

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

NOVEMBRE/DICEMBRE 2012 - n. 334

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

25ABG

- Silent Electro
- Il restauro di uno Ziegling
- I bei voli del 2012
- Il volo a vela s'impapa da piccoli



Dove eravamo? Dove andare ora?

La mia prima esperienza in un Campionato Mondiale si svolse in Jugoslavia nel 1972, e mi preparai studiando il Codice Sportivo. Era un piccolo libretto in formato A5 con sedici pagine. Ancora lo conservo, da qualche parte.

Nel 2013 ho preso parte ad un altro mondiale di volo a vela, in Argentina, e ho tentato di studiare il Codice vigente, le norme antidoping ecc. Non vi annoierò specificandone le dimensioni, il numero di pagine ecc. Semplicemente, è ingestibile, e non si dovrebbe infliggere un carico simile su uno sportivo.

C'è però un altro pezzetto d'informazione che qui può servire...

Osvaldo Ferraro, il Capitano della mia squadra in Argentina, ebbe una conversazione con due persone incontrate fortuitamente in un bar durante quest'ultimo Mondiale.

Si rivelarono essere degli "scout" inviati in incognito dall'organizzazione del Rally Dakar, un po' come degli ispettori della Guida Michelin, per esplorare le potenzialità di sponsorizzazione del nostro sport.

Il loro commento è stato molto sintetico: "No way", non ce n'è, hanno decretato, confermando ciò che tutti sappiamo. Decolliamo, diventiamo invisibili e finalmente atterriamo, restando poi in attesa che un computer ci informi su chi ha vinto. (La formula del Grand Prix cerca di correggere tutto ciò.)

La strisciante metastasi del nostro Codice Sportivo è solo la punta dell'iceberg rispetto a questa situazione, perché la FAI è incaricata monopolisticamente di selezionare i campioni, i migliori del mondo, di ogni disciplina degli sport aeronautici, sia in forma periodica coi Campionati, sia in forma assoluta coi Record. Per conseguirlo, ogni anno i delegati delle nazioni s'incontrano affrontando costi considerevoli, per discutere su come raffinare e portare a termine questo pro-

cesso di selezione dei migliori. I criteri che guidano le discussioni spaziano dai fondamentali ai dettagli, con un'umana quanto irresistibile tendenza a far prevalere questi ultimi.

Mi permetto di suggerire rispettosamente che, per il volo a vela, dovremmo prima impegnarci in un dibattito sui fondamentali: come determinare chi è il Migliore, tenendo anche conto di temi oggi trascurati quali, ad esempio, ricorda Bruno Gantenbrink quando pone l'impertinente domanda se sia giusto che i criteri di selezione della Migliore Pilota nella categoria femminile vengano prodotti da una Commissione dominata da delegati di genere maschile, influenzati da valori probabilmente diversi circa cosa sia "il Migliore".

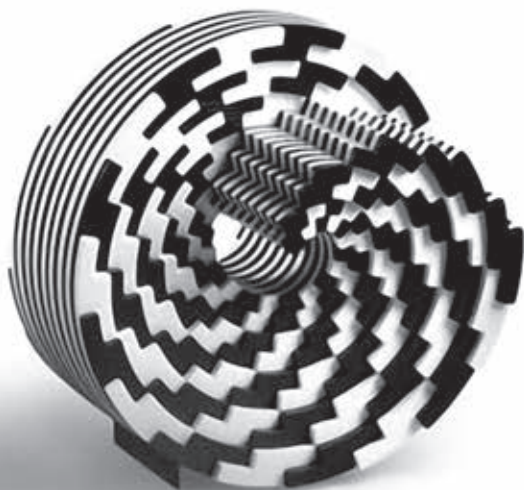
Ripartire, ma come?

Se posso, vorrei suggerire di far sedere intorno a un tavolo, e presto, alcuni rappresentanti della migliore cultura volovelistica, magari con punti di vista ampiamente divergenti, spaziando da Sebastian Kawa (pluricampione) a Rainer Rose (creatore dell'OLC), da una pilota attiva nelle competizioni a un imprenditore dell'alta tecnologia, fino ad un amministratore di club di grande successo (anche economico!), e quindi seminare in questo gruppo le idee di un "outsider", qualcuno che abbia recentemente lanciato con successo altri sport prima sconosciuti all'attenzione mondiale.

A loro dovremmo chiedere di stilare una "road map", con le linee guida per il volo a vela del prossimo decennio. Poi l'IGC dovrebbe discuterla e farla propria, pronta a reagire ad eventuali insuccessi con rapide correzioni e miglioramenti.

Solo dopo, l'IGC dovrebbe tornare a dedicarsi alla stesura di regolamenti.

E, per favore, in formato A5 per non più di sedici pagine...



Sculptura n. 363,
Marcello Morandini, 1990

Fotografie: www.francocanziani.it

MAZZUCHELLI 1849, centosessant'anni di storia, sei generazioni, la stessa famiglia: un legame continuo con Castiglione Olona e i suoi abitanti, con la sua storia e la sua cultura, un felice connubio tra operosità produttiva e arte.



Semisfera,
Giovanni Santi Sircana, 1970

Fotografie: www.francocanziani.it

Sul finire degli anni '60, il grande successo delle materie plastiche, le caratteristiche tecniche ed estetiche delle sue materie prime, la sensibilità per l'arte contemporanea di Franco Mazzucchelli, presidente dell'omonima azienda e appassionato pittore acquarellista, e di suo cugino Lodovico Castiglioni, discendente diretto dei Conti Castiglioni, spingono la Mazzucchelli a dar vita al Polimero Arte.

MAP – Museo Arte Plastica

Comune di Castiglione Olona – Palazzo dei Castiglioni di Monteruzzo

1849 Mazzucchelli

Mazzucchelli 1849 SpA – Via S. e P. Mazzucchelli, 7– 21043 Castiglione Olona

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,

Michele Martignoni

Nino Castelnuovo

Prevenzione e sicurezza:

Marco Nicolini

FAI & IGC:

Marina Vigorito Galetto

Vintage Club:

Vincenzo Pedrielli

Corrispondenti:

Celestino Girardi

Paolo Maticocchio

Aimar Mattanò

Sergio Colacevich

Giancarlo Bresciani

In copertina:

Silent Electro

Foto di: Mattia Rigamonti

Progetto grafico e impaginazione:

Claudio Alluvion

Stampa:

Master Graphic - Leggiano (Va)

Redazione e amministrazione:

Aeroporto "Paolo Contri"

Lungolago Calcinate, 45

21100 Varese

Cod. Fisc. e P. IVA 00581360120

Tel./Fax 0332.310023

csvva@volovela.it

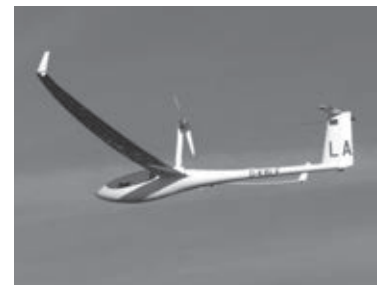
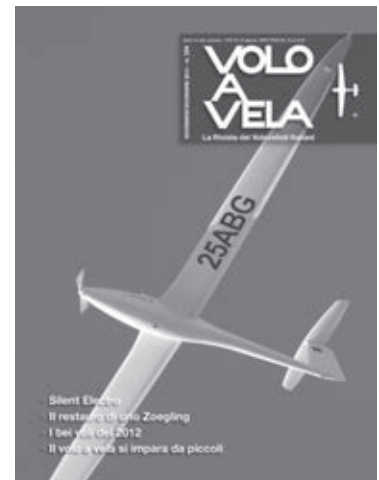
www.csvva.volovela.it

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: NOVEMBRE DICEMBRE 2012 - n. 334

Notizie in Breve	4
Aeronautica e Meteorologia	11
Silent Electro	16
Volare nel CTR	28
Il restauro di uno Ziegling	31
I bei voli del 2012	36
Semplicità ed economicità	51
Il volo a vela s'impura da piccoli	52
Riunione IGC 2013	57
Notizie dai Club	58



Controlla sull'etichetta
LA SCADENZA
del tuo abbonamento

LE TARIFFE PER IL 2013

DALL'ITALIA

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

DALL'ESTERO

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

Modalità di versamento:

- con bollettino postale sul CCP N° 16971210, intestato al CSVVA, Aeroporto Paolo Contri Lungolago Calcinate, 45 - 21100 Varese, indicando la causale e l'indirizzo per la spedizione;
- con bonifico bancario alle coordinate IBAN: IT 30 M 05428 50180 000000089272 (dall'estero BIC: BEPOIT21) intestato a CSVVA, indicando la causale e l'indirizzo per la spedizione, e dandone comunicazione agli indirizzi sotto riportati;
- con assegno non trasferibile intestato al CSVVA, in busta chiusa con allegate le istruzioni per la spedizione.

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

Per informazioni relative all'invio delle copie della rivista (associazioni, rinnovi, arretrati):
Tel./Fax 0332.310023 • E-mail: csvva@volovela.it

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

Tassa pagata, ma non dovuta

Con l'entrata in vigore della tassa sui beni di lusso, seguita a distanza di qualche mese da un emendamento che l'ha modificata, si è venuta a creare la condizione di richiedere il rimborso di quanto versato ma non dovuto, alla luce della definitiva stesura del decreto. In particolare, ciò riguarda per esempio i proprietari di aianti più vecchi di 30 anni, o aeromobili oltre i 40 anni, considerati esenti dall'imposta per il valore storico del mezzo (e per il suo modesto valore di mercato residuo, che non li configurano come beni di lusso). Due commercialisti consigliano quindi a queste persone di presentare ricorso con istanza di mediazione (essendo il valore della lite inferiore a 2.500 Euro può essere presentata dal privato senza mediatori professionisti).

In fondo alle lunghe istruzioni, nel documento dell'Agenzia delle entrate si trova il modello per la presentazione dell'istanza da presentare in carta libera. <http://goo.gl/s0gDm> Nell'istanza, si consiglia di fare riferimento al cosiddetto "ricorso avverso silenzio rifiuto ad istanza di rimborso". Se passano ulteriori 90 giorni, copia di questa istanza va inoltrata alla commissione tributaria provinciale, pagando un tributo di 30 Euro.

Le Iene a giudizio per diffamazione contro l'AeC Torino

Il Tribunale di Torino, a seguito di querela dell'Aero Club Torino, ha rinviato a giudizio per diffamazione la "Iena" Luigi Pelazza per la trasmissione televisiva andata in onda nel marzo 2012 su Italia1, nel corso della quale si sosteneva che l'Aero Club d'Italia, ente di diritto pubblico, avesse utilizzato fondi pubblici per pagare un debito dell'Aero Club Torino, ente privato, nei confronti della FAI, in relazione all'organizzazione dei World Air Games 2009. A conclusione delle indagini, il PM ed il GIP, avendo accertato la falsità della notizia e ritenendola gravemente diffamatoria, hanno disposto oltre al citato rinvio a giudizio del conduttore anche il sequestro del filmato presso gli studi Mediaset-Italia1 e l'oscuramento del video nell'archivio di RTI-Mediaset.

Aggiornamento per i logger Flarm

Se utilizzate un Flarm con omologazione IGC per la registrazione dei voli secondo le normative FAI (o uno degli apparati compatibili costruiti da Ediatec o da LXNavigation), è indispensabile eseguire un nuovo aggiornamento del software. L'aggiornamento non ha rilevanza per gli apparati Flarm non omologati IGC.

La necessità viene in conseguenza alla comparsa, nel 2012, di un programma di origine sconosciuta ma facil-

mente reperibile sui soliti canali del peer-to-peer in Internet, che permette di produrre registrazioni IGC completamente falsificate che passerebbero per scaricate da un Flarm-IGC. Per combattere questo problema, occorre aggiornare la sicurezza dei dati Flarm-Igc con il firmware Versione 5.8 già disponibile per il download gratuito sulla pagina Support del sito www.flarm.com

Come al solito, si può procedere all'installazione attraverso la copia su scheda micro-SD, o con collegamento al PC. Il documento di approvazione IGC con gli ultimi aggiornamenti è reperibile sul sito della FAI.

I Flarm integrati in apparati e logger di altri produttori, diversi da quanto indicato in cima al testo, non sono affetti dalla necessità di aggiornamento, in quanto i loro registratori interni sono indipendenti dal modulo Flarm che, in tali sistemi, ha solo le funzioni di traffico e anti-collisione.

Nuovo motore wankel

La ditta Austro Engines ha concluso con soddisfazione i test al banco del nuovo motore wankel AE80R, che sviluppa 58kW (80 hp) con un peso dichiarato di 27 kg. Rispetto all'attuale modello AE50R, montato su parecchi aianti Schleicher, la nuova unità non usa la lubrificazione a perdere, conseguendo un notevole risparmio di olio. Il sistema di controllo elettronico a iniezione dual-Fadec garantisce consumi ridotti.

Il mercato principale di questo motore sarà probabilmente quello dei droni e velivoli telecomandati, dove le ridotte vibrazioni potranno offrire maggiore affidabilità del carico di apparati elettronici per le missioni, ma il potenziale utilizzo su aeromobili e motoaianti è auspicabile.

La nuova sede dell'AeC L'Aquila Raduno il 6-8 giugno

Cristina Alexandris <http://www.abruzzoweb.it>

Nonostante le difficoltà incontrate negli ultimi anni, l'Aero Club de L'Aquila è riuscito a creare una nuova sede e a volare, come e più di prima.

Con grande gioia degli appassionati di volo, l'Aero Club ha ora infatti una propria aviosuperficie, situata a Est del capoluogo abruzzese, a cavallo tra i Comuni di Poggio Picenze e Fossa, sulla quale ha trasferito la propria scuola di volo dopo le limitazioni imposte sull'aeroporto di Preturo.

"Tutto è pronto - afferma ad AbruzzoWeb il presidente dello storico club aquilano, Arcangelo De Giuseppe - e presto inaugureremo ufficialmente l'area avendo ottenuto dall'Aero Club d'Italia l'autorizzazione all'attività istruzionale".

Dedicata ai velivoli dell'Aviazione generale e agli ultraleggeri, la nuova pista ha un manto in erba di 650 metri di lunghezza e 30 di larghezza. Tutta la struttura aeroportuale è totalmente recintata e completata da tre hangar per il rimessaggio degli aeromobili e un edificio utilizzato come uffici e club house.

“La nostra è un'associazione sportiva dilettantistica, senza scopo di lucro, con personalità giuridica riconosciuta. Nato nel 1968 - ha ricordato il presidente - l'Aero Club è stato il promotore della realizzazione dell'attuale aeroporto di Preturo, che l'associazione ha fatto nascere dal nulla e che, in occasione del sisma del 2009, è stato strategico per i soccorsi alle popolazioni colpite, oltre a esserlo per il G8”.

“L'idea di realizzare un nuovo aeroporto - ha aggiunto De Giuseppe - è nata dopo che, nel dicembre del 2009, ci è stata tolta da parte dell'amministrazione comunale aquilana quella che era stata per 40 anni la nostra sede storica”.

Gettata alle spalle la vicenda e con una nuova struttura completamente operativa, gli obiettivi sono ancora tanti e ambiziosi; tra questi l'incremento del turismo nel territorio aquilano e il rilancio del volo a vela, ma anche quello di far diventare l'aviosuperficie un punto di riferimento importante per il Centro Sud per tutti gli appassionati del volo, oltre che un nuovo luogo di socializzazione per gli abitanti dei luoghi limitrofi.

Il primo importante appuntamento in programma è una manifestazione sportiva inserita nel Calendario sportivo nazionale dedicata agli ultraleggeri e agli autogiro. L'evento si svolgerà dal 6 all'8 giugno e sarà il primo di una lunga serie di iniziative come auspicato dal senatore Giuseppe Leoni, commissario straordinario dell'Aero Club d'Italia nella sua visita alla struttura nel dicembre scorso, il quale ha promesso anche un Mondiale o un Europeo appena possibile ai microfoni di questo giornale.

“L'attività vera e propria inizierà a marzo - ha aggiunto il capo istruttore di volo della scuola Aeroclub L'Aquila, Valerio Tarquini - con iniziative rivolte agli alunni delle scuole locali che saranno invitati a visitare la struttura e gli aeromobili che formano il parco macchine dell'Aero Club. Per quest'estate saranno inoltre attive tutte e tre le specialità di volo (a motore, aliante e VDS)”. In programma anche uno stage completamente gratuito sui principi del volo per avvicinare le persone non del settore all'affascinante mondo dell'aviazione (informazioni in merito si possono trovare sul sito www.aeroclublulaquila.it).

Promozione 2013

La Commissione di Specialità si scusa per il ritardo nella pubblicazione dei requisiti per l'accesso alla categoria Promozione 2013, radicalmente rinnovata rispetto alle tradizioni. La definizione completa sarà integrata nelle Norme Generali per l'Attività Agonistica, un documento

soggetto ad approvazione da parte dell'AeCI, che verrà pubblicato sui siti di riferimento.

Per il 2013 sono state introdotte parecchie “sanatorie” ed eccezioni rispetto all'idea originale, in quanto i tempi per organizzare corsi ad hoc o eventi di formazione interni ai vari club, sono abbastanza lunghi e soprattutto occorre attendere che le nuove idee e procedure diventino una consuetudine assimilata da tutti.

L'obiettivo a 2/3 anni è comunque di avere stage e/o programmi di crescita interni agli aeroclub che preparino i piloti alla Promozione; annualmente si realizzerà un'unica gara, detta Campionato Italiano di Promozione, che sancirà il passaggio alla categoria Nazionale.

Il programma che sarà sviluppato negli stage e che dovrà essere assimilato anche per i corsi interni dei singoli aeroclub locali è in fase di definizione da parte di Alessandro Bruttini, e verrà divulgato quanto prima.

Per sommi capi, la formazione dovrà toccare e sviluppare i seguenti argomenti:

- Preparazione e conoscenza dell'aliante e della strumentazione
- Conoscenza dei regolamenti di gara
- Allenamento a percorsi simulati con tagli traguardo, aggiramento piloni, verifica spazi aerei e planate finali
- Approccio psicologico alla competizione, con particolare attenzione a frenare gli eccessi
- Consapevolezza dei rischi e gestione dello stress
- Approccio al fuori campo

Dalle Norme Generali:

3.1 Il Campionato Italiano Promozione si svolge senza l'uso di zavorra

3.2 Il fattore correttivo massimo ammesso è 1.20

Partecipando al Campionato Italiano Promozione saranno promossi i piloti che ottengono un punteggio finale uguale o superiore al 50% dei punti totali conseguiti dal vincitore del Campionato.

*3.3 Potranno partecipare al Campionato Italiano Promozione i piloti che abbiano almeno un'esperienza di 150 ore da solisti, in possesso dell'insegna FAI “C d'Argento” e con **almeno uno dei seguenti requisiti:***

- *Aver partecipato ad uno stage finalizzato alla “preparazione Promozione”, approvato dalla CCSA*
- *Aver seguito il programma di formazione presso il proprio AeC, sotto il controllo del tutor preposto, che ne certifichi la partecipazione*
- *Aver partecipato a raduni tipo “amicale” organizzati con finalità di preparazione alla Promozione, approvato dalla CCSA*
- *Aver già partecipato negli ultimi 3 anni a gare di Promozione senza essere stati promossi*
- *Aver già partecipato negli ultimi 3 anni, come secondo pilota, a una gara di calendario sportivo AeCI o all'estero*

La finale GP è il sogno di Varese

di Redazione *InInsubria.it*

L'ACAO presenta le candidature per vivere tre anni da protagonista nella disciplina.

Dopo il ciclismo e il canottaggio, Varese sarà ancora mondiale con il volo a vela? Se lo augurano non sono soltanto gli addetti ai lavori, ma anche albergatori, ristoratori e negozianti che qualcosa da questa notizia potrebbero anche guadagnarci. L'Aero club Adele Orsi ha presentato le candidature per una serie di appuntamenti internazionali e il ricco programma delle attività 2013. Ma soprattutto ha fatto sapere di avere ufficializzato la candidatura per ospitare la finale mondiale del Grand Prix, l'appuntamento più importante della FAI.

Da sottolineare che finora questo evento si è tenuto dall'Australia alla Nuova Zelanda, passando per la Germania e arrivando fino al Cile.

Ebbene, l'evento potrebbe arrivare anche a Varese, provincia con le ali, ma prima servirà vincere la concorrenza internazionale. La finale del Grand Prix potrebbe arrivare proprio nel 2015, anno dell'Expo. Davanti a molti presenti - tra i quali il presidente della Provincia di Varese e il sindaco Attilio Fontana - il presidente dell'aeroclub Giorgio Nidoli e il consigliere Acao Margherita Acquaderni Caraffini si sono detti fiduciosi delle carte che possono giocare e dell'appoggio delle istituzioni locali.

Non solo: l'Acao ha presentato altre 5 candidature: tre meeting internazionali per il 2014 e uno per il 2015 e un seminario in "rosa", dedicato cioè alle donne pilota. Certo invece le date degli appuntamenti del circuito nazionale: il campus di allenamento della Nazionale di volo a vela (nel mese di Marzo), uno stage di volo a vela di alta performance (dal 20 al 24 marzo), il Campionato italiano 20 metri (ultime due settimane aprile) e lo stage "Fly pink" a fine maggio.

"Negli ultimi anni si sono intensificati i rapporti con l'Acao, e la Provincia ha collaborato alle importanti manifestazioni organizzate qui al volo a vela - ha detto Dario Galli, presidente della Provincia. - Questa presenza conferma la volontà di collaborazione con l'aeroclub, poiché siamo una terra che ha la passione del volo e una storia aeronautica importante sia in termini di presenza imprenditoriale sia di attività aeroportuale. Poi questo campo di volo, conosciuto in tutto il mondo, gode anche della fortuna di sorgere in un contesto ambientale spettacolare per chi pratica volo a vela".

La lotta per l'aeroporto, ira di Asiago contro Verona

Dal sito regionale del Corriere della Sera <http://corriereedelveneto.corriere.it>

La Corte dei Conti bacchetta il Comune di Asiago per l'aeroporto di montagna: "è in costante passivo, la partecipazione va dismessa". E il sindaco Andrea Gios, dopo aver deliberato di vendere le quote, parte comunque al contrattacco.

"Si parla di ventimila Euro l'anno: se la prendano con Venezia che copre con milioni di Euro il passivo del Casinò, o con la Provincia veronese che paga il "rosso" milionario dell'aeroporto Catullo". La struttura civile asiaghese "è utilizzata soprattutto dagli amanti del volo a vela, è l'unica a questa altezza nelle Alpi" dichiara Gios. L'aeroporto civile Romeo Sartori è a un chilometro dal centro storico, a 1.080 metri d'altezza: l'area da sempre accoglie piccoli velivoli turistici e apparecchi per il volo a vela, spesso di turisti tedeschi o austriaci.

La deliberazione della sezione veneta della Corte dei Conti è stata pubblicata qualche settimana fa, ma in realtà l'indicazione era già nota ed era già stata accolta dal Comune a fine dicembre: in sintesi la magistratura contabile rileva che il solo municipio asiaghese fra il 2000 e il 2011 ha ripianato per l'aeroporto perdite per 346.000 Euro, e segnala interventi analoghi da parte degli altri soci della struttura: i Comuni di Roana e Gallio, e la Comunità Montana.

