

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

LUGLIO/AGOSTO 2018 - n. 368

# VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani



- **Sailplane Match Racing, nuova formula per i World Air Games 2020**
- **Il record assoluto di quota**
- **Una ricognizione a La Cerdanya**
- **Fly Donna 2018**
- **Antares 21E**
- **Umberto e Walter**



**m49**<sup>®</sup>

FROM NATURE TO FASHION.

**1849 Mazzucchelli**

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



# L'Italia nel mondo del volo

Il volo a vela italiano stenta a farsi notare per i risultati sportivi internazionali. Il Commissario dell'AeCI prof. Matera sottolinea come siano il medagliere e il numero di atleti federati a rappresentare nel CONI, collettore e distributore dei fondi pubblici, il valore di una disciplina. Non dimentichiamo certo gli eccellenti exploit di alcuni nostri piloti, partendo dal primo titolo mondiale conquistato da un italiano nel 1985 (Leonardo Brigliadori a Rieti), poi i due Ori di Giorgio Galetto nel 1999 e al GP del 2011 (entrambi conquistati in Germania), e quindi i due titoli mondiali di Stefano Ghiorzo (classe 15 metri nel 2010 e classe 13,5 metri nel 2014), però nella graduatoria per nazioni siamo solo settimi, in calo di una posizione rispetto all'anno precedente.

Da questa constatazione è nata la spinta ad amplificare il peso internazionale dell'Italia attraverso la promozione ed organizzazione di eventi, e di aumentarne la rappresentatività negli organi politico-sportivi. È in corso una campagna per portare nel nostro paese qualche grande riunione, come l'assemblea generale della FAI. Va in questo senso anche l'incoraggiamento ad ospitare eventi competitivi riconosciuti, come i campionati mondiali: sono in corso i lavori organizzativi per il prossimo Mondiale della classe 13,5 metri (Pavullo, 1-14 settembre) che sarà affiancato da una gara sperimentale della formula E-glide (detta anche Hybrid Sailplane Racing) nella quale i piloti potranno utilizzare una certa quantità di energia elettrica per la propulsione durante il task. Poi c'è la candidatura di Ferrara ad ospitare i Mondiali femminili del 2022, partita con non troppe speranze ma le cui possibilità si stanno rivelando via via sempre più realistiche. L'AeCI ha cambiato rotta grazie alla gestione commis-

sariale, che ha puntato l'attenzione verso il rapporto col CONI: si è scoperto che il comitato non riceveva da molti anni alcun rapporto sull'attività e sui risultati agonistici dei nostri atleti, a causa dell'ignavia che regnava negli uffici della bella palazzina di via Beccaria a Roma. Senza la comunicazione, non c'era alcuna speranza di ottenere altro che briciole. Il governo nazionale sta però mettendo mano al potere del CONI, privandolo di una significativa parte della gestione dei fondi per lo sport. Vedremo come andrà a finire, e se ne verrà un vantaggio per i praticanti.

Un altro punto molto importante è che da poco l'AeCI ha concluso un accordo con l'Istituto per il Credito Sportivo, dando quindi ai club federati che abbiano i conti in regola la possibilità di accedere a finanziamenti particolarmente agevolati.

A livello politico, è recentissima la notizia dell'elezione di Marina Vigorito Galetto nel consiglio direttivo (*board*) della FAI, dove si determinerà il futuro della federazione internazionale e la sua capacità di adattarsi ai cambiamenti in corso, attraverso le modifiche generali dell'assetto sportivo e statutario, nonché proseguendo nella linea di abbracciare ogni nuova disciplina e di lavorare a favore della divulgazione di una positiva immagine dell'agonismo aeronautico. Complimenti a Marina per questo grande onore e onere che ha perseguito con caparbietà. Va anche notato che il *board* sarà presieduto dal neoeletto Bob Henderson e che il primo vicepresidente è Alvaro de Orléans: entrambi sono volovelisti appassionati, e con Marina Vigorito rappresentano una forte entrata del volo a vela nel massimo organo direttivo della FAI. Buon lavoro a tutti!

# 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:**  
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:**  
Il Grifone dei Pirenei  
(Foto di Sebastian Kawa)

**Progetto grafico e impaginazione:**  
Marco Alluvion

**Stampa:**  
Pixartprinting  
Quarto d'Altino (VE)

**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:

- **Notizie in Breve** 4
- **Sailplane Match Racing, nuova formula per i World Air Games 2020** 14
- **Il record assoluto di quota** 18
- **Una ricognizione a La Cerdanya** 26
- **Il calendario delle gare italiane di Volo a Vela 2019** 32
- **Fly Donna 2018** 33
- **Antares 21E** 41
- **I voli di Alessandro al VGC 2018** 45
- **100Fante** 53
- **Note di una vita** 56
- **Umberto Bertoli** 58
- **Walter Vergani** 59
- **Umberto e Walter** 60

LUGLIO/AGOSTO 2018 - n. 368



Controlla sull'etichetta  
**LA SCADENZA**  
del tuo abbonamento

### LE TARIFFE PER IL 2018

#### 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.

## Volo a vela o “in aliante”?

Position	Country	Points
1	Germany	990.1
2	Poland	983.8
3	France	980.4
4	Czech Rep	974.9
5	Great Britain	974.5
6	Netherlands	967.1
7	Italy	959
8	Austria	957.3
9	Lithuania	952.8
10	Australia	952.7
11	Belgium	949.8
12	Denmark	947.2
13	Sweden	946
14	South Africa	942.7
15	Hungary	940.1
16	Finland	934.3
17	Argentina	932.8
18	Russian Fed	918.7
19	Slovakia	917.8
20	Switzerland	910.9
21	Slovenia	903.2
22	United States	896.3
23	New Zealand	865.1
24	Spain	864.5
25	Canada	862.2
26	Romania	860.6
27	Norway	826.1
28	Ukraine	756.1
29	Chile	745.5
30	Ireland	718.2
31	Brazil	680.1
32	Serbia	593.2
33	Andorra	464.5
34	Japan	381.4
35	Luxembourg	362
36	Belarus	141.8
37	Portugal	66.3
38	Latvia	65.5
39	Colombia	33.2

La federazione francese di volo a vela, finora abbreviata come FFVV, ha cambiato nome. Come recita il comunicato stampa, “cambia il nome, ma non la nostra passione!”. Dal 1° ottobre scorso si chiama FFVP, Federation Française de Vol en Planeur (“di volo in aliante”); anche le pagine web sono state aggiornate completamente e le trovate al nuovo indirizzo [www.ffvp.fr](http://www.ffvp.fr). Anche in Italia si usa la stessa locuzione “volo a vela” per indicare lo sport del veleggiamento con l’aliante, e anche da noi si realizza un diffuso equivoco: la parola “vela”, quando utilizzata nelle comunicazioni ad una platea generica, suscita immagini di tele esposte al vento. L’equivoco è ulteriormente amplificato da alcune associazioni di volo libero (delta e para) che usano abbastanza spesso la definizione di volo a vela anche per i propri sport. In Francia è stata aperta un’approfondita discussione all’interno degli organi federali già nel 2017, cui ha fatto seguito un sondaggio tra i soci che ha portato all’effettiva adozione del nuovo nome. L’assemblea generale dello scorso marzo 2018, con la presenza dei presidenti di 162 aeroclub di volo in aliante francesi, ha deliberato a larga maggioranza

questo importante cambiamento. Tutta una serie di sport moderni concorreva a rendere fumosa la vecchia denominazione: le imbarcazioni a vela con foil, che volano sull’acqua, il kitesurf, il deltaplano e parapendio, lo speedride in rapide discese sui pendii, e persino le tute alari per il base-jump.

La FFVP sottolinea come il nuovo nome non tradisca la vocazione ed il concetto originari, mentre ci si aspetta che possa rendere più facile e forte la comunicazione.

La FFVP conta 11.500 piloti brevettati, suddivisi nei 162 aero club locali d’Oltralpe. I risultati sportivi mettono la Francia al terzo posto nel Ranking IGC, la cui graduatoria viene formata dalla media dei punteggi dei 5 migliori piloti di ogni nazione.

## Campionato Brasiliano di Volo a Vela Simulato

Valeria Caselato, Presidente della Federazione Brasiliana di Volo a Vela e delegata presso l’IGC, ci informa sull’esito del primo campionato nazionale brasiliano di volo a vela virtuale. Le principali informazioni le trovate qui: <http://www.condor-club.eu/comp/show/0/?id=296>

Il simulatore Condor, e le competizioni online basate su di esso, sono uno strumento di allenamento per i piloti di volo a vela. È in continua crescita il numero di piloti da competizione che partecipano alle gare virtuali anche per l’addestramento tattico, la familiarizzazione con siti particolari (volo in montagna, come visto per esempio sulle Ande cilene) e per fare pratica con gli strumenti di volo (computer, navigatori). Dal 2015 la Brazilian Gliding Federation FBVV ha pensato di inserire un campionato virtuale nel calendario annuale delle competizioni. La spinta necessaria è arrivata dal discorso che il vicepresidente FAI Alvaro de Orléans Borbon ha tenuto durante il secondo campionato continentale Panamericano in Argentina (dicembre 2017).



Abbiamo perciò deciso di provarlo in Brasile. C'è una viva comunità di volo a vela virtuale nel nostro paese, e tutti sono stati molto entusiasti del progetto sin dall'inizio. Rene Queiroz, Eduardo Campolina, Paulo Menezes e Cristiano Conrado, tra gli altri, hanno aiutato molto la FBVV a creare le regole e il calendario per il campionato. Si è intanto deciso di aprire la competizione ai piloti virtuali di tutti i paesi. Quasi ogni settimana ci sono state gare in forma "racing" e "AAT" per un totale di venti prove.



Sono stati utilizzati solo gli scenari fotorealistici dei siti di volo. Hanno partecipato ben 72 piloti virtuali di 16 nazioni, e molti tra di essi erano anche piloti di alianti veri. Il campionato si è svolto nel Condor Club con l'appoggio organizzativo del Condor Club presso il server CVVB-V Brasile <http://www.condor-club.eu/>

Il calendario di gara prevedeva:

- 2 giorni di allenamento: martedì 3 aprile e giovedì 12 aprile alle 21:00 del Brasile (24:00 UTC), ovvero le due di notte in Italia;
- 20 prove: da martedì 17 aprile a martedì 4 settembre, negli stessi orari.

Sono stati usati gli scenari di Bebedouro, CVV-Ipua, Formosa, LEM Luís Eduardo Magalhães, Novo-Osorio, Palmeira. Gli alianti invece erano di classe Standard, 15 metri, 18 metri, Open. Tempo di accesso 20 minuti, inizio della gara 3 minuti dopo la fine del tempo di inizio. Briefing completato 60 minuti prima della gara. Solo in caso di collisione in volo è possibile il recupero "Q". Obbligo di spiralarare solo a sinistra nell'area iniziale (10 km).

Il calcolo del punteggio è basato sul sistema classico a 1.000 punti. La classifica finale è formata solo dai dieci migliori risultati di ciascun pilota (su venti prove disponibili). Le penalità per il "volo in nube" sono pesanti: 60 punti/minuto di permanenza. In caso di incidente in volo (non collisione), assegnazione di zero punti di giornata. Alla fine il titolo di campione è andato a Brian Camps

(Argentina) e la cerimonia di premiazione si è svolta dal vivo, insieme al 60 ° Brazilian Gliding Championship (campionato reale) il 29 settembre a Bebedouro. I primi classificati nel volo a vela virtuale, oltre alle coppe, sono stati portati in volo reale su ASK 21.

Nel prossimo 2019, la FFVB brasiliana è disponibile ad



ampliare il campionato virtuale dandogli uno status panamericano (continentale, Nord e Sud America). Per questo la FFVB chiede il supporto dei delegati della IGC internazionali, al fine di trasformare questo concorso virtuale in un evento FAI ufficiale e invita tutti a replicare l'iniziativa nei vostri paesi. La ricaduta in termini di pubblicità e divulgazione, indispensabili per il nostro sport, è stata molto positiva; in prospettiva sembra incoraggiante questa prima esperienza anche per avvicinare giovani piloti al volo reale. La federazione FBVV è molto orgogliosa di aver aperto questa strada, e il prossimo passo è quello di stimolare la maggior parte dei club di volo a vela brasiliani affinché costruiscano simulatori di volo in aliante, sia come strumenti di istruzione primaria, sia per gareggiare in campionati virtuali. Finora abbiamo già due club con i loro simulatori che lavorano: Aeroclube de Voo a Vela CTA e Aeroclube de Tatuí.



## Aggiornamento Flarm

Sono prossime alcune scadenze del firmware del FLARM. Diversamente da quanto era abituale fino all'anno scorso, i firmware non hanno attualmente una scadenza contemporanea per tutti. Seguendo il consiglio (o per meglio dire, la prescrizione Flarm ufficiale) di fare l'aggiornamento almeno ogni anno prima dell'inizio della stagione sportiva, segnandolo nella lista dei lavori stagionali, si risolvono eventuali incertezze.

Ancora una differenza è dovuta alla denominazione delle versioni: eravamo abituati ad avere garantita la compatibilità di tutte le versioni dell'ultima famiglia pubblicata (ad esempio, tutte le versioni 5.xx si parlavano fra loro, mentre il cambio del numero principale segnalava la modifica non retrocompatibile del protocollo di comunicazione); oggi invece la scadenza dell'operatività è scritta nei singoli firmware. Si può ritenere positiva questa scelta, in quanto finalmente è l'apparato stesso che dovrebbe segnalare di essere giunto a scadenza. Considerato però il disagio di scoprire il non funzionamento alla prima accensione mattutina, o peggio in volo, esiste un calendario delle scadenze. Non sembra che sia cambiato il protocollo di comunicazione via radio, tanto che in effetti il sistema indipendente OGN continua a ricevere. Ecco: Le versioni 6.0.x non sono più funzionanti dal 1° ottobre 2018.

La versione 6.4.1 scadrà tra pochi mesi 1° gennaio 2019.

La versione 6.4.2 scadrà tra circa un anno il 31 ottobre 2019.

La versione da poco pubblicata sulle pagine di "Supporto" del sito Flarm è la 6.6.2 e scadrà il 31 maggio 2021 (siamo del resto sicuri che, prima d'allora, altre versioni verranno pubblicate: la precedente versione 6.6.0 uscita a fine settembre e con scadenza 31 gennaio 2020, è compatibile ma sostituita dalla più recente che ha risolto alcuni errori nella creazione dei file "logger" IGC).

Dubbi sulla portata del vostro Flarm? Il discorso si fa complesso. Bisogna innanzitutto distinguere tra portata in trasmissione e sensibilità in ricezione. Trattandosi di comunicazioni tra due apparati, l'efficacia del collegamento è inevitabilmente correlata alla buona installazione e qualità di entrambi. Se non riceviamo il segnale di uno o più aerei se non a distanza ravvicinata, ciò può dipendere sia dalla bontà della sezione ricevente, sia dalla bontà della stazione trasmittente situata sull'altro mezzo. È ben noto che i PowerFlarm trasmettono con una potenza leggermente superiore rispetto ai modelli "classici".

Si sta spargendo la leggenda che ad ogni aggiornamento sia corrisposta una riduzione del range operativo. In realtà non ho alcuna evidenza riguardo a questa osservazione: semmai, alcuni piloti continuano a vedere (grazie ad ottime antenne e alla maggiore sensibilità in ricezione dei PowerFlarm), segnali provenienti talvolta da oltre 20 km. Accade però sempre più raramente. Il motivo può risiedere nelle impostazioni scritte nel file di configurazione. Questi file di testo possono essere modificati per ridurre le limitazioni di distanza che istruiscono l'apparato a non mostrare i traffici rilevati oltre un certo raggio, ed oltre una certa differenza di quota. Le due righe in

questione vengono create come tutto il file delle impostazioni da una applicazione nota come "configuratore" (può essere il servizio online o il vecchio programma FlarmTool per PC). Ciò che effettivamente è avvenuto, è che in alcune versioni non viene proprio proposta la doppia finestra di configurazione delle distanze massime, e che in altre i menu a tendina non offrono il massimo range compatibile con i dispositivi.

Nella mia esperienza, le righe di testo da inserire (se assenti) o da sostituire a quelle esistenti, sono queste (valori in ft; inserire valori più alti porta ad un messaggio di "istruzione non eseguibile"):

\$PFLAC,S,RANGE,65535

\$PFLAC,S,VRANGE,2000

Va da sé che evidentemente nessun Flarm mostrerà sull'uscita dati (e quindi sui display, computer o palmari ad esso collegati) alcun aereo più distante di 19.9 km sul piano orizzontale, e di 609 metri di quota. Fino a qualche anno fa questa limitazione non esisteva. Si tratta di una scelta intesa probabilmente a recepire le istanze di alcuni, o molti, piloti e rappresentanti internazionali che lamentano l'uso tattico e strategico del Flarm come una sorta di radar per spiare gli avversari in gara.

Se la Flarm dovesse restringere ulteriormente il range di distanze a livello di firmware, il trucco di inserire manualmente i valori potrebbe divenire inefficace (per tutti, con parità di condizioni). Resta però il fatto che i ricevitori OGN sparsi sul territorio possono ricevere a prescindere dalla distanza, e tale informazione viene resa disponibile sui PC.

Riduzioni del campo utile possono anche essere dovute a guasti fisici della ricevente o della trasmittente. Le prime cose da controllare sono il cavetto di antenna (danni, rotture, connessione non ben avvitata soprattutto su aerei motorizzati a causa delle vibrazioni), i cablaggi in genere, la connessione del GPS (senza una buona ricezione dei satelliti il Flarm non opera), e la disposizione dell'antenna: essa deve essere più o meno in verticale per rispettare la polarizzazione del segnale e non deve essere vicina o a contatto con parti metalliche, in particolare modo se collegata alla massa (polo negativo dell'impianto elettrico). La fibra di carbonio attenua fortemente o impedisce il passaggio delle onde radio.

## Rieti: ridotto il canone all'aero club

*Da Ilmessaggero.it,*

*giovedì 30 Agosto 2018, di Giacomo Cavoli*

L'Aero Club Rieti potrà continuare a pagare il canone demaniale agevolato per l'utilizzo delle strutture in concessione presso l'aeroporto Ciuffelli, come previsto a favore delle associazioni sportive dilettantistiche. A stabilirlo è stata la sentenza di primo grado emessa dal giudice Corrado Cartoni della II Sezione civile del tribunale di Roma, che ha riconosciuto (a favore del sodalizio e contro le richieste dello Stato) i difetti di motivazione, la contraddittorietà, la sproporzionalità e alcune violazioni della normativa costituzionale a tutela dello sport dilettantistico, sollevati dallo studio legale romano Sanino (rappresentato dagli avvocati Mario Sanino, docente universitario di tanti legali reatini, Anna Masutti, Giampaolo Ruggiero



e Marco Di Lullo) che, per conto del sodalizio sportivo reatino, ha impugnato il ricorso contro la decisione dell'Enac assistito dall'avvocatura generale dello Stato, di fissare il pagamento del canone demaniale al cento per cento del suo valore di mercato.

Una decisione che l'Enac aveva comunicato all'Aero Club Rieti nel 2014, giustificandola come un'indicazione ricevuta da parte dell'Agenzia delle Entrate e che avrebbe costretto il sodalizio a pagare 62.769 euro all'anno di canone demaniale, anziché i 5.869 euro previsti dall'agevolazione (in questo caso una riduzione di nove decimi) stabilita dal decreto presidenziale del 2005 per gli immobili dello Stato dati in gestione ad associazioni non a scopo di lucro che, mantenendone la funzionalità, li rendono fruibili alla collettività. «È del tutto irragionevole e sproporzionato, oltre che contrario a buona fede come regola oggettiva di condotta nei rapporti contrattuali, l'aumento del canone dal 10% al 100% in modo unilaterale e senza una reale motivazione», scrive il giudice nella sentenza, annullando così la nota dell'Enac (condannato a pagare le spese processuali) e confermando il diritto dell'Aero Club Rieti al canone agevolato. Una decisione che, almeno in primo grado, garantisce la sopravvivenza dell'Aero Club Rieti "Alberto Bianchetti", promotore delle gare di volo a vela reatine, il quale, considerate le spese di gestione del sodalizio e di manutenzione della flotta, non avrebbe superato il primo anno di attività, se fosse stato costretto a pagare gli oltre 62mila euro annuali.

## **AeCI ed ENAC formalizzano nuovi rapporti**

Il 23 ottobre 2018, presso la sede dell'Aero Club d'Italia, si è riunita la Commissione permanente AeCI-ENAC. I lavori della Commissione, che istituzionalizza la collaborazione tra i due Enti per la trattazione delle materie di comune interesse, sono stati aperti dal Direttore generale dell'ENAC, dott. Alessio Quaranta e dal Commissario straordinario dell'AeCI, prof. Pierluigi Matera. Nella riunione del 23 ottobre, oltre alla definizione del calendario delle riunioni, è stato affrontato tra l'altro il tema dei canoni demaniali degli Aero Club federati riferibili al triennio 2014-2016, il cui computo è da tempo oggetto di contenzioso e motivo di grave incertezza per il movimento tutto. Dopo anni di incertezze il Dott. Quaranta per l'ENAC e il Prof. Matera per l'AeCI, hanno individuato una soluzione all'annosa questione dei canoni demaniali controversi dovuti per il triennio 2014-2016. Facendo seguito agli incontri e grazie all'impegno di tutti i Presidenti degli Aero Club federati, si è giunti a rideterminare l'importo al 10% stralciando ogni rimanente residuo, annullando le precedenti note che prevedevano percentuali diverse e facendo seguito ai principi della giurisprudenza di merito e alle interlocuzioni con l'AeCI. La decisione costituisce una svolta che libera da contenziosi con ENAC molti Aero Club, dando il via altresì ai rinnovi delle concessioni in scadenza e liberando risorse per il movimento, anche attraverso il finanziamento con l'Istituto per il Credito Sportivo. Erano presenti, il Direttore Generale dell'AeCI Gen. D.A. Giuseppe D'Accolti, Il Vice Direttore Generale



dell'ENAC Ing. Alessandro Cardi, il Sig. Roberto Gianaroli, i delegati della Commissione Criteri dell'AeCI Avv. Stefano Arcifa Vicepresidente, il Sig. Giorgio Porta, il Sig. Luigi Fracasso. Successivamente alla definizione del calendario delle riunioni, il Prof. Matera ha posto l'accento sul rinnovato spirito di collaborazione tra l'AeCI e l'ENAC che condurrà i due Enti a trovare soluzioni sinergiche sui vari e altri temi d'interesse comune. Il Dott. Quaranta, in merito alle nuove disposizioni europee, in particolare quelle riguardanti l'aumento dei pesi per gli apparecchi ultraleggeri, ha esplicitato la volontà di affrontare la questione in collaborazione con l'AeCI. L'Ing. Cardi ha informato i presenti che per il 6 dicembre 2018, l'ENAC ha predisposto una tavola rotonda per affrontare alcune tematiche riguardanti l'Aviazione Generale. L'Ing. Cardi ha chiesto alla Commissione AeCI-ENAC di portare all'attenzione alcuni temi di particolare interesse per l'Ente. Si è, inoltre, convenuto di istituire un gruppo tecnico di lavoro a supporto di questa commissione, al fine di elaborare proposte di intervento sul DPR 133/2010, nonché su altre tematiche di tipo tecnico di interesse reciproco. I lavori della Commissione che istituzionalizza la collaborazione tra i due Enti, porteranno una maggiore efficienza per la trattazione delle materie di comune interesse.

