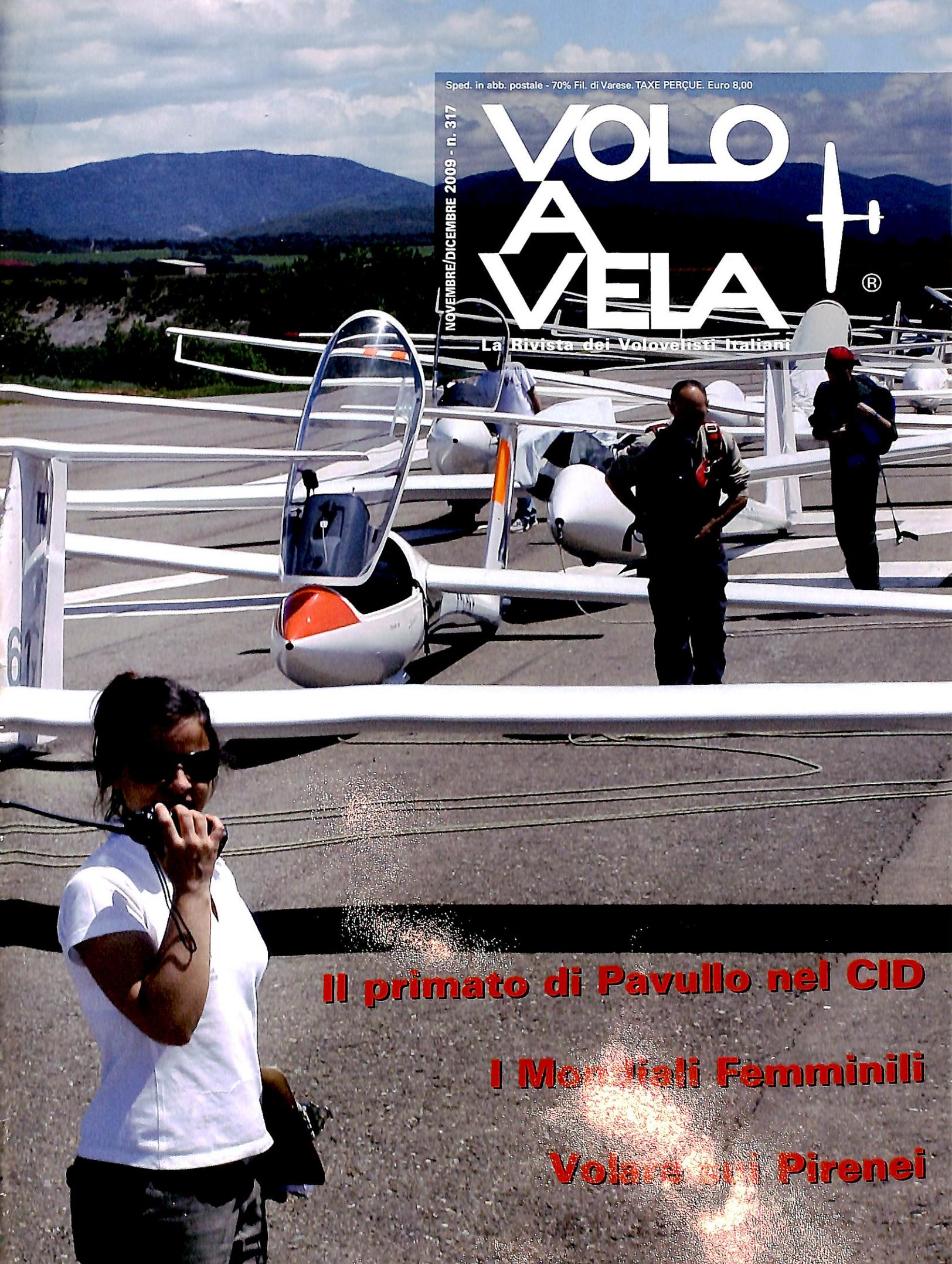


Sped. in abb. postale - 70% Fil. di Varese. TAXE PERÇUE. Euro 8,00

NOVEMBRE/DICEMBRE 2009 - n. 317

VOLO A VELA

La Rivista dei Volovelisti Italiani



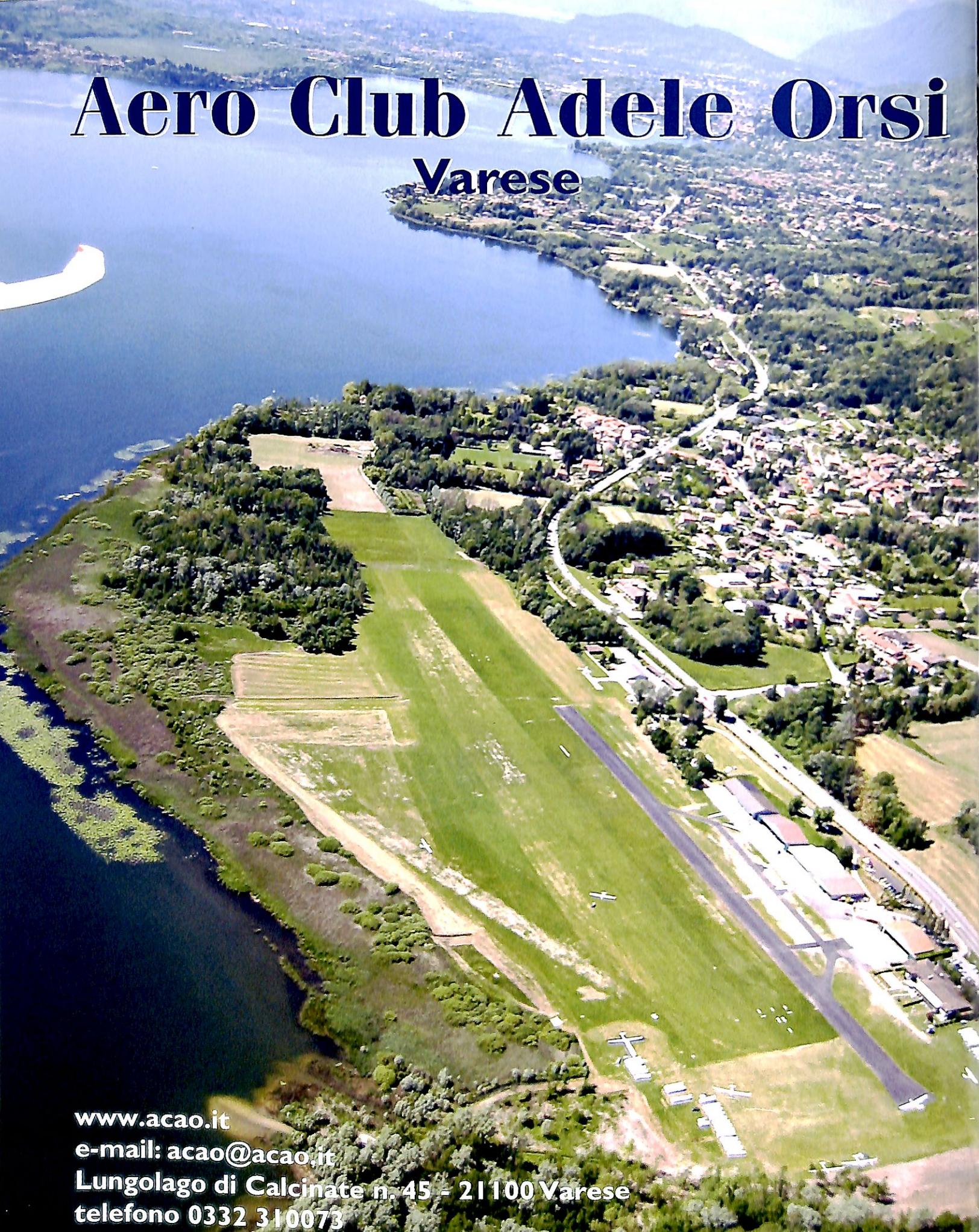
Il primato di Pavullo nel CID

I Mondiali Femminili

Volare sui Pirenei

Aero Club Adele Orsi

Varese

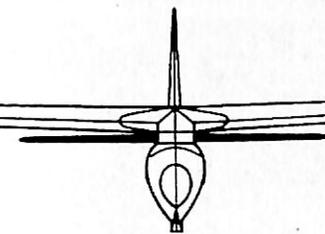
An aerial photograph of the Aero Club Adele Orsi in Varese, Italy. The image shows a paved runway and taxiway cutting through a green landscape. To the left is a large body of water, likely Lake Varese, with a small white boat visible. The background features rolling hills and mountains under a clear sky. The club's buildings and parking area are visible near the runway.

www.acao.it

e-mail: acao@acao.it

Lungolago di Calcinate n. 45 - 21100 Varese

telefono 0332 310073



Correzioni di rotta

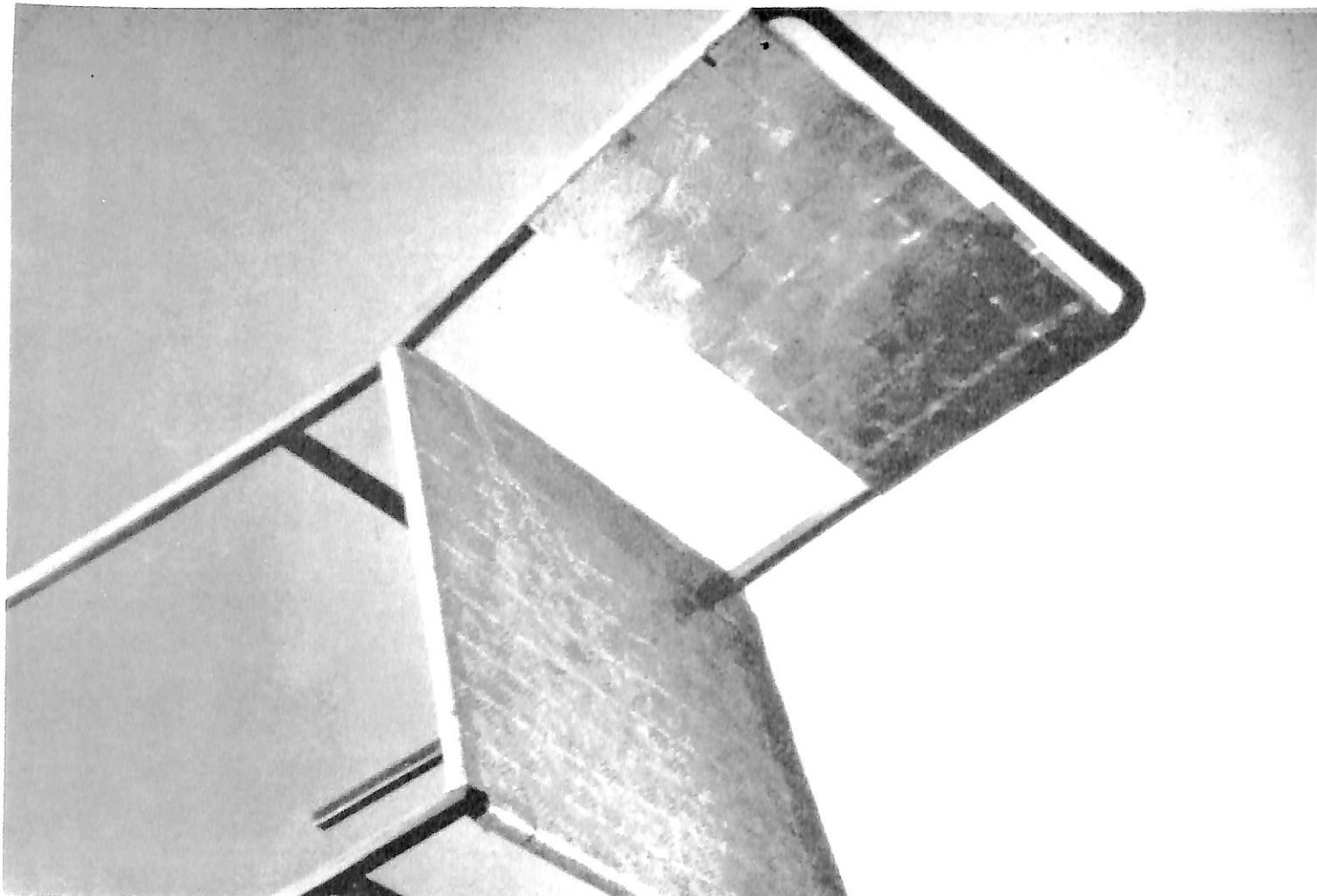
Nel corso del 2009 sono state messe in atto alcune strategie intese a rivoluzionare l'assetto del volo a vela italiano. Raramente le rivoluzioni sono indolori, come mi ha scritto in una lettera dedicata al tema del CTF il caro Egidio Galli (mi scuso per non averla pubblicata, ma gli eventi che sono seguiti ad essa la rendono meno aggiornata, e mi fanno pensare che sia forse meglio chiudere l'argomento almeno per ora). Questa si è caratterizzata nel tentativo da parte della FIVV, anche ma non solo attraverso la creazione del Centro Tecnico Federale, di assumere direttamente la gestione di attività che prima erano solo affidate ai club locali. L'accentramento ha portato a una maggiore visibilità della Federazione, oggi più direttamente collegata ai piloti soprattutto quando partecipano agli eventi agonistici. E d'altro canto non per tutti questo accentramento ha significato maggiore simpatia o la condivisione di questo rivoluzionario obiettivo. L'organizzazione delle gare estive a Rieti è stata praticamente impeccabile ed è chiaro che i partecipanti hanno generalmente apprezzato il rinnovamento.

Ora, con l'avvicinarsi della stagione 2010, giungono sparsi ma sempre più frequenti alcuni importanti segnali: i timonieri stanno correggendo la rotta. I regolamenti sportivi vedono modifiche che sembrerebbero dettate dall'esperienza di un anno di forti ma non sempre ottimi cambiamenti. Il CTF ha preso sede (più o meno itinerante o temporanea) ad Asiago, dove non deve competere contro una forte realtà locale preesistente. La FIVV ha annunciato recentemente il proprio rinnovato interesse al tema della Sicurezza tramite la propria Commissione Istruttori. L'organizzazione delle gare estive è stata affidata, con alcuni dettami di qualità, al locale AeCCVV accogliendo i ripetuti annunci di disponibilità a collaborare. Gli alianti della flotta AeCI stanno lentamente riprendendo a volare, sparsi tra alcuni club locali e il CTF.

Del resto proprio le iniziative FIVV hanno stimolato le realtà locali, soprattutto reattive, a ritrovare slancio e iniziativa. Il Centrale ha una flotta interessante e da maggiore visibilità ai propri programmi di stage che registrano un buon successo e hanno conquistato consensi internazionali. Il Club di Rieti ha ottenuto un'autorizzazione permanente Enac per la realizzazione dei corsi per Istruttori. Entrambi hanno imparato a proteggere le proprie competenze e tradizioni, sulle quali fondano la certezza e l'impegno di continuare ad operare ancora per lungo tempo.

Questo nuovo indirizzo stempera finalmente l'atmosfera di scontro che si era voluta creare. Si tratta di una vittoria del realismo sulla logica delle barricate. Non sono in grado di prevedere se politiche più aggressive torneranno a fare capolino, ma mi auguro il contrario, e per ora il 2010 si annuncia come un anno di collaborazione e di più serena convivenza tra le preziose e vitali realtà di cui è composto il volo a vela.

Aldo Cernezzì



SICOBLOC

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

La cangiante tridimensionalità che si evidenzia nei fogli SICOBLOC è davvero magica! Persino in un foglio dallo spessore di 0.2 millimetri è possibile ammirare l'effetto "profondità" che rende unico SICOBLOC.

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

MAZZUCHELLI 1849 S.p.A.

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

SICOBLOC

1849 mazzucchelli

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

Tel. (0331) 82.61.11 - Fax (0331)82.62.13 - Telex 37000

Fondata da Plinio Rovesti nel 1946

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



Direttore responsabile:

Aldo Cernezzi

Segreteria

Bruno Biasci

Archivio storico

Umberto Bertoli, Lino Del Pio,

Nino Castelnuovo

Prevenzione e sicurezza:

Marco Nicolini

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

Aldo Cernezzi

Vintage Club:

Vincenzo Pedrielli

Corrispondenti:

Celestino Girardi

Paolo Miticocchio

Aimar Mattanò

Sergio Colacevich

Giancarlo Bresciani

In copertina:

Ana Alegre dirige

i decolli di gara a Santa Cilia
(foto di Aldo Cernezzi)

Progetto grafico e impaginazione:

Impronte - Milano

Stampa: Serostampa - Milano

Redazione e amministrazione:

Aeroporto 'Paolo Contri'

Lungolago Calcinatè, 45

21100 Varese

Cod. fisc. e P.IVA 00581360120

Tel. 347/5554040 - fax 0332/310023

POSTA ELETTRONICA

csvva@volovela.it

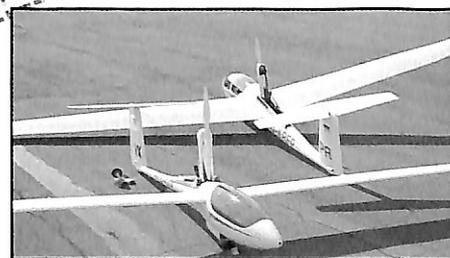
Autorizzazione del Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 di Registro. Spedizione in abbonamento postale art. 2 Comma 20/B Legge 662/96, Filiale di Varese. Pubblicità inferiore al 45%. Le opinioni espresse nei testi impegnano unicamente la responsabilità dei rispettivi autori, e non sono necessariamente condivise dal CSVVA né dalla FIVV, né dal Direttore. La riproduzione è consentita purché venga citata la fonte.

issn-0393-1242

In questo numero:

n. 317 novembre/dicembre 2009

Editoriale	1
Lettera	4
II Congresso FIVV	6
Prove di impatto	12
Ottobre in onda a Rieti	17
Campionato mondiale femminile	20
Pavullo in prima linea CID	30
Volare sui Pirenei	40
In breve	49
Assemblea FAI in Corea	57
Piccoli annunci	62



Controlla sull'etichetta
LA SCADENZA
del tuo abbonamento

LE TARIFFE PER IL 2010

DALL'ITALIA

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

DALL'ESTERO

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

Modalità di versamento:

- con bollettino postale sul CCP N° 16971210, intestato al CSVVA, Aeroporto P. Contri - Lungolago Calcinatè, 45 - 21100 Varese, indicando sul retro la causale e l'indirizzo per la spedizione;
- con bonifico bancario alle coordinate IBAN: IT43G0504850180000000089272 (dall'estero BIC: POCIITM1219) intestato a CSVVA, indicando la causale e l'indirizzo per la spedizione, e dandone comunicazione agli indirizzi sotto riportati;
- con assegno non trasferibile intestato al CSVVA, in busta chiusa con allegate le istruzioni per la spedizione.

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

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

“Per tutta la Primavera non si entra in termica se c’è già un’aquila, anche se questa non ha sufficiente quota per costituire una minaccia”.

Caro Ercole,

è con piacere che ho letto il tuo articolo sulle **aquile** nell’ultimo numero di *Volo a Vela*. Personalmente sono stato attaccato da un’aquila in Valtellina negli anni ‘70. Quando sono entrato nella sua stessa termica, lei era a circa 200 metri sopra di me. Al ritorno ho scritto un articolo su *Volo a Vela* raccontando l’avventura. Dopo solo una settimana mi è capitato in mano *Aviasport*, su cui un pilota francese con uno Janus raccontava la stessa cosa, capitatagli sulle Alpi marittime.

I due articoli sembravano l’uno la fotocopia dell’altro. Successivamente mi è capitato ancora di

trovare in termica un’aquila, ma alla stessa quota mia. Ebbene, quella volta l’aquila è rimasta in ala con me per non meno di tre giri completi, estraendo di tanto in tanto le zampe come se fossero diruttori. L’ho fotografata con le Instamatic fisse di bordo che a quei tempi erano obbligatorie e che puntavano, come sai, l’estremità dell’ala.

Incuriosito, ne ho parlato a lungo con mio fratello Egidio, parecchio ferrato in ornitologia ed in contatto continuo – quando aveva fondato la rivista *Airone* – con Danilo Mainardi, il più rinomato ornitologo d’Italia, che ancor oggi scrive sul

L’AQUILA REALE

scheda estratta da www.aquilalp.net

Alimentazione: dipendente dal territorio, mammiferi ed uccelli di medie dimensioni, nelle Alpi soprattutto marmotte, volpe, lepre variabile, fagiano di monte, pernice bianca. In inverno l’Aquila si alimenta soprattutto di selvaggina morta (molto spesso camosci).

Status: nidificante regolare nelle Alpi; è un uccello territoriale, la coppia rimane insieme tutta la vita.

Riproduzione: 1-2 uova, periodo di deposizione fine marzo, inizio aprile, schiusa del primo uovo dopo circa 45 giorni. Nella maggior parte sopravvive solo un piccolo. In volo dopo circa 70 giorni, tra metà luglio e inizio agosto.

Consistenza nelle Alpi: circa 1.200 coppie, di queste circa 60 in Germania, 350 in Austria, 250 in Francia, 400 in Italia, 300 in Svizzera, 1 in Lichtenstein e 0 in Slovenia. Tendenza stabile.

Minacce: l’Aquila reale è considerata una specie minacciata e quindi è inserita nell’allegato 1 della direttiva uccelli 79/409/CEE. Disturbi al nido e nei territori di caccia con elicotteri, sport aerei, vie di arrampicata e alpinisti rappresentano un potenziale problema. La caccia all’Aquila reale è proibita su tutto il territorio alpino.

Ottavio Paolini



Corriere. Temo che le cose siano meno idilliache di quello che dici. Gli uccelli hanno sempre praticato quello che gli ornitologi chiamano «braccaggio», quell'azione di dissuasione che vedi fare sempre dalle rondini o dalle cornacchie in primavera – all'epoca dei nidi – contro una poiana o un nibbio di passaggio. Generalmente fanno delle picchiate ai rapaci fino a pochi centimetri dal loro corpo (anzi, a volte si ha l'impressione che riescano a toccarli col becco, per un istante), costringendoli a cimentarsi in un mezzo tonneau pentito in picchiata per evitare la toccata e a lasciare il territorio più in fretta. Le aquile si cibano generalmente di piccoli mammiferi o di uccelli (marmotte, scoiattoli, pernici, ecc.) e fanno il loro nido sempre a metà costone. Quando è l'epoca dei nidi (aprile, maggio) vanno a caccia in un territorio di grande estensione che ha uno spessore di quota dal nido alle vette. Così, quando trova una preda, si limita a portarla al nido in discesa (mai in salita), ottenendo così un gran risparmio di energie.

Se tu ti metti con l'aliante in quello «spessore» di territorio – e cioè ad una quota tra il nido e le vette – costringi l'aquila a «braccarti», e cioè ad espellerti dal suo territorio perché tu, nella sua testa, le puoi mangiare i due piccoli e rubarle le marmotte. Ma per attaccarti ha bisogno di almeno 100 metri di vantaggio, altrimenti non possiede l'energia potenziale da trasformare nell'energia cinetica sufficiente. Quando ti attacca dall'alto, e nella stagione dei nidi ti attacca sempre (altro che «...sta imparando a conoscere gli alianti...»), viene giù ad una velocità impressionante, con il becco e le zampe protese in avanti e le ali raggruppate in qualche modo dietro. Sembra, te lo assicuro, una vignetta di Walt Disney. A me è passata tra il cockpit e il bordo d'attacco sinistro, e non è chiaro, in quell'assetto assurdamente non direzionale, se è sua volontà colpire o semplicemente «braccare». E se colpisce il cockpit, com'è capitato a Gritti e ad altri, l'aquila muore. E se l'aquila muore, anche i due piccoli muoiono.

È una strage, e sarebbe bene istruire i tuoi ragazzi a lasciar perdere di entrare in una termica in

quei mesi se lì si trova già un'aquila con qualche metro di vantaggio. Il territorio è suo, non dell'aliante (che Dio ha creato dopo!). Se invece entri in una termica in cui lei è alla tua stessa quota, lei ti si mette in ala e sta lì come se fosse una delle Frecce Tricolori. Ma non è perché «ha imparato a conoscere l'aliante», è perché non ha la possibilità di portare a termine il suo «braccaggio». È per quello che ogni tanto tira fuori le zampe. Non le usa come diruttori, per star bene bene in formazione, ma cerca d'istinto di beccarti, di spaventarti, di farti del male. Insomma, le dai fastidio, ti vorrebbe braccare, e tu te ne devi andare. Più avanti nella stagione, in giugno e luglio, le incontri che stanno facendo scuola di volo al piccolo rimasto (generalmente dei due piccoli ne sopravvive solo uno), e in quella fase l'aquila non ti attacca più. Però è più elegante lasciarla perdere lo stesso e non avvicinarsi per fare la fotografia. Interromperesti, in modo maleducato, un momento importantissimo dell'istruzione, come quella che fai così bene tu con i tuoi ragazzi.

I **grifoni** del Velino, invece, hanno tutta un'altra tecnica per procurarsi il cibo. Si levano in volo il mattino e stanno a curarsi l'un l'altro nelle varie termiche del territorio formando dei giganteschi triangoli e quadrati. Appena vedono un collega che si butta fino a terra in sbalorditiva picchiata, convergono tutti verso la stessa carogna stando lì tutti insieme finché, a fatica, ridecollano la sera per andare a rigurgitare il cibo ai pulcini. Ecco perché quando passi sulla piana d'Avezzano un giorno ne vedi venticinque e l'altro giorno nessuno. Ora, siccome l'aliante non si nutre di carogne, ai grifoni non importa un fico secco se ne vedono uno che li raggiunge nella loro termica sopra o sotto o alla stessa quota. Quanti di noi hanno fatto i 5 metri in quelle zone insieme a loro, anche a soli due metri di distanza. Al massimo li vedi – come li ho visti io – che alzano le penne sul dorso dell'ala, solo quelle all'attacco della «fusoliera», per creare uno stallone comandato per perdere quei due metri di quota quando tu, più veloce, li sorpassi.

Ti saluto con affetto.

Marco Gavazzi

Congresso FIVV 2009

Aldo Cernezi

Nel fine settimana di metà ottobre si è svolta a Reggio Emilia l'ottava edizione del Congresso Nazionale, organizzato per la prima volta dalla rinnovata dirigenza FIVV che è presieduta da Leonardo Briigliadori. La scelta di riunirsi su di un aeroporto si conferma offrendo l'opportunità di conciliare le riunioni amministrative (squadra, commissioni, centro tecnico), le conferenze e l'assemblea, con la presenza fisica di nuovi e vecchi alianti, sui quali è sempre possibile fare dei voli di prova. Vale la pena di notare che la maggioranza dei Paesi europei, compresi quelli ben più volovelisticamente sviluppati del nostro, scelgono di dedicare una sola giornata a queste iniziative. L'Italia conferma invece la propria lunghissima tradizione di un intero week-end, che risale a tanto tempo fa con gli ormai storici Meeting delle Due Torri che si tenevano a Bologna.

ESPOSIZIONE

La scelta della sede deve ormai fare i conti con le più stringenti norme di accesso agli aeroporti, e a Reggio Emilia, come già nel recente passato a Voghera, non abbiamo trovato alcuna difficoltà. Nell'hangar è stata allestita una **zona espositiva**, con tavoli occupati tra l'altro dalla nostra rivista, dalla FIVV stessa che fa un po' di *merchandising*, dalla Kyloyankeepapa che offre abbigliamento tecnico e sportivo, e dall'ampia selezione di accessori proposta dalla ditta austriaca di C. Hynek (www.streckenflug.at) che spaziano dai più banali con-



nettori elettrici fino ai transponder Trig, agli attrezzi di montaggio degli alianti e alla schiuma anti-impatto Dynafoam, venduta in lastre grezze da sagomare a piacere.

Sullo sfondo, alcuni dei tabelloni della mostra tecnica, storica e fotografica che da qualche anno è disponibile per informare e diffondere un po' della nostra specialistica cultura aeronautica.

Interessanti le novità dai costruttori di alianti: erano presenti i due SLG (alianti a decollo autonomo) **ASH-31 e ASK-21Mi**. Il primo è un monoposto di 18 m allungabile a 21 m che promette prestazioni eccezionali grazie al profilo alare ereditato dall'ASG-29. Il secondo è il classico aliante scuola. Entrambi sono dotati del motore rotativo Wankel che permette di decollare autonomamente. Nel caso del K-21, si aprono quindi nuove opportunità e nuovi orizzonti per le scuole di volo.

