

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

MAGGIO/GIUGNO 2017 - n. 361

# VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani



- Il GAE in visita alla fiera Aero 2017
- Due avventure di Klaus Ohlmann
- Nuovo regolamento per le insegne FAI
- Stemme S12 Twin Voyager
- Hokkaido, paradiso del volo a vela



**m49**<sup>®</sup>

FROM NATURE TO FASHION.

**1849 Mazzucchelli**

[www.mazzucchelli1849.it](http://www.mazzucchelli1849.it)



# Quale futuro?

Tutti i canali di comunicazione di massa diffondono con frequenza notizie d'aviazione, ce n'è una nuova quasi ogni giorno. Si tratta spesso di testi sensazionalistici, se non di fatti confezionati per scuotere e stuzzicare l'immaginazione, e in questo non c'è nulla di inusuale: da piccolo mi era capitato di vedere filmati già vecchi di vari anni, che illustravano futuri aerei di linea ultraveloci da fare impallidire il Concorde, e automobili volanti per evitare il traffico urbano.

Sono passati cinquant'anni e gran parte di questi mirabolanti sviluppi annunciati sono rimasti allo stadio di disegni o prototipi; in quest'ultimo caso, ricoperti di ridicolo. Erano gli anni '60 e molto inchiostro veniva speso per spiegarci come sarebbe stata la nostra vita quotidiana nel Duemila. Prevedere il futuro è difficilissimo, e persino i migliori scrittori di fantascienza immaginavano il 2017 come un eldorado di viaggi comodi e di colonie sulla Luna (o altre situazioni molto meno ottimistiche), ma nessuno ha pensato che tutti avremmo avuto in mano un potente computer sotto forma di telefono e una rete globale di comunicazione istantanea.

Oggi mi pare che siamo di nuovo in una fase di questo tipo: si continua a leggere di aerei velocissimi (anche Mach 7), di voli suborbitali, di consegne porta-a-porta attraverso droni. È questo un segno che il pubblico ha fame di aviazione? Ma poi, è questa, davvero, aviazio-

ne? Droni potrebbero sciamare come api a quote di circa 150 metri, svolgendo funzioni sempre più specializzate e trasportando oggetti, o addirittura persone. Tra quarant'anni? No, domani! In effetti, il primo drone-taxi volante sta per prendere servizio sperimentale a Dubai.

Soprattutto, per essere pratico, mi domando: questa attenzione ai futuri sviluppi del trasporto aereo automatizzato è un segno di interesse verso il volo in generale? O invece l'inseguimento di un concetto semplicistico del progresso tecnologico? Io credo che tutti i ragazzi che fanno volare i piccoli oggetti radiocomandati (via WiFi tramite il suddetto computer telefono) stiano custodendo una scintilla di passione per il volo. E spero che, prima o poi, molti di essi possano trovare un'occasione per provare l'ebbrezza del volo in prima persona.

Il nostro compito è mostrare che oltre ai giocattoli, e a serie opportunità di lavoro e di crescita, esiste un'ampia scelta di mezzi volanti coi quali staccarsi da terra e prendere in mano il controllo, senza automatismi elettronici e stabilità artificiali. I ragazzi coi droni non sono diversi da come eravamo tutti noi da piccoli, coi nostri aeroplani giocattolo che ci facevano sognare anche se planavano soltanto per pochi secondi. Dobbiamo andare ad incontrarli sui mezzi di comunicazione contemporanei.

# Aero Club Adele Orsi

Calcinate - Varese



Lungolago di Calcinate  
21100 Varese  
Tel. +39 0332 310073  
[acao@acao.it](mailto:acao@acao.it) - [www.acao.it](http://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 Cermezzi

**Vicedirettore:**  
Marina Vigorito Galetto

**Segreteria:**  
Bruno Biasci,  
Marco Niccolini

**Archivio storico:**  
Umberto Bertoli,  
Lino Del Pio,  
Michele Martignoni,  
Nino Castelnovo

**FAI & IGC:**  
Marina Vigorito Galetto

**Vintage Club:**  
Vincenzo Pedrielli

**Corrispondenti:**  
Patrizia Roilo,  
Maria Grazia Vescogni,  
Vittorio Pajno,  
Giancarlo Bresciani

**In copertina:**  
Lo Stemma S12  
sul ponte di Øresund in Svezia

foto di Jens Trøholt ©NORDIC GLIDING

**Progetto grafico e impaginazione:**  
Claudio Alluvion

**Stampa:**  
Master Graphic - Leggiano (Va)

**Redazione e amministrazione:**  
Aeroporto "Adele e Giorgio Orsi"  
Lungolago Calcinate, 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:

MAGGIO/GIUGNO 2017 - n. 361

- **Notizie in breve** 4
- **Il GAE in visita alla fiera Aero 2017** 8
- **Due Avventure di Klaus Ohlmann** 13
- **Nuovo regolamento per le insegne FAI** 17
- **Piero Porati, 1928 - 2017** 22
- **Stemme S12 Twin Voyager** 29
- **Trento - Vienna 750 km in A/R** 39
- **Trento - Feldkirchen e al ritorno, atterraggio a Dobbiaco** 45
- **Hokkaido, paradiso del volo a vela** 49



• Il GAE in visita alla fiera Aero 2017  
• Due avventure di Klaus Ohlmann  
• Nuovo regolamento per le insegne FAI  
• Stemma S12 Twin Voyager  
• Hokkaido, paradiso del volo a vela



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 Calcinate, 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 Calcinate del Pesce (VA) - 21100 Varese.

## Australia: piano di rilancio



Da sinistra: Steve Pallas Sports Community, Ian Caldwell, Tighe Patching, David Fosdick, Peter Cesco, Mandy Temple (presidente), Chris Thorpe, Jenny Thompson, Ian Grant, Beryl Hartley, Peter Sachs, Terry Cubley, Chris Stephens, Ian Downes, Nick Mather jr.

Lo scorso 29 e 30 aprile, un folto gruppo di volontari della GFA federazione Australiana di volo a vela, si è riunito sotto la guida della presidentessa Mandy Temple con i delegati dell'ente nazionale dello Sport. L'ente di diritto privato ha avuto l'incarico di promuovere iniziative volte a fermare il declino del numero di praticanti e per incoraggiare nuove iscrizioni. La riunione è stata giudicata molto costruttiva, e ha risollevato gli animi dei responsabili del volo a vela, fiduciosi che l'attuale situazione potrà essere ribaltata e che il futuro del nostro sport verrà garantito anche per le generazioni a venire.

La nuova strategia di sviluppo è stata discussa nei dettagli e verrà presentata durante l'annuale raduno invernale nel mese di agosto. Essa porta il titolo "Soaring into the future". Durante la prima giornata di studio, sono stati analizzati i report dai vari club, mentre la seconda giornata è stata dedicata ad elaborare una serie di processi semplificati intesi a ridurre il carico di lavoro che oggi grava sui volontari nei club.

L'ente Sports Community ha fornito la propria competenza e i dati delle proprie ricerche, confrontando la situazione del volo a vela con le esperienze positive già portate avanti per altri federazioni sportive affette da problemi simili. Sono stati anche approfonditi i metodi e i canali più efficaci per la ricerca di finanziamenti pubblici e di fondazioni private. Ian Caldwell, delegato alla promozione e marketing della GFA, è stato nominato referente di questa iniziativa.

## Didattica su analisi meteo

Tenete d'occhio la pagina Facebook del centro meteo lombardo, che pubblica a cadenza regolare alcune analisi della situazione generale meteorologica con intenti di approfondimento didattico. In pratica, alcuni schemi meteo correnti vengono utilizzati come "caso di studio" per illustrare le dinamiche più interessanti con rilevanza in particolare per le caratteristiche della regione Lombardia. <https://www.facebook.com/CentroMeteoLombardo>

Le pagine web dell'ente lombardo, fuori dal social network, contengono dati e letture che permettono di ve-

rificare in tempo reale l'evolversi delle condizioni meteo (monitoraggio radar e sat in tempo reale):

<http://cml.to/radar>

<http://cml.to/sat>

<http://cml.to/realttime>

## Museo del CSVVA

Il Centro Studi Volo a Vela Alpino ha recentemente ricevuto, per il proprio museo, il riconoscimento di "Recommended FAI Museum". Il museo nasce nei primi anni del 1980 da un'idea di Renzo Scavino, all'epoca direttore della rivista "Volo a Vela", con il supporto di Adele e Giorgio Orsi, promotori del CSVVA sin dagli anni '60. Lo scopo del museo è quello di preservare e rendere visibile a tutti un patrimonio documentale e di oggettistica raccolto sin dalla nascita del CSVVA.

Il museo oltre alla sala espositiva comprende un archivio fotografico (anche in formato elettronico), una biblioteca ed un archivio di riviste aeronautiche. Nella sala espositiva sono stati raccolti strumenti ed oggettistica inerente il mondo del volo a vela. In tempi più recenti la sala è stata arricchita con ottanta pannelli fotografici che illustrano l'evoluzione e la storia del volo a vela mondiale ed in particolar modo quello nazionale. Le foto di ogni pannello forniscono immagini storiche di alianti, persone e di eventi che hanno caratterizzato l'attività di volo a vela svolta prevalentemente in Italia.



I due armadi-vetrina raccolgono invece strumenti, regoli di navigazione, barografi ed altri accessori a suo tempo installati su alianti, che testimoniano con la loro presenza la grande evoluzione avvenuta nella strumentazione velivolistica. Documenti vari e modellini di aerei completano il quadro espositivo delle vetrine. Vi è da aggiungere la presenza delle apparecchiature di una vecchia stazione meteorologica, con annessa stampante, che riceveva via radio e in seguito via satellite le informazioni sulla situazione meteo utile specialmente per i volovelisti impegnati nelle gare. Nella sala vi è anche l'esposizione di elementi strutturali in legno di alianti d'epoca alcuni dei quali hanno visto un passato glorioso.

Nella biblioteca trovano posto più di 1.300 volumi di tema aeronautico. Tutti i volumi sono catalogati nel sistema informatico del CSVVA. L'elencazione di questi libri è consultabile accedendo al data base tramite il sito internet.

Il Centro Studi Volo a Vela Alpino dispone di una raccolta di riviste di volo curata ormai da circa 50 anni, edite in Italia e all'estero, molte delle quali hanno cessato da tempo di essere pubblicate e costituiscono quindi una certa rarità.

Esiste poi una raccolta di disegni costruttivi, di progetti o dei soli tritici, di alcuni alianti di varie epoche. Il Centro Documentazione Volovelistica si è impegnato in una raccolta di disegni costruttivi di alianti d'epoca.

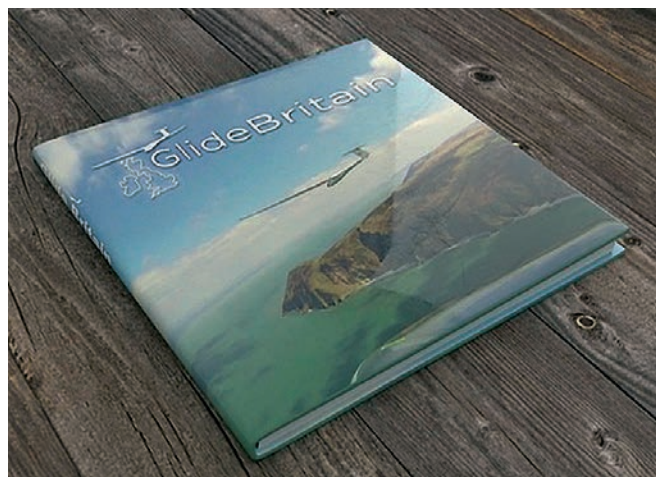
Altro punto di orgoglio è la conservazione dell'archivio dei fratelli Morelli. La Dr. Maria Paola Morelli ha donato al Centro Studi Volo a Vela Alpino il materiale tecnico prodotto dal Prof. Piero Morelli nel corso della sua vita e, grazie all'azione di Umberto Bertoli, allora Presidente del CSVVA di Varese, è stato possibile catalogare e conservare il prezioso materiale.

Numerosissimi sono i documenti a disposizione anche in formato digitale, grazie al paziente lavoro di conversione portato avanti dai volontari del CSVVA. I contenuti in queste pagine sono a solo scopo divulgativo. Sono presenti molti manuali di volo e di manutenzione di tanti modelli d'aliante, libri e "quaderni" informativi, filmati di alianti e di avvenimenti storici.

## Glide Britain: crowdfunding

Un gruppo di appassionati inglesi ha presentato una campagna di raccolta fondi online (crowdfunding su Kickstarter) che sta avendo un buon successo. Il secondo traguardo di 10.000 sterline sta per essere raggiunto. I fondi verranno utilizzati per realizzare foto e filmati dei panorami britannici ripresi dall'alto, a bordo di alianti e motoalianti, spesso con decollo al verricello. Si punta alla massima qualità tecnica ed estetica, per giungere a pubblicare, grazie ai fondi raccolti, un bel libro da tavolo in cui la bellezza paesaggistica si sposi con l'introduzione allo sport e all'attività volovelistica.

I promotori ritengono che l'aliante sia ancora troppo poco conosciuto dalla gente, e che il libro possa contribuire a diffonderne l'immagine positiva e moderna. Gli sponsor



verranno compensati con l'apposizione del logo nella sezione ringraziamenti, mentre i privati possono fare anche piccoli versamenti ricevendo in cambio cartoline, t-shirt e altri piccoli benefit. Con un contributo maggiore si riceverà una copia autografata del libro.

Anche la federazione BGA ha fornito supporto finanziario, affiancata da tredici dei club nazionali che hanno a loro volta offerto denaro e collaborazione dei propri volontari. Il supervisore del progetto è Dave Latimer, membro del consiglio direttivo della BGA e presidente della commissione Sviluppo. Il programma prevede di creare una serie di video distribuiti ai club per aiutare nel compito di presentare ai potenziali nuovi soci ogni aspetto del volo in aliante, compresi i diversi metodi di involo, le diverse fonti di ascendenze, le realtà specifiche dei raduni vintage, dell'acrobazia e del volo di distanza.

**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

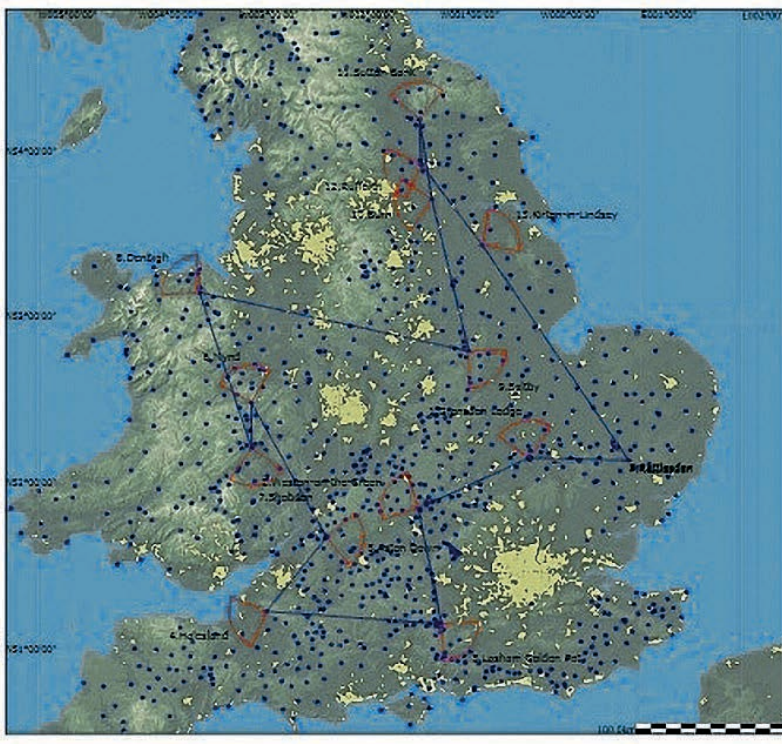
Tost GmbH Flugzeuggerätebau München  
Thalkirchner Straße 62 D-80337 München  
Tel. +49-(0) 89-544 599-0 info@tost.de  
Fax +49-(0) 89-544 599-70 www.tost.de

## Task Information

Type: Polygon with 13 points

Task distance: 1278.3km

Style	Code	Points	Latitude	Longitude	Dis.	Crs.
Start	RAT	Rattlesden	N52°10'11"	E000°52'31"		
1.Point	GRL	Grensden Lodge	N52°11'11"	W000°08'40"	87.8km	272°
2.Point	WOG	Weston-on-the-Green	N51°52'50"	W001°12'11"	52.3km	240°
3.Point	LAB	Leahem Golden Pot	N51°11'55"	W000°59'15"	79.1km	163°
4.Point	HAD	Halesland	N51°15'28"	W000°42'48"	121.9km	275°
5.Point	AST	Aston Dawn	N51°42'51"	W000°07'59"	54.7km	40°
6.Point	MYN	Mymd	N52°01'57"	W000°51'51"	104.5km	351°
7.Point	SHO	Shobdon	N52°14'31"	W000°52'28"	32.8km	179°
8.Point	DEN	Denbigh	N52°11'51"	W000°22'50"	110.6km	342°
9.Point	SBY	Saltby	N52°49'43"	W000°42'52"	124.4km	191°
10.Point	BRN	Burn	N52°44'57"	W001°08'02"	104.5km	247°
11.Point	SUT	Sutton Bank	N52°13'44"	W001°12'35"	54.8km	351°
12.Point	RUF	Rufforth	N52°57'28"	W001°11'20"	52.9km	177°
13.Point	KIR	Kirton-in-Lindsey	N52°27'57"	W000°54'48"	87.4km	143°
Finish	RAT	Rattlesden	N52°10'11"	E000°52'31"	174.4km	145°



A ciò si affianca la pubblicazione di un libro esteticamente impeccabile, con magnifiche foto di volo e di panorami inglesi. Un'altra serie di video sarà dedicata alla presentazione dei singoli club che hanno dato il proprio contributo al programma. E si concluderà con la produzione di un documentario altamente professionale dedicato agli stessi club partecipanti all'iniziativa.

Verrà utilizzato un ASK21 per coprire un percorso a tappe di 1.200 km attraverso il Regno Unito, visitando tredici club nell'arco di due settimane.

Il gruppo di lavoro è formato da Jago Roberts, 20 anni, una ragazza che vola in aliante già da cinque anni e che sta studiando per diventare pilota di linea; Alex O'Keefe, 29 anni, vola sin da piccolissimo grazie al padre pilota: oggi è capo istruttore al Rattlesden Gliding Club; Simon Grice, 47 anni, vola soltanto da due anni, ed ha appena fatto il primo solista.

Ricopre il ruolo di addetto al marketing dello stesso club ed è stato il primo ideatore dell'iniziativa; Ben Jacobson, 43 anni, è un regista indipendente pluripremiato per programmi TV, film, documentari e video commerciali per conto di numerose entità del settore privato e pubblico.

Questo progetto ha fatto rinascere in lui la passione per il volo che si era assopita; Dave Latimer, 55 anni, è un membro del direttivo della federazione BGA e presidente della commissione Sviluppo, con il ruolo di supervisore del progetto Glide Britain.

Le donazioni alla causa partono da 5 sterline. Con 25 si ottiene la T-shirt e con 50 una copia autografata del libro.

## Attestato di volo VDS e scadenze

Le riviste "VFR Aviation" e "Volo Libero" hanno pubblicato due editoriali a firma dei rispettivi direttori, i quali affrontano il rapporto dei piloti con l'Aero Club d'Italia riportando, tra le varie considerazioni, che la trascrizione annuale del rinnovo del certificato medico (ed il relativo versamento di 52 Euro) non è obbligatoria. L'attività di volo può essere continuata legalmente, portando con sé, ed esibendolo in caso di controllo, il certificato medico in originale in corso di validità; è infatti il certificato medico che è soggetto a scadenza, ed è sufficiente portarlo sempre con sé.

