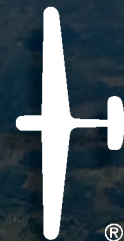


Sped. in abb. postale - 70% Fil. di Varese. TAXE PERÇUE. Euro 8,00

LUGLIO/AGOSTO 2015 - n. 350

VOLO A VELA



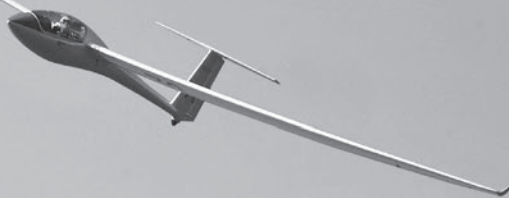
La Rivista dei Volovelisti Italiani

- **Un monumento per Adele e Giorgio Orsi**
- **Pionieristico e pratico il Sunseeker Duo**
- **Campionato Italiano 20 metri**

Aero Club Adele Orsi Varese

An aerial photograph of the Aero Club Adele Orsi in Varese, Italy. The image shows a long, narrow runway and taxiway cutting through a green landscape. To the left of the runway is a large body of water, likely Lake Varese, with some lily pads visible. To the right of the runway is a residential area with many houses and a road. In the foreground, there are several hangars and small aircraft parked on the tarmac. The background shows rolling hills and mountains under a clear sky.

www.acao.it
e-mail: acao@acao.it
Lungolago di Calcinate n. 45 - 21100 Varese
telefono 0332 310073



Mondiali!

Il pilota italiano Stefano Ghiorzo ha appena conquistato il suo secondo titolo mondiale di volo a vela, vincendo in Lituania la prima edizione del campionato della classe 13,5 metri. Sono solo tre i nostri connazionali iridati nella specialità: Leonardo Briigliadori nel 1985, Giorgio Galetto nel 1999 (ha poi vinto anche la Finale GP nel 2011), quindi lo stesso Stefano Ghiorzo in Ungheria nel 2010. Questa volta Stefano, nel frattempo divenuto direttore dell'Alisport che costruisce gli alianti VDS Silent, aveva un mezzo realizzato quasi "su misura". Il suo Diana 2 è stato modificato per rientrare nella nuova classe voluta dalla FAI in sostituzione della precedente World Class che aveva mancato di realizzare gli obiettivi di diffusione di un volo a vela meno costoso, e di moltiplicare il numero dei praticanti. Per ora la 13,5M non ha raccolto maggiore popolarità, ma la formula permette di immaginare un futuro diverso.

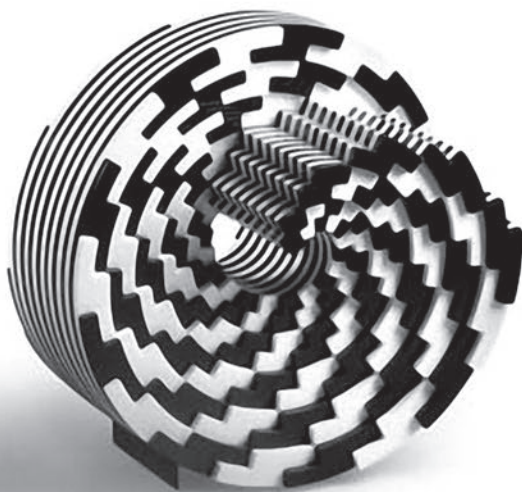
Dietro a questa vittoria ci sono anche il genio e il lavoro di una squadra di ingegneri e tecnici italiani che è riuscita a dare nuova vita al particolarissimo aliante polacco, che ora potrà forse diventare la base sulla quale sviluppare una nuova generazione di piccoli veleggiatori di altissime prestazioni.

I successi del pilota e di questo nuovo prototipo si affiancano al risultato della squadra italiana presente in Lituania anche con Alberto Sironi ai comandi di un

Silent Electro, che ha concluso al sesto posto permettendo alla nostra nazione di conquistare per la prima volta la Team Cup in un campionato mondiale. Il capitano e coach, presente sul posto a gestire la trasferta e a dare preziosa assistenza ai piloti, era il campione nazionale in carica della Classe 20M, Luciano Avanzini.

Dal fronte dell'acrobazia giungono negli stessi giorni notizie altrettanto positive e importanti: il pilota Luca Bertossio ha conquistato per l'Italia una meritata Medaglia d'Argento al Mondiale della categoria Illimitata, battuto solo dal "mostruoso" Ferenc Toth, che però ha dovuto soccombere alla straordinaria prestazione di Bertossio nella prova dello Sconosciuto 2, vinta con l'eccezionale punteggio del 77% contro tutti i favoriti. Luca è ormai da qualche anno un personaggio ben conosciuto in tutto il mondo, e vive gran parte del tempo in tournée mondiale, tenendo stage di volo acrobatico e partecipando a manifestazioni ed esibizioni pubbliche.

Ora sta aprendo i battenti a Varese l'edizione 2015 della Finale GP, una sfida organizzativa senza pari nello sport del volo a vela. Averne conquistato l'assegnazione rappresenta già un segno di forza e di rappresentatività internazionale del club dedicato alla memoria di Adele Orsi. Vinca il migliore, possibilmente un pilota italiano!



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 Cernezzì

Segreteria:

Bruno Biasci

Archivio storico:

Umberto Bertoli, Lino Del Pio,

Michele Martignoni

Nino Castelnovo

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:

Il Sunseeker Duo

vola e anticipa il futuro

(foto di Eric Raymond)

Progetto grafico e impaginazione:

Claudio Alluvion

Stampa:

Master Graphic - *Leggiano (Va)*

Redazione e amministrazione:

Aeroporto "Adele e Giorgio Orsi"

Lungolago Calcinate, 45

21100 Varese

Cod. Fisc. e P. IVA 00581360120

Tel./Fax 0332.310023

csvva@voloavela.it

www.voloavela.it

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

issn-0393-1242

In questo numero:

LUGLIO/AGOSTO - n. 350

- Un monumento per Adele e Giorgio Orsi 4
- Un volo sostenibile: dai parchi nazionali agli sviluppi del volo sportivo 9
- Pionieristico e pratico il Sunseeker Duo 20
- Abbigliamento specialistico 41
- Campionato Italiano 20 metri 43
- Barazzetti Tales 53



• Un monumento per Adele e Giorgio Orsi
• Pionieristico e pratico il Sunseeker Duo
• Campionato Italiano 20 metri



Controlla sull'etichetta
LA SCADENZA
del tuo abbonamento

LE TARIFFE PER IL 2015

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 Adele e Giorgio Orsi Lungolago Calcinate, 45 - 21100 Varese, indicando la causale e l'indirizzo per la spedizione;
- con bonifico bancario alle coordinate IBAN: IT 30 M 05428 50180 000000089272 (dall'estero BIC: BEPOT21) intestato a CSVVA, indicando la causale e l'indirizzo per la spedizione, e dandone comunicazione agli indirizzi sotto riportati;
- con assegno non trasferibile intestato al CSVVA, in busta chiusa con allegate le istruzioni per la spedizione.

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

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

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

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

Un monumento per Adele e Giorgio Orsi



Un riconoscimento dedicato alla famiglia Orsi, disegnato dalla nipote e realizzato dai figli dei due fondatori del volo a vela di Calcinate. Cerimonia di presentazione con gioia e forte commozione

Il 14 maggio si sono vissuti momenti di vera commozione durante l'inaugurazione e presentazione del monumento dedicato ad Adele e Giorgio Orsi, la coppia a cui il volo a vela italiano deve moltissimo. Erano presenti la famiglia Orsi Mazzucchelli, il sindaco di Varese Attilio Fontana e l'assessore Maria Ida Piazza, assieme alla presidente dell'aeroclub Margherita Acquaderni e a quello del Centro Studi Volo a Vela Alpino Roberto Manzoni, soddisfatti della partecipazione di tanti soci del club nonché dei piloti visitatori intervenuti.

Il monumento descrive l'amore per il volo a vela e la gioia di dividerlo con gli amici



Il presidente dell'ACAO Margherita Acquaderni taglia il nastro insieme a Gianni Orsi e a Roberto Manzoni presidente del CSVVA

I figli dei fondatori del club, Gianni e Silvia Orsi Mazzucchelli, hanno ricordato con commozione i genitori e poi svelato il monumento progettato dalla nipote Charlotte, architetto e visual designer, che è ora posizionato nel piazzale antistante l'ingresso dell'aeroclub. Di fronte ai rappresentanti della stampa, è stato anche presentato il fitto calendario di eventi estivi dell'aeroclub. È stato confermato che il club aprirà la scuola di volo anche ai disabili. Alla sola voce sparsa informalmente molte associazioni disabili si sono mostrate estremamente interessate all'iniziativa.

Gianni Orsi ha ricordato i propri genitori, commuovendo tutti col suo racconto





kiloyankeepapa
pilot sport apparel
Made in Italy



flight suits 100% tailor made from 1998



Da sinistra: Umberto Brustio, Davide Orsi Mazzucchelli, Charlotte Orsi Mazzucchelli, Gianni Orsi Mazzucchelli, Silvia Orsi Mazzucchelli, Corrado Brustio

Sicuramente anche questa nuova iniziativa interpreta il pensiero di Giorgio e Adele. Il vice presidente della Handicap Sport Varese, Antonio Bazzi, ha già potuto provare molti aspetti del volo sedendosi ai comandi del modernissimo simulatore di volo. Gli appuntamenti in programma proseguono con il campionato italiano classe 20 metri biposto in maggio, seguito il prossimo dal secondo raduno internazionale Calif A21-S, gli alianti "made in Varese" costruiti dalla storica Caproni e progettati dall'ingegner Carlo Ferrarin. Nel mese di giugno l'ACAO ha ospitato il primo raduno di alianti vintage, e gli aeromodellisti con il 3° Memorial Franco Campana



Da sinistra: Roberto Manzoni, Gianni Orsi Mazzucchelli, Silvia Orsi Brustio, Margherita Acquaderni



Dopo l'inaugurazione, una festa intorno alla piscina del club

L'evento chiave del programma di quest'anno è invece la finale mondiale del Grand Prix FAI, in programma dal 5 al 12 settembre, seguito dall'appuntamento con l'Open Day, che nell'edizione dello scorso anno ha

avuto un grande successo con un enorme affluenza di pubblico. Da ultimo, l'ACAO ha aperto la possibilità a chi deve eseguire la sperimentazione con i droni per ottenere la certificazione, di accedere all'aeroporto. ■



Margot e Gianni si abbracciano nel ricordo di Adele e Giorgio Orsi

Un volo sostenibile: dai parchi nazionali agli sviluppi del volo sportivo



Enrico Girardi


Questi i fatti: a fine Marzo 2015 mi sono visto recapitare dal Tribunale di Aosta una condanna penale con 500 Euro di ammenda, e la conseguente trascrizione sul casellario giudiziario: per i prossimi due anni sarò un pregiudicato. È successo che a Luglio 2014 ho sorvolato l'ingresso della Valsavarenche per una decina di minuti con un aliante dell'aeroclub locale, entrando di fatto dentro al perimetro del Parco Nazionale del Gran Paradiso. Una guardaparco, mentre stava osservando il nido del gipeto, mi ha notato e ha scattato alcune foto mentre stavo costonando, denunciando il fatto che il mio volare spaventava alcuni stambecchi; questi, intimoriti dalla sagoma dell'aliante - simile ad un rapace - fuggivano disorientati rischiando di cade-

re giù per il pendio. Similmente il suo cane appariva disturbato dal rumore dell'aliante; nel suo verbale ad un certo punto mi vede ad una trentina di metri dal pendio, e poi addirittura ad una decina.


Lasciando stare facili ironie, e tralasciando analisi percettive fuorvianti in merito alle quali il bravo Alessandro Bruttini dell'AeCCVV credo che potrebbe dare interessanti e approfondite spiegazioni, tecnicamente la guardaparco aveva ragione (quote AGL a parte).

La questione ha preso localmente una piega inaspettata: vari giornali locali hanno acchiappato la notizia riportandola "a modo proprio", chi correttamente e chi calcando la mano, e da lì ai blog il passo è stato breve: insomma, si è detto di tutto e di più.

Di fatto mente ero in volo non mi sono posto il problema dei confini del Parco, poiché ero convinto di non violare alcuna Legge; nel concreto tuttavia - inutile nascondersi dietro ad un dito - sul tema si era già discusso più volte in aeroclub, anche perché l'AIP, che ha recentemente già subito modifiche, dice una cosa che è stata spesso fonte di interpretazioni opposte, a partire dalle analisi del grande Jean-Marie Clément. Come piloti locali si è sempre cercato di non passare in quelle zone, più che altro per non disturbare gli animali: chi vola rispetta la natura. Inutile dire però che nelle giornate molto buone è capitato di sorvolare l'area, fra l'altro incontrando vari altri piloti provenienti da Francia e Svizzera. Il fatto di avere marche italiane e di essere transitato sul casotto di osservazione delle guardie temo non abbia giocato a mio favore in questa sventura, ma non è di certo una scusante.



ENTE PARCO NAZIONALE GRAN PARADISO
CORPO DI SORVEGLIANZA – SEDE DI VALSAVARENICHE
LOC. DEGIOZ 11/a – 11010 VALSAVARENICHE – AO

Prot.  Dégiöz, il 27-2-2014

AL PROCURATORE DELLA REPUBBLICA
PRESSO IL TRIBUNALE DI AOSTA

COMUNICAZIONE DI NOTIZIA DI REATO.
(Articolo 347 C. P. P.)

Con la presente il sottoscritto Ufficiale di P.G. Caposervizio del Corpo di Sorveglianza del PNGP, Giovanni, appartenente all'ufficio in intestazione, comunica quanto segue:

In data 27-2-2014 alle ore 16,40 circa la Guardaparco Claudia, agente di P.G., mentre era in appostamento per il monitoraggio del nido del gipeto, in zona Arolla di Valsavareniche, udiva un forte sibilo provenire dall'alto. Alzato lo sguardo notava la presenza di un aliante che volava sopra al casotto di sorveglianza dell'Arolla, poco distante, portandosi dapprima verso Becca Piana per poi virare e dirigersi verso il Pessey passando sopra la guardaparco medesima.

L'operatrice di Sorveglianza riusciva, con il binocolo a rilevare la sigla del velivolo I-1531.

Il volo del velivolo non era sicuramente un volo di rientro d'emergenza a causa di sfavorevoli condizioni meteo, od estemporaneo, in quanto, il pilota ha effettuato diversi passaggi nella zona tra l'Arolla ed il Pessey (volontariamente quindi), specialmente nell'area con maggiore presenza di ungulati, probabilmente per averne una migliore visione.

Nel corso delle varie planate il pilota volava a quote vicine al suolo variabili all'incirca tra i 30 – 100 metri ma, specialmente quando passava nelle pendici di Punta Valletta, la distanza dal suolo diminuiva sino ad una decina/ventina di metri, quindi con completa padronanza del velivolo, cosa che ulteriormente esclude l'ipotesi di un volo in condizioni di emergenza.

Dopo svariati volteggi in zona, all'incirca alle 17,15 il velivolo si allontanava in direzione Becca Piana, presumibilmente per rientrare all'aeroporto di Aosta.


Successivamente alla segnalazione, data la scarsa conoscenza della legislazione sul volo, lo scrivente provvedeva ad effettuare una ricognizione delle norme legislative applicabili, dei divieti di sorvolo esistenti, nonché a ricercare indirizzi e contatti utili ad accertare l'identità del trasgressore, che si è ottenuta a seguito di richieste all'aeroporto di Aosta ed all'Aeroclub Aosta.

L'aeroporto di Aosta comunicava che il velivolo con sigla I-1531 è in esercizio all'Aeroclub Valle d'Aosta.

L'Aeroclub Valle d'Aosta comunicava quindi che il giorno 27-2-2014 l'aliante in questione era pilotato dal sig. CORRADO GEX.

Il territorio del PNGP risulta interdetto al volo sulla base della Lex 394/1991 art. 11 co 3 h) e dal suo regolamento approvato con deliberazione del Consiglio Direttivo n. 4 del 5 febbraio 2001 "Regolamentazione del sorvolo del territorio del Parco" che vieta in ogni caso (art. 3 co 2 lett f) "in generale ogni attività da diporto o amatoriale o sportiva".

