

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

NOVEMBRE/DICEMBRE 2015 - n. 352

# VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani



- **ASG 32Mi**
- **Il Museo VaV premiato dalla FAI**
- **300+300 un doppio tema nei cieli di Rieti**
- **L'AVL in missione all'estero**

# Aero Club Adele Orsi

Calcinate - Varese



Lungolago di Calcinate  
21100 Varese  
Tel. +39 0332 310073  
acao@acao.it - www.acao.it



# World Air Games: *Oro italiano!*

Non nasconderò ai lettori che, pur essendo il mio computer immerso nel mondo del volo a vela quasi costantemente, non ho provato molto entusiasmo per i World Air Games, le “Olimpiadi dell’Aria”. La mia passione è puramente settoriale: quando non si tratta d’alianti, gli sport aeronautici non occupano il primo posto tra i miei pensieri. È però con dispiacere che di nuovo m’accorgo di quanto alcuni sport spettacolari e di alto significato agonistico si svolgano nel disinteresse dei mezzi d’informazione generale.

In parte è colpa degli organizzatori, in senso lato: l’investimento dovrebbe essere suddiviso tra operazioni e comunicazione quasi in parti uguali. Si tende invece a pensare che la parte più difficile sia la realizzazione d’un evento dove tutto fili liscio. Non senza sconcerato ho notato che il sito internet dei WAG, molto ricco di foto e di testi ufficiali, rende impossibile trovare le classifiche di gara; meglio cercarle sui siti delle diverse specialità, partendo alla ricerca di dati che sono sparpagliati in giro per il web.

La FAI tiene molto al concetto di Giochi Mondiali dell’Aria, un conglomerato delle più varie specialità agonistiche, talvolta con regole piegate alle necessità dettate da meteo, caratteristiche locali, esigenze di fotogenia e di riprese. Ci tiene e ci crede, desiderando per le discipline sportive aeronautiche la massima visibilità internazionale; tuttavia gli annali della FAI mostrano che è davvero difficile, spesso impossibile, trovare nazioni e sedi adatte a garantire una buona organizzazione (in due occasioni l’evento è stato cancellato e l’ultima edizione risaliva al 2009 in Italia, a Torino).

Gli alianti sono presenti in due specialità, delle quali la più matura e significativa è l’acrobazia. Il volo a vela in senso stretto è rappresentato col simulacro d’una gara inventata apposta per la sede di Dubai, dove le termiche pareva fossero sempre assenti, condotta su alianti di alte prestazioni Discus 2C attorno ad un percorso di qualche chilometro realizzando una Pylon Race in planata, senza motori. I partecipanti, tra i quali c’era il nostro Giorgio Galetto, ce la racconteranno in dettaglio in uno dei prossimi numeri. Oggi dobbiamo invece con enorme soddisfazione celebrare il grande successo di Luca Bertossio nell’acrobazia, specialità che nei WAG vede maggiormente premiata la grazia ed eleganza della presentazione, accanto alla difficoltà e qualità delle figure acrobatiche.

Il giovane pilota friulano ha accumulato un’esperienza vastissima nel corso di alcuni anni dedicati alle manifestazioni aeronautiche in tutto il mondo, e ha sviluppato un legame simbiotico con il coach ungherese Sandor Katona insieme al quale continua a perfezionarsi. Il suo successo non è quindi una sorpresa, ma ha un grandissimo valore sportivo. Una Medaglia d’Oro di livello olimpico, battendo quelli che fino a pochi anni fa erano i suoi idoli, Toth e Vavra, ma che non è giunta agli onori della cronaca nonostante Red Bull e Citizen siano i suoi potenti sponsor principali. Per il nostro interesse di volovelisti, speriamo che le foto di Luca occupino le pagine di molti giornali e i cartelloni sulle nostre strade, ma per lui, il pilota, spereremmo di vederlo ospite in trasmissioni televisive e di vederne registrato il successo nei telegiornali. Per ora non è accaduto.



**m49**<sup>®</sup>

FROM NATURE TO FASHION.

**1849 Mazzucchelli**

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

Fondata da Plinio Rovesti nel 1946

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



**Direttore responsabile:**

*Aldo Cernezzi*

**Segreteria:**

*Bruno Biasci*

**Archivio storico:**

*Umberto Bertoli, Lino Del Pio, Michele Martignoni, Nino Castelnuovo*

**Prevenzione e sicurezza:**

*Marco Nicolini*

**FAI & IGC:**

*Marina Vigorito Galetto*

**Vintage Club:**

*Vincenzo Pedrielli*

**Corrispondenti:**

*Celestino Girardi*

*Paolo Maticocchio*

*Aimar Mattanò*

*Sergio Colacevich*

*Giancarlo Bresciani*

**In copertina:**

L'ASG 32Mi, in prova, decolla autonomamente da Pavullo (foto di Giancarlo Bresciani)

**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](mailto:csvva@voloavela.it)

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

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

issn-0393-1242

## In questo numero:

NOVEMBRE/DICEMBRE - n. 352

- **Notizie in breve** 4
- **ASG 32Mi** 13
- **Il Museo VaV premiato dalla FAI** 28
- **300+300 un doppio tema nel cielo di Rieti** 33
- **Festivolare insieme** 41
- **ACAO: sunto dei lavori 2015** 44
- **Volo a Vela, una domenica di modellismo a Calcinate** 48
- **L'AVL in missione all'estero** 54



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

### LE TARIFFE PER IL 2016

**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: BEPOIT21) intestato a CSVVA, indicando la causale e l'indirizzo per la spedizione, e dandone comunicazione agli indirizzi sotto riportati;
- con assegno non trasferibile intestato al CSVVA, in busta chiusa con allegate le istruzioni per la spedizione.

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

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

## Marcel Juillot, 1920 - 2015

Marcel Juillot, fondatore dell'assicurazione ANEPVV a disposizione dei soci della federazione francese FFVV, è deceduto nella notte del 16 novembre 2015 all'età di 95 anni. Il volo a vela francese ha celebrato un rito in memoria di questo personaggio talvolta discusso, ma certamente capace di una visione moderna e d'avanguardia, nonché dotato di una forte volontà di realizzare le proprie idee. La sua creatura esiste ancora oggi, fornendo supporto economico per riparazioni e investimenti dei club, soprattutto a livello di revisione dei motori, rimborso di danni, fornitura di pezzi di ricambio. L'attività è autofinanziata dai volovelisti e dai club sottoscrivendo delle polizze con un meccanismo di mutuo soccorso. Aveva alle spalle anche una lunga carriera di pilota militare.

## I record di durata e Marinette Garbarino, 2015

La campionessa di volo in alianti Marinette Garbarino, è deceduta nel mese di novembre 2015.



Era particolarmente conosciuta in Francia per il suo record mondiale di durata in alianti biposto, conseguito nel gennaio del 1954

insieme a Jacqueline Mathé. Il volo si era svolto su alianti Fouga CM-7 con marche F-BBBR ed aveva raggiunto la notevole durata di 38 ore e 11 minuti.

Nel comune di Marignane, dove risiedeva, le è stata intitolata una via.

Nelle foto la vediamo ritratta recentemente e mentre a notte inoltrata festeggia il record appena conseguito al Café des Arts a Saint Rémy dopo solo una breve sosta per rifarsi il trucco. Da sinistra si vedono M. Carmignani, Jacqueline Mathé, Louis Brun (capo scalo di Romanin che era rimasto ininterrottamente alla radio durante la prestazio-



ne sportiva), Marinette Garbarino e il comandante Artola. Omologato dalla FAI col numero 12417, il libro "Sailplanes - 1945-1965" di Martin Simons racconta la storia di questi record di durata: nel 1942 Eric Nessler (Francia)

porta il record a 38 ore; un anno dopo, Nelson (USA) raggiunge 50 ore e 3 minuti, poi Monenchenko (URSS) arriva 51 ore e 24 minuti e, infine, Erns Jachtmann (Germania) straccia il primato precedente con 55 ore e 51 minuti sul monoposto Weihe, mantenendosi in volo sulle dune di sabbia della costa baltica. Alcuni piloti giunsero a compiere anche tre tentativi alla settimana, nelle giornate più promettenti. Tutti i voli effettuati nel 1943 furono scartati dalla FAI in quanto il periodo era di piena guerra mondiale. Appena dopo la guerra, il record ufficiale era ancora quello di Nessler con 38 ore (anch'esso ottenuto in tempo di guerra nel 1942), ma le 55 ore di Jachtmann sportivamente pesavano molto.

I volovelisti francesi, con l'aiuto dello Stato, tentano di riconquistare il record battendo anche questa prestazione: Charles Atger compie un volo di 56 ore e 16 minuti a St. Rémy; nel 1954 Bertrand Dauvin e il copilota Couston portano il record per biposto a 57 ore e 10 minuti presso Alpilles. Tuttavia, più tardi nello stesso anno Dauvin decolla per un tentativo monoposto su Kranich III, schiantandosi dopo 26 ore per essersi probabilmente addormentato. A seguito di questo incidente gravissimo, la FAI rifiuterà di omologare i record di durata in alianti.

## Omologazione Easa per il jet M&D

Ci sono voluti sei anni per concludere l'iter di certificazione Easa di una turbina a getto adatta all'uso su alianti, da parte della ditta tedesca M & D Flugzeugbau. Oggi il motore tipo MDTJ-42, installato in circa 50 esemplari sugli alianti Jonker JS-1 e diffuse anche per altre applicazioni in paesi extra europei.

Le procedure sono state costose e approfondite: decine di motori hanno sopportato prove al banco ben oltre i limiti di utilizzo, lavorando per oltre 100 ore ciascuno e fino a 16 ore consecutive a piena potenza. I test in volo hanno accu-



mulato circa 300 ore di utilizzo su vari alianti. L'esperienza maturata anche nelle estreme condizioni sudafricane ha portato ad una serie di miglioramenti. L'avviamento non richiede l'uso di gas o carburanti speciali, facendo conto

su un motorino elettrico e il preriscaldamento del kerosene. In futuro si prevede che l'installazione potrà essere effettuata anche su molti altri modelli di aliante.  
<http://www.md-flugzeugbau.de>.

## Calendario Sunseeker 2016



Irena ed Eric Raymond hanno realizzato un calendario fotografico con le migliori immagini dei loro voli di

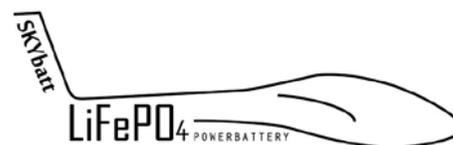


quest'anno con il Sunseeker Duo. Le foto sono di eccellente qualità e grande effetto, e mostrano questo innovativo motoaliante solare negli scenari delle Alpi, in particolare in Svizzera, e della pianura padana. Il calendario è pronto per essere spedito come regalo di fine anno.

La stampa offset garantisce la massima qualità tipografica e sul retro sono riportate le stesse immagini in bianco e nero accompagnate da un testo descrittivo.

## 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

### Caricabatterie per LiFePO4 modello A400

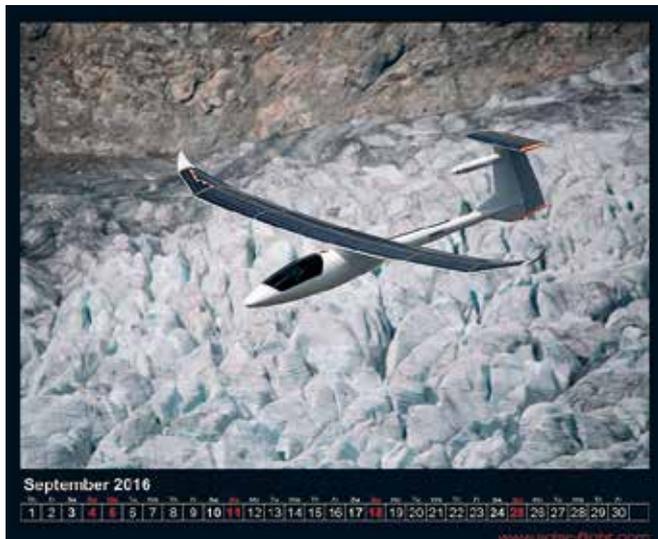
14,6 Vdc - 4A  
 Doppio stadio di carica CC-CV  
 Case in alluminio autoventilato  
 Led di stato carica

Utilizzare solo per alimentare l'avionica

Per maggiori info contattare S&A Srl: T. 335 209223 - F. 0331 772606 - W. [www.sea-srl.it](http://www.sea-srl.it)



Le misure sono 49,5 x 41 cm. Il prezzo è di 29 Euro più la spedizione dalla Slovenia, pari a 9,80 Euro. Per ordini superiori a 5 pezzi si applica lo sconto del 10%, che giunge fino al 40% per ordini minimi di 40 pezzi.



L'ordine normale può essere fatto direttamente sul sito <http://www.solar-flight.com/online-store/calendar/>. Richieste di informazioni possono essere inviate a: [info@solar-flight.com](mailto:info@solar-flight.com)

## Acrobazia finisce col paracadute

Il 29 Luglio 2015, il pilota e istruttore acrobatico Alain Dugas, allenatore della squadra nazionale, ha dovuto lanciarsi col paracadute a seguito di un gravissimo cedimento strutturale dell'aliante monoposto Pilatus col quale si stava esibendo. L'incidente è avvenuto sull'aeroporto di Chambley, in occasione di un raduno mondiale di monogolfiere.



L'aliante ha perso l'ala destra a una quota appena sufficiente al lancio. Come al solito, i giornali riferiscono di un'ultima manovra per allontanarsi dall'area occupata dal pubblico, ma non riteniamo che sia ancora possibile governare l'aeromobile privo di una semiala.

Il pilota, che ha più di 2.500 ore d'esperienza su alianti, si è lanciato da 400 metri di quota e si è salvato senza lesioni, ma è stato trasportato in ospedale per i controlli prescritti dalle norme per le manifestazioni aeronautiche. Il Pilatus B4 (registrato con marche F-CINH e costruito nel 1976) ha preso a scendere velocemente in spirale, sfiorando la traiettoria del paracadute ma senza colpirlo.

## Gruppo acquisto radio 8,33 kHz

Un comunicato del Direttore Generale dell'AeCI, generale G. Cacciatore, informa dell'apertura di un gruppo d'acquisto volto ad ottenere migliori prezzi e condizioni per l'acquisto di un buon numero di radio di bordo con spaziatura a 8,33 kHz. Come noto, il regolamento UE 1079/2012 stabilisce che entro il 31 dicembre 2017 tutti gli aeromobili devono essere equipaggiati con tale genere di apparati radio. L'obbligo impone, pertanto, l'adeguamento di tutti gli aeromobili dotati di stazione radio e comporta una considerevole spesa a carico dei rispettivi proprietari.

L'Aero Club d'Italia ritiene che, qualora il numero delle radio da acquistare fosse consistente, sarebbe possibile trattare con i rivenditori/ditte costruttrici per ottenere sconti sui prezzi attraverso un acquisto collettivo. Per quanto sopra, ai Presidenti dei club si richiede di comunicare il numero delle radio che dovrebbe essere acquistato nell'ambito del proprio sodalizio.

L'AeCI, nel frattempo, inizierà i contatti con i rivenditori/ditte costruttrici per trattare e cercare di ottenere condizioni favorevoli d'acquisto.

L'operazione, ovviamente, potrà essere finalizzata concretamente quando conosciuto il numero delle radio da acquistare. Il listino prezzi alle migliori condizioni ottenuto, appena disponibile, sarà tempestivamente divulgato presso tutti i sodalizi insieme a tutte le indicazioni (ed eventuali agevolazioni) per procedere all'acquisto.

## Discus 2c con il FES

Il primo volo di collaudo del Discus 2c nella versione motorizzata FES (elettrico con elica pieghevole attorno al muso) si è svolto lo scorso 5 novembre nella zona della Schwabische Alb. Il pilota e ingegnere della Schempp-Hirth Joachim Krauter, si è detto entusiasta del risultato ottenuto. Il sistema FES, da qualche tempo disponibile anche sui Ventus 2cxa, è di semplice utilizzo e gestione, con minore necessità di adattamento da parte del pilota, in quanto la transizione da volo planato a volo



motorizzato non comporta alcun degrado delle prestazioni dell'aliante, a differenza dei sistemi basati su un pilone retrattile. L'avviamento è quasi immediato.

### Atterraggio sulla ciclabile

Dalle pagine bellunesi del quotidiano  
<http://www.ilgazzettino.it/>

*Il pilota bellunese dell'aliante che in un pomeriggio di*

*agosto è atterrato sulla pista ciclabile a Safforze non ha subito lesioni.*



*Il 60enne ha compiuto un atterraggio d'emergenza, manovra che gli ha salvato la vita, visto che poteva finire molto peggio tenuto conto del guasto tecnico che aveva interessato il velivolo. Si era infatti rotto l'aerofreno e il pilota non è più riuscito ad arrivare alla pista. Pur prendendo due alberi prima di fermarsi, non si è ferito e non ha ferito nessuno, ma l'aeromobile ha subito danni estesi. Sono scattati immediatamente i soccorsi con l'ambulanza inviata dal 118 e i vigili del fuoco arrivati da Belluno.*



OFFICINE AERONAUTICHE

# DAVID

AEROENGINES MRO

Con la propria rete di Centri Assistenza Autorizzata su tutto il territorio nazionale (Europa e il Nord Africa).  
 With its network of Authorized Service Centers throughout the national territory Europe and North Africa.

