIONE GENERALE DELL'AVIAZIONE CIVILE
Servizio AA.GG. e Personale
Ufficio Legislazione

Avv. 25 LUG. 1970

All. 1. AEROCUBO VELOVELISTICO
MILANESE (A.V.M.)

Aeroporto di
BRESSO (Milano)

Prot. N. 114010
Allegati

Registra al f. del
N.

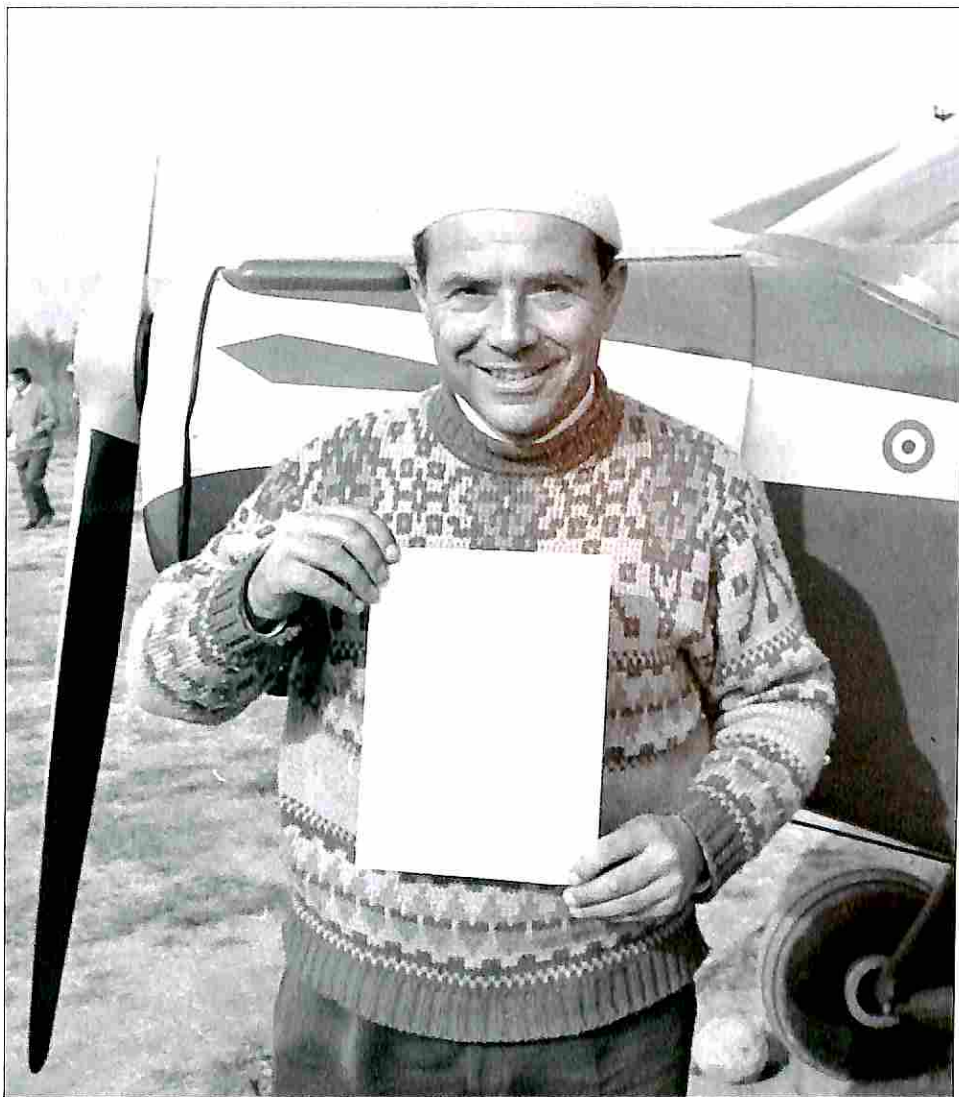
OGGETTO: Campo di volo di ALZATE BRIANZA (Como) - Autorizzazione alla istituzione ai sensi dell'art. 704 del Codice della navigazione

- ALLA DIREZIONE DI CIRCOSCRIZIONE AEROPORTUALE MILANO-MALPENSA

e, per conoscenza:

-ALLO STATO MAGGIORE A.N. - 1° Reparto	<u>ROMA</u>
-ALLO STATO MAGGIORE A.N. - 3° Reparto	<u>ROMA</u>
-ALL'ISPettorato DELLE TECOMUNICAZIONI E A.V.	<u>ROMA</u>
-ALL'AERONAUTICA MILITARE - Ispettorato Logistico	
- Servizio Demanio - 3° Reparto	<u>ROMA</u>

comunicare nella risposta



l'Aero Club Milano (al 2° piano nella Galleria di Piazza Duomo!). Si trattava di corsi teorici gratuiti voluti da Riccardo per favorire il proselitismo.

Nella Settimana Aviovelica 1952 di Bresso in volo d'onda Riccardo Brigliadori ottiene il primato di quota assoluta di 5.350 m conseguendo anche il primo "C" d'oro italiano. Un mese dopo, sempre con il Pinocchio partecipa, assieme a Guerrini e Mantelli, al primo Campionato Mondiale (il secondo nella storia del volo a vela) che si tiene all'aeroporto di Quatros Vientos di Madrid. In un giorno di gara il tempo temporalesco che gli taglia la strada, gli suggerisce di tentare il primo volo per l'insegna dei 300 km in distanza libera di un italiano. Lo stupendo volo gli permette di attraversare tutta la Spagna e di atterrare sulla spiaggia di Barcellona. Bei tempi in cui ciò era ancora possibile nel mese di Luglio.

Il 4 Giugno 1953 sul biposto Canguro, Riccardo ed Egidio quasi stabiliscono un record italiano di durata volando sempre in termica per quasi 8 ore tra la

città e la Falck, la famosa fabbrica situata alla periferia di Milano.

Sempre in quell'anno, a seguito della distribuzione di alianti Canguro alle scuole nasce, su iniziativa di Riccardo, la scuola a doppio comando, primo club in Italia ad adottare questo nuovo sistema di apprendimento del volo a vela. Il corso era articolato su 2 ore a doppio comando su Piper Cub, poi su 6 verricellate con biposto Canguro, e infine 10 o 12 voli a traino aereo: famoso corso denominato MoVeTra (Motore, Verricello, Traino aereo).

Nel 1954 la Presidenza passa da Bruno Biasci a Franco Giacobini mentre diventa Vice-Presidente Riccardo Briigliadori il quale, nello stesso anno, collauda lo "Spillo", un aliante straordinario progettato dall'ing. Edgardo Ciani, ingegnere innovatore e socio valente del club AVM, e partecipa con questo aliante ai Mondiali di Camphill in U.K.

