

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

MARZO APRILE 2016 - n. 354

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani



- Riunione Plenaria IGC
- Margot: Medaglia Pelagia Majewska 2016
- Kiripotib 2.0
- Sprint nel deserto



m49[®]

FROM NATURE TO FASHION.

1849 Mazzucchelli

www.mazzucchelli1849.it



Ahi, *la Vite*

Caro Aldo, dopo aver letto il commento di Guido Bergomi sull'argomento, nell'ultimo numero di *Volo a Vela*, sono passato al computer per scriverti questa mia.

L'anno scorso avevo accettato di portare in volo sull'ASH25E un mio caro amico, pilota di ultraleggeri, che da tempo mi chiedeva di farlo. Io nel posto davanti, lui nel posto di dietro. Dato che ci sapeva fare, l'ho lasciato pilotare tutto il tempo dandogli delle dritte solo sul percorso migliore per andare verso il Sempione.

Poco prima della vetta del Tamaro parte una termica di quelle toste, un +4 di mediometro. Allora io, giusto per rendere divertente la cosa, lo incito dicendo "Dai! Stringi, stringi, dagli piede, mettilo sotto G con la cloche, non vedi che è stretta?", senza avvedermi che, incitandolo a quel modo, lo portavo ad eseguire la classica manovra della vite mentre l'aliante era in un'inclinazione di 50°.

Ebbene, come ho sentito la pedaliera del posto dietro lambirmi il gomito sinistro per essere giunta a fondo corsa, l'ASH25 è partito in una vite così violenta che sono addirittura scoppiato a ridere! Questa iniziale e un po' assurda reazione era dovuta alla sorpresa di constatare che un oggetto volante con 25 metri d'ala potesse avvitarsi con quell'insospettata velocità di rotazione.

In ogni caso, la risata è stata immediatamente seguita dall'urlo "ce l'ho io", pensando che subito dopo aver dato piede contrario e la cloche al centro l'aliante si sarebbe rimesso come fanno tutti gli alianti da che mondo è mondo.

Ma quello aveva già fatto un giro completo e continuava a roteare come una trottola impazzita. Al quarto giro, non succedendo nulla ho buttato la cloche 10 centimetri in avanti. E finalmente è uscito.

Poi abbiamo continuato il volo come se nulla fosse, ma io avevo una gran voglia di tornare a casa a rileggermi il manuale dell'aliante. Il quale non dice quanti giri fa prima di uscire, dice solo che "esce meglio se si mettono i flap a zero" (il che, secondo me, dimostra che anche il pilota collaudatore deve aver preso qualche strizza...). Poi dice "perde 150 metri ad ogni giro". Meno male che ero un po' spostato ad Est della cresta.

Ma, pensando e ripensando, sono giunto alla conclusione che la causa principale di questo ritardo dall'uscita dalla vite risiede nella brutta abitudine di tutti noi di sistemarci in cabina mettendo la pedaliera alla distanza più comoda per un volo di parecchie ore. E qual è la distanza più comoda?

È quella più distesa, ovviamente, e viene sempre misurata dalla comodità del tallone. Ma la pedaliera degli alianti è generalmente incernierata in basso, al tallone, e ciò vuol dire che quando si deve dare fondo corsa alla pedaliera lo si può fare solo con l'escursione della punta del piede. La quale punta, ahimè, non arriva mai all'intera escursione se la pedaliera è fissata comoda con riferimento al tallone. È da allora che, quando mi sistemo bene nel mio aliante, prima della partenza, non dico che mi metto la pedaliera in modo da avere le ginocchia in bocca, però la sensazione è un po' quella...

Sit

YOUR
BRUSH
SOLUTION

Società Italiana Tecnospazzole
www.sitbrush.com

+39 051 6113211



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:

Tilo Holighaus al traino sul lago di Varese

(foto di Tilo Holighaus)

Progetto grafico e impaginazione:

Claudio Alluvion

Stampa:

Master Graphic - Leggiuno (Va)

Redazione e amministrazione:

Aeroporto "Adele e Giorgio Orsi"

Lungolago Calcinate, 45

21100 Varese

Cod. Fisc. e P. IVA 00581360120

Tel./Fax 0332.310023

csvva@voloavela.it

www.voloavela.it

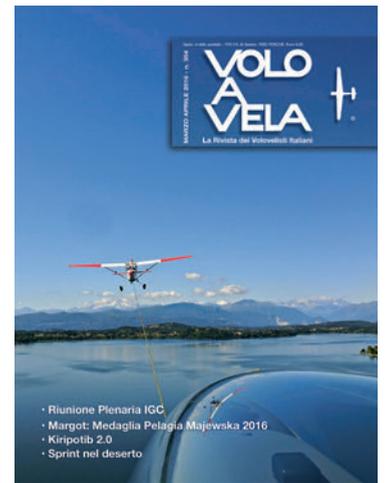
Autorizzazione del Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 di Registro. Spedizione in abbonamento postale art. 2 Comma 20/B Legge 662/96, Filiale di Varese. Pubblicità inferiore al 45%. Le opinioni espresse nei testi impegnano unicamente la responsabilità dei rispettivi autori, e non sono necessariamente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

issn-0393-1242

In questo numero:

MARZO/APRILE 2016 - n. 354

- Notizie in breve 4
- Riunione Plenaria IGC 9
- Margot:
Medaglia Pelagia Majewska 2016 13
- Recensione: Più Cento - SIAI Marchetti:
dal 1915 Storie di Uomini e Aeroplani
Gli Aeroplani Civili 18
- Gli sviluppi della Hph 19
- Recensione: Light Airplane and Glider,
Static and Dynamic Stability 25
- Kiripotib 2.0 26
- Recensione: Rhön-Adler - Three
Generations of Alexander Schleicher
Sailplanes 30
- Sprint nel deserto 31
- Amarcord 43
- Il GlowFly 45
- Vintage tutto italiano,
ancora in esercizio 49
- L'odiosa "tassa sui beni di lusso" 54



• Riunione Plenaria IGC
• Margot: Medaglia Pelagia Majewska 2016
• Kiripotib 2.0
• Sprint nel deserto



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

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.

Med: Seconda Classe anche per gli Istruttori

In risposta ad un quesito ottimamente espresso dall'istruttore e Flight Examiner Stefano Bianchetti, dell'AeC Rieti, l'Enac ha chiarito che ai sensi delle norme attualmente in vigore, l'imposizione della visita medica di Prima Classe per tutti gli istruttori è stata un errore. Questa semplice comunicazione, dietro alla quale c'è un'evidente studio approfondito dei documenti ufficiali e una vasta conoscenza della materia, ha radicalmente semplificato la vita degli istruttori, non più obbligati a lunghe trasferte presso i rarissimi centri nazionali in grado di certificare una Prima Classe medica. Questo obbligo permane solo a chi avesse, oltre alle abilitazioni più diffuse, anche quella "Commerciale".

Ecco per prima la risposta del dirigente Enac che contiene il dato d'interesse più immediato e, più sotto, il testo originale della richiesta di correzione inviata da Stefano che contiene gli elementi formativi di tale importantissima modifica operativa. Da parte della redazione tutta, la nostra infinita gratitudine.

Aldo Cernezzì

>>>>>>>>>



Stefano Bianchetti (sin.) con Enrico Bagnoli, pres. AeC Rieti

Da: "Bianchetti, Giancarlo" <g.ban@enac.gov.it>

Oggetto: VISITA MEDICA PER FI ALIANTE

Data: 27 aprile 2016

A: Stefano Bianchetti <ste@bianchetti.eu>

Cc: Marco Silanos <m.si@enac.gov.it>,
Giuseppe Sabatino <g.sa@enac.gov.it>

Ciao Stefano,
in attesa della pubblicazione di una FAQ o di un aggiornamento sul sito, ti confermo che per gli istruttori di aliante è sufficiente una visita medica di SECONDA CLASSE in accordo al RE 1178. Ti chiedo di trasmettere questa informazione ai tuoi colleghi istruttori di aliante.

Rimango a disposizione per qualsiasi chiarimento.

Giancarlo Bianchetti

Enac Flight Inspector

Direzione Regolazione Personale e Operazioni Volo

Via Gaeta 3 - 00185 Roma

>>>>>>>>>

>>>>>>>>>

Da: Stefano Bianchetti ste@bianchetti.eu

Oggetto: Parere visite mediche FI aliante

Data: 14 marzo 2016

A: m.si@enac.gov.it

Cc: Giuseppe Sabatino g.sa@enac.gov.it, Giancarlo

Bianchetti g.ba@enac.gov.it

Ccn.: Stefano Bianchetti ste@bianchetti.eu

Buonasera Ing. Silanos,

mi chiamo Stefano Bianchetti e sono uno dei Senior Examiner degli aliante.

Le scrivo, inserendo in copia anche il Com.te Sabatino e Com.te Bianchetti, in merito ad una problematica che affersisce il mondo degli Istruttori di Aliante e che, in virtù del rinvio al 2018 dell'applicabilità della PART FCL degli aliante, sta diventando sempre più importante.

Premesso, come già accennato in precedenza, il rinvio dell'applicabilità della PART FCL degli aliante, il problema si focalizza sul tipo di idoneità medica per svolgere le funzioni di Istruttore di aliante. Già le JAR avevano affermato come requisito medico per svolgere le funzioni di Istruttore di aeroplano ed elicottero, la visita medica di classe 2, ma allora le JAR non trattavano la materia aliante che era rimasta col DM 467/T prima e "Regolamento Istruttore di aliante ed.2" poi.

In particolare il Regolamento per gli Istruttori di aliante ed. 2 del 21.12.2011, stabilisce all'art 4:

Art. 4 Certificato medico 1. Ai fini delle certificazioni mediche si applicano i requisiti contenuti nella JAR-FCL 3 relativi alla 1^ classe, sia per il rilascio della abilitazione di istruttore di volo su aliante che per il mantenimento della sua validità.

Sin dalla prima edizione del Regolamento è stato quindi imposto agli Istruttori di aliante, il possesso della visita medica di Classe 1, mentre per gli Istruttori di aeroplano ed elicottero era prevista ed è prevista la Classe 2. La normativa EASA PART FCL, contrariamente alle JAR, è entrata nel campo normativo anche dell'aliante con le licenze SPL e LAPL(S) per le quali ha espressamente previsto al punto MED.A.030 che l'idoneità medica prevista per tutte le operazioni ad esse collegate, anche commerciali, è quella di Classe 2:

Requirements for medical certificates

MED.A.030 Medical certificates

- (a) A student pilot shall not fly solo unless that student pilot holds a medical certificate, as required for the relevant licence.
- (b) Applicants for and holders of a light aircraft pilot licence (LAPL) shall hold at least an LAPL medical certificate.
- (c) Applicants for and holders of a private pilot licence (PPL), a sailplane pilot licence (SPL), or a balloon pilot licence (BPL) shall hold at least a Class 2 medical certificate.
- (d) Applicants for and holders of an SPL or a BPL involved in commercial sailplane or balloon flights shall hold at least a Class 2 medical certificate.
- (e) If a night rating is added to a PPL or LAPL, the licence holder shall be colour safe.
- (f) Applicants for and holders of a commercial pilot licence (CPL), a multi-crew pilot licence (MPL), or an airline transport pilot licence (ATPL) shall hold a Class 1 medical certificate.
- (g) If an instrument rating is added to a PPL, the licence holder shall undertake pure tone audiometry examinations in accordance with the periodicity and the standard required for Class 1 medical certificate holders.
- (h) A licence holder shall not at any time hold more than one medical certificate issued in accordance with this Part.

Tutto questo per evidenziarle come la situazione attuale sia decisamente discriminatoria e penalizzante per gli istruttori di aliante nei colleghi istruttori di aeroplano ed elicottero sin dall'avvento delle JAR ed EASA poi. Può capitare che un pilota abbia una limitazione relativamente alla sola Classe 1 come OML, che limita il pilota nelle attività di operazioni ed equipaggio plurimo, MED.B.001 comma d), e che nulla ha a che fare con le attività istruttoriali. Un Istruttore di aeroplano che ha una limitazione OML sulla Classe 1 ma una Classe 2 senza limitazioni, può infatti svolgere le funzioni di istruttore in pieno. Così attualmente non accade per gli Istruttori di aliante, costretti ad operare con la Classe 1.