**Distribution  
 Maintenance  
 And Service**

<p><b>OAD AND AVIATION ENGINES</b>                  MAINTENANCE &amp; SERVICE                  EXCELLENCE SINCE 1989                  PART 145 REPAIR STATION CERT# IT.145.0111</p>	<p>Aircraft engines overhaul and sales                  Electrical accessories                  Mechanical components                  Workmanship of cylinder assemblies</p>	<p>Overhaul of flexible hoses                  Non destructive testing                  Training                  Calibration of instruments</p>
---	---	--

**MW FLY  
 OAD**

Aeropower  
 Sporty  
 Engines

**B22 & B25 powered by OAD**



*L'uomo è uscito illeso, ma le operazioni di recupero del velivolo hanno richiesto diverso tempo. È arrivato appeso personale dall'aeroporto di Belluno con dei carrelli per recuperare l'aliante danneggiato.*

## Novità meteo Ezio Sarti

Il sito <http://www.meteowind.com/> è stato completamente rinnovato. L'accesso alle carte più recenti è riservato agli utenti registrati e comporta il pagamento di quote mensili, stagionali o annuali, varianti da 10 a 49 Euro. Tra le novità del sito:

- È ora presente una parte dedicata alla nautica a vela.
- È stato aumentato lo spazio dedicato alle carte meteo con la possibilità di nascondere il menù.
- Sono stati inseriti nuovi pulsanti per avanzare e retrocedere a scalini di un'ora senza dover tornare indietro al menù.
- Le previsioni per il volo a vela sono state ampliate a tutta l'Europa.
- C'è una sezione Namibia per la stagione estiva australe.

Tutte le carte meteo su Google Maps sono interattive. Premendo il pulsante del mouse per circa due secondi con il cursore puntato su un punto qualsiasi della mappa, appare un box di testo con i principali parametri meteo riferiti alle coordinate del punto dove si è premuto il mouse.

Queste ultime implementazioni hanno richiesto tempo e notevoli investimenti, sia in Hardware che in istruzioni software. Per questo motivo l'accesso alle carte meteo del sito è ora riservato ai titolari di un abbonamento: 10 Euro per un mese, 30 euro per 5 mesi, 49 euro per un anno. Qualsiasi tipo di abbonamento dà un completo accesso a tutte le carte del sito. Per delucidazioni o ulteriori informazioni potete contattare Ezio Sarti via mail o telefonicamente al numero +39 348 1540356

## Corsi meteo Ezio Sarti

Una proposta per i fine settimana invernali è di chiamare Ezio per tenere presso i vostri club un corso di Meteo-

rologia applicata al volo a vela. Ogni corso impegna un giorno e mezzo durante i fine settimana (dal pomeriggio del sabato all'intera domenica).

Il programma comprende tra l'altro una trattazione dei principi fondamentali della meteorologia. Seguono i temi:

- Diagrammi di stato da modelli, con particolare attenzione a quelli di meteowind.
- Lavorare sui diagrammi di stato reali e modellizzati.
- Formazione delle inversioni termiche in giornate di atmosfera stabile.
- Termiche secche e con cumuli: formazione, velocità, andamento e loro sfruttamento.
- Formazione dei cumuli; humilis, fratti, congesti e nubi con particolare attenzione alla loro influenza ed interazione con le correnti ascensionali.
- Onde di Rossby e formazione dei fronti perturbati (Caldi, Freddi, Occlusi, Stazionari).
- Temporal: formazione, sviluppo, venti, correnti verticali.
- Precipitazioni: loro sfruttamento nel volo a vela; dove si sale o si scende, dove sta il pericolo.
- Aree di discontinuità atmosferica.
- Correnti dinamiche e termodinamiche: sfruttamento nel volo in costone.
- Effetti di canalizzazione e deformazione dei venti lungo valli ed ostacoli montuosi e loro interpretazione nel modello Meteowind.
- Atterraggio fuoricampo in rapporto alla situazione meteo; gli imprevisti sono sempre in agguato.
- Rotte energetiche: dall'intuizione di Attilio Pronzati al loro attuale sfruttamento.
- Differenze tra volo in energia concentrata e volo in energia distribuita.
- Convergenze e divergenze: come si leggono sulle carte Meteowind, tecniche di volo.
- Fronti di brezza: come si leggono sulle carte Meteowind, tecniche di volo.
- Italia come unico "gioiello" al mondo incastonato tra tre mari e che offre al volo a vela i tre fronti di brezza ad essi associati.
- Onde Orografiche stazionarie, tecniche di volo.
- Pericoli associati ad una cattiva interpretazione meteo di onda "instabile".
- Rotori e vortici migratori.
- Termo-onda: le diverse interpretazioni di Plinio Rovesti e di Guidantonio Ferrari.
- Discussione finale e risposte a domande da parte dei partecipanti.

Durante il corso vengono presentati e discussi alcuni voli con particolare attenzione allo sfruttamento delle rotte energetiche. Secondo esigenze del club o dei partecipanti, il programma può essere modificato e approfondito su argomenti a richiesta. Per costi e ulteriori informazioni: [ezio@meteowind.com](mailto:ezio@meteowind.com)

## El Niño si rafforza

Oltre a rendere il 2015 l'anno più rovente dal 1880, si ritiene che il rafforzamento di questo fenomeno possa portare un inverno più mite del consueto dall'India al Giappone e più piovoso invece sugli Stati americani del Golfo. Sull'Europa, al momento, le previsioni restano fantasiose: non ci sono oggi motivi per credere agli annunci di un inverno glaciale o tropicale.

Luca Mercalli su "la Stampa" ha scritto che, «avviatosi in sordina tra fine 2014 e inizio 2015, nel corso di quest'anno El Niño si è sviluppato fino a diventare uno degli episodi più intensi da quando viene monitorato, ovvero dal 1950. Si tratta di un anomalo surriscaldamento delle acque superficiali dell'Oceano Pacifico equatoriale e tropicale, al largo delle coste di Perù ed Ecuador, un fenomeno di per sé naturale che di norma si ripete a intervalli di 2-7 anni, tuttavia si teme che i cambiamenti climatici in corso possano alterarne le caratteristiche e aumentarne l'intensità.

Esso si genera quando l'indebolimento dei venti alisei, che soffiano costantemente verso l'Equatore da entrambi gli emisferi, permette il riflusso di acqua molto calda dagli arcipelaghi tra Sud-Est asiatico e Polinesia verso oriente, che va dunque a concentrarsi in maniera insolita di fronte al Sud America. Furono i pescatori peruviani a chiamarlo «El Niño», riferendosi al bambino Gesù, dal momento che il fenomeno spesso tocca il picco proprio attorno al Natale.

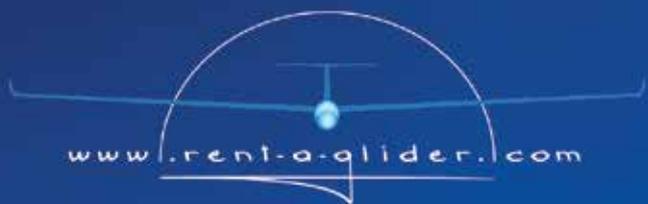
Recentemente una vasta porzione di oceano riporta un eccesso termico di ben 3 gradi, mai osservato in precedenza, tuttavia occorrerà aspettare le statistiche trimestrali complete. L'insorgere del Niño determina in genere delle annate molto calde a scala planetaria, e non a

caso il 2015 è ormai certo che diverrà l'anno più rovente dal 1880, ma la sua presenza è in grado di alterare i regimi di temperatura e precipitazioni soprattutto sulle regioni tropicali, e grazie alla sua evoluzione è possibile anticipare alcune anomalie climatiche più facilmente prevedibili proprio su quelle regioni. Ad esempio ci si attende che l'episodio in corso possa portare un inverno più mite del consueto dall'India al Giappone, più siccitoso nel Sud-Est asiatico, alimentando ulteriormente i gravi incendi in corso da mesi in Indonesia, più piovoso invece sul Golfo del Messico; inoltre l'estate australe potrebbe essere molto calda in Oceania.

Via via che ci si allontana dalle regioni tropicali le influenze a lunga distanza - dette teleconnessioni - si fanno più labili e sfumate così che individuare tendenze precise sull'andamento stagionale in Europa diviene un esercizio giustificato ai fini di indagine scientifica, ma assolutamente prematuro per la diffusione al pubblico. Ecco perché sbandierare ai quattro venti con futuro coniugato all'indicativo dichiarazioni tipo «Sarà un inverno gelido, o piovosissimo o asciuttissimo» non è corretto. Una previsione deve avere un ragionevole livello di affidabilità per essere utile alla società, e per ora questa soglia di credibilità si ottiene solo fino a un massimo di una decina di giorni.

Se queste previsioni stagionali funzionassero, qualcuno avrebbe dovuto avvertirvi a maggio che avremmo avuto il luglio più caldo di sempre, oppure a settembre si sarebbe dovuto anticipare un novembre tra i più miti da un secolo. Se nessuno ce lo ha detto, non abbiamo ora motivi per credere agli annunci di un inverno glaciale o tropicale.

Accontentiamoci di navigare sull'orizzonte previsionale della settimana, con la consapevolezza che il Niño ci porterà sicuramente molte sorprese meteorologiche».



# 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](http://www.rent-a-glider.com)  
office@rent-a-glider.com

### 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

## Record in parapendio

Da *Gustavo Vitali, ufficio stampa FIVL.*

La pilota di Gemona del Friuli Nicole Fedele ha consolidato il record del mondo femminile di distanza libera percorrendo ben 401 chilometri. Il precedente record, 381 km, le apparteneva dal 2013. Teatro dell'impresa, oggi come due anni or sono, il nord est del Brasile, assunto a paradiso del volo libero, visto che lo scorso mese tre piloti brasiliani, Frank Thoma Brown, Marcelo Prieto e Donizete Baldessar Lemos hanno volato per 514 km, nuovo record mondiale maschile.

La trentenne originaria di Ovaro, paesino vicino al monte Zoncolan, professione traduttrice, si è librata in cielo per nove ore e 21 minuti. Il decollo è avvenuto verso le ore 10 da un pendio su una collina di circa 450 metri nei pressi di Quixadà, cittadina dello stato Cearà a circa 170 chilometri da Fortaleza. Durante il volo gli strumenti hanno registrato una quota massima di 3054 metri ed una velocità media poco sotto i 45 km/h.

Dapprima Nicole Fedele ha sorvolato una vasta zona pianeggiante dalla quale si ergono bassi rilievi, sfiorando piccoli centri, quali Custodio e Madalena. Poi lungo la rotta alture più consistenti si sono alternate a nuove pianure ed agglomerati quali Pedroli, Caldeirao e Piripiri, fino al punto nel quale ha infine toccato terra oltre Barras, nel bel mezzo dell'ennesima pianura tra una ciurma di bimbi festanti. Nicole Fedele si innamorò del volo in parapendio nel 2002, per poi coltivare la nuova e folgorante passione fino a vincere la Coppa del Mondo ed il titolo europeo nel 2012 e detenere otto record mondiali.

Nel frattempo un'altra squadra di sette piloti italiani è impegnata a Tacima, paesino dell'entroterra dello stato di Paraíba, nell'intento di battere il record mondiale maschile, stabilito lo scorso mese nella medesima zona. La spedizione si è assegnata il nome benaugurale "Project +500" ed è composta dai trentini Moreno Parmesan e Eric Galas, da Luigi Grandi, Giulio Michelin, Paolo Grigoletto di Vicenza, da Lorenzo Zamprogno e Claudio Mancino di Treviso. Fino ad oggi non si sono registrate performances di rilievo. I voli sono avvenuti in condizioni non favorevoli tra coperture nuvolose negli alti strati e forti venti, fino a 45 km/h, con decolli rocamboleschi puntualmente documentati dai filmati sulla pagina facebook di "Project + 500". Foto: <http://www.gustavovitali.it/pagine/comfivl/record-nicole-07-11-15.html>

## Nuovo logger dalla Polonia



Una nuova azienda polacca ha ottenuto l'omologazione IGC per il suo primo prodotto, un logger a basso costo. La Logstream promette di dedicarsi in futuro anche

alla realizzazione di strumenti di bordo, computer e variometri. Il nuovo logger FR-1 è omologato per ogni tipo di volo, fino ai record mondiali inclusi. È di dimensioni contenute (85 x 83 x 27 mm), ma non tanto quanto i Nano e Colibrì; la memoria interna può registrare 8.000 ore di volo pur con alta densità d'informazioni (anche a 1 fix per

  
**jaxida cover**<sup>®</sup>  
... 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

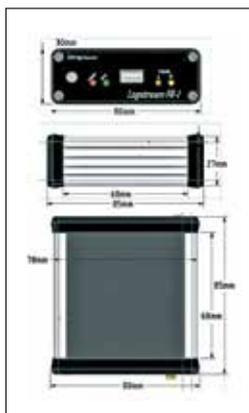
## Durable and breathable Protection



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](http://www.jaxida-cover.de)

72813 St. Johann, Germany, [info@jaxida-cover.de](mailto:info@jaxida-cover.de), [www.jaxida-cover.de](http://www.jaxida-cover.de), Phone: +49 7122 827 89 92



secondo); l'eventuale uso del motore viene segnalato dal sensore acustico ENL. Il GPS interno riceve 66 canali e può essere collegato ad una antenna GPS esterna. È possibile inserire due task, selezionando quello effettivo appena prima del decollo, mentre i temi, le dichiarazioni e il download dei voli avvengono con una semplice chiavetta USB. Si parla di un prezzo iniziale pari a circa 300 Euro più IVA. <http://www.logstream.eu/>

## Offerte LX Nav

La LX Nav offre condizioni speciali per l'upgrade degli strumenti di tale marca, se richiesti entro il 31 dicembre. Il vario elettrico V5 può essere aggiornato al più moderno V9 con processore e sensori più veloci e precisi, al costo di 149 €, oppure al recentissimo V8 (57mm) o V80 (80mm) al costo di 550 € (prezzi IVA esclusa). Una tabella riassuntiva dei modelli attuali è pubblicata sul sito <http://www.lxnav.com/products/lxnav-varios.html>. Le principali differenze tra V5 e V9 sono: il V9 ha la piattaforma inerziale a bordo, la possibilità di attivare il modulo AHRS (orizzonte artificiale a stato solido), calcola il vento utilizzando anche i dati della propria piattaforma inerziale, ed è dotato di un processore ARM Cortex-M4 con clock a 160 MHz in luogo del ARM di generazione precedente con clock 72 MHz. Il V8 ha in ulteriore aggiunta un display grafico avanzato con maggiori opzioni e l'indice del variometro grafico con tempi di risposta ancora più rapidi del V9.

## Vandalismo in Francia

Il club francese Planeur Passion ha subito un furto dalle conseguenze molto dure per il sodalizio: con pochissimi soldi e molto lavoro di volontariato, si erano costruiti un ottimo verricello. Le foto dell'avventura di costruzione sono raccolte qui <http://goo.gl/MZo03G>. Il verricello era saldamente montato su una struttura di camioncino Mercedes, per consentirne la dislocazione nel punto più adatto e il rimessaggio serale. Il mezzo è stato rubato, portato in una zona isolata, gli sono state smontate solo le due ruote anteriori, e a tutto il resto è stato dato fuoco. Camioncino e verricello sono andati completamente distrutti. È oggi difficile capire se l'obiettivo dei vandali fossero le due ruote (valore di un centinaio di Euro), o quello di danneggiare l'attività del club situato nel NO della Francia, dipartimento di Mayenne. Il club ha una flotta basata su biposto in legno e tela K13 e K8, e quattro monoposto di cui due in compositi (un LS-1 e un LS-4). I decolli avvenivano esclusivamente al verricello. È stata lanciata una



raccolta di fondi volontaria su <http://www.kisskissbankbank.com/planeur-passion-l-aventure-doit-continuer> (link breve: <http://goo.gl/2Z7OW5>) che ha raggiunto già una buona cifra (50% del prezzo di un verricello usato), e scadrà prima di fine anno. Se volete contribuire anche con una cifra simbolica, visitate il sito indicato qui sopra. Non è la prima volta che dalla Francia arrivano segnalazioni



di atti vandalici. In Italia abbiamo avuto la brutta esperienza di un hangar bruciato, con tutta la flotta, per il club AVM (oggi basato a Voghera) quando era attivo sull'aviosuperficie

di Missaglia in provincia di Lecco, nei primi anni 90 dello scorso secolo. È forse il caso di prendere misure preventive al passo coi tempi (anche in considerazione dei frequenti furti di motori Rotax nelle aviosuperfici).

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

# ASG 32Mi

*La risposta di Schleicher all'Arcus M*

*Una realizzazione molto curata*

*e un abitacolo confortevole*



**L'ASG 32 ha volato al Mondiale in Finlandia, nel 2014. Il motore era stato sbarcato per far rientrare nel peso di 750 kg l'aliante e l'equipaggio austriaco**

Durante il meeting annuale, all'inizio di Ottobre, ho potuto provare in volo il nuovo aliante da 20 metri costruito dalla Schleicher. La FAI-IGC ha sancito la nascita della classe 20M riservata ai biposto già da parecchi anni, a seguito del grande successo di vendite di alianti di questo genere, in particolare del Duo Discus che ha superato quota 600 esemplari.

La Schempp-Hirth era intanto pronta a offrire sul mercato il più recente Arcus (flappato) che a sua volta

ha già venduto più di 200 esemplari nelle tre varianti (puro, con pochissimi esemplari, poi tanti "turbo" e ancor più il decollo autonomo "M"). Il primo campionato mondiale della 20M si è tenuto l'anno scorso, senza handicap come da definizione IGC per i mondiali, e con un limite di peso massimo di 750 kg.

Non è stata una sorpresa vedere che l'Arcus ha dominato la gara, anche se per rientrare nel peso con i motorizzati abbiamo visto smontare di tutto...