In mezzo a tanti avvenimenti nell'aprile del '56 viene collaudato da Riccardo il Gheppio, progettato dal compianto Ing. Rotondi. Nello stesso anno vola l'Urendo dell'Ing. Ciani e Riccardo partecipa, assieme a Fanoli, su Canguro, al Campionato Mondiale di Saint Yan in Francia classificandosi all'11° posto.

Nel 1957, R. Briigliadori con F. Giacobini su Canguro, conquista il primato nazionale di distanza (135 km) e con W. Vergani il primato di velocità sui 100 km. Il Consiglio Direttivo, indotto dal progressivo aumento della richiesta di attività di volo imbocca la strada del personale retribuito suscitando difficoltà di vario tipo fino alla crisi dell'Associazione.

Nel 1963 Riccardo ed Egidio, con Longaretti, Stucchi, Del Pio, Frailich ed altri "vecchi" dell'AVM creano l'Accademia Volovelistica donando a quest'ultima i mezzi posseduti. Ciò consentirà di salvare e addirittura di ricostituire quel

po' di flotta che permetterà, poi, il rilancio dell'AVM su basi di volontariato e con Riccardo Presidente.

Intanto, anche Bresso comincia ad avere restrizioni di quota e di traffico per gli alianti. In pratica si può soltanto fare scuola a inizio giornata e Riccardo, pur di mantenere una sede vicina a Milano, farà per anni l'istruttore dalle 5 alle 8 del mattino.

Gli sportivi si spostano temporaneamente a Orio al Serio, allora ancora aeroporto militare, dove si compiono voli interessanti. Ma anche Orio subisce la pressione dell'espansione dell'aviazione commerciale e il peregrinare dell'AVM continua. Si trasferisce a Novi Ligure nel 1965 e qui vengono compiuti i primi voli con impiego didattico del motoalante Motorfalke e iniziano voli di distanza verso Sud lungo l'Appennino con alianti dotati di apparato radio.

Ma la distanza da Milano, luogo di residenza della maggior parte dei piloti, incide sulla compagine sociale che si assottiglia rapidamente.

Sorge allora nella coppia Riccardo-Egidio l'idea che la sopravvivenza dell'AMV non potrà essere raggiunta se non su terreno proprio, come già fatto dopo i primi anni sessanta dai colleghi varesini e bergamaschi con Calcinate e Valbrembo.

Quattro anni di ricognizioni domenicali sui terreni a Nord di Milano portano, attraverso alcuni fortunati contatti con persone del luogo, all'individuazione in Alzate Brianza, frazione di Verzago, del posto ideale.

Come si riesca ad acquistare senza capitali quello che diventerà un sia pur piccolo aeroporto non può essere facilmente raccontato, tuttavia l'impresa inizia con l'aggregazione di qualcosa come settantotto, piloti e non, che afferiscono ciascuno due milioni di

Lire (del 1968...) per l'acquisto dei primi lotti.

La comprensibile fretta di volare porta ad effettuare lavori d'ogni genere: dal disboscamento ai drenaggi, dai riporti di migliaia di metri cubi di terra ai livellamenti, in parallelo con le prime richieste di autorizzazioni e alle difese da azioni legali intentate dagli immancabili nemici del volo.

20 Ottobre 1968, il Piper PA-18 Super Cub marche I-AVAM con pilota Riccardo atterra ad Alzate Brianza proveniente da Bresso. È il primo di duecentomila voli.

Con l'acquisizione della casa, cessa la lunga peregrinazione attraverso gli aeroporti di Piemonte e Lombardia; la scuola rinasce, i soci dell'AVM crescono, tra il 1970 e il 1980, fino a punte di 150.

Le ore di volo toccano il livello 5.000.

Riccardo attraversa una lunga presidenza che durerà ben ventitré anni.

C'è un rischio che viene da lontano e si manifesta per infiltrazione, ossia la separazione sempre più forte tra i soci comproprietari e i soci entrati nel club negli ultimi anni senza acquisto di quote di proprietà.

Nasce la distinzione tra proprietari e inquilini con un contrasto che dura otto anni e si conclude con la spaccatura dell'ente. La nuova presidenza porta l'AVM (soci e flotta) a Missaglia e i proprietari si riuniscono invece nell'Associazione Volovelistica Lariana (AVL) con l'onere di... ricostituire una flotta.

Col riconoscimento da parte dell'Aero Club d'Italia di "ente federato", l'Aeroclub Volovelistico Lariano prosegue la missione di creatore di nuovi piloti e di conquistatore di primati su quell'aeroporto che Riccardo Briigliadori aveva con tenacia voluto e realizzato assieme a piloti-amici altrettanto determinati. ■

A quattro mani

Una vita di impegno per il volo a vela con Riccardo

Egidio Galli

Per anni, quanti ne bastano per una vita, abbiamo scritto a quattro mani con la sincerità e la fermezza di chi crede. È il modo di agire di coloro che rispettano il credo nel volo parallelamente però a quell'altro Credo di cui noi due andiamo sempre fieri. Ed ora, sempre a quattro mani, anche se due sono leggere come il vento e la luce, scrivo delle nostre ere, ere come epoche.

L'età dell'oro fu indubbiamente tra il 1945 ed il 1956 quando, sopportati dalle nostre famiglie d'origine, ne combinate d'ogni colore.

L'età dell'argento mi sembra vada bene tra il '55 e il '78 con le belle e saporite lotte contro i colossi ministeriali e romani in genere; questa volta sopportati (e come!) dalle famiglie d'adozione, poverette loro.

Per l'età del bronzo, tuttora incompiuta, è ancora cronaca più che storia perché appena vissuta. Viviamo nel declino come se non fossimo purtroppo in declino. Sempre in divisa, naturalmente, anche se nel ruolo d'onore o meglio, in congedo illimitato senza assegno.

Molti amici l'han già fatto: un libro. Io non lo farò, ma a spizzico racconterò dei fatterelli, come per avviare la collana: "con Riccardo". Vi racconto ora di Civate Camuno, Val Camonica.

Corre (che ridere, corre l'anno...), ebbene corre l'anno 1951 e per chi aveva fatto in divisa o in borghese il digiuno bellico arriva finalmente un'a-

limentazione sufficiente, ossia della gioia di mangiare abbastanza e in compagnia. Sulle carte aeronautiche del tempo scopriamo il campo di fortuna di Civate Camuno. In poco tempo viene organizzata la spedizione ed il convoglio è composto: "Jeep" targata MI-111174, aliante Asiago II marche I-AVMA sul carrellone del C.P.V. (Circolo Politecnico del Volo) e carrello-verricello FORD 8 V. Il codice della Strada avrebbe poi vietato, molti anni dopo, il traino di due rimorchi con una sola motrice...

