

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

GENNAIO/FEBBRAIO 2017 - n. 359

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

- **Racconti tra le nuvole:
IV edizione**
- **Il volo a vela in Colombia**
- **Discus 2c FES**
- **Giro d'Italia in aliante**



m49[®]

FROM NATURE TO FASHION.

1849 Mazzucchelli

www.mazzucchelli1849.it



La stagione Inizia!

Nei club si svolge un'attività frenetica: sono arrivate le prime condizioni di veleggiamento, termiche ormai impazienti di salire, qualche giorno di vento e l'inverno è finito mentre un po' dappertutto si è fatta manutenzione. Gli alianti sono stati tolti dal letargo e ripuliti, magari con l'aggiunta di nuovi accessori e strumenti dopo aver superato le ispezioni annuali, che devono essere scrupolose e accurate. Si sono svolte molte tornate elettorali per gli organi sociali e ferve l'organizzazione delle gare che, tra poco, saranno già iniziate. Con l'uscita dalla pausa stagionale, ho anche visto alcuni piloti rivolgersi al proprio istruttore per un ripasso e una ripresa dei comandi. In vari casi le associazioni hanno promosso lezioni di aggiornamento e giornate dedicate alla prevenzione degli incidenti.

L'attenzione alle tematiche della sicurezza è stata anche riaccesa dal risultato dei campionati mondiali australiani, conclusisi lo scorso gennaio con un sacco di spaventi, qualche pilota che si è ritirato dalla gara (decisione che non deve essere stata presa alla leggera, visto gli importi che sono stati spesi per essere presenti), con una collisione tra due alianti senza conseguenze rilevanti, e una collisione con due alianti sostanzialmente distrutti ed entrambi i piloti leggermente feriti nell'atterraggio col paracadute. Un ruolo non secondario l'ha giocato la meteo, che ha fornito condizioni quasi sempre molto deboli in avvio di giornata, il resto

lo fanno le attuali regole sportive che premiano il volo in gruppo e le scelte tattiche di controllo dell'avversario, scoraggiando invece l'invenzione individuale e i tentativi di abbandonare il gruppo. L'impatto sui delegati internazionali è stato tale che pochi giorni fa l'IGC ha deliberato una ristrutturazione dei Mondiali, limitando drasticamente il numero degli iscritti in alcune classi (un solo pilota per nazione). È un forte segnale, seppure non si capisce perché altre classi siano rimaste immutate.

A tutti i piloti che hanno la pazienza di leggermi, chiedo ancora un po' di comprensione per un sintetico pre-dicozzo: rileggiamo il manuale degli alianti che andremo ad usare, con particolare attenzione a limitazioni di velocità, carico, centraggio, comportamento in vite e procedure di uso dei sistemi di bordo (il motore, per esempio). Inoltre, diffidiamo sempre di ogni condizione, ma soprattutto delle termiche più deboli, quelle che faticano a farci guadagnare quota in prossimità delle montagne in giornate meno vivaci del previsto: il cumulo lontano ci chiama, ma per raggiungerlo dobbiamo superare degli ostacoli usando salite insufficienti? Io lo considero un importante segnale d'allarme che non va sottovalutato. E poi voglio concludere citando un bravo e scrupoloso direttore di gara che invitava ogni giorno i concorrenti a usare... Perizia, Prudenza e Diligenza.

Aero Club Adele Orsi

Calcinate - Varese



Lungolago di Calcinate
21100 Varese
Tel. +39 0332 310073
acao@acao.it - www.acao.it

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



Direttore responsabile:

Aldo Cernezzì

Segreteria:

Bruno Biasci

Archivio storico:

Umberto Bertoli, Lino Del Pio,

Michele Martignoni

Nino Castelnuovo

Prevenzione e sicurezza:

Marco Nicolini

FAI & IGC:

Marina Vigorito Galetto

Vintage Club:

Vincenzo Pedrielli

Corrispondenti:

Celestino Girardi

Paolo Maticocchio

Aimar Mattanò

Sergio Colacevich

Giancarlo Bresciani

In copertina:

Twin Astir in Colombia

(foto di:

Francisco José Hernandez Pardo)

Progetto grafico e impaginazione:

Claudio Alluvion

Stampa:

Master Graphic - Leggìuno (Va)

Redazione e amministrazione:

Aeroporto "Adele e Giorgio Orsi"

Lungolago Calcinatè, 45

21100 Varese

Cod. Fisc. e P. IVA 00581360120

Tel./Fax 0332.310023

csvva@voloavela.it

www.voloavela.it

Autorizzazione del Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 di Registro. 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:

GENNAIO/FEBBRAIO 2017 - n. 359

- Notizie in breve 4
- Racconti tra le nuvole: IV edizione 9
- L'aliante e la vela 14
- Il volo a vela in Colombia 18
- Discus 2c FES 27
- Aeroclub Volovelistico Tricolore 38
- Giro d'Italia in aliante 43
- L'aliante che visse due volte 49
- Mini raduno Vintage presso l'aviosuperficie Astigiana 55
- Condivisione ed emozione 60



Controlla sull'etichetta
LA SCADENZA
del tuo abbonamento

LE TARIFFE PER IL 2017

DALL'ITALIA

- Abbonamento annuale, 6 numeri della rivista € 40,00
- Abbonamento annuale promozionale, **"PRIMA VOLTA"** 6 numeri della rivista € **25,00**
- Abbonamento annuale, "sostenitore" 6 numeri della rivista € 85,00
- Numeri arretrati € 8,00

DALL'ESTERO

- Abbonamento annuale, 6 numeri della rivista € 50,00

Modalità di versamento:

- con conto PayPal intestato a: csvva@libero.it - **indicando il nome e l'indirizzo per la spedizione;**
- con bollettino postale sul CCP N° 16971210, intestato al CSVVA, Aeroporto Adele e Giorgio Orsi Lungolago Calcinatè, 45 - 21100 Varese, indicando la causale e l'indirizzo per la spedizione;
- con bonifico bancario alle coordinate IBAN: IT 30 M 05428 50180 000000089272 (dall'estero BIC: BEPOIT21) 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.

Consigliabile, per ridurre i tempi, l'invio della copia del versamento via mail o fax.

Per informazioni relative all'invio delle copie della rivista (associazioni, rinnovi, arretrati):

Tel./Fax 0332.310023 • E-mail: csvva@voloavela.it

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

Daniela Carazzi, 2017



Triste giornata nella festa della donna: ha preso l'ultima termica Daniela Carazzi. Molti se la ricordano a Rieti, impegnata in voli di distanza nei quali aveva conseguito anche il C d'Oro FAI. La sua attività volovelistica si era andata riducendo a partire dai primi anni

Duemila, per una brutta malattia. Chi non l'ha conosciuta ha perso momenti piacevoli con i racconti dei suoi voli. Chi la conosceva ne ricorda la voce inconfondibile e sempre allegra alla radio. I funerali hanno avuto luogo nella sua Orvieto.

Deltaplano mondiale per l'Italia

Di Gustavo Vitali - Ufficio Stampa FIVL

I principali successi del volo libero italiano nel corso del 2016 sono stati il trionfo agli europei di deltaplano e le medaglie d'argento e di bronzo nel pari campionato di parapendio, teatro univoco il cielo della Macedonia la scorsa estate. Con il quarto titolo europeo e gli otto mondiali, il team azzurro di volo in deltaplano si conferma il più forte al mondo. Individualmente il trentino Christian Ciech è Campione del Mondo e d'Europa in carica. Dal 6 al 19 agosto 2017 la squadra sarà impegnata nel campionato del mondo a Brasilia.



Christian Ciech, campione del mondo e d'Europa in carica

Nel parapendio argento per l'alto atesino Joachim Oberhauser e medaglia di bronzo a squadre. Gli azzurri affronteranno dal 1° al 15 luglio il loro mondiale, ospitato per la prima volta in Italia, vicino Feltre (Belluno). Si svolgerà sotto l'egida dell'Aero Club d'Italia, organizzato dall'Aero Club Feltre e dal Para & Delta Club Feltre. A

quest'ultima associazione spetterà l'esecutività pratica sul campo per accogliere ed assistere 150 piloti provenienti da 40 nazioni.

Sede operativa dell'evento il grande Centro del Volo in località Boscherai a Pedavena (Belluno), due ettari di terreno adibito ad atterraggio con annessa struttura munita di uffici, aule e servizi. Accanto una tensostruttura di 900 mq per ospitare l'Expo Dolomitipark, fiera dedicata agli sport outdoor e ai prodotti delle Dolomiti bellunesi.

Il decollo ufficiale è sito in località Campet sul Monte Avena. Per garantire lo svolgimento della competizione con qualsiasi condizione meteo, saranno disponibili decolli ed atterraggi alternativi in provincia di Treviso: Cima Grappa e Monte Cesen sopra Valdobbiadene, nel primo caso, Vidor e Revine Lago nell'altro.

Molti eventi faranno da contorno, come la Mostra dell'Artigianato di Feltre, competizioni di ciclismo e podismo, la Festa dell'Orzo Birreria Pedavena, serate a tema e intrattenimenti vari al Centro del Volo.

Ancora le Dolomiti, patrimonio dell'umanità, saranno lo



spettacolare scenario nel quale si svolgerà la Dolomiti Super Fly, primo evento tutto italiano come percorso ed organizzazione di Hike and Fly, cioè escursionismo e volo, una disciplina che attira sempre nuovi praticanti. Organizzato dall'associazione Trentino Volo Libero, al via dalla piazza di Levico Terme (Trento), il 28 maggio saranno schierate 40 squadre composte da piloti italiani e stranieri. La sfida durerà una settimana tra Alto Adige e Trentino, 275 km da percorrere volando in parapendio o camminando sacca in spalla. Premiazione il 3 giugno lungo le rive del Lago di Levico.

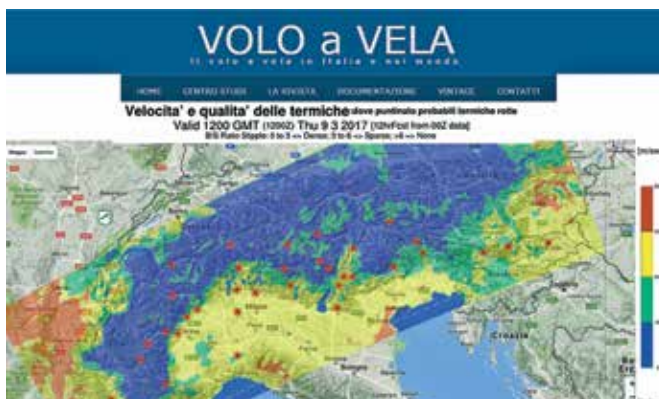
Ezio Sarti Meteo, sul nostro sito

Domenica 19 febbraio si è tenuto presso l'ACAO di Calcinate (Varese) il Corso di meteorologia applicata per il Volo a Vela di Ezio Sarti, che ha colto l'occasione per presentare le potenzialità del modello RASP per le previsioni meteo. La platea era composta da piloti di ogni livello d'esperienza, da 50 - 100 ore di volo fino a campioni e recordman. Per tutti ci sono stati spunti d'interesse e di approfondimento.





Inoltre Roberto Manzoni in qualità di Presidente del Centro Studi CSVVA ha annunciato la nascita di un accordo con Meteowind per mettere gratuitamente a disposizione di tutti sul sito le previsioni meteo ad alta risoluzione per l'arco alpino nella stagione 2017. Ezio ha realizzato una video guida introduttiva all'uso di queste ricchissime e dettagliate carte meteo che potete osservare qui: <https://youtu.be/8pIlluw4cuw>



Le previsioni per l'arco alpino sono pubblicate in esclusiva attraverso il sito della rivista e del CSVVA: www.voloavela.it.

Coni: medaglia per l'ACAO



L'Aero Club Adele Orsi ha ricevuto un nuovo riconoscimento: durante la cerimonia di consegna delle benemerite sportive del CONI, che si è svolta lo scorso 27 febbraio nella prestigiosa cornice del Salone

Estense del Comune di Varese, l'aeroclub basato sul Lago di Varese è infatti stato premiato con la Stella di Bron-

zo al merito sportivo "per aver lavorato con continuità e meritoria azione nel campo della promozione dell'attività agonistica contribuendo a diffondere e onorare lo sport del volo a vela a Varese, in Italia e nel mondo". Il premio è stato consegnato nelle mani della presidente Margot Acquaderni, alla presenza, fra gli altri, del figlio di Giorgio e Adele Orsi, Gianni.

Gare a Rieti

Le drammatiche vicende legate ai sismi in Appennino ci lasciano attoniti. Nei secoli scorsi, purtroppo è già avvenuto che una serie sismica si prolungasse addirittura per decenni, portando alla prostrazione delle popolazioni che vivono nella zona. Oggi la situazione non è così drastica ma certamente difficilissima soprattutto per chi abita nelle zone più colpite. Durante l'inverno ci si è messa anche la neve aggiungendo danni e tragedie.

Nonostante tutto ciò, la vita va sempre avanti. A Rieti c'è stato solo qualche disagio negli edifici pubblici per controlli e verifiche, con alcune chiusure cautelative subito rientrate. Anche l'aeroporto vive una vita del tutto normale sin da quando, ai primi dello scorso settembre, non si è più reso necessario l'uso della struttura temporanea ospitata nell'hangar nuovo (del quale fino ad ora non appariva alcuna funzione utile).

AFFIDABILITÀ E PRECISIONE SU CUI CONTANO I PILOTI.

DA OLTRE 80 ANNI. IN TUTTO IL MONDO. OGNI GIORNO.

winter
instruments

TEL. +49 7477-262 / FAX +49 7477-1031
WWW.WINTER-INSTRUMENTS.DE

I club locali fanno attività di volo, corsi, aggiornamenti, giornate aperte con visite delle scolaresche ecc. La Forestale, cancellata come Arma a sé stante e confluita nei Carabinieri con ben poca soddisfazione da parte degli interessati, è presente e attiva.

In questo quadro, certamente i club reatini ospiteranno le gare volovelistiche estive, come ogni anno. Le iscrizioni si sono aperte da qualche mese, e sono già confermati numerosi piloti, tra i quali alcuni stranieri alla loro prima visita a Rieti.

Nel 2017 l'aero club Centrale tornerà sulla scena organizzativa con una gara di Promozione per la prima volta dopo tanti anni. Denominata Coppa Ettore Muzi e Giorgio Orsi, si svolgerà lungo l'arco di un'intera settimana alla fine di Luglio, immediatamente prima dell'inizio della CIM (che sarà seguita dalla Coppa Città di Rieti). La dirigenza del club ha ricevuto le iscrizioni di una dozzina di piloti, quindi si prospetta una gara interessante e divertente.

Il ruolo di Direttore di Gara per tutte e tre le competizioni è stato affidato a Aldo Cernezzì, incarico che si è detto onorato di accettare. I temi della Promozione saranno il più possibile adeguati al livello dei partecipanti, coi quali la direzione gara intende tenere un rapporto di condivisione degli obiettivi.

Sui siti dell'AeCCVV (www.aeccvv.it) e dell'AeC A.Bianchetti di Rieti (competition.aeroclubrieti.it/) trovate le prime info, le modalità d'iscrizione e i bollettini.

Gemellaggio tra Appennino e Pirenei

Una nuova iniziativa di gemellaggio è nata dalla collaborazione tra Rieti e Santa Cilia de Jaca: nella speranza di aumentare la visibilità e l'attrattività di alcune gare, su suggerimento di Alvaro de Orléans stiamo organizzando un gemellaggio con Fly-Pyr, il club volovelistico che ha sede a Santa Cilia de Jaca sui Pirenei spagnoli. È stato istituito un "Trofeo" biennale, basato sulla classifica combinata tra una competizione a S.ta Cilia (Copa Ciudad de Jaca, dal 3 al 9 settembre) e la Coppa Città di Rieti (dal 14 al 20 agosto di quest'anno). Il Trofeo denominato N42 Gliding Cup prende il nome dal parallelo sul quale entrambi i siti sono localizzati. I vincitori designati saranno quelli col maggior punteggio congiunto sulle due gare in calendario, suddivise entrambe in due gruppi secondo il medesimo criterio della soglia di valore di handicap. Verrà redatta una classifica completa di tutti i partecipanti. Tenete quindi d'occhio le pagine Soaringspot delle due gare e della N42 Gliding Cup per conoscere i dettagli della prima gara appena avremo affinato il programma. Da questo gemellaggio ci si aspetta di ottenere risonanza per entrambi i luoghi, aumentando gli scambi tra Italia e Spagna, e soprattutto di allargare la base di utenza portando un maggior numero di francesi e altri piloti europei a visitare entrambe le sedi. Inoltre la stagione delle competizioni si allungherà fino al 9 settembre, garantendo divertimento per tutti in un nuovo evento con al centro lo sport e l'amicizia.

CIM - http://www.aeroclubrieti.it/w/?page_id=2014
CCR - http://www.aeroclubrieti.it/w/?page_id=2030
AeCCVV - www.aeccvv.it Telefono 0746 202138

Parapendio mondiale

Due italiani ai vertici del mondo nel volo libero. Sono Aaron Durogati, che si aggiudica per la seconda volta in carriera la Coppa del Mondo di volo in parapendio, e Nicole Fedele ottima seconda nella classifica femminile della medesima gara.

La finale mondiale della PWC Paragliding World Cup si è disputata presso Governador Valadares, cittadina di quasi 300.000 abitanti nella valle del Rio Doce, stato di Minas Gerais (Brasile), presenti 123 piloti da 21 paesi.



Nicole Fedele

Sono state disputate dieci giornate di gara su distanze tra gli 80 e 112 chilometri. Il sito di volo prevedeva il decollo dei parapendio dall'area di Ibituruna Peak a 1.123 metri d'altitudine, con un dislivello di 860 metri sopra il paesaggio circostante, relativamente piatto e contrassegnato da piccole colline ondulate di circa 200 metri.

Durogati, trentenne pilota di Merano (Bolzano), ha costruito il successo con ottime prestazioni durante tutte le prove, vincendone una e classificandosi ora secondo, ora terzo, e comunque nei primi posti durante le restanti. Dopo di lui nella classifica finale Adrian Hachen (Svizzera) e Charles Cazaux (Francia). Aaron, noto anche per le sue performance nelle gare di hike & fly, cioè volo ed escursionismo, come la celebre X-Alps, aveva già vinto la Coppa del Mondo 2012.

Nicole Fedele, pilota di Romans d'Isonzo (Udine) non è stata da meno. Il suo parapendio ha gareggiato nelle prime posizioni durante tutta la competizione, fino a prendere il comando nella classifica generale. Solo dopo l'ultimo giorno ed ultimo volo ha ceduto il passo alla fuori classe franco-nipponica Seiko Fukoka Naville. Terza un'altra transalpina, Laurie Genovese.



Aaron Durogati



Il gruppo di piloti italiani alla finale del PWC

Link: <http://aaron-durogati.com/> facebook: [AaronDurogati](https://www.facebook.com/AaronDurogati)
<http://www.nicole-fedele.com/> facebook: [Nicole fedele](https://www.facebook.com/NicoleFedele)
sito ufficiale PWC (Paragliding World Cup): <http://www.pwca.org>

Nicole aveva già vinto la Coppa del Mondo 2012 insieme ad Aaron. Detiene il record del mondo femminile di distanza con 400 km e ha vinto un titolo europeo.

Oltre a Durogati e Fedele, facevano parte del gruppo azzurro anche Michele Boschi, Marco Busetta, Antonio Golfari, Gianni Profiti, Alberto Vitale, Christian Biasi, Franz Erlacher, Luca Donini e Joachim Oberhauser. Complessivamente i piloti italiani si sono distinti con buoni risultati parziali. In particolare Oberhauser ha vinto una giornata e Donini ha conseguito diversi ottimi piazzamenti.