## Scheda tecnica

Alexander Schleicher GmbH

Alexander-Schleicher-Str. 1  
D-36163 Poppenhausen (Wasserkuppe) Germany  
info@alexander-schleicher.de

Motore	Wankel, monorotore, Austro Engines, iniezione elettronica
Potenza massima (per 5 minuti)	41 kW (56 hp)
Trasmissione	Cinghia dentata, 1:2,68
Elica	Schleicher, 1.55 m, in carbonio
Serbatoio carburante, di serie	14 litri
Serbatoi carburante opzionali nelle semiali	2 x15 litri (sacche alari)
Apertura	20 m
Superficie alare	15,7 m <sup>2</sup>
Apertura piano di coda	3,25 m
Rapporto di allungamento	25,47
Lunghezza	9,07 m
Larghezza all'abitacolo	0,73 m
Altezza al piano di coda	1,70 m
Peso a vuoto	570 kg (ASG32: 490 kg)
Massa massima al decollo MTOW	850 kg
Carico utile	2 x 120 kg
Carico alare (max.)	54,1 kg/m <sup>2</sup>
Carico alare (min.)	39,2 kg/m <sup>2</sup> (ASG32: 33,8)
Vne	280 km/h
Velocità minima di discesa	0,6 m/s
Efficienza massima	Non dichiarata; stimata 47-50
Rateo di salita a motore (standard)	2,7 m/s (dichiarato)



La linea è sobria e filante, richiamando del tutto i Classe Libera della stessa casa



L'abitacolo è comodo, e identico a quello dell'ASH30



La seduta posteriore è reclinata e confortevole

Al mondiale c'era anche questo primo esemplare dell'ASG32Mi, dal quale era stato sbarcato il motore proprio per motivi di peso totale. È peraltro normale che il primo, o i primi esemplari siano più pesanti della produzione di serie. L'equipaggio austriaco formato da Michael Rass e dal rappresentante ufficiale AS, Guido Achleitner, ha concluso con un ottimo terzo posto dimostrando la qualità di questo aliante già alla prima gara e senza affinamenti che arriveranno con la maggiore conoscenza del mezzo. È naturale comparare l'ASG32 con il concorrente diretto, l'Arcus; ma non vanno dimenticati altri modelli disponibili, come il DG1001 (non flappato, ma disponibile anche con decollo autonomo), e il Twin Shark della ceca HpH, tuttora in fase di lento ma continuo sviluppo.



Il ruotino sterzante permette di muoversi sui raccordi e allinearsi facilmente

## 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 diruttori  
Corsa di decollo  
180 m MTOW

Caduta minima: 0,70 m/sec @ 94 kph  
Carrello a doppia traccia retrattile

# TAURUS ELECTRO/M

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



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)  
Socità: 349 5418022  
www.pipistrel.it  
info@pipistrel.it  
hot line 335 370073  
Officina: 340 4249367

**PIPISTREL**  
ITALIA



**I due sedili portano ad assumere una posizione reclinata. Spazio abbondante in lunghezza, ma veste “attillato” in larghezza**

Tutti questi alianti attirano l'interesse di una larga fascia di piloti, tant'è che le vendite di questi modelli sono seconde solo ai monoposto da 18 metri. Il grande successo di mercato della classe 20M è solo in parte legato alle gare FAI, mentre le prestazioni molto elevate sono affiancate da fattori più significativi per i voli di ogni giorno come la praticità d'uso, il comportamento di volo e la comodità degli abitacoli. Secondo J.M. Clément, in condizioni d'onda non c'era nulla che andasse (fino ad oggi) come l'Arcus per lunghi voli di alta velocità, quando avere un copilota è essenziale per potersi rilassare di tanto in tanto, e poter gestire con la massima concentrazione gli aspetti di navigazione e spazio aereo.

## Descrizione

L'ASG32 viene offerto in tre varianti: come aliante a decollo autonomo (Mi) col motore Wankel da 56 cavalli, ormai ben conosciuto, come aliante puro ma trasformabile in seguito installando il motore, e con motore di sostentamento elettrico su pilone retrattile in fusoliera. Il segno distintivo del 32 rispetto agli altri biposto Schleicher è il ruotino di coda retrattile sterzante offerto come optional. Finora lo avevamo visto solo su due prototipi, quello di uno speciale ASW20 e quello che resterà un esemplare unico per la Classe Libera, l'americano Concordia costruito con materiali ed esperienza tedesca negli USA.



**Le due capottine sopportano meglio le escursioni termiche**



**Il ruotino di coda retrattile, opzionale**

A prima vista si nota che è stato mantenuto l'aspetto tipico di tutti gli Schleicher, con abitacolo appuntito, coda sottile, impennaggi ad alto allungamento e ala di conformazione regolare, rastremata ma priva di die-dro multiplo o "freccia" vistosa come avviene invece per l'Arcus. Gran parte della fusoliera corrisponde a quella del classe Libera ASH30, con trave di coda accorciato e deriva abbassata di oltre venti centimetri. Le due capottine sono incernierate per aprirsi in direzioni opposte. Nel confronto con Arcus e Duo, il sedile posteriore è leggermente meno accessibile e con visibilità verso l'avanti parzialmente impedita dall'archetto centrale, il quale però ospita un intelligente sistema di ventilazione e funge da rinforzo e "roll bar" in caso di ribaltamento; è inoltre migliore la sigillatura delle capottine, in un più ampio ventaglio di temperature (punto debole delle capottine da biposto in un pezzo unico, a causa delle forti dilatazioni termiche che creano grossi gap o diventano dure da chiudere al caldo).



I comandi sul lato destro: carrello, zavorra, netta moscerini



Il bel meccanismo di bloccaggio e di sgancio d'emergenza

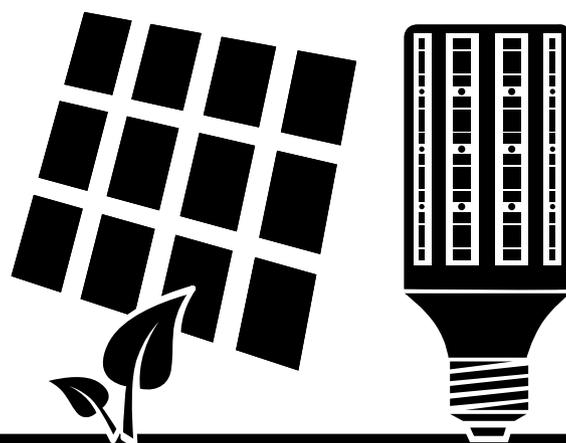


Ottime rifiniture e praticamente nessun cavo, tubo o comando a vista



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](http://www.elmecsolar.com)

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

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



 **KiloyanKeepapa**   
*pilot sport apparel*  
*Made in Italy*

flight suits 100% tailor made from 1998

Anche il posto anteriore è identico a quello del Libera. Il pilota fino a 2 metri di statura vi si potrà adattare facilmente, in una posizione reclinata e comoda, godendo di ottimo supporto del proprio peso dalle cosce fino alla testa. I pedali sono montati su due guide divergenti, ampliando lo spazio tra i due quando vengono retratti. L'Arcus offre un volume maggiore a disposizione di ciascun occupante, con più spazio soprattutto in larghezza per riporre macchine fotografiche, bottiglie e altri oggetti. Sul 32 mi sono trovato bene coi miei 187 cm e circa 100 kg, ma per estrarre a fondo i diruttori dovevo spostarmi un poco verso destra alzando il gomito sinistro che altrimenti urtava la paratia tra i due posti.

Anche il sedile posteriore induce a una posizione reclinata, più che sull'Arcus, con i piedi infilati in due pozzetti ai lati del sedile posteriore che sono abbastanza stretti da poter dare qualche problema per piedi grandi e calzati con scarpe invernali.



La ruota principale generosamente dimensionata



Il vano della ruota, ricco di installazioni, andrà pulito con rispetto per gli impianti esistenti

È proprio negli abitacoli che riconosco le maggiori differenze con l'Arcus; come sempre credo che prima di un acquisto il pilota debba familiarizzarsi e provare diverse configurazioni di sedile, cuscini e supporti lombari o cosciali (è incredibile come un diverso paracadute o cuscino trasformino il comfort di qualunque aliante). In ogni caso, i moderni biposto offrono una comodità impensabile sui progetti di trent'anni fa (Janus ed ASH25, ad esempio).



**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 Guglielmo Marconi

- Riparazioni, modifiche, ricostruzioni di aliante ed aeromobili in materiali compositi
- Lavori di latorneria 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



Piano di coda e deriva hanno elevato allungamento. La linea è molto pulita e anche i rinvii degli alettoni sono stati rimpiccioliti



La piccola console con i comandi manuali del motore (manetta e freno elica)

## Il motore

Nulla di nuovo nel motore e nei suoi accessori. L'estrazione e la retrazione sono comandate manualmente, come il fermo verticale dell'elica e l'accensione. Un sistema di gestione automatica sarebbe più facile, ma la procedura manuale degli Schleicher è semplice e non induce facilmente in errore. Il più comune potrebbe essere l'azionamento del fermo dell'elica col motore in moto, con distruzione della barretta sacrificabile ma lasciando il motore in totale efficienza. Una procedura sbagliata potrebbe portare alla dimenticanza della pompa elettrica o, peggio, dell'accensione; se tutti i comandi fossero raggruppati in un unico strumento o pannello sarebbe meglio, ma anche così va bene e si tratta di un layout ormai del tutto tradizionale per Schleicher.

La retrazione avviene in due tempi, fermanola a metà per lasciar raffreddare il motore e, soprattutto, la marmitta prima di far rientra l'elica che riposerà proprio sopra al grosso silenziatore metallico ormai freddo.

L'estrazione in volo è più veloce della media, con meno di dieci secondi. La perdita di quota durante tale manovra può essere ridotta quasi a zero se si parte da una planata sui 130 km/h: mentre si riduce la velocità fino a 90 km/h si dà l'avvio all'estrazione, per concludere con un motore funzionante e più o meno la quota originale. Tuttavia va ricordato che tutti gli alianti a motore retrattile vedono un drastico peggioramento della planata con il pilone estratto: la discesa più moltiplicarsi con un fattore 3 o anche 4. In altre parole, si

scende a non meno di 1,8-2,2 m/s il che lascia a disposizione un quarto del normale tempo per gestire un atterraggio d'emergenza. Di questo va tenuto conto nel prendere la decisione di estrarre il motore, e la quota sotto la quale è meglio lasciar perdere.



Il motore è fisso in fusoliera insieme allo scarico. Solo il pilone è mobile

Dal punto di vista meccanico le principali differenze col sistema Solo/Binder sono:

- il motore stesso (un Wankel da 56 cavalli contro un due tempi da circa 68 hp);
- l'installazione fissa con solo il pilone e l'elica in movimento per l'estrazione (la cinghia si piega all'indietro durante la retrazione, mentre per Binder il motore è solidale al pilone e la cinghia rimane dritta e in tensione);
- la quasi totale assenza di vibrazioni avvertibili;
- il minore livello di rumore in abitacolo durante l'uso del motore.

L'avviamento è immediato con un bel suono e un funzionamento regolare sin dalle prime fasi. Sono due le temperature da tenere d'occhio: quella del liquido che raffredda il corpo del motore, e quella del rotore interno, raffreddato da un flusso d'aria forzata nel centro del motore.

La potenza effettiva è sufficiente per il decollo autonomo anche da piste corte ma preparate. Il concorrente Arcus M offre potenza più elevata e un rateo di salita sensibilmente maggiore, ma soffre su terreni morbidi per la ruota principale sottodimensionata e la tendenza a buttare giù il muso sotto la trazione dell'elica (è



Le prestazioni di decollo e salita sono buone

quindi necessario dare gas con progressione mentre l'elevatore guadagna efficacia durante l'accelerazione al suolo con inevitabile perdita di parte del potenziale di decollo corto).

Sull'ASG32 si può invece dare tutto gas da subito, accorciando lo spazio necessario per il decollo. Ve tenuto sempre in conto che mancando una potenza maggiore, la massa al decollo diventa molto importante. Questo primo esemplare è, come sempre, di qualche decina di chili più pesante della massa standard a vuoto, e con me e Giorgio Ballarati a bordo, siamo probabilmente oltre gli 800 kg totali.

Il decollo è avvenuto a Pavullo (circa 700 m sul mare), con una temperatura fresca.

# 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



La procedura è stata facile, ho potuto dare tutta potenza fin dalla prima fase, e gli alettoni hanno preso rapidamente efficacia. La staccata è arrivata molto prima del previsto, grazie anche alla leggera discesa, ma poi la salita è stata inferiore alle attese, fissandosi sui 2,1 m/s. Dopo pochi minuti abbiamo ridotto la manetta per un regime di 6.900 giri, anticipando la prescrizione del manuale (luce verde sullo strumento ILEC). La salita è quindi diminuita a circa 1,4 m/s. Avvicinandoci ai 2.000 metri Qnh eravamo a circa 1,2 m/s. Nell'insieme si tratta di prestazioni di decollo molto simili a quelle dell'ASH25Mi. Un nuovo motore, fratello maggiore di questo, è in fase di sviluppo presso la Austro Engines, ma per motivi d'ingombro e di costo non sarà facile vederlo su un aliante, dato anche che il mercato dei droni militari assorbirà senza problemi la capacità del produttore.

Dal punto di vista della manutenzione, pare che il Wankel AE50R sia molto affidabile, ma può soffrire per errori di gestione e d'uso: l'olio lubrificante deve essere scelto tra quelli raccomandati dalla Schleicher, mentre acquistarne altre marche sulla base delle specifiche API ha portato a numerosi e importanti guasti; il mancato rispetto dei corretti parametri di temperatura (aria e acqua), il mancato preriscaldamento; nonché lunghi periodi di non utilizzazione, superiori a un mese circa. I costi di gestione sono bassi, mentre le eventuali riparazioni al motore sono costose e di solito richiedono la spedizione verso la Germania. L'installazione del motore, con i suoi accessori, è maturata nel corso dei decenni, e immagino che l'azienda stia ancora perfezionandola con l'esperienza. Ci sono stati in passato casi di perdite di carburante, acqua o olio, per cui occorre sempre esplorare il vano alla ricerca di eventuali primi segni. In generale questo sistema è affetto da un minor numero di inconvenienti rispetto al Binder/Solo, ma eventuali danni richiedono riparazioni costose e un fermo macchina più lungo.



Nettamoscerini a scomparsa, e la fessura di scarico dell'aria dall'abitacolo



Le winglet sono state ridisegnate appositamente per il 32

## L'ala

Il successo commerciale e competitivo dell'ASG29 è così grande che è stato naturale utilizzarne il profilo e parte degli stampi per nuovi modelli flappati (30, 31 e ora il 32). Anche se il sito Schleicher parla di una famiglia di sei nuovi profili adattati al biposto, le estremità alari sembrano identiche a quelle del 29, mentre la winglet è diversa. Tutti i comandi si connettono automaticamente durante il montaggio. La zavorra d'acqua è ospitata in quattro serbatoi alari non integrali (sono presenti delle sacche in materiale sintetico), e lo scarico è comandato meccanicamente con quattro valvole che non richiedono manutenzione. Anche gli eventuali serbatoi carburante opzionali trovano posto nella radice delle due semiali. Durante il volo si nota che è stata mantenuta parte della flessibilità tipica della marca di Poppenhausen, cosa che permette di offrire il migliore comfort anche volando in turbolenza, ma la casa sottolinea che la flessibilità tradizionale non è in questo caso accompagnata da torsioni indesiderate, grazie al buon progetto strutturale.



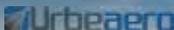
La luce strobo a Led, nel naso della deriva. È un accessorio consigliabile

## 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](http://www.urbe.aero) 

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



È inoltre il caso di attirare l'attenzione sulle tecniche costruttive che, per la prima volta da vari decenni, permettono di verniciare le superfici anche con colori diversi dal bianco. Le resine e il processo di polimerizzazione sono stati studiati per la certificazione a temperature d'esercizio superiori al normale, ed è quindi possibile verniciare il 32 con due toni di arancione e uno di rosso. Voglio ora allargare il discorso in senso generale: seri studi sulla visibilità (in inglese "conspicuity") degli alianti e degli aeromobili hanno concluso che conta molto di più la riflettività che il colore; è solamente un'impressione istintiva che il rosso spicchi in vicinanza del verde o del blu, mentre in realtà notiamo sagome scure contro sfondi chiari o viceversa. Purtroppo, il rosso e l'arancione scuro riflettono più o meno la stessa quantità di energia luminosa del verde e del blu. In aggiunta, la nostra visione periferica è quasi del tutto cieca ai colori. Preferisco quindi che la sagoma di un aliante non venga spezzata da linee di diversa luminosità, per non rischiare un mimetismo del tipo "effetto zebra", e che il colore sia bianco o a specchio, per aumentare il contrasto in tutte le condizioni salvo con sfondi innevati. Un esemplare dell'A-SG32 è già stato consegnato con la livrea biancorossa che potete vedere in queste pagine. Si tratta di un miglioramento delle caratteristiche costruttive che, pur

tenendo conto delle note qui sopra, è interessante e apre a novità estetiche. Altri colori potranno essere certificati dal costruttore su richiesta dei clienti.



**I turbolatori soffianti integrati nei flaperoni, con presa d'aria NACA preceduta da turbolatori a zig-zag. In basso, perfetta sigillatura dei flaperoni con antiattrito e mylar**

La superficie alare è appena più ampia che sull'Arcus (+ 0,1 m<sup>2</sup>), sostanzialmente irrilevante. La massa massima al decollo è invece più alta (+ 50 kg), permettendo di portare il carico massimo a 54 kg/m<sup>2</sup> contro i circa 51 dell'Arcus e 48 per il Duo. L'IGC discuterà a breve alcune proposte di innalzamento dell'attuale limite di 750 kg per le gare della 20M, probabilmente portandola a 800 kg, ma forse anche oltre. Il Duo Discus ne soffrirà solo per la partecipazione ai Mondiali in quanto le regole lasciano libertà di adottare l'handicap nelle gare inferiori come gli Europei e Nazionali, quindi è probabile che esse resteranno un buon campo di battaglia per i Duo e i DG1000.



La prima fase di salita con valori appena sopra i 2 m/s

## In volo

Al primo decollo mi sono sentito subito a mio agio. L'aliante poggia saldamente sulla grossa ruota e sulla coda, senza la fastidiosa tendenza ad appruare dando manetta. Alettoni efficaci e bilanciamento rendono tutto facile e istintivo. Con un ruotino sterzante, occorre ricordare di astenersi dall'uso del piede per alzare l'ala a terra, almeno fino a quando la coda non si sia staccata dall'asfalto. La praticità di poter rullare sui raccordi e allinearsi da soli si paga, quindi, con una minore facilità in presenza di vento al traverso al decollo (è questo un discorso generale, non valido solamente per il 32).

La retrazione del carrello richiede uno sforzo limitato e alla portata di tutti. Azionandolo lentamente, si distingue il momento in cui il comando agisce anche sulla ruota di coda, accompagnato da un leggero aumento della forza necessaria. Un comando molto ben realizzato e regolato, quindi.

In atterraggio si nota l'ottima manovrabilità dovuta in gran parte al mixer dei comandi che, quando si seleziona flap Landing (+ 47°), fa alzare la parte terminale dei flaperoni aumentandone l'efficacia. I diruttori sono efficaci più che a sufficienza, senza arrivare all'estrema potenza dei pannelli tripli dell'Arcus.