## **Lavori ENAC a Rieti**

Sabato 18 agosto, Alfredo Pallone, componente della commissione Affari economici e Monetari al Parlamento Europeo e membro del consiglio di amministrazione



dell'Enac, ha incontrato Raffaello Bortolazzi e Luigi Aldini, presidente e vice dell'Aero Club Centrale e Sergio De Marco, vicepresidente dell'Aero Club Rieti, discutendo dei possibili scenari per il futuro dell'aeroporto reatino, anche sulla base della scelta dell'Enac, ratificata a marzo, d'investire due milioni di euro sul sedime aeroportuale reatino. Il Ciuffelli può essere un punto di forza di carattere nazionale e diventare un modello internazionale di attrazione soprattutto per il volo a vela. L'Aeronautica militare, ha riscoperto l'importanza del conseguimento del brevetto di volo in aliante per i suoi allievi, nel percorso che li porterà su macchine più complesse, fra le varie opportunità, Rieti potrebbe essere oggetto di valutazione anche per la formazione del volo militare.

Alfredo Pallone ha dichiarato di essere d'accordo con le dichiarazioni del Commissario dell'Aero Club d'Italia Pierluigi Matera, quando afferma che Rieti ha tutte le carte in regola per ospitare i campionati mondiali di volo a vela e divenire centro tecnico federale. Ma è strettamente necessario che istituzioni ed enti locali facciano sistema insieme agli Aero Club, all'Enac e al ministero delle Infrastrutture dei Trasporti.

## Protocollo d'Intesa tra AeCI e Comitato Paralimpico

È stato sottoscritto presso la Sala Giunta del Comitato Italiano Paralimpico nazionale a Roma, il Protocollo d'Intesa tra Aero Club d'Italia e CIP, volto a promuovere la sperimentazione e la verifica delle potenzialità di sviluppo delle discipline aeronautiche nell'ambito delle specialità paralimpiche. Al tavolo della firma, insieme al Presidente Pancalli, presente il Commissario straordinario Prof. Pierluigi Matera insieme a tre atleti in carrozzina che praticano volo a motore e a vela: Franco Bentenuiti (VDS a motore), Igor Macera (volo acro aliante e volo aliante), Avv. Stefano Zuccarini (volo acro aliante).



Presenti alla firma del Protocollo anche il Segretario Generale CIP, Juri Stara e il Direttore Generale dell'AeCI, Gen. Giuseppe D'Accolti.

“Benvenuti nella nostra grande famiglia paralimpica, oggi con voi esploriamo una frontiera, un risultato dei tanti e importanti che questa famiglia è stata in grado di raggiungere finora, che sono sicuro porterà molte soddisfazioni a tante persone con disabilità che sognano di volare”, le parole di benvenuto di Pancalli.

“Per me è un onore poter portare all'interno del Comitato Paralimpico gli sport dell'aria e aprire questa possibilità a nuovi praticanti con disabilità, anche in considerazione del fatto che questi piloti una volta conseguite le abilitazioni, possono partecipare alle stesse competizioni cui partecipano gli atleti normodotati”, ha ribattuto Matera.

## Dalla Spagna, le Sedie Volanti

Firma di un accordo tra Fly Pyr (aeroporto di Santa Cilia) e DFA Foundation, che collaboreranno alla promozione di attività di volo a vela per persone con disabilità nei Pirenei aragonesi. Fly Pyr è responsabile della gestio-



ne dell'Aerodromo di Santa Cilia, nella regione di Jaca, una struttura del governo di Aragona collegata all'ente del turismo d'Aragona.

Questa collaborazione consentirà di svolgere attività di formazione congiunte, scambi di esperienze e altro ancora, al fine di facilitare le persone con disabilità nella partecipazione alle attività ricreative, sportive e agonistiche legate al volo senza motore. L'accordo per la realizzazione di questi “voli solidali” è stato firmato dal presidente della Fondazione DFA, Marta Valencia, e dal direttore di Fly Pyr, Luis Ferreira.



“L'accesso al tempo libero è essenziale per la qualità della vita delle persone con disabilità”, ha detto il presidente della Fondazione DFA. Rendere il tempo libero più inclusivo per tutti è un obiettivo raggiungibile se c'è coinvolgimento sociale e consapevolezza, e in presenza di una chiara volontà di far sì che le persone con disabilità godano del loro tempo libero come qualsiasi altra persona. L'Aerodromo di Santa Cilia è un riferimento in Spagna nel campo del volo adattato e accessibile, sia a livello educativo che ricreativo, e ha una vasta esperienza in questo campo e con istruttori e piloti esperti che progettano programmi specifici in base alle esigenze di ogni persona.

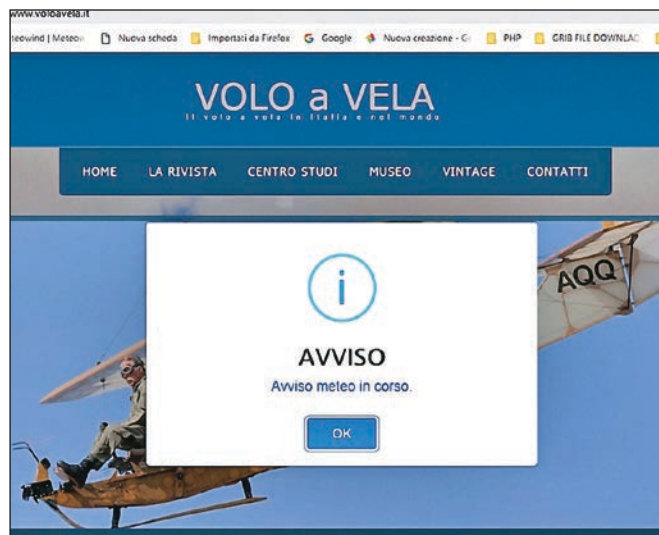


## Novità meteo su voloavela.it

Su richiesta di alcuni amici volovelisti sono state aggiunte al menu della meteo per le Alpi, disponibile gratuitamente tramite il sito [www.voloavela.it](http://www.voloavela.it), la serie di carte meteo a maggior risoluzione di griglia fino a 1,8 km anche per il giorno successivo, mentre ad oggi erano disponibili solo per la giornata in corso.



Inoltre *meteowind* di Ezio Sarti ha preparato, in collaborazione con il Centro Studi Volo a Vela Alpino, un sistema di allerta meteo automatico con previsioni sino a +7 giorni. In caso di venti forti settentrionali o di buone giornate termiche, all'apertura della home page del sito apparirà un evidente avviso meteo in primo piano. Per vedere i dettagli dell'avviso cliccare poi su "Avviso me-



METEO ARCO-ALPINO		
Avviso Vento		
Tipo Avviso	Data	Descrizione
Avviso vento forte su Arco alpino centrale e orientale e onda per il giorno.	2018-10-23	Venti da Nord, Nord est fino a 30 50 km/h per maggiori dettagli vedi nostre previsioni meteo per la data indicata
Avviso vento forte su Arco alpino centrale e orientale e onda per il giorno	2018-10-24	Venti da Nord, Nord est fino a 40 60 km/h per maggiori dettagli vedi nostre previsioni meteo per la data indicata

teo in corso". Invitiamo pertanto tutti a connettersi ogni mattina al sito [voloavela.it](http://voloavela.it); se lo farete avrete la possibilità di prepararvi ed organizzare i vostri voli fino ad una settimana prima. Naturalmente vi consigliamo di continuare la verifica durante i giorni successivi per monitorare l'evoluzione della situazione.

## Corso Istruttori di Aliante 2018

Il giorno 6 ottobre 2018 si è concluso il Corso Istruttori di Aliante 2018. I candidati formati presso la Scuola dell'Aero Club di Rieti sono stati esaminati dall'Ispezzore ENAC Stefano Bianchetti.

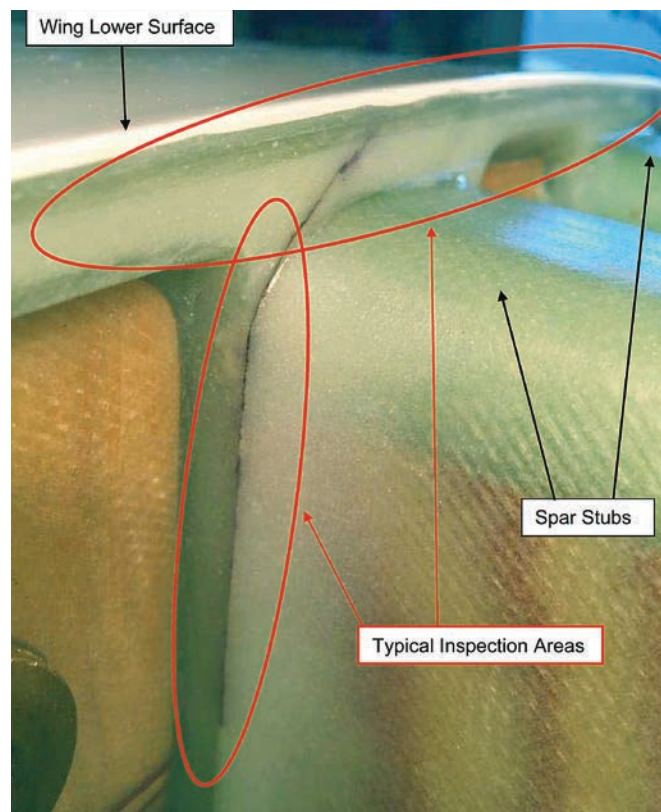


Luca Bagnoli, Mattia Costa, Roberto Diciotti, Roberto Istel (ripristino), Dante Malquori, Pietro Menara, Maurizio Menegotto, Patrizia Roilo hanno brillantemente superato le prove per ottenere l'Abilitazione FI-Aliante. Complimenti e infiniti ringraziamenti ai nuovi Istruttori e a tutto il team dei docenti, trainer, segretarie e ovviamente agli istruttori Fabio Franceschini, Ennio Gerometta, Claudio Pelos e Giampiero Poggi che si sono prodigati con professionalità e dedizione. Gli allievi provenienti da varie parti d'Italia sono stati formati in maniera altamente professionale. Il corso si articola in un ciclo di 16 giorni che vede impegnati gli allievi istruttori dalla mattina fino a tarda serata, costantemente seguiti, monitorati e motivati dai nostri formatori. Volontà e tenacia sono i giusti ingredienti per il superamento di questa difficile prova che prevede, oltre ad una profonda formazione in aula, anche un ciclo di circa 300 missioni di volo. Il club di Rieti ringrazia gli Istruttori Formatori per la loro professionalità e disponibilità che continua a dare al sodalizio un giusto risalto a livello nazionale.

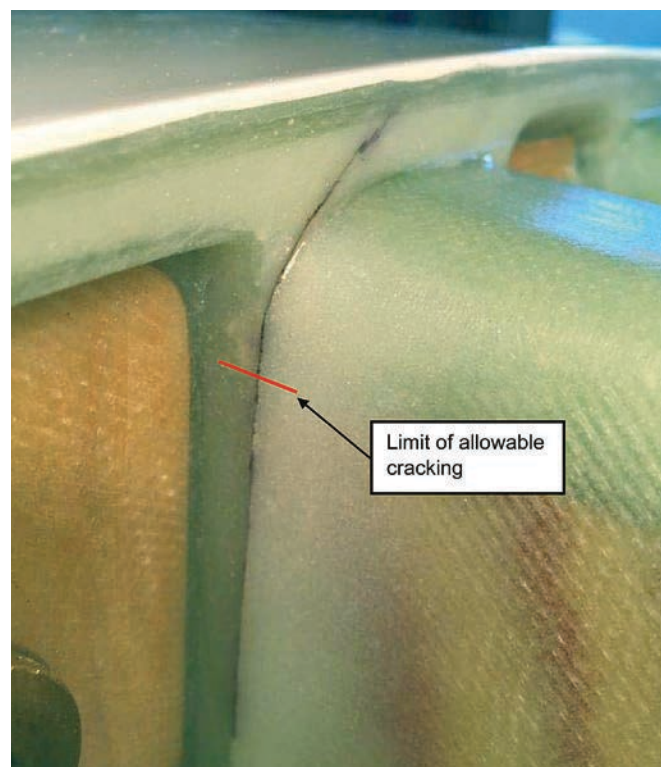


## ASK 21 a terra in Australia

Ebbene sì. Il robusto, affidabile, quasi indistruttibile bi-posto ASK 21, ampiamente diffuso nelle scuole di volo a vela di tutto il mondo con oltre 900 esemplari costruiti dei quali alcuni alla soglia delle 20.000 ore, è stato messo a terra per motivi tecnici.



Questo intervento amministrativo senza precedenti per il "K21" è attualmente in vigore in Australia, per un pro-



babile eccesso di zelo della burocrazia locale. Va notato che l'Australia, come molti paesi della sfera anglosassone e compresa la Scandinavia, gode di un regime normativo che delega la gestione delle materie tecniche nel campo del volo in aliante alla locale federazione nazionale GFA, sulla base di un principio di delega delle responsabilità. Principio che, abituati alla farraginosa burocrazia italiana, abbiamo invidiato da sempre. Tuttavia è stata proprio la sezione "aeronavigabilità" della Federazione Australiana a pubblicare una prescrizione tecnica che impone un'ispezione frequente di una zona nella quale sono state reperite alcune crepe. Si tratta dell'incollaggio che unisce i gusci dell'ala al longherone, proprio dove esso protrude verso la fusoliera. Il provvedimento di fermo e l'obbligatorietà dell'ispezione sono stati deliberati senza consultare il costruttore tedesco. La ditta, interpellata in via ufficiosa da alcuni privati, ha riferito che le piccole crepe indicate nelle foto sono un fatto noto da tempo, che interessa solamente lo spessore della resina che copre il fondo del longherone raccordandolo dolcemente alla radice alare. Di solito queste crepe possono apparire anche in esemplari giovani e con poche ore, per poi stabilizzarsi subito rimanendo solo un fatto estetico superficiale, ma è meglio controllare.

## Alcuni Blanik L-13 tornano a volare



Negli Stati Uniti, dopo quasi dieci anni di fermo al suolo dovuto ad una prescrizione tecnica EASA che ha bloccato l'intera flotta mondiale dei Blanik L-13 (circa 3.000 esemplari, dei quali oltre un centinaio negli USA e pochi in Italia), tre Blanik hanno ripreso a volare dopo aver subito la revisione generale e le modifiche sviluppate dall'azienda per risolvere i problemi strutturali. Ricordiamo che esistono altri modelli di Blanik del tutto esenti dalla messa a terra, e che furono probabilmente solo due gli esemplari coinvolti in tragici incidenti legati al cedimento strutturale di un'ala. Tali esemplari non avevano peraltro ricevuto, nel corso della loro vita, una manutenzione adeguata e, soprattutto, non erano stati registrati nei libretti di volo tutti gli eventi e il numero di persone a bordo, cosa di particolare e grave rilievo in quanto si trattava di aeromobili utilizzati anche per l'acrobazia (e la costruzione metallica, come ben sappiamo, è soggetta a rotture per fatica).



I limiti di vita della cellula, già abbastanza restrittivi, prendevano in considerazione un utilizzo medio nel quale si prevedeva per i calcoli “a fatica” l'utilizzo per il 65 % del tempo con un solo pilota a bordo, e in acrobazia per solamente il 2 % del tempo totale di volo.



I tre esemplari americani sono tornati oltre oceano in un container, dopo una permanenza di sei mesi presso l'officina del costruttore in Repubblica Ceca. Ora sono in pratica degli alianti nuovi, con una vita allungata a 6.000 ore e con rinforzi di tutte le zone critiche già note, come gli attacchi dello stabilizzatore orizzontale e il meccanismo dei flap. Il costo dell'intervento è stato di circa 13.000 Euro, prezzo che era stato negoziato con largo anticipo (oggi potrebbe essere più caro). Sono stati rinnovati gli interni, riverniciate alcune parti, ristrutturato il traliccio della ruota principale e sostituiti alcuni collegamenti dei comandi che, va notato, erano già vecchi di ben 46 anni. L'unico imprevisto si è verificato per lo sdoganamento, che per uno sciopero e una serie di paletti burocratici, hanno aumentato i costi finali e fatto perdere parecchio tempo... a New York.

Lazienda ceca sta riportando in attività all'incirca 40 esemplari ogni anno. Una storia completa e ricca di fotografie che mostrano il laborioso processo di ricostruzione dei Balnik si trova qui <http://bit.do/ezkug>

## Nuovi piloti a Belluno

Congratulazioni a Giulio De Pellegrin, Luca Murer, Adriano Menardi, Stefano Gianni, Paolo Ortigoni, Lorenzo



Paoletti, Mauro Bortolin, Pio Bottan e Vittorio Saggese allievi del corso di volo a vela “Aironi XVIII”, per aver superato l'esame finale sul ASK-21, sabato 20 Ottobre 2018, presso l'aero club di Belluno “Arturo dell'Oro”. Nella foto i neo piloti con l'istruttore Massimiliano Balbinot.

L'Aero Club di Belluno gestisce in concessione l'aeroporto civile della città. Il club svolge molteplici attività e aspetta con fiducia di affiancarne altre ancora, se riuscirà ad ottenere il rinnovo ventennale della concessione aeroportuale attraverso un bando che verrà indetto nella prossima primavera. “Per ora gli spazi sono limitati rispetto alle nostre esigenze ed alla possibilità e volontà di crescere – commenta il presidente Francesco Frezza, 53 anni - se consideriamo che l'Aero Club ha già 130 soci ed è meta molto spesso di tanti aeromobili che vi fanno tappa, dagli aerei agli ultraleggeri. L'idea è quella di poter ampliare la nostra dotazione di hangar così da avere a disposizione più velivoli e anche di avvicinare al volo un maggior numero di appassionati.” C'è chi da questa malattia del volo non si riprende più. Come Lando Arbizani di Treviso, 76 anni, “giovane” pilota, nel senso che ha iniziato da poco più di un anno, ed ha scoperto, come ci dice, una nuova vita, nella quale mettere alla prova la sua capacità di concentrarsi nel pilotaggio e di vedere il mondo da una prospettiva diversa.



O come Andrea Paganin che di anni ne ha solo sedici ed attende di prendere il brevetto di pilota, ma frequenta l'Aero Club già da due anni, ha già svolto il suo primo volo da solista e dà una mano nelle fasi di preparazione e di decollo degli alianti. Condividono la stessa passione, quella del volo, che annulla le distanze di età e di ceto ed alimenta l'amicizia, in un ambiente in cui si annulla anche il confine tra terra e cielo in una sorta di oasi fatta di tecnica, professionalità e passione per l'ambiente.

Quanto costa volare? “La quota associativa del club è di 850 euro all'anno, poi si paga la singola ora di volo: per un ultraleggero fino a 97 euro all'ora; 180 per un aereo di aviazione generale (un Cessna 4 posti, ad esempio); per un aliante dipende dalla quota di sgancio, ad esempio 45 euro se si sale a 750 da terra, ovvero all'altitudine di 1.100 metri, considerando che a Belluno siamo a 380 metri sul livello del mare.

Va considerato che la nostra è una associazione senza scopo di lucro e quindi puntiamo ad avere le tariffe più

basse possibili: ogni anno facciamo una verifica dei costi e stabiliamo le tariffe necessarie ad una gestione equilibrata.” “Attualmente abbiamo 2 ultraleggeri, 5 aliante, 3 aeroplani da 4 posti ed uno a due posti, che usiamo per la scuola di volo in montagna. L'unica esistente in Italia. L'abilitazione per il volo in montagna consente l'atterraggio su superfici in pendenza, campi di volo parzialmente preparati in montagna, con una tecnica di pilotaggio molto raffinata da parte di piloti molto preparati, con almeno 100 atterraggi a loro carico.”

Nato nel 1949, il club è intitolato ad Arturo dell'Oro, pilota nato in Cile da genitori italiani, che nel corso del primo conflitto mondiale lanciò il suo aereo contro un velivolo nemico dopo che gli si era bloccata la mitragliatrice. Negli spazi dell'aeroporto civile di Belluno, trovano sede anche la società Inear, multinazionale spagnola che ha la gestione del servizio di soccorso Suem per l'Asl di Belluno; il Corpo forestale dello Stato con i suoi elicotteri; l'87° Club Frece tricolori (ve ne sono 120 in tutta Italia); l'Associazione paracadutismo Belluno, che ha ospitato recentemente una tappa della Coppa del mondo di paracadutismo, con 47 squadre da tutto il mondo. “Il nostro Aero Club – sottolinea Davide Zampieri – ha come finalità primarie la divulgazione della cultura aeronautica e l'attività di sviluppo dei piloti soci. E collaboriamo con le scuole di tutti i gradi proprio per trasmettere questa cultura del volo. Attualmente contiamo su tre hangar, uno da 400 mq per i velivoli, e due da 200 mq utilizzati come officina e come sala per il piegamento dei paracadute. E nell'ambito della gestione dell'aeroporto, abbiamo anche il servizio antincendi aeroportuale, con 30 soci che sono abilitati con un corso apposito, per la gestione di camion ed estintori.” L'aeroporto è aperto tutti i giorni, escluso il lunedì, dalle 9 al tramonto. Ed è base anche per atterraggi di elicotteri privati. Non è raro vedere atterrare infatti personaggi come Leonardo Del Vecchio, Ennio Doris, Renzo Rosso.

## Acrobazia in Aliante, campionato e Trofeo

Pietro Filippini si aggiudica il XXIII° campionato italiano di classe Club e il IX° Trofeo Colombani-Carmassi.