Il comprensorio di Governador Valadares

Sorvolo dei Parchi francesi

Jean-Marie Clément, insieme ad altri piloti francesi, sta facendo il punto sulle regole di sorvolo dei Parchi Regionali e Nazionali e relative sanzioni effettive. È quindi in grado di informarci che è stato recentemente cancellato il corridoio di transito per il Col du Talon nel Parco del Mercantour, il che costringe i piloti che volano nella zona Sud delle Alpi (Fayence, Vinon, zona Cheval Blanc, ecc.) a passare necessariamente per il Col d'Allos (2.250 m) e da Barcelonnette. Questa rotta non sempre è fattibile per le condizioni meteo; in alternativa occorre passare per i Trois Evéchés e il Morgon, con notevole perdita di tempo. Tutto questo avviene perché avendo introdotto una coppia di avvoltoi "Gyps fulvus", gli alianti potrebbero dar fastidio agli approcci amorosi (che ancora non sono avvenuti). Si tratta di un'ideologia considerabile come astratta in quanto il Gyps fulvus si era estinto in queste zone da solo sin dal secolo scorso, e muore molto più frequentemente per l'impatto con linee elettriche o cavi di impianti da sci che in collisioni con alianti.

Il Parco del Mercantour è però sorvegliato da un centinaio di guardie, le multe sono frequenti e salate.

CID e Trofeo Ancillotti

Il 1° marzo è iniziato il CID 2017, Campionato Italiano di Distanza, per il quale è necessario provvedere ad iscriversi. Tutte le informazioni sono presenti sul sito <http://acao.it/campionato-italiano-di-distanza/>

In particolare sottolineiamo che:

- . La partecipazione al CID è gratuita ma è necessario iscriversi online;
 - . l'iscrizione può essere fatta dai piloti italiani solo dopo il rinnovo della tessera FAI;
 - . i voli validi vanno dal 1° marzo (o data di iscrizione del pilota se successiva) al 15 settembre;
 - . vengono formate quattro classifiche per eleggere altrettanti campioni italiani di distanza nelle classi: Libera, 15 m, Club e Femminile (quest'ultima in classe Unica).
- I punteggi verranno calcolati sui migliori tre voli per ogni pilota e per ogni classe/categoria. Le classifiche provvisorie saranno pubblicate sul sito acao.it e verranno aggiornate periodicamente a partire da fine marzo/inizio aprile.

Il Trofeo Ruggero Ancillotti invece premia chi ha volato le medie di velocità più elevate, valutate tra i sei migliori voli di ciascun pilota. La velocità valida per ogni singolo volo viene calcolata automaticamente dalla piattaforma OLC, che identifica la media più alta in relazione ad una durata di volo di due ore e mezza. Le info aggiornate sul TRA si trovano qui: <http://acao.it/trofeo-ruggero-ancillotti/>

Trofeo Oltrepò e campionato biposto

Nei giorni 26 - 28 maggio e 2 - 4 giugno 2017 l'Aeroclub Volovelistico Milanese organizza il 10° Trofeo dell'Oltrepò sull'aeroporto di Voghera Rivanazzano, che quest'anno comprende:

- Categoria Nazionali in classe unica ad handicap;
- Campionato Italiano 20 metri biposto;
- gara di Promozione.

Al Trofeo sono ammessi a partecipare alianti e motoalianti senza limitazione di handicap, ed è valido quale punteggio per il Ranking IGC. La Promozione, riservata ai piloti non ancora in categoria Nazionale purché in possesso dell'insegna FAI C d'Argento e che abbiano almeno un'esperienza di 150 ore da solisti, è valida per il passaggio alla categoria Nazionale come da regolamento delle gare di velocità. Si ricorda che alla promozione sono ammessi solo alianti monoposto con handicap fino a 120 e che non è ammesso l'uso di zavorra scaricabile.

Il Direttore di gara e task setter è Vittorio Borgo.

Le tariffe sono vantaggiose, soprattutto per la categoria Promozione! La quota d'iscrizione base è pari a 250 Euro, con maggiorazione di 50 Euro per gli alianti che decollano in autonomia. I traini sono conteggiati al costo di 50 Euro/cad. I piloti di età inferiore ai 25 anni godono dello sconto di 100 Euro sulla quota d'iscrizione.

Per la Promozione, la quota di iscrizione include i primi tre traini, ed è pari a 150 Euro. I traini successivi sono conteggiati al costo di 40 Euro/cad. L'aeroclub non è attrezzato per modalità di pagamento elettroniche, e in sede potrà accettare solo contanti o assegni.

L'aeroporto accoglierà i piloti iscritti per i voli di allenamento nei weekend precedenti. Briefing di apertura con le informazioni operative la sera del 25 maggio. Per eventuali ulteriori informazioni:

Aeroclub Volovelistico Milanese, Via F. Baracca, 6 - 27055 Voghera Rivanazzano, tel. 3338868339, E-mail: avm.voghera@libero.

Stage Pro-Promo

L'Aeroclub Volovelistico Ferrarese ha il piacere di organizzare uno stage dedicato a chi parteciperà al Campionato di Promozione che si terrà sul nostro aeroporto.

La partecipazione non è più obbligatoria per poter accedere al Campionato, ma penso sia comunque un valido strumento per affrontare al meglio la gara anche in considerazione del fatto che lo stage sarà guidato da un pilota di grande esperienza qual è Mauro Brunazzo.

Mauro provvederà all'assegnazione di temi al briefing secondo condizioni meteo e capacità individuali, poi si svolgerà un debriefing con analisi dei voli effettuati.

Sono previste lezioni sui temi più importanti per il volo sportivo.

L'AVF è provvisto di POS per pagamenti con bancomat e

carte di credito. I partecipanti allo stage godranno di uno sconto di 50 Euro sulla quota d'iscrizione alla gara di Promozione. Per agevolare i partecipanti si è pensato di organizzarlo in due fine settimana, il 12 - 14 e 19 - 21 Maggio; l'adesione entro il mese di aprile ci aiuterà a prepararci meglio per la buona riuscita dello stage. Vi attendiamo numerosi.

Radio 8,33 kHz

Tutti ormai sappiamo che le radio con 720 canali (e spaziatura a 25 kHz) dovranno essere sostituite con le radio a spaziatura ristretta 8,33 kHz entro il 1° gennaio 2018. Ma per certi versi non è vero. Sull'AIP Italia GEN 1.5 leggiamo: "Dal 1° gennaio 2018, è obbligatorio l'equipaggiamento e l'operatività della spaziatura dei canali VHF 8.33 kHz negli spazi aerei dove è obbligatoria la radio di bordo a meno che non si operi esclusivamente dove la canalizzazione delle frequenze rimane a 25 kHz." In linea di massima, se il vostro aliante non è immatricolato in Germania, se non volate nell'Europa Centrale e non fate anche solo occasionalmente contatti con enti di controllo del traffico, e se i circa 1.000 euro da preventivare come minimo per il cambio vi fanno in qualche modo difetto... potete provare ad aspettare.

Girano anche confuse informazioni riguardo ai fondi della UE per contribuire all'adeguamento degli aeromobili esistenti, già dotati di radio a 25 kHz.

A voler capire nel dettaglio si entra in sabbie mobili: AOPA Italia ha provato ad affrontare l'argomento ma ha commesso qualche gaffe; l'Unione Europea accetta solo domande di contributi collettive, che vengano presentate da un ente da essa riconosciuto, come è accaduto per la CAA inglese (autorità civile aeronautica equivalente al nostro Enac), il cui caso tuttavia è sotto la spada di Damocle della Brexit.

Il contributo non può superare il 20% del totale formato da apparato, installazione e aggiornamento dei libretti, e con un massimale di 500 Euro per ogni aliante. Considerati i prezzi correnti (sui 1.000 Euro per apparato, IVA compresa) e le spese accessorie, stiamo parlando quindi di circa 250-300 Euro per ogni aliante. I fondi, se verranno erogati, arriveranno a termine procedura nel 2019.

Nel frattempo il ministero delle comunicazioni ha cominciato a studiare come assegnare le nuove frequenze ricanalizzate.

Il problema non è banalissimo poiché la reale frequenza di trasmissione non coincide con la denominazione numerica del canale (arrotondamenti marcati), e quindi si apre la strada a possibili fraintendimenti e interferenze.

Racconti tra le nuvole:

IV edizione

*Il premio letterario e fotografico continua a crescere
Vi proponiamo il racconto che ha vinto l'edizione 2016*



Link utili:

www.raccontitralenuvole.it

www.vocidihangar.it

www.hag-italy.it

www.fisaitalia.it



Fabio Piacenza (Varese), 1° classificato sez. fotografica con Marco Forcina, Andrea Rossetto presidente HAG, e Gherardo Lazzeri editore dell'antologia



Una grande affluenza di pubblico

Nella splendida cornice della Cantina Antinori presso San Casciano Val di Pesa (Siena), si è svolta domenica 4 Dicembre la cerimonia di premiazione della IV edizione del Premio fotografico-letterario “Racconti tra le nuvole” organizzato dall’HAG (Historical Aircraft Group) e dal sito web Voci di Hangar.

Nell’auditorium attiguo all’area museale della Cantina, si sono ritrovati i vincitori e quasi tutti i partecipanti finalisti nonché un folto gruppo di soci dell’HAG, ufficialmente lì convenuti per la consueta riunione di fine anno.

Il Premio, a partecipazione rigorosamente gratuita, è articolato in due sezioni: una squisitamente letteraria, aperta a racconti aeronautici inediti in lingua italiana, e una, quella fotografica, relativa a scatti che ritraggono aeromobili della nutrita flotta dell’HAG.

Nella sezione fotografica ha avuto la meglio il giovane Fabio Piacenza di Varese che, cogliendo il volo di uno YAK 52 tra le nuvole e le montagne svizzere, ha visto il suo scatto “Back to life” costituire la copertina dell’antologia del Premio.

Con un racconto dal titolo inequivocabile, “L’aliante e la vela”, Francesco Paolo Videtta si è meritatamente aggiudicato la vittoria della sezione letteraria. Ex volovelista, classe 1933, risiede a Torino da molti anni ma, nel corso di diversi stage, ha solcato i cieli reatini... praticamente negli anni in cui anche il mitico Com.te Muzi era un giovincello.



Franca Vorano segretaria del Premio, con le giurate Clara Bartolini e Carmen Coia



Le cantine Antinori

Ai vincitori sono andati anche: un volo gratuito a scelta a bordo d'uno dei velivoli dell'HAG, il diploma di merito, la pubblicazione nell'antologia, il crest dell'HAG... e una malcelata invidia da parte di un po' tutti i presenti. In realtà la premiazione, orchestrata con genuina giocosità dal segretario del Premio, Marco Forcina (conosciuto da tutti i volovelisti per il suo lavoro nell'officina di Rieti), si è svolta in un clima assai cordiale, quasi familiare giacché, come ha ricordato più volte l'improvvisato presentatore: "la premiazione deve essere una grande festa in cui la classifica finale è solo un pretesto. Sì, un sottile pretesto necessario per solleticare chi si cimenta nella scrittura creativa da una parte, e chi si diletta nello scattare istantanee di vita reale dall'altra, a praticare e diffondere la cultura aeronautica".

Ed è con questo sano spirito agonistico che sono infatti apparsi i vari finalisti, chiamati leggiadramente sul palco dalla voce narrante, nonché membro della segreteria del Premio, Clara Bartolini, che ha regalato loro la lettura delle prime righe dei loro racconti. Ovviamente hanno ricevuto tutti il diploma di merito e le congratulazioni dell'altro padrone di casa, Andrea Rossetto, presidente dell'HAG (e occasionalmente trainatore con l'L-19 Birddog nei campi in cui ci sono alianti da trainare) nonché del presidente della FISA (la Fondazione Internazionale per lo Sviluppo Aeronautico) Carmen Coia, anch'essa legata per vie coniugali ad un volovelista reatinizzato.



Una raffinata architettura con lo sfondo delle colline senesi

OFFERTA RADIO

IL PACCHETTO INCLUDE:

OPZIONE MAPPA
OPZIONE TERRENO
INTERFACCIA RADIO
OPZIONE WI-FI
VARIO V8
RADIO TRIG TY91 o KRT2 (57mm)
LX8080 o LX8000 o LX9050C



PREZZI DA
3190

Euro + IVA

lx nav

LXNAV d.o.o. - Kidričeva 24a - SI-3000 Celje - Slovenia - T: +386 592 334 00 - F: +386 599 335 22 - info@lxnav.com | info@lxnav.it - www.lxnav.com



Un momento di pausa tra le presentazioni dei finalisti

Le copie omaggio dell'antologia del Premio contenente tutte le opere classificate nei primi 20 posti sono state invece personalmente consegnate dall'editore Logisma, al secolo Gherardo Lazzeri (anche lui ex pilota di alianti!)

Naturalmente il segretario ha espresso un ringraziamento altrettanto caloroso alla giuria, rappresentata idealmente dell'impagabile Clara Bartolini e dal sempre disponibile Marco Iarossi (caporedattore della rivista JP4), giuria che ha avuto l'ingrato compito di valutare racconti e fotografie.

Infine, prima di lanciare a tutti gli intervenuti un beneaugurale arrivederci alla V edizione del Premio, Marco Forcina ha espresso la sua gratitudine al volenteroso fotografo ufficiale della premiazione, trainatore reatino Fernando Bucciolotti, e al terzo membro della segreteria del Premio, Franca Vorano, per il fondamentale apporto reso al Premio.

Si è così conclusa, tra baci e abbracci fraterni, ossia nello stesso medesimo spirito giocoso con cui era cominciata, la premiazione... e dire che nessuno aveva ancora fatto visita alla Cantina del Marchese Antinori!

L'autore del racconto premiato

Paolo Francesco Videtta è nato ad Aversa (Campania), nel febbraio del 1933. Trapiantato a Torino all'età di tre anni, ha qui compiuto tutti gli studi, fino alla laurea in giurisprudenza nel 1958. Da allora continua a svolgere la professione di avvocato.

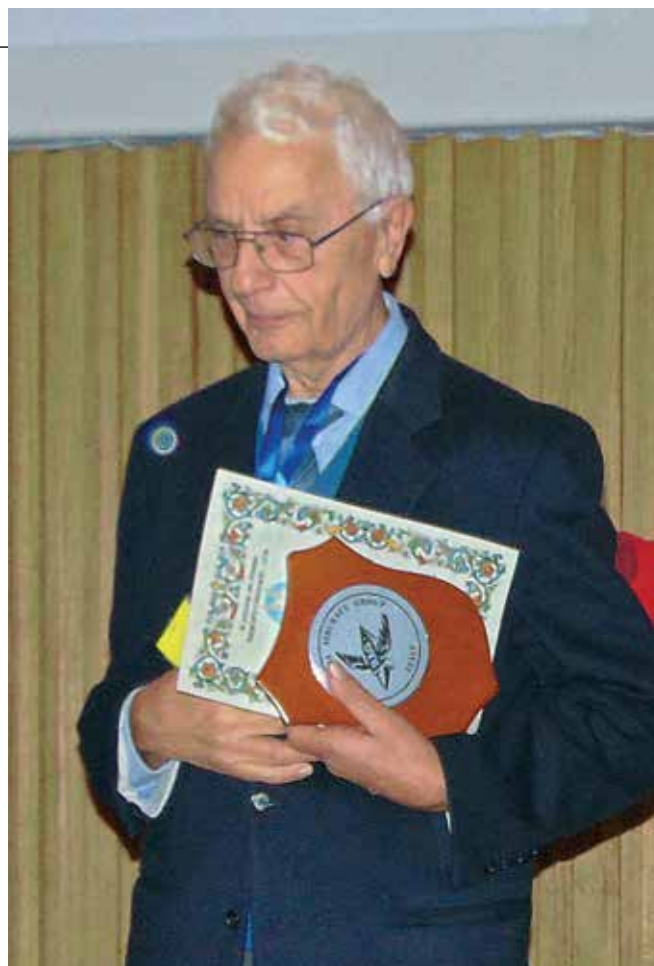


Francesco Paolo Videtta, 1° classificato nella sez. Narrativa, con Andrea Rossetto, Marco Forcina e Gherardo Lazzeri



Due dei sette giurati del Premio, Clara Bartolini e Marco Iarossi, insieme a Marco Forcina, segretario

Ha praticato il rugby, l'atletica leggera, il ciclismo non competitivo, la vela e il volo a vela presso l'Aero Club di Torino con ripetuti stage presso l'AeCCVV di Rieti. Ha partecipato alla terza edizione del premio Racconti tra le Nuvole conseguendo un ottimo sesto posto, mentre risulta essere l'autore "anagraficamente più navigato" della quarta edizione. ■



Francesco Paolo Videtta

35 SILENT2
ELECTRO
CONSEGNATI IN
TUTTO IL MONDO

SILENT2
ELECTRO



Il primo aliante
elettrico VDS
a decollo
autonomo per
la classe FAI 13,5m

**DECOLLO
AUTONOMO**

L'unico aliante a
decollo autonomo con
FES e paracadute
balistico di serie

*motore elettrico

**VDS
AVANZATO**

Leggero e di facile
gestione a terra e
in volo, MTOM 315 Kg,
identificazione con AeCI

**TOP
QUALITY**

Design, materiali
e performance

Sponsored by
TENAX

www.alisport.com
info@alisport.com
f Alisport

ALISPORT

Ph (+39) 039 9212128
Via Confalonieri, 22
Cremella (Lecco), ITALY

© 2013 Alisport

AOLIMBIVISION 16

L'aliante e la vela

Di Francesco Paolo Videtta

Sono nato al Nord tanto tempo fa nella casata degli Schleicher; appartengo al ramo cadetto dei Ka 6, i piccoli della grande famiglia.

Godiamo del privilegio di volare nel silenzio.

Ci sostiene il respiro della terra.

Decolliamo al traino di un piccolo aereo a motore che ci precede fin dove avvertiamo la prima carezza di quel respiro.

Non voliamo soli, anche se vorremmo poterlo fare; dobbiamo sopportare il peso di certi personaggi che chiamano piloti: gente per lo più stravagante che, spesso, cincischia nervosamente con cloche e pedaliera per una miseria di voletti di pochi minuti, sempre in vista del campo volo, e tira un sospiro di sollievo quanto tocca terra; tutto per potersi, poi, pavoneggiare a dritta e a manca usurpando il blasone di volovelista. A dire il vero, c'è anche chi si avventura un po' più in là, ma anche di questi non sono pochi quelli che procedono a casaccio, come viene viene, sperando di incontrare una termica benevola o uno sbuffetto di vento montano; è raro che riescano ad agganciare un'onda; il più delle volte si impegolano nelle trappole dei rotori mettendo in pericolo la nostra incolumità.

Qualche volta, però, abbiamo la fortuna di incontrare piloti che sentono il volo. Lo spazio è il loro ambiente, il volo il loro amore. Sognano di volteggiare liberi nel cielo e vorrebbero poterlo fare nella realtà come le creature dell'aria. Hanno di noi una cura minuziosa e colma d'affetto. Si affidano a noi ciecamente e, in volo, ci lasciano fare intervenendo con delicatezza solo per le indicazioni indispensabili; siamo una cosa sola, noi e loro; con loro i voli più belli, quelli veri; è una delizia stare insieme. Ma sono rari.

Di solito sono occupato tutto il giorno con voli per lo più brevi e noiosi, via l'uno l'altro. Da un paio di giorni, però, sono inattivo; mi hanno sistemato all'aperto sotto una copertura un po' precaria da togliersi alla svelta. Se non altro, potrò evitare i contrattempi dell'uscita dall'hangar e profittare subito delle condizioni più favorevoli.

Da tanto tempo desidero affrontare un volo in solitario e credo che quel momento sia arrivato: stamattina, infatti, mi hanno portato via strumenti, radio e batteria; sono un peso inutile che serve soltanto ai piloti e non a tutti; certo non a me; il volo silenzioso è cosa semplice: occhio all'orizzon-

te e filo di lana dritto, il resto è sensazione. A me basta un sospiro per andare su e girovagare per ore; senza quella zavorra potrò salire molto più su e starci tutto il giorno e scendere con il sole quando il respiro della terra si fa sempre più lieve fino a svanire.