Prendiamo possesso del campo che gli indigeni avevano coltivato ad orto. Ohibò, queste cose non si fanno e allora smontiamo parte delle leggere strutture agricole per approntare una pisterella, un sentiero atto ad accogliere il Piper J-3 marche I-MINK in arrivo (abusivo, naturalmente) da Linate con pilota Riccardo e passeggero Leonardo. Occhio! Anche allora il "fuori campo" di un velivolo a motore aveva per conseguenza: macchina piantonata dai Carabinieri e ritiro del C.N.

In due radiose giornate marzoline facciamo una bella serie di verricellate anche con veleggiamento di pendio: si trattava della realizzazione del concorso lanciato da Bruno Biasci, allora Presidente dell'Associazione Volovelistica Milanese, per la ricerca del campo-paradiso del volo a vela.

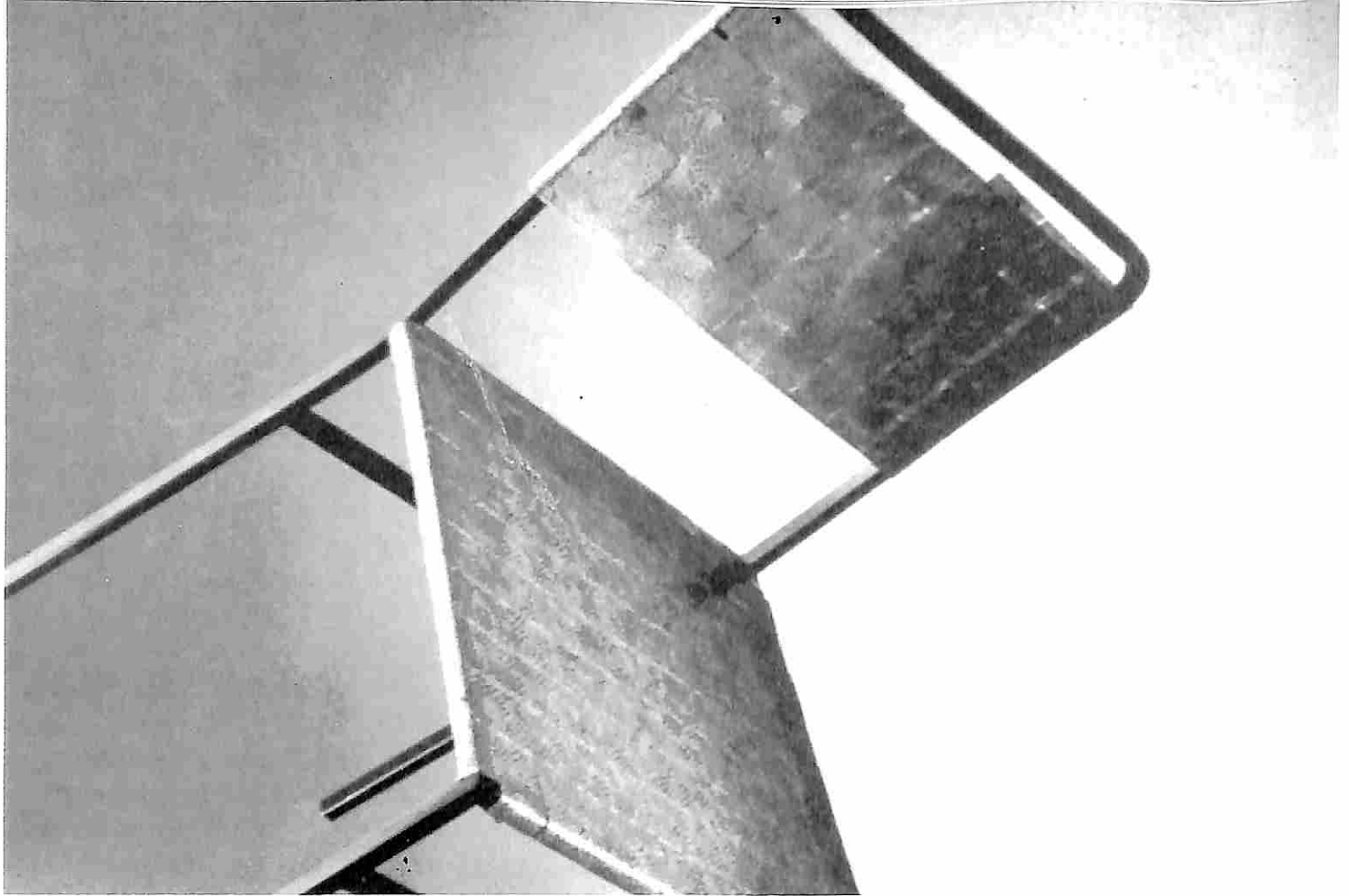
Veniamo a noi: Riccardo arriva e l'I-MINK posa le ruote sul sentiero. Interrompiamo le verricellate e "adesso

facciamo un traino" dice Riccardo. Viene fatto un consulto per verificare lo stato del terreno. Spazio disponibile? Non ricordo... Mi imbarco sull'Asiago e, per non saper né leggere né scrivere, faccio accorciare il cavo (d'acciaio, ovviamente, siamo nel '51) e senza radio né altri pensieri oltre quello basilare di non toccare gli orti con l'estremità delle ali, si parte.

Ho davanti a me e lo vedo oggi come allora il Piper che corre, corre ma non accelera. Quel terreno agricolo... La cloche vive insieme alle ali: mi trovo in aria, basso basso per non alzare la coda a Riccardo. Il sentiero sta per finire e le ruote del Piper, le vedo, sono ancora per terra. Dopo un secondo, inesorabilmente, la terra manca e sotto c'è il fiume Oglio. Ed ecco il... miracolo: sono i filetti fluidi che fanno il loro lavoro e l'I-MINK sale dolcemente (un metro?) in aria: voliamo! Il fiume scorre incassato pochi metri sotto.

C'è una morale, molto seria: noi due, Riccardo ed io, sapevamo esattamente quel che ciascuno avrebbe fatto. Traduzione: nessuno avrebbe sganciato! Così quella volta, e così molte altre volte per quasi cinquant'anni.

Poi vi racconterò del cavo telefonico, delle sette ore a 1.500 metri sulla verticale di Piazza del Duomo sul Canguro e con un solo paracadute, dell'atterraggio a traino, delle scorribande in giro per l'Italia con l'Accademia, di Campo Felice... ■



SICOBLOC

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

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

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

MAZZUCHELLI 1849 S.p.A.

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

SICOBLOC

1849 mazzucchelli

Via S. e P. Mazzucchelli, 7 - 21043 Castiglione Olona (Varese) Italy

Tel. (0331) 82.61.11 - Fax (0331)82.62.13 - Telex 330609 SICI

PICCOLI ANNUNCI

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

Fateci sapere quando l'inserzione non serve più.

