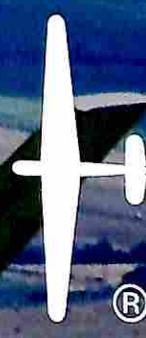


Sped. in abb. postale - 70% Fil. di Varese. TAXE PERÇUE. Euro 8,00

SETTEMBRE/OTTOBRE 2007 - n. 304

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani



Campionato Mondiale Femminile

Vintage Club: il Dédale

Paul MacCready

A Voghera il VI Congresso Nazionale

Aero Club Adele Orsi

Varese

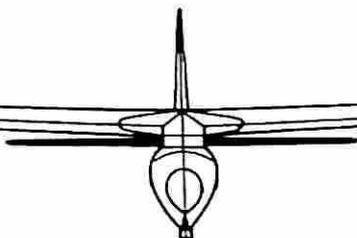
An aerial photograph of the Aero Club Adele Orsi in Varese, Italy. The image shows a large green airfield with a paved runway and taxiway. Several small aircraft are visible on the airfield. The airfield is situated on a hillside overlooking a large body of water, likely Lake Varese. In the background, there is a residential area with many houses and a road. The sky is clear and blue.

www.acao.it

e-mail: acao@acao.it

Lungolago di Calcinate n. 45 - 21100 Varese

telefono 0332 310073



Nuove norme sugli istruttori

Nel lontanissimo 1999 sono iniziati i primi contatti della Federazione Volo a Vela con l'ENAC per riformare la normativa che disciplina il conseguimento della qualifica di istruttore. Questa riforma è sin da allora una delle priorità perseguite dalla FIVV, allo scopo di agevolare il reperimento di nuovi istruttori indispensabili per la crescita del volo a vela italiano. In particolare, senza nuovi istruttori è quasi impensabile la nascita di nuovi campi di volo in aree geografiche lontane da club già esistenti.

Il nodo principale da sciogliere era l'anomalia, esclusivamente italiana tra i Paesi volovelisticamente avanzati, di richiedere che per l'attività didattica con aerotraino l'istruttore possieda la licenza di volo a motore PPL. Nelle intenzioni del legislatore il possesso di tale licenza, con la possibilità quindi di fare anche il trainer oltre che l'istruttore, garantirebbe una maggiore sicurezza delle operazioni.

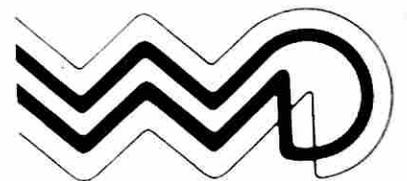
Riteniamo che la maggiore qualificazione comporti certamente una più ampia cultura aeronautica, che può essere un elemento molto positivo. Tuttavia siamo convinti che sia meglio non porre limitazioni a tutti, in virtù di una non dimostrata maggiore sicurezza: le operazioni didattiche che si svolgono in tutta Europa dimostrano chiaramente che la sicurezza delle scuole, degli allievi, e dei piloti brevettati non ha alcuna correlazione con il possesso del PPL da parte dell'istruttore.

Nel corso di otto anni, e con un'accelerazione negli ultimi due, consultazioni e incontri sono stati frequenti; abbiamo sottoposto bozze per una completa revisione, poi letto le controproposte e suggerito emendamenti... Dell'avanzamento di tali colloqui non era possibile dare notizia, per evitare l'inquinamento del rapporto diretto. Il lavoro è stato lungo, ma finalmente ha portato a un primo frutto: sul sito dell'ENAC è apparsa, per la consultazione delle parti interessate, la bozza di riforma che elimina dai requisiti per i candidati istruttori il possesso del PPL (potete leggere l'intera bozza al link www.enac-italia.it/ConsultazioneNormativa/RegolamentoIstruttoriAliante.pdf). Verrà invece richiesta dimostrazione di competenza nel veleggiamento e nel volo di distanza.

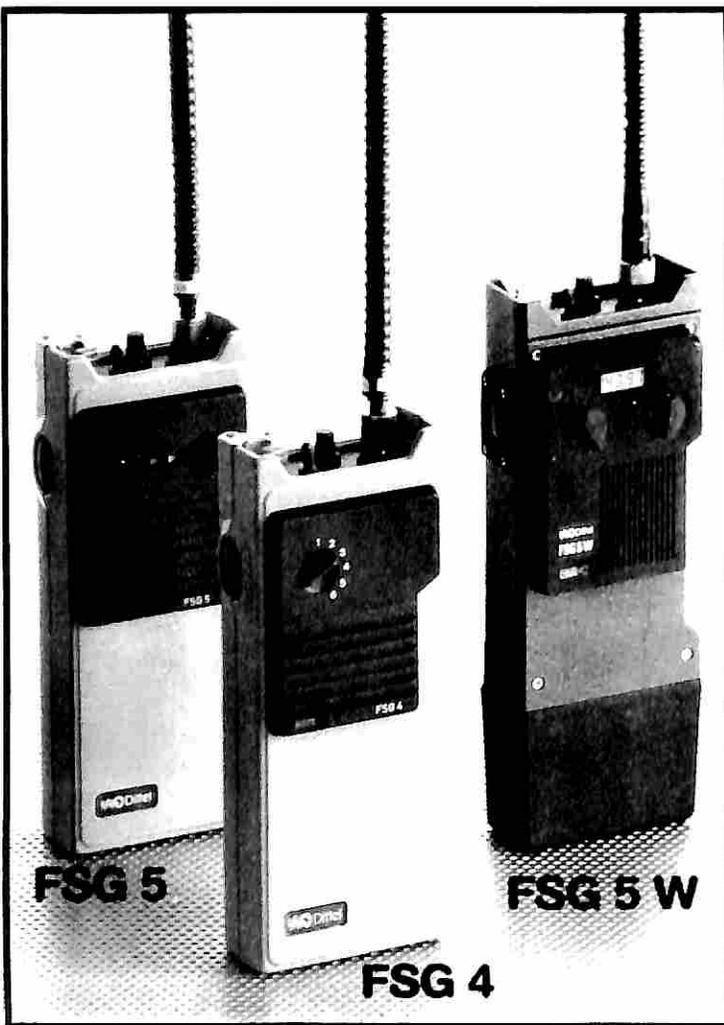
Tutto ciò, lo sottolineiamo con chiarezza, riguarda la selezione e formazione di nuovi istruttori, mentre per quelli già attivi cambiano solo le norme sul rinnovo della qualifica, con alcune semplificazioni. Le norme sono ancora in fase di approvazione a seguito dei commenti raccolti nel periodo di consultazione, redatti tra l'altro anche dalla Commissione Istruttori e dal Consiglio FIVV. È insomma presto per cantar vittoria. Ma abbiamo fiducia che l'iter si possa concludere rapidamente.

Un lavoro di otto anni non ancora terminato: questa è la durata degli impegni che vengono chiesti al volo a vela italiano per ottenere delle modifiche abbastanza semplici alle norme vigenti.

Aldo Cemezzi



Walter Dittel GmbH



FSG 5

FSG 4

FSG 5 W



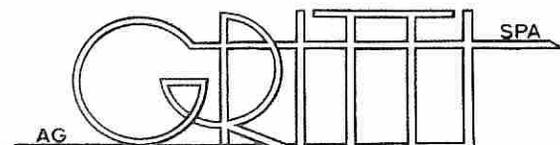
FSG 71 M



FSG 70



AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS



SPA

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

**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 Cernezi

Segreteria

Bruno Biasci

Archivio storico

Umberto Bertoli, Lino Del Pio,

Nino Castelnuovo

Prevenzione e sicurezza:

Marco Nicolini

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

Aldo Cernezi

Vintage Club:

Vincenzo Pedrielli

Corrispondenti:

Celestino Girardi

Paolo Miticocchio

Aimar Mattanò

Sergio Colacevich

Giancarlo Bresciani

In copertina:

Uno Schleicher Ka-7 in volo

a Nitra (Rep. Slovacca) durante

il 35° VGC Rally, Agosto 2007

Foto di Vincenzo Pedrielli

Progetto grafico e impaginazione:

Impronte - Milano

Stampa: Serostampa - Milano

Redazione e amministrazione:

Aeroporto 'Paolo Contri'

Lungolago Calcinate, 45

21100 Varese

Cod. fisc. e P. IVA 00581360120

Tel. 347/5554040 - fax 0332/310023

POSTA ELETTRONICA

csvva@volovela.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. 304 settembre/ottobre 2007

Editoriale	1
Lettere	5
Il 6° Congresso Nazionale	6
Il Mondiale Femminile	15
Il Club Dédale	22
Prove di traino con ultraleggero	32
Recensioni	38
Photo Gallery	44
In memoriam: Paul MacCready	47
In Guardia!	50
Il redditometro e i piloti di Aero Club	54
Il calendario delle gare italiane 2008	57
Piccoli annunci	58



LE TARIFFE PER IL 2007

DALL'ITALIA

- Abbonamento annuale, 6 numeri della rivista
- Abbonamento annuale promozionale "prima volta" 6 numeri della rivista
- Abbonamento annuale "sostenitore", 6 numeri della rivista
- Abbonamento annuale "benemerito", 6 numeri della rivista
- Numeri arretrati

Euro 40,00

Euro 25,00

Euro 85,00

Euro 250,00

Euro 8,00

DALL'ESTERO

- Abbonamento annuale, 6 numeri della rivista

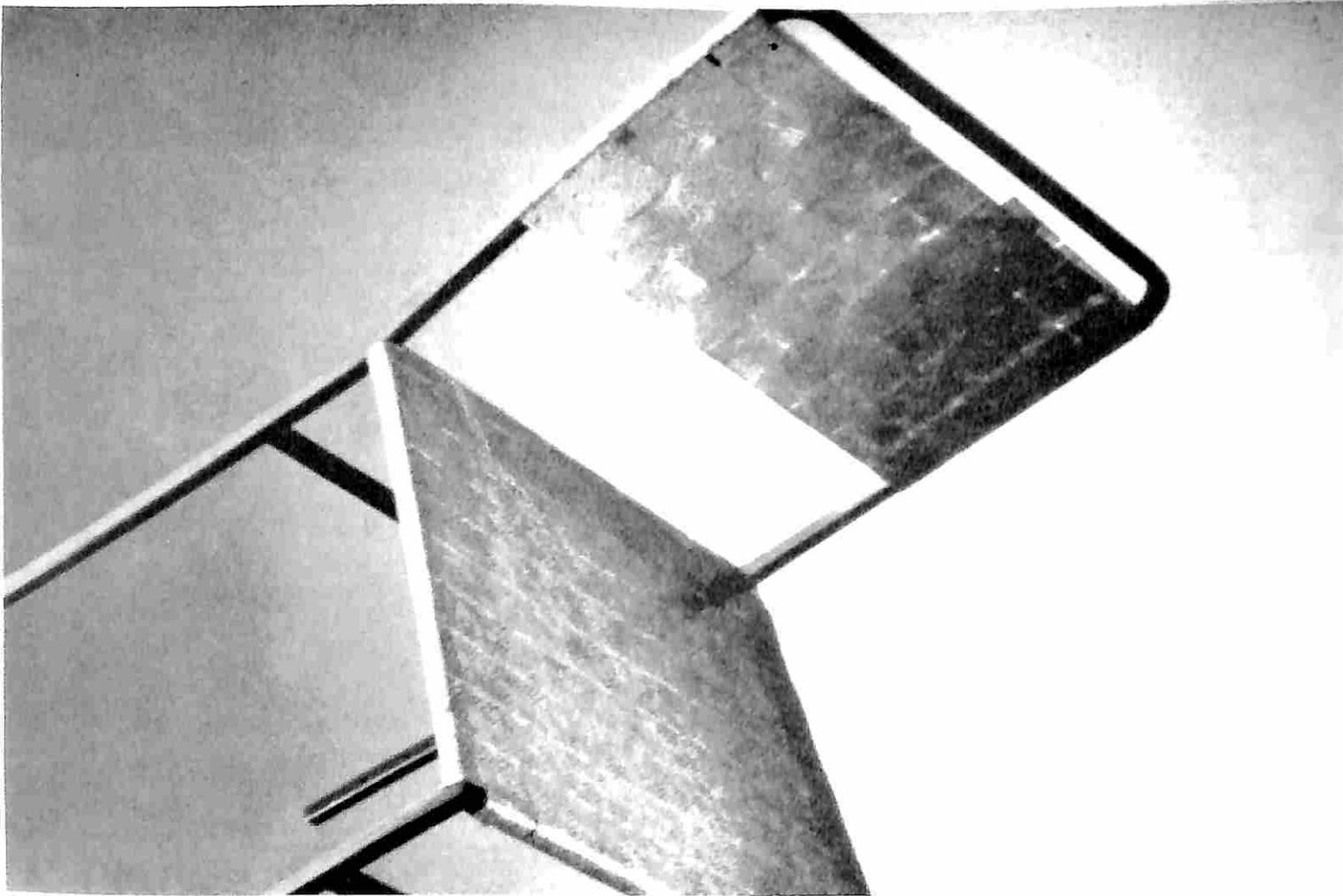
Euro 50,00

Modalità di versamento:

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

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

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



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

Dimissioni

Cari lettori,

vi scrivo per informarvi che nello scorso mese ho rassegnato le mie dimissioni da consigliere FIVV e presidente della Commissione Sportiva.

La scelta è stata travagliata e sofferta, ma molteplici motivi di esasperazione mi hanno condotto all'inevitabilità della decisione. Per circa 5 anni ho cercato di lavorare nell'ambito prettamente sportivo della nostra attività mettendo tutta l'energia, la passione e il cuore che avevo per la crescita del nostro sport, per una sua gestione più chiara con ruoli definiti.

Non è mia intenzione elencare le cose fatte, fare un bilancio di ciò che è stato giusto e ciò che forse non era da fare, ma soltanto dirvi che tutta questa dedizione mi ha letteralmente consumato!

Non lascio perché in contrasto con l'attuale direttivo FIVV, non lascio perché non mi interessa più, lascio semplicemente perché per lavorare con questo impegno servono energie che non ho più... Serve tanta forza per discutere, a volte litigare con veri amici o presunti tali per mantenere la "barra dritta" senza guardare in faccia a nessuno.

Mantengo da ora solo il mio incarico di rappresentante del volo a vela presso la Commissione Centrale Sport Aeronautici dell'AeCI (CCSA), solo ed esclusivamente perché la mia sostituzione è complicata dal punto di vista procedurale (nuove elezioni ecc.).

Con molti di voi ci rivedremo sui campi di volo, sempre e solo per confrontarci... in volo!

Lorenzo Monti
un volovelista

Caro Lorenzo,

a questo tuo messaggio, apparso prima in Mailing List, sono giunte tante risposte che esprimevano gratitudine, comprensione e incoraggiamento. La Rivista *Volo a Vela* e la FIVV si uniscono come già sai a queste voci.

A titolo rappresentativo di tutte, riportiamo solo la risposta di Giorgio Galetto, campione del mondo 1999.



...è con grande dispiacere che leggo la tua decisione di lasciare la commissione sportiva. A te va tutta la mia stima per l'impegno profuso e l'operato di questi anni. Spero che in futuro, dopo esserti ricaricato, tu possa ritornare.

Giorgio Galetto

Il VI Congresso Nazionale

Testo e foto
Aldo Cernezzì

*Riunioni tematiche, esposizioni, incontri
Alianti a disposizione del pubblico
Il futuro della FIVV tracciato
in una lunga discussione*

*L'Aerovillaggio
di Voghera
Rivanazzano
ha ospitato
la sesta
edizione
del Congresso
Nazionale
del volo a vela*



C'era una volta la Fiera biennale di Valbrembo. C'è sempre stato l'annuale Briefing Due Torri, con sede per decenni a Bologna, poi a Ferrara in aeroporto e grazie anche ai locali messi a disposizione dai militari, poi lo scorso anno ad Affi (VR), per la prima volta lontano da un aeroporto. Ora i due eventi sono rinati insieme, con rinnovata energia.

L'annuale appuntamento del Congresso risponde alla necessità di un'occasione d'incontro per discutere i problemi e le tematiche del volo a vela italiano. In due giorni, è possibile trovare il tempo per riunire la Squadra Nazionale al completo (c'è da organizzare le trasferte per la partecipazione alle gare internazionali), la Commissione Istruttori, e altre commissioni operative della FIVV.

Le assemblee della FIVV e dell'Aero Club Centrale di Rieti, sono state però organizzate in altre date precedenti, scorporandole dal Congresso Nazionale.

Per molti è anche importante sfruttare questa occasione per il semplice convivio, ricordando tra amici i momenti più piacevoli della stagione passata, e sognando nuovi voli mentre si avvicina il letargo invernale.

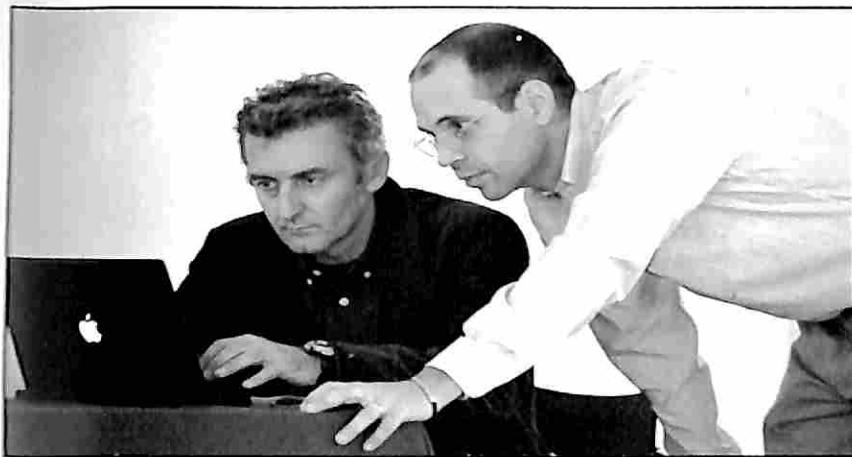
L'AEROVILLAGGIO

Presso l'aeroporto di Voghera Rivanazzano (PV) è stato realizzato rapidamente un polo aeronautico importante, incentrato anche sui servizi a favore del VDS. Oltre a molte aziende di ambito tecnico, ci sono nuovi, bellissimi locali con ristorante, sale per riunioni e congressi, e un luminoso e simpatico bar.

Poiché lo sforzo organizzativo è pesante, la FIVV ha accolto la proposta di collaborazione della Kilo-YankeePapa e della DSX, che hanno quindi organizzato l'evento presso la sede di Voghera, assumendosene tutti gli oneri. In conseguenza di ciò, l'operazione è rimasta a costo zero per la FIVV e per i volovelisti, ma ha richiesto alle aziende importatrici di mettere mano al portafoglio e pagare per poter esporre la propria merce. Nonostante questo, e il merito va certamente agli organizzatori Lucas Marchesini e Riccardo Di Bartolomeo, la presenza di alianti, di abbigliamento e di accessori tecnici era davvero interessante. È quindi felicemente rinata la fiera che una volta si teneva a Valbrembo!

A tanti piloti è sembrata imperdibile l'occasione di poter provare in volo le ultime novità del mercato: citiamo per esempio il Ventus 2Cxa di 18 metri con fusoliera stretta da gara, l'LS-10st con motore di sostentamento, l'ASG-29, il Silent Targa, l'ASK-21Mi biposto a decollo autonomo con motore Wankel. Il cielo si è aperto nei pomeriggi di sabato e domenica, dando spazio a molti voli di prova e permettendo di stare al parcheggio ammirando alcuni tra i migliori alianti di questo periodo.

La sala riunioni principale è otti-



I due organizzatori Riccardo Di Bartolomeo (a sinistra) e Lucas Marchesini

Gli stand degli espositori concentrati nella luminosa hall dell'Aerovillaggio

ma per conferenze e discussioni. Dotata di un buon impianto audio, peccava solo per il minuscolo schermo di proiezione, valido per chi sedeva nelle prime file. Vi si sono alternati tanti conferenzieri, quelli del sabato convocati dagli organizzatori, quelli della domenica invitati dalla FIVV.

La presenza di piloti e dei loro familiari è stata considerevole, nell'ordine del centinaio di visitatori. Voghera si trova infatti nel mezzo di un'area geografica dove il volo a vela è praticato con una certa diffusione, e i club lombardi, veneti, emiliani e piemontesi vantano un numero considerevole di soci.

SQUADRA NAZIONALE

Claudio Testa, da poco nominato nuovo Commissario Tecnico delle Squadre Nazionali, ha condotto l'annuale riunione dei Piloti della Rosa Nazionale a seguito della quale sono state definite le squadre che parteciperanno ai Mondiali di Volo a Vela di Rieti e di Lüsse (Germania).

Le formazioni possono considerarsi definitive anche se ci sarà la possibilità di fare cambiamenti entro il prossimo Gennaio 2008, termine di iscrizione per entrambe le competizioni. Congratulazioni a tutti i piloti selezionati e ringraziamenti a coloro che si sono resi disponibili ad accompagnare le squadre. Il CT attende altre candidature a collaborare con la squadra per le trasferte. Sono anche state tracciate le prime linee di un "codice di comportamento" al quale i piloti della



Stefano Caraffini ha tenuto per due giorni lo stand della rivista Volo a Vela, raccogliendo nuovi abbonati

La principale sala riunioni, che ha ospitato i seminari e la discussione sul futuro della FIVV



Rosa si atterranno al fine di garantirsi la possibilità di essere selezionati: eventuali reclami sportivi in competizione si dovranno idealmente concludere con l'accettazione del giudizio espresso dalle commissioni della FIVV, rinunciando ad aprire ricorsi presso altre istituzioni sportive o dello Stato.

Squadra per Rieti:

Team Captain: Marina Vigorito
Assistenza a terra: Giorgio Marchisio

Classe Standard: Giorgio Galetto e Corrado Costa. Riserva: Edoardo Tarchini

Classe Club: Vittorio Pinni e Vittorio Squarciafico. Riserva: Angelo Gritti

Classe PW5: Luciano Avanzini e Luca Urbani. Riserva: Claudio Testa

Squadra per Lüsse:

Team Captain: Gianni Spreafico
Assistenza a terra: Luciano Avanzini (se non concorrerà nella 18 metri)

Classe 15 metri: Stefano Ghiorzo e Thomas Gostner. Nessuna riserva
Classe 18 metri: Luciano Avanzini e Riccardo Briigliadori. Riserva: Luca Monti

Classe Libera: Giorgio Ballarati e Danilo Trovò. Nessuna riserva

Per collaborare alle trasferte, mettersi in contatto con Claudio Testa:

Commissario Tecnico per la Squadra Nazionale di Volo a Vela

Tel: +39.335.271011

e-mail: flyercloud@email.it

VOLO A VELA IN ROSA

Alla riunione delle donne voloveliste, organizzata da Margot Acquaderni sotto il nome "Volo a Vela in Rosa", erano presenti sette pilote tra cui Isabel, pilota ventiduenne arrivata da Aosta. Si è fatto un riassunto delle iniziative svolte durante il 2007: impegno da parte di molte nel cercare di effettuare voli d'Insegna, e promozione in Categoria Nazionale di Paola Lanzieri di Padova. Questo risultato è importante, se si pensa che da anni soltanto Margot e Paola Susta erano presenti in Categoria Nazionale.

Si è parlato degli sforzi che si stanno facendo per cercare di ottenere i Campionati Mondiali Femminili a Rieti, dove Franca Vorano e Marina Vigorito dovrebbero essere i direttori di gara.

Nonostante i numeri sempre ristretti, Margot ritiene che l'iniziativa possa via via prendere forma e svilupparsi. Tutte le pilote interessate sono caldamente invitate ad aggiungersi al gruppo, chiamando Margot al numero 335.7265330.

Si è poi stilato un programma per il 2008:

- 9 e 10 febbraio: giornate sulla meteorologia a Calcinante con il maggiore Guido Guidi;
- dal 28 al 30 Marzo: incontro volovelistico a Calcinante;
- fine maggio: partecipazione alla Coppa Città di Ferrara;
- dal 27 Giugno al 2 Luglio: stage a Foligno con Paola Susta;
- eventuale partecipazione alla gara nazionale femminile tedesca e/o alla Flatland Cup a Szeged (Ungheria);



La riunione della Commissione Istruttori presieduta e condotta da Giorgio Galetto

- per ogni pilota raggiungimento dell'Insegna più prossima non ancora raggiunta.

COMMISSIONE ISTRUTTORI

Giorgio Galetto ha condotto la riunione annuale degli Istruttori, che si occupa anche di normative (didattica, abilitazioni, licenze ecc.). Le due ore a disposizione della Commissione si sono ancora una volta rivelate insufficienti a trattare tutti gli argomenti all'ordine del giorno, quindi seguirà a breve una nuova riunione tematica. In futuro, la Commissione Istruttori si riunirà disgiuntamente dal Congresso Nazionale, in modo da poter dedicare un'intera giornata ai tanti argomenti da approfondire.

Giorgio Galetto ha relazionato sull'andamento degli stage, realizzati con il supporto economico della FIVV, nei quali ha volato con tanti istruttori per standardizzare le procedure didattiche. Si sono svolti a Belluno e a Rieti con ottimi risultati di partecipazione. In

futuro si auspica di poter realizzare uno stage per l'affinamento alla manovra della vite che potrebbe venire affidato a Luca Sartori, preferibilmente su ASK-21 modificato con le zavorre in coda certificate. Aosta si è proposta come sede dello stage.

Sul tema delle normative, sono stati affrontati i due nodi che sono oggi sotto l'attenzione di tutti.

Il primo è quello delle abilitazioni al TMG, essenzialmente bloccate dalle nuove circolari ENAC che fanno riferimento alle norme EASA, ma con la piccola apertura verso gli istruttori, i quali potrebbero estendere il proprio rating diventando di fatto istruttori di PPL su TMG, con un corso integrativo di sole 20 ore.

Il secondo è quello dei nuovi requisiti per i candidati istruttori di volo in aliante, che nella bozza fatta circolare da ENAC per il commento delle parti interessate prevedono l'abolizione dell'obbligo di possesso del PPL per l'attività didattica anche con traino aereo. Il parere degli istruttori presenti in com-

La riunione delle Squadre Nazionali condotta dal nuovo Commissario Tecnico Claudio Testa



missione è diviso grosso modo a metà tra favorevoli e contrari. Ha notato che il Consiglio della FIVV, animato dalla volontà di semplificare le procedure, e approfittando dell'estesa esperienza di tutti gli altri stati europei, ritiene l'abolizione dell'obbligo del PPL un obiettivo primario.