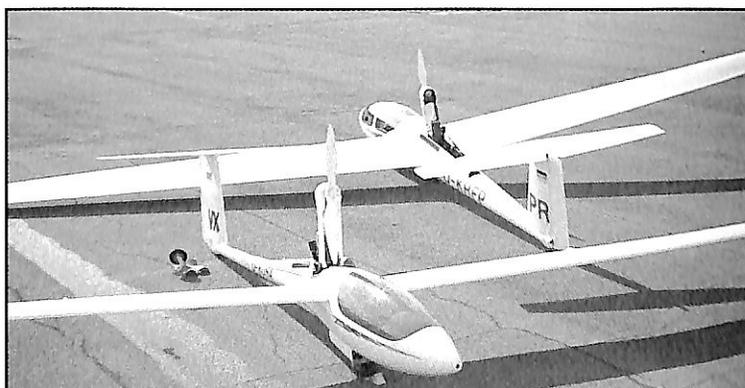
DG-1001 M



Hph-304S



ASH-31 e ASK-21Mi



FEDERAZIONE ITALIANA VOLO A VELA

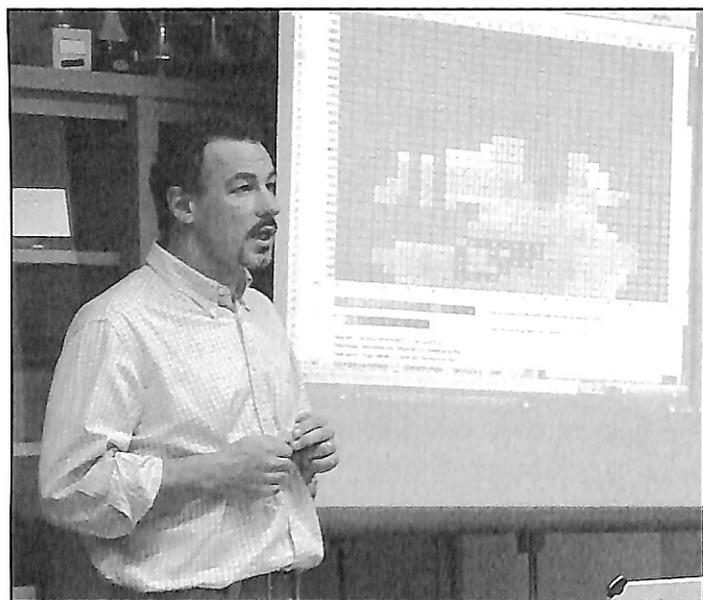
Bilancio preventivo al 31.12. 2010

Ricavi

Quote associative 850x30		25.500
Contributi da AeCI:		
●Contributo Istruttori	10.000	
●Corso per Direttori di Gara	1.000	
●Corso per Giudici	2.000	
●Corso per coach (2 corsi)	8.000	
●Corso alta performance	3.000	
●Corso per insegne neopiloti < 25 anni	3.000	
●Corso per conseguim volo 300 km aspir.istruttori	2.000	
●Allenamenti squadre nazionali	12.000	
●Contributo premi d'insegne per piloti < 30 anni	6.000	
●Contributo per congresso FIVV	2.000	
●Contributi per gare (inclusi premi)	18.500	
●Contributo promozione del volo nei vari club	2.500	70.000
interessi attivi bancari		0
ricavi vari (merchandising, donazioni)		1.000
iscrizioni CID (150x30)		-
	Totale Ricavi	96.500

Costi

Coppe, targhe, materiale pubblicitario	6.334	
Partecipazione a fiere e mostre - congressi	2.000	
Materiale Promozione e comunicazione	3.000	
Costi della Comunicazione	5.000	
Postali	1.200	
Telefoniche	1.600	
Ae. C.I. quota federativa	866	
Spese di segreteria	3.500	
Trasferte, spese viaggio e rimborsi spese varie	6.000	
Bancarie	500	
Programma e servizio meteo	3.500	
Fees OLC e Gestione CID/OLC	4.000	
Ammortamenti attrezzature (radio, computer ecc.)	1.000	
●Contributo corso istruttori	10.000	
●Corso per Direttori di Gara	1.000	
●Corso per Giudici	2.000	
●Corso per coach (2 corsi)	8.000	
●Corso alta performance	3.000	
●Corso per insegne neopiloti < 25 anni	3.000	
●Corso per conseguim. volo 300 km aspir.istruttori	2.000	
●Allenamenti squadre nazionali	12.000	
●Contributo premi d'insegne per piloti < 30 anni	6.000	
●Contributi per gare (inclusi premi e sanction fees)	8.500	
●Contributo promozione del volo nei vari club	2.500	
	Totale Costi	96.500



Su una linea parallela, ma non identica, si situa il **DG-1001M**, un biposto di 20 metri già visto sia in versione pura sia con motore di sostentamento. Il motore è un due tempi Solo, ma in edizione modernissima: trasmissione con cinghie non dentate Poly-V, e iniezione elettronica a gestione computerizzata. Non ha volato, causa pendente omologazione di una nuova centralina che permette al motore di girare anche in completa avaria elettrica, ma Maruelli ne ha mostrato ripetutamente le qualità di assenza di vibrazioni e di carburazione accurata. Dalla Rep. Ceca è arrivata la versione a decollo autonomo, con motore a due tempi di derivazione Binder, del monoposto **Hph-304S**, già visto lo scorso anno con la turbina jet.

E poi l'**Arcus**, che ha volato tantissimo grazie alla presenza di Tilo Holighaus in persona. Il nuovo biposto 20 metri flappato ha positivamente impressionato tutti i piloti per qualità di pilotaggio e prestazioni.

LE RIUNIONI

Per poter seguire tutto quanto accade nei due giorni, servirebbe l'ubiquità. Ritengo comunque indispensabile riportare qui che la **Commissione Istruttori**, dopo quasi un anno di inattività, si è ripresentata con le migliori intenzioni sotto la guida di Luca Sartori, noto istruttore e pilota di acrobazia. La sua professione è il controllo del traffico aereo militare, ma ha una lunga storia di impegno personale sul fronte della Sicurezza nel volo a vela: suoi gli studi più recenti sul comportamento degli alianti, e soprattutto dei piloti, durante la vite. Con soddisfazione, a Congresso ormai concluso, ho ricevuto l'assicurazione

che il Bollettino Sicurezza FIVV tornerà ad essere pubblicato dalla federazione, tramite la Commissione Istruttori che ora incorpora anche la materia della Sicurezza. Della riunione della **Squadra Nazionale** riporto quanto pubblicato sul sito FIVV: i componenti della rappresentativa ai prossimi Mondiali sono stati selezionati dal Commissario Tecnico Ballarati, e vedono come unica "sorpresa" la partecipazione della nuova coppia Galetto-Avanzini in... Classe Libera.

I costi di partecipazione ai Mondiali sono in misura sempre più crescente a carico dei partecipanti selezionati, mentre dalle istituzioni di riferimento dovrebbero giungere solo i pagamenti delle quote d'iscrizione e dell'assicurazione obbligatoria. Fino a non molti anni fa, la Squadra godeva di rimborsi quasi totali delle spese sostenute per le trasferte ufficiali.

IL CTF

La riunione del neonato **Centro Tecnico Federale**, si è incentrata sugli aspetti economici. L'attività del Centro è per ora definita come "itinerante", con base temporanea ad Asiago. Il primo *stage* che porta il marchio CTF è quello che si terrà nel prossimo marzo a Calcinate, sotto la guida (come lo scorso anno) di Alberto Sironi, coadiuvato da Ballarati, Tarchini e Ferrero (altri *tutor* si aggiungeranno, per garantire un rapporto di soli 2 o 3 allievi per ogni pilota esperto).

Il finanziamento del CTF richiede cospicue risorse, ed è allo studio, mi pare d'aver capito, un aumento di capitale mentre la FIVV dovrebbe già perdere il controllo formale della maggioranza del capitale sociale: il CTF cerca con-



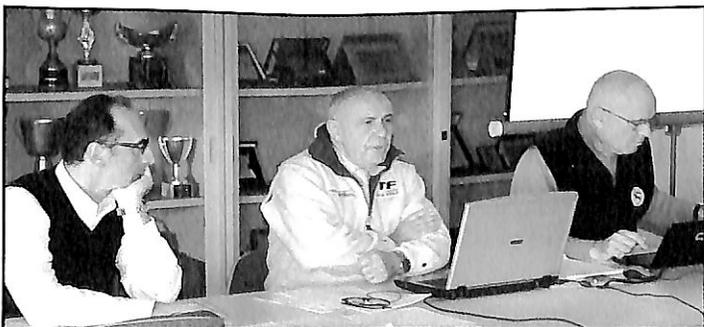
tributi e soci finanziatori, attraverso forme in corso di definizione. Già durante le gare estive di Rieti, la FIVV aveva distribuito una cartella con l'offerta di quote della società (dette "carature") da 1.000 Euro ciascuna.

Il programma del CTF può essere riassunto nell'offerta di *stage* di volo a vela di vario livello, nella formazione dei *tutor* che nel CTF e nei club periferici dovranno seguire una didattica standardizzata per il "secondo periodo", nell'offerta di corsi per Istruttori ecc.; la flotta conta già un Duo Discus di proprietà, un traino Robin in esercizio e, a quanto risulta, qualcuno dei DG-300 dell'AeCI (già usati a lungo dall'AeCCVV di Rieti).

La FIVV, e questo è molto importante, ha messo da parte le ambizioni di insediare il CTF a Rieti sostituendosi all'AeCCVV. I corsi avanzati di volo veleggiato sono probabilmente una buona risposta alla sofferenza di molti piloti le cui ambizioni di divertimento e di miglioramento delle proprie capacità si scontrano con le carenze delle flotte dei club periferici e con la mancanza di tempo libero. Avere una doppia offerta di questi corsi, con caratteristiche e flotte diverse, è senza dubbio stimolante; i prossimi anni ci potranno dire se questa doppia strada sia sostenibile.

NOVITÀ SPORTIVE

Manuele Molinari, presidente della Commissione Sportiva, ha illustrato le modifiche di regolamento previste



Molinari, Briadori e Spelta

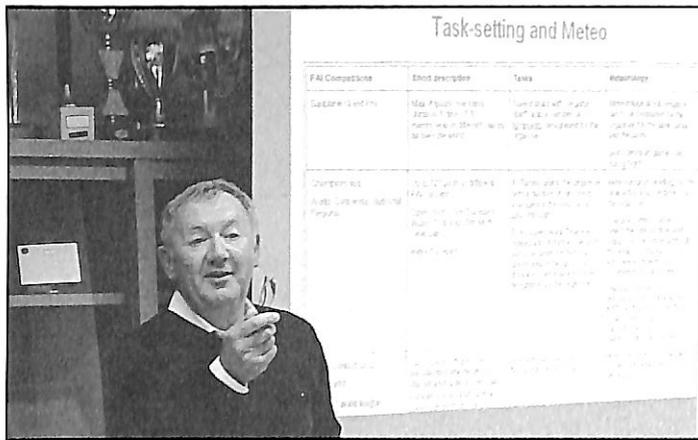
per il 2010. Sul **Flarm**, la CS fa una correzione di rotta: dopo averne abrogato nel 2009 l'obbligatorietà nelle competizioni, forse alla luce del drastico calo nel suo utilizzo ora si è deciso di segnalare nel regolamento nazionale che i singoli direttori di gara hanno la discrezionalità di obbligarne l'uso nelle competizione specifica. Una posizione che ricalca quella indicata dalla FAI. La FIVV non si prende la responsabilità dell'obbligo, come accadeva fino al 2008, ma incoraggia i Direttori a muoversi in tal senso.

Nel frattempo, come nota personale, indico ai lettori che la Federazione Francese FFVV, dal 2010 adotta l'obbligatorietà di apparati compatibili Flarm in tutte le gare sul territorio nazionale. L'elenco di compatibilità fa riferimento al protocollo Flarm ufficiale, e non include il DSX. Attenzione, se andate a far gare in Francia...

Il CID tornerà ad essere una gara ufficiale, con assegnazione del titolo di Campione Italiano in ciascuna classe. La gestione del database e delle classifiche resta come nel 2009 sul sito OLC. Il restauro del valore sportivo del CID comporta tuttavia che, trattandosi di gara iscritta nel calendario AeCI, vige l'obbligo della Licenza Sportiva FAI (v. sotto per le questioni assicurative).

Permane la norma sul **numero minimo** di concorrenti per validare una gara, ma con alcune modifiche per la fase di iscrizione, dove è necessario un soprannumero per garantire l'effettuazione dell'evento. A mio personale parere il numero minimo non serve alle Classi "di successo", e rischia di praticare l'eutanasia di quelle meno frequentate, ma la nuova stesura promette di diminuire le incertezze che hanno caratterizzato quasi ogni gara dello scorso anno.

Il **calendario delle competizioni 2010** è ancora soggetto a modifiche, ma per ora vede ai primi di maggio i Campionati della 15M e della Standard sulla pista di Castiglione del Lago, legata di solito ad attività VDS: la

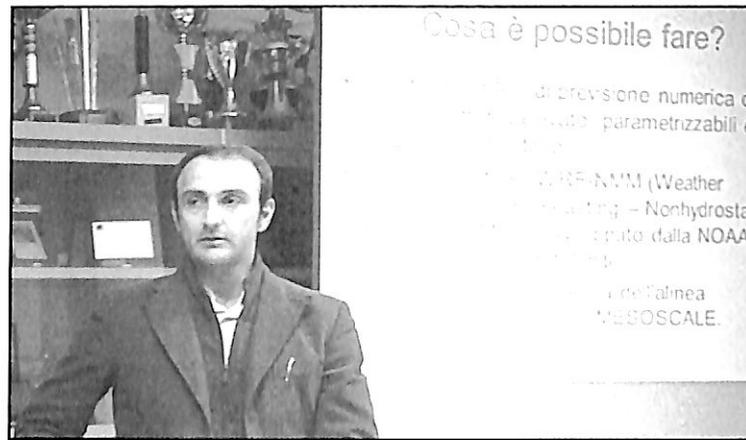


18M andrebbe ad Asiago ai primi di giugno, mentre a Rieti toccherebbero nella prima settimana di agosto le gare Coppa, Promozione e Club, e dal 13 al 22 la CIM (date scelte sulla base del calendario dei Mondiali in Ungheria che si concluderanno il 1° agosto). La Classe 20M Biposto sarà certamente ad handicap: troppo pochi e troppo performanti i nuovi Arcus in arrivo.

Dal sito FIVV arriva la notizia che le gare reatine saranno organizzate dall'AeCCVV, con alcune linee guida federali. Un altro passo verso la normalizzazione dei rapporti tra i due enti.

TAVOLA ROTONDA

La FIVV ha affrontato con una tavola rotonda internazionale la struttura dei Campionati Mondiali FAI. L'assunto di fondo, che in sé trovo poco condivisibile, è che ci sia bisogno di una radicale riforma, con queste motivazioni: è difficile trovare piloti disponibili, trovare le risorse, e i Campionati starebbero perdendo in qualità e prestigio. La FIVV ha voluto sottoporre quindi un'idea preliminare, sondando il terreno prima di formalizzare una proposta al congresso annuale IGC, basata sulla diminuzione delle classi, sull'accorpamento dei mondiali in un unico evento (oggi sono due eventi ciascuno con tre classi), sulla cadenza quadriennale, e sulla selezione delle nazioni migliori al fine di limitare il numero totale dei concorrenti (è stato proprio questo fattore a spingere l'IGC a dividere in due i Mondiali). Tuttavia, si immagina di affiancare ai Mondiali un circuito di gare sul genere di una "Coppa del Mondo", che assegni il titolo di campione dopo una serie di punteggi raccolti un cinque o sei gare scelte dal normale calendario delle varie nazioni (come la CIM, Hahnweide, Flatland Cup ecc.). I personaggi invitati alla discussione, tra i quali Brian Spreckley, hanno avuto facilità a rilevare una contraddizione in quest'ultima idea, e a confutare le premesse con i numeri: la partecipazione ai Mondiali è in costante crescita e la qualità è controllata e garantita sempre meglio. La cadenza quadriennale porterebbe a minore esposizione mediatica, e la selezione delle nazioni per "merito" limiterebbe fortemente la validità democratica e di comunicazione globale dei Campionati.



zione in quest'ultima idea, e a confutare le premesse con i numeri: la partecipazione ai Mondiali è in costante crescita e la qualità è controllata e garantita sempre meglio. La cadenza quadriennale porterebbe a minore esposizione mediatica, e la selezione delle nazioni per "merito" limiterebbe fortemente la validità democratica e di comunicazione globale dei Campionati.

ASSICURAZIONE SPORTIVA

Il 2010 vedrà per la prima volta applicato l'obbligo di copertura assicurativa sugli infortuni degli atleti, in osservanza delle leggi dello Stato. All'AeCI spetta l'obbligo di fornire tale polizza, secondo i massimali imposti, attraverso una gara d'appalto. In pratica, il rilascio della Licenza Sportiva FAI è subordinato al versamento del premio d'assicurazione. Certamente si tratta per molti di un elemento positivo, in quanto si sono verificati vari episodi davvero incresciosi per il pilota o per le famiglie. Va però detto chiaramente che i costi non sono irrilevanti: al momento di andare in stampa è apparsa sul sito AeCI una comunicazione che stabilisce l'importo in 160 Euro di premio per la copertura "base" (massimale di 80.000 Euro, valida solo per le gare in calendario). Esiste poi incertezza, non ancora chiarita dallo stesso AeCI, sulla copertura "integrativa" il cui premio è indicato in 200 Euro: si tratta della cifra totale, o del sovrapprezzo? (massimale di 160.000 e validità ogni giorno).

Non ci sono scappatoie, la polizza non può essere evitata o sostituita con altre già attive. Vedremo quanto questo possa influenzare la partecipazione alle competizioni. Spero che anche chi intende gareggiare solo una volta, non venga scoraggiato. Del resto, chi si reca per esempio in Francia per uno stage, da sempre deve sottoscrivere una polizza temporanea della FFVV, al costo odierno di 75 Euro circa per un massimo di due settimane.

METEO

La FIVV e la FIVL (delta e parapendio) hanno annunciato congiuntamente la nascita di un nuovo servizio meteo dedicato al volo veleggiato. Sui siti di entrambe le Federazioni saranno disponibili una serie di dati ed informazioni meteo, e previsioni, centrate sulle aree di interesse volovelistico. Guido Guidi dell'AM, famoso in Italia per le trasmissioni in TV e tra i piloti per i *briefing* della CIM di Rieti, sta guidando il team di sviluppo e ne ha presentato alcune caratteristiche.

In particolare, i dati verranno "macinati" da un server proprietario, e al mattino (entro le ore 9 o 10) sarà disponibile una previsione che sarà quanto più possibile accurata ma mai ottimista. Il presidente della FIVL Luca Basso ha mostrato le schermate preliminari, che somigliano molto a quelle dell'ormai noto PC-Met, ma la differenza concettuale di fondo è significativa: di fronte alle imprecisioni insite nel sistema di raccolta ed elaborazione dati, il sistema non tenterà di "indovinare" ma darà solo informazioni ragionevolmente sicure.

CONFERENZE

Mi spiace concedere solo poche righe alle altre presentazioni, ma lo spazio è tiranno. I gestori dell'OLC Reiner Rose e Martin Petz hanno mostrato la piattaforma e gli sviluppi del sito dedicato alla competizione di distanza online. Alcune nazioni hanno un sistema proprio di raccolta dei voli di distanza, ma la partecipazione all'OLC è indiscutibilmente in crescita.

Marco Malnati ha illustrato il complicato calcolo della **graduatoria internazionale** dei piloti messa a punto dall'IGC. Notiamo che, al di là del quasi incomprensibile meccanismo, spetta agli organizzatori di ogni singola gara adoperarsi per l'iscrizione dell'evento nel *ranking*, pagando anche una quota alla FAI.

Gianni Spreafico ha proiettato alcune schede informative sulla figura del **Giudice Sportivo**, che va a sostituire i tradizionali Commissari. Sono richiesti alcuni adempimenti presso l'AeCI, e urge che le segreterie dei club non ancora aggiornati si mettano in contatto con la FIVV o l'AeCI. Lucas Marchisini, da quest'anno delegato italiano presso l'organizzazione scientifica OSTIV, ha descritto le tecnologie e le potenzialità del **tracciamento alianti** in tempo reale, usando per la trasmissione dei dati un sistema a smistamento automatico su rete cellulare e satellitare.

Hermann Trimmel ha mostrato con l'abituale eloquenza quali siano i limiti della **scienza meteo**: le variabili che

influenzano il veleggiamento sono tante, e si verificano su scale fisiche di ogni dimensione, che è impensabile giungere a previsioni precise e realmente affidabili delle reali potenzialità volovelistiche di una giornata. Il suo consiglio è di studiare le analisi e le previsioni, ma poi, in volo, osservare alla ricerca di conferme o contraddizioni; in presenza di errori della previsione, occorre "buttar via" tutto il quadro previsionale, evidentemente errato, e "volare a vista".

Alvise Foscolo ha riportato l'attenzione sulle **norme EASA**, e su come stanno cambiando il rapporto con gli enti nazionali e sovranazionali (ENAC, EASA). Novità in arrivo per le visite giornaliere e per l'antincendio.

Marco Gavazzi, **presidente della CCSA**, organo che nell'AeCI di fatto decide gli stanziamenti a favore dello sport aereo, ha ricordato a tutti che come ogni anno avvicinandosi la chiusura del bilancio possono emergere alcuni avanzi di gestione, e l'AeCI è disponibile a girarli alle attività istituzionali e sportive. Occorre quindi che la FIVV sia pronta a dare suggerimenti, per non far sfumare qualche interessante opportunità; nel corso di questo inverno, grazie al contributo AeCI i tre più promettenti giovani piloti italiani sono in Argentina dove partecipano ai campionati nazionali per accrescere la propria esperienza ed allenarsi.

ASSEMBLEA

C'è stata una forte tensione sul tema delle elezioni integrative per coprire due posti vacanti nel Consiglio FIVV. Sono stati eletti Alberto Sironi e Lorenzo Allegrini, dopo che le lunghe discussioni sulla legittimità delle elezioni dell'anno scorso si sono stemperate.

Il bilancio preventivo 2010 è molto diverso dai precedenti, in quanto rientrano voci solitamente pertinenti solo all'AeCI. La FIVV infatti, anche attraverso il CTF, intende accentrare tutta una serie di iniziative quali i corsi istruttori, le gare, gli allenamenti della Squadra: tutte voci per le quali l'AeCI ha sempre erogato contributi. Le stesse voci appaiono, ovviamente, sia nel campo dei ricavi, sia nel campo delle spese. Il totale a bilancio va quindi ben oltre i ricavi per quote sociali (aumentata nel 2010 a 30 Euro con delibera assembleare), e assomma a oltre 96.000 Euro.

Sono state approvate anche alcune modifiche statutarie, per le quali rimandiamo alla lettura dell'originale sul sito www.fivv.org dove si trova anche il verbale completo dell'assemblea. ■

Crashworthiness dell'abitacolo del "Rondine"

Il test al Politecnico di Milano

Ing. Vittorio Pajno

INTRODUZIONE

Il progetto dell'aliante monoposto "Rondine" V-1/2 nacque nel 1973 e fin dall'inizio considerai il problema della resistenza all'impatto dell'abitacolo. Le norme OSTIV e BCAR-E poco dicevano in merito e la struttura dell'abitacolo fu verificata con i mezzi di calcolo allora disponibili ma anche a considerazioni di progetto. Disegnai un sedile a "cucchiaio" con cosciali per trattenere il corpo del pilota, spaziandone il fondo dal guscio fusoliera di 50 mm pensando di interporre cuscinetti in materiale ammortizzante. Nell'interim della costruzione del Rondine vidi abitacoli incidentati di un ASH-25, di un Discus e lessi quanto era stato studiato al TÜV in materia. Non convinto da quanto osservato e letto andai all'Università di Aachen per discutere il problema sicurezza e lo stato dell'arte. La conseguenza della visita fu un mio studio teorico sulla deformazione della prua della fusoliera del Rondine dopo l'impatto già pubblicata da *Volo a Vela*.

Nel 2004 invitai l'Ing. Sperber del TÜV al simposio MFS affinché esponesse i suoi studi e, in quest'occasione, conobbi l'Ing. Astori del Politecnico di Milano che è interessato a questi problemi. Gli proposi di investigare con una tesi la *crashworthiness* dell'abitacolo del biposto V-5 da me progettato quasi trent'anni dopo il Rondine, e uno studente fece una tesi con criteri di calcolo moderni con risultati positivi.

Nel 2008 collaborai con Astori ad un lavoro di ricerca presentato al Convegno OSTIV a Lüsse e nel 2009 si organizzò una esercitazione per investigare la *crashworthiness* dell'abitacolo del Rondine usando gli stampi della fusoliera da me donati al Politecnico. Il gruppo di lavoro era costituito dall'Ing. Astori, che tiene il Corso sulla *Crashworthiness*, dal *tutor* Ing. Riva, da studenti e operai del Politecnico e dallo scrivente.

Gli studenti hanno realizzato un nuovo abitacolo a cui sono state aggiunte strutture e masse addizionali per

simulare il momento d'inerzia di beccheggio e la massa dell'aliante reale (**Foto 1**).

Lo scrivente ha seguito e contribuito ad organizzare la prova ma voglio sottolineare che senza l'appoggio di Astori e Riva, o in mancanza del lavoro degli studenti e operai del Politecnico non si sarebbe realizzato nulla.

LE BASI DELLA RICERCA

Più della metà degli incidenti mortali avvengono per un impatto dell'aliante con asse fusoliera a 45° rispetto al suolo. La Norma CS 22, all'art 22.561 e seguenti, indica le condizioni di carico e di verifica dell'abitacolo, mentre la AMC-22 dà una serie di indicazioni per attuare la norma. Nelle norme non si specifica il tipo di terreno su cui avviene l'impatto né si parla delle accelerazioni angolari post impatto che si sviluppano nel piano X-Z. Molte volte l'atterraggio avviene con impatto della ruota anteriore contro un ostacolo che provoca la rotazione dell'aliante con impatto del tronco posteriore fusoliera con il suolo. Per quanto riguarda la velocità "statistica" di impatto, sembra che questa sia di 20 m/s circa. In queste condizioni il pilota non sopravvive.

Un'esperienza sulla resistenza all'impatto dell'abitacolo

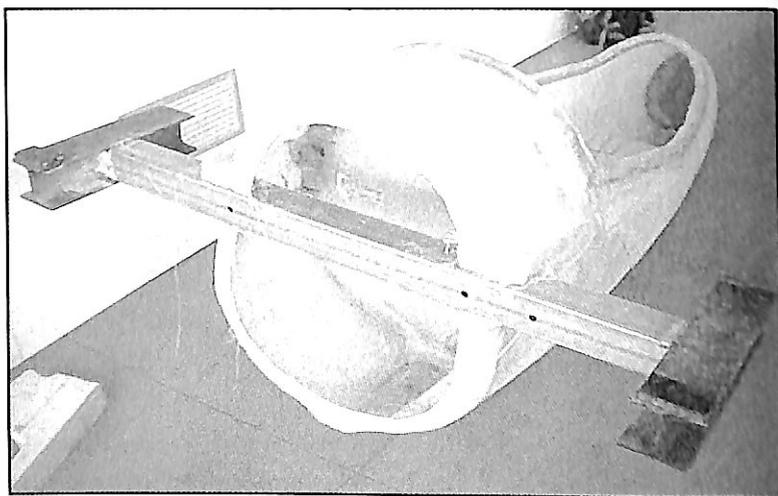


Foto 1

in vetroresina di un DG 300 è stata fatta nel 1994 ma senza riprodurre le caratteristiche di massa e quelle inerziali dell'aliante.

Nel 1998 fu fatta una prova su un abitacolo realizzato con il materiale Dyneema Fabric (simile al Kevlar ma più pesante e costoso). Nel primo caso la fusoliera si è danneggiata notevolmente mentre l'abitacolo realizzato con il Dyneema ha resistito all'impatto.

La sopravvivenza entro i limiti di cui sopra è bassa, circa il 5% dei casi, mentre per quanto riguarda la velocità di impatto gli unici dati validi provengono dai logger. La velocità media di impatto sembra essere di circa 70-80 km/h ma questo non significa che la maggioranza degli incidenti avvengano in prossimità di questa velocità, come non risulta "statisticamente" che piloti siano sopravvissuti a velocità di impatto maggiori di 79 km/h. Il terreno scelto per la nostra prova è quello tipico dei campi di volo o dei terreni agricoli.

L'ABITACOLO DI PROVA

Usando gli stampi della fusoliera del Rondine gli studenti hanno costruito i due semigusci in vetroresina seguendo le mie procedure di costruzione e quindi rispettando i calcoli fatti nei lontani Anni 70.

I semigusci sono stati uniti da tele orientate opportunamente e sono stati zavorrati in modo da riprodurre il peso dell'aliante e il momento d'inerzia di beccheggio.

La differenza tra l'abitacolo originale e quello costruito consiste nel fatto che il supporto del sedile che sull'aliante è continuo, nel simulacro è sostituito da blocchetti di legno. Sul Rondine il sedile è vincolato ai profili continui incollati al guscio con tornichetti a vite mentre sul simulacro è avvitato a blocchetti in legno.

Il simulacro è appoggiato a due slitte o supporti a V rovesciata, come mostra la **Foto 2**.

Un terzo supporto posteriore ha la funzione di mettere in sicurezza il simulacro durante la prova.

PROGETTO DEL TERRAPIENO E DEL CASSONE

Il cassone è stato realizzato in maniera da non aumentare la rigidità del terreno di impatto e, fin che è possibile, evitare che l'onda di deformazione si propaghi fino alle pareti rimbalzando e tornando sul simulacro.

La distanza tra corpo impattante e pareti del cassone deve essere almeno 2,5 volte il diametro medio del corpo. Il volume risultante è incompatibile con lo spazio disponibile e quindi si è costruito un cassone a forma di

cuneo evitando così che i supporti dell'abitacolo toccassero le sponde del cassone nella fase di impatto. La terra è stata caricata nel cassone a strati ed è stata compattata meccanicamente

LA PROVA SPERIMENTALE

Le **foto in sequenza** illustrano la prova. I supporti dell'abitacolo, appoggiati su guide, sono trascinati da un cavo e vengono accelerati fino ad 1 g, quindi la slitta procede a velocità costante fino alla frenata brusca. Al momento della frenata il simulacro si distacca dagli appoggi procedendo in modo rettilineo fino all'impatto. Nel progetto della prova si sono seguite queste vie:

1. con simulazione *Multibody* si è studiata la dinamica dell'aliante durante la fase di distacco dai supporti fino all'impatto con il terreno;
2. con linguaggio *Matlab* si è realizzato un simulatore incapace di riprodurre l'impatto ma adattato a considerare i dettagli della prova, dall'arresto della slitta al contatto dell'aliante con la terra;
3. con simulazione fatta con modello *Musiac* si è valutata la validità dell'appoggio scelto in relazione all'intrusività e sulla dinamica dell'aliante;
4. lo studio della risposta del terreno.

CRITERI DI LESIONE E MANICHINI ANTROPOMORFI

Per la simulazione è stato usato un manichino antropomorfo biofedele. Una statistica risalente al 1986 dà le lesioni fatali e severe come distribuite percentualmente sul corpo come da **tabella**.

Testa	27,4%
Colonna vertebrale Arti superiori	7,00%
Torace	10,2%
Addome	3,80%
Colonna Lombare	14,5%
Arti inferiori	23,1%

Sui criteri da considerare si possono seguire vari metodi, per esempio le Curve di Eiband, i criteri di accelerazione e deformazione su regioni contenenti organi vitali, di forza, e infine i momenti agenti su segmenti ossei. I limiti di lesione sono variabili. Il criterio *time at level*, per esempio, dà per la testa un limite di circa 50 g mentre il criterio *HIC* arriva fino a 80 g.