Per farle un esempio concreto: un FI di aeroplano con limitazione OML sulla Classe 1 ma Classe 2 piena, può esercitare i suoi privilegi di FI per il conseguimento dell'abilitazione al traino alianti, mentre un FI di aliante, con la stessa identica situazione medica non potrebbe farlo perché gli viene richiesta la Classe 1 dal Regolamento ENAC! Tutta questa premessa, per dirle che:

Considerato che l'attuale normativa per gli istruttori di aliante è di carattere nazionale e che l'applicazione della PART FCL relativamente alle licenze SPL e LAPL(S) è rinviata al 2018;

Considerato che la PART MED è invece già totalmente ap-

plicabile a tutti i piloti, comprese le modalità di rilascio, rinnovo, requisiti medici per tutte le funzioni;

Considerato che la PART MED è un Regolamento Europeo e direttamente applicabile e quindi supera il disposto ex art 4 del Regolamento Istruttori di aliante ENAC ed. 2 relativamente ai requisiti medici;

Considerato che quanto previsto dal Regolamento Istruttori di aliante ENAC ed. 2 ex art. 4 è discriminatorio, penalizzante e vessativo nei confronti degli Istruttori di Aliante rispetto agli FI(A) e FI(H);

Le chiedo, a nome di tutti gli Istruttori di aliante, se ritiene corretto che anche per tali Istruttori sia possibile esercitare i privilegi di FI con la Classe 2 al pari di tutti gli altri e che quindi non si debba tenere in considerazione l'art 4 del regolamento ENAC, di FI con la Classe 2 al pari di tutti gli altri e che quindi non si debba tenere in considerazione l'art 4 del regolamento ENAC, superato dalla PART MED. Con la speranza che comprenda il disagio che tale situazione sta creando a tutti gli Istruttori di aliante e a disposizione per ulteriori chiarimenti in merito, resto in attesa di un suo cortese riscontro.

Cordiali saluti

Stefano Bianchetti
Senior Flight Examiner
Flight Instructor

TOST
Flugzeuggerätebau

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 GmbH Flugzeuggerätebau München
Thalkirchner Straße 62 D-80337 München
Tel. +49-(0) 89-544 599-0 info@tost.de
Fax +49-(0) 89-544 599-70 www.tost.de

Aero Club Adele Orsi

Calcinate - Varese



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

Riunione plenaria IGC

Lussemburgo, 26 e 27 febbraio 2016



Foto di gruppo con i delegati e alcuni dei personaggi inviati a presenziare

La riunione annuale della commissione Volo a Vela internazionale (IGC, organo della FAI) si è svolta in Lussemburgo. Il delegato italiano che ci rappresentava è Marina Vigorito Galetto, ma oltre a lei che è impegnata direttamente nel Bureau (il Consiglio dell'IGC), erano presenti anche "Margot" e Stefano Ghiorzo. Margherita ha presentato il consuntivo e una descrizione del lavoro svolto per organizzare una fantastica

finale mondiale del GP a Varese, mentre Stefano che da qualche tempo ha l'incarico di guidare la Alisport (costruttrice dei Silent e del Versus) ha portato una proposta di modifica della Classe 13,5M finalizzata a darle un'identità spiccata, precisa e personale. C'ero poi io stesso, per descrivere la candidatura di Pavullo ad ospitare i mondiali 2019 proprio di questa classe.



In questa foto vediamo Stefano Ghiorzo, che sta per presentare il suo intervento descrivendo una visione futura della classe 13,5 metri

Il Bureau

Prima dell'inizio della riunione plenaria, si è come sempre svolta una riunione del consiglio. Marina ha riferito che sono stati affrontati molti temi: gli handicap della classe club e il futuro della stessa classe, che gode di continuo successo; è stato trovato un nuovo responsabile per la gestione della Ranking List, nella persona del delegato svedese Reno Filla, ingegnere informatico. Lungo tempo è stato dedicato a discutere dell'utilizzo dei Flarm (e simili) nelle gare internazionali, con le ben note divagazioni sul tema della sportività del tracciamento degli avversari. Si è comunque giunti alla conclusione, abbastanza ovvia a mio parere, che non c'è modo d'imporre e far rispettare regole restrittive. Oltre a ciò, è apparso chiaro che l'IGC potrebbe lavorare sull'attuale forma delle gare, modificandola per riportare un'etica sportiva individuale attraverso a) nuove regole per la partenza, b) un bonus per chi guida la gara per il maggior numero di chilometri, c) un bonus per chi aggira per primo il primo pilone, d) sperimentando nuovi temi di gara e, soprattutto, e) riducendo a un solo pilota per classe per nazione il numero degli iscritti ai Mondiali.

Anche la proposta italiana sulle novità da introdurre nella Classe 13,5M è stata molto approfondita: ci sono nuove norme EASA da tenere in considerazione insieme a quelle sportive e tecniche delle singole nazioni; per il mondiale del 2017 l'IGC non ritiene opportuno introdurre modifiche sostanziali, ma l'obiettivo è di avere la nuova definizione applicata al mondiale

del 2019. Si è discusso a lungo anche di come attrarre la maggiore visibilità delle nostre gare anche tramite tutte le nuove tecnologie disponibili. Alla riunione dello scorso ottobre fu creato un gruppo di lavoro che ha presentato i primi risultati, abbastanza incoraggianti. L'evento che ha avuto il maggior numero di contatti è stata la Finale Grand Prix di Varese.

Si è svolto anche un confronto coi gruppi di lavoro degli steward (osservatori e collaboratori dell'IGC presso le gare internazionali) e della sicurezza. L'argomento principale è la sicurezza alle gare, sia proattiva, sia in termini di *human factor*, con una maggiore presa di coscienza da parte dei piloti. Attraverso l'analisi dei file di volo si può stabilire un coefficiente di sicurezza per ciascuna gara, e questo metodo verrà usato in via sperimentale al prossimo mondiale.



Peter Eriksen presenta il sunto delle attività svolte nell'ultimo anno e le linee guida adottate



L'hotel ha offerto una stanza riunione piccola ma adeguata

Riunione plenaria

Alla riunione partecipano i rappresentanti ufficiali dei NAC iscritti all'IGC, mentre ogni altra persona invitata o che assista come osservatore non ha diritto di parola. In altre parole, non è un'assemblea in cui si discuta animatamente. Erano 35 i Paesi rappresentati, dei quali quattro solamente per delega.

Il Presidente della FAI John Grubstrom ha parlato dei World Air Games in Dubai e dato un quadro generale della situazione. Ci sono al momento 127 membri della FAI, tra NAC, associati, temporanei. Nel 2015 si sono svolti 50 eventi di prima categoria in 25 Paesi di

4 continenti per un totale di 3.236 atleti. Si sono svolte 8 gare Red Bull e sono stati battuti 373 record internazionali, di cui il 69,4% sono record del mondo. Il Presidente FAI concluderà il suo ultimo mandato alla prossima conferenza generale nel prossimo mese di ottobre.

I rappresentanti dell'EGU (unione volovelistica europea, che agisce come protezione lobbistica dei nostri interessi presso la potente EASA) ci hanno riferito con grande soddisfazione che il nuovo amministratore dell'agenzia governativa europea ha fatto forti e credibili affermazioni di voler semplificare il quadro normativo riguardante proprio gli alianti e gli aerostati.



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



Soluzioni fotovoltaiche



Batterie d'**accumulo** per fotovoltaico



Progetti illuminazione **LED**



Noleggio e servizi di finanziamento

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

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



Margot Acquaderni è stata invitata a portare una relazione conclusiva sulla Finale GP svoltasi con successo a Varese nello scorso settembre

La notizia è stata accolta con entusiasmo da tutti i delegati. A conferma di questa linea, posso riportare dalla fiera di Friedrichshafen che lo stand EASA recava la scritta "regole più semplici per l'aviazione sportiva". Il presidente dell'organizzazione scientifica OSTIV, Rolf Radespiel, ne ha descritto la nuova struttura.

Presentazioni

Roland Stuck ha raccontato i World Air Games, limi-

tatamente al volo a vela. Nonostante il territorio non adatto e le condizioni meteo generalmente ostili, la gara ha avuto molti spunti interessanti e il gradimento dei piloti è stato altissimo. C'erano sei piloti, tra cui l'italiano Giorgio Galetto. Margot Acquaderni ha descritto dal punto di vista degli organizzatori il Grand Prix che si è tenuto a Varese nel mese di settembre 2015.

Nella presentazione di Margot, il giusto riconoscimento ai due principali collaboratori del GP, Maiocchi e Miglierina



Brian Spreckley ha parlato dell'aggiornamento della Ranking List, dello stato attuale del gruppo di lavoro degli steward e della struttura del circuito Grand Prix, del quale è il referente. La discussione è durata a lungo, con la presentazione di numerosi video. Il delegato polacco ha purtroppo informato i delegati che il suo Paese non è in grado di organizzare il campionato del mondo FAI della 13,5m nel 2017, assegnatogli in una precedente edizione della riunione.

Non si tratta di un evento usuale, per ogni nazione rinunciare ad un incarico organizzativo è un grave segno di difficoltà. Il Bureau è stato autorizzato a trovare un altro NAC eventualmente disponibile ad operare in supplenza.

È poi giunto anche il mio turno, nel quale disponevo di dieci minuti per mostrare e commentare una presentazione powerpoint predisposta per me da Chiara Galetto e dalla segreteria di Pavullo per la candidatura del club emiliano ad ospitare i Campionati Mondiali della Classe 13,5M nel 2019.

I delegati mi hanno posto qualche domanda mirata, ma nell'insieme si può dire che "mi piace vincere facile": non c'erano altri candidati e Pavullo ha ottenuto il mandato. Grande festa per un altro evento mondiale in Italia!

Votazioni

Sabato è iniziata quindi la lunga sessione delle votazioni sulle proposte dei Delegati. Proposte "Year 1", che se approvate entrano in vigore ad ottobre 2016

- Eliminare l'obbligo di recare la sigla di gara e ridurre requisiti per quella in coda: accettata
- Portare a 800 kg il peso massimo al decollo della classe 20M Biposto: accettata
- Rendere valida la modifica del peso della 20M già sin dal 31 marzo: accettata
- Includere nel calcolo per la Team Cup tutti i piloti di una nazione: accettata
- Modificare il calcolo dei punteggi nei giorni in cui meno dei 2/3 dei piloti non completa il tema: rimandata
- Modificare il coefficiente dei risultati del GP nella ranking list: ritirata
- Svalutare il coefficiente delle gare nella ranking list: rifiutata
- Assegnare i tempi di partenza per slot della durata minima di 10 minuti fino a un massimo di 30 minuti a discrezione del direttore di gara: accettata



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



www.openjobmetis.it



Roland Stuck ha mostrato con passione e amore il consuntivo dei World Air games

C'è stato un intervento di Reiner Rose, il gestore della piattaforma on line OLC, riconosciuta dall'IGC. Nel 2015 sono stati caricati 170.000 voli, hanno avuto 15.000 partecipanti e 110 milioni di "click" da tutto il mondo. Brian Spreckley, presidente del gruppo di lavoro sulla Classe 13,5M, ha fatto una breve storia della nascita e dello sviluppo che la classe ha avuto fino ad ora, poi Stefano Ghiorzo ha presentato la proposta italiana che prevede l'uso del motore. La proposta originariamente molto dettagliata (e ritagliata su misura per piccoli alianti dotati di motore elettrico frontale, del quale fare uso libero durante la prova di gara ma contabilizzando la quantità di energia utilizzata) è sta-

ta semplificata, dandole la forma di una "visione" per il futuro anziché regole già precise. Ai delegati spetterà l'onere di appassionarsi a scrivere e discuterne le future regole. L'adesione è stata unanime, con la sola astensione del delegato spagnolo.

Proposte "Year 2" che, se approvate, saranno sottoposte a ratifica finale durante il meeting IGC 2017

- Gareggiare nella 13,5M anche senza Permit-to-Fly o Certificazione: accettata
- Gareggiare con il solo paracadute balistico: accettata
- Dal campionato del mondo 2019 la classe 13,5M sarà riservata ad alianti motorizzati: accettata
- Non autorizzare penalità per volo pericoloso su segnalazione dei piloti a mezzo video: rifiutata
- Chiarire la gestione della classe 20M Biposto nella Ranking List individuale: accettata
- Rimozione della 20M dalla Ranking List generale e creazione di una Ranking List dedicata: rifiutata
- Non autorizzare la partecipazione dei campioni del mondo in carica al mondiale successivo: accettata
- Creare un metodo matematico per calcolare i risultati e verificare record e insegne: accettata
- Cancellare il limite di perdita di quota per le prove d'insegna di durata (Argento e Oro): accettata

Altre proposte

- Rendere valide tutte le votazioni con maggioranza semplice e non assoluta: rifiutata
- Modificare i criteri per la selezione dei piloti al Grand Prix: ritirata
- Proposte per modificare l'annesso D sul ranking list: ritirata

Campionati futuri

I campionati del 2019 sono stati assegnati ai seguenti Paesi

- 3° Campionato del Mondo FAI 13,5M - Italia
- 1° Campionato del Mondo FAI Juniores - Ungheria
- 10° Campionato del Mondo FAI Femminile - Australia
- 20° Campionato Europeo FAI classi Club, Standard, 15M - Slovacchia
- 20° Campionato Europeo FAI classi 18M, 20M, Libera - Polonia
- 2° Campionato Panamericano - Argentina

Onorificenze FAI

Medaglia Lilienthal assegnata a

Reiner Wienzeck - Germania

Diploma Pirat Gehriger assegnato a

Roland Stuck - Francia

Medaglia Pelagia Majewska assegnata a

Margherita Acquaderni - Italia ■

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



Margot: Medaglia Pelagia Majewska 2016

8 marzo: Festa Della Donna. Quale migliore notizia in una giornata come questa tutta al femminile? Alle 15 del pomeriggio Marina Vigorito, la nostra delegata IGC, contraccambiando gli auguri a tutte le FlyPink, annuncia la meravigliosa notizia: durante il meeting del 27-28 febbraio in Lussemburgo, è stata assegnata, con voto all'unanimità, la Medaglia Pelagia Majewska 2016 a Margherita Acquaderni (la nostra Margot). L'anteprima l'avevamo avuta durante il meeting di Pavullo di ottobre 2015, ove Marina presentò, al piccolo gruppo di FlyPink presenti, la proposta di indicare Margot per questa prestigiosissima onorificenza. Un coro di riconoscenza si alzò immediatamente nei riguardi di Margherita! Chi, più di lei, almeno tra le voloveliste italiane, ha dimostrato e dimostra tanta tenacia, caparbità, cultura, amore per il Volo a Vela?