Sei istruttori hanno assunto l'incarico di redigere una proposta articolata di riforma, basata sul mantenimento della possibilità di conseguire l'abilitazione al motoalante per i piloti d'aliante, di modificare la scheda 24V e di accogliere positivamente l'apertura all'istruzione su TMG ai fini del PPL; essi sono Alessandro Bruttini, Damino Ceriani, Giorgio Galetto, Paola Susta, Fausto Tumiatto e Diego Volpi.

La FIVV ha fatto dono agli istruttori della commissione, da un anno, di una serie di tute di volo specialistiche, ma purtroppo queste non sono ancora state consegnate dal produttore.

Anche alla luce dei numerosi incidenti, Giorgio Galetto ritiene che sia arrivato il momento di chiedere una maggiore preparazione ai nuovi candidati istruttori, per esempio elevando il numero minimo di ore di volo compiute in comando, e una maggiore responsabilità nella pianificazione dei primi voli di distanza dei neobrevettati. Galetto ha inoltre colto l'occasione per ringraziare il Pre-

sidente ed il consiglio FIVV per il supporto economico accordatogli a favore delle iniziative di standardizzazione.

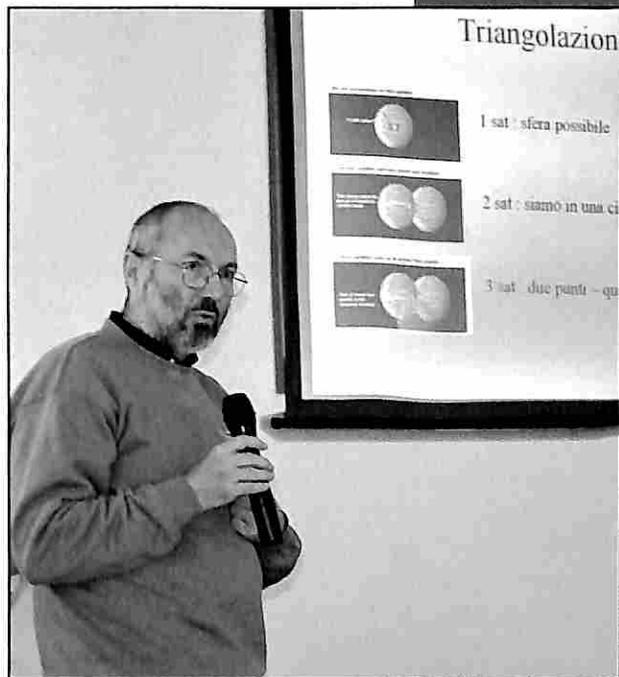
LE PREMIAZIONI

Come ogni anno, sono stati distribuiti i premi e i trofei relativi alle competizioni del 2007: il Campionato Italiano di Distanza CID, e il Campionato Italiano di Recordmen CIR, che non verrà ripetuto nel prossimo anno a causa della scarsa partecipazione. È un peccato che questa nuova formula di gara non sia stata del tutto compresa dai volocelisti italiani. La cerimonia si è svolta con rapidità e in allegria, grazie a Marina Vigorito, a Francesca Resi e al presidente FIVV Andrea Tomasi.

LE TEMATICHE

Luca Sartori ha raccolto le quote di rinnovo all'associazione "Fattore Uomo", dedicata all'approfondimento dell'influenza dell'uomo sulla sicurezza del volo, e alla divulgazione di un'adeguata cultura e di una preparazione alla vite accidentale. Verranno effettuati nuovi stage didattici, e si attende l'installazione del kit di zavorre su un secondo ASK-21.

Lucas Marchesini ha raccontato il buon successo dell'iniziativa "minicorso" realizzata a seguito dell'AvioExpo. A grandi linee, si tratta di un approccio innovativo ai voli d'i-



Marco Vladiskovic ha chiarito tanti dubbi sul GPS, fornendo preziosi consigli per la migliore ricezione

Alessandro Bruttini (a sinistra) è il capo istruttore degli stage di perfezionamento proposti ogni anno dall'AeCCVV di Rieti

Roberto Gianaroli, presidente del Club di Pavullo, ha sintetizzato le complesse vicende dietro al rilancio dell'aeroporto. Occorre vigilare e agire con tempestività anche nelle sedi legali, ha detto

niziazione nato in Nuova Zelanda e fortemente rilanciato da questa rivista: anziché "servire" singoli voli di prova con un istruttore o un socio affidabile, al ragionevole costo di 90 Euro viene offerto un breve corso introduttivo con alcune ore di lezione teorica e due voli istruttori con sgancio a 750 metri. L'AVM ha così raccolto 10 nuovi allievi, e non si può dire quanti altri piloti dopo aver partecipato siano andati ad iscriversi presso altre scuole, o abbiano in animo di farlo presto. In sostanza, il candidato ha il tempo e il modo di scoprire in sé una vocazione al pilotaggio, consegue un semplice ma prezioso "certificato", ed è più facilmente portato a proseguire l'iter didattico.

Anche la rivista Volo a Vela ritiene che questa linea di condotta sia consigliabile a tutti i club che veramente vogliono fare propaganda al nostro sport allargando la base dei partecipanti. Massimo Botto ha mostrato molti tracciati logger di voli interessanti con partenza dalla zona di Voghera. Le potenzialità sportive di questa area sono notevoli.

Bonvicini e Gianaroli hanno tracciato la storia dell'attività voloclistica a Pavullo, una culla del volo italiana, recentemente rilanciata. L'aeroporto è stato ristrutturato





Angelo Montalti ha chiarito la situazione sulle normative vigenti (scuola, motoalianti), e ha fatto un consuntivo delle azioni svolte dalla FIVV nel settore

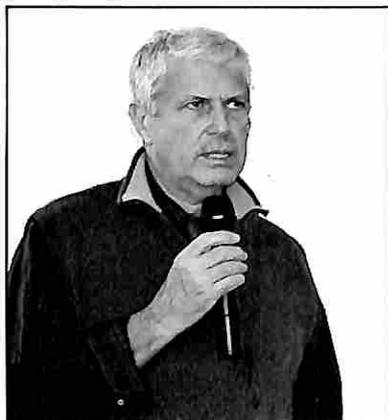
Roberto Romano ha informato sulle novità dall'AeCCVV per il 2008

Leonardo Briigliadori, affiancato da Simone Sistici, ha parlato dell'importante ruolo del coach, sintesi tra allenatore e psicologo

turato completamente con la pista in asfalto e facendo spazio alle iniziative di soccorso e protezione civile. Per difendere l'aeroporto, ci hanno detto gli amministratori, è necessario essere pronti ad agire anche in sede legale con decine e decine di provvedimenti. La scuola opera anche con il verricello ed è in grado di rilasciare le necessarie abilitazioni, sia per il pilota che per il verricellista.

Yuri Prodorutti, oltre che bravo volovelista, è proprietario di un apparecchio VDS EuroFox adatto al traino di alianti. Immatricolato in Austria, e rispondente alle norme tedesche sul traino aereo, attraverso una lettera di accettazione (seppure un po' generica) della compagnia assicuratrice, è in grado di trainare alianti registrati in Germania o Austria senza problemi, fino a un peso max. di 450 kg e con ratei di salita soddisfacenti. Il costo di un traino medio scende considerevolmente. Ha ricevuto molte domande, che dimostrano l'esistenza di forti perplessità sugli aspetti di legalità e sulle conseguenze assicurative. Prodorutti ha chiarito gran parte dei dubbi, legati all'innegabile vuoto legislativo.

Potete leggere il risultato dei test



Yuri Prodorutti ha descritto la sua attività sperimentale di trainer con un aereo VDS, e il controverso rapporto con le norme vigenti

pratici in altre pagine di questa rivista.

Roberto Romano e Alessandro Bruttini hanno rapidamente tracciato il programma delle attività del Centrale nel prossimo 2008, incentrate come sempre sugli stage di perfezionamento e sulle gare estive. Ottimo il consuntivo sportivo e organizzativo del premoniale Sabina Glide svoltosi nel 2007.

Flavio Formosa ha presentato il suo libro "Più lontano, più veloce - Invito al volo di distanza in aliante". Si tratta di un'interessante raccolta analitica e organica di articoli e considerazioni, mirate al pilota neobrevettato che intende approcciare con una corretta preparazione il volo di distanza.

Marco Vladiskovic della DSX (strumentazione per alianti e veicoli) ha esposto con chiarezza alcuni concetti base sul GPS. Oltre a spiegare come funziona il sistema e quali sono le prospettive future, la sua accuratezza e affidabilità, ha ricordato le linee base per garantire le migliori condizioni di ricezione del segnale. In estrema sintesi: il cavo che collega l'antenna al ricevitore deve essere corto, e non recare pieghe o strozzature (attenzione alle fascettature strette); l'antenna deve stare ad almeno 30 cm da fonti di onde elettromagnetiche, quali per esempio l'antennina VHF del Flarm; due antenne GPS devono distare tra loro più di 3 cm; una base metallica orizzontale sotto l'antenna permette la migliore ricezione grazie al piano di massa; sopra all'antenna non devono trovarsi oggetti in carbonio o metallo; l'estrema vicinanza di oggetti metallici può oscurare la ricezione da una parte del cielo.

Riccardo Di Bartolomeo ha presentato con orgoglio ed entusiasmo la nascita del Corfinio Gliding Club, basato su un'aviosuperficie che si trova nei pressi di Sulmona e che offre grandi potenzialità volovelistiche.





Marina Vigorito (a sinistra) e Francesca Resi durante le premiazioni del CID e CIR 2007

promettente affinamento aerodinamico; le disavventure finanziarie di vari costruttori; una nuova moto prodotta in Svizzera, con carrozzeria chiusa derivata dall'abitacolo di un ASH-25.

Leonardo Briigliadori ha parlato con passione e competenza dei compiti di un allenatore (o coach per dirla in inglese), figura sempre più importante per raggiungere l'eccellenza anche nel nostro sport. Ha fatto l'esempio di piloti non particolarmente dotati di un talento naturale, ma che oggi fanno parte dei perenni "favoriti" a seguito di un approfondito lavoro psicologico ad opera del loro coach. Nella sua esposizione è stato affiancato dall'esperto di psicologia dello sport Simone Sistici.

L'ASSEMBLEA

Da qualche tempo, in particolare sulla mailing list Internet (alla quale ci si può iscrivere attraverso il sito della rivista www.voloavela.it) e in discussioni tra singoli, era emersa una forte tendenza a criticare l'operato recente della FIVV. Gli organizzatori, sotto la spinta delle crescenti polemiche, hanno indetto un'assemblea di discussione aperta a tutti, sul tema degli auspicabili indirizzi e impegni che si vorrebbe venissero assunti dalla FIVV.

Il Consiglio e il Presidente FIVV, in scadenza naturale di mandato entro il Marzo del 2009, hanno ribadito la già espressa volontà di rassegnare le proprie dimissioni con sei mesi d'anticipo, al termine della stagione sportiva 2008, per motivi di opportunità gestionale a favore dei nuovi eletti.

A moderare la discussione è stato chiamato Luciano Avanzini, che attualmente ricopre la carica di rappresentante di specialità presso l'AeCI. Gli interventi sono stati limitati in durata, e si è fatto in modo di evitare il dibattito immediato, facendo iscrivere i singoli a prendere la parola a turno.

Senza dubbio è corretto quanto detto da Avanzini a consuntivo: erano anni che non si vedeva una partecipazione così numerosa e

Angelo Montalti ha descritto nel dettaglio la situazione normativa e gli sviluppi sulla questione delle abilitazioni al motoalante (TMG), il cui conseguimento non è più oggi possibile per i titolari della licenza di pilota d'aliante. Dietro a questa realtà stanno le norme europee JAR, e la peculiarità italiana di richiedere l'abilitazione per il tipo "motoalante" per poter condurre non solo i TMG (motoalianti turistici con motore fisso), ma anche gli SLG-SSG (alianti con motori su pilone retrattile). Si può tuttavia notare che il type-rating motoalante può ancora essere conseguito presso una scuola dotata di un SLG biposto a disciplinare didattico, anche se tale opportunità non è al momento disponibile in Italia. Montalti e tutto il consiglio FIVV stanno operando da oltre otto anni in rapporto con ENAC, al fine di chiarire e semplificare tutto il comparto.

La vicenda, come emerso dalle osservazioni dei presenti, è stata affrontata con la massima competenza e preparazione da Angelo.

Walter Vergani ha lanciato un incoraggiamento a volare su alianti di vecchia generazione, con basso carico alare, spesso rispondenti alla definizione di classe Club. È possibile divertirsi molto, spendendo pochissimo, e godendo di buone prestazioni. Il ridotto carico alare potrebbe anche comportare minori conseguenze e lesioni fisiche in un eventuale impatto.

Aldo Cernezzi, direttore di questa rivista, ha mostrato foto e descrizioni di alcune nuove tendenze e novità tecniche: il cosiddetto deturbolatore messo alla prova in America, che sembra permettere miglioramenti di efficienza di oltre il 10 per cento; le motorizzazioni con turbina a kerosene; qualche



Andrea Tomasi, presidente FIVV, ha ringraziato Francesca e Marina per l'entusiasmo col quale partecipano alla vita della federazione

Il colonnello Gianni Amadio, del Centro Sportivo Aeronautica Militare, ha espresso rinnovato supporto per l'attività agonistica di volo a vela, e ha ricevuto una targa premio con la riconoscenza della FIVV

Un momento della premiazione

con così tanti interventi, senza polemica, con il solo obiettivo di portare suggerimenti e idee. Le lamentele principali espresse da chi ha chiesto la parola hanno riguardato temi noti: la burocrazia sempre invasiva, i costi connessi alla pratica del nostro sport, i rapporti con l'AeCI, lo Statuto della FIVV e dell'AeCI, il cosiddetto "centro federale" che non esiste ma il cui spirito potrebbe essere incarnato dall'AeCCVV.

Al Consiglio FIVV è stato chiesto di comunicare costantemente con la base, attraverso notiziari sulla mailing list, o la pubblicazione di una newsletter; qualcuno vorrebbe anche la partecipazione della base alle decisioni di indirizzo, scendendo nel dettaglio delle deliberazioni, attraverso la frequente convocazione dell'assemblea. Dal canto loro, alcuni consiglieri FIVV hanno espresso la difficoltà nel reperire le risorse umane in grado di svolgere un grosso lavoro di comunicazione, che non è produttivo di risultati se non dell'eventuale allargamento del consenso. La tanto attesa rinascita del sito Internet, ora attivo sul dominio www.fivv.org permetterà di realizzare con una certa facilità la suggerita operazione di raccolta di tutta la documentazione che può avere utilità per i volovelisti e per i club. Occorre solo l'aiuto di tutti per arricchire l'archivio; senza collaborazione non possiamo arrivare a molti risultati.

Si è anche proposto di fare dei censimenti (di volontari, di numero di soci, numero di mezzi, allievi, ore volate) per saggiare la situazione reale del volo a vela italiano, e per cercare nuove risorse umane disponibili a collaborare. L'esperienza FIVV è tuttavia che la base e i club non rispondono alle richieste scritte di dati, o ai questionari.

Fortunatamente, l'ex consigliere FIVV Andrea Ferrero ha preso la parola per proporre che... chi ha una buona idea, in mancanza di altri disposti a realizzarla, senta il dovere morale di candidarsi personalmente a seguire tale progetto. Si tratta di una manifestazione

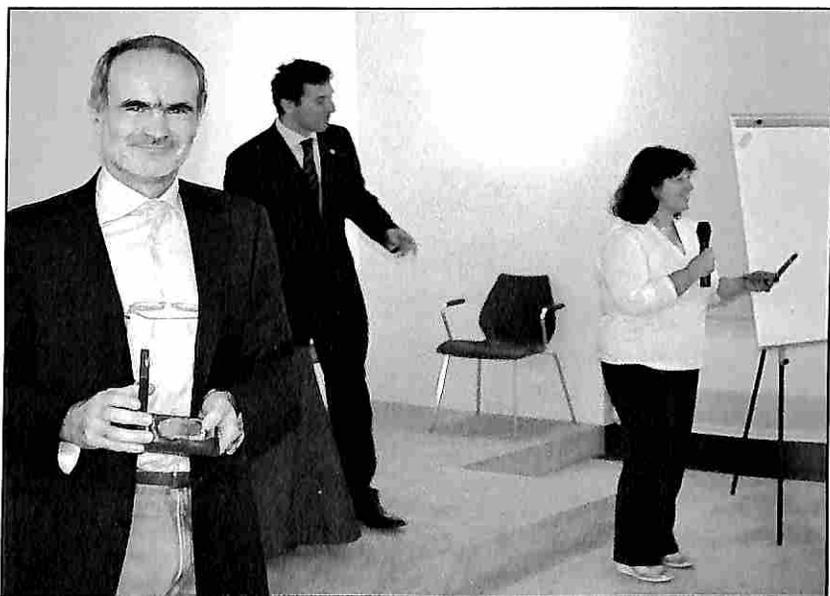


di buon senso elementare, che però non trova facilmente riscontro nella realtà. Peccato che allo stesso Ferrero sia stato letteralmente sottratto il microfono da un altro pilota, nel momento in cui stava per iniziare ad esporre l'avventura dei World Air Games che si terranno nel 2009 a Torino. Per raggiungere limiti d'orario Ferrero ha quindi dovuto rinunciare a parlare. Qualcuno ha chiesto una maggiore collaborazione con le altre federazioni sportive aeronautiche, per far fronte comune nei confronti dell'AeCI e ristabilire frequenti colloqui con le altre FSA, creando una commissione apposita.

Si è discusso di vari punti dello statuto in vigore, indicandoli quali problemi per lo sviluppo della FIVV e del volo a vela, ma si è fatto fatica a riconoscere che tale statuto è parte integrante dello statuto di un ente pubblico (l'AeCI) e come tale soggetto a un lunghissimo iter di approvazione ministeriale.

È stato domandato alla FIVV di accogliere anche i soci singoli, che non trovano ascolto alla propria volontà di affiliazione da parte del club di appartenenza. Esistono chiari motivi statutari che impediscono di farlo; tuttavia una sola delle altre FSA ha scelto di creare un apposito Club affiliato che potrebbe, questo sì, raccogliere le quote sociali di volovelisti sparsi qua e là sul territorio e privi di un club cui fare riferimento. La reale rappresentatività di un tale sodalizio "fittizio" è tutta da dimostrare, così come andrebbe scongiurato un eventuale impatto negativo sull'affiliazione di alcuni club. La FIVV tuttavia non esclude di poter intraprendere anche questa strada.

Si è chiesto di fare un'ulteriore raccolta dati presso i club per analizzare le differenti tipologie (quando presenti) delle attività didattiche di "secondo periodo", al fine di impostare in futuro una scuola di perfezionamento nazio-





nale, magari a Rieti. Nessuno ha notato, forse per la stanchezza serale, che una tale scuola esiste già, di fatto, nell'AeCCVV il quale opera secondo il programma didattico del suo capo istruttore. Si è proposto, ad opera dei rappresentanti del Comprensorio Volovelistico Alpi Orientali, di prendere a modello tale consorzio creando altri raggruppamenti di club organizzati in "macroregioni", allo scopo di meglio gestire le risorse disponibili. Un'iniziativa questa che dovrebbe, secondo noi, nascere a livello locale e non dalla FIVV stessa. È stata infatti annunciata la prossima nascita del Comprensorio Volovelistico Appenninico.

Molti hanno chiesto che la FIVV offra ai propri soci un meccanismo che renda "conveniente" affiliarsi alla federazione, per esempio con sconti o convenzioni per la copertura assicurativa, o altre iniziative di pari portata. Ad oggi, il broker d'assicurazione Gianni Pavesi già offre un significativo sconto per tutti i soci FIVV, ma tale iniziativa non viene considerata dallo stesso consiglio al pari di una "convenzione" unica nazionale.

Purtroppo dobbiamo notare che, per nessuna di queste iniziative, si è fatto avanti alcun volontario che accetti di assumere un incarico operativo.

Sono state fatte varie domande sull'ammontare effettivo delle risorse finanziarie disponibili alla FIVV. Il tema sembra quindi avere notevole rilievo. Una piccola

delegazione di un club non federato ha portato una proposta di utilizzo di una gran parte dei fondi sotto il controllo della FIVV a favore della creazione di una scuola basica itinerante, che operi con mezzi e verricelli a basso costo.

Le risposte sono state necessariamente articolate: le uniche entrate dirette della FIVV sono costituite dai versamenti ricevuti dai club per le quote di affiliazione (20 Euro per pilota), per un totale ipotizzabile di 18.000 Euro sulla base di circa 900 piloti iscritti negli elenchi. La FIVV esercita inoltre attività di indirizzo sui finanziamenti dell'AeCI, la cui fonte a sua volta è il CONI e che deve essere utilizzato nel rispetto di leggi nazionali piuttosto stringenti: il primo impegno della FIVV è di far allocare al volo a vela il maggiore finanziamento possibile prelevandolo dal totale a disposizione dell'AeCI, ciò in evidente concorrenza con le altre federazioni; il secondo impegno è quello di indirizzare il montante disponibile per il volo a vela (circa 80.000 Euro/anno negli ultimi tempi) verso iniziative adeguate. Attualmente, metà di tale importo viene speso per la copertura diretta, ma parziale, delle spese sostenute dagli atleti selezionati che rappresentano l'Italia nei campionati internazionali: è infatti importante per il CONI e per l'AeCI il conseguimento di risultati agonistici, pena la riduzione dei finanziamenti CONI. La restante metà

viene distribuita dall'AeCI a vari club locali, su indicazione FIVV, a fronte di attività genericamente definite di "alta prestazione sportiva". In questa categoria, da quest'anno, ricadono peraltro anche i non irrilevanti costi dell'attività di stage a favore dei giovanissimi piloti, che l'AeCI ha espressamente imposto all'AeCCVV.

A conclusione, tali risorse sono apparse esigue ai più, e ingenti a una minoranza dei presenti.

Il Consiglio FIVV ha tenuto a sottolineare che anche una futura rinnovata gestione della federazione dovrà non perdere di vista l'orizzonte temporale col quale si affrontano i problemi del volo a vela in Italia e in Europa: le azioni devono svilupparsi nell'arco di cinque o anche dieci anni, e solo molto raramente gli sforzi di rappresentatività vengono premiati dal successo in tempi rapidi. Ciò comporta un grosso impegno e soprattutto tanta caparbietà e pazienza. ■

Fino a un centinaio di persone hanno assistito ai seminari, e partecipato alla discussione

Luciano Avanzini, moderatore della discussione sul tema del futuro della Federazione Volo a Vela





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;

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

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

Le tariffe 2007:

Abbonamento

Eannuale (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)

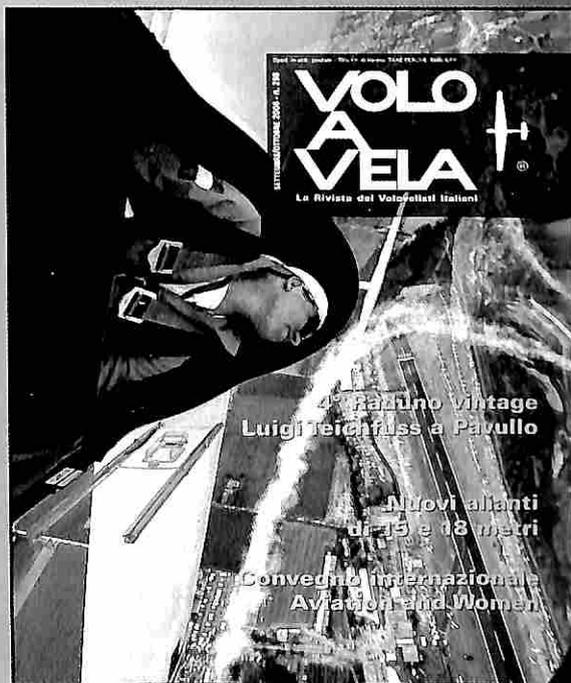
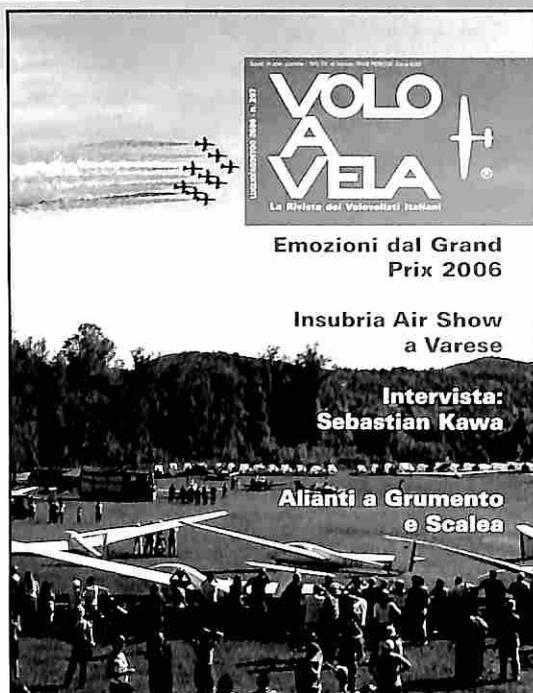
Euro 25,00

Per informazioni relative all'invio delle copie della rivista

(abbonamenti, arretrati, ecc.):

tel/fax 0332-310023

E-mail: csvva@voloavela.it



Il Mondiale Femminile

A Romorantin, nella pianura francese.

Forza ragazze!