Strano destino il mio: volo con più facilità di tanti altri; tutti mi lodano, ma sono pochi quelli che stanno con me per molto tempo. Anche chi mi ha desiderato fino a perdere il sonno, appena riesce a star su un po' più del solito e, magari, *un po' più su* di altri, comincia a farsi sedurre dai soliti impiccioni: per te ci vuole ben altro - dicono - con quel coso da bambini non puoi andare lontano. E allora, dopo avermi tanto sognato ed essere stato felice e orgoglioso di avermi raggiunto e aver gioito della mia compagnia, comincia a vergognarsi della mia condizione di cadetto e non ha pace finché non ha raggiunto una condizione di più titolata nobiltà.

Qualcuno, poi, se ne pente e, qualche volta, sono altri a doversene addolorare.

Io un po' ci patisco, ma poi non ci penso più; quell'abbandono ingrato non mi toglie il piacere di giocherellare con le nuvole che mi chiamano e mi attirano e mi accarezzano e mi invitano ad entrare, quando con dolcezza e quando con la prepotenza delle filappere, e non mi toglie il piacere di sfiorarle e lasciarmi accarezzare e fare a sì e no, compiaciuto di quelle lusinghe.

La prima volta che ero entrato mi ero trovato, da un momento all'altro, avvolto in un mondo diafano dove tutto sembrava immobile e senza tempo; era stata una sensazione nuova e meravigliosa, l'esperienza di un luogo misterioso che avevo fiduciosamente ripetuta diverse volte senza nemmeno sospettare che, come alfine mi accadde, potesse improvvisamente scatenarsi, a tradimento, un inferno di turbini e percosse tambureggianti. Non posso descrivere quello che successe perché venni sopraffatto da un terrorizzato senso di impotenza che ogni tanto mi ritorna nel chiuso dell'hangar. Ma il fascino di quelle prime esperienze non mi tolse la voglia di provarci ancora più e più volte accettando il rischio di nuove spiacevoli improvvisate. Con gli anni, però, sono diventato prudente e, da un po' di tempo, preferisco limitarmi a sfiorarle, le nuvole, seguendo il loro andare candido e bugiardo.

Così è capitato che una volta, nei pressi di un lago, piantato lì da una di loro bianca, invitante e improvvisamente svanita, avevo dovuto scendere su di un campo di stoppie poco lontano da uno spiazzo pieno di movimento dove mi aveva trascinato una grossa creatura dall'andatura lenta e rassegnata. C'era, nei pressi, una vela distesa ad asciugare; ne avevo già viste, volando lungo il lago: qualche volta, allentate e flosce e, qualche altra volta, piene e tese. Ora quella stava lì e ad ogni minimo refole trasaliva.

La squadra che avrebbe dovuto riportarmi al campo volo tardava e mi annoiavo. Per ingannare l'attesa cercai di attaccare discorso e dissi: «Buona sera».

Non ricambiò il saluto.

«Che ci fai qui?», disse dopo un po'.

«È svanita la mia nuvola», risposi.

Non disse nulla, perplessa.

Passavano le ore.

«L'estate scorsa sono stata al mare», disse all'improvviso.

Non sapevo cosa fosse il mare; volevo dire qualcosa per non far cadere quell'insperato invito alla chiacchiera, ma non sapevo come continuare.

«Ho capito», proseguì con degnazione, «non hai mai visto il mare; vedi solo i laghi».

«Il lago è triste», continuò dopo un po', «il mare no; il mare non è mai triste, nemmeno quando è violento, e non lo è la vita che vi pullula, a volte, in banchi tanto compatti e concordi da sembrare una sola vita fatta di tante vite e, a volte, sciolta in mille piccole vite, minuscoli lampi d'argento che ne screziano la superficie. Il mare è vita».

Vita. Continuava a insistervi con il tono di chi parla di una cosa importante; io, ancora una volta, non sapevo di che parlasse; forse l'avevo sentita qualche volta, quella parola, tra le chiacchiere dei piloti prima di prendere il volo, ma non ci avevo fatto caso. Se ne sentono tante!

«Non conosco soltanto il lago», dissi dopo un po' per non essere da meno, «conosco i monti, che tu vedi lontani, mentre io li vedo vicini e ci vedo le capre un po' curiose e un po' impaurite e passo accanto ai cavalli che procedono indifferenti lungo i costoni e avvicino le nuvole tanto da poterci entrare, se solo volessi, e qualche volta ci entro pure, mentre tu le vedi da sotto in su, lontane, irraggiungibili e misteriose».

«Tu vai a spasso, io lavoro», borbottò contrariata, «e il mio è un lavoro duro e crudele: onde che ti vogliono rovesciare, vento che ti spinge contro i massi, vite ingannate dalle luci dei pescatori che porto in giro la notte, guizzi di creature attonite e senza speranza, occhi fissi nel ghiaccio che poco a poco si spengono persi nel vuoto.

Ma non mi cambierei con quelle fraschette che vanno a zonzo come te: vantano natali famosi, fanno vita brillante e non hanno rimorsi; viaggiano, vedono mari nuovi e meravigliosi, gente elegante che parla in modo incomprensibile e le alza compiaciuta su pennoni alti come palazzi; vengono magnificate ed invidiate nelle discussioni animate che precedono le partenze; le guidano misteriosi strumenti lucidi e infallibili che danno con freddezza i loro muti responsi mortificando chi sente il vento con la faccia e lo vede con le increspature e il colore del mare. Ma sono delicate, povere care: si sfornano facilmente e, al primo minimo accenno, magari ancor giovani e neanche brutte, vengono ripudiate e rimpiazzate con altre più giovani, più belle, più alla moda, più prestigiose, più - così si sentono rinfacciare - performanti: che brutta parola!».

Tacque un istante.

«Noi abbiamo pelle dura», riprese cambiando tono, «e vita lunga e veniamo trattate con sollecitudine gelosa da gente semplice e di poche parole rudi che hanno, come strumenti, le braccia e la fatica e il coraggio o, forse, la rassegnazione. Anche noi ci sforniamo, ma nessuno ci fa caso; per gli strappi non si fanno tragedie: ago, filo e palmare mettono subito rimedio».

Io ero confuso: mi parlava di un mondo che non potevo nemmeno immaginare; volevo rispondere che anche noi veniamo trattati come cose preziose, che ogni giorno veniamo puliti, lisciati, quasi accarezzati e che, quando capita qualche graffio, qualche acciaccio, qualche sfregio, si fanno tutti in quattro per porvi riparo.

Ma ero perplesso perché sentivo che sarebbe stato un discorso, per lei, senza senso. Non avevamo niente in comune. Come poteva farsi una qualsiasi idea delle cose a me care? Come poteva sentire il profumo del respiro della terra o la vicinanza delle nuvole e delle creature dell'aria o il piacere un po' folle dell'ascesa e del crescente ampliarsi dei panorami e del rimpicciolirsi delle cose?

O l'esultanza all'incontro della termica improvvisa ed insperata nella calma piatta di una campagna assolata? O quella incredibile all'incontro con l'onda? E come potevo io avere una qualche lontana idea del suo mondo se non lo avevo mai visto, se non ne avevo mai sentito parlare e di cui non m'importava nulla?

Ciascuno di noi diceva cose a cui l'altro era indifferente, nella noia dell'attesa.

Per fortuna vennero a prendermi fra risate e battucce per chi aveva causato il ridicolo - così dicevano - di un aliante tra le vacche.

Così, smontato e caricato sul carrello, salutai e venni via. Non rispose.

Diverse volte mi ero poi trovato dalle parti di quel lago, ma, anche se mi ero abbassato per un veloce passaggio, non l'avevo riconosciuta: erano tutte uguali e procedevano sgranate, lente e pesanti. Non ci pensai più. Molte altre volte mi era capitato di non poter tornare al campo volo per il tradimento di una nuvola che mi aveva chiamato e lusingato e accarezzato e quasi abbracciato e, all'improvviso, piantato lì. Così, spesso mi era capitato di atterrare in luoghi sconosciuti ed impervi e di rimanervi ore e ore in attesa della squadra di soccorso, con la sola compagnia di un pilota spazientito o di gente il più delle volte infuriata. Raramente ero stato festeggiato da ragazzini incuriositi e meravigliati: venite a vedere, è caduto un aeroplano senza motore! Non ricordo quante volte sia successo e quante migliaia di ore abbia consumato: un'infinità di voli brevi e noiosi sui soliti luoghi; ma anche, qualche rara volta, voli meravigliosi nel sole che arroventa i tetti ed avvampa i campi, nel respiro della terra, nel richiamo delle nuvole, nel vento che ti solleva lungo i pendii dei monti e sull'onda che ti spinge sempre più su verso il cielo.

E questo per tanti e tanti anni. Fino a due giorni fa. Durante un forte temporale, a causa di un improvviso giro di vento in atterraggio e del nervosismo di un pilota inesperto paralizzato dallo spavento, ho toccato terra con l'estremità sinistra dell'ala, ho imbarcato di brutto e ho capottato picchiando duro. Mi sono sentito scricchiolare tutto ed ho temuto il peggio; ma evidentemente non dev'essere stato nulla di grave perché tutti si sono preoccupati soltanto del pilota portato poi via da una macchina lampeggiante. Io sono rimasto lì fino a tardi quando mi hanno raddrizzato e portato, con tutta calma,

qui dove ora mi trovo. Si è levato un po' di vento, la copertura si gonfia mostrando strappi e rattoppi. Ecco cos'era, penso stupito riconoscendo a stento la vela di quella lontana chiacchierata.

«Come sei capitata qui?», le chiedo subito dopo.

Il suo leggero palpito pare un sospiro.

«Il mio tempo è finito», dice.

«Il tempo non finisce», dico io, tanto per dire qualcosa.

«Il tempo no, ma il tempo mio sì e anche il tuo, vedo».

«Che storia è questa!», dico contrariato, «il tempo non è né mio né tuo: è del sole che lo fa dal mattino, quando sorge, alla sera, quando tramonta. È il sole che fa il tempo: il tempo è del sole che non finisce mai».

«Non lo fa», dice con sufficienza, «lo segna e solo di giorno; di notte lo segnano le luci che traforano il cielo».

E poco dopo: «Anche tu segni il tuo tempo... e perfino il sole segna il suo».

Il refolo continua il suo soffio leggero e lei, a tratti, sussulta. Io taccio, perplesso: non ho mai segnato nessun tempo e non so nemmeno come si fa. E poi, il sole che segna il tempo e anche il suo tempo è un gioco di parole senza senso. Ma di che mi preoccupo? Il tempo mio, il suo, quello del sole e di quelle luci che forerebbero il cielo; chi sa se ci sono davvero: quella racconta solo frottole. Fra poco le condizioni saranno perfette per la mia impresa. I primi stanno già partendo con quel carico di strumenti inutili, buoni soltanto per chi non sa volare e ha voglia di chiacchiere per vincere la paura.

È ora che mi tolgano di dosso questa stracciona presuntuosa e mi portino in linea dove saluterò ancora una volta il fedele Stinson, l'aereo trainatore testimone di tante remote crudeltà, oggi quasi dimenticate, che da un po' di tempo continua a tossire con sbuffi di fumo nero.

Ehi vecchio - gli dirò - cos'è questa tosse, tu che non ti curavi del fuoco che ti abbaivava da terra e sopportavi spavaldo strappi e bruciature, orgoglioso delle tue ferite! E quando lo avrò lasciato, farò vedere a tutti come si vola, come le poiane che salgono ruotando immobili, come le rondini che s'attano a caccia di insetti ignari, senza la seccatura di quegli strumenti gracchianti, di quella radio pettegola e importuna e senza l'intralcio di un pilota pasticcone.

Ma bisogna che si sbrighino a portarmi in linea; se aspettano ancora, le condizioni favorevoli saranno svanite.

«Sei un rottame», dice lei con voce strascicata, «non volerai più!».

«Quanta invidia! sei ridotta uno straccio e ti piacerebbe che così fosse anche per me; ma non è così, mia cara, quello che vai farneticando è una favola, è un inganno; il mio tempo, il tuo tempo: parole senza senso, buone solo per i perdigiorno saccenti e presuntuosi; il tempo è del sole, non c'è santi! È il sole che lo fa da quando si alza a quando tramonta». «Ti ho già detto che non lo fa», mi dice con un filo di voce, «chi lo fa o lo ha fatto non lo so; so soltanto che il tempo scorre freddo e impassibile bruciando tutto quello che incontra, giorno dopo giorno, istante per istante, lasciandosi dietro soltanto cenere: tutte le vite hanno il loro tempo e tutte lasciano la loro cenere».

E dagli con questa storia della vita - penso - e del tempo suo e mio e degli altri; e adesso quest'altra assurdità del fuoco freddo e della cenere. Chi li ha mai visti? Ma non dico nulla: non m'importa di sapere cosa sia questa vita, se ci sia e dove sia questa cenere e dove bruci questo fuoco freddo. Nemmeno lei lo sa, figuriamoci! Parla così per darsi delle arie. Ma lei intuisce e dice in un soffio: «Non hai capito; la tua vita sei tu e il tempo la brucia, ti brucia, poco alla volta, senza smettere un istante, fino a quando non c'è più nulla da bruciare».

Un'altra storia stravagante, penso; io non mi sono mai sentito bruciare e non ho segni di bruciature;

ma non sono sereno, quella lì mi ha insinuato un malumore sordo fatto di un confuso rimescolio di sensazioni contrastanti e di grumi di parole senza senso che non riesco a zittire.

Improvvisamente quel caos insistente prende un accenno di forma: mi sembra di intuire vagamente quello che lei mi ha voluto dire, ma è solo una sensazione appena accennata, un lampo, una vertigine, un'impressione di vuoto angoscioso subito svanita. Che mi succede? Sarebbe forse questo il capire? Arrivare a condividere le fantasie di uno sconosciuto e doverne poi subire i contraccolpi?

Se capire è questo, non voglio capire nulla: capire fa male, capire dà vertigine, capire dà angoscia, capire confonde le idee.

E poi, serve a qualcosa? Mi aiuta a volare, forse? No, anzi: quel capire non serve a niente. Via! via! via! Volare, volare e volare! Venite a prendermi, sbrigatevi! Voglio volare, fatemi volare, ho bisogno di volare: sotto il sole, nel respiro della terra, al richiamo delle nuvole, con le creature dell'aria, sui campi arsi, sui tetti infocati, fra i monti ventosi, lasciando agli altri la pena di capire.

E poi, capire che cosa, non c'è niente da capire: è tutto così chiaro!

Il sole è tramontato.

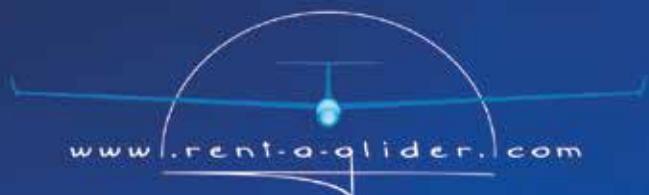
Il respiro della terra è svanito.

Il vento è caduto.

Stinson passa tossendo.

Lei giace, immobile.

Comincia a far freddo.



Rent Your Dreams!

Arcus M

... jump in and enjoy soaring together!

Antares 23E

... last generation in open class, ready to race!

Silent 2 Electro

... the new 13,5m class-glider ready for new world records



We are organizing
'Flying with the Champions'

Visit our homepage for further informations
www.rent-a-glider.com
office@rent-a-glider.com

Il volo a vela in Colombia

Overo l'emozione di assistere e partecipare ad una nuova rinascita. Centinaia di voli in pochi giorni. Le difficoltà anche tragiche del passato e un potenziale di sviluppo enorme



Un'ampia valle tra due importanti catene montuose. Il volo a vela rinasce in Colombia con uno stage intensivo

Le strade che ti portano a nuove destinazioni hanno origine sempre nei momenti più impensati. Quando anni fa concepì il progetto Xair-in, mai avrei immaginato la dimensione che avrebbe raggiunto né tantomeno che mi avrebbe portato alla scoperta di un nuovo mondo ricco di opportunità volovelistiche. La letteratura internazionale sul volo a vela è senza dubbio ampia ma, in lingua spagnola, è di certo molto scarsa. La necessità di un testo per la attività del progetto che sto portando avanti in lingua spagnola mi fece prendere una decisione e dopo aver indagato sul-

le varie possibilità trovai una soluzione che si è rivelata vincente. Presi spunto dal manuale del volo a vela del Bergomi, quasi universalmente adottato in Italia, per scriverne una versione in spagnolo cui apportai alcuni ampliamenti. Non avrei mai immaginato che mi avrebbe aperto le porte del Nuovo Mondo, dall'altra parte dell'oceano, in Colombia.

Mesi fa ricevetti la visita del Presidente dell'aeroclub di Colombia, com.te Alfredo, che chiese specificatamente di volare con il sottoscritto presso la scuola nazionale di volo a vela spagnola a Ocaña. Dopo quattro intensi voli mi svelò lo scopo di questo suo viaggio in Spagna e il motivo della sua particolare richiesta di volare con me. Il progetto che sto caparbiamente organizzando in Spagna nel tentativo di farvi crescere il volo a vela a livelli europei grazie anche alle incredibili condizioni che qui si possono trovare, aveva ricevuto attenzione anche in Sud America.

La lettura del manuale dell'allievo e di quello dedicato agli istruttori lo convinse a creare una sezione di volo a vela in Colombia dove da molti anni non si praticava questa nostra meravigliosa disciplina. La loro necessità imperiosa era poter recuperare quanto fatto, ma dopo anni di fermo serviva rimettere in condizioni di volo tutti i piloti, e intanto stabilire le nuove procedure che rendessero sicure le operazioni.

Il rilancio

Il progetto colombiano va al di là del semplice volo a vela: si tratta di creare una base solida di preparazione anche per i piloti commerciali, introducendo la nostra disciplina nell'iter formativo dei piloti professionisti come procedura standard. Considerando che a Bogotà si formano oltre 300 nuovi piloti commerciali ogni anno, si può cominciare a comprendere la dimensione di questo ambizioso progetto. Facendo un passo indietro, vale la pena di presentare l'aeroclub di Colombia basato sull'aeroporto di El Dorado situato a nord della città, nella località di Guaymaral.

L'istruttore italo-spagnolo Francesco Padovano ha recuperato al volo tanti piloti e stabilito nuove procedure operative



Il decollo dal campo di Las Acacias



GLIDERSERVICE NOVAK

Officina di riparazione e manutenzione per alianti dalle strutture composti
Specializzati in **RIVERNICIATURE**

Al vostro servizio
dal 1988 - più
di 1700 alianti
riverniciati in tutto
il mondo



- Riverniciatura completa con vernice di poliuretano o poliestere (gelcoat)
- Ogni tipo di riparazione e modifica
- Rinnovamenti ARC, ispezioni ogni 3000 ore, ispezioni speciali

- Certificato di garanzia per la qualità del servizio
- Tutti i servizi conformi alle regolazioni EASA
- Vicino al confine con l'Italia

Solo presso l'Aeroclub de Colombia vengono formati una media di 100 nuovi piloti all'anno che, generalmente, continueranno la loro carriera professionale nelle varie compagnie aeree del Sud America. Una bella nota sul club è menzionare il loro programma sociale: la Patrulla (la pattuglia). In questo programma i soci con maggiore esperienza mettono a disposizione i loro mezzi aerei ed esperienza di volo per trasportare medici lì ove non è possibile raggiungere zone con mezzi terrestri. In un paese dove il trasporto aereo diventa una necessità vista l'endemica mancanza di strade e mezzi alternativi di trasporto, l'aereo leggero lo fa da padrone data la facilità con la quale si costruiscono piste di atterraggio in zone anche impervie.