Quindi, invita tutti a dismettere le proprie quote. "Invito che abbiamo accolto, per quanto ridicolo e paradossale: faremo un bando in cui i tre municipi e la comunità montana cederanno la quota complessiva a privati, qualcuno d'interessato potrebbe esserci" osserva il primo cittadino. Che entra nei dettagli, criticando le indicazioni della Corte dei Conti.

"Ci impongono di cedere le azioni dell'aeroporto proprio ora che l'abbiamo risanato: prima faceva 150.000 Euro di perdite all'anno, un po' alla volta abbiamo migliorato la situazione portandole a 40.000 nel 2012. E quest'anno saranno 20.000 Euro.

È una cosa vergognosa che ci venga chiesta la dismissione per poche migliaia di Euro all'anno: l'aeroporto ha una funzione importante per turismo, per gli amanti degli alianti è un paradiso".

Inoltre, l'amministrazione asiaghese sottolinea che il consiglio d'amministrazione della SpA aeroportuale lavora volontariamente, senza stipendio, per non pesare sulle casse pubbliche.

La spianata dedicata agli aerei, alla periferia di Asiago, viene paragonata dal primo cittadino "a quello che per altre città è una piscina, o uno stadio. È ovvio che ogni anno bisogna stanziare dei fondi, ma non per questo vengono chiuse le piscine".

In particolare però Gios attacca la deliberazione della Corte facendo il confronto con altre realtà venete: “La cosa vergognosa è che il Comune di Venezia ripiana le perdite del casinò di 35 milioni di Euro, e le Province di Verona e Trento coprono 26 milioni di Euro per l'aeroporto Catullo, eppure la magistratura contabile si accanisce su Asiago.

E il bando che abbiamo dovuto approntare per vendere le quote prevede tutta una serie di accertamenti preliminari, quindi finirà che spenderemo le stesse risorse che sarebbero servite a coprire il passivo”.

Lucca Tassignano, un centro per le gare in aliante Il neo presidente Nottolini spiega i programmi dell'Aero Club

Dal sito <http://iltirreno.gelocal.it/>

L'assemblea dei soci dell'Aero Club Volovelistico Toscano ha provveduto a rinnovare le cariche sociali per il quadriennio 2013-2017. Alla presidenza dell'aeroclub è stato nominato il pilota Giuseppe Nottolini, 55 anni. Nato a Porcari nel 1958 dove risiede tuttoggi, geometra in servizio presso l'Agenzia delle Entrate, ha iniziato ad avvicinarsi al mondo del volo praticando l'aeromodellismo statico dall'età di 10 anni, quindi ha proseguito con la costruzione di aeromodelli da volo libero e radiocomandati. Socio dell'Aero Club di Lucca dal 1976 con Attestato di Aeromodellista e abilitazione pilotaggio aeromodelli, titolare di Licenza Sportiva FAI classe “F”, ha conseguito la qualifica di Giudice di Aeromodellismo, ed è stato Rappresentante di specialità per circa 12 anni dal 1980 al 2002 nel consiglio direttivo dell'Aero Club di Lucca.

A far parte del consiglio direttivo sono stati nominati: Paolo Cervi (vice-presidente), Lucio Masut, Claudio Michelini, Roberto Diciotti, Alessandro Alessandrini, Michel Rangan e Maurizio Saracco.

Membri del Collegio dei Revisori sono i soci: Lorianò Crecchi, Massimo Bianchi, Stefano Boschi. Il neo presidente ha ringraziato l'assemblea per la fiducia ed il consigliere Paolo Cervi per l'opera prestata dal 2005 in qualità di presidente e per la disponibilità a continuare a collaborare fattivamente con l'incarico di vice presidente. Nel programma del nuovo consiglio direttivo le seguenti priorità: proseguire la diffusione dello sport del volo in aliante, silenzioso ed ecologico, specialmente tra i giovani, collaborando con gli istituti scolastici e gli enti locali. A tale proposito sono state confermate le agevolazioni per tutti i giovani under 21 per il conseguimento della licenza di pilota di aliante.

Sviluppare la scuola di volo, anche mediante l'organizzazione di mini-corsi, con la collaborazione del neo-istruttore di volo e consigliere Alessandro Alessandrini

che, residente a Lucca, può garantire un'assidua presenza presso il club; confermare il ruolo dell'Aeroclub Volovelistico Toscano quale “Centro di Acrobazia in Aliante” puntando sull'addestramento di base e nell'organizzazione di gare ed eventi d'importanza nazionale e internazionale anche in considerazione del fatto che è stata recentemente istituita sull'aeroporto di Tassignano (base dell'Aeroclub) una zona di volo riservata e regolamentata per l'addestramento acrobatico in aliante.

Questo consentirà di proporre l'aeroporto di Tassignano nelle sedi internazionali per l'organizzazione di eventi importanti; iniziare una formazione di secondo periodo per i piloti neo brevettati al fine di avviarli alle competizioni nazionali ed internazionali di volo a vela acrobatico e non.

Il nuovo presidente ACAO è Margot

Di Luca Brogginì

È Margherita Acquaderni Caraffini il nuovo presidente dell'Aero Club Adele Orsi. Eletta il 23 febbraio al primo turno, succede a Giorgio Nidoli, Presidente negli ultimi otto anni. Margherita Acquaderni Caraffini, meglio nota come Margot, è la prima donna del mondo volovelistico italiano a rivestire il ruolo di presidente di club. Pilota dal 1977, anno in cui conseguì il brevetto, vanta 3.300 ore di volo, 28 primati italiani, 6 partecipazioni a campionati mondiali. Nel 2011 la scelta d'impegnarsi in prima persona per esportare Calcinata nel mondo con la tappa del Grand Prix, primo grande evento internazionale di volo a vela a Varese.

Rinnovato anche il Consiglio, 3 conferme e 2 nuovi ingressi ai vertici ACAO. Confermati Roberto Troiano, Piero Magnaghi, Sergio Noce. Alla prima esperienza, ma grandi conoscitori del mondo del volo, Gianfranco Caroppo e Anna Dalmazzo. Rappresentante di Specialità Alberto Sironi, pilota d'esperienza, ideatore e regista degli stage di alta performance. Nominati anche i revisori dei conti: Maurizio Alessandro, Paolo Fraenza e Nando Zardin. Queste le prime parole del neo Presidente: “Sono commossa, questa è per me una grande sfida da affrontare. Voglio proseguire nella tradizione della famiglia Orsi, guidando questo Club per il bene di tutti e impegnandomi a rappresentare l'attività dei soci a tutti i livelli. Voglio creare un gruppo compatto, guardare lontano, nel nome di Adele e Giorgio che ancora oggi ci permettono di volare”. Club pronto a ripartire, stagione nazionale e internazionale con attenzione ai soci sono i focus imminenti della squadra rinnovata.

Pista VDS in Valsesia

In località Roccapietra di Varallo Sesia, all'incirca a metà distanza tra Varallo (a Nord) e Quarona (a Sud), la pista Marc-Ingegno è stata ultimata ed è in costruzio-

ne il secondo hangar. La sua lunghezza è di 700 metri, e l'orientamento 01/19. La posizione, a 400 m di elevazione sul mare, è preziosa in quanto unica possibilità di fuori-campo nella valle.

Coordinate: 45°46'41"N - 008°16'07"E





6th INTERNATIONAL VINTAGE GLIDER MEETING LUIGI TEICHFUSS



AERO CLUB D'ITALIA



Dal 14 al 22 Giugno 2013
Raduno di alianti d'epoca
Aeroporto G.Paolucci di Pavullo
Pavullo nel Frignano - Modena - Italy
From 14th to 22nd June 2013

AERO CLUB PAVULLO - PAVULLO NEL FRIGNANO

**FLUID COUPLING
K SERIES**

Oil or water constant fill
Up to 3500 kW



**FLUID COUPLING
KX SERIES**

Oil or water constant fill
low drag torque
Up to 1000 kW



**FLUID COUPLING
KSL SERIES**

Start up and variable
speed drive
Up to 4000 kW



**FLUID COUPLING
KPT SERIES**

Start up and variable
speed drive
Up to 1700 kW



**FLEXIBLE COUPLING
BM-B3M SERIES**

Up to 33100 Nm



**AIR AND HYDRAULIC CLUTCH
HYDRAULIC BRAKE
TPO-SHC-SL SERIES**

Up to 11500 Nm
Up to 2500 Nm
Up to 9000 Nm



**DISC AND DRUM BRAKE
NBG/TFDS SERIES**

Up to 19000 Nm



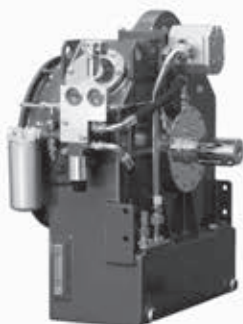
**OIL OPERATED POWER
TAKE OFF
HF SERIES**

Up to 1300 kW



**FLUID COUPLING
KPTO SERIES**

For internal combustion engine
P.T.O. for pulley and cardan shaft
Up to 1000 kW



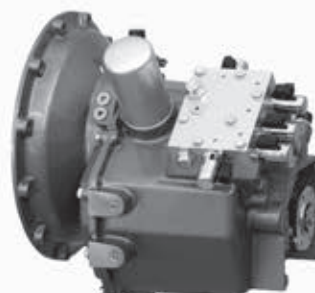
**MULTI PUMP DRIVE
STELLADRIVE SERIES**

Up to 1300 kW



**POWER SHIFT
TRANSMISSION**

With torque converter
Up to three speeds
Electric selector
Up to 95 kW



**ELASTIC COUPLING
RBD SERIES**

For internal combustion engine
Up to 16000 Nm



Aeronautica e Meteorologia

La mostra all'ITIS "Fermo Corni" Modena

Un modo diverso per insegnare e avvicinarsi al volo



**L'atrio dell'Istituto Corni con un LS-3, molti modelli radiocomandati e due paracadute militari.
Maria Grazia Vescogni accoglie i visitatori**

Tutti gli anni presso l'ITIS F. Corni di Modena, la scuola in cui ho insegnato, viene organizzata la "Settimana della Scienza e della Tecnica", periodo in cui agli studenti vengono presentate varie e diverse conferenze in ambito tecnico scientifico con la collaborazione dell'imprenditoria del territorio.

All'interno di questo periodo viene proposta una mostra con argomento sempre diverso; quest'anno il titolo è stato "Aeronautica e Meteorologia": la Presidenza e gli ex colleghi hanno pensato di coinvolgermi nell'organizzazione.

È stato per me un gradito ritorno a scuola e, da ex insegnante sfruttando la mia esperienza didattica, ho organizzato la mostra, le conferenze, le lezioni, i laboratori in modo da motivare e creare l'attenzione dei

ragazzi e, se possibile, anche degli altri visitatori (siamo stati aperti dal mattino a alla tarda sera, anche nel fine settimana).

L'atrio del Corni è ampio e spazioso: ho potuto esporre un LS3 circondato da modelli radiocomandati di aerei e alianti. Alle pareti, i pannelli della bellissima "storia del volo" di proprietà della FIVV, creata anni fa a Verona da Francesca Resi; di fronte, un bancone in cui il Gruppo Aeromodellistico Carpigiano ha mostrato agli studenti che cos'è e come si costruisce un aeromodello; a lato, una mongolfiera messa a disposizione dell'aero club Terre di Canossa si specchiava su un gazebo in vetro in cui sono state predisposte tre postazioni di volo virtuale in Flight Simulator e una postazione di volo virtuale in mongolfiera.

A soffitto, due paracadute militari: uno per lancio mezzi di trasporto, l'altro attrezzature; poi due eliche: una bipala e una tripala. Di fronte all'ingresso un televisore da 50 pollici, rallegrato da un paracadute aliantistico arancione aperto messo a disposizione dall'AVF di Ferrara, ha riprodotto filmati e foto delle officine Reggiane e dei raduni vintage di Pavullo; a lato un poster con la storia di Lodovico Campari, famoso pilota modenese che insegnò al Corni negli anni '50 e '60 e che qui costruì un aliante Uribel del cui modello il figlio Carlo ci ha fatto omaggio (qualcuno sa dove è finito l'originale? Vincenzo Pedrielli mi ha aiutata a cercarlo ma attualmente siamo ancora senza notizie; le ultime lo riportano ai Campionati del Mondo in Argentina con Briigliadori). Nelle bacheche chiuse sono stati inoltre esposti materiali del Centro Militare Meteorologico del Cimone e apparecchiature storiche di volo sia di proprietà privata sia delle Reggiane. Queste le conferenze: Marcello Tedeschi: "La scuola di Volo" e "Le competizioni aeree" Giuliano Laureti: "La Meteorologia orientata al Volo" Tenente Marco Alemanno: "Come nasce una previsione del tempo" Maggiore Attilio Di Diodato: "Il clima che cambia: le osservazioni meteorologiche al monte Cimone" Si sono poi alternate lezioni in preparazione dei laboratori di volo virtuale e aeromodellismo.



Il banco dedicato alla simulazione del volo in varie specialità, compresa l'aerostatica



Il cesto di una mongolfiera con il bruciatore



La raccolta di libri e oggettistica



I pannelli della mostra sulla storia e tecnica del volo in aliante, realizzata anni fa dalla FIVV con Francesca Resi

Il successo è stato superiore ad ogni aspettativa; tante le visite esterne e le classi interessate, tante le prenotazioni pomeridiane di studenti interessati al Volo Virtuale: Stefano Lombardi e Francesco Mele hanno dapprima istruito gli studenti sul come e perché si vola, poi hanno seguito la simulazione di volo di ciascuno studente in un breve percorso Sassuolo-Bologna: ovviamente questo è stato il laboratorio di maggior successo anche se i ragazzi hanno seguito con interesse anche il gruppo aeromodellista.

Al mattino, il gruppo classe prenotato veniva diviso in tre sottogruppi che a rotazione seguivano le spiegazioni sugli aeromodelli, sugli strumenti e, con me, sul come, dove e in quali condizioni si vola in aliante: la curiosità su questo tipo di volo, le domande, le aspettative, l'interesse, l'incredulità sono state lo stimolo di questi miei approcci. *“Ma che cosa è un aliante? Ma si cade? Ma come fai a stare su? Ma per quanto tempo puoi volare? Ah, ma c'è anche la pedaliera non solo la cloche! Ma si riesce ad atterrare? Ma come fai a decollare? Ma dove puoi andare? Ma dove si può volare in aliante? Quanto costa? Dove sono le scuole? A quanti anni si può volare?”*

Queste alcune delle domande a cui ho cercato di rispondere. Certo i miei occhi brillavano, perché



Nell'atrio sono state distribuite gratuitamente numerose copie arretrate di riviste specializzate, come Volo a Vela

parlare del mio volo in aliante mi emoziona, ma anche i ragazzi erano emozionati.

Il volo è ancora oggi per i nostri ragazzi una scoperta alla Icaro? Dov'è la storia, perché è spesso così slegata dal contesto? I ragazzi hanno raccolto le riviste messe a disposizione (vecchi numeri di Volo a Vela, Volare, Modellismo ecc...) e c'è chi ha passato il pomeriggio a casa sua a costruire eliche o ha presentato l'iniziativa ad amici e parenti ed è tornato a chiedere spiegazioni e informarsi su dove poter iniziare una esperienza di volo.

La scuola non s'è tirata indietro;

in collaborazione con la mia collega interna Marzia Ballestrazzi ho potuto organizzare, coordinare, trovare gli spazi e i tempi: ringrazio tutti quelli che mi hanno aiutata; anche la scuola ringrazia perché, come è stato detto alla conferenza davanti a Provveditore, Sindaco e imprenditori, l'atrio non è mai stato così bello, così vissuto e il tutto a costo zero per l'Amministrazione che si è limitata a coprire con un'assicurazione quanto esposto (i ringraziamenti sono stati rivolti a tutte le associazioni che mi hanno aiutata e io sono stata premiata con rose rosse dal gambo lunghissimo!).



Marcello Tedeschi durante una sua introduzione al volo in aliante



La postazione con un video e vari strumenti d'ufficio

Sono partite idee di nuovi progetti all'interno delle scuole: i mestieri del volo, l'apertura d'una specializzazione di aeronautica, l'istituzione di premi rivolti al volo. A me è piaciuto anche il fatto che persone non appartenenti al mondo delle scuole, abbiano vissuto dall'interno questo ambiente, rivisitando quanto, talora in modo non appropriato, viene detto di questa istituzione. La scuola vive giorno per giorno le sue esperienze che coinvolgono situazioni e persone sempre diverse, mostrando d'essere viva e attiva anche se spesso si trova a dover obbedire a regole imposte e non sempre condivise, con personale che cambia in continuazione ma tra cui si trova spesso chi mette tanta disponibilità e tutto il suo tempo, la sua capacità e gran parte delle sue aspettative. Quando abbiamo smontato ho visto persone commosse:

"Ma ci portate via tutto?" mi dice una bidella.

"Mi manca il Corni!" mi dice uno

dei miei collaboratori.

"Ciao prof! Ha bisogno di aiuto?" mi dicono gli studenti che ho conosciuto e mi vedono smontare.

Ho letto con piacere, nel numero 327 di Volo a Vela, l'esperien-

za verso attività parascolastiche sviluppata a Valbrembo nel 2011; conosco il lavoro svolto negli anni passati a Verona da Francesca Resi; seguo con attenzione l'impegno verso la diffusione scolastica che ogni anno vede Angela Fergnani in prima fila nel contatto con le scuole ferraresi e probabilmente, anzi sicuramente, tante altre sono le iniziative promosse dagli aeroclub a favore della diffusione della cultura aeronautica di cui non sappiamo nulla. Ma, mi chiedo, qual è l'aiuto che l'A-eCI offre a queste iniziative che sembrano ricadere sempre e solo sul volontariato dei piloti e sulle sempre più scarse risorse dei Club? ■

EC39/59 Uribel B: costruito al Corni da LUDOVICO CAMPARI

L'ing. Eugenio Carrè progettò nel 1959 l'URIBEL B, utilizzando la tecnica ala a freccia negativa dell'URIBEL e disegnando una nuova fusoliera a sezione ellittica, completamente costruita in legno e rivestita con pannelli di compensato.

Il piano di coda fu completamente sostituito, utilizzando piani a freccia, per garantire una maggior distanza dal terreno e dagli ostacoli sul campo, oltre ad essere ideato per il trasporto.

Il rettilineamente ha una trussia metallica, molto bella, dalle linee graduate e armoniche, progettata per uno squallido, quindi con ottime caratteristiche per il volo e particolarmente robusta, costruita con gli organi d'atterraggio.

Caratteristiche

Apertura alare	23m
Lunghezza	6,40m
Superficie alare	14,20m ²
Altezza	2,20m
Cantioli alari	22,50m
Area alare	12,00m ²
Area alare	12,00m ²
Area alare	12,00m ²
Area alare	12,00m ²

Agli inizi degli anni 80 Ludovico Campari, insegnante di aeronautica presso l'Istituto Corni, già Campione Italiano di Distanza in slitta, costruì nella officina della Scuola un Uribel B che ancora ha le marce a 10000.

Il mezzo fu volato per anni presso l'Aeroclub di Modena (l'attuale sede dell'attuale scuola Corni) per poi essere ceduto all'ASCI (Associazione Aeronautica Italiana) Riccardo Bongiorno, più volte Campione Italiano, lo utilizzò. Nel 1988, ai Campionati del Mondo di Argentina ottenendo il quarto posto.

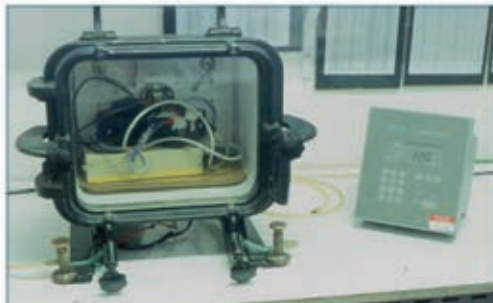
Oggi si è perso ogni traccia di 10000.



La storia dell'Istituto Corni è legata anche alla costruzione nella propria officina didattica dell'aliante Uribel C, a cura di Ludovico Campari

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



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

- Ricostruzioni
- Riva refitting
- Installazione elettronica
- Verniciature e ricondizionamenti su tutte le superfici
- Riparazioni legno vetroresina - carbonio



Silent Electro

L'innovazione brianzola porta il decollo autonomo elettrico alla portata di tutti. Semplicità operativa, libertà dalla burocrazia e dalla benzina.



Due scatti ripresi durante le evoluzioni a bassa quota rese facili dalla motorizzazione installata nel cono di prua

Il Silent Electro è l'ultimo sviluppo di una linea di alianti ultraleggeri le cui radici storiche affondano nelle realizzazioni di Walter Mauri con il suo piccolo Dream. Attraverso l'incontro con il fondatore dell'Alisport nasce quindi il Silent, oggi ancora in catalogo con la denominazione di Silent Club e con apertura di 12 metri. Accanto a questo, c'è il Silent 2, con ala completamente nuova per profilo e pianta, maggiorata a 13, già oggetto di una nostra prova nel 2004 sul numero 286 di questa rivista. Poi, salendo con le specifiche tecniche, è arrivato pochi anni fa il Targa, sul

quale è stato adottato il carrello retrattile e un sistema inusuale di trimmaggio aerodinamico: il piano di coda varia l'angolo di calettamento in concomitanza con le varie posizioni dei flap. Tutte le versioni sono da sempre disponibili con varie motorizzazioni (prima il Koenig a due tempi, poi un monocilindrico a iniezione elettronica appositamente creato per l'Alisport, ma chi vuole può averlo con motore a reazione, e anche in una versione con motore elettrico retrattile curata dalla partner tedesca AirEnergy).



Ultimo ripasso delle procedure operative prima del volo

Oggi ho provato il Silent 2 Targa Electro, il cui motore è alloggiato nel cono di prua, che diventa un'ogiva alla quale sono incernierate le pale in carbonio ripiegabili all'indietro. Il concetto ricalca da vicino certi aeromodelli veleggiatori: le pale si aprono per effetto della rotazione del motore, e si chiudono a motore spento per la spinta aerodinamica, andando a stendersi parallele al muso dell'aliante come dei baffi, senza misurabili resistenze parassite. Nel recente raduno tedesco Ikaflieg, un Lak 17 è stato sottoposto a verifiche per misurare la resistenza aggiunta dalle pale ripiegate, e ne è venuta una significativa conferma, a detta di quanto riportato dal costruttore, della sostanziale irrilevanza aerodinamica dei due "baffi" pieghevole. Questa impostazione del sistema propulsore, eliminando il pilone retrattile, semplifica gli apparati e permette di sfruttare appieno la potenza del motore.