Pilota fin da giovanissima ci ha rappresentato in tantissime manifestazioni sportive nazionali e internazionali raggiungendo livelli che l'hanno portata ai primi posti nel mondo e ancora oggi, benché più volte giovane nonna, sente il volo come il suo habitat, come la sua origine. Come non vedere e ammirare anche la sua capacità organizzativa sia nel gestire un club (ACAO) sia nel promuovere competizioni e meeting sia nel guidare e fortemente volere questo nostro gruppo delle FlyPink che non sempre risponde ai suoi stimoli in modo adeguato! Oggi la medaglia è stata assegnata ma la consegna ufficiale avverrà a Bali durante la conferen-



Margherita Acquaderni Caraffini

za generale FAI del 14-15 ottobre. Brava Marina, hai fatto un ottimo lavoro riportando a casa questa onorificenza che già era arrivata con la mitica Adele Mazzucchelli Orsi nel 1995!



Adele Mazzucchelli Orsi



Pelagia Majewska,
famosa pilota polacca

La medaglia Pelagia Majewska è la più alta onorificenza FAI per le donne voloveliste. Essa recita:

It may be awarded annually, on recommendation by the FAI Gliding Commission, to a female glider pilot to reward: a particularly remarkable performance in gliding during the past year or eminent services to gliding over a long period of time.

Margot rafforza e illumina ulteriormente la tabella oggi esistente che vede le seguenti signore del Volo

- 2015 **Ritz De Luy** (Olanda)
- 2012 **Maria Bolla** (Ungheria)
- 2011 **Gill Van Den Broeck** (Belgio)
- 2009 **Beryl Hartley** (Australia)
- 2008 **Doris F.Grove** (Usa)
- 2007 **Maksymiliana Czmiel-Paszyc** (Polonina)
- 2006 **Ghislaine Facon** (Francia)
- 2001 **Carol Clifford** (Sud Africa)
- 2000 **Angelika Machinek** (Germania)
- 1997 **Hana Zejdova** (Cecoslovacchia)
- 1996 **Bertha Ryan** (Usa)
- 1995 **Adele Mazzucchelli Orsi** (Italia)
- 1994 **Marie Kyzivatova** (Cecoslovacchia)
- 1992 **Georgette Litt-Gabriel** (Belgio)
- 1991 **Gisela Weinreich** (Germania)
- 1989 **Ann Welch** (Regno Unito)

Leggendo le storie di queste signore mi sento piccola piccola: donne che hanno dedicato la loro vita al volo senza scordare la famiglia, il lavoro e tutte quelle attività che solo una donna sa fare contemporaneamente. Ma di quante ore era formata la loro giornata?

A partire da Pelagia Majeska (1933-1988), in ricordo della quale è stata creata questa onorificenza, queste voloveliste sono state belle ed eleganti ragazze, diventate poi madri e nonne, senza scordare il lavoro e, nella loro semplicità agonistica, hanno conseguito titoli e record nel mondo del volo a vela e talora anche a motore impegnandosi anche in prima persona nella diffusione del nostro sport. Quanti i club fondati, quanti gli impegni a livello internazionale, quanto e quale l'esempio e la guida verso i più giovani e verso tutti gli altri amici volovelisti e voloveliste!

Abbiamo avuto anche un fulgido esempio in casa: Adele Mazzucchelli Orsi! Il club, da lei fondato e sponsorizzato insieme al marito, è il più numeroso e attivo a livello italiano e oggi questa bandiera, come presidente del Club, è portata avanti da Margherita che da Adele stessa ha avuto, da sempre, questa delega morale.

Molti di voi hanno conosciuto Margot (madre di 3 figli e plurinonna) e penso che come me siate rimasti ammirati nel vedere con quale semplicità si presenta e con quale sicurezza raggiunge i suoi obiettivi. Così lei stessa si racconta nel suo curriculum vitae pubblicato sul sito FlyPink.



Sono figlia d'arte... Il mio papà avrebbe voluto chiamarmi Aliantina ... e certamente il Volo a Vela ha avuto un ruolo molto importante nella mia vita: brevettata nel 1977 ad Aguscello (Ferrara), ho conosciuto Anto-

nio Caraffini (divenuto poi mio marito) a Rieti durante la mia prima gara nel 1978. Nello stesso anno ho avuto la grandissima fortuna di conoscere bene Adele Orsi e di cominciare a volare con lei. Mi sono sposata nell'81 e mi sono trasferita a Varese, la culla del Volo a Vela. Ho continuato a volare con Adele ma poi sono arrivati 3 bei marmocchi e per una decina di anni ho soltanto mantenuto il brevetto.

Dal 94 ho ripreso a fare gare e nel 97 ho fatto il mio ingresso in una gara internazionale femminile: un europeo a Prievizda. L'esperienza è stata meravigliosa e da allora ho cercato di partecipare sempre a questo incontro biennale femminile



Il gruppo FlyPink alla riunione di Pavullo

Un grandissimo divertimento! Sono innamorata del volo, soltanto sollevare la ruota da terra mi fa immediatamente sentire a mio agio. Volare sulle Alpi, poi, è come volare in una cattedrale naturale, tutto assume un sapore magico. Quei panorami mozzafiato, quei ghiacciai, quei cumuli a perdita d'occhio, le aquile, le Dolomiti con la loro maestosità ti ripagano delle grandi fatiche anche fisiche, ti riscaldano da freddi così intensi e ti consolano da quelle delusioni spesso dietro l'angolo.

Le luci radenti del Sudafrica e della Namibia: tutto questo e il volo. Ma anche l'amicizia così profonda che si viene a creare con chi condivide questa passione con te. Il volo ti mette a nudo, sei veramente te stesso, non puoi mentire, non ti puoi mascherare. Non esiste nessun altro sport che mi appaghi come il Volo a Vela ed è meraviglioso conoscere il mondo attraverso le ali silenziose.

Curriculum Sportivo

Nata a Bologna il 16 giugno 1957, insegnante di inglese, sposata nel 1981 con Antonio Caraffini pilota di volo a vela conosciuto durante la prima gara di volo a vela a Rieti. Ha avuto tre figli: 1982 Camilla, 1984 Alessandra, 1987 Stefano. Nel 1978 partecipa a Rieti alla categoria Promozione e viene promossa in categoria Nazionale classificandosi settima.

Dal 1984 al 1994 è assente dalla attività agonistica per dedicarsi alla crescita dei suoi figli. Dal 1994 riprende l'attività agonistica e partecipa a diversi campionati italiani, internazionali e alle gare femminili:

- 10° Campionato Europeo Femminile 1997 Prievidza (Slovacchia): 9° cl.
- 1° Campionato mondiale Femminile 2001 Pociunai (Lituania): 11° cl.
- 2° Campionato mondiale Femminile 2003 Jihlava (Cechia): 12° cl.
- 3° Campionato mondiale Femminile 2005 Klix (Germania): 8° cl.
- 4° Campionato mondiale femminile 2007 Romorantin (Francia): 9° cl.
- 5° Campionato mondiale femminile 2009 Szeged (Ungheria): 8° cl.
- 6° Campionato mondiale femminile 2011 Arboga (Svezia): 6° cl.
- 7° Campionato mondiale femminile 2013 Issoudun (Francia): 15° cl.

NUOVO

S10 e S100

S10: 1490 Eur + IVA
S100: 1590 Eur + IVA



Bluetooth
Batteria interna fino a 3 ore
Piattaforma inerziale
Registratore voli IGC (ENL)



Technologie Dual Pressure
Assistente centraggio termica
Navigazione per Waypoint/Task
Schermo radar e allarmi Flarm

lx nav

LXNAV d.o.o.
Kidričeva 24a, 3000 Celje, SLOVENIA
www.lxnav.com / info@lxnav.it



Le pilote che hanno preso parte a un recente campionato mondiale

Titoli sportivi

- Insegna FAI "C" d'Oro con 3 diamanti
- Insegna FAI 750 km

Record Italiani Femminili Metropolitani

Classe Libera

- Distanza su tre punti di virata prefissati: 649,4 km
- Distanza su tre punti di virata liberi: 842 km
- Distanza in A/R prefissata: 649,4 km
- Distanza in A/R libera: 677,4 km
- Distanza su triangolo FAI prefissato: 504 km
- Distanza su triangolo FAI libero: 504km
- Velocità su triangolo FAI 100 km: 131,7 km/h
- Velocità su triangolo FAI 300 km: 100,91 km/h
- Velocità su triangolo FAI 500 km: 90,97 km/h
- Velocità su A/R 300km: 124,9 km/h
- Velocità su A/R 500km: 100,59 km/h

Classe 15M

- Distanza su tre punti di virata prefissati: 690 km
- Distanza su tre punti di virata liberi: 842 km
- Distanza in A/R libera: 677,4 km
- Distanza su triangolo FAI prefissato: 504 km
- Distanza su triangolo FAI libero: 504 km
- Velocità su triangolo FAI 100 km: 131,7 km/h
- Velocità su triangolo FAI 300 km: 100,91 km/h
- Velocità su triangolo FAI 500 km: 90,97 km/h
- Velocità su A/R 300km: 124,9 km/h

Record Italiani Femminili Assoluti Classe Libera

- velocità triangolo FAI 100 km: 167,7 km/h
- velocità triangolo FAI 300 km: 143,90 km/h

- velocità triangolo FAI 500 km: 127,97 km/h
- velocità triangolo FAI 750 km: 114,3 km/h
- velocità A/R 500 km: 138,86 km/h
- distanza triangolo FAI dichiarato 750,2 km
- distanza triangolo FAI libero 942,2 km
- distanza su 3 punti prefissati 751,2 km
- distanza su 3 punti liberi 976,90 km
- distanza triangolo qualsiasi prefissato 750,2 km



Un raduno FlyPink a Varese

Nel **Marzo 2006** organizza il meeting "Volo a Vela in Rosa" durante il congresso nazionale annuale, nel tentativo di creare un gruppo femminile.

17 e 18 marzo 2012: per la prima volta il gruppo femminile si ritrova per uno stage con la partecipazione di 24 pilote italiane di volo a vela.

Il gruppo prende corpo con il nome di Fly Pink e conta ora una cinquantina di pilote.

Ottobre 2006: nominata vicepresidente del Centro Studi Volo a Vela Alpino.

Ottobre 2008: Organizzatrice della cerimonia di apertura del congresso Aviation and Women in Europe, presso Calcinate del Pesce, ricordando Adele Orsi.

Marzo 2009: nominata nel Consiglio di Amministrazione dell'Aero Club Adele Orsi in qualità di Rappresentante di Specialità (volo a vela) presso l'AeCI.

Maggio 2011: Direttore del Comitato Organizzatore del Qualifying Grand Prix in occasione del 50° dalla fondazione del club.

Febbraio 2013: eletta Presidente dell'Aero Club Adele Orsi.

Marzo 2013: nominata consigliera al Centro Studi Volo a Vela Alpino.

Febbraio 2014: nominata vicepresidente del Museo Aeronautico Volandia (presso Malpensa).

Marzo 2014: Organizzatrice della riunione plenaria IGC a Varese.

Settembre 2015: Event Manager per la Finale Mondiale Grand Prix di Volo a Vela

Publicazioni

Giugno 2007: Pubblicazione del libro "History of International gliding contest, European and World Championships for Women" Prima edizione

Ottobre 2008: libro "Adele vola con noi"

Giugno 2009: "History of International gliding contest, European and World Championships for Women" Seconda edizione

Giugno 2010: "History of International gliding contest, European and World Championships for Women" Annex A, Szeged 2009

Giugno 2013: "History of International gliding contest, European and World Championships for Women" Annex B, Arboga 2011



Margot con Elena Fergnani, mentre seguono l'alfiere Stefano Caraffini

Settembre 2016: "Adele e Giorgio in volo con noi" redatto in italiano ed inglese.