Quando a mezzanotte del 31 dicembre 2006 ho brindato all'anno nuovo che arrivava, un pensiero è andato al mio mondiale di Romorantin... Ho pensato, chissà se il 2007 mi riserverà una bella sorpresa? In effetti una sorpresa, grossa, è arrivata... ma non era esattamente quella che io pensavo: beh, al termine di quest'anno diventerò... **NONNA!**

Il matrimonio di Camilla ha un po' sconvolto i miei programmi, ma, ugualmente ho cercato di prepararmi con grande serietà anche se purtroppo non ho potuto partecipare a nessuna gara per mancan-

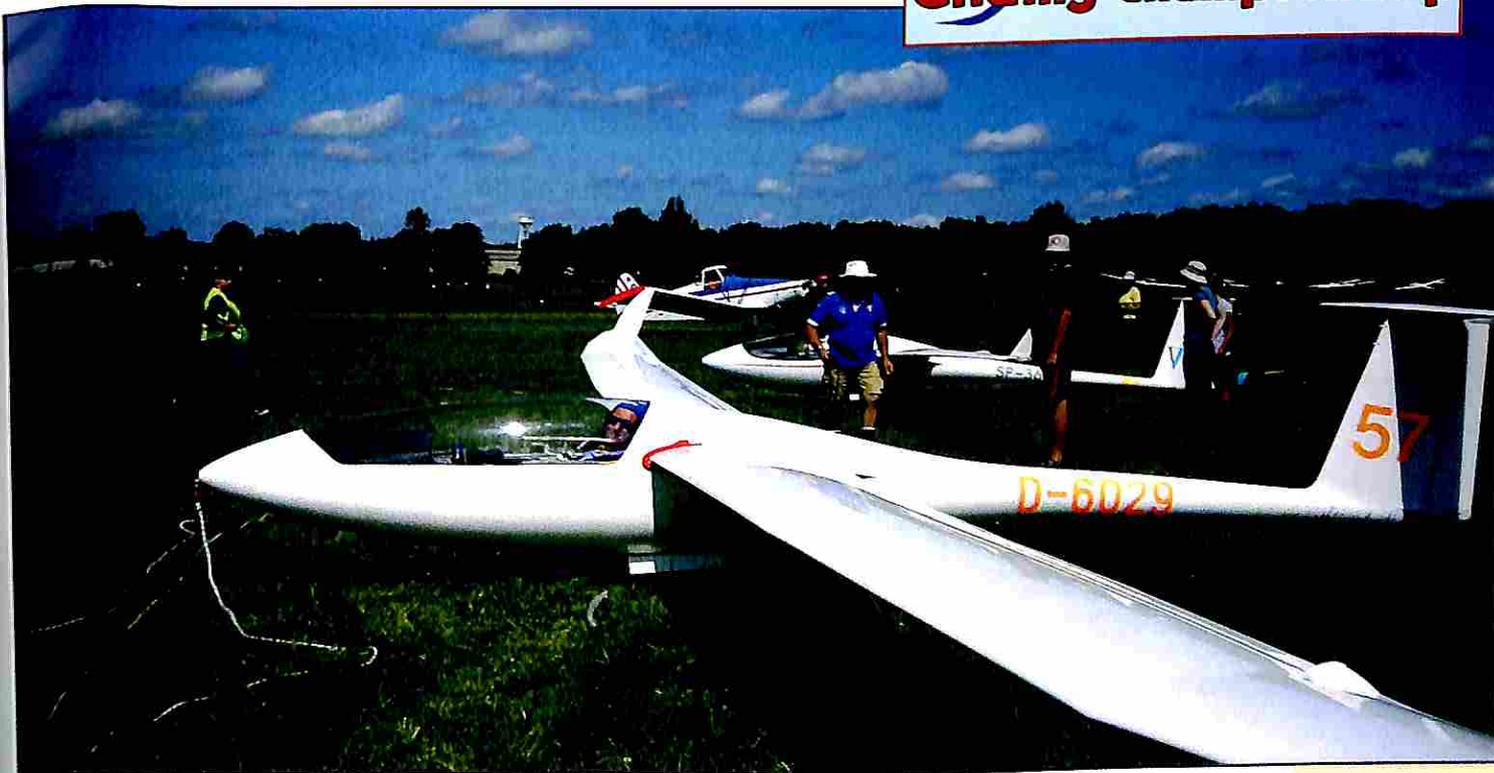
za di tempo e certamente questo non è stato un bene. Ritengo infatti che l'essere allenati al pressing psicologico e alla fatica fisica di una gara impegnativa come un campionato mondiale, siano fattori estremamente importanti.

L'ISCRIZIONE

L'11 luglio sono cominciati i Quarti Campionati del Mondo Femminili in Francia, a Romorantin. Cinquantadue le iscritte ma diverse sono state le defezioni dell'ultimo momento. Al primo decollo eravamo 11 in classe 15 m; 13 in classe Standard e 20 in classe Club. Dodici le nazioni rappresentate:

Margot 57:
Margherita
Acquaderni

*17 Luglio,
5° giorno
di gara.
Finalmente
il cielo che
piace a me!
Bei cumuli
con base fino
a 1.350 m, salite
da 1,5/2 m/s*



Meteo sfavorevole e lunghe attese per i decolli

"Casa Italia", il nostro gazebo

Sfilando nelle vie della città con Gillian Spreckley

In fuoricampo, come tutte, al secondo giorno. Ero in compagnia di Katrin Senne



Russia, Polonia, Svizzera, Italia, Ungheria, Francia, Gran Bretagna, Germania, Ucraina, Danimarca, Latvia e Lituania. Sono infatti mancate le 2 pilote australiane, la giapponese, l'argentina e la sudafricana (impegnata a Rieti) tutte presenti a Klix nel 2005. Peccato! Si è trattato quindi più di un campionato europeo che di un mondiale.

A dire il vero l'idea di volare a Romorantin mi aveva messo, all'inizio, un po' in crisi. L'incidente di Giulia Incisa mi ha parecchio turbata e il pensiero di decollare proprio dall'aeroporto dal quale lei era partita, non mi piaceva tanto... Però poi ho pensato che sarebbe stato più giusto riportare i colori azzurri proprio là e magari coronare un sogno che era anche il suo...

L'APERTURA

L'impressione arrivando all'aeroporto di Romorantin non è stata certamente di arrivare in un luogo dove si stesse organizzando un campionato del mondo. Tutto era molto tranquillo e mi permetto di dire, anche parecchio sottotono. Sono arrivata una settimana prima dell'inizio della gara ma purtroppo sono riuscita a fare soltanto un volo di prova a causa delle cattive condizioni meteo.

La cerimonia di apertura che ha visto tutte le squadre sfilare per le strade della bella cittadina di

Romorantin, è stata anch'essa disturbata dal maltempo.

LA CRONACA

L'11 luglio la gara prende il via: soltanto la prima classe viene lanciata, la Club. Annullata la gara per le altre due classi e gara non valida per la classe Club.

12 Luglio, 1° giorno di gara.

Tema ad aree assegnate AAT con durata minima :30. Distanza da percorrere: da 151 a 276 km.

La meteo non è gran che, la giornata si presenta molto debole e una copertura arriva prima del previsto: rientrano soltanto 2 pilote della classe 15 m con una media di 60 km/h percorrendo 162 km. Io percorro 136 km e sono costretta ad atterrare "au vache" nel vero senso della parola. La zona a nord del campo di Romorantin non è fantastica per atterrare, campi piccoli e quasi tutti recintati. La copertura che è avanzata non mi consentiva di spingermi più avanti. Come atterro, mi si avvicina un signore gentilissimo che mi avverte che in quel campo nel giro di circa 30 minuti sarebbero arrivate a pascolare le mucche. Mi precipito dalla contadina che riesce a fermare le 70 vacche già in processione per il campo! Nonostante tutto, l'inizio non è poi stato così disastroso come temevo: 416 punti contro i 563 delle prime.

**Fuoricampo
con la squadra
tedesca e Lucy
(lei se n'è già
andata)**

Nelle altre classi soltanto una metà delle concorrenti riesce a rientrare.

13 Luglio, 2° giorno di gara.
Tema racing task: 461.3 km
Termica blu, plafond tra i 1.500 e i 1.800 e buoni valori previsti ma... ahimè, la previsione si rivela assolutamente sbagliata. Voliamo verso sud e, oltrepassato l'aeroporto di Issoudun verso sud, cominciamo a sorvolare una zona il cui terreno è di circa 500 m di quota con plafond 900-1.000... Ci spostiamo da un campo atterrabile all'altro. Le termiche sono debolissime e lo stress è veramente tanto, perché i campi sono pochi e tutti molto piccoli.

Atterro al secondo pilone assieme a Katrin Senne con la quale ho volato tutto il tempo, e nello stesso campo (fortunatamente grandissimo) atterreranno anche le due pilote francesi. La previsione si è rivelata assolutamente sbagliata, infatti nessuno è rientrato. Mi classifico terza con 182 km (volati in 5 ore!), contro i 189 km percorsi dalla vincitrice della prova. Sono contenta, anche se il recupero è abbastanza lungo, siamo infatti atterrate nel punto più lontano dal campo. Il morale è alto e mi sento bene. L'opportunità di volare assieme alle pilote tedesche mi rinfancia parecchio.

14 Luglio, 3° giorno di gara.
Tema AAT con durata minima di 2 ore. Distanza da percorrere: da 149 km a 284 km.

Ancora termica blu e molto debole. Cerco di stare assieme alle altre ma mi accorgo che scaricando un po' di acqua, l'aliante non sale più come prima... Perdo Katrin e rimango un po' indietro ma sempre in compagnia. Incerco Katrin mentre vado al primo cerchio, (lei è già di ritorno) mi precede infatti di circa 10 km. Facciamo la termica assieme, arrivo a plafond, appena sfioro il cerchio, torno alla termica lasciata. Sono con altri 2 allianti che si fermano a girare in uno 0,1 - 0,2. Guardo avanti e vedo circa 5 km più a nord, subito dopo il bosco, un enorme roccolo con

**Lavorando
sulle aree
proibite**

**Germania,
Italia,
Inghilterra:
concorrenti
nei cieli,
amiche
a terra**



alianti sgranati a tutte le quote che salgono abbastanza bene. Ve ne sono alcuni anche più bassi di me che salgono non tanto, ma meglio di quanto non stia facendo io. Decido di spostarmi sotto di loro. Arrivo poco sotto a circa 500 m ma... come arrivo il roccolo si disfa... Mi sposto sul campo giallo, sul laghetto, sul silos, sul paesino... La zona è ben atterrabile, enormi campi. Giro in uno zerino ma non tiene... allargo, stringo, niente da fare... No... Non ci voglio credere... No...

non voglio atterrare! Sono sempre più bassa... ultimo giro, apro il carrello e tocco terra. No, non mi è piaciuto. Volevo a tutti i costi restare per aria; può diventare pericoloso.

I due allianti che erano con me arrivano bassi sopra il mio campo, avranno avuto 150 metri. Girano, non salgono ma certamente hanno uno 0. Dopo 5 minuti la termica riparte. Che nervoso!

Soltanto 7 pilote rientrano, 5 delle quali della mia classe... che batosta! Precipito dalla 4 alla 10 posizione. Difficile non deprimermi...

15 Luglio, 4° giorno di gara.
Tema AAT con durata minima di 1:45. Distanza da percorrere: da 122 a 215 km.

Altra giornata all'insegna della stabilità: dopo aver tagliato il traguardo di partenza quasi tutta la 15 m sta per riatterrare... ci vogliono circa 45 minuti per riuscire a ripartire. Volo di grandissimo stress, sempre in roccolo, concluso ad una velocità degna di nota: 132 km a 51,1 di media. Le Fran-



cesi che hanno vinto, hanno volato a 60 km/h. A pochi km dal secondo cerchio, tremenda scarica di adrenalina a causa di uno sfioro in roccolo: mi ci è voluto del bello e del buono per frenare il tremore delle gambe e le lacrime di spavento. Gianni Spreafico, il mio team captain da terra mi consola e mi rassicura. Ho proprio pensato che l'aliante mi arrivasse addosso. È andata bene... Dopo quel roccolo ho volato sola, sono rientrata ma molto scarica... Lo spavento è stato grandissimo.

Mi classifico sesta a 120 punti dalle francesi che vincono la prova. Katrin Senne per via di un "bug" nel suo palmare, perde la seconda partenza e così le resta valido il primo taglio di traguardo fatto 45 minuti prima... e scivola in terza posizione, ovviamente molto delusa.

Alla sera Baba-Jaga! Serata della danza delle streghe... con diverse nuove streghe "iniziate" attorno al fuoco. Solito rituale sempre divertente e un bel brindisi con le tedesche che hanno assistito alla mia mancata collisione.

16 Luglio, no task

Finalmente arriva un fronte! Speriamo che la massa d'aria cambi! Al briefing mi viene data l'opportunità di presentare il libro che ha pubblicato il Centro Studi Volo a Vela Alpino: "History of International Gliding Contests, European and World Championships for Women." È la storia delle gare internazionali femminili dalla loro nascita, per opera di Gill Van den Broeck, pilota belga che ha assistito a tutte le competizioni. Gill aveva preparato una conferenza ed un testo scritto in tedesco per uno dei meeting delle pilote tedesche, e lo aveva poi riproposto in inglese durante i campionati del mondo di Klix nel 2005.

Assieme ad Angelica Machinek, bravissima pilota tedesca deceduta un anno fa in un incidente con un ultraleggero, avevamo insistito perché Gill traducesse il testo tedesco in inglese, e ne creasse un vero e proprio libro. Lei ha accettato di tradurre ma ha lasciato a

**Vera
Shishlakova
(RUS)
in atterraggio
sull'LS-1d**



noi il compito di creare il libro. Così lo scorso inverno ho dedicato un po' del mio tempo alla scelta delle immagini fornitemi da Gill e alla impaginazione. Il CSVVA ha accettato di sponsorizzarne la pubblicazione, anche in vista del fatto che fu proprio Adele Orsi a volere il Centro Studi, che aveva come scopo la divulgazione del volo a vela e che è tuttora l'editore della nostra rivista.

17 Luglio, 5° giorno di gara.

Tema racing task di 378,4 km. Finalmente il cielo che piace a me! Bei cumuli con base fino a 1.350 m, salite da 1,5/2 m. Mi sento finalmente a mio agio... Katrin mi chiede di volare assieme a lei e aspettiamo una buona mezz'ora a tagliare il traguardo. Fortuna vuole che

siamo a plafond nel momento migliore della giornata e partiamo al galoppo. Mi diverto veramente, mi pare di essere in giro nei miei cieli con i miei amici e conduco, assieme a Katrin, una magnifica gara. Soltanto negli ultimi km un'ultima termica non centrata subito, dà a Katrin un po' di vantaggio (3 minuti). Atterro contenta, ho la sensazione di aver volato bene ma soprattutto di essermi finalmente divertita tanto. Ho volato a 93,8, la media più alta da me raggiunta in tutto il campionato. E ancora meglio, sono seconda con 978 punti e comincio a risalire un pochino la classifica generale: dalla decima alla settima posizione. La gara è ancora aperta. Katrin al termine del volo è felicissima, mi ringrazia e riconquista la prima posizione in classifica. Per lei questa giornata è stata fondamentale.

18 Luglio, 6° giorno di gara.

Tema AAT con durata minima di 3 ore. Distanza da 255 km a 478 km. Di nuovo una bella giornata, anche se sembra che arrivi una copertura nel pomeriggio. Condizioni buone per la prima parte del volo ma, ahimè, la copertura arriva prima del previsto e proprio sull'ultimo lato che prevede la planata finale sulla foresta (circa 40 km). Di nuovo lotta per la sopravvivenza... voliamo fino a una trentina di km dal campo, e poi siamo costrette ad atterrare nell'ultimo campo

**Il logo
della squadra
femminile
britannica**





**Margot in stile
Baba-Jaga,
in braccio
al figlio
Stefano**

possibile prima della foresta. Siamo in quattro: Katrin e Anja, le due pilote tedesche, Lucy, la pilota inglese e io.

L'impressione è ancora quella di avere volato bene. In effetti sono ancora seconda con 993 punti. La rimonta in classifica prosegue... sono quinta... il podio è ancora raggiungibile se le cose dovessero procedere bene. Nessuna pilota rientra in campo

19 Luglio, 7° giorno di gara.

Tema racing task di 193,2 km. Sono previsti temporali e così i decolli sono previsti presto. La giornata si presenta piacevole ma commetto un paio di errori che mi costano diversi minuti... Forse comincio anche ad accusare un po' di stanchezza fisica. Perdo un po' di punticini preziosi e retrocedo di 2 posizioni ma a pochi punti da chi mi precede. Intanto in campo alcune persone vengono colpite da un virus intestinale...

20 Luglio, 8° giorno di gara.

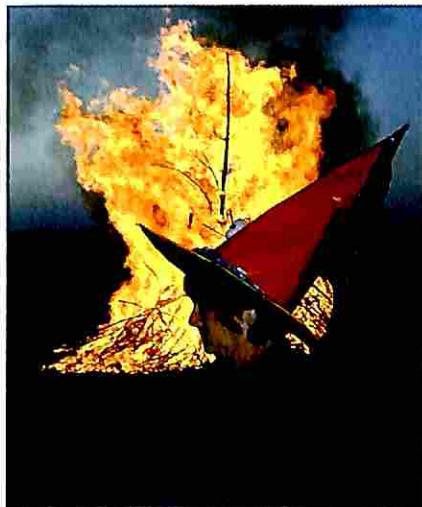
Tema racing task di 198,1 km. Di nuovo una giornata divertente anche se siamo ancora una volta frenate da una copertura che ci copre l'ultimo lato, il solito, con il finale sulla foresta. Il fattore fortuna, a mio avviso più che il fattore competenza, aiuta le francesi a fare una grande prova. Abbiamo percorso la stessa strada ma loro hanno preso un +3 laddove noi ci siamo dovute accontentare di valo-

ri ben più bassi, vicini al metro. Faccio una scelta di prudenza e aspetto di avere una quota che mi permetta almeno di arrivare ad un campo atterrabile. Col senno di poi ce l'avrei potuta egualmente fare senza buttare via quei 15 minuti... Sono comunque contenta della scelta fatta, la rifarei. E così nulla di nuovo: sono sempre settima ma a soli 22 punti dalla sesta.

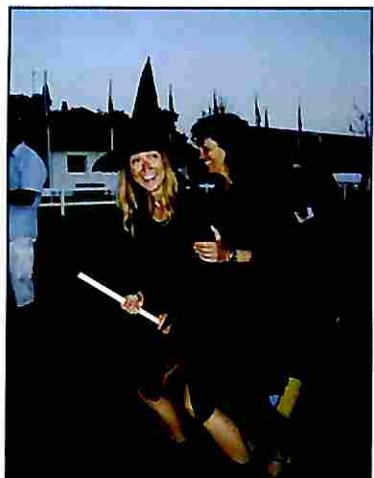
Lucy, la pilota inglese, non decolla perché sfortunatamente è colpita dal virus e non riesce neppure a reggersi in piedi. Che peccato...

21 Luglio, 9° e ultimo giorno di gara.

Tema AAT con durata minima di 2:30. Distanza da 160 km a 321 km. Al mattino il cielo sembra non promettere nulla di buono ma il meteo-man è ottimista. Io mi sento veramente stanca fisicamente, ma molto desiderosa di combattere l'ultima battaglia. C'è diversa ten-



**La tradizionale
serata
Baba-Jaga,
con tutte
le pilote
vestite
da streghe**



sione fra le pilote di tutte le classi, perché a parte il primo posto, il podio non è affatto definito. La partenza viene ritardata e il nervosismo sale. Lucy si sente meglio ma decide solo all'ultimo di decollare. Sono tranquilla. Decolliamo ma non riesco ad agganciare bene, impiego veramente tanto tempo per raggiungere la base per potere partire. Le pilote tedesche partono prima di me per un volo tattico sulle francesi. Sono tranquilla, il cielo mi piace. Taglio il traguardo di partenza e volo verso il primo pilone bella determinata. Va tutto bene. Improvvisamente dopo aver bevuto un po' di acqua comincio a non sentirmi bene... vomito... comincio a deconcentrarmi, perdo un po' di quota e fatico a riconquistare la base. So di dover stare alta perché negli strati bassi il vento è abbastanza teso e rompe tutte le termiche. Riesco a rifare quota ma il fisico non mi assiste, ricomincio a non

**Falò e scope
volanti**

Il podio della Club:
1. Gill Spreckley (UK),
2. Kathrin Woetzel (D),
3. Christine Grote (D)



Il podio della Standard:
1. Sarah Kelman (UK),
2. Jana Veprekova (CZE),
3. Joanna Biedermann (PL)

tedesche Kathrin Woetzel e Christine Grote, e ancora l'inglese Sarah Kelman vince la classe Standard, seguita dalla ceca Jana Veprekova e dalla polacca Joanna Biedermann

Penso tutto sommato di poter essere soddisfatta (sono per natura ottimista). Ora sono proprio consapevole di potere raggiungere il podio e ho assolutamente intenzione di riprovarci. So di dovere lavorare parecchio perché certamente ho commesso diversi errori, primo fra i quali l'essere arrivata un po' troppo stanca alla gara, ma questo è stato inevitabile quest'anno. Ho avuto qualche problema col bilanciamento dell'aliante: non avevo mai avuto occasione di riscontrare la differenza di centratura con lo scarico parziale, e in questa gara è stato quasi sempre indispensabile scaricare acqua in diversi momenti del volo.

La squadra a terra, composta da Gianni Spreafico in qualità di team captain, mia sorella Sofia e mio figlio Stefano, mi ha assistita sempre nel migliore dei modi. Purtroppo so di aver deluso Gianni più di una volta, ma... il volo a vela è fatto così.

Giulia ha sempre accompagnato i miei pensieri e i miei voli.

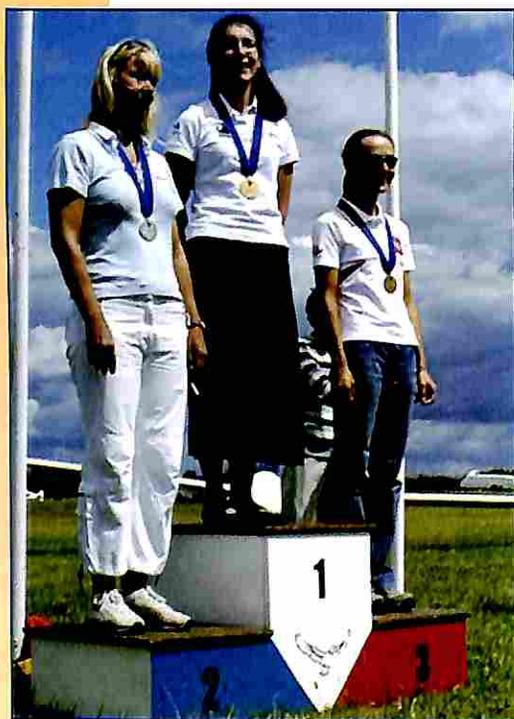
Penso al futuro e spero proprio di non essere più sola. Paola Lanzieri è stata quest'anno promossa in categoria nazionale e ci sono diverse altre promesse. Forza ragazze! ■

sdraiarmi per terra. Cerco la forza di telefonare alla mia squadra che rimane senza parole ma immediatamente si preoccupa della mia salute. Capisco la grande delusione.

Guardo il magnifico cielo costellato di cumuli e penso alla mia gara... Che peccato, dopo tanta fatica... conquisto 146 punti nella prova e perdo due posizioni: termino... NON...A, nessuna posizione poteva essere più adatta a me quest'anno!

CONCLUSIONI

Katrin Senne vince la 15 m, seguita dalla sua compagna di squadra Anja Kohlrausch e dalla francese Anne Ducarouge. L'inglese Gillian Spreckley si aggiudica il titolo in classe Club, seguita dalle pitole



Il podio della 15 metri:
1. Kathrin Senne (D),
2. Anja Kohlrausch (D),
3. Anne Ducarouge (F)

sentirmi bene e poi sempre peggio fino a quando, nei pressi di Orleans, comincio a vedere stelline... non sono più in grado di concentrarmi... Sono preoccupata perché il vento è teso e io mi sento veramente male... la testa mi gira e vedo ancora stelline... ho la netta sensazione di essere vicina allo svenimento. L'unica cosa che desidero è toccare terra. Scelgo un campo controvento. Apro i diruttori e atterro.

Ce l'ho fatta! Sono a terra, apro la capottina e non mi muovo. Mi sento veramente male ma apprezzo di essere a terra. Malefico virus... Riesco a scendere dall'aliante e a



15 M CLASS: OVERALL RESULTS AFTER JOURNÉE 9

Place	N°C	Pilots	Name	Club-Pays	Glider	Hcap	Total
1.	SF	Kathrin	Senne	Germany	Ventus2a	114	6085
2.	HP	Anja	Kohlrausch	Germany	Ventus2a	114	5837
3.	CC	Anne	Ducarouge	France	ASW27	114	5833
4.	2L	Marilyne	AbadieBérard	France	LAK17/15m	114	5785
5.	73	Valentina	Toporova	Ukraine	Ventus2b	114	5622
6.	AX	Jana	Treslova	CzechRepublic	Ventus2ax	114	5278
7.	LK	Lenka	Kuthanova	CzechRepublic	LAK17/15m	114	5257
8.	68	Lucy	Withall	GreatBritain	ASW27	114	4706
9.	57	Margherita	Acquaderni	Italy	Ventus2ax	114	4702
10.	Z22	Nina	Shalneva	Russia	LS6	112	4125
11.	VP	Anna	Michalak	Poland	ASW27	114	4042

CLUB CLASS: OVERALL RESULTS AFTER JOURNÉE 9

Place	N°C	Pilots	Name	Club-Pays	Glider	Hcap	Total
1.	1T	Gill	Spreckley	Great Britain	LS 1f	101	5310
2.	BW3	Kathrin	Woetzel	Germany	Std.Libelle WL	99	5121
3.	1M	Christine	Grote	Germany	Std.Libelle WL	99	5027
4.	RZ	Rose	Johnson	Great Britain	ASW19 Club WL	102	4871
5.	FRX	Elizabeth	Sparrow	Great Britain	Pegase	104	4788
6.	CN	Edita	Skalskiene	Lithuania	Std.Jantar3	101	4693
7.	DI	Dana	Novakova	Czech Republic	Std.Cirrus	99	4642
8.	BC	Agnete	Olesen	Denmark	Std.Libelle WL	99	4456
9.	SU	Pavlina	Horackova	Czech Republic	Std.Jantar2	101	4328
10.	F05	Céline	Montorio	France	ASW19 Club	101	4323
11.	V9	Vera	Shishlakova	Russia	LS 1d	98	4316
12.	F07	Monique	Morin-Raynaud	France	ASW19 Club	101	4062
13.	XC	Hana	Vokrinkova	Czech Republic	Std.Cirrus	99	4006
14.	VS	Swaantje	Geyer	Germany	LS 1f	101	3936
15.	B	Dalia	Vainiene	Lithuania	Std.Jantar3	101	3747
16.	X1	Halina	Rynkiewicz	Poland	Std.Jantar3	101	3732
17.	AA	Agnieszka	Lenartowicz	Poland	Std.Jantar3	101	3484
18.	GA	Tamara	Sviridova	Russia	Std.Cirrus	99	3395
19.	2ND	Marina	Kalaeva	Russia	Std.Jantar3 WL	102	3378
20.	CX	Veronika	Mullerova	Czech Republic	Std.Cirrus	99	2798

STANDARD CLASS: OVERALL RESULTS AFTER JOURNÉE 9

Place	N°C	Pilots	Name	Club-Pays	Glider	Hcap	Total
1.	S1	Sarah	Kelman	Great Britain	ASW28	108	6046
2.	JB	Jana	Veprekova	Czech Republic	LS 8b	108	5519
3.	LOT	Joanna	Biedermann	Poland	LS 8	108	5431
4.	301	Kay	Draper	Great Britain	LS 8	108	5195
5.	GX	Eva	Cerna	Czech Republic	Discus 2a	108	5129
6.	PW	Gundula	Goeke	Germany	LS 8	108	5059
7.	KS	Sue	Kussbach	Germany	LS 8a	108	4978
8.	FJ	Susanne	Schoedel	Germany	LS 8	108	4948
9.	55	Eva	Poujardieu	France	LS 8	108	4643
10.	9C	Christine	Burki	Switzerland	LS 8	108	4518
11.	PV	Magali	De Cachard	France	LAK 19/15m	108	4165
12.	EH	Larisa	Khamitova	Russia	Discus	108	4060
13.	SK	Krystyna	Marszalek	Poland	LS 8	108	3890



Il Club Dédale

Vincenzo
Pedrielli

*Tanta attività di volo,
e un patrimonio storico importante*



**L'SZD-9
Bocian**
(in polacco,
"Airone"),
in produzione
per oltre
vent'anni
dal 1952

**Una vista
d'insieme
e dettagli
dell'abitacolo
e del pannello
strumenti**

Il Club Dédale è stato fondato in Francia nel 1978 da un gruppo di appassionati di volo a vela storico e conta oggi 85 iscritti. Gli obiettivi del Club Dédale sono: "La ricerca, l'acquisizione e la salvaguardia di Alianti d'Epoca, (il cui prototipo abbia volato oltre 30 anni fa), la loro ricostruzione totale o parziale nonché la messa in volo degli stessi alianti".