La cellula del Silent 2 è stata arricchita dal carrello retrattile. Differenti sono anche le winglet, non più curve ma a pinna verticale e inclinate all'indietro; di aspetto più tradizionale, il progettista afferma che riducono la resistenza aerodinamica alle velocità elevate. Personalmente, le trovo esteticamente più gradevoli, e più "tecniche" delle precedenti estremità ricurve. Il sistema di calettamento variabile in volo del piano di coda elimina del tutto il comando del trim: ora l'equilibrio delle forze sulla coda viene raggiunto con variazioni del suo angolo d'incidenza, invece di sporcare il profilo con una correzione all'elevatore (sugli aliante di solito gli sforzi di barra vengono annullati da molle nel circuito di comando). Nessun intervento è necessario durante il volo da parte del pilota, in quanto il calettamento è controllato dalla leva dei flap con un collegamento diretto e non modificabile.



Il cono di prua è stato trasformato in ogiva dell'elica

Costruzione e strutture

L'ala di 13,30 metri d'apertura con pianta ellittica è costruita con largo uso di "carbon rods" (barre di carbonio nei longheroni) in stampi realizzati da una fresa a controllo numerico su cinque assi. Del peso di soli 30 kg per ogni semiala, è stata provata staticamente fino a 8 g, superando le prove aeroelastiche condotte dall'Ing. Dahnis dell'università tedesca RWTH di Aachen (www.rwth-aachen.de). Il bordo d'attacco è rastremato con una continua curva ellittica, gradevole esteticamente e ben adattata al volo in termica. Il bordo d'uscita è interamente impegnato dai flaperoni a tutta apertura. Il piano di coda è stato ridisegnato, anch'esso con pianta ellittica e di buon allungamento per minimizzare la resistenza aerodinamica. L'assemblaggio dell'aliante è facile e non comporta sforzi fisicamente impegnativi. Tra gli optional figura



Il piano di coda a calettamento variabile, interconnesso con la leva di comando dei flap. La winglet ha preso una linea classica

un set completo di accessori per il montaggio da soli, con un bel supporto pivottante ad elevazione elettrica telecomandata... ma i pesi in gioco sono così modesti che se ne giustifica l'acquisto solo per raggiungere una completa indipendenza e autonomia.

Il livello di cura nella realizzazione di questo aliante è sempre molto apprezzabile, ma rispetto al passato l'esemplare in prova aveva qualche leggera imperfezione delle superfici, appena visibile in controluce e senza implicazioni negative sull'aerodinamica.



Il profilo del Silent con la magnifica ala ellittica. Si nota anche la cospicua parte di deriva dedicata al timone

Abitacolo

Il contenimento dei pesi comporta un po' di spartanità dell'abitacolo, che ha una conformazione molto comoda soprattutto per piloti fino a 180-185 cm di statura. Il poggiatesta è costituito da una semplice fascia di tessuto imbottita. I tubi metallici che collegano i perni principali ala-fusoliera convergono dietro le spalle del pilota per sfruttare ogni centimetro. La capottina in ottimo plexiglas non soffre di distorsioni ottiche; incernierata anteriormente, quando è aperta viene sostenuta da una molla pneumatica. La pedaliera è regolabile anche durante il volo agendo su un pomello di sblocco vicino alla base della barra. Si può scegliere tra un pannello strumenti minimale, come quello che ho provato anni fa, o questa versione più grande. Su quest'ultimo trova spazio anche una moderna strumentazione completa di display grafico di ampie dimensioni, ma è maggiore l'ingombro, soprattutto in altezza. La visibilità anteriore ne soffre significativamente durante il rullaggio al suolo.

Motore e sistemi

La motorizzazione deriva dal sistema denominato *Front Electric Sustainer*, progettato da Luka Znidarsic per l'installazione su alianti puri, attraverso la semplice modifica del cono di prua e la ricertificazione come motoalante.



Abitacolo confortevolissimo per piloti di medie dimensioni. Ricerca della leggerezza in molti dettagli



Le pale si ripiegano solo grazie alla spinta dell'aria. Per il parcheggio, un'apposita guaina in tela le mantiene aderenti alla fusoliera

Il FES su grandi alianti monoposto come il Lak 17 consente modesti guadagni di quota e deve essere utilizzato solo come ausilio per evitare il fuoricampo.

Con un motore più potente, e circuiti adeguati, il Silent Electro è invece in grado di compiere il decollo autonomo in sicurezza e con discreta autonomia operativa. Le batterie ai polimeri di litio sono raggruppate in due pacchi da 15 kg ciascuno, e vengono inserite nell'apposito vano in fusoliera, accessibile dall'esterno. Per la ricarica, esse vanno sbarcate con una semplice operazione. È possibile acquistarne più pacchi, per la rotazione e per effettuare ripetuti voli in rapida successione.

Lo strumento di controllo del motore e della potenza erogata è sul pannello, davanti al pilota. Va inserito il contatto master, poi l'interruttore dello strumento, e il display rapidamente fornisce i dati essenziali (stato di carica delle batterie, temperature, potenza erogata). Alcuni dei caratteri sono tanto piccoli che... ci vuole una vista perfetta. Intanto si può attivare il propulsore agendo su una manopolina, simile al controllo di volume della radio, ogni scatto della quale corrisponde a 1 kW di potenza, ma si può usare un veloce "spin" per dare subito il massimo o spegnere del tutto.

La risposta del motore è immediata, rendendo facilissimo dosare la potenza per il rullaggio, le prime fasi di decollo e durante la salita. Ai bassi regimi il motore emette un sommesso rumore ruvido, fatto di una sequenza ravvicinata di scatti. Anche ai regimi più alti non diventa fastidioso, mentre per tonalità tende a somigliare a quello di un motore normale.



I due tubi metallici che collegano strutturalmente i perni di supporto delle semiali

Credo di aver avvertito un leggero odore di "apparato elettrico", simile a quello di solito associato a scintille o temporali. Ma il motore brushless non può produrre, quindi si tratta forse di un'impressione errata, o forse di un riscaldamento di circuiti nuovi, che dopo qualche tempo d'uso smetteranno di rilasciare odori di isolanti o vernici.

L'abitacolo è abbastanza tradizionale. Accanto al sedile, sul lato sinistro (a destra nella foto) c'è l'inusuale leva di comando del carrello d'atterraggio



Decollo

La presa di conoscenza con i sistemi è molto rapida. Preferirei una “manetta” vera, invece di un piccolo potenziometro, e mi viene detto che tale modifica è già allo studio. Per decollare dò potenza con progressività, per non rischiare di alzare la coda, ed evitare di portare l'esile elica a contatto con l'asfalto della pista di Calcinatè. In realtà non c'è un avvertibile momento a picchiare quando si applica potenza, proprio perché la trazione agisce su un punto ad altezza molto prossima al baricentro, e la luce al suolo non è troppo piccola: per toccare con l'elica si deve alzare la coda di circa 80 cm. Il cruscotto di questo esemplare impedisce la visuale anteriore per un angolo di circa 20 gradi, e non vedo la pista se non di lato. L'accelerazione è marcata, si raggiunge

presto la velocità di salita sopra gli 80 km/h e la rampa è subito ragguardevole, con valori molto prossimi ai 3 m/s. Si tratta di valori superiori alle mie aspettative! Le temperature restano ampiamente nei limiti operativi, a testimonianza del buon lavoro fatto sui flussi dopo i primi test di due anni fa che avevano mostrato qualche punto debole. Non è quindi per i parametri d'uso che riduco la potenza andando a cercare, pur ancora a bassa quota, l'erogazione minima che consente il volo livellato: grazie alla finezza aerodinamica, e soprattutto alla mancanza di strutture esterne come un pilone retrattile, il Silent Electro mantiene la quota con solo 4 o 5 kW di potenza assorbita. In queste condizioni, l'autonomia giunge a oltre 45 minuti, che consentiranno spostamenti oriz-

zontali di quasi 100 km. Ho scelto di salire “in economia” erogando 11 kW, ma se si vuole fare in fretta, a piena potenza, il motore assorbe 23 kW e la carica dura una dozzina di minuti. Ci si sorprende a poter guadagnare quota con settaggi ridotti, volando attraverso deboli fasce d'aria ascendente, con gran vantaggio per l'energia residua. Col “pieno” raggiungo i 1.200 metri QNH del Campo dei Fiori, e ancora ho a disposizione poco meno del 50 % della capacità totale delle batterie. Con questa, faccio varie prove di riavvicinamento in volo e rilevando ottimi valori di salita, quasi per nulla influenzati dalla quota a cui già mi trovo (perché il propulsore non ne risente affatto). Le operazioni sono semplici, si svolgono in pochissimo tempo e non comportano davvero nessuna perdita di quota.



Il Silent decolla con la coda giù, garantendo buona luce al suolo per l'elica. Il cruscotto maggiorato in altezza però blocca la visuale anteriore

In volo libero

Con le temperature del primo inverno non si soffre il caldo, ma la presa d'aria anteriore, apribile dall'abitacolo, garantisce appena il raffreddamento del motore. Per il comfort del pilota, durante l'estate, il finestrino laterale è probabilmente sottodimensionato. La retrazione del carrello è meccanica, con sforzo davvero modesto; la leva è posizionata più o meno sotto al gomito sinistro del pilota, e trovo poca difficoltà ad azionarla con la mano destra, scambiando il pilotaggio con la mano sinistra. L'escursione della barra dei flap giunge a posizioni un po' troppo arretrate nei settaggi positivi. Il comando è leggero pur con qualche attrito, e agisce come abbiamo visto anche sul calettamento del piano di coda. Le deboli ascendenze di pendio incontrate in questo volo, e le virate lente in aria calma, non mi hanno permesso di percepire sostanziali differenze nelle varie impostazioni di flap positivo o neutro per la salita; l'aliante sembra reagire in maniera sempre molto simile, ma è probabile che una termica più forte, da lavorare a maggiore inclinazione, mi avrebbe convinto dell'utilità delle posizioni positive per salire bene. Il trim è assente in quanto non più necessario. La barra comunica sforzi quasi inesistenti sul cabra-picchia, e ciò è inusuale ma per nulla fastidioso. La stabilità longitudinale resta ottima, a dispetto di quanto mi sarei aspettato. Anche agendo sugli alettoni gli sforzi sono molto modesti, con decisa efficacia aerodinamica: l'inversione dell'inclinazione in virata (+/- 45°) a 90 km/h richiede tre secondi con flap a zero, e



La salita a media potenza è molto soddisfacente



Debole veleggiamento invernale a motore spento

circa mezzo secondo in più per flap positivo, ben al di sotto dei valori usuali per alianti più grandi. L'azione del timone, che di solito si deve usare a fondo in queste manovre, va dosata con precisione per mantenere l'aliante allineato. L'impenningo verticale è per metà impegnato dal timone, che è fin troppo efficace e va usato con parsimonia.

Una maggiore proporzione dedicata alla deriva, o forse una maggiore superficie di tutta la pinna verticale potrebbero stabilizzare meglio il Silent sull'asse d'imbardata, un po' ballerino nel volo a bassa velocità. Eseguo virate sempre più strette e manovre a bassa quota, traendo la sensazione di una straordinaria facilità di pilotaggio.

Un'immagine spontanea si forma nella mente: è come una moto leggera e maneggevole, di quelle che, in curva, si può dare una pedata per terra per riprendere l'equilibrio senza cadere.

Accelerando fino alla Vne, gli sforzi sui comandi crescono in maniera omogenea e gradevole, mentre l'aliante resta stabile e vola perfettamente dritto.

La modesta massa complessiva, e il carico alare contenuto entro i 34 kg/m², non possono che consentire una facile percezione dei movimenti della massa d'aria, che si trasmettono con dolcezza anche alla linea di comando (se il pilota tiene la barra con la punta delle dita, come si fa nelle fasi di veleggiamento, può percepire questo sottile feedback traendone sensazioni utili a formare un'impressione dell'aria circostante).

Basso passaggio a vantaggio del fotografo



In prossimità della Vne. Comandi diretti e omogenei, con sforzi che aumentano insieme alla velocità

Lo stallo

Alle ripetute prove di stallo in varie configurazioni di volo (flap neutri e positivi), le reazioni risultano regolari. Il preavviso aerodinamico è presente, e insistendo molto s'inseneca una caduta d'ala (preludio di un'autorotazione) via via più rapida per flap positivi, esattamente come deve essere.

Nella quasi totalità dei casi la caduta è stata verso l'ala destra, indice di una probabile piccola asimmetria dei comandi o delle superfici; i delegati dell'azienda costruttrice affermano di aver notato, sullo stesso esemplare, una tendenza opposta a sinistra, quindi riconducendo il fenomeno a un fatto di percezione personale.



Caratteristiche d'uso

Come tutti i Silent, anche l'Electro va apprezzato per la libertà dai vincoli burocratici dell'aviazione generale, grazie all'immatricolazione VDS. Il pilota deve possedere l'attestato AeCI con l'estensione per il motoalante, ma è affrancato da molte incombenze sia personali, sia di manutenzione (verifiche e controlli sono sempre da effettuare, ma alla portata di un pilota proprietario). L'installazione del paracadute balistico opzionale e di un transponder permettono di registrare il Silent come ULM Avanzato, eliminando le ridicole restrizioni legali sulle quote di volo degli ULM, e aprendo l'accesso quindi sia a spazi aerei comunemente usati per il volo a vista VFR, sia agli aeroporti. La motorizzazione senza pilone lascia inalterate le caratteristiche aerodinamiche dell'aliante, eliminando del tutto la difficoltà di gestione di eventuali guasti al motore. Le variazioni di potenza non hanno effetti avvertibili sull'assetto di volo. Scompaiono quindi tante delle trappole insidiose dei motori su pilone retrattile, che non raramente colgono il pilota di sorpresa e possono sopraffarlo con dosi elevate di stress. L'affidabilità del sistema FES mi è parsa più che buona, dopo due anni di test intensivi eseguiti dalla Alisport che hanno portato a modifiche soprattutto con l'obiettivo del migliore raffreddamento (motore e piastra dei circuiti). Le batterie hanno un costo non indifferente, ma con qualche precauzione dureranno per almeno dieci, fino a venti anni o più: i loro nemici sono la scarica sotto la soglia minima di tensione indicata dal circuito e ben descritta nel manuale, il caldo eccessivo e la ricarica con apparati non idonei.



L'aliante Silent è leggero e pratico nella movimentazione a terra

Conclusione

Il Silent Electro crea una nicchia di mercato in cui è oggi l'unico protagonista, coprendo esigenze disparate: quelle del pilota che cerca la massima libertà burocratica e tecnica, o che non possiede licenze aeronautiche ma solo l'attestato VDS, che non gradisce il regime delle visite mediche ICAO; o quelle di chi vuole fare turismo e diporto volovelistico senza pretendere il massimo delle prestazioni assolute; o ancora, da ultimo, quelle di chi vuole partecipare ai nuovi campionati mondiali della categoria fino a 13,5 metri, che secondo la recente definizione FAI comprende anche gli alianti motorizzati e registrati come ultraleggeri.

Il prezzo finale è interessante, soprattutto se raffrontato all'unicità dell'offerta e ai listini degli alianti motorizzati delle classi maggiori. Da listino risulta essere pari a 60.210 Euro + IVA presso la fabbrica, il paracadute balistico opzio-

nale costa altri 4.100 Euro + IVA; ritengo che un mezzo completato con strumenti, accessori e un rimorchio di qualità eccellente possa raggiungere i 93.000 Euro tutto compreso. I costi annuali d'esercizio sono irrilevanti. Solo l'eventuale polizza assicurativa "casco" per danni al proprio mezzo potrà rivelarsi abbastanza impegnativa, essendo legata al mondo del VDS e commisurata al valore del bene assicurato (occhio sempre ad eventuali "proporzionali" che possono scattare nel caso di sottovalutazione). Per migliorare la proposta di questo Silent, il costruttore potrebbe pensare una nuova fusoliera di linee fluide, in sintonia con la bella e moderna ala ellittica, con un abitacolo più lungo, la retrazione del carrello tramite una leva più tradizionale e una deriva maggiorata. Mi piacerebbe inoltre vedere un Silent biposto, per la scuola e la condivisione del piacere del volo. ■



Dati tecnici

Apertura alare:	13,2 m
Lunghezza:	6,35 m
Altezza:	1,25 m
Allungamento alare:	20,0
Superficie pianta alare:	8,9 m ²
Pianta alare:	ellittica
Profilo:	IMD 050 (16%)
Peso a vuoto:	205 kg (212 con paracadute balistico)
Peso massimo in cabina:	105 kg
Peso massimo al decollo:	315 kg
Ampiezza abitacolo	56 cm
Velocità di stallo (Vs):	< 65 km/h
Velocità di manovra (VA):	150 km/h
Velocità massima (VNE):	220 km/h
Massima efficienza:	40 a 90 km/h
Minima caduta:	0,60 m/s a 85km/h
Corsa di decollo (asfalto):	~ 140 m
Corsa di decollo (erba):	~ 160 m
Corsa di atterraggio:	~ 100 m
Fattori di carico:	+5,3 g / -2,65 g (a 150 km/h) +4,0 g / -1,5 g (a 220 km/h)
Carico alare a 300 kg:	34 kg/m ²
Motore	Elettrico Brushless DC
Potenza del motore:	23 kW
Rateo medio di salita con motore:	2,0 m/s
Peso motore:	6,5 kg
Giri motore:	4.500 rpm
Giri elica:	4.500 rpm
Diametro elica:	1,00 m
Peso batterie:	31 kg
Capacità batterie:	4,3 kW/h
Tempo di ricarica standard:	approx. 150 min a 220 V
Costruttore:	Alisport s.r.l. - Tel. (+39)0399212128 Via Confalonieri, 22 - Cremella (Lecco) http://www.alisport.com

(valori dichiarati dal costruttore)

*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

Volare nel CTR



Link QR alla registrazione
video dell'incontro

Lo spazio CTR di Lugano richiede nuove procedure da rispettare scrupolosamente.

Il traffico in aumento rischia di danneggiare il potenziale volovelistico della zona pedemontana lombarda.

Una delegazione dei controllori di Lugano ha tenuto un briefing sullo spazio aereo per i piloti di aliante di Calcinate.

Tutta la riunione è stata filmata e il video è pubblicato in due parti su Picasa grazie al socio ACAO Adolfo Pomi: <http://tinyurl.com/alhozcy>

Il personale di controllo del CTR di Lugano si è reso disponibile anche a guidare i piloti in visite accompagnate alla torre, per gruppi di 4 o 5 persone.

L'analisi delle nuove procedure operative è indispensabile per i piloti che interessano questa zona, ma ha un contenuto generale di alto valore didattico, per tutti i lettori. Vi invitiamo quindi a dedicare un po' di attenzione a questo articolo. Le infrazioni allo spazio aereo vengono riportate per dovere professionale da tutti i piloti commerciali, e vanno ad influenzare le decisioni degli enti nazionali dell'aviazione civile, potendo quindi generare gravi e nuove restrizioni al volo da diporto.

In sintesi, ecco ciò che cambia nel CTR di Lugano: da marzo 2013, in particolari situazioni di traffico, l'ente che controlla il CTR Lugano può applicare alcune temporanee limitazioni all'accesso alla propria zona.

1) Nel settore posto a sud della linea passante per la verticale Martica e perpendicolare all'asse pista (brevemente definito "Zona Sud Martica") l'accesso fino a 1.700 m QNH sarà di norma autorizzato a seguito di richiesta e contatto radio continuativo sulla frequenza 120,25 MHz: potrà tuttavia essere talvolta ritardata o negata l'autorizzazione alla salita sopra 1.700 m QNH, al fine di garantire la necessaria separazione con il

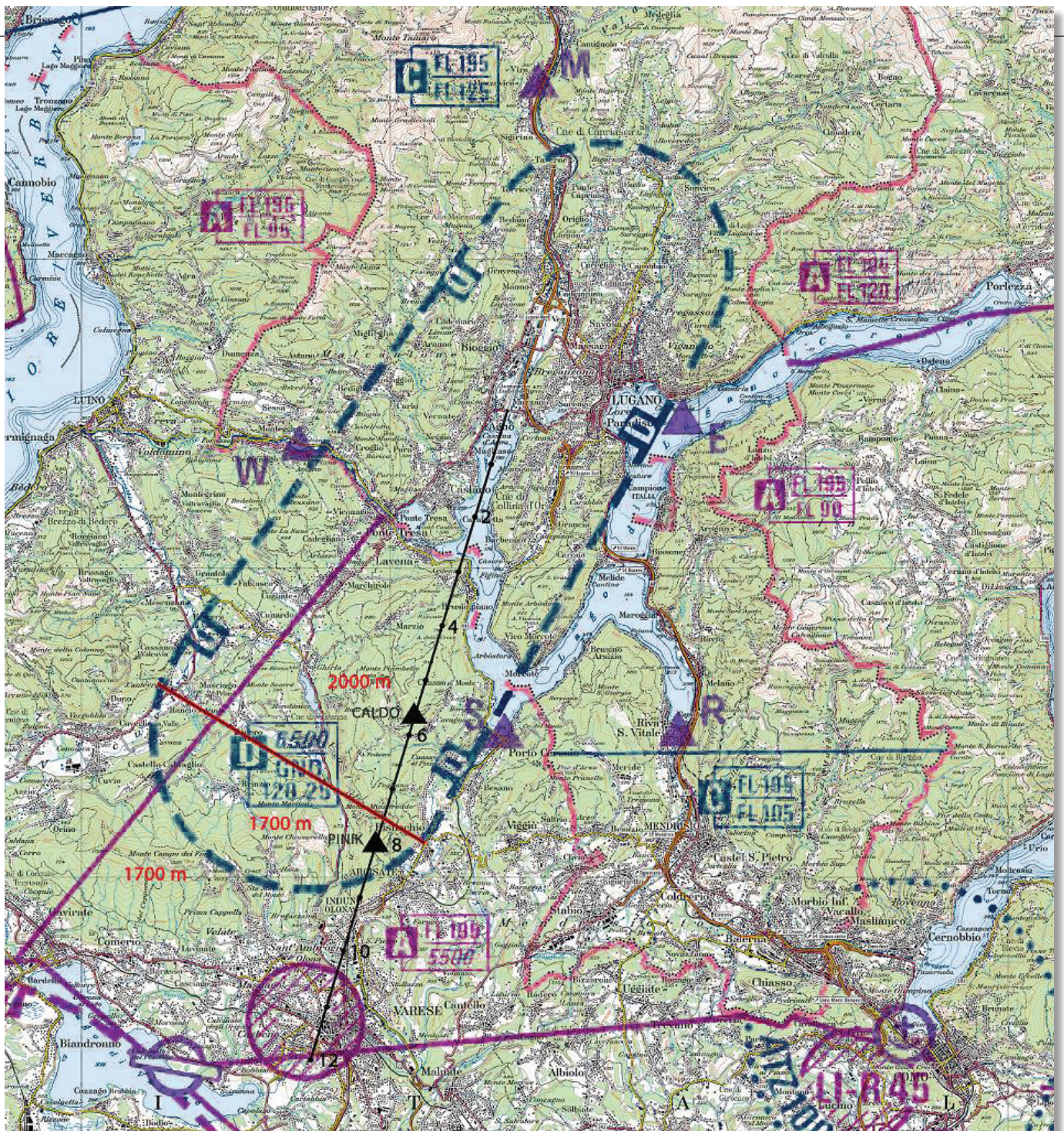
traffico in arrivo o in partenza dall'aeroporto;

2) le salite sul monte Piambello potranno essere autorizzate con un tempo limite di permanenza nell'ordine dei 15 minuti. Si chiede inoltre, alla prima chiamata radio, di dichiarare le proprie intenzioni sia in termini di tempo stimato di permanenza all'interno dell'area, sia di direzione d'uscita prevista. Le particolari situazioni che potranno condurre a queste limitazioni saranno, se possibile, preventivamente comunicate a mezzo mail all'ACAO, che informerà i propri piloti.