Riconoscimenti CONI

5 Luglio 1995: Medaglia di Bronzo al Valore Atletico

23 Luglio 2002: Medaglia di Bronzo al Valore Atletico

1° Settembre 2015: Medaglia di Bronzo al Valore Atletico.

Anche il 2016 vede Margot impegnata agonisticamente in competizioni nazionali, internazionali ma anche casalinghe (nell'ultimo febbraio ha partecipato sul biposto vintage Ka-7 a una gara di alianti d'epoca insieme all'amica e collaboratrice volovelista Anna Dalmazzo), ma anche nell'organizzazione del convegno mondiale delle donne voloveliste WSPA che per la prima volta quest'anno sarà ospitato in Italia a Calcinate oltre a presenziare al raduno delle Donne del Volo FlyDonna ove rappresenterà egregiamente il Volo a Vela italiano in compagnia di altre famose signore che nel 2015 hanno portato in alto (direi altissimo) il volo italiano: Samantha Cristoforetti e Donatella Ricci. ■



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 Agugcello

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



OFFICINE AERONAUTICHE GHIDOTTI S.r.l.

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

Più Cento

SIAI Marchetti: dal 1915 Storie di Uomini e Aeroplani Gli Aeroplani Civili

*Di Massimo Epaminonda Dominelli
e Luciano Pontolillo*

152 pagine, in brossura

Disponibile su IBS.it

a 29,00 Euro

A meno di un anno dalla pubblicazione del volume Più Cento - SIAI Marchetti: dal 1915 Storie di Uomini e Aeroplani, scritto da Luciano Pontolillo per il centenario di una delle maggiori aziende aeronautiche italiane del passato, la storia della Società di Sesto Calende prosegue con il volume "Gli Aeroplani Civili della SIAI Marchetti" redatto insieme a Massimo Dominelli. Il libro, primo di una serie dedicata ad approfondimenti su argomenti specifici, riguarda i velivoli dello stesso costruttore che hanno indossato le livree di compagnie di navigazione aerea soprattutto italiane ma anche di alcuni vettori stranieri. Il volume è una macchina del tempo per tornare a bordo di quegli aerei che, quando volare era un'avventura da raccontare, hanno trasportato passeggeri, merci e posta sulle vie dei cieli del nostro paese come in Europa, Africa e Sud America.

La pagina Facebook "Piu' Cento (libro)", dedicata a questo e ad altri volumi della collana di aviazione, è



ricca di link, informazioni e di immagini da scaricare anche come sfondi desktop e calendari. Si possono seguire gli sviluppi editoriali e la lavorazione delle nuove pubblicazioni.

Gli appassionati della storia e dell'aeronautica possono rivolgersi alla pagina web IBS inserendo il codice prodotto 9788877722287.

Oppure scrivere a: dominell@outlook.it



Gli sviluppi della HpH

Il racconto di una lunga intervista a Jaroslav Potměšil



Il nuovo edificio che ha permesso di raddoppiare lo spazio produttivo

Le interviste non sono il mio pane quotidiano, ma l'opportunità di fare tante domande al proprietario di una fabbrica di alianti mi ha poi appassionato. Avevo fatto nel 2014 una visita personale alla fabbrica HpH di Kutná Hora, in Repubblica Ceca a poca distanza da Praga, ma da allora l'azienda è cresciuta occupando spazi più ampi, mentre c'è un lento ma costante avanzamento nella costruzione del biposto Twin-Shark.

Questa ditta ceca ha iniziato con la produzione di modelli statici (da esposizione e collezione) di alianti e

aeroplani. Oggi il settore modellistico è un'entità a parte, collegata da un rapporto familiare (è diretta dal fratello) ma con proprietà e contabilità del tutto separate. La sua attività ha incontrato un grandissimo successo: gli acquirenti di questi modelli statici di costo elevato (e di qualità eccezionale) sono i grandi produttori di aeromobili, i proprietari, e alcuni collezionisti di ogni parte del mondo che sono disposti a spendere cifre molto elevate... un paio di clienti affezionati hanno superato il milione di Euro di corrispettivi per aeromodelli, tutti spesi presso questa azienda.



Parte dello stabilimento è allestito per la linea di montaggio di installazioni ed accessori

Il settore alianti ha invece iniziato pochi anni più tardi, grazie al ritrovamento degli stampi originali in cui era nato l'ultimo prodotto della Glasflugel, il poco conosciuto H304 che avrebbe potuto essere un forte contendente dell'ASW20 e del primo Ventus, se non fosse stato per la morte prematura di Eugen Hänle e per la bancarotta che ne seguì nel 1980, obbligando la storica azienda tedesca famosa anche e soprattutto per i Libelle, a cessare l'attività. Gli stampi del 304 che della Glasflugel era il prodotto più avanzato furono portati nella ex-Jugoslavia a seguito dell'acquisto da parte della Jastrebo. Qui furono prodotti pochi esemplari marchiati 304B, dai quali i volovelisti più accorti dicono sia meglio stare alla larga per l'incostante qualità della costruzione, ma non ho altri dettagli a supporto di questa posizione.

Riportando sul mercato il 304 qualche anno più tardi, l'HpH rese chiaro che intendeva proporre alianti adatti a un vasto bacino di utenza, fatto di piloti che cercano un comportamento di volo sicuro, alla portata di ogni livello d'esperienza, ma unito a performance di buon livello anche se non altamente competitive, senza compromessi sul comfort e sulla praticità. Con gli stessi obiettivi generali, l'HpH si è poi dedicata a sviluppare un nuovo monoposto, progettato in casa ma con una certificazione derivata da quella del 304 originale. Le innovazioni si sono incentrate sulla motorizzazione, che ha visto l'adozione per la prima volta della turbina a getto per il sostentamento autonomo; le versioni in grado di decollare sono venute ancora un po' più tardi, nella forma di un classico pilone retrat-

tile con motore a due tempi "Solo" da circa 50 cavalli (sistema sviluppato da Binder). È molto più recente l'offerta in alternativa anche di un sistema di sostentamento FES con motore elettrico anteriore, del quale sono già stati consegnati 6 esemplari.

Ho avuto l'occasione di provare il primo prototipo jet ormai diversi anni fa; ricordo che dimostrava molte interessanti qualità, ma non ha mai conquistato un pedigree competitivo anche se, affidato a piloti di classe mondiale come Stefano Ghiorzo e Peter Krejcirik, ha permesso di produrre prestazioni molto vicine (non uguali) a quelle dei modelli di punta della classe 18 metri.



Costruzione in cemento per la migliore stabilità ambientale interna

È chiaro che questo progetto dovrebbe risultare interessante per un vasto numero di piloti di tutto il mondo, che ne apprezzino la praticità e le prestazioni per i voli di ogni giorno, oltre a trarre vantaggio dal prezzo d'acquisto fortemente competitivo con la concorrenza.

È vero che anche la tenuta del valore sull'usato è uno dei fattori principali di scelta, e in questo senso la mancanza di un pedigree agonistico di rilievo è un dato negativo, tuttavia l'esistenza dell'HpH sul mercato dura ormai da 25 anni senza mai aver attraversato momenti finanziariamente difficili, e ciò dovrebbe essere molto rassicurante.



Una fusoliera pronta a ricevere il motore FES

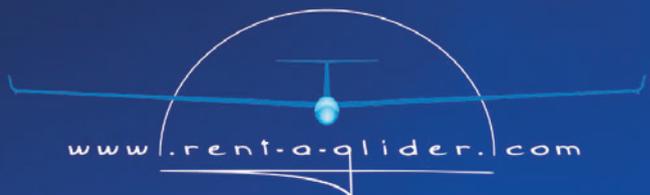
Sono passati almeno quattro anni dal primo annuncio dello sviluppo di un biposto chiamato Twin Shark, che nel corso del tempo ha visto modifiche ad alcune



Indicate in rosso le sedi delle aziende di modelli e di alianti

caratteristiche di base, come per esempio l'apertura alare originariamente ipotizzata in 21 metri. Il nuovo biposto sarà invece dotato di flap e progettato per realizzare prestazioni al massimo livello nella classe 20 metri, cercando di porsi in linea con l'Arcus e il nuovo ASG32. Due anni fa ho potuto vedere tutti gli stampi per le parti principali della cellula, nonché alcuni disegni e molte parti accessorie.

Lo stato di avanzamento ora è giunto ad aver completato l'installazione delle linee di comando e di tutte le connessioni, la realizzazione di circa duecento piccoli stampi e dime per gli interni e le finiture di dettaglio. Lo stabilizzatore orizzontale è stato costruito nella sua forma definitiva con pianta ellittica. In fase avanzata di studio è il progetto della linea di produzione, mentre l'abitacolo è ormai praticamente completo. In sostanza, il prototipo è pronto per volare, dopo che l'ala avrà superato i test di carico presso l'università, con qualche speranza di iniziare i collaudi in volo verso fine anno.



Arcus M

... jump in and enjoy soaring together!

Antares 23E

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

Silent 2 Electro

... the new 13,5m class-glider ready for new world records

Rent Your Dreams!



We are organizing
,Flying with the Champions'

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



Ali e fusoliere riposano per qualche mese. Si garantisce così la migliore stabilità dei profili...

C'è quindi apparentemente un considerevole ritardo, che è dovuto all'atteggiamento prudente nei confronti della dura realtà fatta di bilanci e finanza: la HpH opera in tre settori di mercato, dei quali la produzione di alianti rappresenta solo circa un quarto del fatturato totale. La ditta è ben conosciuta per i suoi servizi di lavorazione con frese a controllo computerizzato, in particolare per la produzione di stampi e di esemplari unici (prototipi) per parti dell'industria automobilistica e navale (40% del totale). Segue il settore dedicato alla consulenza ingegneristica e alla realizzazione dei programmi di test-flight ai fini delle certificazioni (un altro 35% del totale). Questa differenziazione delle aree di mercato è una politica intelligente che dovrebbe permettere alla HpH di sopravvivere agevolmente alle turbolenze economiche internazionali.

... mentre si procede con le finiture



In pratica, oggi è in costruzione il monoposto Shark numero 62, mentre il totale degli alianti prodotti, includendo i modelli 304 sin dall'inizio, raggiunge i 150 esemplari, metà dei quali confluiti sul mercato USA, 30 nel Regno Unito, una ventina in Germania, qualche esemplare in Australia, Canada, Giappone e altri paesi. I collaboratori fissi sono circa 40; Jiri mi racconta che l'addestramento di un addetto alla stesura dei compositi negli stampi (laminazione di ali, fusoliere e tutte le altre parti in fibre) richiede almeno tre mesi per i compiti meno critici, fino a tre anni per una completa qualificazione specializzata che garantisce i migliori risultati qualitativi. Tale addestramento si svolge in fabbrica ed è ovviamente un grosso investimento, che ha tra gli effetti positivi anche un risvolto atteso, ma negativo, dell'abbandono da parte di alcuni tecnici che possono poi trovare lavori meglio remunerati in altre nazioni più ricche.

Le tre frese CNC più capaci possono ospitare parti grezze lunghe fino a 9 metri, larghe 3 e alte 3,5 metri, dalle quali vengono formati gli stampi con altissima precisione. La resina dura e marrone che viene largamente utilizzata è soprannominata "legno sintetico" e permette una lavorazione molto rapida, ma gli stampi così ottenuti sono validi solo per una serie di circa 50 esemplari. Per la HpH ha senso utilizzare questo materiale, in quanto la fresatura degli stampi viene fatta "in casa" nei tempi morti e costi modesti. Vengono realizzati per conto terzi anche stampi in compositi con resine epossidiche, ma sebbene restino validi per un elevato numero di esemplari, il loro costo è di gran lunga più elevato. Molti altri costruttori di alianti hanno utilizzato i servizi HpH per acquistare stampi piccoli e grandi.

La principale novità che riguarda l'azienda ceca è la crescita della superficie del suo stabilimento di Kutná Hora da quattromila a oltre diecimila metri quadri.

Il nuovo edificio è integrato coi laboratori preesistenti e consta di un unico grande spazio dove vengono organizzate tutte le attività (fresatura CNC, laminazione negli stampi, installazione degli accessori). I muri di cemento non hanno offerto una costruzione rapida ed economica, ma garantiscono un microclima più stabile all'interno, tanto da essere persino privi di finestre o aperture affacciate verso Sud per minimizzare l'influenza del sole.