Dettate il vostro testo a:

Aldo Cernezzì Tel. 02.48003325 aldo@voloavela.it

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 m²; 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-LFOX anno 1979, ore 870, gelcoat in ottimo stato, strumenti di base, ossigeno elettronico MH, Volkslogger, ELT, radio, paracadute, ruota alare, kueller, carrello Pirazzoli 2 assi rimesso a nuovo recentemente.
Tel. 335.6103805 Roberto Piotto

◆ ◆ ◆

Ventus 2C 18/15 m anno 1997, pronto al volo, batteria in coda, ruotino di coda, Peschges VP6 Competition, Logger VP8, Becker, pannello solare, paracadute, barra di traino, carrello Cobra 2 assi. Visibile a Calcinatè (VA). Euro 75000
Tel. M. Secomandi 335.380201
secomandimaurizio@tin.it

◆ ◆ ◆

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

◆ ◆ ◆

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

◆ ◆ ◆

ASW-19 I-ALIA 1500 ore, LX 5000 v.11, carrello Pirazzoli chiuso 2 assi omologato, Ossigeno

elettronico MH EDS-1, logger Colibri, ELT, radio, paracadute seminuovo, ruota alare, kueller, copertine in tessuto. 20.000 Euro non trattabili.
Tel. 339.7090230
E-mail gicerves@libero.it

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

◆ ◆ ◆

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 capottina. Per il resto ottime condizioni. Danno stimato da officina certificata 3.800 Euro. Strumentazione standard con radio Dittel 720
Vendesi: Euro 3.500.
Oppure riparato ed in ordine di volo Euro 9.000. Carrello sfornito di documenti.
Maurizio Mazzeo
email: imezz@tiscalinet.it

◆ ◆ ◆

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

1° Seminario FAI per Direttori di Eventi Aeronautici

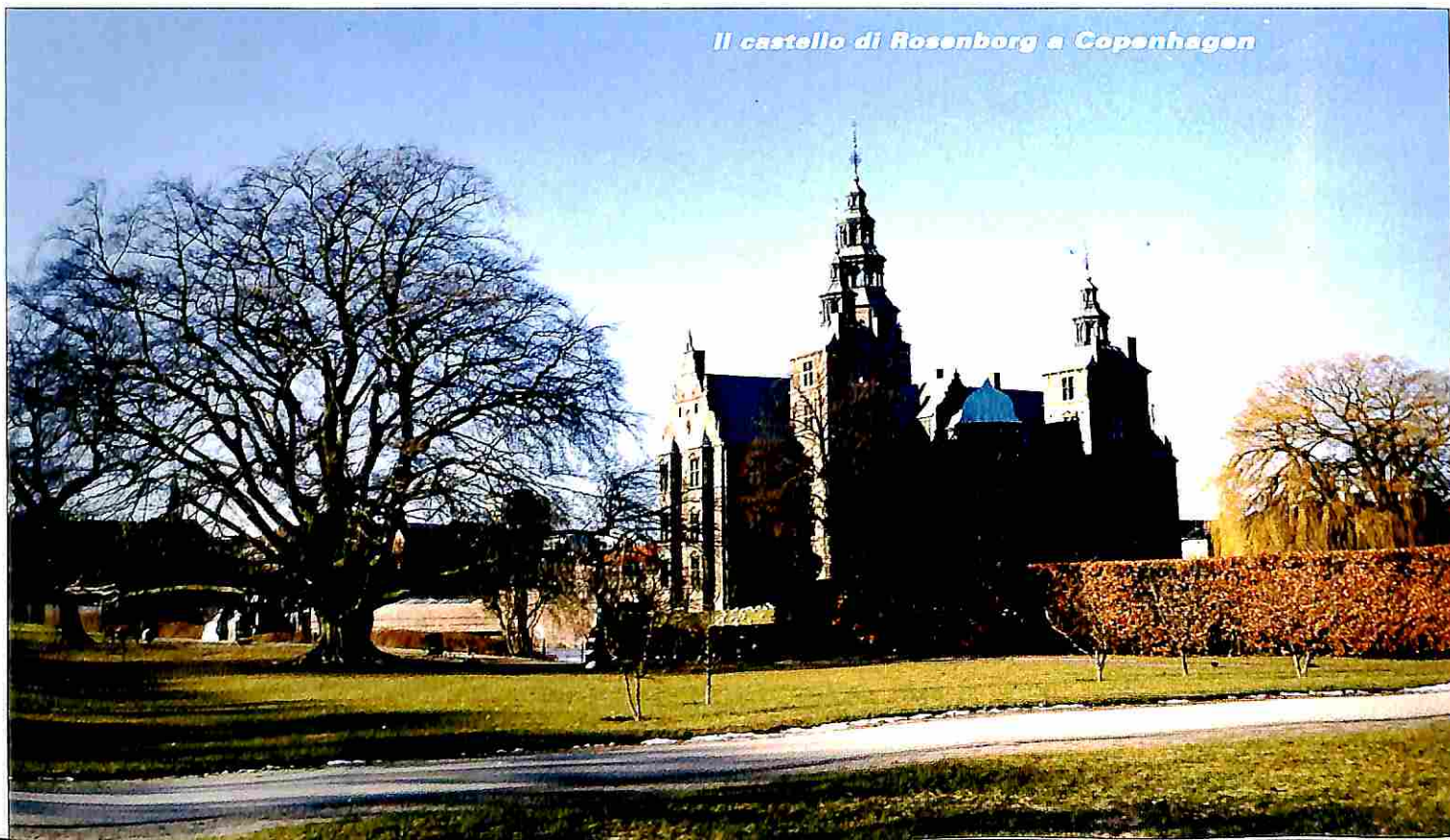
Marina Vigorito Galetto
Foto di Clara Bartolini

Perché vogliamo organizzare un evento aeronautico? Non solo per divertimento, non certo per fare soldi, non solo per dare sfogo ad ambizioni personali, ma per trovare nuovi piloti, per dare slancio al nostro sport, e, non ultimo, per dare la possibilità ai nostri piloti migliori di portare a casa dei risultati di rilievo. Tutto questo, per dare maggiore visibilità allo sport aereo. Questo è quanto è emerso dal 1° Seminario FAI per Direttori di Eventi Aeronautici, che si è tenuto a Brøndby, in Danimarca, dal 7 al 9 aprile di quest'anno.

I responsabili della FAI sono stati molto soddisfatti del successo di questa prima iniziativa. Erano rappresentati otto sport aerei, con 28 partecipanti, su un massimo consentito di 30, provenienti da 21 paesi di tutti e cinque i continenti. C'erano 11 esperti, tutti di grande valore, e due commissioni tecniche.