In pratica potremmo dire che il Club Dédale è la versione Francese del Vintage Glider Club. Ogni anno organizzano dei raduni nazionali e partecipano a quelli organizzati dal VGC ed altri Club Europei. Per esempio nel 2006 hanno organizzato tre raduni nazionali in tre diverse località, sono stati presenti al raduno internazionale del VGC ad Angoulême ed hanno partecipato con un paio di alianti al 4° Raduno L. Teichfuss di Pavullo.

In totale le ore di volo effettuate con i loro alianti d'epoca sono state nel 2006 ben 910 e si prevede nel





*Lo Schleicher
Ka-2
Rhoenschwalbe.
Nel riquadro,
eccolo subito
dopo
l'atterraggio*



*Due alianti al parcheggio:
il Ka-8 e il Javelot*



posto Ka-7 Rhoenadler nato nel 1957





Pulizie prima della pioggia, dopo i voli



Ancora l'M-200 del gruppo di Jean Marat e l'M-200 di Didier Pataille, Presidente del Club Dedale



*Il VMA200 "Milan" N° 28 di Jacques Boulanger,
con un dettaglio della capottina e del muso.
Si tratta di una copia del Weihe prodotta
in Francia dalla Victor Minie Aero*



Il carrello che trasporta il Fauconnet A-60 di Pascal Lyautey



*Due viste
del WA-22
Super
Javelot,
costruito
dalla ditta
francese
Wassmer*



*Vincenzo
Pedrielli
pronto
a partire
per un volo
sul Ka-7
dello svizzero
Picoche*



corrente anno di superare il migliaio di ore di volo. La loro flotta comprende 55 alianti monoposto pari al 10% di tutti gli alianti monoposto della Federazione Francese FFV e ben 125 alianti biposto, pari al 19 % dei biposto della stessa federazione. Tutti gli alianti sono in legno o tubi e tela. Un numero veramente elevato, secondo soltanto alla Germania e certamente che non ha nulla a che vedere con gli alianti d'epoca che siamo riusciti a salvare noi in Italia. Una "Lettre d'Information" viene redatta trimestralmente ed inviata agli iscritti: il club è presente su Internet al sito www.dedale-planeur.org/

IL RADUNO DEL PRIMO MAGGIO

Come tutti gli anni il Club Dédale organizza il primo raduno nazionale dell'anno a cavallo del 1° Maggio: ogni edizione si svolge in una località diversa, ovvia-



*Il "Milan"
N° 28
di Jacque
Boulangier
durante
un volo*

mente ospiti di un club volovelistico Francese aderente al club stesso.

Quest'anno si è svolto a Montluçon-Guerré, nel centro della Francia, dal 28 Aprile al 5 Maggio e sono stato invitato a prendervi parte direttamente da Didier Pataille, l'attuale presidente del Club Dédale. Per non sobbarcarmi in auto da solo un migliaio di chilometri (solo andata), ho preso un treno fino a Chambéry e da lì ho proseguito in auto con l'amico



*Didier
Fulchiron
decolla
al verricello
col suo
Schleicher
Ka-4*

**Lo smontaggio
del Ka-4
a termine
del raduno**



**Un biposto
M-200,
progetto
di Morelli
costruito
su licenza,
in volo sulla
campagna
francese**



Peter Urscheler che si stava portando a rimorchio il suo Fauconnet.

Il raduno è stato ben organizzato ed ha raccolto piloti ed appassionati di volo a vela storico da ogni parte della Francia. Una bellissima occasione per trovarsi tutti insieme e far volare quelle macchine tenute in perfetto ordine di volo.

Il tempo è stato abbastanza clemente durante quasi tutta la manifestazione cosicché i 16 alianti partecipanti hanno potuto fare dei voli interessanti.

PARTECIPANTI

Hanno partecipato al raduno un K-2, un K-4 "Rhoenlerche", un K-6, un K-7 ed un K-8. Costruiti in Francia dalla Carmam di Moulin, due M-200 "Phoen" ed un M-100 "Mesange". Sempre di costruzione Francese

da parte della ditta Wassmer erano presenti due WA-22 ed un Bijave. C'erano anche due A-60 "Fauconnet", un bellissimo "Milan", versione Francese del Tedesco Weihe, un Edelweiss e un Bocian.

Si è volato sia con traino sia con verricello e non è stato registrato neppure il minimo incidente o fuori campo. Il volo più lungo è stato realizzato da Patrick Renaudin con un volo di 5 ore e 40 minuti con il suo aliante Edelweiss.

Nei primi 3 giorni della manifestazione, cioè dal 28 al 30 Aprile, sono stati effettuati 51 voli per un totale di circa 60 ore di volo.

Per movimentare le serate e rimanere in buona compagnia, ogni gruppo proveniente da una specifica regione Francese aveva portato con sé alcune specialità gastronomiche locali, così da permettere a tut-



ti i presenti di assaggiare tanti prodotti tipici regionali. Una vera rassegna enogastronomica dove non potevano mancare i vini più rinomati della Francia, i formaggi ed i salumi più noti delle regioni Francesi.

ASSEMBLEA E PROGRAMMI

A metà della manifestazione il Club Dédale ha tenuto la propria Assemblea Generale dove fra l'altro sono stati annunciati i prossimi raduni: per l'anno prossimo a Issoire, per il 2009 ad Amiens in occa-

sione del Centenario del Club e nel 2010 a Rennes. Devo dire che ho partecipato alla loro Assemblea con un po' di tristezza, o meglio con un po' d'invidia, perché purtroppo da noi in Italia non si è sviluppato un simile interesse per salvaguardare la storia del volo a vela, recuperare quei pochi cimeli rimasti e soprattutto continuare a farli volare.

Anche se non m'illudo, spero sempre in un risveglio dell'interesse per la nostra storia volovelistica, che è più vasta di quanto si pensi. ■

Un altro esemplare di Wassmer Super-Javelot, appartenente a Yves Saudit



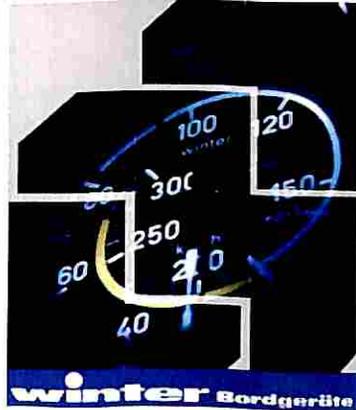
Lo stesso aliante, smontato sul carrello, si prepara per il viaggio di rientro



Controllo al banco di strumenti
pneumatici e giroscopici

Calibrazione e certificazione barografi e logger

Vendita e assistenza strumenti



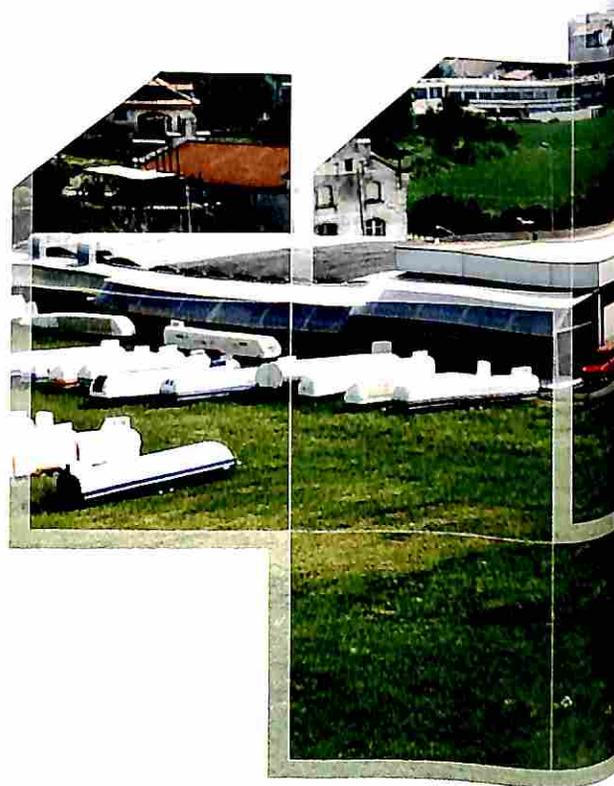
Vendita e installazione strumenti



LX 7007



Manutenzione e riparazione di alianti,
motoalianti e velivoli a motore

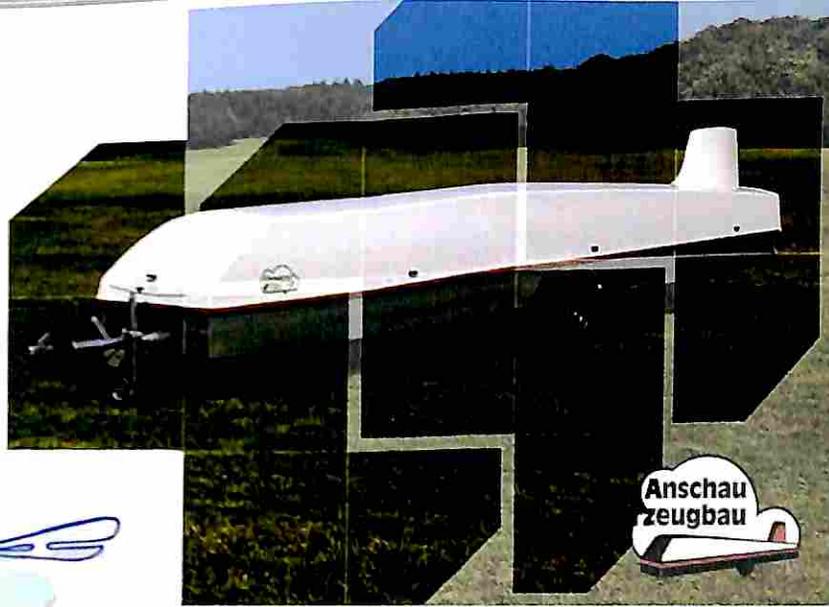
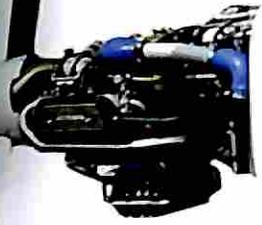


Impianto ossigeno EDS-180
grande autonomia con basso peso
e piccolo ingombro

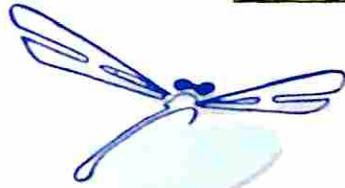


EDS-180

**Vendita
e assistenza**
motori Limbach



Anschau
zeugbau



GLASFASER

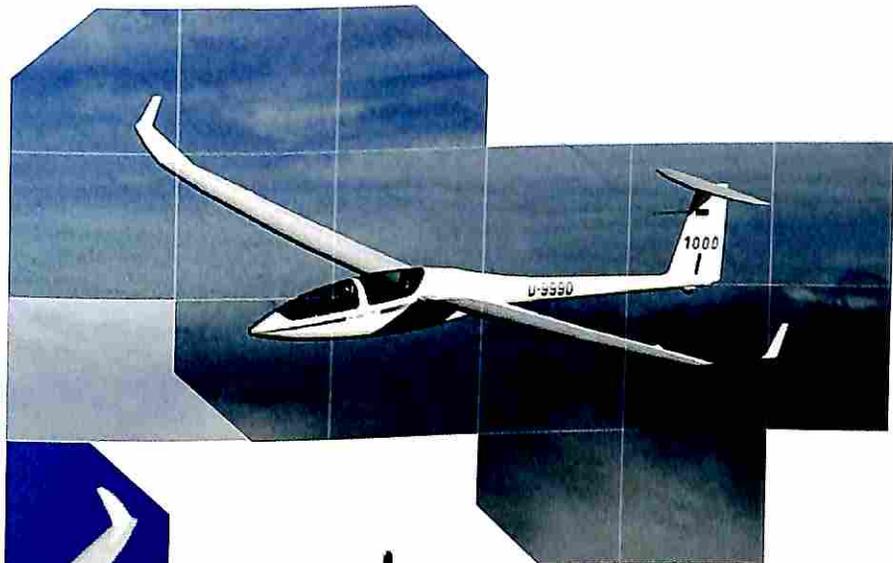
I T A L I A N A

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



Vendita, installazione ed assistenza

www.glasfaser.it - Tel. 035 52.80.11



appresentanza italiana di:
Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH
Grob-Werke



flarm

Prove di traino con ultraleggero

*Rilevamenti con vari alianti monoposto e un EuroFox.
In ricordo di Rino Rinaldi*

**Maria Grazia Vescogni
Luca Catellani**

Ciao Rino, oggi io e Luca abbiamo organizzato un incontro che penso ti renderà felice; ti abbiamo portato un po' di alianti e un traino ultraleggero.

Allineati insieme al Pirat infatti oggi, 23 settembre, ci sono un LS3, un LS6, un LS8 e un Discus.

Sono arrivati nel carrello e su questo campo, abituale dimora degli ultraleggeri, oggi c'è quella dinamicità, quella voglia di fare, quell'allegria e quella curiosità che è tipica del velista.

Mentre io, in hangar, sposto gli ultraleggeri e faccio scendere il Pirat dal suo verricello dove sta sospeso, gli amici aliantisti, con i grembiuloni colorati ben in vista, tipo malga altoa-



tesina, aprono i carrelli, impostano le rotaie per la discesa, fanno uscire le fusoliere, montano, strofinano, puliscono e lucidano quelle lunghe ali che brillano al sole splendente sul campo.

La giornata è piacevole, nonostante siamo già a settembre avanzato: il sole è caldo, il cielo è azzurro e i monti sono puli-





l'Appennino si apre in tante piccole colline che pian piano salgono per arrivare, in direzione sud-est a Pavullo e al Cimone, in direzione sud-ovest alla pietra di Bismantova e ai monti del reggiano e, costeggiando, in vista della pianura, il primo crinale verso ovest, alla pista di Rubbiano.

L'Eurofox parcheggia a lato della torre ed io,

ti; solo una leggera foschia che però non toglie nulla all'atmosfera di questa prova.

Non è la giornata più adatta al volo a vela, mancano totalmente i cumuli, ma proprio per questo la situazione meteorologica è assolutamente favorevole alle prove di traino ultraleggero che vogliamo fare: nella giornata non sono previsti fenomeni meteorologici significativi e la temperatura, pressione ed intensità del vento rimarranno pressoché costanti nell'arco temporale di sviluppo delle prove. Una giornata così tranquilla è quello che ci vuole per fare le prove di traino e quindi pubblicizzare e convincere gli increduli ed i prevenuti.

ARRIVA IL TRAINATORE

Eccolo! Sta arrivando, sento la chiamata radio, è in finale per 36, è un Eurofox proveniente da Arezzo pilotato dall'amico volovelista Yuri.

Con atterraggio pulito, l'Eurofox si ferma verso la testata nord, cosa che permette a Yuri di controllare, in contropista, lo stato del campo. La pista di Sassuolo è perfetta: circa 1000 metri di lunghezza, in erba ben drenata da un sottofondo ghiaioso, sulla riva destra del Secchia, con testate libere da entrambi le parti, ai piedi dell'Appennino che si stacca ai margini della città di Sassuolo. Qui

mentre i due piloti si dirigono verso il gruppo dei volovelisti, immediatamente mi avvicino al mezzo, puntando alla coda. Ecco il gancio Tost ben ancorato alla struttura metallica, motore da 100 CV, elica tripala a passo variabile: tutto come deve essere. Rivedo il CT: stessa elica, coda affusolata e rinforzata per poter reggere allo sforzo del traino; quanti bei voli finiti in uno stupido pomeriggio in Valsugana!

Ma oggi ricomincerà, spero, qualcosa: il traino è marcato OE (registrazione in Austria, N.d.R.), i mezzi sono tutti D (Germania) e l'assicurazione AXA, a rispetto delle norme europee, copre anche il traino alianti.

Noi italiani siamo proprio cocciuti: primi nella storia e nella fantasia, arriviamo sempre in ritardo quando si parla di norme, regole e leggi. Eppure qualcosa si sta muovendo, qualcosa, anche nel Bel Paese che vola, sta cambiando.

Che cosa è oggi un ultraleggero? Questi mezzi, che così ancora si fanno chiamare, sono macchine sempre più evolute che nulla hanno da invidiare ai fratelli maggiori dell'aviazione



L'EuroFox in breve

L'EuroFox è prodotto a Nitra, nella Rep. Slovacca, dalla AeroPro. Riportiamo qui le informazioni rinvenute sul sito del costruttore. È una caratteristica interessante il sistema di ripiegamento delle ali, che consente a una persona, da sola, di ridurre in dieci minuti l'ingombro in larghezza a soli 2,40 metri: facile quindi rimessarlo in spazi modestissimi.

Il mezzo può venire consegnato con la certificazione UL, con peso massimo al decollo di 472,5 kg se dotato di paracadute balistico, di 450 kg in mancanza di esso. Normalmente, tale immatricolazione si accompagna all'utilizzo di motori e strumentazione non certificati. In alternativa, l'EuroFox può essere immatricolato come Experimental secondo le norme LSA americane, con peso massimo di 560 kg, ma in tal caso il motore deve essere la versione certificata 912A.

La versione UL con dotazioni per il traino comprende il Rotax 912ULS da 100 cavalli con frizione, l'elica regolabile KA-2/3, la pompa elettrica con manometro carburante, gli specchi retrovisori e il gancio di traino, al prezzo base di 61.806,22 Euro IVA inclusa, per un peso a vuoto di 287 kg.

<http://www.aeropro.sk/>

Dimensioni e pesi

Apertura alare	9,20 m (2,38 m con ali ripiegate)
Superficie alare	11,5 m ²
Lunghezza	6,40 m
Altezza	2,28 m
Larghezza abitacolo	1,12 m
MTOW	472,5 kg
Peso a vuoto	289 kg
Carico utile	187,5 kg
Capacità serbatoio	56 L (80 L opzionale)
Velocità stallo	65 km/h
Velocità max con flap	106 km/h
Velocità di manovra Va	160 km/h
VNE	180 km/h
Rateo salita (a 472,5 kg)	6 m/s
Autonomia (80 L)	800 km
Consumo (motore 80 HP)	13 L/h a 160 km/h



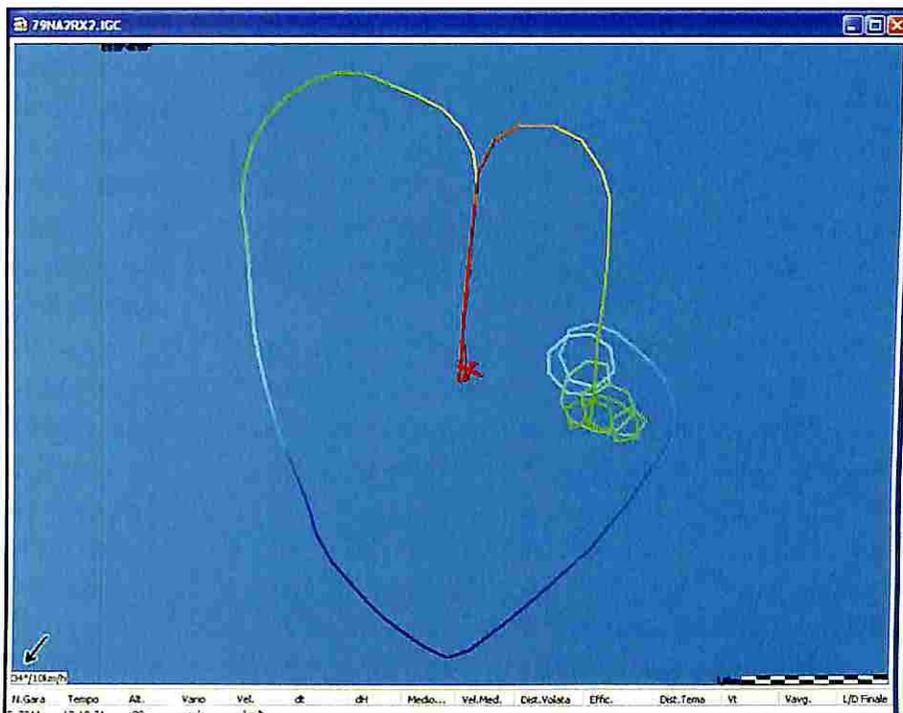
RISULTATI DELLE PROVE DI TRAINO ALIANTE MONOPOSTO EFFETTUATE CON VDS EUROFOX, MOTORIZZATO ROTAX 100 CV, ELICA TRIPALA KASPAR A PASSO VARIABILE E CARRELLO TRICICLO

Aliante	Orario Decollo	Distanza in m		Tempo di Salita Quota Sgancio	Mediometro [m/s]	Vento-QFU 360		Dati Aria		
		Distacco	Quota 15 m			°	Kts	°C	mb	U.R.[%]
Pirat	11:58	200	600	3' - 600 m	(3.3)	310	02	22	1013	41
Discus	12:10	300	550	4' 12" - 536 m	2.1	290	03	22	1013	39
LS8	12:19	300	550	3' - 500 m	(2.8)	320	02	23	1013	39
LS3	12:28	200	600	4' 52" - 627 m	2.1	320	03	22	1013	38
LS6	12:42	300	500	3' 30" - 535 m	2.5	360	02	22	1013	38
Pirat	14:59	200	600	4' - 700 m	(2.9)	—	—	25	1013	30
LS6	15:12	300	650	4' 54" - 729 m	2.5	050	04	25	1013	30
LS3	15:23	300	600	5' 298" - 630 m	1.9	052	04	25	1013	31
LS8	15:33	300	550	5' - 700 m	(2.3)	010	03	25	1012	31
Discus zavorrato	16:10	350	750	5' 24" - 603 m	1.9	010	01	25	1012	29

"pesante". Ben venga questa categoria intermedia che perfezionerà le regole del VDS ed avvicinerà un po' le diverse discipline del volo.

Troppi incidenti nel volo, troppi piloti saccenti e presuntuosi! Il volo è modestia, il volo è rispetto dell'ambiente, del mezzo, di te stesso e degli altri. Poi ci sono gli imprevisti, il caso, la distrazione, l'ignoranza.

Bene, oggi torneremo a volare con un traino ultraleggero: il mezzo è in ordine, il trainatore è anche un esperto pilota di aliante, gli aliantisti ben allenati da un'estate di voli alle spalle; possiamo prepararci per il briefing prevolo mirato a chiarire rotte, circuiti di traffico, modalità di separazione tra il resto del traffico e questi aeromobili coinvolti nella sperimentazione, comunicazioni radio e



Peter Pan Service

LAK

**Agente esclusivo
Top Performance Gliders**



www.peterpansrl.com

Tel 347-4750566

Tel 347-2304000

Tel 335-1486017

LAK17 – 15/18 m corsa
LAK19 – 15/18 m standard
LAK20 – 20/23/26 m biposto classe libera
tutti disponibili in versione turbo

- rimorchi
- strumenti e computer di volo
- teli da esterno
- distributore **ICOM**
- servizi riparazione e noleggio alianti



rilievi metrici e poi dare il via alle nostre prove di traino ultraleggero.

I DECOLLI

Solo io ho esperienza di traino VDS, per gli altri si tratta della prima esperienza in assoluto ed il clima è un misto di grande attesa, interesse, speranze ed anche un po' di apprensione!

Verso le 11,45 cominciamo ad allineare: il Pirat decolla per primo intorno a mezzogiorno. Sono abituata a decollare con l'ala a terra, ma Yuri ha preferito fare il primo decollo con l'ala alzata; il Pirat corre dritto e velocemente si alza da terra permettendo anche al traino di staccare.

Ogni 100 metri scandisco la quota in modo che Luca possa annotare i dati di salita; il traino sale mantenendosi sempre, come da accordi, in efficienza sulla pista: in pochi minuti raggiungo i 600 m e sgancio. Uno dopo l'altro gli alianti decollano mantenendo per ultimo l'LS6 con il suo carico più pesante: l'Eurofox è certificato fino a 450 kg e questo equipaggio si avvicina ai 390 kg.

Nessun problema; nel giro di poco siamo tutti a terra e pronti per il secondo giro di prove: è necessario però un pieno di carburante e di gnocchetti al pomodoro.

Gli aliantisti sono increduli, non si nota quasi la differenza con il traino AG. Le salite sono buone, i tempi di traino brevi, il pilota trainatore ottimo, i prezzi favolosi: 15 euro a 400 metri e 1 euro in più ogni 100 metri aggiuntivi!

Di nuovo in linea alle 14.30. Questa volta parto con l'ala a terra e, dopo un buon colpo di piede, eccomi allineata e si ricomincia a salire: ecco le prime ascendenze, il variometro questa volta segna anche 3 o 4 m/s: si prospetta anche un po' di volo veleggiato!

Mentre salgo vedo i preparativi a terra: Paolo sta riempiendo le ali del Discus e poi allineerà.

100 litri di acqua non creano alcun problema, il trainatore accelera deciso, il Discus segue con le ali ben allineate e nel breve è sollevato da terra.

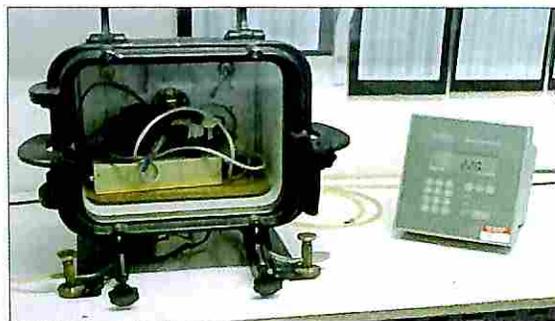
La sequenza dei voli si è interrotta intorno alle 16.30.