I *Pass Fail* aeronautici, ossia i criteri di lesione presi in considerazione in aviazione sono:

- Sedile; deve rimanere integro dopo l'impatto
- Deformazioni limitate dell'abitacolo; devono permettere l'evacuazione
- HIC; deve essere <1.000 s
- Carico femorale; deve essere <10 kN (1.000 kg circa ma variabile secondo l'età del pilota)
- Carico colonna lombare; deve essere <6.67 kN
- Carico sulla parte superiore delle cinture; deve essere compreso tra 7,78 e 8,9 kN
- Non si deve verificare *submarining*, ossia scivolamento del corpo in avanti sotto le cinture.

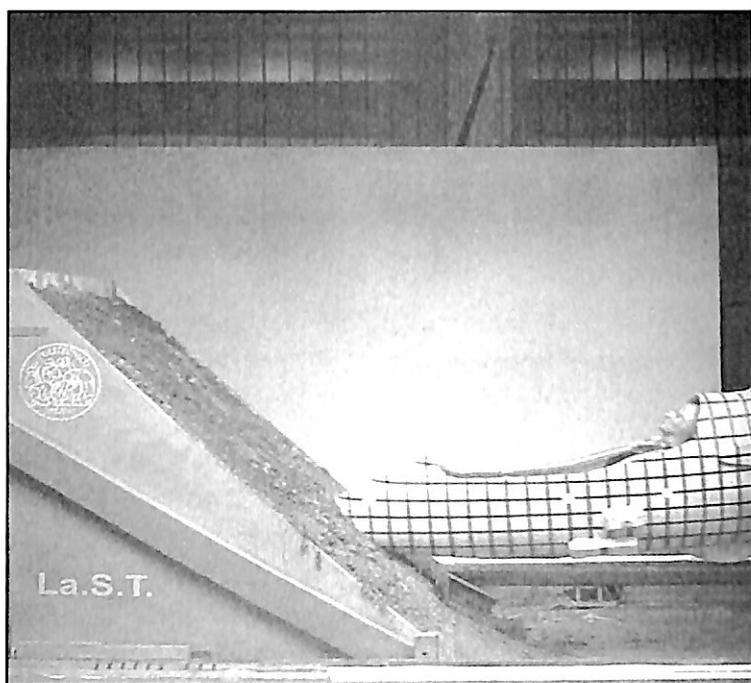
LA STRUMENTAZIONE INSTALLATA

Il sistema di acquisizione dati a 10 canali registra le seguenti grandezze (e unità di misura):

- Forza agente nel tratto lombare (N)
- Accelerazione del Manichino secondo gli assi *y* e *z* (g)
- Velocità angolare di beccheggio (deg/s)
- Accelerazione anteriore secondo gli assi *x* e *z* (g)
- Accelerazione posteriore secondo gli assi *x* e *z* (g)
- Accelerazione del manichino secondo l'asse *x* (g)
- Forza nelle cinture (N).

POST PROCESSING

Avviene nelle fasi di filtraggio dati secondo la norma SAE J 211; di eliminazione *offset* e individuazione del *range* di interesse; di elaborazione dei dati e dei grafici. I dati rilevati sono mostrati nei grafici. Per meglio analizzare le fasi d'impatto si è posizionato un giroscopio nella parte posteriore alta della capottina. Alla luce dei criteri di lesione, per il carico lombare il grafico mostra che il limite di 6,67 kN di cui alle norma-



tive è al di sopra dei carichi rilevati. Nel caso sperimentale il pilota non avrebbe riportato ferite gravi. È da dire che la fusoliera, nel modello inserito nel calcolatore, è considerata come un corpo rigido e quindi che la trasmissione dei carichi nella simulazione numerica avvenga senza dissipazione.

Il sedile sull'aliante è vincolato con tornichetti a vite ai profili incollati al fianco del guscio della fusoliera mentre sul simulacro è avvitato ai blocchetti di legno negli stessi punti. Al momento dell'impatto il sedile si è deformato strappandosi dalle viti e impattando sul fondo del guscio.

La rottura del sedile e il *submarining*, secondo la normativa sono da evitare ma devo dire che, se il carico lom-

Rivista di meteorologia, clima e ghiacciai.

Organo ufficiale di informazione della Società Meteorologica Italiana.

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

PER I SOCI FIVV PREZZO SPECIALE DI EURO 31,00

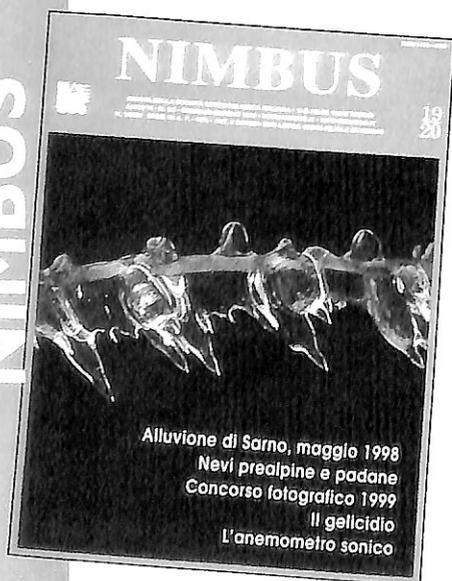
Visita www.nimbus.it: previsioni del tempo, link a siti meteorologici, articoli, tutti i numeri di Nimbus pubblicati, ed il Meteo Shop, vetrina della meteorologia che presenta il nuovo poster "Atlante delle nubi".

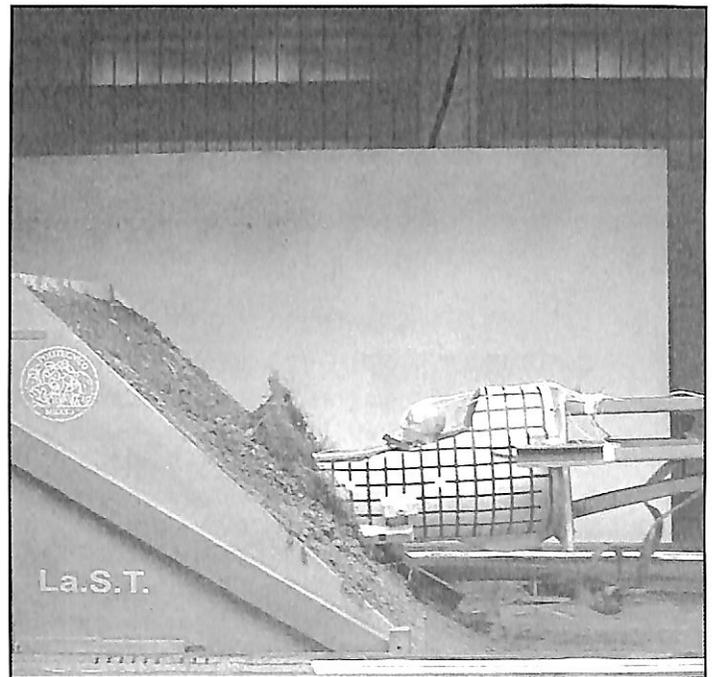
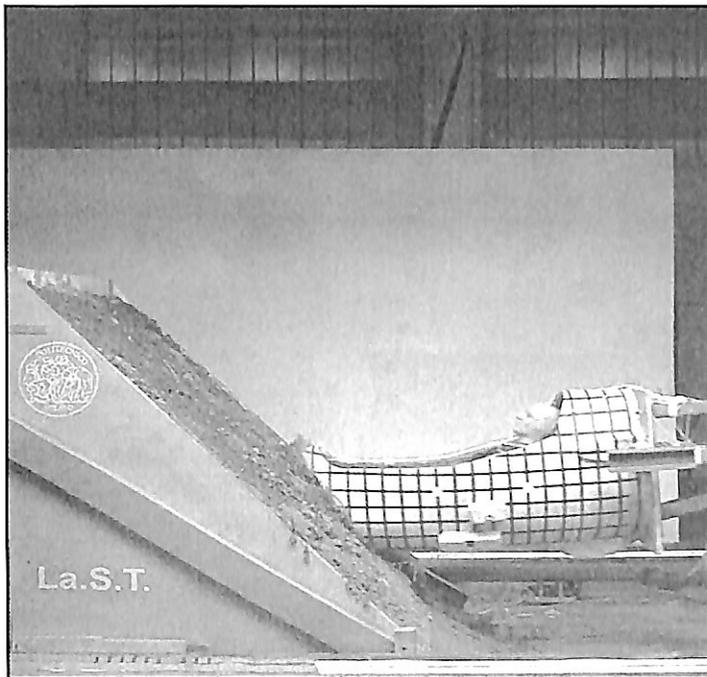
Per informazioni:

SOCIETÀ METEOROLOGICA ITALIANA

Via G. Re 86 - 10146 Torino

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





bare è risultato molto ridotto, lo si deve al fatto che parte dell'energia è stata assorbita dalla deformazione del sedile producendo lo strappo dalle viti.

Il **grafico 12.7** mostra che l'accelerazione risultante sul manichino è durata meno di 3 millisecondi ed è inferiore ai 60 g di normativa. Ne consegue che il manichino non ha subito "ferite" di grave entità.

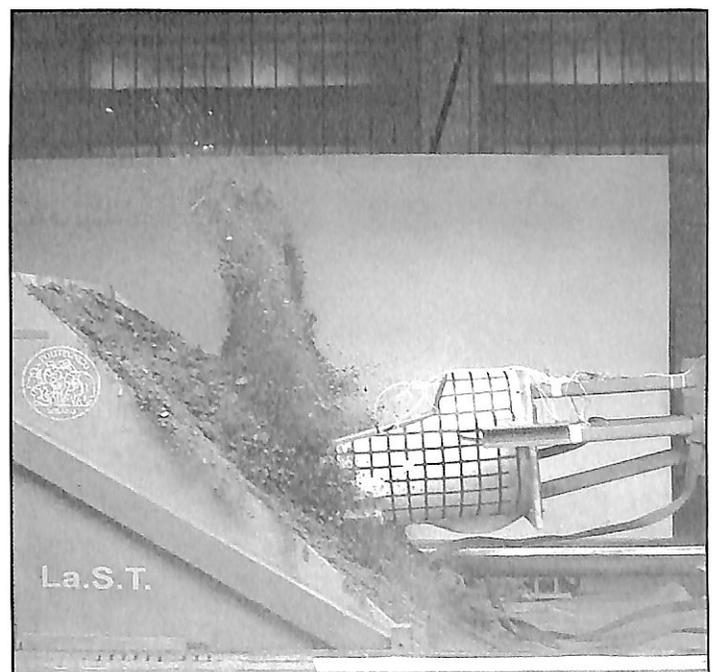
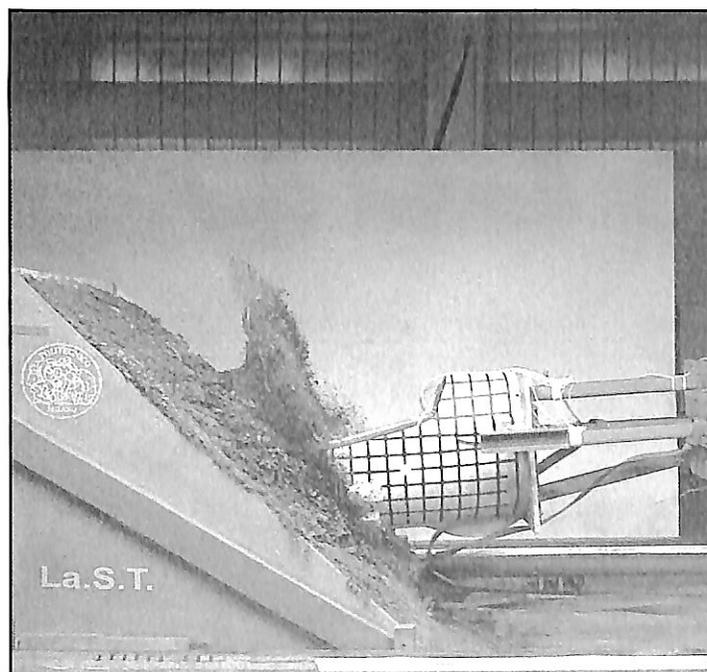
CONCLUSIONE E SVILUPPI

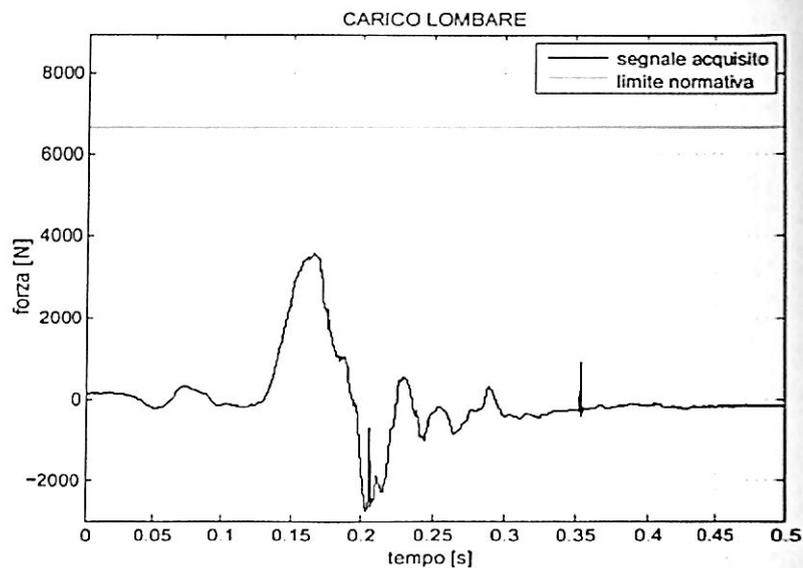
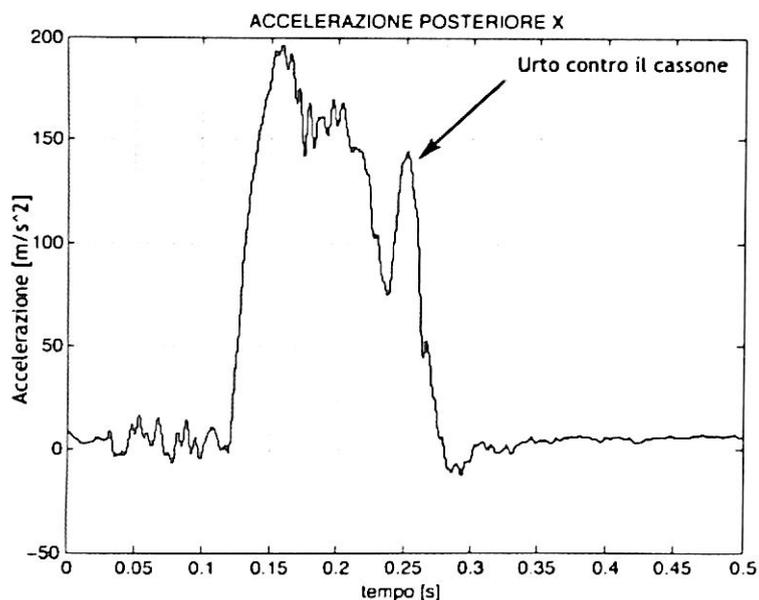
Sulla base delle esperienze fatte su un abitacolo simile in vetroresina ci si attendeva un cedimento grave del-

l'abitacolo e una minore penetrazione nel terreno. Non è accaduto.

La punta dell'aliante ha urtato il fondo del cassone e dalle riprese fotografiche ad alta velocità si nota sul lato sinistro un leggero imbozzamento dell'abitacolo. Se ne deduce che il terreno ha funzionato come uno smorzatore di energia come era logico aspettarsi.

L'impatto di un aliante nelle condizioni ipotizzate, cioè su terreno dissodato e deformabile, sembra possa consentire la sopravvivenza del pilota alla velocità di prova. Per procedere utilmente in futuro nella ricerca bisognerebbe





standardizzare le caratteristiche del terreno di prova per poter confrontare i risultati di prove effettuate in diversi Istituti di ricerca.

Bisognerebbe studiare il comportamento di abitacoli differenti, ma anche con posti affiancati come nell'aliante V-5 Rondone, perché questi studi interessano l'aviazione leggera. Il Politecnico di Milano, e l'Ing. Asto-

ri che si interessa con passione di *crashworthiness*, sono in grado di fare queste ricerche sia per l'industria dell'aliante che per quella dell'aviazione leggera. Chi scrive spera che in futuro si stabilisca una collaborazione tra Politecnico e costruttori, sperimentando le **loro** soluzioni e quindi sostanzando i loro calcoli a fini certificativi. ■



L'ing. Pajno con il gruppo di studio sugli impatti

Ottobre in onda

Ezio Sarti

Due piloti nei rotori tra Terminillo e Velino Da Rieti, col Duo Discus

Sabato 24 ottobre avevo appuntamento a Rieti con Daniele Romano, vice presidente dell'AeCCVV, per aggiornare alcuni files del nostro server dedicato al sito meteo. Ecco il resoconto della giornata.

Intorno alle 10 parto da Roma alla volta di Rieti: l'aria tersa e frizzante indica vento da Nord-Est. Mentre viaggio in auto sulla Via Salaria non posso fare a meno di osservare il cielo intorno al monte Terminillo, segnato da nubi di rotore, lenticolari più in alto, bande di cumuli orientate perpendicolarmente al vento sfilacciate come batuffoli di ovatta strappata, che indicano chiaramente l'esistenza di uno scenario di onda e «termo-onda». (Metto questo termine "termo-onda" tra virgolette perché sono stato più volte testimone di animatissime discussioni sull'argomento, e dire animatissime è un eufemismo, tra i tre guru ormai compianti, l'Ing. Ferrari il più grande esploratore dei fenomeni ondulatori in Italia, Plinio Rovesti il grande vecchio della meteo del volo a vela italiano e il "Capo" Ettore Muzi, e ora qui non voglio far torto a nessuno dei tre; ma questa è un'altra storia che magari un giorno vi racconterò).

LE TENTAZIONI

Ben conscio che la mia giornata sarebbe stata dedicata a tastiera e mouse, per sfuggire alla tentazione di dare buca a Daniele, ad un certo punto abbasso il parasole dell'auto oscurando dal mio sguardo il cielo, ma non resisto e ogni tanto sbircio ugualmente per guardare le nubi. Sussurro tra me e me: porta pazienza Ezio! ormai hai un impegno e lo devi mantenere, hai volato in onda tante

volte, una in più o in meno che differenza può fare?

Appena giunto in aeroporto decido di passare in linea per salutare gli amici. Mi si avvicina subito Alessandro Bruttini che mi dice senza preamboli: «Ezio avrei bisogno che tu mi dessi una mano, dovresti andare in volo insieme a Piero Vannoni con il Duo Discus perché lui vorrebbe approfondire le sue esperienze di volo in onda ed io ho già altri doppi da fare».

Tra i due «lavori» indovinate un po' su quale è caduta la mia scelta? Ho avvisato immediatamente Daniele scusandomi: in fin dei conti è un aiuto al club anche quello di «Allenatore in aliante» e i software si possono fare anche di notte quando in aliante non si può volare. Daniele che è anche un grande amico ha mostrato subito con un sorriso tutta la sua comprensione.

NORD-EST 40 NODI

Detto fatto: portiamo in linea di volo il Duo, mi siedo dietro, ultimi controlli a bordo per entrambi, Piero è pronto ai comandi, io gli dico: è tutto tuo. Il vento a terra è da 340 gradi da 12 a 18 nodi, in quota la stazione meteo del Terminillo ci riporta un vento da 60 gradi per 30-40 nodi.

Indico al trainatore di portarci nella zona compresa tra Cantalice e i "Laghetti" dove si formano in continuazione, e a volte stazionano, nubi di rotore a circa 1.600-1.800 metri QNH. Decolliamo.

Sono ormai diversi anni che l'amico Piero, pilota di Roma-Galliano, viene con il suo gruppo di amici piloti agli stage dell'AeCCVV di Rieti, ed in queste occasioni avevo già volato con lui in formazione su alianti monoposto, ma

mai lo avevo avuto come pilota seduto davanti su un biposto. Noto subito che è preciso sui comandi, coordinato e che conosce molto bene le reazioni dell'aliante. Mentre siamo al traino mi dice che tutta la sua esperienza in onda è di un solo volo, ma non fa in tempo a terminare la frase che subito dopo aver visto sobbalzare il traino, una fortissima turbolenza ci investe. Subito dopo, il traino stanco di essere preso a schiaffi con il vento a «traverso» vira per volare controvento e così lasciamo la parte discendente del rotore per entrare in quella ascendente. I variometri sono a fondo scala in salita e se fossi stato da solo forse avrei sganciato... ma a 400 metri dal terreno non dico e non faccio nulla, anche perché mezzo giro sbagliato (in discendenza di rotore) a quella quota ci avrebbe fatto immediatamente atterrare e non voglio in nessun caso rovinare il volo al «ragazzo» mio coetaneo che siede lì davanti a me.

Più avanziamo e più la turbolenza aumenta, il filo a tratti somiglia ad un tergitristallo impazzito con il motore fuori giri, Piero lavora bene sui comandi che spesso deve usare fino a fondo corsa per contrastare l'energia turbolenta che l'atmosfera

**Da manuale:
Stau e Foehn
sottovento
al monte
Terminillo**



**Piero si gode
lo spettacolo**

**Il variometro
indica più di 4
metri a salire**

**Costonando
i cumuli**

**Riflessi del Sole
sul Mar Tirreno**



**La copertura
ad Est
del Terminillo**



scarica sull'aliante con colpi improvvisi (gli consiglio solo di usare anche molto piede quando la cloche sembra non essere più sufficiente). Devo ammettere in confidenza che dei tanti voli che ho fatto in onda questo si classifica tra i primi 3 o 4 in quanto a turbolenza. Entriamo in un nuovo rotore, proprio nella zona indicata al trainatore prima del decollo! Non c'è tempo da perdere, sganciamo e dico a Piero di girare subito molto stretto. Piero esegue, ma per fare rientrare il carrello abbiamo un attimo di incompiensione, perdiamo l'attimo giusto, e la virata si allarga leggermente proprio

quando abbiamo il vento in coda e così inevitabilmente finiamo nella parte discendente del rotore.

L'ARIA SALE, MA DOVE?

Piero mi confida che una discesa così forte non l'aveva mai incontrata, ed in effetti non c'era alcun bisogno dei variometri, bastava osservare il costone di Poggio Bustone che ad occhio nudo correva veloce verso l'alto. Gli dico di non preoccuparsi perché se qui l'aria scende con tanta forza, da qualche altra parte salirà con la stessa intensità, e che il bello del volo a vela è proprio quello di scoprire: "dove?", cosa che ora noi dobbiamo assolutamente sbrigarcì a fare se non vogliamo atterrare subito.

A questo punto Piero chiede un piccolo aiuto proprio per scoprire quel "dove". Gli chiedo di seguirmi sui comandi cercando anche di spiegare come interpretare lo scenario delle nubi di rotore che erano lì davanti a noi.

Risaliamo contro vento (prua circa 55°) sino alla parte ascendente del rotore e lì entriamo con una spirale stretta tra i 45 e i 60 gradi di

inclinazione. Piero ora fa tutto da solo e lo fa molto bene.

La giornata è però strana, il vento non è stabile e i rotori pulsano e si spostano in continuazione; siamo costretti ad inseguirne tre o quattro intorno a 1.200 metri QNH prima di entrare in quello giusto. Una volta dentro in un attimo siamo a 1.800 metri in base nube, una puntata a 160 km/h contro vento, una leggera richiamata e siamo avvolti dal flusso laminare con salite che spesso portano i variometri a fondo scala in un blu luminosissimo. "Costoniamo" le nubi sul lato sopravvento continuando a salire.

Spesso il flusso laminare si interrompe con discrete turbolenze anche in alta quota, il fenomeno è molto probabilmente dovuto agli stessi salti improvvisi di vento che in basso determinavano l'instabilità dei rotori. Saliamo sopra il top dei cumuli e continuiamo la nostra ascesa.

IL SOLE NEL MARE

Verso sud tra il lago del Salto e del Turano una fascia di cumuli allineati perpendicolarmente alla

**Uno scorcio sul
Lago del Salto,
con il Tirreno
al sole in
lontananza**



direzione del vento e lenticolari più in alto, sottovento ad un'area di sereno, indicano il prolungamento del fenomeno ondulatorio sottovento al Monte Nuria sino al Monte Velino ed oltre.

Cerchiamo di sfruttarlo andando in

velocità, tenendo una rotta che ci faccia passare sulla linea di fronte di sopra vento delle nubi sottostanti. Così andando dritti in un continuo saliscendi arriviamo fino alle autostrade a sud del Lago del Salto, per poi tornare in valle pra-

ticamente con la stessa quota (solo 100 metri persi). La visibilità è eccezionale, guardando verso ovest si vede il mar Tirreno che riflette i raggi del sole, che spettacolo ragazzi!

Buon vento a tutti. ■

[PROTEGGERE PER IL VOLO]



www.theaerodyne.com prodotti al servizio del Volo a Vela.

* POLY LACK. Polish protettivo che utilizza nanotecnologie. Indicato per la cura e protezione di qualsiasi gelcoat e verniciatura.

Distributori per: *Muggenwech!*



visita www.theaerodyne.com
e-mail: info@theaerodyne.com, tel. +39 392 1316596



Szeged 2009

5° Campionato Mondiale Femminile

Per la prima volta nella storia del volo a vela italiano, l'Italia prende parte ad un Mondiale femminile rappresentata da ben tre pilote: Elena Fergnani e Paola Lanzieri in classe Club e la sottoscritta in 15M. In effetti il terreno di gara dell'Ungheria è sicuramente adatto anche a piloti non particolarmente esperti: km e km di campi atterrabili, condizioni fantastiche, davvero rilassante e divertente!

Fin dal termine della Flatland Cup 2008, ero convinta che quella sarebbe stata la mia grande opportunità: conoscevo già molto

bene il terreno di gara (12 prove, 4.500 km, 62 ore di volo), nessun problema d'atterrabilità, grande entusiasmo, ottima preparazione mentale e fisica ma... non avevo fatto i conti con gli eventi della vita, quelli che ti fanno la differenza. Il mio super papà si è gravemente ammalato alla fine di febbraio ed è stato in punto di morte talmente tante volte in questi ultimi mesi che i miei programmi sono sfumati tutti, uno dopo l'altro. Niente partecipazione a gare in primavera e dubbio atletico fino al giorno della partenza per un suo ulteriore improvviso peggioramento.

Inoltre, Leonardo Briigliadori che avrebbe dovuto accompagnarci e che avrebbe veramente potuto darci un apporto tecnico, soprattutto da me tanto desiderato ed auspicato, ci ha dovuto abbandonare. La sua mitica Adriana ci ha lasciato proprio in quei giorni.

CRONACA

La meteo che nei giorni di prova aveva veramente lasciato a desiderare, ha dato il meglio di sé durante la prima settimana facendoci volare temi da 400, 500 o 600 km tutti i giorni a medie veramente strepitose. L'Australia ungherese, come la chiamano i locali, è stata fantastica! Pronti, partenza, via!

26/7: RACING TASK DI 415 KM IN 15M

Per la prima volta nella mia vita non blocco i diruttori al decollo e non riesco a bloccarli neppure a traino perché ho la mano talmente sudata che non so come

fare. Finalmente sgancio, chiudo il carrello e... un rumore assordante mi fa immediatamente capire che ho una pattelletta che non si chiude. Devo riatterrare con 200 litri d'acqua.

Aspetto che a terra siano pronti a venirmi a sorreggere l'ala per perdere meno acqua possibile. Fantastici! Cassetta degli attrezzi e la squadra, degna di un team Ferrari, mi rimette pronta al decollo nel giro di pochi minuti ma, al mio sgancio, il traguardo è già aperto. Volo tranquilla, ma sola, percorro il tema a 111 km/h e mi piazzò al 10° posto con 760 punti.

Paola ed Elena, al loro esordio, sono contentissime e sono entrambe soddisfatte: percorrono **310 km in classe Club** a 96 e 95 km/h e terminano al 15° e 12° posto. In effetti Paola vola con un aliante che ha un handicap molto alto ed è sicuramente un po' penalizzata.

SECONDO GIORNO DI GARA

Come spesso accade, il tema troppo corto del giorno prima viene assegnato il giorno successivo e così, con condizioni certamente meno *fumanti*, ci vengono **assegnati 520 km**. Molto bene i primi due piloni ma, ahimè, verso il rientro le cose si fanno un po' più complicate... Agganciamo basse, quasi tutte assieme, accontentandoci di uno scarso metrino. A 50 km finalmente sono con 200 metri sopra la planata ed un cielo davanti che sembra ancora attivo. Le tedesche hanno 100 metri più di me ma io lascio con loro, memore di tutte le planate finali

**Meteo fantastica
nella prima
settimana:
l'Australia
ungherese!**



**Gli arrivi dopo
un finale nella
"restituzione"
a quote
bassissime**



provate e riprovate. Il cielo è bello, i 200 metri aumenteranno andando avanti... e così è stato. A 35 km dal traguardo avevo 350 metri ed ormai mi sentivo a casa. Il cielo si è spento, non solo spento, la planata è davvero diventata pietosa tanto da arrivare al piloncino di allineamento a 9 km dal campo a 180 metri sull'Eco, McCready 0. Assolutamente sotto planata. Stefano da terra mi incita e mi dice:

"oggi conta solo tornare" lo so anche io ma come faccio? I paesi non "restituiscono". Annuncio il mio arrivo, sottolineando che non so se ce la farò.

Fortunatamente nei giorni di allenamento avevo attentamente studiato i campi prima dell'aeroporto, ce n'erano diversi atterrabili, una tranquillità in caso di arrivo bruciato. Vengo avanti e dico a Stefano che certamente non arriverò.



**La squadra
in attesa
dell'improbabile
decollo,
all'ombra
dell'LS-3
di Paola
Lanzieri**

ma che cerco di avvicinarmi il più possibile.

Mano a mano che avanzo e mi abbasso, il terreno porta, porta, porta. Vengo avanti per campi. Il cruscotto si spegne. Ci mancava anche questa! Riaccendo e non guardo più nulla tranne la velocità e l'occhio sulla prospettiva rispetto ai campi che ho davanti. So che la fase è estremamente delicata, non voglio fare scemate.