Analizziamo ora le cartine. La zona a Sud del CTR, corrispondente con la cresta del Campo dei Fiori e con l'area definibile come il triangolo Gavigate – Viggiù – Chiasso, resta soggetta al limite di quota di 5.500 piedi (pari a 1.650 m QNH). Sopra di essa lo spazio aereo è di classe Alfa, riservato al volo strumentale IFR; infrazioni di quota sono quindi pericolosissime e andrebbero a interessare i traffici commerciali in uscita da Malpensa e dallo stesso Lugano.

I traffici di Lugano transitano sull'allineamento della pista che, nella zona Sud del CTR, li portano proprio sulle vette utilizzate spesso dagli alianti per salire. La separazione di quota richiesta dall'ente di Lugano è davvero risicata, per non penalizzare l'attività volovelistica. Sarebbe stato più semplice imporre un limite di quota più drastico a danno del volo VFR (inclusi gli alianti), ma i controllori desiderano ridurre al minimo l'impatto dell'area controllata sul volo da diporto.

La fase attuale va perciò vista come una sorta di sperimentazione: se si verificassero inconvenienti, i limiti di quota potrebbero dover diventare più penalizzanti.

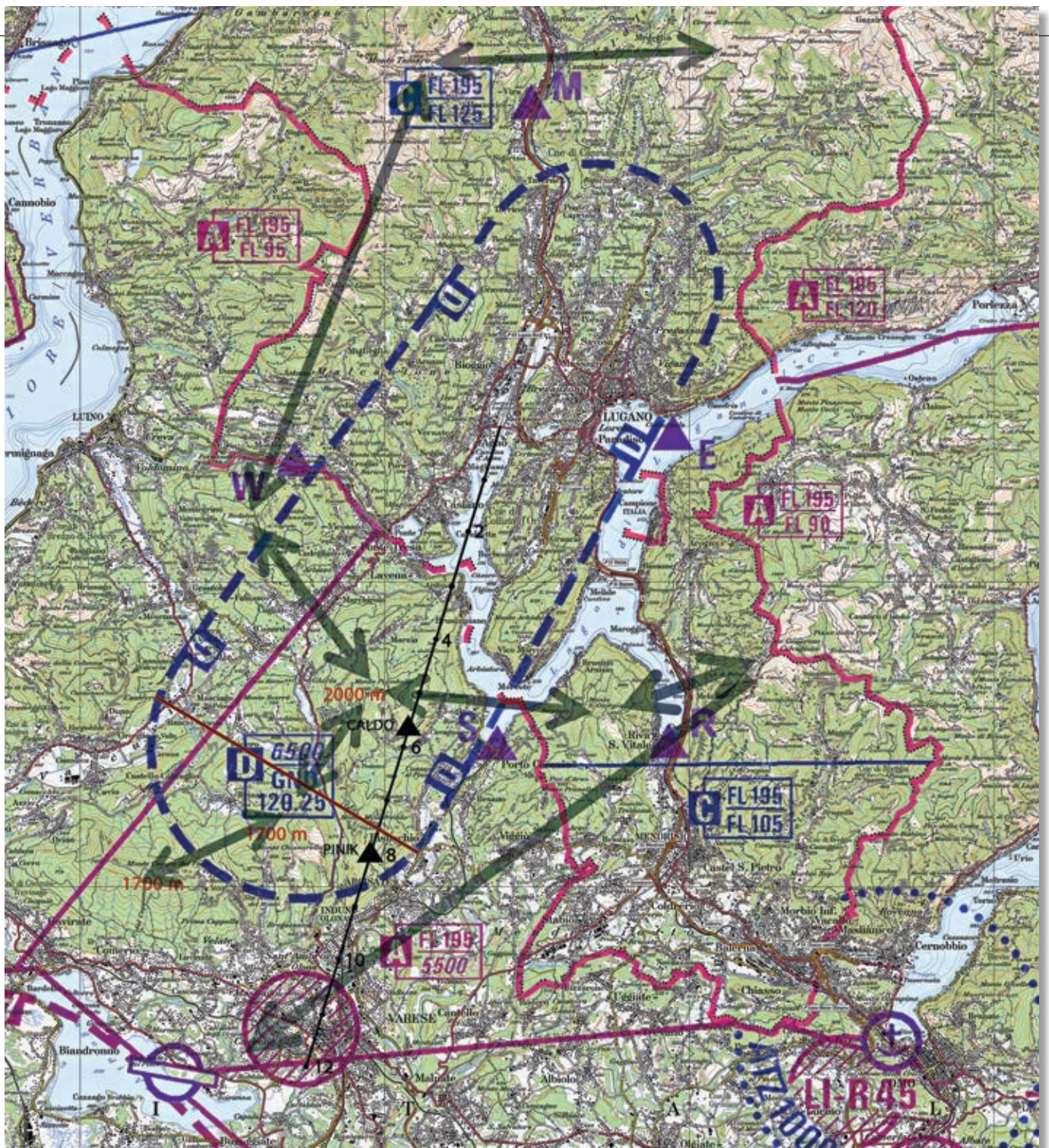


Mappa del CTR di Lugano e delle zone circostanti. La retta nera indica il sentiero di salita e discesa che coincide con i punti di aggancio di termica sul Monte Piambello. Modestissima la separazione di quota richiesta

Va sottolineato che sull'asse di avvicinamento e di salita, indicato in nero sulla mappa, i voli operano nello spazio Delta in condizioni che, visto il carico gestionale dei piloti, diventano in pratica di volo strumentale; i velivoli passano a 1.850 metri sul punto "8" che coincide con il monte Piambello. La separazione di quota è sufficiente (150 metri!) solo se tutti gli operatori si conformano a un rispetto assoluto e indiscusso delle norme. Nessuna "tolleranza" può arbitrariamente

essere aggiunta dal pilota alle quote limite indicate. All'interno del CTR di Lugano è possibile chiedere l'autorizzazione a salire oltre i 1.700, fino a 2.000 metri QNH. Le aree circostanti il CTR hanno limiti di quota molto variabili:

- da Laveno all'area ad Ovest del monte Lema, il limite di quota è pari a FL95 (9.500 piedi, cioè poco meno di 2.900 metri per atmosfera standard); più sopra, lo spazio aereo è di classe Alfa.



Le frecce grigie indicano i movimenti che i controllori si aspettano dagli alianti in contatto radio. Con alianti moderni è però facile transitare tra Campo dei Fiori e Monte San Giorgio (o Generoso) senza interessare il CTR a quote legali

- da Lema Est al Tamaro e al Garzirola (la vetta che separa la regione di Locarno da quella di Colico e Chiavenna), il limite di quota è pari a FL125 (12.500 piedi, cioè poco meno di 3.800 metri per atmosfera standard); più sopra, lo spazio aereo è di classe Charlie;
- dall'area di Porlezza verso Nord-Est il limite di quota è pari a FL120 (12.000 piedi, cioè 3.650 metri per atmosfera standard); più sopra, lo spazio aereo

- reale è di classe Alfa;
- nella zona compresa tra Porlezza, il monte di Lenno, la Val d'Intelvi e il lato Nord del monte Generoso, il limite di quota scende a FL90 (9.000 piedi, cioè 2.700 metri per atmosfera standard); più sopra, lo spazio aereo è di classe Alfa.

Buoni voli nel rispetto dello spazio aereo. ■

Il restauro di uno Zoegling



Lo Zoegling a Calcinante durante l'esecuzione dei lavori di creazione dell'aeroporto e della palazzina

Accantonato per oltre trent'anni e finito sotto a un portico scarsamente protetto dalle intemperie,

lo Zoegling I-TRAM, ormai in condizioni disastrose, stava per essere buttato via per motivi di recupero spazio.

Fortunatamente, su suggerimento di un noto esperto di aeronautica, l'importante Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia Leonardo Da Vinci di Milano, ha pensato di trovare qualche volontario che mettesse mano al relitto per riportarlo al suo aspetto originale, salvando in questo modo un interessante pezzo della storia del volo a vela in Italia. Contattato dal curatore del Museo insieme agli amici Lino Del Pio e Roberto Martignoni, con il beneplacito della direzione del Centro Studi di Volo a Vela Alpino di Calcinate del Pesce, abbiamo deciso di accettare la sfida e dar corso ai lavori di restauro a fini solamente espositivi, visto l'avanzato stato di degrado dello Zoegling.



Le condizioni di corrosione hanno fatto propendere per un restauro solamente espositivo



I piani di coda erano le parti meglio conservate



La ricostruzione delle semiali

Il trave centrale aveva infatti il pattino notevolmente compromesso. Nelle ali non v'era più traccia del cassoncino anteriore e dei nasi delle centine. Si è potuto salvare qualche centina e riutilizzare i longheroni, seppur compromessi dall'umidità, sostituendone in parte le guance in compensato.

I piani di coda erano in condizioni accettabili. I tubi metallici di connessione del trave centrale con i piani di coda, nonché tutte le altre parti metalliche, erano completamente arrugginite e in parte corrose.

Prima di dare inizio ai lavori, Lino Del Pio ha voluto ricostruire la storia di questa macchina. Rimuovendo un po' di vernice dal piano di coda è apparso il numero 435 e consultando un numero di *Volo a Vela* del 1952 si è potuto scoprire che lo Zoegling bitrave 435, con marche I-TRAM, era stato costruito nel 1951 dal Gruppo Aeromodellisti di Rovereto (GAR) e aveva fatto parte della flotta dell'Aeroclub di Trento, nella cui sezione di volo a vela svolgeva attività il GAR con gli altri Zoegling 428 I-GVTA e 433 I-GRILL.



La struttura restaurata, senza la copertura



LI-TRAM aveva fatto attività didattica nella scuola di Volo a Vela di Trento sull'aeroporto di Gardolo con l'istruttore Bruno Bovolenta. In seguito era stato venduto all'Aeroclub di Padova e negli Anni '60 comperato da Giorgio Orsi dell'AVAL di Varese (oggi ACAO). Negli Anni 70 era stato donato all'allora Museo della Scienza e della Tecnica di Milano dove l'abbiamo ritrovato come relitto oltre trent'anni dopo. Definito l'aspetto storico abbiamo dato inizio al progetto di restauro nel Gennaio del 2008 presso l'aeroporto di Calcinate Del Pesce, seguendo i disegni trovati nella pubblicazione in lingua tedesca di Alexander Lippisch e Fritz Stamer *Gleitflug und Gleitflugzeuge*.

A lavori ultimati, lo Zoegling è ritornato al suo stato originale





Il lavoro è durato quattro anni impiegando circa un migliaio di ore, e ha ridato allo Zoegling il suo aspetto primitivo.

Nello scorso Ottobre 2012, si è potuto così esibire alle macchine fotografiche dei restauratori e degli appassionati di volo a vela storico, presenti all'occasione.

Ora lo Zoeging I-TRAM, dopo tante peripezie, ha meritato finalmente un degno riposo e di essere esposto al Museo Leonardo Da Vinci di Milano, per testimoniare la sua importante storica esistenza. ■



Il gruppo di lavoro costituito da Roberto Martignoni, Lino Del Pio e Vincenzo Pedrielli

Siti di riferimento:

CID: www.cidvv.it

OLC: www.onlinecontest.org/olc-2.0/gliding/

Trofeo Ancillotti: <http://goo.gl/MfKFN>

i bei voli **del 2012**

*Internet permette
di condividere i voli
di distanza grazie a
CID e OLC
445 piloti italiani
nella classifica OLC
I record e le migliori
ispirazioni*

C'era una volta l'Annuario Generale del CID e del volo di competizione. Ogni anno, grazie al lavoro instancabile di Luigi Villa, affiancato da Lorenzo Monti, fino al 2006 la rivista Volo a Vela ha pubblicato in forma di allegato un corposo resoconto di tutta l'attività sportiva, con i dati di ogni singolo volo di distanza inviato al CID. Da qualche anno, mancando le risorse di tempo da dedicare a questo grosso lavoro, ed esistendo una serie di affidabili siti Internet sui quali i voli vengono conservati e possono quindi essere persino rivissuti da chiunque scaricandone i file dei logger, abbiamo perso questa bella abitudine. Qui mi limito ora ad indicare ai lettori alcuni dei voli che, nel 2012, hanno attirato la mia attenzione per vari motivi: la prestazione assoluta o in relazione al tipo d'aliante, le rotte inusuali, i piloti più creativi. Il CID ha attratto un moderato numero di piloti, limitato solo dal requisito della Licenza (che è diventata abbastanza costosa ma include un'assicurazione infortuni che è obbligatoria in applicazione delle norme nazionali volute dal CONI) e dal regolamento che definiva temi e punti di partenza, virata e d'arrivo con le formule piuttosto restrittive della FAI. Non sono mancati gli intoppi organizzativi, dovuti alla scelta di gestire in autonomia un sito e un database dei voli. Per il 2013, la Commissione di Specialità ha quindi deciso di indire un Campionato Italiano di Distanza basato sulla piattaforma online dell'OLC, accettandone le limitazioni operative inevitabili: la gara sarà perciò in classe Unica ad handicap secondo le regole OLC-Plus, calcolando la distanza volata su un massimo di 6 lati (5 punti di virata), formando la classifica per sommatoria dei 6 migliori punteggi tra i voli inviati dallo stesso pilota (upload da effettuare entro 48 ore dall'atterraggio). Permane l'obbligo di possedere la Licenza Sportiva FAI, principalmente per la presenza, in questo modo, di un'assicurazione a favore del pilota. Cito ovviamente anche il magnifico Trofeo Ruggero Ancillotti, basato sui 6 voli con la più alta velocità (su un tratto di 2 ore e mezza senza perdita di quota, secondo le regole Speed-OLC). La partecipazione al TRA è automatica per chiunque invii i propri voli all'OLC e non richiede costi aggiuntivi (non serve la Licenza FAI). Per tali motivi, la partecipazione all'OLC ha raggiunto il numero record di 445 piloti. Le classifiche, soprattutto per quanto concerne i voli di distanza, non sono prive di qualche irregolarità, dovuta al generale automatismo del sistema, spesso poco critico o non pronto a recepire le richieste di correzione. In ogni caso, l'OLC si conferma un successo mondiale, affiancato da alcuni siti simili creati su base nazionale (Francia, Austria, Polonia, Repubblica Ceca e tanti altri), che ha aperto le porte alla condivisione globale dei propri voli.

CID 2012 - Classifica per Club		
1	AeC Pavullo	39536
2	CUS Trento	31725
3	ACAO - Aero Club Adele Orsi	12495
4	AeC V. Lariano	9904
5	AeC Rieti	6789
6	AV Rivoli di Osoppo	3428
7	A.S. Parma Soaring	3113
8	AeC Bolzano	3045
9	AeC V. Alpino	2358
10	AeC V. Milanese	2232
11	AeC Prealpi Venete	1722
12	AeC Torino	1692

Classifica CID 2012 - Classifica Nazionale - Classe 15 metri					
#	Nome	Punteggio	Volo 1	Volo 2	Volo 3
1	Eliano Sandri	2119	770	701	648
2	Walter Giordani	2109	730	711	668
3	Paolo Ruggeri	1907	716	626	565
4	Luca De Marchi	1749	630	578	541
5	adriano fusco	1551	557	510	484
6	Adriano Dall'Olio	1249	461	407	382
7	Roberto Pinato	1088	421	346	320
8	Roberto Nivini	905	333	300	271
9	ugo pavesi	823	485	338	

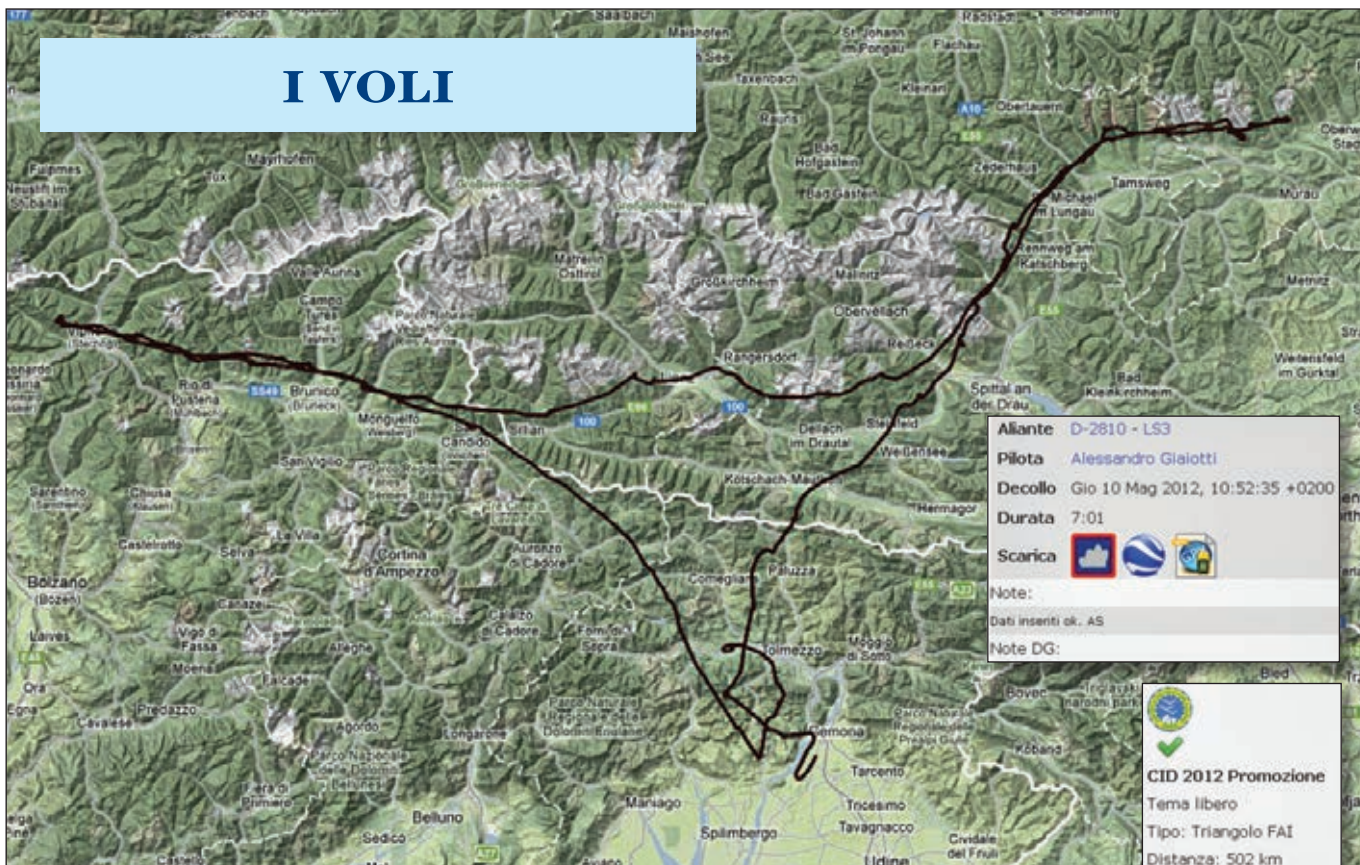
Classifica CID 2012 - Classifica Promozione - Classe unica					
#	Nome	Punteggio	Volo 1	Volo 2	Volo 3
1	Alessandro Gialotti	1531	657	484	391
2	Carlo Maldivi	1231	453	400	377
3	lorenzo Porro	1197	458	377	362
4	alberto mantegna	1112	411	392	309
5	Patrizia Roilo	1032	432	308	292
6	Francesco Rizzani	950	354	320	276
7	giovanni marino	896	350	281	266
8	Giuseppe Addabbo	858	322	289	247
9	Gaetano Carminati	797	327	246	224
10	Sergio Ruggeri	738	298	224	216
11	Emilio Sacchelli	366	144	134	87
12	Emanuele Antonetti	134	134		

Classifica CID 2012 - Classifica Nazionale - Classe Libera					
#	Nome	Punteggio	Volo 1	Volo 2	Volo 3
1	Roberto Regnaldi	2129	752	710	667
2	Giorgio Galletto	2087	779	710	598
3	Paolo Guardigli	1719	622	578	519
4	Roberto Istel	1695	624	554	517
5	Romeo Monti	1573	536	519	518
6	Vittorio Pinni	1521	577	481	463
7	Rippo tura	1268	486	397	386
8	Ermanno Ronchetti	1125	425	362	338
9	Alberto Testa	962	358	330	274
10	marco tarozzi	710	455	255	
11	Luca Castelli	347	347		
12	Luca Frigerio	321	321		
13	Paolo Riccardi	255	255		
14	Alberto Stroni	219	219		

Classifica CID 2012 - Classifica Nazionale - Classe Club					
#	Nome	Punteggio	Volo 1	Volo 2	Volo 3
1	Leonardo Briigliadori	1628	690	550	388
2	Flavio Dal Pan	1501	606	467	428
3	Luigi Bertoncini	1135	550	464	121
4	Marco Bertoluzza	1094	394	360	340
5	mauro dalla brida	1029	374	330	326
6	Franco Poletti	955	410	336	208
7	Paolo Riccardi	783	307	256	220
8	Andrea Tomasi	584	277	196	111
9	Romeo Monti	242	242		

Le più rilevanti classifiche del CID 2012. In senso orario: classifica tra i club rappresentati, la classe 15 metri, la Categoria Promozione, la classe Club e la Libera