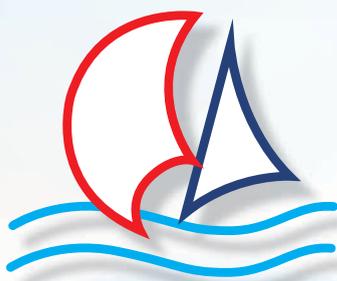


La copertura del tetto ospita pannelli solari per ben 290 kW, che forniscono gran parte dell'energia utilizzata dalla fabbrica e dal suo impianto di condiziona-



mento dell'aria. Jirí ci tiene a sottolineare che i prodotti in compositi necessitano di un periodo minimo di "maturazione" o stagionatura di almeno tre mesi, in condizioni climatiche costanti. Quando questo requisito non sia rispettato, e l'aliante viene consegnato al cliente troppo in fretta, la probabilità di significative distorsioni del profilo (ondulazioni della superficie o sprofondamenti della parte anteriore del profilo alare, anche in relazione all'uso di zavorra nelle semiali). Jirí arriva a dirmi che la stabilizzazione completa del composito, e la sua sostanziale indeformabilità finale, si realizzano dopo circa tre anni dalla produzione e, come per certi strumenti musicali, i materiali hanno bisogno di molto tempo per dare il meglio.

Oggi, a 52 anni d'età, Jaroslav ha alcune interessanti storie sulla sua gioventù. Nato nel 1964, ha trascorso i suoi primi 25 anni in una nazione sotto la forte influenza dell'impero sovietico, mentre la polizia segreta manteneva uno stretto controllo sulla popolazione.



nautica lavazza s.r.l.

- Marina e lifting up to 20 tons.
- Riva refitting
- Installazione elettronica
- Verniciature e ricondizionamenti su tutte le superfici
- Riparazioni legno - vetroresina - carbonio

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



Aero2015: gli Shark a decollo autonomo e con il jet...

Il padre era un pilota professionista, quindi l'infanzia di Jirí è stata ricca di opportunità e tutto sommato privilegiata. Da appassionato aeromodellista, tra i 14 e i 16 anni vinse consecutivamente tre campionati nazionali della categoria F1A per alianti da volo libero (in grado di termicare ma privi di comando remoto). Ha poi conseguito la licenza di pilota d'aliante, ma si trovò addosso gli occhi della polizia che gliela ritirò appena vennero a sapere che alcuni dei parenti di sua madre erano "illegalmente" espatriati verso la Svizzera. A quei tempi non c'erano i computer e i database, perciò si iscrisse a un altro club, di nuovo conseguendo la licenza da zero. Ma la storia si ripeté ancora, mentre stava partecipando ad una gara di volo a vela e si trovava sesto in classifica generale. Dovette abbandonarla e, per gli stessi motivi, interrompere gli studi d'ingegneria all'università.

Quando è troppo... nel 1989 trovò il modo di fuggire dal Paese, sognando l'Australia ma finendo nella ben più vicina Austria dove non gli fu difficile entrare con un posto di lavoro alla Diamond Aircraft di Wiener Neustadt. Lì si dedicò alla costruzione di dime e di accessori per il nuovo motoaliante Super Dimona. Fu poi inviato in Canada per partecipare allo sviluppo dell'aeroplano Katana, derivato dal Dimona, e per addestrare la forza lavoro alla tecnica dei compositi.

Ormai l'attività di volo di Jirí è sostanzialmente professionale: è a disposizione di numerosi clienti per il "passaggio" approfondito sui motoalianti Dimona, e si occupa di realizzare i test-flight per molti altri costruttori di aeromobili. Nel weekend, come hobby, vola occasionalmente anche come istruttore sugli alianti biposto.



... e l'ultima variante col motore elettrico FES

Gli ho chiesto a che età ha fatto il suo primo volo... a meno due settimane, mi ha detto! Il padre infatti portò sua madre sul biplano Bücker Bü-131 Jungmann, due settimane prima di darlo alla luce. Oggi il suo aliante preferito è l'EB29, che tra l'altro è stato costruito da Binder adottando l'abitacolo del 304 Shark, e innestandolo su una fusoliera apposita che supporta le ali più lunghe dopo quelle dell'Eta. D'altro canto Jaroslav non ritiene che l'Eta sia una macchina del tutto convincente, in particolare per la costruzione e l'eccessiva flessibilità delle sue ali, che sarebbero affette anche da problemi torsionali.

Per Jaroslav Potmesil non è difficile sognare di realizzare il miglior aliante di sempre, ma pur nella forte passione per il volo preferisce... tenere i piedi per terra e costruire buoni alianti adatti a ogni pilota. ■



Gli stabilimenti HpH a Kutná Hora (Rep. Ceca)

Light Airplane and Glider, Static and Dynamic Stability

Aircraft Manoeuvrability - Basic Theory and Calculation Examples

Di Vittorio Pajno

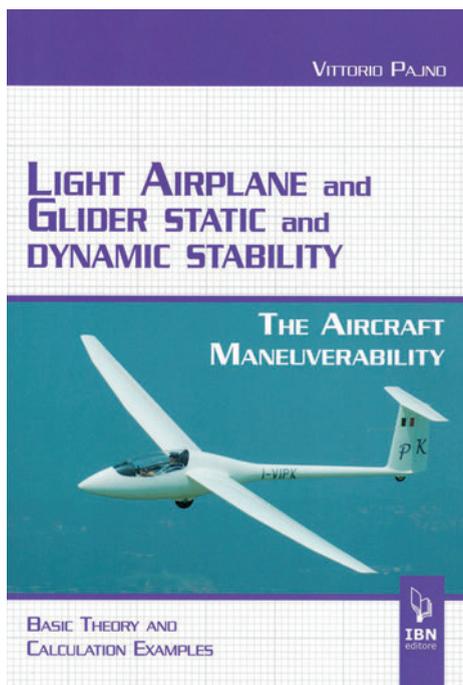
Brossura, 179 pagine, illustrazioni in bianco/nero, disegni, diagrammi, tavole ed equazioni.

17 x 24 x 0,9 cm • Prezzo di copertina 18,00 Euro

IBN Editore • <http://www.ibneditore.it/tag-prodotto/pajno/>

Questo terzo libro di Vittorio Pajno è come sempre dedicato alla progettazione degli aeromobili leggeri e degli alianti. Il lettore sarà probabilmente uno studente d'ingegneria aeronautica o un operatore tecnico. Il volume è interamente focalizzato sullo studio delle stabilità statica e dinamica.

Viene proposto un metodo di calcolo particolarmente adatto per gli alianti, grazie alla loro forma e all'usuale ottima efficienza aerodinamica. Il disturbo esercitato dall'elica traente sulle superfici di un aeromobile infatti induce errori nella valutazione dei momenti e delle derivate, rendendo più difficile una buona approssimazione tramite i calcoli. Un altro problema che viene affrontato è quello dell'analisi di una vasta mole di dati teorici, come avviene per lo studio delle proprietà aeroelastiche di un aeromobile. Normalmente consideriamo la cellula di un aereo come un solido indeformabile, ma tutti sappiamo quanto sia invece dotato di elasticità. Pensiamo ad esempio alla torsione che si realizza nelle strutture alari alle velocità di manovra, dovuta al forte allungamento e alla costruzione



leggera. Anche le forze laterali e direzionali si combinano in maniere complesse, mettendo in evidenza i limiti intrinseci dei metodi di calcolo statici. Un approccio dinamico, con la dimostrazione degli esempi di calcolo applicati a casi di studio, riesce ad approfondire ancora di più il metodo, pur già essenzialmente pragmatico, che è stato usato nella stesura di questo libro. Il risultato è una più facile comprensione della stabilità degli aeromobili senza troppi approfondimenti teorici. Durante la lettura si suggerisce di usare come riferimento la circolare informativa FAA AC 90-89A del 24 maggio 1995 che potete trovare qui: http://www.faa.gov/documentlibrary/media/advisory_circular/ac%2090-89a.pdf

Vittorio Pajno è un ingegnere laureatosi presso il Politecnico di Torino, dove ha avuto parte nello sviluppo del "Centro di Volo a Vela" col Prof. Piero Morelli. Ha pubblicato numerosi libri sulla costruzione e sulla progettazioni di aeromobili leggeri e di alianti. È stato inoltre il promotore del Simposio sul Volo Silenzioso e del Simposio sull'Aviazione Sportiva presso il Politecnico di Milano, col quale collabora continuamente.

Kiripotib 2.0

*Cambio di gestione per il centro namibiano
L'organizzazione austriaca e il noleggio degli alianti*



La fattoria Kiripotib Flying Farm in Namibia

La “Kiripotib Flying Farm” è un ranch in Namibia che appartiene ad Hans von Haase ed è in larga parte dedicato al volo in aliante durante l'estate australe. Sono numerosi i piloti che vi si recano più o meno regolarmente per godere di un raddoppio della stagione e volare sui panorami selvaggi e nei cieli fantastici di questa nazione africana. Il proprietario ha quest'anno deciso d'interrompere la lunga collaborazione instau-

rata in passato con Bernd Dolba, per procedere da solo in attesa di trovare un collaboratore di fiducia.

(Dolba, probabilmente in disaccordo con la politica gestionale, ha nel frattempo selezionato una nuova base per l'attività volovelistica nel ranch “Veronica”, come si può leggere nel suo sito personale http://www.dolba.de/veronica_flying/ N.d.R.)



Solo alianti a decollo autonomo, che fanno piena attività durante l'inverno europeo

Per Ludwig Starkl e Wolfgang Janowitsch, i due austriaci che sono proprietari della piccola azienda di noleggio alianti Rent-a-glider, si trattava quindi di scegliere se portare i propri servizi e organizzare le attività della loro iniziativa "Flying with the Champions" (i tutor sono tutti ex campioni mondiali) sulla nuova sede o se rimanere a Kiripotib. Stessa decisione era in esame anche per Christian Hynek, il gestore del negozio online Streckenflug.at. La scelta è alla fine caduta sulla Flying Farm di Kiripotib, sulla quale occorre quindi portare personale esperto. I due istruttori selezionati sono Markus Lewandowski, per lungo tempo alle dipendenze del centro volovelistico neozelandese di Omarama, e Aurel Hallbrucker, un giovane pilota austriaco membro della nazionale e istruttore a Innsbruck. Pochi mesi fa hanno svolto una missione esplorativa per valutare la situazione organizzativa al suolo, usando gli alianti quando erano liberi da prenotazioni di noleggio per saggiare anche le potenzialità di volo, che peraltro sono generalmente già molto apprezzate da tutti.



Il nuovo gruppo organizzatore dei voli a Kiripotib

Approved by



Federal Office
of Civil Aviation
FOCA

Tu pensa a volare, al resto ci pensiamo noi!

Aviotrace Swiss, approvata CAMO Plus CH.MG.7025 in accordo al regolamento EASA Part-M. Forniamo **servizi altamente professionali** per la gestione dell'aeronavigabilità del Vostro velivolo.

I nostri servizi includono:
Rinnovo ARC, stesura programmi di manutenzione, gestione passaggi di proprietà, assistenza al rilascio del permesso di volo e tanto altro ancora...



Via Rime 1 · Mendrisio · Switzerland
t +41 91 224 3766
www.aviotraceswiss.com

Contattaci per vivere serenamente la tua passione per il volo.
Per informazioni scrivi a malnati.m@aviotraceswiss.com

Approvati
anche EASA
Part-147



Lo spettacolare panorama namibiano offre uno scenario eccezionale per voli di record e di lunghe distanze

La missione ha confermato che Kiripotib potrà continuare a fornire servizi volovelistici di altissimo livello anche in futuro. Streckenflug di C. Hynek e Rent-a-Glider di Starkl e Janowitsch si occuperanno della gestione al suolo e del trasporto aereo degli alianti (anche privati) nei propri container attrezzati. La prenotazione delle camere verrà seguita invece da Regina, la moglie di Hynek. Come era da aspettarsi, il nuovo sodalizio gestionale e imprenditoriale intende impegnarsi

a migliorare ulteriormente i servizi offerti ai partecipanti internazionali, con aiutanti per lo schieramento, la pulizia e la preparazione dei mezzi, e offendo a tutti un panno inumidito e una birra immediatamente dopo l'atterraggio, piccolo gesto di conforto dopo le lunghe e caldissime giornate di volo.

Uno degli Arcus M disponibili per il noleggio





Le strutture di ospitalità rinnovate

Novità tecniche e pratiche

Verrà aggiunto un impianto d'illuminazione dell'area di parcheggio e riposo, che permetterà di proseguire il lavoro sugli aianti anche dopo il tramonto. La base dispone di alcuni ricevitori OGN che inviano dati ai server Internet per consentire il tracciamento (via Flarm) degli aianti in volo. Lo scorso anno questi ricevitori hanno permesso di localizzare un aiante che aveva subito un grave incidente mentre il tracker Spot era rimasto inattivo per più di mezz'ora e l'ELT non stava funzionando. Sono in costruzione nuove tettoie per ripararsi dal bruciante sole africano durante il giorno, permettendo di lavorare e riparare gli aeromobili anche durante il giorno. Il trasporto dall'Europa si farà con tre container, per un massimo di cinque aian-

ti ciascuno, garantendo facilità di carico e riducendo il potenziale di danneggiamenti. Ci sarà spazio anche per i privati che vogliono portare il proprio aiante pur senza offrirlo in gestione per il noleggio a terzi, riservandosene invece l'uso esclusivo.