L'attestato di volo non è soggetto a scadenza, per tutta la vita del pilota, come espresso dalla legge. I certificati medici ormai scaduti, è bene vengano conservati ad ulteriore prova della continuità dell'attività di volo, ma questo è solo un consiglio.

L'obbligo di trascrizione e convalida è stato inserito nel regolamento tecnico didattico, ma tale regolamento è stato da tempo bocciato da un TAR si ricorso della federazione volo libero. Su YouTube è stato pubblicato un video tutorial di Luca Basso sulla validità

dell'attestato:

<https://goo.gl/sABXF2>

## IAOPA Euro chiede un rinvio per le nuove radio

I membri di IAOPA Europe chiederanno alle rispettive autorità aeronautiche nazionali di estendere di due anni, o quanto meno di uno, la scadenza per equipaggiare gli aeromobili con le nuove radio con spaziatura da 8,33 kHz. La motivazione che viene presentata è che i fornitori di avionica non saranno certamente in grado di far fronte ad una massa di richieste che si sta per accumulare a ridosso della scadenza del prossimo 31 dicembre 2017.

IAOPA ritiene che posporre tale termine non avrà tangibili conseguenze sul traffico né sulla sicurezza delle operazioni: la scarsità di frequenze assegnabili, prevista molti anni fa, si sta manifestando in misura molto minore e persino gli enti di controllo del traffico paiono chiaramente essere in ritardo sul programma di ammodernamento delle stazioni radio.



## IAOPA sull'antincendio

IAOPA ha prodotto una relazione che tende a dimostrare alle autorità aeronautiche come le norme europee circa la fornitura di servizi di soccorso e antincendio su tutti gli aeroporti minori, stiano di fatto producendo un peggioramento della sicurezza delle operazioni: questi servizi sono costosi e, spalmati sulla poco numerosa utenza in gran parte private di tali aeroporti, hanno portato a un aumento delle tariffe che a sua volta sta inducendo molti piloti dell'aviazione leggera e generale ad utilizzare campi volo e aviosuperfici esenti dall'obbligo di prestazioni antincendio.

L'EASA ha raccolto pareri concordi da diversi consulenti, rilevando un conflitto rispetto agli obiettivi che si è data rispetto alla sicurezza dell'aviazione generale, e ha promesso di lavorare a una soluzione.

## Differita la Part-M-Light

Nella recente riunione settoriale per la Aviazione Generale dell'EASA, sono stati comunicati alcuni aggiornamenti sul progresso del quadro normativo Part-M Light, che definisce (semplificandoli) i requisiti di manutenzione per tutti gli aeromobili di massa inferiore a 2.730 kg. Ci si aspettava che le norme semplificate entrassero in vigore a fine anno, ma c'è stato un rinvio.

Dapprima si è indicato nel carico di lavoro con scadenze troppo ristrette per far passare il regolamento dalla Commissione, ma ora è emerso che i consulenti legali della Commissione Europea sono intervenuti e che ritengono indispensabile una nuova scrittura delle norme per migliorarne la chiarezza legale.

Si tratta ovviamente di una cattiva notizia: da un lato la norma M-Light era stata scritta appositamente in un linguaggio conciso, chiaro e semplice da capire per il pilota-proprietario; e dall'altro questo nuovo rinvio sposta più in là nel tempo i potenziali benefici di un sistema di manutenzione burocraticamente semplificato.

Si parla ora di metà del 2019. Sembra comunque che nessuno abbia intenzione di modificare il senso e il contenuto della stesura originale della Part-M Light.

## Flightradar24 e la privacy

Sono tantissimi i felici utenti dei servizi online dove si può osservare il traffico aereo, ma sono abbastanza numerosi anche coloro che ravvedono in questi servizi una violazione della privacy e della sicurezza degli individui.

In effetti, le abitudini dei piloti possono essere osservate anche da persone interessate alla sfera lavorativa, personale, e anche da malintenzionati che potrebbero facilmente mettersi al corrente degli spostamenti di una potenziale vittima (furti in abitazioni ecc.).

La situazione è aggravata dalla pubblicazione online degli interi registri degli aeromobili e dei proprietari da parte di alcune autorità nazionali, come per esempio in Inghilterra.

Dal punto di vista puramente legale, la questione è complessa e si presta a differenti interpretazioni.

## OLC presenta i record

Il sito OnLine Contest ha raggiunto un grandissimo successo internazionale. Ogni giorno vengono caricati centinaia di voli nella sola sezione Gliding, e le regole OLC si sono fatte largo nella comunità volovelistica: molti piloti ormai svolgono i loro voli su 5 o 6 lati di percorso, e spesso si perseguono obiettivi dettati dall'OLC come i 1000 km su sei lati o la velocità su un tempo di 2:30.

Ci sono poi le classifiche nazionali, quelle per club, e quelle su weekend. La semplice sfida tra amici si sta trasformando in una piattaforma normativa per la pratica dello sport!

Ora arriva la notizia che l'OLC tiene un registro dei record. Sono stati rianalizzati tutti i voli a partire dal 2011 e i detentori dei record possono essere consultati con un semplice click. Esistono tabelle di record mondiali, continentali e nazionali.

Come sempre, non è richiesta nessuna dichiarazione, né la firma di un Giudice Sportivo. Il pilota deve solo inviare il file del volo alla piattaforma OLC. I record sono classificati in base al punteggio conseguito (con handicap), non in base alla distanza assoluta.

La redazione dell'OLC magazine sottolinea che, mentre un volo di 500 km non raccoglie alcuna attenzione da parte dei media e della società in genere, ogni conseguimento di un nuovo record può essere attraente per la comunicazione e la propaganda del nostro sport. Chissà come la prenderà la FAI.



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

# Il GAE

## in visita alla fiera Aero 2017

*Un gruppo di appassionati del vintage italiani, membri del Gruppo Alianti d'Epoca del CSVVA, si è recato a Friedrichshafen*

*Visita alla fabbrica Schempp-Hirth e al famoso campo di Hahnweide*



Due immagini dello stand del VGC

Il viaggio, nei giorni del 7, 8 e 9 Aprile, è stato ideato ed organizzato dal presidente del GAE Alessandro Scaltrini e ha visto l'adesione di molti amici del Gruppo Alianti d'Epoca.

La comitiva era composta oltre all'organizzatore da Elio Cresci, Marco Brusa, M.R. Martignoni, G. Varisco, Andrea Strata e Ignazio Esposto. L'arrivo a Friedrichshafen è avvenuto nelle prime ore del pomeriggio del giorno 7 ed è stato interamente dedicato alla visita degli spettacolari musei Dornier e Zeppelin, che vivamente consigliamo di non perdere a chi si trova in quella località.





Da sinistra: A. Scaltrini, E. Cresci, I. Esposto, A. Strata, M.R. Martignoni, M. Brusa, V. Pedrielli e G. Varisco

Nella tarda serata, al gruppo si è unito anche Davide Scaltrini, il nipote del presidente, che lavora in Germania presso la fabbrica di alianti Schempp-Hirth. Il giorno seguente la comitiva, che aveva motivazioni e priorità diverse, si è separata per la visita al salone aeronautico. Lascio ad altri articoli la descrizione del salone; mi soffermerò solamente con due immagini sulla presenza dello stand del VGC "Vintage Gliding

Club" dove erano presenti alcuni alianti d'epoca. È stata anche l'occasione per salutare diverse persone che solitamente si incontrano in raduni volovelisti di alianti d'epoca.

Terminata la visita al salone, nel tardo pomeriggio il gruppo si è nuovamente radunato per il trasferimento nella zona di Kirchheim unter Teck dove ha sede la famosa ditta costruttrice di alianti "Schempp-Hirth".



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 poliesteri (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



**Gli alianti storici con le protezioni in tela**

La mattina del giorno 9 è stata interamente dedicata alla visita di questa azienda che produce gli alianti della serie Arcus, Discus eccetera. Siamo stati accompagnati in questa visita dall'ing. Davide Scaltrini che lavora da tre anni, primo impiego dopo la laurea, presso questa azienda con compiti di sviluppo/metodi di produzione. Abbiamo potuto esaminare in dettaglio, supportati da delucidazioni tecniche, tutte le fasi di produzione dei moderni alianti in fibra di carbonio dove la maggior parte degli alianti commercializzati sono anche equipaggiati con motori a scoppio o elettrici per il decollo autonomo o il sostentamento. La visita è terminata con la classica foto di gruppo all'ingresso dello storico stabilimento della Schempp-Hirth.

Dopo la visita alla "Schempp-Hirth", sempre accompagnati da Davide, ci siamo recati sull'aeroporto di Kirchheim. Siamo tutti rimasti stupefatti per la vastità di questo aeroporto prevalentemente volovelistico dove operano ben cinque diversi aeroclub in buona armonia. L'aeroporto è dotato di diversi hangar che ospitano i vari aeromobili dei club e di un'ampia zona per il parcheggio dei carrelli degli alianti. Uno di questi hangar è interamente occupato da un club di alianti d'epoca! Tutti gli alianti sono ben conservati e quando non utilizzati vengono ricoperti con teli di protezione.

Dopo la visita agli hangar ci siamo recati in linea di volo, che è costituita da una stazione per l'involo con traino aereo e da altre quattro stazioni per il lancio degli alianti con il verricello. A tale scopo sulla te-



**L'ala di un Arcus in fase di allestimento sullo scalo di produzione nel reparto ali**

stata opposta operano quattro verricelli, ciascuno a doppio tamburo che consentono il lancio in successione controllata di ben otto alianti.



Il decollo di un T-21. Sulla testata pista opposta si possono intravedere i quattro verricelli



L'aliante Goevier si avvia verso la linea di volo

## Nano<sup>4</sup>

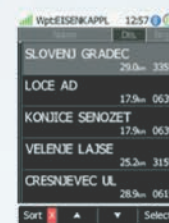
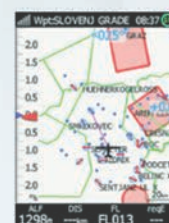
lx nav

### Toccami!

- Touch screen
- Navigazione Waypoint e Task
- Indicazione Spazi Aerei
- Variometro interno
- Registratore di volo IGC (anche per motori JET a turbina)



Da: 590€ + iva





L'aliante Grunau Baby si appresta al decollo con lancio al verricello

Alcuni soci del locale club di alianti d'epoca hanno messo a disposizione un aliante T-21 per offrire a noi ospiti la possibilità eccezionale di fare un breve volo su di un aliante d'epoca con cabina scoperta. Vincenzo Pedrielli ha avuto invece l'occasione di fare un volo con il Goevier. Sul campo abbiamo

visto volare anche uno stupendo Grunau Baby. La partenza per il rientro in Italia è avvenuta nel tardo pomeriggio non prima di aver ringraziato Davide Scaltrini e tutti i piloti del locale club che ci hanno consentito di vivere una stupenda giornata di volo su bellissimi alianti d'epoca. ■

Il quadro di un "Minimoa" fa bella mostra all'ingresso della direzione



Alessandro Scaltrini si appresta a scendere dall'aliante T-21 dopo il suo volo

# Due Avventure di Klaus Ohlmann

*Dalla Francia alla Sicilia con lo Stemme*

**In planata su un mare tranquillo**



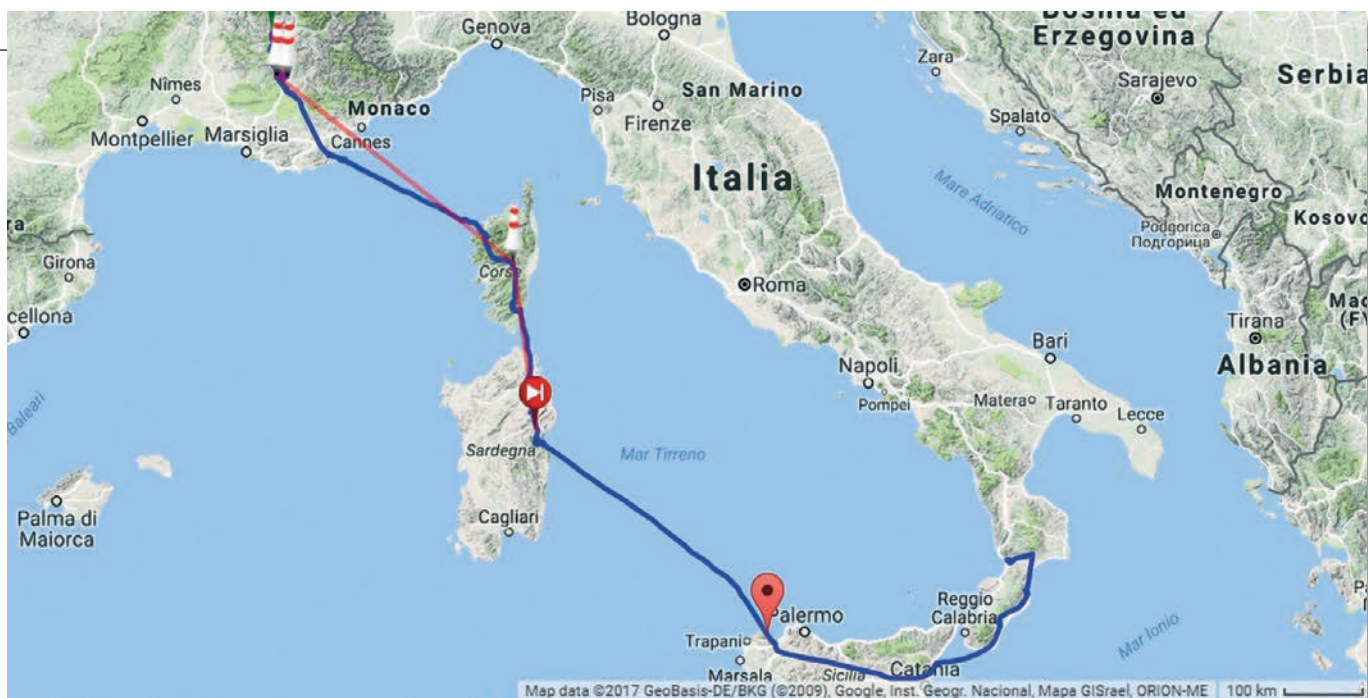
Klaus Ohlmann ha una formidabile capacità di inventare. La sua motivazione è di dare visibilità al nostro sport e, per osmosi, al suo personaggio. In questo 2017 è già riuscito a portare a termine due imprese molto significative: un volo nel sottovento dell'Appennino, compiendo i 1.000 km OLC in una giornata avversa, nella quale nessun pilota italiano aveva immaginato di poter volare. Ohlmann mi ha detto di essere da molto tempo giunto a concludere che c'è molta più energia a disposizione nei sistemi di "bassa pressione", invece che nei classici sistemi di alta pressione con la loro energia termica. Decollato da Fano, ha percorso su e giù l'Appennino correndo parallelo alla linea delle montagne, rimanendo nel sottovento in situazioni davvero poco usuali. Questo volo particolarissimo si è svolto lo scorso 28 aprile, raggiungendo per un breve momento la quota di 6.000 metri sopra al cielo perturbato, per poi distendersi in lunghe planate alternate a salite sui 3-4.000 metri.

Nel suo breve commento, ha ringraziato i controllori di volo per la collaborazione, e porge un saluto a tutti

i volovelisti italiani, aggiungendo di "aver scoperto un nuovo paradiso per il volo a vela"!

L'idea che ha avuto più risonanza è però quella dell'attraversamento del Mediterraneo con decollo da Serres nelle Alpi francesi, sorvolo della Corsica, della Sardegna, della Sicilia fino all'Etna per poi concludere con un atterraggio in Calabria. Poche volte è stato utilizzato il motore, soprattutto a causa della poca collaborazione dei controllori di volo in Sardegna. Vediamo più dettagli di questa impresa.

La prima planata dalle Alpi fino a raggiungere la terraferma in Corsica vede il sorvolo di un tratto di mare di 180 km. Dopo aver attraversato a Bonifacio, e percorso tutta la Sardegna verso Sud, Klaus aveva davanti a sé un più lungo tratto di mare aperto: 340 km verso la Sicilia. Le distanze in gioco non sarebbero in alcun modo notevoli, se non ci fosse sotto il mare Mediterraneo. Per il primo tratto, la teoria dice che avrebbe dovuto raggiungere almeno 4.500 metri per partire in planata. Invece, si è accontentato di soli 3.469 metri a Sud di Sainte Maxime.



La traccia del volo da Serres a Lamezia Terme. Il pilota ha usato il motore sulla Sardegna per un'incomprensione con i controllori, e poi sulla Sicilia

Già sul mare, a circa sette chilometri dalla costa, ha trovato un debole fenomeno ondulatorio generato dal vento (proveniente da Ovest-Nord-Ovest), con salita da 0,6 m/s che ha sfruttato in pieno per toccare 4.100 metri. Era molto probabilmente un rimbalzo delle onde innescate sui monti.

Dopo 80 km di planata Klaus e il suo Stemme si trovano a 2.700 metri in direzione della Corsica, con altri 90 km da superare. Nessun problema di sicurezza, ma l'intenzione non è certo quella di atterrare. A 100 km dalla costa continentale trova infatti un altro rimbalzo di onda nel quale risale da 2.100 a 2.650 metri. Intanto può proseguire in direzione di Calvi.

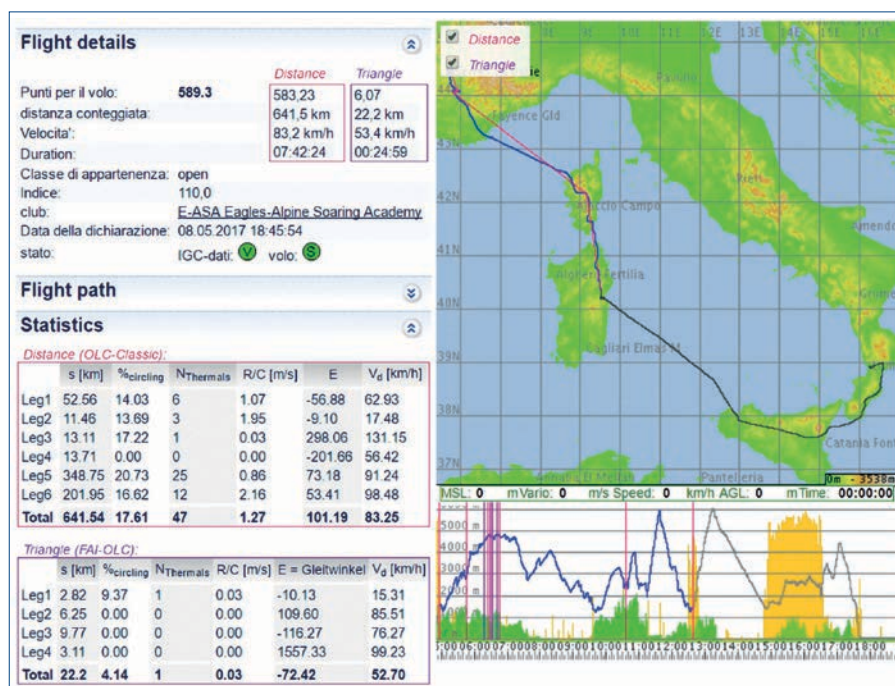
Dopo un'altra debole salita, affronta la transizione verso le montagne centrali dell'isola, dove va a cercare l'appoggio del vento (che qui era girato da Ovest-Sud-Ovest). Da 1.300 riesce a riportarsi a 3.300 metri a Sud di Bardiana (ammirando le creste più belle), e poi prosegue fino a Vizzavona. Nella valle di Palneca surfa su un'onda più forte e conquista 3.800 metri di quota. Sono soltanto le 12:48.