Tiro le cinghie per essere pronta al

fuori campo. Il terreno porta, porta ancora e l'aeroporto ora si mostra con una prospettiva giusta. Ultimo campo di mais con a 90° un arato sottile. L'occhio mi appaga. Velocità 100,110,120... devo attraversare la strada in testata pista, poi la rete per entrare. Un tir mi attraversa la strada e mi rendo conto di essere in campo con agio... si fa per dire. Entro, fuori il carrello, flap, diruttori e tocco terra. Chiamo Stefano per radio il quale mi chiede le coordinate per venirmi a recuperare. Non mi aveva vista (per fortuna...). Qualche ora per smaltire l'adrenalina...

In classe Club un tema di 439 km per Paola ed Elena che... non hanno mai fatto un volo così lungo! Paola purtroppo si attarda un po' ed è costretta ad atterrare a 28 km da casa. Elena se la cava bene e rientra piazzandosi 14esima.

TERZO GIORNO DI GARA

317 km per la 15M. Volo bene e sono molto soddisfatta. Il cielo è una meraviglia, ultima planata di 50 km a 250 all'ora salendo +2! Che sogno! Proprio quello che ogni volovelista vorrebbe trovare e stra-

namente era proprio al posto giusto al momento giusto. Termino quinta a soli 40 punti dalla prima. **In classe Club 275 km.** Paola è ancora in fase di assestamento ed è un po' lenta. Elena invece vola bene: undicesima.

QUARTO GIORNO DI GARA

AAT di 3 ore per tutte le classi. Percorro 396 km a 129,7 km/h di media. Chi vince ne vola 418 a 136. Elena riesce ad acchiappare la coda giusta! Paola rientra con molto anticipo per un malinteso con terra ed è un po' delusa. Comincia comunque a sentirsi bene.

QUINTO GIORNO DI GARA

Procediamo con una **AAT di 5 ore** ancora per tutte le classi. Magnifiche condizioni. Verso la metà del volo avverto infatti una certa stanchezza, difficoltà a centrare le termiche, planata non soddisfacente. Percorro 606,5 km a 109,3 km/h. La prima ne vola 616 a 122,8. Paola si è riconciliata con le AAT e vola 497 km a 96,9 di media. Elena ne vola 506 a 90. Le ragazze sono



alle stelle. Non avevano mai fatto tanti km tutti in una volta! Il morale è alto.

SESTO GIORNO DI GARA

Previsti temporali. Voliamo una **racing task di 255,5 km nella 15M**. Arrivo con un grosso temporale sul piloncino di allineamento. Mi prendo un buon margine per paura del vento di caduta e come mi avvicino al "barattolo" vengo bruscamente scarrocciata fuori dal cerchio. Cerco di risalire. Aspetto che il mio Zander si setti sul traguardo confermando il piloncino: 0,5 0,4 0,3: Szeged 9 km. Tutto OK. Un bel vento in coda mi aiuta a non avere nessun tipo di problema al rientro.

Consegno il logger e... sorpresa delle sorprese: non ho aggirato correttamente il piloncino di allineamento. L'ultimo fix è fuori per un maledettissimo metro.

La mia squadra si attiva, il nostro *team Captain*, un efficientissimo Nicola Fergnani, si scervella per



Il Mondiale di Paola

Pazzesco... non ho altri aggettivi, è stato tutto semplicemente pazzesco! Già solo il fatto di andarci mi sembrava qualcosa di surreale e poi invece mi sono trovata in un battibaleno in Ungheria e qui è cominciata la mia meravigliosa avventura. Non sapevo cosa aspettarmi partecipando ad un'esperienza internazionale di questo livello, abituata ai voli che affrontavo in pianura. Il primo giorno venivo subito rassicurata, un bel 300 km abbondanti giusto per iniziare. Devo dire che alla fine della gara quando al briefing ci assegnavano task da 300 km non sembrava più un'impresa così azzardata.

Mediamente ogni giornata si volavano tra i 300 e 500 km, con velocità medie tra i 90 e 100 km/h. La meteo è stata eccezionale per tutta la prima settimana, tetto delle termiche sui 2.000-2.500 metri, valori medi di salita di oltre 3 m/s, con delle punte di 72. Purtroppo il brutto tempo è sempre in agguato e la seconda settimana non è stata così strepitosa. Comunque sia, il clima era sempre alle stelle. Le atlete erano tutte agguerritissime. Le gonnelle erano rimaste a casa... si faceva sul serio. Ogni giornata è stata contraddistinta da qualche particolare che l'ha resa indimenticabile, tante sono le cartoline che ho impresse nelle menti e le emozioni che ho avuto la fortuna di provare. Certo le realtà internazionali sono di altro livello rispetto all'Italia sia come organizzazione che come affluenza ma al nostro team non è mancato nulla. Fantastici sono stati Luca, Nico e Stefano nell'aiutarci a decidere quando rientrare nei voli di AAT, dove la scelta del tempo ed il calcolo della planata finale sono essenziali per non sprecare tempo (ho iniziato delle planate finali a 60-80 km dal campo con delle medie di 150-170 km/h) per non parlare del supporto tecnico meccanico fondamentale che ci hanno permesso di volare risol-

vendo meglio del team Ferrari gli inconvenienti meccanici che purtroppo ci sono sempre. Il mio unico obiettivo era vivere quest'avventura per migliorare il mio modo di volare in aliante, di volare veloce in pianura (non avevo idea che in 9 giorni effettivi di gara si potessero fare tanti chilometri!), per imparare quanto più potevo dalle altre atlete che, innegabilmente, erano di sicuro più forti di me. Ho ammirato tutto questo e mi sono impegnata ogni giorno per stare al passo con le migliori.

Dopo i primi momenti di rodaggio e ahimè, un fuoricampo, ho cominciato a far volare il mio LS-3 più veloce che potevo, arrivando al traguardo con delle medie decisamente diverse dal mio solito. Avevo finalmente preso il ritmo.

Un po' di numeri per chi non si accontenta dell'entusiasmo:

- 2.800 km con velocità medie sui 90 - 100 km/h.
- Un volo di 500 km a medie di 96 km/h
- Quasi 40 ore di volo

E poi come per magia (la magia delle streghe?) i giorni sono volati, le giornate di gara si sono ridotte e all'improvviso mi sono ritrovata a smontare l'aliante e a prepararmi per la partenza con una bellissima sensazione nel cuore perché ero triste che tutto ciò fosse già finito, perché avevo ancora voglia di andare per aria e scorrazzare per la pianura ungherese, perché mi dispiaceva tantissimo non trovarmi al briefing la mattina seguente. Ed è per tutto questo che dico grazie davvero a tutti coloro che mi hanno permesso di affrontare quest'esperienza e, un grazie particolare a Margot perché se non fosse stato per lei questa meravigliosa avventura non l'avrei mai vissuta.

Paola Lanzieri

5th WWGC 2009
Szeged, 26.07.2009 - 08.08.2009

15-meter

#	Pts	CN	Pilot	Country	Glider	26.07	27.07	28.07	29.07	30.07	31.07	02.08	03.08	07.08
1	7955	SF	Schödel Susanne	Germany	Ventus 2	1 (1000)	6 (959)	6 (916)	6 (923)	2 (992)	8 (424)	3 (993)	4 (989)	6 (759)
2	7951	BK	Senne Katrin	Germany	ASG 29/15m	1 (1000)	4 (962)	4 (924)	5 (925)	1 (1000)	6 (428)	1 (1000)	3 (991)	7 (721)
3	7882	2L	Abadie Berard Marilyne	France	ASG 29/15m	5 (847)	2 (967)	2 (929)	3 (974)	3 (968)	5 (467)	9 (828)	1 (1000)	3 (902)
4	7681	AJ	Netusilova Alena	Czech Republic	ASG 29/15m	3 (990)	12 (510)	9 (889)	2 (993)	4 (945)	1 (540)	4 (964)	9 (850)	1 (1000)
5	7378	K	Klossok Annette	Germany	ASG 29/15m	9 (765)	3 (963)	3 (928)	7 (919)	8 (784)	9 (418)	8 (899)	2 (994)	8 (708)
6	7186	73	Toporova Valentyna	Ukraine	Ventus 2	11 (755)	5 (960)	10 (880)	13 (659)	10 (770)	4 (472)	6 (928)	6 (980)	5 (782)
7	7007	V7	Shalneva Nina	Russia	Ventus 2	6 (823)	9 (905)	7 (900)	11 (742)	13 (682)	12 (377)	12 (691)	5 (984)	2 (903)
8	6942	57	Acquaderni Margherita	Italy	Ventus 2	10 (762)	7 (945)	5 (917)	9 (905)	9 (781)	13 (367)	13 (678)	8 (964)	10 (623)
9	6718	ZX	Kuthanova Lenka	Czech Republic	ASG 29/15m	8 (812)	14 (428)	8 (892)	1 (1000)	12 (708)	10 (416)	5 (949)	10 (846)	9 (667)
10	6655	HP	Kohlrausch Anja	Germany	Ventus 2	7 (819)	1 (1000)	13 (847)	10 (830)	7 (790)	3 (484)	11 (748)	15 (588)	12 (549)
11	6487	C	Sturm Jutta	France	Ventus 2	15 (69)	8 (941)	1 (957)	8 (915)	6 (834)	7 (427)	14 (550)	7 (975)	4 (819)
12	6391	AX	Treslova Jana	Czech Republic	Ventus 2	4 (887)	15 (392)	11 (875)	4 (938)	11 (747)	2 (537)	7 (902)	14 (639)	14 (474)
13	6046	V8	Bolla Maria	Hungary	Ventus 2	13 (539)	10 (892)	12 (873)	14 (590)	14 (607)	11 (379)	10 (818)	12 (750)	11 (598)
14	5285	VP	Thompson Jenny	Australia	ASW 27	12 (593)	13 (460)	15 (351)	12 (680)	5 (843)	15 (198)	2 (994)	13 (726)	15 (440)
15	4932	CJ	Pollerman Judit	Hungary	LAK 17/15m	14 (489)	11 (807)	14 (531)	15 (521)	15 (596)	14 (352)	15 (312)	11 (799)	13 (525)

capire come far sì che non mi venga assegnata la penalità di 50 punti per aggiramento non corretto del pilone. Consigliati da Marina Galetto, *member of jury* della gara, scriviamo una lagnanza, ma... nulla da fare, le regole sono regole. La giuria è sicura che io sia stata all'interno del barattolo, ma il mio Zander settato a 4 secondi (non si può diminuire) non ha registrato nessun fix nel momento in cui ero all'interno. Troppo veloce!
Il tema per la **classe Club** è di **222 km**: Elena 7° con 109,4 km/h e Paola 11° con 112,4! Fantastiche.

*Elena e Paola
al Baba-Jaga,
una festa
per streghe
con falò
e giuramenti*

**SETTIMO GIORNO
DI GARA**

382 km per la 15M e 303 km per la classe Club. Molta foschia e per me giornata *no*, quella nella quale bisogna contenere il danno. Non



una gran giornata anche per Paola, mentre Elena se la cava molto bene restando sempre in compagnia delle pilote inglesi. Si piazza 9° con un ottimo punteggio. Brava Nena!

**OTTAVA GIORNATA:
AAT DI 2H PER TUTTE**

Mi sono rifatta: ho volato molto bene divertendomi un sacco. Molto bene Paola, anch'essa al riscatto, meno bene Elena che indugia un



Il Mondiale di Elena

Cosa posso dire, è stato stupendo! Cerco di fare un breve resoconto. Arriviamo il 20 luglio a Szeged io, Nico (mio fratello) e l'LS-1 a seguito, ringraziamo calorosamente il dio dei carrelli per averci permesso di arrivare a destinazione senza gomme forate!

Troviamo Margot e Ste con "Il Bomber" (ovvero il Ventus 2a di Margot) già sistemati in campeggio.

Il giorno dopo ci raggiungono Paola, Luca, l'LS-3 e la nuova mascotte Flap. Il nano da giardino che ha fatto da mascotte ai padovani per svariate trasferte infatti è stato sostituito con qualcosa di più amichevole e peloso: un bassotto chiamato Flap.

I 3 giorni di prova non sono dei migliori: vento teso e cattive condizioni. Io e Paola facciamo solo un paio di voli per vedere l'aeroporto dall'alto. Una roba enorme. Mette un po' soggezione atterrarci da tanto che è grande...

Comincia la gara. Raccomandazione del Capitano (ovvero Nico) per il primo giorno: "Mi raccomando, trova qualcuno prima della partenza, appiccicati dietro e non mollarlo più". Detto fatto. Mi attacco dietro alle due tedesche e via! Meteo stupenda, torniamo tutte a casa.

Tutte tranne la ragazza turca che vola con uno Speed Astir dove Speed penso solo che indichi il fatto che scende velocemente. Credo non sia rientrata in campo nemmeno una volta durante tutta la gara.

La gara continua con temi sempre più lunghi fino ad arrivare ai 500 km; sì, in pianura e, sì, con dei classe Club. Meteo termonucleare! Io piano piano prendo la mano con l'LS-1, giusto "un pelo" diverso dal Discus con cui avevo volato fino ad allora! Intanto a terra la Squadra lavora sodo: dato che da brave pilote non li occupiamo con recuperi, le squadre si organizzano comprando una piscina da piazzare in campeggio e le annesse birre (che però stappavano solo dopo che eravamo atterrate, bravi ragazzi!). In effetti i 40 °C erano tosti da sopportare... e non per noi ragazze che eravamo a 2.500 m!

La sera purtroppo la vita in campeggio non è molto spinta... Tutti a nanna perché la mattina bisogna svegliarsi presto. O meglio: c'è chi vuole schierare presto, non si sa bene spinte da quale impulso, infatti

alcune schierano alle 7.00, con grande gioia dei rispettivi squadristi.

Fatto sta che alle 10.00 di sera non vola una mosca in campeggio. Storni di

zanzare si però, fino a che non sono passati con l'aereo da disinfestazione a cospargere con l'ultima partita di DDT rimasta la zona tende. Sano. Però poi niente più zanzare!

Nel frattempo la gara vede le inglesi sempre in testa e le francesi e le tedesche attaccate dietro (classe Club). Finalmente, verso la fine della prima settimana di volo, annunciano il Baba-Jaga (rito durante il quale tutte le pilote esordienti ai Campionati Mondiali vengono ufficialmente riconosciute come streghe!). Abbiamo così modo di sfoggiare i nostri cappelli a punta, che conserviamo solo per le occasioni speciali... e di finire finalmente le giacenze di mascara e matita per occhi color grigio topo.

Ci paciughiamo la faccia il più possibile e via a correre attorno al fuoco dopo aver giurato lealtà e correttezza (o qualcos'altro, non so bene dato che il mio giuramento è stato in polacco...) in tutte le nostre future gare. Dopo 8 giorni di volo ci concedono un giorno di relax, a cui seguono altri 3 giorni di relax causa meteo.

L'ultimo giorno ci mandano su dopo che la civetta ha bucato 2 volte, sgancio a 600 metri in base cumulo. Poi però le condizioni migliorano e noi partiamo. Non solo, torniamo addirittura! E grandi sconvolgimenti di classifiche! Non per me, ovvio, ma per le prime. Le inglesi che erano sempre state in testa scendono di un po' di posizioni e la francesina se le mangia tutte piazzandosi in cima al podio! Io sgomitando un po' mi sono piazzata undicesima.

Carichiamo la macchina e via che si parte per tornare con una cinquantina di ore in più sul libretto di volo e un ricordo meraviglioso nella testa.

Elena "Nena" Fergnani



FAI Club

#	Pts	CN	Pilot	Country	Glider	26.07	27.07	28.07	29.07	30.07	31.07	02.08	03.08	07.08
1	7793	EA	Hurlin Nathalie	France	Std. Cirrus CS 11 W	5 (953)	4 (925)	8 (928)	4 (960)	4 (972)	5 (541)	6 (963)	4 (581)	5 (970)
2	7772	DI	Novakova Dana	Czech Republic	Std. Cirrus	3 (965)	10 (832)	1 (1000)	1 (1000)	3 (978)	9 (532)	2 (990)	11 (538)	6 (937)
3	7713	XC	Vokrinkova Hana	Czech Republic	Std. Cirrus	1 (1000)	13 (809)	2 (969)	7 (874)	1 (1000)	10 (531)	1 (1000)	9 (542)	2 (988)
4	7699	J34	Liran Ayala	United Kingdom	Std. Libelle H-201	2 (974)	1 (1000)	5 (956)	2 (985)	2 (980)	2 (577)	3 (989)	2 (603)	12 (635)
5	7528	873	Sparrow Elizabeth	United Kingdom	Std. Cirrus	6 (933)	3 (978)	9 (922)	3 (984)	5 (953)	1 (586)	5 (964)	3 (587)	13 (621)
6	7355	RZ	Johnson Rosemary	United Kingdom	ASW 19 a,b W	4 (962)	4 (925)	10 (921)	10 (818)	9 (892)	3 (566)	4 (982)	16 (479)	8 (810)
6	7355	1M	Grote Christine	Germany	Std. Libelle H-201 W	9 (900)	11 (815)	3 (958)	6 (900)	6 (942)	15 (445)	11 (894)	14 (523)	4 (978)
8	7354	BW3	Woetzel Kathrin	Germany	Std. Libelle H-203	10 (896)	11 (815)	3 (958)	5 (906)	6 (942)	14 (446)	12 (888)	13 (524)	3 (979)
9	7112	ED	Montorio Celine	France	Std. Cirrus CS 11 W	7 (930)	8 (855)	7 (936)	8 (837)	8 (893)	12 (483)	7 (956)	5 (573)	11 (649)
10	7002	IC	Diófási Orsolya	Hungary	ASW 15 b	8 (905)	1 (1000)	6 (949)	12 (806)	11 (868)	6 (539)	10 (930)	1 (606)	16 (399)
11	6788	41	Fergnani Elena	Italy	LS 1 f 45	12 (840)	14 (787)	11 (907)	9 (833)	15 (799)	7 (538)	9 (937)	10 (541)	14 (606)
12	6741	MN	Najfeld Marta	Poland	Std. Jantar 3	11 (878)	15 (707)	13 (887)	13 (787)	13 (830)	3 (566)	8 (938)	7 (548)	15 (600)
13	6576	V9	Shishlakova Vera	Russia	LS 1-d	13 (828)	6 (885)	15 (619)	11 (816)	12 (864)	16 (422)	17 (607)	12 (535)	1 (1000)
14	6258	CX	Horackova Pavlina	Czech Republic	Std. Cirrus	15 (765)	9 (838)	14 (853)	15 (548)	16 (777)	8 (535)	16 (636)	6 (572)	9 (734)
15	5692	2H	Kadar Andrea	Hungary	ASW 19 a,b,W	13 (828)	7 (862)	16 (517)	14 (744)	17 (725)	13 (473)	14 (724)	17 (474)	17 (345)
16	5464	KV	Zakanyi Eszter	Hungary	Std. Jantar	17 (758)	16 (389)	12 (889)	18 (0)	9 (892)	17 (415)	13 (854)	7 (548)	10 (719)
17	5448	ZZ	Lanzieri Paola	Italy	LS 3	16 (761)	17 (381)	17 (465)	16 (480)	14 (828)	11 (507)	15 (660)	15 (509)	7 (857)
18	2085	FS	Barna Andrea	Turkey	Speed Astir II	18 (203)	18 (235)	18 (370)	17 (327)	18 (480)	18 (165)	18 (158)	18 (147)	18 (0)

Standard

#	Pts	CN	Pilot	Country	Glider	26.07	27.07	28.07	29.07	30.07	31.07	02.08	03.08	07.08
1	7614	KS	Kussbach Sue	Germany	LS 8	7 (874)	2 (943)	2 (938)	9 (914)	3 (998)	6 (567)	7 (880)	10 (537)	2 (963)
2	7601	FX	Veprekova Jana	Czech Republic	LS 8	14 (831)	8 (897)	4 (852)	1 (1000)	7 (949)	10 (526)	1 (1000)	6 (546)	1 (1000)
3	7555	3S	Schaich Cornelia	Germany	LS 8	9 (872)	1 (1000)	3 (924)	8 (917)	5 (995)	7 (566)	4 (885)	8 (540)	6 (856)
4	7433	59	Spreckley Gilian	United Kingdom	LS 8	11 (865)	6 (914)	10 (805)	6 (933)	6 (981)	1 (615)	3 (958)	15 (472)	3 (890)
5	7427	BW2	Haber Kern Gaby	Germany	Discus 2	10 (868)	3 (938)	1 (941)	7 (919)	1 (1000)	15 (478)	5 (881)	9 (539)	5 (863)
6	7262	SE	Lundgren Helle	Denmark	LS 8	8 (873)	7 (911)	7 (814)	2 (956)	9 (850)	8 (557)	9 (843)	1 (628)	8 (830)
7	7151	301	Draper Kay	United Kingdom	LS 8	5 (904)	5 (921)	6 (817)	5 (935)	12 (676)	3 (586)	2 (959)	4 (557)	11 (796)
8	7061	GA6	Ducarouge Anne	France	LS 8	1 (1000)	10 (779)	8 (808)	10 (908)	1 (1000)	3 (586)	8 (872)	7 (545)	16 (563)
9	6952	EU	De Cachard Magali	France	LS 8	2 (958)	11 (776)	13 (793)	12 (851)	4 (997)	2 (588)	15 (635)	5 (554)	10 (800)
10	6721	W8	Cerna Eva	Czech Republic	LS 8	16 (795)	9 (824)	5 (850)	13 (848)	10 (772)	11 (507)	10 (822)	3 (561)	14 (742)
11	6560	LOT	Biedermann Joanna	Poland	LS 8	15 (823)	4 (935)	11 (801)	11 (862)	14 (554)	5 (577)	14 (671)	14 (503)	7 (834)
12	6395	HAL	Márkus Timea	Hungary	Discus 2	4 (905)	14 (444)	9 (806)	4 (941)	13 (599)	11 (507)	5 (881)	12 (533)	13 (779)
13	6335	DD	Abrok Agnes	Hungary	Discus 2B	6 (885)	13 (446)	15 (745)	14 (844)	8 (864)	16 (391)	12 (765)	2 (575)	9 (820)
14	6311	DL	Hrncirikova Zuzana	Slovakia	Discus 2	3 (955)	15 (429)	14 (758)	15 (778)	11 (750)	13 (503)	11 (788)	16 (465)	4 (885)
15	5785	PM	Hirotsune Akemi	Japan	LS 8	12 (861)	12 (452)	15 (745)	16 (764)	16 (497)	14 (482)	13 (716)	11 (536)	15 (732)
16	5667	CH	Hay Hannah	United Kingdom	Discus 2	13 (854)	16 (105)	12 (797)	3 (942)	15 (506)	9 (552)	16 (606)	13 (510)	12 (795)

po' nell'ultimo lato e non si fida tanto dei calcoli che vengono fatti a terra.

IL BRUTTOTEMPO, POI...

Ahimè a seguire tre giorni di schieramento e annullamento delle prove causa maltempo. Le previsioni sono brutte e ci sono poche speranze anche per l'ultimo giorno di gara. La tensione scende e invece l'alba del 7 agosto si presenta frizzante.

C'è molta ansia anche per via delle previsioni meteo: temporali. Viene assegnata una **AAT di 3 ore per tutte le classi**. Il classico lancio della monetina... Parlo con Guido Guidi che mi suggerisce di non partire troppo presto.

Le tedesche partono un po' alla chetichella. Io sono con loro, ma decido di ritagliare il traguardo

Nena tiene un ricco ed esilarante blog.
<http://blunena.blogspot.com/>



anche perché non ho la certezza di averlo fatto correttamente.

Il cielo davanti è bello. Arrivo in prossimità del primo cerchio, lo costeggio a Sud e poi ho l'unica possibilità di entrare verso il sole perché un po' ovunque si stanno creando piovvaschi. Che fare?

Il dubbio è forte. L'istinto mi dice di portarmi ad Ovest sotto una magnifica fascia di cumuli. Il raziocinio invece mi dice di non spingermi troppo in là visto il vento forte, che da risalire potrebbe creare problemi. Prevala la scelta più conservativa anche





perché vedo un aliante in rotta verso Nord che sale e decido di tenermi sotto una fascia di cumuletti che si formano verso nord. Purtroppo non trovo mai il valore che vorrei e così mi trascino avanti tra i 1.000 e i 750 metri. Capisco di essere lenta. Mi innervosisco e poi però cerco attentamente la strada per tornare a casa il più velocemente possibile. Sono in compagnia di altri alianti che fanno strade diverse dalla mia e vengono molto più penalizzati nella planata finale.

Sono stanca e anche un po' insofferente. Arrivo a casa, supportata sempre dal mio meraviglioso squadrista Stefano che di tanto in tanto mi chiede notizie e mi incoraggia. La pilota tedesca dietro di me in classifica vola peggio di me e quindi presumo di avere mantenuto la 7° posizione. Purtroppo una pilota russa ha fatto un volo scegliendo la strada che avrei voluto fare io e mi ha superata di 65 punti... Che nervoso! Ero decollata con la speranza di riuscire a risalire alla 6° posizione.

Ottima prova di Paola: è settima, ma ha il secondo tempo di giornata! Un vero peccato per lei che la gara sia finita, ha preso un ottimo ritmo. Un pochino peggio Elena che invece ha seguito le inglesi che hanno avuto la loro

giornata No. Mantiene comunque la sua posizione direi di tutto rispetto se pensiamo alla sua esperienza e alla sua età.

RISULTATI FINALI

Tutte le classifiche sono state stravolte, a conferma del fatto che in presenza dei temporali la



**Vasto
assortimento
di aerei
da traino**

**Belli e originali
i trofei
dei Campionati**



gara è sempre un terno al lotto. Nessuna delle pilote che aveva mantenuto la testa per tutto il Campionato ha confermato il risultato. Nella squadra tedesca si sono verificate cose alquanto strane, non propriamente espressione di gioco di squadra.

Per concludere: è stata veramente una magnifica esperienza, una grandissima soddisfazione, un sentirsi finalmente squadra e non sparuta, solitaria italiana.

Un super grazie a:

Nicola Fergnani, che si è reso disponibile ad essere nostro *team captain* per una buona parte della gara. Purtroppo ci ha dovuto abbandonare prima della fine della competizione per impegni pregressi. Ancora **Nicola, Luca e Stefano** squadristi super efficienti, solari, sempre di buon umore e pronti ad ogni imprevisto.

Guido Guidi che ci ha assistite via mail per tutto il tempo, dandoci suggerimenti molto utili. Le sue previsioni meteo erano spesso molto più azzeccate rispetto a quelle ufficiali.

Marisa Muzio, la mia preparatrice mentale, che mi ha seguito e sostenuto per tutto il percorso di preparazione e durante la gara.

Tutti gli amici che ci hanno sostenuto da casa. Supporto sempre MOLTO importante.

Sicuramente Elena, figlia d'arte, avrebbe comunque avvicinato il mondo delle gare internazionali femminili, ma per Paola l'incontro con le ragazze del *volo a vela in rosa* ha fatto la differenza.

Infatti suo marito, il buon Luca Libralon, fantastico squadrista e aiuto a terra (suo malgrado), non si fa problemi ad asserire "l'incontro con Margot ci ha cambiato la vita"...

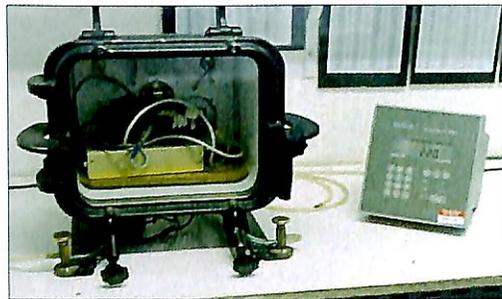
Quindi fin d'ora desidero rinnovare a tutte le pilote che fossero desiderose di intraprendere quella strada, fatevi avanti, c'è posto per tutte!

Un appello alla FIVV: ora che non sono più sola mi piacerebbe veramente tanto poter avere un supporto a terra di quelli che ti permettono di non sentirti dire "Be proud of yourself for the result! The other teams are real teams, the Italian one is a do-it-yourself..."

Alla prossima! ■

GLASFASER Italiana S.p.A

DA OLTRE 30 ANNI AL SERVIZIO DEL VOLO A VELA.



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

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



LASTAR

Cambridge Serie 302

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

Vendita, Manutenzione, Installazione

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



Due giri intorno al globo

*Pavullo torna in prima linea
sulla scena volovelistica italiana*



**Testata 20
al tramonto,
sullo sfondo
il monte
Cimone**

Ottantadue milacinquecentoventi! Tanti sono stati i chilometri percorsi quest'anno dai piloti dell'Aero Club Pavullo che hanno partecipato al CID-OLC. Certo non si tratta di un record assoluto, ma questo potenziale doppio giro attorno al globo ci ha permesso di vincere prima il CID, con quasi duemila punti sui secondi classificati, e poi di primeggiare anche nella classifica OLC.

Primi assoluti dunque. Un risultato inatteso a inizio stagione, ma sicuramente meritato e fortemente cercato da quando, a fine luglio, ci siamo resi conto che avremmo forse potuto farcela. Noi,

un piccolo club "di provincia", che si stava battendo alla pari con i più forti e blasonati club alpini: club ricchi di tradizione e di Campioni, quelli con la "C" maiuscola, non ci pareva vero...

Certo anche la meteo ci ha dato una mano, regalandoci una stagione abbastanza favorevole con un mese d'Agosto di quelli che non si ripetono tutti gli anni; e noi ne abbiamo prontamente approfittato spazzolando l'Appennino da Nord a Sud, con voli di cinque, sei ed anche settecento chilometri...

RINASCITA NEL 2005

Ma facciamo ora un passo indietro per capire come questo risultato,

che a noi piace considerare come punto di partenza e non certo come un traguardo raggiunto, sia maturato.