Le risorse quasi illimitate di un paese in pieno sviluppo hanno consentito la costruzione di una nuova pista a circa 50 km da Bogotá e ad appena 35 dall'aeroporto di Guaymaral, probabilmente l'aeroporto privato più importante della Colombia. La pista in terra battuta si estende per 1.500 m su 30 di larghezza, ma diventerà una favolosa pista in erba a breve data la velocità con la quale la vegetazione cresce a queste latitudini. Situata nella valle del Nemocón circondata da costoni

impervi di una bellezza unica, di sicuro non lascia indifferente nessun pilota. Al momento è possibile trovare la pista e qualche container a mo' di magazzino, ma il futuro prevede la costruzione di una club house e di un hangar sullo stile di quelli costruiti a Saint Auban, e altre facility per rendere il più soddisfacente possibile la permanenza in questo nuovo luogo.

Tuttavia c'è da dire che il campo de Las Acacias è stato costruito per dare sfogo alla necessità di formare nuovi piloti e di mantenere un alto livello di allenamento durante tutto l'anno, in attesa della preparazione della nuova pista più all'interno dove le condizioni di volo sono assolutamente straordinarie: nella zona di Girardot, situata a circa 130 km a Sud Ovest, o nella valle del Magdalena in piena zona di "Tierras Calientes" (Terre calde).

C'è da dire che in un raggio di circa 200 km da questo campo troveremo una serie interminabile di piste di atterraggio di dimensioni considerevoli che vengono normalmente utilizzate a livello privato. Il nuovo processo di pace in atto ha aperto delle vie inaspettate, consentendo voli sicuri in zone dove fino a qualche anno fa sarebbe stato impensabile ogni tipo di attività sportiva.



Un meraviglioso gruppo di persone, pieno d'entusiasmo, di voglia di fare, gente di poche parole e molto agire



Non lascia indifferenti la bellezza unica degli impervi costoni nella valle del Nemocón

Le difficoltà socio-politiche

Infatti in passato ogni tentativo di attivare questa disciplina di volo si scontrava con una realtà di enormi restrizioni dovute alla lotta contro il narcotraffico. Né si poteva sottovalutare il pericolo di venire rapiti dalla guerriglia locale, in caso di fuoricampo, allo scopo

di ottenere un riscatto. Voglio ricordare che il primo istruttore di origine tedesca Otto Venator, che fu all'epoca incaricato dall'aeroclub di Colombia di attivare la sezione di volo, fu purtroppo fatto prigioniero dopo un fuoricampo e di lui non si seppe più nulla. Un coraggioso pioniere in un'epoca nella quale portare un aliante in volo aveva del miracoloso.



AEROPORTO CIVILE STATALE "G. PAOLUCCI" - LIDP
PAVULLO NEL FRIGNANO

Aperto tutti i giorni
Stage di 2° e 3° periodo
Volo accompagnato con aliante Duo Discus
Possibilità di decollo al verricello e al traino
Ristorante, camerette, wellness & fitness, wi-fi

**UNA MERAVIGLIOSA VACANZA
PER VOI E LA VOSTRA FAMIGLIA**

www.aeroclubpavullo.it



Comunque il desiderio di portare avanti questa disciplina fece sì che l'aeroclub non demordesse: un secondo istruttore riorganizzò la scuola con alianti Blanik e Rumanian S2B. Si chiamava Rudolf Schrimppff e fu lui a gettare le basi per una scuola di volo a vela più orientata allo sport. Al tempo i lanci venivano realizzati con traino aereo usandosi un PA18. Anche Schrimppff purtroppo però, per uno sfortunato incidente legato al cedimento strutturale del suo Standard Austria. Nonostante il figlio Sebastian avesse preso il testimone dal padre, il volo a vela colombiano non fu in grado di crescere, frenato da sempre maggiore restrizioni dello spazio aereo e da un'ennesima serie di incidenti che, seppure meno gravi, misero a terra in modo definitivo i biposto fino allora disponibili. Infine la rottura della coda dell'unico Twin Astir operativo del paese fermò per anni l'attività.

La zona circostante

Ma veniamo alla parte che oggi ci interessa. I giorni che ho trascorso nella zona non mi hanno permesso di realizzare voli di distanza importanti poiché mi sono



Una virata a bassa quota per il rientro in pista



Una serie di moltissimi voli per riabilitare tanti piloti



Vie di fuga e atterraggi non mancano

dovuto concentrare sulla riabilitazione del maggior numero possibile di piloti i quali da anni non volavano in aliante. Ma per fortuna non mi è mancata l'opportunità di esplorare la zona tanto a vela quanto a motore. La valle dove la nuova pista è situata, in sé è molto ampia e circondata da costoni interessanti, con venti dominanti orientati da N-NE. L'orientamento della pista è ottimale. La vegetazione è composta da piante ed alberelli bassi e da grandi eucalipti che arrivano fino a quaranta metri d'altezza. Tutta la zona è mediamente atterrabile, tuttavia i campi che circondano la zona, e in generale in tutta l'area, sono dedicati al pascolo e allevamento di mucche con una dimensione media tra gli 80 ed i 100 metri per lato. Le entrate ai campi non sono a zero a causa delle recinzioni (piloni di circa 1,5 m e cavo di acciaio praticamente invisibile). Inoltre la presenza di una qualsiasi costruzione implica in automatico la presenza di linee di bassa tensione (125 v) sicché bisogna prestare moltissima attenzione prima di decidere un fuoricampo. Verso NE, una vasta zona di produzione di carbone vegetale genera una forte convezione termica così come le serre in plastica per la produzione di verdure e fiori in generale che abbondano nei dintorni del campo.

I costoni a N del campo sono interessanti e con appena un po' di vento superiore ai 10 km/h funzionano a meraviglia specialmente avvicinandosi alle creste. Similmente si comportano i costoni della parte Sud. Le valli limitrofe hanno costoni ancora più ripidi e alti, con creste che superano i 3.500 metri, ancora al di sotto del limite del TMA di Bogotá. La valle del Neusa, parallela quella del Nemocòn, offre dei costoni impressionanti. Tutta la valle è di una bellezza straordinaria in particolare per il lago dal quale prende il nome, i contrafforti dei costoni sono perpendicolari agli stessi e abbondano le terrazze. La parte bassa dei costoni è molto complicata da risalire per le forti turbolenze e i rotori che vi si formano e non conviene di certo restare bassi. Questa valle è difficilmente atterrabile poiché i campi di allevamento sono più piccoli, ma vicino alla laguna del Neusa c'è un campo grande abbastanza per poter consentire un atterraggio sicuro nel caso fosse impossibile la risalita ed un rientro alla base. In ogni caso, se si dovesse restare eccessivamente bassi la via di fuga rimane verso SW, dove la valle si apre per avvicinarsi direttamente alla zona di Bogotá e dove comunque i costoni danno dei buoni risultati.

Molto interessante invece la zona Est che si affaccia sulla valle del Magdalena, dove si prevede in un futu-



Prima di tutto una rimessa in linea e verifiche sul Twin Astir

ro non molto lontano la costruzione di una ennesima pista. Le condizioni meteo, sulla carta eccezionali ma ancora da verificare, promettono di essere fuori dal comune. Tra l'altro, la valle del Magdalena si trova molto più in basso e il gap di altezze è di gran lunga superiore.

L'accoppiata vincente!....

master graphic

- Ogni tipologia di stampa offset e digitale
- Cartellonistica • Fotografia,
- Riprese e foto aeree con Drone
- Ritocco fotografico a computer



Tel. 347 3353184
claudio@master-graphic.it

Peakweb.it

- Siti internet • Campagne pubblicitarie online
- Social marketing • Restyling siti internet esistenti

Il web è ricco di possibilità!

Contattaci per realizzare i tuoi progetti online!



Tel. 345 0151605
info@peakweb.it

In pura linea teorica le temperature si mantengono costanti durante tutto l'anno e la stagione si divide in mesi secchi e mesi umidi. Così da gennaio fino a giugno, in quella che avrebbe dovuto essere la stagione secca, mentre ero presente la meteo è stata caratterizzata da continui fronti provenienti da E e da un'altissima instabilità, sicché puntualmente ogni giorno tra le 14:00 e le 14:30 arrivava il temporale di "servizio". La forte insolazione insieme all'instabilità generano dei processi convettivi importanti, ma altrettanto velocemente il terreno si raffredda quando è in ombra, fermandoli immediatamente con una minima inerzia termica: massima precauzione per non restare tagliati fuori.

I decolli

Altra questione che va tenuta in considerazione è senza dubbio l'altitudine alla quale si opera. Il campo si trova a 8.500 ft MSL, cui bisogna applicare la correzione per la temperatura che normalmente si aggira tra i 18 ed i 25 gradi. Così per il lancio al verricello è stato necessario ricalcolare le velocità indicate per ottimizzarlo e ottenere così lo sgancio a quote ragionevoli, utilizzando un cavo della giusta lunghezza, senza compromettere le performance aerodinamiche dell'aliante e senza stressare il sistema gancio-fusibile-cavo. Il compromesso di ridurre di circa un 15% le velocità raccomandate dalla casa costruttrice del verricello SkyLaunch ha rimesso in sicurezza i lanci, riducendo

i carichi sul fusibile e il cavo, riducendo le rotture ad un minimo fisiologico, per lo più come conseguenza di antiche riparazioni realizzate con il vecchio sistema e velocemente sostituite con il nuovo tipo di intreccio notevolmente più sicuro. L'evidente miglioria nelle altezze conseguite per lancio è stata significativa, infatti con 1.500 metri di cavo steso è stato possibile il raggiungimento di una media di circa 600 metri, ancora migliorabile con l'allenamento dei winch driver che devono ancora affinare l'ultima parte della salita. Lo considero un ottimo risultato visto che le rotture di fusibile e cavo, avute in ogni punto della salita, si sono sempre risolte con successo. In particolare l'adozione della tecnica della doppia rotazione (una prima "naturale" ed una seconda controllata fino al raggiungimento dell'angolo ottimo) seppur meno efficiente in termini di altezze raggiunte, di sicuro ha di gran lunga aumentato la sicurezza di tutta l'operazione.

Il verricello è costruito sulla base di un motore V8 elaborato (700 HP di potenza!) unito ad una trasmissione idraulica che muove selettivamente due tamburi della SkyLaunch. Il cavo usato è un Dyneema sintetico da 4,5 mm più che sufficiente per poter lanciare qualsiasi tipo d'aliante anche biposto moderno. Il sistema di controllo semiautomatico con limitatore di potenza a seconda dell'aliante da lanciare è tipico della SkyLaunch. Sono state aggiornate tutte le procedure di lancio e di sicurezza e posso dire che i verricellisti, tutti professionisti, hanno acquisito un buon livello alla fine dello stage.



Nel potentissimo verricello, uno SkyLaunch modificato con motore a benzina elaborato da circa 700 cavalli!

Anche noi
possiamo volare
a 140 km/ora



La flotta

I mezzi oggi disponibili sono un biposto Twin Astir Acro della prima serie in ottime condizioni, e un monoposto Astir di proprietà dell'aeroclub. In previsione c'è l'acquisto di ulteriori biposto e monoposto. Si prevede inoltre la rimessa in servizio del Blanik e del Rumanian 2B ma questo non è che solo l'inizio.

Al momento non mi risulta esista nessun tipo di accordo tra le autorità colombiane e quelle europee per il riconoscimento reciproco delle licenze, tuttavia è possibile fare richiesta formale per l'autorizzazione al volo. Non è ancora chiaro quale sia la procedura per l'importazione temporanea di mezzi nel paese, ma ritengo che non sarà necessario un tempo lungo per chiarirne gli aspetti burocratici.

A dirla tutta tocca ricordare la grande apertura che le autorità civili stanno concedendo al volo a vela in questo paese. In appena 24 ore è stato possibile riattivare il volo a vela con l'approvazione di un manuale delle operazioni da me adattato alle loro caratteristiche sulla base del mio operativo in Spagna, abbiamo ottenutola creazione di una molto ampia zona D riservata al volo a vela all'interno del TMA di Bogotá con

un tetto di 3.500 metri e l'autorizzazione ad operare come scuola, e ciò mi fa pensare ad un futuro di questa disciplina assolutamente brillante. Forse l'unico neo sta nella necessità di attivare il piano di volo per ogni giorno di operazione, con chiusura alla fine della attività. Ancora qualche retaggio del vecchio sistema di controllo con lo scopo di limitare la libera circolazione del narcotraffico.



Il Twin Acro della prima serie. Tornerà anche un Blanik

L'energia e il potenziale umano

Per ultimo vorrei dedicare qualche riga per ricordare questo gruppo di persone assolutamente meraviglioso, pieno d'entusiasmo, di voglia di fare, di poche parole e molto agire. Era tempo che non trovavo un gruppo di così diversa estrazione e preparazione, tutti piloti a motore dalle più svariate esperienze, eppure così omogeneo e pronto a collaborare in ogni più piccolo dettaglio.

Ogni mattina puntualissimi sul campo di volo, e dico alle 06:30, pronti per iniziare le attività preliminari: pulizia e controllo alianti, preparazione del verricello e controllo dei cavi, briefing giornaliero, organizzazione dei turni di pista e di volo così come dei turni di ristoro... e altre operazioni attinenti la sicurezza del volo quali l'apertura e chiusura degli statini, dei piani

di volo giornalieri e conseguente chiusura per disattivare la zona a noi riservata. Un meccanismo che ha funzionato come un orologio svizzero, a dir poco, e che in appena nove giorni ha permesso di realizzare all'incirca trecento (!) voli tra scuola e trasferimento.

In sintesi credo che stiamo assistendo alla rinascita del volo a vela in Colombia e, a giudicare dalle condizioni straordinarie che ho trovato, nonostante il poco tempo disponibile, ci sono le premesse per un futuro brillante ricco d'esperienze e scoperte allettanti per voli di distanza di grande interesse.

Credo sinceramente che in meno di due anni avremo a disposizione un nuovo spot di volo dall'enorme potenziale, che potrebbe significare un'ulteriore offerta per coloro che vorranno realizzare voli sempre più lunghi, alti e veloci. ■



In soli nove giorni sono stati realizzati quasi trecento voli, per riqualificare il maggior numero di piloti d'aliante, iniziando sin dalle 6:30 del mattino

Discus 2c

FES

*Un aliante moderno che contribuisce
alla diffusione del motore elettrico
Facilità d'uso e praticità,
insieme a ottime prestazioni*



Un Discus 2c nella foto di Jochen Ewald tratta dalla brochure del costruttore

Il meeting annuale di Pavullo dello scorso settembre ha dato a me, e a tanti altri piloti, la possibilità di provare nuovi alianti senza affrontare lunghe trasferte presso i produttori. Proseguo la mia serie iniziata con l'ASG32 EL presentandovi la prova del Discus 2c dotato di motore anteriore elettrico (FES). Per i prossimi numeri concluderemo col JS-1 Jet in versione 21 metri, e quindi col Lak 17b FES. Sarà un caso, ma nessuno di questi alianti aveva una motorizzazione classica, cioè basata su un motore a benzina montato su pilone retrattile!

Il Discus 2 fece i primi voli nel 1998, ed era inizialmente proposto nelle varianti "a" e "b", entrambe di 15 metri d'apertura alare differenziate solo per la fusoliera con abitacolo più o meno ampio. Si trattava

della risposta Schempp-Hirth al dominio esercitato in Classe Standard dall'LS 8, e intendeva recuperare la posizione preminente che fu del Discus lungo un arco temporale straordinariamente esteso. L'ispirazione veniva, oltre che dal Discus stesso, anche dall'indiscutibile successo del Ventus 2 (dal quale trae il diedro multiplo e molto marcato). Era chiaro sin dall'inizio che l'evoluzione del modello avrebbe anche portato all'estensione dell'apertura a 18 metri, classe che si stava rivelando sempre più oggetto del desiderio di tanti piloti.

Come per il Ventus 2, solo le versioni denominate "c" hanno la possibilità di indossare le ali allungate, che sono anche rinforzate nella parte centrale per reggere una massa complessiva maggiore (indispensabile per trarre il meglio dalla crescita dell'apertura alare).



Il Discus 2c FES di questa prova, in attesa di ripartire per un altro volo durante il meeting di Pavullo

Nel lontano passato, all'epoca dei primi 15 metri poi dotati di prolunghe, la massa massima al decollo spesso era inferiore a quella originale: ciò passò all'inizio inosservato e le ali lunghe presero il carattere di status symbol, tuttavia nell'arco di un decennio questa formula dimostrò i suoi limiti, ed è oggi chiaro a tutti che il carico alare è uno dei fattori principali, se non il primo, quando si sceglie un aliante per voli di distanza e di gara.

18 metri senza flap

Con già l'eccellente Ventus 2 in catalogo, l'offerta del Discus 2c da 18 metri andava a coprire una fascia di mercato abbastanza piccola: quella composta da chi vuole il gusto della grande apertura col suo stile di volo dal "passo lungo", insieme alla possibilità di volare competitivamente in Classe Standard (installando le tip corte), e inoltre da chi per vari motivi non ama i flap. Il primo Discus 2c che ho incontrato, peraltro, apparteneva a un pilota paraplegico, che aveva necessità di occupare il lato sinistro dell'abitacolo con il comando manuale del timone di direzione. Oggi esistono altri modelli, anche flappati che possono essere dotati dei comandi manuali. I flap poi, lo dico con franchezza pur essendone un grande estimatore, hanno tanti effetti positivi che tuttavia si vanificano se non vengono usati correttamente. In gare ad handicap, un aliante senza flap gode di un fattore correttivo più basso, genera una fatica di pilotaggio probabilmente inferiore, e in una fascia di velocità intermedia va sostanzialmente uguale a un simile modello flappato.



Al traino del potente Robin da 235 cavalli

Struttura

Il Discus 2c è un aliante noto ormai da tempo, poco diffuso tra i proprietari privati italiani, ma ben presente nelle flotte di alcuni ricchi club internazionali. Se ne apprezzano la facilità d'uso, la bellezza delle linee, le prestazioni rilevanti e assurge in un certo senso a oggetto del desiderio, punto d'arrivo nella carriera dei soci ai quali, come sempre, viene imposta un po' di gavetta prima d'essere autorizzati a volare sulle macchine di valore più alto. La contropartita è evidente: l'alto valore commerciale comporta costi più elevati per la polizza assicurativa a copertura delle eventuali riparazioni.

In classe Standard, la versione 2a con abitacolo stretto è altamente competitiva ma non ha davvero scalzato il "vecchio" LS 8 dalle classifiche mondiali; l'unico vero vantaggio è alle velocità elevate, mentre il volo in termica richiede maggiore concentrazione, così come il centraggio del baricentro.

Anche la sicurezza passiva progredisce con l'avanzamento della tecnologia, e il Discus 2 (versioni "b" e "c") senza motore può essere equipaggiato con l'impagabile paracadute balistico di salvataggio. Sono pochi gli alianti per i quali questa opzione è disponibile, che considero da non sottovalutare.



La salita ripida grazie alla potenza del traino. Nessun problema di manovrabilità

Il profilo alare è stato sviluppato in collaborazione tra il dott. Karl-Heinz Horstmann e il prof. Mark Maughmer che si è concentrato sulle estremità e le winglet. L'ala è nota per non soffrire troppo delle contaminazioni del profilo dovute alla pioggia e all'impatto di insetti.



openjobmetis
AGENZIA PER IL LAVORO

La tua agenzia 100% italiana

**SIAMO DIVENTATI GRANDI,
MA CONTINUIAMO A SOGNARE.
PER VOLARE SEMPRE PIU' IN ALTO.**



www.openjobmetis.it



Dopo il Ventus, la Schempp-Hirth rende il FES disponibile anche sul Discus 2c, già ordinato da Oerlinghausen e altri ricchi club tedeschi

L'esemplare di questa prova si differenzia per essere il primo della famiglia Discus 2 ad essere dotato del motore FES. È questa una motorizzazione sempre più apprezzata, che ha da tempo superato le perplessità iniziali. I suoi punti di forza sono unici: nessun cambiamento della dinamica del volo come accade invece coi piloni retrattili, nessun peggioramento delle prestazioni in caso di piantata del motore, nessuna perdita di quota durante la fase di avviamento, gestione semplice con quasi nessuna tendenza a indurre errori di utilizzo, quasi totale assenza di manutenzione. I punti deboli risiedono nei limiti dell'alimentazione a batteria: autonomia limitata, rischio di danneggiare le batterie per scarica eccessiva, necessità di imparare a conoscere le pur modeste esigenze di gestione e stoccaggio. L'affidabilità si è già dimostrata eccellente, con piena soddisfazione dei proprietari. È una mia opinione personale che anche il "passaggio" dall'aliante puro al FES sia decisamente più facile, tanto da renderne possibile la cessione in prestito ad amici o soci, o di esercitare l'attività di noleggio a terzi.