Su Gualdariccio dedica un po' di tempo allo studio analitico della situazione ondulatoria in vista di prossimi voli, prima di trovare il luogo giusto: da 1.900 risale a 5.950 metri. Da qui la Sardegna è vicina, a soli 50 km di distanza, ma il terreno sarà molto meno montagnoso, senza allineamenti di creste e

quindi probabilmente senza onde interessanti. Supera Olbia con 4.000 metri e si prepara al volo in termica... che però non funziona. Infine deve accendere il motore dello Stemme, per soli 19 minuti, per poter raggiungere le alture di Tortoli che innescano una nuova onda con la quale raggiunge 6.061 metri. La Sicilia, con Palermo, dista da qui 341 km. Con efficienza 60, difficile da ottenere in realtà, il cono di planata arriva a 360 km.

Parte, e realizza un'efficienza effettiva di 1:68 ma non basta ad evitare di dover accendere il motore sul mare, a 68 km da Trapani con ancora 1.400 metri. In Sicilia si sposta verso Est, fino all'Etna, seguendo il sottovento dei rilievi a Ovest di Siderno. L'atterraggio avviene alle 19:41 in Calabria, a Lamezia Terme

I dati del volo. Il file è scaricabile da OLC



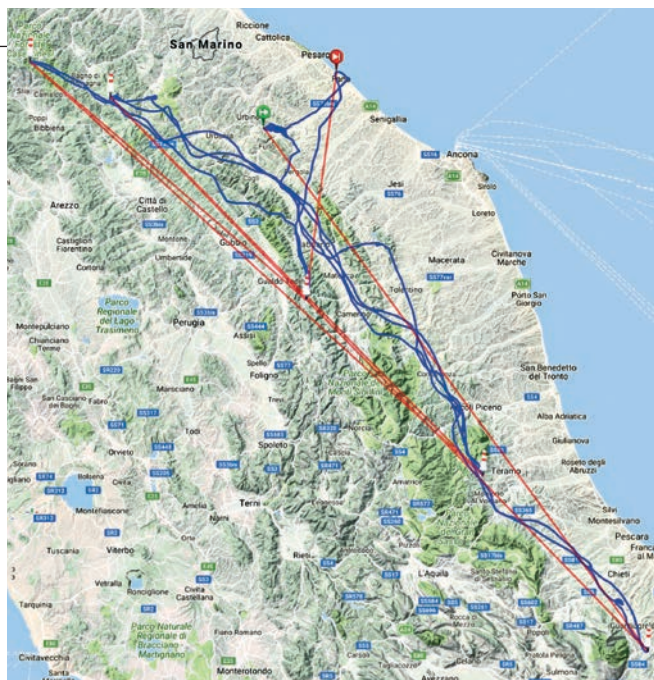


dopo 1.300 km di volo (durata di quasi 13 ore), avendo fatto uso di meno di due ore di motore (in parte a gas molto ridotto).

<http://www.onlinecontest.org/olc-2.0/gliding/fli-ghtinfo.html?dsId=5679268>

Klaus Ohlmann ha commentato questo volo con una breve nota, che fa riferimento agli studi del Mountain Wave Project del quale egli stesso è il principale animatore. La giornata del 10 maggio non era sulla carta la migliore, e la pratica non ha contraddetto il quadro teorico. Ma era giusta per fare una prova generale, verificando le proprie conoscenze, scoprendo nuovi dati e testando il rapporto con le autorità. Il controllore di Olbia avrebbe voluto l'aliante fuori dallo spazio aereo sotto la sua gestione, obbligando il pilota ad usare il motore anche quando non era davvero necessario. Ohlmann pensa che in futuro saprà essere più convincente nei confronti di questo ente.

Uscendo dalla zona, ed entrando sotto il controllo di Roma Informazioni, ha ottenuto maggiore collaborazione e ha potuto proseguire in planata. Tuttavia è stato incoraggiato a lasciare la Sardegna centrale già con prua per Palermo, mentre il pilota avrebbe preferito seguire la terraferma fino a Cagliari, dove sarebbe probabilmente giunto più alto e con davanti a sé il tratto di mare più corto di ben 100 km. In realtà sperava comunque di trovare un rimbalzo d'onda sul mare aperto, che invece è mancato del tutto. Ecco quindi l'uso del motore da Palermo fino all'Etna dove, come supposto, ha sfruttato una potente onda marcata da forti turbolenze. Anche per attraversare lo Stretto gli è



**Lo straordinario volo nel sottovento dell'Appennino, con decollo da Fano**

stato imposto di usare il motore, ma le montagne della Calabria lo hanno accolto con nuove ottime onde. La giornata è stata giudicata molto interessante, con tanti spunti e stimoli sui quali si dovrà studiare. Fare questo volo in maniera corretta e legale è molto più difficile che seguire semplicemente i propri sogni, la meteo e le onde. I ringraziamenti di Klaus vanno a "quasi tutti" i controllori francesi e italiani, che hanno lavorato bene. E in particolare al suo amico Alfredo che gli ha concesso in prestito lo Stemma, aliante ideale per questo genere di esplorazioni.

**35** SILENT2  
ELECTRO  
CONSEGNATI IN  
TUTTO IL MONDO

S I L E N T 2  
**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 AeCl

**TOP  
QUALITY**

Design, materiali  
e performance

Sponsored by

**TENAX**

www.alisport.com  
info@alisport.com  
Alisport

**ALISPORT**

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

## Informazioni del volo - Klaus Ohlmann (DE) - 28.04.2017

Tipo di aliante: **Stemme S10 / S10-VT**, Luogo di decollo: **Fano (IT)**

OLC-Plus

NDC

Speed/League

Destination

### Flight details

	Distance	Triangle
Punti per il volo:	961,35	35,07
distanza conteggiata:	1.057,5 km	128,6 km
Velocita':	131,0 km/h	18,5 km/h
Duration:	08:04:12	06:56:20
Classe di appartenenza:	open	
Indice:	110,0	
club:	E-ASA Eagles-Alpine Soaring Academy	
Data della dichiarazione:	28.04.2017 19:22:46	
stato:	IGC-dati:	volo:

### Flight path

### Statistics

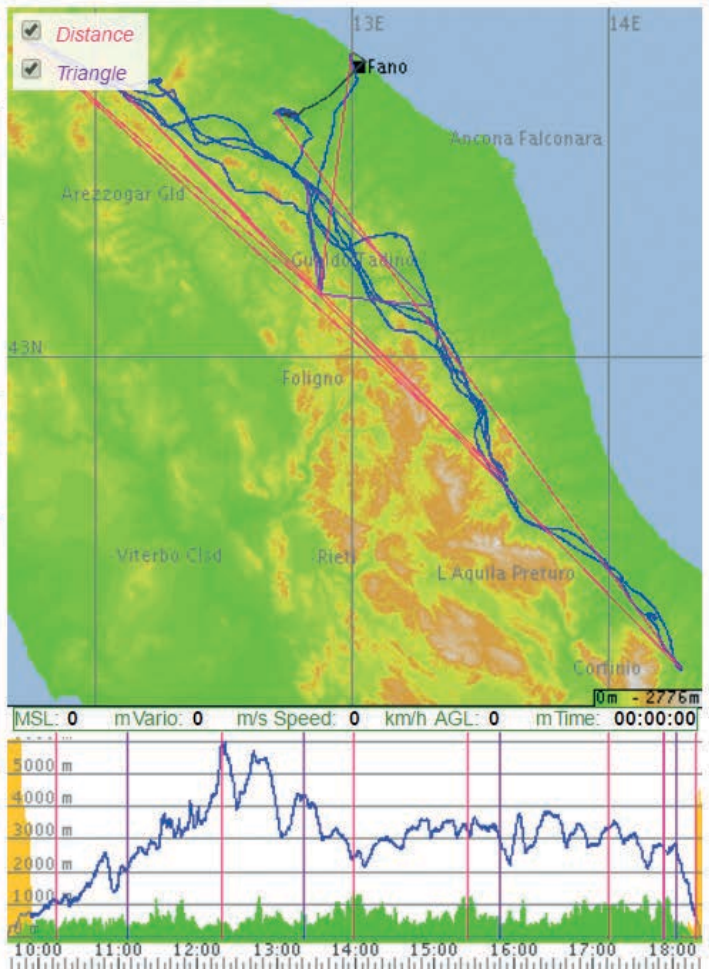
Distance (OLC-Classic):

	s [km]	%circling	N <sub>Thermals</sub>	R/C [m/s]	E	V <sub>d</sub> [km/h]
Leg1	218.15	19.52	15	1.32	-76.14	104.16
Leg2	259.24	1.74	1	2.99	68.09	156.27
Leg3	177.57	8.70	5	1.44	-688.27	124.08
Leg4	204.96	2.87	1	3.52	349.76	114.93
Leg5	121.28	0.00	0	0.00	200.79	172.98
Leg6	76.29	0.00	0	0.00	35.70	190.20
<b>Total</b>	<b>1057.48</b>	<b>7.60</b>	<b>22</b>	<b>1.60</b>	<b>263.65</b>	<b>131.04</b>

### Commenti

pilota:

Discovered a new paradise, Thanks a lot for the great job of Control  
Greetings to all my italian friends



I dati di volo OLC col breve ma entusiastico commento di Klaus Ohlmann

## Un po' di storia

La prima traversata dal continente (Francia) alla Corsica a bordo di un aliante è stata realizzata nel 1974 dal tenente colonnello Vuillemot, con decollo da Fayence alle 11:08 del 18 dicembre e atterraggio a Solenzara alle 15:40. Fatta quota in onda fino a 7.000 metri su Lourmarin, poi risorvolando Fayence a 8.200 metri, il monoposto Nimbus 2 è partito in planata sotto il controllo radio e radar delle forze armate francesi. Giunto sulla pianura orientale presso Calvi con ben 5.800 metri, Vuillemot aprì i diruttori per scendere sulla pista della base militare. Questa prestazione sportiva non fu omologata dalla FAI perché erano state infrante alcune regole sul sorvolo marino (svolto secondo le procedure militari).

Il volo faceva parte di un programma sportivo militare che intendeva concludersi con una traversata dalle Alpi francesi fino alla costa africana! Si trattava quindi di una prima tappa esplorativa. L'assi-

stenza militare d'emergenza era garantita dalla presenza di navi dislocate lungo il percorso, nel caso di un ammaraggio forzato.

Nel 1994 fu la volta del volo di due alianti, il Nimbus 3D biposto del centro di Saint Auban e il Nimbus 4 monoposto dell'Armée de l'Air, con a bordo Gerard Lherm, Robert Prat e Jacky Clairbaux. La partenza fu da Saint Auban, appositamente classificato "aeroporto internazionale con dogana" per la prestazione programmata. I piloti volevano raggiungere la Tunisia ma furono costretti ad atterrare in Corsica.

Un'altra rotta molto interessante, meno affetta da imprevisti, fu aperta dai fratelli Herbaud che con un ASH25 hanno fatto quota in onda sulle Cévennes, poi i Pirenei, passando per tutta la Spagna e atterrando in Marocco a Fez (meta prefissata secondo le regole FAI!).

# Nuovo regolamento per le insegne FAI

*Circolare dall'Aero Club d'Italia*

*Istruzioni per l'esecuzione dei voli, la compilazione e le verifiche, e per l'invio del modulo*

In data 1° marzo 2017 la CCSA ha approvato il nuovo Regolamento delle Insegne FAI di Volo a Vela ed il modulo di richiesta di omologazione delle Insegne stesse. Si è reso necessario apportare alcune precisazioni e modifiche in particolare nel modulo allegato, per migliorare le procedure di certificazione delle prestazioni dei piloti da parte dei Giudici e di omologazione delle prove effettuate da parte della CCSA.

Il Giudice, chiamato dal pilota alla certificazione del volo, deve innanzitutto essere in possesso della qualifica in corso di validità, deve verbalizzare la propria presenza al momento del decollo e atterraggio, e inoltre deve accertare che il pilota sia in possesso di licenza FAI in corso di validità e che vengano rispettate le regole IGC in materia. Il verbale dovrà essere redatto nella stessa giornata del volo e completato dal giudice dopo la verifica dei dati registrati e trasferiti nel file IGC.

Deve essere utilizzato il nuovo Modulo per la verbalizzazione il quale, una volta compilato in ogni sua parte e sottoscritto, dovrà essere inviato dal Giudice nazionale, unitamente al file IGC del volo, a questo AeCI entro 60 giorni dalla data del volo stesso, come di seguito indicato a:

**[l.mancini@aeroclubitalia.it](mailto:l.mancini@aeroclubitalia.it)** e **[e.quaglia@aeroclubitalia.it](mailto:e.quaglia@aeroclubitalia.it)**

e ai tecnici valutatori, individuati direttamente da questo AeCI, nelle persone di:

- Andrea Tomasi (per le Insegne "Argento" e "km 750" e oltre) **[andrea.tomasifai@gmail.com](mailto:andrea.tomasifai@gmail.com)**
- Lorenzo Monti (per le Insegne "Oro" e "Diamanti") **[l.monti@orlandi.it](mailto:l.monti@orlandi.it)**

## REGOLAMENTO RILASCIO INSEGNE FAI VOLO A VELA

*(Approvato dalla CCSA il 01-03-2017  
Edizione 01 / 2017)*

### 1. Insegne FAI

Le insegne FAI sono standard internazionali volovelistiche FAI di prestazioni che non richiedono di essere rinnovate. I voli validi per le insegne sono controllati secondo le norme del Codice Sportivo FAI - Sezione 3 -Volo a Vela, che di seguito vengono richiamati.

### 2. Requisiti

- 2.1 Qualsiasi volo può essere utilizzato per conseguire un'insegna nel rispetto delle regole previste dal Codice Sportivo FAI -Section 3 Gliding.
- 2.2 Il Giudice Sportivo, con qualifica in corso di validità, deve essere presente alla prova e certificare la prestazione con la sottoscrizione del verbale del giorno in cui si è tenuto il volo, utilizzando il modello allegato "A".
- 2.3 Il pilota deve essere solo nell'aliante e il Giudice Sportivo deve verificare i requisiti del pilota

stesso, dell'aliante e del registratore di bordo del volo.

- 2.4 Per il conseguimento delle Insegne occorre essere in possesso della Licenza Sportiva FAI in corso di validità al momento della prova ed il Giudice Sportivo deve verificarlo.

### 3. Registro delle Insegne

L'Aero Club d'Italia tiene un registro dei voli di insegna da esso omologati.

### 4. Tipologie delle Insegne

Le insegne volovelistiche FAI sono: a) Insegna d'Argento, b) Insegna d'Oro, c) Diamanti, d) Diplomi di 750 km e oltre, con incrementi di 250 km.

### 5. Insegna d'Argento

L'insegna d'Argento si consegue completando le seguenti tre prestazioni volovelistiche:

- a) Distanza Argento: un volo su un percorso in linea retta di almeno 50 km. Può essere riconosciuto anche qualsiasi lato di 50 km o più di un percorso predichiarato, nel rispetto dei requisiti di cui all'Art 4.4.2 relativi alla differenza di quo

ta tra un punto di partenza e un punto di arrivo ("per voli inferiori a 100 km una perdita di quota superiore all'1 % della lunghezza del lato invalida la prestazione del volo).

La distanza per l'Insegna d'Argento deve essere volata senza assistenza di navigazione o altra assistenza data per radio (diversa dal permesso per atterrare su un aeroporto), o aiuto o guida da un altro velivolo.

- b) Durata Argento: un volo di durata di almeno 5 ore.
- c) Quota Argento: un guadagno di quota di almeno 1.000 metri.

## 6. Insegna d'Oro

L'Insegna d'Oro si consegue completando le seguenti tre prestazioni volovelistiche:

- a) Distanza Oro: un volo di distanza di almeno 300 chilometri;
- b) Durata Oro: un volo di durata di almeno 5 ore;
- c) Quota Oro: un guadagno di quota di almeno 3.000 metri.

## 7. Diamanti

Sono previsti tre Diamanti, ciascuno dei quali può essere portato sulle Insegne d'Argento, Oro, o su quelle per voli di 750 km o più. L'Aero Club d'Italia tiene un registro di queste insegne e la FAI, su comunicazione dell'Aero Club d'Italia, ri-

porta i nominativi dei piloti che hanno conseguito tutti e tre i Diamanti su un apposito registro internazionale. I diamanti sono:

- a) Diamante Meta: un volo con meta prefissata di almeno 300 chilometri su un percorso in andata e ritorno o su triangolo;
- b) Diamante Distanza: un volo di distanza di almeno 500 chilometri;
- c) Diamante Quota: un guadagno di quota di almeno 5.000 metri.

## 8. Insegne e Diplomi per voli di 750 km e oltre

- 8.1 Questa insegna si consegue completando un volo di distanza di 750 km o più, con incrementi di 250 chilometri (750 km, 1.000 km, 1.250 km, 1.500 km, 1.750 km).
- 8.2 L'AeCI tiene un registro di queste insegne, ne dà comunicazione alla FAI la quale provvede ad assegnare uno speciale Diploma per questi voli.

## 9. Documentazione dei voli di Insegna

- 9.1 Per la documentazione dei voli di insegna si raccomanda l'utilizzo di registratori di volo (FR) GNSS, in formato IGC approvati dalla FAI/IGC, con installato il dato geodetico WGS84 e impostati in modo da dare un rilevamento di non oltre dieci secondi.
- 9.2 Il Giudice Sportivo deve certificare che, indipen-

# 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

dentemente dai dati registrati, il FR dal quale sono stati ricavati i dati del volo è quello a bordo dell'aliante al momento del decollo ed impiegato dal pilota durante la prova.

## 10. Dichiarazione del volo

- 10.1 Per le prestazioni di distanza è necessaria la compilazione della dichiarazione elettronica sul logger (FR), ad eccezione delle prove di distanza in linea retta senza meta per le quali il punto di partenza coincide con lo sgancio o con l'arresto del motore ed il punto d'arrivo coincide con l'atterraggio o con l'accensione del motore.
- 10.2 Per il conseguimento delle prestazioni di guadagno di quota e durata non è richiesta alcuna dichiarazione.
- 10.3 La dichiarazione elettronica deve contenere: data del volo, nome del pilota, tipo e marche civili dell'aliante, tipo e numero di serie del logger (FR), punti di navigazione nella loro sequenza (partenza, piloni, arrivo), data ed ora della dichiarazione. Il Giudice Sportivo deve controllare che nella dichiarazione elettronica siano stati trascritti correttamente i dati richiesti.

## 11. Durata

- 11.1 Per la prestazione di durata il tempo si misura dal momento dello sgancio all'atterraggio.
- 11.2 Lo sgancio deve avvenire al di sotto di 1.000 metri di quota rispetto al punto di atterraggio. Una perdita di quota superiore a 1.000 metri invalida la prestazione del volo per la prestazione di durata.

## 12. Guadagno di quota

È la differenza tra la quota massima e la quota di sgancio ovvero una precedente quota minima raggiunta durante il volo.

## 13. Geometrie

Per i voli di distanza validi per le insegne possono essere utilizzati i seguenti percorsi:

- Distanza in Linea Retta
- Distanza in Linea Retta con Meta
- Distanza con l'utilizzo di un massimo di tre Punti di Virata
- Voli su Andata e Ritorno
- Voli su Triangolo

### • *Distanza in Linea Retta*

Volo da un punto di partenza a un punto di arrivo senza punti di virata. Non è richiesta alcuna dichiarazione se il punto di partenza coincide con lo sgancio o con l'arresto del motore e il punto di arrivo con l'atterraggio o con l'accensione del motore.

Percorso utilizzabile per l'Insegna d'argento, d

'oro, per il diamante di 500 km, e per i diplomi di 750 km e oltre.

### • *Distanza in Linea Retta con Meta*

Volo da un punto di partenza a un punto di arrivo dichiarato senza punti di virata. È necessaria la dichiarazione.

Percorso utilizzabile per l'Insegna d'argento, d'oro, per il diamante di 500 km, e per i diplomi di 750 km e oltre.