Una delle prove di stallo, simmetrico e progressivo



Vista d'insieme durante la fase di salita

Aperti a fondo, la discesa si stabilizza a oltre 5 m/s, quasi 6, accompagnandosi ad un sano aumento della velocità di planata trimmata. Il freno a disco sulla ruota è potente e modulabile, e soprattutto non porta ad appruare sul muso. L'esemplare in prova aveva il disco probabilmente deformato da brutte esperienze passate in precedenza, inducendo una classica vibrazione durante l'azionamento.

Il ruotino sterzante permette di curvare con un raggio piuttosto stretto, tanto che a fondo corsa la tip alare interna appare muoversi lentamente all'indietro durante la manovra. Esso sembra un'innovazione arischiata, ma è basata sul concetto tradizionale di forcella e perno. L'Arcus ha invece un innovativo ruotino integrato nel timone, quindi è quest'ultimo a sostenere il peso della coda al suolo, e si è dimostrato in passato un po' delicato.

Nel volo planato e nelle spirali l'ASG32 si comporta in maniera simile al fratello maggiore ASH30, con marcata stabilità.

Ovviamente il rateo di rollio, grazie alla minore inerzia, è nettamente migliore permettendo l'inversione di virata a 100 km/h in circa 5,5 secondi, valore di oltre 1 secondo più lento dell'Arcus ma più che sufficiente a garantire ottima manovrabilità. Rispetto ai classe Libera biposto, il vantaggio è considerevole e ne risulta un pilotaggio molto più facile. Gli sforzi sul timone sono molto ridotti, decisamente sotto il normale, e ciò promette minore affaticamento nei voli lunghi.

In confronto all'Arcus, sul quale ho lunga esperienza, mi è sembrato più facile mantenere una velocità costante in termica, cosa che ero abituato ad ottenere solo con un centraggio relativamente arretrato che poi è svantaggioso in planata; questo ASG32, nonostante fosse "centrato" per consentire il volo anche a piloti molto più leggeri di me, si è presentato stabile e facile da condurre in virata. Durante il campionato mondiale del 2014, ho avuto l'impressione di una sostanziale parità tra le due macchine, con forse un leggerissimo vantaggio per il 32 alle velocità più elevate e nel volo delphinato. In termini pratici, per ora ritengo che siano due alianti equivalenti. La capottina ha una perfetta sigillatura e con l'estrattore contribuisce al bassissimo livello di rumore aerodinamico in abitacolo. L'estrattore d'aria (un'apertura che crea leggera depressione



Le resine del 32 sopportano anche le temperature più alte generate da colorazioni diverse dal bianco (foto: M. Munch)

posta dietro all'abitacolo) è il più recente accessorio "di moda" nelle competizioni. Anche se non è chiaro quanto sia efficace nel ridurre la resistenza aerodinamica, aiuta certamente la ventilazione e può ridurre il fruscio in abitacolo. La teoria vuole che l'eccesso di pressione in abitacolo debba sfuggire da qualche parte e, in mancanza di uno scarico in depressione, possa creare degli sfiati lungo le aperture delle capottine, agendo come un piccolo diruttore pneumatico sul flusso che bagna la fusoliera. D'inverno abbassa però la temperatura e se piove può anche permettere l'ingresso di acqua soprattutto nelle soste al suolo, quindi ho trovato una spugna sintetica infilata nel bocchettone interno.

Promozione per la classe Club **lx nav** Permuta

**Caratteristiche principali:**

- Navigazione Tema
- Navigazione Waypoint
- Visualizzazione Spazi Aerei
- Piattaforma inerziale
- AHRS (orizzonte artificiale)
- Flarm radar and warnings
- Bluetooth
- Approvato IGC alto livello (Nano)
- Collegamento predisposto Vario-Nano-Oudie
- Controllo remoto sulla barra per il variometro

In opzione

Prezzo (S80 BT+Nano+Oudie) **1890** EUR+IVA

Prezzo (S80 BT+Nano) **1490** EUR+IVA

Opzione

**Caratteristiche Nano3:**

- Navigazione tema
- Navigazione Waypoint
- Visualizzazione Spazi Aerei
- Bluetooth
- Approvato IGC alto livello
- Fino a 25 ore di durata della batteria
- Piattaforma inerziale
- Sensore del livello di rumore motore (ENL)
- Interfaccia USB

Prezzo con permuta **300** EUR+IVA

**Caratteristiche Nano**

- Bluetooth
- Approvato IGC alto livello
- Fino a 35 ore di durata della batteria
- Sensore del livello di rumore motore (ENL)
- Interfaccia USB

Prezzo con permuta **390** EUR+IVA

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

Ho fatto prove di stallo in ogni posizione di flap, riscontrando un comportamento sano. Il buffeting è modesto ma avvertibile, e lo stallo simmetrico con flap a zero o negativo porta a un aumento della velocità di discesa lasciando ancora una discreta efficacia degli alettoni. Con flap via via più positivo, si nota che dopo lo stallo può giungere anche una caduta d'ala, mai repentina. La rimessa è rapidissima e totalmente standard (alettoni in centro, barra avanti per ridurre l'angolo d'attacco, poi timone opposto al senso di rotazione). Va certo tenuto conto che le prove si sono svolte con un centro di gravità avanzato, dovuto al mio peso nel posto anteriore.

Il timone è adeguato alle dimensioni dell'aliante, senza eccessi né carenze d'autorità; durante le scivolate non ha mostrato una sgradita tendenza a rimanere bloccato a fondo corsa dalle forze aerodinamiche.



La prova si è svolta in una bella giornata d'inizio ottobre

## Per chi è

Non ho alcun dubbio che l'ASG32 raccoglierà un buon successo di vendita. Esso attira l'interesse dei fan del marchio Schleicher, ai quali garantisce il solito eccellente livello di finitura. Potrà piacere ai proprietari di ASH25, a chi ama le novità e a chiunque desideri un aliante moderno, pratico, bellissimo e che si può effettivamente tenere nel rimorchio montandolo e smontandolo ogni giorno con l'aiuto di un dispositivo a rotelle e magari di un collaboratore. Si può anche fare tutto da soli, senza le complicazioni di giunzioni di comando e di pesanti tip alari come sui "Libera". Nelle competizioni mondiali può attrarre i migliori piloti, confrontandosi certamente alla pari con l'Arcus a parità di massa al decollo, e con un deciso vantaggio per voli record e d'onda quando portato al carico alare massimo.

Occorre avere a disposizione almeno 270.000 Euro per un ASG32Mi completo di carrello e strumenti, con IVA pagata e accessori di buon livello. Il prezzo "base" IVA esclusa di 180.000 Euro può però scendere di ben

53.500 Euro per la versione senza motore, che è predisposta per un'installazione successiva con la possibilità quindi di posticipare la spesa e/o di mantenere una facile rivedibilità.



Tolta la prolunga, si inserisce un'apposita maniglia per lo smontaggio della semiala

In confronto, i prezzi dell'Arcus sono di poco inferiori, non risultando un fattore decisionale, ma la versione pura non può invece essere modificata in seguito. Altra differenza con l'Arcus è la disponibilità a breve di una versione con motore di sostentamento elettrico, che promette prestazioni sufficienti e non influenzate dall'altitudine (mentre il "turbo" a due tempi supera a fatica i 2.000 metri). Ne dovrebbe guadagnare anche la semplicità d'uso, liberando almeno in parte il pilota da pensieri riguardo all'avviamento, alle temperature e alla manutenzione.



Con un po' di pratica, non è difficile fare tutto da soli



Le prolunghe riposte nel rimorchio Cobra



Un moderno biposto da 20 metri offre prestazioni eccezionali unite a una buona praticità d'uso. Gli sforzi di montaggio sono superiori a quelli di un monoposto, ma ancora alla portata di una persona sola (con gli accessori migliori)

L'ottimo carrello d'atterraggio rappresenta un punto forte tra le qualità di questo aliante, mentre il ruotino retrattile richiama l'attenzione degli amanti della tecnica esotica.

La linea estetica gode della somiglianza con il fratello maggiore di classe Libera, non avendo una silhouette particolarmente distintiva.

La lista di equipaggiamenti opzionali molto desiderabili è lunga, come sempre: tra l'altro comprende la verniciatura acrilica invece del gelcoat, il serbatoio per la zavorra d'acqua in coda, i due serbatoi supplementari da 15 litri cad., la bellissima striscia stroboscopica a Led integrata nel bordo d'attacco della deriva (mol-

to visibile in base nube, e collegabile al rilevamento Flarm quando richiesto), le capottine azzurrate e l'unità di controllo del motore anche per il copilota. I concorrenti diretti sono, oltre all'Arcus, il DG1001 (senza flap, disponibile come aliante puro, turbo, o autonomo), il meno caro Duo Discus, l'annunciato ma ancora incompiuto Twin Shark e, sull'usato più vecchio, il DG 500/505 e lo Janus C, per un terzo o un quarto del prezzo! Tuttavia occorre considerare che alcuni di questi gloriosi alianti sono motorizzati con unità Rotax oggi "orfane", per le quali una riparazione potrebbe essere molto costosa o addirittura impossibile. ■

Repair and maintenance workshop for sailplanes of composite structures

Specialised in **REFINISH**

**GLIDER SERVICE**

We offer:

- Complete refinish in Polyurethane or Polyester paint
- Cockpit renewals, replacing seals, all kinds of repairs and modifications
- Anti-collision painting, applying registration, competition and other markings
- ARC renewals, 3000 hrs inspections, special inspections

YOUR BENEFITS:

- Best quality customer oriented service at reasonable prices
- Guarantee certificate for the quality of service
- Simple order procedure, organisation of transport, other services available on request
- All services according to EASA regulations

GLIDERSERVICE Novak d.o.o.

Alpska cesta 43, 4248 Lesce, Slovenia  
info@gliderservice-novak.si

Phone: +386 4 53 53 400 Fax: +386 4 53 53 410

EASA SI.MF.002 and SI.MG.026 approval

At your service since 1988 – more than 1500 refinished sailplanes from all over the globe

www.gliderservice-novak.si



# Il Museo VaV

## premiato dalla FAI

*Il CSVVA di Varese è orgoglioso del riconoscimento ottenuto per il proprio museo. La FAI riconosce il valore della raccolta, visitabile da tutti su appuntamento*



**I tabelloni fotografici nella sala di esposizione, con alcune parti strutturali di alianti d'epoca in legno**

La FAI, col tramite dell'AeCI, ha assegnato al Museo del Centro Studi Volo a Vela Alpino il prestigioso riconoscimento di "Recommended FAI Museum". Due personalità di alto rilievo della FAI, il segretario generale Susanne Schoedel e il direttore della sezione sport e marketing Markus Hageney, durante la loro visita all'ACAO dello scorso Giugno erano rimasti particolarmente colpiti dalla grande quantità di rari e interessanti documenti storici che si trovano nel museo, tanto che hanno proposto al CSVVA di presentare la domanda per l'assegnazione della targa di "FAI Museum". L'ufficializzazione è avvenuta nel corso della

109° FAI General Conference dello scorso settembre a Rotterdam, dove i delegati delle nazioni iscritte alla FAI hanno così accolto e ratificato la proposta, assegnando l'importante riconoscimento al Museo del Centro Studi. La targa è stata ritirata dal rappresentante italiano presso la FAI, che l'ha quindi consegnata al CSVVA a Varese. Uguale riconoscimento è stato assegnato quest'anno anche all'Irish Aviation Foundation, al Museum-Monument Francisco Sarabia (Messico) e all'Anderson Abruzzo International Balloon Museum (USA).

Il museo CSVVA ha sede sull'aeroporto Adele e Giorgio Orsi di Calcinate del Pesce, al piano terreno della palazzina che ospita l'aeroclub volovelistico ACAO. Il museo del CSVVA nacque nei primi Anni Ottanta da un'idea di Renzo Scavino, all'epoca direttore della rivista "Volo a Vela", con il supporto dei coniugi Orsi, promotori del CSVVA sin dal 1960. Il museo ha per scopo la conservazione e l'esposizione di un patrimonio documentale e di oggettistica, raccolto a partire dagli Anni Sessanta, insieme con la nascita del CSVVA. Il museo, oltre alla sala espositiva, comprende una sala di consultazione (biblioteca) ed un ricchissimo archivio di riviste aeronautiche.

La sala espositiva comprende ottanta pannelli (ogni pannello ha in media sette fotografie più una guida alla consultazione) suddivisi per tematiche. Le foto di ogni pannello raccolgono immagini storiche di alianti, persone ed eventi che hanno caratterizzato l'attività di volo a vela svolta prevalentemente in Italia.



**La biblioteca**

Nella stessa sala, in alcune vetrinette sono esposti vari strumenti, regoli di navigazione, barografi e altri accessori, a suo tempo installati su alianti, testimoniando la grande evoluzione avvenuta nella strumentazione volovelistica. Interessante l'esposizione di elementi strutturali di alianti d'epoca in legno, alcuni dei quali hanno visto un passato molto glorioso. Documenti vari e modellini di aerei completano il quadro espositivo delle vetrine. Vi è da aggiungere la presenza di apparecchiature riguardanti una vecchia stazione meteorologica, con annessa stampante, che forniva via radio le informazioni sulla situazione meteo utile specialmente per i volovelisti impegnati nelle gare.

La sala di consultazione dispone di un tavolo centrale

**Il museo è visitabile tutti i pomeriggi dei giorni di giovedì e sabato dalle 14 alle 17,30 o in altre giornate previo appuntamento telefonico allo 0332.310023**



**La vetrina degli strumenti, con la storia dell'evoluzione tecnica**

di lettura, e di una postazione di ricerca tramite due PC, la libreria ed un armadio di archivio delle fotografie. Nella libreria trovano posto più di 1.300 volumi di interesse aeronautico. Tutti i volumi sono catalogati nel sistema informatico del centro e ricercabili anche via internet tramite il sito del CSVVA (pagina Biblioteca del sito [www.voloavela.it](http://www.voloavela.it)).

L'archivio fotografico è costituito da una raccolta di circa 8.000 fotografie catalogate e divise in album tematici. Circa 6.000 di queste foto sono state scansionate in formato elettronico (jpg) e sono visibili sempre tramite il sito [www.voloavela.it](http://www.voloavela.it) del CSVVA (pagina Archivio Fotografico). La sala si completa con un espositore dove sono collocati gli ultimi numeri delle riviste nazionali e internazionali più recenti. In un locale adibito ad archivio sono raccolte riviste di volo, editate in Italia e all'estero, molte delle quali hanno cessato da tempo di esistere e costituiscono quindi una rarità. Le testate delle riviste di cui il centro dispone sono catalogate e anche questa raccolta è consultabile nel sito del centro (pagina Rivista). Si evidenzia che anche la rivista "Volo a Vela" viene gestita (abbonamenti, distribuzione e conservazione copie residue) in questo centro di documentazione. Il lavoro per la realizzazione del museo, dei suoi archivi e della gestione della rivista VaV è sempre stato svolto da volontari che sin dagli Anni '80 si ritrovano presso il CSVVA per attuare gli obiettivi che si ritengono essenziali per il continuo miglioramento di questo Museo e del relativo centro di documentazione. ■



**L'espositore delle più recenti riviste nazionali e straniere**



***La Redazione  
della rivista Volo a Vela  
Augura a tutti  
Buon Natale  
e un Felice 2016!***





**In un volo da Rieti, bel fronte di brezza  
dal Morrone verso Campo Imperatore,  
il Gran Sasso e il Gorzano, fin oltre il  
monte Vettore**

It: cvne@protonmail.com

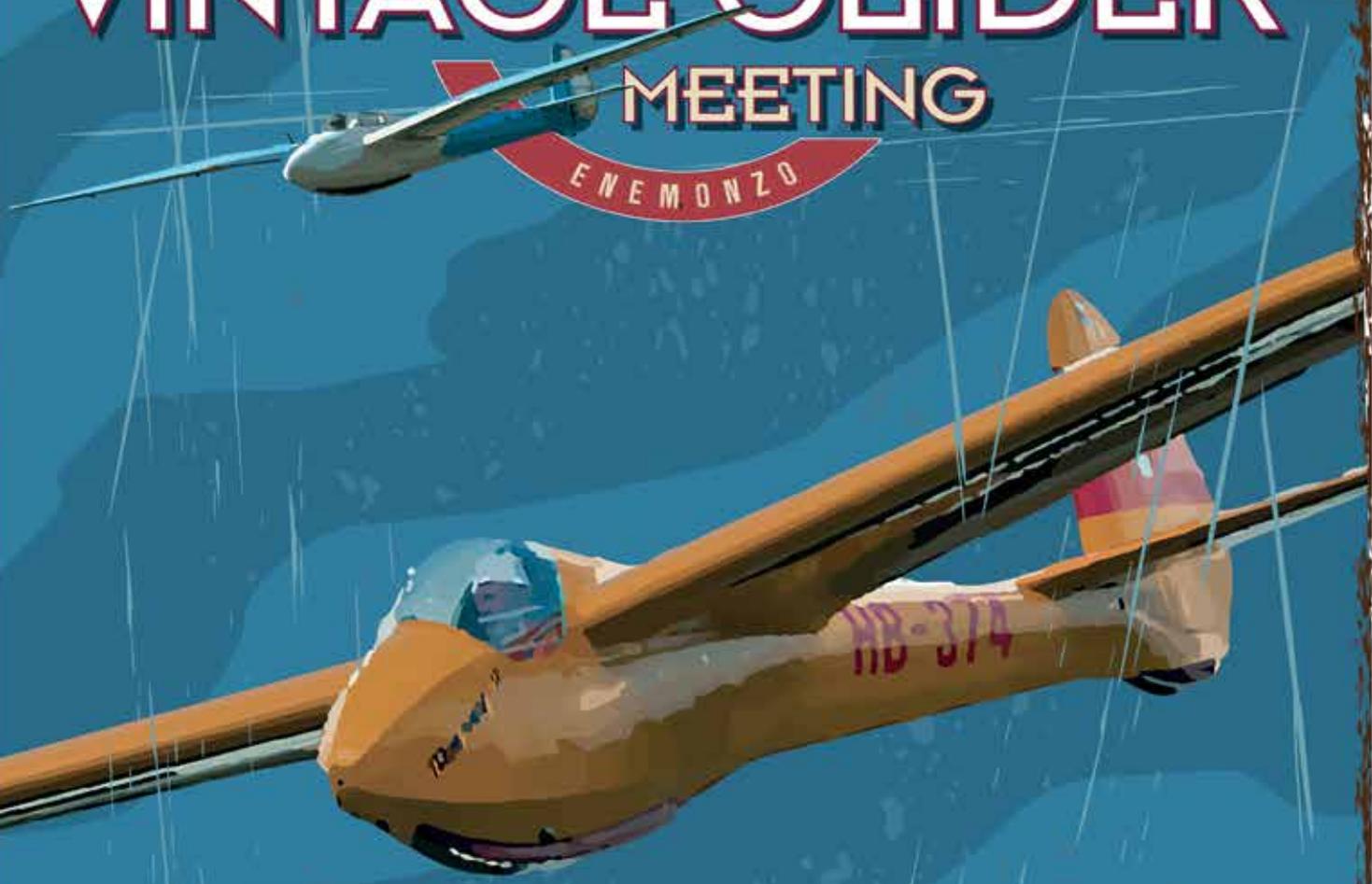


Comune di Enemonzo

CENTRO VOLO NORD EST

# INTERNATIONAL VINTAGE GLIDER MEETING

ENEMONZO



## AVIOSUPERFICIE DI ENEMONZO JUNE 17<sup>TH</sup>-25<sup>TH</sup> 2016

(ITALY/UDINE)