VALUTAZIONE DEI RISULTATI

Durante le prove non si è registrato alcun inconveniente o conflitto di traffico: gli ultraleggeristi presenti sul campo, inclusa l'attività della locale scuola VDS, hanno dimostrato grande professionalità e capacità di integrazione con il susseguirsi dei decolli e degli atterraggi degli aliantisti e del traino, a riprova, se qualcuno avesse ancora dei dubbi, che

GLASFASER Italiana S.p.A

DA OLTRE 30 ANNI AL SERVIZIO DEL VOLO A VELA.



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

24030 VALBREMBO (BG) - Via delle Chiaie, 3
Telefono 035.528011 - Fax 035.528310 - e-mail: info@glasfaser.it

si possono condividere, senza barriere, lo stesso spazio ed anche porzioni ristrette di cielo senza infastidirci l'un l'altro. In chiusura delle attività, tutti i presenti hanno espresso grande soddisfazione per l'andamento della giornata e per i risultati ottenuti, in particolare, in relazione ai valori medi di salita, alla conseguente durata dei traini ed al loro costo.

Gli spazi di decollo sono risultati particolarmente contenuti così come le distanze per il superamento dell'ostacolo standard di 15 m.

Anche il decollo del Discus zavorrato con 100 litri di acqua è stato sicuro e privo di sorprese, con valori non significativamente discosti dal corrispondente traino scarico.

Grazie anche alla lunghezza della pista (1.000 m in erba), sono state ampiamente soddisfatte tutte le esigenze di sicurezza.

La pista in uso era stata preventivamente preparata con adeguato distanziamento dei cinesini di delimitazione per consentire un più agevole disimpegno da parte degli alianti e con un'opportuna marcatura delle distanze per agevolare la misura degli spazi di decollo e di superamento ostacolo.

CONCLUSIONE

A seguire riportiamo la tabella con i dati rilevati durante

questa prova: nella compilazione i numeri arrotondati alla cifra intera o tra parentesi sono riferiti ai mezzi privi di logger, i dati aria sono stati rilevati con uno strumento di misura integrato installato stabilmente sul campo di Sassuolo (Wind Data Pilot), le distanze di superamento ostacolo sono state talora falsate da decolli tenuti forzatamente piatti a causa del non affiatamento tra i piloti.

La misura delle salite è stata effettuata in taluni casi mediante comunicazioni radio ed orologio, in altri tramite i logger installati sugli alianti e ricalcolati tramite il software SeeYou.

Speriamo di organizzare una seconda giornata di prove con altri tipi di traini ultraleggeri per metà novembre prossimo, nebbia permettendo anche presso l'aeroclub di Ferrara per poter provare anche il traino di alianti biposto.

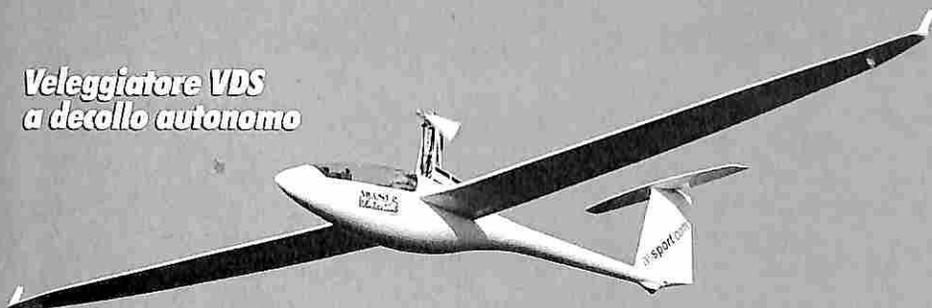
Ringraziamo l'Aeroclub N.P.C. Sassuolo per l'ospitalità e le strutture che ci ha messo a disposizione per poter svolgere, in condizioni controllate, questo ciclo di prove.

Un ringraziamento anche all'amico Yuri che, con grande disponibilità e professionalità, ci ha trainato con il suo Eurofox. ■

SILENT 2 TARGA

L'INNOVATIVA SUPERIORITÀ ITALIANA

*Veleggiatore VDS
a decollo autonomo*



Apertura alare 13.3 m

Massima efficienza 1:40

Winglets a pinna verticale

Piano orizzontale di forma ellittica, stabilizzatore ed elevatore mobili

Carrello retrattile

*Trim automatico, variando la posizione dei flap
si otterrà il trimmaggio ideale*

Alisport srl

Tel. 039.9212128

Fax 039.9212130

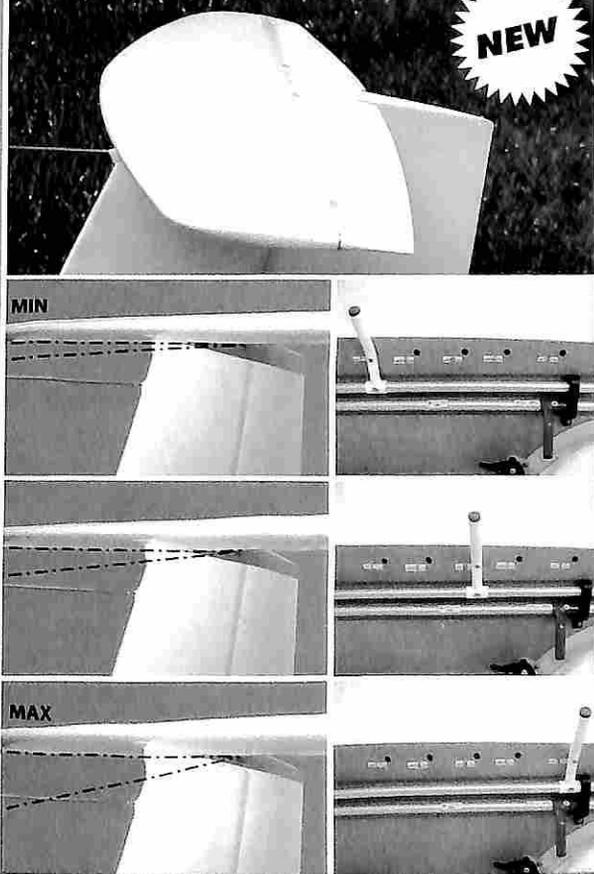
info@alisport.com

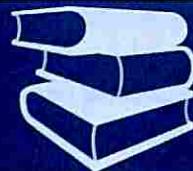
alisport.com

sponsored by
TEXAX

**IL PIANO ORIZZONTALE è di forma ellittica
e l'innovativo stabilizzatore mobile è
azionato dalla leva dei flaps.**

NEW





HISTORY OF INTERNATIONAL GLIDING CONTESTS, EUROPEAN AND WORLD CHAMPIONSHIPS FOR WOMEN



LA STORIA DEI CAMPIONATI FEMMINILI Gill Van den Broeck

Edizione in lingua inglese a cura
del CSVVA
184 pagine illustrate

Dopo una prima stesura in tedesco, e grazie all'iniziativa di Margherita Acquaderni, il libretto Gill Van den Broeck sulla storia dei campionati femminili di volo a vela, è finalmente diventato una bella pubblicazione in lingua inglese che lascerà una traccia indelebile sui 35 anni di competizioni "in rosa". In questa veste ricchissima di illustrazioni a colori,

pubblicata dal CSVVA di Varese, si trovano racconti vivissimi che ricalcano gli avvenimenti delle gare femminili, tracciando un quadro di grande interesse per tutti, anche per i colleghi maschi.

L'autrice ha infatti la capacità di esprimersi in assoluta indipendenza, non risparmiando le critiche dove necessario, per esempio quando deve sottolineare le manchevolezze di certi comitati organizzatori. Una lettura indispensabile per chiunque voglia cimentarsi nel ruolo di steward o di organizzatore di competizioni. Tantissimi sono gli spunti utili per imparare dagli errori del passato.

Ma il suo testo comunica anche il grande, instancabile entusiasmo che ha permesso di far crescere le gare femminili fino all'attuale livello di Campionati Mondiali pienamente riconosciuti dalla FAI, attraversando qualche ostilità e manifestazioni di ingiustificabile disinteresse.

In 35 anni di feste delle Baba-Jaga, di descrizioni dei campi di gara e delle attrattive turistiche circostanti, di classifiche, di resoconti sui risultati di giornata, impariamo a scoprire personaggi femminili di grandissimo rilievo come le polacche Pelagia Majewska (alla quale è intitolata una medaglia della FAI) e Ada Dankowska, l'ungherese Maria Bolla, la belga Geogeo Litt, e poi Gisela Weinreich, Ann Welch, Adele Orsi,



Angelika Machinek, Valentina Toporova, e tante tante altre protagoniste. Come per esempio la brava Bozena Demezenko che ha perso una medaglia d'Oro per una macchina fotografica che non era stata caricata di pellicola.

Manca del tutto un testo dai contenuti paragonabili e che tracci la storia dei campionati maschili con altrettanta efficacia e capacità di cogliere gli elementi essenziali tra i tanti ricordi. 35 anni di partecipazione alle gare femminili come pilota, caposquadra, steward, membro e presidente della giuria internazionale sono un patrimonio di informazioni ed esperienze che questo libro permette di valorizzare e preservare.

L'autrice

Gill Van den Broeck-Gebhard è una delle persone più conosciute ed influenti all'interno della comunità volovelistica in generale, ed ovviamente in quella dei campio-

Potete richiedere una copia al Centro Studi del Volo a Vela Alpino, a fronte di un versamento di 15 Euro per rimborso delle spese di stampa e postali, tramite bonifico bancario alle coordinate ABI 05048, CAB 50180, CIN S, c/c 589272 intestato al CSVVA. Non dimenticate una chiara descrizione della causale e l'indirizzo per la spedizione.

**CSVVA c/o aeroporto P. Contri
Lungolago di Calcinate, 45 - 21100 Varese - Italia**

nati femminili. Ha ricoperto tantissimi ruoli, partendo da pilota della squadra nazionale belga, e successivamente come caposquadra, organizzatrice e membro delle giurie sportive. Ha conseguito la licenza nel 1954, dedicandosi poi anche all'acrobazia e al conseguimento di nuovi record. Fino al 1994 ha conquistato primati di durata, di quota, e di velocità su triangoli di 100 e di 300 km. Ha organizzato e diretto personalmente ben trenta edizioni della gara internazionale delle Ardenne, cinque delle quali valide come campionato nazionale belga, e ha servito il locale club per oltre 36 anni in qualità di segretaria. Nel 1984 le è stato conferito dalla FAI in diploma Paul Tissandier, e nel 2005 ha ricevuto dall'Aero Club di Germania il riconoscimento "Strega d'Oro".

World Women Gliding Championship 2003

Jihlava, Czech republic, 17 - 31. May 2003

Club - Overall results after Day 9

#	CH	Pilot	Country	Glider	Total points
1	1M	Christine Grote	GERMANY	Std.Libelle	6271
2	UX	Kathrin Wötzel	GERMANY	LS1F	6162
3	XC	Hana Vokrinkova	CZECH	Cirrus STD	5953
4	VS	Swaantje Geyer	GERMANY	LS1F	5781
5	BZ	Halina Rynkiewicz	POLAND	SZD-48-3M Brawo	5592
6	FPX	Elizabeth Sparrow	GREAT BRITAIN	Pegasus	5489
7	IVD	Olga Svachnova	CZECH	Cirrus STD	5292
8	JRG	Kay Melanie Draper	GREAT BRITAIN	Cirrus STD	5259
9	BI	Anna Michalak	POLAND	SZD-48-3M Brawo	4905
10	S	Tamara Sviridova	RUSSIA	Jantar st.3	4705
11	O1	Marina Kalaeva	RUSSIA	Jantar st.3	4624
12	O1	Dana Novakova	CZECH	Cirrus STD	4375
13	R	Edita Skalskiene	LITHUANIA	Jantar st.3	3907
14	CC	Ragnhild Lindqvist	NORWAY	ASW 19b	2775
15	B	Dalia Valniene	LITHUANIA	Jantar st.3	1573

In Jihlava also "tracking devices" were fitted in the last four gliders of the last launched class. A few pilots absolutely refused. The screens in the hangar showed the four gliders concerned, with 15 minutes delay, they were the positions of the gliders, NOT their progression on the track.

A welcome novelty was the election of 3 pilots as members of the Security Committee. In Club class it was the experienced Polish Anna Michalak, in Standard class British Jane McCashim, in 15 m class German Katrin Senne. They constantly recommended caution especially in the guggles, no pulling up and no releasing of water ballast.

A colourful and stylish daily Bulletin has presented the various flying and organizing team members. It gave tasks, results and meteorological data and at the end the complete list of addresses and data of all participants, a very much appreciated gesture, contacts between the pilots being made possible also after the world championships.

On 24th of May a spectacular barbecue with free beer, all offered by the local aero club was a real hit, which cannot be said of the farewell party. The weather was a big disappointment - it WAS raining or it WILL START any moment.

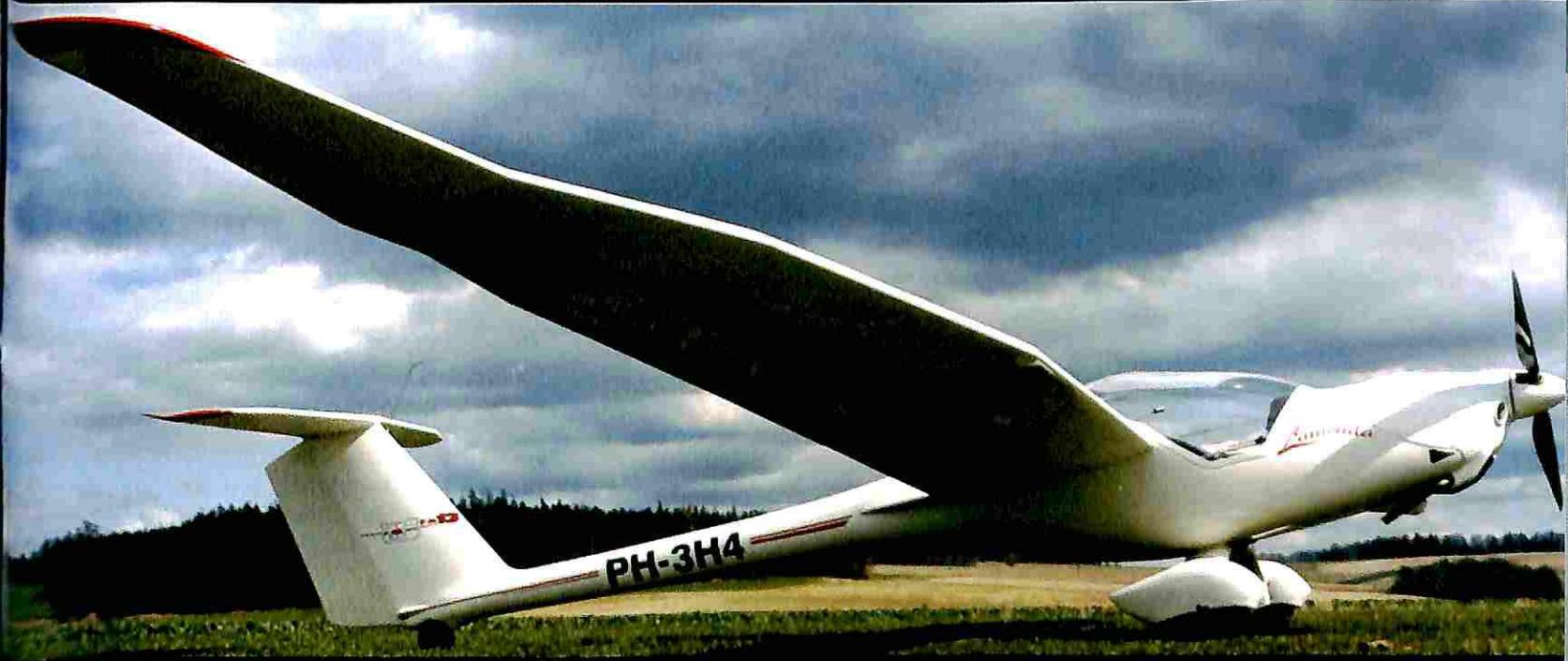


There were not enough seats in the covered parts of the terraces and where could you stay dry? Why not in the briefing hall! Thus the whole company split up in smaller groups looking for a dry place. In one corner of the briefing hall I witnessed a cordial fraternization between Switzerland and Argentina (both teams had made a common protest (upheld) at the start of the championships) and not to forget Italy!

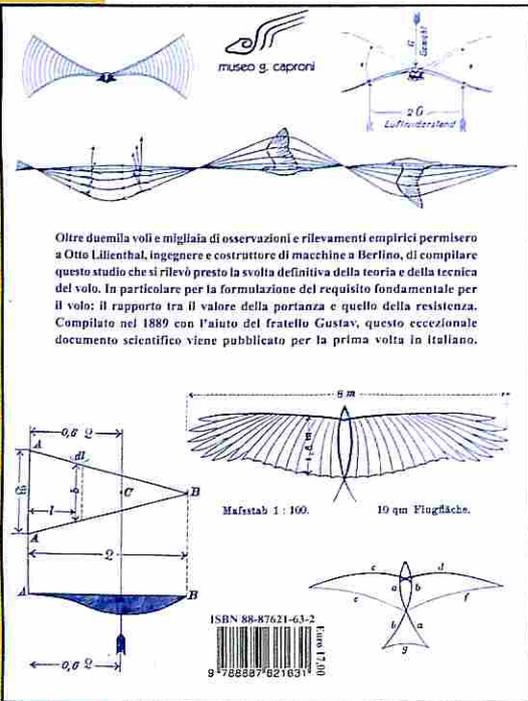
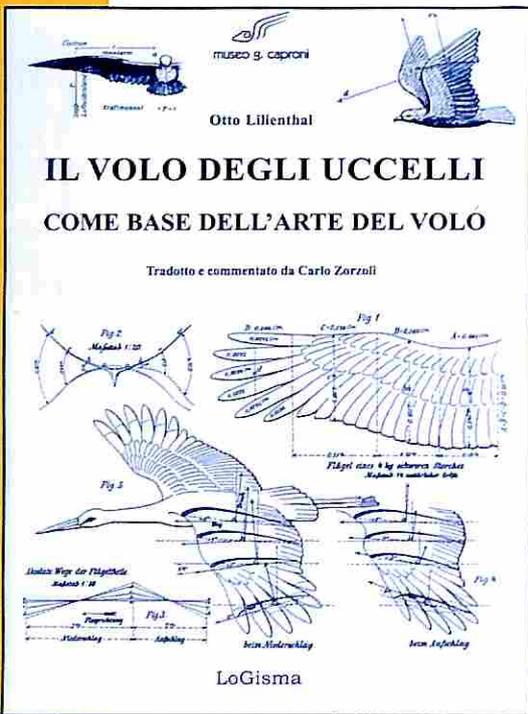
Auf Wiedersehen in Klix 2005 - 3rd world championships! Where the responsible organizers will certainly want to avoid the shortcomings of Jihlava.

LAMBADA

urban[®]air
www.urbanair.cz



G.E.A. Gruppo Europeo Aeronautico s.r.l.
distributore esclusivo per l'Italia **URBAN AIR s.r.o.**
00199 Roma - Via Salaria, 274 - Tel. 06.8841665 - www.geaulm.it - info@geaulm.it



IL VOLO DEGLI UCCELLI COME BASE DELL'ARTE DEL VOLO

Otto Lilienthal

Traduzione e commento di Carlo Zorzoli

142 pagine illustrate in bianco e nero

Euro 17,00

Publicato da LoGisma editore via Zufolana, 4

50039 Vicchio (FI)

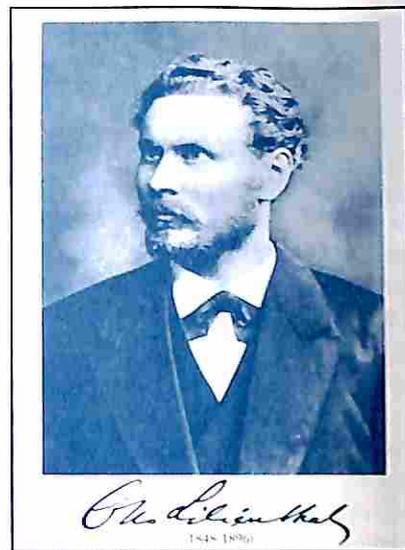
tel. 055.8497054 - www.logisma.it

In collaborazione con il Museo Aeronautico "Gianni Caproni" di Trento - www.museocaproni.it

Questo libro mi ha commosso, e lo consiglio a tutti. La traduzione di Carlo Zorzoli trasmette tutto l'entusiasmo e lo stupore per il volo che animava Otto Lilienthal, e la sua ferma convinzione che attraverso un'analisi razionale del volo degli uccelli valeva la pena di investire tempo nella ricerca per giungere al volo umano. Come dice il traduttore nella Prefazione "ogni volta che con il mio aeroplano solleverò il mio peso da terra, ogni volta che, veleggiando con il mio aliante, registrerò un gioioso guadagno di quota eseguendo strette spirali, avrò nel cuore una più completa consapevolezza di quanto studio, quanta passione, quanto sacrificio sia costato il mio volo".

E Lilienthal volò, tanto e frequentemente: oltre 2.000 voli in pochi anni, fino a quello purtroppo fatale in cui l'autorità di controllo concessa dagli spostamenti del peso (le gambe, in particolare) si rivelò insufficiente a riprendere l'assetto di equilibrio. Duemila voli in cui Lilienthal capì il grandissimo potenziale sportivo del volo umano. Vari prototipi di libratori furono realizzati dalla sua officina, e almeno uno di essi giunse alla produzione in piccola serie, mentre concessionari di vendita in varie nazioni procedevano a dimostrazioni di questo nuovo sport.

I fratelli Wright fecero proprie le scoperte generosamente messe a



disposizione del mondo scientifico da Otto Lilienthal, e ne fecero menzione con gratitudine pochi anni dopo il primo volo a motore, devolvendo alla vedova del genio tedesco un assegno di 1.000 dollari.

Le citazioni dalla saggezza popolare, dagli pseudo-studi di qualche scienziato, dalle dichiarazioni delle società scientifiche contemporanee, dimostrano quante difficoltà abbiano dovuto essere sciolte e superate dai fatti. Mentre il mondo scientifico accademico ipotizzava che gli uccelli potessero sostenersi "grazie all'aria calda contenuta nelle loro ossa cave", o mentre si pensava che una cicogna dovesse sviluppare una potenza di almeno 2 HP per volare, questo meticoloso e acuto osservatore aveva capito il principio della portanza e della resistenza, aveva compreso il comportamento delle superfici curve rispetto alle semplici lastre piane, lo scorrere di "linee fluide" e silenziose opposto alla formazione di rumorosi vortici che riducono l'efficienza, l'importanza del baricentro, la funzione delle penne.

Citando questa volta lo stesso autore nella sua Introduzione "L'osservazione della natura tiene costantemente viva la convinzione che il volo non può essere, e non sarà, negato all'uomo per sempre. Chi ha avuto l'opportunità di osservare i grandi uccelli, che si muovono nell'aria con lente battute d'ali e spesso soltanto con le ali tese ma immobili; di studiare i



La Contessa Maria Fede Caproni ha dedicato questo libro di Otto Lilienthal alla memoria di due pionieri del volo: a Gianni Caproni e ad Angelo D'Arrigo (fotografie in questa pagina), eroe moderno scomparso un anno fa

loro voli da vicino: di apprezzare la bellezza e la precisione dei loro movimenti; di ammirare l'efficienza e la sicurezza dei loro organi di volo; e chi è in grado di dedurre, dalla maestà di questi movimenti, quanto sia moderato lo sforzo [...] non può credere che sia molto lontano il tempo in cui [...] romperemo l'incantesimo che finora ci ha impedito di liberare i piedi dalla madre terra in un volo libero”.

La Contessa Maria Fede Caproni di Taliedo ha promosso la pubblicazione di questa prima versione italiana, dopo oltre un secolo, di uno dei testi più significativi e importanti della storia del volo, e lo ha dedicato alla memoria di Gianni Caproni, che rimase folgorato dalla passione per il volo vedendo un veleggiatore proprio di Lilienthal al Deutches Museum di Monaco, e a un grande eroe dei giorni nostri, Angelo D'Arrigo, che ha volato con semplici ali fin sulla vetta dell'Aconcagua.



VITA DA AVIATORE

Di Carlo Zorzoli

174 pagine illustrate in bianco e nero

Euro 15,50

Publicato da

LoGisma editore

via Zufolana, 4

50039 Vicchio (FI)

tel. 055.8497054 - www.logisma.it

In collaborazione con il Museo

Aeronautico "Gianni Caproni" di

Trento - www.museocaproni.it

Carlo Zorzoli ha volato su un impressionante numero di aeroplani, alianti ed elicotteri. Per la precisione, il suo libretto di volo conta ben 188 apparecchi diversi. Ed è proprio rileggendo il libretto di volo che questo straordinario pilota militare, civile, collaudatore e anche traduttore dei libri di Richard Bach e di Lilienthal, ha redatto un libro di racconti, facezie e aneddoti aviatori ricco di tensione e di spirito.

Quando se ne aprono le prime pagine, non si riesce più a smettere. Tra le avventure di una carriera iniziata nel 1950 e non ancora

finita (oggi l'autore a 77 anni d'età è collaudatore per la Aero-Dream di Voghera), ci si appassiona alla lettura, abbandonandosi senza controindicazioni alla tentazione di leggere i capitoli in ordine sparso.

Ci sono gravi inconvenienti, piccole disavventure, atterraggi d'emergenza nella savana congolese, incidenti in doppio comando, il ripasso di procedure d'eciezione... anche un brindisi con la benzina. E le storie parallele di tanti maestri, allievi e amici. Dal Mustang all'aliante Velino, dai business-jet al CAT-20 portato ai raduni volovelistici vintage, dal Macchino al DC-8, ogni aereo è legato a qualcosa di speciale che vale la pena di essere raccontato.

Come dice l'autore, avendone combinate di tutti i colori un'auto-biografia sarebbe inutile, e soprattutto "lunga come la fame". Ha allora scelto di scrivere solo le avventure più strane, o più peculiarmente didattiche (ad esempio, la descrizione spietata degli incidenti di volo, nella speranza che sia utile a qualcuno), o semplicemente divertenti. ■

VITA DA AVIATORE

Rileggendo il mio libretto di volo



LoGisma



Ozzano nell'Emilia, 4 settembre 1994.