### • *Distanza con l'utilizzo di un massimo di tre Punti di Virata*

Volo dichiarato da un punto di partenza intorno a un massimo di tre punti di virata ad un punto di arrivo. È necessaria la dichiarazione.

Il punto di partenza va dichiarato solo se diverso dal punto di sgancio o di arresto del motore. Il punto di arrivo va dichiarato solo se è diverso dal punto di atterraggio o di accensione del motore. I punti di virata devono distare almeno 10 km tra loro e non è necessario volarli nella sequenza dichiarata né è necessario utilizzarli tutti.

Percorso utilizzabile per l'insegna d'oro, per il diamante di 500 km, e per i diplomi di 750 km e oltre (anche per l'insegna d'Argento se uno dei lati ha una lunghezza superiore a 50 km nel rispetto dei requisiti di cui all'art. 4.4.2 Codice FAI, ossia differenza di quota tra il punto di partenza e il punto di arrivo del lato non superiore all'1 % della distanza del lato stesso).

### • *Voli su Andata e Ritorno*

Percorso chiuso con un punto di virata. È necessaria la dichiarazione.

Percorso utilizzabile per l'insegna d'oro, per il diamante di 500 km, per il diamante di meta 300 Km, e per i diplomi di 750 km e oltre (anche per l'insegna d'argento se uno dei lati ha una lunghezza superiore a 50 km nel rispetto dei requisiti di cui all'art. 4.4.2 Codice FAI, ossia differenza di quota tra il punto di partenza e il punto di arrivo del lato non superiore all'1% della distanza del lato stesso).

### • *Voli su Triangolo*

a) Percorso chiuso con tre punti di virata indipendentemente dalla posizione del punto di partenza/arrivo. La distanza ufficiale è la somma dei lati del triangolo formato dai punti di virata. La distanza ufficiale minima per questo tipo di volo è di 300 km.

b) Percorso chiuso intorno a due punti di virata. Non si applicano per le insegne le limitazioni della geometria del triangolo FAI. È necessaria

la dichiarazione.

Percorso utilizzabile per l'insegna d'argento, d'oro, per il diamante di 500 km, per il diamante di meta 300 km, e per i diplomi di 750 km e oltre (anche per l'insegna d'argento se uno dei lati ha una lunghezza superiore a 50 km nel rispetto dei requisiti di cui all'art. 4.4.2 Codice FAI, ossia differenza di quota tra il punto di partenza e il punto di arrivo del lato non superiore all'1% della distanza del lato stesso).

#### 14. Punto di partenza

14.1 Il punto di partenza è il punto di navigazione che definisce l'inizio di una prestazione volovelistica. Il punto di partenza può essere:

- a) il punto di sgancio o di arresto del motore per i motoalianti,
- b) il settore FAI di 90° con apice il punto navigazione dichiarato punto di partenza,
- c) una linea perpendicolare alla rotta verso il primo punto di virata di 1 km di lunghezza.

#### 15. Punti di virata

15.1 Possono essere utilizzate quali zone di osservazione (ZO) per il sorvolo dei piloni:

- a) un settore di 90° che si estende senza limiti di distanza sulla continuazione della bisettrice dell'angolo creato dalla rotta di avvicinamento e dalla rotta di allontanamento dal pilone stesso;
- b) un "barattolo" di raggio 0,5 km con al centro il pilone stesso.

15.2 È possibile utilizzare solo uno dei due sistemi durante uno stesso volo.

15.3 Per tutti i percorsi chiusi (andata e ritorno e triangoli) il punto di arrivo deve coincidere con il punto di partenza (i due fix validi della partenza e dell'arrivo devono distare tra loro meno di 1.000 metri).

15.4 Nel caso di aggiramento dei piloni con zona di osservazione (ZO) tipo "barattolo", la distanza valida di ciascun lato verrà ridotta di 0,5 km per ogni ZO intersecata da quel lato.

#### 16. Punto di arrivo

16.1 Il punto di arrivo è il punto di navigazione che definisce la fine di una prestazione volovelistica. Il punto di arrivo può essere:

- a) il punto di atterraggio e di accensione del motore per i motoalianti;
- b) l'entrata nel settore FAI di 90° con apice il punto di navigazione dichiarato punto di arrivo;
- c) l'attraversamento di una linea orizzontale lunga 1 km perpendicolare all'ultimo lato del volo.

#### 17. Penalità per differenze di quota

17.1 Per voli di distanza superiori a 100 km se la differenza tra le quote di partenza e di arrivo è su-

periore a 1.000 metri, la distanza valida è quella volata meno 100 volte l'eccedenza di quota (art. 1.2.12 a).

17.2 Per voli di distanza inferiori a 100 km una differenza tra le quote di partenza e di arrivo superiore all'1% della lunghezza del percorso, invalida a prova (art. 1.2.12 b).

17.3 Per il calcolo della differenza di quota si utilizza:

- a) per la quota di partenza, la quota di sgancio (se lo sgancio è punto di partenza) o la quota del punto più basso nel settore di partenza;
- b) per la quota di arrivo, quella di atterraggio o la quota più alta nel settore di arrivo.  
In ogni caso si utilizza la soluzione più favorevole al pilota.

#### 18. Verbale del volo

18.1 I voli di insegna devono essere certificati dal Giudice Sportivo (art. 5.2.1), che oltre ad essere presente sull'aeroporto durante la prova sportiva secondo il regolamento FAI, dovrà successivamente completare la compilazione del verbale con i dati della performance del pilota.

18.2 Il Verbale del volo, compilato in ogni parte e firmato, dovrà essere trasmesso dal Giudice Sportivo all'Aero Club d'Italia entro e non oltre 60 (sessanta) giorni dalla data della effettuazione del volo, unicamente a mezzo posta elettronica all'indirizzo: [l.mancini@aeroclubitalia.it](mailto:l.mancini@aeroclubitalia.it) e [e.quaglia@aeroclubitalia.it](mailto:e.quaglia@aeroclubitalia.it) e, per conoscenza, ai delegati valutatori, individuati direttamente da AeCI, che saranno resi noti con apposita circolare.

18.3 Unitamente al verbale del volo, come sopra redatto deve essere inoltre trasmesso il file IGC originale del volo, comprendente la dichiarazione elettronica necessaria per la validazione e omologazione dell'insegna (la dichiarazione elettronica non è necessaria per le prestazioni di durata, guadagno di quota e distanza in linea retta senza meta). Il file IGC non deve essere in alcun modo modificato o integrato con l'intestazione, pena l'annullamento della prova di insegna.

#### 19. Omologazione dei voli di insegna

La Commissione Centrale Sportiva Aeronautica (CCSA) provvederà ad omologare le prove d'insegna nei 120 (centoventi) giorni successivi alla ricezione del verbale del volo e del file IGC e, comunque, entro la fine dell'anno sportivo in cui è stata effettuata la prestazione.

Il mancato rispetto delle norme del presente Regolamento comporta la non omologazione dell'insegna sportiva sebbene sia stata valutata positivamente dal tecnico valutatore.



**Aero Club d'Italia**

<b>VERBALE del Volo del _____</b>				
<b>Richiesta omologazione Insegna Sportiva di Volo a Vela</b>				
<b>Pilota</b>				
Nome:		Cognome:		
Nato a:		il :	Nazionalità:	
Residenza:			Tel.	
Aero Club:		e-mail:		
Licenza I-GL:	Scadenza:	Tess. FAI n°:	Scadenza:	
<b>Passeggero</b>				
Nome:		Cognome:		
nato a:		il:	nazionalità:	
<b>Aliante</b>				
Tipo:		Matricole:	Sigla gara:	
<b>Registratore di Volo</b>				
Modello:	Matricola:		Data ultima revisione:	
<b>Dati Volo</b>				
Aeroporto di decollo:		Zona osservazione piloni:		
Sistema involo:			Nome trainatore:	
Località sgancio:		Quota sgancio	Ora decollo	
<b>Tema effettuato</b>				
	quota	orario	coordinate	
Partenza:			N	E
1° punto di virata			N	E
2° punti di virata			N	E
3° punto di virata			N	E
Punto di arrivo			N	E
Località atterraggio:			N	E
<b>Pilota</b>		<b>Giudice sportivo accreditato in AeCI</b>		
Richiesta omologazione insegna di Volo a Vela		n° tess. sportiva:		
<b>Insegna:</b>		Scadenza:		
Distanza (km):		Distanza valida per insegna (km):		
Guadagno quota (m):		Guadagno quota valido per insegna (m):		
Durata (h min):		Durata valida per la insegna (h min):		
Dichiaro che nello svolgimento del volo ho rispettato il Regolamento Sportivo AeCI aggiornato e le regole del Cod. Sportivo FAI sez. 3 (Volo a Vela).		Dichiaro la mia presenza in aroporto durante la prova sportiva e che nello svolgimento del volo sono state rispettate le regole del Cod. Sportivo FAI sez. 3 (VaV).		
Firma Pilota		Firma Giudice		

Ufficio Sportivo AeCI: modulo approvato e in vigore dal 2017 (by Andrea Tomasi)

**Istruzioni di compilazione**    Sistema di involo: *Traino, Verricello, Autonomo*  
 Zona Osservazione Piloni: *Settore FAI, o Barattolo r=500m*  
 Insegna: *C d'Argento, C d'Oro, Diamante, Diploma*

# Piero Porati,

1928 - 2017

*Le mongolfiere in Italia: dal conte Andreani al comandante Porati*

*La sua recente scomparsa e l'eredità morale lasciata agli appassionati*

*La Compagnia della Mongolfiera*



L'ultima foto ufficiale di Piero Porati, famoso pilota di aerostati

Piero Porati ha dato gas, ha sganciato i tiranti e dalla sua cesta, sicuramente modificata e resa più confortevole, è salito con la sua mongolfiera lassù dove più nessuno potrà fisicamente vederlo. Si è spento il 4 giugno il Comandante Piero Porati, argonauta, primo brevetto italiano di mongolfiere, primo ad importare questo poetico e sognante mezzo di trasporto in Italia, dove ancora nessuno ne aveva mai sentito parlare. Ma perché quest'uomo dall'energia inesauribile, che fino ad 81 anni ancora volava sulle nostre teste leggero, per Brugherio è fondamentale? Perché fu proprio lui a scoprire il legame indissolubile tra la città e la storia dell'aeronautica italiana; fu lui che dalla Francia tornò con un libro che raccontava di come il Conte Paolo Andreani fu il primo a volare in mongolfiera dalla sua villa brugherese accanto al tempio di Moncucco, secondo solo ai fratelli Montgolfier. La storia arrivò subito all'amministrazione di allora, alle scuole, e da lì in poi, ogni generazione di cittadini ebbe la possibilità di conoscere il privilegio di essere nati nella città che lega il suo nome alla storia dell'aeronautica, testimoniata anche in alcuni testi nella prestigiosa Biblioteca del Congresso di Washington negli Stati Uniti. Ma a Brugherio, ci sono almeno altre due ragioni che lo ricordano. La scultura che accoglie i visitatori provenienti da Concorezzo, all'incrocio con via della Vittoria, quella mongolfiera stilizzata verde e blu, è proprio opera di Porati, in vita anche fine scultore, ed ex studente all'Accademia delle Belle Arti di Brera. E poi, beh, e poi c'è la Compagnia della Mongolfiera che ne porta il nome, che a lui è intitolata, e che lui vedeva come logico proseguimento del suo sogno, della sua vita spesa per il volo. Un gruppo di appassionati argonauti amanti del volo, che lui, vedovo e senza figli,

aveva adottato come seconda famiglia, consegnando ai loro cuori i segreti dell'aria, del pallone aerostatico, del sorriso che si riempie sorvolando le Alpi, vedendo il riverbero del sole sul ghiaccio, attraversando arcobaleni. È stato un uomo riconosciuto in tutto il mondo come riferimento assoluto nella conduzione delle mongolfiere, tanto che persino il magnate americano Forbes lo volle come pilota personale ad un raduno nel suo castello di Normandia. C'era lui alla guida di tutti gli aerostati usati negli anni '80 e '90 per spot commerciali, film tv, cinema, e inaugurazioni, e sempre lui sorvolò gli stadi in mongolfiera durante i mondiali di Italia '90. Finì in un lago mentre ospitava in volo Iva Zanicchi, e raccontandolo rideva ancora, e nella sua memoria lo faceva sorridere anche lo scherzo fatto a Remo Girone in occasione della trasmissione "Scherzi a Parte". Ma quanta commozione aveva negli occhi ricordando la sua vittoria alla Coppa delle Alpi. "Attraversammo le Alpi, il sole batteva sulla neve e sul ghiaccio, e il riverbero che dava era qualcosa di bellissimo da lassù, come se fosse un manto di cristallo, da togliere il fiato" aveva raccontato commosso alla redazione.

Piero Porati aveva adottato Brugherio, e Brugherio aveva adottato Piero Porati, e lo aveva capito più di quanto non abbia fatto Carate, il suo paese di residenza. La città deve molto al Comandante che negli anni ha fatto volare centinaia di bimbi della città e delle scuole locali, e che nel 1984, ospite della cittadina brianzola per la ricorrenza dei 200 anni del volo di Andreani, volò alla presenza dell'allora Ministro della Difesa Giovanni Spadolini, giunto a Brugherio per l'importante ricorrenza. La Compagnia della Mongolfiera ora dovrà guardarsi dentro, e capire che volo prendere per rendere omaggio e portare avanti il sogno e l'emozione che il Comandante Porati le ha affidato, insieme al dono grande di una mongolfiera vera e propria, che potrebbe diventare la prima vera mongolfiera di Brugherio, altra ragione per piangere oggi la generosità umana di Piero Porati. ■



## Piero Porati e gli argonauti

Giorgia Magni

Quando si parla di argonauti, si pensa ai cinquanta eroi mitologici partiti sulla nave Argo alla conquista del vello d'oro. Una storia d'indubbio fascino ed emozione certo, che ai nostri giorni però trova traduzione nella vita straordinaria, e reale, di un uomo della Brianza che nel 1928 aprì gli occhi sulla vita, e probabilmente guardò all'insù sin dal primo sguardo, verso il cielo dove ha poi trascorso gran parte del tempo, come pilota di aerei a motore, ma soprattutto come argonauta, pilota di mongolfiere.

Sedersi a parlare con il Comandante Piero Porati era come aprire un libro di fiabe e leggende, fatte di voli pericolosi e ascese spericolate, di imprese sopra le Alpi, di cadute nell'oceano, di incontri importanti, di rischi corsi, di sorprendenti vedute del mondo dalla cesta del suo pallone aerostatico. Una vita fatta di titoli sulle prime pagine dei giornali e di amicizie facoltose come quella con Malcom Forbes, ma soprattutto una vita di leggerezza sospeso a mezz'aria seguendo le correnti. Il suo brevetto ministeriale di pilota per palloni aerostatici fu il primo rilasciato in Italia, e nessuno come lui ha legato il proprio nome alla storia della mongolfiera nel nostro paese, paese che quando Piero tornò dall'Inghilterra dopo aver studiato mesi e mesi i segreti della navigazione aerostatica, non sapeva nem-



La Compagnia della Mongolfiera di cui fa parte il volovelista Raimondo Messina

meno cosa fossero le mongolfiere. Fu proprio Porati il primo italiano ad ottenere l'autorizzazione ad utilizzare il pallone aerostatico per lavoro, scopi commerciali ed eventi, e negli anni '80 e '90 fu proprio lui ad alzarsi in volo per alcune tra le principali aziende italiane, e sempre lui fu il prescelto per girare programmi televisivi e film, come 'Bongo' con Celentano, la trasmissione Scherzi a Parte, la promozione dei Mondiali di Italia '90, le pubblicità per Melinda, Grana Padano, o per le aziende di Berlusconi, per il quale pilotò anche un dirigibile. Ma non era certo la notorietà che cercava Porati, bensì il brivido del vento, l'emozione di essere leggero sopra il mondo, governando il suo pallone, nel silenzio; e i suoi occhi brillano di passione se racconta di quando vinse la medaglia d'oro alla Coppa delle Alpi.



**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](http://www.openjobmetis.it)



**La meraviglia del volo aerostatico in inverno**

“Attraversammo le Alpi, il sole batteva sulla neve e sul ghiaccio, e il riverbero che dava era qualcosa di bellissimo da lassù, come se fosse un manto di cristallo, da togliere il fiato” ha raccontato il Comandante senza poter trattenere le lacrime ricordando la premiazione in quel 1979: “Eravamo solo due italiani, e ricordo ancora nel silenzio quando ci chiamarono per premiarci. Stavamo in piedi, con la bandiera e la scritta Italia. È stata un’emozione fortissima, arrivammo primi nella precisione e per la distanza che percorremmo, e alla fine atterrammo su un campo sportivo in mezzo ad una folla di gente entusiasta che ci aspettava”.

Le Alpi, gli oceani, l’Europa, l’India, non mancava nulla nel curriculum del Comandante brianzolo, che non è andato in America solo perché prima che partisse scoppiò la guerra nelle Falkland e non era sicuro. Suo è il merito di aver riportato in Italia una storia determinante per tutta l’aeronautica del nostro paese. Fu lui infatti che, di ritorno dalla Francia, portò a Brugherio un libro che attestava la storia e la vita del Conte Paolo Andreani, il quale dalla sua villa di campagna (Brugherio allora era luogo di villeggiatura per nobili) fu il primo ad alzarsi in volo con la mongolfiera nel 1784, dopo l’esperienza dei Fratelli Montgolfier, inventori del pallone ed apripista.

Da lì in poi questo fatto storico accertato è diventato patrimonio comune della città di Brugherio, che fino ad allora ne ignorava l’esistenza. Nel tempo è nata anche l’ufficiale Compagnia della Mongolfiera, che porta

appunto il nome di Porati, il quale nel 1984 fu ospite della cittadina brianzola per la ricorrenza dei 200 anni di volo di Andreani, occasione che vide il Comandante volare alla presenza del Ministro della Difesa Giovanni Spadolini.

Ci sono aneddoti e curiosità disseminate in ogni ricordo che attraversava gli occhi e la mente del Comandante, e se scappava ancora qualche risata, il viso si faceva più serio ripensando ai due grossi rischi corsi nella sua lunga carriera di argonauta.

Il primo è legato alla Normandia, a quando era ospite nel castello di Malcom Forbes, il magnate dell’editoria americana che dirigeva l’omonima prestigiosa rivista. In quell’occasione fu costretto ad atterrare nella burrasca, tra lampi e nebbia, direttamente nell’Oceano Atlantico, riuscendo poi a trainare la cesta e il pallone sino alla spiaggia. “La volta in cui ho avuto più paura invece fu in Sardegna, vicino al lago di Ozieri –ha raccontato- durante un volo complesso mi sono accorto che saremmo andati a sbattere contro il clivio di un altipiano con delle piante di sughero. Chiesi alle persone che avevo a bordo di accucciarsi nella cesta per non ferirsi, ma uno di loro si sporse. Si ferì gravemente e rimase in ospedale due mesi”.

Dell’episodio ne parlarono anche la stampa nazionale, e le riviste dell’epoca. Piero Porati ha volato per lavoro, per beneficenza, per pubblicità, ma soprattutto per passione, per quell’incanto che ha provato la prima volta che ha volato con un pallone, in Svizzera.