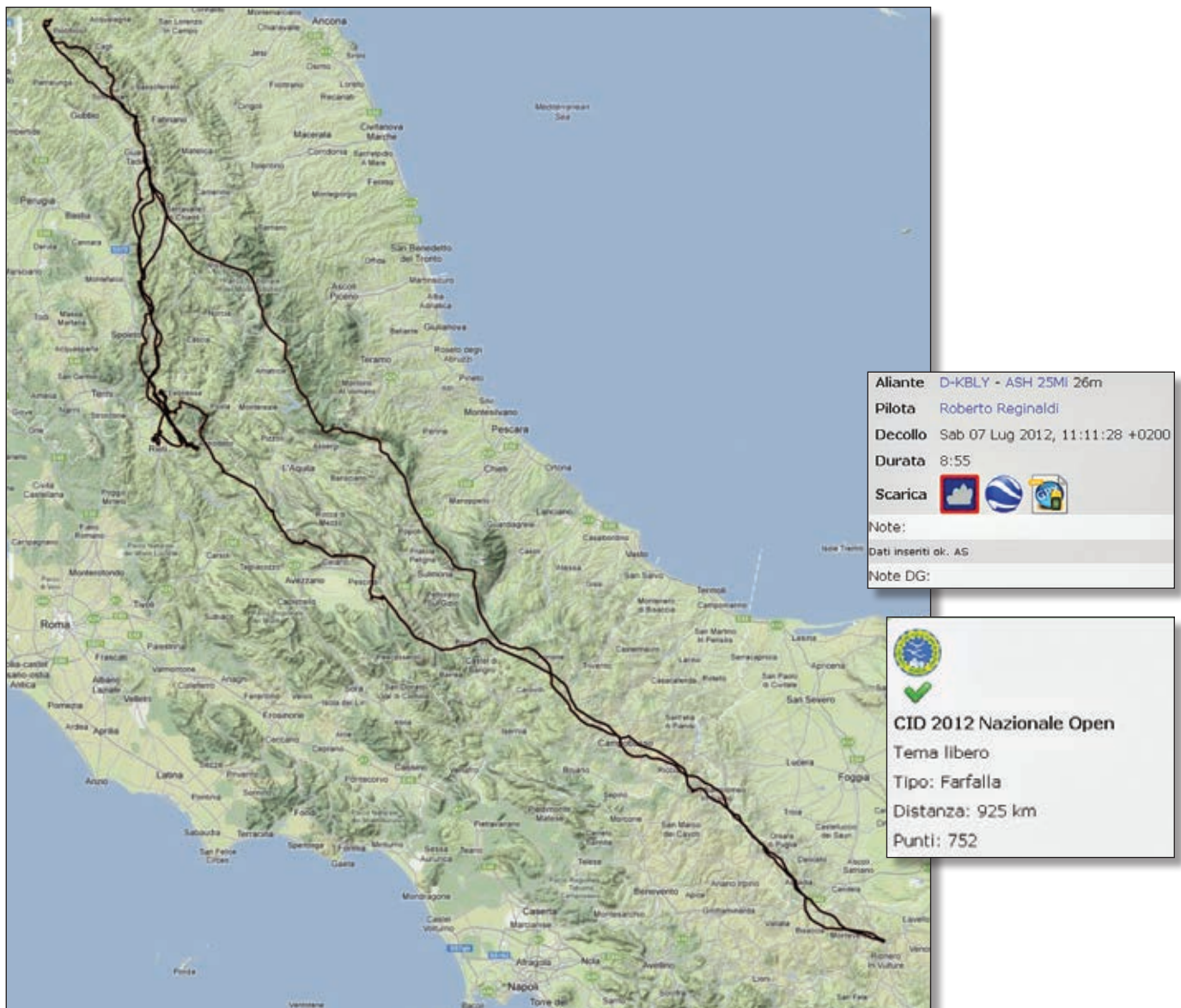
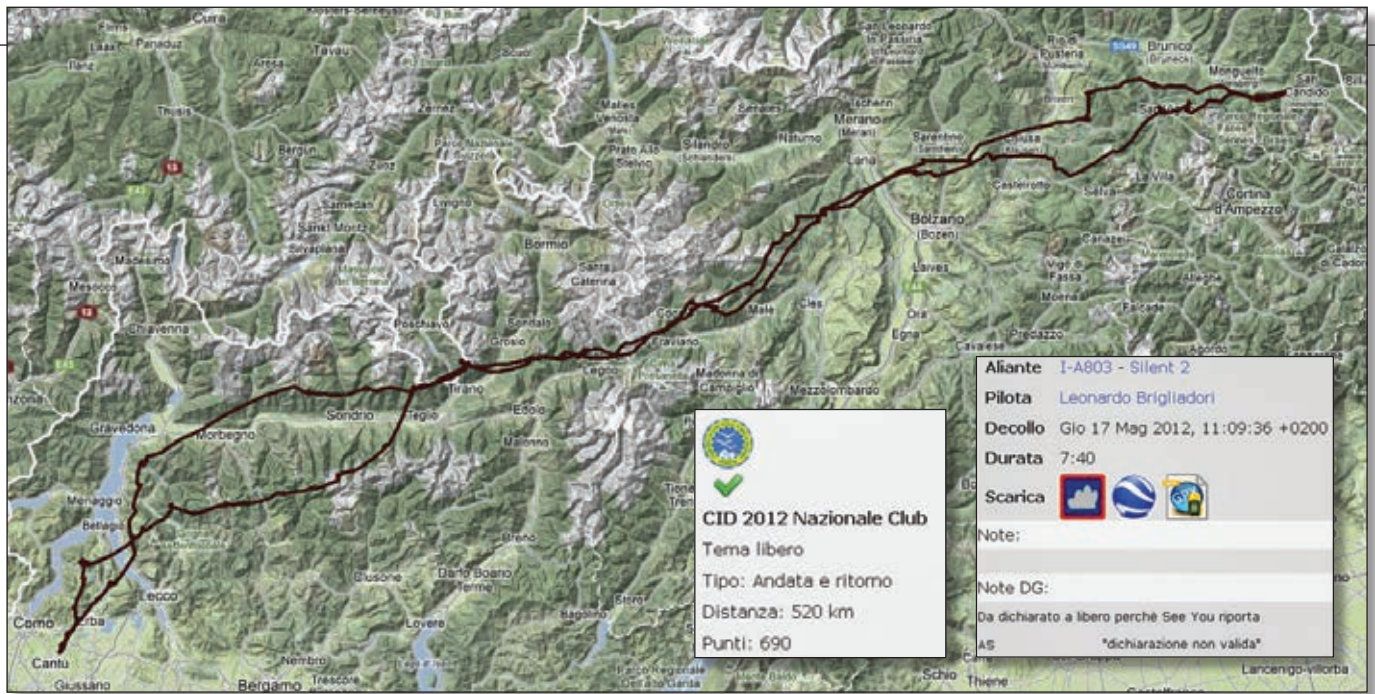
I VOLI

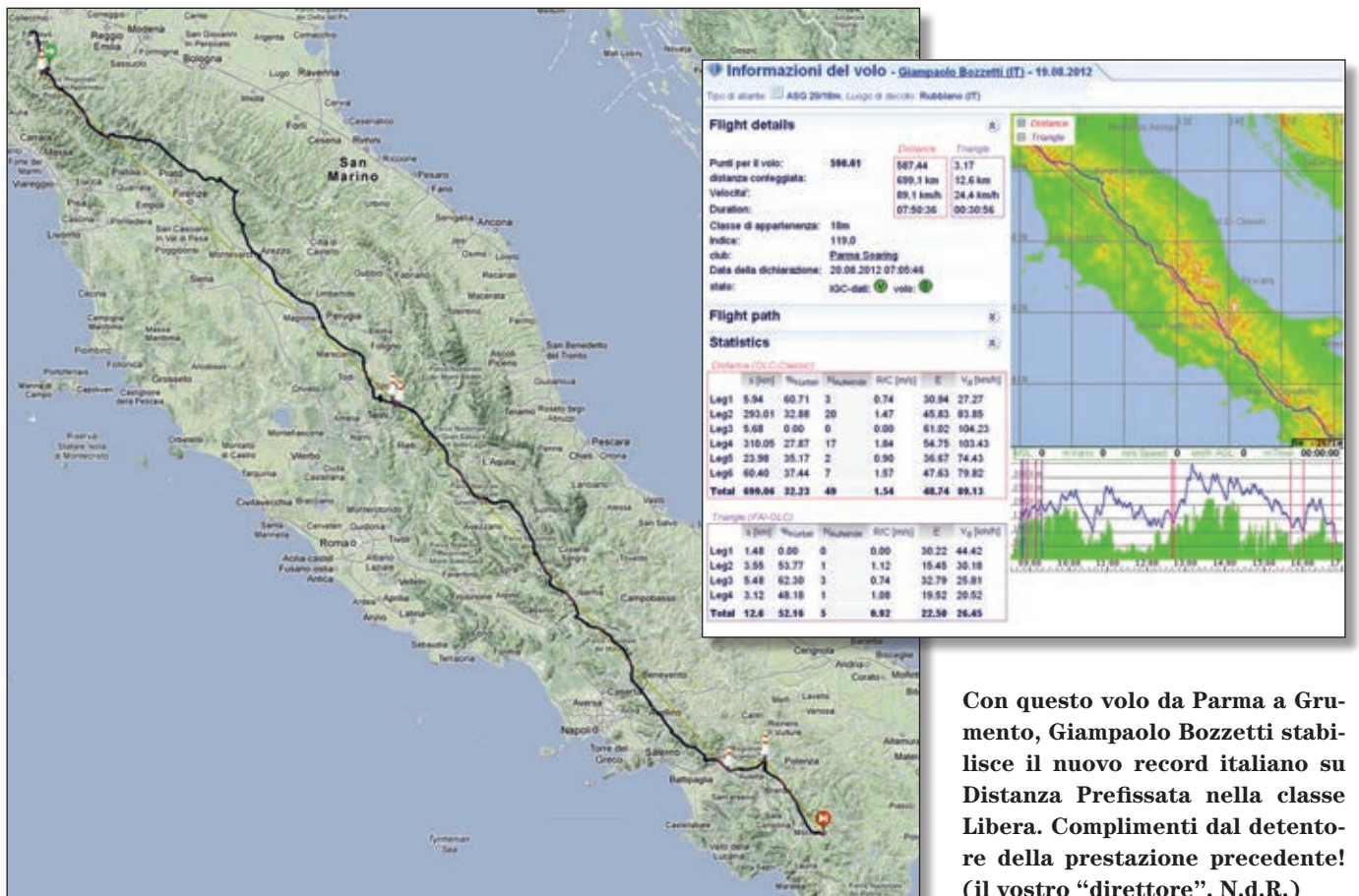
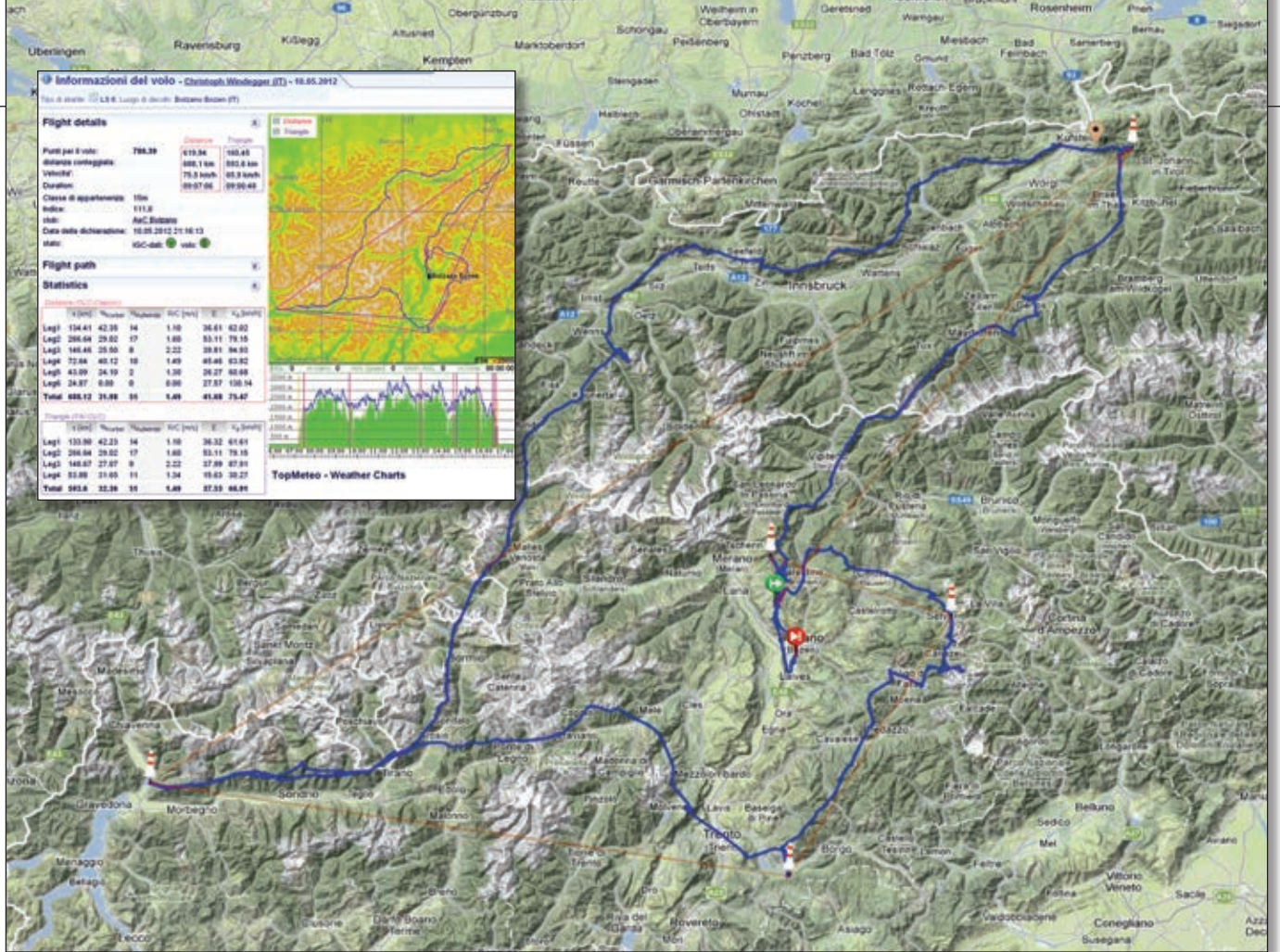



CID 2012 Promozione
 Tema libero
 Tipo: Triangolo FAI
 Distanza: 502 km
 Punti: 657




CID 2012 Nazionale Club
 Tema dichiarato e completato
 Tipo: Andata e ritorno
 Distanza: 407 km
 Punti: 606





Con questo volo da Parma a Grumento, Giampaolo Bozzetti stabilisce il nuovo record italiano su Distanza Prefissata nella classe Libera. Complimenti dal detentore della prestazione precedente! (il vostro "direttore", N.d.R.)

Champion OLC 2012

#	nome	somma	volo 1	volo 2	volo 3	volo 4	volo 5	volo 6
1	Roberto Reginaldi (IT /) AVR - Ass. Vol. Roma	4505,83	921,47pt (22,08)	903,08pt (07,07)	691,84pt (13,06)	691,44pt (15,08)	652,37pt (08,06)	645,62pt (27,07)
2	Christoph Windegger (IT /) AeC Bobaro	4332,36	780,39pt (10,05)	738,69pt (30,06)	728,58pt (17,04)	707,91pt (26,07)	691,01pt (16,06)	685,79pt (28,06)
3	Giovanni Sabucci (IT /) AVR - Ass. Vol. Roma	4238,81	831,34pt (22,08)	731,58pt (23,08)	710,47pt (15,08)	868,67pt (17,08)	655,92pt (27,07)	640,83pt (09,08)
4	Elano Sandri (IT /) CUS Treviso	4231,11	798,57pt (17,04)	749,30pt (05,06)	706,85pt (30,05)	897,84pt (10,05)	696,46pt (18,06)	582,09pt (22,06)
5	Alfredo Girelli (IT /) AVR - Ass. Vol. Roma	4202,09	825,18pt (22,08)	708,77pt (23,08)	692,78pt (17,08)	668,03pt (29,08)	655,32pt (10,05)	651,99pt (11,05)
6	Walter Giordani (IT /) CUS Treviso	4097,34	784,74pt (17,04)	730,64pt (29,05)	667,06pt (24,05)	653,06pt (07,05)	651,76pt (17,05)	610,09pt (14,05)
7	Carlo Bientinesi (IT /) AeC Biad	3983,36	782,30pt (22,08)	705,94pt (02,08)	649,74pt (25,08)	638,72pt (24,08)	616,78pt (27,07)	589,88pt (10,08)
8	Angelo Grilli (IT /) AVR - Ass. Vol. Roma	3954,57	778,61pt (24,05)	725,73pt (05,06)	652,12pt (17,06)	630,40pt (07,05)	590,10pt (28,04)	577,61pt (14,05)
9	Andrea Terenziani (IT /) Pavia Sporting	3932,34	743,67pt (04,08)	710,12pt (15,08)	699,61pt (27,07)	627,16pt (01,08)	586,38pt (15,07)	585,39pt (03,05)
10	Vittorio Pinni (IT /) Pavia Sporting	3841,21	713,45pt (27,07)	677,09pt (01,08)	650,68pt (05,07)	631,65pt (03,05)	608,62pt (15,07)	559,73pt (23,06)
11	Paolo Ruggero (IT /) AeC Pavullo	3800,24	685,49pt (15,08)	684,26pt (09,08)	630,11pt (17,08)	822,27pt (26,07)	615,07pt (11,08)	583,04pt (04,08)
12	Gianluca Baranzoni (IT /) AeC Pavullo	3686,41	636,41pt (11,08)	629,54pt (04,08)	623,21pt (09,08)	602,76pt (02,08)	599,09pt (17,08)	595,40pt (193,08)
13	Giampaolo Bozzetti (IT /) AeC Biad	3588,87	671,71pt (04,08)	655,69pt (15,08)	621,40pt (11,08)	590,61pt (19,08)	554,47pt (05,08)	493,00pt (16,08)
14	Giuseppe Cunetta (IT /) AeC Biad	3558,84	678,87pt (24,08)	665,86pt (15,08)	615,86pt (30,08)	539,33pt (10,07)	532,12pt (11,08)	524,80pt (02,08)
15	Marcello Longhi (IT /) CUS Treviso	3500,49	748,34pt (05,08)	686,49pt (27,07)	634,11pt (17,06)	540,67pt (30,06)	457,75pt (28,04)	433,14pt (14,08)
16	Roberto Istel (IT /) CUS Treviso	3459,42	741,68pt (19,06)	640,21pt (30,06)	605,13pt (11,05)	533,84pt (20,08)	481,39pt (17,06)	457,18pt (04,07)
17	Giorgio Galeto (IT /) AeC Bobaro	3444,32	778,62pt (31,03)	700,63pt (28,04)	655,63pt (11,03)	523,61pt (24,03)	412,71pt (17,05)	373,12pt (16,05)
18	Giuseppe Cazzoli (IT /) CUS Treviso	3417,76	821,74pt (05,06)	772,64pt (30,05)	564,07pt (10,05)	484,69pt (08,08)	465,15pt (27,06)	309,47pt (30,06)
19	Romeo Monti (IT /) AeC Pavullo	3414,47	635,69pt (12,07)	580,50pt (01,08)	580,32pt (08,08)	572,14pt (26,07)	536,54pt (10,08)	509,28pt (29,08)
20	Luca Engeno (IT /) AVR - Ass. Vol. Roma	3342,33	726,92pt (08,04)	568,81pt (28,04)	546,92pt (16,06)	503,59pt (30,05)	502,39pt (29,07)	493,67pt (25,03)
21	Massimo Roncone (IT /) AVL - AeC Vol. Lariano	3342,08	659,88pt (30,05)	553,30pt (11,05)	543,97pt (07,08)	537,53pt (24,05)	526,54pt (12,04)	520,86pt (08,08)
22	Marco Tarozzi (IT /) AeC Pavullo	3257,74	662,89pt (15,08)	549,85pt (12,08)	534,15pt (12,07)	510,82pt (08,08)	506,32pt (09,08)	493,70pt (07,07)
23	Remo Negossi (IT /) AeC Vol. Frosinone	3228,94	621,48pt (02,08)	616,46pt (15,08)	581,49pt (08,08)	555,93pt (29,08)	550,05pt (27,07)	303,49pt (21,04)
24	Luca De Marchi (IT /) ACRO - AeC Vol. Asolo (SR)	3223,18	689,31pt (13,09)	577,12pt (29,03)	521,60pt (05,06)	506,08pt (28,03)	489,46pt (10,05)	439,62pt (10,08)
25	Adriano Fusco (IT /) AeC Pavullo	3038,87	611,68pt (11,08)	567,58pt (07,07)	523,85pt (17,08)	499,48pt (18,08)	451,09pt (26,07)	385,18pt (10,08)
26	Gustavo Sauro (IT /) ACRO - AeC Vol. Asolo (SR)	3036,46	582,89pt (13,09)	536,10pt (05,06)	536,02pt (31,03)	487,78pt (08,04)	452,66pt (09,03)	441,02pt (29,03)
27	Edoardo Lattico (IT /) AVR - Ass. Vol. Roma	3009,48	599,99pt (24,05)	513,34pt (26,03)	507,03pt (07,05)	503,35pt (07,05)	447,47pt (17,08)	438,31pt (21,08)
28	Ezio Sarti (IT /) AVR - Ass. Vol. Roma	3001,11	620,53pt (27,07)	533,63pt (08,08)	486,08pt (03,05)	470,21pt (25,04)	448,64pt (22,08)	442,02pt (02,06)
29	Andrea Berardi (IT /) AVR - Ass. Vol. Roma	2991,31	574,62pt (21,08)	561,99pt (07,07)	556,69pt (23,08)	550,59pt (17,08)	481,88pt (27,07)	285,56pt (09,09)
30	Paolo Guardaldi (IT /) AeC Pavullo	2987,82	667,29pt (09,08)	521,99pt (11,08)	514,88pt (15,07)	470,18pt (25,08)	454,14pt (07,08)	359,34pt (09,09)
31	Walter Facchini (IT /) AeC Bobaro	2986,30	659,86pt (10,05)	484,63pt (17,04)	477,98pt (30,05)	474,63pt (28,06)	458,82pt (18,07)	410,39pt (05,06)
32	Vittorio Fausto Bardelli (IT /) CLUB AERONAUTICO SASSUOLO	2942,53	638,36pt (11,08)	596,72pt (04,08)	454,81pt (19,08)	449,92pt (22,07)	413,85pt (16,09)	388,86pt (16,09)
33	Giorgio Marchisio (IT /) AeC Torino	2925,60	670,76pt (22,04)	492,52pt (01,08)	464,25pt (01,04)	440,98pt (31,07)	434,11pt (13,09)	422,98pt (27,03)
34	CLAUDIO PELOS (IT /) AeC Biad	2915,91	589,82pt (02,08)	515,74pt (15,08)	513,37pt (16,08)	457,05pt (17,08)	423,27pt (28,06)	416,67pt (05,07)
35	Pietro Silveri (IT /) AeC Biad	2897,08	561,98pt (22,08)	515,10pt (23,08)	504,35pt (24,08)	473,51pt (25,08)	439,53pt (21,08)	402,62pt (23,08)
36	Elano Dal Pan (IT /) CUS Treviso	2843,26	612,95pt (22,07)	561,76pt (30,06)	525,16pt (15,08)	417,94pt (31,03)	383,31pt (13,05)	342,13pt (12,08)
37	ALESSANDRO GIAIOTTI (IT /) A V R O	2821,71	645,21pt (10,05)	459,40pt (19,06)	440,02pt (16,07)	429,24pt (03,05)	426,62pt (17,06)	421,22pt (20,09)
38	Lorenzo Pomo (IT /) AVL - AeC Vol. Lariano	2769,12	511,56pt (08,08)	497,52pt (21,08)	478,40pt (17,05)	450,12pt (25,03)	416,00pt (15,07)	415,52pt (12,04)
39	Carlo Orsini (IT /) CUS Treviso	2764,21	538,56pt (17,04)	534,07pt (10,05)	529,58pt (30,05)	434,58pt (17,08)	374,37pt (05,06)	353,05pt (07,08)
40	Alvaro de Orleans-Barbon (ES /) AVR - Ass. Vol. Roma	2759,76	618,08pt (01,08)	553,40pt (31,07)	438,42pt (10,08)	411,25pt (15,08)	374,90pt (09,08)	363,70pt (14,08)
41	Rene Fischer (DE / NWO) AeC Bayer Leverkusen	2747,05	629,72pt (08,04)	522,58pt (13,09)	471,19pt (07,05)	424,21pt (30,05)	354,44pt (17,06)	344,91pt (05,06)
42	Enrico Berthod (IT /) AeC Valle d'Aosta	2707,13	584,22pt (22,08)	485,04pt (03,05)	471,70pt (10,08)	397,75pt (16,08)	391,85pt (16,08)	376,47pt (19,09)
43	Alessandro Busca (IT /) AeC Valle d'Aosta	2694,52	630,91pt (24,05)	622,37pt (10,08)	561,72pt (07,05)	460,07pt (22,04)	419,45pt (10,05)	
44	Adriano Dall'olio (IT /) AeC Pavullo	2689,91	519,00pt (08,08)	505,26pt (15,08)	494,62pt (09,08)	462,34pt (04,08)	399,38pt (29,07)	309,31pt (12,08)
45	Roberto Pinato (IT /) AeC Pavullo Veneto	2686,50	516,25pt (15,08)	489,63pt (29,03)	446,01pt (11,08)	431,33pt (16,08)	428,07pt (07,08)	375,22pt (30,03)
46	Enrico Casale (IT /) AeC V Galliano	2685,63	524,44pt (22,08)	468,09pt (24,08)	467,88pt (18,08)	456,88pt (11,08)	410,74pt (21,08)	357,82pt (25,05)
47	Manuele Bani (IT / int) No club	2648,23	498,96pt (05,08)	488,45pt (05,07)	484,43pt (29,07)	452,42pt (06,07)	362,44pt (02,07)	361,54pt (17,06)
48	Maurizio Botini (IT /) AVR - Ass. Vol. Roma	2642,76	620,26pt (14,08)	439,39pt (10,05)	425,07pt (03,08)	419,77pt (11,08)	371,34pt (21,04)	366,93pt (21,03)
49	Andrea Salvador (IT /) AVS Verona	2601,15	535,65pt (08,08)	493,89pt (04,08)	449,95pt (16,07)	402,84pt (20,03)	363,39pt (20,03)	356,44pt (12,07)
50	Carlo Meldi (IT /) ACAO - AeC Vol. Asolo (SR)	2555,47	506,80pt (31,03)	427,54pt (29,03)	420,73pt (24,08)	401,53pt (21,08)	400,28pt (22,08)	398,59pt (23,08)