Quando anche i piloti che frequentano l'aeroporto di Aosta non conoscessero la legge della aree protette (394/1991) ed il regolamento innanzi citato (tra l'altro reperibile anche sul sito dell'ente all'indirizzo " <http://www.pngp.it/ente-parco/ufficio-relazioni-con-il-pubblico/atti-e-regolamenti> "), sicuramente conoscono l'esistenza dell'interdizione al volo in tale area, in quanto sono tenuti a conoscere



ENTE PARCO NAZIONALE GRAN PARADISO
CORPO DI SORVEGLIANZA – SEDE DI VALSAVARENICHE
LOC. DEGIOZ 11/a – 11010 VALSAVARENICHE – AO

RELAZIONE DI SERVIZIO SU SORVOLO NON AUTORIZZATO DELL'AREA DEL PNGP.

Il giorno 27-2-2014 mentre ero appostata per il monitoraggio nido del gipeto nella zona di sorveglianza dell'Arolla, sotto la pietraia alla sx orografica del torrente Leysetz, ad una quota di circa 2200 metri, coordinate 360590 est 5054518 nord (WGS84), verso le 16.40, ho sentito, provenire dall'alto, un forte sibilo. Osservando nella direzione del rumore ho visto che si trattava di un aliante.

Il velivolo stava volando nella zona sopra il casotto dell'Arolla e nel suo avanzare dapprima con rotta verso Becca Piana passava a pochi metri di distanza le pendici della Punta Valletta successivamente con rotta verso il Pessey passava sopra la mia persona ad una distanza non superiore a 30-40 metri. Dopo essere scomparso verso Becca Piana, mentre ero al telefono con il Caposervizio 27-2-2014 anni per segnalare la cosa, il velivolo è riapparso in cielo ed ha effettuato diverse volte il giro completo in precedenza, mantenendosi a quote molto vicine al terreno, circa tra 30 e 100 metri, ma soprattutto sulle pendici di Punta Valletta la sua altezza dal terreno si riduceva ad una decina di metri.



L'aliante è scomparso verso le 17.15 e la sua direzione era Becca Piana.

La sigla identificativa del velivolo rilevata è I-1531.

Il velivolo con il suo continuo volteggiare in zona, proiettando a terra l'ombra di una sagoma che è assimilabile a quella di un rapace e con il suo forte sibilo ha creato notevole disturbo agli animali in zona, difatti sulle pendici della punta valletta si sono visti numerosi stambecchi, in particolare femmine con i capretti nati da poco, fuggire disorientati in varie direzioni, con rischio anche di caduta, data l'orografia della zona e la precipitazione della fuga.

Persino il mio cane di servizio risultava disturbato dal rumore e tendeva a cercare un riparo.

Dégiöz, 27-2-2014

Riporto un articolo del Dott. Achaz von Hardenberg del Centro Studi Fauna Alpina - Parco Nazionale Gran Paradiso, sul sorvolo nel Parco:

Il sorvolo con qualsiasi mezzo, nel Parco come in qualsiasi altra area protetta nazionale, rappresenta un illecito di natura penale sulla base della legge quadro 394 sulle Aree Protette.

Numerosi studi, condotti negli ultimi anni in ambiente alpino, dimostrano come proprio il parapendio può causare un notevole disturbo nei confronti della fauna selvatica e in particolare degli ungulati di montagna, come camoscio e stambecco.

Questi studi dimostrano come il volo irregolare e imprevedibile del parapendio causa reazioni di fuga

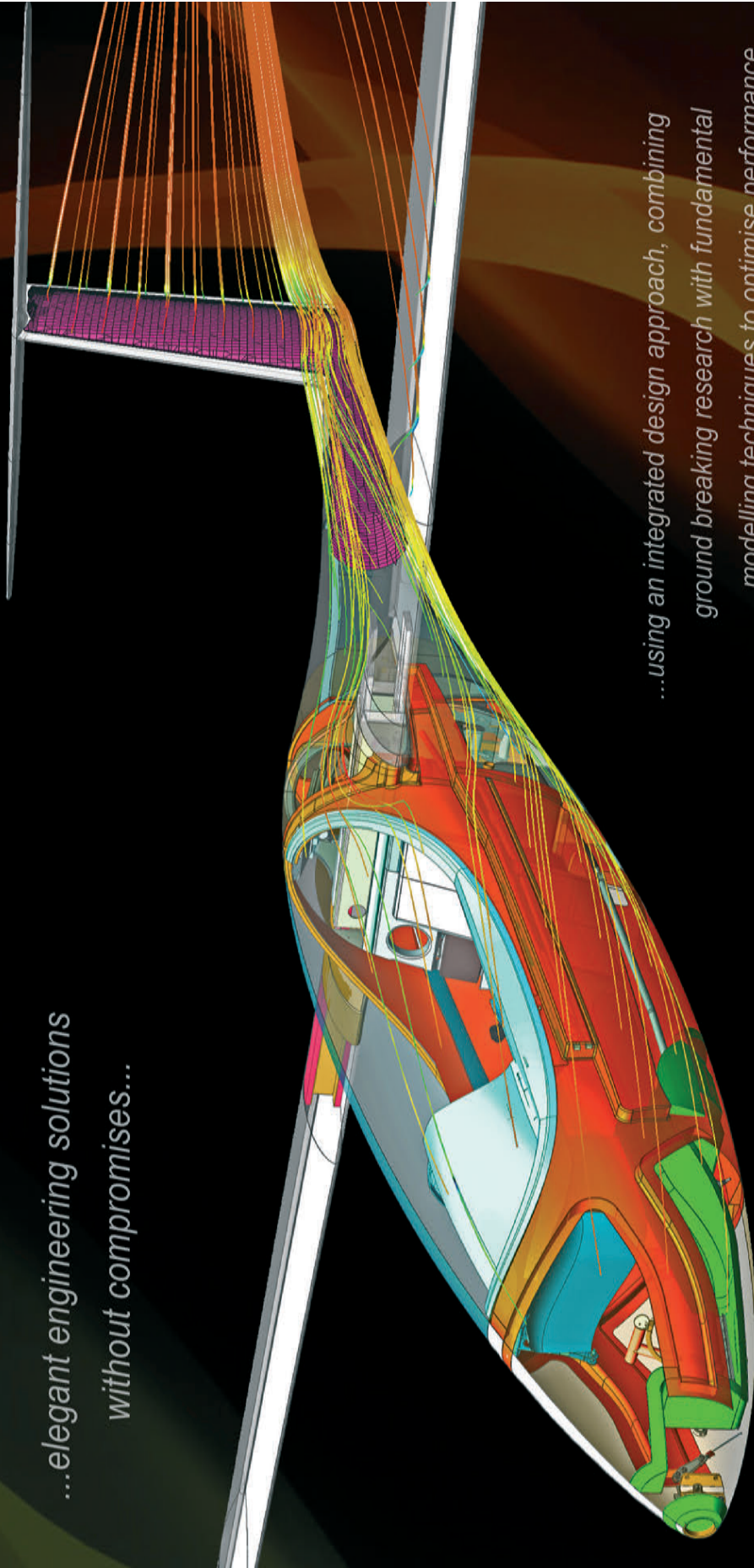
Il sig. Corrado Gex, nostro stimatissimo parlamentare degli Anni Sessanta, era un appassionato di aviazione e, fra le altre cose, promosse lo sviluppo del volo sportivo e turistico - cosa assai diversa da quello commerciale - a livello regionale. Lui stesso era pilota di aereo a motore, ed era solito atterrare anche sui ghiacciai del Gran Paradiso. Purtroppo nell'Aprile del 1966 morì in un incidente aereo e, non a caso, l'aeroporto di Aosta è a lui intitolato. Nel recepimento di questa splendida attività che è il volare fra le montagne, e volendo tutelare il Parco, fu promulgata una Legge Regionale - la n° 15 del 1988, ancora vigente - che sostanzialmente vieta agli aerei a motore il sorvolo del Parco al di sotto dei 500 m sul terreno, con un'importante deroga per il volo sportivo del nostro aeroclub. L'intento normativo era palese: non disturbare la fauna con il rumore dei motori ad elica, ritenendo che volare sopra ai 500 m non desse fastidio neppure con un aereo a motore.

JES1 Evo

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



JONKER SAILPLANES
www.jonkersailplanes.co.za



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



M+D FLUGZEUGBAU
www.jonkersailplanes.de

...A REVELATION



Corrado Gex ha reso famoso il volo in Valle d'Aosta con le sue avventure sui nevai

L.R. 15/1998 (estratto normativo)

Art. 1

1. Al fine di assicurare la tutela dell'ambiente naturale e la sua difesa anche dall'inquinamento acustico, è vietato, nell'ambito dei parchi, delle aree naturali protette e delle oasi di protezione della fauna, ricadenti nel territorio della Regione Autonoma della Valle d'Aosta, l'atterraggio e il decollo dei veicoli a motore.

Negli stessi ambiti è vietato, per i velivoli a motore, il sorvolo a quote inferiori a m 500 dal suolo.

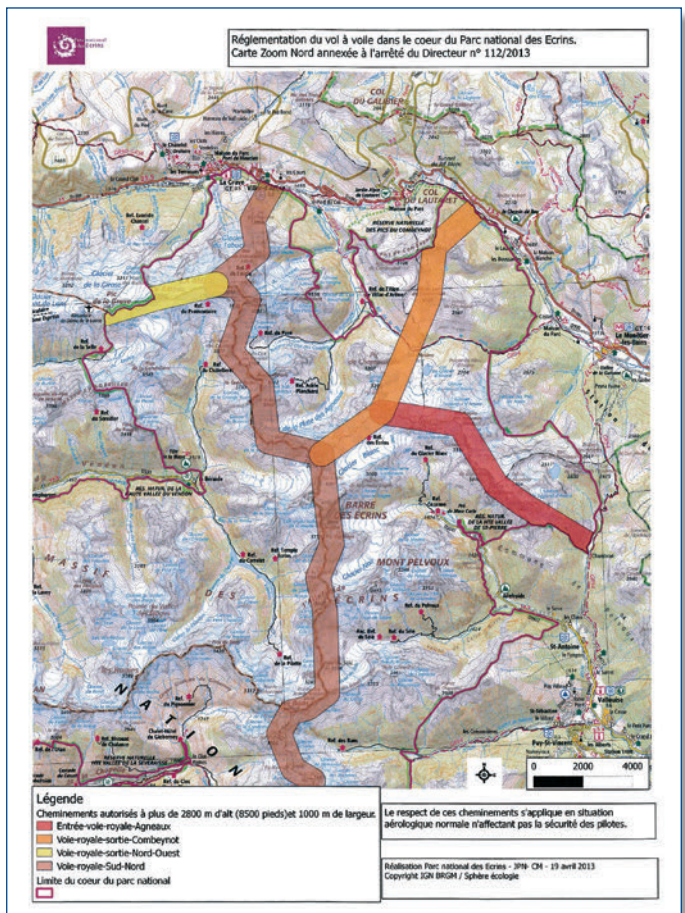
5. La stessa disciplina non si applica altresì per quanto concerne lo svolgimento delle attività didattico-sportive e di allenamento piloti dell'Aeroclub Valle d'Aosta.

Dall'altra parte però l'Ente Parco - inutile dire che l'ho scoperto dopo - ne vieta il sorvolo nel modo seguente (estratto normativo del Regolamento Ente Parco):

Art. 3, comma 2, lettere h) e j)

punto 2. E' in ogni caso proibito il sorvolo del territorio del Parco per:

- h. attività con deltaplani, ultraleggeri e parapendii;
- j. in generale ogni attività da diporto o amatoriale o sportiva.



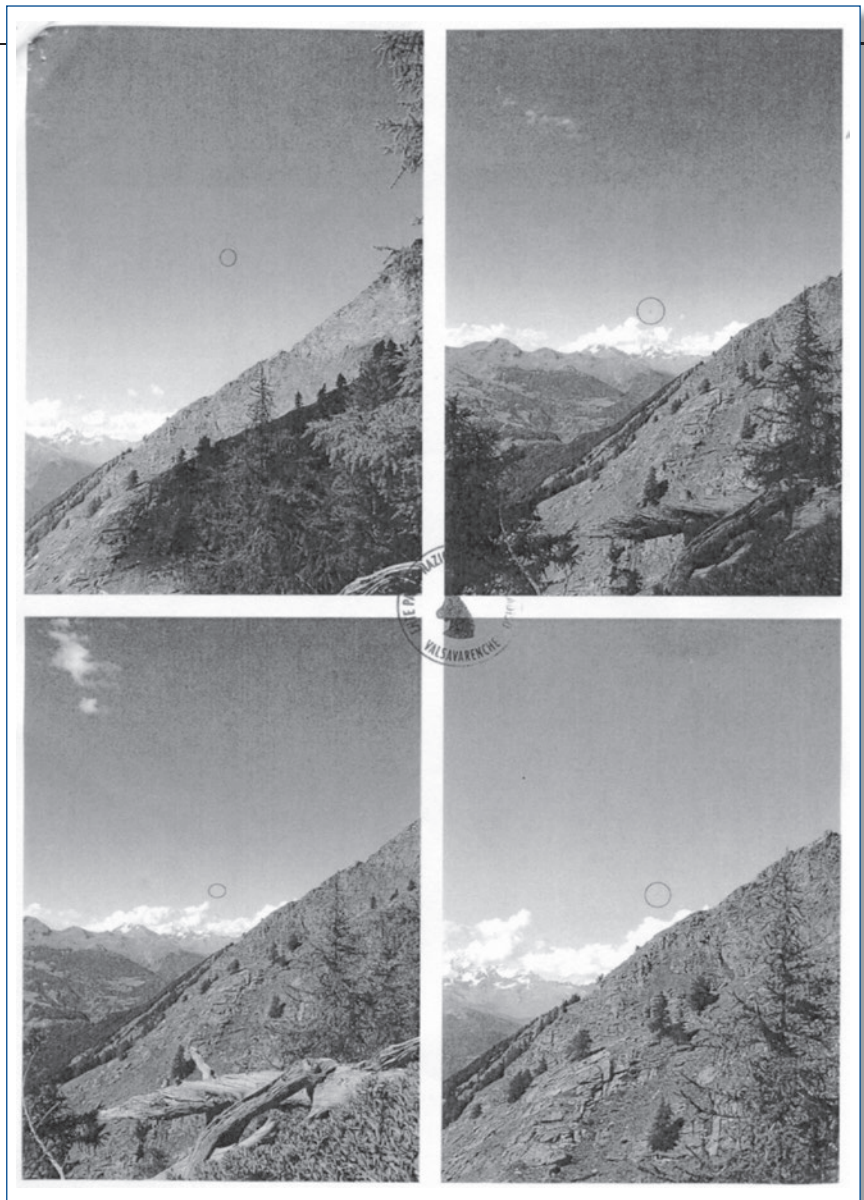
In Francia sono stati creati dei percorsi approvati per il volo degli alianti sui parchi

Da un punto di vista normativo il Parco ha una competenza superiore a quella regionale, in quanto è un Ente Nazionale; così, dopo tanto mal di pancia, dopo innumerevoli confronti con avvocati e piloti che già ci sono passati, ho scelto di non fare opposizione e di incassare la condanna.

Se avessi deciso di intentare la via del Tribunale forse - e sottolineo forse - avrei potuto vincere la causa similmente a quanto hanno già fatto altri piloti, ma per ragioni lontane dalla realtà (come mi suggerì un legale: non lo sapevo, la Legge non è chiara, non l'ho fatto apposta, non ero sotto ai 500 m AGL, le foto non danno l'esatta posizione dell'aliante, la guardaparco aveva chiaramente difficoltà percettive, ecc...). Insomma, negando recisamente i fatti e la loro descrizione invece di far valere un diritto.

Essendo causa penale, anche in caso di vittoria, avrei comunque pagato il mio avvocato, e ben più dei 500 Euro di ammenda.

Ringrazio di cuore Giorgio Galetto (il quale incappò in una vicissitudine del tutto analoga sorvolando il Parco del Velino) che con la sua telefonata mi ha fatto risparmiare ulteriori pene, ed assieme a lui i tantissimi amici piloti che mi hanno sostenuto con passione, chi proponendo la via dell'andare avanti con la battaglia legale, e chi no; un grazie speciale ad Alvaro de Or-



Le immagini dell'aliante pilotato dall'autore, come apparse nella relazione della guardia parco

léans-Borbon per avermi supportato anche in modo molto tecnico oltre che umano.