Piero Porati è stato pilota ufficiale in infinite manifestazioni e per beneficenza, pubblicità, cinema... e passione

Per lui, già pilota di aerei, non avrebbe dovuto essere tanto diverso, eppure “sentirsi nell’aria, senza la cabina attorno, in mezzo al cielo... È tutta un’altra cosa... Sei tu, il pallone, il vento e il gas... In piena libertà” ha raccontato tempo fa Porati durante una lunga intervista nella sua casa museo di Carate. Il Comandante si augurava che quei pochi piloti del nostro paese, circa

una trentina, siano animati dalla stessa fame di cielo, di quota, di volo, di leggerezza, anche se purtroppo non pare sia così, dato che non sono moltissimi gli argonauti che volano a tutti gli effetti. Finché c’è aria però, c’è speranza di vedere i nostri cieli colorati di mongolfiere, e finché ci sarà il ricordo di Piero, ci sarà una lunga splendida storia da raccontare. ■

## 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 ali ed aeromobili in materiali compositi
- Lavori di latorneria 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

## Quando scese per l'ultima volta dalla sua cesta

Giorgia Magni

«Non cercate di imitare quello che faccio io quando volo, perché la mia è esperienza e ormai frutto della confidenza assoluta con la mongolfiera». Il Comandante Piero Porati, quando si rivolge ad appassionati di aerostato e provetti piloti, ripete questa frase che nasce dalla dimestichezza che si ha con il proprio sogno, che è il riassunto di una vita spesa tra i cieli in volo sulla mongolfiera, passione che per lui è stato un vero e proprio lavoro sino al 1° novembre 2016, quando a 88 anni compiuti è sceso per l'ultima volta dalla sua cesta, vista l'età e qualche problemino di salute che comunque affrontava con la grinta di un vero Comandante.

Il brevetto di aerostato numero 1 in Italia, ora non si alza più nei cieli, ma ha continuato a raccontare la sua vita da pilota, arricchendo chiunque abbia avuto la fortuna di ascoltarlo. Lo stesso mondo delle mongolfiere ha ancora lui come riferimento assoluto italiano, sia per eventi che per spot commerciali. Così Piero ha tenuto con grinta pubbliche relazioni e contatti, in attesa di passare il testimone ad una famiglia che pare averlo adottato: la Compagnia della Mongolfiera di Brugherio, che porta appunto il suo nome.

In Porati c'era un intenso desiderio di tramandare la sua passione, la sua esperienza, il suo sogno, la sua tradizione, ed era forte in lui la voglia di sapere che tutto questo patrimonio continuerà, esaltato e valorizzato nel cuore e nelle attività di questo gruppo di appassionati amici che credono davvero nella sua storia e nel volo. Vero è che raccogliere l'eredità di un uomo così grande, così pieno d'idee e il cui nome è da solo una garanzia, sarà davvero difficile, come lo è per i



La "Compagnia" abbraccia il comandante



Il Com. Porati con uno dei suoi libri

figli che ripercorrono le orme dei padri: faranno fatica a reggerne il confronto, ma nel loro tentativo carico di affetto, ci sarà sempre l'impronta di chi li ha indirizzati.

Per questo il compito che spetta alla Compagnia della Mongolfiera è arduo, e Piero Porati ha seguito il gruppo da vicinissimo, punzecchiando, consigliando, insegnando anche, perché, come diceva il Comandante: «c'è solo un modo per far volare la mongolfiera, bisogna impararlo», e lui lo sapeva bene dopo decenni in volo, anche oltre gli 80 anni d'età con lo stesso dinamismo e la stessa energia di un giovane, sorpreso ad ogni volo come se fosse il primo, convinto che ogni ascensione fosse una nuova impresa. Una magia.

«Questa determinazione venne fuori anche quando sono subentrati problemi di salute –spiega la nipote Marinella Porati- Emergeva tutta la sua tempra, la forza d'animo, la voglia di raccontare, la sua forza vitale che lo portava a non lasciarsi andare nonostante tutto, a non abbandonarsi a sentimenti deprimenti, con una dignità e una gentilezza anche nel dolore, e un sorriso per ogni persona che veniva a trovarlo».

Che la vita di Piero Porati, i suoi racconti e i suoi cimeli, siano patrimonio inestimabile, lo ha riconosciuto anche il comune di Veduggio Con Colzano, dov'è nato, che lo ha nominato tra i suoi più illustri cittadini. Proprio alla biblioteca civica della cittadina brianzola, Porati ha donato 3 dei suoi libri che con costanza aggiorna ancora; 3 manuali che raccontano le sue gesta e la sua vita, patrimonio di grande valore per la letteratura storica della città e per la storia del volo in generale, raccontata attraverso le imprese del primo brevetto d'argonauta italiano, che ha collezionato oltre 3.000 voli in mongolfiera, e altrettanti emozionanti storie che ognuno di noi dovrebbe ascoltare, per riscoprire la magia dei sogni, soprattutto di quelli che si sono realizzati grazie alla tenacia e alla passione. ■

# Paolo Andreani, pioniere del volo italiano

Volò fino a 1.500 metri nel 1784 • Una vita avventurosa

*da Wikipedia e dal sito [www.compagniadellamongolfiera.it](http://www.compagniadellamongolfiera.it)*

Il conte Paolo Andreani nacque a Milano il 27 maggio del 1763 da Giovanni Pietro Paolo Andreani e da Clementina Sormani. Personaggio complesso e irrequieto, spaziò i suoi interessi dalla poesia (a 15 anni fu membro dell'Accademia letteraria dell'Arcadia) a quelli scientifici. Presto prevalsero questi ultimi sui primi, e l'intraprendente giovane iniziò a fare i suoi esperimenti nella Villa Sormani di Moncucco, oggi frazione di Brugherio, comprata nel 1779 dal fratello Gian Mario come villa di residenza estiva. Rimasto colpito dall'impresa dei fratelli Montgolfier, Paolo Andreani si propose di ripetere l'esperimento sul suolo italiano. Avvalendosi della collaborazione dei fratelli Gerli, abili costruttori ed ingegneri, il ventenne Paolo Andreani tentò un primo volo nell'appena acquistata Villa di Moncucco il 25 febbraio del 1784, elevandosi dal suolo per qualche decina di metri. La mongolfiera realizzata

dai fratelli Gerli fu progettata nei minimi dettagli. Realizzata nell'arco di soli 24 giorni, misurava circa 23 metri di diametro (33 braccia milanesi), ed era dotata di un involucro perfettamente sferico in tela rivestito all'interno di carta e racchiuso in una rete alla quale era appesa una navicella di vimini. Il braciere per il riscaldamento dell'aria all'interno dell'involucro utilizzava come combustibile legno di betulla ed una miscela di alcol, trementina ed altri ingredienti. (Agostino Gerli, Relazione della macchina aerostatica contenente uomini fatta innalzare per la prima volta in Italia nel giardino della Villa Andreani in Moncucco, in: Opuscoli di Agostino Gerli, Stamperia Reale, Parma 1784) Visto il buon esito dell'esperimento, Andreani annunciò pubblicamente che avrebbe effettuato una dimostrazione pubblica nella residenza estiva di Moncucco, in data 13 marzo.



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](http://www.aeroclubpavullo.it)



L'Andreani approfittò della presenza in città dell'imperatore Giuseppe II, che ricevette l'invito da parte del giovane nobiluomo. L'imperatore, però, preferì declinare l'invito, ritenendo che fosse sconveniente per un monarca assistere al suicidio di un proprio suddito; per ciò, a detta di Pietro Verri, incaricò il Conte di Wilzeck di corrompere i fratelli Gerli con una forte somma di denaro, perché non aiutassero l'imprudente conte nel volo.

L'improvvisa defezione non scoraggiò Paolo, tanto che decise di sostituire i due ingegneri con due contadini brugheresi, Giuseppe Rossi e Gaetano Barzago, fatti ubriacare per superare il terrore di ascendere al cielo. Davanti ad una folla eterogenea (da gente del luogo ad aristocratici curiosi; da intellettuali del calibro di Pietro Verri al parroco e memorialista di Brugherio, Don Paolo Antonio De Petro), il conte Andreani ascese a quota 1.537 metri d'altezza, percorrendo ben sei chilometri fino alla Cascina Seregna di Caponago. Il poco più che ventenne conte ottenne un trionfo degno di un eroe: il 28 marzo fu oggetto di una standing ovation al Teatro La Scala di Milano, mentre poeti e cronachisti vari inneggiarono alla sua prodezza: Giuseppe Parini gli dedicò i due sonetti *Per la salita fatta fin oltre le nubi col globo di Mongolfier* e *Per felice ritorno dell'intrepidissimo signor Don Paolo Andreani nobile milanese e per la macchina aerostatica*, mentre il canonico e scienziato Carlo Castelli ricordò così quel fausto giorno: "Spettacolo più grande non erasi presentato allo sguardo di veruno degli innumerabili spettatori, né sensazione maggiore aveva provato il più di loro. Mirare una mole vasta al pari d'un ampio palazzo [...] galleggiare, fendere dolcissima il lieve aere, senza che ondeggiamento mostrasse, o moto alcuno [...] era portento da fermare, da scotere qualunque cuore il meno sensibile a siffatte impressioni". (Carlo Castelli, *Il viaggio aereo dell'illustre Cavaliere Milanese Don Paolo Andreani esposto dal Canonico Carlo Castelli in una lettera diretta al Sig. Faujas de Saint Fod celebre storico delle esperienze ariostatiche*, in: P. Magionami, *Quei temerari sulle macchine volanti. Piccola storia del volo e dei suoi avventurosi interpreti*, Spinger Science & Business Media, 2010, p. 92)

Con tono altrettanto aulico, il Parroco Don Antonio De Petro (1778-1819) rimarcava non soltanto la grandiosità dell'evento, ma anche la magnificenza del banchetto preparato da Gian Mario Andreani per gli ospiti accorsi per vedere la prodezza del fratello: "Il giardino di Moncucco sarà ognora

celebre per il felice aerostatico volo che primo in Italia Paolo Andreani fratello del conte Gianmario e cavaliere per i suoi rari talenti, per le estese sue cognizioni e per le amabili di lui maniere assai conosciute e caro a tutta Europa ed altre vaste regioni fuori di essa ch'egli visitò con profitto.

Il suo volo unito al concorso se straordinario di ogni genere di persone, ed allo squisito trattamento di ogni maniera di rinfreschi con ottimo ordine fatti distribuire dal padrone di casa formarono un sì compito e raro spettacolo che viva ne rimarrà sempre la memoria." (Don Antonio De Petro, *Dalla trascrizione anonima di un manoscritto del Parroco Don Paolo Antonio De Petri del 1794' conservato presso l'Archivio Parrocchiale di S. Bartolomeo a Brugherio*).

Dopo aver abbandonato l'attività aerostatica, e dopo essersi dedicato alle esplorazioni in continenti remoti, studiando in particolare i Nativi Americani, ormai cinquantenne, Paolo decise di abbandonare la sua vita raminga per ritrovare quiete nella sua patria lombarda. Partito dagli Stati Uniti, tra il 1810 e il 1812 attraversa i Caraibi per poi dirigersi nel Vecchio Continente.

Il ritorno in patria, da lui desiderato per l'avanzare della malattia che lo porterà a perdere l'uso delle gambe, gli fu impedito da una serie di fattori: i numerosi creditori che attendevano da Paolo il rimborso dei prestiti da loro concessi e i sospetti degli austriaci nei suoi confronti, per via delle simpatie verso gli ideali illuministi e gli Stati Uniti.

Morì a Nizza (dove si era trasferito nel 1817), l'11 maggio 1823 ormai totalmente inabile e in condizioni indigenti. ■



Moneta commemorativa del volo da Brugherio (anno 1784)

# Stemme S12

## *Twin Voyager*

*Dopo tre decenni, lo Stemme è ancora una macchina unica  
La possibilità di condividere, esplorare, viaggiare*



*Video di presentazione USA  
<https://goo.gl/K6hvqp>*



**In alto: per salire in abitacolo occorre un po' di agilità. Qui sopra, lo Stemme durante l'attraversamento dalla Danimarca alla Svezia**

Alla fine di marzo si è presentata l'inaspettata opportunità di fare un volo di prova sul nuovo Stemme S12 senza fare trasferte. Il pilota dell'azienda aveva chiamato informandoci del suo arrivo all'ACAO di Varese per uno scalo e passare la notte, durante il volo di consegna del nuovo motoalante ad un fortunato cliente di base nelle Alpi francesi. Da qui, Sisteron si può raggiungere anche solo in un paio d'ore, quindi avrei avuto a disposizione fino al primo pomeriggio per una prova approfondita. Nel passato ho avuto una lunga

esperienza sullo Stemme S10V, col quale tra l'altro sono andato fino in Marocco in compagnia dell'amico Aimar Mattanò. In seguito, accompagnai il nuovo proprietario da Varese fino in Puglia, con un bel volo invernale. Consideravo quella macchina un piccolo gioiello, sottovalutato dai volovelisti per una serie di motivi (alcuni dei quali validissimi, altri poco rilevanti a mio parere). La curiosità di provare la nuova versione, dopo ben trentadue anni dalla presentazione del primo modello, era per me davvero tanta.



Questo esemplare è dotato di luci di navigazione sulle winglet

## L'idea dell'elica pieghevole

Vediamo l'origine del progetto: il dott. Reiner Stemme, oggi settantottenne e alla guida di una nuova azienda, si è laureato in ingegneria con specializzazione sulla tecnologia dei laser.

Da grande appassionato di volo a vela, ha brevettato un'elica ripiegabile intorno alla quale ha potuto progettare un motoalante unico e innovativo, ancor oggi il miglior compromesso tra prestazione volovelistica e motoristica. L'elica si ripiega come le lame di un coltellino svizzero, grazie ad alcune molle, e si apre per l'azione centrifuga prodotta dal motore.

Quando è ripiegata, il cono di prua viene riportato a contatto con la fusoliera, per una perfetta pulizia aerodinamica. Il motore è situato dietro l'abitacolo e trasferisce il moto verso la prua attraverso un albero di trasmissione in carbonio. Nel cono di prua trovano posto le pulegge e la cinghia per la riduzione dei giri. Con 23 metri d'apertura e un profilo alare Horstmann-Quast HQ41, lo Stemme S10 prometteva 50 di efficienza, mentre il grosso motore Limbach a quattro tempi e quattro cilindri contrapposti (da 80 cavalli sulla carta) offriva affidabilità e regolarità impensabili per i due tempi, aprendo il campo all'utilizzo in crociera anche a velocità elevate. L'autonomia di volo a motore era straordinaria, superiore a 1.000 km. I sedili affiancati ricordavano il Caproni Calif. Quasi 35 anni fa fece sensazione, e sembrava un'astronave.



L'elica ripiegabile rientra nella sagoma del cono di prua



La maniglia del cono di prua copre (giustamente) i comandi del motore quando retratta





**Grazie anche alle gambe del carrello, la discesa è abbastanza ripida. In caso di guasto elettrico, esso può essere aperto (per gravità) con due leve d'emergenza poste in alto tra le teste dei piloti**

I test di planata hanno rivelato che l'efficienza era più realisticamente intorno a 46, e che la polare decadeva rapidamente sopra i 150 km/h. L'aero club nazionale tedesco, nel compilare le tabelle degli handicap per le competizioni volovelistiche, gli assegnò il fattore di 110, uguale a quello dell'ASW20 (all'epoca).

L'aliante era però migliorabile nei dettagli, per esempio eliminando le sporgenze delle luci stroboscopiche e praticando estese sigillature aerodinamiche delle numerose parti accessorie.

Qualcuno lo ha amato, altri lo hanno disprezzato: era soprattutto la maneggevolezza che mostrava carenze, insieme agli sforzi talvolta eccessivi sui comandi. Ma forse il pubblico era impreparato ad accettare una

macchina di massa imponente, con le sue particolarità di gestione al suolo e la pigrizia nell'affrontare le virate. Un pilota deve giustamente scegliere un mezzo che gli dia soddisfazione, e magari piacere di pilotaggio; chi era alla ricerca di un "aliante biposto" paragonabile a un ASW20 non poteva che rimanere in gran parte deluso. Un pilota però deve anche adeguare il proprio pilotaggio alla macchina che sta usando, e nel caso dello Stemme questo significa accettare un'ampia escursione del baricentro in relazione al peso in cabina (uno solo a bordo, o due piloti pesanti), e adattarsi all'elevata inerzia in rollio magari usando velocità corrette e tenendo i flap a "zero" nelle fasi di manovra e centraggio delle termiche.



**In volo sulla costa svedese**



**I terminali nuovi, e la flessibilità delle ali, compongono un marcato diedro a vantaggio della stabilità**

## L'evoluzione

La prima versione S10 fu presto affiancata dalla S10V dotata di elica a passo variabile a due posizioni (salita e crociera), che migliorava le prestazioni di decollo. Quasi tutti gli esemplari esistenti furono ricondizionati e trasformati adeguandoli al nuovo standard. Con l'adozione in seguito del motore Rotax 914 turbo, lo Stemme ha trovato la completa maturità, offrendo affidabilità, la sicurezza del doppio circuito di accensione, varie migliorie impiantistiche, e una salita finalmente ottima.

Nonostante la fama mondiale portatagli dai voli di Klaus Ohlmann (2.463 km in 14 ore), che nella configurazione affiancata trova un valore importante per i suoi voli di stage in Francia e sulle Ande, lo Stemme non è riuscito a conquistare il cuore che di una minoranza di volovelisti.



**La traccia del carrello è stata allargata di 15 cm**



**La linea pulita dell'abitacolo**



**La deriva contiene finalmente un ampio serbatoio di zavorra**

Il valore sull'usato ne ha risentito, con una svalutazione significativa (gli S10V si vendono a cifre intorno a 85-100.000 euro, parecchio meno per i pochi esemplari rimasti con elica a passo fisso, e i VT sono i più desiderati raggiungendo i 150.000 euro), mentre i prezzi del nuovo sono molto elevati (seppure giustificati dalla qualità e complessità della costruzione).

## Il Twin Voyager

L'introduzione al nuovo motoalante mi è stata offerta dal dimostratore Marcus Lewandowski, pilota di linea e operatore della scuola di volo a vela in montagna su Arcus M e su Stemme. Mi ha concesso di sedere al posto principale di comando, a sinistra.

Da circa un anno è disponibile lo Stemme S12 "Twin Voyager", ampiamente rivisto e con apertura maggiorata a 25 metri. La Stemme ora appartiene a un gruppo di investitori belgi, che dirigono l'azienda puntando non solo sui prodotti ma anche sulla rete di vendita, di assistenza e su un servizio di alta qualità. È aumentato anche lo spazio a disposizione per i bagagli (fino a 44 kg) ed è prevista l'opzione per l'autopilota: si amplia perciò l'offerta verso il settore del turismo veloce su lunghissime distanze.

Il carrello di atterraggio è stato modificato, con la traccia (distanza tra le due ruote) allargata di 15 centimetri. La differenza in rullaggio è più evidente di quanto potessi immaginare, con minore tendenza delle ali a dondolare a destra e sinistra, e le nuove estremità alari sono piegate verso l'alto (diedro) aumentandone la distanza dal suolo. Le ali possono essere facilmente ripiegate, da soli, grazie a un valido meccanismo incorporato con tubi di supporto snodati; in questo modo l'apertura si riduce a 11,4 metri per un facile hangarag-



La winglet e la prolunga hanno linea moderna e nuovi profili

gio. La deriva ospita finalmente un grosso serbatoio da ben 15 litri per la zavorra d'acqua, permettendo di regolare il baricentro anche con un ampio range di carichi in abitacolo, cosa che contribuisce enormemente a una migliore manovrabilità in volo. Anche la massa massima MTOW è stata aumentata di 50 kg, raggiungendo i 900 kg totali (con i vecchi S10, nell'uso a due, era molto facile trovarsi fuori peso).

I due serbatoi da 60 litri ciascuno nelle ali portano l'autonomia nell'uso a motore a ben 1.700 km, come da Milano a Starmoen in Norvegia. Marcus mi racconta che è stato fatto un trasferimento da Berlino a Madrid (1.800 km) in sole 8 ore e mezza.

Grazie alla pulizia aerodinamica, la crociera si situa sui 260 km/h. Il motore turbocompresso garantisce un ceiling operativo di 9.140 metri (quota dalla quale si dovrebbe poter planare per oltre 400 km).