Informazioni del volo - Giorgio Galeto (IT) - 31.03.2012

Tipo di atterro: Ventus Zork 18m, Luogo di decollo: Bolzano Bezen (IT)

Flight details

Punti per il volo: 778.82

distanza conteggiata: 706.1 km

Velocità: 111.4 km/h

Duration: 08:10:48

Classe di appartenenza: 18m

Indice: 119.0

club: AeC Bolzano

Data della dichiarazione: 31.03.2012 20:03:04

stato: IGC-dat volo

Distance	Triangle
706.1	12.52
911.2 km	49.7 km
111.4 km/h	15 km/h

Flight path

Statistics

Distance (DLC-Classic)						
S [m]	Reuses	Reuses	RIC [m/s]	E	Vg [km/h]	
Leg1	261.19	23.43	13	1.87	83.90	108.23
Leg2	266.56	20.34	10	2.54	59.42	98.00
Leg3	130.33	18.34	7	3.39	193.68	117.63
Leg4	85.26	8.87	3	2.83	37.90	100.71
Leg5	112.05	10.82	5	3.76	123.29	124.78
Leg6	64.28	0.00	0	0.00	32.14	234.22
Total	915.65	18.29	38	2.49	65.79	111.49

Triangle (FAI-OLC)						
S [m]	Reuses	Reuses	RIC [m/s]	E	Vg [km/h]	
Leg1	159.71	14.41	4	3.21	66.27	129.96
Leg2	133.97	20.82	2	2.79	30.12	24.47
Leg3	21.34	0.00	0	0.00	47.79	170.17
Leg4	147.37	25.60	6	1.88	66.80	99.87
Total	462.7	19.94	12	2.37	61.93	193.28

TopMeteo - Weather Charts

Informazioni del volo - Angelo Grillo (IT) - 24.05.2012

Tipo di atterro: Ventus Zork 18m, Luogo di decollo: Valbrembo (IT)

Flight details

Punti per il volo: 778.81

distanza conteggiata: 706.77 km

Velocità: 97.7 km/h

Duration: 08:32:04

Classe di appartenenza: 18m

Indice: 118.0

club: NVA - AeC Val Alpi

Data della dichiarazione: 25.05.2012 13:46:43

stato: IGC-dat volo

Distance	Triangle
706.77	71.84
934 km	282.6 km
97.7 km/h	33.5 km/h

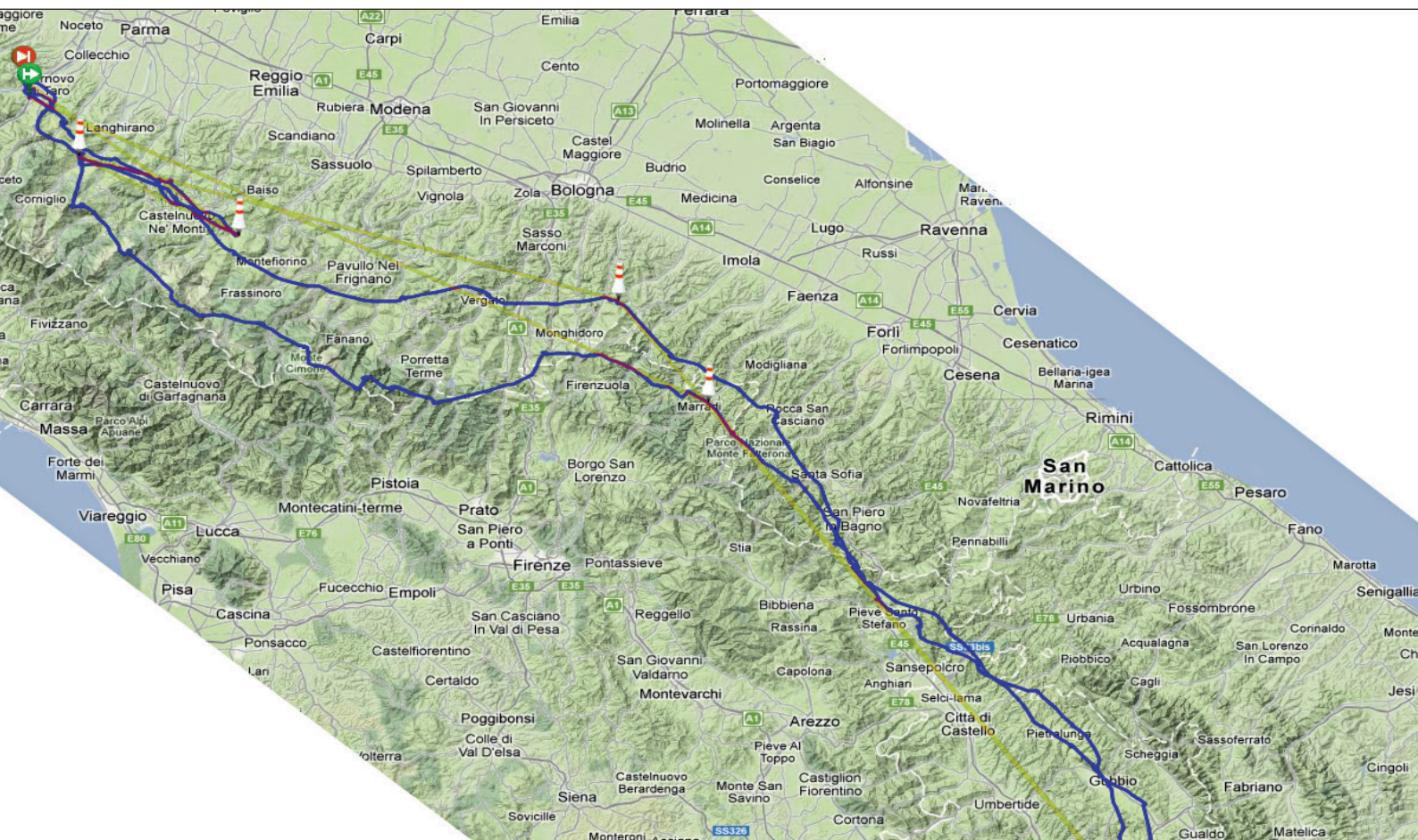
Flight path

Statistics

Distance (DLC-Classic)						
S [m]	Reuses	Reuses	RIC [m/s]	E	Vg [km/h]	
Leg1	144.49	33.29	7	1.60	78.78	89.70
Leg2	131.33	22.35	5	2.79	67.07	124.02
Leg3	125.20	29.11	8	2.49	43.55	103.47
Leg4	114.56	15.82	4	2.82	59.76	106.62
Leg5	240.54	29.15	16	1.50	39.04	83.68
Leg6	77.89	0.00	0	0.00	38.96	113.25
Total	834.81	25.34	41	2.08	49.77	97.72

Triangle (FAI-OLC)						
S [m]	Reuses	Reuses	RIC [m/s]	E	Vg [km/h]	
Leg1	3.10	64.34	1	0.18	25.02	21.65
Leg2	124.25	25.30	27	2.28	11.77	21.18
Leg3	79.14	33.17	8	1.46	37.40	85.30
Leg4	81.94	17.76	5	2.38	25.06	55.03
Total	282.6	25.57	41	2.08	17.96	34.23





Informazioni del volo - Vittorio Pinni (IT) - 27.07.2012

Tipi di aereo: LS 8/18m, Luogo di decollo: Rubbiano (IT)

Flight details

Punti per il volo: **713.45**

Distance	Triangle
668.26	45.2
761.8 km	171.7 km
86.9 km/h	19.4 km/h
08:46:03	09:50:08

Classe di appartenenza: 18m
 Indice: 114.0
 club: Parma Soaring
 Data della dichiarazione: 27.07.2012 19:44:00
 stato: IGC-dati: V volo:

Flight path

Statistics

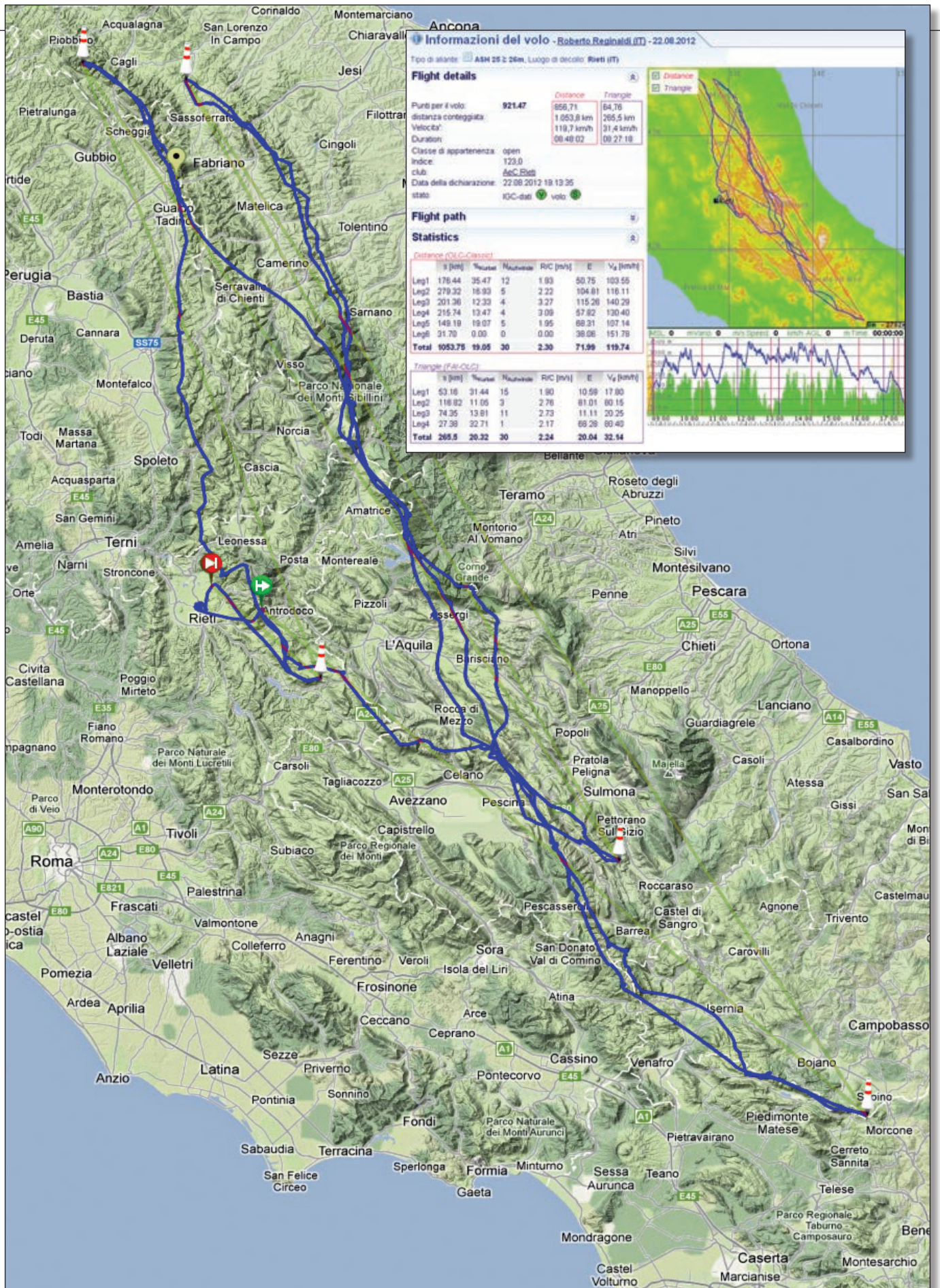
Distance (OLC-Classico)

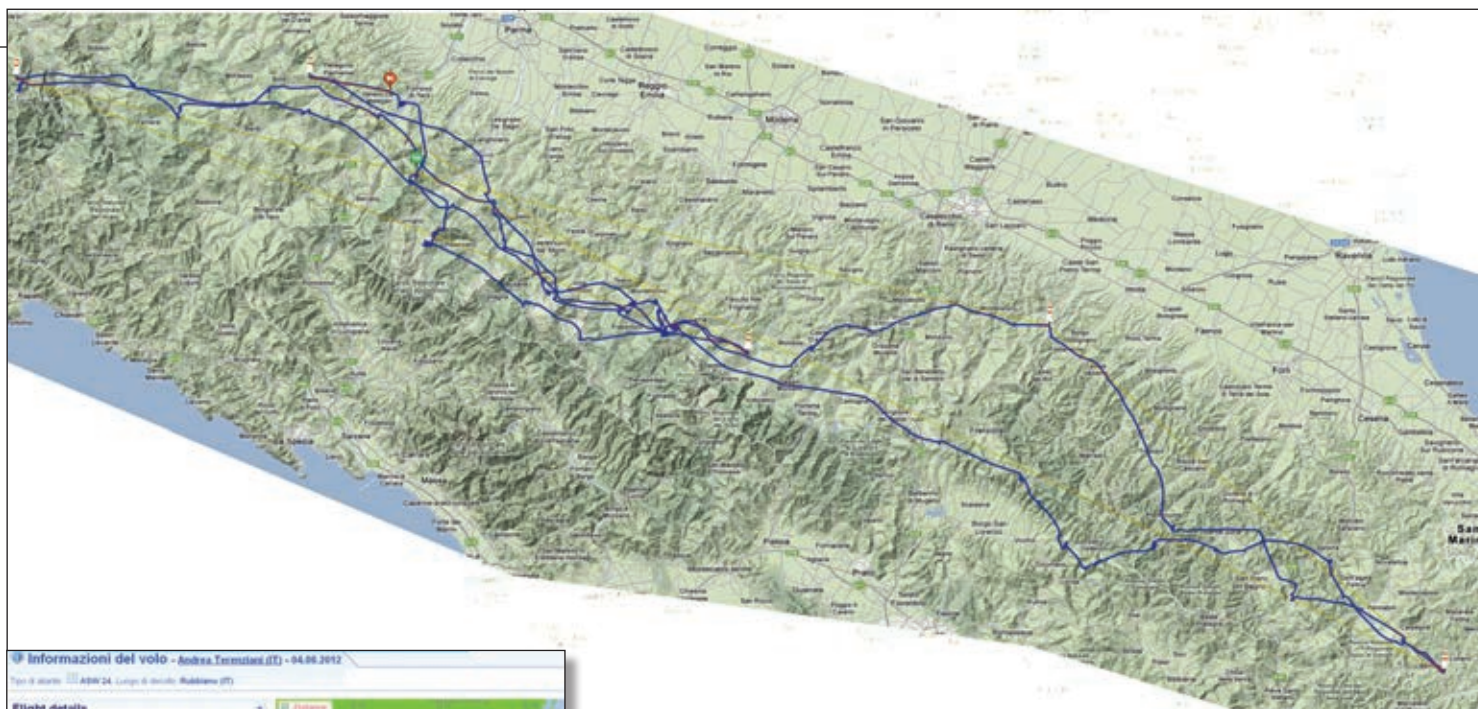
	s [km]	%turni	Nautiche	RIC [m/s]	E	Vg [km/h]
Leg1	141.15	40.12	13	0.96	142.72	62.90
Leg2	201.90	27.85	14	2.10	61.78	110.81
Leg3	229.49	25.98	15	1.69	57.53	101.83
Leg4	104.01	26.47	5	1.11	58.37	95.66
Leg5	33.86	43.30	3	0.68	57.98	57.12
Leg6	51.42	15.19	1	0.56	33.54	66.94
Total	761.82	30.30	51	1.31	62.80	86.89

Triangle (FAI-DLC)

	s [km]	%turni	Nautiche	RIC [m/s]	E	Vg [km/h]
Leg1	86.67	39.25	7	0.84	-358.13	66.53
Leg2	48.16	29.60	37	1.68	5.67	9.48
Leg3	75.49	34.05	7	0.87	33.64	48.96
Leg4	39.41	12.79	1	0.56	19.60	43.21
Total	171.73	30.06	51	1.31	19.97	28.26







Informazioni del volo - Andrea Tronconi (IT) - 04.06.2012

Tipi di aereo: ASB24 Lento di livello: Multigrado (IT)

Flight details

Punti per il volo:	76587	493.7	49.97
distanza conteggiata:	142.3 km	178.2 km	
velocità:	91.3 km/h	28.4 km/h	
durata:	08:07:34	05:19:29	

Classe di appartenenza: standard
 indice: 107.0
 club: Palma Seating
 Data della dichiarazione: 04.06.2012 10:14:13
 stato: IGC-001 volo

Flight path

Statistics

Leg	Time	Throttle	R/C (m/s)	W	Vg (km/h)
Leg1	207.59	37.56	1.61	40.79	73.87
Leg2	96.83	16.02	2.49	73.97	106.04
Leg3	189.61	16.53	2.67	94.52	167.26
Leg4	140.21	22.49	2.09	66.23	89.91
Leg5	93.89	15.68	4.75	49.23	98.14
Leg6	14.35	0.00	0.00	30.39	149.88
Total	742.27	24.64	41	1.84	92.86