L'estratto dall'AIP-Italia

**ENR 5.6.1 PARCHI NATURALI E ZONE SOGGETTE A PROTEZIONE FAUNISTICA
NATURAL PARKS AND AREAS SUBJECT TO NATURAL FAUNA
PROTECTION**

Allo scopo di tutelare l'ambiente di determinate zone protette, quali parchi naturali, aree di interesse biologico, faunistico, in base all'art.11 della L. 06/12/1991 n° 394, ad ulteriori leggi regionali e/o provinciali, e al provvedimento della D.G.A.C. n° 42/1060/R1/6-1-1 del 14-05-98, è vietato il decollo, l'atterraggio ed il sorvolo a bassa quota a tutti gli aeromobili ed ai voli da diporto sportivo entro le Riserve Naturali, eccetto quando in emergenza o per operazioni di soccorso, spegnimento incendi o di interesse delle Riserve stesse, autorizzati dalla Direzione della Riserva.
L'elenco di tali divieti con specificate le coordinate, le dimensioni e le quote vietate al sorvolo sono indicate in ENR 5.6.1.1-1 e seguenti.

To protect the environment of some areas like natural parks, areas of biological, faunistic interest, under provision art. 11 of Law 6.12.91 n° 394, further local and regional restrictions, and according to Italian civil aviation Authority's provision n°42/1060/R1/6-1-1 dated 14-05-98, take-off, landing and low level overflying are prohibited to all aircraft (ultra light machines also) over Natural Reserves unless under emergency, rescue, fire fighting operations or for wild life reserve advantages, authorized by the Reserve's Authority.
List of these interdictions with the specification of the coordinates and the dimensions of the areas and the level prohibited are listed in ENR 5.6.1.1-1 and following.

Pipistrel: the freedom of flight

La più ampia gamma di aerei VDS|LSA|VLA|AG al mondo



TAURUS
aliante VDS
biposto
affiancato
a decollo
autonomo

Apertura alare 14.97 m
Interamente in compositi
Efficienza 1:41
VNE: 225 kmh

Disponibile
elettrico o con
Rotax 503 UL
53hp @ 6,600 rpm

Flaperoni
e direttori
Corsa di decollo
180 m MTOW

Caduta minima: 0.70 m/sec @ 94 kph
Carrello a doppia traccia retrattile

TAURUSELECTRO/M

www.pipistrel.it :: info@pipistrel.it



Taurus M
15 m (50 ft) wingspan
Taurus Electro
15 m (50 ft) wingspan

Apis/Bee
15 m (50 ft) wingspan
13.5 m (45 ft) wingspan
15 m (50 ft) wingspan

Sinus 912
15 m (50 ft) wingspan

Virus 912
12.5 m (42 ft) wingspan

Virus SW 80/100
10.2 m (34 ft) wingspan

ALPHA Trainer
10.5 (35 ft) wingspan
ALPHA Electro
10.5 (35 ft) wingspan

Panthera
Four seat fast cruiser

Taurus è il primo aliante VDS biposto affiancato al mondo. Offre una totale libertà grazie al motore retrattile (elettrico o convenzionale), un carrello retrattile a doppia carreggiata, eccellenti qualità di volo, minima manutenzione ed uno spazioso abitacolo biposto ben ventilato.

c/o Aviosuperficie Valdera
Aero Club Pisa
Capannoli (PI)
Scuola: 349 5418022
www.pipistrel.it
info@pipistrel.it
hot line 335 370073
Officina: 340 4249367

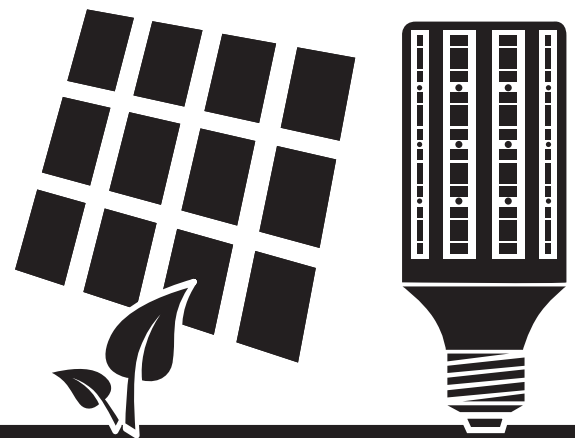


Ad. MaxPrudic ... MB/Icon



Un futuro più efficiente:

- Soluzioni fotovoltaiche per aziende e abitazioni
- Progetti di illuminazione LED aziendali
- Noleggio, servizi di gestione e monitoraggio



ELMEC SOLAR
via Pret 1 - 21020 Brunello, Varese
0332.802111 - info@elmecsolar.com

www.elmecsolar.com
www.elmec.com

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



AB „Sportinè aviacija“

Le idee giuste
per il volo a vela!

Peter Pan Service Srl



Via Foscolo, 12 - 21040 Jerago (VA)
Tel. +39 335 6291057 - Tel. +39 3391061065
www.peterpansrl.com • soaring@peterpansrl.com

Rappresentanza in esclusiva per l'Italia dei famosi alianti LAK:
LAK 19 std 15/18 mt • LAK 17 B-FES 15/18/21 mt • LAK 20 libera 23/26 mt



Teli protettivi da esterno per alianti: Alta capacità di traspirazione • Ottima protezione • Rifiniture di qualità



Accessori per la movimentazione di alianti: Barre di trasporto • Ruote di sostegno per le ali • Cavalletti

Da un punto di vista di buon senso ho sempre pensato che fosse impossibile per un aliante spaventare degli animali a terra, almeno non più di quanto possa fare abitualmente un'aquila (che da noi non scarseggiano), e soprattutto ho sempre ritenuto che ciò non comportasse alcun danno alla fauna.

Però, dopo un travagliato incontro col direttore dell'Ente Parco - sig. Michele Ottino - mi sono dovuto in buona parte ricredere. Il profilo alare genera un sibilo che gli animali avvertono a terra, ed il passare più volte sul gruppo di animali - magari girando una termica - li rende inquieti; la qual cosa - non ridete, è una questione seria - può influenzare il perpetrarsi della specie.

Pur non concordando con i metodi (denuncia penale), siccome i Parchi sono nati per tutelare gli animali, c'è poco da discutere: la guardaparco in fondo aveva ragione.

A: **Aeroclub Italia**
segreteria.aeci@pec.aeci.it

Oggetto: **Richiesta informazioni su restrizioni allo spazio aereo per sorvolo su Parchi naturali.**

Riferimenti: **foglio AeC D'Italia prot 27752 del 21 ottobre 2014.**

In risposta a quanto rappresentato da codesto AeC d'Italia con il foglio a riferimento si comunica quanto segue:

- in assenza di una esplicita richiesta di segregazione dello spazio aereo sovrastante i Parchi Naturali, istituiti dalle autorità Nazionali o Regionali/Provinciali/Comunali, non esiste divieto di sorvolo per gli aeromobili o assimilati;
- tale restrizione deve essere formalmente richiesta ad ENAC e resa nota agli utenti aeronautici con pubblicazione su AIP Italia nella specifica sezione all'uopo dedicata (AIP ITALIA ENR 5.6.1).

Cordiali saluti

Ing.
Sebastiano Vecchia

gnc

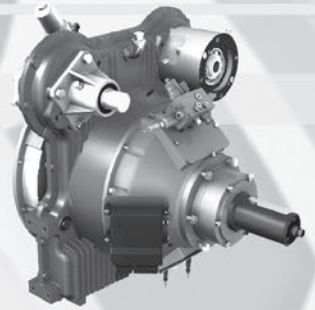
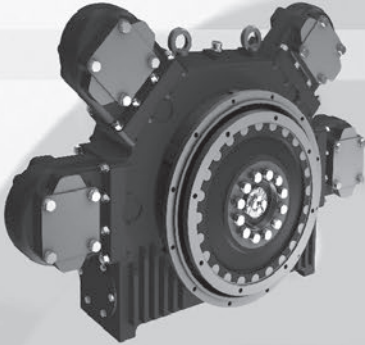
L'Enac richiede una formale procedura di interdizione al volo, altrimenti i divieti non hanno valore



Sono molte le aquile che popolano il cielo della Valle d'Aosta. Incontrarle è sempre magnifico

TOWERCLUTCH

- Standard SAE mounting
- Input elastic coupling
- Oil or air actuation
- In-line or pulley drive
- Compact and heavy duty design
- Multiple SAE pump pads
- MPCB electronic control
- Power up to 1350 kW



STELLADRIVE splitter boxe

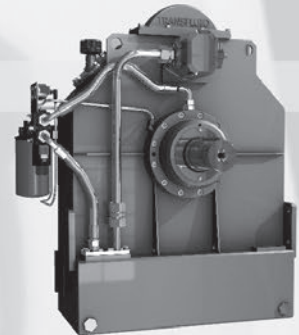
The Stelladrive is an innovative module that fits between engine and transmission to drive a plurality of hydraulic pumps and implements, taking power directly from the engine flywheel.

It is directly mountable on the engine SAE housing and flywheel, featuring built in elastic coupling to damp torsional vibrations and compensate possible misalignments

- Power up to 1380 kW

KPTO drain type coupling PTO

- Variable fill start up drive
- Standard SAE mounting
- In - line or pulley drive
- Remote control
- Explosion proof upon request
- Built - in elastic coupling
- Built - in feed oil pump
- Power up to 1000 kW

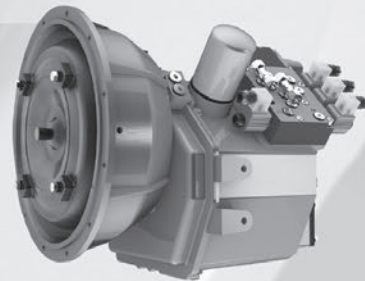


SRBD single pump drive

- Compact axial design
- Standard SAE mounting
- Easy installation thanks to QD clamping System
- SAE flanges for SAE and DIN hydraulic pumps
- Several rubber stiffness available
- Torque up to 5300 Nm

POWERSHIFT TRANSMISSION

- 3,2 or 1 speed full power-shift transmission
- 10" flywheel Torque Converter or Fluid Coupling
- Max stall torque ratio > 3
- SAE 3 or SAE 4 input - SAE or DIM output
- Electronic transmission control system (TCS)
- Available with PTO, 4WD, Brake
- Power up to 95 kW - 3000 rpm



HYBRID MODULE

- Fits between any SAE engine and SAE transmission
- Input SAE 4 - 10"; SAE 3 - 11 1/2"; SAE 1 - 14"
- Electric machine up to 150 kW
- Industrial and marine applications
- Power up to 620 kW

Ritengo tuttavia che sarebbe interessante commissionare un Documento di Studio scientifico sulle reali interferenze e sulle possibili modalità di convivenza fra volo a vela ed animali protetti; a tale riguardo ho lanciato l'idea al dott. Achaz von Hardenberg che è ricercatore per il Parco Nazionale.

Speriamo che prima o poi ne esca qualcosa. Siccome in altri parchi, non nazionali, le leggi non sono così restrittive, mi sono più volte chiesto se non fosse cosa buona e giusta tentare di armonizzare le Leggi, poiché gli animali dovrebbero spaventarsi allo stesso modo nei parchi regionali come in quelli nazionali; a tale riguardo ho chiesto un intervento all'on. Leoni, presidente di AeCI... e resto in attesa di una risposta.

La buona notizia è che simili problemi sono già stati ampiamente trattati e risolti in altri parchi, come nella vicina Francia, ad esempio nella Vanoise e negli Ecrins, dove sono vigenti regolamenti che autorizzano il passaggio degli alianti in funzione di quote e/o di corridoi ben identificati sulle mappe.

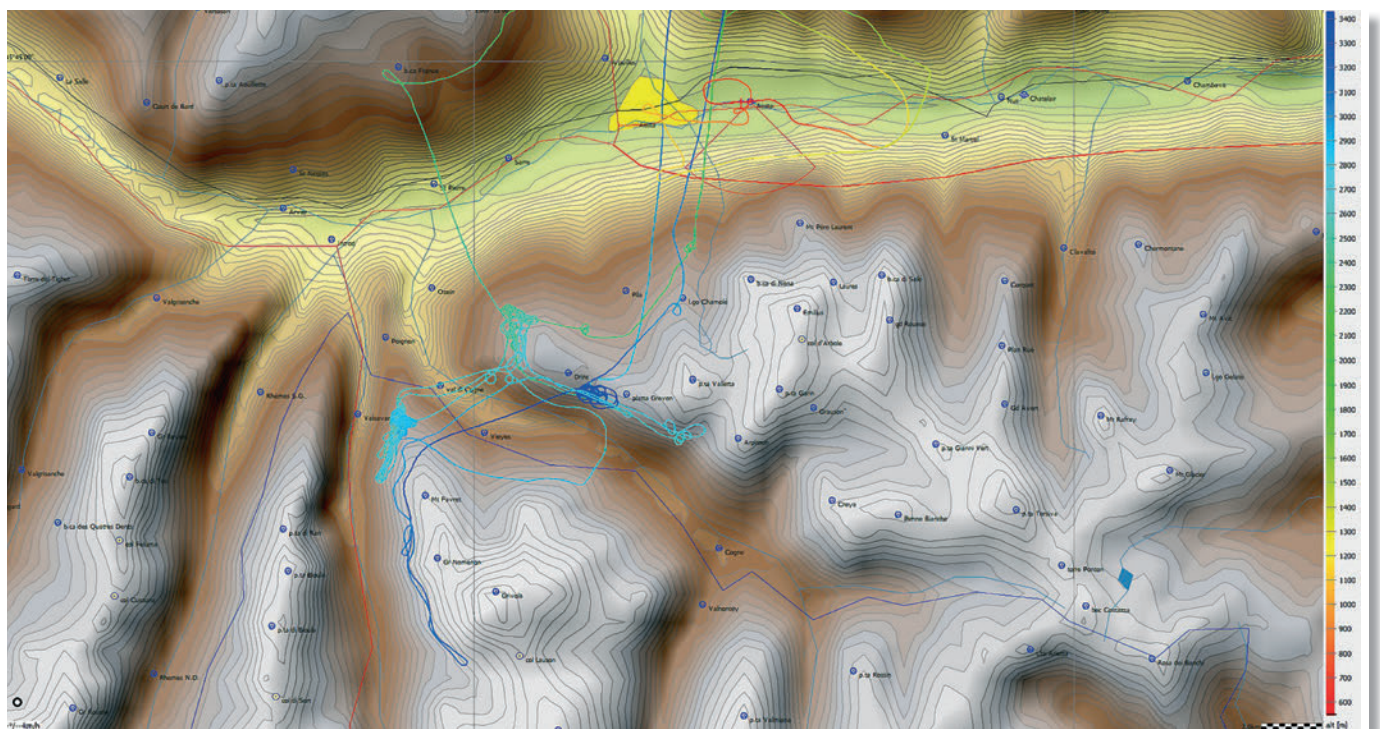
Il direttore dell'Ente Parco Gran Paradiso in tal senso si è detto possibilista e aperto a ricevere proposte; alcuni membri del Direttivo del nostro aeroclub, nonché esperti piloti, stanno lavorando a tale bozza, nella speranza di trovare una soluzione di convivenza che permetta di fatto il collegamento tra la Valle d'Aosta e

la Francia. Non appena ci saranno sviluppi ne verrà di certo data notizia.

Qui ad Aosta sono stati spesi tanti milioni di Euro per provare ad avviare un'attività di volo commerciale dall'esito del tutto fallimentare, come da molti previsto, e creando di fatto un pesante danno all'attività sportivo-turistica che si era molto lentamente e faticosamente sviluppata dagli anni d'oro in cui c'era Corrado Gex. Ora però - speriamo - c'è la possibilità di uscire da questi errori e di fare un nuovo passo avanti verso un volo sostenibile, anche a tutela dell'ambiente: fra gli altri aspetti difficilmente un aeroporto commerciale, con aerei di linea tipo i Jumbolino quadrigetto, avrebbe potuto dialogare col vicino Parco; eppure proprio in tale direzione gli investimenti aeroportuali sono stati orientati negli scorsi anni.

A questo punto bisogna ora sperare in un ravvedimento concreto e rapido da parte di chi ci governa, e in tal senso un messaggio di sviluppo può venire anche da parte del mondo del volo a vela.