46°24'16.23"N 12°52'56.96"E

Info: [www.cvne.it](http://www.cvne.it) +39 340 4996456  
[vincenzopedrielli@gmail.com](mailto:vincenzopedrielli@gmail.com)



# 300+300

## Un doppio tema nel cielo di Rieti Aliante Duo Discus del club Centrale



Tipico allineamento della flotta del Centrale

Lo stage a Rieti del 12-18 luglio 2015 era cominciato nel migliore dei modi. Il gruppo di partecipanti era composto da persone particolarmente positive, cosa peraltro piuttosto frequente: da anni partecipo regolarmente agli stage del Centrale e non ho mai incontrato un pilota che non mi sia risultato, per un verso o per l'altro, simpatico. In generale i piloti di aliante sono persone piacevoli e, probabilmente, le poche eccezioni non arrivano qui. Alessandro Bruttini, come sempre, dispensava saggi consigli seguendo il suo particolarissimo modo d'insegnare il volo di distanza. Particolare ma estremamente efficace. E, sin qui, nulla di veramente nuovo. Ma questa volta anche la meteo, unica vera variabile di questi eventi era decisamente buona. Appariva chiaro che la settimana sarebbe stata favorevole, che avremmo potuto inseguire, ciascuno con la sua misura, obiettivi ambiziosi. E la cosa era stata rimarcata da Alessandro fin dal primo giorno: tema del giorno: Celano-Gualdo Tadino, e l'indicazione sarebbe rimasta la stessa per tutta la settimana.

### Celano - Gualdo

È questa la base del tema classico di Rieti per l'Insegna FAI dei 300 chilometri. L'obiettivo a cui mi stavo allenando da qualche tempo e che, grazie a quello che avevo imparato negli anni precedenti, cominciava a sembrarmi raggiungibile. O per meglio dire, 'meno impossibile'. Le prime giornate erano servite a togliermi un po' della ruggine invernale e finalmente, complice la meteo, avevo cominciato a esplorare i percorsi utili per raggiungere questi due piloni.

In passato mi erano stati assegnati temi verso nord, che mi avevano permesso di familiarizzarmi con Val Topina sino a Nocera Umbra, e quindi il pilone più lontano, Gualdo Tadino, mi sembrava abbastanza a portata di mano. Consigliato anche da Alessandro, avevo cominciato a esplorare il percorso a sud, preparando i piloni nel navigatore ed esplorando in due giornate la valle dell'Aquila e il pilone di Celano.

L'emozione era stata forte, non ero mai arrivato tanto a sud, e ricordo perfettamente le sensazioni del sorvolo della pista in cemento, da poco tempo nuovamente atterrabile. Poi m'ero avviato verso nord, ma la meteo quel giorno era stata meno buona, con la piana di Foligno era tutta blu... Ero rientrato allora nella valle di Rieti, da dove un prudente messaggio di Alessandro aveva accelerato la scelta che stavo per fare: rinunciare. Insistere verso nord in quelle condizioni avrebbe quasi sicuramente significato atterrare a Foligno e offrire una festosa cena a tutto il gruppo di recupero. Ero comunque molto contento di questo volo, sia dal punto di vista tecnico che mentale: mi sentivo più tranquillo, stavo facendo qualcosa per cui ero stato allenato in vario modo nel passato e avevo la sensazione che, finalmente, molte cose si stessero mettendo al loro posto.

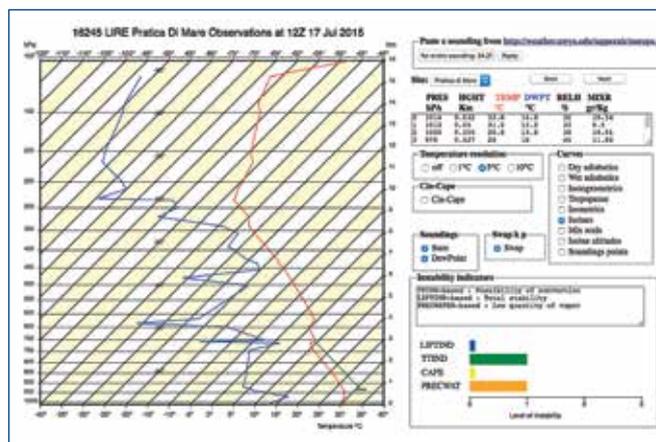
Le previsioni davano la meteo in ulteriore miglioramento per la fine della settimana e la sera andavo a letto studiando il volo appena realizzato, cercando di capire come migliorare il percorso fatto, pensando a quello che avrei potuto fare nei giorni successivi. Purtroppo uno stupido disturbo intestinale s'era inserito nei miei programmi: qualcosa m'aveva fatto male e la notte avevo avuto febbre alta. Il giorno dopo ero rimasto a letto e a terra...

Ma non tutto il male vien per nuocere. Il giorno successivo ero ancora debole e, in aula briefing, Alessandro mi aveva proposto di volare sul Duo, assistito da Franco Poletti, uno dei piloti esperti che lo stavano aiutando durante questo stage (o, come dice lui, un vecchio pilota che sta diventando sempre più un pilota vecchio...). Avevo represso subito il primo istintivo moto di fastidio: mi sarebbe piaciuto volare da solo, provare i 300, ma poi m'ero reso conto che quello che mi veniva proposto era molto saggio. Poi, ripensando a un volo a doppi comandi di alcuni anni prima, ricordai che mi aveva chiarito molte cose, mi aveva dato il La per cominciare ad uscire di valle, e mi convinsi che la cosa aveva dei risvolti positivi. Non immaginavo neanche lontanamente quanto questa mia intuizione si sarebbe rivelata esatta.

Mi ritrovo, quindi, il giorno 17 luglio 2015, a fare i controlli al Duo Discus D-1060, macchina straordinaria, assieme a Franco che si rivela una persona molto simpatica. La meteo è decisamente buona e il vento da OSO favorisce la formazione di cumuli sulle montagne a est del campo. In figura si vede il sondaggio di Pratica di Mare effettuato alle 12 Zulu (ma lo avremmo consultato solo al nostro rientro). L'aria è abbastanza

secca, sufficientemente instabile da garantire basi interessanti ma non tanto da far prevedere temporali. Ipotizzando una temperatura di 30 gradi a circa 700 metri qnh (altezza delle pendici della catena del Terminillo), il sondaggio permette di prevedere ascendenze (probabilmente blu) sino a 3.000 metri (tratto verde in basso a destra). In realtà la massa d'aria lungo il percorso si sarebbe rivelata più umida di quella sondata a Pratica di Mare, generando nel primo pomeriggio cumuli con basi da 2.400 a 3.200 metri.

Ma le termiche blu non sarebbero mancate...



**Sondaggio effettuato a Pratica di Mare alle ore 12 Zulu del 17.7.2015**

Decolliamo alle 13.27 ora locale (11.27 Zulu). Mi ero dimenticato di quanto fosse docile il Duo Discus in decollo e dopo qualche istante mi trovo oltre la testata pista, picchiettando l'altimetro con un dito per verificare il raggiungimento della quota di sicurezza di 50 metri. La voce di Franco mi sorprende - *Bravo, bel decollo!* -, non sono abituato ad avere qualcuno dietro. Ci guardiamo intorno, chiedo al traino di portarci a est del campo, a Cantalice, dove dei cumuli ben formati fanno sperare bene.



**Una magnifica strada di cumuli verso il Velino**

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 4<sup>000</sup>/5<sup>000</sup>/7<sup>000</sup>/7007/ZR940/VP6/ZS1 a LX Zeus (Tutte le dimensioni)

PREZZI DI AGGIORNAMENTO DA: € 1690,00 + IVA



Sganciamo in entriamo in termica ma l'ascendenza s'esaurisce rapidamente e a 1.400 qnh ci spostiamo a sud del Terminillo, dove si comincia a salire sul serio. Quando siamo prossimi alla base del cumulo confrontiamo i nostri temi e scopriamo che... sono diversi! Il mio tema è a farfalla, con 5 punti di riferimento: Città Ducale, Celano, Gualdo, Contigliano, Rieti, mentre quello di Franco prevede solo 4 punti: Contigliano, Celano, Gualdo, Rieti. Per un istante rimaniamo interdetti, poi Franco propone - *Perché non li facciamo tutti e due?* - L'idea mi sembra fantastica e dopo qualche minuto lascio il cumulo a 2.600 h e ci troviamo in traversone sulla valle di Rieti diretti a ovest, verso Contigliano.

- *Più veloce!* - Di nuovo la voce di Franco mi sorprende, abbasso la prua, stabilizzo a 160 km/h. Poco dopo giriamo Contigliano, ma siamo scesi a 1.700 h e pasticcio un po' nel sottovento... Insistendo a colpi di - *Stringi di più questa termica!* - risaliamo sino a 2.500 e cominciamo a rientrare al Terminillo (termica vincente non si cambia).

- *Se non ti dispiace* - dico a Franco - *ora facciamo il mio di pilone!* - Franco ride, e da Città Ducale ci dirigiamo a sud. Anche il mio tema è partito. Sono le 14.40.



In salita a sud del Terminillo (in lontananza si vede il Corno Grande del Gran Sasso)

- *Beh, è passata un'ora e siamo ancora nella valle di Rieti* -, dico. - *E allora accelera!* - dice lui. Ed è questa la prima cosa che mi ha insegnato. Per tutto il volo ha continuato a esortarmi ad andare più veloce. Non c'è spazio per le esitazioni, non c'è tempo per cincischiare, bisogna correre, altrimenti i 300 non si fanno. Mi rimetto a 160. Rapidamente siamo al monte Nuria a 2.200 h. La parte sud delle creste con questo vento è favorevole, ci fermiamo per rifare quota. Mentre giriamo in termica guardo il Lago del Salto, col pilone di Borgorose, e per un istante mi distraigo, ricordando uno stage di alcuni anni prima, in cui avevo fatto avevo fatto i 50 km passando su quel lago.



Il lago del Salto e il pilone dei 50 km, Borgo

A quei tempi i 50 mi sembravano irraggiungibili e l'emozione è ancora vivida nella mia mente. A distanza di tempo ho capito che la difficoltà di quella prova era più psicologica che tecnica. Per i 300 la difficoltà è, invece, anche tecnica. E allora mi scrollo dai ricordi, ritorno a quello che sto facendo e, sempre a 160, comincio a seguire il profilo delle montagne che portano al Velino. La situazione si fa sempre più favorevole. Passiamo a 2.400h sopra il lago della Duchessa dall'inconfondibile forma di 8, sondiamo una termica che si rivela potente, superiamo i 3.000 metri. Lo spettacolo è semplicemente straordinario: corriamo attaccati alla base delle nuvole a 160 all'ora, il Velino davanti a noi, in basso; l'iniziale malessere che avevo provato nei primi minuti di volo è completamente scomparso.



Lago della Duchessa (da Google Earth)

**Sopra i 3000 metri a Campo Imperatore, in vista del Corno Grande del Gran Sasso**



Dalla cima del Velino pieghiamo verso est, sempre seguendo la linea di cresta. Durante i traversoni Franco mi dà piccoli consigli, mi fa notare alcuni aspetti delle nuvole che abbiamo sopra la nostra testa (poco più a destra, non rallentare troppo, guarda quello sbuffo in movimento...). Altre volte approva quello che sto facendo. Entrambe le cose contribuiscono ad aumentare la comprensione di quello che sto facendo e mi rendo conto dell'enorme esperienza che lui ha e dell'entusiasmo con cui cerca di trasmettermela. Il rimpianto di non essere solo e la consapevolezza che qualunque cosa farò oggi non sarà valida per le insegne FAI svaniscono di colpo. Mi limito ad assaporare il piacere della compagnia di quello straordinario compagno di viaggio e ad assorbire quello che mi sta insegnando. In breve siamo su Celano e, nell'ordine, a pochi minuti di distanza facciamo prima il pilone di Franco sul centro abitato, poi il mio, appena più a sud, sulla pista in asfalto. Sono le 15:25, - Volevi proprio fare ombra alla pista... - commenta.

Poi partiamo verso nord, una rotta appena più a est di quella che pochi giorni prima mi aveva portato in vista di Celano. Siamo nella valle di Ovindoli appoggiati al Monte Sirente. Discutiamo della cosa, mi spiega il vantaggio di quella scelta. Capisco il mio errore di alcuni giorni fa. Un'ascendenza robusta ci porta a 3.200 h. La giornata si sta consumando, accelero ulteriormente, 170, 180 km/h e Franco approva. Punto il

Corno Grande del Gran Sasso e bruciamo 1.000 metri di quota in un velocissimo traversone, senza mai girare sino a Campo Imperatore (i cumuli che si vedevano e il vento da sud facevano sperare un buon aggancio in quella zona).

Risaliamo a 3.300 e voliamo sopra la catena più bassa, a sud del Corno Grande, catena che congiunge Campo Imperatore al monte San Franco. Di nuovo la bellezza dello spettacolo mi lascia senza fiato, per quanto abbia volato molte volte lungo queste montagne. A metà della catena viriamo verso nord, lasciandoci il Gran Sasso sulla destra, sino a raggiungere la parte sud del Monte di Mezzo. A sinistra l'immenso lago artificiale di Campotosto. Tutto il tratto si è svolto sopra i 3.000 metri, a 160/170 km/h. Continuiamo a seguire la cresta delle montagne, appena piegata verso ovest, per arrivare a Pizzo Sevo a 2.700 metri.

Un'altra lunga planata sino al Monte Vettore che è un tripudio di cumuli. Franco mi mostra un piccolo lago sulla cresta del Vettore, uno dei pochissimi laghi glaciali di tipo alpino presenti sull'Appennino, il lago di Pilato. Mi racconta che nel lago vive una specie di piccolissimi gamberetti unica al mondo e che il lago deve il suo nome a una leggenda: il corpo di Ponzio Pilato, dopo la sua condanna a morte, sarebbe caduto e affondato nel lago. La mia simpatia per questo pilota che mi sta insegnando mille cose continua a crescere.

# AERO CLUB PAVULLO

APERTO TUTTI I GIORNI

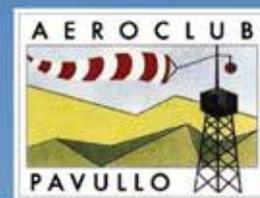
STAGE DI 2° E 3° PERIODO

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





Il lago di Pilato (da [it.wikipedia.org/wiki/Lago\\_di\\_Pilato](http://it.wikipedia.org/wiki/Lago_di_Pilato))

Continuiamo la planata verso nord / nord-ovest, seguendo la cima dei monti Sibillini; andiamo dritti riguadagnando una bella quota.

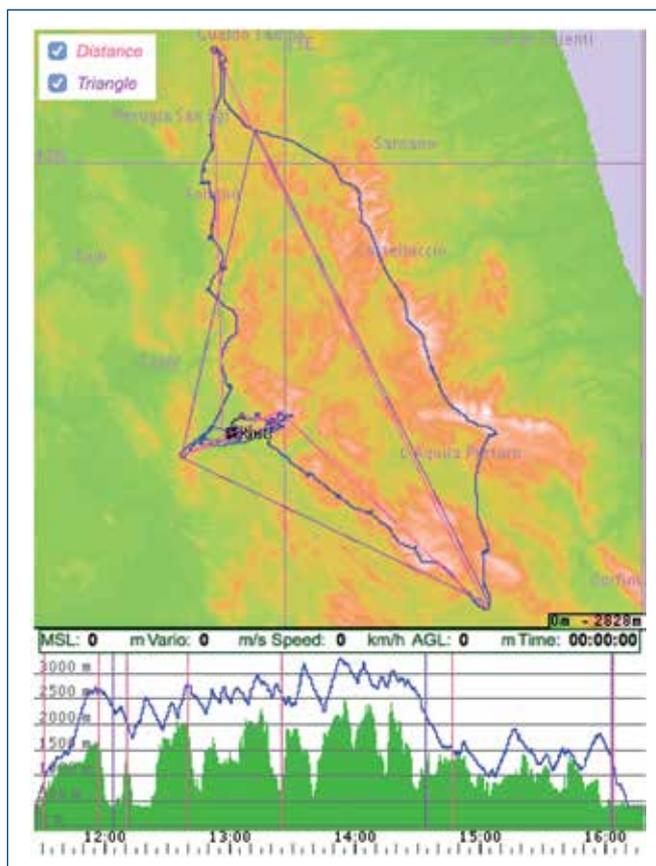
Comincio a sentirmi stanco. La catena s'interrompe e viriamo verso ovest mettendo la prua verso Gualdo Tadino. Attraversiamo la piana per appoggiarci alla catena montuosa che arriva sino a Gualdo. Passiamo il monte Pennino lasciandolo sulla destra e arriviamo in vista della Val Topina. E quello che vediamo non è affatto bello. Il cielo in valle è fortemente velato, senza cumuli e il vento è sceso d'intensità, circa 7-8 nodi. Siamo a 2.000 metri, ancora in totale sicurezza su Foligno ma al pilone di Gualdo Tadino mancano ancora 15 km e da lì altri 35 per tornare a Foligno. Se la valle è morta come sembra, con la quota attuale saremmo poi costretti ad atterrare a Foligno. Inoltre, se le cose andassero veramente male, occorre ricordare che la Val Topina è notoriamente inatterrabile da Nocera fino a Foligno. Espongo le mie perplessità a Franco, suggerisco mio malgrado una strategia conservativa: sfruttare la quota che abbiamo per planare verso Spoleto e rientrare in valle, con l'ovvia conseguenza di non chiudere il tema. - *E vogliamo rinunciare all'unico pilone che abbiamo in comune?* - mi dice, con un sorriso che non vedo ma intuisco.