La contessa Maria Fede Caproni, Carlo Zorzoli e, di spalle, Gerolamo Gavazzi.

GENOVA
 Il testimone raccontando il drammatico incidente all'aeroporto di Sesto

«Abbiamo visto l'aereo che ci piombava addosso»

GIULIO XIX **IEGLE**

Il mondo solo quattro persone di equipaggio. Tutto sulla
Genova, jet atterra e finisce in mare

Prima il vertice della pista 11 all'aeroporto Cristoforo Colombo

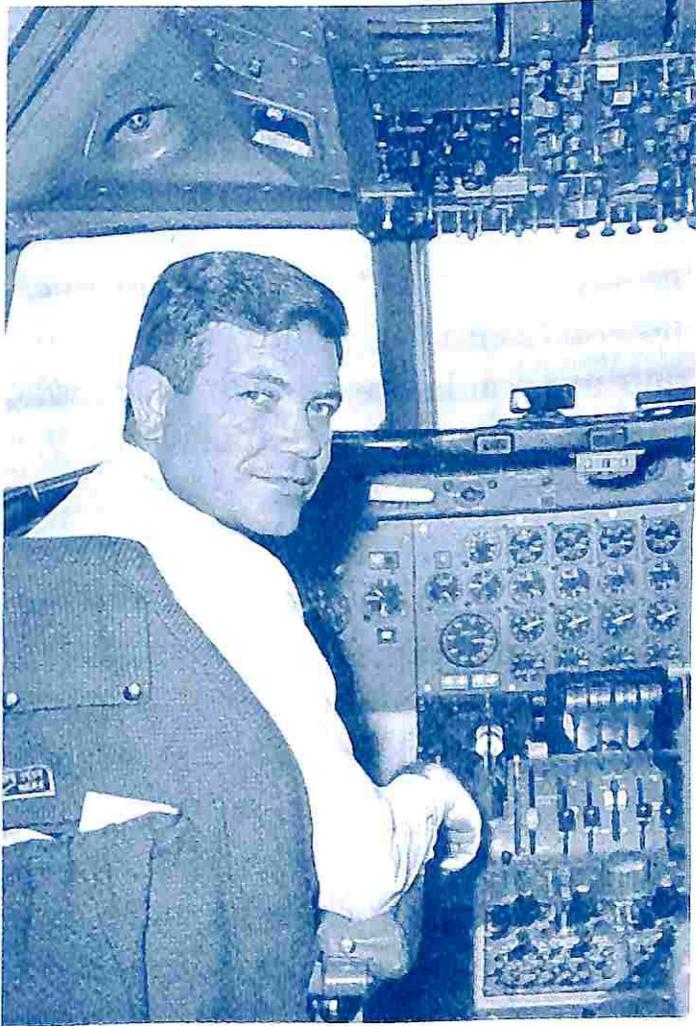
**Jet scivola in mare mentre atterra
 Incolumi le 4 persone di equipaggio**

Sarà riparato l'angolo del Elcargio franto e Strappo

Ritagli di giornale del 29 maggio 1977.



Genova. Lo Yak 40 I-JAKE finito in acqua a bordo pista mentre viene recuperato.



Miami, 1968. Dc 8/21



**COSTRUTTORI
 DI CERTEZZE**

Sede: via Padre Reginaldo Giuliani 10 - 20052 MONZA
 TEL. 039/2301500 - Fax 039/380729 - e-mail monza.centro@agenzie.ras.it

Allianz Group

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

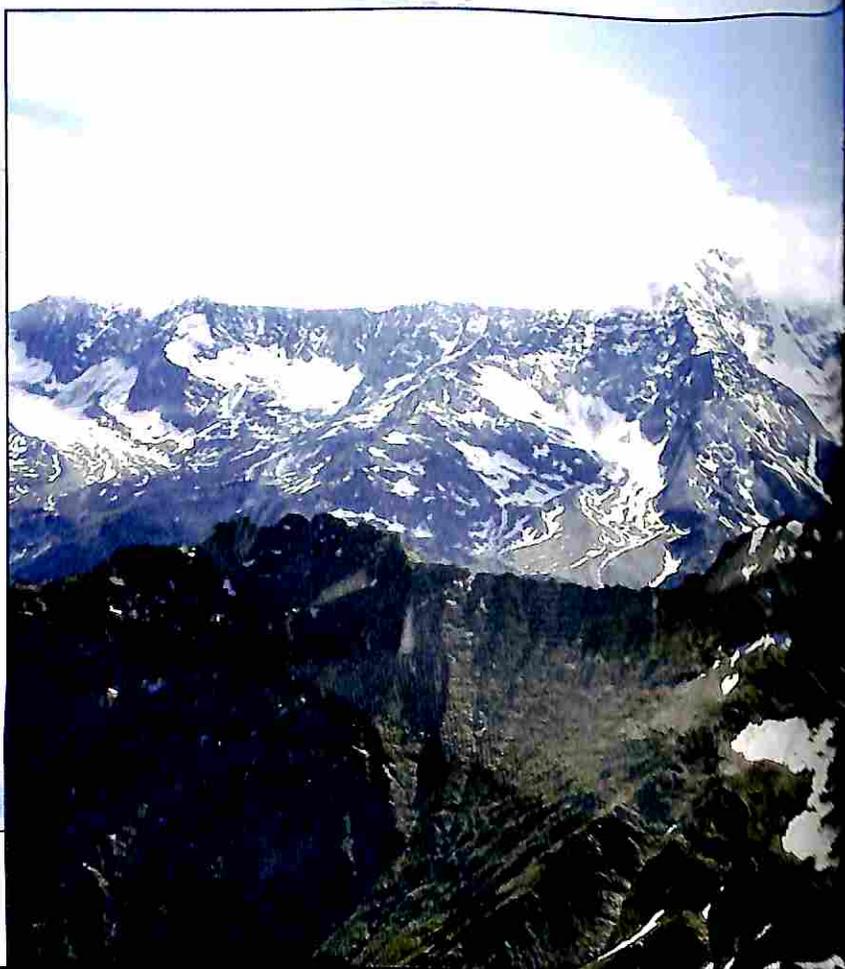
Photo Gallery



Ecco una NUOVA RUBRICA PER I NOSTRI LETTORI: la galleria delle vostre foto più belle. Inviateci una o più immagini in formato JPG o equivalente. In alternativa, inviate una stampa su carta fotografica. Le dimensioni devono essere adeguate alla stampa tipografica (almeno 1,5 milioni di pixel). Sequenze e scatti singoli sono ugualmente graditi. La redazione sceglierà quelle più adatte e le pubblicherà. Non dimenticate di fornirci qualche dettaglio utile alla stesura di una didascalia.

e-mail: cernauta@gmail.com

posta: Rivista *Volo a Vela*, presso Aeroporto, lungolago di Calcinato 45, 21100 Varese



Queste foto sono state scattate dal nostro lettore **Michele Forio** sabato 23 giugno 2007, un DG-300 di proprietà dell'ACAO di Calcinato (Varese) utilizzando una Sanyo HD-1A (mixido tra macchina fotografica digitale e videocamera).

Un ghiacciaio del monte Sempione vicino al Passo Sempione.

Un panorama delle Alpi Nord di Domodossola.

Un panorama di quella che i maestri del Secondo periodo di Calcinato hanno chiamato "la nostra palestra" per l'allenamento, cioè il monte Sempione, il Campo dei Fiori e la Martica visti da ovest di Verbania. In lontananza si riconosce bene anche il Lago di Varese; la pista di sci club è nella radura verde sulla sponda settentrionale del lago.



2

Martedì 4 settembre si è creata una magnifica situazione postfrontale, e per tre giorni in Trentino Alto Adige si sono viste delle nubi d'onda insolite e spettacolari create dal vento da Nord. Il primo giorno, Stefan Leutenegger da Locarno ha compiuto un volo interessante con onda e pendio, superando i 1.000 km. Venerdì pomeriggio questa era la veduta da Cles, in Val di Non, verso la Val di Tovel nel Gruppo di Brenta.

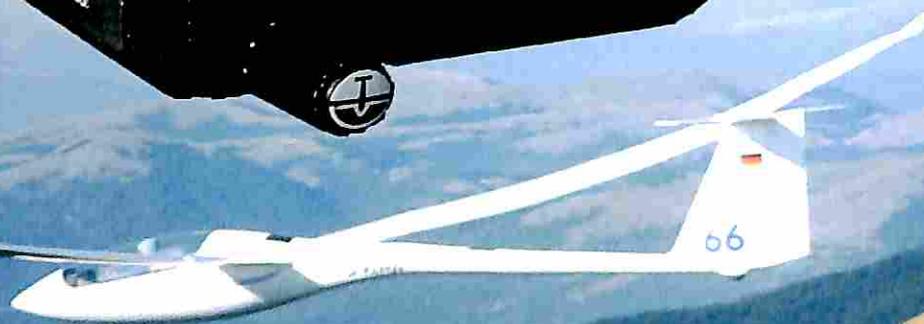
Foto di Flavio Dal Pan realizzata con una semplice HP Photosmart M417.





301/302
Cambridge Aero Instruments
www.cambridge-aero.com
Manufactured in the USA

Serial Number
Security Seal Breaks if Case is Opened



LASTAR

Cambridge Serie 302

Compendio di volo - Logger FAI - DDV Vario
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>



Paul MacCready

1925-2007

Doing more, with less



Immagine dall'archivio del National Soaring Museum

Paul B. MacCready è morto nel sonno, all'età di ottantuno anni dopo una breve malattia. Era nato a New Haven, in Connecticut, in una famiglia di medici. Il suo interesse per il volo si è sviluppato a partire dalla passione per lo studio degli insetti, e lo ha portato a costruire nel corso della sua vita ogni tipo di macchina volante, inventandone di nuove.

Prima della Seconda Guerra Mondiale ha partecipato a competizioni aeromodellistiche, ancora adolescente,

con eccellenti risultati. Ha fatto qualche esperienza nell'aviazione di marina, per poi tornare allo studio, laureandosi in fisica a Yale nel 1947. Durante questo periodo acquista un semplice aeroplano monoposto, il Buhl "Bull Pup" con motore Szekely SR-3, da soli 45 cavalli, col quale affronta i trasferimenti dal Connecticut a Chicago. L'aereo è tanto sottopotenziato da indurre il pilota a cercare termiche e correnti per migliorare le prestazioni.

Acquista poi anche un aliante Pratt-Read dismesso quale residuo bellico. Iniziano così le sue visite a Elmira (NY), che era la culla del volo a vela americano, e l'amicizia con Parker Leonard (uno dei progettisti dell'aliante PR, e padre di Judy che diverrà sua moglie).

Dal 1947 si dedica alle competizioni volovelistiche, con un aliante "Screaming Wiener", seguito da un ben più performante Orlik col quale vince per due volte il titolo nazionale. Partecipa a campionati internazionali giungendo secondo a Orebro (Svezia 1950), sesto a Madrid (Spagna 1952), quarto a Buxton

(UK, 1954) e conquistando il titolo di Campione del Mondo a St. Yan (Francia, 1956). È stato il primo statunitense a portare in patria una Medaglia d'Oro nel volo a vela.

I suoi studi proseguono presso il California Institute of Technology di Pasadena. Compie alcuni voli d'onda che costituiscono il tessuto della sua tesi di dottorato "Ricerca sulla turbolenza atmosferica" pubblicata nel 1952. Nei primi anni Settanta si dedica anche al volo libero, come progettista e realizzatore di un deltaplano sul quale volano i suoi due figli.

L'interesse per il clima e l'atmosfera si erano già

dimostrati nel dopoguerra, quando aveva fondato la Meteorology Research Inc. con contratti di consulenza sulle modificazioni del clima. Tra l'altro, i suoi servizi furono richiesti anche dal Presidente Eisenhower. Molto attenzione era incentrata sulla "semina" delle nubi per controllare le precipitazioni. Uno dei collaboratori della prima azienda di MacCready era il Dott. Harner Selvidge, un meteorologo ben noto ai volovelisti americani anche per essere stato presidente della federazione nazionale SSA.

Ceduta la MRI, MacCready crea la AeroVironment nel 1971, con finanziamenti ricevuti da un'azienda del cemento. La AV inizia dedicandosi al radar acustico (Sodar), e al progetto e realizzazione di strumenti di analisi dei bassi strati dell'atmosfera; non trascurando altre aree quali le turbolenze di scia lasciate dai grossi aeroplani e gli studi di qualità dell'aria sulle autostrade.

Ciò che lo ha reso ben noto al pubblico generale è stata la realizzazione del Gossamer Condor, il primo successo nel volo muscolare umano. Come ha sempre riferito lui stesso, fu un debito a dargli l'impulso di conquistare il premio Kremer di 100.000 Dollari. A parte l'ovvia

ricerca di un forte allungamento e della massima leggerezza, il suo successo fu anche dovuto alla semplicità della realizzazione, facile da modificare e riparare nel corso delle prevedibili frequenti "scassate" della fase sperimentale. I suoi concorrenti, che battevano strade tecnologicamente più complesse, si trovavano invece ad affrontare fermi operativi che duravano per vari mesi.

Il pilota del Condor, nel 1976, era Bryan Allen, che riuscì a compiere il volo a "otto" intorno a due piloni distanti 900 metri l'uno dall'altro. Tre anni più tardi, il team di MacCready conquista il premio per il primo volo muscolare attraverso il canale della Manica, sul Gossamer Albatross.

Il Gossamer Penguin era invece un aeroplano con motore elettrico alimentato da celle fotovoltaiche, sponsorizzato dalla DuPont. Lo sviluppo successivo, il Solar Challenger, vola con la sola energia solare da Parigi a Manston RAF Base (UK) ai comandi di Stephen Ptacek. La struttura pesava meno di 50 kg, ed era in grado di portare il pilota più altri 50 kg di pannelli solari e motore.

Il governo si interessa a questa tecnologia, e MacCready ottiene la commissione per realizzare l'Helios, un

Quando Paul MacCready mi onorò della sua presenza a casa mia con suo figlio circa 8 anni fa, e prima ancora sul campo di Cividale del Friuli per il progetto Silent, fui colpito dalla sua estrema modestia e serenità. Ora apprendo che è morto dolcemente così come ha vissuto, lavorando soltanto sulle cose e per il progresso senza mai essere invischiato in rancori di nessun tipo. Il suo motto "fare di più, con meno" è veramente la sintesi della sua vita. Aggiungerei soltanto "... senza schiacciare i piedi a nessuno".

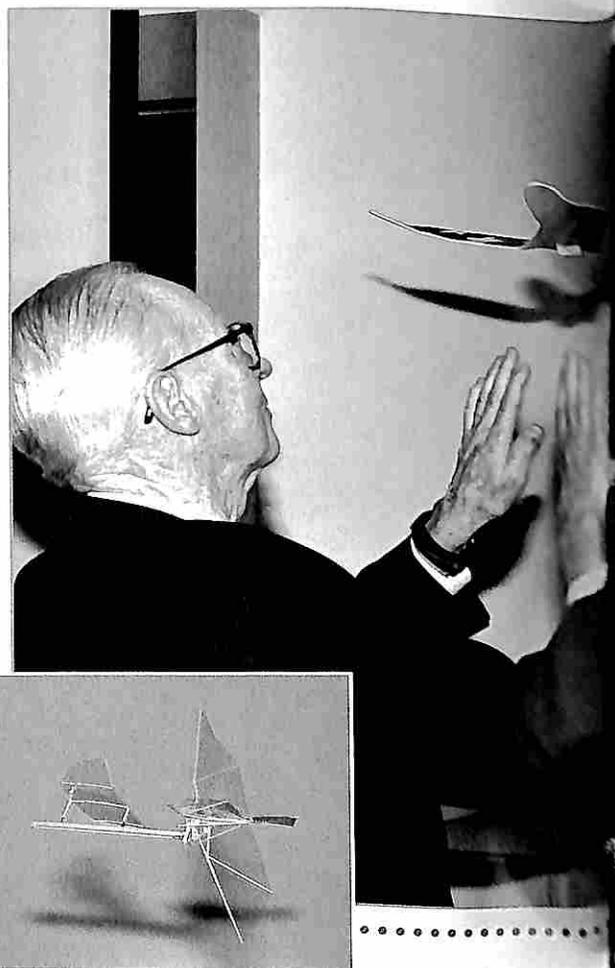
Con infinita tristezza ma anche con somma ammirazione,

Leonardo Briigliadori

Paul MacCready era un ottimo oratore in congressi e seminari. Un esempio del suo spirito e della sua intelligenza si può trovare in questo filmato della durata di 21 minuti:

<http://www.ted.com/talks/view/id/176>

Foto di Aldo Cernezzì



aeromobile senza pilota da ben 75 metri d'apertura dotata di 14 eliche, che ha volato fino alla quota record di 29.523 metri! In grado di restare in volo anche per sei mesi senza interruzioni, il progetto Helios apre la strada a interessanti alternative per tecnologie di comunicazione e sorveglianza senza l'uso di satelliti orbitali.

Di qualche altro ambito di ricerca MacCready non parlava volentieri, anche se non erano coperte da segreto di stato. Credeva molto, invece, nello sviluppo dell'auto elettrica, a batterie. Con la sua consulenza, la General Motors realizza prima il prototipo Impact, poi mette sul mercato la EV-1 con una formula di leasing senza riscatto, che pur avendo avuto un po' di successo era arrivata troppo presto e creò un buco finanziario per la GM. I circa 1.000 esemplari circolanti furono ritirati qualche anno dopo dalla stessa GM a fine leasing.

Sarebbe ingiusto non citare anche lo Pterodactyl, un modello volante ad ali battenti, radiocomandato, che ricreava il volo degli Pterosauri del Cretaceo. Estremamente realistico, era la stella del documentario Imax "On the wing" realizzato dallo Smithsonian Institute.

A questo punto MacCready credeva ormai nella

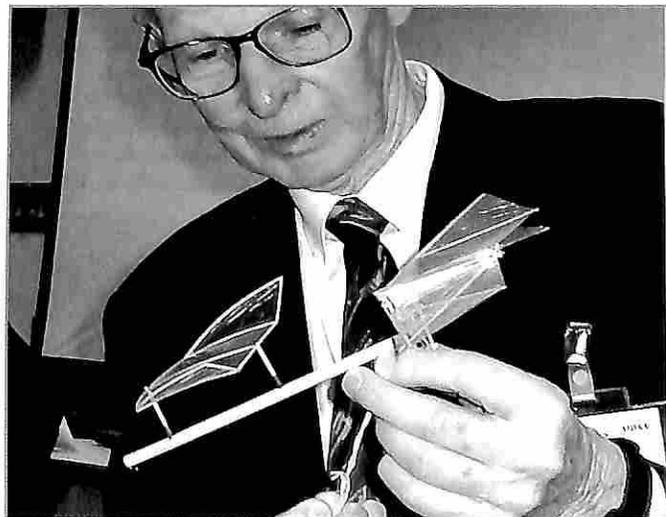
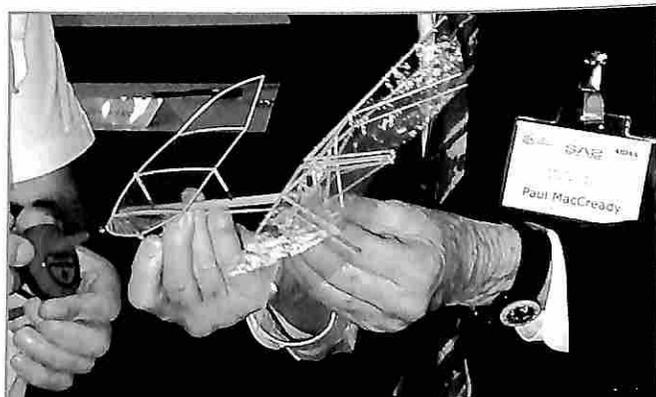
necessità di fare un uso cosciente delle fonti energetiche, e nei suoi seminari non mancava di incitare alla ricerca di tecnologie a bassissimo impatto ambientale.

Per i volovelisti, MacCready è anche notissimo per l'anello che abbiamo ribattezzato con il suo nome, un semplice strumento che indica la migliore velocità di planata in rapporto alle condizioni. La teoria dietro a questo anello, detta Speed-to-Fly, si impose anche a seguito dei successi agonistici raccolti dall'ideatore dell'anello, che fu tra i primi ad applicarla e alla quale portò grande contributo.

Sono tantissime e di rilievo le onorificenze che ha ricevuto. La rivista Time lo ha citato tra le 100 personalità più influenti del XX secolo. Eccone solo alcune altre:

- US Soaring Hall of Fame, 1954;
- Diploma Paul Tissandier, 1977;
- Trofeo Collier, 1979;
- Medaglia d'Oro FAI, 1979;
- Targa OSTIV con Premio Klemperer, 1981;
- Premio Lindbergh Award, 1982;
- Medaglia Guggenheim, 1987;
- Premio Prince Alvaro de Orléans-Borbon FAI, 2001.

Dal sito Ostiv, a cura di Bernald Smith



In Guardia!

*Contro lo stallo e la vite
Un riflesso vitale*

Roger Biagi (1928-2007)

L' autorotazione, lo stallo asimmetrico, o la vite stabilizzata sono nomi diversi per una situazione di volo che fa parte della formazione di base. Si inizia sul piano teorico approfondendolo il più possibile, e si prosegue in volo, con un aliante o un aereo adatto e certificato per tale utilizzo.

In effetti, è indispensabile che un allievo dopo le prime dimostrazioni condotte dall'istruttore, porti lui stesso il mezzo ai grandi angoli d'attacco provocando lo stallo diretto, lo stallo in virata con partenza in autorotazione, ed effettui le manovre di recupero con arresto su una prua predefinita: barra avanti (di poco o

di tanto) per ritornare a piccoli angoli d'attacco e in posizione neutra per gli alettoni, e piede contrario alla rotazione per riprendere il controllo normale del volo.

Nella scuola di perfezionamento acrobatico, per esempio a St. Yan ai vecchi tempi del biplano Stampe, si scendeva in dettagli approfonditi quali l'uso di un po' di barra indietro per aumentare l'efficacia del timone nelle primissime fasi di recupero, secondo le specificità dei singoli mezzi.

L'esperienza ha dimostrato invece che nei club e associazioni volovelistici le cose prendono una piega differente. Un pilota esperto che vola da parecchi anni su macchine di buone o alte prestazioni, ma poco adatte ad esplorare l'autorotazione con fini didattici, rischia di veder sbiadire il ricordo della scuola, e di ridurre la necessaria vigilanza e la qualità del suo "riflesso vitale". Un giorno, le circostanze di volo potrebbero metterlo in difficoltà.

Un'autorotazione nelle ultime fasi prima dell'atterraggio



L'autore Roger Biagi, recentemente scomparso

può essere molto difficile da correggere, soprattutto se il finale è corto (e basso). Nel corso di un fuoricampo poi, praticamente impossibile.

Il problema dei piloti d'aliante in effetti non è tanto quello di saper recuperare il controllo dopo l'entrata in vite, visto che l'avvicinamento comporta di solito la virata finale a circa 50 metri di quota nell'influenza delle turbolenze create dalla vicinanza del suolo e quindi con pochissimo margine di recupero. Il problema è soprattutto di prevenire l'insorgenza della vite. Per questo ritengo indispensabile mantenere viva l'attenzione su questo problema, utilizzando tutti i mezzi del club, siano essi adatti alla vite o no, prendendo atto senza indugio del crescente problema legato al volo di montagna. Propongo di introdurre la nozione di "messa in guardia".

STALLO, AUTOROTAZIONE, IN GUARDIA

Gli stalli simmetrico, asimmetrico e la seguente autorotazione sono parte della didattica di base. I biposto moderni non sono però molto adatti ad eseguire questi esercizi, se non quando vengono modificati allo scopo. Alcuni monoposto, al contrario, stallano "bene", cioè in maniera secca e decisa.

Gli esercizi eseguiti prima dell'esame, o al limite nel corso di qualche stage, non vengono poi ripetuti mai più. Dobbiamo però notare che accadono ancora molti incidenti a causa dello stallo in virata finale, e in montagna nel volo in prossimità del pendio.

Nel primo caso, l'errore di pilotaggio è evidente: derapata, angolo d'attacco troppo elevato, velocità troppo bassa, o eccesso d'inclinazione a seguito di un avvicinamento sbagliato.

Nel secondo caso invece, come riferito da tutti quanti sono sopravvissuti a tali situazioni, lo stallo può sopraggiungere anche in una fase di volo corretto, senza errore di pilotaggio, a causa delle condizioni di volo. In entrambi i casi comunque, lo stallo e l'autorotazione possono essere fatali per mancanza dello spazio sufficiente alla manovra di recupero. Il pilota che pure abbia conquistato una buona esperienza nel corso degli anni deve quindi essere ancora sensibilizza-

to al problema dello stallo, ripetendo l'allenamento ricevuto durante il corso base.

A questo scopo propongo di completare l'esercizio di stallo, seguito o meno da autorotazione, con l'esercizio di "In Guardia!".

CORREZIONE IMMEDIATA

Quando un pilota, per esempio in virata finale o in pendio, si trova (o crede di trovarsi) in prossimità dello stallo, la "Messa in Guardia" consiste nel correggere l'angolo d'attacco, con un'azione piccola ma immediata, dando barra leggermente avanti per impedire lo stallo. Tale manovra, eseguita in questo modo, è molto efficace ma non comporta né significative perdite di quota né aumenti di velocità degni di nota. Le necessità di introdurre la Messa in Guardia è stata notata durante i corsi base svolti in montagna.

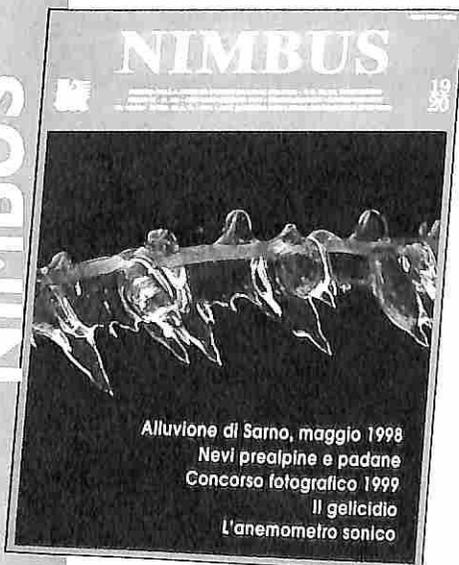
La montagna quasi sempre comporta una brezza debole o moderata, inferiore a 30 km/h, che in corrispondenza d'irregolarità del profilo orografico o di falsipiani, genera delle turbolenze legate a microrotori. Queste possono rendere difficile il controllo dell'aliante, e talvolta scatenare stalli brutali, non strettamente legati alle caratteristiche dell'aliante stesso. Il pilota, trovandosi in queste improvvise turbolenze, deve reagire senza alcun indugio applicando la "Messa in Guardia" (barra leggermente avanti), iniziando già la successiva manovra di allontanamento dal costone (impostare una virata con piede e barra).