Le favorevoli condizioni atmosferiche per il volo a vela di cui possiamo godere, costituiscono una ricchezza ed una bellezza forse meno appariscenti e tangibili delle montagne e delle valli che ci circondano, ma certamente non meno rare ed esclusive.



Traccia del volo nella parte che ha interessato il Parco del Gran Paradiso

Col volo d'onda la possibilità di raggiungere grandi altezze con l'aliante è una specificità della nostra regione che va salvaguardata e protetta alla stessa stregua della fauna delle nostre montagne, e come questa costituisce un bene sempre più raro e prezioso.

Citando la cara Elinor Sheard della E.G.U. "Gliding Needs Airspace".

Purtroppo sul cielo della Valle d'Aosta s'intersecano diverse aerovie (tra queste la Alpha 1 che passa proprio sulla verticale Parco Nazionale) ed esiste la possibilità che errori nella valutazione della posizione o della quota da parte dei piloti degli alianti li facciano entrare negli spazi aerei riservati al traffico commerciale.

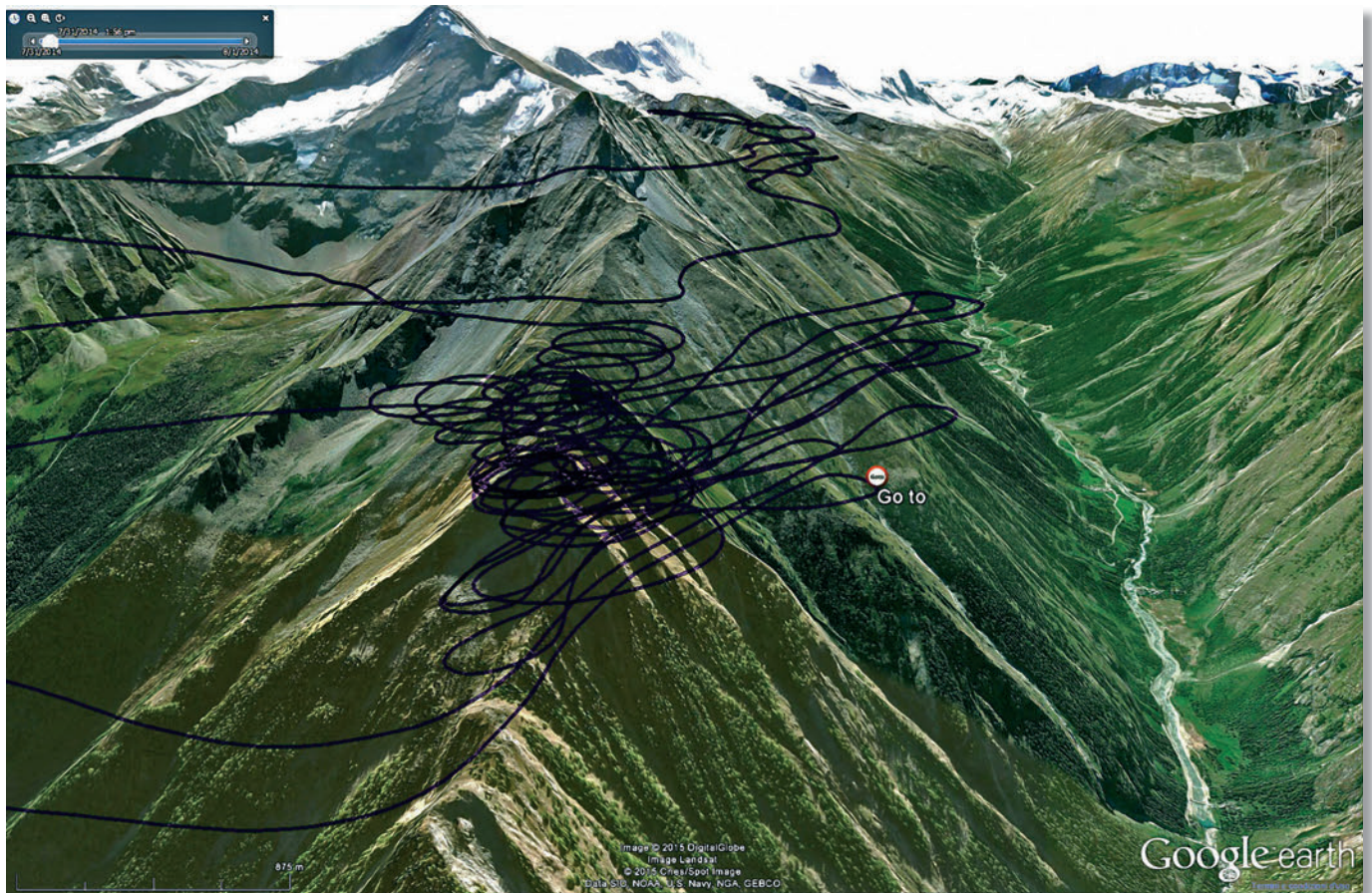
Da anni si sta lavorando per trovare una soluzione al problema di salvaguardare la sicurezza dei velivoli commerciali che sorvolano la Valle d'Aosta e, contemporaneamente, mantenere la possibilità d'offrire ai piloti di volo a vela di tutta Europa l'opportunità di conseguire le Insegne di Diamante: il guadagno di 5.000

m di quota ad Aosta non è una cosa particolarmente difficile, e il raggiungimento di nuovi record di quota sarebbe possibile (11.200 m sono stati fatti dal nostro Giacinto Giorgio).

Il sogno, la visione, sarebbe quella di costituire uno spazio protetto per l'attività di volo a vela, in armonia col Parco, regolamentandone i traffici e trasformando un disastroso aeroporto commerciale in un indotto - anche economico - a sostegno del turismo degli aliantisti.

Un ringraziamento speciale lo devo al nostro istruttore Paolo Meneghini che ha curato per anni queste tematiche con amore e determinazione unici.

Infine, amo la natura e la rispetto, non mi ritengo proprio un delinquente; gli estremismi conducono ad altri estremismi: lo vediamo tutti i giorni al TG. Ho invitato la guardaparco a fare un volo assieme: non si sa mai che prima o poi accetti l'invito per vedere le cose da un'altra prospettiva. ■



Vista prospettica del percorso col quale l'autore ha guadagnato quota nel territorio del Parco

Nessun compromesso!



Ritiro e sostituzione di qualsiasi computer di volo obsoleto con la nuova serie LX80xx o LX90xx!

LXNAV d.o.o • Kidričeva 24a • SI-3000 Celje • Slovenia • T: +386 592 334 00 • info@lxnav.com • www.lxnav.com



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

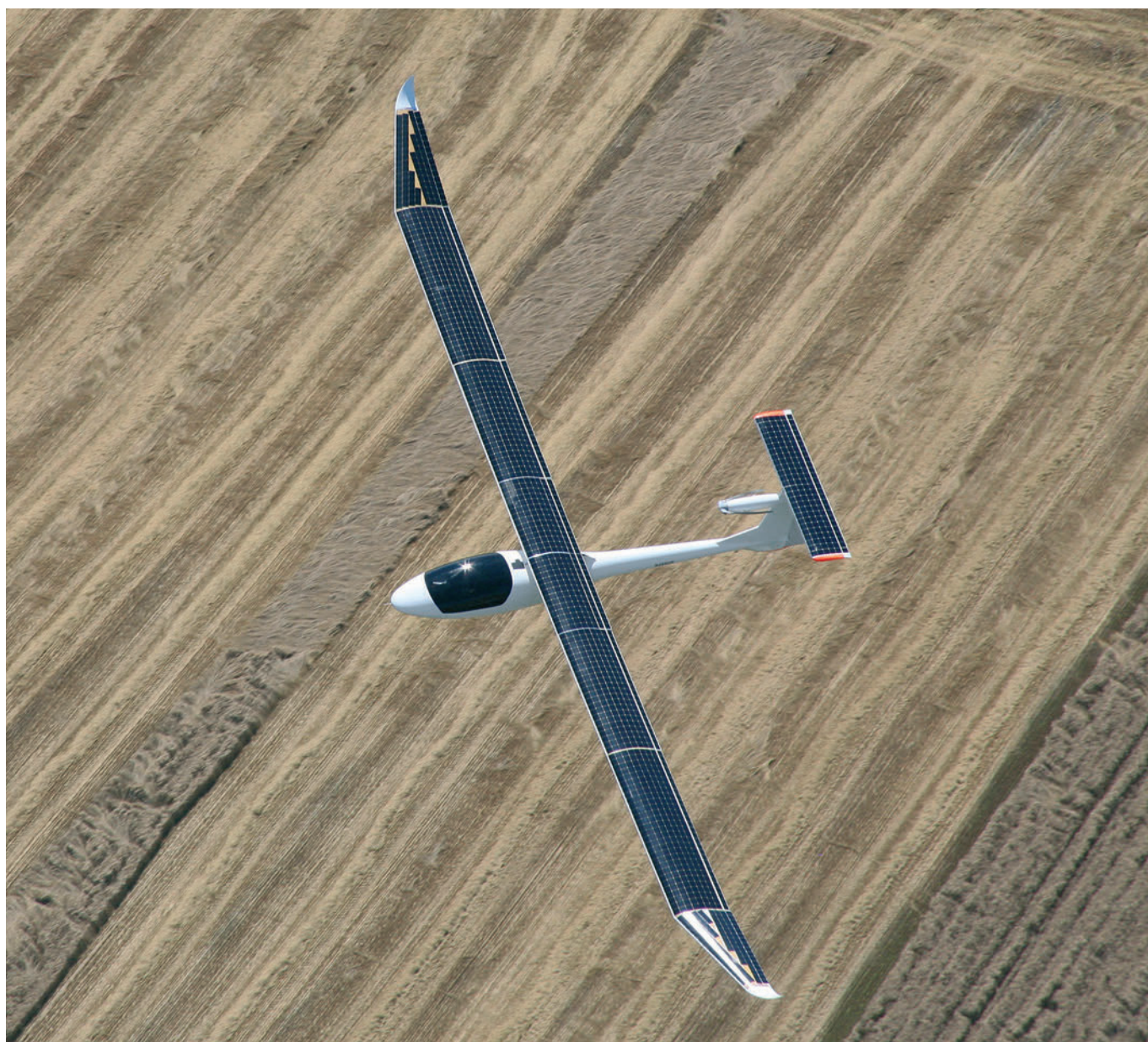


Pionieristico e pratico il Sunseeker Duo

Volare con l'energia della luce.

Ogni dettaglio è studiato per robustezza e risparmio di peso.

L'impegno di una vita, e le sfide della caccia ai record e ai premi internazionali



Il biposto ad energia solare, in grado di volare per tutto la giornata grazie ai pannelli fotovoltaici

Solar flight. Una definizione breve, alla quale stiamo facendo l'orecchio, che indica la capacità di sostenere il volo a motore con la sola energia del Sole o attraverso la mediazione di batterie per conservare l'energia elettrica generata durante il giorno. Il volo solare è uno dei territori poco esplorati che potranno dare un nuovo futuro all'aviazione: forse avremo un giorno dei veri aeroplani elettrici con autonomia sufficiente, o forse un nuovo tipo di tecnologia sta uscendo dalla culla per aprire nuovi orizzonti come il volo perpetuo ad altissime quote per offrire un'alternativa più economica rispetto alla messa in orbita di satelliti artificiali.



La fusoliera è stata creata negli stampi dello Stemme S10, cortesemente prestati dalla ditta tedesca



L'ala è invece nata negli stampi del monoposto sperimentale Icaré II

Dovremmo iniziare a prendere familiarità con alcuni nomi... Albrecht Berblinger, il sarto di Ulm (Germania) che nel 1811 fece degli esperimenti di volo planato, e al quale oggi è dedicato il noto premio tecnologico internazionale;

Paul MacCready, il più famoso ingegnere di questo gruppo, che tra le altre cose ha progettato e realizzato il Solar Challenger; Günter Rochelt, che ha realizzato prima il Solair I, poi il Musclair I a pedali titolare di vari record, e infine il Solair II che aveva uno stile innovativo e che volò nel 1998 con propulsione elettrica e pannelli solari; Rudolf Voit-Nitschmann, un professore dell'Università di Stoccarda che era a capo del team che ha creato l'Icaré II, un monoposto con pannelli fotovoltaici da 25 metri d'apertura; Bertrand Piccard,



Lo stile elegante e fantascientifico del Solair II

l'uomo più rappresentativo del mega progetto Solar Impulse, iniziativa colossale al centro dell'attenzione della stampa; e altri ancora, come Ivo Boscarol della Pipistrel che all'elettrico nell'Aviazione Generale ci crede e ha già messo in produzione il biposto da addestramento Alpha Electro, e Klaus Ohlmann che conquista regolarmente nuovi record anche con aerei elettrici come l'E-Genius.

SILENT 2 ELECTRO

BY ALISPORT

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



DECOLLO AUTONOMO

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

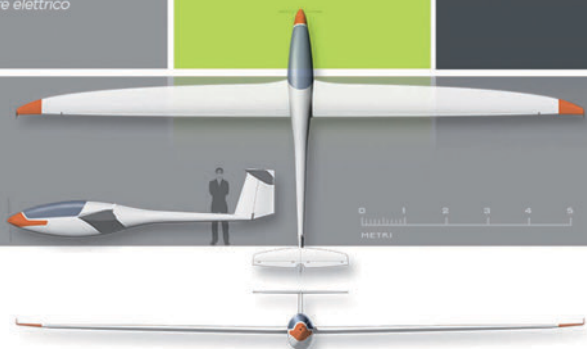
*motore elettrico

TOP QUALITY

Design, materiali e performance

VDS AVANZATO

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



COSTRUITO PER LA NUOVA CLASSE FAI 13,5M





Irena Raymond insieme ad Eric sulle colline dell'Oltrepò. Nel riquadro, lavori di configurazione e diagnosi al PC

Vita in volo

Oggi però dedico la mia attenzione a Eric Scott Raymond e al suo Sunseeker Duo, un aeromobile dalle concrete possibilità di uso pratico alimentato soprattutto da energia solare. Raymond ha dedicato la sua vita al volo, in tante sfaccettature. Da ragazzino costruiva piccoli alianti di carta che, quando realizzati al meglio e ben trimmati, potevano spiralarne in una termica di pendio fino a sparire alla vista senza alcun radiocomando... il più puro trionfo del volo libero. Da giovane ha vinto due Mondiali di acrobazia in deltaplano, ed è stato il primo a fare il looping in negativo con un delta appositamente modificato da lui stesso. Nella sua vita avventurosa ha anche



Il Sunseeker si conduce con i polpastrelli, sfiorando la barra di comando

espandigliorizzonti
sky sportster S⁶



prova il nuovo esclusivo concetto di touring

Scopri il nuovo Sky Sportster S6, l'aeromobile sportivo per volare in completa autonomia su lunghe distanze. Con una velocità di crociera di 146 kts e un rapporto di 1:36 in veleggiamento, l'S6 rappresenta un'autentica innovazione nel suo genere.

Rappresentante in Italia: Urbe Aero SRL · Via Salaria 825 · Aeroporto Roma Urbe 00138 Roma
+39 06 8864 4990 · www.urbe.aero 



Luca Bertossio,
Campione Mondiale di
Acrobazia in Aliante è il
testimonial dell'S6
Sky Sportster



esportato in Europa, sulle Alpi, la filosofia del “volo bivacco”, con atterraggi sulle cime, per passarvi la notte e ridecollare il mattino seguente, andando sempre più lontano. Oggi questa è diventata una specialità degli sport aeronautici Red Bull. Nel 1990, dopo aver completato la costruzione del suo primo motoalante a pannelli fotovoltaici, il Sunseeker I, lo ha portato in volo attraverso gli USA.

Il tablet è collegato senza fili alla video-fotocamera Go-Pro e permette di controllare le inquadrature e scattare al momento giusto



L'hangar a Rivanazzano

Non può che farci un enorme piacere che lui e la moglie Irena abbiano scelto Voghera e il suo aeroporto come base di lavoro e di residenza. Lavorano tutto il giorno nell'hangar per rifinire e migliorare i loro alianti straordinari, e continuano a volare tanto.