Presenti alle gare i componenti della squadra nazionale di acrobazia in aliante appena tornati dai Mondiali. Le competizioni si sono svolte nell'atmosfera allegra della Festa dell'Aria promossa dal Comune di Capannori e sono culminate con l'esibizione del Volo Artistico disegnato in aria con fumogeni e accompagnato da musiche. Campionato Italiano Classe Club: 1° Classificato Pietro Filippini, seguito da Gianfranco Lagi e quindi da Angelo Filippini tutti e tre appartenenti all'aero club Castelviscardo:

Trofeo “Colombani-Carmassi”: 1° Classificato: Pietro Filippini seguito da Angelo Filippini e quindi da Paolo Nava dell'aero club Volovelistico Lariano di Alzate Brianza.

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

# BETWEEN SKY AND SEA AMONG THE BEST TWO-SEATERS



## ***TwinShark***

Twin Shark – a new milestone in sailplane manufacturing. Lead the field with the 304TS two-seater, 20 m class self-launcher with Binder system, 485 kg, 120 l water, best glide 49. What more do you need?

**WWW.HPH.CZ**

*Your new contact in Italy:*

**Pietro Silveri**

HpH 304 Shark dealer

M: +39.3357015773

T: +39.0294759877 or +39.089880122

info@silveriyacht.it

www.silveriyacht.it

Marina Charter, Importatore

CNB yacht builders (Jeanneau, Lagoon)

# Sailplane Match Racing

*nuova formula per  
i World Air Games 2020*



Inönü, centro di volo a vela del THK

Nel mese di giugno, per conto dell'IGC, ho preso parte al viaggio organizzato dalla FAI in Turchia per visitare i siti dove si svolgeranno i WAG del 2020. Dopo la visita a Inönü, aeroporto sul quale si svolgeranno le gare di volo a vela e di mongolfiere, è stato creato un gruppo di lavoro per i WAG che oltre alla sottoscritta comprende Frouwke Kuijpers, Alexander Georgas e Brian Spreckley, che sarà il direttore di gara del Grand Prix. Da subito è stato chiaro che Inönü sarebbe stata la sede ideale per la Finale della 10° serie del Grand Prix, al quale volevamo però affiancare qualcosa di diverso, una gara tipo quella fatta ai WAG di Dubai, che però potesse fare più efficacemente presa sul grande pubblico e sui media.



Tilo Holighaus e Luka Žnidaršič (ideatore del sistema FES)





Alexander Georgas  
e Brian Spreckley

Qualche settimana dopo il viaggio in Turchia, ai campionati del mondo di Ostrów in Polonia, da una mia frase buttata lì quasi per caso: “facciamo qualcosa assieme per i WAG?” è nato un sodalizio con Uys Jonker per la creazione di una nuova tipologia di gara, che fosse molto spettacolare e facile da capire anche per i neofiti.

Siamo partiti dalla gara ideata appositamente per i WAG di Dubai, con due alianti che vengono trainati contemporaneamente e volano sullo stesso percorso, aggiungendo però l'uso del jet, con una quantità di carburante fissa uguale per i due alianti da utilizzare durante il volo. Finito il carburante, gli alianti devono planare fino al traguardo di arrivo e... vince chi arriva per primo. Una formula che non ha nulla a che vedere con il volo a vela tradizionale, ma che sicuramente catturerà l'attenzione degli spettatori, perché è veloce, adrenalinica, emozionante e, soprattutto, si svolgerà per la maggior parte del tempo in vista del campo, quindi gli spettatori potranno seguirne tutte le fasi. Abbiamo proposto di fare la gara con due JS3, che io ho chiesto di utilizzare in configurazione 15 m, per differenziarsi dal Grand Prix sarà in 18 m. Stiamo pensando anche di far aggirare dei piloni montati di fronte agli spalti, tipo gara RedBull, ma la decisione sarà presa solo dopo che saranno effettuate le prove in volo, che dovrebbero partire a metà ottobre, al termine dei campionati nazionali in Sud Africa.



Uys Jonker, fondatore della ditta sudafricana che produce i JS1 e JS3 anche in versione jet, che potrebbero essere i mezzi scelti per la gara dimostrativa simile a una Pylon-race



**Approvati ENAC  
per il ripiegamento e la manutenzione  
dei paracadute d'emergenza!**



Capability: Mars • Para - Phernalia • Strong National • Spekon • Paratec

**ACAO è dealer unico per l'Italia  
dei paracadute Mars**



Per info: [officina@acao.it](mailto:officina@acao.it) • Tel. 0332.310073



Quattro alianti biposto Puchacz in forza al centro di volo a vela di İnönü

La proposta è ormai stata finalizzata e inviata alla FAI per l'approvazione, ma il processo è in stand-by in quanto ci sono le elezioni per il rinnovo delle cariche istituzionali in seno all'Aeroclub turco.

Se la proposta sarà approvata, partirà la seconda fase del progetto per mettere a punto tutti i dettagli con la collaborazione di Alexander Georgas, che sarà il direttore di gara della Sailplane Match Racing. La strada da percorrere è ancora molto lunga, anche perché non mancano persone che tentano in tutti i modi di boicottare ottimi progetti solo perché non hanno avuto loro l'idea. I WAG si svolgeranno in un Paese estremamente controverso come la Turchia (un numero impressionante di giornalisti incarcerati, alcuni dei quali condannati all'ergastolo, N.d.R.) nelle prime due settimane di settembre, quando la maggior parte dei piloti è ormai tornata alla vita quotidiana, e dopo i due mondiali in Germania e Francia

con l'ultimo, quello della Club, Standard e 15 m che finisce il 22 agosto. La Sailplane Match Racing, tra l'altro, non assegna punti per il Ranking Listi IGC, essendo una gara ad invito. Sono presupposti che scoraggerebbero chiunque, quindi sarebbe veramente un peccato perdere l'opportunità di avvalersi del supporto tecnico e logistico dell'azienda più innovativa e all'avanguardia nel panorama internazionale. I puristi storceranno il naso, ma i WAG sono stati concepiti per mostrare al grande pubblico il mondo dell'aviazione sportiva. Purtroppo le nostre gare tradizionali hanno poca presa sugli spettatori, sono troppo lunghe e il sistema del punteggio è incomprendibile ai più. Persino il Grand Prix, nato proprio con lo scopo di spettacolarizzare il volo a vela e renderlo appetibile per gli sponsor e accessibile ai media, dopo 15 anni dalla sua nascita non è riuscito



Nella mappa sono evidenziati i due siti dedicati agli alianti: İnönü e la base amministrativa di Eskişehir

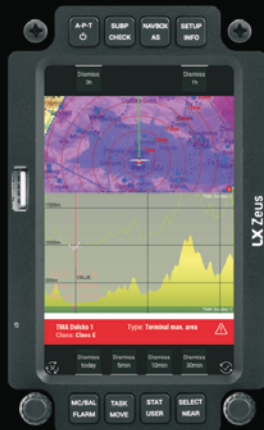
a conquistare al di fuori della ristretta cerchia della comunità volovelistica la visibilità e la popolarità che pure merita. Se il budget ce lo consente, al Grand Prix e al Sailplane Match Racing saranno affiancati anche dei voli dimostrativi con alianti equipaggiati con motori elettrici. C'è una grande attenzione verso il risparmio energetico e le energie pulite e la Schempp-Hirth sta sviluppando proprio in questi giorni una nuova tipologia di gara con alianti equipaggiati con i FES, con il supporto tecnico di Brian Spreckley. La prima gara dovrebbe essere in Europa la prossima estate, ma al momento di andare in stampa data e luogo non stati ancora decisi. ■

## Zeus sistema di navigazione

Il più avanzato sistema di navigazione variometrico per il tuo aliante.



Zeus 2.8



Zeus 4.3



Zeus 5.5



Zeus 7.0

## Eos variometri

Il variometro intelligente con indice meccanico.



Eos 57



Eos 80



Era 80



Era 57

Affronta la nuova stagione con nuovi strumenti.

Acquista con uno sconto del 10% fino al 30 dicembre 2018.\*



# Il record assoluto di quota

*Il Perlan, dopo un traino speciale, entra nella stratosfera fino a 23.000 metri  
Un'avventura organizzata nei minimi dettagli e un volo dove il cielo diventa nero*



Video dalla camera di coda:  
[https://youtu.be/\\_hk7JcKMrkk](https://youtu.be/_hk7JcKMrkk)



Il volo record su OLC:  
<https://bit.ly/2ELQuya>



Linconfondibile sagoma del Perlan II, progettato e costruito da Greg Cole e sponsorizzato dalla Airbus

*È all'esame della FAI la documentazione relativa al record di quota assoluta reclamato dall'equipaggio del Perlan. Ecco i dettagli:*

- **Sub-class:** DO / Open Class Gliders, Categoria General.
- **Luogo e data:** El Calafate (Argentina), 2 settembre 2018.
- **Quota raggiunta secondo il GPS e con le correzioni dovute:** 22.646 m
- **Piloti:** Timothy Gardner (USA) e James M. Payne (USA) su aliante Perlan 2 / Airbus
- **Prestazione omologata precedente (record in vigore):** 15.902 m (03.09.2017)

Il 2 settembre 2018, l'Airbus Perlan Mission II ha migliorato per la terza volta il record mondiale di quota assoluta, sfruttando una favolosa settimana in Patagonia.

I preparativi pre-volo prevedevano come sempre una verifica di tutti i sistemi di supporto vitale e sono state apportate alcune nuove modifiche. Luciano Bruzese era venuto da Buenos Aires a far visita in rappresentanza della federazione volo a vela FAVA per l'approvazione sportiva da parte dell'Argentina.

La sera prima e nelle prime ore del mattino, El Calafate era stata soggetta a forti piogge, nevicate e persino un po' di grandine. Tim Gardner, sulla base delle previsioni, proponeva un decollo molto anticipato, quindi la squadra di aiutanti ed i piloti sono arrivati ancora al buio per i preparativi finali. Le nuvole del mattino erano basse, ma le previsioni di Walt (supportato da Dan via remoto) facevano sperare che l'aria si sarebbe asciugata rapidamente con l'aumentare del vento in superficie. Il ritardo si è accumulato di ora in ora, mentre la pista dell'aeroporto rimaneva bagnata. Finalmente, Jim Payne ha ritenuto opportuno impostare l'orario di lancio alle 11:30 per adattarsi alle finestre lasciate libere dai voli commerciali. Le previsioni volte al meglio solo per il pomeriggio, invece che al mattino.

. L'onda nei bassi strati (nella troposfera in effetti, a oltre 6.000 metri) doveva essere estremamente debole. Anche le possibilità di salita attraverso la tropopausa sembravano deboli, ma almeno c'erano. La tropopausa è ciò che il Progetto Perlan chiama di "medio livello".

Il progetto Perlan 2 è sempre stato focalizzato sull'onda nell'alta stratosfera, sopra i 40.000 piedi. È qui che questo speciale aliante è ottimizzato per esplorare e raccogliere dati scientifici in un'atmosfera incontaminata.



La traccia del volo: si riconosce la zona di salita



Lo strumento dedicato ai parametri di flutter



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



Soluzioni fotovoltaiche



Batterie d'**accumulo** per fotovoltaico



Progetti illuminazione **LED**



Noleggio e servizi di finanziamento

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

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

L'aliante è stato portato fuori dall'hangar su una rampa di accesso ancora bagnata mentre soffiava il vento. Nulla si sarebbe dovuto bagnare, nemmeno le scarpe dei piloti. Le suole delle calzature sono state accuratamente asciugate, poi Jim e il copilota Tim Gardner hanno indossato l'ultimo strato di isolamento appena prima di venire adagiati nei sedili. L'ultimo test di pressurizzazione ha dato esito positivo. Solo allora il film plastico protettivo è stato tolto dai finestrini in policarbonato.



Il grosso e potente trainatore Grob Egrett da 750 cavalli

## Il traino Grob

L'aereo trainatore è l'inusuale Grob Egrett. Fino a poco fa, al Perlan occorreva un'ora di traino per arrivare a circa 2.700 metri, e il pilotaggio è sempre impegnativo e faticoso. È stato Jim Payne a ricordarsi che il suo caro amico e ideatore del progetto Perlan Einar Enevoldson fu il pilota collaudatore dell'Egrett per il costruttore tedesco, e a suggerire di utilizzarlo per trainare il Perlan. L'Egrett G520 è un aeroplano grosso, molto potente, adatto al volo lento, intera-



La quota del record. Lo strumento a destra legge i parametri di bordo

mente costruito in compositi... ma certamente non è bello. Con 33 metri d'apertura alare e una turbina da 750 cavalli, era stato concepito nel 1988 per voli di ricognizione e sorveglianza ad alta quota in Europa durante la guerra fredda, visto il diniego americano a fornire il jet U2 all'aviazione tedesca.

È stata proprio la fine della minaccia comunista ad azzerare le missioni militari di sorveglianza dei trattati di non proliferazione nucleare e al programma Egrett è venuto a mancare lo scopo.



La vista dalla telecamera di coda, durante il traino da El Calafate international airport

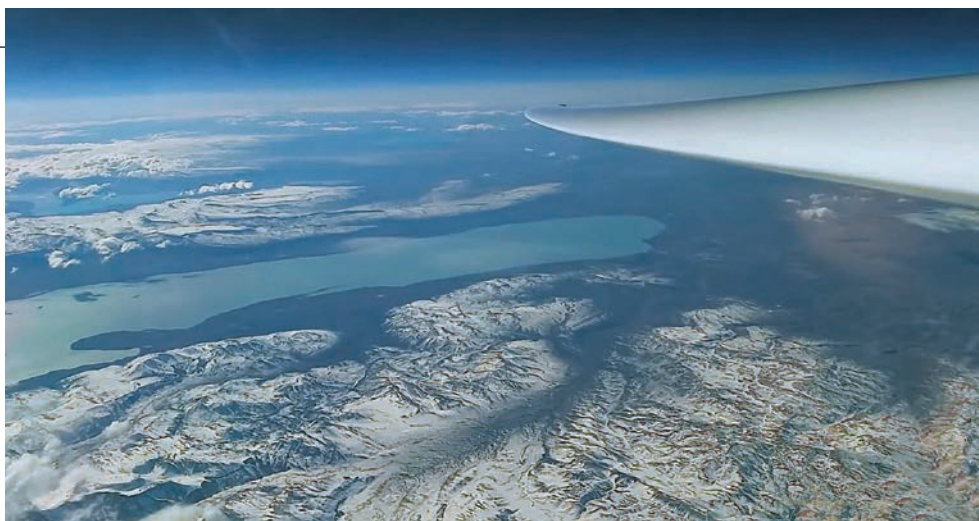
Mike Malis, ingegnere in pensione e pilota di aliante, ha progettato le modifiche necessarie per dotare l'aereo tedesco di un gancio traino. Grazie a questa macchina, il Perlan è stato portato direttamente alla quota di oltre 13.000 metri al traino, in meno di un'ora.

Il decollo dietro al Grob Egrett condotto a piena potenza da Arne, in un vento al traverso di 25 nodi freddo e vivace, è stato perfetto. In un video del lancio si vede bene che la corsa di decollo dell'aliante è stata di soli 75 metri. Mentre salivano insieme, Arne e Jim hanno marcato le possibili zone di discendenza, ma non hanno notato nessuna zona di salita in onda.

Intanto la turbolenza si faceva via via più forte. Per un momento, la coda dell'Egrett si è alzata tanto da mostrare al Perlan la sua pancia... e Jim ha detto "Le cose si fanno interessanti!" Il meteorologo e Mike Scutter hanno fornito informazioni aggiornate sulle fasce portanti, per abbreviare la fase di traino.

Questo lavoro ha permesso di raccogliere ulteriori dati per affinare i parametri dei modelli matematici di previsione dell'onda.

La fune di traino purtroppo influisce in qualche modo sulla lettura della velocità del vento a bordo del Perlan durante il traino.



Due viste del Lago Argentino durante la salita al traino fino a oltre 13.000 metri

## Ricerca e analisi

Il Perlan 2 è ottimizzato per le alte quote, ma più si sale e più veloce è la "velocità vera all'aria", mentre le prestazioni aerodinamiche dell'aliante peggiorano. Serve una massa d'aria in salita di quasi 3 m/s per mantenere il volo livellato e magari guadagnare lentamente un po' di quota.

## L'Assicurazione Ultraleggera!

- ✓ Confrontiamo le migliori assicurazioni sul mercato Italiano ed Estero. **Risparmi fino al 40%!**
- ✓ Ma il prezzo non è tutto, **la nostra offerta pensa alla qualità** con una vasta gamma di garanzie dedicate.
- ✓ Infine, **potrai sempre contare sulla nostra assistenza**, soprattutto nel momento del bisogno!



 **BFB**  
Air Insurance Solutions

Partner:

 **ASCAIR**  
MARINE & AVIATION INSURANCE BROKERS

Scopri di più, visita il sito:

[www.bfbassicurazioni.it/aeronautica/](http://www.bfbassicurazioni.it/aeronautica/)

Contattaci al: 347.1474976 (anche WhatsApp)

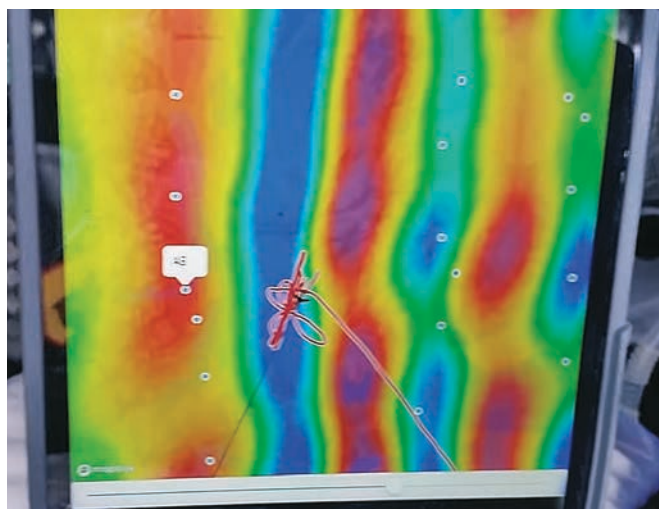
Scrivici: [airsolutions@bfbassicurazioni.it](mailto:airsolutions@bfbassicurazioni.it)

I valori di salita indicati dai modelli previsionali sono ancora incerti, c'è bisogno di molti più dati per regolare i parametri ed ottenere risultati più affidabili. Le ricadute scientifiche saranno importantissime: una migliore comprensione dei movimenti dell'aria sul Sud America miglioreranno la conoscenza dei meccanismi meteorologici e climatici a livello globale! L'amministratore delegato di Airbus, Tom Enders, arriva a dire che l'esperienza raccolta dal team Perlan potrà un giorno forse essere utile per realizzare sonde automatiche in grado di veleggiare nella rarefatta atmosfera di Marte, che ha densità simile a quella incontrata nella stratosfera.

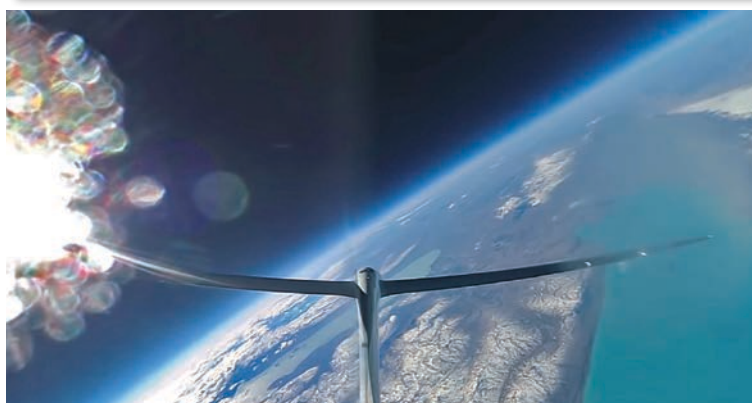
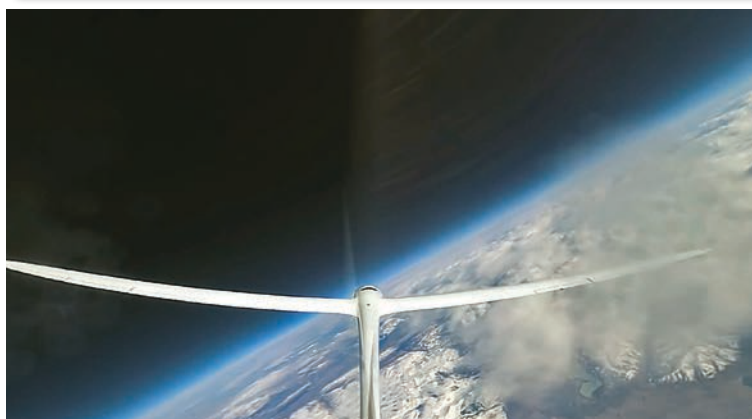
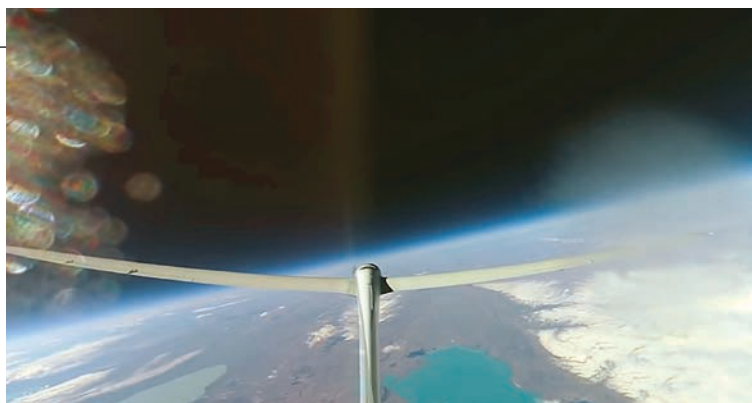
Il traino del 2 settembre è durato poco più di un'ora, poi è stato speso tanto tempo per aggan- ciare la base dell'onda stratosferica a circa 44.000 piedi (13.500 metri). Una volta sganciato, il Perlan 2 è salito in un'onda decente, ma non spettacolare. Ci è voluta un'altra ora per battere il record fissato pochi giorni prima a 66.000 piedi, che corrisponde al doppio dell'altezza dell'Everest. Sotto, dal mare di nubi, sveltava solo la cima del monte Fitz Roy.

Il programma procede con serietà e senza improvvisazione. Jim Payne ha eseguito i previsti test per verificare che la cellula di questo aeromobile unico si stesse comportando in maniera conforme ai modelli di flutter. In corrispondenza di queste operazioni di verifica, sul barogramma si nota una zona piatta dove non stavano salendo. Il tecnico Lars Bensch, dalla base di operazioni, ha analizzato i dati in tempo reale e ha approvato la salita al prossimo scalino.