Prospettive

Kiripotib intende rimanere un piccolo e grazioso centro di volo, con al centro dell'attenzione la soddisfazione del cliente. Il personale di servizio locale veste nei costumi tipici. Ogni settimana si svolge un evento folcloristico che ha sempre molto successo e dimostra quanto alla popolazione locale piacciono il canto e il ritmo, che hanno nel sangue. Il cibo è la terza importante attività di una vacanza volovelistica, insieme al volo e al sonno. I menù saranno più vari, con maggiore attenzione per il cibo sano e non solamente saporito, migliorando sensibilmente l'offerta degli anni precedenti. Molti aianti sono già stati prenotati per la prossima stagione. Al momento risulta che verranno messi a disposizione 5 Arcus M, 1 Arcus E elettrico, 1 Antares 23E elettrico, 1 Nimbus 4DM, 1 ASH25Mi, 2 monoposti Shark 304 e 1 DG808. L'italiana Alisport metterà a disposizione un Silent 2 Electro della classe 13.5M col quale si potranno stabilire molti nuovi record per la categoria, che attualmente scarseggiano. ■

35 SILENT2
ELECTRO
CONSEGNATI IN
TUTTO IL MONDO

S I L E N T 2
ELECTRO



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

DECOLLO AUTONOMO

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

*motore elettrico

VDS AVANZATO

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

TOP QUALITY

Design, materiali e performance

Sponsored by

TENAX

www.alisport.com

info@alisport.com

f Alisport

ALISPORT

Ph (+39) 039 9212128
Via Confalonieri 22
Cremella (Lecco), ITALY

AD MB Vision 16

AD MB Vision 16

Rhön-Adler

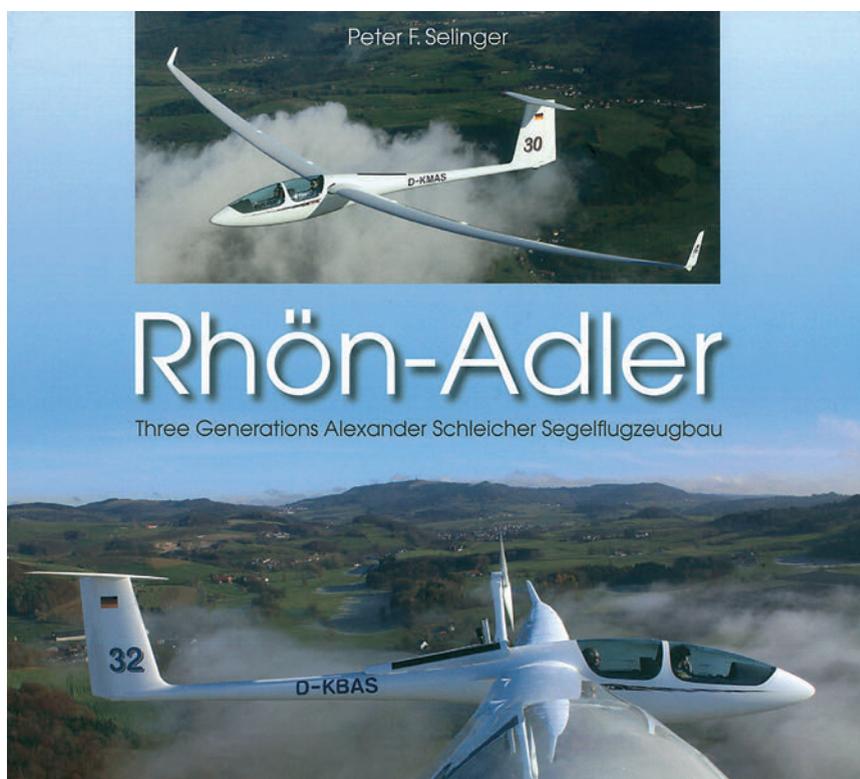
Three Generations of Alexander Schleicher Sailplanes

**Di Peter F. Selinger
e Hans Jürgen Schmach**

*III edizione, in lingua inglese
340 pagine, 28 x 21 cm*

Karl L. Nickel, Jan Scott e Jürgen Melzer hanno tradotto in inglese l'ultima edizione aggiornata del libro scritto dal noto storico e tecnico del volo a vela Peter Selinger. È un volume molto curato nella stampa, nelle foto e nelle 350 pagine. La storia della ditta Schleicher viene ripercorsa dagli inizi ai giorni nostri, seguendo un arco temporale di ben novanta anni. L'azienda vanta un'esperienza di progettazione, costruttiva e sportiva lunga un secolo ed è ben nota agli sportivi del volo a vela. Nelle prime 50 pagine ci sono documenti e dati storici che testimoniano gli inizi dell'attività, mentre dalla pagina 50 alla 115 viene illustrato il periodo in cui R. Kaiser ed E. Schneider hanno contribuito allo sviluppo tecnico e commerciale della Schleicher. Il resto del libro illustra il lavoro relativamente recente di G. Waibel, M. Heide e dell'ultimo arrivato M. Greiner.

Foto in bianco e nero e a colori, assieme ad un adeguato commento tecnico storico e le tre viste degli



alianti completano questo lavoro. Gli aeromodellisti apprezzeranno i molti dettagli e i piloti saranno interessati agli schemi che illustrano i vantaggi di alcune caratteristiche degli alianti Schleicher.

Il libro può essere acquistato on line: ISBN 97 8-3-00-048852-8 oppure ordinato direttamente dal negozio www.schleicher-buch.de

Roland Stuck

Traduzione e adattamento di Aldo Cernezzì



Sprint nel deserto

L'aliante ai Giochi Mondiali dell'Aria

Un evento mediatico e sportivo a Dubai



Una skyline affascinante, nella luce del tramonto. Termiche e cumuli, che si presumevano assenti, si sono manifestati col vento

I World Air Games si sono svolti a Dubai dal 1° al 12 dicembre. Roland Stuck, incaricato dall'IGC dell'organizzazione della parte volovelistica, ha scritto per noi un dettagliato racconto dell'avvenimento

La FAI tenta da molti anni di far riconoscere uno o più sport aeronautici dal Comitato Olimpico, ma senza successo, anche a causa della concorrenza potente, e talvolta prepotente, di altri sport.

Cercando di trovare una soluzione, la FAI ha lanciato i propri giochi mondiali, i WAG che riuniscono la maggior parte degli sport aeronautici ogni quattro anni.

L'edizione 2015 era piena di aspettative, essendo stata affidata all'emirato di Dubai che, come altri paesi del Golfo Persico, è sempre alla ricerca di importanti eventi sportivi per accrescere il proprio riconoscimento internazionale. Il prestigio dell'evento era garantito dal sostegno del principe ereditario, lo sceicco Hamdan bin Mohammed Rashid Maktum, grande appassionato d'aviazione e praticante del paracadutismo, che ha appena fondato l'importante centro di lanci "Sky-DiveDubai".

La FAI aveva chiesto a tutte le commissioni di specialità di essere presenti a questo evento, ma la partecipazione degli alianti non acrobatici apparve da subito molto complicata. Per iniziare, l'area di gara riservata al volo a vela misurava solo qualche chilometro quadro, a causa dello spazio aereo fortemente congestionato (grandi aeroporti internazionali) e dell'intensa attività di volo militare degli Emirati che fanno parte della coalizione anti-Daesh (anti-Isis). Il retroterra di Dubai è d'altronde completamente desertico, con dune di sabbia tormentate e parzialmente coperte di sparuta vegetazione secca e robusta, rendendo il fuoricampo impossibile. Del resto, anche le termiche parevano dover essere assenti in questa stagione. Eppure, contro ogni avversità, l'IGC ha deliberato di partecipare per scongiurare l'assenza del volo a vela in un contesto così importante.



Il piccolo emirato affacciato sul Golfo Persico



La base di SkyDive Dubai nel deserto, sede della gara di alianti



Uno scorcio cittadino



Roland Stuck in una cena ufficiale con personalità locali

È così che mi sono ritrovato invischiato nell'organizzazione, non avendo saputo dire di no al mio amico Eric Mozer, presidente IGC. Ci sono voluti parecchi mesi di lavoro continuativo, e abbiamo superato una lunga serie di problemi. L'unica strada percorribile appariva quella di una gara di planata pura, da disputarsi come un match-race per coppie di alianti. Mi è tornato alla mente il Grand Prix di Luchon, organizzato dalla federazione francese nel 1986 e nel 1988: all'epoca trainavamo due alianti con due aeroplani, sganciandoli in formazione alla stessa quota; essi poi eseguivano una serie di giri della conca di Luchon, virando intorno a dei palloni fissati sul pendio, e il primo ad attraversare il traguardo era il vincitore. Gara molto spettacolare, che fu abbandonata per i rischi che venivano corsi dai piloti durante le virate vicinissime al costone (posso testimoniare di averne visto uno passare molto, molto vicino!).



Stuck dopo un indimenticabile volo in dinamica sui grattacieli

Pipistrel: the freedom of flight

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



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

Apis/Bee
15 m (50 ft) wingspan
15 Semiler
15 m (50 ft) wingspan

Sinus 912
14 m (46 ft) wingspan

Virus 912
12.2 m (40 ft) wingspan

Virus SW 80/100
11.7 m (38 ft) wingspan

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

Panthera
Four seat fast cruiser

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

c/o Aviosuperficie Valdera
Aero Club Pisa
Capannoli (PI)
Scuola: 349 5418022

www.pipistrel.it
info@pipistrel.it
hot line 335 370073
Officina: 340 4249367

PIPISTREL
I T A L I A

Ad. WebPauci ... MBVision

Ho preso perciò solo ispirazione, cercando di creare qualcosa di nuovo e di più "safe". Una corsa intorno a dei punti di virata piazzati sull'asse della pista, condotta dagli alianti su circuiti affiancati ma separati. Per evitare ogni rischio di collisione, l'aliante che vola a destra dell'asse pista deve virare a destra, mentre chi sta a sinistra deve virare a sinistra. Per evitare arrivi troppo aggressivi, si può stabilire una quota minima di sorvolo del traguardo (30 metri).

È chiaro che non resta nulla in comune con le gare classiche. Per vincere non si cercano le ascendenze, ma si ottimizza la velocità di planata e si anticipano le virate perdendo il minor tempo possibile all'interno dei cilindri virtuali (zone di osservazione). Lo abbiamo battezzato all'inizio Parallel Glider Racing, per analogia allo sci parallelo, ma in seguito abbiamo scelto il nome di *Glider Match Racing* che ci sembrava più eccitante.

La sede

Definita la concezione della gara, eccoci ad organizzarla, e non è stato un passatempo rilassante. Per nulla. Le prime comunicazioni con l'ente organizzatore dovevano passare tramite un intermediario della FAI che coordinava le attività, e ci è stato difficile ottenere risposte coerenti a tutte le domande e proposte che sottoponevamo.

Per varie ragioni, né Eric né io siamo stati presenti alle riunioni preliminari, tenutesi a Dubai; abbiamo incontrato i responsabili locali solo due mesi prima dell'evento, visitandone i siti dedicati.

Solo da allora, le cose hanno realmente iniziato a funzionare. I luoghi destinati erano: la Drop Zone "Palm Beach", sulla spiaggia principale di Dubai, con una pi-

La pista nel deserto



sta di 800 metri in gran parte costruita sul mare (!), arricchita da una zona d'atterraggio dei paracadutisti degna di un club golfistico di lusso e dotata anche di una ventola in asse verticale per l'addestramento al controllo della caduta libera; la Drop Zone "Desert", a Maghram in pieno deserto, a 50 km dalla città, con una pista di 1.500 metri, una zona d'atterraggio dei paracadutisti e un'altro dispositivo di allenamento.

Dopo lunga riflessione, nonostante la minore "visibilità" della gara per la scarsa presenza di pubblico, e il disagio degli spostamenti quotidiani nell'intenso traffico stradale, abbiamo scelto la Desert perché poteva offrirci slot di attività più prolungata, sufficienti per disputare una serie di *manche* (a Palm Beach c'era una lotta vivace per lo spazio vitale).

La pista più lunga era anche più adatta agli arrivi in simultanea di due alianti, rispetto a quella corta con il mare a entrambi i lati... Uno Swift russo, delle gare di acrobazia, ha mancato per pochissimo di finire in acqua per un'avaria del freno.

Roland Stuck con Pierre Laulhere, trainatore





Giorgio Galetto



Rene Vidal



Roman Mracek



Werner Amann



Sebastian Kawa



Tilo Holighaus

I piloti che hanno partecipato alla gara di alianti

Piloti

Eric Mozer ha curato la selezione dei piloti. Non c'era il tempo per una selezione nazionale, siamo passati quindi a una partecipazione ad inviti, scegliendo tra i migliori nel Ranking IGC. Solo pochissimi erano però disponibili (viaggio non pagato e formula di gara inusuale).