Condividono il piacere di vivere nel nostro clima, di volare sui nostri scenari, e forse anche la relativa privacy di cui godono qui, anche per il bassissimo profilo che ha l'aviazione in questa nazione. In effetti il loro lavoro potrebbe attrarre sguardi indiscreti, venuti a carpire qualche segreto, ma da noi verrebbero facilmente notati.

Entrambi formano una coppia davvero interessante che ha tante esperienze da raccontare. Il loro tempo è prezioso, come spesso accade per le persone fortemente motivate e concentrate su un obiettivo.

Dopo il volo attraverso gli USA, Eric ha migliorato il Sunseeker dotandolo di batterie più capienti, ne ha allungato l'apertura alare, e poi lo ha portato in Europa



La coppia di piloti e costruttori, durante la Fiera di Friedrichshafen

concludendo un notevole tour continentale. Nel 2009 ha sorvolato le Alpi da Zurigo a Torino, atterrando durante i World Air Games e proseguendo poi fino in Sicilia. In parallelo a questa attività di costruzione e volo, ha svolto mansioni di consulente per numerosi progetti, parecchi dei quali coperti da segreto militare (droni e strutture composite).



Con le ali ripiegate, il Sunseeker Duo occupa poco spazio in hangar



La sua competenza nell'utilizzo di pannelli solari come rivestimento strutturale dell'ala, nelle tecniche di alleggerimento delle costruzioni in composito e nella gestione della propulsione elettrica sono di livello mondiale. Tra le altre numerose iniziative, ha collaborato con Alan Cocconi per il suo SoLong, primo aeromobile (radio-comandato, in questo caso) che è riuscito a sostenere il volo solare per oltre 48 ore, dimostrando per primo la fattibilità del volo perpetuo.

E naturalmente, Eric non poteva che far parte del gruppo tecnico del Solar Impulse oggi impegnato in un lungo e costosissimo giro del mondo.

Il Sunseeker Duo

Il lavoro di Raymond è su molti fronti, ma certamente il Sunseeker Duo è il più visibile. Con esso ha realizzato un aereo-

Una sezione di prova realizzata negli stampi dell'Icaré II

mobile che permette il volo solare con una praticità che è alla portata di qualsiasi pilota. Solo pochissimi hanno avuto la fortuna di salirvi come passeggero, e sono davvero molto felice di essere stato uno di loro.





Il vostro “direttore”, felice dopo aver volato su un aeromobile pionieristico, che troverà posto nei libri di storia

Seduto in abitacolo, non trovo grandi differenze con un normale motoaliante di grande apertura alare. È stato progettato il più possibile nel rispetto dei dettami della CS-22 e pare essere strutturalmente molto robusto e di finitura durevole. Non è fatto di carta velina, non si rompe toccandolo e regge bene i carichi a terra e in volo. Molti ingegneri non davano credito a un progetto che prevede tra l'altro un carrello triciclo retrattile, dotato di ammortizzatori con ruotino anteriore sterzante, due posti affiancati con buona capacità di portare “carico utile”, e la possibilità di ripiegare le semiali per un facile hangaraggio. L'ala è stata costruita negli stessi stampi dell'Icaré II, ma con apertura ridotta da 25 a 23 metri. È facilmente smontabile per trasportarlo con un rimorchio classico. La struttura dell'ala, con profilo di elevato spessore, le conferisce una marcata rigidità, che serve

a proteggere i costosi pannelli fotovoltaici inadatti a strutture più flessibili.

Selfie su un aereo che potrebbe trasformare il futuro dell'aviazione



www.lxnavigation.com

Leading the way since 1975



navigation

LX navigation Italia

info@lxnavigation.si

Gli strumenti più innovativi sul mercato del Volo a Vela

LX Eos

NUOVO variometro di fascia alta



- G-metro integrato, giroscopio a 3 assi, accelerometri sui 3 assi
- Porta PDA/PNA, fornisce i dati Flarm e di navigazione al PNA/PDA
- Calcolo del vento accurato sia in volo rettilineo che in termica
- Batteria ricaricabile incorporata che assicura 3 ore di autonomia
- Navigazione semplificata per TP e TSK con calcolatore di planata finale
- Utilizzabile da solo o come parte integrante del sistema LX Zeus
- Modulo Voce come componente integrato nel sistema
- Porta Flarm dedicata (ingresso dei dati Flarm e Powerflarm)
- Ricevitore GPS come componente integrato del sistema
- Sensore ENL (Livello Rumore Motore) incorporato
- Registratore di volo approvato IGC al massimo livello
- Interfaccia microSD Card esterna
- Visualizzazione Assistente di termica
- Formato standard da 57 millimetri
- Interfaccia Bluetooth
- Schermo con funzione Flarm Display
- Registro dei voli

LX Zeus

Piu di 300 unità vendute

- L'interfaccia utente più intuitiva sul mercato
- Strumento da competizione di altissimo livello, scelta ideale anche per gli alianti di club
- Fornito con variometro LX Eos (con modulo vocale, G-metro, registratore di volo IGC)
- Layout di pagina totalmente personalizzabili (primo e unico strumento sul mercato)
- Personalizzazione parametri mappa: colori, font, orientamento, cerchi di distanza
- Righe dati inferiori configurabili con le numerose "Nav Boxes" disponibili
- Registrazione volo: LX EOS, Colibri II (IGC di alto livello), Flarm (IGC basso/alto livello)
- Ottimizzazione del volo in tempo reale secondo le regole FAI e OLC
- Interfaccia multilingue
- Modalità navigazione Panoramica Mappa
- Area raggiungibile in planata (dati terreno considerati nel calcolo)
- Gestione delle AAT completamente automatica
- Calcolo accurato del tempo AAT e delle relative statistiche
- Visualizzazione schermo radar Flarm
- Opzioni disponibili: Orizzonte Artificiale, Bussola elettronica, LXJoy
- Simulatore per PC disponibile



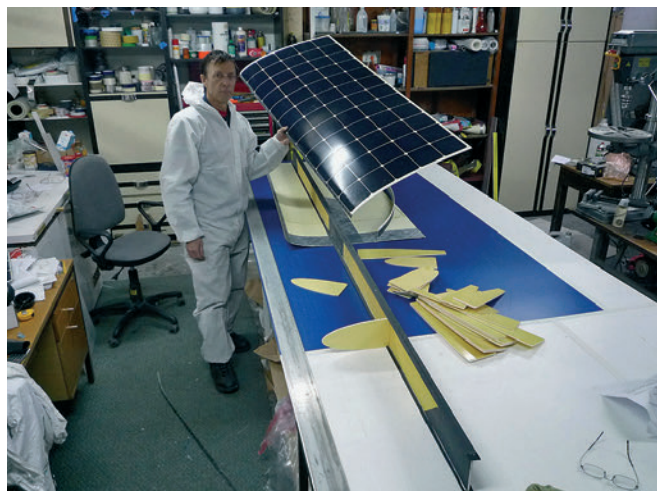
AGGIORNAMENTO

LX 4⁰⁰⁰/5⁰⁰⁰/7⁰⁰⁰/7007/ZR940/VP6/ZS1 a LX Zeus (Tutte le dimensioni)

PREZZI DI AGGIORNAMENTO DA: € 1690,00 + IVA



La fusoliera è stata invece costruita negli stampi messi gentilmente a disposizione dal dottor Stemme in persona, gli stessi del noto S10. La parte centrale, che nell'S10 è costituita da un castello metallico che contiene il motore e unisce l'abitacolo alla coda, è stata sostituita da una sezione integrativa in compositi. L'incredibile leggerezza e robustezza (solo 270 kg comprese le batterie!) sono dovute alla costruzione con due strati sottili di fibre preimpregnate, unite a un'anima centrale a nido d'ape, ma anche alla concezione minimale di ogni singolo dettaglio, dal numero di viti al dimensionamento di staffe e supporti. La trave che sostiene la deriva incorpora più materiale del necessario, per garantire la sopravvivenza della cellula ad un'eventuale distacco dell'elica o del motore. E comunque, è stato installato anche un paracadute balistico. Dall'interno, l'abitacolo appare molto più ampio e spazioso che nello Stemme, grazie alla diversa conformazione dei sedili e al minor spessore delle strutture. Sono ben 1.500 i pannelli solari ultrasottili installati nelle ali e nel piano di coda. La loro efficienza energetica è molto elevata, pari al 23%, e sono collegati a circuiti che li fanno lavorare al meglio. I pannelli generano energia in eccesso rispetto alle necessità del volo livellato; questo eccesso può produrre un'effettiva salita netta a motore, o venire indirizzato alle batterie per riportarle al massimo dopo un decollo. In mancanza di luce, il Sunseeker ha un'autonomia



Le celle solari sono parte integrante del rivestimento dell'ala. Eric riesce a costruirle in forma di leggerissimi gusci

di circa 20 minuti. Il motore è stato progettato da Roman Susnik appositamente per il Sunseeker Duo: sviluppa 20 kW continui, fino a 25 kW per brevi periodi, ed è in grado di convertire l'energia eolica in elettricità alla bisogna. Persino nelle brevi fasi di riduzione dei giri e dello spegnimento, una pur piccola quantità di energia viene generata e inviata alle batterie. Nulla deve andare sprecato!



L'avveniristico Sunseeker Duo in rullaggio. Ben diverso dallo spirito quasi "ciclistico" del monoposto, il Duo è un grosso aeromobile ottimamente rifinito



La linea aerodinamica tipica di un aliante permette di ridurre la spinta necessaria al sostentamento o alla salita; le prestazioni come aliante sono notevoli per questo tipo di macchina, con un'efficienza di 1:37 realizzata però a basse velocità (65 km/h). In questo aspetto, il Sunseeker anche in conseguenza del basso carico alare (da 15 a 20 kg per metro quadro), somiglia molto ai vecchi alianti d'annata costruiti in tubi e tela, e galleggia e s'arrampica anche nelle termiche più deboli. La linea estetica, invece, così come l'esperienza di pilotaggio e di uso, è da super aliante molto moderno. Il sito solar-flight.com contiene molte informazioni sulle consulenze e sul curriculum di Eric Raymond, e riconosce un grande tributo alla memoria di Günter Rochelt, dal quale Eric ha imparato in particolare le tecniche di risparmio del peso e ha tratto incoraggiamento e ispirazione.

In volo con Eric Scott Raymond



Il rullaggio si conclude sul piazzale di Voghera-Rivanazzano grazie al perfetto controllo direzionale del ruotino sterzante

Ma perché?

Forse questa è la prima domanda che viene alla mente. Sfaciatamente, e un po' grullamente, l'ho posta a entrambi. Eric e Irena, una pilota slovena molto competitiva in aliante, hanno una risposta semplicissima: lo hanno realizzato per poter volare, perché a loro piace soprattutto stare alti, sopra le nubi, giocando con le condensazioni e andando a cercare termiche, onde, e una più forte insolazione sui pannelli fotovoltaici mentre si divertono a vedere il mondo da una prospettiva ancora più insolita del normale volo a vela. Al momento di scrivere questo articolo, stanno pianificando un piccolo tour in volo tra Italia e Svizzera, fino a Munster, passando a far tappa di nuovo a Torino. In sintesi, fanno quello che fanno perché piace loro, e basta.

Certo, con questa passione Eric si è costruito una reputazione globale, non solo come progettista innovativo



Abitacolo silenziosissimo anche con il grosso finestrino aperto sul panorama circostante

ma anche e soprattutto come sviluppatore di progetti aeronautici che porta fino ai voli di test da lui stesso compiuti. I fondi necessari per finanziare queste iniziative vengono dall'impegno del patrimonio personale, ma anche dai contratti di consulenza, dai concorsi di tecnologia con premi internazionali, da piccole donazioni indipendenti e da piccoli sponsor.



Sorvolo del castello di Nazzano presso Salice Terme



Una straordinaria formazione: Eric, dal monoposto che ha attraversato USA ed Europa, fotografa Irena che vola sul Duo

I record e gli sponsor

Il gioco si fa più duro di quanto pensassi. Gli aeromobili costruiti da Eric sono atipici, un po' apolidi; stentano a rientrare in categorie, in particolare quelle dei record FAI. Tutto sommato, è la stessa impressione che mi fa questa forte e speciale coppia di piloti. La partecipazione ai premi e alle gare come il Berblinger Prize o la Coppa CAFE-Green Flight va di solito abbastanza liscia. Più sorprendente è il fatto che la FAI, nonostante Eric sia detentore della Medaglia d'Oro conseguita ai WAG di Torino per il "miglior aeromobile experimental" (e a Torino ci sia giunto in volo col Sunseeker da Zurigo), si sia "dimenticata" d'invitarlo ai prossimi WAG che si terranno a Dubai. La caccia ai record è meno chiara, e certamente non remunerativa a meno di creare un evento di forte visibilità col supporto di un grosso sponsor. Il lato oscuro

delle sponsorizzazioni è che un forte sponsor diventa il padrone e il comandante del progetto!

Le decisioni sul come, quando, dove, se, e con chi recitare lo spettacolo saranno dello sponsor. Così,

al giorno d'oggi, funzionano solo i due estremi: trovare una galassia di piccoli finanziatori di sostegno, o sceglierne uno che sia veramente molto, molto grosso, con una potenza commerciale fortissima.



Volo a motore con energia solare



Poco prima del decollo. Facile il rullaggio e il controllo della potenza

Altrimenti, il progetto può avere il destino segnato, anche all'ultimo momento, sacrificandolo a logiche commerciali e alle pressioni del mercato libero. Prendiamo infatti il recentissimo "Sorvolo della Manica" dalla Francia all'Inghilterra. C'è in rete un comunicato ufficiale della Pipistrel nel quale si afferma che uno dei loro fornitori ufficiali, la Siemens, ha posto il veto alla realizzazione del sorvolo da parte dell'Alpha Electro Pipistrel, che usa proprio un motore della ditta tedesca. È stato necessario sbarcarlo e restituirlo alla fabbrica, dopo uno scambio di diffide e di missive minacciose. Pochi giorni dopo, il bimotore elettrico E-Fan della Airbus ha compiuto il "mitico" Channel

Crossing, vantandosi di questa "prima" mondiale. I soliti sospetti cadono sulle importanti relazioni commerciali tra i due colossi dell'industria europea. Be', in termini oggettivi questo è stato il primo attraversamento da parte di un bimotore decollato autonomamente, biposto (ma che ha portato in volo mai più del solo pilota); però non me la sento proprio di dimenticare qui, senza citarlo come ha fatto la stampa generalista imbeccata dagli uffici stampa aziendali, il Solar Challenger che nel 1981 (!) ha volato da Parigi a Londra (262 km!).

Progettato da Paul MacCready, ah ecco, non aveva batterie (men che meno al Litio), ma solo celle solari quindi rientra in un'altra categoria. Ah, e che dire del Cri-Cri, quello è un bimotore ma soltanto monoposto, e ha fatto l'attraversamento il giorno prima dell'Airbus? Che non ha decollato con la propria energia? Vero, infatti le autorità francesi gliene avevano inviato in ritardo il permesso. Il Cri-Cri è davvero minuscolo, con una capottina a goccia che in confronto al resto è enorme, facendo pensare ad un aereo da cartone animato, il che mette in un certo senso nella giusta prospettiva il traguardo conseguito da Airbus.

SKYBatt Modello 10A12

- Accumulatore LiFePO4 con Scheda di Controllo carica/scarica e Modulo di Protezione
- Caricabatterie modello A400

12,8V - 1010Ah
Corrente media 2,5A
Corrente di picco 5A
Peso 1300g

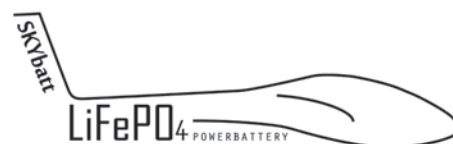
Gli accumulatori LiFePO4 (al litio-ferro-fosfato chiamata anche "LFP") sono un tipo di batteria ricaricabile agli ioni di litio, che utilizza il litio-ferro-fosfato come materiale catodico. Le ottime performance e caratteristiche delle batterie LiFePO4 le contraddistinguono nel mercato grazie alla loro atossicità, all'abbondanza del ferro, alla loro alta stabilità termica, alle caratteristiche di sicurezza, alle buone prestazioni elettrochimiche e all'alta capacità specifica.