Champion Speed-OLC 2012

#	nome	summa	volo 1	volo 2	volo 3	volo 4	volo 5	volo 6
1	Luca Frigeno (IT /) AVA - Aec Vol Alpino	703.61	142.75pt (08.04)	126.59pt (25.03)	111.57pt (28.04)	110.30pt (21.04)	106.28pt (22.07)	106.13pt (07.08)
2	Luca De Marchi (IT /) ACAO - Aec Vol Adèle Orp Avaro de Orleans-Borbon (ES /)	696.31	129.88pt (13.09)	121.92pt (10.08)	116.33pt (12.08)	114.38pt (16.08)	109.27pt (29.03)	104.53pt (28.03)
3	AVR - Ass. Vol. Roma Angelo Grifi (IT /)	695.24	130.86pt (01.08)	120.83pt (31.07)	112.85pt (12.08)	112.37pt (09.08)	109.59pt (15.08)	109.13pt (10.08)
4	AVA - Aec Vol Alpino Roberto Reginaldi (IT /) Aec Rieb	675.80	122.78pt (22.08)	117.18pt (21.08)	115.41pt (16.08)	109.23pt (08.04)	107.07pt (24.05)	104.13pt (23.08)
5	AVA - Aec Vol Alpino Gianni Sabucci (IT /) Aec Rieb	655.55	125.89pt (07.07)	117.72pt (22.08)	108.67pt (15.08)	104.30pt (27.07)	101.71pt (28.08)	99.46pt (13.06)
6	AVA - Ass. Vol. Roma Ezio Sarti (IT /) AVR - Ass. Vol. Roma	650.75	114.82pt (22.08)	111.98pt (27.07)	111.51pt (09.08)	109.51pt (23.08)	101.47pt (31.03)	101.37pt (15.08)
7	AVR - Ass. Vol. Roma Ezio Sarti (IT /) AVR - Ass. Vol. Roma	647.90	115.29pt (27.07)	109.84pt (15.08)	107.50pt (21.08)	107.29pt (07.08)	106.88pt (10.08)	101.32pt (28.04)
8	Aec Prealpi Venete Giorgio Galeffi (IT /) Aec Bolzano	643.69	114.11pt (10.08)	110.73pt (09.08)	107.97pt (16.08)	104.48pt (07.08)	103.85pt (12.08)	102.54pt (03.08)
9	AVR - Ass. Vol. Roma Alfredo Girelli (IT /) Aec Bolzano	639.47	125.44pt (11.03)	117.67pt (28.04)	110.61pt (16.05)	103.39pt (21.04)	94.11pt (24.03)	88.24pt (17.05)
10	Goldense Zwenf-Veiglob Jelmer Wassenaar (NL /) SG Knoxaerant	637.75	116.83pt (10.08)	111.25pt (16.08)	111.14pt (07.08)	100.31pt (15.08)	99.39pt (12.08)	98.83pt (08.08)
11	SG Knoxaerant Rene Schneebeli (CH /) AVR - Ass. Vol. Roma	637.74	122.53pt (10.08)	110.83pt (09.08)	106.03pt (08.08)	104.23pt (14.08)	98.27pt (12.08)	95.86pt (07.08)
12	AVR - Ass. Vol. Roma Alfredo Girelli (IT /) L5V Schwarzwald-Baar	633.86	109.73pt (23.08)	106.07pt (19.10)	105.92pt (13.06)	105.03pt (21.08)	104.55pt (18.04)	102.56pt (05.05)
13	L5V Schwarzwald-Baar Axel Reuter (DE / RW) ACAO - Aec Vol Adèle Orp	625.47	117.63pt (18.08)	114.67pt (12.08)	109.33pt (10.08)	96.20pt (09.08)	94.45pt (15.08)	93.20pt (11.08)
14	ACAO - Aec Vol Adèle Orp Carlo Maldivi (IT /) EGIDIO BARBI (IT /)	621.73	113.88pt (21.08)	109.23pt (22.08)	104.22pt (23.08)	100.69pt (29.03)	97.54pt (31.03)	96.18pt (30.03)
15	Aec Vol Ferrarese Edoardo Lastico (IT /) AVA - Aec Vol Alpino	619.76	112.87pt (16.08)	105.10pt (10.08)	103.62pt (15.08)	102.27pt (04.07)	99.52pt (01.04)	96.38pt (02.07)
16	AVA - Aec Vol Alpino Edoardo Lastico (IT /) Aec Prealpi Venete	617.95	117.98pt (21.08)	111.43pt (22.08)	102.26pt (17.08)	99.79pt (23.08)	96.41pt (20.08)	90.08pt (22.03)
17	Aec Prealpi Venete Pino Del Grande (IT /) Palma Seating	611.39	116.55pt (10.08)	112.27pt (16.08)	109.88pt (09.08)	95.01pt (12.08)	90.26pt (07.08)	87.43pt (11.08)
18	Palma Seating Vittorio Panni (IT /) SFG Donauwörth-Moosham	606.56	107.61pt (05.07)	101.19pt (27.07)	100.24pt (28.03)	99.63pt (01.04)	99.34pt (30.03)	98.58pt (23.06)
19	SFG Donauwörth-Moosham Walter Sinn (DE / BY) SG Knoxaerant	605.11	106.30pt (16.08)	103.57pt (10.08)	100.98pt (14.08)	99.11pt (11.08)	98.73pt (15.08)	96.42pt (07.08)
20	SG Knoxaerant Bernhard Buedke (CH /) Aec Rieb	604.31	111.85pt (02.08)	111.34pt (10.08)	105.49pt (11.08)	102.12pt (14.08)	98.09pt (12.08)	75.43pt (03.08)
21	Aec Rieb Carlo Bertinetti (IT /) Aec Bolzano	600.28	105.37pt (24.08)	102.21pt (05.08)	100.47pt (22.08)	97.79pt (27.07)	97.44pt (10.08)	96.99pt (25.08)
22	Aec Bolzano Christoph Windegger (IT /) Aec Pavullo	599.14	118.96pt (17.04)	99.55pt (16.06)	97.43pt (28.06)	97.13pt (26.07)	93.07pt (18.07)	92.99pt (10.05)
23	Aec Pavullo Gianluca Barzononi (IT /) Aec Pavullo	598.63	110.65pt (22.03)	101.80pt (04.08)	97.24pt (18.08)	96.63pt (02.08)	96.63pt (22.08)	95.70pt (08.08)
24	SG Knoxaerant Jula Reich (CH /) Aec Prealpi Venete	595.80	104.68pt (10.08)	103.26pt (09.08)	100.29pt (14.08)	99.66pt (12.08)	95.61pt (08.08)	92.27pt (11.08)
25	Aec Prealpi Venete Marysle Molinari (IT /) Aec Prealpi Venete	594.01	110.38pt (16.08)	100.27pt (08.08)	99.51pt (09.08)	97.34pt (12.08)	94.27pt (01.04)	92.23pt (14.08)
26	ACAO - Aec Vol Adèle Orp Gustavo Saurin (IT /) Aec Pavullo	591.04	107.88pt (16.05)	99.37pt (09.03)	96.82pt (13.08)	96.72pt (08.04)	95.78pt (26.03)	94.47pt (30.03)
27	Aec Pavullo Paolo Ruggieri (IT /) Aec Pavullo	588.72	107.40pt (09.08)	100.07pt (04.08)	97.06pt (01.04)	95.04pt (15.08)	94.73pt (08.08)	94.47pt (23.08)
28	Aec Prealpi Venete Francesco Ziche (IT /) ALBERTO TESTA (IT /)	588.33	104.80pt (10.08)	100.71pt (09.08)	98.71pt (14.08)	97.48pt (16.08)	94.86pt (02.08)	91.78pt (12.08)
29	AVL - Aec Vol Lariano ALBERTO TESTA (IT /) Aec Prealpi Venete	587.73	112.41pt (21.08)	103.71pt (22.08)	99.59pt (24.08)	92.89pt (23.08)	91.25pt (29.03)	87.88pt (20.08)
30	Aec Prealpi Venete Roberto Pinato (IT /) Aec Prealpi Venete	587.50	101.08pt (07.08)	99.12pt (11.08)	98.86pt (29.03)	97.20pt (15.08)	96.39pt (30.03)	94.84pt (12.08)



La classifica della sezione velocità dell'OLC, basata su tratti di 150 minuti di volo senza perdita di quota, per i 6 migliori voli di ciascun pilota

Informazioni del volo - Alvaro de Orleans-Borbon (ES) - 01.08.2012

Tipo di aliante: **ASH 31/21m**, Luogo di decollo: **Rieti (IT)**

Flight details

Punti per il volo: 130.86
 distanza conteggiata: 378.69 km
 Velocità: 151.48 km/h
 Duration: 02:29:44
 Classe di appartenenza: open
 Indice: 121,0
 club: **AVR - Ass. Vol. Roma**
 Data della dichiarazione: 01.08.2012 17:28:08
 stato: IGC-dati: volo:

Flight path

Statistics

	s [km]	%kurbel	NAufwinde	R/C [m/s]	E	V _d [km/h]
Leg1	96.35	3.52	1	2.94	223.03	158.60
Leg2	162.33	3.00	1	3.86	4271.88	140.14
Leg3	120.01	5.41	1	3.38	167.14	164.46
Total	378.69	3.83	3	3.45	318.76	151.74

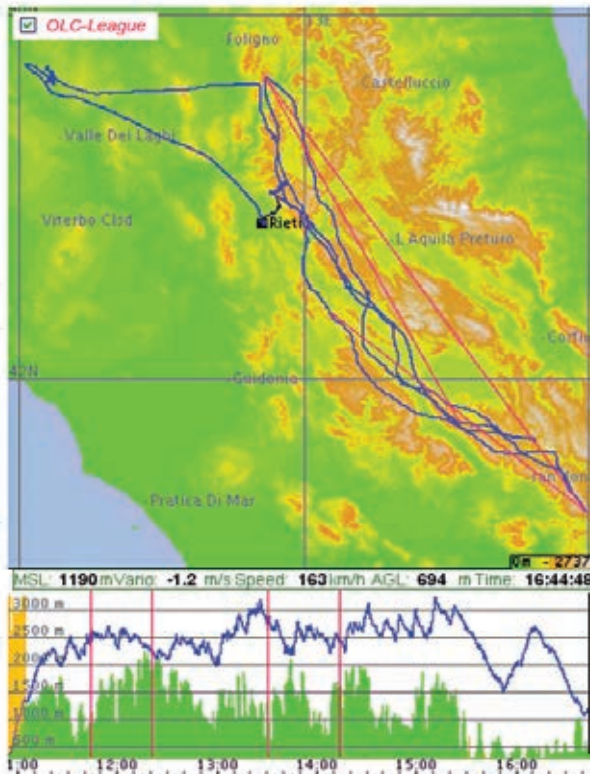
Relevant Rankings

- Speed.OLC.2012

Commenti

pilota:

- no Commenti -



Informazioni del volo - Luca Frigerio (IT) - 08.04.2012

Tipo di aliante: **Nimbus 4M**, Luogo di decollo: **Valbrembo (IT)**

Flight details

Punti per il volo: 142.75
 distanza conteggiata: 421.1 km
 Velocità: 168.44 km/h
 Duration: 02:30:00
 Classe di appartenenza: open
 Indice: 124,0
 club: **AVA - AeC Vol. Alpino**
 Data della dichiarazione: 08.04.2012 18:25:33
 stato: IGC-dati: volo:

Flight path

Statistics

	s [km]	%kurbel	NAufwinde	R/C [m/s]	E	V _d [km/h]
Leg1	150.73	3.24	1	4.15	463.79	183.01
Leg2	151.04	3.26	1	6.92	91.99	178.86
Leg3	119.33	17.83	4	2.79	302.88	143.44
Total	421.10	8.10	6	3.53	178.36	168.44

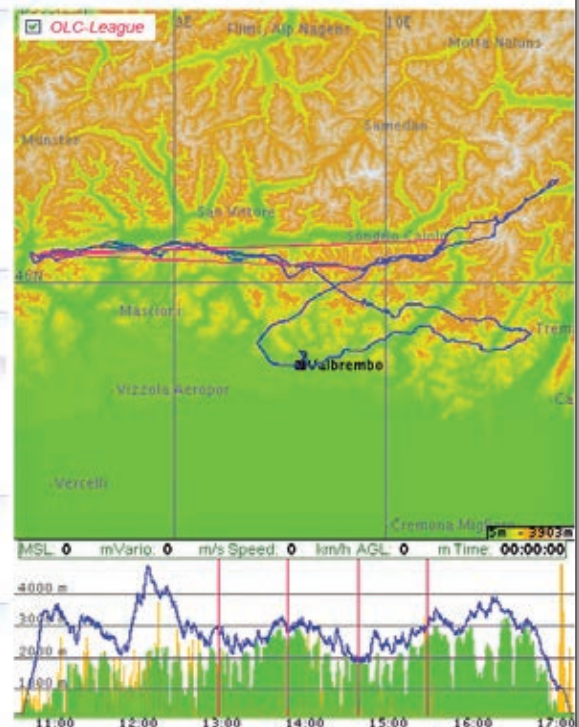
Relevant Rankings

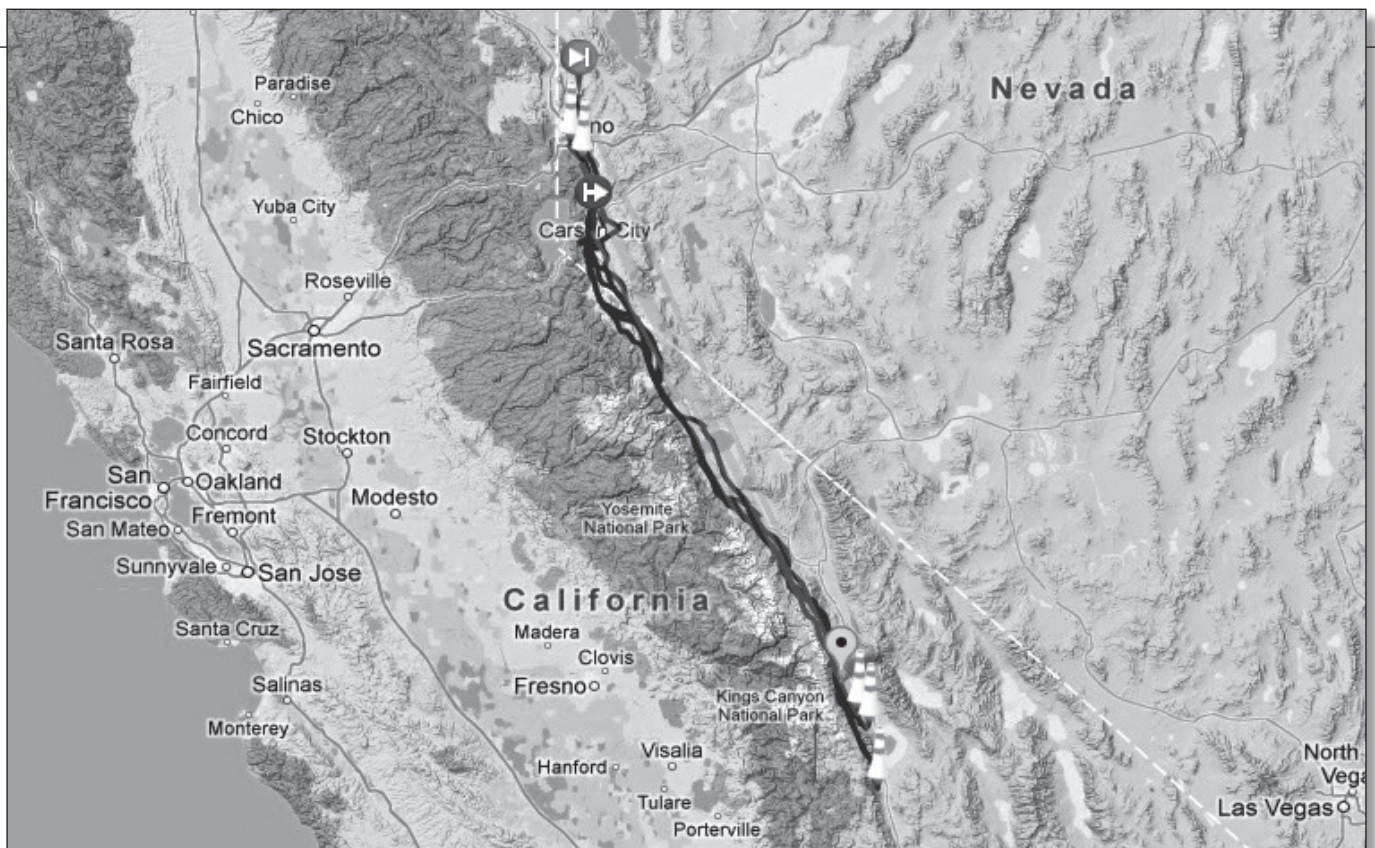
- Speed.OLC.2012

Commenti

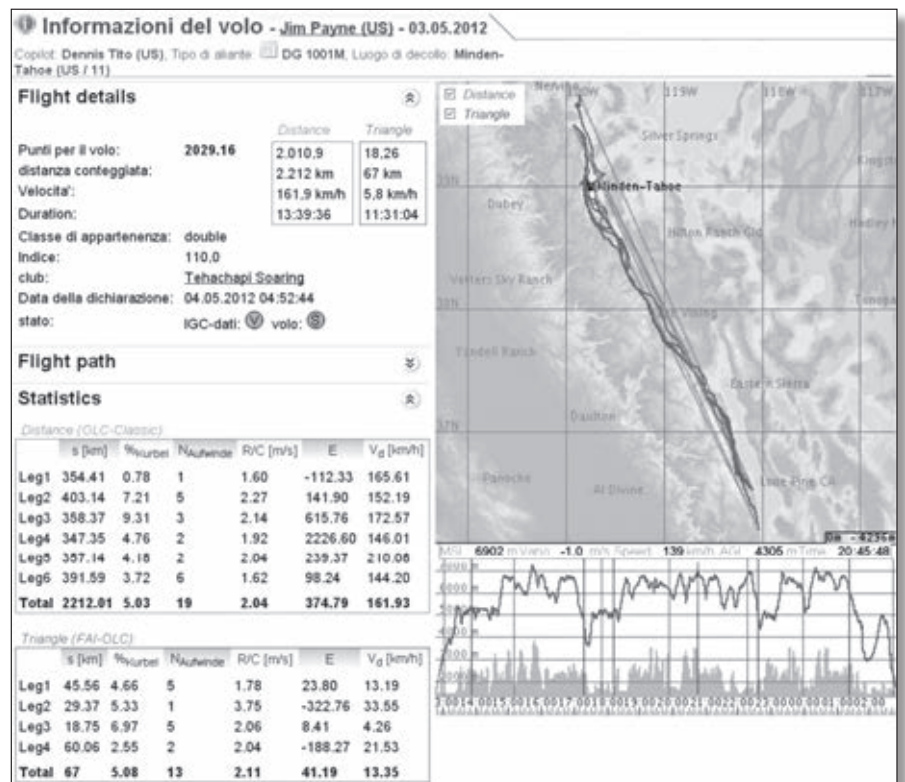
pilota:

Alberto mi spiace per il tuo record di velocità AR 300km :)





Jim Payne - 2.212 chilometri alla media di 162 km/h sono bastati, grazie al modesto handicap del DG-1001M, per dare a questo volo di Jim Payne (USA) il titolo di miglior volo dell'anno. Questo pilota fa parte del team Perlan Project, che persegue record di quota anche con l'uso (appena sarà pronto) del nuovo aliante Perlan in fase avanzata di costruzione presso la Windward Performance. Nel suo commento, JP "Jet Pilot" Jim Payne riconosce al suo copilota, il ricco finanziatore e già turista spaziale sulla Soyuz, Dennis Tito, di aver insistito per una trasferta a Minden. Nel corso del volo, la prua è stata invertita a nord quando si sono trovati sopra a una copertura estesa e completa, e a sud dove la condizione ondulatoria si indeboliva. Le previsioni meteo si sono rivelate sostanzialmente esatte. Sul sesto tratto di volo hanno dovuto aprire i diruttori per scendere sotto una copertura a Minden. Più avanti, un buco di Foehn si è aperto su Carson City,



che gli ha permesso di risalire e procedere verso Stead, dove di nuovo hanno aperto i diruttori. L'atterraggio è avvenuto a Stead vicino alle tribune delle Reno Air Races. Negli USA lo spazio aereo

sopra i 6.000 metri è riservato all'IFR, ma in alcuni tratti hanno ottenuto autorizzazioni fino al livello di volo 230 e poi 290 (29.000 piedi) grazie a controllori collaborativi.

Il regolamento dell'attuale edizione 2013 del CID



ACAO

CAMPIONATO ITALIANO DI DISTANZA DI VOLO A VELA Regolamento edizione 2013

A.C.A.O. - Aeroporto Paolo Confri 21100 Calcinato del Pesce - VA

1. ENTE ORGANIZZATORE E DIREZIONE DI GARA

L'Aero Club d'Italia indice il Campionato Italiano di Distanza (CID) e ne affida l'organizzazione all'ACAO Aero Club Adele Orsi. Il direttore di gara è Alberto Albertazzi (DrG).

2. SCOPO

Il Campionato Italiano di Distanza ha lo scopo di promuovere e incrementare il volo a vela di distanza sul territorio italiano e designare il campione italiano di distanza del 2013.

3. PARTECIPANTI

Possono partecipare al CID tutti i piloti con cittadinanza italiana e con la tessera FAI in regola per l'anno in corso.

4. ISCRIZIONI

L'iscrizione al CID è gratuita e avviene automaticamente con l'invio del primo volo al sistema OLC (OnLine Contest). L'iscrizione di un pilota al Trofeo presuppone l'accettazione incondizionata di questo regolamento e dei regolamenti pubblicati sul sito OLC sotto richiamati.

I concorrenti devono quindi registrarsi al sito OLC e prendere visione dei relativi regolamenti.

5. VOLI VALIDI

Ai fini della classifica del CID valgono i voli effettuati con aeroporto di partenza sul territorio italiano tra il 9 ottobre 2012 e il 6 ottobre 2013. Sono validi anche i voli effettuati nel corso di gare di velocità. I voli devono essere documentati tramite registratori di volo GNSS in formato IGC, approvati IGC o comunque accettate dal sistema OLC.

Il decollo deve essere registrato nel file IGC. Non è necessario dichiarare il tema di volo.

6. ALIANTI

Sono ammessi tutti i tipi di alianti e alianti motorizzati (con obbligo di prova motore), mono e biposto. Nel caso di biposto, indipendentemente dalla posizione occupata dai 2 piloti nell'aliante, il volo deve essere inviato a nome e per conto del pilota in possesso della prova di distanza di insegna FAI già omologata più alta (300km, 500km, 750km, 1000km, 1250km...) o, in caso di parità di insegna posseduta dai due piloti, del pilota con la posizione più alta nel Ranking Internazionale IGC. Infrangere questa norma verrà considerato atteggiamento antisportivo grave, che prevede sanzioni sportive fino alla sospensione della tessera FAI.

7. PUNTEGGI E CLASSIFICA

Il CID 2013 è una competizione in classe unica ad handicap. Per la formazione della classifica e la catalogazione dei voli l'ACAO utilizza la piattaforma web dell'OLC e il regolamento OLC PLUS relativo alla stagione 2013 scaricabile all'indirizzo seguente:

<http://www.onlinecontest.org/olc-2.0/gliding/cms.html?url=rules>

Il file IGC di ogni volo deve essere inviato al sistema OLC entro 48 ore dall'atterraggio, i file IGC originali DEVONO essere conservati dal pilota titolare del volo fino alla fine del campionato.

Una volta inviato il file del volo, il sistema individua un punto di partenza, un punto di arrivo e fino a 5 punti di virata (massimo 6 lati) in modo che sia massima la distanza percorsa e che l'altezza del punto di partenza non sia superiore all'altezza del punto di arrivo di oltre 1000 m. La distanza risultante determina un punteggio pari a 1 punto al chilometro (punteggio OLC Classic).

Se possibile, il sistema individua anche nel file del volo i tre punti che rappresentano i vertici del triangolo FAI di perimetro maggiore intorno ai quali si è compiuto nel volo un percorso chiuso. La distanza risultante (perimetro del triangolo FAI) determina un punteggio pari a 0,3 punti al chilometro (punteggio OLC FAI).

Il punteggio OLC PLUS associato al volo è pari alla somma dei punteggi OLC Classic e OLC FAI corretta con l'handicap dell'aliante usato (http://static.onlinecontest.org/files/rules/DAeC-index_2012.pdf).

Il punteggio di ogni concorrente nella classifica è dato dalla somma dei punteggi dei 6 migliori voli presentati dal pilota nel periodo di validità della gara. Tali voli potranno anche essere effettuati dal pilota con alianti diversi.

La classifica provvisoria è pubblicata e costantemente aggiornata sul sito dell'OLC all'indirizzo seguente:

<http://www.onlinecontest.org/olc-2.0/gliding/champion.html?sp=2013&rt=olc&st=olc&c=IT&sc=>

La classifica definitiva verrà ricavata al termine della gara eliminando dalla classifica provvisoria i piloti privi di tessera FAI 2013.

Il titolo di **Campione Italiano di Distanza 2013**, viene assegnato dall'Aero Club d'Italia al primo pilota italiano classificato.

Sarà premiato anche il pilota che avrà realizzato il **volo accreditato del miglior punteggio**:

(<http://www.onlinecontest.org/olc-2.0/gliding/bestflight.html?st=olc&rt=olc&c=IT&sc=&sp=2013>)

e l'**Aeroclub primo classificato** nella seguente classifica:

<http://www.onlinecontest.org/olc-2.0/gliding/clubRanking.html?st=olc&rt=olc&c=IT&sc=&sp=2013>

8. PENALITÀ E RESPONSABILITÀ

Ogni pilota comandante che partecipa alla competizione ha il compito e la responsabilità di rispettare le regole dell'aria e la normativa sugli spazi aerei. La Direzione di Gara non ha il compito di verificare il rispetto di tali regole.

L'AeCI e l'ACAO declinano ogni responsabilità per danni che possano derivare a persone o a cose in conseguenza dello svolgimento della competizione, così come per l'eventuale mancato rispetto delle regole di volo.

Per la convalida dei voli non è richiesta la certificazione di giudici sportivi. Il DrG si riserva la facoltà di verificare a campione, anche attraverso l'ausilio di giudici sportivi o testimoni, la regolarità dei voli inviati.

9. PREMIAZIONE

La premiazione avverrà in occasione del Congresso Nazionale di Volo a Vela.

10. PUBBLICAZIONE DEI DATI PERSONALI – DIRITTI D'USO

I piloti accettano che i propri dati di volo e tracciati siano pubblicati in Internet sul sito www.onlinecontest.org. Il diritto all'uso dei file dei tracciati di volo è non esclusivo e viene concesso in modo irrevocabile e incondizionato agli organizzatori dell'OLC.

Simply the best

Il sistema ClearNav

Display VGA, DD-Variometro / Logger
Sviluppato dal team Kellerman / Cambridge

- ✓ Facile da usare
- ✓ Installazione flessibile
- ✓ Prezzo economico
- ✓ Assistenza di qualità

25 anni
TEKK



clearnav

WWW.TEKK-home.de **INSTRUMENTS**

C.V.N.E.