Nell'agosto 2005, dopo due anni esatti di chiusura per i lavori di messa in sicurezza, allungamento e asfaltatura della pista, finalmente la riapertura dell'aeroporto consentiva la ripresa delle attività di volo, e faceva crescere in noi la consapevolezza che il rilancio dello stesso non poteva prescindere da quella che, fin dalla sua nascita, era stata l'attività principe per Pavullo: il Volo a Vela. Di qui la decisione di acquistare un nuovo aereo da traino e un aliante monoposto, da affiancare alla flotta fino ad allora composta esclusivamente da alianti scuola biposto.

La nuova pista, la presenza del traino, la favorevole collocazione nel cuore dell'Appennino e le allora ancora virtuali potenzialità volovelistiche hanno portato a Pavullo nel 2006 alcuni nuovi soci che già da anni praticavano, in vicini aero-club, il volo di distanza. Assieme e grazie a loro anche i piloti locali hanno scoperto il piacere del volo di distanza e per l'aeroclub è arri-

LE TARIFFE DELL'AEC PAVULLO

Servizio	per soci	per esterni
Tessera annuale	600 €	10 €/giorno
Parcheggio carrello	gratis	3 €/giorno
Lancio verricello	10 €	
Traino aereo	3,85 €/min	4,40 €
Traino lungo (recuperi)	3,50 €/min	
Noleggio aliante (vari modelli)	da 20 a 48 €/h (sconto dopo la 2° ora)	



L'aeroporto di Pavullo negli Anni Trenta. Sulla sinistra l'autovettura convertita in verricello. L'hangar e la caserma furono minati dai tedeschi prima della ritirata

vata la prima sporadica apparizione nella classifica OLC, con un 11° posto nella classifica finale. Il 2007 è stato l'anno della legittimazione per il Club, con un balzo sul terzo gradino del podio nel campionato OLC e con la vittoria del Campionato Italiano di Distanza in categoria Promozione conseguita da un pilota locale.

Ancora meglio è andata l'anno successivo, dove un altro pilota del Club si è aggiudicato nuovamente il CID in categoria Promozione e Pavullo è salito sul secondo gradino del podio OLC. Ma l'appetito, si sa, vien mangiando, ed è così che dopo le ciliegine del 2007 e del 2008, con i campionati individuali di Promo-

zione, quest'anno abbiamo deciso, e fortemente voluto, sbaffarci tutta la torta, portando a casa nell'ordine sia il CID sia l'OLC! E la soddisfazione di tutti è stata veramente grande, perché la decisione della FIVV di unificare il CID all'OLC, per qualche verso anche osteggiata e criticata, ha portato l'innegabile risultato di una parte-

Presidente e soci del club festeggiano il primato nel CID-OLC 2009



Un Ventus 2bx





Il Monte Cimone, 18 km a Sud-Ovest di Pavullo, con i suoi 2.165 metri è la cima più alta dell'Appennino Settentrionale

cipazione che, per numero di club e di piloti, fino ad oggi non si era mai vista.

Resta forse il rammarico, in considerazione delle notizie che si leggono in questi giorni, di aver vinto l'unico Campionato, pardon Classifica, Italiana di Distanza in cui non ci si potrà fregiare del titolo di

Campioni d'Italia. Pazienza, vorrà dire che ci riproveremo negli anni futuri, pur rimanendo in cuor nostro il Club Campione Italiano di Distanza 2009.

IL VERRICELLO

Pavullo non è solo volo di distanza, che anzi si è sviluppato da noi solo

negli ultimi anni: Pavullo, per il volo a vela italiano, è sinonimo di Verricello.

Il nostro club ha infatti creduto e investito da tempo in quest'attività che permette, a costi relativamente contenuti, di avvicinare al volo a vela un ampio numero di appassionati.

L'economicità non è il solo vantaggio di questo tipo di scuola; il disciplinare prevede infatti un numero minimo di 75 "lanci", molti più delle "missioni" che si effettuano con il traino a motore, e ciò consente all'allievo pilota di compiere un maggior numero di decolli ed atterraggi, acquisendo quindi maggior dimestichezza in quelle che sono le fasi più delicate del volo.

Anche per questa ragione abbiamo deciso di incentrare proprio sul verricello la nostra attività didattica, e dopo i primi due corsi tenuti a Pavullo nel 1995 e nel 1997 con disciplinare scuola dell'Aero Club Viterbo, nel 1999 siamo riusciti a concretizzare il 1° Corso della Scuola di "Volo a Vela" di Pavullo, intitolato a Adriano Mantelli, mitico collaudatore di alianti degli anni '30.

Da allora l'attività d'istruzione si è svolta con regolarità, permettendoci di brevettare decine di nuovi allievi, di fornire l'abilitazione al lancio con verricello a piloti già brevettati e di formare i verricellisti che operano negli altri aeroclub italiani dove si pratica questo tipo di involo.

Oggi, con l'allungamento della pista che ci permette di stendere fino a 1.300 metri di cavo, la quota di sgancio è sempre dell'ordine di 5-600 metri, comparabile quindi con quella del traino aereo ma con costi operativi ridotti ad un terzo. Proprio di quest'anno è la pubblicazione da parte di LoGisma Editore del testo "Il verricello - Manuale del verricellista", redatto a cura dell'Aero Club Pavullo, in cui è riassunta la notevole esperienza acquisita nella pratica di quest'attività, con gli oltre 10.000 lanci effettuati negli ultimi anni. Tale esperienza sarà utile a tutti per la diffusione dell'impiego di questo mezzo e oggi possiamo



Il nuovo aereo da traino MCR R180 realizzato su specifiche della Federazione Francese durante le prove di traino eseguite a Pavullo nel Luglio 2008

affermare con orgoglio che il vericello, nato a Pavullo negli anni '30, ha qui trovato nuova linfa vitale, e da qui riparte per dare slancio a tutto il mondo del volo a vela in Italia, grazie ai numerosi vantaggi di economicità, silenziosità, sicurezza d'impiego.

STORIA

L'Aeroporto di Pavullo nel Frignano è sorto nel 1926 per volontà del Podestà di Pavullo, Comm. Vincenzo Ghibellini ed è ancora oggi uno dei pochi aeroporti in altura in Italia (680 metri sul livello del mare). Nel 1927 la Regia Aeronautica, per interessamento del capitano Umberto Nannini, fondò a Pavullo, scelto per le sue particolari caratteristiche climatiche ed orografiche, la prima "Scuola di Volo senza Motore" ed emise il decreto per l'istituzione dell'Aeroporto.

Negli anni seguenti le scuole di volo a vela si moltiplicarono in Italia ma Pavullo rimase il centro più prolifico di attività didattiche e creative nel campo del volo a vela italiano fino al 1945, quando la guerra portò la distruzione totale delle installazioni e degli alianti.

LUIGI F. TEICHFUSS

La storia dell'aeroporto e del Volo a Vela pavullese è legata, dalle sue origini, alla figura di un grande progettista e costruttore svizzero di alianti: Luigi Federico Teichfuss.



Nato a Lucerna nel 1884 nei primi anni del '900 si fece notare come ciclista e nel 1907 venne a correre in Italia. Nell'inverno 1923 Teichfuss finì di costruire il suo primo aliante, il Condor I, con cui prese

parte al "Primo Campionato Italiano di Volo a Vela". A questo seguirono il Condor II, Condor III e, verso la fine del 1926 il Tenax, un vero aliante veleggiatore. Tra il 1927 e il 1928 il Tenax compì molti voli a Pavullo. Il più famoso fu quello che lo vide partire, nel novembre 1927, pilotato dal capitano Nannini, per cercare di battere il record italiano di distanza di volo planato.

Nel 1929 Luigi Teichfuss sposò una ragazza pavullese e qui prese dimora stabile.

Nei dieci anni che seguirono, fino all'inizio della seconda guerra mondiale, numerosi furono i modelli di aliante progettati e costruiti: il Gabbiano, il Nibbio I, l'Orione, costruito nel 1932 con importanti innovazioni mai viste prima a livello mondiale ed ammirato nel 1936 all'Olimpiade di Berlino.

Lo Sparviero, esemplare unico del

Febbraio 2006, finalmente è arrivato il magnifico LS4 che consentirà ai piloti del Club di cimentarsi nel volo di distanza



I "magnifici 7" il giorno dell'esame, con il Com.te Montanari, il Direttore della Scuola Daniele Bonvicini e l'Istruttore Marcello Tedeschi "Ted"

L'aeroporto di Pavullo dall'alto, immediatamente a Sud del centro abitato

'37, in azione al 6° Concorso di Berna del '38, dove Mantelli si cimentò con l'Habicht tedesco di Hanna Reitsch, asso del Volo a Vela, e con il fior fiore delle più avanzate macchine europee.

Il Turbine del '39, un aliante fantastico e avanzatissimo, curato nei minimi particolari aerodinamici, insuperabile allora in Italia per livello di prestazioni, con il quale Mantelli decollò da Pavullo trainato da un Caproncino per raggiungere Asiago, dove prese parte al Concorso del '39, e poi Vienna, per partecipare ai Giochi Mondiali Universitari dove ottenne il primo "C" d'Argento italiano completo.



LS8 in corto finale per pista 20



Le pendici del Monte Cusna, 2.120 metri, nell'Appennino reggiano



Nel 1943 Teichfuss dovette interrompere la sua attività, dopo aver realizzato 24 progetti di alianti e, un totale di macchine costruite di almeno 60 esemplari: praticamente da solo, progettò e costruì il 40% di tutti gli alianti italiani prodotti dal 1923 al 1943.

Seguì per Pavullo e per il suo aeroporto un periodo di oblio fino a quando, a metà degli Anni Sessanta, ci fu una ripresa dell'attività di volo a vela grazie ai soci dell'Aeroclub di Bologna.

Gli anni '80 hanno visto la crescente presenza in aeroporto della Scuola Nazionale di Paracadutismo dell'A.N.P.d'I.

Poi il ritorno del Volo a Vela, all'inizio degli anni '90, con il primo raduno internazionale degli alianti d'epoca nel 1994 ed il primo corso della Scuola di Volo a Vela con lancio al verricello nel 1995.

VINTAGE

Ed è stato proprio il ricordo dei fasti passati e la voglia di far riscoprire a tutti gli appassionati di volo a vela le potenzialità climatiche ed orografiche di questo territorio, che ci ha portati ad organizzare, nel 1994, il primo raduno internazionale di alianti d'epoca intitolato, e come poteva essere diversamente, a Luigi Teichfuss.

Visto il successo del primo raduno, al quale hanno partecipato aliantiisti Svizzeri, Francesi e Tedeschi, oltre che Italiani naturalmente, la manifestazione è stata ripetuta nel



1996, nel 1998 ed anche nel 2006 e infine nel 2008 con un sempre crescente numero di partecipanti, diventando ormai un appuntamento biennale irrinunciabile, unico in Italia nel suo genere, tanto che è già in programma, per l'estate 2010, la sesta edizione. Nell'ultima edizione svolta si sono contati 18 aliante, realizzati in legno e tela e tubi e tela, costruiti a cavallo della seconda guerra mondiale e mantenuti scrupolosamente in ordine di volo da appassionati del volo a vela storico. Oltre agli ormai affezionati Tedeschi, Svizzeri, Francesi ed Italiani sono arrivati anche, come visitatori richiamati da questo singolare evento, piloti provenienti dalla Finlandia, Svezia e Stati Uniti.

PRESENTE E FUTURO

Un passato glorioso dunque, ed un presente ricco di soddisfazioni; ma lo scopo di questo articolo non è

certo l'autocelebrazione, anche se vi confido che da pilota pavullese dell'Aero Club Pavullo faccio veramente fatica a sopprimere completamente l'orgoglio... Il mio obiettivo è raccontare a tutti gli appassionati di Volo a Vela cos'è Pavullo per questo nostro magnifico sport, cos'è stato in passato e cosa potrà significare in futuro.

Il vero fine di queste pagine è incuriosirvi: è uno spot promozionale, un invito a venirci a trovare per scoprire che il volo a vela in Italia non si pratica solo a Rieti o sulle Alpi. Già, perché Pavullo è proprio questo, è l'anello di congiunzione tra il Regno delle gare di velocità ed il Paradiso del volo di distanza. Noi siamo al centro di un lungo tratto di Appennino sconosciuto alla maggioranza dei volovelisti italiani, ma non per questo meno

22 Aprile 2009, il Sunseeker di Eric Raymond fa sosta a Pavullo durante il su tour europeo. E qui faranno tappa a maggio anche Trovò e Durante con il Nimbus 4 nel corso del "Safari in aliante" per la promozione delle fonti rinnovabili



Il verricello; sullo sfondo il Monte Cimone

K 21 e Blanik a Carpi dove nel 2008 l'AeC Pavullo e il locale AeC hanno realizzato la "due giorni" di avvicinamento al volo per i ragazzi delle scuole superiori. Grande interesse e partecipazione



nobile ed affascinante: un territorio che si estende per oltre trecento chilometri dal Monte Lesima a Nord-Ovest fino al Monte Nerone, a Sud-Est; più in là tutto è noto e scritto. Un territorio non facile, ma con potenzialità volovelistiche di tutto rispetto, come dimostrano i risultati ottenuti dai nostri piloti negli ultimi anni.

Veniteci a trovare allora, venite a provare l'ebbrezza di un decollo al verricello, a scoprire la bellezza dell'Appennino tosco-emiliano, e quando sarete in zona sintonizzatevi sulla 123,40 e provate a chiedere alla radio: "C'è qualcuno di

Pavullo in frequenza...?"; state pur certi che la vostra chiamata non resterà senza risposta.

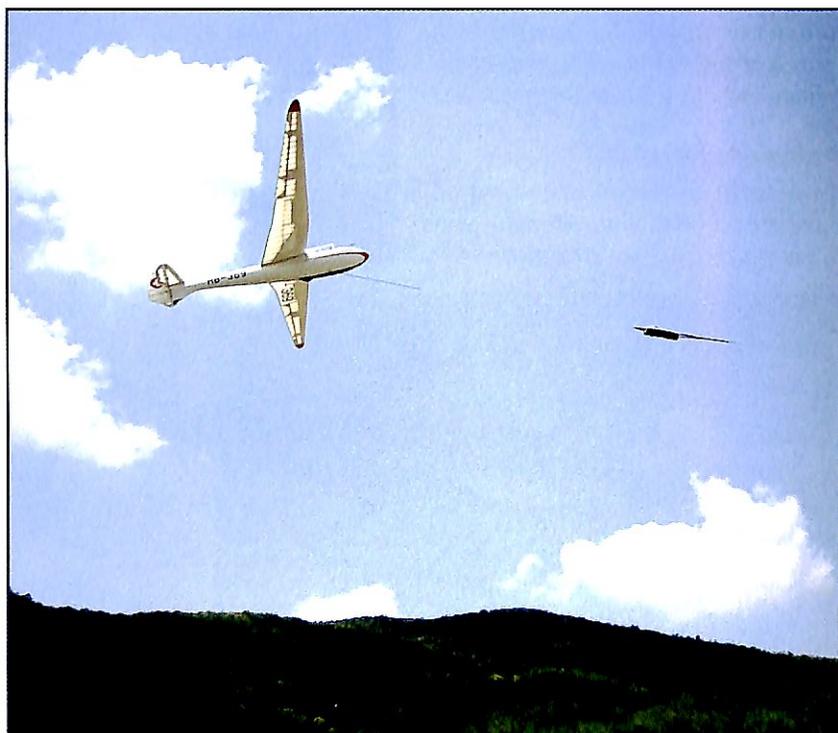
UN PO' DI NUMERI

CID Totale chilometri percorsi 76.569,31 che divisi per 221 voli scaricati dà un media di 346,5 Km a volo.

OLC Totale chilometri percorsi 82.520,15 che divisi per 231 voli scaricati dà un media di 357,2 Km a volo.

Tra questi ci sono:

- 6 voli di oltre 700 km
- 20 voli di oltre 600 km
- 56 voli di oltre 500 km!



Raduno Vintage: lo Spyr V in decollo al verricello; si vede il paracadute di rientro del cavo di traino

Altro aspetto interessante è la crescita costante riscontrata dal 2006, anno dell'arrivo di Fausto, dei "bolognesi" Adriano, Paolo e Romeo transfughi dal Mugello e del magnifico LS4.

Nella **tabella** che segue sono riportati il numero di piloti "pavulesi" iscritti all'OLC, i voli, i chilometri scaricati nell'anno e la posizione finale del Club nella classifica italiana.

Tra parentesi le percentuali di crescita sull'anno precedente: si tratta di incrementi a due o tre cifre... (Una crescita da PIL Cinese!)

Non dimentichiamoci che sopra la magnifica torta del 2009 possiamo mettere tre gustose ciliegine:

2006 - Paolo Guardigli 1° Classificato nella Gara di Promozione a Novi Ligure

2007 - Paolo Ruggeri 1° Classificato nel Campionato Italiano di Distanza cat. Promozione



2008 - Gianluca Baranzoni 1° Classificato nel Campionato Italiano di Distanza cat. Promozione
Grazie ai 21 piloti che hanno permesso questo, ai 3 traineristi che ci hanno dato il via, ai verricellisti,

agli istruttori, al Presidente, al Direttore della scuola, alla segreteria, a tutti quelli che hanno tenuto l'ala e a tutti quanti ci hanno sostenuto anche solo tifando per il Club! ■

OLC	Piloti	Voli	Km Totali	Posizione
2006	4	28	10.974,2	11°
2007	11 (+ 175%)	107 (+ 282%)	38.140,5 (+ 248%)	3°
2008	13 (+ 18%)	124 (+ 16%)	42.205,0 (+ 11%)	2°
2009	21 (+ 62%)	231 (+ 86%)	82.520,2 (+ 96%)	1°

Il sito del CSVVA



Centro Studi
Velo a Vela
Alpino

Storie di persone
Organismi volovelistici
Monografie tecnico
scientifiche

NOVITA'!
Clicca qui
e accedi a una ricchissima antologia di articoli



La rivista edita
dal CSVVA

E' uscito il n.308 ecco la
copertina ed il sommario
Articoli della rivista



Centro
Documentazione
Volovelistica

Riviste, libri, fotografie e
video.
I nostri database:
- Libri
- Articoli riv. "Volo a Vela"
- Marche alianti Italiani



Gruppo Alianti
d'Epoca

Le ricerche storiche sugli
alianti, i restauri e i raduni
"vintage"

- Per:**
- Consultare i sommari della rivista "Volo a Vela" compreso l'ultimo numero uscito
 - Ricercare i riferimenti d'archivio di qualunque articolo, sin dal primo numero edito nel 1946
 - Leggere biografie di personaggi illustri del volo a vela italiano
 - Consultare il catalogo dei libri conservati nella biblioteca del CSVVA
 - Individuare foto e tritici di alianti
 - Trovare dati pertinenti gli alianti immatricolati in Italia tramite le marche civili
 - Avere notizie su restauri di alianti d'epoca e conoscere la storia dei librai

visitate il sito del Centro Studi Velo a Vela Alpino

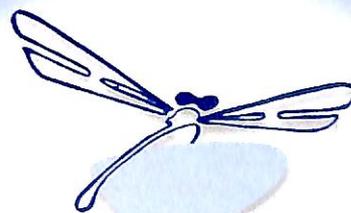
www.voloavela.it

*Incocca,
tende,
scaglia.*



*Progresso,
Performance,
Piacere.*

Arcus by Schempp Hirth



GLASFASER

I T A L I A N A

24030 Valbrembo, BG - Via delle Ghiaie, 3
www.glasfaser.it - Tel. 035 52.80.11

I Pirenei

*Due trasferte,
due gare,
magnifici panorami*

Aldo Cernezz

C'è un piccolo gruppo di italiani affezionati alla Spagna, soprattutto ai Pirenei. Da vari anni, ci ritroviamo sull'aeroporto di Santa Cilia, un piccolissimo villaggio nei pressi della cittadina turistica di Jaca. Appena arriviamo, abbiamo il sorriso sereno e sincero, sappiamo che qui staremo bene. Certo la trasferta è lunga, con oltre 12 ore di guida dalla zona di Milano, passando da Aix, Tolosa e Pau (tutte località francesi), ed entrando in Spagna dal tunnel del Somport. Perché lo facciamo? Con questo articolo spero di giungere a una risposta. La zona è famosa per i monasteri che segnano il *Cammino di Santiago*, con le sue locande a cui si arriva percorrendo sentieri e godendo di panorami selvaggi.

SANTA CILIA DE JACA

La Coppa dei Pirenei è il nostro appuntamento abituale, anche se gli organizzatori l'hanno spostato dall'originale periodo agostano alla metà di maggio già da un paio di edizioni. Forse per soffrire meno la concorrenza di altre competizioni europee, o per motivi interni, fatto sta che voliamo sulle montagne in un clima appena primaverile e senza dubbio più incerto. L'aria è differente, si sente che l'energia fatica ad accumularsi.

I Pirenei sono una terra di vento, di aria limpida. La cresta principale orientata Est-Ovest scende con molte valli parallele (Nord-Sud) verso la valle principale della Jacetania, delimitata a Sud da una cresta secondaria, oltre la quale c'è la zona pianeggiante di Saragozza e Huesca. Talvolta si formano onde imponenti, segnate da lunghissime nubi serpeggianti all'incirca sopra il centro valle. Tuttavia, in queste condizioni il decollo non è semplice, e i Direttori di gara tendono a considerare con prudenza la possibilità di mandarci in volo. Più spesso, con venti meno decisi, si formano rimbalzi e zone d'onda ristrette, ma ripetute su un ampio territorio. Non è improbabile agganciare un laminare anche a quote da atterraggio, magari in mezzo alla valle, sulla

*Gustavo Saurin in gita turistica con un Twin Astir
da La Cerdanya sul Monte Aneto*

sponda Sud di un lago artificiale, o proprio sulla testata pista.

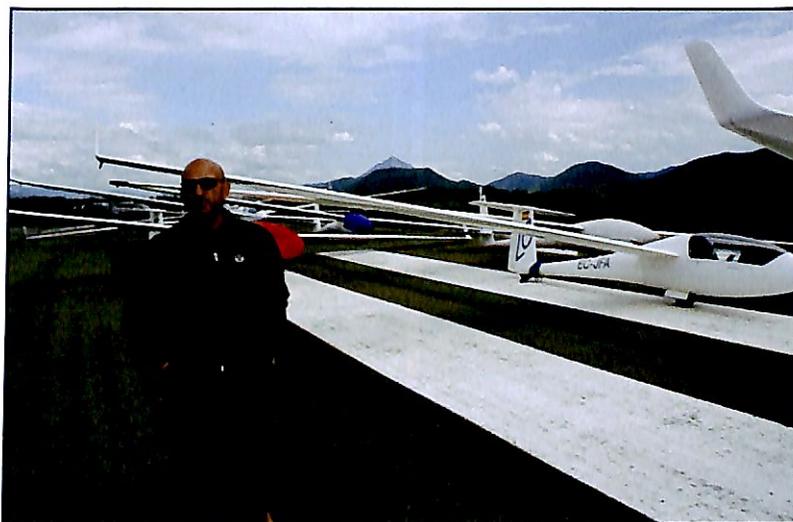
LA Cerdanya

Nel 2009 l'impegno spagnolo è raddoppiato, grazie all'edizione dei campionati nazionali divisi in quattro classi, che si sono svolti in Luglio sull'aeroporto La Cerdanya. Ecco un altro luogo dove le strutture sono belle e le persone accoglienti. Dall'Italia il viaggio è meno impegnativo, siamo infatti prossimi al Mediterraneo, in una zona montuosa a Nord di Barcellona e poco a Est di Andorra, con fortissima vocazione per la villeggiatura, gli sport invernali e i weekend.

Nel confronto con Santa Cilia, Cerdanya perde solo per il minore spazio in aeroporto (zona di parcheggio scomoda, una sola lunga pista, contro tre piste parallele), e per gli scenari più segnati da siepi e giardini che da rocce e villaggi rurali. Anche in volo, si gode il panorama ma ci si sente meno "esploratori", almeno finché si resta nella valle. L'onda qui è ancora più frequente. Spesso, prima del taglio della partenza, ci si ritrova sui 4.000 metri... e regolarmente, guardando in su, ecco un puntino piccolo nel blu intenso. Un aliante. Il Cirrus di Jorge Arias, o l'ASW-15 di Ignasi Graells. Che rabbia! Il Discus 2c di Alexandre Nielles, il supercampione locale ormai ben lanciato anche nei Mondiali, invece, lo abbiamo proprio visto raramente. Sempre avanti, sempre alto.

CLASSI E HANDICAP

Veniamo alla divisione in Classi: la Copa Pirineos è in classe unica ad handicap, e vede storicamente una partecipazione relativamente modesta, fatta di spagnoli, tre o quattro italiani, idem i francesi, e qualche inglese od olandese. Chissà perché, ma niente tedeschi. Nei Campionati Nazionali, i piloti si iscrivono alle varie classi (tutte con handicap) più sulla base della propria esperienza che della macchina che possiedono: alla Libera vanno i temi più lunghi, seguita dalla Standard, poi la 15 metri e da ultima la Club, che potremmo paragonare alla nostra



**Mauro
Brunazzo
mentre è
appena
terminato lo
schieramento
degli alianti**



Pedro Toquero vola su un vecchio ma elegantissimo ASW-17



Promozione. Sembra sbagliato, o si potrebbe pensare a un calcolo di convenienza basato su coefficienti e punteggi... ma prima di giudicare occorre conoscere! In effetti, Arias e il giovanissimo Graells sono dei grandi piloti, e non si potrebbero accontentare dei temi prudentissimi della promozione (pardon, Classe Club). Spesso li abbiamo visti realizzare delle prestazioni di assoluto rilievo, a dispetto dei vecchi alianti che hanno a disposizione.

COPA PIRINEOS

A entrambe queste gare abbiamo partecipato in coppia Alberto Righini ed io, sul Duo Discus XLT

**La vetta del
Monte Perdido
che domina
l'Ordesa**

**Silverio
in roccolo
(Discus 2a)
con il Duo
di Saclier
e Roquette**





nuovo *di pacca*. Abbiamo conquistato la Coppa dei Pirenei volando con risultati molto costanti, a buone medie e vincendo tre prove su cinque. Come già detto, a maggio la stagione non si è mostrata del tutto matura: alcuni temi sono stati davvero corti, ma nell'esaminare le classifiche pubblicate su Soaring-spot.com, si rischia di non cogliere la complessità di alcuni voli. La prima prova, dopo un giorno non volabile, era su 110 km. Roba da gara ferrarese nelle condizioni peggiori? Non proprio: ha vinto Mauro Brunazzo a 147 km/h di media, dopo aver cercato per ore l'onda e partendo oltre i 4.000 metri. Ecco un buon motivo per venire qui, la mancanza quasi totale di limitazioni dello spazio aereo! Comunque, la giornata ha frut-

tato a Mauro solo 85 punti, infliggendoci un distacco di 37 km/h e ben 12 punti (niente onda per noi, solo una planata da quota marginale e il rientro sfruttando una modesta restituzione). Il terzo giorno, tema AAT da 230-300 km, volato da molti a medie superiori ai 110 km/h. La nostra squadra Duo vince la prova. Il giorno successivo, eccoci a un volo indimenticabile e decisamente fuori dell'ordinario; tema AAT molto modesto da 102-180 km. Le previsioni sono sbagliate, e non c'è che qualche rarissima ascendenza per rimbalzi di rotore, il vento resta in alto e non scende nei bassi strati. Niente termica. Fatta la quota con grande fatica e pazienza, la si perde in un attimo nel tentativo di raggiungere il tra-



guardo di partenza. E si ricomincia... Verso la fine della giornata, analizzando con calma tutte le opzioni, io e Alberto scegliamo di partire intorno alle ore 19 (!), puntando dopo il taglio la bassa cresta a Sud che potrebbe essere in favore di una bava di vento. Così è, e procediamo a tentoni lungo il

Jorge Arias (sopra) e Alex Nielles illustrano i loro voli vincenti durante il briefing del giorno successivo



Il Twin Astir sul Monte Aneto

Nacional vuelo a vela 2009

La Cerdanya, Spain, 18/06/2009 - 26/06/2009

Clase abierta

#	Total	CN	Pilot	Team	Glider	1	2	3	4	5
1.	4398	FUN	Alex Nielles	La Cerdanya	Discus 2T	1 (923)	2 (964)	1 (1000)	1 (1000)	1 (511)
2.	3289	DR	Iñaki Ulibarri	Ocaña	Duo Discus T	3 (825)	1 (1000)	2 (935)	5 (179)	4 (350)
3.	3172	61X	Righini Cernezzì	ACAO VARESE	Duo Discus T	2 (881)	3 (797)	3 (863)	6 (177)	2 (454)
4.	2645	AA	Luis Ferreira	Nimbus	DG 1000/20m	6 (255)	4 (697)	5 (619)	3 (762)	6 (312)
5.	2370	T2	Gustavo Saurín	Italia	LS 8	7 (223)	5 (658)	6 (214)	2 (860)	3 (415)
6.	2266	AG	Joan Anton Font	La Cerdanya	DG 800/18m	5 (363)	6 (596)	4 (845)	4 (462)	7 (0)
7.	1705	AN	Joan Roig	Albatros	DG 505M Orion 20m	4 (765)	7 (543)	7 (76)	7 (0)	5 (321)
8.	211	IK	Ignacio Monzón	Igualada	Ventus 2cT/18m	8 (211)	8 (0)	8 (0)	7 (0)	7 (0)

Classifica giornaliera della Classe Libera. Il recupero dal fuoricampo del quarto giorno ci ha impegnati per più di 24 ore

costone, a quote da atterraggio immediato se mancasse il supporto dinamico. Siamo a 150-400 metri sopra il fondo valle. Riusciamo a coprire il percorso dell'AAT con 115 km a 88 km/h di media. Atterriamo felici ma esausti: circa sei ore di volo!

Manca all'appello il Nimbus 2 dell'inglese Clive Mansfield. Poi si fa vivo, chiede il vento al suolo via radio. Lo vediamo sulla verticale, sta salendo... Gli vengono date le istruzioni per l'atterraggio, ma lui dice "tenetemi da parte qualcosa per cena", e taglia il traguardo.

Atterrerà alle 21.10, quasi al buio, con una media di 108 km/h compiendo un volo simile al nostro ma senza l'opzione del motore.

Altro motivo per venire qui: si impara sempre qualcosa.