Se la microturbolenza è potente, la manovra deve essere anticipata. Il più delle volte, con normali livelli di turbolenza, l'aliante potrà invece proseguire il suo volo senza cambiamenti significativi di velocità e traiettoria.

In entrambi i casi, il rischio di stallo è annullato.

Questo esercizio può essere praticato in sicurezza a una quota sufficiente, sia in pianura sia in montagna, con qualunque tipo d'aliante. A seguito di un briefing specifico "stallo, vite, in guardia", l'esercizio può essere ripetuto spesso, mantenendo vivo nei piloti il "RIFLESSO VITALE DI MESSA IN GUARDIA". ■

NIMBUS



Rivista di meteorologia, clima e ghiacciai.

Organo ufficiale di informazione della Società Meteorologica Italiana.

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

PER I SOCI FIVV PREZZO SPECIALE DI EURO 31,00

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

Per informazioni:

SOCIETÀ METEOROLOGICA ITALIANA

Via G. Re 86 - 10146 Torino

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

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.



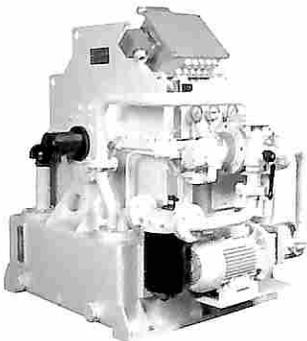
GIUNTI IDRODINAMICI SKF - TRANSFLUID

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



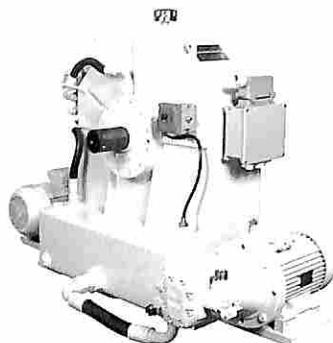
GIUNTI IDRODINAMICI KSL - TRANSFLUID

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



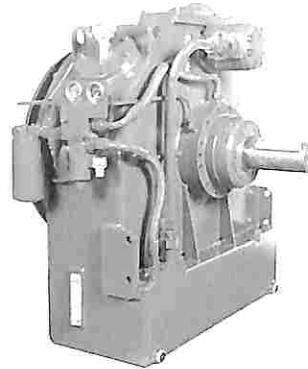
GIUNTI IDRODINAMICI KPTB - TRANSFLUID (per motori elettrici)

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



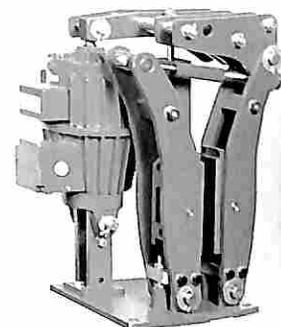
GIUNTI IDRODINAMICI KPTO - TRANSFLUID (per motori endotermici)

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



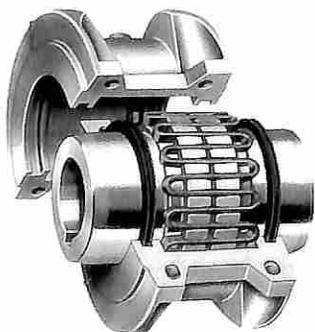
FRENI A DISCO E A CEPPI TRANSFLUID

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.



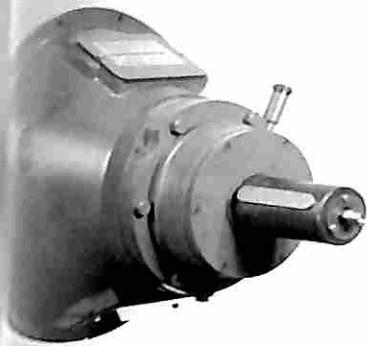
GIUNTI OSCILLANTI A DENTI TRANSFLUID

Per coppie fino a 5000000 Nm.



FRIZIONI A COMANDO IDRAULICO TPO - TRANSFLUID

Per coppie fino a 800 kW.



FRIZIONI A COMANDO PNEUMATICO TPO - TRANSFLUID

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



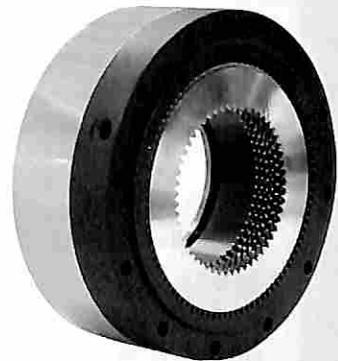
FRIZIONI A COMANDO IDRAULICO SH/SHC - TRANSFLUID

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



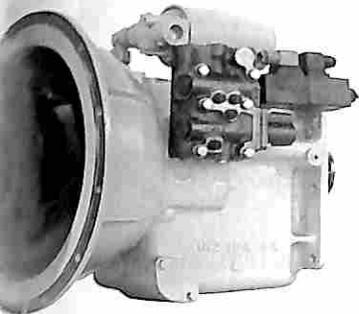
FRENI DI SICUREZZA AD APERTURA IDRAULICA SL - TRANSFLUID

Per coppie fino a 9000 Nm.



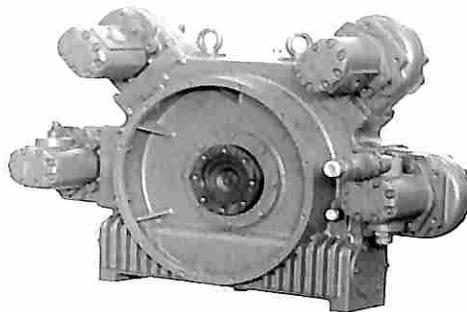
TRASMISSIONI ODINAMICHE MPD - TRANSFLUID

Comando idraulico
a una o più marce.
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.



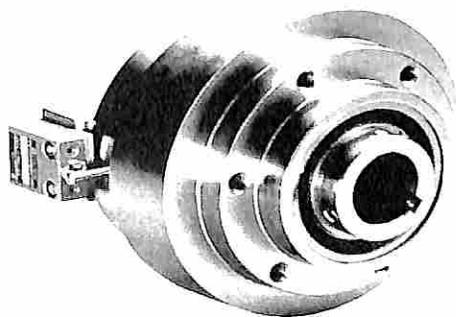
GIUNTI ELASTICI VSK-REICH

Per l'assorbimento vibrazioni torsionali
Per coppie fino a 40000 Nm.



LIMITATORI DI COPPIA A COMANDO PNEUMATICO NEXEN

Per coppie fino a 3600 Nm.



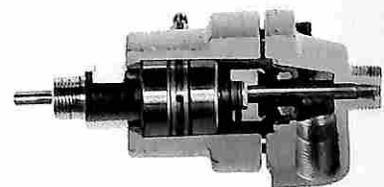
FRIZIONI E FRENI A COMANDO PNEUMATICO NEXEN

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.



Il redditometro e i piloti di Aero Club

Dr. Paolo Cervi - Commercialista
Presidente Aero Club Volovelistico Toscano

COS'È IL REDDITOMETRO

Il redditometro, istituito nel 1993, è il procedimento attraverso il quale l'Amministrazione finanziaria presume il reddito complessivo del contribuente persona fisica, in funzione della capacità di spesa manifestata dallo stesso.

La determinazione della capacità contributiva di un soggetto, basata sulle spese da lui sostenute, si è rivelata una metodologia efficace ed affidabile, soprattutto per quanto riguarda le persone fisiche (visto il collegamento lineare presente tra le spese sostenute e il reddito del soggetto).

Il redditometro, quale strumento di accertamento sintetico del reddito, può essere utilizzato soltanto in presenza di determinate condizioni:

- quando il reddito accertabile si discosti per più del 25% dal reddito dichiarato;
- quando questi scostamenti si verificano per più di due periodi di imposta.

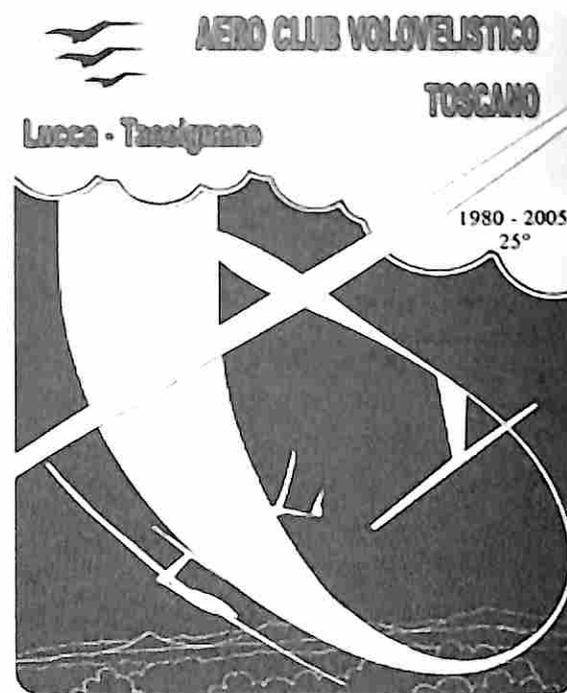
IL PROCEDIMENTO

La ricostruzione del reddito si articola in diverse fasi:

- rilevazione del reddito imponibile dichiarato dal contribuente;
- individuazione dei beni indici della capacità di spesa;
- verifica dei beni che sono effettivamente a disposizione del contribuente;
- calcolo del reddito sintetico sulla base dei coefficienti dati e delle disponibilità precedentemente verificate;
- confronto tra il reddito sintetico ed il reddito dichiarato;
- effettuazione di eventuali notifiche o di ulteriori accertamenti.

NOVITÀ 2007

Con la circolare 49/E del 9/8/2007 (*1) il Ministero delle Finanze ha impartito una direttiva agli uffici affinché venga assicurata un'intensa azione di controllo nei confronti di quei soggetti la cui "effettiva capacità contributiva collegata a rilevanti manifestazioni di spesa è in stridente contrasto con i redditi dichiarati".



In particolare la circolare contiene anche istruzioni operative ai fini della selezione dei contribuenti da sottoporre a controllo sulla base delle segnalazioni elaborate a livello centrale, che tengono conto dei "soggetti ad elevato rischio di evasione per avere acquistato autovetture di elevata potenza e costo ed effettuato investimenti patrimoniali incoerenti con le proprie posizioni reddituali.

Premesso che gli uffici possono effettuare il controllo su qualsiasi soggetto, vediamo chi sono i soggetti a maggior rischio di verifica in quanto inseriti in liste selettive:

Lista selettiva "A1": contiene le persone fisiche che, sulla base dei dati forniti dalla Direzione Generale della Motorizzazione, risultano aver immatricolato nell'anno 2003 autovetture di potenza fiscale uguale o superiore a 21 CV e per le quali il "reddito complessivo netto convenzionale" per i periodi d'imposta 2002 e 2003 è risultato non coerente per almeno un quarto con il reddito imponibile dichiarato per i medesimi periodi d'imposta;

Lista selettiva "T": contiene le persone fisiche che hanno dichiarato per il periodo d'imposta 2002 e 2003 imponibili

incongruenti rispetto alla consistenza degli esborsi (compravendite e conferimenti di somme di denaro, ecc.) risultanti dagli atti stipulati e registrati negli anni dal 2003 al 2007 (fino al 31 marzo 2007).

COME FUNZIONA IL REDDITOMETRO

Gli indici di capacità contributiva sono stati notevolmente aumentati allo scopo di contrastare l'evasione fiscale ed aumentare la base imponibile di tassazione.

Gli indicatori attualmente utilizzati sono i seguenti:

- aeromobili;
- navi e imbarcazioni da diporto;
- autoveicoli;
- altri mezzi di trasporto a motore;
- roulotte;
- residenze principali e secondarie;
- collaboratori familiari (colf, badanti, ecc.);
- cavalli da corsa;
- assicurazioni di ogni tipo (escluse quelle relative all'utilizzo dei veicoli a motore, sulla vita e quelle contro gli infortuni e le malattie).

L'attività di controllo prevede che l'Ufficio invii ai contribuenti interessati un questionario in maniera tale da recuperare tutte le informazioni necessarie che non possono essere desunte dalla dichiarazione dei redditi. L'Amministrazione finanziaria, oltre agli indicatori espressamente previsti dalla disposizione di legge, può utilizzarne altri che, a seconda dei casi, possono rivelarsi utili nel caso del calcolo della capacità contributiva di un determinato soggetto. Ognuno di questi elementi indicatori deve essere diviso in

classi sulla base di diversi elementi (in base ai metri quadri per quanto riguarda le abitazioni, o alla cilindrata per gli automezzi per esempio); infine, per ciascuna classe, deve essere individuato un importo che rappresenti la percentuale di disponibilità del bene, tenendo conto del fatto che in alcuni casi, per esempio condivisione di uno stesso bene con un'altra persona o disponibilità dello stesso per una parte dell'anno, la disponibilità del bene risulta proporzionalmente ridotta.

Ai fini della quantificazione sintetica del reddito, inoltre, gli aeromobili, le navi e le imbarcazioni da diporto, gli automezzi, le roulotte, le residenze, non possono far parte degli indici utilizzati per il calcolo del redditometro nel caso in cui questi siano:

- relativi esclusivamente ad attività di impresa;
- relativi all'esercizio di arti e professioni;
- destinati ad uno specifico uso il quale deve essere comprovato da idonea documentazione.

L'importo così ottenuto dev'essere moltiplicato per un coefficiente presuntivo della propensione media al consumo.

I valori reddituali, attribuiti a ciascun bene a disposizione, vanno sommati mediante un metodo detto "stratificazione attenuata" in base al quale il valore più elevato sarà considerato per intero, del secondo si prenderà il 60%, del terzo il 50%, del quarto il 40% e i successivi saranno considerati solo per il 20 % del loro valore.

Per questo motivo è di fatto impossibile determinare esattamente quanto incidono le ore di volo ai fini del redditometro in quanto dipende essenzialmente dall'incidenza degli altri indicatori, ma diamo uno sguardo comunque ai coefficienti utilizzati:

Aeromobile*	Importo		Coefficiente
1.1 Aerei da turismo:			
fino a 100 HP	euro 206,66	x ora di volo	8
da 101 a 150 HP	euro 222,84	""	8
da 151 a 200 HP	euro 272,85	""	8
da 201 a 250 HP	euro 300,79	""	8
da 251 a 300 HP	euro 338,30	""	8
da 301 a 450 HP	euro 404,49	""	9
da 451 a 600 HP	euro 553,78	""	9
1.2 Elicotteri da turismo:			
fino a 150 HP	euro 311,82	x ora di volo	9
da 151 a 300 HP	euro 426,55	""	9
1.3 Alianti e motoalianti			
	euro 80,90	x ora di volo	7
1.4 Ultraleggeri e deltaplani a motore:			
fino a 50 HP	euro 36,77	x ora di volo	7
da 51 a 100 HP	euro 51,48	""	7
superiore a 100 HP	euro 73,54	""	7

* Per gli aerei e gli elicotteri da turismo appartenenti ad aeroclub il costo orario è ridotto del 30%

Ipotizziamo ad esempio un soggetto che abbia i seguenti indicatori di capacità contributiva:

Abitazione principale di mq 150 situata in Centro Italia;
Autoveicolo a benzina anno immatricolazione 2006 di 23 CV (circa 2.500 cc);
12 ore di volo / anno su aeromobile di Aeroclub di 160 hp.

Il calcolo del reddito sintetico sarebbe il seguente:

Nr	Descrizione del bene	Valore	%	Quota reddito
1	Auto Benzina CV 23 anno 06	32.584	100	32.584
2	Aereo HP 160 Ore 12 Club	19.043	60	11.426
3	Res. Princ. Proprietà TOSCANA mq 150	16.043	50	8.022

Tot. Reddito	Reddito Sintetico	Red. Accertabile
52.032	52.032	39.024

Ovvero il reddito sintetico da redditometro sarebbe pari a Euro 52.032 ma lo strumento potrebbe essere applicato solo se il reddito dichiarato dal contribuente fosse inferiore a Euro 39.024 .

Ipotizziamo invece la situazione di un pilota di aliante che possieda un aliante proprio non in esercenza ad un club con il quale vola 50 ore in un anno oltre alla solita abitazione e autoveicolo:

Nr	Descrizione del bene	Valore	%	Quota reddito
1	Auto Benzina CV 23 anno 06	32.584	100	32.584
2	Aliante Ore 50	29.407	60	17.644
3	Res. Princ. Proprietà TOSCANA mq 150	16.043	50	8.022

Tot. Reddito	Reddito Sintetico	Red. Accertabile
52.250	52.250	43.688

GIUSTIFICAZIONE DEL CONTRIBUENTE

Il contribuente ha il diritto di provare che l'eventuale maggior reddito determinabile sinteticamente trova giustificazione in tutto o in parte nel possesso di redditi esenti o soggetti a ritenuta alla fonte a titolo d'imposta (vincite, rendite da titoli di stato, ecc.) o imposta sostitutiva, o ancora che parte del reddito determinato sinteticamente possa essere frutto di disinvestimenti patrimoniali o percezione di indennizzi che in maniera del tutto legittima non hanno concorso alla formazione del reddito in sede di dichiarazione.

Si tratta di una prova che può essere richiesta sia in fase istruttoria, mediante un questionario chiamato verbale di colloquio, sia con l'invito di comparizione previsto ai fini dell'accertamento.

Per esempio, se il reddito dichiarato dal contribuente apparisse ingiustificato sulla base delle sue disponibilità, questi potrebbe altresì giustificarsi indicando nel questionario che non sostiene interamente le spese connesse alla disponibilità del bene, ma che le stesse sono sostenute sia mediante il suo reddito che con il reddito degli altri componenti del

nucleo familiare; a tal fine è sufficiente che nel questionario indichi la percentuale di spesa effettivamente sostenuta per la disponibilità del bene e il codice fiscale del soggetto che contribuisce a sostenere le spese connesse alla disponibilità dei beni posseduti o utilizzati.

Nel caso in cui queste spese risultino sostenute da più soggetti, il contribuente dovrà indicare la persona che ne sostiene la quota più alta. A mio avviso per quanto riguarda in particolare le ore di volo riterrei utile indicare come percentuale il rapporto 1 / n. soci (piloti e allievi) dell'Aeroclub facendosi fare una dichiarazione in tal senso da parte del presidente pro-tempore dell'Aero Club ed indicare come altro soggetto che ne sostiene le spese l'Aero Club stesso ed il relativo codice fiscale.

Riassumendo si può notare che il Redditometro è uno strumento sicuramente "efficace", ma che, per come è congegnato, non c'è nessun motivo di preoccupazione per i piloti di aviazione generale di Aero Club in quanto sicuramente sono più significativi tutti gli altri indicatori ed in particolare le auto di grossa cilindrata e le residenze secondarie (che rilevano anche come investimento patrimoniale).

Attenzione poi perché l'accertamento sintetico del reddito non può essere automatico in quanto l'Agenzia delle Entrate è obbligata ad instaurare un contraddittorio prima di emettere qualsiasi atto impositivo.

Sperando di aver contribuito a "rassicurare" gli animi degli amici che condividono la mia passione per il volo resto a disposizione per ulteriori chiarimenti.

Sarebbe poi opportuno che l'Aero Club d'Italia e le Federazioni Sportive si impegnassero nelle sedi competenti a sottolineare che gli Aero Club hanno istituzionalmente un compito divulgativo della cultura aeronautica e che pertanto i soci-piloti che utilizzano gli aeromobili degli aeroclub molto spesso dividono le spese relative all'utilizzo dei velivoli con gli amici che portano in volo e pertanto è alquanto inopportuno che le ore volate con aeromobili in esercenza agli aeroclub costituiscono "una manifestazione di spesa " rilevante ai fini del redditometro; in particolare segnalo che la riduzione del 30% al costo orario per gli aa/mm appartenenti agli aeroclub è inadeguata a rappresentare l'effettivo costo orario sostenuto dai soci di aeroclub e quindi le ore-volo effettuate all'interno degli Aero Club non dovrebbero rilevare affatto ai fini del cd. Redditometro o almeno che la percentuale di riduzione del costo ora volo fosse aumentata ben oltre il 50%. ■

Riferimento:

Tabella A

Provvedimento del 14 febbraio 2007 Agenzia delle Entrate
Gazzetta Ufficiale del 2 marzo 2007, n. 51

<http://www.agenziaentrate.it/ilwvcm/resources/file/eb9dc107953ae0a/Provvedimento%2014-02-2007.pdf>

(*1)

http://www.agenziaentrate.it/ilwvcm/resources/file/eb949d44eda2f10/Circ_49E.pdf

Calendario delle gare italiane 2008

A cura della Commissione Sportiva FIVV

Sede	Denominazione	Classi	Date di svolgimento
Varese	C.I. Distanza		1° Marzo - 15 Settembre
Torino	Trofeo Città di Torino	Standard, 15M, Libera	28-30 Marzo, e 4-6 Aprile
Alzate	Trofeo Colli Briantei	Club, Nazionali e Promozione	18-20 e 24-26 Aprile
Valbrembo	Campionati Italiani	Standard e 15M	(27)28 Aprile - 4 Maggio
Ferrara	Coppa città di Ferrara	Nazionali e Promozione	30 Magg. - 2 Giu., e 7-8 Giugno
	IV Trofeo Vintage		30 Magg. - 2 Giu., e 7-8 Giugno
	V Trofeo Biposto in pianura		30 Magg. - 2 Giu., e 7-8 Giugno
	Coppa Alianti Motorizzati	(regolamento speciale)	30 Magg. - 2 Giu., e 7-8 Giugno
Ferrara	Campionati Italiani	18M e Libera	31 Maggio - 8 Giugno
Corfinio	3° Trofeo dei Parchi	Unica piloti Nazionali	12-19 Luglio
Rieti	Campionati Mondiali	Standard, Club e World Class	3-20 Luglio
Lüsse (D)	Campionati Mondiali	15M, 18M e Libera	1-16 Agosto
Rieti	Campionato Italiano	Biposto 20M	4-13 Agosto
	Coppa Int. del Mediterraneo	Libera, 18metri, 15metri, Standard e Club	4-13 Agosto
Rieti	Campionato Italiano	Promozione	16-23 Agosto
	Campionato Italiano	Club	16-23 Agosto
	Coppa Città di Rieti	Unica piloti Nazionali	16-23 Agosto

Note

- Le premiazioni si svolgeranno alla sera dell'ultimo giorno in calendario, al fine di permettere la realizzazione del maggior numero di prove di gara.
- Le gare per la categoria Promozione sono precluse ad aliati con fattore di handicap superiore a 1,20; classifiche e temi sono specifici e riservati alla categoria Promozione.
- Al Campionato Italiano Classe Club le due categorie Nazionali e Promozione sono unificate. L'accesso è consentito solo ad aliati di vecchia generazione, come da specifica tabella pubblicata sul sito fivv.it.
- Per le gare reatine, è obbligatoria la presenza al briefing d'apertura. Tale briefing si svolge sempre nel corso della giornata precedente al primo giorno di gara indicato in calendario.

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

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 Cernuzzi Tel. 02.48003325 aldo@voloavela.it

Dimona H-36 motoalante biposto con marche tedesche, anno 1982, rifatto con motore Limbach L2000 nuovo con solo 460 ore, transponder ModeC, radio e strumenti standard, cuffie nuove. Euro 45.000 non trattabili, o quota del 40% a Euro 18.000.

→ 051.576581 Paolo ore ufficio

→ 348-35.10.163 Sandro

✉ sandrob@polistudio.it

N. 2 roulotte in campeggio a Rieti, una con tettoia in lamiera 6x6 metri e pavimento, un'altra con tettoia coibentata 6x5 m e pavimento. Euro 2500 tratt. cad.

→ 329.3941059 Aldo Colombo

Ka-6 CR D-5060, restaurato e riverniciato nel 2002, perfette condizioni, strumentazione standard, carrello chiuso con telone nuovo. Visibile a Boscomantico (Verona).

→ 0376.370429 ore pasti.

Barra per traino alante originale Anschau tenuta benissimo.

→ +39.337.562223

✉ ermanno.ronchetti@tiscali.it

Morane-Saulnier MS-893A traino in ottime condizioni, 1969, ore totali 3125, ore motore 1479 (600 da prossima revisione), ore elica 588, CN scadenza 06/2008. Gancio traino, radio King KX-155TSO, GPS Garmin 100, doppio altimetro m e ft. Basato presso l'AVS a Boscomantico Verona. Richiesta 19.000 Euro tratt.

✉ guidofly@alice.it

→ 349.7762450; 335.5370556

DG 300, anno 1991, meno di 200 ore di volo, mai incidentato, come nuovo. Capottina azzurrata, ELT, FLARM, CN in corso di validità, carrello Comet in ottimo stato, visibile a Valbrembo.

→ 348.5221020

cortina@raffaellocortina.it

Cerco **rimorchio chiuso** sezione tonda adattabile per contenere un Silent, utilizzabile su strada

→ 333.2740920 Emanuele

Ventus 2cx 18 metri, ottobre 2004. Carrello Cobra con fodere in cotone per protezione alante. Strumentazione: Easy, Flarm, Elt, ossigeno. Rivestimento interno con finitura in pelle. Alante visibile all'aeroclub di Valbrembo. Link foto da scaricare http://coverd.net/ftp/alante/IMG_0001.JPG

→ 039.512487 (ore ufficio)

→ 335.5660391 Angelo Verderio

Fodere Jaxida per **Discus-B** con winglets usate una sola stagione, quindi praticamente nuove.

Cell. +39.337.562223

ermanno.ronchetti@tiscali.it

Ilec SB8 perfettamente funzionante completo di strumento indicatore analogico. Fare un'offerta.

→ +39.337.562223

✉ ermanno.ronchetti@tiscali.it

ASW28-18E con tip da 15 e da 18 metri, motore "Turbo" di sostenta-

mento, verniciatura acrilica, capottina azzurrata, predisposto per ossigeno da 3 litri, sonda TE ILEC, pannelli soalri su coperchi motore, presa d'aria aggiuntiva, serbatoi benzina ausiliari, kueller e barra traino. Colori anticollisione. Eventualmente anche con carrello Cobra e strumentazione completa.

Mauro Brunazzo

→ +39.335.209223

✉ mikebravo@alice.it

Dimona H36 motoalante turistico biposto, 1986 in ottime condizioni, motore Limbach 80 HP, TTSN 3570, 490 ore disponibili, Transponder ModeC, radio Becker 2009/25, GPS LX500, sistema ripiegamento ali.