Migliorata l'agilità in rullaggio



L'esemplare che ha volato in Svezia ha il pannello strumenti con finitura in radica. Gli strumenti sono tanti, ma disposti secondo logica

## In abitacolo

La seduta è comoda e ampiamente regolabile. Diverso il discorso per l'accessibilità: occorre fare un saltino con la schiena rivolta all'ala, per salire sul bordo dell'abitacolo e infine calarsi nel sedile. Una volta chiusa, la capottina in plexiglass si trova molto vicina alla testa di piloti di alta statura. Lo spazio in larghezza è più che sufficiente, ma non abbondante. Lo Stemme è quindi poco adattabile a piloti con difficoltà di movimento.

A prima vista il pannello strumenti è disorientante per chi è abituato a volare su normali aliante. Tuttavia è ben organizzato e ordinato. Familiarizzare con i comandi e gli strumenti non richiede molto tempo.

La corsa della manetta del gas incontra uno scalino che va superato per attivare l'overboost al decollo. Io non l'ho fatto (credevo di essere a fondo corsa) ma l'accelerazione e la salita sono state comunque adeguate alla pista di Calcinatè pur con due persone a bordo e a una massa totale probabilmente di poco superiore al massimo autorizzato di 900 kg. Una serie di strumenti fornisce le letture di temperatura, pressione del carburante e tanti altri parametri. Un grosso flabellone di ventilazione può e deve essere aperto durante l'uso a piena potenza.

La retrazione delle due gambe del carrello va comandata appena dopo lo stacco da terra, per ridurre la resistenza aerodinamica, mentre si lascia che l'aliante prenda velocità. Ad una quota sicura, ho ridotto di un pelo il gas per rientrare nei parametri di uso di lungo termine (nei primi minuti si può chiedere al motore la piena potenza di salita). In seguito ho provato

a portare l'elica sul passo da crociera: il suono del motore cambia, e si può volare a velocità più elevate con meno giri. Il cambiamento di passo viene attuato elettricamente con un sistema efficace ma lento, fino a 3 minuti: soprattutto in prossimità dell'atterraggio, l'elica va riportata al passo di salita con ampio margine temporale (prima di entrare in un normale sottotento). Il meccanismo di cambio del passo utilizza degli elementi che si espandono con il calore generato da piccole resistenze da 50 watt. L'elica a tre pale del TMG Stemme S6 usa invece dei classici servomotori, e permette di regolare il passo finemente e con rapidità. Per spegnere il motore riduco i giri nell'arco di circa un minuto, poi spengo il circuito girando la chiave di tipo automobilistico su "ignition Off", tiro a me con dolcezza la leva numero 1 (il freno dell'elica), e poi tiro a fondo ma con progressività la leva numero 2 (centraggio del mozzo elica), quindi posso tirare indietro la grossa manopola che retrae il cono di prua. Il tutto richiede pochissimi secondi.

Questo esemplare è equipaggiato con un autopilota Dynon AP47, probabilmente utile su lunghi trasferimenti a motore, ma non ne avevo sentito il bisogno in passato sullo Stemme S10, entrambi aliante molto stabili. Invece, l'apparato è invadente sui comandi anche quando è spento: muovendo la barra si muovono passivamente anche i servomotori, cosa che si sente con una "granulosità" del movimento, e con attriti tutt'altro che trascurabili. Ciò toglie il gusto di pilotare un aliante con la sua naturale sensibilità, ma il pilota della casa mi ha rassicurato che la Stemme sta lavorando a una soluzione.

## In termica

Sul Campo dei Fiori abbiamo facilmente trovato una termica precoce. Usando i soliti trucchi per manovrare al meglio nella fase di centraggio, ho tenuto i flap a zero, inclinando via via più che potevo. Ovviamente serve un po' di confidenza e allenamento su un aliante con tale massa e inerzia (al decollo, con i serbatoi di benzina quasi pieni, eravamo al MTOW di 900 kg), ma rispetto al vecchio S10 ho provato sensazioni più piacevoli. Peccato davvero per il disturbo creato dall'autopilota (optional, spento) che dà alla barra un movimento leggermente a scatti. Le ali di apertura maggiorata, grazie alle estremità con diedro piuttosto marcato, danno una piacevole stabilità, con il contributo anche della giusta elasticità dei longheroni che sotto carico flettono assorbendo le piccole turbolenze e creando un ulteriore effetto diedro. La presenza del serbatoio di coda, caricato per l'occasione con parecchi litri d'acqua, ha compensato parzialmente lo sbilanciamento anteriore. Il vecchio S10 in effetti mi aveva lasciato un ricordo molto piacevole soprattutto quando lo utilizzavo come solo pilota a bordo; con due persone, a causa della configurazione affiancata, il baricentro subisce fortemente l'influenza del peso del passeggero. Del resto, l'alternativa di centrarlo per l'uso a due sarebbe stata complessa da realizzare (grandi



Per quanto le inerzie siano importanti, il pilotaggio è piacevole



Il pannello dell'aliante oggetto della mia prova

masse di piombo?), e il mezzo sarebbe diventato non governabile nell'occasionale volo da solo.

Per l'inversione di virata di  $\pm 45^\circ$ , con un po' di pratica e di familiarità, si può arrivare a scendere sotto i 6 secondi. Io preferisco usare una tecnica fatta di comandi a fondo, un pelo di barra avanti, e poi una richiamata; Marcus mi ha mostrato una tecnica che potrei chiamare di "controsterzo", in cui dà barra opposta insieme al piede interno, per meno di un secondo, per amplificare con l'imbardata inversa l'effetto secondario del rollio indotto dal timone (non posso dire di averci capito molto).



Sul ponte che unisce Danimarca e Svezia

Ho provato a percorrere la cresta e le zone circostanti in volo rettilineo, cercando di percepire i movimenti dell'aria. Il nuovo S12 comunica meglio con il pilota ed è facile seguire linee energetiche o capire da quale parte proviene la termica. Dove le prestazioni dello Stemma si rivelano in effetti un po' limitate è nel range di velocità utilizzabili con vantaggio: si deve scegliere all'interno dello stretto campo compreso tra 95-100 e 160 km/h. Andare più veloci significa avere quota da buttare. A motore acceso, invece, la crociera veloce è molto interessante.

Lo stallo è senza caratteristiche rilevanti, molto docile nonostante la massa.

Non ho provato la vite, ma una leggera caduta d'ala è recuperabile con l'azione sul pedale opposto. I diruttori sono efficaci soprattutto quando abbinati al carrello estratto per l'atterraggio, che da solo contribuisce grandemente al rateo di discesa; di questo dovranno tenere conto i piloti abituati alle prestazioni di planata di un normale aliante (è come avere i diruttori parzialmente aperti, senza però poterli retrainare se ci si vede "corti" in finale. Gli sforzi sui comandi, soprattutto sui flap e diruttori, si sono un po' ridotti rispetto al passato.

L'atterraggio è stato più facile di quanto ricordassi, forse per la mia maggiore esperienza o forse per la traccia del carrello leggermente più ampia.

La gestione del motore, non particolarmente complessa, richiede uno studio assolutamente approfondito



Il Rotax Turbo gradisce la benzina senza piombo

del manuale di volo. Ci sono tanti elementi che possono portare a situazioni indesiderate: errori con le pompe del carburante, con le temperature, con il passo dell'elica (guai a dimenticarla in posizione di crociera se poi si dovesse aver bisogno di "riattaccare" in atterraggio). D'altro canto, il circuito di accensione e avviamento, fin dalla serie S10VT concentrato nella chiave di tipo automobilistico, rende impossibile dimenticare l'accensione (con le prime serie S10 e S10V, si poteva operare il motorino d'avviamento coi circuiti spenti, e si veniva ingannati dal rumore della trasmissione che dava l'impressione di un avviamento difficile ma in corso).



Un'altra delle belle foto di Jens Trabolt ©NORDIC GLIDING



Dal sito Cobra, alcune immagini del montaggio

Due parole sulla sicurezza. Sui motoalianti non è obbligatorio indossare un paracadute e, con le mie dimensioni, non sarei riuscito comunque a farlo; un balistico non è previsto. Nella storia trentennale degli Stemme, si sono verificate alcune collisioni, qualche raro incidente di atterraggio (non fatale) e una perdita di controllo per condizioni IMC; la struttura non ha mai subito cedimenti. Per piloti snelli, e fino a poco più di 180 cm di statura, penso sia possibile trovare un paracadute abbastanza sottile da poter essere indossato. Nessun problema sotto questa statura.

La visibilità circostante è ovviamente un po' ridotta verso il lato opposto alla seduta (verso il basso) e, complice la non esaltante manovrabilità, occorre più attenzione del solito rispetto ad altri eventuali alianti e traffici in genere. Per correre sui costoni, dove occorre vederci bene e avere buona maneggevolezza,

non sarà forse il mezzo ideale, ma la scelta di Klaus Ohlmann che lo usa sul "Parcours" in Francia testimonia della polivalenza dello Stemme.



Il troncone centrale pesa oltre 200 kg



Il terminale che ha permesso di allungare l'ala a 25 m



Il cono di prua avanza per esporre l'elica con una semplice azione diretta sulla manopola alla base del pannello strumenti

## Conclusioni

Che cos'è quindi lo Stemme S12? Ognuno può avere la sua visione. Per me è un mezzo ideale per un "profilo di missione" misto: potrei decollare da Varese e raggiungere il Nord Europa in giornata, dove poi volare in qualche bella giornata di onda; o veleggiare sulle Alpi francesi ogni giorno, con solo poco più di un'ora di motore da casa e rientrare per cena. Gli Stemme sono stati usati per esplorare il Sud America, il Nepal e tutto il grande Ovest americano. Le traversate da un'emisfero all'altro sono state compiute, ma sono le più impegnative per le tempeste tropicali, comunque volare dall'Europa alla Namibia è stato possibile più volte. E, una volta arrivati in quei posti, si ha disposizione un buon aliante di prestazioni superiori a uno Janus.

Dall'altro lato, c'è l'aspetto dei costi. La fama di avere una manutenzione molto impegnativa è in gran parte immeritata, generata dal TBO dell'elica che fino a una decina d'anni fa era troppo breve (poi più che raddoppiata la vita operativa), e da alcune magagne ormai risolte. Il proprietario dovrà essere abbastanza in confidenza con la meccanica e le piccole manutenzioni, ed avere cura che tutto sia regolato opportunamente. Ma Lewandowski che ha esperienza dell'Arcus M mi assicura che i costi totali di gestione dello Stemme sono inferiori; e credo che la sua affermazione sia ragionevole. Nel confronto con un Arcus, quest'ultimo vola certamente meglio e plana ad alte velocità con efficienza ben superiore; però non ha un motore altrettanto affidabile, né utilizzabile per lunghi trasferimenti veloci. Il prezzo d'acquisto dello Stemme S12 è più elevato, nell'ordine di quasi 300.000 euro Iva

esclusa ma con tutta la dotazione avionica moderna; in generale chi acquista uno Stemme non possiede un rimorchio, e peraltro i Cobra adatti a questo grosso motoaliante sono pure molto costosi. L'ala, composta da un unico e pesante troncone centrale e da due terminali, richiede 4 o 5 persone per lo smontaggio (Cobra propone un complesso trabattello per riporre l'ala nel rimorchio, sotto alla fusoliera). Chi sia disposto a investire tanto denaro in un motoaliante deve anche tenere conto che, salvo prova contraria, questi mezzi non manterranno il loro valore sul mercato dell'usato tanto bene quanto i normali alianti più votati allo sport e alle attività di club. A un prezzo elevato, si può comprare una fantastica Rolls-Royce dell'aria, e poi partire per girare il mondo. ■



M. Lewandowski della scuola privata Mountain-Soaring.com

<b>Stemme S12 Twin Voyager</b>	
Apertura alare	25 m
Carico alare max.	45,1 kg/m <sup>2</sup>
Superficie alare	19,95 m <sup>2</sup>
Motore	Rotax 914, 115 HP
Crociera Vmax	259 km/h a FL100
Velocità di stallo	78 km/h con flap "L"
Vne	270 km/h
Corsa di decollo	205 m al peso max.
Corsa decollo su ostacolo di 15 m	447 m
Quota di tangenza	FL300
Autonomia	oltre 1.700 km
Capacità serbatoi carburante	2 x 60 litri
Consumo	17 l/h a 225 km/h (FL90)
Rateo di salita	+4 m/s al peso max.
Efficienza massima	1:53 (dichiarata)



# Trento - Vienna

## 750 km in A/R

*Un grande volo “come una volta”*

*L'eredità di Gioacchino e Pronzati*

*Panorami meravigliosi con termiche da andare a prendere grazie a tanta esperienza*



TopMeteo prevede una buona giornata per oggi, ma altri servizi meteo dedicati non concordano con la previsione, almeno su alcune zone o per alcuni aspetti. Ne discuto con Patrizia e le propongo infine di volare insieme con l’Arcus M. Lei rinuncia mal volentieri al suo Discus 2a, ma si riserva di poter scegliere il tema, che sarà, anticipa, “uno di quelli classici che piacciono tanto a te” (ed anche a lei) e, dopo un’ultima occhiata a TopMeteo, propone una andata e ritorno dichiarata verso Est, verso Vienna...

Lì per lì sorridente, ma Patrizia non demorde “sì, le basi verso Est si abbassano, ma non così tanto... e poi possiamo sempre tornare domani... e abbiamo il motore... e c’è comunque il rimorchio e chi ci viene a recuperare”. Come dirle di no? Ho già volato tre volte su questo percorso: una prima volta col Ventus 2b: Meltina (BZ) - Duerre Wand... ma atterrando a Kufstein sul ritorno. Una seconda volta sempre col Ventus: Melti-

na (BZ) - Duerre Wand - Meltina. La terza, nel 2011, col Discus 2b: Costalta (TN) - Nasswald - Costalta; quest’ultimo sarà il task di oggi.

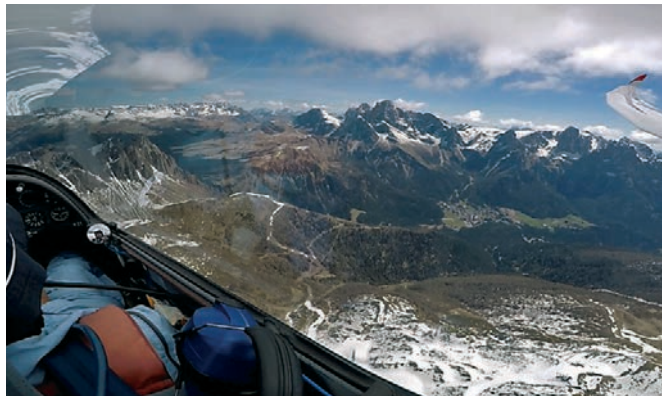
Negli ultimi cinque anni ho volato con un Duo Discus XT ed ho imparato che la gestione di un biposto “turbo” in montagna è molto delicata.

Con l’Arcus M è tutta un’altra musica in termini di prestazioni (...e di complessità!), ma non vorrei dover atterrare con un aliante di 20 metri, 750 kg al decollo e 48 di carico alare in un fuoricampo segnalato ma sconosciuto; la sicurezza in generale e quella di chi vola con me in primis mi impone di volare rimanendo in locale di aeroporti e aviosuperfici o fuoricampo conosciuti, sperimentati, nei pressi dei quali accendere eventualmente il motore.

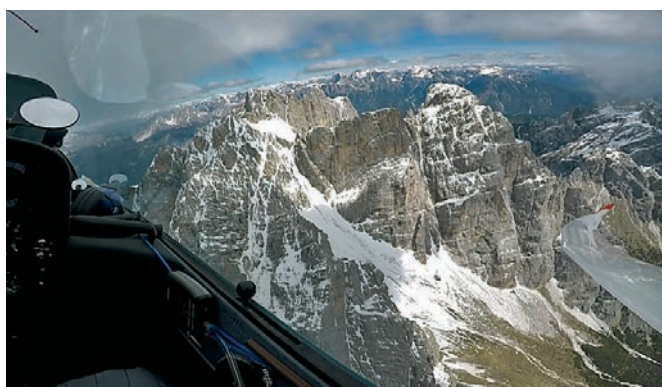
Considerato che alcuni tratti del percorso sono “scoperti”, dovremo tenerne conto ed optare per deviazioni o quote di lavoro adeguate.

## Il volo

Per evitare di rimanere invischiati nell'aria stabile dei bassi strati e tenuto conto che sull'arrivo remoto dovremo comunque avere una quota di sicurezza elevata, optiamo per una partenza alta.



Seguiamo lo splendido ed incontaminato gruppo dei Lagorai, rimanendo in locale di Trento e Bolzano fino alle Pale di San Martino, che lasciamo a Sud entrando nell'Agordino e nel Cadore; in locale di Belluno fino al Lago di Centro Cadore, quindi di Enemonzo e Dobbiaco fino ad incrociare la cresta Sud della Gailtal.



Non è il percorso classico via Val di Fassa, Val Badia e Pusteria, ma il Civetta, l'Elmo, le Tofane, il Sorapis, l'Antelao saranno una nuova emozione.

*Luoghi, nomi di piloti che ci hanno preceduto e che oggi sembrano indicarci la via (Gioacchino von K., Attilio Pronzati...) ed avventure, come quella*



*con Ignaz Moling, il suo atterraggio (definito "alpeggio"!)* in Val Visdende, l'incontro con l'eremita part-time (che d'estate produceva e consumava in santa pace la propria grappa lontano dal controllo della moglie), la casa di "Haensel e Gretel" e la cena nel ristorante "Michelin" alle due di notte con menù "a la carte". Lo racconto a Patrizia, che ride, ma poi guarda la valle e non ci crede!



Attraversiamo tra il Plockenpass ed il Gailbergsattel sulla cresta Nord e la percorriamo fino al Weissensee (spettacolare) con estrema attenzione ai "trenini" di alianti, delta e para che incontriamo su questa Termikstrasse (autostrada di termiche, N.d.R.).



www.icaro2000.com

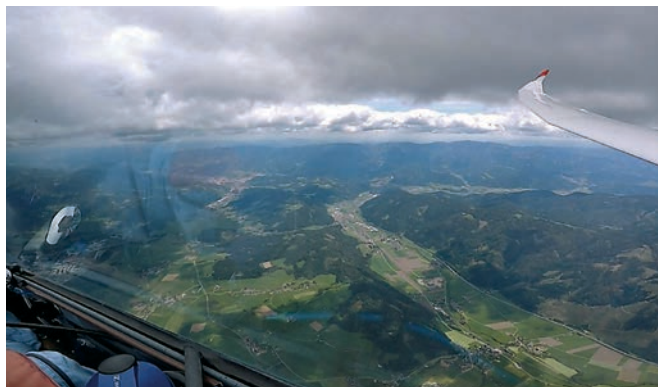


Bellissima da percorrere anche costonando sotto cresta a 2.000 m, ma questa è un'altra storia...

Siamo in locale di Lienz Nikolsdorf e Noetsch im Gailtal, comunque la valle presenta una buona atterrabilità, ben segnalata. La deviazione a Nord-Est verso Mauterndorf ci obbliga ad abbandonare il locale di Noetsch ed affidare la nostra sicurezza, fino alle gallerie autostradali di St. Peter, ai fuoricampo segnalati di Lendorf im Drautal (identificabile da una pozza d'acqua verde a Sud) e Seeboden (ad Est del raccordo autostradale di Spittal). Risaliamo alle pendici Sud dell'Ankogelgruppe.