CLASSIFICA

Segue una giornata con tema di 300 km non completabile, ma gara valida, e quindi l'ultima giornata con un'AAT che ci conferma quanto già accaduto alla 20M di Calcinatè: con temi AAT di durata breve, se il vincitore di giornata ottiene la sua media vincente su un tempo ben più lungo di quello minimo assegnato, il *day factor* cresce in conseguenza. Vinciamo la prova coprendo il percorso a 100 km/h di media in quasi tre ore, e riceviamo quasi 1.000 punti, dando più valore alla vittoria e allungando il distacco su Mauro che resta secondo in generale. Onestamente, se lui avesse scelto di volare senza prolunghe l'handicap di 1.14 del suo ASG-29 lo avrebbe penalizzato molto meno e ci avrebbe quasi certamente battuto. Anche Silverio ha trovato



Fotomontaggio panoramico del monte Perdido, visto da Ovest

oggi un'ispirazione molto positiva, e il secondo posto di oggi, complice una penalità assegnata a Luis Ferreira, gli permette di balzare al terzo posto in generale.

La premiazione si svolge a cena e con la musica dopo cena, tutti insieme, piloti e famiglie, organizzatori e amici, soci del club. Una festa molto piacevole e gioiosa, che non vedi l'ora di ritrovare l'anno dopo (eccoci a un altro motivo). A questo proposito, il calendario spagnolo prevede che nel 2010 Santa Cilia ospiterà sia la Coppa sia i Campionati, in periodi diversi.

CAMPIONATI

Nei Campionati Spagnoli, i temi della Classe Libera compresi tra 280 e 450 km sono stati completati a medie tra 105 e 130 km/h se guardiamo al dominatore della gara, Alex Nielles. Il nostro team Duo si è difeso benino, con una pesante sbavatura al quarto giorno che avrebbe potuto costarci ancora più cara: in una giornata dalle salite eccezionali in onda prima della partenza, avendo trovato ottime condizioni in avvio sul lato

Nord, lo teniamo troppo a lungo. Il cielo aveva un aspetto magnifico, e il plafond a Sud della cresta era ben più basso. Queste le ragioni

che ci hanno indotto a dimenticare una regola fondamentale: *scegliere sempre la rotta che offre più alternative, anche se oggi altre strade*

COPA PIRINEOS 2009

Santa Cilia - Los Pirineos, Spain, 10/05/2009 - 16/05/2009

Mixed

#	Total	CN	Pilot	Team	Glider	1	2	3	4	5	6	7
1.	2190	61X	Aldo CERNEZZI / Alberto RIGHINI	Italia	Duo Discus T	2 (73)	1 (823)		4 (111)	1 (223)	1 (960)	
2.	1925	3AB	Mauro BRUNAZZO	Italia	ASG 29/18m	1 (85)	2 (741)		9 (2)	2 (180)	3 (917)	
3.	1627	SS	Silverio DELLA ROSA	Italia	Discus 2	13 (7)	5 (664)		7 (4)	4 (29)	2 (923)	
4.	1589	AA	Luis FERREIRA	España	DG 1000/20m	6 (63)	3 (689)		3 (124)	7 (5)	9 (708)	
5.	1583	LC	Tiziano GIL	España	Ventus 1	3 (70)	6 (640)		9 (2)	9 (0)	5 (871)	
6.	1575	A13	Ignasi GRAELLS-CABANI	España	ASW 15	12 (9)	4 (665)		11 (0)	9 (0)	4 (901)	
7.	1556	PR	Pedro TOQUERO	España	ASW 17	6 (63)	10 (576)		5 (109)	6 (13)	6 (795)	
8.	1541	TC	Alain/Sebastien SACLIER/ROUQUETTE	Francia	Duo Discus	11 (11)	8 (616)		1 (136)	9 (0)	7 (778)	
9.	1367	HG	J-F/ F. PALLUEL / QUIDEL	Francia	ASH 25M>26m	6 (63)	7 (628)		6 (74)	3 (169)	12 (433)	
10.	1277	695	Clive MANSFIELD	Inghilterra	Nimbus 2 b	4 (66)	13 (432)		2 (129)	5 (22)	10 (628)	
11.	1272	B423	Tanguy BENOIT	Francia	Pegase	5 (64)	12 (486)		8 (3)	9 (0)	8 (719)	
12.	1174	AG	Joan-Anton FONT	España	DG 800/18m	10 (18)	9 (594)		11 (0)	8 (2)	11 (560)	
13.	666	S1	Patrick BILOTE	Francia	LS 3	9 (35)	11 (532)		11 (0)	9 (0)	13 (99)	

Classifica giornaliera della Coppa dei Pirenei





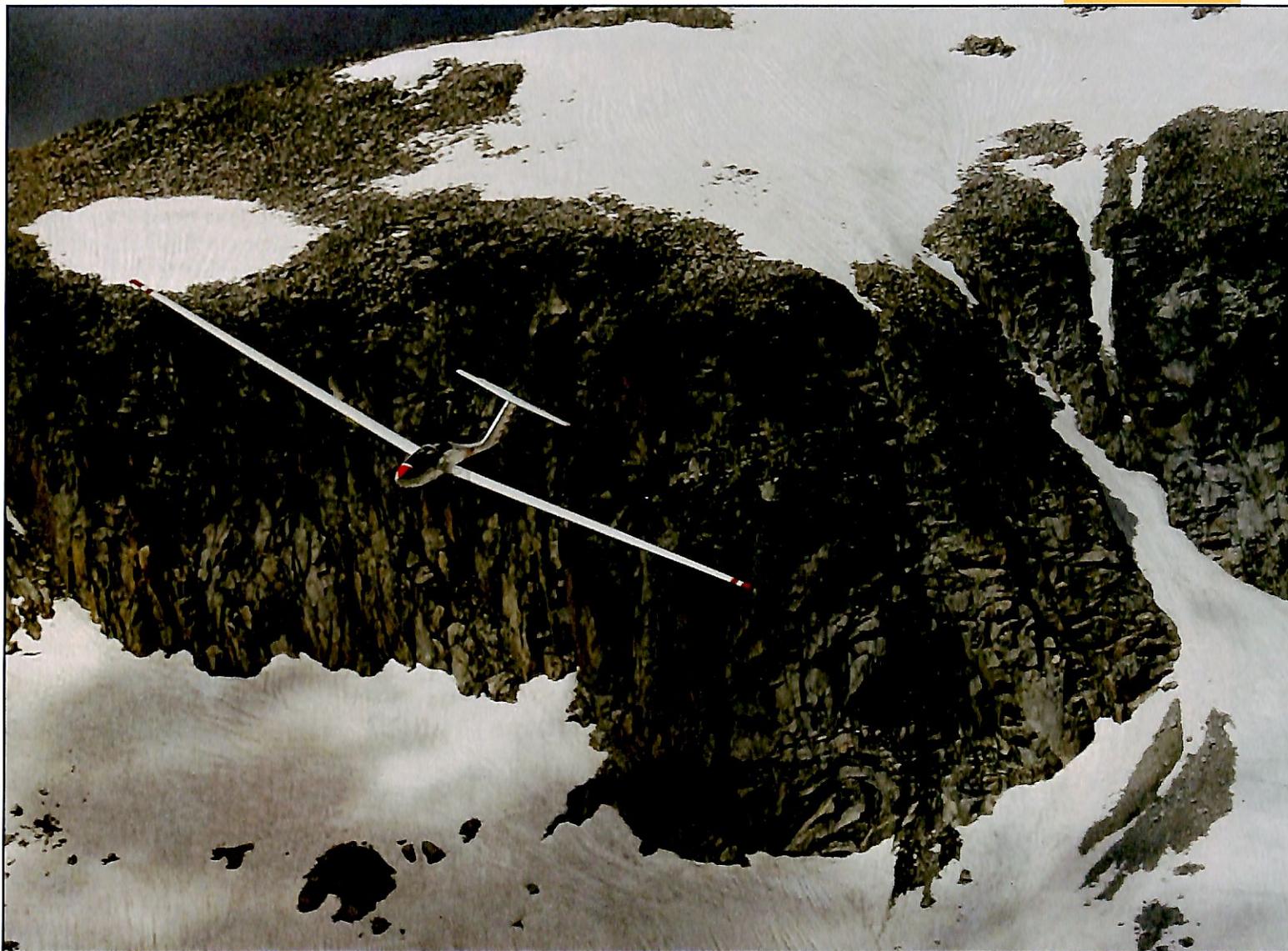
La Collada de Petricha che domina la valle del Somport

sembrano permettere medie più alte. Così, tenendo il lato francese, avanziamo, perdendo quota sotto cumuli che dopo i primi 50 km non danno nulla, e finendo sotto la quota della cresta. È finita. Sono le

15, lotteremo fino alle 18, ma alla fine ci arrendiamo e siamo costretti a scendere in Francia, lontanissimi da casa in termini stradali. Il recupero occuperà interamente il giorno successivo! For-

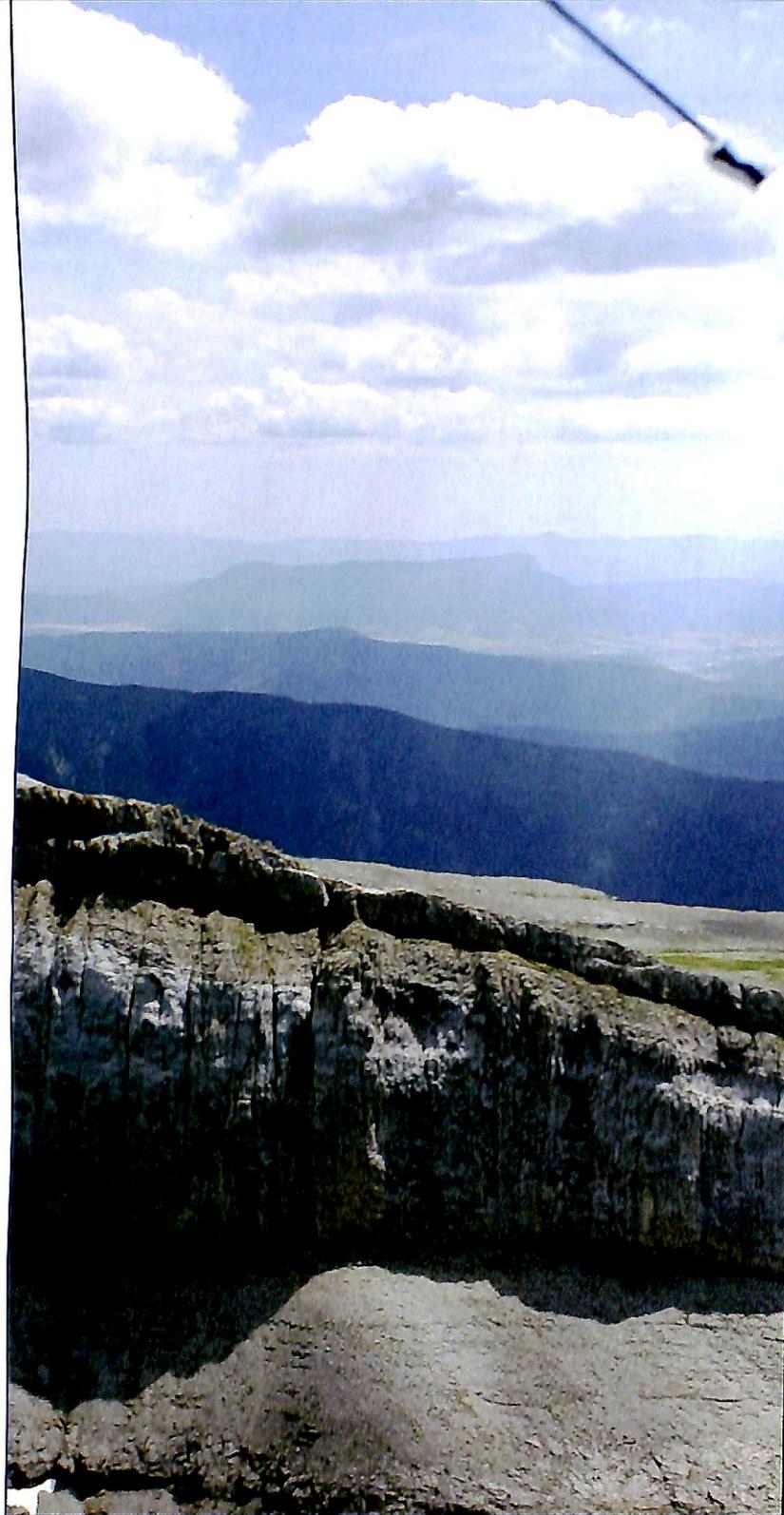
tunatamente per noi, la meteo è pessima e in Spagna non viene assegnato il tema. Ci siamo giocati circa 800 punti, così come il nostro concorrente più diretto. Inaki Uli-barri pure su Duo Discus, ma





Lo schieramento a La Cerdanya. Sugli aeroporti spagnoli si rispettano orari precisi per queste operazioni, da svolgersi insieme a tutti i colleghi piloti

**La vista
dalla cresta
principale
(Pico Anayet)
verso Sud
sulla valle
della Jacetania,
delimitata
dalla forma
squadrata
della Sierra
de la Peña.
Ai suoi piedi,
la città di Jaca**



poteva andare peggio se avessimo dovuto rinunciare a una giornata valida.

Ci siamo consolati raccontandoci che, in fondo, questa parte dei Pirenei è differente e prima d'ora ci era del tutto sconosciuta (ecco un buon motivo in più: volare su zone nuove e affrontare nuove difficoltà). In effetti qui a Cerdanya ci siamo spesso trovati in condizioni di inferiorità rispetto ai locali, cosa che a Santa Cilia non ci accade.

Non scendo nei dettagli della classifica, né nella cronaca delle altre Classi. Chi vuole può approfondire temi e meteo sul solito sito soa-ringspot (ed entrambe le gare sono valide per il *ranking IGC*). La presenza italiana era, oltre a noi, portata avanti solo da Gustavo Saurin con il suo LS-8t.

I COSTI

Le quote d'iscrizione sono modestissime. Pagando con largo anti-

cipo a gennaio, la Coppa costa la metà (solo 75 Euro!). Nei campionati nazionali la quota è più sostanziosa, ma include persino i traini... Queste tariffe sono rese possibili dalle modalità di spesa dello Stato e delle Regioni: il personale fisso in aeroporto è pagato da una società parastatale e presta servizio durante le gare coprendo le funzioni base: direzione, linea, traino e scoring. In Italia, purtroppo, spese ben superiori sono a carico dello Stato, ma ci ritroviamo con ingombranti torri di controllo. Peccato per noi.

Anche la permanenza costa poco: l'alloggio nella semplice locanda a 1 km dall'aeroporto di Santa Cilia è pari a circa 20 Euro al giorno, e le cene in ottimi ristoranti sono gustose (da 12 a 20 Euro). La Cerdanya è una zona più turistica e ricca, si va sui 40 Euro per un confortevole albergo e cifre sempre ragionevoli per il vitto. Il lungo viaggio implica dei costi relativamente elevati, ma le spese di pedaggio sono contenute e il carburante in Spagna costa meno. Può sembrare poco rilevante, ma anche questi sono buoni motivi.

I PANORAMI

Il Parco Nazionale dell'Ordesa è incentrato intorno a un vero canyon, incastonato tra le montagne. Rocce ripide, un percorso sinuoso, la luce che crea giochi e riflessi meravigliosi. Le montagne ancora coperte di neve in luglio, con rocce nere e grigie che emergono dal bianco, e spesso i rapaci in osservazione su punti panoramici, o alpinisti sulle creste di confine, sono piene di fascino e ti danno l'impressione di essere il primo pilota a conquistarle.

A poca distanza c'è il verde intenso delle quote più basse, e molti laghi e invasi artificiali. Si vola in compagnia dei grifoni, con qualche rarissimo aliante o parapendio. La diversa bellezza di questi luoghi, rispetto alle montagne di casa, è il motivo vero e principale per cui voliamo sui Pirenei. Spero che le foto possano trasmettere una parte delle emozioni di queste vacanze volovelistiche. ■

Giochi d'Ali Solidali ai giardini della Reggia

Dal sito: www.venaria.tv/ a firma di Marco Riso.

Sabato 26 e domenica 27 settembre presso i Giardini della Reggia di Venaria Reale si è tenuta la manifestazione "Giochi d'Ali Solidali 2009". L'evento ha celebrato i cento anni dal primo volo italiano, effettuato nel 1909 da Mario Faccioli dal campo di volo di Venaria Reale, ma anche l'evoluzione della solidarietà in Piemonte dagli inizi del 900 ad oggi, agli ultimi interventi in Abruzzo in sostegno delle popolazioni colpite dal terremoto.



Immagini fotografiche, passaggi aerei ed esposizioni di elicotteri dei principali Corpi di Stato e di automezzi e velivoli della Protezione Civile, hanno raccontato ai visitatori, accorsi numerosissimi, la storia del volo e delle associazioni a cui il volo ha fornito un aiuto concreto per lo svolgimento di attività solidali. Si prenda d'esempio la mostra fotografica che spiega i diversi momenti e il lavoro svolto dai volontari del Sistema Regionale di Protezione Civile negli accampamenti abruzzesi.

Completano il racconto altre due mostre fotografiche, quella di Alenia Aeronautica sui cento anni dell'industria aeronautica in Piemonte, dal "Faccioli" ai più evoluti velivoli senza pilota come il "Molynx" e quella sulla centenaria storia dell'Aero Club Torino.

Accessibili al pubblico gli elicotteri dei Vigili del Fuoco, della Polizia di Stato, del Sistema Emergenza Urgenza 118 del Piemonte e della Guardia di Finanza. In esposizione anche due alianti dell'Aero Club Torino.

A chiusura dell'evento le esibizioni in volo: la "Pattuglia Toro" formata da istruttori e velivoli dell'Aero Club Torino, l'elicottero dei Carabinieri e il passaggio con aereo e aliante al traino della scuola volo a vela Aero Club Torino. Infine, gli spettacolari lanci dei paracadutisti dello Sky Dream Center.

I bimbi hanno potuto anche provare l'emozione di essere sospesi nell'aria a un'altezza di 20 metri salendo sulla mongolfiera vincolata a terra messa a disposizione dalla John Aimo Balloon coordinata dai piloti dell'Aero Club Mongolfiere di Mondovì.

Appuntamento al prossimo anno: per informazioni consultare il sito <http://www.anpas.org>

Fiscalità e club

(Su informazioni giunteci da Paolo Cervi dell'AecVolo-velistico Toscano tratte dal Notiziario Eutekne) Imposte dirette - IRES - Enti non commerciali e ONLUS.

Secondo quanto emerso dal tavolo tecnico tra Agenzia delle Entrate e rappresentanti degli enti non commerciali, il termine previsto per la presentazione da parte degli enti associativi del Modello "EAS" (art. 30 del DL 185/2008), attualmente fissato al 30.10.2009 dal Provvedimento dell'Agenzia delle Entrate 2.9.2009, dovrebbe essere posticipato al 15.12.2009.

Peraltro, dal suddetto incontro è emerso che le ONLUS saranno escluse dall'obbligo di comunicare all'Agenzia delle Entrate i dati fiscalmente rilevanti mediante l'invio del suddetto Modello EAS; tali soggetti, infatti, potranno compilare un modello semplificato oppure trasmettere soltanto le minori informazioni richieste, previo adeguamento del software per la trasmissione telematica del Modello EAS.

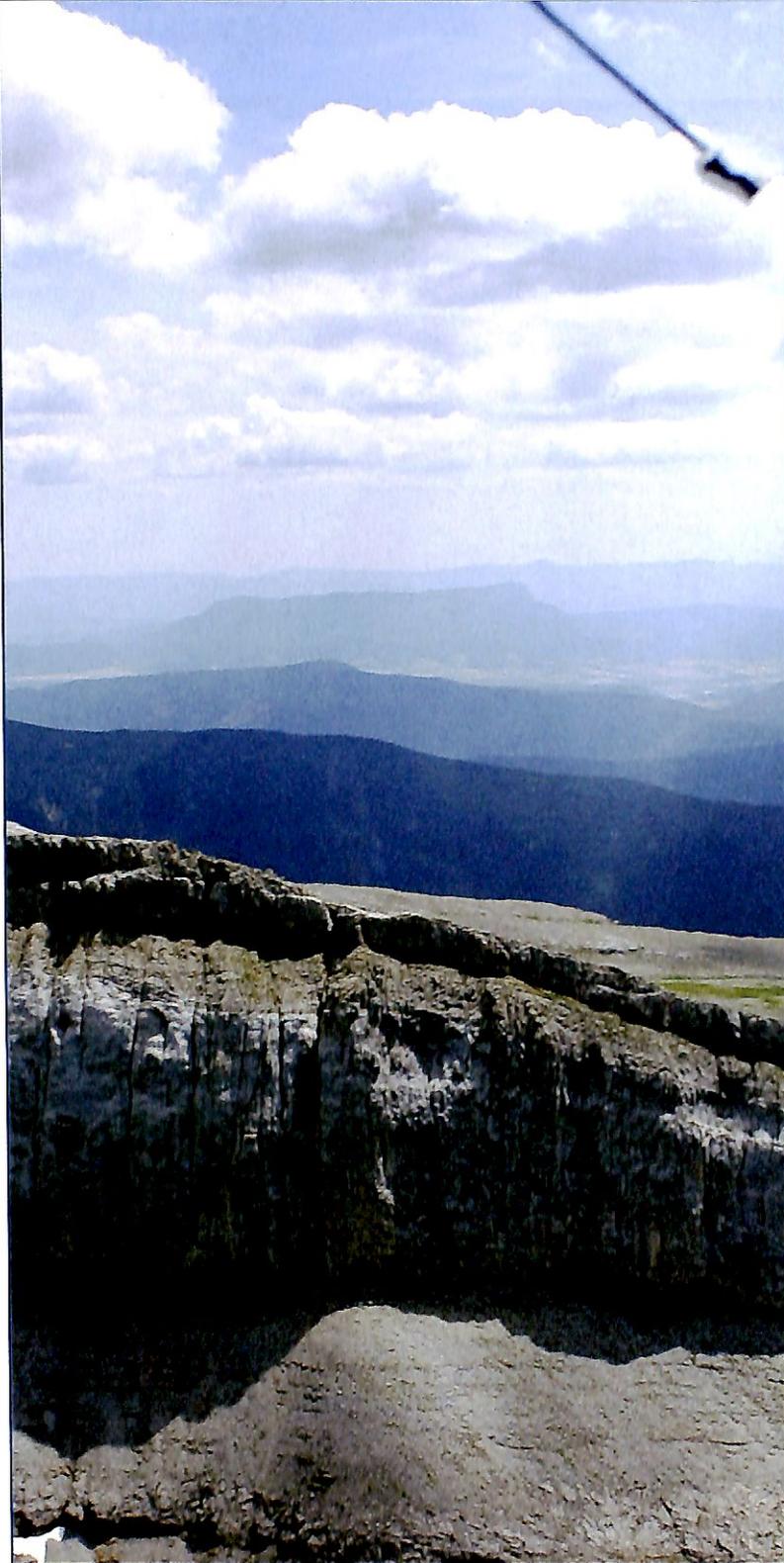
Gli enti tenuti all'invio della comunicazione "ridotta", presumibilmente relativa ai soli dati anagrafici e iden-

tificativi dell'attività dell'ente (quesiti n. 4, 5, 6, 25, 26 dell'attuale Modello "EAS"), saranno:

- i partiti politici;
- i sindacati;
- le organizzazioni di volontariato iscritte ai registri regionali che svolgono attività commerciali e produttive diverse da quelle "marginali" di cui al DM 25.5.95;
- le associazioni di promozione sociale iscritte ai registri di cui alla L. 383/2000;
- le associazioni sportive dilettantistiche iscritte all'albo del CONI;
- le associazioni religiose riconosciute dalle confessioni con le quali lo Stato ha stipulato patti, accordi o intese.

Tutti gli altri soggetti, salvo quelli espressamente esclusi dall'art. 30 del DL 185/2008, dovranno inviare il Modello EAS per fruire delle disposizioni tributarie di favore previste dall'art. 148 del TUIR e dall'art. 4 del DPR 633/72. Si segnala, inoltre, che l'Agenzia delle Entrate dovrebbe pubblicare nei prossimi giorni una circolare esplicativa.

**La vista
dalla cresta
principale
(Pico Anayet)
verso Sud
sulla valle
della Jacetania,
delimitata
dalla forma
squadrata
della Sierra
de la Peña.
Ai suoi piedi,
la città di Jaca**



poteva andare peggio se avessimo dovuto rinunciare a una giornata valida.

Ci siamo consolati raccontandoci che, in fondo, questa parte dei Pirenei è differente e prima d'ora ci era del tutto sconosciuta (ecco un buon motivo in più: volare su zone nuove e affrontare nuove difficoltà). In effetti qui a Cerdanya ci siamo spesso trovati in condizioni di inferiorità rispetto ai locali, cosa che a Santa Cilia non ci accade.

Non scendo nei dettagli della classifica, né nella cronaca delle altre Classi. Chi vuole può approfondire temi e meteo sul solito sito soaringspot (ed entrambe le gare sono valide per il *ranking IGC*). La presenza italiana era, oltre a noi, portata avanti solo da Gustavo Saurin con il suo LS-8t.

I COSTI

Le quote d'iscrizione sono modestissime. Pagando con largo anti-

cipo a gennaio, la Coppa costa la metà (solo 75 Euro!). Nei campionati nazionali la quota è più sostanziosa, ma include persino i traini... Queste tariffe sono rese possibili dalle modalità di spesa dello Stato e delle Regioni: il personale fisso in aeroporto è pagato da una società parastatale e presta servizio durante le gare coprendo le funzioni base: direzione, linea, traino e scoring. In Italia, purtroppo, spese ben superiori sono a carico dello Stato, ma ci ritroviamo con ingombranti torri di controllo. Peccato per noi.

Anche la permanenza costa poco: l'alloggio nella semplice locanda a 1 km dall'aeroporto di Santa Cilia è pari a circa 20 Euro al giorno, e le cene in ottimi ristoranti sono gustose (da 12 a 20 Euro). La Cerdanya è una zona più turistica e ricca, si va sui 40 Euro per un confortevole albergo e cifre sempre ragionevoli per il vitto. Il lungo viaggio implica dei costi relativamente elevati, ma le spese di pedaggio sono contenute e il carburante in Spagna costa meno. Può sembrare poco rilevante, ma anche questi sono buoni motivi.

I PANORAMI

Il Parco Nazionale dell'Ordesa è incentrato intorno a un vero canyon, incastonato tra le montagne. Rocce ripide, un percorso sinuoso, la luce che crea giochi e riflessi meravigliosi. Le montagne ancora coperte di neve in luglio, con rocce nere e grigie che emergono dal bianco, e spesso i rapaci in osservazione su punti panoramici, o alpinisti sulle creste di confine, sono piene di fascino e ti danno l'impressione di essere il primo pilota a conquistarle.

A poca distanza c'è il verde intenso delle quote più basse, e molti laghi e invasi artificiali. Si vola in compagnia dei grifoni, con qualche rarissimo aliante o parapendio. La diversa bellezza di questi luoghi, rispetto alle montagne di casa, è il motivo vero e principale per cui voliamo sui Pirenei. Spero che le foto possano trasmettere una parte delle emozioni di queste vacanze volovelistiche. ■

Giochi d'Ali Solidali ai giardini della Reggia

Dal sito: www.venaria.tv/ a firma di Marco Risso.

Sabato 26 e domenica 27 settembre presso i Giardini della Reggia di Venaria Reale si è tenuta la manifestazione "Giochi d'Ali Solidali 2009". L'evento ha celebrato i cento anni dal primo volo italiano, effettuato nel 1909 da Mario Faccioli dal campo di volo di Venaria Reale, ma anche l'evoluzione della solidarietà in Piemonte dagli inizi del 900 ad oggi, agli ultimi interventi in Abruzzo in sostegno delle popolazioni colpite dal terremoto.

Immagini fotografiche, passaggi aerei ed esposizioni di elicotteri dei principali Corpi di Stato e di automezzi e velivoli della Protezione Civile, hanno raccontato ai visitatori, accorsi numerosissimi, la storia del volo e delle associazioni a cui il volo ha fornito un aiuto concreto per lo svolgimento di attività solidali. Si prenda d'esempio la mostra fotografica che spiega i diversi momenti e il lavoro svolto dai volontari del Sistema Regionale di Protezione Civile negli accampamenti abruzzesi.

Completano il racconto altre due mostre fotografiche, quella di Alenia Aeronautica sui cento anni dell'industria aeronautica in Piemonte, dal "Faccioli" ai più evoluti velivoli senza pilota come il "Molynx" e quella sulla centenaria storia dell'Aero Club Torino.

Accessibili al pubblico gli elicotteri dei Vigili del Fuoco, della Polizia di Stato, del Sistema Emergenza Urgenza 118 del Piemonte e della Guardia di Finanza. In esposizione anche due alianti dell'Aero Club Torino.

A chiusura dell'evento le esibizioni in volo: la "Pattuglia Toro" formata da istruttori e velivoli dell'Aero Club Torino, l'elicottero dei Carabinieri e il passaggio con aereo e aliante al traino della scuola volo a vela Aero Club Torino. Infine, gli spettacolari lanci dei paracadutisti dello Sky Dream Center.

I bimbi hanno potuto anche provare l'emozione di essere sospesi nell'aria a un'altezza di 20 metri salendo sulla mongolfiera vincolata a terra messa a disposizione dalla John Aimo Balloon coordinata dai piloti dell'Aero club Mongolfiere di Mondovì.

Appuntamento al prossimo anno: per informazioni consultare il sito <http://www.anpas.org>



Fiscalità e club

(Su informazioni giunteci da Paolo Cervi dell'AecVolo-velistico Toscano tratte dal Notiziario Eutekne) Imposte dirette - IRES - Enti non commerciali e ONLUS.

Secondo quanto emerso dal tavolo tecnico tra Agenzia delle Entrate e rappresentanti degli enti non commerciali, il termine previsto per la presentazione da parte degli enti associativi del Modello "EAS" (art. 30 del DL 185/2008), attualmente fissato al 30.10.2009 dal Provvedimento dell'Agenzia delle Entrate 2.9.2009, dovrebbe essere posticipato al 15.12.2009.