Centro Volovelistico Nord Est

C.V.A.O.

Comprensorio Volovelistico Alpi Orientali

GLIDER'S SPRING CAMP

25-28
Aprile
2013



Raduno di primavera a Enemonzo 4 giornate di volo, incontri e amicizia

Come aderire:

manda una mail a raffaellodm@yahoo.it indicando le tue preferenze. Se vieni con un aliante biposto è necessario avvertirci per organizzare i traini al meglio.

L'invito è rivolto a tutti gli appassionati di volo dell'area CVAO e ai simpatizzanti.

E' prevista l'effettuazione di un servizio meteo.

Preghiamo tutti i piloti interessati di farci avere l'adesione quanto prima, al fine di poter organizzare al meglio l'evento.

Logistica & libagioni

Cene e pernottamento sono a carico dei partecipanti.

Siamo disponibili a segnalarvi alloggi agrituristici, pensioni e alberghi in zona.

Quota per l'adesione

per coprire le spese ogni pilota dovrà versare l'importo di 30 euro

Info

Raffaello Del Moro
raffaellodm@yahoo.it
+39 335 8187421

Cari Amici Volovelisti, anche quest'anno vi aspettiamo numerosi ad Enemonzo il 25, 26, 27 e 28 aprile 2013 per quattro giornate di volo. Per garantire una rapida linea di volo, saranno presenti 3 traini: il PA18, il superdimona e o il Maule o l'Husky. Speriamo di avere fortuna con la meteo come l'anno scorso. Lucidate le ali e....non mancate!

Programma del raduno

Mercoledì 24 Aprile ore 18

- accoglienza primi arrivi
- dalle ore 20.00 cena al ristorante sull'aviosuperficie

Giovedì 25 Aprile

- Ore 9.00 briefing e registrazione piloti partecipanti.
- Ore 10.00 inizio decolli (l'orario può variare in funzione delle condizioni meteo)
- Ore 18.00 sistemazione alianti
- Ore 20.00 cena in ristorante della zona

Venerdì 26 Aprile

- Ore 9.00 briefing
- Ore 10.00 inizio decolli (l'orario può variare in funzione delle condizioni meteo)
- Ore 18.00 sistemazione alianti
- Ore 20.00 cena in ristorante della zona

Sabato 27 Aprile

- Ore 9.00 briefing
- Ore 10.00 inizio decolli (l'orario può variare in funzione delle condizioni meteo)
- Ore 18.00 sistemazione alianti
- Ore 20.00 cena "ufficiale" al ristorante "Privilegio" sull'aviosuperficie

Domenica 28 Aprile

- Ore 9.00 briefing
- Ore 10.00 inizio decolli (l'orario può variare in funzione delle condizioni meteo)
- Dalle ore 16.00 sistemazione alianti Saluti e partenze

giornate, logistica e programma sono provvisori e suscettibili di integrazioni

Semplicità ed economicità



www.youtube.com/watch?v=Pq2CvRPqSSY&feature=related

Gli alianti “primari”, i cui esempi più noti sono lo storico Zoegling e il più recente LAK-16 prodotto in Lituania, sono nati ben prima del volo a motore. Di certificazioni aeronautiche ancora non ce n'erano, ma si usò una sana dose di buon senso. Il sistema di comandi basato su barra e pedaliera divenne lo standard dopo il 1914, soppiantando gli altri metodi come spostamento del peso, svergolamento variabile delle ali e comandi bilaterali.

Nel corso degli Anni '20 del XX secolo, le linee di progetto degli alianti primari divennero stabili e ben codificate, giungendo nel giugno 1929 alla pubblicazione di un famoso articolo sul National Geographic Magazine. Nel 1938 gli sviluppi arrivarono ad un “optimum” identificato nell'aliante scuola DFS-38, poi denominato SG-38 (Schulgleiter, aliante scuola).

Si può dire che ogni pilota di quell'epoca abbia iniziato il corso su un SG-38 o una delle sue varianti. Sui libretti di questi mezzi non è inusuale vedere registrate centinaia di voli per un totale di poche ore di permanenza in aria...

I piani di costruzione erano disponibili a tutti, e sono innumerevoli le varianti realizzate in ogni parte del mondo, adattando i materiali localmente reperibili. In alcuni casi sono state aggiunte ruote, adottati puntoni rigidi invece di controventature in cavi metallici, o fusoliere a traliccio triangolare anziché la classica realizzazione “bidimensionale”. L'aggiunta, più tarda, di motori di ogni sorta diede impulso alla costruzione di aerei il cui progetto era in parte ispirato all'SG-38,

come il piccolo Aeronca C2 americano. Tra i primari realizzati nel mondo, citiamo il giapponese Kawasaki Modello 24.

In sintesi, su questi alianti primordiali si imparava, con una sequenza di brevi “strisciate”, a mantenere le ali orizzontali e un assetto costante, per poi eseguire l'atterraggio in assetto cabrato, dritto davanti alla propria prua. Il tutto “soli a bordo”, ma a velocità e quote tanto limitate da poter ricevere le indicazioni del proprio istruttore, magari dotato di un semplice megafono.

In Lituania, le operazioni riservate ai giovanissimi sono spesso organizzate con una sorta di giostra, un cavo che scorre in continuità tra due pulegge lontane, sotto la trazione esercitata da un apposito motore installato sul pianale di un vecchio camion. Al cavo vengono collegati dei cavi più corti, a loro volta aganciati all'aliante dotato di un sistema semplice ma sicuro di sgancio automatico.

Le prime strisciate si eseguono con dei direttori fissi che diminuiscono la portanza; con l'aumento dell'esperienza, il giovane allievo può arrivare fino a circa 5 metri di quota e a volare per 2 o 300 metri, grazie a modifiche dei settaggi del sistema. I ragazzi partecipano a una piccola competizione basata sulle distanze e i tempi di volo. Sono i più grandicelli a gestire completamente il sistema, ragazzi di 14 anni sotto la supervisione di un solo adulto responsabile.

Il volo a vela s'impара da piccoli



In Lituania i ragazzini fanno i primi salti nel mondo del volo con un semplice sistema di cavi e un aliante primario

Che il Volo a Vela s'impari da piccoli è un'eventualità che non penso sia del tutto condivisa per motivi di sicurezza da ENAC, eppure ho recentemente scoperto che in un paese Baltico tutto ciò sta accadendo.

A Pociunai in Lituania, ad una cinquantina di chilometri dalla capitale Kaunas, si è svolto il quarantesimo Raduno Internazionale di Alianti d'Epoca organizzato

dal Vintage Glider Club. Durante questa annuale manifestazione gli organizzatori hanno predisposto un corso di volo vela della durata di due settimane per ragazzi dai dieci ai quattordici anni. Le iscrizioni sono state limitate ad un massimo di venti ragazzi, sia per la disponibilità delle attrezzature sia per quella dell'istruttore.



Un corto cavo verticale, vincolato a quello orizzontale di trazione, permette di sollevarsi da terra mantenendo la quota in limiti di sicurezza

Due alianti primari, costruiti in tubi e tela e riprodoti in chiave moderna gli Zoegling degli Anni Trenta in dotazione a tutte le scuole di volo a vela, sono stati impiegati insieme ad un piccolo verricello. Dapprima sono state impartite le fondamentali nozioni per effettuare la strisciata e, procedendo nell'istruzione, il sollevamento da terra. Questa attività didattica si è svolta la mattina dalle ore 10 alle 12 e nel pomeriggio dopo le 20, quando gli alianti d'epoca partecipanti al raduno erano a terra. A giudicare dai risultati ottenuti, sembrava che i ragazzi trovasse- ro minori difficoltà di quelle riscontrate nei primi approcci con la bicicletta! Dopo alcune lezioni effettuavano con disinvoltura voli di un paio di centinaia di metri, sollevandosi di due o tre metri da terra. Oltre al volo i ragazzi apprendevano anche l'importante attività di gruppo del recupero dell'aliante e la rimessa in linea di partenza.





I ragazzi più grandi possono gestire l'attività anche per i più piccoli, sotto la supervisione di un solo adulto

Credo proprio che la passione e l'entusiasmo generati da questi corsi giovanili creino una solida base per la formazione di futuri piloti di alianti e non solo. Spesso si dice che il Volo a Vela è in crisi e che diminuisce

il numero degli appassionati di questa specialità, ma forse iniziarne la promozione presso i giovani e, perché no, presso i più piccoli, potrebbe essere una risposta alla soluzione del problema. ■



A.G.R.E.S. O.N.L.U.S.

PRESIDIO DIURNO DI RIABILITAZIONE
PER IL RECUPERO FUNZIONALE E SOCIALE DI SOGGETTI PORTATORI
DI DISABILITÀ PSICHICA, FISICA E SENSORIALE

Associazione Genitori per la Riabilitazione Equestre e Sportiva

Via Dante Alighieri, 896 - 21040 MASSINA di CISLAGO - VA - C.R.E. A.N.I.R.E.

Tel: 0296408627 - e-mail: info@associazioneagres.it - www.associazioneagres.it

Sede Legale: Via Giuseppe Parini, 118 - 21047 SARONNO - VA

Codice Fiscale 92001540159 - Partita I.V.A. 03007890126





A.V.R.O. Rivoli di Osoppo – North East Italy
www.avro.it - tel./fax +39 (0)432 986250
Radio frequency 123.00 Mhz
Coordinates 46° 14' 09" N – 013° 04' 24" E



1° Falke Rally

Rivoli di Osoppo - Italy
8-9 June 2013

Information and contacts: seravalli@libero.it italo679@gmail.com



DG Flugzeugbau La qualità, sempre



DG Flugzeugbau

DG-1001 Il biposto della DG per la scuola, acrobazia e gara

DG-808C l'aliante a decollo autonomo più venduto nel mondo

LS8 e LS10 i monoposti con le tipiche caratteristiche LS

*Grande officina per una manutenzione completa per qualsiasi tipo di aliante:
rinnovo documenti, manutenzione motore, riparazioni complesse,
riverniciatura PU qualità DG, ricambi LS e DG*

Rappresentante per l'Italia: Jolmer Wassenaar, wassenaar@dg-flugzeugbau.de

Tel: +49 (0) 7251 / 3020-150 - Fax: +49 (0) 7251 / 3020-199

DG Flugzeugbau - Otto-Lilienthal-Weg 2 - 76646 Bruchsal - Germania <http://www.dg-flugzeugbau.de>

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



Il manuale del verricellista secondo la normativa ministeriale

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

€ 10,00

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



Riunione IGC 2013

Il meeting IGC del 2013, svoltosi ad Arnhem in Olanda, è stato fortemente improntato sui temi legati alla sicurezza e alla prevenzione degli incidenti in gara. Il neopresidente Eric Mozer, statunitense eletto a sostituire l'uscente Bob Henderson, ha elogiato il lavoro del gruppo SafetyPays, del quale fa parte anche il delegato italiano, per l'impegno e la concretezza delle proposte. Tutti i membri di questo gruppo di lavoro sono impegnati nelle gare a vari livelli: piloti, organizzatori, ufficiali FAI, quindi possono beneficiare dell'esperienza diretta e verificare di persona l'efficacia delle soluzioni proposte.

Fino a non molto tempo fa, le proposte venivano da persone che non hanno nessuna esperienza di gare o che hanno abbandonato l'agonismo da anni, quindi le soluzioni si basavano spesso su modelli astratti o su valutazioni soggettive, emotive, quando non addirittura commerciali.

Sicurezza - I delegati hanno approvato a larga maggioranza la proposta sui principi guida per la sicurezza: i Paesi che presentano una candidatura per ospitare una gara omologata FAI devono obbligatoriamente indicare nella proposta e nelle procedure locali che i piloti dovranno dimostrare di essere capaci d'uscire dalla cabina di pilotaggio nel più breve tempo possibile e che il Flarm o un dispositivo equivalente è obbligatorio. Inoltre i piloti devono dotarsi di due tra i dispositivi di una lista che va dal cuscino di dynafoam, all'ELT, alle luci stroboscopiche, ecc. La lista completa sarà disponibile a breve sul sito dell'IGC.

Coppa per Nazioni - C'è stata un'ulteriore polemica riguardo all'assegnazione della Coppa per Nazioni. Sono io stessa il responsabile per i Trofei FAI e quest'anno, nonostante dettagliate istruzioni, al Mondiale di Uvalde (Texas) hanno erroneamente assegnato la Coppa per Nazioni alla fine della gara locale, senza aspettare i risultati del secondo Mondiale in Argentina. Ho chiesto una soluzione del problema e ora la Coppa per Nazioni sarà assegnata a ogni Mondiale, secondo una procedura e un calcolo del punteggio che sarà stabilità dal Bureau IGC sulla base delle indicazioni ricevute dall'Assemblea.

Record e punteggi - Si è discusso a lungo sull'opportunità di omologare due o più record per lo stesso volo, dopo la lunghissima serie di interventi sul Forum dell'IGC. Alla fine, messa ai voti, la proposta di imporre un minimo del 5% di prestazione in più sui voli liberi è stata respinta, quindi con uno stesso volo si possono ancora fare due record, senza che per la distanza libera sia necessario percorrere più strada.

Inaspettatamente, la proposta dell'Italia per cambiare il sistema di assegnazione del punteggio dei due piloti della classe 20M Biposto è stata respinta, sebbene siano stati proprio i delegati a sollecitare una soluzione a questo problema che si trascina ormai da anni. Il responsabile del Ranking List, Brian Spreckley, ha redarguito i delegati chiedendo una maggiore serietà quando si discutono proposte così importanti. Fino a quando non sarà trovata un'alternativa, ancora solo il pilota più alto in classifica IGC riceverà i punti, mentre il suo copilota (che forma un equipaggio) non riceverà alcun punteggio ai fini del Ranking.

È passata invece la proposta di cancellare il limite di quota una volta aperto il traguardo.

Inoltre è passata la proposta di portare a cinque anni l'intervallo per la calibrazione dei logger, con applicazione già dalle gare di quest'anno, salvo che le Procedure Locali non siano già state approvate e pubblicate.

La Francia aveva fatto una serie di proposte per cambiare la definizione della nuova classe 13,5M, l'erede della defunta World Class, che in pratica tenevano a trasformarla in una classe Club ridotta, ma sono state tutte respinte. È passata la proposta di aggiungere il settore FAI alle zone di osservazione. La proposta sarà peródefinita nei dettagli l'anno prossimo.

È stata respinta la proposta tedesca di obbligare i Direttori di

Gara a interrompere la prova in caso d'incidente, sebbene tutti siano d'accordo sul principio. Mi è stato riferito che questa proposta è stata scritta una settimana dopo l'incidente occorso a Giorgio Galetto in Francia, perché i piloti tedeschi ritengono che qualche pilota non si sia comportato in modo adeguato alle circostanze. Al pre-europeo di Vinon, alcuni piloti non hanno lasciato tempestivamente l'area dove era caduto l'aliante ostacolando l'avvicinamento dell'elicottero (il pilota non era in pericolo di vita, ma questo nessuno poteva saperlo!) e inoltre la giornata di gara non è stata cancellata, come sarebbe stato giusto, poiché dei piloti hanno abbandonato il percorso per segnalare l'incidente ai mezzi di soccorso. Un altro episodio è avvenuto al Mondiale di Uvalde, dopo la collisione che ha coinvolto due piloti della 15M, Boudierlique atterrato con l'aliante e Hartmann lanciandosi col paracadute: al telefono indicato per segnalare le emergenze rispondeva una segreteria e il caposquadra tedesco non riusciva a contattare gli organizzatori. Tutti i Delegati erano assolutamente d'accordo sul fatto che un pilota che si definisce tale, si ferma senza indugio ad aiutare un altro pilota in difficoltà senza che ci sia una regola scritta. È una delle regole dell'aria alla quale tutti dovrebbero adeguarsi. È indispensabile una maggiore responsabilità da parte degli organizzatori e, infatti, è passata almeno la seconda proposta della Germania che obbliga l'ente organizzatore a pubblicare un piano di emergenza per gli incidenti.

Organizzazione e gestione

Dal prossimo anno, qualsiasi proposta fatta all'IGC dovrà includere un'analisi dei costi, un dato importante, ma troppo spesso trascurato.

Nella giornata di sabato ci sono state le elezioni per il rinnovo delle cariche sociali, per le candidature ad ospitare i Mondiali del 2016 e per le onorificenze FAI.

- Il primo Mondiale classe 13,5M sarà a Pociunai (Lituani) nell'estate del 2015.
- Il Mondiale 2016 delle classi Club, Standard e 20M sarà a Pociunai (Lituania).
- Il Mondiale 2016 delle classi 15M, 18M e Open sarà a Benalla (Australia) nell'inverno 2016.
- La medaglia Lillienthal è stata assegnata al Presidente uscente Bob Henderson (Nuova Zelanda.)
- Il diploma Pirat Gerigher è stato assegnato a Jaroslav Vach (Rep. Ceca).
- La medaglia Pelagia Majewska è stata assegnata a Maria Bolla (Ungheria.)

Il nuovo Bureau è così composto:

- Presidente Eric Mozer (Stati Uniti)
- Vicepresidente Brian Spreckley (Regno Unito)

Consiglieri:

Terry Cubley (Australia), Christof Geissler (Germania), Artur Rutkowski (Polonia), René Vidal (Cile), Marina Vigorito (Italia.)

Segretario:

Peter Eriksen (Danimarca)

Per la prima volta, l'Italia è presente nel Bureau IGC, un traguardo importante e un grande successo per tutto il volo a vela italiano. Da notare l'assenza della Francia, il cui delegato, Louis Boudierlique, non ha raggiunto il numero minimo di voti. Solo i delegati (che vengono scelti dal proprio ente di controllo sportivo: per l'Italia l'AeCI) possono far parte del Bureau e dopo tanti anni Roland Stuck, personaggio molto amato, il papà del Grand Prix, ha lasciato l'incarico per far posto a due giovani piloti della Nazionale francese.

L'Italia si è aggiudicata l'organizzazione del prossimo meeting IGC, che si terrà a Varese il 7 e 8 marzo 2014, battendo gli Stati Uniti. Il meeting sarà organizzato dall'ACAO e dal CSVVA.

Nuovi Istruttori

Sabato 5 e domenica 6 gennaio 2013, con l'esame condotto dal Flight Examiner nominato da ENAC Com.te Pietro Filippini, si è concluso l'iter addestrativo per i frequentatori del corso Istruttori di aliante organizzato dalla Scuola di volo a vela dell'Aero Club di Rieti "Alberto Bianchetti".

Gli allievi Fabio Pessina, Matteo Nigi, Marco Biagi, Vittorio Fausto Bardelli, Gianluca Baranzoni, Adriano Ellero, Alex Alessandro e Giampiero Poggi, dopo un lungo ed estenuante corso iniziato nel mese di ottobre, hanno affrontato una preparazione approfondita e selettiva sulle stesse materie oggetto del corso per il conseguimento della licenza di pilota di aliante, con l'aggiunta di due temi importantissimi: Human Factor e Teaching & Learning.

Le lunghe giornate di corso, spese tra lo studio teorico e le lezioni di volo, si sono quindi coronate con il brillante esame condotto dai candidati. Gli istruttori dell'Aero Club di Rieti Stefano Bianchetti, Claudio Pelos, Fabio Franceschini, Raffaele Lotito, Francesco Bernardinetti, Diego Volpi ed Ennio Gerometta hanno profuso un impegno encomiabile preparando in maniera eccellente i can-



Da sinistra in piedi: Nigi, Pelos, Biagi, l'esaminatore Pietro Filippini, Bardelli, Baranzoni ed Ellero. In basso: Pessina, Alessandrini, Poggi e Gerometta

didati. Il corso ha visto anche l'importante partecipazione dell'Aeronautica Militare. Lo Stato Maggiore infatti, dando seguito ad una collaborazione ormai consolidata con l'Aero club di Rieti, ha inviato il Maggiore Pilota Roberto De Luca che con passione e competenza ha analizzato e presentato gli aspetti della "Sicurezza Volo".

Particolarmente gradite al termine dell'esame sono state le parole dell'esaminatore Pietro Filippini che ha voluto elogiare il lavoro della Scuola dell'Aero Club di Rieti diretta dal Com.te Stefano Bianchetti, unica scuola in Italia autorizzata da ENAC a svolgere tale corso, ritenendola non solo un'eccellenza italiana ma il vero punto di riferimento per tutte le scuole.

Nuovi Piloti a Padova

In una sessione d'esame presso il Gruppo Volovelistico Pa-

tavino, hanno conseguito la licenza di Pilota di Aliante quattro allievi. Congratulazioni e buon vento dalla redazione!



Da sinistra: Federico Moretto, Stefano Disarò, l'istruttore senior Luca Libralon, Riccardo Mattion, Damiano Bortolato, l'esaminatore Com.te Stefano Bianchetti, il Direttore della scuola Fabio Gallo e l'istruttore "junior" Giancarlo Faresin.



**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



Varese è spesso definita la Provincia con le ali. Il territorio registra la più forte concentrazione di industrie aeronautiche del Paese, sin dai tempi del primo Novecento. Nascono prima gli aeroporti di Malpensa, Cascina Costa, Vizzola Ticino e Lonate Pozzolo con gli idroscali di Sesto Calende, Schiranna, Ternate. Appaiono successivamente i campi di Venegono, Vergiate, Calcinate e, in tempi più recenti, anche numerose aviosuperfici. Nei primi cento anni dell'Aviazione, la Provincia di Varese assume un ruolo da protagonista assoluta. Il volo a vela appare per la prima volta a Varese nel 1926, e da all'ora questo sport si è sviluppato ed è stato praticato sul territorio sempre ai massimi livelli. All'inizio degli Anni Trenta nasce a Varese il Gruppo di Volo a Vela "Tomaso Dal Molin" che, nel corso dell'intero decennio, risulterà essere tra i più attivi e importanti d'Italia.

Nell'im-



Il libro si può richiedere alla mail: csvva@libero.it al prezzo di euro 35,00 spedizione in Italia compresa

volate, numero d'alianti, brevetti di volo conseguiti, sia in termini qualitativi attraverso i risultati conseguiti dai propri soci per primati nazionali e mondiali, insegne sportive e piazzamenti nei campionati nazionali e mondiali. Il Centro Studi Volo a Vela Alpino, editore della rivista Volo a Vela, ha voluto ricordare, in occasione dei primi cinquant'anni di Calcinate, tutta l'attività volovelistica svolta nel corso di ben ottantacinque anni in Provincia di Varese, attraverso un percorso scritto solo con immagini accompagnate da pochi commenti essenziali.

Il Consiglio Direttivo del CSVVA Calcinate del Pesce, Varese



mediato dopoguerra, si costituiscono i gruppi di Venegono e Vergiate che nel 1961, con la realizzazione dell'aeroporto di Calcinate del Pesce, confluiranno nel nuovo Aero Club Volovelistico Alta Lombardia, oggi Aero Club Adele Orsi. Nel corso di cinquant'anni Calcinate è sempre stato il club di volo a vela più importante d'Italia sia in termini quantitativi, ossia ore