Chi ha seguito da casa il volo record sulla pagina del Virtual Cockpit o su twitter ha potuto ascoltare in diretta i commenti e le spiegazioni. Oltre 12.000 perso-



La previsione d'onda, inviata da terra, vista in tempo reale sul moving map



Il volo nella stratosfera. Il Perlan ha battuto persino il record di quota dell'U2!

ne hanno visitato la pagina, grazie alla giornata festiva (domenica). Superati i 70.000 piedi (21 km di quota), il Perlan e si è fermato per ulteriori prove di flutter, nelle quali sono stati impulsati di eccitazione ai comandi.

## Il record di quota assoluta

Infine, c'è stata l'ultima salita nella quale, passando dai 73.000 piedi, hanno battuto il record stabilito dall'aero spia subsonico U2. Il punto più alto del volo è stato appena sopra l'altitudine di 76.000 piedi (23.200 metri!). La FAI, per la determinazione dei record, utilizza l'altitudine GPS che era poco più di 74.000 piedi (22.500 metri). Questi numeri verranno corretti dopo che la calibrazione dello strumento sarà eseguita nei prossimi due mesi dopo il volo, come previsto dal regolamento FAI.

Due videocamere sono andate fuori uso durante il volo, la GoPro del posto anteriore e quella montata esternamente sulla coda.



La Garmin VIRB 360 nell'abitacolo posteriore invece non ha perso un colpo e nel breve filmato su YouTube si possono notare, dalla vetta di questo straordinario volo, le acque turchesi del Lago Argentino con il Lago Viedma sotto l'ala sinistra <https://bit.ly/2D-5DBxh4>

L'atterraggio a El Calafate è stato di nuovo con lo pneumatico quasi del tutto sgonfio, col sole in fronte e il vento molto intenso.

I due piloti erano felici, e hanno trovato ad aspettarli una cioccolata calda e il tè. La quadra di appoggio a terra è intervenuta con tempistiche da Formula 1 direttamente sulla pista, rigonfiando subito la ruota prima di riportare il Perlan 2 all'hangar. Lo champagne e le foto di gruppo all'interno dell'hangar, con il Perlan congelato 2, hanno siglato questa epica giornata conclusiva di una settimana eccezionale. Jim Payne ha subito sottolineato che quello del 2 settembre è stato molto probabilmente il più alto volo sostenuto da un aeromobile subsonico, con equipaggio, e sostenuto dall'aerodinamica delle ali, escludendo quindi razzi e palloni. Il team ha espresso un caloroso ringraziamento all'Aero Club Lago Argentino, agli enti nazionali ANAC, EANA, LADE, PSA, all'aeroporto e alla torre di El Calafate, ai controllori di Comodoro, alla squadra che opera il trainatore da alta quota Egrett e a tutti i collaboratori che hanno fornito un supporto eccezionale.



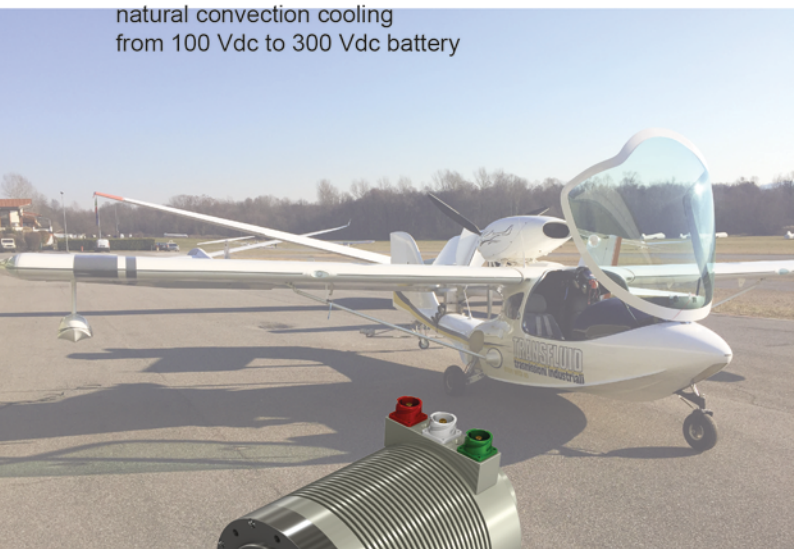
Il felicissimo copilota Tim Gardner

## TRANSLUID

### 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](mailto:info@transfluid.it) • [www.transfluid.eu](http://www.transfluid.eu)



## Premio Test Pilot dell'Anno a Jim Payne

La Society of Experimental Test Pilots (SETP) assegna da sessant'anni la medaglia Iven Kincheloe ad un pilota sperimentale che ha compiuto missioni particolarmente interessanti. Per il 2018, il riconoscimento, meritatissimo, è andato a Jim Payne, principale pilota responsabile delle sperimentazioni in altissima quota con l'aliante Airbus Perlan 2.

“La prestazione oggetto di premio deve comprendere test di volo reali, e rappresentare un contributo eccezionale a un programma di volo aerospaziale. È un riconoscimento diretto che viene assegnato da una commissione di colleghi durante una cerimonia annuale. Il Kincheloe Award è un trofeo rappresentato da quattro colonne che sostengono l'architrave che simboleggia la Society of Experimental Test Pilots. Le quattro colonne “sono il coraggio, l'integrità, la conoscenza e la realizzazione”. Il trofeo perpetuo è in mostra allo Smithsonian Air and Space Museum di Washington, DC. Jim, del tutto impreparato a questa sorpresa, ha improvvisato un discorso di ringraziamento nel quale ha incoraggiato tutti i test pilot ad impegnarsi nella formazione ed educazione di nuovi eredi in questa eccitante ma pericolosa carriera. Ha ringraziato Jimmy Doolittle per averlo condotto alla Test Pilot School, Bob Ettinger della Global Hawk, Roy Martin e



Il trofeo Kincheloe Award assegnato dall'associazione dei piloti sperimentali

infine Einar Enevoldsen per il supporto al Progetto Perlan. La forza dell'esempio di Jim è dimostrata dal numero di giovani cadetti, piloti o ingegneri che lo

ringraziano personalmente per il suo incoraggiamento a perseguire i propri sogni.

Allo stesso banchetto Ignacio “Nacho” Lombo, che è Chief Test Pilot per Airbus Military, è stato scelto come nuovo “fellow” di SETP. Jim e Nacho hanno festeggiato insieme dopo il banchetto. ■



Jim Payne, “test pilot dell'anno” per i rigorosi e coraggiosi collaudi del Perlan in altissima quota



# **JIS3** RAPTURE

THE BEST.....PERIOD.



# Una ricognizione a La Cerdanya

*L'aeroporto spagnolo ospiterà la Finale GP nel prossimo giugno.*

*Il più grande campione ha effettuato una visita di familiarizzazione*



**Il Grifone dei Pirenei è un po' più educato degli avvoltoi himalayani che non prestano molta attenzione attorno a loro. Per questo sanno salire bene in termica**

I Grand Prix di aliante sono sicuramente la più evoluta forma di competizione volovelistica. Il trionfo finale o una tremenda sconfitta possono dipendere anche da una sola giornata.

A questo si aggiunge la tradizione che vuole le Finali GP sempre in montagna, su territori che offrono la più ampia varietà meteo insieme a un'esperienza emotiva ed estetica più forte. Mio padre Tomasz mi incoraggiava da sempre a crescere nella mia carriera sportiva di volo a vela, ma non manca di ricordarmi che chi ha

un interesse per la competizione in aliante deve anche impegnarsi seriamente ad accrescere le proprie conoscenze. Altrimenti si diventa presto un pericolo per sé stessi e per gli altri.

Ad un pilota di Sailplane Grand Prix si richiede di mostrare rispetto, praticare la prudenza e costruire grande competenza. *Respect, prudence and skills.* (Mi risuonano nella mente le raccomandazioni rituali di Egidio Galli alle gare da lui dirette: *Perizia, prudenza e diligenza!*, N.d.R.).

Volare in montagna è magnifico e pure sicuro... a patto di conoscerne bene i rischi e di accettare che è necessario praticare religiosamente la prudenza. È anche innegabile che una competizione può acuire i potenziali errori del pilota e che si può essere indotti a ridurre o annullare l'istinto di autoconservazione. Un piccolo errore può presentare un prezzo molto elevato. Una profonda conoscenza del "campo di combattimento" è estremamente importante in montagna.

## Imparare la montagna

Noi che siamo abituati alle modeste montagne polacche, come i monti Beschidi dove sorge lo Zar, dobbiamo spostarci per esempio a Vinon e Saint Auban in Francia per prepararci. Io ho imparato molto da grandi piloti come Ben Flewett in Nuova Zelanda o il re della montagna Giorgio Galetto, col quale ho stretto amicizia proprio durante una Finale GP. Due finali si sono già svolte sulle Ande, dove i nostri guru erano René Vidal, Carlos Rocca e Andres Beeche Errazuriz: sebbene fossimo agonisticamente rivali, essi hanno condiviso con noi l'esperienza e la conoscenza del loro bellissimo ed impressionante territorio. Questa è



**Convergenza sul monte Cadì che ripara la valle della Cerdanya dall'umidità del Mediterraneo. Nel pomeriggio però non rende, anche se ben illuminato dal sole**

l'atmosfera che prevale nei nostri avventurosi GP! La finale dello scorso gennaio a Santiago del Cile (Vittacura) concludeva il ciclo 2016-7. Mancano già solo pochi mesi alla prossima Finale GP che è in programma nel prossimo giugno 2019 a La Cerdanya in Spagna. Voleremo spesso a cavallo del confine con la Francia. Per me, e per molti piloti europei, La Cerdanya è una zona molto esotica. Ci è più facile fare esperienze di montagna in Slovenia, a Torino e sulle Alpi Francesi, mentre qui in Spagna non c'è una frequente offerta di eventi e di stage organizzati. È per questi motivi che i Pirenei spagnoli sono rimasti fuori dal nostro orizzonte per tanto tempo.



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)



## Conoscere il terreno

Con una Finale GP in arrivo, è però indispensabile familiarizzare col territorio. Le montagne qui sono alte e per essere efficaci e correre in sicurezza, i piloti dovranno fare conoscenza delle particolarità meteorologiche di questa regione, sulla quale si scontrano spesso le masse d'aria continentali e atlantiche. L'ideale sarebbe arrivare a conoscere ogni roccia e ogni passaggio. Pur avendo speso molto tempo a studiare i voli dai file IGC, senza l'osservazione diretta dell'aria in quegli specifici momenti rimane molto difficile farsi un'idea del perché di alcune deviazioni o scelte, e se siano state giuste o sbagliate! Erano poi scelte obbligate, o c'erano vere alternative? Non c'è altra soluzione che muoversi, andare lì a volare, possibilmente un anno prima nelle stesse situazioni climatologiche.

Grazie a una sovvenzione del nostro Ministero dello Sport, io e Mirosław Izydorczak (oggi n. 81 nel ranking mondiale) abbiamo potuto affittare un Duo Discus ed esplorare La Cerdanya. Mirosław ha tralasciato perciò di volare un'altra gara in patria a Stalowa Wola per accompagnarmi in Spagna. La meteo primaverile non ci ha deluso. Appena prima di partire ho controllato le previsioni, prefigurando un clima caldo come a Lillo (32 gradi in piena notte!)... ma non avevo considerato le quote. Invece dei sandali ho messo in valigia giacche imbottite e copriscarpe. Il fondo valle è a 1.100 metri s.l.m. e la notte la brina si forma su prati e alberi. Sopra i 1.200 metri abbiamo anche visto cadere la neve.



L'onda non è una rarità qui, Sebastian!



Evvai! Apprezziamo quando gli strumenti indicano fondo scala. Un momento prima stavamo volando sotto la neve



Il vento porta aria da direzioni diverse. Le differenze nell'altezza delle basi nube sono la norma



Dove c'è acqua c'è vita. Uno dei più spettacolari laghi artificiali (*Embalses*)

## Atterrabilità e valli

La valle è lunga e ampia. Essa offre ottime condizioni per l'allevamento di animali; sentivamo continuamente i campanacci portati da possenti cavalli, mentre c'erano greggi al pascolo quasi ovunque, persino nelle strade della città (la loro presenza viene scoraggiata solo nella stagione turistica). Chiaramente, non mancano le zone adatte all'atterraggio fuoricampo all'interno della valle.

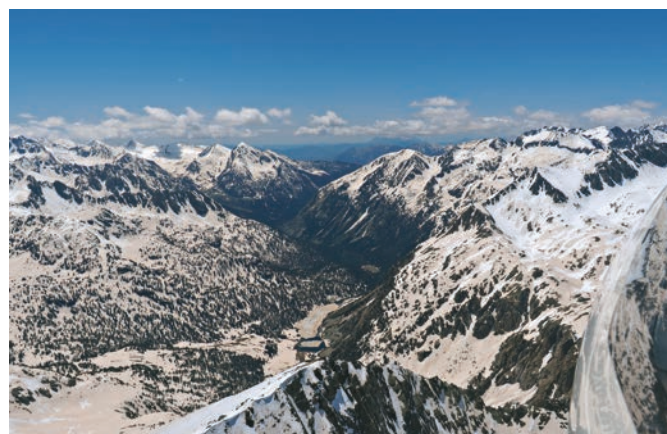
Un po' più verso Ovest la situazione è molto meno rosea: il terreno scende rapidamente ma si perde in numerose valli inospitali, un po' disordinate.

Il panorama è irto di rilievi e di gole che incutono rispetto. Prima di aver riconosciuto a vista i vari campi atterrabili segnalati, mai molto grandi, ci siamo mossi con estrema cautela da una termica all'altra.

La meno ospitale è la valle a Sud della Sierra del Cadì, che porta fuori dal bacino della Cerdanya con un tortuoso e stretto canyon totalmente inatterrabile scavato dal tumultuoso corso d'acqua.

I processi decisionali devono affinarsi e in certi casi ci si dovrà imporre di atterrare in montagna invece che qui. La meteo primaverile offre condizioni non facili, rinforzando la necessità di conoscere a menadito ogni anfratto.

I cumuli sono spesso ben formati, ma credo che non saranno sempre presenti nel clima estivo della Finale di giugno.



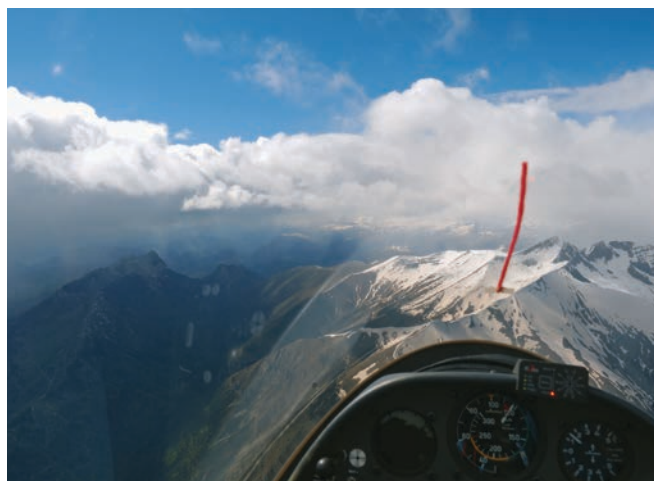
**Hopla!** Finalmente una possibilità di atterraggio all'altra estremità di questa valle stretta e angosciante

## Le particolarità dei voli

Qui si è svolto un GP di qualificazione, ma i piloti avevano utilizzato solo i pendii posti a Nord della valle, presso il confine francese. Le zone meglio esposte verso il sole (verso Sud) si raggiungono di solito aggirando alcune creste trasversali mentre si cerca di mantenere la quota per l'aggancio. Nel pomeriggio, la parete della Sierra del Cadì funziona bene, cosa che può servire per fare i primi chilometri. Nel centro valle e durante gli attraversamenti, bisogna cercare e trovare delle fasce di convergenza. I venti sono spesso imprevedibili, variando direzione all'interno del bacino; non è difficile che provengano da direzioni opposte convergendo in centro valle.

Ovviamente si trovano anche rotori... e discendenze. Lo scontro di masse d'aria diverse apre molte potenziali alternative di salita, ma può anche essere sconcertante, per esempio quando il vento da Nord che avanza guadagnando quota dalla Francia porta aria fredda a tracimare nella valle creando un muro di nubi anche sui passi meno alti. Anche la zona a Nord-Est viene investita da freddo e neve, ma contemporaneamente la massa d'aria si asciuga in fondo valle, e a solo qualche chilometro di distanza dalle precipitazioni il sole scalda bene il terreno. Non è quindi strano che in questa piccola regione si trovino le maggiori centrali solari a concentrazione (fornaci), oggi attive più per la ricerca scientifica che per la generazione di energia. Questa frequente e forte insolazione è una piccola garanzia di poter trovare termiche vicino all'aeroporto anche dopo un lungo volo d'onda sopra a zone coperte da nubi e cattivo tempo.

Qualche problema a trovare l'onda nelle brezze fredde e asciutte l'abbiamo avuto. Quando i venti settentrionali sono deboli, le brezze di valle provengono dal Sud e portano aria umida mediterranea, nella quale si possono formare temporali che interrompono la radiazione solare. Le piogge però non arrivano oltre i primi contrafforti rocciosi. Dove le masse d'aria si scontrano, si può rimanere alti sopra le montagne, trovando ottime condizioni e bel tempo, mentre si vedono le nubi basse sui pendii esposti a meridione. La Sierra del Cadì in questi casi fa un buon lavoro nel proteggere la valle dall'umidità.



**Meteo complicata con termica, onda, neve. I modelli matematici vanno in crisi**

Nella nostra settimana abbiamo talvolta faticato a trovare l'onda, o siamo stati sorpresi da situazioni inattese. Ci sono state giornate blu, senza nubi, altre con una diffusa presenza di cumuli ovunque e persino precipitazioni nevose. In effetti, non ci si può proprio annoiare.

La climatologia generale, l'altezza delle nubi, le tantissime creste poste di traverso all'asse principale, e la ristretta catena dei Pirenei (da Nord a Sud) mi hanno ricordato i miei voli sul Caucaso. Qui le vette sono meno alte, il tempo è di solito più mite, e mancano solo le tempeste sul lato Nord.



**La centrale solare a concentrazione Thémis. Meglio non controllare dov'è il punto focale**





Sebastian Kawa insieme al padre Tomasz. Riesce a raccogliere abbastanza sponsorizzazioni e sussidi sportivi nazionali e regionali da potersi definire un professionista a tempo pieno. Ma è anche un medico qualificato

## A fine trasferta

Possiamo dirci molto soddisfatti dei sette lunghi voli realizzati in nove giorni, nei quali abbiamo raggiunto luoghi ben più lontani di quanto assegnato nei task delle competizioni locali.

I due monti Turbòn e Perdido rappresentano il confine dell'area di gara designata, e li abbiamo visitati più volte. Più oltre, si raggiunge la zona di Jaca nota per i voli in onda, e poi proseguire verso la costa atlantica. La meteo, quel giorno, non ci ha incoraggiato a

spingerci tanto verso Ovest e siamo ritornati presto in direzione di casa.

Credo che in futuro La Cerdanya entrerà nel giro degli aeroporti più frequentati dai volovelisti. I piloti che hanno conquistato un posto nella Finale GP di giugno farebbero bene a venire qui per familiarizzare con l'irregolare distribuzione di valli e montagne nel territorio di gara.

Alla Coppa dei Pirenei, in programma proprio nelle due settimane precedenti al GP, ci aspettiamo di vedere parecchi piloti internazionali in allenamento. ■



GLIDERSERVICE NOVAK

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

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



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

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

# Il calendario delle gare italiane di Volo a Vela - 2019

L'AeCI, al momento di andare in stampa, sta per pubblicare ufficialmente il programma delle competizioni volovelistiche sul territorio italiano valido per il prossimo anno. La nostra rivista ne ha avuto visione in anteprima e lo propone ai lettori pur in mancanza della verifica finale. Non tutte le classi di alianti avranno un Campionato nazionale quest'anno. Si è preso atto dello scarso interesse verso alcune classi, e della carenza di piloti disponibili a partecipare. Questa volta tocca alle classi 13,5 e 15 metri non essere presenti nel programma.

La Sezione Tecnica STS dell'AeCI ha cercato di indurre i club ad organizzare competizioni su periodo continuativo (in genere un'intera settimana), ma non è riuscita a convincere tutti gli enti organizzatori. Lo scopo di questa proposta era di facilitare la partecipazione dei piloti provenienti dai luoghi più lontani dalle rispettive sedi di gara: in particolare, si intendeva aumentare l'attrattiva delle gare italiane per i piloti stranieri (per i quali le gare su due fine settimana rappresentano un ostacolo quasi insuperabile). Per aiutare i lettori a decifrare le date indicate nella tabella qui riportata, sottolineiamo quindi che le gare su due fine settimana saranno nel 2019 quelle di Torino, Ferrara e Voghera; le gare su periodo continuativo saranno quelle di Alzate Brianza, Varese e Rieti, oltre ovviamente al Mondiale classe 13,5 metri di Pavullo.

Tra le piccole cose da notare, spicca lo spostamento della Coppa Città di Varese, con validità di Campionato per le classi Libera e 18 metri, al periodo di fine giugno anziché nel pieno della primavera come avvenuto nel 2018 (dando luogo ad una inappropriata sovrapposizione parziale con la gara di classe Club ad Alzate, che venne poi annullata per carenza di iscritti). C'è stato uno scambio di date tra Voghera e Ferrara, riportando la gara di pianura ferrarese alla fine di maggio e inizio di giugno, mentre il Trofeo Oltrepò trova spazio nella stagione più calda di metà giugno, come avveniva negli anni passati. La gara

di Torino non coincide con le vacanze scolastiche di Piasqua, che nel 2019 si situano nella terza settimana del mese di aprile.

Il mese di luglio, come accade da diversi anni ormai, non vede proposte nel calendario delle gare italiane. L'estate reatina propone il Campionato nazionale Promozione in contemporanea alla Coppa Città di Rieti, e la CIM che inizierà il 4 di agosto. Tra le due gare, il periodo di riposo e allenamento si è allungato a tre giornate.