I vantaggi chiave delle batterie LiFePO4, sono:

- il 40% di energia in più ma stesse dimensioni e peso inferiore rispetto alla 7Ah al piombo
- maggiore resistenza termica ed **alto rendimento a basse temperature**
- una maggiore resistenza all'invecchiamento
- bassa corrente di auto-scarica
- utilizzo del ferro che, al contrario di altri materiali in commercio, ha un minore impatto ambientale
- anche sottoposte a grossi carichi, danno un'ottima stabilità in tensione
- **peso ridotto mantenendo ottime performance**
- SKYBatt si ricarica con un normale caricabatterie a 13,8V - 2A min

Utilizzare solo per alimentare l'avionica

Per maggiori info contattare S&A Srl: T. 335 209223 - F. 0331 772606 - W. www.sea-srl.it



Caricabatterie per LiFePO4 modello A400

14,6 Vdc - 4A
Doppio stadio di carica CC-CV
Case in alluminio autoventilato
Led di stato carica





Un'immagine di libertà e d'avanguardia nella tecnologia

Un volo da pionieri

Grazie al mio insostituibile apporto tecnico, il Sunseeker Duo ha dimostrato la capacità di decollare e volare col pilota e con un passeggero che supera i 100 kg. Ogni ruota ha un ammortizzatore a gas, con pressione regolabile per livellare l'aliante in presenza di carichi asimmetrici (come in questo caso). Per motivi di centraggio, il mio sedile era fortemente arretrato, e dovevo allungare le gambe per raggiungere i pedali, ma la posizione era molto comoda, con il peso ben distribuito su tutto il sedile e lo schienale. Lo spazio a bordo è molto abbondante, quasi enorme. Col baricentro parecchio avanzato, il decollo è stato privo di storia nonostante il moderato vento al traverso, mentre Eric dava potenza al motore ed era pronto ad abortire la manovra (la lunga pista di Voghera permette al

Sunseeker di operare con grandi margini di sicurezza). Il motore è lontano dall'abitacolo, installato

in cima alla deriva e non trasmette rumore o vibrazioni grazie ai supporti elastici.



In atterraggio a Voghera



Il Sunseeker è nato per volare nell'aria limpida, sopra o accanto alle nubi

In cabina potevamo parlare senza alzare la voce, anche durante la salita. Il carrello di atterraggio convenzionale permette di muoversi sull'aeroporto senza alcun aiutante a terra. Il comando dello sterzo al suolo è basato su un disco nero, simile a quello dei jet di linea, che agisce su cavi in materiale sintetico privo di elasticità. Il freno ha due pompe idrauliche nella consolle centrale: Eric usa la mano destra sul disco dello sterzo, e con il palmo della sinistra agisce in maniera differenziale sui due freni di destra e sinistra. Sembra complicato, ma pare funzionare benissimo. La pedaliera è in carbonio, come quasi tutto il resto, e anch'essa trasmette il comando via funi di fibra aramidica che, non allungandosi sotto trazione, forniscono un controllo diretto ed efficace. Tutto questo per il risparmio di peso. I pedali sono l'unica fonte di rumore in abitacolo: scricchiolano parecchio quando vengono utilizzati.

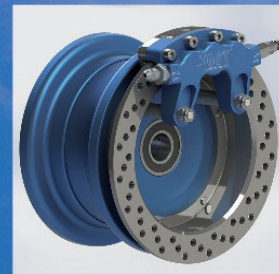
Il decollo è avvenuto rapidamente dopo un'accelerazione costante e, tutto sommato, rapida. Il carrello viene reintrodotto quasi immediatamente con un interruttore. Appena notiamo un aumento del rateo di salita sul variometro LX-Nav, Eric spegne il motore e mette il Duo in spirale in una debolissima termica serale. Era una bella giornata con cumuli frequenti, e con Irena era appena atterrato da un lungo volo, per rispettare l'appuntamento con me.

Ecco che mi lascia i comandi, non senza avvisarmi che se fallisco la salita non ci sarà un secondo volo per me... l'ansia mi è passata presto, trovando che il Sun-

seeker ispira confidenza ed è facile da condurre. Sono del tutto privo di esperienza su alianti di bassissimo carico alare, che volano a bassa velocità, e ho solo fatto un paio di voli su un K13. Su questo motoaliante il baricentro era fin troppo avanzato, quindi non mi è stato facile mantenere una velocità costante in spirale, almeno fino a quando ho scelto di tenere i 65 km/h invece dei 58 perfettamente tenuti da Eric. Ma riuscivo ugualmente a salire con calma e lentezza, mentre chiacchieravamo dell'aliante. Ho anche voluto provare un'inversione di virata, che mi è venuta abbastanza bene da non perdere la termica e sprecare gli sforzi di centraggio precedenti. Il rateo di rollio è modesto, ma la leggerezza del comando è tale da non comunicare alcuno sforzo; forse per questo mi sono dimenticato di contare i secondi impiegati. La barra non chiede di essere tenuta, basta appoggiarvi i polpastrelli senza stringere le dita, e dare i comandi necessari. Nell'insieme, la maneggevolezza è più che buona ma risente della ridottissima energia cinetica dell'aliante. Abbiamo tenuto sempre i flap a zero. Il negativo si usa alle "alte" velocità, e il positivo è solo per il circuito e l'atterraggio.

La barra ha un effetto immediato e marcato sul cobra-picchia, anche a causa del baricentro avanzato. La ventilazione si basa su due prese NACA e il progettista-costruttore è orgoglioso della silenziosità del flusso d'aria che è riuscito a ottenere; le saracinesche di regolazione sono anch'esse comandate da leggeri cavi sintetici.

increased
safety



Complete Hydraulic Brake System

Developped and produced by Tost
Wheel hub with vented brake disk
3-piston brake assembly
Hydraulic brake control
Parking valve

Tost GmbH Flugzeuggerätebau München
Thalkirchner Straße 62 D-80337 München

Tel. +49-(0) 89-544 599-0
Fax +49-(0) 89-544 599-70

info@tost.de
www.tost.de

ICARO²⁰⁰⁰

www.icaro2000.com

Il nuovo casco Solar X e le nostre cuffie ICE
usati dai piloti Piccard e Borschberg sul Solar Impulse 2



La presentazione del Sunseeker include l'esperienza a capottina aperta! Invece di piccoli finestrini tradizionali, ci sono due pannelli di ampie dimensioni, che si aprono scorrendo in avanti. Grazie a un semplice deflettore in plastica, in abitacolo non si creano risonanze o rumori, anzi aumenta la sensazione di totale silenzio e di un volo "naturale". Sporgo il braccio nel flusso d'aria, e mi pare di farlo a velocità ciclistiche, o da traffico urbano. In effetti siamo sempre sui 65 km/h. È una brezza rinfrescante nella calura estiva, come fare una passeggiata in bicicletta in serata. Ed è libertà totale.

Riaccendiamo il motore per qualche minuto avvicinandoci al pendio locale, che non ci dà la salita sperata. Facciamo comunque degli "otto", sempre sfiorando la barra con solo due dita. La velocità massima dimostrata in volo (il Sunseeker è sempre un experi-

mental, non ci sono velocità prescritte) è stata di 135 km/h. Arriva il momento di avvicinarci all'atterraggio ed Eric riprende il comando. Mi lascia provare i direttori, di disegno semplicissimo (e leggero): un altro cavo che semplicemente viene tirato con un dito, attraverso un anellino, e che può essere bloccato in una posizione grazie a una gola a incastro sulla consolle centrale. Il carrello si apre elettricamente in pochi secondi, con le classiche tre spie verdi sul cruscotto. Il trim è pure elettrico, e il finale viene impostato a 105 km/h, velocità ben più alta di quanto mi aspettassi; si scende bene ed è il momento della richiamata, poi si tocca terra tra vari scricchiolii, la maggior parte dei quali viene ancora dai pedali. Lo sterzo a disco è efficiente, ma col vento al traverso Eric sembra molto impegnato, con le due mani dedicate interamente al rullaggio (sterzo e freni).



Un decollo con la videocamera installata sul muso dell'aliante



Ogni singolo comando è stato costruito da zero in compositi, nell'ottica del massimo risparmio di peso



Abitacolo spazioso, confortevole e robusto. Il disco nero comanda la sterzata del ruotino anteriore

Conclusioni

Il Sunseeker Duo è l'aeroplano ad energia solare più avanzato del mondo, e il primo adatto a entrare in produzione. È anche il primo aeromobile solare con un posto per il passeggero. È stato realizzato per dimostrare la fattibilità di un aereo sportivo di uso pratico

e di alte prestazioni.

L'industria aeronautica tradizionale sta esplorando il settore degli aerei alimentati a batterie, puntando al mercato dei club e delle scuole di volo, rappresentato da vari esempi come l'E-Fan, l'E-Genius, e dai prodotti in avanzata industrializzazione come il Pipistrel Alpha e i cinesi Yuneec e Rui Xiang RX1e.



1.500 celle solari su ala e piano orizzontale generano fino a 5 kW di potenza, usata dal motore o stoccata nelle batterie



Il Sunseeker sta accumulando molte ore di volo su scenari magnifici

Ho avuto esperienze con altri alianti con motore elettrico alimentati a batteria, e li ho trovati fantastici col motore acceso, ma la sensazione di autonomia molto limitata col rischio anche di danneggiare costose batterie era talvolta abbastanza sgradevole. In un aliante come il Sunseeker, invece, sapevo che il Sole mi avrebbe aiutato a “rifare il pieno” durante il volo, e anche che si può rimanere in volo con la sola luce solare per tutta la durata del giorno.

Le velocità di planata e di spirale così basse mi hanno dato un'esperienza diversa e suscitato sentimenti di gioia e ammirazione. Nell'insieme, sono stato completamente assorbito da questa creazione di Eric Raymond ed ho apprezzato l'ottima qualità dei comandi di volo e la robusta costruzione del Sunseeker Duo. ■



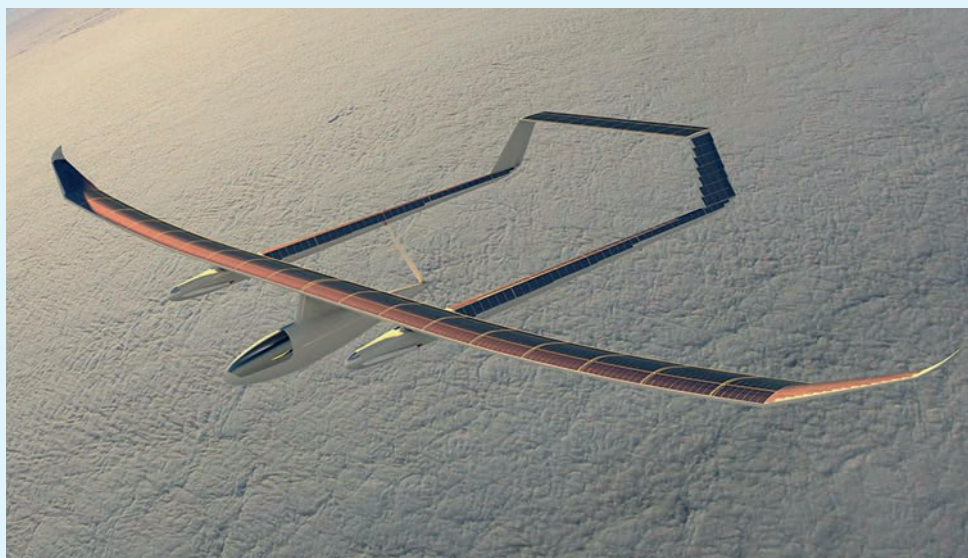


Il castello di Nazzano. Forse un giorno ci sembrerà assurdo aver volato con motori a scoppio, rumorosi e inquinanti

SunStar project

Il SunStar è un concetto ideato da Eric Raymond per le missioni di lunga durata in altissima quota (HALE). Tutte le superfici saranno coperte di pannelli fotovoltaici, anche sulle parti laterali, per massimizzare l'assorbimento di energia solare. L'obiettivo è rimanere in volo perpetuamente, anche per mesi o anni. Sono previsti tre motori elettrici, con altrettante eliche.

I due motori anteriori, sul muso delle due travi longitudinali, portano eliche adatte al decollo e alla salita, mentre quello installato in configurazione spingente dietro al pod centrale porta una grossa elica per la sottilissima atmosfera delle quote stra-



tosferiche. Il pod all'inizio ospiterà un pilota, ma dovrebbe poi essere adibito a trasporto del carico tecnico o scientifico, una volta che il volo automatico sia stato testato a sufficienza. L'eredità del Sunseeker vi troverà posto in alcuni sistemi elettronici di gestione dell'energia e del motore.

Abbigliamento Specialistico

*Abbiamo provato uno dei prodotti Milvus
Costosi ma di alta qualità e ben progettati*



Un giovane pilota svizzero, Daniel Baumli, ha maturato la convinzione che l'abbigliamento sportivo attualmente disponibile sul mercato sia non del tutto ottimale per la pratica del volo a vela. Pensando di poter offrire qualcosa di meglio, ha riunito tre amici designer già esperti di altri settori sportivi e ha creato il marchio Milvus (dal nome latino del Nibbio Reale) per una linea di prodotti pensati

specificamente per il pilota di aliante. Questo piccolo gruppo ha dato impulso anche al marchio DNS Development Never Stops, che utilizza tecnologie moderne per il taglio e la cucitura di capi tecnici da montagna, da sci e da snowboard.

Diventato inserzionista della nostra rivista, Daniel Baumli ci ha inviato un esemplare dei nuovi pantaloni del modello Bravo, che rivelatisi della taglia adatta al presidente del CSVVA, Roberto Manzoni, sono stati a lui affidati per una prova pratica.

Il taglio del pantalone unisex, e la disposizione di tasche e accessori sono stati studiati grazie alle consulenze fornite da piloti di punta, tra i quali Daniel Rossier e Bert Schmelzer. Le taglie disponibili sono per ora soltanto tre, (S-M-L) motivo per il quale non ho potuto svolgere personalmente la prova visto che un'XL sarebbe certamente necessaria per chi porta normalmente la taglia italiana superiore a 52-54. L'azienda punta a convincere la clientela di alta gamma che questa linea di abbigliamento sia effettivamente la più adatta all'uso sportivo. I prezzi sono nettamente più elevati della media e a prima vista possono

destare stupore o perplessità. L'oggetto della prova è descriverne le qualità e se possibile giungere a una conclusione circa la validità del rapporto tra costo e prestazioni.

I pantaloni Bravo, come i più semplici Alfa, sono realizzati in tessuto traspirante, sintetico, facilmente lavabile ed estremamente duraturo. Le prime caratteristiche distintive risiedono nel taglio della cintura, soprattutto nella sua parte posteriore, molto alta per non scoprire la schiena quando si assume la posizione seduta nell'abitacolo, con paracadute e altri accessori. Poi spiccano gli elastici sottopiede che mantengono il pantalone ben teso, evitando arricciamenti e interferenze al momento di salire a bordo.

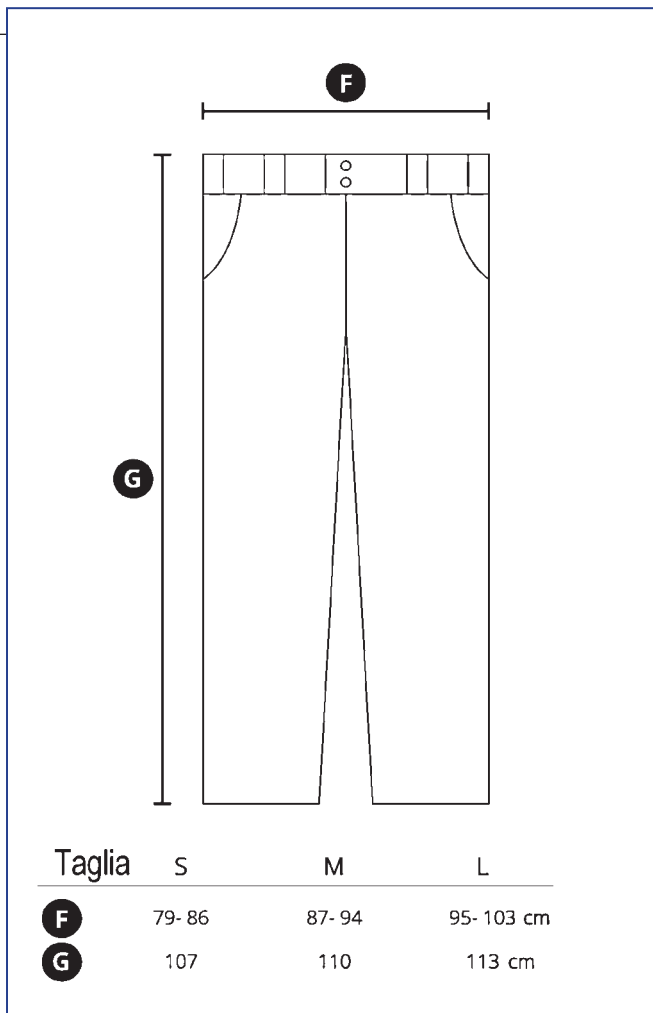
La zip frontale ha, come deve sempre accadere sulle tute da volo, apertura molto allungata in basso al cavallo, per consentire un agevole utilizzo dei dispositivi per le funzioni fisiologiche come pannoloni o tubazioni di scarico e raccolta.