E allora, rincuorato dalla sua sicurezza, puntiamo di nuovo a nord. Arriviamo sul monte Penna a 1.600 metri, Gualdo è praticamente sotto di noi. Giriamo il pilone a 1.500, alle 16:40. Troviamo qualcosa, proviamo a salire, ma la termica è spezzata, finiamo per perdere altra quota. Allora scappiamo verso sud.

Il nostro rientro lungo la val Topina comincia sotto un cielo velato che non sfignerebbe in una fotografia invernale di Londra... Riduco la velocità a 110 km/h, andare più veloci sarebbe un inutile rischio e potrebbe portare Foligno fuori dalla nostra planata. Franco mi indica dove provare, intuisco che conosca ogni detta-

glio di quei posti. Guadagniamo un centinaio di metri, poi li perdiamo. Nessuna indicazione visiva di possibili ascendenze. Continuiamo a scendere verso sud, arrivando a Nocera Umbra, il posto più a nord in cui fossi mai arrivato in passato. La quota è 1.300 h, di fronte a noi c'è Foligno a 20 chilometri. - *Da questa quota, a Foligno ci arriviamo anche se davanti a noi è brutto come sembra* - dico. E Franco - *Foligno? Noi stiamo andando a Rieti* -.

Rassicurato dal suo ottimismo mi concentro sui comandi, cercando di evitare gli errori che la stanchezza mi porta a fare, sprecando le scarse zone di aria buona che incontriamo. Di nuovo Franco mi mostra come ottimizzare il nostro percorso. Ogni tanto mi dice - *Provali, di solito c'è qualcosa* - e il "lì" sono sparute antenne su piccole colline, insenature della valle che lui, evidentemente, conosce bene. E spesso, il qualcosa c'è. Continuiamo a dirigerci verso sud, muovendoci sui costoni a est della Val Topina. Scendiamo sotto i 1.000 h e comincio a considerare seriamente l'ipotesi di terminare il nostro volo a Foligno. Come Alessandro, che ci segue per radio, anch'io mi chiedo se la cena di fine stage si svolgerà a Rieti o a Foligno dopo aver smontato il Duo Discus...



Tracciato e barogramma sull'Online Contest

Ma poi, quando la pista di Foligno è praticamente sotto di noi, entriamo in una termica blu, di quelle che si incontrano solo per caso e che ci riporta improvvisamente a 1.900 h! Come dice Plinio Rovesti, nel suo bel libro di meteorologia per il volo a vela, concludendo il capitolo sulla ricerca delle ascendenze: "... *alla fine le ascendenze stanno esattamente dove uno le trova.*" Ora è possibile scendere in sicurezza nella valle di Foligno, esplorarne il lato est che, esposto al sole da ore, spesso nel pomeriggio fornisce quote che permettono di rientrare nella valle di Rieti. Passiamo il monte Serano, la prua sempre a sud. Ma, con l'unica eccezione della termica blu che ci ha portato sino a qui, la valle sembra completamente morta forse a causa della copertura che ha ostacolato l'irraggiamento solare.

- Bene - dico - *continuiamo a scendere sino a Spoleto. Da lì se le cose vanno male possiamo sempre tornare indietro in sicurezza, sia su Foligno o, se le cose vanno veramente male, sull'aviosuperficie di Delfina, al centro della valle* -. Franco approva.

E quindi ci troviamo a Spoleto a 1.100 h alle 17:30. Decido di fare un ultimo tentativo sulla cava a est della città, prima di ricominciare il triste ritorno verso nord

e atterrare a Foligno. La cava di Spoleto, fedele alla sua tradizione, ci regala una potente termica (blu) grazie alla quale saliamo a 1.500 h con una media di oltre 2 metri al secondo, che non sembra volerci abbandonare. Bene, penso, tra meno di 5 minuti avremo la quota per attraversare la Val Nerina e rientrare in valle dove il cielo non era velato e, complice la maggior umidità della zona, vari cumuli segnalavano una situazione decisamente più favorevole. Ma Franco ha altro in mente. Vuole insegnarmi ancora qualcosa.

- *Non occorre salire di più - dice - possiamo attraversare la valle attaccati ai costoni, aumentando la nostra velocità media sul percorso, guarda come si fa* -. Prende i comandi, accelera sino a 160 km/h, si attacca alla catena ad est della val Nerina seguendone attentamente il profilo e dopo poco, sfruttando la restituzione termica dei costoni, siamo in valle. Abbiamo perso solo 300 metri. Conoscevo questa tecnica ma l'avevo sperimentata solo in totale sicurezza sulle montagne a est della valle di Rieti. Se fossi stato da solo, avrei sicuramente scelto la strategia più facile.

Accelerando ancora e restituendomi i comandi, dice - ora imposta la planata finale per Rieti -. - *Non mi pare*

**ICARO** 2000

[www.icaro2000.com](http://www.icaro2000.com)

Icaro2000 Augura  
a tutti i fratelli "volatori"  
un Buon Natale  
e un Nuovo Anno ricco di termiche.

Cercate di non lasciarvele scappare.



*politicamente corretto* - rispondo - *ti ricordo che il mio tema prevede un ultimo pilone a Contigliano prima di atterrare...* - Lo sento ridere mentre metto la prua verso sud-ovest, imposto la velocità a 170 e, rapidamente, passo il pilone di Contigliano, poi entro in circuito e atterro, chiudendo democraticamente il tema di entrambi. Sono le 18:11.

Scendo dall'aliante barcollando ma felice. So benissimo che quello che ho fatto non vale per le insegne FAI e che, soprattutto, senza la guida di Franco non avrei chiuso il tema ma, in cambio, ho conosciuto una persona straordinaria, ho imparato molte cose nuove e visto posti in cui non ero mai stato.

Il bilancio era decisamente positivo. E poi avevo la sensazione che altri piccoli pezzi del puzzle si fossero messi a posto, di aver acquisito altre piccole sicurezze, di essere ancora più vicino al mio obiettivo impossibile. Il giorno dopo, l'ultimo dello stage, sul mio monoposto preferito, un Discus b, avrei ritentato il tema dei 300 per interromperlo dopo 200 km per stanchezza. Ma anche questo non mi avrebbe messo di cattivo umore. Ci sarà tempo l'anno prossimo per ritentare, più sicuro e più consapevole di come affrontare la prova.

E sono tornato a casa, portandomi dentro il ricordo di queste emozioni straordinarie, ringraziando Alessandro che, negli anni, mi ha insegnato quello che ora so e Franco che mi ha esposto a un efficacissimo corso accelerato di poco meno di cinque ore... Spaziando dalla restituzione termica ai gamberetti del Lago di Pilato.



**Tema 1:** Città Ducale, Celano, Gualdo Tadino, Contigliano, Rieti

**Tema 2:** Contigliano, Celano, Gualdo Tadino, Rieti

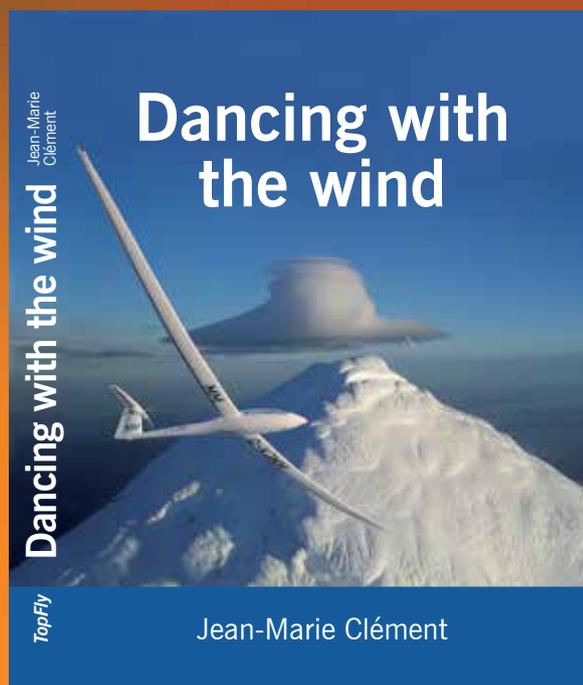
Grazie per avermi insegnato a trasformare l'impossibile in meno impossibile. ■

## UN BEL REGALO PER NATALE? Unite l'utile al dilettevole

304 Pagine 22x28 cm  
391 Foto e illustrazioni a colori  
2 Edizioni: Francese e Inglese

- Un libro che si "deve assolutamente avere". *Sailplane & Gliding*.
- Il libro del secolo ... Vendi tutto ciò che serve per comprare questo libro! *Gliding International*.
- Un elemento fondamentale della letteratura così come Reichmann, Bradbury, Moffat. *L'@éroBibliothèque*.
- Resterà nella storia della bibliografia ... forse più di Reichmann. *Volo a Vela*.
- Vi si rivelano i tesori invisibili dell'atmosfera. *Alvaro de Orleans Borbón*.

Prezzo 50 € + spese postali. Ordinare a:  
info@topfly.aero o TOPFLY Éditions, 70 Av. Jean Jaurès, F-05000 GAP.  
Specificare nell'ordine l'edizione Francese o Inglese.



# Festivolare insieme



*Una festa dedicata al volo  
all'aeroporto Caproni di Trento  
12 e 13 settembre 2015*



**Il Duo Discus durante un tranquillo ma spettacolare passaggio sulla pista. Nel riquadro, il “mitico” Aerogallo che porta spettacolo e simpatia**

Anche l'aeroporto di Trento ha realizzato un Open Day, nel fine settimana di metà settembre 2015. La festa proseguiva anche la sera fino a mezzanotte presso il ristorante Galloway.

L'organizzazione si è mossa sotto la spinta del Museo

dell'Aeronautica e dell'ente Aeroporto Gianni Caproni, in collaborazione con le aziende locali, le associazioni culturali e quelle sportive della provincia, tra le quali spicca ovviamente la sezione Volo a Vela del CUS Trento.

Il Museo ha accolto i visitatori con la propria collezione permanente e con la mostra temporanea "Mari e Cieli di Balbo - Da Orbetello a Chicago, New York e Tobruk", inaugurata a luglio. All'interno del Museo erano a disposizione del pubblico diversi simulatori di volo (deltaplano, Ansaldo SVA-5, Spad). Il CAP Italia (club aviazione popolare, titolare di delega ENAC per la gestione degli aeromobili auto costruiti) ha proposto un workshop a pagamento di costruzione aeronautica per ragazzi a partire dagli 8 anni, nel corso del quale è stata costruita una centinaia in legno, componente simbolico della costruzione aeronautica.



**Il CUS Trento e i suoi soci sono orgogliosi di volare con il Libelle Club**



**Il Libelle Club in termica, sembra aver trovato compagnia**



**Lo "Spillone" F-104 come gate-guardian**

Il primo punto di interesse generale è stato l'esposizione statica di aeromobili con possibilità di interloquire con i rispettivi piloti. Tra gli altri, spiccava accanto all'ormai famosissimo e scherzoso Aerogallo un Aermacchi MB326, vecchia gloria del volo addestrativo dell'Aeronautica Militare recentemente restaurato e volante con registrazione italiana. Interessanti le visite libere ad Italfly, la scuola di volo, e a Helicopters Italia, ditta specializzata nella manutenzione di elicotteri a marchio Airbus.



**LASH 25 "puro", che è sempre un bellissimo aliante**

Visita libera e gratuita anche per lo straordinario Museo e per la mostra su Balbo. Il Comandante Francesco Volpi, 101 anni ottimamente portati e tuttora pilota in attività, ha presentato il trimotore Savoia Marchetti SM79; il Generale Pilota Giulio Rodorigo ha invece parlato del caccia supersonico F104. "Come volano un aeroplano e un aliante", era la presentazione a cura del Comandante Paolo Cattani e del pilota d'aliante Michele Valentini, replicata più volte presso l'aula bookshop del Museo. ■



**Il com. Francesco Volpi, 101 anni, dei quali più di 80 dedicati al volo**



**Elicottero del soccorso**



**Il potentissimo elicottero antincendio**



**Esibizione semiacrobatica con cestello d'acqua**



**Il DH82 Tiger Moth; dietro, l'MB326 jet**

# ACAO: sunto dei lavori 2015

*Il club di Varese ha proseguito nel 2015 l'opera di rinnovamento  
La Finale GP ha impegnato enormi energie umane, ma non ha pesato sulle finanze*

L'assemblea annuale è stata per la dirigenza ACAO occasione per descrivere i lavori svolti dal Consiglio. La relazione presentata dalla presidentessa Margherita Acquaderni è stata rapida, preferendo lasciare spazio alle domande dei presenti e alla discussione sul bilancio. Spero sia interessante per tutti leggere l'elenco delle iniziative impostate o realizzate dall'ACAO nel 2015, per darne riconoscimento ma

soprattutto per stimolare tutti i club a un continuo miglioramento. Da qualche anno il club di Varese è ottimamente amministrato e sta guadagnando una notevole visibilità internazionale. Molti degli impegni presi richiedono la partecipazione fattiva di tanti soci volenterosi, che hanno accettato responsabilità da non sottovalutare, in particolare per la realizzazione della Finale GP di settembre 2015.

## Miglioramenti e finanziamenti

Fonte di finanziamento	Ente di riferimento	Lavori realizzati
Famiglia Orsi		Nuovo ingresso con monumento inaugurato il 14 maggio Rifacimento del tetto delle palazzine (club house e ristorante)
Centro Studi Volo a Vela Alpino CSVVA		Supporto economico con mantenimento del verde Produzione libro Adele e Giorgio in Volo con Noi con traduzione in inglese Produzione libro Adele e Giorgio in Volo con Noi con traduzione in inglese (grazie a Robin e François) Finanziamento di 10.000 € per Grand Prix Acquisto del Silent Electro per uso sperimentale nel club Ottenuto il Riconoscimento FAI per il Museo del Volo a Vela
	ENAV	Dal 7 Gennaio 2016 ripristinerà il FL95 (9.500 piedi) sulla zona Monte Nudo e Lago Maggiore, grazie all'azione del club con la mediazione dell'AeCI
	ENAC	Ha pubblicato l'obbligo di segnalazione all'Enac di incidenti e inconvenienti gravi, in aggiunta al già esistente obbligo di comunicazione all'ANSV
Provincia		Ottenuti 30.000 Euro dalla Provincia per Expo, riferiti al bilancio 2014
Regione		Annullata la seconda tranches di altri 30.000 Euro dalla Provincia per il 2015, ma ottenuti 20.000 da Regione Lombardia

## Miglioramenti e adeguamenti

Security	Entrata in funzione del controllo accessi con tessera RFID come da richieste Enac, per registrazione delle presenze in aeroporto (security)
Sicurezza	Giornata formativa sulla sicurezza Briefing meteo + pillola sicurezza, nei fine settimana
Organigramma	Manutenzione: dimissioni di Paolini e sostituzione con Malnati Quality Manager: Serena Ghidotti sostituita da Giovanni Oprandi Assunzione di Daniela Miglierina in segreteria Assunzione apprendista meccanico per l'officina
Zone esterne	Smaltimento vecchi carrelli abbandonati Riassetamento e bonifica zona parcheggio nord Rifacimento scaletta parcheggio nord pista
Strutture esterne	Manutenzione hangar Grand Prix con applicazione di antiruggine su tutta la struttura Messa a norma impianto illuminazione hangar per il Grand Prix Imbiancatura esterna officina e tinteggiatura con antiruggine pali esterni hangar traini
Bar e ospitalità	Nuove mensole per esposizione coppe al Bar Acquisto divani, tavoli e sedie per la zona antistante il bar Acquisto n. 20 tavole e panche da birreria per il GP e altre manifestazioni future
Tecnica	Nuovo anemometro alla manica a vento e tabellone Ristrutturazione capannina meteo a opera di Filippo Despa e installazione sensore temperatura/umidità.
Internet e software	Sviluppo del software del Simulatore, che ha permesso ad oggi la realizzazione di oltre 60 missioni da marzo 2015 Implementazione del sistema Flarm di registrazione dei movimenti sull'aeroporto (Bonini)  Aumento notevole della banda Internet, circa 100 Mbit/s simmetrici (in entrambi i sensi) con installazione di doppio ponte: da Manica a Vento al Campo dei Fiori, poi da CdF a Intercom (Samarate) a opera di Paolo Agazzone/Intercom.  Stesura di 500 metri di fibra ottica che danno connettività a hangar, biga e nei locali del CSVVA  Ulteriore ampliamento della rete WiFi che oggi dà copertura a tutto l'aeroporto sia all'esterno, sia negli uffici  Installazione telecamera di videosorveglianza sul piazzale lato campeggio

## Consuntivo attività didattica

Attività didattica 2015	11 nuovi brevettati 6 reintegri 14 abilitazioni al self-launch su ASK21Mi
-------------------------	---