Qualcuno ha dato forfait solo all'ultimo momento (tra di essi Didier Hauss, l'unico candidato francese), e alla fine eravamo ridotti al numero di sei partecipanti: Sebastian Kawa (Polonia), Werner Amann (Austria), Tilo Holighaus (Germania), Giorgio Galetto (Italia), Roman Mracek (Rep. Ceca) e René Vidal (Cile). Ci è dispiaciuta la totale assenza di rappresentanti femminili, nonostante ne avessimo esteso l'invito a molte.



L'Arcus in volo al tramonto



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



La città costruita sul mare, con pianta a forma di palma. Per la prima volta è stata fotografata da un aliante!

Logistica

Nessun aliante era disponibile già sul posto, e non siamo nemmeno riusciti a trovare due alianti a decollo autonomo, identici, per il noleggino. La risposta positiva è venuta solamente dal centro di Saint Auban, che ci ha noleggiato due Discus 2C 18 metri, grazie a Jean Rouaux. Per fortuna, i due alianti sono quasi del tutto identici, con stesso peso a vuoto e lo stesso centraggio delle masse, e con strumentazione uguale (LXNav S80 e Flarm IGC). Ai piloti abbiamo fornito anche degli Oudie per la visualizzazione del circuito. Gli ingegneri Schempp-Hirth ci hanno fornito i calcoli per parificare la massa e il centraggio con i vari piloti che dovevano volare queste macchine, applicando delle zavorre nella prua e/o nel vano batterie, nonché acqua di zavorra nelle ali, parificando le condizioni tecniche con accuratezza di 1 kg. Difficile è stata anche la ricerca dei traini. Ci era stato proposto un Pilatus a turbina da 600 HP per traini in coppia, ma alla fine abbiamo scelto un Piper SuperCub da 150 HP di proprietà del Principe, e un Maule 180 HP dall'Arabia Saudita. I piloti trainatori erano un italiano e un ungherese. In Settembre abbiamo svolto alcuni brevi test di gara, durante una giornata "morta" della Finale GP di Varese. Ci siamo divertiti ed è apparso chiaro che un aliante da 18 me-

tri, sganciato a 1.000 metri, poteva fare una corsa spettacolare di una ventina di chilometri, senza rischiare né il fuoricampo né il superamento dell'involuppo di volo durante le strette virate. Ne è nato il regolamento di gara definitivo, che è tuttora disponibile sul sito crosscountry.aero/wag



In traino sul deserto

Parte tecnica

La squadra tecnica ha gestito la visualizzazione e lo scoring della gara, prevedendo un tracking in tempo reale grazie ai Flarm installati a bordo e vista la modesta distanza dall'aeroporto di base. Mira Valek (giovane della Rep. Ceca) ha costruito dei ricevitori Flarm che, collegati al software di visualizzazione Silent Wings, hanno permesso di seguire la gara e di creare le classifiche in tempo reale, utilizzando il nuovo software di valutazione dei voli messo a punto da Alexander Georgas per i GP. Pierre Lauthère ha avuto l'incarico di gestione dei traini, occupando il sedile del passeggero sul Maule per far compiere gli sganci nel posto giusto e alla corretta quota. Rick Sheppe (USA), in un'altra vita consulente tecnico della Cambridge, si è improvvisato webmaster di un nuovo sito dedicato all'evento volovelistico, dopo che all'ultimo momento ci è stato fatto sapere che non avremmo avuto accesso diretto al sito dei WAG. Il "dream team" ha lavorato a stretto contatto per tutta la durata dell'evento, creando un'intesa rara.

Sul posto

Arriviamo a Dubai qualche giorno prima del debutto, sotto un cielo pieno di bei cumuli (!), per prendere le

auto a noleggio e visitare la Desert drop zone, dove scopriamo che nulla di quanto promessoci è pronto. Sul posto non ci sono gli alianti, né i traini, né strutture dove installare il nostro quartier generale.

È solo grazie all'aiuto del simpaticissimo gestore della drop zone, un giapponese, che ce l'abbiamo fatta in tre giorni.

Il 3 dicembre, primo giorno d'allenamento, i traini arrivano in ritardo da Palm Beach, dove erano impegnati a portare in quota gli alianti acrobatici. I piloti riescono a fare solo un volo di ricognizione ciascuno. Appare subito chiaro a tutti che, contrariamente ai timori, le partenze non sembrano critiche, in quanto i piloti collaborano sportivamente per partire alla stessa quota. Il percorso conta un punto di virata 3,5 km a nord, uno a 4 km a sud, e di nuovo il punto nord; viene coperto a medie di circa 170 km/h. La visibilità è ridotta dalla foschia, ma gli alianti restano sempre in vista da terra permettendoci di seguire la competizione dal vivo.

Il *tracking* funziona ma emerge invece un serio problema di calcolo della classifica: i dati inviati dai Flarm via radio, per la loro funzionalità normale, appaiono essere "anticipati" rispetto alla posizione istantanea degli alianti come risulta invece dalla registrazione IGC.

TRANSFLUID

trasmissioni industriali

PERMANENT MAGNETS

Electric Machine
from 8 kW to 75 kW - 3000 rpm
natural convection cooling
from 100 Vdc to 300 Vdc battery



HYBRID TECHNOLOGY

Electrical power from 8 to 300 kW
3 navigation modes
Diesel engines from 50 to 1100 kW
Parallel hybrid technology and installation



drive with us

Via Guido Rossa, 4 • 21013 Gallarate (VA) Italy

Ph. +39 0331 28421 • Fax +39 0331 2842911 • info@transfluid.it • www.transfluid.eu



In altre parole, il segnale trasmesso dai moduli RF del Flarm indica l'aliante già dentro la zona di virata prima che esso vi giunga, con un errore (o correzione) anche di 2-300 metri. Decidiamo perciò di usare i *file* IGC per l'analisi dei voli, obbligandoci a scaricare i dati dopo ogni volo, e rallentando il ritmo della gara. Gli Oudie vengono quindi collegati direttamente ai Flarm con un cavetto.

Si parte

Intanto arriva la sera, con la grandiosa cerimonia d'apertura svolta su un palco enorme, montato per l'occasione sulla Palm Beach. Poi, il 4 dicembre, iniziano i voli di qualificazione, mentre la meteo annuncia una tempesta di sabbia per il fine settimana mettendo fortemente a rischio la probabilità di volare il 7 e l'8. Le qualifiche si svolgono come un "round robin" della durata di tre giorni, nei quali ogni pilota affronta ciascuno degli avversari. In un momento di personale debolezza, cedo alla richiesta di azzerare la quota minima di sorvolo dell'arrivo, ma avvisando che la ripristinerò se si realizzeranno situazioni di pur modesto pericolo. Gli accoppiamenti aliante-pilota vengono sorteggiati, così come il lato del circuito da effettuare, per poi applicare ovviamente una rotazione delle assegnazioni. Di nuovo, i traini arrivano con grande ritardo e possiamo svolgere solo quattro delle manche previste. Amann batte Galetto, Kawa si libera di Holighaus, Mracek vince contro Vidal, e Holighaus batte Galetto. Non emerge alcun vantaggio per chi ha volato con uno o l'altro aliante, e neanche il lato della pista sembra rilevante.

Il 5 dicembre iniziamo l'attività più presto, in fine di mattinata. Accelerando le procedure di scarico dei voli e di cambio delle zavorre, arriviamo a realizzare sette manche nel pomeriggio. Amann e Kawa vincono sempre, mentre Mracek e Galetto sono ancora a secco. In serata, tutte le migliaia di partecipanti e di controllori partecipano a un sontuoso evento di gara, svolto in un contesto da mille e una notte.

L'indomani, ultimo giorno di qualifiche, il vento inizia a soffiare forte di traverso alla pista, rischiando di sfavorire il pilota che dovrà virare col vento in coda. Vidal vince su Galetto e la tensione cresce quando si affrontano i due leader, Amann e Kawa. Sull'ultimo lato ci sembrano troppo bassi, impegnati sul filo di lana, e compiono la virata di allineamento a una quota e con energia residua così basse da far venire i brividi a tutti i presenti, sfiorando le luci della pista. Mi vedo quindi obbligato a impartire uno "zero punti" a entrambi i concorrenti, per comportamento pericoloso. Galetto poi riesce a battere Mracek, ma all'ultima qualificazione Amann che è in testa si ritrova a quota

troppo ridotta e sceglie di atterrare in diretta, cedendo la vittoria a Vidal che sorvola il campo con poca energia in più. Poiché riterrei ingiusto far perdere Amann per aver scelto di privilegiare la sicurezza, annullo il risultato e faccio ripetere la *manche*, che stavolta viene conquistata da Amann quando Vidal manca un punto di virata.



Le gare di acrobazia si sono svolte a Dubai sulla pista nel mare

Le qualifiche si concludono con Kawa e Amann primi a pari merito, con 4 punti, per cui s'impone lo spareggio, ed è Amann che se lo aggiudica. Anche Vidal e Holighaus sono a pari merito in terza posizione con 2 punti ciascuno, e lo spareggio va a Vidal. Galetto con un punto è avanti a Mracek per una questione di piazzamenti secondari. Rientriamo in città rassicurati dall'aver creato una classifica valida nel caso la meteo impedisse di volare ulteriormente.

Un volo surreale

Il 7 dicembre le previsioni si rivelano perfette, e ci svegliamo per il vento che sibila attraverso i serramenti delle nostre terrazze d'albergo. Le nubi, basse, arrivano dal mare e fuggono via veloci. La giornata di gara è annullata e rimaniamo a Dubai, così posso aiutare Holighaus e Klaus Ohlmann a negoziare uno slot di decollo per l'Arcus che hanno portato insieme ai Discus, senza troppi problemi visto che il vento ha infastidito e fatto annullare anche i voli di molte altre specialità... Klaus intende verificare se il vento marino permetterà di fare del volo di pendio lungo la linea di grattacieli, la *Skyline*. I due tedeschi vanno a prendere il biposto al sito volovelistico, si fanno trainare fino a Palm Beach dal Maule, e intanto noi reperiamo l'elicottero e l'equipe televisiva per fare le riprese di questo progetto magnifico.



Passaggio veloce per l'atterraggio



Kawa e Amann discutono la tecnica di gara

Da bordo ci arriva il racconto di una salita media di oltre 1 m/s, portandosi in quota fino a più di 1.000 metri! Gli spettatori sono affascinati dalla visione surreale di un aliante che veleggia elegante in un tale scenario. Dopo un'ora di volo, l'Arcus rientra in planata alla Desert drop zone, poco prima della "notte" aeronautica che arriva alle 17:30.

8 dicembre

Appuntamento alla drop zone anche se il vento soffia ancora piuttosto forte. Dobbiamo presto capitolare. Klaus Ohlmann decolla di nuovo con l'Arcus, portando a bordo un membro della famiglia reale del vicino emirato di Abu Dhabi, appassionato di aviazione e col quale volerà per tre ore sfruttando il pendio di cemento acciaio e vetro, e persino delle termiche sul mare. Seguono altri voli con altri VIP locali. Nel frattempo, i concorrenti smontano un Discus, rimontandolo nel deserto su una duna per le foto di gruppo con i cammelli!



GLIDERSERVICE NOVAK

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

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



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

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

9 dicembre

Il ritorno del bel tempo, con vento nullo, ci fa sperare di poter condensare l'attività di due giorni recuperando una giornata rispetto al calendario: faremo le semifinali e le finali. Ripristino il limite minimo di quota per evitare sorvoli troppo pericolosi.

Amann batte Holighaus (terzo) in due manche secche, così Kawa che elimina Vidal. La finale per il terzo e quarto posto richiede uno spareggio tra Tilo e René, vinto da Holighaus che si aggiudica il Bronzo.

Il momento più entusiasmante arriva con la finale maggiore, dove Sebastian Kawa sconfigge nettamente Werner Amann nella prima manche; la seconda prova è più serrata e l'austriaco dà l'impressione di potersi prendere una rivincita, in quanto Kawa prende una penalizzazione per aver infranto la quota minima. L'esame attento della registrazione IGC di Werner mostra però che egli ha mancato di girare correttamente l'ultimo pilone. L'Oro va quindi a Kawa, tra i festeggiamenti sportivi degli altri concorrenti.

Vorrei far svolgere un sorvolo con la simulazione dell'arrivo di gara a Palm Beach da parte dei due finalisti, ma non riesco a ottenerne l'autorizzazione dal direttore delle operazioni, a seguito di un incidente che ha visto un autogiro finire in mare.

Rientriamo allora in fretta con le auto, per presenziare alla cerimonia di chiusura e alle premiazioni in programma la sera stessa.