Le batterie del motore sono organizzate in due pacchi da 16 kg ciascuno, e sono rimovibili in pochi minuti. Esse trovano posto in un vano accessibile dall'esterno, situato in fusoliera appena dietro le semiali. Esistono vari caricabatterie da banco di diverse potenze, per una carica più o meno rapida.

Del Discus 2c esiste anche la variante senza motore,

ormai piuttosto impopolare, ma che lascia spazio per l'installazione del sistema di salvataggio con paracadute balistico RADA 500: è questa un'opzione scelta da pochissimi, ma che mi sento di non sottovalutare. È inoltre disponibile la variante con motore retrattile a due tempi, che costituisce un'insieme collaudato ma via via meno attraente (a molti non piace l'odore di benzina, e l'avviamento in volo è più complicato).



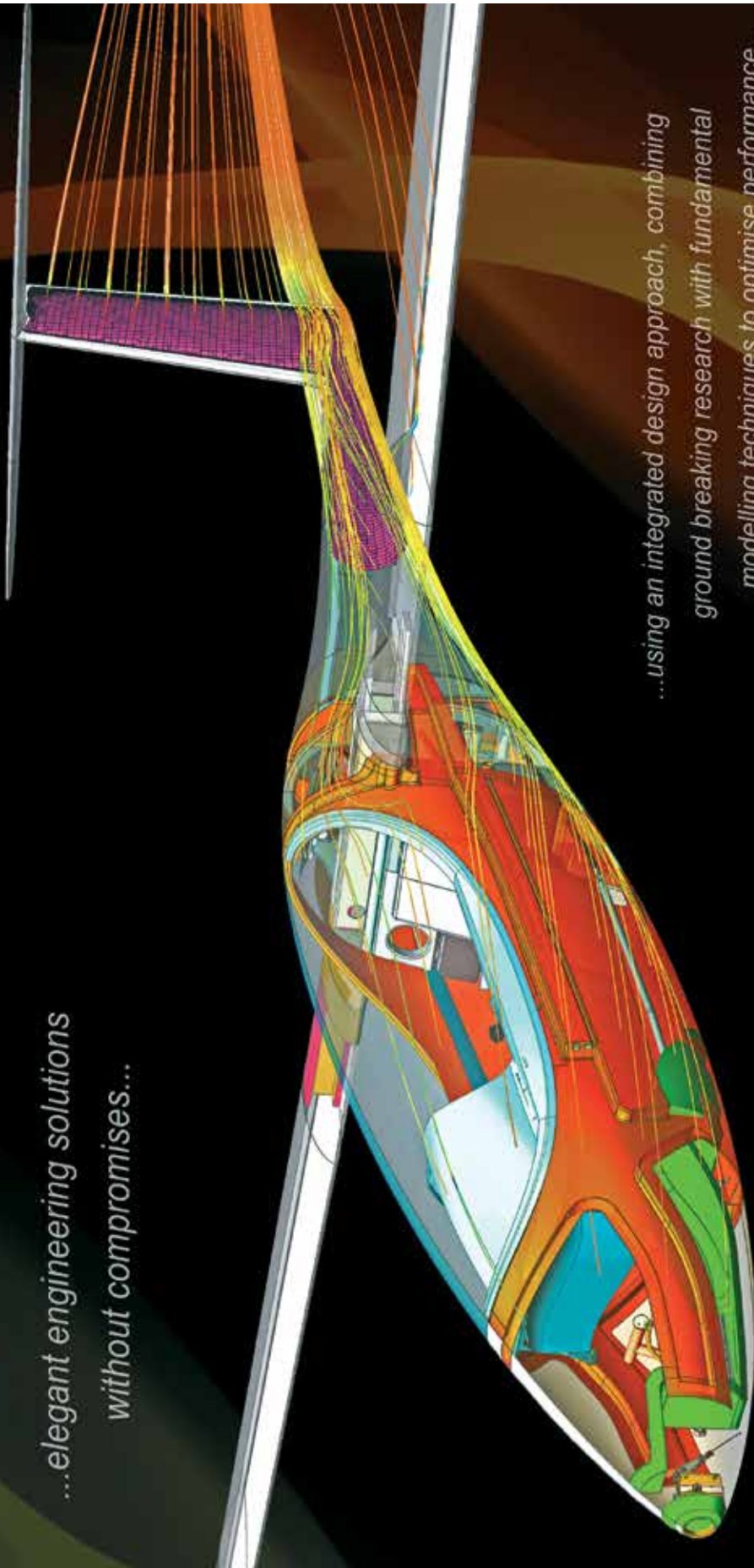
Un alloggiamento per le batterie dell'avionica, accanto al vano del carrello

JES1 Evo

*...elegant engineering solutions
without compromises...*



JONKER SAILPLANES
www.jonkersailplanes.co.za



*...using an integrated design approach, combining
ground breaking research with fundamental
modelling techniques to optimise performance...*

Per informazioni:
Riccardo Brigliadori
340 8405324
riccardo.brigliadori@pilotapersempre.it

M+D FLUGZEUGBAU
www.jonkersailplanes.de

... A REVELATION

Una dotazione di sicurezza alla quale non è necessario rinunciare in cambio del motore, è invece il NOAH, un sistema di ausilio all'abbandono dell'abitacolo. Un cuscino viene gonfiato rapidamente da una piccola bombola di gas compresso, mentre le cinghie vengono slacciate automaticamente. Per attivarlo, la capottina deve essere aperta ed è sufficiente azionare una leva d'emergenza.

La ruota principale è una Tost con piccolo freno a disco, leggera e facile da disassemblare per la sostituzione dello pneumatico. In opzione si può anche scegliere la Behringer (distinguibile per il colore rosso) con disco freno di maggior diametro. Il carrello è ammortizzato. In coda è presente una piccola ruota fissa, che come sempre facilita il mantenimento della direzione rettilinea dietro al traino.

Il piano di coda usa gli stessi profili più sottili progettati da Bormans per l'aggiornamento "x" del Ventus 2, e la sua apertura è stata maggiorata per adeguarsi alla configurazione da 18 metri. Il decollo è possibile sia al traino sia con verricello.

Le semiali si incastrano l'una nell'altra, e vengono tenute unite dal solito singolo perno passante tra i due longeroni in posizione centrale (dietro al poggiatesta). Per completezza aggiungo che tutti i comandi si connettono automaticamente durante il montaggio dell'aliante, che avviene con procedura classica senza particolari difficoltà.

In abitacolo

La seduta è regolabile ed è facilissimo trovare una buona posizione di pilotaggio, che è tendenzialmente reclinata.



Ruota di coda piccola per una minima resistenza aerodinamica



Il FES ora dispone di un sistema di posizionamento automatico delle pale. Gli studi sullo svantaggio aerodinamico dovuto alle pale ripiegate dimostrano che esso esiste ma può essere ridotto da un adeguato studio della fusoliera

Lo spazio è molto abbondante in lunghezza, e più che adeguato in larghezza, rendendo possibile l'uso di accessori, macchine fotografiche ecc. Ottimo il campo visuale circostante. Il comando del carrello retrattile è situato sulla destra. Sul lato sinistro c'è la leva dei diruttori (blu), il trim (verde) e soltanto ancora un pomello di regolazione della presa d'aria anteriore.



Col motore acceso, a potenza minima (3 kW)

L'ergonomia potrebbe migliorare con pochi dettagli, tra i quali un cruscotto dal taglio più alto per le ginocchia (optional disponibile, ma che a mio parere dovrebbe essere di serie), nel qual caso però viene a mancare un utile supporto inferiore della coscia (si potrebbe far realizzare delle imbottiture ben fissate) e il pomolo di sgancio laterale della capottina, utile solo ai fini della manutenzione o pulizia, che si scontra con la coscia destra del pilota. Nella configurazione attuale, le mie abbondanti dimensioni sono costrette a tenere le ginocchia troppo distese e il pomolo suddetto preme contro la mia gamba.

Pronto, decollo

Come accade spesso in questi test, il baricentro è impostato per piloti leggeri quale io non sono, ed è perciò decisamente avanzato. Tutti i comandi sono a portata di mano. Il freno ruota mi permette di mantenere la posizione col cavo di traino ben teso. Il decollo è facilissimo, grazie all'immediata armonia dei comandi. La coda rimane a lungo piantata a terra, e del resto il calettamento dell'ala impone un assetto abbastanza cabrato per far sollevare il Discus 2 da terra, altrimenti resta giù fino a velocità decisamente elevate. Non avendo letto il manuale (mea culpa, sempre farlo prima di volare un nuovo aliante), ho tenuto la barra saldamente avanti fino ai primi segni di stacco della coda, per poi portarla progressivamente indietro per

farle sfiorare il terreno. L'aereo da traino assegnatomi è molto potente, la salita è rapida. Mantenere la posizione non è stato impegnativo e il traino era sempre in vista (con alianti flap-pati l'assetto della fusoliera è generalmente meno cabrato a vantaggio della visibilità anteriore, ma non ho sofferto di questa mancanza). Il passaggio sotto la scia del traino è un esperimento facile che non ha mostrato nulla di rilevante, tranne la solita turbolenza dell'elica trasmessa correttamente ma con dolcezza ai comandi.

La capottina offre una sigillatura di serie che è sufficiente a garantire un livello di rumore aerodinamico basso, anche se non da record.

Volo libero e col FES

Per la retrazione del carrello s'impara in fretta a impugnare il pomello col palmo della mano rivolto verso la parete, e col pollice verso il basso. La manovra è facile e non richiede sforzi significativi, alla portata di chiunque; nel mio caso ho sentito un po' di interferenza del gomito con la tasca portaoggetti e altre sporgenze in abitacolo. I comandi sono omogenei negli sforzi, sempre modesti, e ben coordinati nell'autorità. Le reazioni dell'aliante agli impulsi di comando sono rapide ma dolci, in particolare sull'asse di rollio (alettoni). L'inversione di virata richiede i soliti 5 secondi circa. L'azione sul cabra-picchia è diretta senza sgradevoli sensazioni di nervosismo. I pedali che comandano il timone non oppongono resistenze significative, anzi il comando pare molto leggero e quindi è poco affaticante.



Volo livellato con 5 o 6 kW



Erogando 15 kW sul massimo di 22



L'elica è parcheggiata in posizione orizzontale

Alla prima termica ho percepito poco la massa d'aria, ma aumentando la "sensibilità" del mio cervello sono riuscito a centrare mentre apprezzavo la facilità di pilotaggio e la dolcezza del comportamento dell'aliante. Del resto anche il variometro non era di un tipo abituale per me, e la somma di tante novità ha richiesto un breve adattamento da parte mia. Ho avuto presto il dubbio che non fosse il caso di spiralarlo troppo lentamente, similmente a molti alianti moderni, e stabilendomi a circa 100 km/h o poco più le cose sono migliorate.



Il display Flarm indica la distanza dal traffico vicino. In prua c'è un piccolo strobo a Led attivabile dal Flarm stesso

In planata il trim è efficace e di facile utilizzo, con corsa di comando molto corta, ma non consente di azzerare gli sforzi di barra oltre i 200 km/h. Ottimo invece sotto questo limite. Le termiche successive mi hanno trovato un po' più preparato, mentre iniziava a delinearsi la personalità del Discus 2c come un ottimo, bel giocattolo per volare.

Le prove di stallo, semplificate dalle poche configurazioni di volo (non avendo i flap) hanno mostrato un comportamento sempre simmetrico e privo di reazioni particolari. Le correzioni col timone sono facili e senza sforzo, e gli alettoni mantengono una discreta efficacia anche mentre l'aliante affonda nello stallo.

L'uso del motore richiede di comprendere il manuale di bordo. Piccoli fraintendimenti possono essere causa di situazioni sgradevoli, come su ogni aeromobile! C'è in particolare un punto che va sottolineato: lo strumento di comando del motore è alimentato con l'avionica, e ha un proprio interruttore che deve essere attivato già prima di dare corrente ai sistemi di potenza (controllati da un grosso interruttore rosso con protezione ribaltabile). Se si usa una procedura inversa, lo strumento si accende ma il motore rimane fermo.



Il cruscotto standard non offre spazio a sufficienza per le ginocchia di piloti di alta statura

I parametri di corrente, tensione e le temperature sono pure importanti, ma in tutte le mie esperienze col FES sono sempre rimasti ampiamente nei limiti. La ventilazione va spinta in avanti per dare al motore l'aria fresca di raffreddamento, e quando lo si fa viene a diminuire invece il flusso erogato dalla bocchetta di ventilazione dell'abitacolo. Non esiste un "avviamento" del motore, ma basta agire sulla manopolina rotante simile a un pomello di una moderna radio per ottenere la spinta a partire dai circa 2000 giri e con un assorbimento che va da "zero" a 15 kW. Sotto piena potenza, dopo che la batteria è scesa sotto circa metà della capacità totale, può accadere che venga segnalato sul piccolo display che la tensione è troppo bassa. Si viene invitati a ridurre la potenza erogata, la tensione risale e l'avviso scompare. A tutta potenza si ottiene una salita superiore a 1,2 m/s con forti variazioni dovute anche a piccolissimi movimenti della massa d'aria; occasionalmente ho visto un +1,8 senza palesi fonti di ascendenza esterna. Il rumore sembra più intenso e con tonalità bassa e rauca ai bassi regimi e basse potenze erogate, rimanendo molto lontano dal creare fastidio. Anche a tutta potenza non è necessario proteggere le orecchie, ma il suono diventa più acuto e vocale, soltanto vagamente simile a quello di una turbina (o di un aspirapolvere ;-)).

Lo spegnimento avviene ruotando il pomello con rapidità in senso antiorario. Se il regime era di almeno 1.200 giri, allo spegnimento interviene un sistema di frenatura automatica che ferma le pale in posizione ottimale (orizzontale), e queste si ripiegano subito, grazie alla spinta dell'aria. Se la posizione non fosse quella giusta, occorre ridare un po' di potenza assicurandosi di avere raggiunto almeno il regime sopra indicato, altrimenti cessando l'erogazione di energia il motore e l'elica continueranno a girare "in folle", creando una situazione non desiderabile. Tale rotazione è accompagnata da un rumore rauco e sordo, amplificato dall'abitacolo (per il pilota è come star seduti di fronte a un megafono), e questo suono può dare l'impressione che il motore stesso sia "acceso".

Concetto non applicabile al motore elettrico ma che può generare confusione.

Il sistema invoglia ad utilizzare il motore anche solo per tempi brevissimi, come “aiutino” per superare un ostacolo, o per agganciare un valore, aprendo a usi molto diversi da quelli di un normale pilone retrattile. Il volo livellato richiede all'incirca 5 kW, potenza alla quale l'autonomia è certamente superiore ai 45 minuti consentendo un ritorno, senza guadagno di quota, da circa 80-100 km di distanza. In realtà anche con questa potenza erogata è frequente incontrare fasce di ascendenza debole che permettono di fatto di allungare l'autonomia o di guadagnare metro dopo metro un po' di quota utile. In linea di massima, il pieno delle batterie dovrebbe consentire invece un guadagno di quota di circa 1.000 – 1.200 metri sotto una spinta prossima al massimo.

Atterraggio

Nelle ultime planate ho provato la stabilità longitudinale, che si dimostra in linea col comportamento degli

alianti moderni: la fugoide ha un ciclo di circa 15 secondi, non si smorza né cresce in maniera evidente. È dunque possibile lasciare liberi i comandi per il tempo necessario a svolgere altre funzioni in fasi non delicate del volo.

La prova dei diruttori, con trim a 110 km/h e barra libera, mostra un sano aumento di velocità e l'abbassamento del muso. Estratti a fondo corsa, la discesa si stabilizza a circa 4,5 m/s, qualcosa in più aprendo anche il carrello. L'efficienza passa quindi dal valore massimo (stimabile in almeno 45) a 6,5. La modulazione della rampa di discesa è perciò ampia seppure non da record.

Nulla da segnalare durante la fase di richiamata, e in rullaggio l'autorità degli alettoni si riduce con lenta progressione permettendo anche correzioni dell'ultimo momento. La direzionalità dovuta alla ruota di coda e al peso che vi grava, rende poco efficace il timone alle basse velocità (salvo adottare qualche trucco, come delle brevissime ma decise frenate per alleggerire la coda).



In formazione col Nuovo Ventus, un primo piano della conformazione dell'ala del Discus 2c



Il Discus 2c FES di base ha le estensioni a 18 metri. Le tip per volare a 15 metri (classe Standard) sono un optional da 8.500 euro

Conclusione

Dal punto di vista del pilota agonista, il Discus 2c a causa del carico alare relativamente limitato (massa max. 565 kg per un carico di 49,6 kg/m²) non rappresenta forse la scelta ottimale, ma in gare ad handicap può certamente dare grandi soddisfazioni, e del resto rimane praticabile la scelta di volare in Classe Standard, dove si raggiunge un carico di 51,7 kg/m² soffrendo solo la massa a secco decisamente più elevata, poco concorrenziale in giornate deboli.

Il Discus 2c mi ha fatto tornare a un volo di puro piacere, non affaticante né fisicamente né mentalmente. Della versione con motore FES si apprezza la semplicità d'uso della motorizzazione, ma ovviamente questo bel giocattolo ha un prezzo importante pari a 98.500 euro di listino che, aggiungendo l'IVA, una dotazione completa e il rimorchio giungono a un totale compreso tra 130 e 155 mila euro. Non è poco per un aliante motorizzato come solo "sostentamento", ma l'acquisto può essere ragionevole per varie tipologie di acquirenti: in particolare sono i club più moderni e ricchi che possono approfittare del Discus 2c FES sotto molteplici aspetti. Per esempio acquistandolo in esenzione d'IVA, adottando strumentazione efficiente ma semplificata, e magari dotandosi di un solo rimorchio per una coppia di esemplari. E in effetti sono proprio i club e i pochi "noleggiatori professionali" i principali clienti di questo aliante, potendo mettere a

disposizione dei soci una macchina sana, facile, senza complicazioni, di piacevole di pilotaggio, con prestazioni di assoluto rilievo e nel contempo riducendo al minimo la probabilità del fuoricampo. La formazione dei piloti all'uso del motore è rapida e poco propensa a generare difficoltà e incidenti. Il rapporto tra prezzo e divertimento fa quindi un salto in avanti che, forse, può definirsi epocale.



In termica è tutto facile e istintivo



La salita con motore a piena potenza sfiora i 2 m/s

Scheda tecnica

	15 m	18 m
Apertura alare	15 m	18 m
Superficie alare	10,16 m ²	11,39 m ²
Rapporto di allungamento	22,2	28,5
Lunghezza	6,78 m	6,78 m
Peso a vuoto	335 kg	345 kg
Massa max.	525 kg	565 kg
Carico alare	36,9 – 51,7 kg/m ²	36,4 – 49,6 kg/m ²
Vne	280 km/h	280 km/h

Motore	FES-M100
Potenza massima	22 kW / 29 HP
Coppia	75 Nm
Peso	7,3 kg
Elica	Bipala pieghevole
Batterie	Polimeri di Litio
Tempo di ricarica	150 min (1,6 kW)



L'ala progettata da Horstmann con estremità "firmate" da Maughmer



Il motore si avvia in un secondo, a patto che lo strumento sia acceso prima di azionare l'interruttore di potenza



Il sistema FES sta diventando sempre più popolare e apprezzato per l'immediatezza e facilità d'uso

Aeroclub Volovelistico Tricolore

*Una piccola flotta, voli di distanza, spirito di collaborazione
Castellazzo, in provincia di Reggio Emilia*



La semplice e simpatica club-house

Chi conosce l'Aero Club Volovelistico di Castellazzo? Forse tra gli aero club dedicati all'aliante è l'ultimo nato: 8 ottobre 2002. Non è ancora maggiorenne! Il primo gruppo di piloti si formò a Reggio Emilia negli anni '90, come costola dell'aeroclub di Modena, con

l'intenzione di poter decollare anche a verricello e con traino da automobile; l'istruttore Roberto Zecchi, detto il Riccio, aveva ed ha tuttora questo sogno: una pista lunga e l'autotraining per abbattere i costi e rivivere lo spirito delle origini.