Nell'organizzare un evento di una certa portata, è molto importante parlare con i piloti locali più esperti e con precedenti esperienze di campionati internazionali, per farsi consigliare da loro e individuare le esigenze e le aspettative dei partecipanti. Solo così, si può sperare di avere un evento di successo. Se gli organizzatori, la città ospitante, la Federazione e l'Aero club nazionale lavorano assieme con un obiettivo comune, se c'è la giusta motivazione, se c'è l'orgoglio da parte del club e della città per aver organizzato un campionato importante, allora il buon esito è assicurato, altrimenti è inutile andare avanti. Un campionato del mondo non può essere considerato un evento fine a se stesso, ma deve essere visto come contributo allo sviluppo della città ospitante, delle infrastrutture, del turismo, per l'ottenimento in futuro di nuovi eventi.

Il castello di Rosenborg a Copenhagen





Il porticciolo di Nyhavn, a due passi dal centro

Il reclutamento dei volontari è essenziale per l'evento. Poter dire: "Io c'ero" deve essere la molla che spinge i membri dello staff a dare il meglio di sé. Da quello che ho sentito, il problema di reperire volontari per le gare di Volo a Vela riguarda solo l'Italia, in particolare Rieti, e sarebbe molto interessante interrogarsi sul perché. Mi sto documentando sull'argomento, mi sono fatta mandare diversi documenti, dalla Nuova Zelanda, dai Paesi Scandinavi e dalla Francia. Quanto prima, vi comunicherò l'esito delle mie ricerche. Se gli altri non hanno nessun problema a reperire volontari, a tutti i livelli dello staff organizzativo, mi domando come mai da noi sia praticamente impossibile. Da una prima indagine, credo che questo possa essere messo in relazione alla cronica mancanza di giovani e di donne, alla scarsa conoscenza del nostro sport da parte del grande pubblico, all'atteggiamento un po' snob di noi volovelisti. Magari anche al fatto che se puoi essere pagato, perché mai dovresti farlo gratis?!?

Da una ricerca condotta in Gran Bretagna, si è visto che il 95% delle persone che assistono ad uno show aereo non ha alcun interesse specifico, ma ha solo voglia di trascorrere una giornata all'aperto, un po' diversa dal solito. Solo uno sparuto 5% ha qualche interesse per gli aerei. Non sarebbe male mettersi d'accordo con il locale ufficio del turismo, ed organizzare degli eventi correlati, una sorta di City Festival, con percorsi eno-gastronomici, seminari, mostre, concerti e soprattutto,

attrazioni per bambini, con lo scopo di coinvolgere le famiglie. Qual è il limite tra sport aereo e show?

Abbiamo veramente bisogno di un pubblico e dei media?

Cosa si aspettano pubblico e media?

Cosa hanno da offrire gli sport aerei?

Come possiamo finanziare gli eventi sportivi aeronautici?

Quali sono le conseguenze di avere pubblico e media?

Questa serie di domande ha dato origine ad un dibattito rovente. Gran parte dei partecipanti, sosteneva che gli sport aeronautici siano incomprensibili per il grande pubblico, quindi è totalmente inutile coinvolgerlo. In questo modo però, si limita la diffusione dello sport stesso. Ho riscontrato una certa ritrosia ad aprirsi al grande pubblico, quasi che questo possa far diminuire un pochino il prestigio dell'essere pilota.

I volovelisti presenti, me compresa, sono invece convinti che sia importante trovare il modo di coinvolgere anche la gente comune. Il problema è che la giornata "tipo" di una gara tradizionale di Volo a Vela rischia di diventare molto lunga e noiosa, quindi bisogna trovare il modo di riempire i buchi con qualcosa di alternativo per intrattenere il pubblico, magari con esibizioni acrobatiche, modelli, tutte cose che si svolgono in campo e si possono facilmente bloccare, una volta che iniziano gli arrivi.

Se non c'è interesse di pubblico, se i media non sono presenti, allora diventa inverosimile trovare degli sponsor. Se manca

la spiegazione di quello che sta succedendo, diventa difficile avere un pubblico, magari pagante, e se manca il pubblico, non c'è nessun ritorno pubblicitario, quindi l'evento non è interessante per gli sponsor. Anche usando dei sistemi di trasmissione video e dati, tipo quello usato in Nuova Zelanda, sarebbe comunque impensabile farlo per più di una ventina di alianti, perché è troppo costoso, sarebbe estremamente complicato gestire tutti i tracciati delle varie classi, ed è quasi impossibile trovare un regista e uno speaker con esperienza adeguate. Diverso è il discorso per il Grand Prix, una gara creata apposta per il pubblico, che, infatti, è limitata a 20 partecipanti, anche per motivi di sicurezza. Queste considerazioni sono perfettamente in linea con l'atteggiamento FAI e IGC.

Si è discusso di come gestire un incidente mortale, in caso di presenza di pubblico e media. È fondamentale che l'addetto stampa, dove presente, spieghi subito l'accaduto, con parole chiare e comprensibili. Sarebbe opportuno indire un briefing con tutti i partecipanti e i media, nel corso del quale il direttore di gara dia tutte le informazioni possibili. Evitare nel modo più assoluto l'atteggiamento di chiusura, perché in questo modo non si fa altro che enfatizzare l'incidente e creare false informazioni che, se arrivano ai giornalisti, siano essi della carta stampata o delle televisioni, gettano cattiva luce su tutto lo sport aeronautico.

È molto importante selezionare i media e gli sponsor secondo il target che si vuole raggiungere: in particolare i giovani o le donne hanno esigenze diverse e indirizzare i media e gli sponsor nella direzione giusta può assicurare un buon ritorno. Lasciare una sufficiente autonomia alle testate locali, che faranno poi da traino a quelle nazionali, ma operare sempre un certo controllo, soprattutto in caso di problemi, anche non particolarmente gravi.

Occorre creare una rete d'informazione, far sapere alla gente che c'è questa gara, usare ed abusare dei propri eroi, sfruttare i propri campioni, per i paesi che ne possono vantare come nel caso dell'Italia, far scattare il senso d'appartenenza e d'identificazione. Usare Internet a piene mani, ma aggiornare regolarmente il sito, perché, anche se bellissimo, la gente lo dimentica ben presto se vede che si tratta di un sito "morto".

Si è parlato a lungo anche di sicurezza, ovviamente. Devo dire che per quanto riguarda la selezione per le gare, il Volo a Vela

rispetto ad altri sport ha una normativa più severa, che tutela maggiormente la sicurezza ed evita l'assurdità di avere dei principianti ad un Mondiale, come può capitare durante le gare di palloni aerostatici. Purtroppo però, il Volo a Vela ha anche il triste primato per numero d'incidenti mortali, la maggior parte dei quali per impatto con il terreno (suolo, costone, ecc.).