→ 045 6766376 ore ufficio

Hornet H-206 D-7330, 1100 ore totali, appena riverniciato poliuretana, mai incidentato, sempre tenuto in uso privato, carrello monoasse chiuso e riverniciato, strumenti standard, Radio, computer Cambridge. Visibile a Trento.

→ 338 3502362 Claudio

✉ clautac@tin.it

Discus HB-3098 anno 1990, visibile a Calcinatè, carrello Cobra, ottime condizioni, pronto gara. Pilotabile anche con licenza italiana, vendesi interamente o quota 2/3.

→ 335 6444421 (Dario Crespi)

✉ dario_crespi@libero.it

Ventus 2b anno 1995, ore volate ca. 800, decolli ca. 190, perfette condi-

zioni, 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. 60.000 Euro. Alois Baumgartner, Bolzano.
 ➔ 335 8067327
 alois.baumgartner@autoindustriale.com

Ventus 2C 18/15m 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 75.000.
 ➔ 335 380201 (Maurizio Secomandi)
 secomandimaurizio@tin.it

ASW-19 I-ALIA 1.500 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.
 ➔ 339 7090230
 gicerves@libero.it

GROB G-109 B motoalante turistico biposto, marche I KEOG, in perfetto ordine. Strumentazione completa Radio Becker, VOR, ADF, Transponder, GPS a colori Bendix. Completo di carrello per il trasporto.
 ➔ 339 8897119
 sergio.candini@libero.it

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

M100 S I-CIRO, 1.000 ore totali di volo e riportato a zero ore nel 1995, in ottimo stato, prezzo richiesto Euro 3.500 compreso carrello per il trasporto.
 ➔ 329 3624334 (Gianluca De Angelis)

ASK 16 motoalante, anno 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).
 ➔ 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. Visibile presso ACAO Varese.
 ➔ 335 8457473 o 02 29004912 (Franco Zuliani)
 ➔ 02 26411073 (Walter Vergani)
 Fax 02 26412894

Filser LX4000, Computer Vario GPS, aggiornato ultima release, GPS 12 canali, Logger 20 ore, un display vario a lancetta con possibilità di aggiungerne altri due (netto e totale).
 ➔ 335 5473852
 franco.ricciardi@fortech.it

Strumenti:

- Aerograf 6000/12000 m, completo Fototime II;
- Barografo Winter 8000;
- Bussola Schanz;
- Zander SR 820 D.
- ➔ 035 251392 (Mario Balzer)
- mbalze@tin.it

La mia vita col Mustang

La mia vita in Aeronautica Militare

di Guido Enrico Bergomi

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



IL PIACERE DEL VOLO DI DISTANZA

di Paolo Miticocchio

Richiedetelo all'autore:
 Via Alessandro Volta 54, 20052 Monza (MI)
 Tel/Fax 039 386404
 e-mail miticocchio@tiscalinet.it





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

• • •

Adottato dalla scuola dell'A.C.A.O.
al quale si può richiedere
tramite telefono o fax 0332.310073,
oppure con e-mail acao@acao.it

• • •

Euro 15,00

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

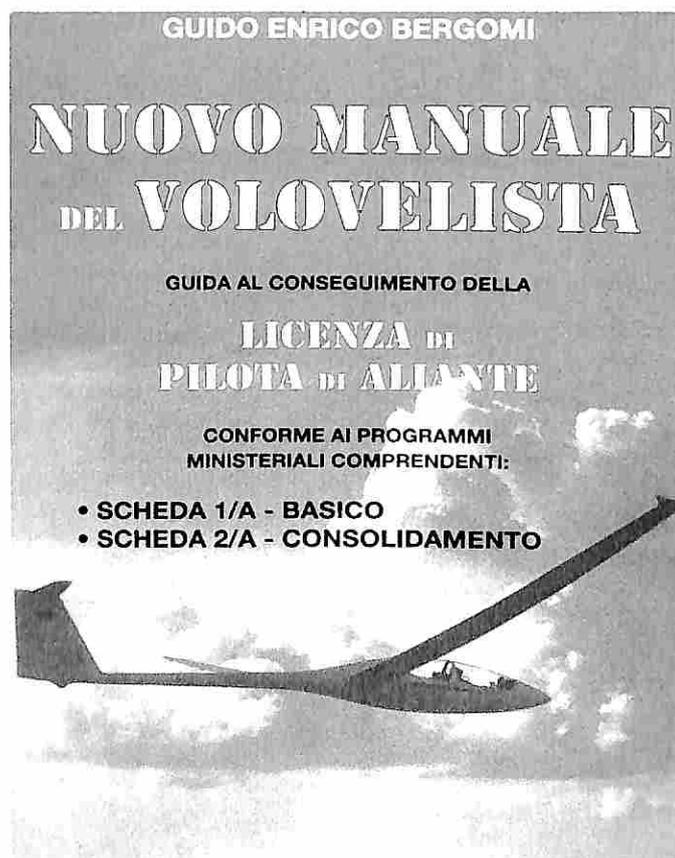
LICENZA DI PILOTA DI ALIANTE

Richiedetelo alla

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

o presso il vostro Club

Euro 23,24



SPAZZOLE INDUSTRIALI



SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE

THE PROFESSIONAL CHOICE



FEDERAZIONE ITALIANA VOILO A VELA

ELEMENTI DI SICUREZZA DEL VOILO

N.9 - Inverno 2007/2008

"La sicurezza del volo non sta nel saper cosa fare per trarsi d'impaccio nelle situazioni difficili, bensì nel saper cosa fare perché in certe situazioni non ci si debba trovare mai"

Sergio Colacevich

In questo numero:

- ♦ 30 di noi...
- ♦ Che fatica!
- ♦ CRM in pillole
- ♦ Torniamo a Scuola
- ♦ Rovesciare la prospettiva
- ♦ Campo... di battaglia
- ♦ Debriefing

30 di noi...

... avranno un incidente nel 2008: chi?

Qualcuno di noi potrebbe avere un incidente al prossimo volo, inutile nasconderselo, perché questo è quanto dicono le statistiche. Solo dopo il volo sapremo chi e come potremmo dirlo prima?

Se ogni volta che ci prepariamo a decollare teniamo presente questo concetto, stiamo compiendo il primo passo per combattere l'eccesso di confidenza che tende ad impadronirsi di noi dopo una lunga serie di decolli, voli ed atterraggi senza il minimo problema.

Già, perché gli incidenti continuano ad accadere, e le tipologie si ripetono: atterraggio duro, imbardata in decollo, atterraggio senza carrello, urto con il costone, urto con cavi o alberi in finale, decollo con comandi non connessi, apertura accidentale dei diruttori in traino, atterraggio fuori pista, collisione in volo sfiorata, perdita di controllo al traino, decollo con dolly di coda non rimosso, atterraggio fuori campo ritardato oltre misura, capottina non chiusa, oggetto libero in cabina.

Niente di nuovo, salvo che tutti questi eventi si sono verificati negli ultimi dodici mesi, e hanno comportato perdita di vite umane e considerevoli danni materiali. Naturalmente nessuno vuol avere un incidente di proposito, ma se tutto questo continua ad accadere è segno che un denominatore comune ci deve essere.

Considerata la grande varietà di esperienza dei piloti coinvolti, è realmente possibile che sia l'eccesso di confidenza il principale responsabile.

Cosa possiamo dunque dedurne? Cerchiamo il modo di combattere questa pericolosa sindrome, ed eviteremo di entrare nel novero dei trenta o più piloti che avranno un incidente nel corso del prossimo anno.

"Non fa male chiedere consiglio... può far male non chiederlo."

Che fatica!

Probabilmente il sintomo più importante della fatica è la sensazione di indifferenza, l'accettare standard inferiori di prestazione. Il pilota non si accorge di essere affaticato, e lascia che i suoi limiti di tolleranza si abbassino, rendendo più probabili errori e distrazioni.

Sfortunatamente, abbiamo una scarsa memoria a lungo termine degli effetti della fatica: in altre parole, non siamo in grado di apprezzare quanto incapacitati siamo quando siamo affaticati. Esattamente come accade per il dolore: sappiamo che fa male, ma dopo l'evento non ricordiamo più quanto.

Alcuni sintomi di affaticamento tipici del pilota sono:

- ♦ aumento dei tempi di reazione: la risposta ad una situazione anomala richiede più tempo del normale
- ♦ attenzione canalizzata: il pilota tende a concentrarsi su un solo compito o problema alla volta, e perde la visione globale della situazione
- ♦ fissazione: lo sguardo e/o il pensiero si fissano su un singolo strumento o un singolo parametro di volo, e tutto il resto, inclusa l'osservazione esterna, viene tralasciato
- ♦ giudizio e capacità decisionale alterati: la percezione del rischio viene ridotta, il pilota prende decisioni affrettate senza accorgersene, o commette errori assurdi in rapporto alle proprie capacità
- ♦ pilotaggio approssimativo: le abilità motorie sono ridotte, il pilotaggio di base diventa grossolano e soprattutto richiede più attenzione di quanto sia normale, perché gli automatismi acquisiti col tempo vanno perduti
- ♦ percezione visiva ridotta: mettere a fuoco oggetti a distanze diverse richiede tempo e concentrazione superiori al normale
- ♦ atteggiamento rinunciatario: come abbiamo già detto, il pilota si accontenta di prestazioni scadenti, e accetta inconsapevolmente standard inferiori a quanto può realmente esprimere

La fatica è dunque, come l'ipossia, un nemico subdolo che per essere combattuto deve necessariamente essere conosciuto a fondo.

obiettivo: zero incidenti!

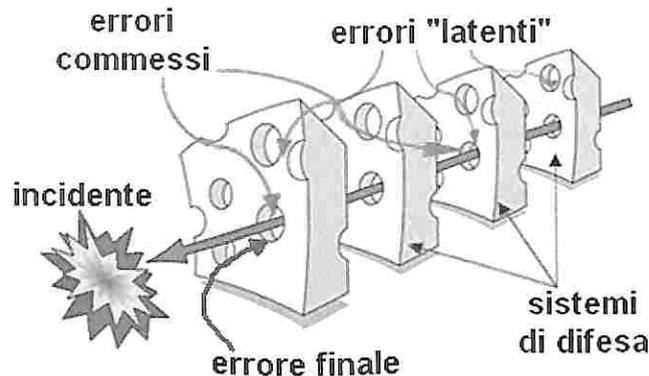
CRM in pillole

L'errore umano (parte prima)

Una definizione comunemente adottata di "errore" è: "quando una sequenza pianificata di attività mentali o fisiche non raggiunge i risultati attesi, senza che ciò sia attribuibile al caso."

Da ciò discende che l'errore si possa considerare una falla in una serie a volte molto complessa di attività e sistemi, la quale può, quando viene attivata, originare l'incidente.

Tuttavia, il termine "errore del pilota", con il quale spesso si liquida l'analisi di un incidente di volo, non è il più delle volte corretto, in quanto non fa che indicare quale sia stato l'anello della catena che ha ceduto, ma non dice nulla su ciò che stava a monte di esso. Questo concetto viene ben illustrato dal Prof. J. Reason(*) con il suo famoso "modello delle fette di Emmental":



Nel disegno, ciascuna fetta rappresenta un sistema di difesa, vale a dire un elemento che dovrebbe prevenire il verificarsi di inconvenienti e incidenti. Ad esempio, la prima fetta a destra potrebbe essere il progetto dell'aeromobile con le sue caratteristiche di sicurezza, la successiva la situazione meteo al momento del volo, e così via, fino a terminare la catena con l'operato del pilota. Come si vede, in ciascuno di questi elementi sono presenti delle insidie, che Reason chiama "errori latenti", sotto forma di buchi che possono lasciar passare o svilupparsi una situazione critica (la freccia). Nella grande maggioranza dei casi essa viene fermata da uno di questi sistemi di difesa (ad esempio, un difetto progettuale dell'aeroplano che genera una situazione difficile, risolta però grazie all'abilità del pilota, o non palesatasi per le favorevoli condizioni meteo). Quando però avviene che tutte le fette presentano un foro allineato con le altre, ecco che può verificarsi l'incidente, che verrà poi attribuito all'ultimo in ordine di tempo di questi fori, l'errore finale commesso dal pilota.

Va da sé che una prima misura preventiva contro l'errore è il perfezionamento dei sistemi di difesa: aeroplani più sicuri, piloti più preparati, procedure più curate, e quant'altro si può immaginare in materia.

(*) per chi volesse approfondire: J. Reason, "Human Error", edizioni Cambridge University Press — www.cambridge.org

In questo spazio esamineremo ogni volta uno dei concetti su cui si fonda lo studio della CRM, negli aspetti che più interessano il pilota di Volo a Vela.

Torniamo a Scuola

In questo spazio ripasseremo ogni volta un argomento del corso di pilotaggio di base, tanto per rinfrescare la memoria. Al termine, un piccolo quiz del quale troverete la soluzione sul prossimo numero.

Soluzione del quiz sul numero precedente:

La manovra corretta di uscita dalla spirale picchiata, in due fasi, è:

- [1] diminuire l'inclinazione con l'uso coordinato di alettoni e timone, rilasciando gradualmente la pressione all'indietro sulla barra
[2] richiamare smaltendo la velocità in eccesso

Avevate indovinato? E adesso, l'argomento del giorno:

Il self-briefing d'emergenza

Lo scopo del self-briefing è quello di predisporre ad affrontare una interruzione prematura del traino, nel caso si verificasse. Il pilota che si appresta a decollare dovrebbe prima di tutto conoscere l'ubicazione dei campi da utilizzare in caso di emergenza con impossibilità di atterrare in pista. Le due cose che devono essere stabilite nel self-briefing, che è opportuno mantenere il più conciso possibile, sono:

... sapreste indicarle da voi? (la soluzione sul prossimo numero)

obiettivo: zero incidenti!

Rovesciare la prospettiva

Eric Newsome, SAC Safety Committee Chairman

I piloti che hanno incidenti possiedono la caratteristica comune di avere una scarsissima immaginazione. Dico questo perché leggendo decine di resoconti di incidenti di volo, a vela e a motore, la piatta monotonia non è mai scossa da una scintilla di originalità. La crescente sofisticazione di aeroplani e strumenti non ha in alcun modo intaccato la composizione dell'impasto di incidenti di cui leggiamo oggi: i fratelli Wright avrebbero potuto schiantarsi con la nostra stessa efficacia, e nella maggior parte dei casi *per gli stessi motivi*. Non impariamo mai niente.

Uno dei nostri principali problemi sembra essere quello che guardiamo agli incidenti sempre con la prospettiva sbagliata, a ritroso nel tempo, dopo che l'incidente è già avvenuto. Siamo grandi investigatori, e confermiamo con monotona regolarità che la causa di un dato incidente va cercata tra una manciata di fattori ben conosciuti. È sempre stato così e continuerà ad esserlo, a meno che non facciamo qualcosa per spezzare questa catena.

Siamo tutti capaci di metterci in situazioni che non ci attendiamo o non capiamo: possediamo infatti tutti l'umana dote della memoria corta. Ignoranza e memoria corta insieme sono probabilmente le cause di fondo della grandissima maggioranza degli incidenti in aliante, e se questo è vero stiamo parlando di cause che possono essere rimosse *prima* che l'incidente avvenga. L'antidoto all'ignoranza può senz'altro essere l'educazione, un costante e persistente sforzo di diffondere le informazioni mancanti. L'antidoto alla memoria corta possono essere i richiami, costanti e persistenti.

Abbiamo tuttavia delle serie difficoltà con gli aggettivi "costante e persistente", e tendiamo a non preoccuparci di prevedere in anticipo finché possiamo evitare di farlo. Per sviluppare un programma sicurezza razionale ed evitare di scivolare nell'assuefazione, forse potremmo richiedere ad ogni club di eleggere un addetto sicurezza ogni anno, che debba presentare all'inizio del mandato un programma d'azione per migliorare la sicurezza delle operazioni nella stagione incipiente.

Conoscendo le cause più comuni degli incidenti, le condizioni locali di particolare rischio e la storia degli eventi del club dovrebbe essere possibile tracciare uno schema di prevenzione che individui le aree di potenziale pericolo in ordine di gravità, identifichi le possibili contromisure, e delinea il metodo con cui comunicare tutto questo ai soci. È essenziale che l'addetto sicurezza svolga soprattutto il ruolo di coordinatore, e che questa operazione coinvolga *quant* più gente possibile, affinché ciascuno si senta *partecipe dello sforzo collettivo verso operazioni di volo più sicure*. Ma soprattutto, è essenziale avere un piano d'azione e stabilire delle priorità, concentrandosi sulle più probabili cause di incidente, e persistere. Occorre anche saper guardare avanti, e giocare d'anticipo individuando i possibili problemi futuri generati dall'evoluzione delle condizioni operative del club, dal cambiamento della massa sociale e altro, per preparare contromisure adeguate prima di essere sopraffatti dagli eventi.

Potrei sbagliarmi, ma mi sembra che l'addetto sicurezza all'interno dei club sia sconosciuto alla maggior parte dei soci, abbia una grande facilità a confondersi con lo scenario, e si attivi solo a cose fatte, quando qualcosa è andato storto. Egli dovrebbe invece essere il socio più conosciuto, sempre in vista e attivo nella promozione di un programma sicurezza che riduca la probabilità che accada qualcosa di spiacevole di cui doversi occupare a posteriori.

* * *

Nell'estate del 2007 la Federazione Italiana Volo a Vela ha introdotto a tutti i club uno schema di autovalutazione, o self-audit, del proprio livello di attenzione alla sicurezza nello svolgimento delle operazioni quotidiane di volo. I dati raccolti con la collaborazione di tutti serviranno alla Commissione Sicurezza per elaborare, tra l'altro, un programma a livello nazionale da suggerire a tutti i club federati per aiutare a mantenere elevata l'attenzione alla sicurezza in ogni momento operativo, integrando così l'attività divulgativa ed educativa iniziata con la pubblicazione, tre anni or sono, di questo bollettino.

"A dispetto del famoso assunto che l'esperienza è la miglior maestra, per un pilota essa è in realtà la peggiore: è troppo costosa. Per questo non mi vergogno di rubare quella degli altri. Ogni volta che leggo di un incidente, mi chiedo: "anch'io volo in modo da rischiare questo?", e se la risposta è affermativa, faccio di tutto per cambiare le mie abitudini"

(Robert W. Duncan)

obiettivo: zero incidenti!

Campo... di battaglia

Un campo di volo è un grande spazio aperto, che però presenta elevati rischi specifici, in particolar modo per chi non è abituato a frequentarlo. Alcuni club di volo a vela poi, condividono la base con un considerevole numero di altre attività, come volo a motore, elicotteri, paracadutisti, aeromodellisti, per cui l'aeroporto può diventare veramente molto trafficato.

Ecco alcune considerazioni di sicurezza che riguardano le operazioni a terra, basate, ancora una volta, sull'esperienza di tanti incidenti realmente accaduti:

- la circolazione delle auto private, se permessa, deve svolgersi su percorsi ben precisi, evitando le zone interessate dai traffici in decollo, atterraggio o rullaggio
- se è assolutamente necessario attraversare una pista, fatelo quanto più possibile vicino ad una estremità, e mai prima di aver controllato visivamente che non vi siano atterraggi in corso, da entrambe le direzioni
- se ci si trova sulla pista con l'auto e ci si accorge di un aliante o aeroplano in atterraggio, meglio fermarsi per dare al pilota il tempo di manovrare per evitarvi
- muovendosi a piedi sul campo è necessario tenere gli occhi ancor più aperti, perché gli alianti sono silenziosi e hanno un profilo sottile, per cui sono difficili da notare quando atterrano. Anche i velivoli trainer, con il lungo cavo provvisto di anelli d'acciaio che si portano dietro, vanno tenuti a debita distanza
- non passare mai davanti ad un aeroplano con l'elica in movimento, né ad un aliante con il cavo agganciato e teso, anche se il decollo non sembra imminente
- avvicinatevi ad un aeroplano in moto solo da dietro l'ala, e solo se siete certi che il pilota vi abbia visti
- non maneggiate senza motivo i cavi del verricello, anche se apparentemente inattivi
- non sostate inutilmente nei dintorni del verricello quando è in servizio: cavi o parti di essi possono atterrare ovunque (il verricellista ha una gabbia protettiva proprio per questo)
- assicuratevi che bambini e animali stiano alla larga da aree pericolose, non perdeteli mai di vista nemmeno per un momento
- non fumate nelle vicinanze di aeroplani e alianti, in presenza di erba secca, nell'hangar e nella zona rifornimento
- durante le operazioni di rifornimento di carburante osservate scrupolosamente tutte le prescrizioni di sicurezza (cavo di messa a terra, estintore pronto, ecc.)

“La grande maggioranza degli incidenti in aliante si può attribuire alla più inaccettabile delle cause—errore del pilota. Ripetutamente, i piloti si mettono in situazioni che richiedono fortuna, oltre all'abilità, per uscirne. Possono anche avere l'abilità necessaria, ma la fortuna non dipende sicuramente da loro.”

(Eric Newsome)

Debriefing:

Il pilota dell'ASK-21, solo a bordo, entra in sottovento a circa 300m di quota sul campo, dopo circa quindici minuti di volo dallo sgancio passati tentando di trovare un'ascendenza che permettesse di proseguire in volo veleggiato. Poco prima della virata base, a meno di 200m di quota, egli avverte un accenno di salita, abbastanza deciso da convincerlo a tentare di spiralarvi. Dopo due giri in cui riesce a malapena a mantenere la quota, nel corso del terzo la flebile ascendenza lascia il posto ad una robusta discendenza, mentre il vento di circa 10kts faceva scarrocciare l'aliante allontanandolo dal campo. Nonostante un affrettato tentativo di chiudere il circuito, l'aliante non riesce a raggiungere la pista e atterra pesantemente nel campo ad essa contiguo, subendo seri danni ad una semiala e rompendo il tronco di coda della fusoliera.

L'ennesimo esempio della pericolosità di interrompere un circuito d'atterraggio pianificato per inseguire la vana speranza di riagganciare una termica e proseguire il volo. Oltre ai rischi insiti nello spiralarvi a bassa quota, il pilota in questione era tanto preoccupato di cercare di salire da trascurare di osservare il campo, senza accorgersi dello scarroccio che lo stava allontanando da esso. Quando le cose si sono messe al peggio, egli è rimasto senza un piano, e non ha saputo far altro che tentare una planata persa in partenza, con le conseguenze che abbiamo visto.

ELEMENTI DI SICUREZZA DEL VOLO

è pubblicato semestralmente a cura della Federazione Italiana Volo a Vela. Ideazione, redazione e layout di:

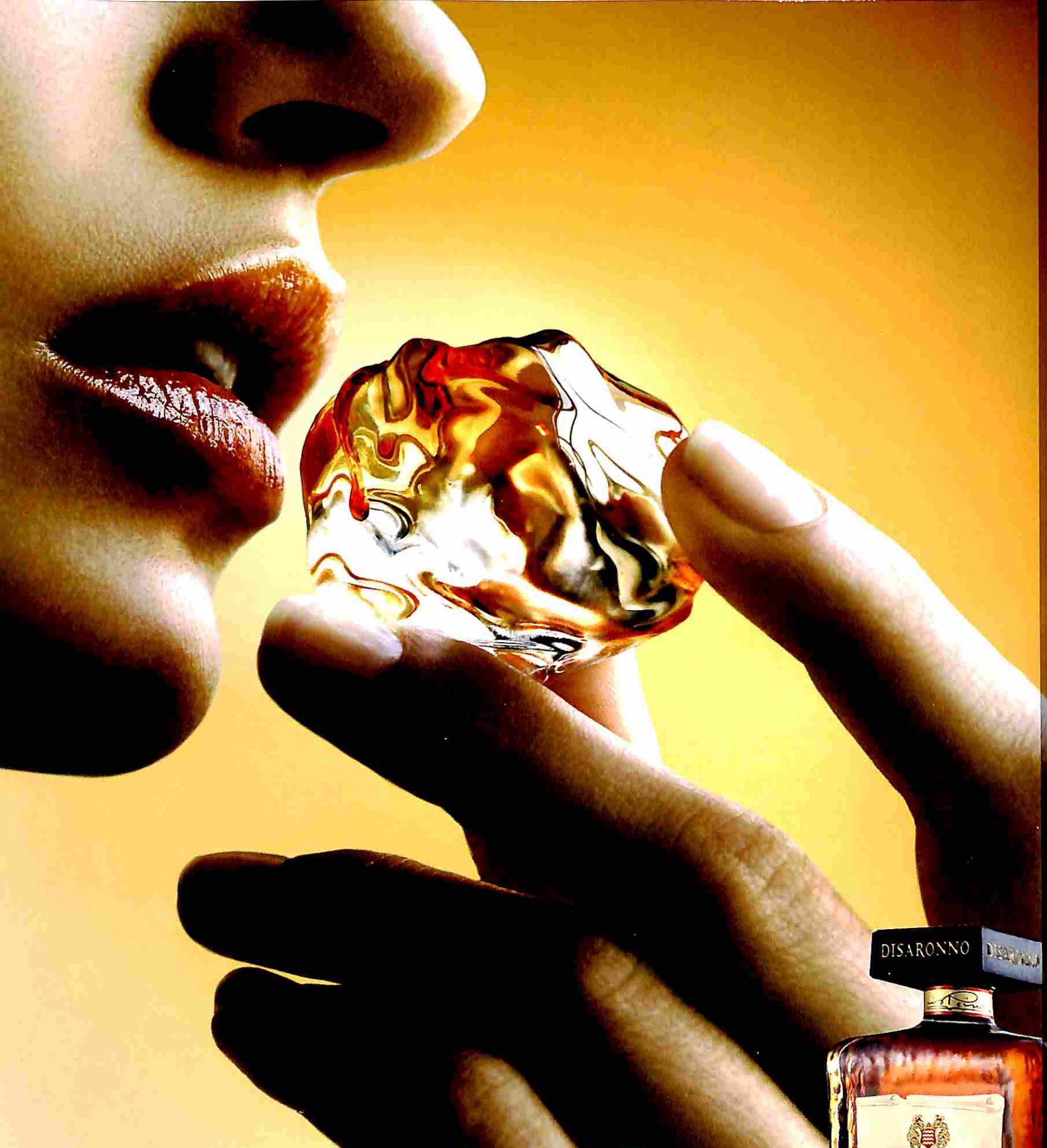
Flavio Formosa

flavioform@inwind.it

Aldo Cernezzì

cernezzì@tiscalinet.it

obiettivo: zero incidenti!



DISARONNO.

IL GUSTO CHE SEDUCE IL MONDO.