Entrando nella valle del fiume Mur ci appare Mauterndorf, o meglio la collina a Sud che lo nasconde. Ora è facile individuare il percorso verso il pilone, disegnato dalla cresta alpina che digrada progressivamente ver-

so Est. Tra Mauterndorf e Timmersdorf non possiamo contare su altri aeroporti, ad eccezione di Zeltweg (militare, che personalmente preferirei evitare), ma solo su fuoricampo segnalati, purtroppo sconosciuti. Volando sul lato Nord, sopra la catena alpina, potremmo facilmente mantenere il locale di Niederoeblarn e di Trieben, mentre optando per il lato Sud potremmo contare su Feldkirchen, Frisach-Hirt e Mayerhofen. Come in altre occasioni, la meteo suggerisce tuttavia di percorrere la valle tra la catena alpina e le Gurktaler Alpen mantenendo una fascia di lavoro elevata, e così facciamo, in punta di piedi, mentre la "signorina Gertrude" dell'LX9000 con la sua vocina inizia a ricordarci la prossimità della zona controllata di Zeltweg, invitandoci pressantemente a deviare verso la cresta alpina.



Dopo l'ennesima intromissione (puntualmente all'agancio...), le imponiamo una pausa di riflessione! Ora però dobbiamo proprio deviare a Nord, abbandonando una strada che ci porterebbe nell'area controllata (se non avessimo avuto alternative, avremmo potuto accendere il transponder e chiamare per chiedere l'autorizzazione) ed avanziamo sullo spartiacque in locale di Niederoeblarn, Aigen (militare), Trieben. E finalmente, dopo uno sguardo furtivo a Sud verso Zeltweg, ci appare lo splendido aeroporto di Timmersdorf.



*Ritornano alla memoria i racconti di Attilio Pronzati, di Sergio Capoferri, di Gioacchino von K. ..., e ne parlo con Patrizia, che ricorda gli articoli pubblicati sulla rivista Volo a Vela, che durante uno degli scorsi inverni ha pazientemente scansato e pubblicato nelle pagine web Voloavela.it (grande Patrizia! N.d.R.).*

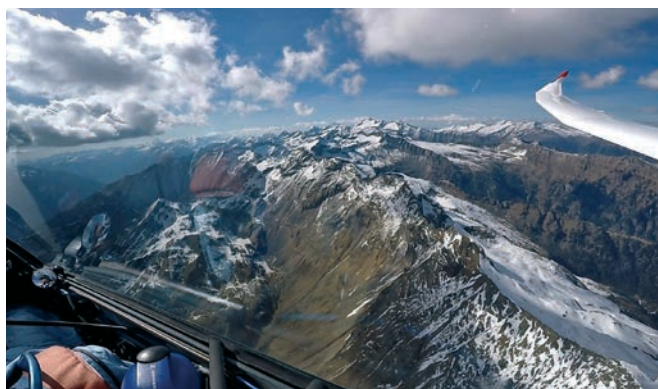
*Stiamo vivendo un'avventura, e la vogliamo vivere fino in fondo. Non importa se torneremo o atterreremo in un altro aeroporto, sarà una nuova esperienza e faremo nuove amicizie. Abbiamo desiderato l'Arcus M per questo, per la libertà che ti può dare un biposto motorizzato a decollo autonomo, pur consapevoli della complessità implicita ed accettando a priori gli inevitabili inconvenienti che questa scelta porta con sé.*

È ancora presto e decidiamo di proseguire verso il pilone, verso Vienna...; la pista di Kapfenberg, il mitico aeroporto alpino di Lanzen-Turnau, il Semmeringpass, e... la pianura viennese. Voglia di Sachertorte!

## Le Alpi sono finite

Qui incontriamo la prima vera difficoltà per l'ingresso di aria umida e stabile da Nord-Est, ma lentamente riusciamo a risalire e giriamo il pilone a 50 km da Vienna. Sono le 14:36 e siamo a 395 km da Trento; non è poi così tardi ed ora diventa più facile, la direzione da prendere è una sola!

Il ritorno ripercorre grosso modo le orme dell'andata, con le allerte ed i rimproveri della "signorina Gertrude" a tenerci compagnia; passiamo a Sud di un altro mitico aeroporto alpino, Mariazell, e l'atteggiamento



nel cockpit è positivo (...flap negativo). Fino a Spittal, dove ci aspetta una sgradita sorpresa: i cumuli si dissolvono improvvisamente lasciando il cielo blu. Se ne comprende presto la ragione; è entrato vento da Nord-Est.

Comincio a dubitare sulla riuscita del volo e penso che probabilmente accenderemo il motore su Lienz Nikolsdorf o, ben che vada, su Dobbiaco. La copilota non è così pessimista ed è molto più vigile di me, che vengo invece rapito dal display dell'LX, che indica solo alianti verdi (sotto) che arrancano in termiche fatiscenti. Mi scappa un'imprecazione, ma vengo prontamente richiamato, la GoPro sta registrando tutto, sin dal decollo (come sempre del resto).



Patrizia mi risveglia dal torpore indicandomi un baffetto in formazione sulla cresta Nord della Gailtal; non ci scommetterei un centesimo, ma in altre occasioni la sua intuizione ha risolto positivamente la situazione. Sotto il fracto c'è un delta che sale stretto.

La salita è molto turbolenta, ma quanto mai gradita e siamo nuovamente al piano di sopra.



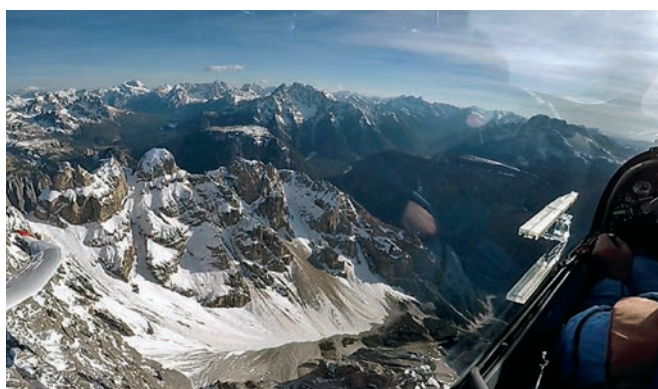
Ora dobbiamo volare alla massima efficienza e rimanere alti, sfruttando le esperienze acquisite negli ultimi venticinque anni (!) durante i rientri serali dalla Gailtal, attraverso la Val Pusteria e la Val Badia. Quella punta in Gailtal che non sembra promettere nulla e invece, il monte Elmo, la Croda dei Baranci, la Croda del Becco a picco sul Lago di Braies, il Piz da Perez, Cima Dieci, Cima Cunturines.

E le effemeridi sono ancora lontane.

Lasciamo il locale di Lienz Nikolsdorf per Dobbiaco; Patrizia chiama in tedesco sulla 118.85 e Robert Fuchs prontamente risponde comunicandole che a terra è presente un leggero vento da Ovest. Bene, temevo l'Est intubato...

*Il club Amici del Volo Alta Pusteria mantiene in perfetta efficienza una pista erbosa di 700 m sull'aeroporto miliare di Dobbiaco, nonostante alcune*

*difficoltà ed incomprensioni che ne impediscono al momento l'utilizzo ad utenti esterni (ad eccezione degli alianti che vi possono liberamente atterrare). Ogni contributo economico è pertanto ben accetto e assolutamente meritato.*



## TRANSEFLUID

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

Nel frattempo agganciamo sul primo “posto noto” e da lì in punta di piedi, sfruttando salite sempre più deboli, lasciamo il locale di Dobbiaco per Bolzano e arriviamo in Val Badia, dove finalmente saliamo alla quota per la planata su Trento; sul pilone di arrivo si vedrà. Le pareti verticali delle Dolomiti, esposte al sole del tramonto, si accendono.

Siamo rapiti dalla loro bellezza e consapevoli della fortuna e del privilegio di poter vivere queste emozioni, che solo il volo a vela ti può dare. Immersi nella Natura, che si manifesta in tutto il suo splendore.

### La conclusione non sarà poi così scontata...

Dopo essere risaliti in dinamica sulla parete Ovest del Sella, c’infiliamo in Val di Fassa con leggerezza senza controllare il vento, che ruota da Nord-Est e ci consegna ad una discesa inaspettata e prolungata. Ma lì in fondo, a Nord di Bellamonte, c’è un altro “posto noto” dalle sorprendenti prestazioni serali e... non solo arriviamo a Trento, ma riusciamo anche a tagliare il traguardo di arrivo.

La “signorina Gertrude”, che indispettita era rimasta silenziosa, si commuove: “task completed, con-

gratulations!” Atterriamo alle 20:08 dopo 10 ore e 19 minuti dal decollo, stanchi, ancora increduli, ma felici. Non è il tema concluso o i chilometri percorsi che ti gratificano in questi momenti, quanto l’aver realizzato un volo a lungo sognato ed averlo potuto condividere. Prossimamente anche con altri piloti o passeggeri, che desiderassero condividere queste emozioni... ■



# Trento - Feldkirchen

## e al ritorno, atterraggio a Dobbiaco



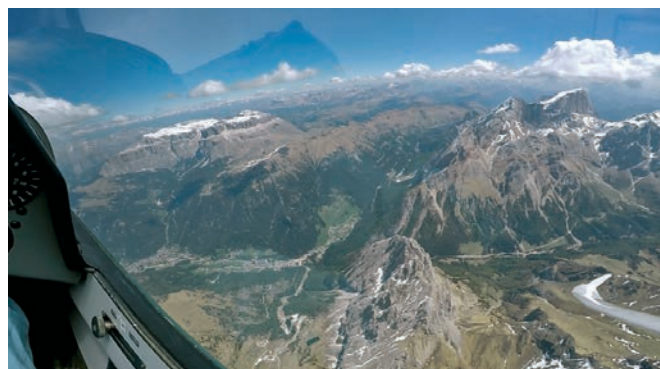
Il giorno prima, domenica, avevo montato il mio aliante per andare in volo, ma all'ultimo ho deciso di lasciare il mio Dischetto a terra e di andare in volo con Roberto (Istel) con l'Arcus M; meta Timmersdorf! Una giornata memorabile, si facevano i 4.000 m sull'arco alpino. Uno dei voli di 2° periodo con Roberto, che mi illustrava le quote di sicurezza, le uscite strategiche, gli atterrabili, le condizioni meteo da tenere sotto controllo, ecc. Atterrati dopo 8 ore di volo, ero felice di quanto visto e imparato e avevo voglia di mettere subito in pratica quanto appreso.

Per il giorno dopo, lunedì, le previsioni meteo davano una giornata simile anche se più instabile, perciò possibili temporali pomeridiani, ocio!!

Decido di prendermi una giornata di ferie e di provarci, lascio il mio aliante montato e avviso per il traino



per l'indomani. Ovviamente di lunedì ci sono solo io ad andare in volo, ma non fa nulla, so gestire da sola il mio aliante e so partire senza aiuto con l'ala per terra. Mi accordo con Roberto per un eventuale recupero in caso di fuoricampo e gli preparo il carrello pronto per essere agganciato in caso di bisogno. Meta Frisch-Hirt a 250 km di distanza, una parte del percorso per arrivarci lo conosco bene, ci sono già stata altre volte, l'ultimo pezzo invece non l'ho mai visto dal vivo, ma ho studiato il percorso sulla cartina e so dove cercare gli aeroporti per atterrarci se la meteo non dovesse più consentire di proseguire il volo (o di tornare...). In questa stagione capita spesso che la zona di Trento sia una così detta "pentola bollente", perciò decido per un traino alto a Costalta, per ridurre il rischio di dover riatterrare per un mancato aggancio. Ore 11.00 decollo, sgancio a 2.800 m e parto. Sui Lagorai i cumuli non si sono ancora formati, ci sono degli straccetti tirati verso Sud, vento di 10/15 km da Nord, non si sale con grandi valori e le salite sono pure tagliate, ma riesco a rimanere nel cono di sicurezza su Trento (significa che ho la quota per poterci tornare per l'atterraggio in sicurezza).



Riesco tra uno straccetto e l'altro a fare quasi i 3.000 metri. A Pampeago, a Sud-Est di Bolzano, vedo che si stanno formando i primi cumuletti e decido di partire; lascio Trento, seleziono Bolzano come aeroporto di riferimento sul computer, sono ampiamente in sicurezza. Attraverso la val di Fiemme, aggancio e salgo di nuovo a 2.800 m, non altissima, ma vedo a Nord-Est in val di Fassa dei bei cumuli con basi che sembrano essere più alte, vento poco. Accosto il Latemar e, prima del Catinaccio, riesco a fare i 3.200 m. Vai! Alla grande! Ora ho la quota per attraversare la val di Fassa e dirigermi verso la Marmolada, sempre nel cono di sicurezza di Bolzano.

## Go, Patty Go!

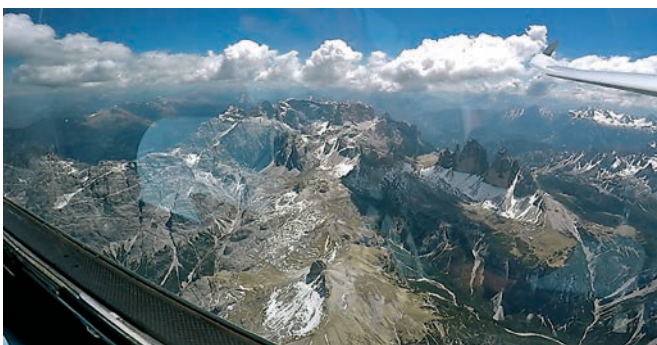
3.500 m alla Marmolada, fantastico, che giornata, che panorama! E ora?



La val Pusteria è blu, hmm, ci sono dei cumuletti verso la Plose, ma dopo dovrei fare la Pusteria per andare a Est. Non mi piace; alternative? C'è un cumulo alle Tofane e una strada di cumuli a Sud delle Tofane verso Est. Questa strada all'interno delle Dolomiti non mi è troppo simpatica, preferisco la Pusteria, che inoltrar-mi proprio nel bel mezzo delle Dolomiti.



Non ho scelta, se la Pusteria è senza cumuli ci sarà un motivo, e se voglio andare avanti questa è la strada giusta da percorrere. L'ho già fatta con Roberto in biposto, anche a quote molto più basse. Roberto mi ha insegnato e fatto vedere le uscite per arrivare in Pusteria o all'aeroporto di Dobbiaco e mi ha mostrato anche le valli che mi porterebbero a Belluno se non dovessi più riuscire a salire.



Andiamo. Tofane, aggancio e torno a 3.500 m, mi sento una regina! Un cumulo ancora più alto alla Croda Rossa, 4.000 m! Inimmaginabile lo spettacolo delle Tre Cime di Lavaredo da questa quota. Una strada di cumuli porta a Est verso Nötsch, anzi sembra quasi un fronte di brezza, ora lo tastiamo, se porta arrivo velocissima a Nötsch. Il fronte non è forte, ma funziona, le basi si abbassano lentamente, ma questo è normale, verso Est ce lo dobbiamo aspettare. Arrivo a Nötsch a 3.000 m. Non sono nemmeno le ore 14.00, sono in perfetto orario. Mancano circa 70 km al pilone, davanti i cumuli non sono così belli, abbastanza tirati da Nord, ma sembrano sempre sui 3.000.



Da Feldkirchen per tutta la conca fino a Frisach-Hirt non vedo cumuli, ma sulle creste a Nord ci sono. Significa che devo arrivare al pilone da Nord e il percorso sarà più lungo.

Da Nötsch in poi non ci sono mai stata, sarebbe un'esplorazione nuova. Che faccio? Torno in Pusteria ai 4.000 m e la possibilità di fare un mucchio di km e punti OLC... o vado avanti per vedere posti nuovi e mi prendo il rischio sportivo di fare un fuoricampo lontano da casa con un recupero di sicuro non più in giornata? Le altre volte sono arrivata fino qui con delle quote molto più basse e poi Roberto ha detto: "*Vai, ti vengo a prendere in capo al mondo! Go Patty Go!*" Deciso, si va avanti. Attraverso la valle verso Nord. Ora la mia sicurezza è l'aeroporto di Feldkirchen. Riaggancio, ma con fatica.

Vado avanti sempre più lenta e le termiche sono sempre più difficili da agganciare, vedo la foschia a Sud.







Col senno di poi, questi indizi mi avrebbero dovuto indurre a tornare verso l'aria pulita a Ovest, ma ormai volevo raggiungere il pilone. A 10 km dal pilone, erano le ore 15.00, a 2.500 m ho rinunciato; se volevo avere ancora una chance di tornare a casa dovevo girare. La planata su Feldkirchen ce l'avevo, perciò ero tranquilla. Vedo due cumuli in mezzo alla conca, se ci vado dritta attraversando queste colline guadagno tempo per il ritorno oppure posso fare il giro da Nord dell'andata.

Decido, attraverso dritta sulle colline... Errore! I cumuli non davano nulla. Arrivo a 1.500 m su Feldkirchen! Qui incomincia un'agonia durata tre ore; com-



batto come una leonessa per risalire, ma è solo un su e giù da 1.500 a 2.200 m, sempre troppo pochi per planare in sicurezza verso Nötsch.

Alla fine alzo bandiera bianca e atterro verso le 18.00 a Feldkirchen. Piena l'attività di volo a vela sull'aeroporto in erba anche di lunedì.

Mi rendo conto che poter fare le comunicazioni in tedesco mi ha messa a mio agio! Atterraggio perfetto. Ora pensiamo al recupero e, ovviamente, al pernottamento a Feldkirchen.



Arrivano in 5/6 piloti locali. Domande: "da dove arrivi? Italia? Noo! Di cosa hai bisogno? Se vuoi dormire qui, non ti preoccupare ti portiamo noi in un albergo. O vuoi un traino verso casa? Abbiamo un Dimona e un trainatore volovelista con 8.000 ore alle spalle, ti puoi fidare ciecamente di lui, se vuoi ti porta fino a Lienz o Sillian con la quota per arrivare a Dobbiaco. A una velocità di crociera di 170 km/h tra un'oretta sarete arrivati, le giornate sono lunghe e rimane chiaro almeno fino alle 20.30. L'hai mai fatto? No? Non è difficile, in traino stai leggermente più alta e lascia fuori il carrello per seguire meglio, e Hans il trainatore ti darà tutte le info in volo." Vada per il traino, significa che recuperando con il carrello a Dobbiaco Roberto si risparmia un mucchio di strada e questa sera dormo nel mio letto. Telefono a Roberto per informarlo. OK si parte!



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

## Il rientro verso l'Italia

Ridecollo alle 18.30, il traino dietro al Dimona a bassa quota per tutta la lunghezza del lago Ossiacher è stato un'avventura, per ogni evenienza ho richiamato in mente tutto quello che avevo letto sull'ammarraggio. Ma tutto è andato bene.



Tre quarti d'ora di traino nei quali Hans il trainatore mi illustrava il percorso e gli atterraggi di emergenza. Comunque con il sole ad Ovest che abbagliava, la vista non era delle migliori.

Sgancio a 3.800 verso Sillian, "con questa quota arrivi a Bolzano" mi congeda Hans, con la raccomandazione di telefonare dopo l'atterraggio. Se non fosse che, dopo tutte queste ore di volo ed il lungo traino, la

stanchezza incomincia a farsi sentire. Mi dimentico il carrello fuori dopo lo sgancio, quando me ne accorgo avevo già perso qualche centinaio di metri. Avevo ancora 1.300 m di margine di planata su Bolzano, ma ero a 60 km di distanza. Stava imbrunendo, le basi enormi non tiravano minimamente, anzi stavano incominciando a scaricare acqua.