Il parere di tutti è che sia pura utopia riuscire a portare il rischio aeronautico a zero, in quanto nello svolgimento della nostra attività sportiva, facciamo una cosa che non è congeniale all'essere umano: volare. Occorre "allenarsi" alla sicurezza, imparare a riconoscere le situazioni di pericolo e abituarsi a prevenirle, ascoltare il proprio corpo e non volare in situazioni di forte stress psicofisico, e ammettere serenamente i propri limiti.

Accettare che gli incidenti scaturiscono da errori umani. Le cose brutte, in tutti i settori della nostra vita, succedono solo agli altri. Noi siamo esenti dalle brutture della vita, siano esse malattie, incidenti, frustrazioni piccole e grandi. Queste cose non ci riguardano, non fanno parte della nostra esistenza, e se disgraziatamente siamo coinvolti in qualcosa di spiacevole, facciamo appello alla sfortuna, al fato, o scarichiamo su qualcun altro o qualcos'altro la responsabilità di quello che consideriamo nel profondo di noi stessi un nostro fallimento. Non si tratta ovviamente di considerazioni mie, anche se le condivido in pieno, ma del parere di un gruppo di esperti che lavorano nel campo aeronautico. C'è un lungo studio su questo argomento, mi sono ripromessa di farmelo mandare e tradurre. Il fatalismo è umano e comprensibile, perché ci aiuta a superare le disgrazie e le avversità, ma nel volo, può avere conseguenze disastrose.

È stato più volte ribadito che il livello medio di un campionato – per la FAI può essere definito tale solo una gara che conferisce un titolo di campione, quindi Nazionali, Europei e Mondiali – non può assolutamente essere uniformato al pilota con meno esperienza. È responsabilità delle Federazioni selezionare piloti adeguati all'importanza dell'evento, e del singolo pilota individuare la gara più adeguata al suo livello d'esperienza. Questo come riguardo nei confronti degli organizzatori e degli altri piloti, poiché non siamo professionisti ed usiamo le nostre ferie e spesso i nostri soldi per partecipare alle gare.

Si è discusso a lungo su quali siano le responsabilità di un direttore di gara in termini di sicurezza. La conclusione di un

accesso dibattito è la seguente: un direttore di gara non deve far volare i piloti in condizioni di tempo molto marginale o di scarsa visibilità, ma ha l'obbligo di farli volare, se esiste la possibilità di farlo in condizioni di sicurezza: non deve dare temi con incroci pericolosi; deve studiare attentamente i circuiti di partenza e d'arrivo, per evitare collisioni; deve fornire un ottimo supporto meteo e dare tutte le informazioni possibili sul tema di gara e sui campi atterrabili, per mettere i piloti in condizioni di gareggiare alla pari. Di più non può umanamente fare, soprattutto non può cambiare la testa dei piloti, che sono gli unici responsabili della loro sicurezza e del loro comportamento in volo.

Il presidente della Commissione per l'Ambiente ha fatto un lungo intervento sulla protezione dell'ambiente, quando si organizza un evento aeronautico. Ha detto delle cose molto giuste, ma di difficile attuazione, almeno in Italia, dove la coscienza ecologica non è molto forte. In occasione dei Mondiali che si terranno in Italia, rispettare la normativa vigente mi sembra già un obiettivo apprezzabile. I Mondiali Svedesi hanno ottenuto la certificazione di "GREEN EVENT" dal-

l'ente svedese, ma la Svezia ha una grande attenzione alle politiche ambientaliste già dagli anni 50. Si può persino fare il bagno nel porto di Stoccolma! Insomma, credo che occorra essere realisti e capire quali sono i nostri limiti.

Max Bishop, Segretario Generale della FAI, ha chiuso i lavori, facendo una breve presentazione dei membri FAI. È interessante sapere che la FAI, tra le Federazioni sportive, è una di quelle che ha il budget più basso, solo 1.000.000 di franchi svizzeri. Tanto per fare un esempio, la Federazione per gli sport equestri ha un budget di 36.000.000 di franchi svizzeri. Il sito della FAI è stato rinnovato di recente, in occasione del Centenario. È molto bello e aggiornato di frequente. Si possono trovare tutte le informazioni sugli sport aeronautici e scaricare i documenti ufficiali (www.fai.org).

Tutti i partecipanti hanno chiesto di organizzare altri seminari, concentrandosi magari su temi specifici, quali la sicurezza o le normative. Io ho chiesto un seminario sullo "Human Factor" e mi è stato detto che non escludono di organizzarne uno entro breve. ■

CSVVA Settore Documentazione

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

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

Preghiamo inviare il materiale a:
Centro Studi per il Volo a Vela Alpino
Settore Documentazione
Aeroporto "P. Contri"

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

NOTIZIE dai CLUB

Volo a Vela dà spazio alla pubblicazione di notizie riguardanti le attività dei club locali. Vi preghiamo di farci pervenire brevi note o articolini su qualunque iniziativa si svolga a livello locale, quali: giornate aperte, effettuazione degli esami per la licenza di pilota, piccole gare amichevoli, feste e ricorrenze, sviluppo di programmi di "secondo periodo", conferenze, serate a tema, acquisto di nuovi mezzi, ristrutturazioni ecc. Quando possibile, completate il testo con una o due foto significative. Per svolgere con regolarità questo semplice compito, suggeriamo ad ogni club di nominare un responsabile della comunicazione. Intendiamo con questo arricchire la **vostra rivista** di un più forte legame con le realtà locali, anche minori, e stimolare il sorgere di un più vivo spirito d'iniziativa. Saremmo felici di poter trarre la conclusione che le associazioni volovelistiche sono in fermento. Nessuna notizia è troppo "piccola" per queste pagine. Fateci sapere tutto quello che "bolle in pentola"!

I° meeting Volo a Vela in rosa

Calcinate 11 marzo 2006

Margot
margotacqua@libero.it

Ce l'abbiamo fatta!

La prima riunione ha avuto luogo, sotto l'auspicio di un meraviglioso cielo blu, costellato da magnifici cumuli che, ahimè, questa volta abbiamo potuto solo osservare con il naso all'insù...

Sicuramente non eravamo tante ma in compenso tanto è stato l'entusiasmo e tanta la voglia di creare qualcosa di concreto che sono emersi nel corso della riunione, quindi, a mio avviso, il risultato è stato positivo!

La riunione si è svolta cercando di fare emergere, sulle basi della mia esperienza, quali possano essere i vantaggi di creare un gruppo di voloveliste. Tutto quello, cioè, che mi è mancato e di

cui mi sono resa conto quando ho cominciato a frequentare l'ambiente internazionale.

A tutte le partecipanti è piaciuta l'idea di potersi confrontare anche frequentemente via Internet e creare delle opportunità di volare insieme. Abbiamo deciso così di stabilire un primo incontro di 2-3 giorni (un week-end lungo) per poter fare la prima esperienza di volo assieme creando appunto anche l'opportunità di conoscersi meglio. La data potrebbe essere l'ultimo fine settimana di giugno o il primo di luglio e la meta qui a Calcinate, luogo forse per la prima volta più "comodo" anche perché più facilmente raggiungibile per un periodo così corto.