---

### **Eventi realizzati all'interno del club**

- Stage Alta Performance e allenamento Squadra Nazionale, aprile
- Campionato Italiano 20 metri, maggio
- Raduno alianti Caproni Calif, fine maggio
- 1° Raduno Vintage Plinio Rovesti, giugno
- Gara interna Brutti e Buoni, giugno
- Atterraggio dell'aliante E-Genius con K- Ohlmann, luglio
- Giornata aperta dei modellisti, luglio
- Cena annuale in onore dei trainer, luglio
- Progetto disabili: 15 luglio giornata spina bifida, con dimostrazione del simulatore
- Finale Mondiale Grand Prix, settembre
- Partecipanti esterni agli eventi della Finale GP: idrovolanti, visita della Squadra Nazionale Deltaplano, esibizione della Banda di Capolago, raduno Vecchi Bulloni con macchine e moto storiche, esibizione della Banda Rock, show di Aeromodelli, Ascensioni vincolate in mongolfiera, concerto serale di Jazz, esibizione di un Falconiere, edizione 2015 dell'Open Day

### **Eventi realizzati all'esterno del club**

- Stage a Caiolo (Valtellina), agosto
- Vacanze di volo a La Motte e a St. Crépin (Francia), agosto
- Piloti ACAO hanno rappresentato l'Italia nei Campionati Europei in Ungheria
- Piloti ACAO hanno rappresentato l'Italia nei Campionati del mondo in Lituania
- Stefano Ghiorzo Campione del Mondo e Team Cup per la Squadra Italiana, tutta composta da ACAO
- Piloti ACAO hanno partecipato al raduno Vintage a Terlet (Olanda), fine agosto

### **Eventi e giornate aziendali realizzate presso il Club**

- Gap management, fine luglio
- Vanke, 16 ottobre
- Presentazione nuovo modello Audi, 14 e 28 novembre

### **Attività di Comunicazione**

- Conferenza stampa per l'inaugurazione del monumento ad Adele e Giorgio Orsi
- Conferenza stampa in occasione del Grand Prix
- Presenza nella città di Varese, piazza Monte Grappa, con maxischermo dedicato al Grand Prix
- Promozione del GP con manifesti pubblicitari in tutta la Provincia
- Presenza con filmati all'Expo2015 nel Padiglione Italia, Regione Lombardia
- Presenza di un maxischermo dedicato al Grand Prix presso il Museo Vollandia (Malpensa)
- Trasmissione TV dedicata al volo a vela su Rete 55, replicata per molti mesi
- Presenza in testate giornalistiche e web (Gazzetta dello Sport e altri) in occasione del GP
- Presenza televisiva su RAI 3 con due apparizioni nel TG regionale
- Presenza sulle tv locali con diverse apparizioni per gli eventi accessori (raduni ed esibizioni)
- Presenza sulle televisioni estere europee
- Lunga permanenza di una troupe televisiva durante il GP
- Realizzata una trasmissione che sarà vista in tutto il mondo tramite il canale FAI Youtube

### **Note negative**

- Troppe infrazioni dello spazio aereo
- CID: il club col maggior numero di soci non ha vinto la classifica per club

---

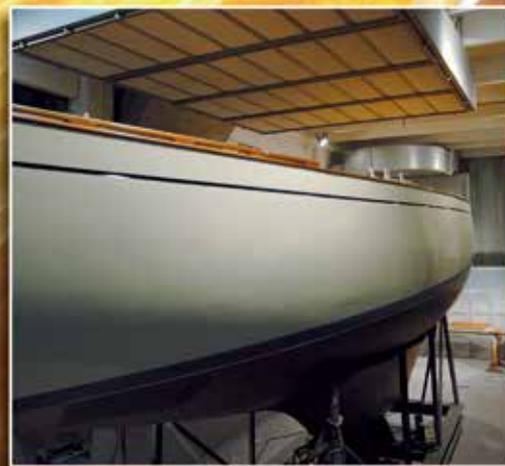
## Programmi per il 2016

- Progetto disabili: installazione kit con comandi manuali del timone su ASK21
  - Realizzazione della terza giornata annuale di sicurezza volo, il 6 febbraio 2016
  - Patrocinio del Trofeo Ruggero Ancillotti per voli veloci OLC
  - Patrocinio del Campionato Italiano di Distanza
  - Organizzazione della gara interna "Campionato CSVVA"
  - Prima edizione del Campionato Luigi Villa (gara di velocità su tema assegnato, nei weekend)
  - Realizzazione della settimana d'allenamento della Squadra Nazionale, il 14-21 marzo
  - Organizzazione del Campionato nazionale 18 metri e Grand Prix di Qualificazione: 16-24 maggio
  - Organizzazione del 2° Raduno Vintage, giugno
  - Patrocinio del Giro d'Italia in formula Grand Prix, gara sperimentale
  - Realizzazione del 39° Seminario WSPA Women Soaring Pilots Association: dal 27 giugno al 1° luglio
  - Organizzazione della gara interna Brutti e Buoni, 3-4 settembre
  - Terza edizione dell'Open Day, 11 settembre
  - Organizzazione di varie iniziative con la Camera di Commercio
- 



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





# Volo a Vela,

## Una domenica di modellismo a Calcinate



*Memorial "Franco Campana"*



**Il grosso aeromodello del Pilatus Porter ha fatto un gran lavoro di traino degli alianti radiocomandati**

Domenica 23 giugno all'Aero Club Adele Orsi di Calcinate del Pesce si è svolta la manifestazione "Modelli d'aliante in mostra e in volo". Una giornata dedicata al modellismo più raffinato e al ricordo del modellista milanese Franco Campana. L'evento, nato da un'idea di Giuliano Provera e di Marco Campana, figlio di

Franco, ha permesso al pubblico di scoprire un mondo affascinante. Tutti i varesini, almeno una volta, sentendo l'eco dei traini in città hanno sicuramente alzato il naso al cielo.

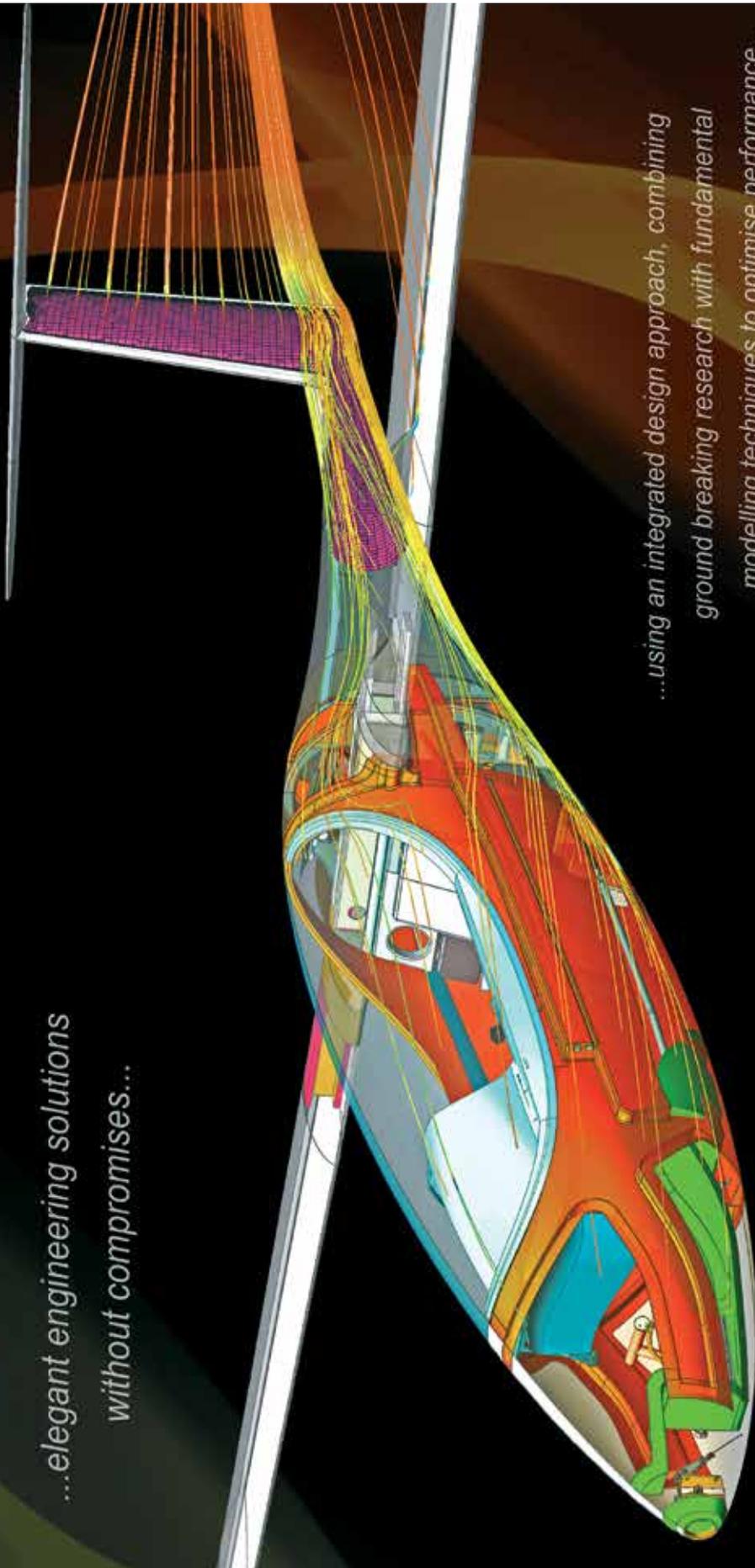
I modelli d'aliante hanno permesso di vedere questi mezzi da vicino.

# JES1 Evo

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



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



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

Per informazioni:  
Riccardo Brigliadori  
340 8405324  
[riccardo.brigliadori@pilotapersempre.it](mailto:riccardo.brigliadori@pilotapersempre.it)

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

## ... A REVELATION

L'apertura straordinaria del club ha registrato un indubbio successo di pubblico. Nella zona di volo è stata allestita un'area espositiva, modellisti da una parte e alianti veri con traini dall'altra. Piloti e volontari hanno risposto con dovizia di particolari alle domande dei curiosi, facendo anche delle dimostrazioni di volo con i modelli d'aliante. L'evento è stato organizzato dal Club varesino in collaborazione con il New Helifly Club di Milano.

*"Bellissima iniziativa – è il commento del presidente Margherita Acquaderni Caraffini - volta alla promozione e alla divulgazione del volo. Il successo più grande è stato vedere soci attivi, appassionati e pronti a mettersi in gioco per il nostro sport. Spero che questa sia la prima edizione di una nuova iniziativa da aggiungere al bouquet del nostro club".*

Il denominatore comune è sempre lo stesso, l'unica cosa non in scala ridotta è l'entusiasmo! Briefing meteo, saluto del presidente, breve cenno storico, briefing su operazioni e sicurezza, seguito da una piccola presentazione del nostro club. Basta chiacchiere, fuori a volare con tutti i mezzi! Le foto parlano più di mille descrizioni.



**Alcuni alianti RC raggiungono dimensioni e pesi considerevoli**



**Il Pilatus incute rispetto e ha un suono "corposo"**



**Gli alianti riescono a veleggiare a pochi metri da terra, in deboli e fugaci termiche**

In pausa pranzo ci è stato servito un ricchissimo catering, col sottofondo musicale dei traini, ascoltato dall'ombra dei gazebo. Poi, alé, secondo tempo conclusosi solo con un filo d'anticipo sul previsto causa qualche gocciolone di pioggia. Rinfresco pomeridiano con qualche discorso che di ufficiale non aveva più niente. Ormai amicissimi, chiacchierata informale per ricordare Franco Campana, vero artista del cielo, che ha realizzato capolavori inimmaginabili, uno fra i tantissimi l'Eta in scala 1/4 (significa ben 8 metri d'apertura alare!) partendo solo da foto e misure al vero, senza disegni ufficiali. Dall'altra parte del campo, e per tutto il giorno, mini "porte aperte" del nostro club con affluenza di pubblico curiosissimo. Mille le domande espresse e tanta ammirazione per il nostro ASK-21 motorizzato. Quando se ne ha la volontà si può, con un po' di preparazione e un briciolo di disciplina, fare questo tipo di cose che aprono il club al pubblico, lo fanno conoscere ed apprezzare dalla gente ed accettare dal territorio che ci ospita e che, non dimentichiamolo, gode della ricaduta economica indotta dal Club. Tutti contenti, nessun mugugno, impazienza per il prossimo appuntamento che si farà senz'altro! Per fi-

nire un grazie ai soliti noti che hanno reso possibile tutto ciò. ■



Due piloti impegnati a condurre i loro alianti

## L'accoppiata vincente!....

**m**aster  
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

# Nuovi piloti d'aliante

*Per ogni pilota, conseguire la licenza Enac è un momento emozionante, che corona le fatiche di studio e apprendimento, e che ha richiesto di superare ostacoli come il primo volo solista che non si scorderà mai, e i voli d'esame con a bordo l'Ispettore e tutto il carico non misurabile di tensione e preoccupazione. La vostra rivista vuole dare risalto e fissare nel tempo questi importanti momenti, dando spazio alle foto degli esami e a un breve racconto della giornata. Mandateci i resoconti a cadenza regolare, e Volo a Vela pubblicherà sempre il vostro piccolo ma prezioso lavoro!*

## Lariano

Si sono svolti nella mattinata del 23 novembre, sull'aeroporto di Verzagò – Alzate Brianza gli esami pratici di volo per il conseguimento della licenza di pilota di aliante. Come da programma, il via della giornata è stato di buon mattino: nonostante il primo vero freddo e il cielo grigio, tutto si è svolto nel migliore dei modi, la meteo è stata fortunatamente clemente.

Incaricato da ENAC per lo svolgimento degli esami il Comandante Laureti. Tutti i nostri cinque allievi presentati hanno brillantemente superato la prova!



Congratulazioni a: Massimiliano Caovilla, Gianni Cavallini, Stefano Odescalchi, Giancarlo Pagani e Marco Pozzoli, i quali da oggi sono tutti Piloti di aliante! Bravissimi!

Complimenti doverosi anche per gli istruttori di volo e di teoria della nostra scuola: è un bellissimo risultato di squadra, che premia l'impegno da parte di tutti!

## Mugello

Domenica 8 novembre si è brevettato presso l'Aero Club volovelistico del Mugello un allievo della scuola di volo: Nicola Ferruzzi ha conseguito la licenza di volo a vela.



Nella foto si riconoscono, da sinistra, il direttore della scuola Dante Malquori, il presidente del club Carlo Bartolini, l'esaminatore Enac Stefano Bianchetti, il nuovo pilota Nicola Ferruzzi e i due istruttori della scuola, Matteo Nigi e Alessandro Alessandrini.



## Novi Ligure

20 Giugno 2015: dopo due estenuanti giornate di esami pratici, aiutate da una bella meteo, a Novi si sono concluse le prove per il conseguimento della licenza di Pilota di Volo a Vela.

L'esaminatore ha voluto testare a fondo le capacità dei nostri ragazzi, simulando emergenze e situazioni inusuali di ogni tipo. Alla fine, tutti promossi!



Possiamo così dare il benvenuto ai nuovi comandanti di Novi: Lorenzo Raccanelli, Enrico Misley, Maurizio Deli, Riccardo Iovino, Luigi Pittaluga. Complimenti a tutti e in particolare estesi anche agli Istruttori che hanno visto premiare il buon risultato del loro insegnamento.

Un grazie particolare a Maurizio Quintarelli, per il supporto incredibile nella "due giorni", che ha sicuramente agevolato il buon esito di questa sessione di esami.

## Premariacco

Si sono svolte le sessioni d'esame di Volo a vela per sette allievi dell'Istituto Tecnico Malignani, indirizzo Trasporti e Logistica, che ora sono divenuti piloti di Aliante.

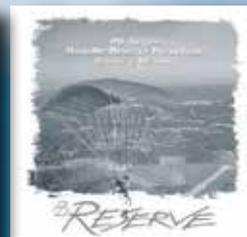
La Dirigente scolastica ha voluto essere la madrina dell'esame portando il saluto dell'Istituto all'esaminatore inviato da Enac e agli istruttori della scuola di



volò Fly & Joy, che ringraziamo per la professionalità e dedizione. Raggianti i volti degli aspiranti piloti in questa foto... seppur tesi prima dell'esame.

Uno speciale grazie alla prof.ssa Delia Manes responsabile del progetto di scambio didattico, supportato dall'entusiasmo del direttivo del club di volo, guidato da Bepi Agostino.

Il rapporto tra l'Istituto Tecnico e la scuola di volo è uno dei punti di forza del club.