A settembre l'Italia ospiterà il III Campionato Mondiale FAI della classe 13,5 metri. La partecipazione è riservata agli atleti selezionati appositamente dagli organi sportivi nazionali, con un massimo di quattro piloti per nazione. La gara si svolgerà se risulteranno iscritte almeno 5 rappresentative nazionali, compresa la nostra quale nazione ospitante. Gli organizzatori stanno lavorando per creare un canale di collegamento tra i piloti più competitivi interessati a partecipare al Mondiale e i proprietari di alianti adeguati (in particolare MiniLak, GP 14 e Silent): questi piccoli alianti hanno infatti ottenuto un discreto successo di vendite, ma esclusivamente a piloti che cercano semplicità, leggerezza e divertimento, senza dedicarsi alle competizioni più esasperate. Un'altra grande novità è che la FAI-IGC, dopo aver delegato a un ristretto gruppo di lavoro condotto da B. Spreckley la continuazione del progetto E-Concept (gara riservata ad alianti con motore elettrico e contabilizzazione dell'energia utilizzata durante la prestazione sportiva), sta per approvare l'avvio a Pavullo di un evento dimostrativo, ora denominato E-glide (Hybrid Sailplane Racing). Avrà molto probabilmente luogo a Pavullo in contemporanea alla prima settimana di gara del Mondiale; gli alianti partecipanti saranno principalmente i 18 metri dotati di motore FES (Ventus, Discus, LAK 17). Dall'1 al 14 settembre, Pavullo e l'Italia saranno perciò al centro dell'attenzione agonistica internazionale. ■

	Ente Organizzatore	Denominazione evento	Categoria	Data inizio	Data fine	Data alt.	Località svolgimento	Classe alianti ammessi	Camp. Naz.
1	AeC Adele Orsi	Campionato Italiano Distanza (CID)	Distanza: Club, 15 m, Libera e Femminile, ad handicap	01 marzo	15 settembre		Territorio Italiano	alianti e motoalianti	SI C.I.
2	AeC Torino	Coppa Città di Torino	Velocità: Unica ad handicap	5-7 aprile	12-14 aprile		Torino Aeritalia	alianti e motoalianti	NO
3	AeC VV Lariano	Campionato Italiano Classe Club - Trofeo Colli Briantei	Velocità: Classe Club (ad handicap)	29 aprile	4 maggio	5 mag	Alzate Brianza (CO)	alianti e motoalianti	SI C.I. Club
4	AeC VV Ferrarese	Campionato Italiano classe Unica - Standard; Gara Promozione	Velocità: classe Standard; classe Unica ad handicap	24-26 maggio	31 maggio - 2 giugno		Ferrara	alianti e motoalianti	SI C.I. Standard
5	AeC VV Ferrarese	Campionato Italiano Femminile; classe Unica Fly Pink	Velocità: Unica ad handicap femminile, almeno 6 pilote	idem	idem		Ferrara	alianti e motoalianti	SI C.I. Femminile
6	AeC VV Milanese	Campionato Italiano 20 m; Trofeo Oltrepò; Campionato It. Promozione	Velocità: 20 m, Unica ad handicap; e Promozione	7-9 giugno	14-16 giugno		Rivanazzano Voghera	alianti e motoalianti	SI C.I. 20m + Promo
7	AeC Adele Orsi	Campionati Italiani Classi 18 m e Libera; Coppa Città di Varese	Velocità: Classi 18 m e Libera	23 giugno	30 giugno		Calcinate del Pesce (VA)	alianti e motoalianti	SI C.I. 18m + Open
8	AeC Rieti	Coppa Internazionale del Mediterraneo	Velocità: Classi tutte	4 agosto	14 agosto		Rieti	alianti e motoalianti	NO
9	AeC Rieti	Coppa Città di Rieti	Velocità: Unica ad handicap (2 gruppi)	17 agosto	24 agosto		Rieti	alianti e motoalianti	NO
10	AeCCVV Centrale	Gara di Promozione Orsi - Muzi	Velocità: Unica ad handicap	17 agosto	24 agosto		Rieti	alianti e motoalianti	NO
11	AeC Pavullo	3° Campionato Mondiale 13,5 m	Velocità: Classe 13,5 m	1 settembre	14 settembre		Pavullo nel Frignano (MO)	alianti e motoalianti	Mondiale

# FlyDonna 2018



*Quale migliore sede per la VIII Edizione di FlyDonna!*



Foto di gruppo, quasi al completo. Il raduno FlyDonna ha una rilevanza mondiale, con presenze da vari continenti

Eccoci a Calcinato presso l'ACAO, il club intitolato ad Adele Orsi, una donna che ha fatto del volo il suo sogno e che, grazie a un regalo del padre, ha fondato questo sito trasformando un piccolo terreno un po' paludoso in questo curatissimo e attrezzatissimo aeroporto che si specchia sul lago di Varese e guarda verso il monte Rosa e le Alpi del Canton Ticino. Adele, come donna pilota, ha talora sentito la mancanza di amiche con cui condividere la sua passione; il mondo del Volo, e in particolare quello del Volo a Vela, ha visto poche signore coinvolte: famiglia, figli, marito, lavoro, l'educazione impartita dai genitori alle femmine hanno sempre sottratto tempo alle passioni e alle inclinazioni della donna.

Margherita Acquaderni, che è stata "allieva" di Adele e che è riuscita a conciliare famiglia e lavoro con la sua passione, sta portando avanti il sogno del volo al femminile e, dopo aver fondato il gruppo FlyPink (cosa che, oltre ai suoi titoli aeronautici, le ha fatto ottenere la Medaglia Pelagia Majewska 2016), è oggi la Presidente di ACAO (AeroClub Adele Orsi) e quest'anno ha voluto con tutte le sue energie portare qui la manifestazione FlyDon-

na, fondata da Donatella Ricci, per mostrare a tutti quanto il mondo del Volo a Vela sta facendo per le Donne. Brava Margherita e brava Donatella che ha



Marco Scarafoni della STS-AeCI posa con le voloveliste

accettato con entusiasmo l'invito spostando questa manifestazione da Caposile (Club delle Papere Vagabonde: tante sono le donne volanti) a Calcinato.

Penso che non abbiano avuto difficoltà queste due ladies del volo a confrontarsi fra di loro; lo stesso entusiasmo, la stessa passione, la stessa empatia, la stessa voglia di comunicare, conoscere e fare: la manifestazione non poteva che essere un successo! E così il cielo di Varese si è tinto di rosa e l'aeroporto LILC, normalmente aperto solo all'attività di alianti o a pochi aerei di soci volovelisti, ha visto atterrare e decollare aeroplani, VDS, autogiri, elicotteri provenienti da tutta Italia: ben sette mezzi sono arrivati in volo dall'aeroclub di Catania ma, ahimè, nessuna donna.

Un gruppetto di FlyPink, diciassette complessivamente presenti anche se non tutte contemporaneamente (purtroppo la foto di gruppo, fatta a fine manifestazione, ne presenta solo alcune), si è ritrovato nei giorni 15-16 settembre a festeggiare insieme alle altre Signore dei vari settori del volo sia professioniste sia hobbistiche. Tutti a naso all'insù ad ammirare le paracadutiste, il gruppo WeFly, le evoluzioni del CAP di Dallan, lo spettacolo mozzafiato dell'aliante acrobatico Fox pilotato dalla nostra Silvia Ciampelli accompagnata dal sempre grande Pietro Filippini (il passag-



**La filiale Porsche ha predisposto una 911 rosa, che è stata firmata dalle partecipanti**

gio basso prima dell'atterraggio ha lasciato tutti a bocca aperta) e i decolli e atterraggi degli elicotteri della Guardia di Finanza e dei Vigili del Fuoco e dei vari mezzi presenti in campo.



**Silvia Ciampelli ai comandi del biposto acrobatico Fox, accompagnata dal campione Pietro Filippini**



**Pierluigi Matera insieme a Margot, Donatella e tante pilote delle forze armate**

Particolarmente interessante la tavola rotonda del sabato pomeriggio “Women with wings: living your passion”, alla presenza dal Vice Presidente della FAI Alvaro de Orleans, del Commissario Straordinario dell’AeCI prof. Pierluigi Matera, del direttore generale dell’AeCI, generale Giuseppe D’Accolti, e condotta da Aldo Cernezzì, che ha trovato motivo di discussione anche nelle domande poste alle pilote da Alvaro De Orléans: Come e cosa si deve fare per motivare le signore al volo e alla competizione sportiva? Quali sono gli ostacoli da rimuovere? Come deve cambiare ancora il volo a vela (nel tempo le competizioni si sono spostate da durata a distanza e oggi a velocità) affinché la donna possa vivere questa esperienza senza difficoltà?



**Il Commissario AeCI ha entusiasmato per il suo appoggio al movimento femminile**

**lx nav**

**Nano<sup>4</sup>**

“Logger IGC con Touch screen”

Da:  
**590** EUR + IVA

**Toccami!**



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

36h | Bluetooth | Wi-Fi





**La jazz-band di Stefano Bassalti (volovelista dedicato in particolare al settore vintage) ha allietato la serata**

L'incontro è stato aperto da un saluto registrato di Susanne Schoedel, segretaria generale della FAI, che, impossibilitata a partecipare per impegni istituzionali, ha voluto essere presente: suo è il progetto FAI "Women with wings". La parola è passata poi alle signore ospitate sul palco: donne che in vari modi si sono distinte in ambito aeronautico.

- Margherita Acquaderni, padrona di casa; conosciamo tutti i suoi meriti sportivi volovelistici nonostante la sua condizione di donna impegnata nel lavoro che è sposata a un aliantista e che è tre volte mamma ed ora anche cinque volte nonna.
- Liz Sparrow aliantista del Regno Unito, di professione ingegnere e sposata a un pilota che vola la sua stessa passione; è la donna con il miglior piazzamento nella classifica mondiale del volo a vela ed è la fondatrice del gruppo femminile "Women Glide" in UK.
- Caterina Manzini, pilota PPL e acrobata; ama volare il suo CAP 10 rosa con cui si presenta in varie manifestazioni. Peccato che I-ZAI era in manutenzione e non abbiamo potuto ammirare le sue armoniose danze nel cielo.
- Donatella Ricci, fondatrice di FlyDonna, astrofisica con prestigiosa carriera in ambito universitario; oggi è impegnata come Program Manager nell'ambito del progetto dell'elicottero militare NH90 nella Divisione Elicotteri di Leonardo (ex AgustaWestland), è pilota di mongolfiera (ama definirsi pallonara), VDS, elicottero e autogiro. Proprio su autogiro Magni M16 detiene il Record Mondiale Assoluto di quota (8.399 m s.l.m.); è inoltre istruttrice di VDS, autogiro e di fonìa in inglese.

- Capitano Carla Angelucci, prima donna in Italia con la qualifica di istruttore di volo in ambito militare (aereo, elicottero e aliante).
- Diana Ferrero, pilota svizzera con PPL, è presidente della Federation of European Women Pilots (FEWP)
- Nadiah Wafa, giovane parapendista professionista della Malesia, appassionata di sport estremi, partecipa a competizioni a livello mondiale con il parapendio.



**Margot con la squadra di paracadutiste**

- Carolina Dellonte, ex pilota commerciale oggi manager e autrice del libro "Il mio cuore a gravità zero" in cui racconta esplicitamente le difficoltà sia familiari sia lavorative che ha incontrato in un mondo ancora perplesso verso la donna che si presenta in modo diverso!

Queste signore hanno cercato di rispondere ad Alvaro evidenziando grosse differenze di approccio tra chi vola per hobby e chi invece lo fa di mestiere.

## Le donne sui campi di volo

Ora proverò ad esprimere un mio parere e commento sulla questione femminile, se c'è. Una carriera professionale in aviazione è un mestiere come un altro e quindi rientra nella normale gestione del rapporto tra lavoro e famiglia. Che cosa cambia se sei impiegata, docente, professionista, manager o pilota commerciale o militare? Il lavoro ha orari e tempi ben definiti e al termine del lavoro (e quindi del volo) rimane lo spazio per i figli, la famiglia, il marito e quant'altro. Come invece trovare lo spazio per il volo dopo il tempo dedicato al lavoro, ai figli e alla famiglia? Quante donne continuano a volare se la vita le ha portate a frequentare o a costruire una famiglia con un uomo non pilota? Anche l'uomo ha questi impegni ma ancora oggi la nostra società, seppur favorevolmente cambiata, vede la donna angelo della famiglia e i figli, soprattutto nei primi anni, richiedono e sentono la presenza della mamma. Oggi i papà sono molto più bravi dei loro stessi papà, senz'altro per merito di mamme che hanno cominciato a educare in modo diverso il figlio maschio (ma educano in modo diverso anche le figlie femmine?); i mariti sono più disponibili a confrontarsi con una donna al loro

livello e ad accettare con meno remore le scelte e gli impegni femminili; il mondo del volo e anche quello militare si stanno adeguando creando quegli spazi e quelle strutture che permettono l'arrivo della donna senza toglierle femminilità. Dobbiamo dire grazie alle conquiste fatte nel XX secolo, portate avanti da donne che non hanno voluto rinunciare alle loro ambizioni e oggi ci troviamo più numerose e più preparate ad affrontare la vita e anche più aperte verso il volo e il mondo maschile degli aeroclub. Oggi troviamo qualche signora in quasi tutti gli aeroclub; siamo ancora poche rispetto a quanto avviene in altri paesi europei, ma ci siamo, voliamo e ci impegniamo per il club.

### Col naso all'insù per le esibizioni



SIAMO DIVENTATI GRANDI,  
MA CONTINUIAMO A SOGNARE.  
PER VOLARE SEMPRE PIÙ IN ALTO!

**Donatella e Margot accanto alla Porsche firmata dalle "Pink". Ottimo il risultato mediatico, che è culminato con un servizio trasmesso dal TG5 in prima serata nazionale**



Nelle competizioni volovelistiche le signore, se ci sono, si contano sulle dita di una mano! Occorre modificare i regolamenti? Occorre pensare a competizioni solo femminili? Gianpietro Magri a Ferrara ci ha provato ma l'esito è stato negativo: è veramente demoralizzato. Nella capacità di volare e soprattutto di volare in alianti c'è differenza tra l'approccio dei due sessi? Per confronto, nel paracadutismo le donne sono numerose nonostante il tuffo nel vuoto che dovrebbe scatenare la paura del volo che è ancora tanto diffusa! Il tempo di volo incide sulla presenza femminile? Mi ha raccontato una paracadutista presente alla festa e sposata con un paracadutista, che ha sempre portato in campo i bimbi piccoli con l'accortezza solo di fare lanci in tempi separati. Facciamo una nursery negli aeroclub? In effetti di tate in giro ce ne sono tante: tutte le mogli o amiche accompagnatrici di piloti maschi; ben difficile è vedere la situazione contraria. In Cecchia, al club di Jaromer ove ho venduto il mio meraviglioso Janus, tutte le signore che frequentano il club hanno la licenza o stanno frequentando la scuola! Solo in questo club ci sono 10 donne pilote. Nel volo a motore ci sono più donne che nel volo a vela: è forse perché il volo a motore richiede meno impegno temporale rispetto al volo senza motore soprattutto per il fatto che necessita di minor vita di gruppo? Il volo a vela è anche cooperazione! Occorre pensare a competizioni itineranti e distribuite nel tempo?

Marina Vigorito, sposata a Giorgio Galetto, seduta tra il pubblico, ha chiesto la parola:  
Ringrazio innanzitutto Margot per aver espresso il suo apprezzamento per i regolamenti delle gare IGC, in quanto io sono una di quelle che le scrive! È una cosa che fa molto piacere. Ritengo che cambiare il

formato delle nostre gare non influisca sul numero delle partecipanti; da quello che ho potuto verificare, avendo lavorato per molti anni nel gruppo di lavoro "Women in FAI", è soprattutto un problema di mentalità. Per la maggior parte delle donne diventa difficile scardinare certi preconcetti, inoltre bisogna anche considerare che la nostra è un'organizzazione internazionale e che i costumi e le usanze cambiano moltissimo da Paese a Paese. Io sono molto vicina alle Federazioni Asiatiche e so per certo che le problematiche delle pilote asiatiche sono lontanissime da quelle Europee, quindi è indispensabile un dialogo molto più ampio e manifestazioni come il FlyDonna e questa tavola rotonda sono molto importanti per comunicare alla FAI dati e informazioni per affrontare il problema nel migliore dei modi.

Anche Pierluigi Matera, Commissario Speciale dell'Aeroclub d'Italia, ha espresso tutto il suo contributo al fine di favorire le iniziative al femminile anche perché, ha detto nel suo strettissimo inglese nativo, "women's ideas for women are better than men's ideas for women" (Per le donne, sono meglio le proposte delle donne che quelle degli uomini).

La risonanza dell'evento è stata importante sia a livello mediatico (cosa senza precedenti, il TG5 ha trasmesso un bel servizio in prima serata della domenica stessa) sia a livello di informativa del settore. Faustine Carrera, Communication Manager della FAI presente all'evento, ha scritto un bell'articolo sul sito della FAI e così pure è stato fatto dai presenti dell'AeCI che hanno desiderato porre in grande risalto l'evento in rosa. Ora, diversi sono gli spunti nuovi su cui lavorare e sicuramente si potrà fare un ulteriore piccolo passo avanti nel mondo del volo al femminile.



## “Sii il cambiamento che vorresti vedere nel mondo” (Ghandi)

Sono state due giornate davvero “rosa”, siamo riusciti a fare una festa bellissima in un ambiente unico quanto speciale. L'organizzazione è stata perfetta, ben coordinata e soprattutto si è respirato un clima d'allegria come deve essere una vera festa! Abbiamo condiviso quella passione che è il motore della nostra vita e l'essenza stessa del meeting. Fare squadra, conoscerci, incontrare nuove donne e le loro storie, ecco la sintesi e la vera ragione di questo evento.

Doverosi i ringraziamenti ad iniziare dalle Istituzioni, in speciale modo Regione e la Sport Commission della Camera di commercio, dai numerosi sponsor e ai tanti che hanno creduto in questo evento.

Un grazie speciale al commissario dell'AeCI Pierluigi Matera, al Direttore Giuseppe D'Accolti e ai presidenti di tanti aeroclub che hanno partecipato alla festa. Grazie alla FAI e a Susanne Schödel che hanno gemellato l'evento al più ampio programma FAI “Women with Wings”; ad Alvaro de Orléans-Borbon, membro dell'Executive Board FAI e a Faustine Carrera, responsabile Comunicazione FAI. Grazie alle partecipanti della tavola rotonda, al bravissimo chairman che è riuscito a centrare il tema e a scatenare un interessantissimo dibattito.

Grazie alle rappresentanti dell'AM, della Marina e dell'Esercito nonché alla Polizia, alla Guardia

di Finanza, ai Vigili del Fuoco e agli equipaggi Canadair per la loro partecipazione ma anche per la simpatia e lo spirito con cui hanno portato la loro divisa. Grazie alle paracadutiste di Cremona e Bologna: nella bellezza del loro lancio sta tutta l'emozione e lo spirito di questo evento. Grazie al direttore della manifestazione Erich Kustatscher e al direttore delle operazioni volo Alberto Albertazzi che hanno condotto la manifestazione in completa sicurezza.

Grazie alla pattuglia WeFly! per le due bellissime esibizioni ma anche per l'esempio di vita che riescono a trasmettere ogni volta.

Grazie a Sergio Dallan, Pietro Filippini e Silvia Ciampelli, per le emozioni che sempre ci regalano con le loro acrobazie. Il nostro grazie, infine, ai tanti, tantissimi soci e collaboratori dell'ACAO e del CSVVA!

Infine una considerazione più generale. FlyDonna è solo un evento, un istante e una piccola parentesi della nostra vita, ma se ognuno fosse riuscito a portarsi a casa le emozioni e lo spirito di queste due giornate, allora sì che potremmo pensare di aver realizzato qualche cosa di davvero speciale e di aver ottenuto un risultato importante.

E noi vogliamo pensare che sia così!

*Margot & Donatella*

# 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 lattoneria e strutture tubolari metalliche saldate
- Riparazioni, ricostruzioni di strutture lignee e reintelature - Riverniciature
- Ispezioni e rinnovi ARC - Servizio CAMO - Assistenza tecnica e burocratica

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

L'hangar dell'ACAO è stato allestito con un palco rialzato, illuminato da un traliccio di luci telecomandate, con pareti mobili, uno sfondo di piante e un arredamento moderno e funzionale. Sembrava di essere in uno studio televisivo. Come moderatore di quello che, più che una tavola rotonda o un dibattito, è stato un vero e proprio talk-show, mi è stato installato sulla guancia un microfono senza fili. La regia curata da Marco Cattaneo ci ha permesso lavorare al meglio.

Nei giorni precedenti avevo studiato un po', preparando vari spunti per avviare ed ampliare lo scambio di opinioni, o per intervenire in caso di stallo. Volevo soprattutto evitare che le partecipanti si limitassero a descrivere ciascuna la propria biografia o i propri successi, per quanto tutte fossero titolari di risultati davvero impressionanti.

Abbiamo iniziato chiedendo ad alcune di loro quale sia stato il momento rivelatore che le ha portate a scegliere di volare: forse un ricordo risalente all'infanzia, o un'esperienza, o una visita a un aeroporto. Poi siamo passati al tema dei "modelli di ruolo": in effetti sembrano davvero mancare dei personaggi femminili veri o inventati che possano aver stimolato le donne a volare (nessuna eroina dei cartoni animati o della letteratura, a parte l'unico caso della fama di Amelia Earhart della quale però sono tutte venute a conoscenza quando ormai l'aviazione era già un interesse maturato).

Ho fatto presente che, anche se non me lo aspettavo, esiste nella serie "Barbie careers" una bambola bionda con la divisa (rosa) e il trolley da pilota di linea; tuttavia, nessuna di loro ne era a conoscenza! Oggi, mentre scrivo, ho scoperto che sta per essere distribuita anche la nuova "Barbie astronauta" che ha le fattezze di Samanta Cristoforetti.

Ho domandato quanto le loro famiglie le abbiano incoraggiate, sin dall'infanzia, a praticare un qualunque tipo di attività sportiva seria, con preparazione e perfezionamento: e qui il ruolo educativo della scuola ma soprattutto dei genitori è apparso chiaro.

Nessuna di loro è mai stata scoraggiata, anzi il contrario, a praticare lo sport con impegno, e tutte sono state cresciute in totale parità fisica insieme ai fratelli maschi.

Un altro fatto che emerge è invece che molte altre donne hanno sentito, prima o poi nella loro gioventù, la frase "questa cosa va bene per i maschi, pensa a qualcos'altro per il tuo futuro", soprattutto in riferimento al cercare una carriera lavorativa in aviazione. Ho però sottolineato che questo accade anche a molti maschi, attraverso la mitizzazione del "super-uomo pilota", che nell'immaginario dovrebbe possedere caratteristiche psico-fisiche fuori dell'ordinario (vista perfetta, salute eccezionale ecc.).