L'anno venturo saremo forse in grado di organizzare una settimana a Rieti, meta molto ambita!

Per il momento ognuna dovrà stabilire degli obiettivi minimi da prefissarsi ogni qual volta ci si alza in volo. Saremmo felici che si unissero altre persone per tingere il cielo di... rosa!

JR Faliu a Valbrembo

Iniziativa per gli stage e i corsi avanzati

Sergio Capoferri
Presidente AVA Valbrembo

È con grande onore che annuncio a tutti l'avvenuto arrivo di Jean-Renaud "JR" Faliu a Valbrembo. Il suo impressionante curriculum volovelistico sarà a breve disponibile su <http://www.ava-valbrembo.it>.

Riassumo: 7500 ore volo, direttore del centro di Bitterwasser in Namibia negli ultimi 3 anni, istruttore Francese e Tedesco, presidente di club, vice presidente del club di La Motte. Esaminatore ed istruttore degli istruttori in Francia e a St Auban. Ha volato in quasi tutti i paradisi volovelistici del mondo.

Ebbi il piacere di conoscerlo nel 1990 a Minden: un innamorato del volo a vela! Grazie alla sua disponibilità e voglia di mettersi sempre in gioco ha accettato il mio invito a Valbrembo con molto entusiasmo. Metterà a disposizione dei nostri

piloti tutta la sua esperienza e gioia per il volo a vela durante il corso della stagione 2006.

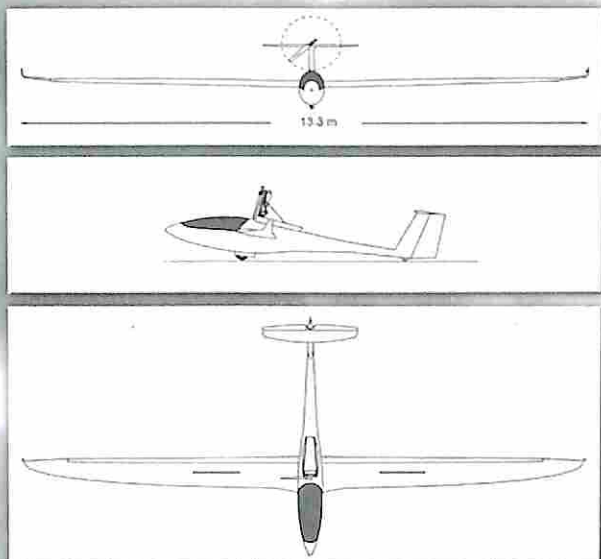
Con JR oltre alla ovvia definizione di un programma per i piloti di Valbrembo stiamo imbastendo una serie di serate dedicate alla teoria del volo di montagna e alle sue esperienze in Namibia ed in altre parti del mondo, se siete interessati vi terò aggiornati sulle date e sarete i benvenuti!

L'Aeroclub si pregia quindi da quest'anno di avvalersi dell'esperienza indiscussa di JR Faliu, Marcello Longhi e del professionalissimo Riccardo Briigliadori nonché di tutti i piloti tutor che prendono per mano i giovani brevettati e insegnano loro le basi per poter affrontare il volo di distanza in montagna IN SICUREZZA.

L'impronta sportiva che il consiglio direttivo ha dato con questa scelta spero si trasformerà in entusiasmo e voglia di volare per tutti i soci del club e per chi vorrà partecipare a qualche stage presso la nostra struttura! Auguro a tutti una stagione piena di soddisfazioni e bellissimi voli!

novità **SILENT 2** 2006 **TARGA**

VELEGGIATORE ULM A DECOLLO AUTONOMO CON MOTORE AD INIEZIONE ELETTRONICA*



* DISPONIBILE ANCHE CON MOTORE ELETTRICO

Allsport srl - Cremella (Lecco)

Tel. 039.9212128 - Fax 039.9212130 - info@allsport.com

MIGLIORIE DEL SILENT 2 TARGA RISPETTO AL SILENT 2

- APERTURA ALARE incrementata a 13,3 m
- WINGLETS alari di nuovo disegno ed a pinna verticale
- PIANO DI CODA a pianta ellittica e nuova superficie ottimizzata
- CARRELLO d'atterraggio retraibile in fusoliera
- CHIUSURA AUTOMATICA degli sportelli del vano motore
- Comando FERMO ELICA riposizionato sul lato destro della fusoliera
- PEDALIERA regolabile anche in volo
- Nuovo sistema di VENTILAZIONE e antiappannamento della capottina
- Terzo FILTRO BENZINA nel circuito di alimentazione del motore
- Nuovo sistema di DECOMPRESSORE del motore
- PANNELLI SOLARI flessibili per carica della batteria motore (opzione)

Il SILENT 2 TARGA promette maggiore efficienza a velocità più elevate, conferma la risaputa maneggevolezza ed il piacere del pilotaggio, per continuare a trasmettervi sempre nuove emozioni.



www.allsport.com

TENAX
www.tenax.net

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



RICHIEDETELO ALLA REDAZIONE

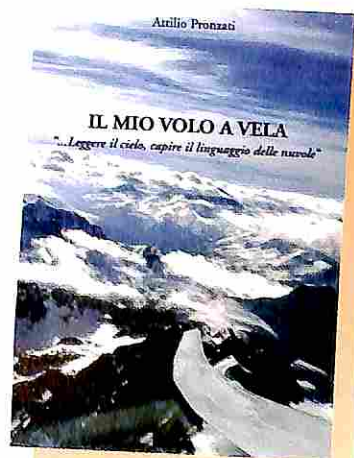
fax 031 303209

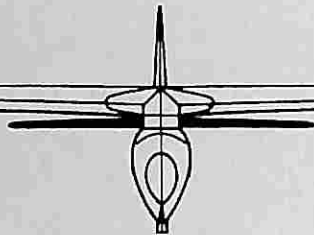
redazione@voloavela.it

Euro 26,00

Spedizione raccomandata con bollettino postale
per versamento.

Sconti per acquisto di 10 copie.





Vecchi incidenti

Che si ripetono. Purtroppo, nel mondo ristrettissimo del volo a vela italiano si ripetono con frequenza troppo elevata. Da quanto conosciamo degli incidenti occorsi negli ultimi sei anni, e da quanto emerso anche in precedenza, è chiaramente ben poco influente il fattore tecnico (modello d'aliante, carico alare specifico), mentre il fattore umano si rivela sempre decisivo. Contro questa allarmante realtà è mio parere che si possa solo concentrare gli sforzi sulla divulgazione, aumentando la competenza e la preparazione dei piloti. Scriviamo questa pagina introduttiva a un nuovo numero proprio mentre un incidente fatale è accaduto da poco, e quando l'articolo che troverete all'interno era invece già pronto da qualche tempo. Troverete anche la prova di un aliante, emozionanti racconti di gara e di trasferte avventurose; ma vorrei che tutti i lettori concentrassero la propria attenzione sui temi della sicurezza, che tocchiamo forse non abbastanza spesso con il bollettino e la rivista stessa.