Una panoramica sull'aviosuperficie di Castellazzo

In effetti queste caratteristiche erano soddisfatte dall'aeroporto di Reggio Emilia e sia il verricello sia il traino con un'automobile fecero la loro comparsa sullo storico e spazioso aeroporto delle Officine Reggiane. Un primo corso al verricello sfornò ben quattordici piloti tra reintegri e nuove licenze, poi nel 2001 ci fu la svolta con l'acquisto del traino aereo: un Morane MS 235E Rallye completamente finanziato da alcuni soci. Dopo l'11 settembre 2001 e a seguito di dissidi con la Società Aeroporto di RE, Pierpaolo Bigi, già presidente dell'aeroclub locale ed esperto pilota PPL acrobatico, cominciò a predisporre una pista dietro a casa sua in località Castellazzo. La pista era inizialmente lunga solo 350 metri in mezzo ai filari delle viti, ma con l'abbandono di Reggio Emilia da parte di altri piloti (Gianluca Bondavalli, Glauco Melloni, Federico De Nigris, Daniele Barezzi, Mario Pelicelli, Stefano Triani, Antonio Felice Pastore e Roberto Zecchi) si cominciò a pensare di utilizzare il campo di Castellazzo anche per il decollo degli alianti. La pista fu allungata e allargata raggiungendo 600 metri di lunghezza per 35 di ampiezza. L'altitudine è di soli 43 m AMSL, orientamento 02-20, frequenza radio 120.225. Che dire? Purtroppo il sogno del Riccio s'infrange: la

pista si adatta al traino aereo ma non permette le operazioni con gli alianti, né al verricello, né tantomeno con autotraino. La campagna intorno è vasta, ma coltivata a uva lambrusco rendendo impossibile l'atterraggio in emergenza. Affittare un altro terreno? I costi sono alti per un club autofinanziato e quindi si utilizza traino aereo su Morane MS235E sapientemente condotto da Bigi o Bondavalli, eletto anche presidente all'unanimità. In questo piccolo campo, quasi una portaerei in mezzo a un mare di vigne saldamente fissate, dopo un primo periodo di creazione delle attività e delle strutture, ferve, da un paio di anni, una discreta attività sia d'alianti sia di ultraleggeri.

In effetti si sentiva la mancanza di una scuola di pianura nell'Emilia a ovest di Bologna vista la chiusura del volo a vela sia a Modena sia a Bologna-Molinella e considerato che presso il gruppo parmense con sede a Fornovo manca la scuola di volo.

In questo contesto Castellazzo ha trovato vita e ragione d'essere, grazie soprattutto alla disponibilità e competenza sia del presidente Gianluca Bondavalli sia dell'istruttore Roberto Zecchi, istruttore elicotterista in pensione del gruppo pompieri di Bologna, e grazie alla partecipazione di Pierpaolo Bigi.



nautica
lavazza s.r.l.

- Marina e lifting up to 20 tons.
- Riva refitting
- Installazione elettronica
- Verniciature e ricondizionamenti su tutte le superfici
- Riparazioni legno - vetroresina - carbonio

Via Lago, 35 - 21020 Brebbia (Va) - Tel. +39 0332.989113 - Fax +39 0332.989086
info@nauticalavazza.it - www.nauticalavazza.it



Il Grob G 103 pronto al decollo

Lo spirito che troviamo nei soci è amichevole e collaborativo: la bassa quota associativa, a fronte della condivisione delle competenze senza pretesa di lucro, dà la possibilità anche ai giovani di volare a costi quanto più possibile modesti. Nessuna sede sociale a tre o quattro stelle, ma un semplice container in cui si svolgono le lezioni, si gestisce la contabilità, si mangia un panino prima di andare in volo.

Nessun bar, ma un frigorifero ben fornito con cassetta per depositare il proprio contributo pari al costo vivo della bibita; nessun ristorante, ma talora è possibile trovare tavole apparecchiate a favore di qualche pranzo o cena organizzata da esperti soci (chi non conosce l'AirPork venga a gustare la nostra porchetta con gnocco fritto abilmente cucinati open-air!).



L'hangar è stipato di mezzi gestiti direttamente dal club



AirPork: la nostra porchetta con gnocco fritto abilmente cucinati open-air!

TRANSFLUID

trasmissioni industriali

PERMANENT MAGNETS

Electric Machine
 from 8 kW to 75 kW - 3000 rpm
 natural convection cooling
 from 100 Vdc to 300 Vdc battery



HYBRID TECHNOLOGY

Electrical power from 8 to 300 kW
 3 navigation modes
 Diesel engines from 50 to 1100 kW
 Parallel hybrid technology and installation



drive with us

Via Guido Rossa, 4 • 21013 Gallarate (VA) Italy
 Ph. +39 0331 28421 • Fax +39 0331 2842911 • info@transfluid.it • www.transfluid.eu



E i mezzi? L'hangar con struttura in metallo e copertura in tela è stipato di mezzi gestiti direttamente dal club. Ritorno alle origini? Forse, ma senz'altro cosa gradita a tanti. Il risultato è che oggi il club vanta una quarantina di soci volatori e un discreto numero di mezzi:

- un Grob 103 Twin Astir utilizzato prevalentemente per la scuola;
- un biposto Bergfalke II utilizzato dagli appena brevettati;
- un biposto Blanik L13, uno dei pochi ancora in linea di volo;
- un monoposto Astir G102 per il passaggio al mono;
- due monoposto per i voli di performance: DG300 e LS3a;
- un monoposto Ka 6 che per ora si trova in officina in attesa di una nuova livrea;
- il trainatore Morane-Saunier MS 235E che è utilizzato anche da tre piloti PPL che danno la loro disponibilità a trainare. Essi sono:
 1. Luciano Ferrarese: pilota militare in pensione, istruttore aliantista e trainatore a Lucca
 2. Federico Bigi giovane volovelista, figlio di Pierpaolo;
 3. Paolo Stermieri, ultimo arrivato e preziosa aggiunta al gruppo, pilota in pensione che, come tanti altri militari, ha scelto l'aliante per continuare a volare;
 4. e speriamo che a breve ci sia anche il ritorno di Federico De Nigris.

Il volo che si effettua a Castellazzo è prevalentemente di pianura anche se, con solo 12 minuti di traino a una quindicina di km, si raggiungono verso Sud le prime colline dell'Appennino: a quota di sgancio si è già in planata anche sugli aeroporti di Modena e di Reggio Emilia e facilmente si possono raggiungere le piste di Carpi (20 km) e di Sassuolo (15 km).

Le condizioni quali sono? Ovviamente quelle della Pianura Padana che vede alternarsi nebbie e foschie a giornate con termiche secche o con cumuli in veloce evoluzione. Il motto è: Carpe Diem! Chi vuole qualcosa in più, cerca le migliori condizioni sulle prime colline che permettono di tenere l'aviosuperficie di Sassuolo come alternato e da qui, costeggiando o risalendo il fiume Secchia, è possibile salire fino a raggiungere Pavullo e il monte Cimone.

Il Riccio, nella sua responsabilità di istruttore, ligio alle regole e alla sicurezza del volo, controlla i suoi "pinguini" sia con check d'inizio anno volativo, sia con controllo e assistenza radio durante l'attività di volo, proponendo anche cicliche attività d'aggiornamento sulla teoria del volo e sulla sicurezza del volo.

L'attività viene seguita dal sito internet, tramite il quale i piloti segnalano la loro presenza in campo in modo da poter organizzare un'efficace turnazione dei trainatori,



I soci al lavoro

che in gran parte sono anche volovelisti.

La possibilità di volare in spazi aerei di tipo Golf permette sicuramente di assaporare la libertà del volo e consente di effettuare sia voli di distanza che di performance senza limiti di quota; inoltre volare su un'aviosuperficie privata permette di concentrarsi sul volo e lasciare fuori gran parte delle incombenze burocratiche dei classici aeroporti civili italiani.

E quindi:

- I-DO tendi il cavo
- Cavo teso e flap abbassati
- Aliante pronto
- Castellazzo, India-Delta-Oscar decolla con aliante al traino ■



Il Blanik al traino del Morane

Aldo Cernezz

*Dal racconto dei partecipanti raccolto da Allan Arthurs
e Mattia Rigamonti • Foto di Lapo A. Busi*

Giro d'Italia in aliante



Il futuro della classe 13,5 metri

Un evento di presentazione, prova generale per un concetto innovativo



Il Silent in volo sul mare

Il campione mondiale in carica nella classe 13,5 metri è il nostro Stefano Ghiorzo, socio ACAO e direttore generale dell'azienda Alisport che costruisce l'aliante Silent 2. Stefano ha partecipato al mondiale in Lituania due anni fa, con un aliante appositamente modificato e preparato dalla Alisport, il suo Diana 2 che è stato accorciato all'apertura alare adeguata e che è stato dotato di motore elettrico FES. L'esperienza che i tecnici e i progettisti dell'Alisport hanno fatto in questa impresa impegnativa potrà essere travasata nella produzione di serie.

In seguito al mondiale, nella prima riunione IGC in programma, Stefano ha proposto di caratterizzare la Classe 13,5 in maniera da differenziarla nettamente da tutte le altre classi esistenti. Io stesso sono stato invitato a presentare nel contempo la candidatura di Pavullo ad ospitare il mondiale del 2019, che ci è stato assegnato a larghissima maggioranza.

I delegati internazionali hanno ascoltato con attenzione i nostri argomenti: se le regole della 13,5 metri rimanessero in gran parte uguali a quelli delle altre classi, con la sola differenza dell'apertura alare e del carico, essa verrebbe vista come null'altro che una variante della World Class che ha passato alcuni lustri galleggiando nelle retrovie con poca partecipazione ai campionati attirando sempre meno interesse. Un cambiamento più profondo, fin dalle radici, potrebbe invece rinfrescare da subito questa nuova classe che dalle ceneri della World Class è nata, divenendo più attraente per i piloti, i costruttori e la comunicazione al pubblico. Pensieri ambiziosi, indubbiamente, ma che vanno perseguiti. Mai smettere di sognare!

La prima osservazione di Stefano era che i piccoli alianti leggeri sono la piattaforma tecnica ideale per una motorizzazione elettrica potente, semplice e affidabile tanto da consentire il decollo autonomo. Inoltre, il peso massimo al decollo di 300 kg (per il Silent e pochi altri concorrenti) consente di inquadrare questi mezzi in uno schema di "deregulation" definito SSDR (single-seat de-regulated aircraft) dalla CAA inglese, con notevoli semplificazioni per i costruttori e per i piloti. Allo stato attuale la gara potrebbe mantenere



I tre alianti schierati coi piloti a Pavullo

lo stesso limite di carico alare già adottato (35 kg/m^2), ma aggiungendo il requisito obbligatorio di una motorizzazione elettrica utilizzabile anche in volo. L'IGC ha dato segno d'interesse affidando al nostro NAC (l'AeCI) l'organizzazione di un "evento di prova" a carattere dimostrativo, su cui basare le successive considerazioni. I processi decisionali dell'IGC sono democratici, ogni nazione un voto, ma ovviamente piuttosto lunghi, sia per ragioni di prudenza e opportunità, sia per la cadenza annuale delle assemblee generali. L'ultima notizia è che pochi giorni prima di stampare questo numero, l'IGC ha fatto proprie queste idee e che verranno applicate già a partire dal mondiale di Pavullo nel 2019.

Il Giro d'Italia

Mentre a Varese si stava per svolgere il campionato italiano 18 metri, con la formula di un Grand Prix di qualificazione aperto a piloti di caratura mondiale, l'attenzione dei media era particolarmente concentrata su uno dei massimi eventi sportivi nazionali (seguito da tanti appassionati anche all'estero), il Giro d'Italia ciclistico. Un socio dell'ACAO ha potuto offrire aiuto coinvolgendo l'ente organizzatore del Giro nella promozione dell'evento di prova volovelistico, denominato X-Italy (cross-Italy).

Il Giro d'Italia a tappe con gli alianti elettrici a decollo autonomo è stato basato in gran parte sul regolamento del GP FAI, cui hanno partecipato tre Silent 2 Electro condotti da Luigi Bertoncini, Riccardo Brigladori e dallo stesso Stefano Ghiorzo.



L'impressionante inizio di traversata sul mare



I decolli sono stati improntati alla ricerca del primo aggancio termico a quote molto basse

Il motore elettrico è stato utilizzato sia per il decollo, sia nel corso dei task assegnati. Per ogni singola giornata era a disposizione di ciascun pilota una determinata quantità di energia (kW/h), variabile in funzione delle previsioni meteo in relazione al tema, e della lunghezza del tema stesso. Eccedere tale quantità di energia a disposizione veniva equiparato ad un normale fuoricampo, con mancato completamento del tema.

Le prove di gara

Sono stati volati cinque dei sei giorni in calendario, in alcuni casi assegnando anche più temi in alcune giornate. Ogni percorso partiva da un aeroporto per concludersi su un altro luogo di atterraggio. Punto d'inizio e d'arrivo del Giro era l'aeroporto di Calcinate (Varese), passando per l'Appennino dopo aver attraversato la Pianura Padana, e poi raggiungere la stupenda Isola d'Elba, e fare quindi ritorno in volo giusto in tempo per le premiazioni del GP e del Giro.

Gli alianti hanno avuto modo di comparire nelle dirette TV dedicate al ciclismo, con alcuni spettacolari sorvoli di luoghi famosi. Il percorso ha totalizzato più di 1.000 km di volo cross-country.

Giorno 1: il tema inizia a Varese con pilone al Monte Marenzo (Lecco) e una planata verso Cremona. Distanza totale km 128,9; bonus energia: 3 kW/h.



TOST
Flugzeuggerätebau

increased safety






Complete Hydraulic Brake System

Developed and produced by Tost

Wheel hub with vented brake disk

3-piston brake assembly

Hydraulic brake control

Parking valve

Tost GmbH Flugzeuggerätebau München
 Thalkirchner Straße 62 D-80337 München
 Tel. +49-(0) 89-544 599-0 info@tost.de
 Fax +49-(0) 89-544 599-70 www.tost.de



Mare e alianti, un ambiente fuori dal comune

Poi un nuovo volo da Cremona a Pavullo con pilone intermedio a Fontanellato in provincia di Parma. Distanza totale km 102,9; bonus energia: 3 kW/h

La planata in Pianura Padana è stata aiutata dal forte vento da Nord. Ad uno degli alianti è stato negato a lungo l'atterraggio a Cremona, a causa di attività di paracadutisti in corso... ma è bastato usare il motore a bassa potenza per mantenersi in attesa in zona sicura. Dopo l'installazione di nuovi pacchi batterie, il secondo task è iniziato con un decollo fino a 150 metri di quota solamente, sopra la città.

Tutti i piloti sono riusciti a raggiungere Reggio Emilia nonostante le deboli condizioni termiche, dove poi hanno trovato buone salite. Riccardo ha toccato i 1.800 metri coi quali non ha avuto difficoltà a raggiungere le creste e proseguire verso Pavullo, mentre Stefano ha fatto uso dei kW/h a sua disposizione per fare più quota e superare in planata Riccardo, vincendo la prova con l'arrivo a Pavullo.

Giorno 2: riposo per pioggia.

Nel pomeriggio un'apertura nel cielo verso sera ha permesso di fare alcune prove generali dell'esibizione con i fumogeni, da realizzare a favore delle telecamere del Giro d'Italia il giorno successivo.

Giorno 3: promozione in diretta mondiale.

L'opportunità di mostrare gli alianti in TV e a uno smisurato pubblico presente di persona è stata colta con puntualità assoluta, arrivando alle 14:50 sul luogo dell'esibizione e accendendo i fumogeni alle 15:00 precise. Il cielo sopra Sestola si è tinto di rosa, il colore del Giro e del quotidiano "Gazzetta dello Sport". Bertoncini ha iniziato con un programma solista, poi raggiunto da Brigladori e Ghiorzo per i passaggi in formazione stretta. Molti dei presenti avranno probabilmente visto un aliante per la prima volta!

Si è ottenuta la diffusione in diretta RAI alle 15:00 del "display" su Sestola durante la tappa ciclistica Campi Bisenzio / Sestola prima dell'arrivo dei ciclisti, con intervista sul tema del volo a vela tramite speaker ufficiale, Francesco Pancani, e lo speaker del X-Italy Lapo

Busi; radiodiffusione su RDS Dimensione Suono con intervista tramite speaker ufficiale a Mattia Rigamonti.

Giorno 4: da Pavullo fino al pilone di Borro (Arezzo) e quindi atterraggio a S. Vincenzo (Livorno). Distanza totale km 216,7; bonus energia: 3,5 kW/h

Al mattino è stato realizzato un secondo spettacolo aeronautico sulla città di Modena per dare un saluto ai ciclisti in partenza per la tappa di giornata. Il presidente dell'AeC di Pavullo ha fatto un breve discorso, spiegando la concezione del X-Italy.

Poi un rapido cambio di batterie e il decollo da Pavullo appena dopo pranzo sotto un cielo incerto e con vento a raffiche. I motori sono stati spenti a 200 metri, trovando una salita e quindi procedendo verso Sud-Ovest in direzione di Livorno. La vista sul mare era splendida, ma le condizioni tutt'altro che facili. Luigi Bertoncini ha ritenuto necessario usare il motore per raggiungere un aeroporto alternativo a Chiusdino in provincia di Siena, mentre Riccardo e Stefano gareggiavano per l'arrivo sul traguardo. Entrambi hanno usato un po' di energia del motore e le deboli salite, con tanta determinazione. Il primo posto è andato a Ghiorzo, ma con un piccolissimo distacco verso Brigladori.

Giorno 5: da San Vincenzo a Marina di Campo, sull'Isola d'Elba. Distanza totale km 41; bonus energia: 4 kW/h.

Il tema di soli 41 km si svolgeva quasi esclusivamente sul mare aperto, con venti settentrionali di 25 nodi.



Fumogeni rosa sul Sestola in onore del Giro: una folla enorme ha visto gli alianti, magari per la prima volta

Il decollo autonomo e la traversata hanno richiesto l'uso di gran parte dell'energia elettrica disponibile. Stefano ha scelto una rotta diretta su Piombino usando il minimo di potenza per sostenere il volo. Riccardo si è cautelato maggiormente e ha fatto quota sulla costa fino a base nube, ma la planata sul mare gli è apparsa troppo incerta, quindi ha preferito rinunciare tornando alla terraferma per un atterraggio sicuro.

E non stiamo parlando di un pilota che si arrende facilmente. Ghiorzo è arrivato all'Elba con 250 metri di quota, ed è riuscito ad agganciare un salita sulle scogliere affacciate a Nord, con buoni valori e un meritato sospiro di sollievo.

La planata verso l'aeroporto Marina di Campo a quel punto era semplice, e vi ha potuto compiere un normale circuito di atterraggio in contatto radio con la torre. Per la classifica, con questo volo Stefano ha conquistato un vantaggio ormai insormontabile per i suoi compagni di avventura.

La giornata si è conclusa col ricongiungimento dei tre alianti e dei tre amici a Pavullo, via terra.

Giorno 6: da Pavullo ad Alzate Brianza, distanza totale km 204,6; bonus energia: 3,5 kW/h. Quindi una prova a cronometro da Alzate fino all'arrivo su Calcinate del Pesce (Varese). Distanza totale km 31; bonus energia: 2,5 kW/h.