Una settantina di persone hanno seguito il dibattito sopportando il caldo feroce dell'hangar. Alcune hanno chiesto la parola per qualche commento e per partecipare alla discussione. Abbiamo tutti molto apprezzato la concentrazione e attenzione dimostrata dai rappresentanti dell'AeCI e della FAI, che hanno preso appunti per tutto il tempo e che hanno poi offerto il totale appoggio degli enti che rappresentavano, per qualunque iniziativa ben concepita.

Il dibattito si è svolto interamente in Inglese, come era giusto per il respiro internazionale di questo incontro, ma devo ammettere che qualche volta è stato un po' difficile cogliere tutte le sfumature, a causa dei diversi accenti e della velocità di parola.

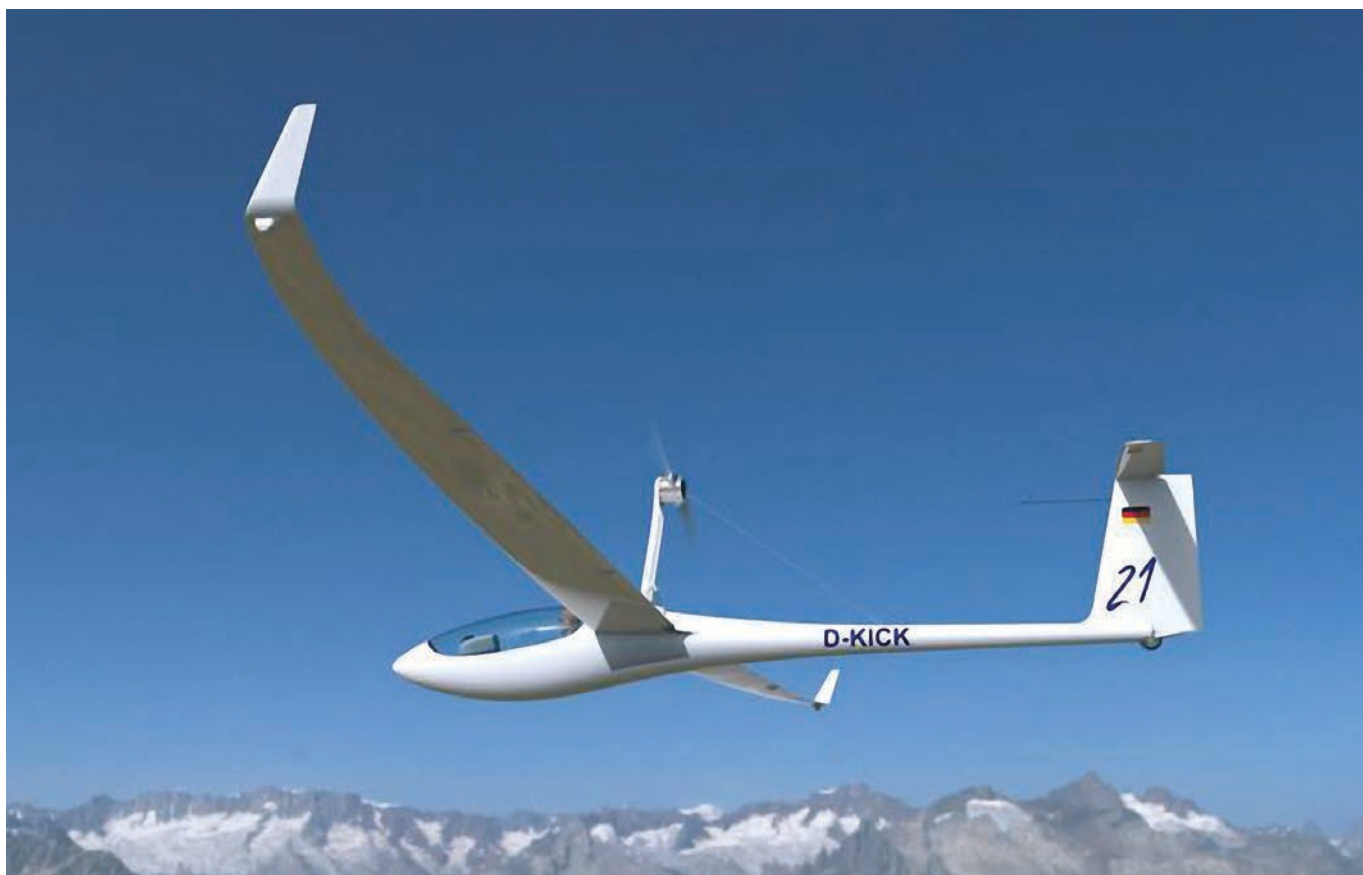
*Aldo Cernezzi*



**L'hangar, come un vero studio televisivo, ha ospitato l'interessante dibattito internazionale**

# Antares 21E

*Un nuovo modello della Lange si inserisce tra il primogenito da 20 metri e la versione di Classe Libera da 23 metri*



**L'Antares 21E: decollo autonomo elettrico con tutti i più nuovi aggiornamenti del sistema propulsivo, e dotato di prolunghe che ne portano l'apertura a 21,5 metri**

A sorpresa, la Lange presenta un nuovo modello di aliante dotato della motorizzazione elettrica retrattile. Si chiama Antares 21E e, nel catalogo dell'azienda tedesca, si situa in mezzo tra l'originale 20E e il più grosso e pesante 23E (disponibile anche la versione 23T con motore di sostentamento a due tempi Solo 2350C). Sono passati quindici anni dalla grande innovazione portata nel volo a vela dall'ing. Lange con la creazione di una nuova fabbrica e il progetto di un aliante a decollo autonomo elettrico. L'idea covava da tempo sul tavolo di Lange, che era un ingegnere della DG. Il prototipo Antares 20F infatti utilizzava la

fusoliera del DG 800. Le ali sono state progettate dal mago dell'aerodinamica anni 1980-2000, prof. Loek Boermans, padre dei profili di gran parte degli aliante di successo di quel periodo.

Le batterie al litio hanno sostituito nella produzione di serie le iniziali al Nickel-MH del prototipo, e pesano circa 100 kg. La struttura delle ali, che le contiene su una rotaia, è robusta per reggerne il carico in aggiunta a una buona capacità dei serbatoi di zavorra, ma le parti non strutturali sono state realizzate con l'obiettivo del risparmio di peso, per compensare in parte la massa delle batterie.

Il profilo alare ha dimostrato subito ottime prestazioni, con una buona capacità di salita in termiche anche deboli. Eccellenti le qualità e l'armonia di pilotaggio, specialmente alle bassissime velocità (relativamente al carico alare).

La versione 20 metri ha dato grandi soddisfazioni a molti proprietari. Altri hanno trovato molto seccanti i difetti di gioventù degli avanzati sistemi elettronici di bordo.

Io, personalmente, sono stato infine scoraggiato dagli elevati costi di revisione e dei ciclici upgrade tecnici non obbligatori (software e hardware, che migliorano certamente l'usabilità del mezzo ma al prezzo di svariate migliaia di euro ogni volta). Dal modello 20E sono poi derivati dapprima le varianti da 18 metri, disponibili come aliante puro e con motore di sostentamento a due tempi (che si sono rivelate piacevolissime e di prestazioni paragonabili ai concorrenti, ma certamente non superiori); poi la svolta è arrivata con la versione da 23 metri (T o E) con carico alare maggiorato e massa massima di 850 kg per competere al meglio in Classe Libera. Non sono però molti gli esemplari venduti in questa versione.

Va anche ricordato che le ali del Quintus della Schempp-Hirth, con l'eccezione solo dei terminali esterni e delle winglet, sono state realizzate da Lange negli stessi stampi dell'Antares 23.

A distanza di tre lustri, la Lange ora rilancia il progetto primigenio allungandone le ali di circa 75 cm ciascuna, per arrivare a 21,5 metri. Migliora il comportamento in termiche deboli. Si ha una massima efficienza più elevata, scende la velocità minima, e si conservano le buone qualità generali del mezzo, senza appesantirlo né renderlo ingombrante.

Le varianti da 23 metri sono ben più pesanti e il pilotaggio è un po' meno piacevole a causa della più vistosa imbardata inversa.



**I terminali alari hanno freccia positiva per migliorare il comportamento in spirale**

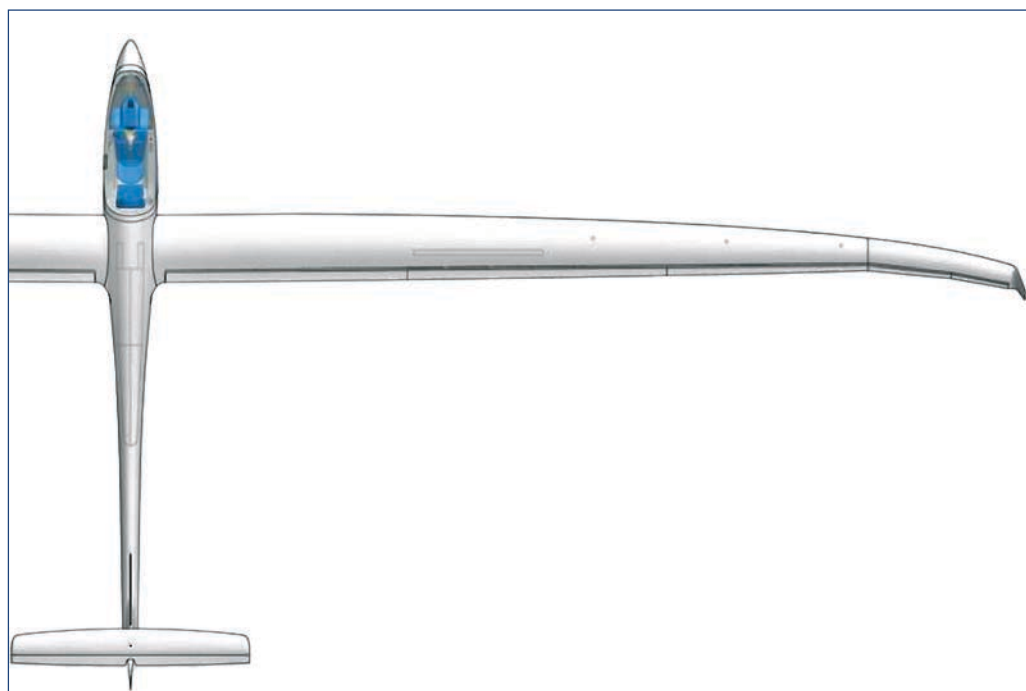


© Eric Wenger

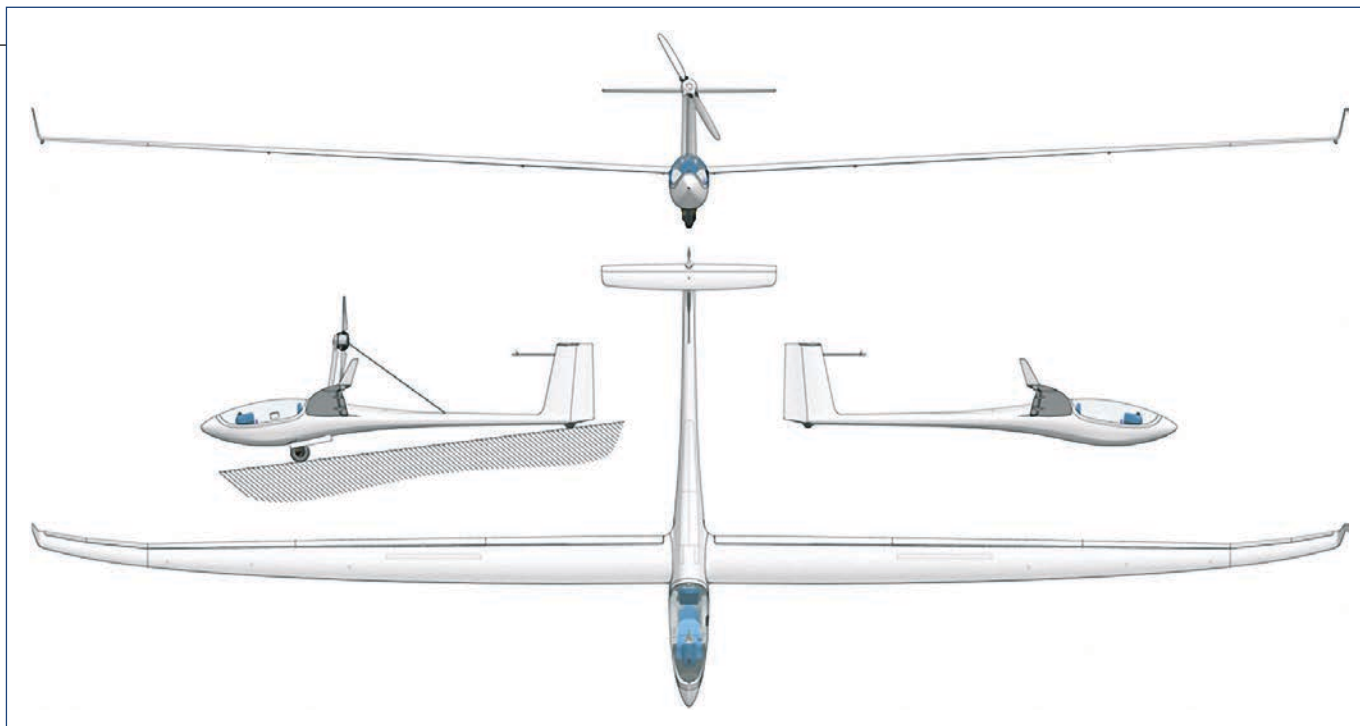
Va ricordato che volando ad alti carichi, con molta zavorra nelle ali, anche le inerzie aumentano; le virate riescono meglio coordinate e con meno fatica se si mantengono in spirale velocità superiori a 115 o 120 km/h, con riduzione degli sforzi necessari sul timone di direzione (insomma, i grandi Libera non

sono proprio adatti a tutti, e non sono “amichevoli”). La crescita di apertura alare aiuta molto le capacità di salita: infatti non è soltanto il “carico alare” a determinare il comportamento in termica (rapporto tra massa e superficie), ma anche il “carico sull’apertura” (rapporto tra massa e apertura alare). Un maggiore

allungamento dell’ala, pur apportando ben poca superficie in più, migliora notevolmente la salita grazie alla riduzione della resistenza indotta. Il terminale alare studiato per l’Antares 21E segue le linee più attuali (un po’ per moda, un po’ per fattori aerodinamici): c’è una marcata freccia positiva, con profili alari nuovi, mentre le winglet all’apparenza sembrano identiche a quelle originali, ma vengono dotate di turbolatori a zig-zag. L’allungamento arriva a 32, riducendo la minima discesa del 10% (secondo l’azienda).



Evidente la modifica alla planimetria generale, apportata dalla tip piegata all’indietro



**Trittico dell'Antares 21E. Anche il motore è stato modernizzato riprogettandone gli avvolgimenti**

La massa totale del 21E è cresciuta di soli 5 kg rispetto al vecchio 20E. I serbatoi di zavorra sono aumentati di numero, e hanno il solito sistema di scarico con valvole comandate da servocomandi elettromeccanici (che, per la verità, sono stati una fonte di ripetuti inconvenienti su Quintus e Antares). Nella deriva trovano posto due serbatoi di zavorra, con scarico separato e gestito dalla centralina computerizzata di bordo, al fine di minimizzare le variazioni di centraggio ai vari carichi alari. La massa massima al decollo cresce, ma solo fino a 710 kg. È abbastanza chiaro quindi che il 21E si pone come alternativa allo Schleicher ASH 31Mi che sta avendo un buon successo di vendite pur non primeggiando nei campionati mondiali (la differenza, però, è che il 31 può anche volare in Classe 18 metri con le tip corte, cosa che con l'Antares non è possibile). La struttura del carrello è uguale a quella del 23E, garantendo un eccesso di robustezza e di assorbimento di eventuali crash.

L'abitacolo degli Antares offre forse il massimo livello di sicurezza passiva oggi disponibile, grazie ai rinforzi laterali in kevlar, al cono di prua lungo e strutturato per un progressivo collasso e all'ottimo posizionamento delle cinghie. La ventilazione è migliorata, e lo scarico dell'aria avviene in coda, per ridurre le perdite di prestazioni causate da indesiderabili trafileggi dalla cabina. Ottima la sigillatura e la silenziosità.

Il motore elettrico è giunto alla seconda generazione: sono stati riprogettati gli avvolgimenti per ottenere maggiore efficienza (ora al 93,7 %) e minore riscaldamento. Da una carica completa al massimo livello, viene promessa una salita cumulativa di 3.500 metri al peso minimo (aliante più pilota di 70 kg pronto al volo, cioè incluso il paracadute, valore di riferimento che considero ottimistico, N.d.R.). Va notato

che la carica massima va effettuata non più di 24 ore prima del decollo programmato, per non rischiare di accorciare la vita delle batterie. Per lunghi periodi di sosta invernale, è raccomandato di non superare il 70 % della carica. Il computer di bordo che gestisce la carica, il motore e i sistemi, è arrivato alla quarta generazione (EDCS-4), con un display più ampio e luminoso e migliore sintetizzatore vocale. Il software, nella versione 7, permette di seguire a distanza lo stato della macchina, e di mettere in calendario l'ispezione fisica per il rinnovo ARC solo una volta ogni tre anni (da farsi però esclusivamente in Germania). È stato aggiunto un circuito EVSE di monitoraggio e protezione da eventuali picchi nella tensione di rete, come accade sulle migliori automobili elettriche. ■

### Scheda tecnica Antares 21,5 metri "E"

Apertura alare	21,5 m / 70.5 ft
Superficie alare	12,9 m <sup>2</sup> / 139 ft <sup>2</sup>
Rapporto di allungamento	31,7
Lunghezza fusoliera	7,40 m
Altezza alla deriva	1,64 m
Peso a vuoto	480 kg
Massa max.	710 kg
Capacità zavorra	126 l
Carico alare min. (a 550 kg)	42,6 kg/m <sup>2</sup>
Carico alare max.	55,0 kg/m <sup>2</sup>
Efficienza max.	57,5
Caduta min. (a 550 kg)	0,45 m/s
V stallo (a 550 kg)	73 km/h
Motore	DC/DC brushless
Potenza	42 kW / 57 hp
Giri (giri max.)	1500 rpm (1700 rpm)
Rateo salita a motore (a 550 kg)	4,4 m/s
Capacità di salita	3500 m

# I voli di Alessandro *al VGC 2018*

*Un diciottenne al raduno d'epoca.  
Tante ore di volo e nuove esperienze*



**Alessandro vicino a suo padre Stefano,, che si appresta a partire con l'M-100S. Sullo sfondo si intravede un bellissimo Kranich II**

*Durante il raduno di Stendal non si può non menzionare i tre bellissimi voli che Alessandro Bassalti ha compiuto con l'M-100S di suo padre Stefano. Una premessa alla sua descrizione dei voli, che potrete leggere nelle righe che seguono in corsivo, va fatta: Alessandro ha da poco compiuto i 18 anni e si è brevettato nella primavera dell'anno scorso a Calcinate. Il suo primo volo sull'M-100S l'ha fatto durante il raduno VCG 2017 in Ungheria. Da quei primi voli di neo brevettato per Alessandro c'è stato un susseguirsi, durante quest'anno, di interessanti voli anche con alianti non "vintage" che l'hanno in breve portato a completare tutte le prove previste per il conseguimento del "C" d'argento. Ora la parola ad Alessandro.*

## Volo del 30 luglio

Le previsioni indicavano una buona giornata con qualche copertura. La situazione meteo reale si rivelò tuttavia leggermente diversa: a est il cielo era quasi completamente coperto con qualche cumulo al di sotto degli strati e ad altre nubi degenerate verticalmente che si trattenevano senza dissolversi. Al contrario, verso ovest, le termiche raggiungevano quote superiori ai 2.000 metri; di questo, però, ne sono venute a conoscenza solo alla sera, infatti a causa della mia limitata esperienza, ho condotto il volo verso est.

Alle 13:25 sono stato il primo a decollare al traino di un ultraleggero che mi ha portato molto lentamente a 900 metri. Poco dopo essermi sganciato trovo una termica da 2 metri al secondo che mi fa ben sperare. Raggiunti i 1.800 metri la lascio e mi dirigo verso un aeroporto che si trova 20 chilometri a est e, una volta individuato, continuo il mio volo nella stessa direzione, supero una foresta e mi trovo a sud di un laghetto. Qui giro una termica più debole delle altre e mi accorgo che il cielo si sta coprendo; più avanti vedo dei bei cumuli molto alti, trovandomi già sotto alla planata verso casa, il mio aliante M-100s ha un'efficienza massima in aria calma di circa 27, decido pertanto di continuare. Arrivo allora sopra l'aeroporto di Stolln-Rhinow, a questo punto non riesco a trovare nessuna ascendenza e in poco tempo (con questi alianti l'agonia non dura tanto) mi ritrovo sotto i 300 metri; avevo individuato il circuito ed



Il cielo (quasi) sopra Berlino, dopo l'arrivo della copertura

ero ormai pronto ad atterrare. Alla quota minima di 250 metri mi accorgo però di un aumento della forza del vento e inizio a girare una bolla che mi tiene su ma che contemporaneamente mi allontana dal campo, un attimo prima di abbandonarla il valore si fa

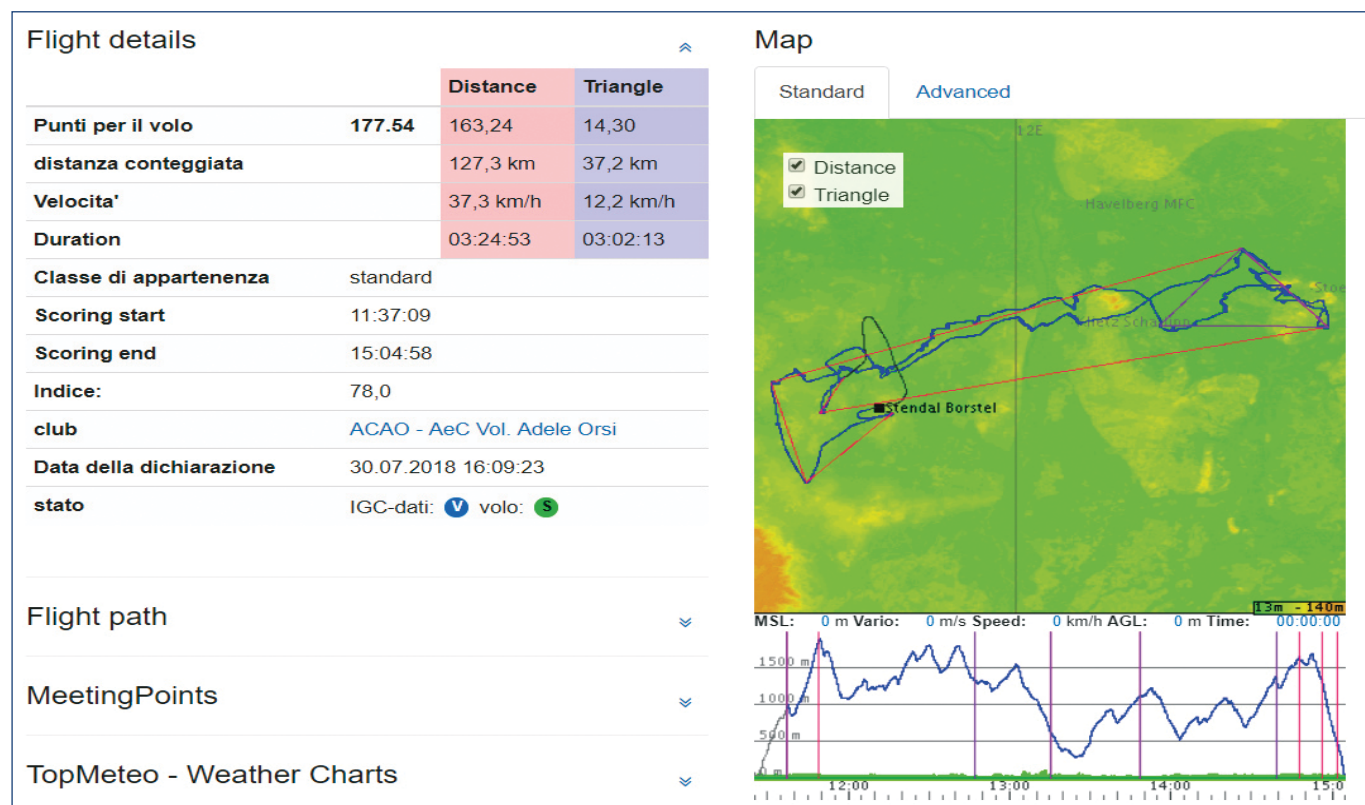


Grafico e dati OLC del volo del 30 luglio



improvvisamente più forte fino ai 3 metri al secondo e riesco così a rimettermi in gioco e a tornare verso casa anche grazie a un vento da est più forte.