Peraltro, dal suddetto incontro è emerso che le ONLUS saranno escluse dall'obbligo di comunicare all'Agenzia delle Entrate i dati fiscalmente rilevanti mediante l'invio del suddetto Modello EAS; tali soggetti, infatti, potranno compilare un modello semplificato oppure trasmettere soltanto le minori informazioni richieste, previo adeguamento del software per la trasmissione telematica del Modello EAS.

Gli enti tenuti all'invio della comunicazione "ridotta", presumibilmente relativa ai soli dati anagrafici e iden-

tificativi dell'attività dell'ente (quesiti n. 4, 5, 6, 25, 26 dell'attuale Modello "EAS"), saranno:

- i partiti politici;
- i sindacati;
- le organizzazioni di volontariato iscritte ai registri regionali che svolgono attività commerciali e produttive diverse da quelle "marginali" di cui al DM 25.5.95;
- le associazioni di promozione sociale iscritte ai registri di cui alla L. 383/2000;
- le associazioni sportive dilettantistiche iscritte all'albo del CONI;
- le associazioni religiose riconosciute dalle confessioni con le quali lo Stato ha stipulato patti, accordi o intese.

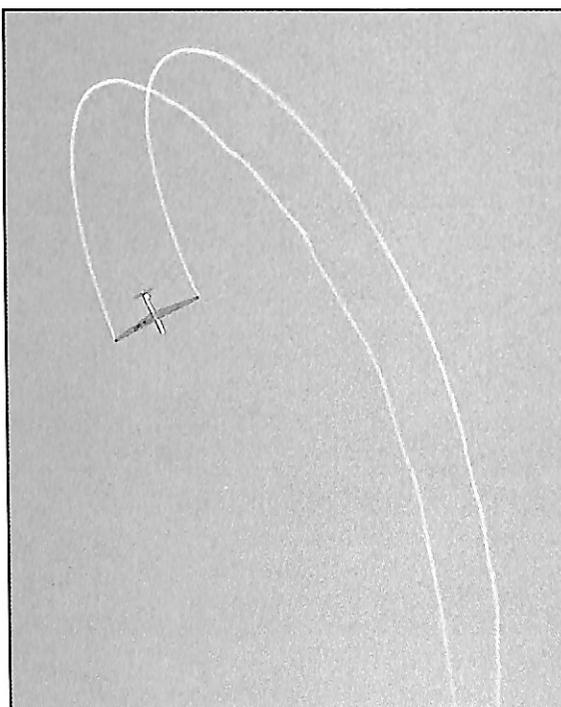
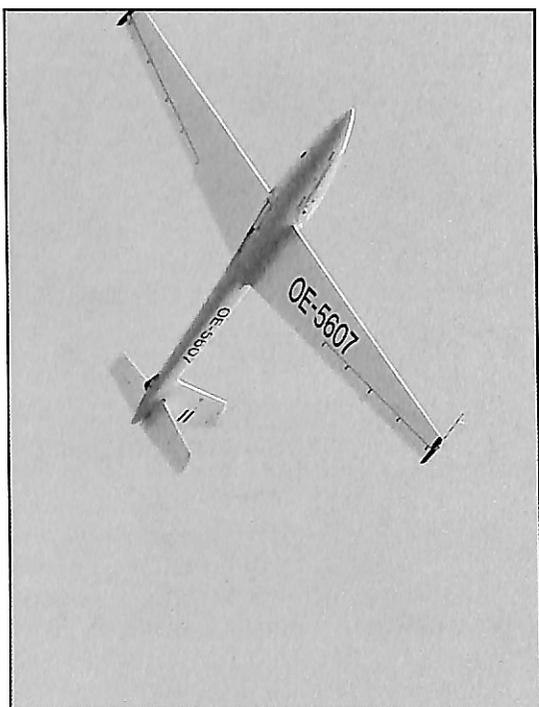
Tutti gli altri soggetti, salvo quelli espressamente esclusi dall'art. 30 del DL 185/2008, dovranno inviare il Modello EAS per fruire delle disposizioni tributarie di favore previste dall'art. 148 del TUIR e dall'art. 4 del DPR 633/72. Si segnala, inoltre, che l'Agenzia delle Entrate dovrebbe pubblicare nei prossimi giorni una circolare esplicativa.

Campionato Italiano Acrobazia

È stato Pietro Filippini il vincitore del campionato italiano di volo acrobatico in aliante che si è svolto a fine settembre presso la Cittadella dell'Aria dell'aeroporto di Tassignano. Il pilota, che quest'anno si è anche aggiudicato il titolo di campione del mondo durante i World Air Games di Torino, ha primeggiato nelle tre prove. Ottima prestazione anche per Stefano Zuccarini, pilota paraplegico fondatore della EFA, e che ha già avuto anche l'opportunità di esibirsi durante la prestigiosa Giornata Azzurra di Pratica di Mare nel 2008, come testimoniato da un filmato YouTube <http://www.youtube.com/watch?v=0E79FgJ1i1g>. La competizione era inserita all'interno del programma della Festa dell'Aria 2009, una manifestazione dedicata al volo organizzata dal Comune di Capannori in collaborazione con l'Aero Club Carlo Del Prete, l'Aeroporto di Tassignano, la Regione Toscana, l'Apt Lucca, Medea Italia, Fondazione Cassa di Risparmio di Lucca, Associazione Arma Aeronautica, associazione



Aliante, Favli, Scuola Paracadutismo Lucca, Fondazione Cure2Children e tanti altri Enti e Fondazioni del territorio locale. Il successivo appuntamento con la Festa dell'Aria si è svolto il 23, 24 e 25 ottobre, con la 4° coppa del mondo di aeromodellismo Favli categorie F1A, F1B e F1C. Per ulteriori informazioni consultare il sito : www.flyairevents.org



16.000 visitatori a Venezia

Dal 25 al 26 settembre l'aeroporto Nicelli del Lido di Venezia ha ospitato la **prima edizione della Fiera del Volo**, salone dedicato all'imprenditoria del settore aerospaziale, al volo ultraleggero e alle nuove frontiere dell'attività turistica. È stato possibile disporre al Lido anche simulatori di volo tra i più moderni, voli in elicotteri sulla laguna, partecipare a convegni e seguire dimostrazioni acrobatiche di piloti singoli e team. Sull'isola è stato anche sottoscritto un accordo con la Fondazione Zeppelin per portare al Lido anche un dirigibile per voli turistici.

Sono 16mila i visitatori che in questi tre giorni di sole si sono riversati al Nicelli per ammirare le evoluzioni acrobatiche estreme messe in scena dai migliori piloti al mondo, ma anche per provare l'ebbrezza di salire su un elicottero e sorvolare la laguna, per toccare con mano i modelli sempre più tecnologici di aeroplani, o solo per trascorrere una giornata con la famiglia, magari costruendo un aquilone con i propri figli. Centinaia i velivoli che sono atterrati al Nicelli, provando la sensazione di volare su uno splendido palcoscenico naturale, tra terra, cielo ed acqua. Ben oltre le aspettative in quanto a numero di presenze: l'anno scorso, all'edizione zero, si erano registrati 10.000 accessi.

Il **Premio Design del Volo**, a cura de La Triennale di Milano, è stato assegnato alla Sovrintendenza di Venezia e alla Nicelli SpA per la cura con cui è stato realizzato il restauro conservativo del complesso dello storico aeroporto riportandolo ai fasti originali.

Per tutto il pomeriggio, gli occhi sono stati puntati al cielo per assistere all'Airshow "Air Extreme" una spettacolare gara di acrobazia aerea per solisti e pattuglie. Si sono esibiti nomi importanti a livello internazionale: tra questi, Veres, Versteegh, Kairys, riconosciuti come i tre solisti

acrobatici più bravi in Europa e tra i primi al mondo. Tra gli italiani Francesco Fornabaio, Luca Salvadori e il Brietling Devils Team, tre aerei con piloti ex Frece Tricolori, ma anche il fascino silenzioso di un aliante acrobatico.

Un programma ricco di appuntamenti, quello messo in piedi da Expo Venice, che si pone l'obiettivo di far diventare il Salone del Volo un punto di riferimento internazionale, affiancando alle aree espositive esibizioni aeree e occasioni di confronto e approfondimento proprio per rispondere al nuovo "format" voluto dal presidente Piergiacomo Ferrari: ossia, le "fiere pensanti". Lanciato in "edizione zero" nell'autunno 2008, l'evento ha riscosso un grande successo, coinvolgendo anche numerosi visitatori arrivati in volo da varie parti d'Italia su velivoli di aviazione generale e ULM.

Dal 2009 il **Salone del Volo-Festival dell'Alia** si propone come un appuntamento annuale dedicato ad un vasto pubblico di appassionati al mondo del volo, ma anche ad esperti del settore. Capo progetto è il Col. Alberto Moretti già comandante delle Frece Tricolori.

Modifiche al Codice Sportivo FAI

L'edizione aggiornata del **Codice Sportivo FAI**, sezione 3 dedicata agli alianti, è a disposizione sul sito della Commissione Internazionale FAI-IGC

<http://www.fai.org/gliding/system/files/sc3.pdf>

I cambiamenti più rilevanti riguardano le procedure di verifica dei voli, quindi i Giudici Sportivi (una volta definiti Osservatori o Commissari), devono prenderne attentamente visione.

Consigliamo anche agli aspiranti recordmen e ai piloti che desiderano conseguire le Insegne FAI, di familiarizzarsi con i requisiti di omologazione.



**COSTRUTTORI
DI CERTEZZE**

Allianz Group

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

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

Norme ENAC/EASA: paracadute

Marco Fantoni, dell' AeC Mugello, ha diffuso un **aggiornamento sulla normativa ENAC in fatto di paracadute di salvataggio** (da non confondere con i paracadute di emergenza, utilizzati come back-up nei lanci sportivi dei paracadutisti) è effettivamente cambiata in ottemperanza all'entrata in vigore (28 settembre 2009) della nuova normativa europea detta "Parte M" la quale ha tra l'altro imposto la nuova certificazione CAMO per tutti gli esercenti di aeromobili impiegati in attività aeroscolastica e per tutte le ditte di manutenzione.

Per farla breve (anche se breve non è), grazie anche ad una proroga dell'ultimo momento, fino al 28 novembre gli esercenti di aeromobili adibiti alla scuola potevano continuare ad operare mantenendo la vecchia certificazione AGT senza doversi affidare a ditte esterne (o certificarsi in proprio) per la CAMO. In seguito, ogni impresa di manutenzione deve essere certificata secondo normativa europea - regolamento CE 2042/2003 e successive revisioni, comunemente detto Parte M, secondo paragrafo F. Questa normativa riguarda non solo le officine di manutenzioni ma anche i CVRP, cioè i Centri Verifica e Ripiegamento Paracadute.

Dal 28 settembre 2009 i CVRP che non sono certificati Parte M non possono più ripiegare e rimettere in servizio i

paracadute di salvataggio. Naturalmente sto parlando di paracadute che non hanno ancora terminato il loro limite di vita. Il succo della cosa sta tutto qui: quanti CVRP in Italia si sono certificati secondo le nuove normative europee? Nessuno! Di conseguenza, al momento, non è possibile ripiegare né tantomeno certificare un paracadute di salvataggio utilizzati sui nostri alianti.

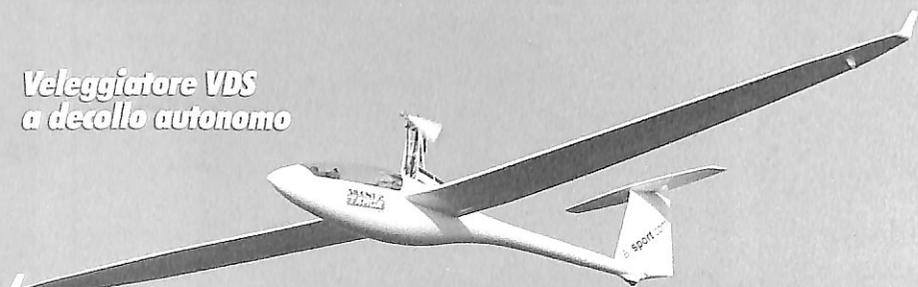
C'è da dire poi che la nuova normativa sui paracadute utilizzati come mezzo di salvataggio su aeromobili (come gli alianti) è diventata severissima. Omettere il ripiegamento di un paracadute è paragonabile alla stregua di omettere una 100 ore o l'applicazione di una PA, sono quindi guai grossi, grossissimi se succede qualcosa di poco bello nei confronti dell'esercente di questi paracadute (il club). Sembra anche che venga richiesto che ogni paracadute sia vincolato ad un unico aliante, sul cui libretto viene annotato il numero seriale del paracadute; questa nuova interpretazione non trova riscontro esplicito nelle norme che finora sono state analizzate.

Quanto questo abbia rilevanza per i possessori di alianti privati, non è ancora chiaro. Certamente per le scuole di volo e per i club è importantissimo rendere disponibili dei paracadute omologati e correttamente mantenuti. Anche su alianti privati, se utilizzati da più soci, e a maggior ragione se biposto, si aprono considerazioni severe sulle potenziali responsabilità. Peraltro, per alianti immatri-

SILENT 2 TARGA

L'INNOVATIVA SUPERIORITÀ ITALIANA

*Veleggiatore VDS
a decollo autonomo*



*Apertura alare 13.3 m
Massima efficienza 1:40
Winglets a pinna verticale
Piano orizzontale di forma ellittica, stabilizzatore ed elevatore mobili
Carrello retrattile
Trim automatico, variando la posizione dei flap
si otterrà il trimmaggio ideale*

Alisport srl

Tel. 039.9212128

Fax 039.9212130

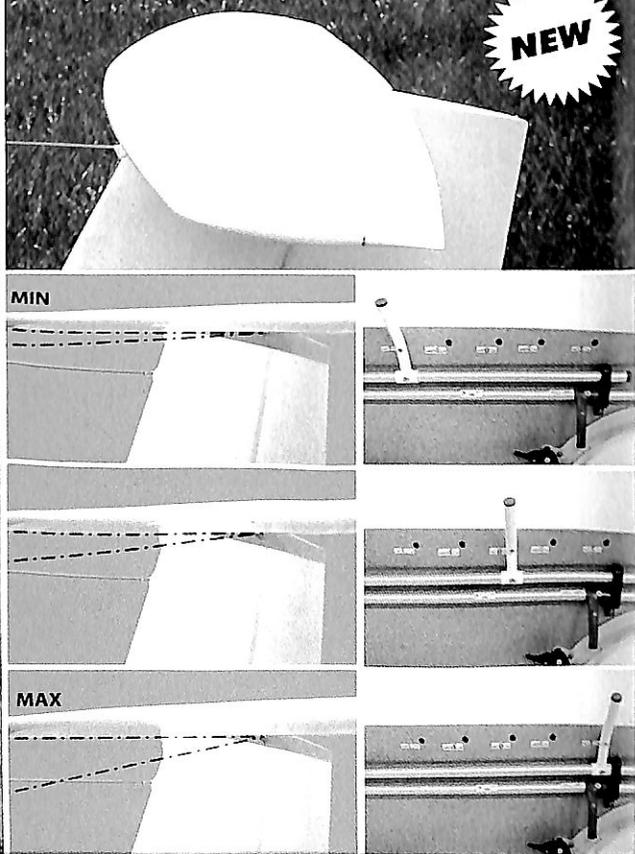
info@alisport.com

 **alisport.com**

sponsored by
TENAX

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

NEW



colati in Germania, il quadro regolamentare di riferimento è quello tedesco, con norme applicative differenti pur nella base comune delle norme europee EASA.

Alcuni si domanderanno: ma perché questi centri di verifica non si sono certificati? Per due semplici motivi: la certificazione costa tantissimo e non è conveniente per ripiegare una decina di paracadute l'anno.

Ripiegatore certificato

Ultimo aggiornamento: un'azienda di ripiegatura paracadute ha ricevuto la prima certificazione secondo le nuove norme EASA. Si tratta del sig. Renato Percivale (certificazione N° 101642-CS) della ditta Fly-in Balloons con sede sull'aeroporto di Casale Monferrato (provincia di Alessandria).

Tel. 339.6443727; e-mail: percy@percyrigger.it

Aeroporto di Asiago: Cciaa e Provincia ripianano i debiti

Dal sito: www.ilgiornaledivicenza.it

Scongiorata la messa in liquidazione. Dopo che una dia triba tra gli attuali soci è andata avanti da prima dell'estate, con la Provincia e la Camera di Commercio di Vicenza da una parte e i Comuni di Asiago, Roana e Gallio dall'altra, pare che l'autunno abbia portato a più miti consigli e che non si parli più di chiusura dell'aerostazione altopianese.

L'atto da contendere che ha tenuto sulle spine amministratori locali e appassionati del volo per quasi sei mesi è il pesante fardello di debiti che accompagna da tempo la società di gestione dell'aeroporto. Oltre 1,5 milioni di Euro accumulati dai precedenti consigli di amministrazione che il sindaco di Asiago Andrea Gios non manca di sottolineare furono tutti di nomina politica da parte della Provincia e della Camera di Commercio; tanto più giusto quindi, è il ragionamento del primo cittadino asiaghese, che i due Enti provinciali facciano fronte alla loro parte del debito prima di un'eventuale uscita dalla società che per la Provincia si traduce in oltre 300.000 Euro. Provincia e Camera di Commercio invece caldeggiavano la messa in liquidazione della società di gestione per poi eventualmente ripartire ex novo, scelta però che avrebbe comportato la revoca della concessione ENAC con tutte le conseguenze sul futuro dell'aerostazione nato negli anni '60 su una intuizione dell'allora sindaco Nereo Stella tuttora titolare "honoris causa" di una quota dell'aeroporto. Negli ultimi giorni amministratori comunali e componenti del nuovo CDA aeroportuale si sono incontrati con funzionari provinciali per cercare una soluzione all'impasse. Pare che sia Provincia sia Camera di Commercio siano disposti a ripianare la loro parte del debito permettendo così al CDA di riprendere progetti di rilancio che comprendono il completamento della palazzina aeroportuale e la realizzazione del Centro Federale Volo a Vela. Rimarrebbero soci solo i tre Comuni che però potrebbero, con i conti risanati, cercare

news

sinergie sia con privati sia con altri soggetti pubblici, in primis la Provincia di Trento.

Rimangono solamente da risolvere le ultime questioni come l'inspiegabile comparsa di ulteriori 85.000 Euro di debiti sul bilancio 2009, riconducibili tra l'altro ad anni precedenti, approvato col voto contrario della Provincia che vuole vederci chiaro.

Novità FIVV

La FIVV ha reso disponibili sul sito www.fivv.org una serie di documenti pertinenti alla Commissione Sportiva:

- algoritmi di classe
- algoritmo unico nazionale
- classifiche Olc-Cid
- classifiche Cir
- elenco piloti promossi gare di velocità
- elenco piloti promossi Olc-Cid
- elenco piloti nazionali distanza
- estrapolazione primi 20 piloti italiani del ranking IGC
- calendario sportivo volo a vela 2010
- elenco piloti Squadra Nazionale 2010
- elenco piloti selezionati per competizioni internazionali 2010
- bozza regolamento Olc-Cid 2010
- bozza Norme Volovelistiche Generali 2010

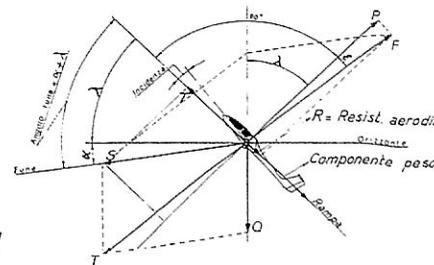
Il manuale del verricellista secondo la normativa ministeriale



Un agile ma indispensabile strumento didattico per il verricellista e il pilota d'aliante.

IL VERRICELLO Manuale del verricellista

Secondo la vigente normativa emanata dal Ministero dei Trasporti
Circolare n° 41/1340/AM/8 del 24/02/1995



Euro 10,00

LoGisma editore
Via Zufolana, 4
50039 Vicchio (FI) - Italy
Tel. +39 055 8497054
logisma@tin.it

LoGisma

news

Mailing List Volo a Vela

Il mezzo di comunicazione volovelistico che storicamente si è affermato e continua ad essere efficace è la **mailing list del Centro Baskerville di Bologna**, creata in collaborazione con il CSVVA e gestita da Mario Marinelli. A partire da luglio si sono verificati dei problemi tecnici, legati in particolare al guasto di un disco principale. Ne sono seguiti numerosi disguidi quali l'invio di messaggi duplicati, la cancellazione di alcune iscrizioni, o al contrario la reintroduzione di sottoscrizioni già cancellate.

Ora la lista ritorna definitivamente a regime con l'installazione del nuovo server "@mail.Baskerville.it" che rende inutile la continuazione dell'archivio di back-up "@Baskerville.it".

La differenza nell'indirizzo è solamente la parola "mail" ma questa piccola differenza porta i messaggi ad essere indirizzati ad un server completamente diverso dal precedente.

I vantaggi dell'utilizzo del nuovo server sono molteplici: oltre alla protezione antispam ha anche un meccanismo di back-up interno e mirroring esterno che garantisce la sua efficienza (incrociamo scaramanticamente le dita) anche in caso di crash dell'hard disk come è successo la scorsa estate.

Il database degli iscritti è stato aggiornato ad oggi e pertanto tutti gli indirizzi presenti nel vecchio server dovrebbero essere iscritti anche nel nuovo.

I pochi utenti che avevano configurato la funzione "digest" per ricevere una sola e-mail cumulativa a cadenza periodica, dovranno invece reimpostare questa configurazione che è senz'altro andata perduta nel passaggio dal vecchio al nuovo.

L'indirizzo della pagina web tramite il quale è possibile fare tutta questa serie di configurazioni è il seguente:

<http://mail.baskerville.it/mailman/listinfo/voloavela>

Ricordo a tutti che per scrivere un messaggio in lista è necessario:

- inviare i messaggi dalla stessa mailbox con la quale si è iscritti alla lista;
- scrivere all'indirizzo: VoloaVela@mail.Baskerville.it;
- fare attenzione che il proprio mittente corrisponda all'iscrizione (a volte, ad esempio, Fastweb invia come Fastwebnet, oppure Tiscali come Tiscalinet...).

A differenza del server precedente che controllava ogni 5 minuti la posta in uscita, questo nuovo server ha l'invio immediato del messaggio, quindi non ci saranno ritardi nella ricezione in lista a tutti gli iscritti della vostra e-mail.

Flarm obbligatorio in Francia

La Federazione francese FFVV ha stabilito che in tutte le competizioni del 2010 sul territorio nazionale, ogni aliante dovrà essere equipaggiato con un dispositivo compatibile Flarm, e con i contrassegni ad alta visibilità. La compatibilità fa riferimento all'elenco ufficiale pubblicato sul sito del costruttore svizzero www.flarm.com e mostra tutti e solo i dispositivi costruiti su licenza commerciale diretta da parte della Flarm stessa.

Cessa la produzione dei Blanik

La LET, produttrice degli alianti Blanik, non intende continuare questa linea di biposto da addestramento e acrobazia di costruzione interamente metallica. Si cerca un acquirente per i diritti, nella speranza di riprenderne la costruzione; lo spazio aziendale ora è pienamente assorbito dalle eliche per i turboelica da trasporto commerciale.

Gli alianti metallici sono spesso preferiti da club e scuole di volo che non dispongono di spazio in hangar (sempre costoso) e che quindi lasciano i mezzi parcheggiati all'aperto per gran parte della loro vita. Club di questo genere sono per esempio molto diffusi negli Stati Uniti. <http://www.let.cz/index.php?sec=58>

Manuali per strumenti Winter

I manuali d'installazione e manutenzione degli strumenti pneumatici Winter sono da poco tempo disponibili gratuitamente online visitando le pagine dedicate ad ogni singolo prodotto sul sito del fabbricante <http://www.winter-instruments.de/english/> o in maggiore evidenza attraverso il rappresentante USA http://www.cumulus-soaring.com/winter.htm#Installation_and_Maintenance_Manuals

Licenza di pilota con 1.000 Euro

In Austria è possibile. Il programma, promosso dalla ASKÖ Flugsport Wien con il supporto dell'Aero Club nazionale, prevede il lancio al verricello. Per i giovanissimi fino a 19 anni d'età, grazie all'AeC d'Austria, è previsto un ulteriore sconto di 150 Euro. Il prezzo include un max. di 100 lanci, con il "primo solista" che si prevede dopo circa 30/60 lanci.

Con un supplemento di 500 Euro si può anche ottenere l'abilitazione al traino aereo, per un max di 25 traini.

<http://www.flugsport-wien.at/segelflug.php?id=ausbildung>

Il corso si svolge sull'aeroporto di Wiener Neustadt, esclusivamente con istruttori volontari. All'allievo è quindi richiesto di fornire aiuto alle operazioni di volo dei compagni di corso. La frequenza è solo nei weekend, ma

sono previste anche due settimane di attività intensiva generalmente concentrate ai primi di Luglio. I costi aggiuntivi sono: 100 Euro per il materiale didattico (testi), 37 Euro per la pratica d'iscrizione presso l'AeC d'Austria che rilascia il certificato di allievo, e una visita medica specialistica aeronautica a circa 100 Euro. Non si tratta di un "servizio" ma di un'opportunità per i soci, quindi non propriamente di un corso intensivo a cui possano facilmente iscriversi allievi italiani: è necessario recarsi a Wiener Neustadt più volte. Però è un'alternativa da tenere in considerazione, magari unendola a stage di lavoro, a un periodo di studio e scambio ecc. O qualcuno riesce a proporre un'iniziativa simile anche in Italia?

Ancora pubblicità Dunhill

Per il proprio nuovo profumo maschile 51.3N, la casa Dunhill ha scelto un giovane attore di notevole fama in patria (http://en.wikipedia.org/wiki/Henry_Cavill) e lo ha messo su un bell'aliante monoposto, che sembrerebbe essere un ASG-29. Qui la pagina web: http://www.dunhillfrances.com/en/dunhill-51_3N/ dove potete vedere le foto del backstage e il filmato.

news

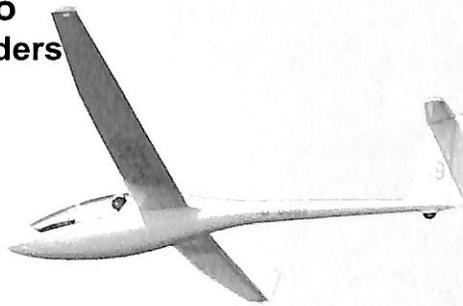
Cliccate su Behind the Scenes, quindi sulla prima immagine per il video.

Video per l'istruzione avanzata

Un notissimo pilota americano, che ha iniziato a volare in aliante nel 1974 realizzando performance di tutto rispetto (i 1.000 km su Libelle), ha da qualche tempo creato un suo blog altamente specializzato. Kempton Izuno offre infatti filmati esplicativi sulle tecniche di volo <http://hdsoaring.blogspot.com/> La sua ultima produzione è un magnifico video di 32 minuti in alta risoluzione dedicato al sensazionale volo di 2.061 km portato a termine due anni fa da Gordon Boettger (sulla Sierra Nevada, USA) a bordo del Glasflugel Kestrel 17m. Grazie alla grafica sovrimpressa sulle fotografie originali del pilota, e alle spiegazioni di Boettger correttamente guidate dalle domande di

Peter Pan Service

**Agente esclusivo
Top Performance Gliders**



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

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

www.peterpansrl.com

Tel 347-4750566
 Tel 347-2304000
 Tel 335-1486017



news

Izuno, il valore didattico è notevole, e vale certamente la modesta spesa per acquisire i diritti di download (al prezzo di 8 USD, oggi pari a circa 6 Euro). Una volta inviato il pagamento tramite sistemi informatici di Amazon Payments, si riceve in una e-mail immediata il link personalizzato per scaricare il filmato. Ovviamente è molto consigliabile avere un collegamento Internet veloce e non contabilizzato a tempo.

Nell'archivio del sito spiccano anche altri video di voli interessanti, spesso in onda.

AOPA fa un esposto sul CTR-Garda

Notizia dal sito di AOPA Italia <http://www.aopa.it/>

L'avv. Golda ha redatto un esposto alla Procura di Roma, al quale si può aderire con l'invio di un modulo firmato e allegando copia di un documento d'identità. Per quanto mi è dato di capire, la sottoscrizione andrebbe confermata da chi è stato "danneggiato" direttamente dai Notam che hanno limitato o chiuso l'accesso in VFR nel CTR.

Per leggere il testo completo: http://www.aopa.it/pdf/20091028_Esposto_Procura_Roma.pdf

Il modulo di adesione all'esposto va inviato per posta alla segreteria AOPA di Bresso che ne curerà la trasmissione alla Procura di Roma in modo di evitarne la dispersione nei meandri della Procura stessa. Si pregano tutti coloro che intendono associarsi di presentare il modulo in originale firmato, accompagnato dal-

la copia del documento di identità e, eventualmente anticipandolo a mezzo e-mail o fax. Tuttavia in mancanza dell'originale firmato e con documento annesso, AOPA non potrà allegarlo alla lettera accompagnatrice. Per scaricare il modulo di adesione http://www.aopa.it/doc/20091028_Adesione_Esposto.doc

Cariche Aero Club d'Italia

(da Gustavo Vitali, dell'Ufficio Stampa FIVL)
L'Aero Club d'Italia (AeCI), ente di diritto pubblico federato al CONI, ha rinnovato il proprio Consiglio Federale durante l'assemblea tenutasi a Roma nella sala d'onore del CONI al Foro Italico. Gli addetti con diritto di voto erano 175.

Alla presidenza, con suffragio praticamente unanime, è stato confermato per il secondo mandato consecutivo il senatore Giuseppe Leoni.

Come previsto dalle norme statutarie, alla carica di consigliere federale sono stati eletti tre membri da parte dei presidenti delle FSA, precisamente il veneto Luca Basso, presidente della Federazione Italiana Volo Libero (FIVL), il lombardo Adolfo Peracchi, presidente della Federazione Italiana Aeromodellismo (FIAM) e Flavio Giacosa di Torino, presidente della Federazione Italiana Volo Ultraleggero (FIVU).