Ancora un attraversamento della Pianura Padana, iniziato con buone condizioni sull'Appennino, alte velocità di planata e circa 2.000 metri di plafond. In pianura purtroppo le salite erano scarse e il gruppo ha perso quota. Tutti hanno usato il motore seppure con estrema moderazione. Riccardo ha scelto di andare in direzione del Lago d'Iseo alla ricerca di migliori condizioni mentre gli altri procedevano in diretta per Lecco. La scelta non ha pagato per Riccardo che ha usato molto tempo di motore per risalire dalla zona di Valbrembo e rientrare nelle montagne del lecchese. I tre hanno comunque tutti completato il task, con un'altra vittoria di Stefano.

Durante la breve sosta ad Alzate sono state cambiate le batterie e reinstallati i fumogeni, per andare a chiudere il cross-Italy su Calcinate. L'efficienza aerodinamica risente dei sistemi installati sulle estremità alari, ma lo spettacolo ci guadagna.

Il decollo è avvenuto alle 18:00, a fine giornata, in condizioni termiche ormai in esaurimento. Non potevano fare altro che usare i motori per salire, e poi ottimizzare la planata: sono infatti arrivati in gruppo ravvicinato, con Luigi primo al traguardo seguito da Riccardo e da ultimo a pochi secondi, Stefano.

Piccolo show conclusivo davanti agli spettatori del Grand Prix coi fumogeni accesi.

OFFICINE AERONAUTICHE GHIDOTTI S.r.l.

Via dei Grilli, 5 - 41012 Carpi - Modena - Tel. +39 059 681227 - info@officineghidotti.com - www.officineghidotti.com



- Riparazioni, modifiche, ricostruzioni di alianti ed aeromobili in materiali compositi
- Lavori di lattoneria e strutture tubolari metalliche saldate
- Riparazioni, ricostruzioni di strutture lignee e reintelature - Riverniciature
- Ispezioni e rinnovi ARC - Servizio CAMO - Assistenza tecnica e burocratica

OFFICINA ALIANTI: Via Prato delle Donne, 19 - 44100 Ferrara (FE) - Aeroporto di Aguscello

Tirando le somme

I tre Silent 2 Electro hanno permesso di fare una dimostrazione di una nuova concezione delle gare, molto diversa da quella tradizionale. La possibilità di usare un determinato quantitativo di energia elettrica durante le singole prove ha reso le decisioni tattiche più complesse, cosa che è stata giudicata molto interessante dai partecipanti. Ad una prima analisi appare già chiaro come questa formula permetta di completare con maggiore probabilità un evento di più giorni; che lo stress per i piloti diminuisce; che vengono drasticamente ridotte le incognite e i rischi del fuoricampo; che l'organizzazione di un evento risente meno delle incognite legate alla meteo e al clima del periodo; che la gara può adattarsi alle esigenze della stampa e delle riprese video.

La proposta può non piacere ai puristi perché rompe decisamente con la tradizione, ma potrebbe invece attrarre una nuova schiera di piloti che, magari, oggi si tengono alla larga dalle gare.

Dopo tutte le sue vittorie, Ghiorzo ha conquistato il primo posto di questa edizione di test del X-Italy, Briigliadori è secondo e Bertoncini terzo.

Il futuro della Classe 13,5 metri

Pavullo si è aggiudicata l'edizione 2019 del campionato mondiale della Classe 13,5 metri, e la recentissima assemblea plenaria IGC ha sancito il principio per cui soltanto gli alianti dotati di motorizzazione elettrica vi potranno partecipare. Restano da scrivere tutti i regolamenti, che potrebbero avere un significativo impatto sulla scelta dell'aliante da parte dei piloti: alcuni dei modelli disponibili oggi sono adatti esclusivamente a piloti di peso molto ridotto, mentre altri non hanno prestazioni concorrenziali. Altri modelli sono appena stati annunciati (per esempio si mormora di un nuovo aliante della sudafricana Jonker, specifico per questa classe), altri ancora hanno soltanto fatto i primissimi voli di prova come il GP 14.

Il mondiale del 2015 è stato vinto da Ghiorzo sul VersVs (un Diana modificato), che così ha conquistato il



Uno scenario inusuale per gli alianti

suo secondo titolo, tuttavia il prossimo evento in programma in Ungheria nel luglio di quest'anno, ancora non vede alcuna iscrizione ufficiale a solo un mese dalla chiusura delle iscrizioni. Ciò può essere interpretato in molti modi... per esempio le iscrizioni italiane sono per ora bloccate dalla situazione di apparente stallo della burocrazia AeCI, e potrebbero essere inviate agli organizzatori anche prima di entrare in stampa con questo numero della rivista. D'altro canto le modifiche adottate dall'IGC, per ora solo di indirizzo senza un quadro di regole definito, possono aver portato molti piloti a desistere per non rischiare di investire risorse e denaro sull'aliante sbagliato. Può anche essere, e ce lo auguriamo vivamente, che l'edizione di quest'anno soffra solo della situazione di passaggio, e che la Classe 13,5 metri sbocchi con l'edizione italiana del 2019 (della quale io stesso sono per ora il direttore di gara designa-

to) incontrando l'entusiasmo dei piloti per una nuova formula di gara.

Comunicato Alisport

Classifica generale

- | | |
|--------------------------|---------|
| 1. Stefano Ghiorzo | 8 punti |
| 2. Riccardo Briigliadori | 5 punti |
| 3. Luigi Bertoncini | 2 punti |

Ci auguriamo di poter continuare questa esperienza nel 2017, quando il Giro d'Italia ciclistico festeggerà il 100° anniversario, o nei prossimi anni: stiamo studiando un percorso che includa Sardegna, Sicilia e tante località suggestive attraverso l'Italia e, forse, la Città Eterna potrebbe ospitare l'ultima tappa. Vorremmo quindi tanti piloti (famosi) con un sostanzioso gruppo di sponsor. Potremo così anche sviluppare un software di volo dedicato per dar ancor più motivazione ai concorrenti. Non ci resta che ringraziare il presidente dell'Aero Club d'Italia, che ha creduto fortemente in questa iniziativa e i presidenti dell'AeC Adele Orsi e dell'AeC Pavullo per tutto il sostegno assicurato. ■

L'aliante che visse due volte

CVT-1 Zigolo: bel racconto di una grande passione



Lo Zigolo prima dell'incidente. Notare gli aerofreni in fusoliera

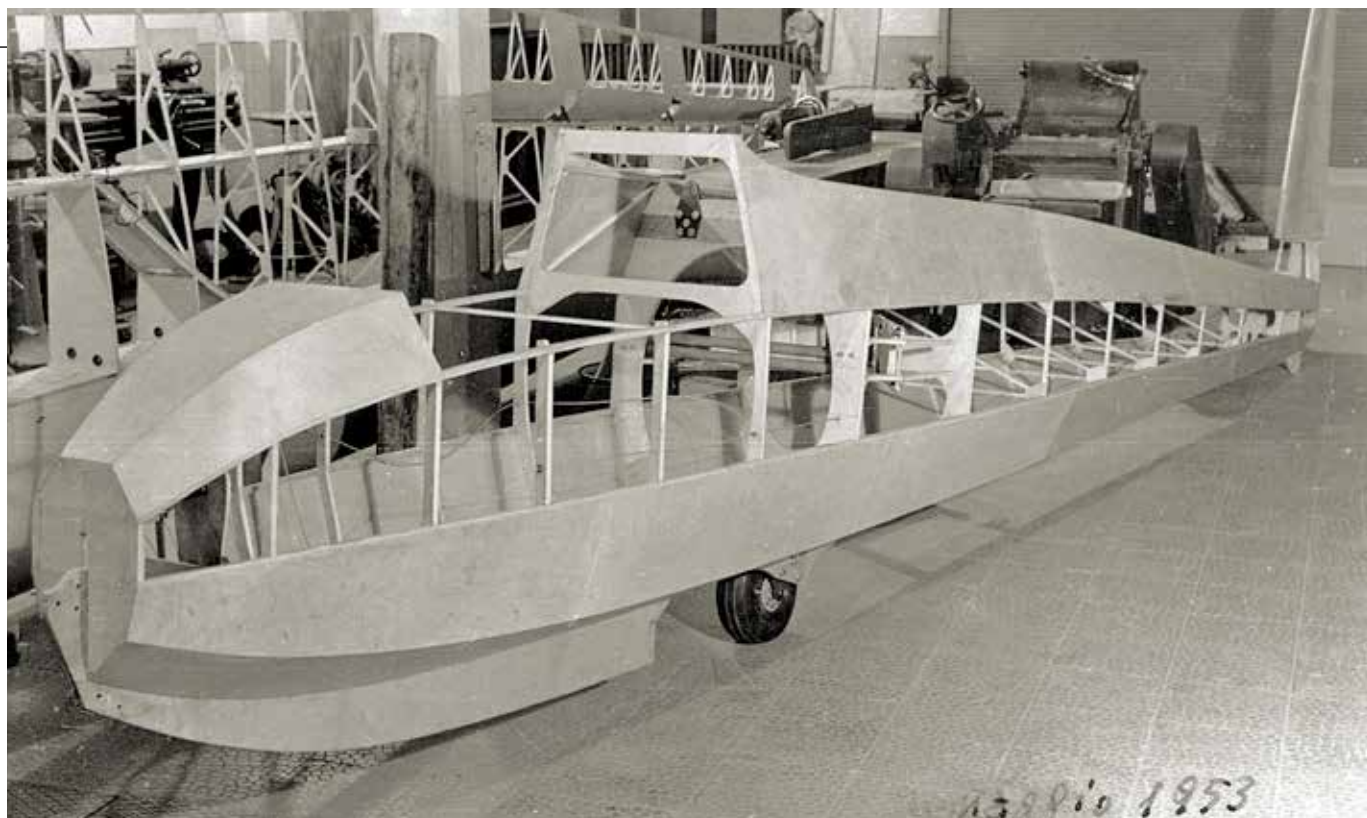
L'amico Eugenio Pagliano mi ha inviato alcuni giorni fa un rapporto trovato riordinando il suo archivio e scritto da Gianni Ruffinengo, istruttore di volo a vela dell'Aeritalia negli anni cinquanta. Ho letto d'un fiato questo rapporto che mi ha rivelato una storia che non conoscevo e che forse molti altri ignorano: la rinascita dello Zigolo dopo il rovinoso incidente del 28 Aprile 1957.

Rileggiamo insieme questo rapporto del 1959 di Gianni Ruffinengo:

Lo Zigolo torna a volare

A Torino, sul campo dell'Aeritalia, c'è nuovamente lo Zigolo. Non parrà, ma è un avvenimento. Da quasi due anni a questa parte non vi fu al mondo, infatti, aliante più sospirato e desiderato. In una

nera domenica dell'Aprile 1957 un incauto allievo lo portò bel bello ad atterrare sui fili d'una linea elettrica ad alta tensione, a pochi chilometri di distanza dal campo, con l'ovvio risultato che pilota, aliante e fili subirono contemporaneamente alcune modifiche.



La fusoliera dello Zigolo

Il pilota se la cavò fortunatamente in breve, i fili furono subito riparati a beneficio di una locale industria rimasta al buio per la circostanza, e lo Zigolo, o meglio quanto di lui rimase, fu trasportato in mesto corteo nel laboratorio del Centro di Volo a Vela del Politecnico.

Sarà stato il ricordo delle lunghe serate trascorse a lavorare alla sua costruzione, o forse sentimentalismo – era il primo nato dall'officina del C. V.T. – o per le sue doti di onesto aliante da padre di famiglia, ciascuno di noi gli era particolarmente affezionato e non trovammo pace fino a quando non si riuscì a convincere l'Aero Club Torino a scucire i quattrini necessari alla sua ricostruzione. Pace per modo di dire, giacché in realtà la perdemmo, la pace anzidetta, proprio a partire dal giorno in cui rimettemmo il "fu" Zigolo in cantiere.

Giovane pilota salvo nei rottami dell'aliante

Uno studente del "Sommeiller", si esercitava per il brevetto Sganciato da un aereo a quota 1100, scende a 100 metri, urta in un filo dell'alta tensione e piomba in un prato a Lucento - L'apparecchio si fracassa e si capovolge - Il giovane guarirà in 30 giorni

Un aliante tipo Zigolo, matricola I-CVTA con dodici metri di apertura alare è precipitato ieri pomeriggio tra borgata Lucento e Pianezza, ed è sfasciato in un campo dopo aver rotto un filo di alta tensione. Lo pilotava Silvio Giorda, diciannovenne, che frequenta la terza classe geometri dell'istituto Sommeiller. Nonostante sia caduto da cinquanta metri il giovane ha riportato ferite non gravi.

Silvio Giorda è figlio di un ex maresciallo di P.S. ed abita nella nostra città in via Rosolino Pilo 37. È un appassionato del volo e suo desiderio sarebbe di poter entrare nell'aeronautica. Per intanto si era proposto di conseguire il brevetto di volo a vela. Aveva seguito il corso presso l'Aeroclub e da circa tre settimane aveva terminato il periodo di istruzione con aliante bi-posto. Ieri era al suo terzo volo senza istruttore.

Verso le 15 un aereo «Stinson L-5» lo rimorchiò dal campo dell'Aeritalia a tre chilometri verso la valle di Susa abbandonandolo a quota 1100: la prova richiedeva che egli veleggiasse almeno cinque minuti ed arrivasse sul campo per l'atterraggio a quota 200 metri.

Dal campo ogni sua manovra fu seguita con attenzione e l'ing. Morelli dell'Aeroclub ha dichiarato che il giovane non si attenne alle disposizioni dategli e commise l'imprudenza di continuare a veleggiare anche dopo essere sceso sotto la quota di sicurezza. Pare che egli, appena il rimorchiatore lo ebbe lasciato, non sia riuscito a trovare al-

pignano. Puntava sul campo dell'Aeronautica. Ma era molto basso, forse a non più di 60 metri dal suolo. Ci stupimmo di vederlo così basso, e guardammo curiosi. Quasi sopra di noi l'aliante si trovò dinanzi a due campate di fili ad alta tensione. Con una impennata riuscì a superare la prima, passando sopra di poche spanne. Ma un'altra urtò contro il filo più alto della seconda campata. Lo strappò e

ce perno sull'ala, girò su se stesso e precipitò quasi di punta sul campo, la fusoliera si staccò dalle ali e si capovolse con un sobbalzo.

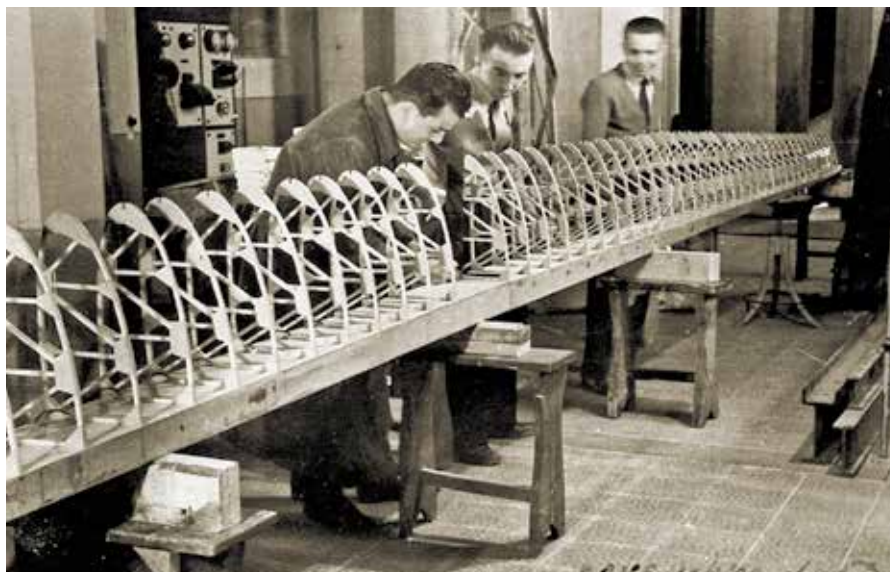
Silvio Giorda fu visto alzarsi dal posto di guida, liberarsi delle cinghie e compiere pochi passi sull'erba. Poi stramazza privo di sensi. Il Bosco e l'Odasso lo adagiarono su un'ala e, mentre quest'ultimo con un fazzoletto bagnato in un rivo di acqua cercava di farlo rinvenire, il cognato an-

dò a invocare soccorsi presso la vicina società Spinskoli di strada Pianezza. Il ferito venne messo sulla «600» del capilano degli alpini Fulvio Piccolo e trasportato al Maria Vittoria. Le sue condizioni non sono gravi: i medici gli hanno riscontrato la frattura del naso, una contusione alla schiena, stato di choc. Guarirà in una trentina di giorni. Quando ha ripreso i sensi il Giorda ha chiesto: «Mi daranno ancora il brevetto?».



L'aliante «I-CVTA» sfasciato nella caduta: le ali si sono staccate dalla fusoliera

L'articolo su La Stampa del 29-30 Aprile 1957



La mitica ala di 12 metri in un sol pezzo

plexità suscitate nell'animo dei più sprovveduti alla vista dei due tronconi del longherone riattaccati fra loro (ma davvero siete sicuri che tenga? Bisognava vedere la faccia del Morelli...) e neppure il memorabile trasporto dell'ala attraverso il dedalo dei tenebrosi corridoi sotterranei del Politecnico per raggiungere lo stanzone ove ebbe luogo la cerimonia della verniciatura. Sono cose che in tutti i cantieri di alianti sono successe e succederanno.

Come già al tempo della prima edizione dello Zigolo, all'esperienza e capacità di Serra, allora coadiuvato dall'impareggiabile Conti, si affidò la parte più difficile e delicata del lavoro, e ai Morelli...

Solo chi non ha mai visto il viso esterrefatto della propria madre al cospetto dei propri pantaloni migliori imbalsamati di caseina, o di qualche altra infernale tenacissima colla, non conosce le incredibili vicissitudini e peripezie attraverso le quali prende, o peggio riprende, forma un aliante.

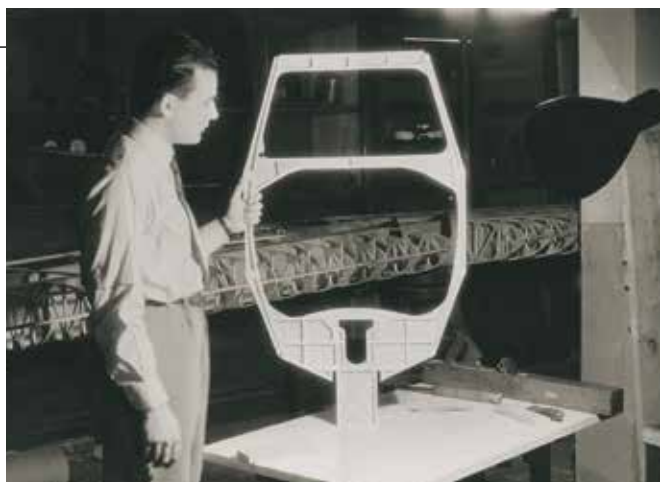
Non starò a raccontare i mille agguati architettati dal Maligno che i poveri ricostruttori dovettero sventare, i sistemi di lavorazione inventati di bel nuovo per ovviare alla mancanza di particolari attrezzature (il meraviglioso metodo adottato per rettificare le boccole del tubo di comando dei nuovi diruttori, brevettato in tutto il mondo) o il numero esatto di volte che si dovettero rifare certe squadrette che il sottoscritto si era pomposamente incaricato di fare celermente, né i dubbi e le per-

tutte le grane. Così pianificata l'organizzazione del lavoro, ognuno cercò di fare del suo meglio per non intralciare troppo e, tenuto debitamente a bada Bruno ad impedirgli di trasformare lo Zigolo in un ripieno di robe elettriche, allettati dal miraggio di un aliante in più da contenderci la domenica, le cose procedettero benino nel laboratorio della nuova sede del C.V.T. attrezzata quasi come un'officina vera. Certo assai meglio di quando, semiclandestini, sistemati praticamente dentro alla grande galleria aerodinamica nel Castello del Valentino, vecchia sede del Politecnico, mettemmo mano per la prima volta al nostro aliante.