Inoltre, sono presenti delle tasche sulle cosce e ginocchia con portabiro per appunti, mappe e checklist; degli inserti imbottiti le trasformano in protezioni per le ginocchia, molto utili per le operazioni di assistenza

in pista, come ripetuti agganci dei cavi di traino. Le tasche laterali sono accessibili direttamente durante il volo dalla posizione seduta, senza perdere il contenuto sotto il sedile in abitacolo. Delle aperture di ventilazione molto ampie, anch'esse con zip, permettono di adattare l'uso di questi pantaloni anche alle temperature tropicali.

I prezzi vanno dai 189 Euro del modello Alfa ai 249 Euro del Bravo.





elasticizzato, rinforzi per non rovinarsi con gli spallacci del paracadute, maniche allungate per un comodo pilotaggio e tasche facilmente accessibili dalla posizione seduta, nonché una fodera estraibile in pile per la stagione fredda. Il sito internet www.milvus.aero/ propone qualche intervista ai campioni e una piccola serie di articoli informativi, come quello sulle diverse modalità più collaudate per svolgere le funzioni fisiologiche durante il volo, sia per i maschi che per le femmine. Il presidente Manzoni li ha trovati di proprio gradimento, molto adatti ai climi temperati e caldi. Sembrano poter resistere a ripetuti e frequenti lavaggi per molti anni, e non sono soggetti a rovinarsi nelle normali condizioni d'uso, anche senza usare troppi riguardi. ■



Il catalogo si è intanto arricchito di una giacca o giubbotto, nello stesso stile ma della quale non si conoscono ancora dettagli precisi. Il prezzo non è stato ancora annunciato ma dovrebbe rimanere contenuto entro i 270 Euro. Avrà lo stesso tessuto resistente ed



SEDE E OFFICINA VELIVOLI
Officine Aeronautiche Ghidotti Srl
Via dei Grilli 5 - 41012 Carpi (MO)
IT.145.0321 / IT.MG.1039

OFFICINA ALIANTI
Officine Aeronautiche Ghidotti Srl
Via Prato delle Donne 19 - 44100 Ferrara (FE)
Aeroporto di Agucello

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

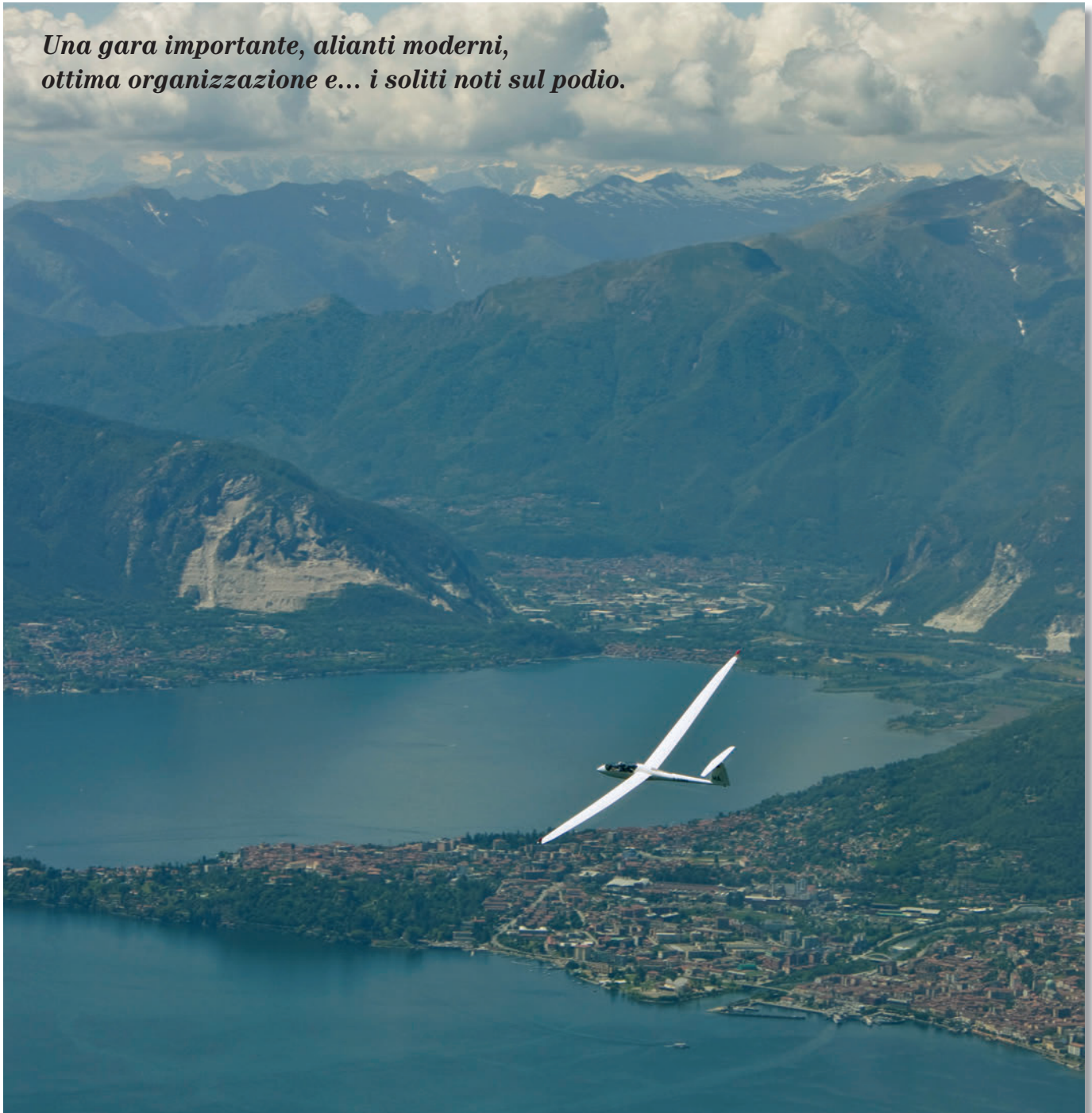


OFFICINE AERONAUTICHE GHIDOTTI S.r.l.

Via Grilli n° 5, 41012, Carpi, Modena - Tel.:+39 059 681227 - Fax:+39 059 658468 - info@officineghidotti.com - www.officineghidotti.com

Campionato Italiano 20 metri

*Una gara importante, alianti moderni,
ottima organizzazione e... i soliti noti sul podio.*



L'Arcus M "MA", ultimo arrivato nella flotta privata a Calcinate, con la zona di Verbania e del Toce sullo sfondo

Dal 16 al 24 maggio si è svolto a Varese, presso l'ACAO, il Campionato Italiano 20 m biposto, gara iscritta nel calendario sportivo nazionale dell'Aero Club d'Italia. Il club ha preso molto seriamente l'impegno di ospitare una gara di alto livello agonistico, e l'organizzazione si è dimostrata come al solito praticamente perfetta. Personalmente mi sono iscritto tardi, solo grazie all'interesse di un piccolo gruppo di proprietari di un Duo Discus che gradivano partecipare come secondi piloti, scambiandosi il sedile posteriore per fare nuove esperienze di volo. Come ormai è ben noto, la classe 20M è riservata ad alianti biposto con due persone a bordo, e per ora resta in vigore il limite massimo di peso (750 kg). Si applica la correzione per handicap. Con il già elevato numero di Arcus a decollo autonomo, il limite di peso ha impedito ad alcuni equipaggi di volare insieme. Non stupisce che sia stata depositata all'IGC una proposta per alzare il limite a 800 o più chilogrammi.



Il Duo Discus "JOY" con Peter Hartmann e Michael Rass



I briefing ottimamente condotti da Giorgio Ballarati, con quotidiane "pillole di sicurezza" a cura di Gianfranco Caroppo

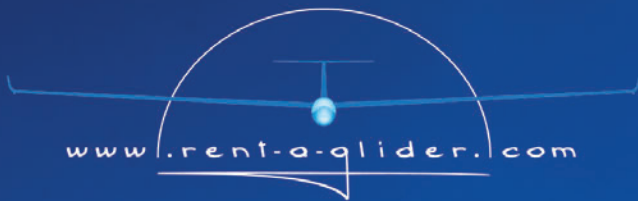
AERO CLUB PAVULLO



APERTO TUTTI I GIORNI
STAGE DI 2° E 3° PERIODO
VOLO ACCOMPAGNATO CON ALIANTE DUO DISCUS
POSSIBILITÀ DI DECOLLO AL VERRICELLO E AL TRAINO
RISTORANTE, CAMERETTE, WELLNESS & FITNESS, WI-FI
UNA MERAVIGLIOSA VACANZA PER VOI E LA VOSTRA FAMIGLIA

www.aeroclubpavullo.it

welcome@aeroclubpavullo.it



www.rent-a-glider.com

Rent Your Dreams!

Arcus M

... jump in and enjoy soaring together!

Antares 23E

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



We are organizing
,Flying with the Champions'

All you have to do:
Find the right place to take off!

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

OFFICINE AERONAUTICHE

DAVID

AEROENGINES MRO



Con la propria rete di
Centri Assistenza Autorizzati
su tutto il territorio nazionale
l'Europa e il Nord Africa

With its network of
Authorized Service Centers
throughout the national territory
Europe and North Africa

Distribution Maintenance And Service

OAD AND AVIATION ENGINES

MAINTENANCE & SERVICE
EXCELLENCE SINCE 1989

PART 145 REPAIR STATION CERT# IT.145.0111

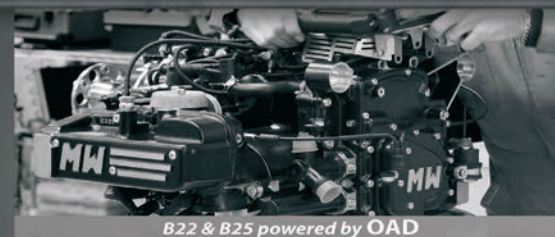
Aircraft engines overhaul and sales
Electrical accessories
Mechanical components
Workmanship of cylinder assemblies

Overhaul of flexible hoses
Non destructive testing
Training
Calibration of instruments



MW FLY OAD

Aeropower
Sporty
Engines



B22 & B25 powered by OAD

Gli alianti in gara erano quasi tutti Schempp-Hirth: sei Arcus (T ed M), tre Duo Discus, un vecchio e glorioso Janus C, e un unico DG 500M, per un totale di undici equipaggi. Anche la provenienza dei partecipanti lascia poco spazio alle sorprese, con soltanto due gruppi venuti da club esterni. Una gara di club, quasi... ma in realtà tra i partecipanti spiccava la presenza di alcuni tra i più forti campioni di questa classe, che certo è molto ben rappresentata dai piloti dell'aero club Adele Orsi. Peter Hartmann, un austriaco adottato dall'Italia, volava insieme all'altro campione austriaco Michael Rass, già terzo al mondiale; di provenienza extra-A-CAO anche il DG 500M condotto da Gianni Spreafico e Yuri Prodorutti, due piloti che da qualche tempo non incontravamo sui campi di gara nonostante la loro forte e ampia esperienza. E poi la breve apparizione di Vittorio Pinni in coppia con Paola Lanzieri, che però hanno lasciato il campo per tornare a Parma e Pavullo durante una lunga pausa forzata dalla cattiva meteo.

Il successo delle gare

Quest'anno si è confermata una tendenza in auge da

tempo: credo che i piloti italiani si presentino in massa solo in alcuni luoghi tradizionali, e solo nei periodi abituali. Ferrara fa il pieno, Rieti dà garanzie di volare veloci, il Trofeo di Torino è la prima gara dell'anno; Voghera inizia a far presa, tutto il resto langue. La cosa può essere interpretata in vari modi, ma ho affrontato con stupore la cancellazione per carenza di iscritti dei Campionati di ben tre classi a Torino, previsti a giugno inoltrato, quando lo stesso campo di gara (e lo stesso eccellente comitato organizzatore) hanno una lunga storia di successo per il Trofeo e gli eventuali campionati concomitanti, nel periodo pasquale. Forse la maggioranza di noi è diventata più selettiva, e cerca divertimento e successo sportivo quasi "garantiti", mentre sedi (soprattutto) o anche date inusuali comportano un'impreparazione e una minore conoscenza dei "segreti" della meteo locale. È spesso grazie a questi "segreti" che si porta a conclusione un task in condizioni difficili, e su questo si gioca una buona fetta del punteggio finale. Forse anche il fattore divertimento è soggetto a variazioni impreviste, quando la situazione meteo presenti delle sorprese portando nuove difficoltà a cui non siamo abituati.



L'inconfondibile sagoma di un Arcus

È però innegabile che volare in luoghi nuovi porti a scoprire, imparare, sperimentare. E anche ad apprezzare la varietà dei panorami. Si viaggia lontano, talvolta, per partecipare a una gara, e si tratta per me delle più belle esperienze che abbia fatto. Vorrei perciò incoraggiare tutti a prendere parte a gare (e stage, ma qui stiamo parlando di competizioni) in posti per noi non abituali. Ripetere gli stessi percorsi può dare la soddisfazione di veder crescere le velocità medie, e di piazzarsi meglio in classifica, ma un viaggio e un cielo nuovo, con diverse organizzazioni e in condizioni logistiche variabilissime, aggiunge un valore irrinunciabile.



Il veterano Franco Poletti, qui col copilota Enzo Provvione. Erano l'equipaggio dell'unico aliante non motorizzato in gara



L'Arcus M "61" condotto da Alberto Righini e Piera Bagnus. Ancora tanta neve sulle Alpi



Una copertura fastidiosa non ci ha impedito di apprezzare la trasparenza dell'aria

Il campionato

Torniamo a Varese, dove undici equipaggi hanno volato cinque prove, non sempre in condizioni meteo molto favorevoli. È certamente merito anche del task setting se si è riusciti a realizzare un buon numero di prove valide. Non sempre ci siamo trovati nei luoghi migliori, ma i temi erano interessanti e ci hanno portato ad affrontare condizioni molto variabili. Punti di virata I capitani di lungo corso, i concorrenti più agguerriti, hanno saputo sfruttare sempre al meglio le condizioni disponibili, giungendo a guadagnarsi in un'occasione un vantaggio stratosferico prima della partenza: sono saliti in onda a grande distanza dal traguardo, per poi planare sulla linea al momento giusto... ma con mille metri più di noi. Per poterlo fare, hanno messo a confronto a tavolino la meteo di giornata (previsione di probabile onda) con il task e lo spazio aereo: la linea di partenza stava per oltre metà della sua lunghezza in una zona a quota limitata, ma l'altra parte era propizia per una partenza in quota. Io non ci avevo pensato, lo ammetto. E in un campionato queste preziose informazioni non sempre trapelano!

Questa giornata del 22 maggio è stata anche quella col

tema più divertente e interessante, che ci ha mandato prima a Coimo, dalle parti di Crodo, e poi a Ovest fino a Viù. Il vento andava e veniva, il cielo era a tratti limpido, a tratti stabile e con leggera foschia. Le salite potevano essere debolissime o molto forti, ma si riusciva a planare bene.