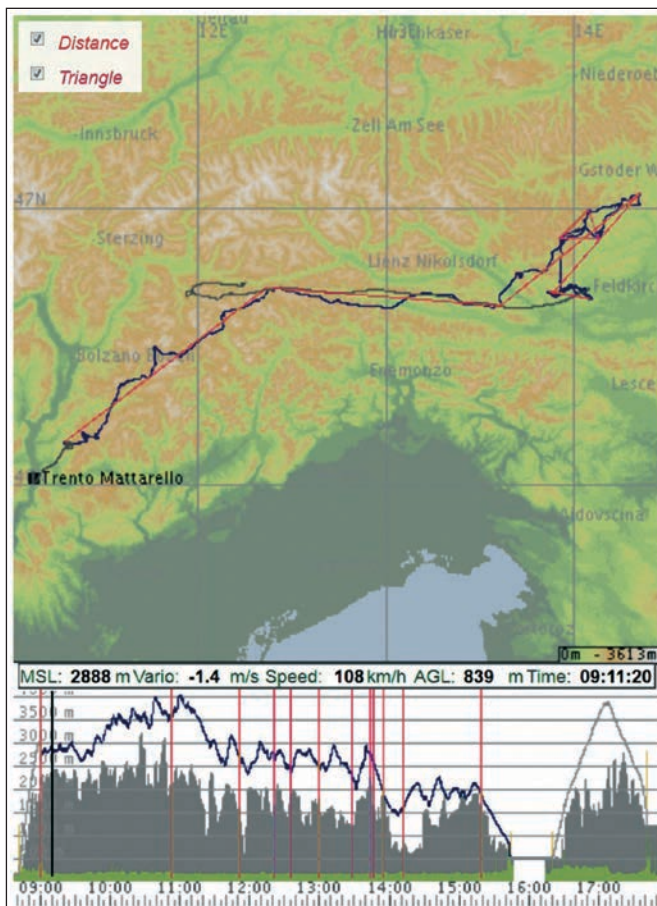
Ho deciso, "Domani è un altro giorno!" atterro a Dobbiaco. Atterraggio non indifferente, chiamate all'aria, aeroporto in ombra, fino a 2-300 m ground vento da Ovest 15 km/h poi, sotto, da Est. Io ovviamente pensando ci fosse vento da Ovest sono atterrata con "vento in coda"... Azzo, ho fatto degli atterraggi migliori nella mia carriera.

Stavo per spingere l'aliante lungo la pista fino al raccordo, quando vedo un altro aliante in atterraggio, recupero istantaneamente tutte le forze e in 2 secondi spingo l'aliante nell'erba per liberare la pista, atterra un Duo Discus di Lienz. Telefono all'amico Robert Fuchs, presidente del gruppo "Amici del Volo Alta Pusteria", che in 10 minuti era in campo.

Ci ha trainati fino al piazzale con la sua macchina, e con una birra in mano abbiamo brindato tutti insieme aspettando le rispettive squadre di recupero. Quelli di Lienz hanno vinto, sono arrivati 5 minuti prima di Roberto (ma veniva da Trento, perciò ha vinto l'AAT)!

## Ringraziamenti

Vorrei qui ringraziare di cuore Raffaello Devilli per la sua enorme disponibilità per organizzarci i traini, il trainatore Enrico Degasperì, tutti i piloti di Feldkirchen per l'accoglienza e l'aiuto ricevuto, un abbraccio a Robert Fuchs di Dobbiaco per il pronto intervento e per ultimo, ma non per importanza, vorrei ringraziare Roberto Istel per tutti gli insegnamenti ricevuti nei voli di 2° periodo in biposto! ■



# Hokkaido, *paradiso del volo a vela*

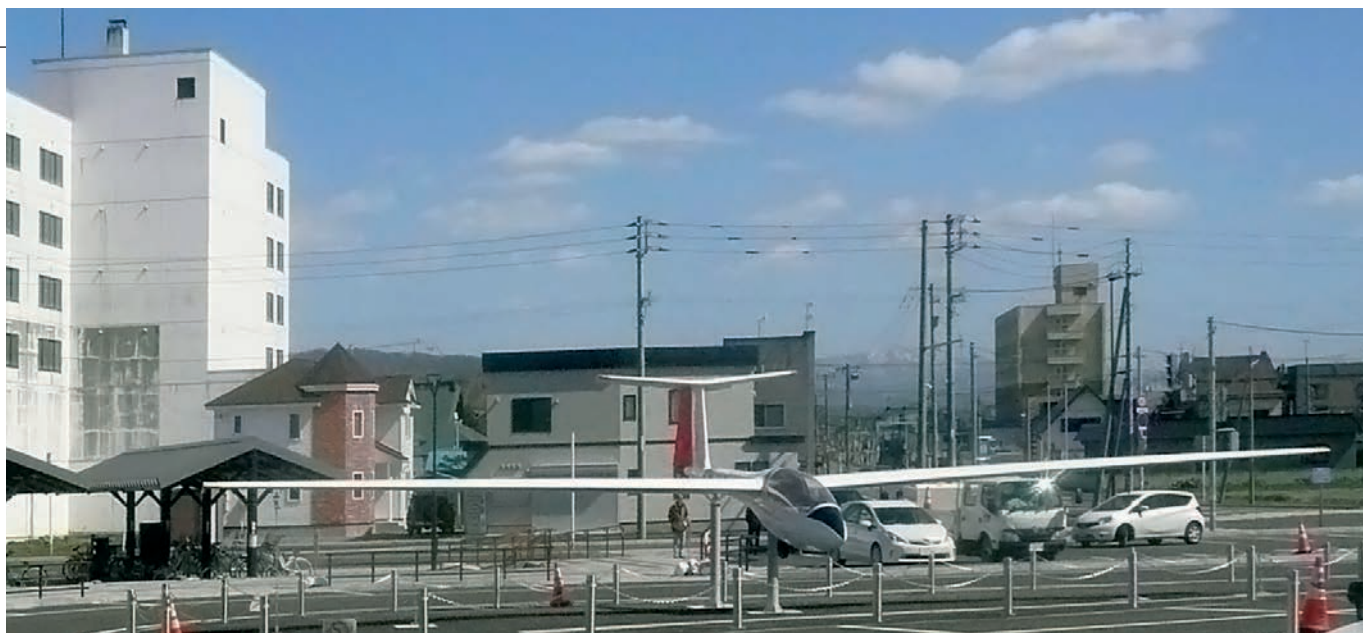
*Una visita in Giappone rivela condizioni sorprendenti:  
ottime termiche e magnifici paesaggi  
Un club ottimamente strutturato*



L'aeroporto di Takikawa occupa l'argine del fiume Ishikari. Accanto, la mappa dello SkyPark

In molte parti del mondo possiamo immaginarci un campo per il volo a vela come un enorme pratone verde con l'aggiunta, a volte, di una o più piste in asfalto. Ero convinto fossero quasi tutti così fin quando mi sono recato in Giappone. Il concetto di spazio in Giappone è completamente diverso rispetto a quanto è normale in altre parti del mondo. Ora, dove si può praticare il volo a vela in Giappone se non esistono gli ampi spazi necessari? Ecco la risposta: sugli argini dei fiumi.





Un aliante in esposizione permanente sul piazzale della stazione dei treni a Takikawa

Ma se il fiume tracima? Si fa una pausa di volo... è dimostrato però che i casi d'inondazione non sono molto frequenti, per cui le possibilità di dover restare a terra sono veramente esigue.

Ho visitato il mese scorso alcune località dell'Hokkaido, tra le quali la città di Takikawa, che ospita uno dei più importanti club di volo a vela giapponesi, il Club volovelistico SATA (Skysport Association of Takikawa).

Il campo volo di Takikawa si trova ad un centinaio di chilometri da Sapporo, ed è posto sull'argine del fiume Ishikari. Il club fu fondato abbastanza recentemente, nel 1989, come unica scuola di volo a vela in Giappone; conta oggi oltre 200 soci iscritti ed opera sette giorni su sette.



Il parcheggio degli alianti privati, ceduti in gestione al club



Il museo dello SkyPark e la club-house del gruppo sportivo

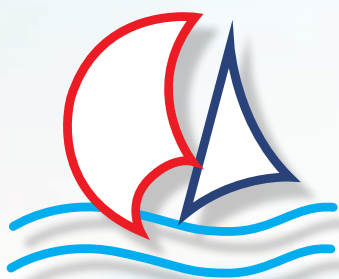
Possiede una decina di aianti moderni ai quali vanno aggiunti circa venti aianti privati, che tuttavia vengono affittati e affidati al club. Possiedono anche una notevole flotta di aianti d'epoca tra cui un *Minimoa*, una *Steinadler MG19*, un *Condor*, un *Weihe*, un *Gö4*, un *Hagiwara H23C-3* e il libratore di progettazione Giapponese *Hato*. Per inciso, ho avuto la possibilità di fare un bel volo col biposto Steinadler apprezzando la bella vista sul paesaggio sottostante circondato da montagne ancora ricoperte di neve.



Il verricello Busio a quattro tamburi



Due piloti in volo sopra la città con lo Steinadler



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



Lo Steinadler, uno dei tanti vintage a disposizione del club. Qui mentre sorvola il fiume Ishikari

La pista è di 800 metri per 20 di larghezza in asfalto, e 1.400 m per 200 in erba. I decolli vengono effettuati con un verricello a due linee, quattro tamburi Busio e con due traini a motore tipo Robin DR400/180R. È disponibile un'officina attrezzata sia per la manutenzione degli alianti, sia per gli interventi meccanici sui traini a motore. La struttura può alloggiare fino a trenta persone tra piloti ed eventuali visitatori. È stata allestita una clubhouse con ampia sala briefing, una biblioteca e una confortevole caffetteria denominata "Lilienthal". Da ricordare inoltre l'allestimento del Museo Takikawa Skypark, con esposizione di alianti d'epoca oltre a strumenti ed equipaggiamenti relativi al volo. Tutto ciò per informare ed avvicinare i visitatori al meraviglioso sport del volo a vela.

La zona è particolarmente adatta al volo veleggiato con termiche "ottime e abbondanti" e possibilità di frequenti voli d'onda. Il migliore periodo di volo va da metà aprile a metà novembre. Da dicembre agli inizi di aprile le piste possono essere ancora coperte da pesanti nevicate. La scuola di volo propone i "battesimi in aliante" al prezzo di 7.500 Yen, pari a meno di



L'autore ha volato sullo Steinadler MG19



Uno scorcio nel museo



L'Hagiwara Horikawa H23-C3

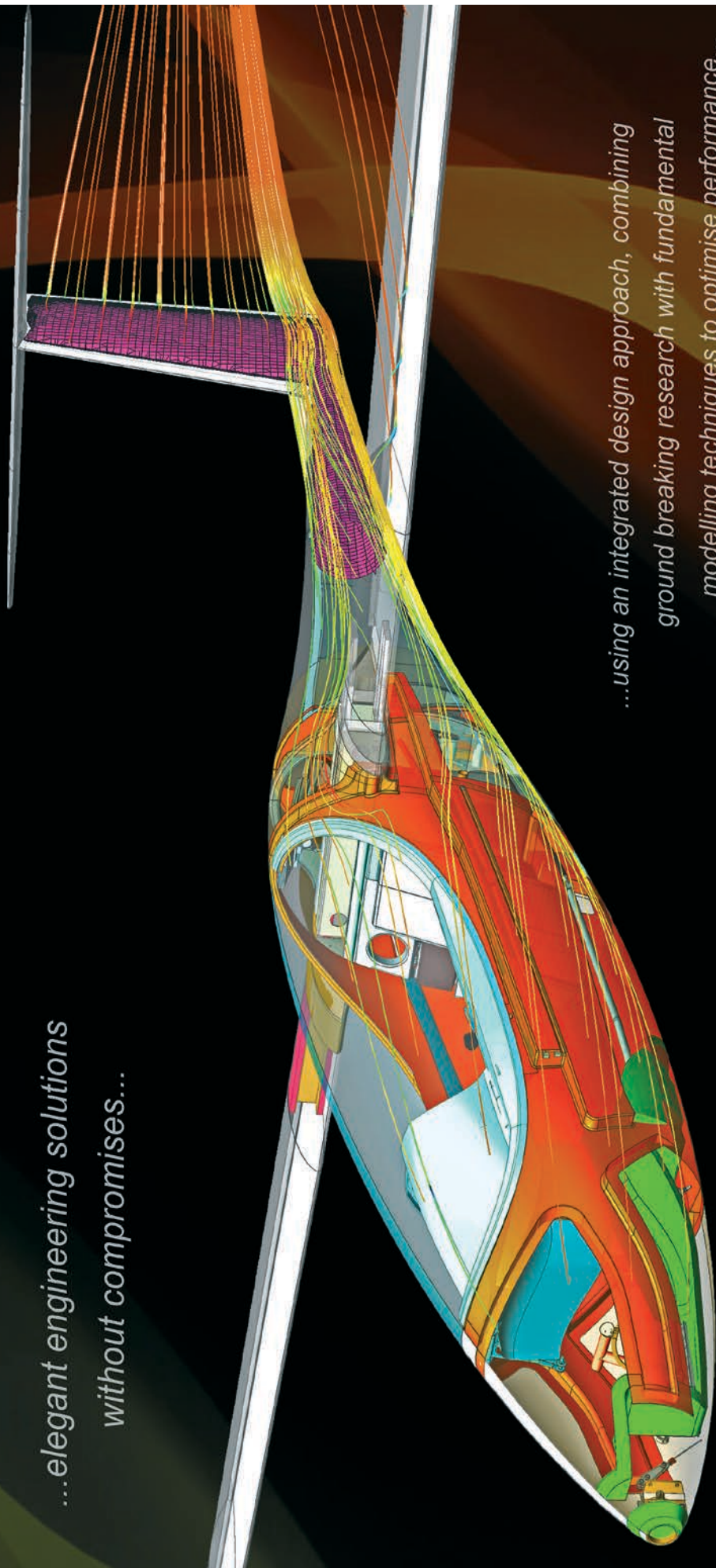
60 Euro, un prezzo che in Giappone è alla portata di chiunque. Potresti concludere dicendo che l'Hokkaido è il paradiso per gli appassionati del volo veleggiato, con i suoi meravigliosi scenari vulcanici, il suo clima secco e l'assoluta mancanza di restrizioni dello spazio aereo! L'unico aspetto negativo: non è facile da raggiungere... ■

# JES1 Evo

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



JONKER SAILPLANES  
[www.jonkersailplanes.co.za](http://www.jonkersailplanes.co.za)



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

Per informazioni:  
**Riccardo Briigliadori**  
340 8405324  
[riccardo.briigliadori@pilotapersempre.it](mailto:riccardo.briigliadori@pilotapersempre.it)

  
M+D FLUGZEUGBAU  
[www.jonkersailplanes.de](http://www.jonkersailplanes.de)

## ... A REVELATION

# Nausicaa

## della valle del vento

*Takikawa è stato anche il teatro dei primi test di volo dell'inusuale velivolo OpenSky M-02.*



**Kazuhiko Hachiya, artista e pilota, ha realizzato il “glider Mehve” del film giapponese, poi gli ha installato una grossa turbina**

Se avete presente il manga o il film animato Nausicaä della Valle del vento, una delle massime opere del maestro dei film d'animazione Hayao Miyazaki, ricorderete che la protagonista vola veloce su un velivolo che lei chiama affettuosamente “aliante”, ma è definito dagli autori Mōve (o Mehve, in Occidente). Grazie all'artista e pilota giapponese Kazuhiko Hachiya, questo “aliante” è uscito dalla celluloida per diventare qualcosa di fuori dell'ordinario eppure di concreto.



**Il Mehve in esposizione al pubblico**



Ispirato dalla causa pacifista e ambientalista del manga Nausicaä, Hachiya ha lavorato al progetto OpenSky dal 2003; il primo volo di prova dell'aliante M-02 (trainato, senza motore) risale al 2006.

L'ultima versione si chiama M-02j, è lunga 3 metri con 9 metri d'apertura alare e, a differenza della precedente, è dotata di propulsore a reazione.

E si è alzato davvero da terra proprio presso lo SkyPark di Takikawa, arrivando soltanto a qualche metro dal suolo. ■



Il coraggioso pilota



L'OpenSky M-02j durante il decollo autonomo a reazione. Nel riquadro: stabilità marginale e forte sensibilità all'effetto suolo



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

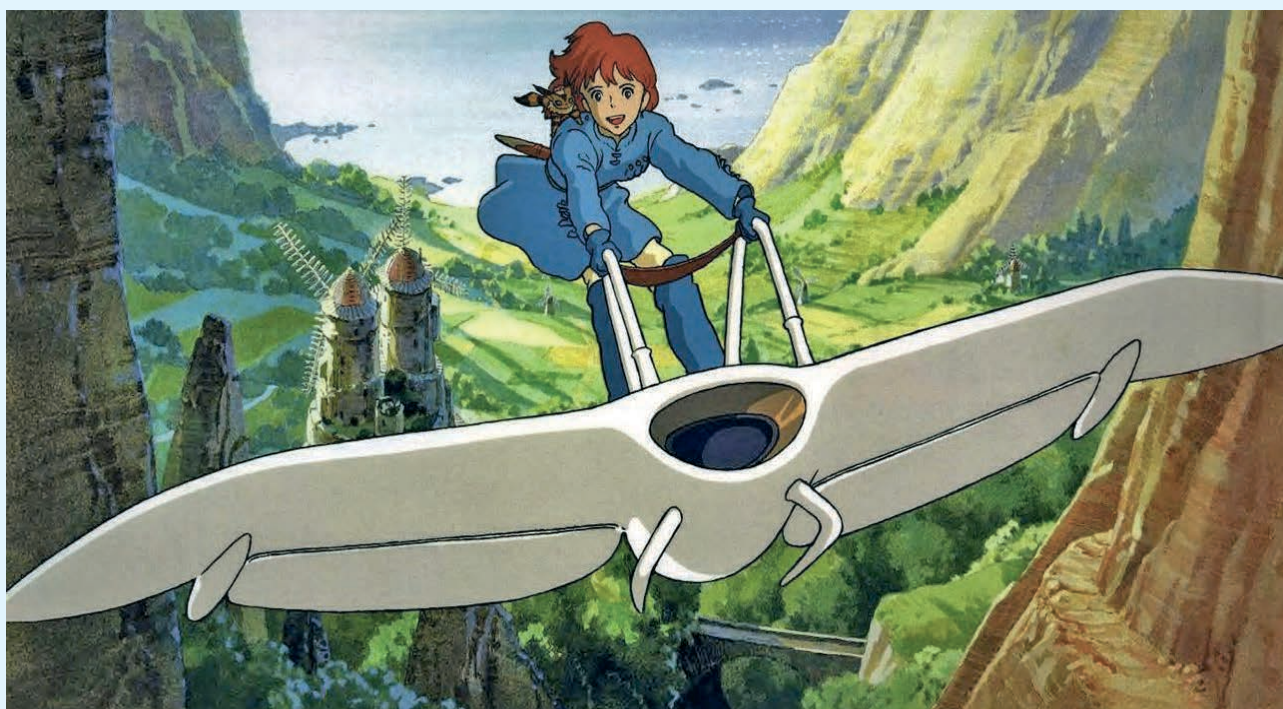


**Il regista H. Miyazaki riceve l'Oscar alla carriera dopo quello per il miglior film "La Città Incantata"**

Nel 2014 il regista Hayao Miyazaki ha ricevuto, seconda personalità giapponese dopo Kurosawa, l'Oscar alla carriera. Dieci anni prima, il suo film *La Città Incantata* aveva vinto la statuetta per il migliore film di animazione, nonché una sterminata serie di premi internazionali.

Grande appassionato d'aviazione, le macchine volanti hanno spesso un ruolo nei suoi film.

Per gli italiani è particolarmente toccante il magnifico *Porco Rosso*, ambientato in costiera Amalfitana con tanti idrovolanti.



**L'ispirazione per il tema ambientale del film è stato l'inquinamento da metilmercurio della baia di Minamata del 1956, con le mutazioni dei pesci per adattarsi. La protagonista vola con l'ala ultraleggera Mehve**

# Sit

YOUR  
BRUSH  
SOLUTION

Società Italiana Tecnospazzole

[www.sitbrush.com](http://www.sitbrush.com)

+39 051 6113211





# DISARONNO.

IL GUSTO CHE SEDUCE IL MONDO.