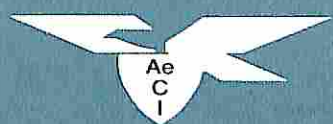
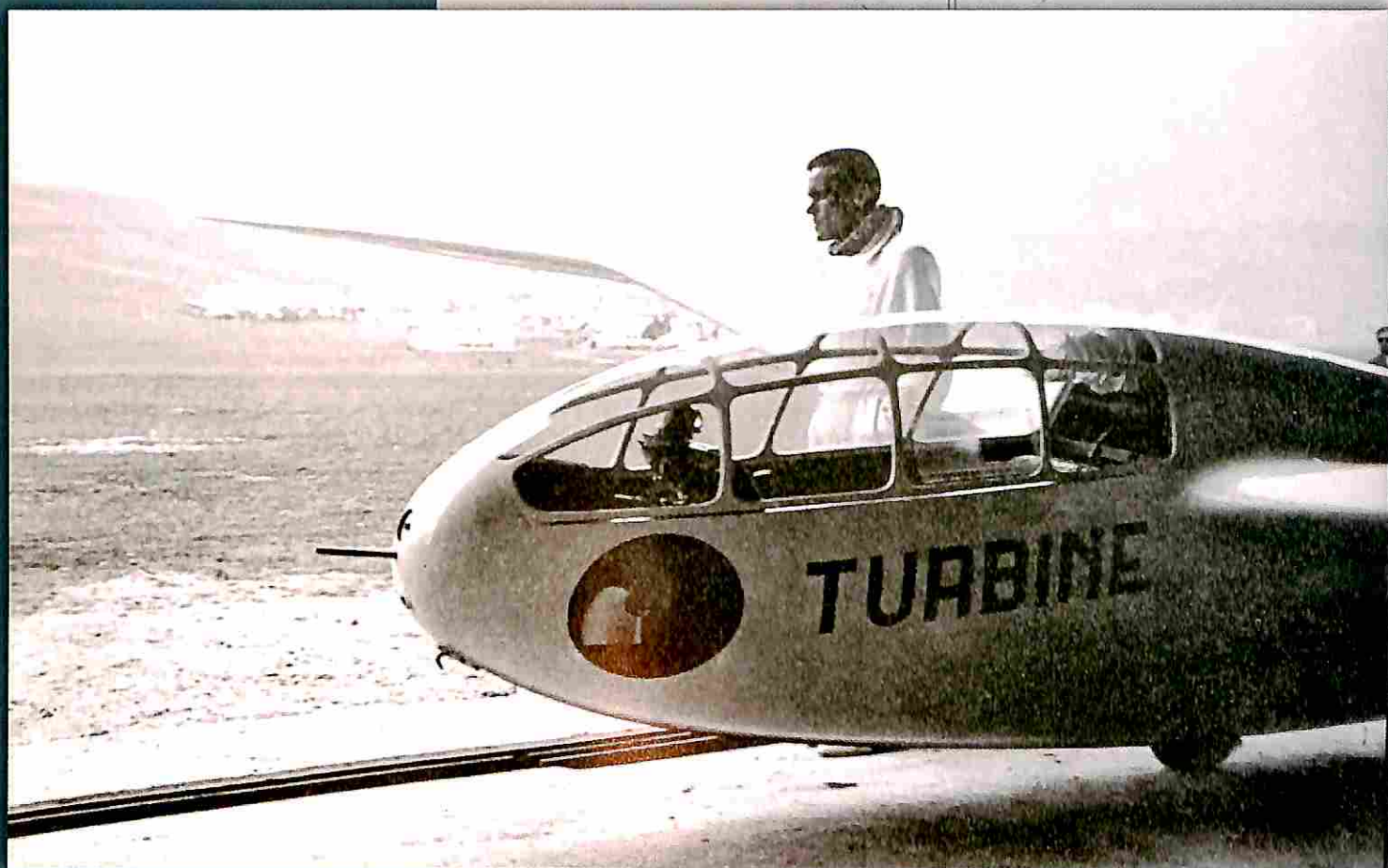
Parlando con tanti piloti che appartengono a club un po' periferici, mi sono accorto non senza una certa sorpresa che essi avevano ricevuto notizie dettagliate solo su due incidenti fatali accaduti negli ultimi cinque anni: quelli che ci hanno sottratto dei personaggi ormai ben noti. Degli altri, alcuni vaghi dettagli che si confondono, e soprattutto la più totale assenza di informazione. Eppure li avevamo pubblicati. Per chi volesse andare a rileggere i dati del triennio precedente, oltre a quelli riportati oggi, rimando al numero 273 di Volo a Vela (luglio-agosto 2002); l'articolo è disponibile su richiesta anche in formato PDF, così come i numeri arretrati del bollettino semestrale sulla sicurezza.

È inoltre mia convinzione che questa elevata frequenza di gravi incidenti sia una delle cause principali degli abbandoni del nostro sport. Temo che questo argomento sia ben più rilevante persino dei costi troppo elevati. Per ogni fatalità c'è sempre almeno un altro pilota, forse tanti, che si ritirano dall'attività sportiva o che lasciano del tutto l'aliante. La loro reazione è comprensibile, ampiamente giustificata, e persino condivisibile. Dobbiamo tutti fare di più per aumentare la preparazione, la competenza, l'attenzione e la corretta valutazione dei rischi in noi stessi e nei nostri compagni di volo.

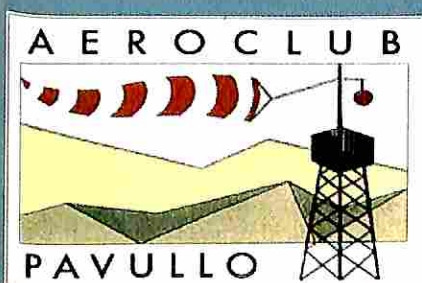
Aldo Cernezzi



4th INTERNATIONAL VINTAGE GLIDER MEETING LUIGI TEICHFUSS



AERO CLUB D'ITALIA



Dal 30 Giugno al 8 Luglio 2006
Raduno di alianti d'epoca
Aeroporto G.Paolucci di Pavullo
Pavullo nel Frignano - Modena - Italy
from June 30th to July 8th 2006

AERO CLUB PAVULLO - PAVULLO NEL FRIGNANO



GREAT ITALIAN TASTE.

The eternal style.

DISARONNO ORIGINALE

Since 1525