Per il resto, ci si è messa una meteo spesso marginale a rendere le cose difficili. O per meglio dire, a causa del plafond basso, a rendere irrecuperabile ogni piccolo errore: quando si è già bassotti sotto i cumuli, basta arrivare al momento sbagliato dopo una pur breve planata, per non riuscire più a risalire, se non perdendo un mucchio tempo e giocarsi quindi la giornata. Detto questo, i piloti ACAO più bravi non sono mai caduti in trappola e hanno dominato la gara. Anche qualcuno che potremmo definire di "seconda linea" ha raccolto più di una soddisfazione. Brutta prestazione invece per Vittorio Pinni, un pilota che in altri luoghi e situazioni è sempre tra quelli davvero duri da battere. Una conferma, forse, del ragionamento espresso più sopra: se anche Pinni "soffre" la meteo inusuale di Varese a maggio inoltrato, ciò potrebbe confermare che tanti altri piloti evitano di mettersi in viaggio con queste premesse.



La classifica

Alla fine delle cinque prove, la classifica esprime in maniera quasi perfetta i valori in campo. Luciano Avanzini (con Aldo Pigni) ha dominato la gara, incalzato da Alberto Sironi con il suo abituale compagno di volo Michele Chiarelli, staccati alla fine di circa 100 punti, da Peter Hartmann con Michael Rass, e da Stefano Ghiorzo con Roberta Passardi. Questi ultimi due equipaggi praticamente a pari merito.

Più staccato Mauro Brunazzo che ha confermato la sua disponibilità a dividere i voli con piloti giovani e promettenti, un ruolo che pochi sanno portare avanti con serietà e maturità. Io seguivo a pochissima distanza, so che avrei potuto fare molto meglio di così, ma immagino che anche Mauro possa fare la stessa considerazione.

In questa gara un minimo calo di concentrazione, o un pizzico di sfortuna potevano significare centinaia di punti di distacco.

L'unico DG 500 M in gara condivide la termica con l'Arcus M

L'accoppiata vincente!....

master graphic

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



Tel. 347 3353184
claudio@master-graphic.it

Peakweb.it

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

Il web è ricco di possibilità!

Contattaci per realizzare i tuoi progetti online!



Tel. 345 0151605
info@peakweb.it



Foto di gruppo col Direttore di gara



jaxida cover[®]
... all weather they're good!

Jaxida Cover
Weather protection
made-to-measure!
 101 % Professional Protection.

- Made-to-Measure
- UV Protection
- Waterproof
- Breathable
- Anti-Mould
- Anti-Algae

Durable and breathable Protection

Professionally made covers using high-tech materials with nano-additives to protect from all types of weather. The material combines waterproof yet breathable material with a soft inner layer for maximum protection and long lasting value for money. This is a material that retains its strength over many years whilst resisting strong UV radiation and is the best quality available. The covers are individually tailored to give the best possible fit and protection to your aircraft.
 For more information got to: www.jaxida-cover.de

72813 St. Johann, Germany, info@jaxida-cover.de, www.jaxida-cover.de, Phone: +49 7122 827 89 92



Il podio del Campionato Italiano 20M

E comunque dietro di noi, incollato a pochi punti, c'era anche il veterano Franco Poletti con Enzo Providone sull'appena rinnovato Janus C a carrello fisso, unico aliante in gara senza motore. Onore al merito! Due le donne in gara, su 22 piloti. Una percentuale significativa: oltre a Roberta Passardi, cittadina svizzera ma socia ACAO, c'era Piera Bagnus, in volo sull'Arcus M con Alberto Righini.

Il campione italiano Luciano Avanzini, al momento di andare in stampa, è impegnato a fare il coach e team captain della squadra italiana al Mondiale della classe 13,5M in Lituania, con i piloti Stefano Ghiorzo e Alberto Sironi.

L'organizzazione

La sfida organizzativa è stata vinta dal club grazie all'impegno dei numerosi volontari. La ricchezza di risorse umane dell'ACAO permette infatti di trovare sempre le persone giuste per ogni situazione e compito. Le maggiori difficoltà sono state incontrate nella gestione delle classifiche e, in senso lato, della pubblicazione della gara su SoaringSpot. Il sito legato alla Naviter (SeeYou) ha infatti compiuto a stagione sportiva già iniziata una rivoluzione tecnica che, da quanto ho capito, dipende dall'aver reso tutta l'informatica della gara gestibile in remoto sul server

dell'azienda. Ogni piccolo intoppo nella connessione internet, o nella compilazione dei file, si ripercuote sull'efficienza della pagina web e tutto si blocca per qualche tempo, mentre i responsabili dello scoring vanno per tentativi, cercando di capire come funziona il nuovo sistema. o ben coperti da Giorgio Ballarati (direttore di gara e meteoman), Alberto Albertazzi (linea di volo), Gianni "Grisù" Maiocchi (scoring), e dalla segreteria del club.

Ma dietro le quinte, i fornelli, i cavi di traino, erano tanti i volenterosi soci del club che si sono prodigati per permetterci di volare nelle migliori condizioni possibili.

La prossima volta, venite numerosi a partecipare a queste competizioni! ■

Campionati Italiani classe 20mt biposto 2015

Varese-Calcinatè, Italy, 16 May 2015 - 24 May 2015

Overall results for Double Seater after task 7

Task	Meteo	Daily	Total			
#	CN	Contestant	Club	Glider	Total	Total
1	AM	Avanzini Luciano +1	ACAO	Arcus T	3,155	3,155
2	MA	Sironi Alberto Chiarelli Michele	ACAO	Arcus M	3,035	3,035
3	JOY	Hartmann Peter Rass Michael	ACAO	Duo Discus T	2,957	2,957
4	BRA	Ghiorzo Stefano +1	ACAO	Arcus T	2,952	2,952
5	PP	Brunazzo Mauro +1	ACAO	Arcus T	2,157	2,157
6	SEI	Cernezzi Aldo +1	ACAO	Duo Discus XLT	2,142	2,142
7	EMC	Poletti Franco +1	ACAO	Janus C FG	2,110	2,110
8	WLF	Noce Sergio Lazzarini Renato	ACAO	Arcus M	1,754	1,754
9	T	Prodorutti Yuri Spreafico Gianni	AEC SERRISTORI	DG 505M 20m	1,437	1,437
10	61	Righini Alberto Bagnus Piera	ACAO	Arcus M	1,051	1,051
11	VP	Pinni Vittorio Lanzieri Paola	AEC PAVULLO	Duo Discus XLT	807	807

La classifica della gara, che include l'equipaggio austriaco del "JOY"

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



Barazzetti Tales

*I racconti del volo a vela di cinquant'anni fa
L'avventura dei 300 km*

SUL «CANGURO» A 6200 METRI DI QUOTA



AOSTA — Il pilota Guglielmo Barazzetti di Milano ha raggiunto nel cielo della Valle la quota di 6200 metri pilotando un aliante tipo «Canguro» del nostro centro di volo a vela. Il pilota lombardo ha potuto così fregiarsi del «C» d'oro con un diamante. E' questa la quota più elevata raggiunta sinora tra le montagne valdostane. Nella foto il pilota Barazzetti (al centro) osserva con alcuni volovelisti le esibizioni di alianti

Ritaglio di giornale che rende onore alla prestazione sportiva dell'autore, ottenuta nel 1962 dopo il rientro dalla vacanza in America

A fine luglio 1962, dovendomi recare a Montreal per il congresso mondiale di radiologia, dove venivano esposti gli apparecchi costruiti nell'azienda di mio padre, decisi di prolungare la permanenza per le vacanze d'agosto negli Stati Uniti. Il brevetto d'aliante lo avevo conseguito l'anno prima, subito seguito da quello a motore, specialità che però abbandonai subito. Avevo acquistato un aliante Uribel I-REBA, progettato dall'ing. Ciani e costruito da Gonalba; con questo avevo volato per un'ottantina di ore totali.

Scrissi quindi a vari club americani nelle zone del Nevada, Arizona e Texas, chiedendo se fosse disponibile qualche aliante a noleggio, spiegando che desideravo conseguire l'Insegna dei 300 km. Dal Nevada mi fu risposto che il volo sul deserto era sconsigliabile, senza avere a disposizione una radio che, all'epoca, era vietata ai piloti stranieri. Avevano già perso, sotto la sabbia del deserto, due soci mai più ritrovati. Meglio scartare questa meta. a richiesta a causa della concomitanza coi campionati nazionali, ringraziandomi per l'interessamento. Fu Al Parker in persona (titolare del primissimo volo di 1.000 km, con l'aliante Sisù) a promettermi che se fossi rimasto a Odessa per due settimane, certamente ce l'avrei fatta a conquistare i 300. Aveva anche un aliante da noleggiarmi e il costo indicato era davvero esiguo. Mi accordai. Il giorno del mio arrivo mi accolse in aeroporto un bell'uomo, dallo sguardo deciso, un po' tarchiato, brizzolato e sui cinquant'anni. Al Parker mi raccontò di possedere alcuni pozzi di petrolio lì, fuori Odessa, gestiti da una società petrolifera. Ogni pozzo gli fruttava 200 dollari al giorno, al netto delle tasse. Si era così comprato il vecchio aeroporto di Odessa, poi ne aveva creato uno nuovo nelle vicinanze. Vi gestiva due attività: un'officina di manutenzione per i ricognitori L-19 dell'aeronautica americana, e un centro volovelistico con soci proprietari di alianti. Per i suoi spostamenti usava un bimotore Beechcraft.

Fu lui a portarmi all'Holiday Inn più vicino, e io mi procurai un'auto a noleggio dotata di aria condizionata, che usciva fredda come piccole bolle gelate di champagne. Il giorno dopo, il programma fu modificato: un volo di prova con lui come istruttore, e poi via a comprare degli stivali, per proteggermi dai morsi dei rattle-snake (serpenti a sonagli) negli eventuali fuoricampo. L'aliante biposto aveva un sedile largo più di una poltrona Frau e l'L19 tirava molto forte; al primo accenno di virata, seguii il traino con la tecnica insegnatami da Brogginì, allargando per poi cabrare un po'. L'uomo dei Mille Chilometri urlò "Oh my God"! E io spiegai al campione che stavo seguendo la cir-

conferenza della virata. "Unbelievable", disse. Sotto un cumulo tastammo una termichetta da 4 m/s, nella quale spiralai, forse, abbastanza centrato. Ok, andiamo all'atterraggio. Non c'erano altri traffici e gli chiesi dove voleva che io atterrassi, su una pista lunga più di 2 km. Lo misi giù a circa 30 metri dalla torre di controllo, ed ebbi il permesso di volare da solo a partire dal giorno successivo.

La meteo fu per quindici giorni sempre uguale, tranne un giorno con copertura totale lambita marginalmente da una perturbazione lontana. Non so quali fossero i valori di termica, perché lo strumento aveva delle palline colorate che non sapevo interpretare (quella rossa s'impastava in alto dove c'era scritto 30 ft), ma c'erano dei cumuli organizzati con schema cellulare, plafond sui 3.500, fino a oltre 4.000 metri e il vento era sui 40 km/h. Il primo giorno Al Parker mi diede una carta aeronautica, vi tracciò un'andata e ritorno di 350 km e mi disse: "quando ti sgancio, metti prua a NNE e sotto vedrai una strada lunga 150 chilometri, seguila... il tuo pilone è il paese sul lago, fotografalo e torna a casa."



AFFIDABILITÀ E
PRECISIONE SU CUI
CONTANO I PILOTI.

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

winter
instruments

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



Guglielmo "Reba" Barazzetti

Oggi che ho ottantuno anni, ho trovato con Google le caratteristiche dello Schweizer 1-23H: costruzione metallica, efficienza max 29 a 82 km/h, velocità di manovra 225 km/h e carico alare massimo di circa 22 chili per metro quadro. Planai da una all'altra delle più belle termiche della mia vita volovelistica di allora, ma anche dei venticinque anni successivi in 3.000 ore di volo.

Parker mi aveva introdotto alle caratteristiche dell'1-23H, ma io conoscevo l'inglese imparato a Londra. Il texano non è inglese, ne differisce quanto il milanese dal siciliano. Capii solo dopo il ritorno a Calcinate, grazie all'amico Bertoli, che avevo fatto tutti voli restando tra la velocità di stallo e quella di minima discesa! Ciononostante, arrivai al laghetto (ampio tre volte più del Garda) spinto dal forte vento in coda. Finii quindi bassissimo superando il pilone, con quelle velocità assolutamente sbagliate, e sotto un cumulo ecco il calcio nel sedere e su, a 4, 5 o forse più di 6 m/s. Qui viene il bello... nella planata sul paesello per prenderne la foto, il vento mi aveva scarrociato chissà dove. Morale: da 4.000 metri non vedevo più la strada del ritorno! Molte strade texane sono infossate nel terreno per uno o due metri, e lontano vidi un lago. Non diedi neanche un'occhiata alla bussola, non ero abituato ad usarla. Per fare un piccolo inciso, ho fumato tutta la vita; anche sotto a quei cumuli benefattori, a 4.000 metri e più, e andavo sempre nel pallone.

Così, guardavo il lago che ormai era un puntino, me lo misi alle spalle e via dritto. Odessa sarebbe apparsa

un po' più a destra. Veniva sera e alla fine decisi quasi inebetito di atterrare, tanto mi ero perso ormai da tre ore. Non fu assolutamente facile atterrare controvento nel piccolo campo lungo 10 km, feci tre alti rimbalzi e alla fine toccai terra dolcemente. Il paese vicino, motivo per la mia scelta del fuoricampo, forse una volta era davvero un paese... ora c'erano solo le rovine delle case e di una chiesa in legno. Bloccai l'aliante a terra con dei picchetti e m'inoltrai verso l'ignoto, fra un intenso gracidiare di rane. Strano, non vedevo acqua nei dintorni. Poi vidi un filo di fumo levarsi per poco, quindi scomparire nei vortici del vento. Ne trovai l'origine e, dei dell'Olimpo! c'era un vecchietto seduto davanti alla sua casa. Masticava tabacco, sputò in terra levando la pipa di bocca, e nel più oscuro texano da film western madrelingua, mi disse: "Che diavolo ci fai qui?" "Sono atterrato lì", risposi. Mi offrì dell'acqua. Chiesi di telefonare. "Sei fortunato, giovane ragazzo, questa sera vado al rodeo del villaggio qui vicino a 60 km, e lì troverai un telefono".

Si andò al rodeo, uomini a cavallo catturavano col lazo dei vitelli, e li legavano immobilizzandoli a terra; il più veloce vinceva. Fuori dall'arena, chioschi con ogni ben di dio, hamburger, hot-dog e birra. Tornati al villaggio fantasma mi prestò il suo pick-up per andare all'incrocio stradale dove avevo appuntamento con Al, e mi spiegò che dovevo lampeggiare coi fari quando vedevo un'auto, e il mio amico si sarebbe fermato. Così gli chiesi delle rane. Non rane sono, ma cobra del deserto! Parker arrivò dopo molte ore. Non era arrabbiato, però mi fece notare che ero fuori rotta di un centinaio di miglia.

Finché un giorno, stanco di recuperare la notte al costo di 20 cent. al miglio, mi disse: "oggi vola dritto, sempre dritto; quando vedrai la terza grande città atterra, e avrai superato i 300 km." Atterrai, nell'enorme aeroporto di Amarillo, in coda a un Cessna. Scoprii che quella grossa lattina di sardine volava anche veloce e che avevo realizzato i miei 300. Al Parker venne a prendermi in volo con un L-19.

A fine vacanza, un capitano dell'Air Force mi accompagnò a visitare la base di Roswell, dove i B-52 decollavano affiancati a tre per volta con la loro bomba atomica. Un altro texano mi ospitò nel suo ranch con 4.000 capi allo stato brado; sparava a tutti i coyote. Sentivo che volevano bene a questo giovane italiano inesperto.

Tornato in Italia, ad Aosta salii in onda a 6.200 metri per il Diamante di quota e completai il C d'Oro. Buone termiche a tutti. Vostro,

Reba. ■

Calcinante del Pesce • Aeroporto Adele e Giorgio Orsi

dopen day 13

domenica
settembre
2015

Giornata aperta a tutti.
Entra nel magico mondo del volo!

**Da spettatore...
A protagonista!**

dalle ore 10.00 potrai volare davvero su:

- **ALIANI**
- **AEREI**
- **ULTRALEGGERI**
- **SIMULATORE di VOLO!**

HappyHangar
con ristorazione

SPAZZOLE INDUSTRIALI



SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE

THE PROFESSIONAL CHOICE

Tel. +39/051.611.32.11 - Fax +39/051.57.43.19 - <http://www.sitecn.com> - e-mail: sit@sitecn.com



DISARONNO.
IL GUSTO CHE SEDUCE IL MONDO.