Grazie a questo volo da 100 chilometri ho iniziato a capire il funzionamento della pianura e come la situazione può peggiorare o migliorare in poco tempo, in più, guardando il barogramma, ho notato che spesso la mia velocità tra una termica e l'altra era troppo bassa e mi capitava di "sprofondare" nelle discendenze che incontravo perché ero troppo restio ad accelerare, ho dovuto aspettare tre giorni per mettere in pratica quello che avevo imparato.

## Volo del 3 agosto

Le previsioni della sera prima indicavano una giornata molto bella con cumuli al di sopra dei 2.000 metri e poco vento; avevo preparato un tema di 300 km che mi avrebbe portato verso ovest. Al briefing della mattina capisco, invece, che le condizioni migliori sarebbero partite prima a nord del campo, decido allora di volare senza alcun tema in quanto non ero sicuro della direzione da prendere. Aspetto fino alle 13:20 e poiché nessun cumulo si presenta, decido di decollare per non sprecare la giornata.

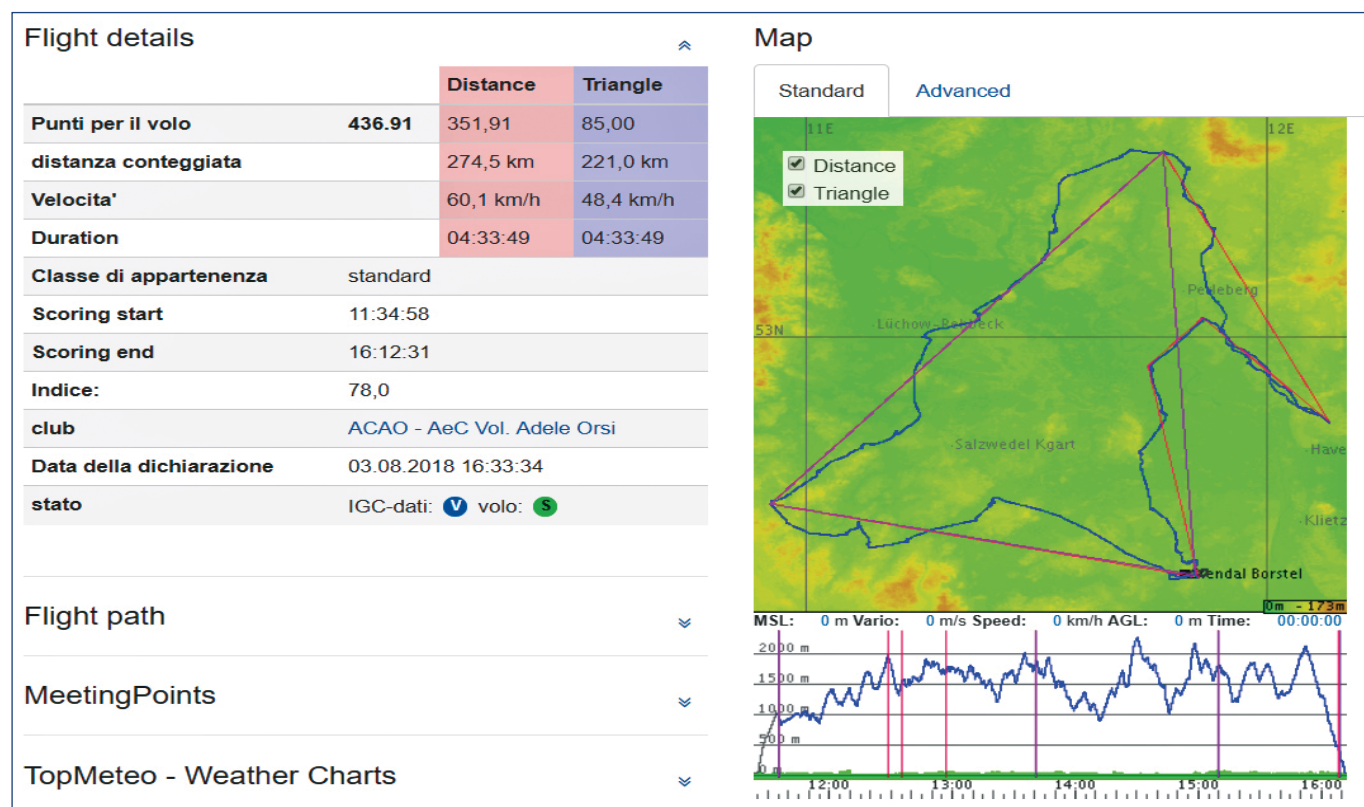
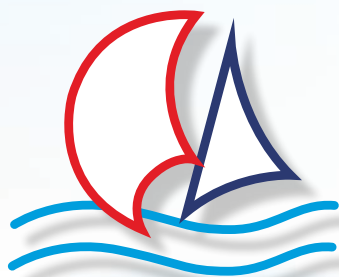


Grafico e dati OLC del volo del 3 agosto



# 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



Una bella immagine dell'M-100S al VGC 2018 dove si può distinguere Alessandro ai comandi. Sullo sfondo un aliante T-21 ed una scia di condensazione di un aeroplano a getto (foto Anna Dalmazzo)

Sganciato inizio a termicare con altri alianti in un'ascendenza di 0,5 metri al secondo che mi porta fino a 1.000 metri; a quel punto scorgo un piccolo cumulo 15 km a nord del campo e decido di puntarlo. Planando verso la condensazione mi rendo conto che una volta arrivato non avrei avuto la quota per tornare indietro, anche per via del vento da sud, decido però di continuare in quanto noto la formazione di più cumuli allineati più a nord del mio obiettivo. Percorro questa decina di chilometri in una fascia portante che mi fa perdere pochissima quota e, una volta sotto la nube, aggancio una termica da 2 metri al secondo e decido così di continuare verso nord.

Qualche ascendenza più avanti noto un bellissimo allineamento di cumuli parallelo alla mia rotta e decido di planare verso di esso. Qui aggancio un bel valore e inizio a seguire la strada di cumuli verso sud-est percorrendo così almeno 50 chilometri senza fare più di una decina di giri completi nelle ascendenze; vado avanti e indietro per questo allineamento e mi ritrovo così allo stesso punto in cui lo raggiunsi, questa volta con prua verso nord.

Una volta a 75 chilometri da Stendal decido di virare verso sud-ovest in modo da eseguire un triangolo. Qui incontro qualche difficoltà: passo sotto dei cumuli che si stanno dissolvendo senza accorgermene e perdo quota fino a scendere sotto i 1.000 metri; continuando più avanti riesco a riprendermi con una termica che arriva a 5 metri al secondo.

Alle 17:15 decido di tornare verso casa, viro così verso est. Mi trovo a 60 chilometri dal campo e con pochi

cumuli davanti a me, riesco comunque con qualche deviazione a salire sopra la planata finale, arrivo così all'aeroporto alle 18:10.

Non avevo idea della distanza percorsa ma dopo aver caricato il volo su OLC mi accorgo di aver fatto un triangolo da 221 chilometri e un totale di 274 con le regole del sito. Quello che noto è che la velocità media è di 60 chilometri orari, in parte ottenuta grazie ai chilometri percorsi sotto l'allineamento di cumuli oltre che per l'aumento della velocità di planata. Infatti in queste condizioni mi sono permesso dei traversoni fino ai 130 km/h con efficienze raramente superiori ai 15 punti (questa informazione la ricavo dal mio computer di volo con installato XC soar).



I cumuli, quasi sempre allineati, non sono molto lontani

## Flight details

		Distance	Triangle
Punti per il volo	436.91	351,91	85,00
distanza conteggiata		274,5 km	221,0 km
Velocita'		60,1 km/h	48,4 km/h
Duration		04:33:49	04:33:49
Classe di appartenenza	standard		
Scoring start	11:34:58		
Scoring end	16:12:31		
Indice:	78,0		
club	ACAO - AeC Vol. Adele Orsi		
Data della dichiarazione	03.08.2018 16:33:34		
stato	IGC-dati: <span>V</span> volo: <span>S</span>		

## Flight path

## MeetingPoints

## TopMeteo - Weather Charts

## Map

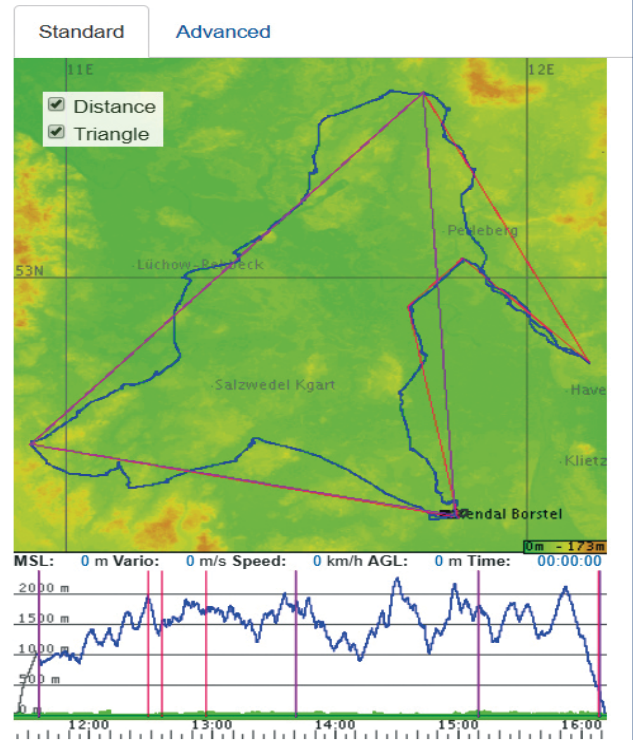


Grafico e dati OLC del volo del 5 agosto

## Volo del 5 agosto

Era da tre giorni che tenevo d'occhio le condizioni di questa giornata: vento da nord-ovest superiore ai 15 nodi, termiche fino a 1.400 metri con cumuli e valori molto forti. Le previsioni ci azzeccarono quasi in pieno, il mio decollo non fu però possibile prima delle 12 in quanto i cumuli degenerati orizzontalmente avevano coperto completamente il cielo. Per questo volo mi ero fissato un tema da 300 km con 3 punti di virata: il primo a nord-est, il secondo a sud-ovest in modo da evitare di muovermi controvento, mentre il terzo si trovava a nord-ovest dell'aeroporto leggermente sopravvento.

Dopo essermi sganciato dal traino, perdo 20 minuti a trovare una buona ascendenza in quanto il vento

continua a portarmi verso sud costringendomi ad abbandonare le termiche prima del dovuto.

Trovato un bel valore, raggiungo la base del cumulo e passo sopra il pilone di partenza. Il mio computer di volo mi indica 30 km/h di vento al momento della partenza. Inizialmente le termiche non superano mai i 2 metri al secondo al contrario di quanto previsto, ma riesco comunque a spostarmi con una velocità media decente girando poco ogni ascendenza per evitare lo scarroccio del vento. Sempre per colpa di quest'ultimo ci metto un po' a capire dove cercare la termica rispetto ai cumuli ma raggiunto il primo pilone ho le idee quasi chiare.

Nella zona circostante il primo pilone (62 km dal campo) le termiche sono molto deboli e i cumuli non mi sembrano molto attivi.



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



tala, decido definitivamente di fare ritorno.

Dei 300 km prefissati ne ho percorsi 250 con una media di 50 km/h, il volo più lungo della giornata è stato di un tedesco con un SB 5 che ha percorso poco più di 400 km con una media di 56 km/h volando per 7 ore e 30 minuti.

In conclusione devo ammettere che il primo volo di questo raduno (quello del 30 luglio), durante il quale sono stato molto fortunato a non fare fuoricampo, è servito a ricordarmi che il mio M-100s non è certo performante come il Discus dell'ACAO, ma anche che nel suo piccolo può regalare grandi soddisfazioni e divertimento rendendo i voli molto più avventurosi. ■

**I bei padelloni pettinati dal vento**

Riesco comunque a ritornare verso Stendal e continuare verso sud-ovest.

Mi trovo alle 16:20 nell'ultima ascendenza prima di raggiungere e girare il secondo pilone (anche questo a 62 km dal campo). Fino a questo punto i miei calcoli davano come possibile la chiusura del tema... finita la termica mi dirigo allora verso il pilone.

Durante il traversone perdo, però, più quota del dovuto e mi ritrovo così a 700 metri sopra un piccolo paese. Entrato nella zona di virata, decido, forse sbagliando, di non fare rotta immediatamente verso l'ultimo pilone in quanto forse non sarei riuscito a raggiungere il cumulo che mi ero lasciato alle spalle. Decido pertanto di continuare verso una nube distante pochi chilometri dove però non aggancio.

Viro allora verso nord-est e, dopo aver scelto un campo nel caso non fossi riuscito a risalire, centro una termica debole che mi riporta lentamente sopra i 1.000 metri.

Continuando a quote basse, sotto la fascia di lavoro, mi convinco sempre di più che la giornata sta volgendo al termine, questo unito alla stanchezza e ad altri motivi, mi spingono a tornare verso casa.

Per un attimo una termica da 5 metri al secondo che mi porta a 1.500 metri mi fa cambiare idea, ma lascia-

# TOST

Flugzeuggerätebau

			
Aircraft wheels	Aircraft tires	Hydraulic brake system	
			
Tow cable retractor winches • Safety releases • Cables • Ropes			
			
Towing / Launching equipment • Maintenance <a href="http://www.tost.de">www.tost.de</a>			



# 100 Fante

**Il mondo del Volo a Vela Italiano raccontato, nel tempo e con un po' di simpatico umorismo, da Enzo Centofante**

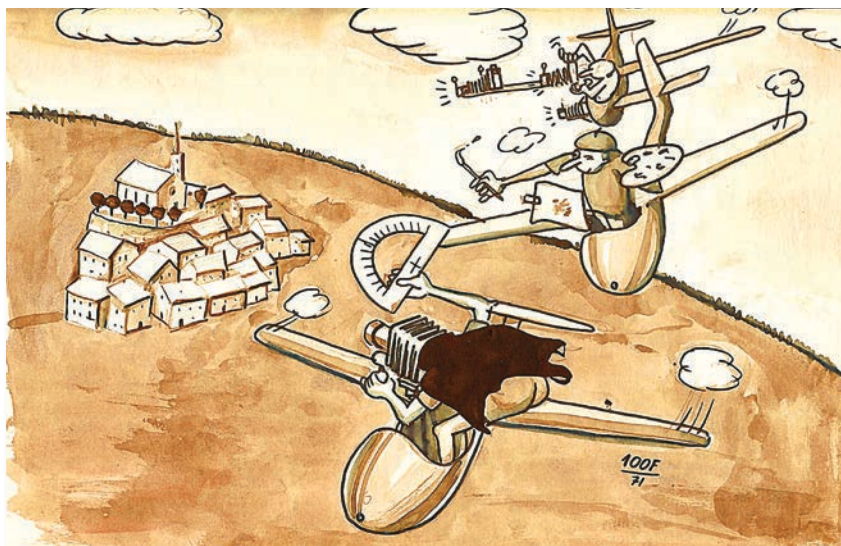
Un sentito grazie a Enzo Centofante per questi suoi simpatici racconti grafici che mostrano amore e cultura del volo. Enzo, nato nel 1932 in provincia di Trento, grazie a una borsa di studio ottenne nel 1958 la licenza di pilota d'aliante per poi dedicare tutta la sua vita al volo sia come pilota commerciale di elicottero e di aereo, sia come istruttore teorico/pratico di volo su aliante (Galetto è stato suo allievo), aereo, elicottero anche per attività di alta montagna. Oggi si occupa come insegnante teorico di meteorologia, sicurezza del volo e "teaching and learning" nei corsi istruttori e talora vola, come secondo pilota, con la moglie Emma continuando a godere, come fosse il primo giorno, del piacere del volo in aliante tra le montagne.

Nato a	Merano (BZ) il 21 maggio 1932, residente a Lavis (TN)
Titolo di studio	diploma di perito industriale elettro-meccanico
Titoli aeronautici	Pilota aliante veleggiatore conseguito nel 1958 Pilota commerciale elicottero dal 1969 Pilota commerciale aereo dal 1973 Pilota commerciale USA multi-engine instrumental airplane and helicopter Istruttore di volo su aliante, aereo, elicottero anche per attività di alta montagna
Attività	Dal 1973 al 1981 capo pilota e direttore operativo soc. Avialpi TN Dal 1982 al 1989 pilota comandante presso Diamond Jet di Linate Dal 1991 istruttore di volo e teoria presso la scuola elicotteri Italfly di Trento Dal 2002 Head of Training nella stessa Scuola Italfly
Ore di volo totali	circa 10.000

## Rieti 1971

Il direttore di gara ing. Edgardo Ciani illustra i percorsi assegnati per le 3 classi: la bacheca imita il suo caratteristico modo di esprimersi.

Il pilone doveva essere fotografato durante la virata di aggiramento, ma spesso la foto non veniva ritenuta valida: grande era l'impegno dei piloti, varie le tecniche di ripresa e importanti erano le discussioni che l'argomento suscitava!

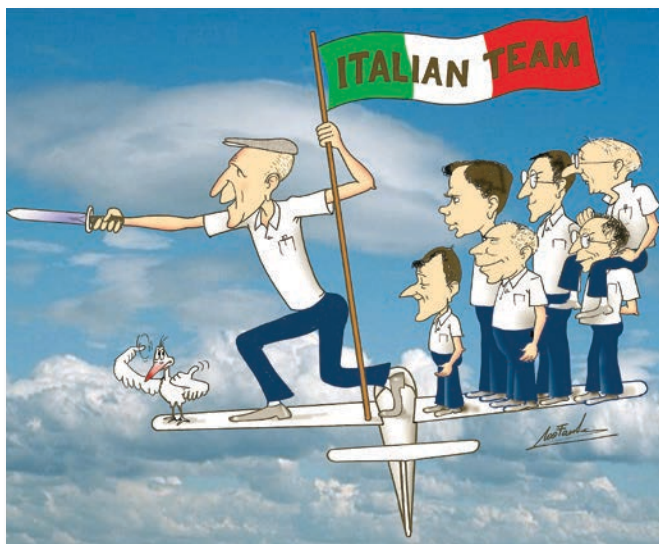


## Aliante per voli di distanza



## La Squadra Italiana nel 1993

Da sinistra: il mitico caposquadra ing. Smilian Cibic; Giorgio Galetto; Stefano Ghiorzo; Leonardo Briigliadori; Luciano Avanzini; Roberto (Bob) Monti e, sulle sue spalle, Umberto Mantica.



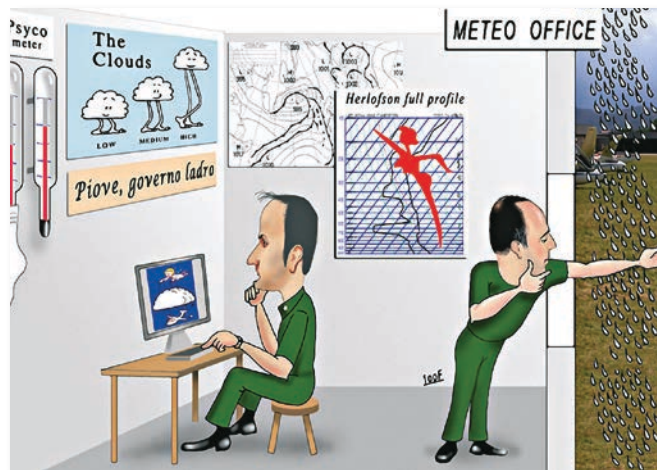
## Il cattivo tempo a Rieti

VII Campionato Europeo a Rieti: copertina del 12° bollettino giornaliero, ultimo giorno di gara.



Viene rappresentata la giuria composta, a partire da sinistra, da:

- Giancarlo Maestri,
- un inglese,
- lo svizzero Hans Nietlispach,
- l'ing. Piero Pugnetti,
- Smilian Cibic
- e il bravo ma sfortunato meteorologo austriaco Hermann Trimmel perseguitato dal maltempo



Negli anni 2007-2008 il servizio meteo durante le gare a Rieti fu gestito dal meteorologo dell'aeronautica militare Guido Guidi (oggi famoso volto televisivo) coadiuvato da un suo aiutante.