Tre consiglieri sono stati votati dai rappresentanti dei giudici di gara e degli atleti, cioè il lombardo Sergio Dallan della Federazione Sportiva Italiana Volo Acrobatico (FSIVA), il veneto Manuele Molinari, vice presidente della Federazione Italiana Volo a Vela (FIVV) ed il bolognese Diego Villa, presidente della Federazione Italiana Paracadutismo Sportivo (FIPAS).

Demetrio Catanese di Reggio Calabria, Antonio Dentini di Arezzo ed il lombardo Marco Gavazzi sono stati eletti dai presidenti degli Aero Club locali. Giorgio Fogliani è entrato nel consiglio quale presidente della Commissione Centrale Sportiva Aeronautica.

Si è provveduto anche ad eleggere i revisori dei conti nelle persone di Giovanni Di Fede e Pierluigi Arnera.

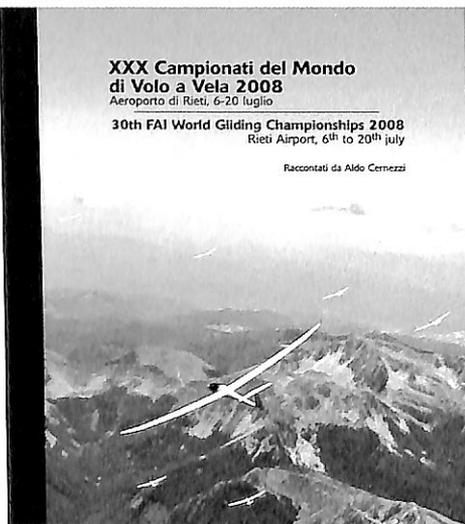
XXX Campionati Mondiali di Volo a Vela

La cronaca di un appassionante campionato, raccontata giorno per giorno in edizione bilingue. Foto dei partecipanti, descrizioni delle squadre, analisi e considerazioni conclusive. Testi introduttivi al volo a vela, alla tecnica dell'aliante e alle competizioni

160 pagine a colori, riccamente illustrate con mappe, carte meteo, e tantissime fotografie. Formato 23x26 cm.

Euro 35,00 incluse spese postali

Richiedetelo a Aldo Cernezzì
cernezzit@tiscali.it
Tel. (+39) 02.48003325



Logger semplici per le Insegne

La nuova edizione del Regolamento Sportivo FAI non prevede più la possibilità di dimostrare l'aggiramento dei punti salienti tramite le prove fotografiche. A compensazione di questa rivoluzionaria trasformazione, è stata creata una nuova categoria di registratori della posizione GPS (chiamata IGC Position Recorders), che si situa a un livello inferiore rispetto agli attuali logger omologati già in varie categorie.

I singoli Aero Club Nazionali, che certificano i voli d'Insegna su delega della FAI, possono ora creare documenti di approvazione nazionali per i Position Recorders. La documentazione FAI ha valore di linea guida.

Un approfondimento è disponibile qui:

http://www.fai.org/gliding/system/files/SC3_refs_PR.pdf

103° Conferenza Generale della FAI

Seoul, 8/11 ottobre 2009

Marina
Vigorito
Galetto

O Una delle conferenze meglio organizzate, questa è stata l'opinione dei delegati che hanno partecipato alla 103° Conferenza Generale della FAI, che si è tenuta in ottobre in Corea, precisamente ad Incheon, il nuovo quartiere finanziario di Seoul. L'ospitalità e la gentilezza dei Coreani saranno ricordate a lungo.

La prossima Conferenza sarà a Dublino (Irlanda) dal 5 al 10 ottobre 2010. Sarà una Conferenza particolarmente importante, perché si voterà per il nuovo Presidente della FAI.

I WORLD AIR GAMES

Il Presidente FAI Pierre Portman nel suo lungo discorso iniziale ha parlato a lungo dei World Air Games di Torino, che dopo grandi

difficoltà organizzative, sono stati comunque un evento decoroso. La crisi globale ha imposto una riduzione del budget iniziale di circa un terzo, e questo ha avuto un effetto molto negativo sulla comunicazione, che è mancata quasi del tutto. Per l'evento del 2011 c'è la candidatura della sola Danimarca.

La FAI ha deciso di rivedere il contratto, perché è inaccettabile che gli organizzatori rifiutino di pagare quanto pattuito e sottoscritto al momento della firma, come sta accadendo ora. Per il futuro, l'obiettivo della FAI è trovare degli sponsor per evitare di aumentare le quote per gli organizzatori. Bisogna inoltre trovare un compromesso tra le tradizionali esigenze degli Sport dell'Aria e le esigenze dei media e del pubblico, che richie-

dono gare brevi, di semplice comprensione e spettacolari. Una soluzione potrebbe essere mantenere le nostre le gare tradizionali, creando a parte un public friendly event, un prodotto come i WAG, che possa accontentare il grande pubblico.



L'autrice
e delegata
italiana
con Thor
Johannessen,
ex-presidente
IGC

**103rd FAI
CONFERENCE**
INCHEON, KOREA 2009

제103차 국제항공연맹 연차총회

Roland Stuck
durante la sua
presentazione
alla conferenza
FAI



BILANCIO FAI

La FAI attualmente ha 84 membri (nazioni) permanenti, 6 membri associati, 10 membri temporanei e 3 affiliati. Nel 2008 ci sono stati 41 Campionati in 21 paesi diversi su 5 continenti per un totale di 3.447 concorrenti. Abbiamo 23 nuovi Campioni del Mondo nelle varie discipline aeronautiche.

Geograficamente i campionati sono concentrati per il 76% in Europa, per il 9,73% in Asia e per il 4% in Sud America. Sussiste per-

tanto una situazione eurocentrica, sebbene l'asse di interesse si stia spostando ad Est, in Asia.

Nel 2008 ci sono stati 197 incidenti mortali contro i 139 dell'anno precedente; questa è una cosa che non deve passare inosservata. A questo proposito devo dire che l'IGC, la Commissione Internazionale del Volo a Vela, sta intraprendendo delle iniziative lodevoli. Sono leggermente calati i record del mondo, soprattutto con la frenata dei record in Sud America. Gli Stati Uniti sono come sempre i primi, seguiti dalla Gran Bretagna e dalla Svizzera.

SVILUPPO E SPAZI AEREI

Di particolare interesse l'intervento di Roland Stuck, che sostituiva il Presidente IGC Bob Henderson, impossibilitato a rappresentare la sua commissione poiché siede nel Comitato Esecutivo della FAI. L'IGC ha istituito un progetto di sviluppo dei Paesi emergenti sulla scena volovelistica, con un sondaggio online al quale hanno risposto 3.400 piloti da 55 nazioni. Lo scopo è creare una rete di contatti mondiale, per favorire lo sviluppo dello Sport, la sinergia tra i piloti e coordinare in tal senso gli sforzi già in atto in alcuni Paesi. Si appronterà a breve un sito web dedicato a questo progetto specifico, che potrebbe essere adottato e magari anche ampliato dalle altre discipli-

ne aeronautiche.

Ian Strachan, in rappresentanza del Presidente del CANS, la nuova commissione della FAI che si occupa di mantenere liberi gli spazi aerei per l'aviazione sportiva e leggera, ha sottolineato l'importanza di mandare delegati competenti e che prendano realmente a cuore quest'importantissimo problema, in particolare per i voli sportivi. Non meraviglia, infatti, che la maggior parte dei Paesi abbia scelto i propri delegati tra i volovelisti (lo stesso Presidente è un volovelista) lo sport aeronautico di distanza per eccellenza, quello che più di ogni altro vede limitare le sue straordinarie possibilità di effettuare voli significativi a causa delle sempre crescente chiusura degli spazi aerei.

C'È QUALCHE NOVITÀ PER IL VOLO A VELA

L'IGC sta sviluppando un video che sarà presentato a Losanna alla prossima riunione di marzo, che ha lo scopo di sensibilizzare i piloti circa i processi decisionali che compiono in volo. Il video includerà i traccati di incidenti di volo con il commento dei piloti coinvolti. Questo video sarà presentato dal Chief Steward prima di ogni gara omologata FAI. Nel lungo termine, sarà sviluppato uno standard per il briefing sulla sicurezza ed utilizzati strumenti come YouTube. Lo scopo è creare un diverso approccio alla sicurezza.

Marina con
il presidente FAI
Pierre Portmann,
Antonio Dentini
e **Junghun Lee**



Sono stati inoltre individuati tre elementi per ridurre la gravità delle conseguenze di un incidente: 1) l'informazione e la formazione dei piloti; 2) l'installazione di strumenti atti a aumentare la sicurezza; 3) lo sviluppo di azioni che possano migliorare la sicurezza degli alianti, in collaborazione con l'OSTIV e i produttori.

ISCRIZIONE ALLE GARE

È stata introdotta una regola per ridurre il numero degli iscritti alle gare omologate FAI, nel caso il numero superi quello previsto dagli Organizzatori nella descrizione dell'evento. Ogni Nazione avrà la certezza di poter iscrivere un pilota per classe, mentre il secondo sarà selezionato dal Bureau IGC in base alla sua posizione nel Ranking List internazionale. In questo modo anche le Federazioni minori e i Paesi emergenti vedranno tutelati i loro piloti. I piloti in eccesso

in una classe potranno "migrare" in una classe dove ci sia ancora posto.

COMUNICAZIONE

Bisogna migliorare la comunicazione, ci sono ancora troppi piloti che non sanno cosa sia l'IGC e non hanno assolutamente un'idea di cosa faccia per loro. Si utilizzeranno strumenti di comunicazione di massa, come Facebook o YouTube, per raggiungere il maggior numero possibile di piloti. I Delegati hanno un compito molto importante in tal senso nel loro Paese.

Gli organizzatori dei prossimi Campionati del Mondo e della Finale GP avranno l'obbligo di indicare nelle candidature se intendono dotarsi sistemi di trasmissione dati. Per i prossimi WAG, ci sarà l'obbligo di trasmettere i dati a terra; si sta pensando di svolgere la competizione volovelistica con i 18M motorizzati. ■



Note di John Roake

Abbiamo ricevuto, e pubblichiamo con piacere, anche alcune note dal direttore della rivista *Gliding International*, il neozelandese John Roake.

- La Corea del Sud può vantare solo una modestissima attività di volo a vela, con non più di 15 alianti. Lo sport aereo più popolare è il parapendio; dieci anni fa il numero di praticanti era pari a circa 300, ma oggi è cresciuto a oltre 5.000 piloti.
- I WAG di Torino hanno rappresentato un successo dal punto di vista dei piloti partecipanti, ma sfortunatamente non hanno attratto il numero di spettatori che ci si attendeva. Gli Organizzatori hanno ancora un debito di 330.000 Franchi Svizzeri verso la FAI, e l'assemblea ha approvato l'iniziativa del Consiglio direttivo di adire le vie legali per recuperare il debito dall'Organizzazione e dall'AeCI.
- La sede coreana di questa assemblea generale ha permesso di raccogliere ben 23 nuovi Paesi membri FAI, principalmente nell'aerea asiatica. L'Iran, con un'interessante presenza di alianti, ha presentato la domanda di affiliazione. La Palestina ha chiesto l'associazione temporanea, come il Qatar e Trinidad-Tobago. La Mongolia, già membro temporaneo, ha avviato la procedura per l'affiliazione completa. In Russia sono ufficialmente attivi 315 piloti d'aliante.
- Max Bishop, il segretario generale della FAI, ha rassegnato le dimissioni dopo diciassette anni di servizio. Cinque candidati sono in questo momento sottoposti al vaglio del direttivo per la scelta del successore. Nel frattempo, anche Thierry Montigneaux, assistente alla segreteria, avrebbe annunciato l'intenzione di lasciare l'incarico.
- Il presidente FAI in carica, Pierre Portmann, è a metà del suo terzo mandato biennale consecutivo, l'ultimo possibile in termini statutari. C'è stato un lavoro di modifica dello statuto per estendere a un quarto mandato (otto anni consecutivi in totale), ma la votazione ha visto per ben tre volte battuta, seppure per pochissimi voti, la proposta via via ripresentata con motivazioni formali. Nell'insieme, la materia non è stata gestita con cura e attenzione.
- Il bilancio agonistico del parapendio è in forte crescita. Questo sport sta emergendo sulla scena delle competizioni con oltre 6.000 atleti registrati, il 25% in più dell'anno precedente. Non si fa menzione qui, del numero di praticanti totale.
- Il Comitato Olimpico Internazionale ha promosso la costruzione di quattro edifici di quattro piani a Losanna (Svizzera); la FAI ha accolto l'invito del CIO acquistando la proprietà di un intero piano da adibire a sede permanente. Una parte dello spazio, in eccesso, verrà concessa in locazione a terzi.
- Il ponte di Incheon è un'opera colossale costata circa 1 miliardo di Euro, la cui campata centrale misura 800 metri, su una lunghezza totale di 23 km. Il nuovo ponte è stato aperto al traffico appositamente per gli autobus che portavano i delegati al centro congressi. Impressionante.

GIUNTI IDRODINAMICI K - TRANSFLUID

A riempimento costante.
Per motori elettrici ed endotermici.
Potenze fino a 2300 kW.



GIUNTI IDRODINAMICI KX - TRANSFLUID

A riempimento costante.
Funzionamento ad acqua e ad olio.
Potenze fino a 1000 kW.



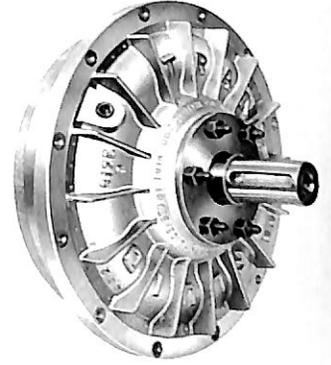
PRESE DI FORZA CON GIUNTO IDRODINAMICO KFBD - TRANSFLUID

A riempimento costante.
Potenza trasmissibile fino a 500 kW.



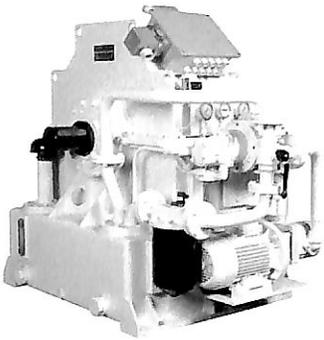
GIUNTI IDRODINAMICI SKF - TRANSFLUID

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



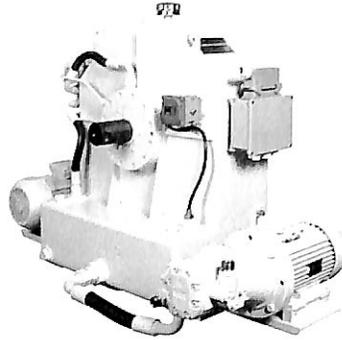
GIUNTI IDRODINAMICI KSL - TRANSFLUID

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



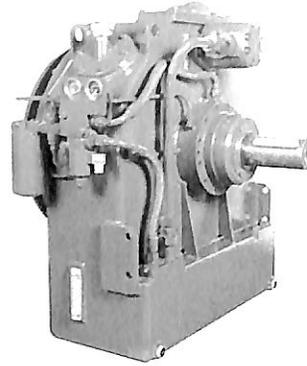
GIUNTI IDRODINAMICI KPTB - TRANSFLUID *(per motori elettrici)*

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



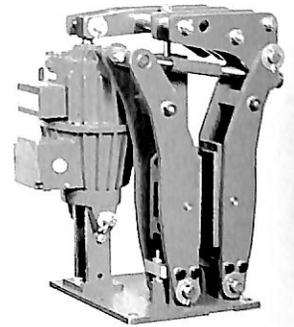
GIUNTI IDRODINAMICI KPTO - TRANSFLUID *(per motori endotermici)*

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



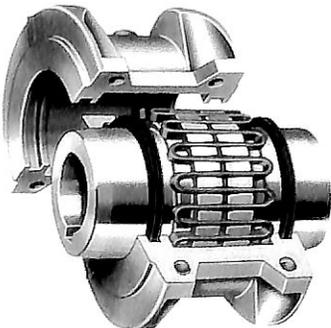
FRENI A DISCO E A CEPPI TRANSFLUID

Per coppie fino a 19000 Nm.



GIUNTI ELASTICI STEELFLEX - FALK

Oltre a compensare gli errori di allineamento
assorbono anche urti e vibrazioni.
Per coppie fino a 900000 Nm.



GIUNTI ELASTICI MULTICROSS - REICH

Ad elevata elasticità torsionale.
Per coppie fino a 54000 Nm.



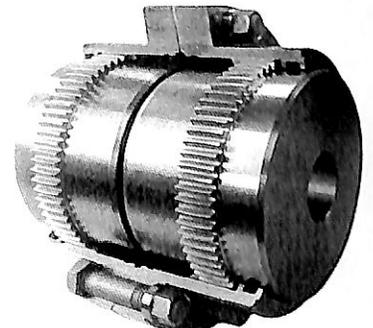
GIUNTI ELASTICI RILLO - REICH

Ad elevata elasticità torsionale.
Per coppie fino a 14500 Nm.



GIUNTI OSCILLANTI A DENTI TRANSFLUID

Per coppie fino a 5000000 Nm.



PRESE DI FORZA A COMANDO IDRAULICO HF - TRANSFLUID

Potenze fino a 800 kW.



FRIZIONI A COMANDO PNEUMATICO TPO - TRANSFLUID

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



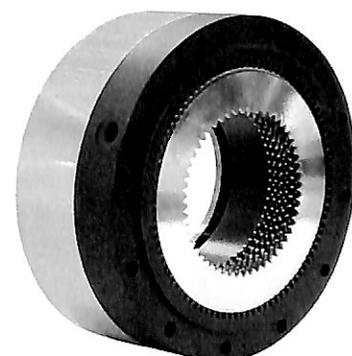
FRIZIONI A COMANDO IDRAULICO SH/SHC - TRANSFLUID

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



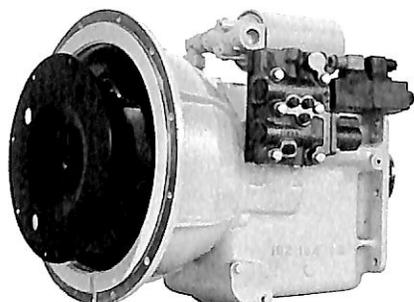
FRENI DI SICUREZZA AD APERTURA IDRAULICA SL - TRANSFLUID

Per coppie fino a 9000 Nm.



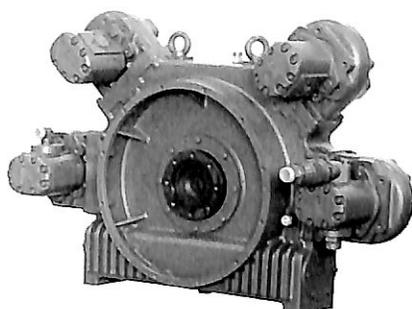
TRASMISSIONI IDRODINAMICHE TRANSFLUID

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



ACCOPIATORE MULTIPLO MPD - TRANSFLUID

Potenze fino a 1100 kW.



ACCOPIATORI ELASTICI RBD - TRANSFLUID

Per l'accoppiamento di motori endotermici
a pompe, compressori, generatori.
Per coppie fino a 16000 Nm.



GIUNTI ELASTICI PER CARDANO VSK-REICH

Per coppie fino a 16000 Nm.



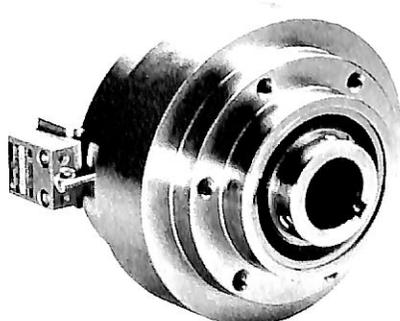
GIUNTI ELASTICI AC-REICH

Per abbattimento vibrazioni torsionali
Per coppie fino a 40000 Nm.



LIMITATORI DI COPPIA A COMANDO PNEUMATICO NEXEN

Per coppie fino a 3600 Nm.



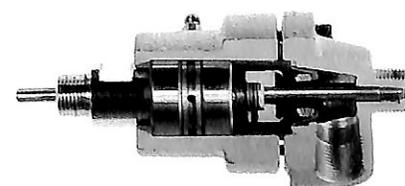
FRIZIONI E FRENI A COMANDO PNEUMATICO NEXEN

Per coppie fino a 34000 Nm (a dischi).
Per coppie fino a 37000 Nm (a denti).



COLLETTORI ROTANTI FILTON

Per acqua, vapore, aria, olio,
liquidi refrigeranti e
olio diatermico.



PICCOLI ANNUNCI

L'accesso alla rubrica degli annunci è gratuito per tutti i soci. Fateci sapere quando l'inserzione non serve più.

Detdate il vostro testo a: Aldo Cernezzì Tel. 02.48003325 aldo@voloavela.it

Duo-Discus XLT del febbraio 2009, 140 ore totali, 2 ore motore, vernice bicomponente, capottina azzurrata, strumenti base, radio, fodere da esterno CR fly-systems. In opzione: Transponder Garrecht Mode S VT-01, LX8000 + Flarm, LX8000D + Flarm, rimorchio Cobra.
e-mail: duoxlt@yahoo.com Pino Gulotta

DG-200/17C D-6781, 1978, 2700 ore totali. Ali sostituite nel 1986 (tutti i lavori documentati in maniera completa), capottina integrale (modifica approvata). LX4000, radio Becker 3201 appena revisionata e sostituite molte delle schede interne), batterie NiMH 6+4 A/h con caricabatterie rapido. Carrello Pirazzoli in buono stato, pneumatici nuovi. Prezzo da convenire.

Tel. 348.2295477 Stefano Maruelli
e-mail: robotec@netsurf.it
www.maruelli.com/dgitalia.htm

Duo-Discus XLT marche civili T7-CAS, anno 2008, max 750 kg, 160 ore totali, 60 decolli, motore 7 ore. Abitacolo XL, motore di sostentamento, computer Ilec SN10b, Logger-anticollisione DSX T-advisor, vernice bicomponente, batterie in coda, set copertine KYP, 2 paracadute e accessori (barra, ruota alare). Rimorchio Cobra 2008 opzionale. Richiesta 135.000 Euro, o formula leasing con 87.000 Euro contanti + 23 x 2.100 circa per continuazione contratto con www.voloazzurro.com
Tel. 335.1404583 Michele Chiarelli
chiarelli@isgspa.com
Tel. 02.58459814; 348.4092229
e-mail: alberto_sironi@tiscali.it

Rimorchio Pirazzoli tunnel trailer, incluse sella fusoliera, selle per ali di cui una con aggancio per ruota supporto ala (inclusa), ruota di scorta, supporti piano di coda e winglet 17-18 m.

Libretto di circolazione italiano, circolante. Condizioni visto e piaciuto, prezzo da discutere.
Tel. 348.2295477 Stefano Maruelli
e-mail: robotec@netsurf.it

Fournier RF5-B motoaliante biposto tandem, motore zero ore, elica zero ore, strumenti super completi, faro atterraggio. Sempre in hangar. Visibile a Calcinatè.
Tel. 339.2521516 o 0332.222894 Ugo Pavesi

Dimona H-36 marche OE-9238, anno di costruzione 1986, nr. serie 3672.

Cellula in ottimo stato, motore Limbach con 0 ore in quanto sostituito a dicembre 2008. Visibile a Bolzano. Euro 40.000

Tel. 338.4213539 Ignazio Moling
e-mail: info@gipsidea.com

ASW-28 D-6928 con circa 500 ore di volo e 135 decolli, mai incidentato, gelcoat ottimo stato.

Pannello solare da 10W in fusoliera, ballast di coda, capottina azzurrata, predisposizione impianto ossigeno e transponder, 3 batterie, interno foderato in tessuto.

Strumentazione base, radio, LX-7007 FAI con Flarm integrato, logger LX20 FAI, interfaccia palmare, nettamoscerini manuale, Elt ACK.

Accessori per trasporto a terra, Fodere Jaxida, carrello Cobra.

Tel. 347.0109645 Giancarlo Grinza

Cerco Discus eventualmente motorizzato Turbo, con rimorchio. Tel. 333.2740920 Emanuele

Lak 17A 15/18m con doppie winglet, registrato in Inghilterra G-CKCY, numero di serie 132, anno 2002, 300 ore circa, computer LX-7000, radio Dittel. Carrello Cobra, sella alare e sella di coda, barra per rimorchio, copertine Jaxida. Visionabile ad Alzate Brianza. Euro 62.500.

Tel. 039.9212128 Luigi Bertoncini
e-mail: bertoncini@alisport.com

Ventus 2C 18m anno 1997, batteria in coda, ruotino di coda, Ilec SN-10, Becker, carrello Cobra 2 assi.

Visibile a Calcinate (VA). Euro 68.000.
Tel. 335.380201 M. Secomandi
e-mail: secomandimaurizio@tin.it

N. 2 roulotte in campeggio a Rieti, una con tettoia in lamiera 6x6 metri e pavimento, un'altra con tettoia coibentata 6x5 metri e pavimento.
Euro 1.750 tratt. cad.
Tel. 329.3941059 Aldo Colombo

Ventus 2cx 18 metri, ottobre 2004. Carrello Cobra con fodere in cotone per protezione aliante. Strumentazione: Easy, Flarm, Elt, ossigeno. Rivestimento interno con finitura in pelle. Aliante visibile all'aeroclub di Valbrembo. Link foto da scaricare
http://coverd.net/ftp/aliante/IMG_0001.JPG
Tel. 039.512487 (ore ufficio)
Tel. 335.5660391 Angelo Verderio

ASW28-18E con tip da 15 e da 18 metri, motore "Turbo" di sostentamento, verniciatura acrilica, capottina azzurrata, predisposto per ossigeno da 3 litri, sonda TE ILEC, pannelli soalri su coperchi motore, presa d'aria aggiuntiva, serbatoi benzina ausiliari, kueller e barra traino. Colori anticollisione.

Eventualmente anche con carrello Cobra e strumentazione completa.

Tel. +39.335.209223 Mauro Brunazzo
e-mail: mikebravo@alice.it

Dimona H-36 motoaliante biposto con marche tedesche D-KEPP, anno 1982, con motore Limbach L2000 nuovo con sole 160 ore, transponder ModeC, radio e strumenti standard, cuffie nuove.

Euro 45.000 non trattabili.

Volendo anche solo quota del 40% dello stesso, per Euro 18.000.

Tel. 335.6838828 Paolo Salizzoni ore ufficio
e-mail: p.salizzoni@libero.it
Tel. 348.3510163 Sandro Bottoni
e-mail: sandrob@polistudio.it

La mia vita col Mustang

La mia vita in Aeronautica Militare

di Guido Enrico Bergomi

I libri di G. E. Bergomi sono in vendita nelle migliori librerie aeronautiche al prezzo speciale di Euro 15,00 cadauno.

I due volumi contengono tanti emozionanti ricordi e una grande quantità di belle foto, comprese quelle di tutti i velivoli pilotati dall'Autore (tra gli altri l'MB-308, l'AT-6, il G-59, il mitico P-51 Mustang, e il jet DH-101 Vampire), raccontando con semplicità fatti belli e meno belli degli Anni '50.



IL PIACERE DEL VOLO DI DISTANZA

di Paolo Miticocchio

Richiedetelo all'autore:

Via Alessandro Volta 54, 20052 Monza (MI)

Tel/Fax 039 386404

e-mail miticocchio@tiscalinet.it





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

•••

Adottato dalla scuola
di volo dell'A.C.A.O.

•••

Richiedetelo all'Aero Club Adele Orsi

Fax: 0332.313018
e-mail: acao@acao.it

Euro 12,90

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

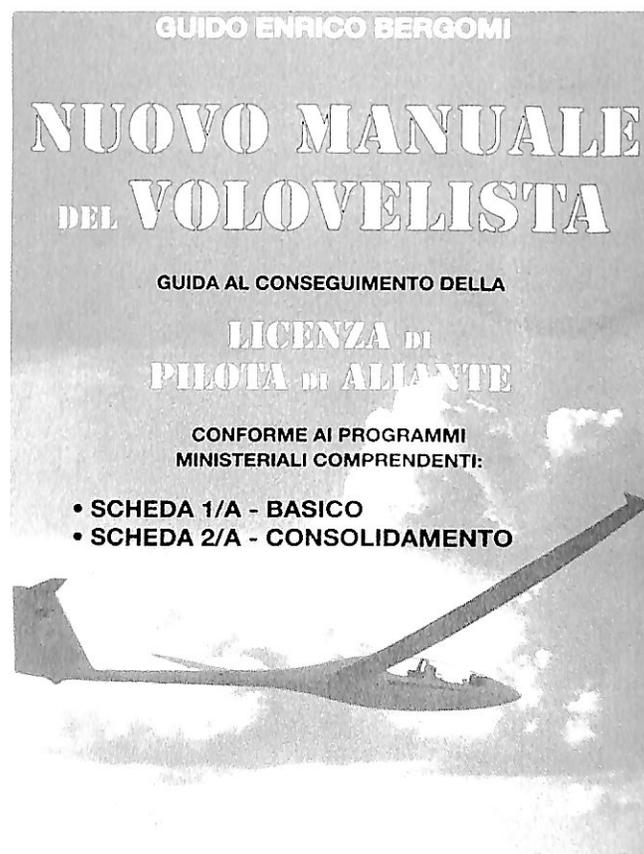
LICENZA DI PILOTA DI ALIANTE

Richiedetelo alla

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

o presso il vostro Club

RISTAMPA, EURO 25,00



GUIDO ENRICO BERGOMI

NUOVO MANUALE DEL VOLOVELISTA

GUIDA AL CONSEGUIMENTO DELLA

LICENZA DI
PILOTA DI ALIANTE

CONFORME AI PROGRAMMI
MINISTERIALI COMPRENDENTI:

- SCHEDA 1/A - BASICO
- SCHEDA 2/A - CONSOLIDAMENTO

SPAZZOLE INDUSTRIALI

QUALITY SYSTEM
UNI EN
ISO 9002
by DNV
CERTIFICATE



SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE

THE PROFESSIONAL CHOICE



DISARONNO.

IL GUSTO CHE SEDUCE IL MONDO.