Come si sia riusciti a costruirlo con i mezzi pionieristici allora a disposizione, rimane ancora oggi cosa che suscita in noi autentico orgoglio.



- ✓ ISPEZIONI ANNUALI
- ✓ RINNOVI CN/ARC
- ✓ INSTALLAZIONI CERTIFICATE FLARM
- ✓ PASSAGGI DI PROPRIETÀ
- ✓ IMMATRICOLAZIONI TEDESCHE/INGLESI
- ✓ VERNICIATURE, RIPARAZIONI E MODIFICHE



Un'ordinata rifatta a nuovo

La minaccia continua di sfratto, diplomaticamente sventata ogni volta dalle inesauribili arti di Piero Morelli, i mille e uno sistemi escogitati per ottenere materiali, permessi e macchine per lavorare il legno dall'Aeroclub di Torino, quattrini e chi più ne ha più ne metta... ve li ricordate amici? E le peripezie per portare alla luce del sole quella benedetta ala di dodici metri in un sol pezzo, senza ricorrere all'abbattimento di parte dell'edificio, né al sistema di segarla in metà? E il dì terribile delle prove statiche, allorché i perfidi ingegneri del Registro ci costrinsero a caricare sulla fragile ala tonnellate e tonnellate di sacchi di sabbia e a loro dispetto essa non fece né crack né niente? E infine il giorno splendido del primo volo di Mantelli, che successo! E poi i primi voli sul nostro aliante, i veleggiamenti dell'estate '55 e '56, si volava con un amico, lo si conosceva veramente lo Zigolo, ciascuno ne aveva fatta una centina, un'ordinata, un pezzo qualsiasi, magari senza importanza, ma dal lavoro di tutti era nato, era nostro.

Venne inaspettata la scassatura; e fu una doccia fredda sugli entusiasmi. L'ala spezzata in due, la fusoliera volatilizzata per tutta la parte anteriore, il rimanente sbrecciato qua e là, di intatto non c'era, manco a dirlo, che la coda.

I più pessimisti temettero davvero non esservi soluzione più vantaggiosa che cedere il mucchio a qualche venditore di stuzzicadenti. Giorni neri in muta contemplazione dei rottami, recriminazioni, progetti... fu deciso infine di ritardare la costruzione dello "Strale", in avanzata fase di allestimento, e ci dedicammo tutti a lui.

E rieccolo ora qui, non sembra mai stato via, più bello, lucido come un soldo nuovo – quante passate di seppia nelle sere di gennaio! – con i suoi bravi freni nuovissimi, finalmente efficaci!

Chi rifarà più, con questi diruttori, gli atterraggi dei tempi belli, quando se riuscivate a fermarvi pri-



La sua seconda vita negli anni sessanta

ma del solco a metà campo eravate giudicati bravi; meravigliosi atterraggi fiume ad angolo, effettuati con l'originale tecnica di sfruttare due lati del campo per complessivi tremila metri di sviluppo, i freni di fusoliera spasmodicamente e vanamente tirati. Il progresso tutto livella e anche lo Zigolo coi diruttori alari lo si può far stare tranquillamente nel praticello di fianco alla pista, e sarà ben difficile superare i record di distanza in atterraggio a suo tempo stabiliti.

Modesta l'efficienza ma solido, addirittura robusto. Comodo il posto di pilotaggio, largo come una barca, i comandi gradevoli, soffici, efficaci; lo fate girare stretto fino a trovarvi la coda dinanzi al naso: cosa volete di più da un aliante della sua classe? A voi, pinguini torinesi, rieccovi papà Zigolo che vi aiuta a volare mentre sopporta con buona grazia, come sempre ha fatto, anche il piedino distrattamente lasciato tutto giù, la barra troppo in là, lui sa bene come deve virare correttamente...

Allineato di fianco all'Asiago, al Passero, ai due Canguro, al Veltro, al nuovo KA-7, a Torino sul campo dell'Aeritalia c'è di nuovo lo Zigolo, vestito di giallino chiaro come una volta. Aspetta i suoi affezionati amici per portarli tra le nuvole e aspetta anche lui che giunga finalmente suo fratello Strale, che pare sempre lì per spuntare e non arriva mai, nevvvero torinesi "bugia nen"? ■



Lo Zigolo rinato e vestito di giallino chiaro come una volta...



LX Eos

Il variometro da 57 mm "tutto in uno"

- Registratore di volo IGC.
- Variometro con compensazione TE.
- Navigazione semplificata per TP e TSK.
- Calcolo accurato del vento.
- Batteria di backup integrata (tre ore autonom.).
- Interfaccia Bluetooth.
- G-metro integrato.
- Porta dedicata al Flarm.

LX Zeus

Il sistema di navigazione con variometro di alto livello

- Differenti formati dello schermo (2.8", 4.3", 5.5" e 7.0")
- Variometro LX Eos compreso nel pacchetto.
- Schermo leggibile con la luce solare diretta.
- Orientamento dello schermo Potrait o Landscape
- La miglior interfaccia utente disponibile sul mercato
- Interfaccia multilingua.
- Disponibile in configurazione per biposti.
- Accessori: LX Joy, AHRS, NavBox, Flarm ...

LX Helios

Il Variometro ideale per il club

- Variometro Pte/Pst semplificato.
- Schermo leggibile con la luce solare diretta.
- G-metro integrato.
- Batteria di backup integrata (tre ore autonomia).
- Navigazione basica verso Home.
- Visualizzazione Radar Flarm.
- Visualizzazione Assistente di termica.
- Calcolo accurato del vento durante la termica.

www.lxnavigation.com

In collaborazione con: DITTEL AVIONIK

Pacchetto speciale:

LX Zeus + LX Eos + KRT2

From:

3440,00€+IVA



KRT2

Con spaziatura dei canali a 8.33 kHz

- Ricetrasmittitore VHF per installazione su aeromobili
- Gamma di frequenza da 18.000 a 136.975 MHz
- Spaziatura dei canali 8,33 / 25 kHz (2278 canali)
- Ingressi per 2 microfoni (di tipo standard o dinamico)
- Installazione : - Standard su foro da 57mm,
- Slim 63x46mm (landscape o portrait)



KTX2

Il transponder Modo S ideale

- Transponder Modo S
- Peso di soli 360 gr
- Consumo elettrico minimo
- Profondità ridotta a 144 mm
- Installazione : - Standard su foro da 57mm,
- Slim 63x46mm (landscape o portrait)



1st INTERNATIONAL VINTAGE GLIDER MEETING "ENRICO MOSSI"



**RADUNO DI ALIANTI D'EPOCA
AEROPORTO ENRICO MOSSI
NOVI LIGURE - ITALY**

**Dal 9 al 17 giugno 2017
From 9th to 17th June 2017**

www.asdnovi.it

Mini raduno Vintage presso l'aviosuperficie Astigiana

*Due alianti d'epoca di Calcinate in trasferta
per un fine settimana volovelistico*

Un'attività del GAE • Gruppo Alianti d'Epoca



Su invito dell'amico Vittorio Borgo, istruttore di volo a vela nonché responsabile della Sezione Sperimentale di Volo a Vela del gruppo "I Corvi", alcuni "Piloti del legno" di Calcinate, tutti aderenti al GAE, hanno deciso di accettare l'offerta di volare presso un aeroporto a loro ancora sconosciuto, ma tutto sommato a breve distanza da Varese (circa 150 km).

Il raduno si è tenuto nei giorni 25 e 26 giugno sull'aviosuperficie Astigiana, situata a pochi chilometri dal paese di Castello d'Annone, base operativa del gruppo.



Il Ka-7 in fase di montaggio



Il Bergfalke attende il traino



L'M-100S in decollo

I piloti di Calcinate che hanno aderito all'iniziativa capitanati da Stefano Bassalti erano Elio Cresci, Aldo Moia ed Ettore Schioppa.

A questi si sono aggiunti, come rappresentanti del GAE (ramo dedicato al volo Vintage del CSVVA) l'intramontabile Lino Del Pio, Alessandro Bassalti e l'autore di questo articolo (Roberto per gli amici) al

seguito con camper e consorte. Sin dall'inizio si è deciso di portare due alianti: il biposto KA-7 D-7199 di proprietà dell'ACAO e il monoposto M-100S I-ALEB di Stefano.

Il trasferimento dei due alianti è stato effettuato nel pomeriggio di venerdì 24 giugno in modo da poter montare i due alianti sin dalle prime ore del sabato.



Il pranzo è un piacere da condividere tra amici



Sabato sera con musica jazz by Stefano Bassalti

Le strutture del club sono composte da un locale dedicato alla protezione civile cui si aggiunge un hangar principale e una serie di undici “shelter”, in ognuno dei quali possono essere ricoverati due velivoli ultraleggeri.

Nell’hangar principale trovano posto diversi velivoli tra i quali il Robin dedicato al traino alianti, un Bergfalke III operativo con marche I-AVAG, ed appesi al soffitto un Ka-7 con registrazione italiana I-CORV, e un rarissimo Uribel D con marche I-RANI. Nella zona anteriore e superiore dell’hangar è stato ricavato un locale multiuso con annessa cucina ben attrezzata.

Sabato 25

Mattinata dedicata al montaggio dei due alianti. Del tutto inatteso, ma graditissimo ospite, al gruppo di Calcinate s’è unito anche Franco Poletti con consorte, in visita per questa simpatica occasione.

I soci del club locale hanno offerto a tutti i partecipanti il pranzo a base di salumi locali ed una squisita pastasciutta.

Nelle prime ore del pomeriggio si sono formati diversi cumuli, ma un vento teso proveniente da nord, peraltro molto raro nella zona, ha poi del tutto ripulito il cielo. Il primo decollo è stato effettuato dal Ka 7 con al comando Elio e come passeggero Roberto, seguito subito dopo dall’M-100S di Stefano.

È pio venuto il momento del decollo per il Bergfalke III I-AVAG con a bordo Alessandro Bassalti col ruolo di allievo e Vittorio Borgo come istruttore.

Il Bergfalke III ha effettuato diversi altri voli nel pomeriggio. Il mio volo con il Ka-7 è durato circa un’ora. Dopo l’atterraggio il Ka-7 è stato riportato in volo da Franco e Lino.

Al termine dei voli l’M-100S è stato smontato e riposto nel suo carrello mentre il Ka-7 ha trovato posto per la notte nell’hangar. La serata si è conclusa con un’ottima maxi grigliata con tavoli sistemati nell’hangar, cui hanno partecipato circa 40 persone.

Stefano a conclusione della giornata ha fornito con un amico un assaggio di musica Jazz. Una serata di grande convivialità in allegria.



Proponiamo un futuro più efficiente e green per **aziende** e **abitazioni**



Soluzioni fotovoltaiche



Batterie d'**accumulo** per fotovoltaico



Progetti illuminazione **LED**



Noleggio e servizi di finanziamento

GRUPPO ELMEC | 50 ANNI DI AFFIDABILITÀ E 9 ANNI NEL FOTOVOLTAICO E LED

Elmec Solar - via Pret 1 - 21020 Brunello (VA) - 0332.802111 - info@elmecsolar.com - www.elmecsolar.com - www.elmec.com



L'aliante Uribel D con marche I-RANI

Domenica 26

Già dalla prima mattina si è visto che la meteo sarebbe stata ottima. Cessato il vento da nord si è levata una leggera brezza da sud con formazione di cumuli sin dalle prime ore. Montaggio veloce dell'M-100S e aliante pronti al volo. Leggero pranzo a base di agno-

lotti (be' certo, non si può esagerare... N.d.R.), ancora offerto dagli amici dell'Astigiana e poi via a portare in linea gli aliante.

Per primo è decollato Stefano col suo M-100S, seguito dal Ka-7 con equipaggio Aldo ed Elio. Il Ka-7 dopo un volo di circa un'ora è decollato nuovamente con equipaggio Ettore e Roberto.



L'aliante Ka-7 con marche I-CORV



L'aviosuperficie Astigiana ha ospitato questo piccolo raduno di grande simpatia

Volo stupendo con base cumuli a circa 1.200 m e ottime ascendenze che lasciavano poco spazio alle discese. Dopo circa un'ora e mezza si è cercata la discendenza con fuori i diruttori per rientrare al campo con tempo a disposizione per le operazioni finali di questo bel fine settimana estivo.

Gli alianti sono stati quindi smontati e riposti sui rispettivi carrelli per rientrare a Calcinate entro un orario decente.

I partecipanti alla spedizione del GAE di Calcinate desiderano ringraziare tutti gli amici dell'aviosuperficie Astigiana per la gentilezza dimostrata, e in particolar modo il presidente Paolo Gallino e il responsabile delle attività di volo Vittorio Borgo per l'ospitalità e l'eccellente supporto logistico offerto.

È stato un bel week end di volo tra amici, un'esperienza da ripetere. ■



I preparativi per la maxi grigliata con più di 40 persone

L'unico Aliante classe 13,5 mt



Lorenzo: Tel. +39 335 6291057 • Luca: Tel. +39 3391061065
Via Foscolo, 12 - 21040 Jerago (VA)

www.peterpansrl.com



Rappresentanza in esclusiva per l'Italia dei famosi alianti LAK:

miniLAK 13.5 mt • LAK 19 std 15/18 mt • LAK 17 B-FES 15/18/21 mt



Teli protettivi da esterno per alianti:

Alta capacità di traspirazione • Ottima protezione • Rifiniture di qualità



Accessori per la movimentazione di alianti:

Barre di trasporto • Ruote di sostegno per le ali • Cavalletti

Condivisione ed emozione

Ceriano Laghetto, 16 marzo 2015 • Associazione ciechi Varese

Passa il tempo spostando il passato sempre più indietro; per non perderlo, recupero la memoria dei fatti estraendola dalle agende che ho conservato con cura. Cercavo invano gli appunti che dovevano parlarmi di un evento accaduto quasi venti anni fa; non son riuscito a trovarli, ma, a buon conto, ne capisco il perché. Il ricordo, però, è presente in tutti i dettagli e le emozioni connesse, cercherò di tracciarlo con attenzione per non perderne emozioni e valori.

Al telefono, Romano Ballarati (allora il direttore del club di volo a vela di Varese) mi chiede collaborazione per portare in volo, il giorno dopo che sarà infrasettimanale, un gruppo di persone che intendono cogliere le emozioni del volo con l'aliante. Mi sento onorato da questo coinvolgimento che leggo come segno di fiducia e stima. Do la mia disponibilità e mi presento puntuale al club. Saranno qui più tardi, mi dice Romano. Con l'aiuto di due volenterosi preparo e controllo un biposto e, nell'attesa, mi apparto per leggere.

Dopo poco, si presentano una decina di persone di varia età; fra di loro si nota una giovane e bella ragazza. Guardo con attenzione il gruppo che avanza verso di me e di tutti mi colpisce l'inusuale compostezza; camminano con lo sguardo fisso lontano. Capisco, poi, e mi si stringe la gola, ma sorrido sapendo che non vedranno il sorriso. Si tratta di un gruppo di non vedenti appartenenti all'associazione locale; sono accompagnati da alcuni volontari dai quali ricevo preziose informazioni sulle condizioni dei vari componenti il gruppo.

Dialogo un po' con tutti anche per scaricare la tensione palpabile, anche la mia; si parla dell'aliante, delle sensazioni specifiche del volo a vela, delle leggi naturali che rendono possibile il volo leggero di corpi così pesanti, ecc. L'attenzione è enorme e cresce la curiosità di provare; non desidero altro ed accelero chiedendo chi è che vuol volare per primo. Mi rispondono in coro: "Giovanna" (è l'unica donna fra loro, la ragazza a cui accennavo prima).

L'aliante, un ASK 21, è già pronto in testata pista. Giovanna si avvicina con calma e ascolta attentamente alcune informazioni pre volo. È serena e porta con sé una macchina fotografica che tiene stretta come per paura di perderla. Mi va assieme la mente, mi si stringe il cuore, non posso fare domande: quando vedrà le foto che pur scatterà? Ma bisogna andar oltre e le do il mio aiuto a sistemarsi comodamente nell'aliante. Il trainatore, uno Stinson, già prova i magneti, poi si allinea. Chiudiamo l'abitacolo, ci agganciano, il cavo si tende; poi la rincorsa, il decollo. "Che bello, che sensazione leggera che è il volo". sento il click frequente della fotocamera e mi turba il pensiero che son foto per gli altri e non per lei.

Per non sottolineare la menomazione non parlo di quello che vedo, ma segnalo solo i posti che sorvoliamo. Qualche informazione sulle leggi fisiche del volo ed il tempo passa, ma sembra fermo. Atterriamo dolcemente sul prato e mi giunge ben udibile il suo sospiro di profonda soddisfazione. Salto giù per aiutare Giovanna mentre arriva

la vettura per recuperare l'aliante.

Istintivamente le offro il braccio, ma lei mi dice calma: "pensa a loro, io vedo ancora qualche ombra"!!!

Corro in pista per preparare un altro ospite; è autunno avanzato e la giornata finirà presto. Ancora un volo, poi un altro. Quanto stress per aiutare queste persone a non battere la testa in tutti gli ostacoli e coinvolgerli poi in questa esperienza che forse per loro sarà surreale! Sale una persona giovanile e pacata. Come agli altri, dico di stare vicino ai comandi senza contrastare il mio pilotaggio. Dopo lo sgancio lo invito a provare i comandi cercando di valutarne gli effetti sul suo fisico. Lo aiuto, si esercita e dopo un po' scopro che ha memorizzato i risultati delle sue manovre e procede senza grossi svarioni. È contento, fa vibrare i comandi che poi lascia perché vuol riposare!

Ancora una prova e poi l'ultimo volo. È con me una persona molto seria e compassata. Dopo lo sgancio, voliamo nella calma dorata dell'ultima luce; siamo prossimi al tramonto e i colori d'autunno si accendono sulla tavolozza di Dio per il piacere degli uomini. Ormai stanco, mi distraigo dicendo a voce alta: "che meraviglia, è un paradiso!" Sento sorridere mentre dice: "Tonino, ti sei dimenticato che non vedo!" Mi manca il respiro e poi dico: "proviamoci un po'". "Giuseppe, gli dico, sono colori fantastici e miscelati fra loro fanno giochi e disegni incredibili; la montagna è un tappeto persiano". Mi risponde: "son cieco dalla nascita" (mi son ricordato di una poesia meravigliosa di S. Di Giacomo, 'e cecat' e Caravagg). Mi son venuti i brividi ma l'ho sfidato a vedere il mai visto. Giuseppe, il rosso è come il fuoco che brucia, il verde è come l'acqua fredda; sia il rosso che il verde possono essere più o meno intensi. In pratica il verde meno intenso come l'acqua tiepida ed il rosso meno acceso come un fuoco lontano.

Corriamo lungo le pendici del campo dei fiori e descrivo di corsa l'alternarsi dei colori parlando di acqua e di fuoco. Un sospiro e poi un grido di gioia: "che bello". Un regalo più grande non mi era mai capitato! Ho salutato tutti commosso e son scappato a casa. Non avevo più nulla da dare e sono andato a dormire senza cenare.

Parecchi anni dopo, un amico pilota, Massimiliano Filpa, mi chiede collaborazione per una visita guidata al nostro aeroporto e qualche volo prova. Do la mia disponibilità con piacere e mi riscopro ad accogliere un gruppo dell'associazione non vedenti di Varese. Parlo ad alta voce con Massimiliano e all'istante mi sento chiamare: "Tonino, sei tu?" È Giovanna che lascia il gruppo, mi abbraccia e mi trae in disparte raggianti. "Mi sono sposata", mi dice, "ti faccio conoscere Stefano." Conosco una bella persona e prometto di non perderli di vista. Dopo qualche tempo vado con Luciana, mia moglie, a Galliate per pranzare con Stefano e Giovanna nella loro casa semplice da persone grandi. ■

Sit

YOUR
BRUSH
SOLUTION

Società Italiana Tecnospazzole
www.sitbrush.com

+39 051 6113211





DISARONNO.

IL GUSTO CHE SEDUCE IL MONDO.