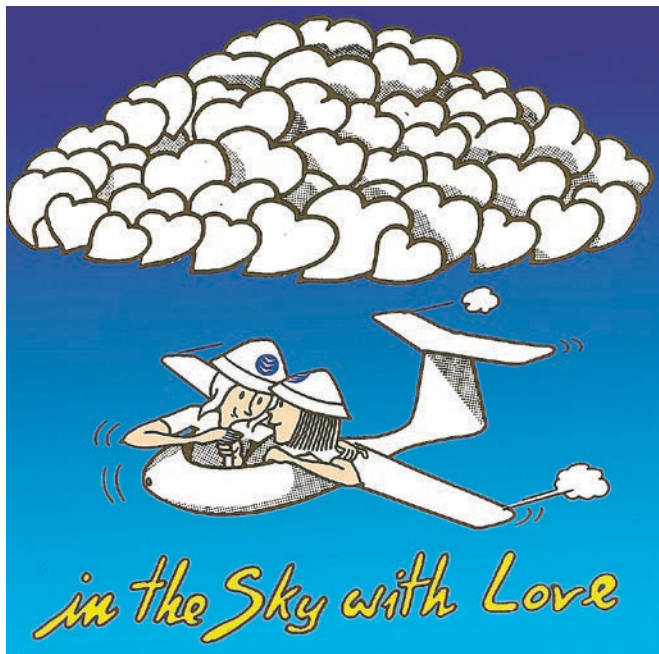
I due grandi boss del Centrale, Pugnetti e Cibic, alle prese col maltempo.

## Anni 90

Il volo a vela è poesia: quante magliette sui campi di volo con queste e altre sfiziose vignette!



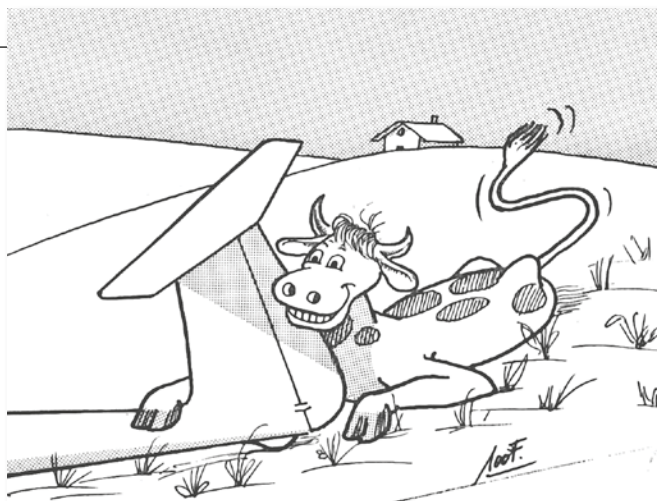
La Portanza



San Valentino

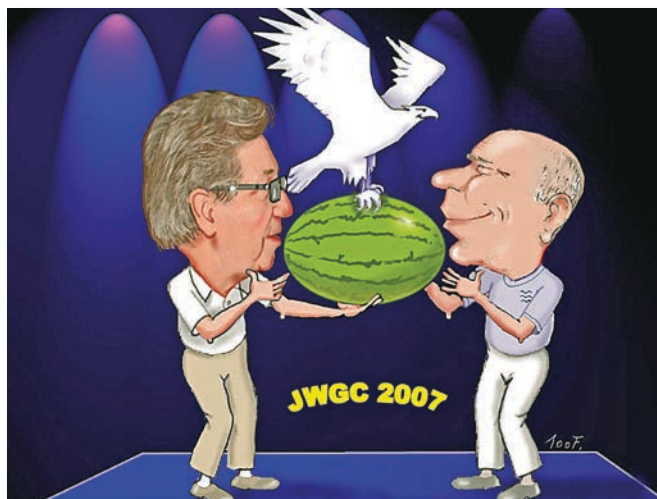


Brutte sorprese in fuoricampo



Ai vecchi tempi, in caso di fuoricampo occorreva fotografare la coda dell'aliante, talora "utilizzata" dalle mucche al pascolo.

## Anni 2000: le gare a Rieti



Leonardo Brigliadori riceve la coppa dal Presidente FAI. Il logo FAI è ancora oggi rappresentato da un rapace bianco posato sul globo terrestre. In quel periodo il mappamondo aveva coloriture blu-verde che lo rendevano un po' troppo simile a un'anguria matura.

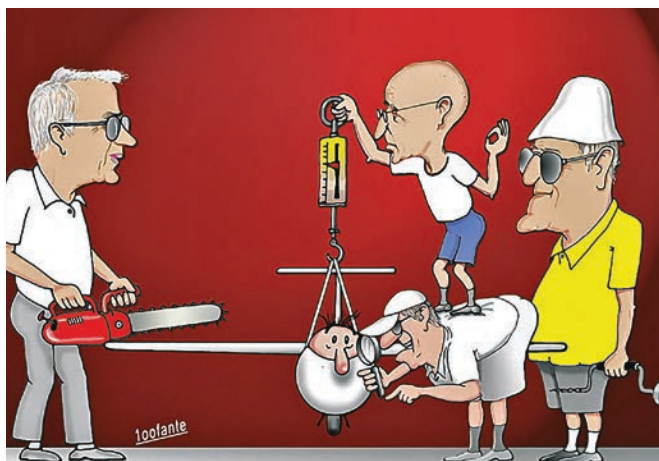


L'insostituibile Luigi Aldini (visto come Direttore d'Orchestra) alle prese con il mondo talora indisciplinato del Volo a Vela

## 2005/8: Condor e i Mondiali a Rieti



Il simulatore per il volo a vela. I due progettisti Mario Bono (detto Alex) creatore del file fotorealistico degli scenari) e Giuliano Golfieri (webmaster del campionato mondiale di Rieti) spiccano il volo arpionati da un condor.



Controllo della massa degli alianti al decollo, prima della gara: i funzionari FAI al lavoro

## 2008: le FlyPink



Dal 2008 il cielo si tinge di rosa: nasce il gruppo FlyPink.



Le signore portano sui campi di Volo a Vela un po' di femminilità, ma anche le problematiche del mondo femminile e nasce qualche perplessità del maschio volovelista non abituato a vedere gruppi di signore in volo.



Enzo Centofante ritrae la moglie Emma Clauser (esperta enologa e gattara) che dopo tanti anni di fermo attività volovelistica decide di rinnovare il brevetto di Volo a Vela.

Tante sono le signore che nel periodo più proficuo della loro vita sono costrette a rinunciare al volo per dare priorità a figli, lavoro e... marito, spesso anch'egli volovelista che però, lui, continua a volare!





Presso l'ACAO, dove si sono sviluppati i primi incontri delle FlyPink, vola anche Roberta Passardi di cittadinanza svizzera: eccola sulle montagne svizzere su un aliante di cioccolato.

Il sito [www.flypink.it](http://www.flypink.it) riporta l'elenco (in continuo aggiornamento) delle signore che hanno ottenuto la licenza di pilota d'aliante a partire dagli anni '70: il numero delle pilote aliantiste continua ad essere eseguito ma in lento aumento da quando il gruppo s'è formato.

1970-1974	2	
1975-1979	2	
1980-1984	5	
1985-1989	7	
1990-1994	5	
1995-1999	6	
2000-2004	4	
2005-2009	7	
2010-2014	17	
2015-oggi	10	

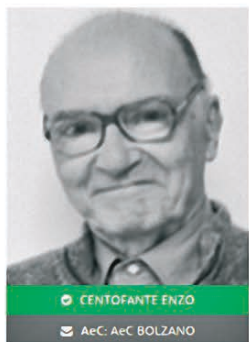
Se consideriamo il quinquennio attuale 2015-2019 le licenze sono ad oggi già 10 e ci sono nuove allieve che a breve sosterranno l'esame.

La storia precedente agli anni '70 (raccontata nel sito) ha visto pilote illustri che spesso si sono trovate sole sul loro capo di volo: ricordiamo fra tutte **Adele Orsi**, campionessa di fama internazionale, promotrice di questo nostro gruppo!

## Bruttini e gli stage

Oggi, negli stage a Rieti, è leader indiscusso Alessandro Bruttini, coadiuvato dal sempre presente Luigi Aldini e dai noti istruttori Franco Poletti e Damino Ceriani.





**CENTOFANTE ENZO**  
AeC: AeC BOLZANO

Profilo
Campionati 1
Record Italiani 0
Onorificenze 0

**Insegne Argento**

Distanza	Quota	Durata	AeCI
50km	1 000 m	5h	ARGENTO
KM 50 12/8/64	M 1000 12/8/64	H 5,00 20/8/64	N 0198 13/3/65

**Insegne Oro**

Distanza	Quota	Durata	AeCI
300 km	3 000 m	5 h	ORO
KM 309 20/8/64	M 4400 27/5/66	H 5 00 20/8/64	N 0035 anno 1966

**Insegne Diamanti**

META	DISTANZA	QUOTA
300 km	500 km	5.000 m
KM 312 3/6/68	KM 543 29/6/71	M 5480 30/4/70

**AeCI 3 Diamanti**

N 0008 anno 1969

**FAI 3 Diamanti su Oro**

???

Volo a Vela  
N° 368 **55**

# Note di una vita



*Un libro-intervista racconta la vita e l'esperienza di Egidio Galli.*

*Dal modellismo alla fondazione di un grande club, passando per la guerra, la direzione di campionati e attraverso le vicende di una vita rigorosa ma piena d'entusiasmo anche nei momenti difficili*



**La giornalista Irene Soave (della start-up Life Notes) ha condotto la presentazione del libro su Egidio Galli. Lui, come sempre, ci ha messo la sua brillante carica umana**

Lo scorso 21 luglio si è svolta una bella festa ad Alzate Brianza, sede dell'AVL. Il presidente dell'aero club Voloelastico Lariano, Alessandro Scaltrini, ci aveva invitato ad una speciale occasione: celebrare degnamente la lunghissima carriera di Egidio Galli con la presentazione di un libro-intervista realizzato in suo onore per volontà del club da una neonata casa editrice, Life Notes.



Presente da tanti club del Nord, tra risate e applausi

Così una giornalista professionista ha preso contatto con Egidio, che ha superato la boa dei 94 anni d'età in perfetta forma fisica e mentale, con solo un serio acciaccio che gli ha peggiorato la vista. Irene Soave ha raccolto materiale fotografico, ha incontrato i più cari amici di Egidio oltre a lui stesso, e infine c'è stata una memorabile cena a casa Scaltrini, presenti tra gli altri Gianni Cairoli, Elio Cresci, Franco Poletti e Antonio Bonini, tutti entusiasti di rievocarne le gesta e di riscoprire tanti aneddoti. Pietro Longaretti ha fornito una nota storiografica precisa e circostanziata che ha permesso di ricostruire il contesto in cui la carriera di Egidio si è dispiegata.

Alessandro Scaltrini ha tenuto una brillantissima e vivace presentazione, parlando in completa improvvisazione e suscitando più volte risate e applausi come un attore navigato, mentre ci raccontava del carattere di quest'uomo che ha donato una parte importante della sua vita al volo a vela italiano, guidato da principi morali ben chiari, semplici e acutamente identificati e descritti da Irene Soave nelle pagine del libro. Chiunque conosca Egidio ne ha tratto degli insegnamenti, al di là di qualunque differenza nelle opinioni politiche. Per quanto concerne me stesso, certamente ho intrapreso l'attività di direttore delle competizioni grazie all'osservazione del suo lavoro durante le gare di Torino, alle quali ho spesso par-

tecipato. Nel testo si legge che per Egidio il ruolo di direttore di gara è quello che, insieme all'istruzione di base, gli ha dato le maggiori soddisfazioni. Uno dei principi che espone alla redattrice è "Devi comandare, ma devi voler bene, in qualche modo, a quelli che comandi". E poi "L'essenza del comando è essere presenti", cioè il semplice concetto che solo l'interazione diretta, personale e tradizionale ci permette di conoscere e osservare le persone, di capirne le abilità e il carattere e quindi di guidarle efficacemente e giustizia; che bisogna conoscere tutti, uno a uno, dimenticandone le debolezze e trasformando le singole capacità in un contributo corale prezioso. Antonio Bonini, ex presidente dell'AVL, conclude la presentazione indicando ai lettori "la somma dei valori che scaturiscono dalle parole modeste e colloquiali di Egidio; senza retorica e senza politica, ci dicono che si può davvero "volare un po' più in alto" pur tra le intemperie della vita e tenendo la barra ben dritta". ■

*Il volume "Libro personale di Volo" dedicato ad Egidio Galli viene stampato in piccolissima tiratura per gli amici, ed è disponibile a richiesta tramite la segreteria del club Volovelistico Lariano AVL. Il prezzo di vendita copre il puro costo della stampa digitale con un piccolo margine che il club devolverà ad un istituto di ricerca medica. Questo libro infatti è il regalo e la dimostrazione di riconoscenza ad una delle persone più significative nel panorama del volo a vela italiano, da parte del club che ha fondato egli stesso. Acquistandolo, esprimerete l'apprezzamento per questa iniziativa, per i sessant'anni di lavoro di Egidio Galli, e trarrete piacere e divertimento dalla lettura di questa simpatica opera. Richiedetelo a: segreteria@avl.it, telefono +39 031 619250*



Il libro è il racconto di una vita imperniata intorno al volo, e raccoglie due lunghe interviste ad Egidio. Gli amici hanno fornito le conferme e i dati contestuali

# Umberto Bertoli

Con un profondo dolore abbiamo appreso la notizia della scomparsa di Umberto Bertoli, che ci ha lasciati dopo avere lottato con tenacia contro una malattia che alla fine lo ha preso, ma non lo ha mai sconfitto. Perdiamo un grande amico, un meraviglioso formatore, un pilota sicuro e di grandissima esperienza, una colonna portante dell'aeroporto di Calcinate. Soprattutto una persona intelligente, preparata, elegante e dotata di una sensibilità umana che sembra diventare una qualità sempre più rara. Era contagioso l'equilibrio che, in ogni momento della vita, ha sempre mostrato tra passione e ragionamento, tra sensibilità e logica, tra sentimento e giustizia.

Ci piace ricordarti così! Grazie Umberto!



Un giorno bellissimo in mezzo al lago maggiore mi hai ceduto i comandi dell'L-19 perché dovevi vuotare il fornello della pipa. Ma i comandi dietro non c'erano. Erano smontati. Quando faticosamente sono riuscito a rimontare la cloche e ad alzare i pedali ti sei finalmente vuotato la pipa battendola sul bordo del finestrino e l'hai pazientemente ricaricata e accesa, con un gesto che ti è sempre stato familiare e che ti abbiamo visto fare un milione di volte. Intanto io facevo dei pigri otto tra Laveno e Stresa.

Oggi ti sei ripreso i comandi e per me la tua pipa sarà sempre accesa.

*Giuliano Provera*



I simboli parlano di noi più di qualsiasi discorso e Bertoli e la Pipa sono una cosa sola. Mi è dispiaciuto non poter essere con tutti all'ultimo saluto terreno ad Umberto ed allo stesso tempo sono contento perché, lontano da Calcinate da più di due anni, posso ricordarlo in forma e non sofferente. Qualche anno fa "rubai" una pagina del manuale di volo del Cessna 310 (detto anche L-19) progettando un modello di 2 metri e venti; l'ho costruito e non ancora collaudato. Molto tempo fa costruii uno Stinson L-5 che chiamai Ercolino in onore dello stacanovista del traino di alianti, il com. Addario. Quel piccolo Stinson vola ancora bene. Questo nuovo modellino lo chiamerò "Bertoli" e volerà bene. Vogliamoci bene, la vita è un boccone.

*Tonino Pollio*



# Walter Vergani

*Sessant'anni di volo a vela italiano, nella storia di un uomo*

Meno di un anno è trascorso da quando gli amici hanno raccolto in un volumetto un piccolo tesoro che oggi, nel vuoto della sua recente scomparsa, rappresenta una traccia dell'eredità volovelistica di Walter Vergani: una veloce selezione fra i tanti articoli che ha scritto per la rivista *Volo a Vela*. Si partiva dal 1957 per arrivare al 2008 e, pur saltando di qualche lustro qua e là, si è dovuto scartare molto materiale per motivi di spazio, in particolare saltando la lunga esperienza legata alla Federazione FIVV. C'era tutto il volo a vela italiano degli ultimi sessant'anni, una finestra sui cambiamenti del nostro sport e uno sguardo sui problemi vecchi e nuovi. In moderno stile giornalistico, con bella scrittura, spesso arguto e comunque sempre oggettivo, gli articoli di Walter Vergani ci hanno informato sui "grandi voli" di 150 km, che poi hanno superato la barriera dei 1.000; ha messo alla prova aliante in legno, in metallo, in fibra di vetro, in carbonio e kevlar.

Ha visto l'evoluzione dei percorsi di gara, dalle prove di durata e distanza libere fino ai veloci circuiti di 500 km a 160 km/h di media. In poche frasi ha saputo cogliere l'essenza delle interminabili polemiche sugli handicap e sulle classi.



Walter Vergani è mancato in maniera improvvisa, per le conseguenze di una banale caduta che hanno aggravato il quadro di salute già provato dall'età. Walter è stato un uomo di grandissimo spessore, sempre concreto e finemente razionale. Estraneo a ogni rivalità individuale, puro e cristallino nella sua passione per il volo, competitivo solo nello sport che lo ha assorbito ma per il quale non ha mai ceduto a campanilismi. Se qualcosa si rompeva, lui la riparava; se qualcosa era carente, lui si rimboccava le maniche per migliorarla. Non perdeva tempo, mai. Nemmeno per fare proposte: preferiva realizzare. La sua fede nel-

la forza dell'associazionismo non ha mai vacillato, estraneo com'era a qualsiasi recriminazione. Sapeva

bene che l'umanità, anche in uno sport numericamente piccolissimo, fa grandi passi avanti e alcuni passi indietro, e non si è mai lasciato scoraggiare da questi ultimi. Con impegno personale e spirito indomito, ha perseguito crescita e sviluppo, senza fermarsi di fronte alle difficoltà in costante agguato.

Dell'aliante amava ogni aspetto: la macchina, la tecnica, la velocità la scienza... e l'organizzazione "politica" forse sopra ogni cosa. La burocrazia l'ha combattuta non con le proteste, ma con il duro lavoro di analisi e di convincimento. Si è speso in favore dei club meno ricchi, fornendo un aliante biposto di basso costo in cambio di un canone simbolico. Ha dato il suo supporto alla sperimentazione di metodi di decollo economici come il traino con automobile, e ha subito capito l'enorme potenziale della Classe Club e degli aliante leggeri nella diffusione del nostro sport, incoraggiandone l'acquisto sia sulle pagine della rivista, sia con i suoi consigli diretti e personali.

Membro del prestigioso gruppo di fondatori del club di Calcinate oggi dedicato ad Adele Orsi, Walter non ha risparmiato sforzo alcuno, approfondendo decenni di lavoro per dare alla nostra nazione un futuro volovelisticamente migliore. Il suo progetto di costituire una Federazione sportiva si è realizzato con successo nell'arco di una ventina d'anni, grazie alla sua tenacia, dandoci una struttura nazionale e un'identità di corpo. Ho ammirato la naturalezza con cui ne cedette la guida ad un nuovo presidente, continuando a collaborare come consigliere in umiltà senza mai provare gelosia per il passaggio di consegne.

Lascia l'inseparabile moglie Franca, che lo ha accompagnato e affiancato in tutte le sue iniziative, la forte e graziosa figlia Silvia e due dolcissimi nipoti, Victor e Diane. Per la FIVV, per il club, per la rivista e per molti di noi, certamente per me, è stato un padre che ci ha accompagnati all'imbocco di una strada, insegnandoci a trovare la via giusta e a concentrare le nostre energie. La sua figura ci illuminerà per sempre. Da lassù, o da dentro di noi a seconda di ciò a cui credete, lo spirito di Walter Vergani che ha guidato il progresso ci ricorda ogni giorno che il mondo è come noi lo facciamo. Grazie, Walter. ■



# Umberto e Walter

Ho davanti a me il volto di due cari amici il cui distacco da Terra (... sia fatta la Tua volontà...) è avvenuto nel soffio di pochi mesi. Sono sorridenti: hanno i lineamenti distesi del pilota consapevole che il volo appena concluso è stato l'appagamento di un desiderio alto e nobile. Il millesimo? Il centomillesimo? Ancor di più: quasi una vita passata in volo.



Ho conosciuto Umberto Bertoli a Rieti, nel 1957: sono oltre sessant'anni di reciproca stima e affetto. Ho conosciuto Walter Vergani sui campi di prova dei modelli volanti, nel 1946: sono oltre settant'anni di comuni opere e affetto.

Da Lilienthal ad oggi il volo a vela mondiale è diventato adulto. Aerodinamica, meteorologia, materiale, ricerca e intuito hanno fatto – sotto la guida e la dedizione di uomini e donne di valore – un'era speciale

nella grande Storia dell'aviazione. A conferma basta una breve considerazione: l'aliante è giunto alla quota di 20.000 metri, ossia al limite della stratosfera e – sempre negli strati alti – ad oltre 2.000 chilometri di distanza in linea retta.

In quella pionieristica fascia intermedia a valle della seconda guerra mondiale, Umberto Bertoli e Walter Vergani hanno vissuto nel volo a vela da protagonisti. Eravamo adolescenti e aeromodellisti, io del C.A.M. – Centro Aeromodellistico Milanese – e Vergani del G.A.S. – Gruppo Sportivo Sempione – e così veniva spontaneo prendere in giro gli amici del "gas". Sempre col sorriso.

In una pausa del Campionato Italiano di Volo a Vela a Rieti, invento la gara dei rimorchi+auto in retromarcia. Coltivo il desiderio di vincere, forte dell'esperienza nel settore dei rimorchi su strada. E invece, dopo lunghe e polverose prove, vince Bertoli e i festeggiamenti sono da lui sostenuti con parecchie bottiglie di champagne. In proposito, conosceva bene le regole dell'Aeronautica Militare appena lasciata per congedo.

Mi trovo in quello stato d'animo per cui vorrei parlare in continuità dei miei due amici: basta aprire a caso la voluminosa enciclopedia. Ma ora è il tempo del raccoglimento per pregare: voglia la benevolenza divina volgere lo sguardo a Maria Rosa con Francesco ed Elena, indi a Franca con Silvia. Le sofferenze nell'arco finale di Umberto e di Walter sono state affrontate da tutti con ammirevole fermezza. ■



# Sit

YOUR  
BRUSH  
SOLUTION

Società Italiana Tecnospazzole

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

+39 051 6113211





**DISARONNO.**

**IL GUSTO CHE SEDUCE IL MONDO.**