# Matteo Negri

Assistenza • Manutenzione • Ripiegamento paracadute

Via Cattaneo, 2 - 22070 Carbonate (CO) - Tel. +39 347 2311116 - [matteo.negri@gmail.com](mailto:matteo.negri@gmail.com)



# L'AVL in missione all'estero



*Grande impegno di partecipazione ai raduni annuali stranieri da parte dell'AeC Volovelistico Lariano.*

*L'obiettivo è conquistare i piloti europei con la bellezza della precoce primavera italiana*

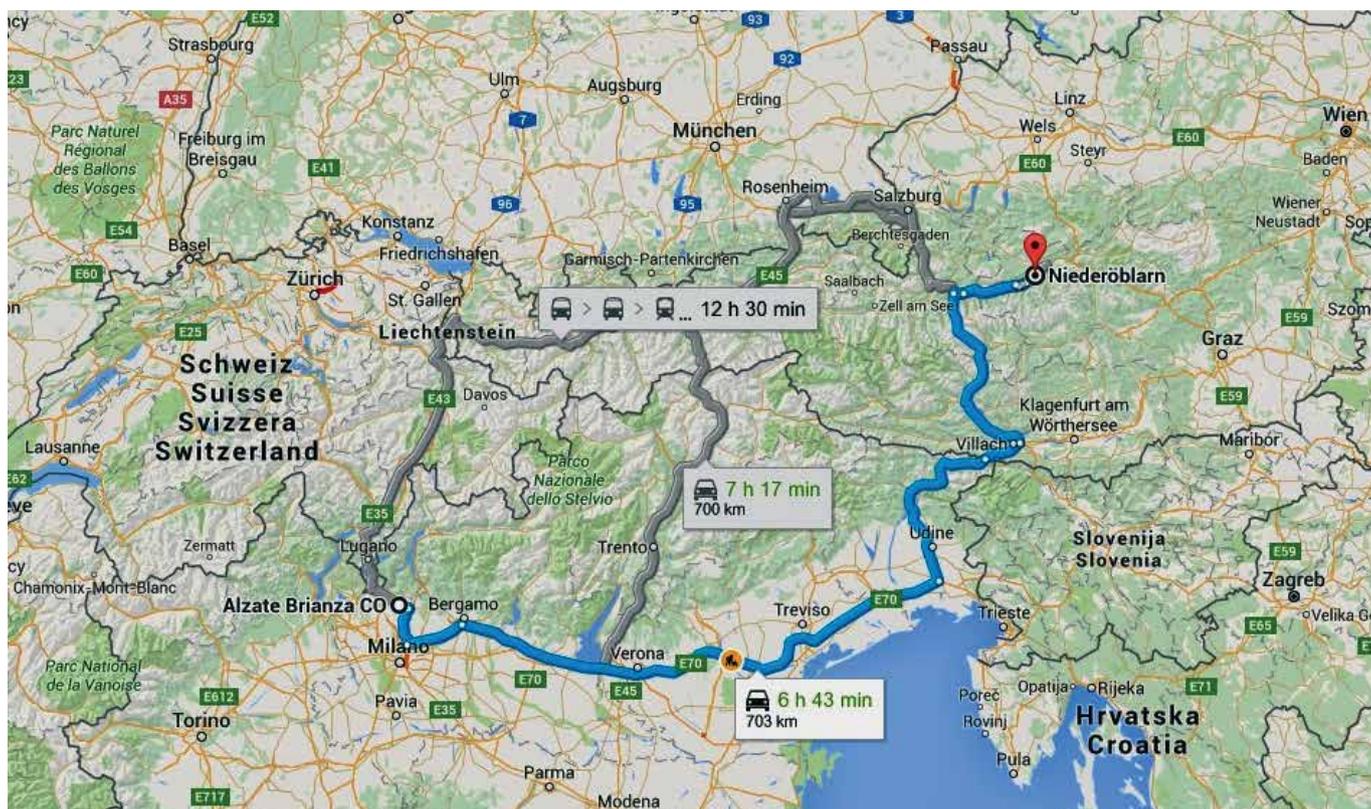


A Niederöblarn (Austria) si vola con tutto. Un PW-5, aliante che non sfigureranno al raduno Vintage, motoalianti Scheibe e modelli modernissimi

## Austria

Sabato 17 ottobre l'AVL ha affrontato una trasferta promozionale al meeting annuale del Volo a Vela austriaco, organizzato dall'Aeroclub Austria presso l'aeroporto di Niederöblarn. Il direttivo del club ha de-

ciso di essere presente all'appuntamento e di ripetere l'esperienza del 2014 mantenendo alta l'attenzione dei nostri vicini a favore del nostro aeroporto: la speranza è che in futuro, magari già nel 2016, alcuni volovelisti stranieri vengano a trovarci, per provare il volo in aliante nel sud delle Alpi.



**La lunga trasferta per raggiungere Niederöblarn in Austria**

La trasferta è stata abbastanza impegnativa: Niederöblarn si trova infatti a più di 700 km da Alzate Brianza e in totale sono stati 1.480 i chilometri percor-

fatti anche il centro sportivo annesso alla struttura, che dispone di vari campi da tennis, una bella palestra, sauna, campi da calcio, pallavolo, beach volley (anche se non c'è il mare!), pista di atletica. Fa parte del complesso anche un hotel con camere molto confortevoli. Proprio nel campo di volley e basket al coperto si è svolto il meeting Volo a Vela. Nell'area espositiva erano presenti produttori di alianti, logger e strumenti di bordo, d'abbigliamento tecnico, di materiale per manutenzione e accessoristica varia, poi compagnie di assicurazione, organizzazioni di manutenzione CAMO, produttori di carrelli per trasporto alianti. L'AVL era quindi in numerosa compagnia.



**Il salone espositivo principale**

si in due giorni.

Situato nel cuore dell'Austria, l'aeroporto è molto ben organizzato. Sono infatti diverse le attività di volo praticate: volo a vela tradizionale, aliante acrobatico, volo a motore, acrobazia a motore, paracadutismo, si vola anche in elicottero. Per non parlare degli altri sport praticati "attorno alla pista". Molto ben attrezzato in-



**Nell'hangar anche alianti moderni e un Fox acrobatico**

Avevamo portato uno stand composto da due pannelli tipo “roll-up” con indicazioni in tedesco relative alla nostra struttura. Siamo arrivati ben forniti di depliant anche in tedesco per fornire le informazioni più importanti, la copia degli articoli recentemente pubblicati sulla rivista tedesca Segelfliegen dove si parlava del nostro aeroclub (copie predisposte con l'autorizzazione della rivista stessa).

Grande successo ha riscosso anche la nostra postazione dal punto di vista gastronomico: la distribuzione di prosecco, grana padano, fette di salame e ottimo “pan bauletto” fatto in casa è stata super apprezzata! Il record in fatto di “via vai”, da e per i nostri vassoi, spetta ai simpatici amici di LX!

Molti i piloti e curiosi che ci hanno chiesto informazioni: alcuni molto interessati al nostro aeroporto, ai voli effettuati con partenza ed arrivo su Alzate, alla possibilità di campeggiare nella nostra struttura. Di alcuni abbiamo già i rispettivi indirizzi e-mail: per fornire loro già alcune informazioni ulteriori su una possibile permanenza da noi.

Insomma l'interesse c'era ed era tangibile. Speriamo di conoscere presto nuovi ospiti!



**In linea di volo**



**Ogni tipo di aeromobile è giunto in visita**



**Esposizione sul piazzale antistante il grandissimo hangar di Niederöblarn**

Hanno curato la trasferta, dedicando l'intero fine settimana, con partenza il venerdì nel primo pomeriggio e rientro tardi la domenica i soci Franco Grittani e Marco Cappelletti. Un ringraziamento particolare al nostro mitico Franco, davvero instancabile e inesauribile nel dare informazioni e veramente preziosissimo nel preparare tutta la documentazione da distribuire



**Franco Grittani e Marco Cappelletti**

e l'intero nostro stand. Presenti anche, con proprio stand, gli amici dell'aeroclub di Pavullo, che a loro volta promuovevano il proprio aeroporto.

## Germania

Si è tenuto sabato 31 ottobre a Freudenstadt il 74° Meeting Annuale Volo a Vela organizzato dal Deutscher Aero Club e.V., l'Aero Club Germania. Insieme in agenda, diversi gli espositori presenti. Così come per il meeting in Austria, anche in Germania il nostro aeroclub era presente con un proprio stand promozionale. Questa volta ad organizzare portare la nostra presenza sono stati il presidente Alessandro Scaltrini e suo nipote Davide Scaltrini.



**Il viaggio verso Freudenstadt in Germania**



**openjobmetis**  
Didascalina  
**AGENZIA PER IL LAVORO**

*La tua agenzia 100% italiana*

**SIAMO DIVENTATI GRANDI,  
MA CONTINUIAMO A SOGNARE.  
PER VOLARE SEMPRE PIU' IN ALTO.**



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

Per chi non lo sapesse, Davide è un giovane ingegnere che ha conseguito la licenza di pilota d'aliante presso la nostra scuola di volo a vela. È stato anche nostro socio, ma gli impegni di lavoro lo vedono vivere all'estero... presso un famoso costruttore di alianti! Ma quando occorre è sempre pronto a dare una mano al nostro aeroclub!

La partenza è avvenuta venerdì 30 ottobre, per percorrere 430 km arrivando in serata.



**Il simulatore con movimenti elettroidraulici riscuote sempre molto successo**



**In esposizione anche il poco conosciuto motoaliante monoposto Carat, le cui ali sono derivate dal Discus**

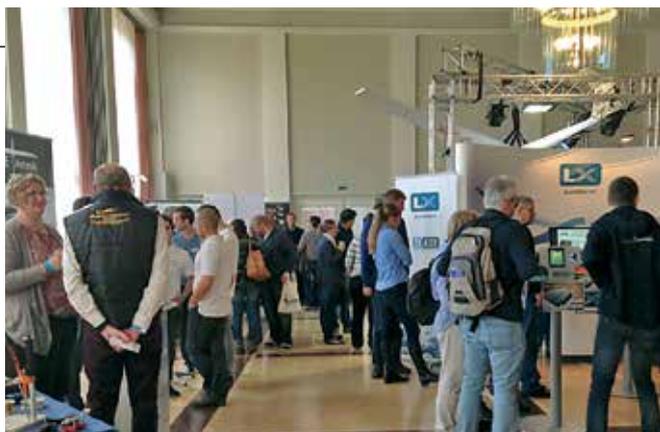
Sabato mattina, prima dell'apertura della manifestazione, è stato allestito il nostro stand e poi via per tutta la giornata a distribuire informazioni e depliant a chi, incuriosito, veniva a trovarci.

Oltre ai depliant erano immancabili un buon prosecco, il grana e dell'ottimo salame, sempre apprezzatissimi. Molto prezioso l'aiuto di Davide, che parla perfettamente il tedesco.



**Davide Scaltrini al tavolo informazioni dell'AVL, che ha permesso di raccogliere nuovi contatti oltralpe**

È stato piacevole incontrare diversi nostri amici molto felici di vederci presenti al meeting. Sono stati presi contatti con altri piloti e con alcuni istruttori di scuole di volo a vela che speriamo ci vogliano visitare ad Alzate Brianza. Grazie a Davide e ad Alessandro per il tempo dedicato al club e per aver reso possibile questa iniziativa.



Gli stand degli accessori sono tra le maggiori attrazioni delle giornate tematiche



Davide, che conosce bene il tedesco, intrattiene i numerosi visitatori

increased  
safety



## Complete Hydraulic Brake System

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

**TOST**  
Flugzeuggerätebau

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



**Davide e Alessandro Scaltrini, il presidente dell'aero club volovelistico Lariano**

## Svizzera

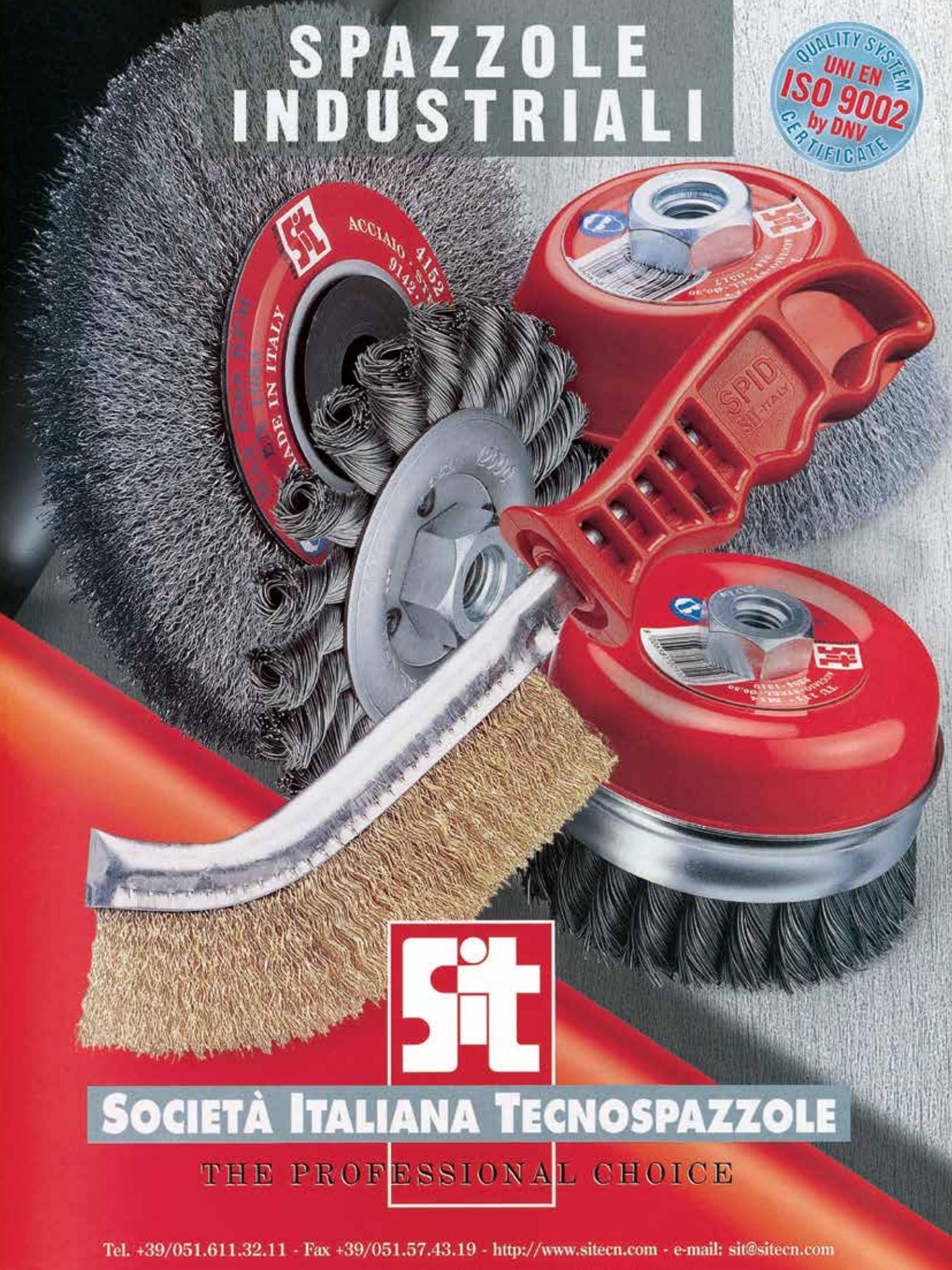
Sabato 21 novembre il nostro aero club ha partecipato al meeting annuale del Volo a Vela svizzero in programma a Winterthur. Di nuovo e in rapida sequenza, questo è il terzo fine settimana dedicato alla promozione del club.

Come per la trasferta in Germania, anche questa volta il nostro presidente Alessandro Scaltrini e suo nipote Davide si sono fatti carico di organizzare e gestire il tutto, così come deciso dal consiglio direttivo nell'ottica di promozione dell'attività di volo a vela sul nostro aeroporto. Numerosi i depliant distribuiti e le informazioni fornite ai curiosi che s'avvicinavano al nostro "banchetto". E domenica sera è già arrivata la prima mail di conferma prenotazione da parte di alcuni piloti. Che sia di buon auspicio per altre future prenotazioni. ■



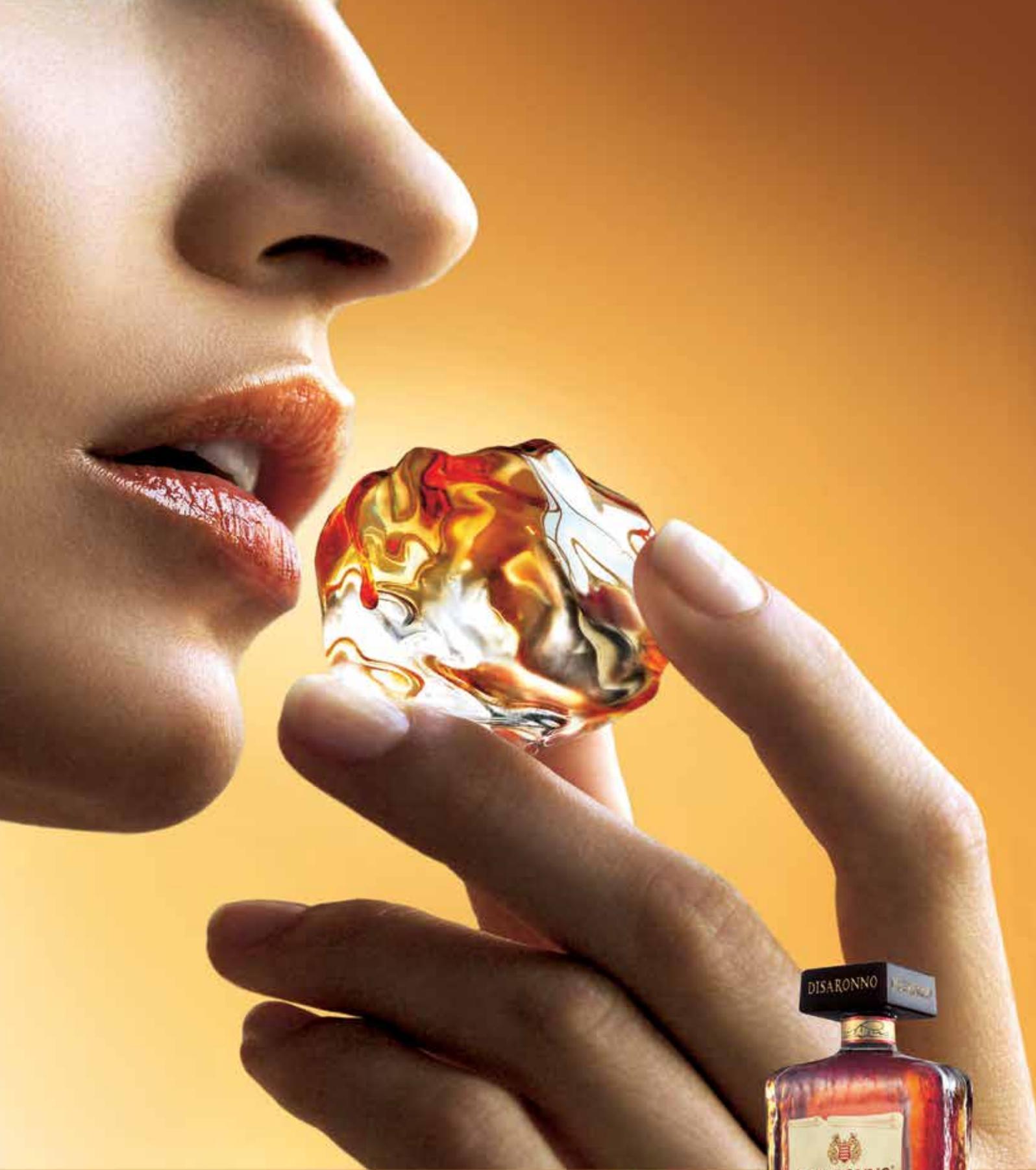
**Lo stand AVL in Svizzera a Winterthur**

# SPAZZOLE INDUSTRIALI



**SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE**

THE PROFESSIONAL CHOICE



**DISARONNO.**  
IL GUSTO CHE SEDUCE IL MONDO.