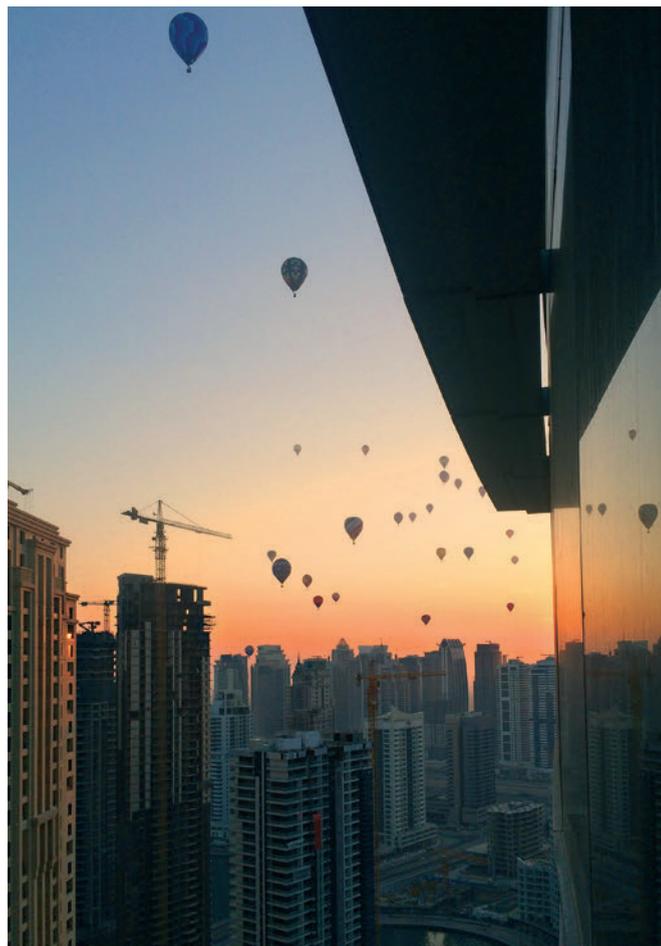
Bilancio

Non ci resta che dedicarci allo smontaggio degli alian-ti, preparandoli per il trasporto verso casa. Mi avanza giusto il tempo per provare anch'io il volo sui grattacieli con Tilo, di cui conserverò un ricordo assolutamente indimenticabile. Poche ore dopo, io e Pierre saremo già sull'aereo che ci riporta in Francia.

Termina qui questa grande avventura. In conclusione, la formula del match racing ha garantito la presenza del volo a vela nella grande festa degli sport aeronautici a Dubai.

La competizione è stata interessante, i piloti si sono appassionati a questo nuovo gioco, i video dell'Arcus che veleggia delicato sui grattacieli hanno fatto "il botto" su Internet e tutto ciò non ha comportato costi per la comunità volovelistica.

In sostanza c'è molto di positivo, ma non sono mancate critiche da parte di abituali "censori" su certi media. Come si dice nel deserto, mentre i cani abbaiano la carovana avanza...



Gara di mongolfiere all'alba



La sfarzosa cerimonia d'apertura

Final standings

1	Sebastian Kawa		Gold
2	Werner Amann		Silver
3	Tilo Holighaus		Bronze
4	Rene Vidal		
5	Giorgio Galletto		
6	Roman Mracek		



Final round

Final A	Werner Amann		0 - 2		Sebastian Kawa
1	DNF		FINAL	✓	06:26.692 186.2 km/h
2	DNF			✓	06:00.087 200.0 km/h

Final B	Rene Vidal		1 - 2		Tilo Holighaus
1	DNF		FINAL	✓	06:44.917 177.8 km/h
2	06:22.000 188.5 km/h	✓			DNF
3	DNF			✓	07:19.833 163.7 km/h



Semifinal round

Semi A	Rene Vidal		0 - 2		Sebastian Kawa
1	07:13.859 166.0 km/h		FINAL	✓	06:22.125 188.4 km/h
2	DNF			✓	06:24.248 187.4 km/h

Semi B	Tilo Holighaus		0 - 2		Werner Amann
1	06:25.189 186.9 km/h		FINAL	✓	06:21.644 188.7 km/h
2	DNF			✓	06:18.098 190.4 km/h



Sotto a un cielo cupo, con forte vento proveniente dal mare, un aliante veleggia in dinamica sul fronte dei grattacieli!

2nd VINTAGE GLIDER MEETING

PLINIO ROVESTI
RADUNO ALIANTI D'EPOCA
From 11th to 18th June 2016

Aeroporto Adele e Giorgio Orsi
Calcinate del Pesce, Varese





Amarcord

*Campo di Venegono Inferiore.
Aprile, forse maggio,
sicuramente il 1954*



L'aliante Vizzola sulla lunga pista di Venegono

Domenica di cielo limpido con leggero vento da Vedano, qualche cumulo sparso già alle 9 del mattino. Jeep-verricello, residuo della Campagna di Sicilia, rifornito con duemila Lire di Super. Olio controllato. Stato del cavo del verricello: "speriamo in bene!" Alianti schierati a fondo pista, lato Tradate (ovvio, il vento è da Vedano, leggero). Finalmente è il mio turno: oggi ho il Vizzola già pronto dall'altra parte del campo.

Paracadute indossato e stretto, cinghie tirate, altimetro azzerato, cavo agganciato, capottina chiusa e bloccata. Pollice alzato. Ok, pronto. Il Franco alza l'ala che appoggiava per terra e il verricello comincia a tirare. Vedo l'erba che si muove e il cavo che si tende davanti al muso dell'aliante. Comincia a correre, lo tengo sulla ruota per avere meno attrito col suolo, pochi secondi e Su! Su! (oggi si chiama "rotazione").



Un cielo pieno di cumuli

Gancio baricentrale, venticello da Vedano, barra quasi sotto il cruscotto per non rompere subito il cavo e Su! Su! Salgo come un razzo, variometro a fondo scala, 90 km/h di velocità indicata, tutto ok. Quota 200, 400 metri No? Si sale ancora: 500, 550, quasi 600 metri! Incredibile! Non ero mai arrivato così in alto, grazie, Verricello. Arrivato in cima alla salita, l'anello del cavo esce dal gancio e resto solo col fido Vizzola. Con questa quota, forse, riesco a sorvolare anche il Seminario. Viro a destra per passare sopra il paese, sorvolo la ferrovia e, proprio sopra il casello che sta tra i due Venegono (nella zona non mancano un V. Superiore e un V. Inferiore), trovo un po' di turbolenza. Guardo il variometro e vedo la lancetta che è sopra lo zero invece che sotto come al solito: è positivo... sto S.a.l.e.n.d.o! Viro a destra e il vario continua a indicare valori positivi: 0,5 - 1 m/s a salire! Mezza spirale e torna negativo. Raddrizzo, mi sposto per due secondi verso Tradate, ancora a destra più stretto e, dopo un altro paio di correzioni, ho finalmente centrato la termica. La spirale completa mi dà 1,5 m/s a salire. Costanti. 700, 800, 1.000 metri e non è ancora finita. Sopra di me si sta formando un cumulo, mi sento in Paradiso.

Solo, col fido Vizzola, come i falchetti che ammiravo salire con le ali distese, sempre più in alto, come gli angeli: Troppo Bello! Una sensazione che non si può descrivere con parole, almeno io non saprei come fare. Ti senti grande, perché le cose sotto di te sono diventate piccole, piccole. E ti senti piccolo, anzi piccolissimo, perché tutte le cose che stanno attorno e sopra di te sono infinite e tu sei solo con la tua ala fatta di legno e tela, nata dalla passione e dalla fatica di ragazzi come te. 1.100 metri di quota: nell'infinito, o quasi. Il cumuletto è poco sopra di me, raddrizzo per non entrarci dentro e vado un po' in giro. Vario a

-1, velocità 80 km/h, mi metto a cantare... Sopra Tradate con 300 metri mi allineo per la discesa, guardo la manica e vedo che c'è ancora vento da Vedano. Meglio aspettare ad aprire i diruttori fin quando non sono sulla verticale del campo. Atterro e, appena fuori dall'aliante, lo accarezzo e gli do un bacio sul musetto, appena sopra il tubo di Pitot. E mentre lo sto ancora ringraziando, mi arriva in testa il regolamentare secchio d'acqua che battezza i neo piloti veleggiatori. Ho salito al-

tre termiche, ho imparato a centrarle in fretta, sono arrivato anche più in alto, sono andato più lontano, ho volato con i falchetti che mi battevano sempre. Non voglio ancora smettere, ma quella prima salita in termica mi è rimasta dentro.

Come la prima morosa, non si può scordare. Amarcord!



Il decollo al verricello

il GlowFly

*Un aliante SSTR con propulsione a getto
Una furba novità nel sistema di decollo*



Il prototipo GlowFly rientra nella classe superleggera SSTR che gode di una vantaggiosa “deregulation”. Ora utilizza delle routine aggiuntive per i primi rullaggi

Introduzione

Roger Hurley avrebbe dovuto vendere in Inghilterra e negli USA l'aliante monoposto V 1/2 Rondine di mio progetto e costruzione.

La costruzione in serie doveva essere effettuata in Germania dalla Wings & More a Ebersbach Rosswalden, la stessa officina che all'epoca costruiva l'ala dell'a-

liante Eta. Ne produsse sette, che furono montate su fusoliere complete di impennaggi costruite da un'altra azienda. I due soci e proprietari, O. Schatz e T. Schmidt, per eventi di varia natura, sciolsero la società.

La certificazione del Rondine presso l'ente tedesco LBA si arrestò quando era già arrivata al 70 %, quando purtroppo mancavano le prove di volo e quella di carico a rottura.

Questi fatti avvenivano nel 1998 ma l'amicizia e la stima di Roger Hurley per lo scrivente rimasero negli anni a venire. I contatti tecnici e umani con Roger furono regolari e frequenti e ben 16 anni dopo, cioè nel 2014, Roger mi ha contattato perché intendeva costruire un aliante SSDR. La CAA inglese aveva introdotto una nuova regolamentazione di progetto con l'intento di far progredire la pratica dell'aviazione attraverso la costruzione di macchine volanti poco costose e semplici da tenere in perfetta efficienza. Secondo questa regolamentazione il peso al decollo del velivolo non deve superare i 300 kg MTOW e deve rispettare altri limiti. Nel Settembre del 2014 Roger venne a trovarmi a Melegnano e insieme decidemmo come doveva essere costruita dal punto di vista tecnico questa nuova macchina. In parallelo, era stata creata un'organizzazione per gestire il progetto e raccogliere i fondi necessari. Nel Settembre 2014 questa era già stata messa in atto in Inghilterra producendo azioni positive che hanno condotto alla realizzazione della macchina fino allo stadio attuale, con i lavori sempre in pieno svolgimento.

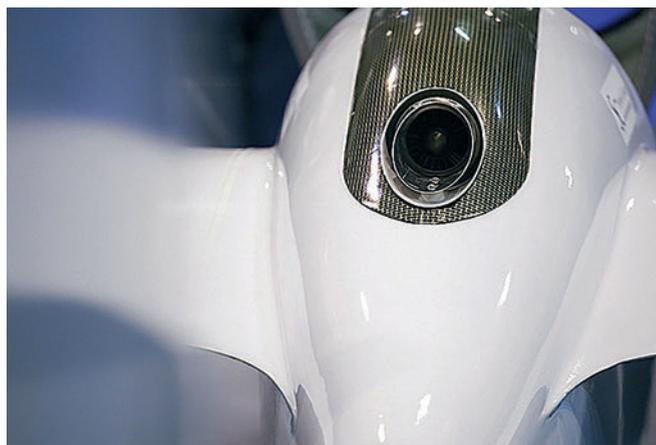
Il GlowFly

- Il concetto originale su cui basare il progetto è stato:
- costruire una macchina leggera che rispetti la normativa CS 22 per l'Europa e la ASTM per gli USA. Quest'ultima è meno severa della CS 22;
 - installare un jet in posizione dorsale fissa che consenta non solo il rientro alla base o la crociera veloce dell'aliante ma soprattutto il decollo autonomo nella massima indipendenza.
- Avevo suggerito una posizione ventrale del jet pur con gli inconvenienti inevitabili di questa posizione;
- consentire al pilota massima autonomia al decollo con superamento dell'ostacolo di 15 metri.

Il primo obiettivo, il basso peso strutturale, è stato raggiunto disegnando un'ala che pesa 67 kg verniciata (si noti, 33,5 kg per ciascuna semiala); obiettivo raggiunto.



Il prototipo esposto ad una fiera inglese



La turbina a getto, fissa nel dorso della fusoliera



Il motore elettrico che fornisce trazione alla ruota principale

Gli impennaggi pesano 10 kg e la fusoliera, completa di capottina e carrello retrattile, aggiunge altri 57 kg. Il peso totale, con pilota di 110 kg è di 241 kg e quindi restano disponibili 59 kg di peso da distribuire tra il carburante, il peso del motore a getto e infine per un motore elettrico aggiuntivo e per le batterie che lo azionano. È questa la novità concettuale più rilevante che è stata ideata per il GlowFly che quindi si può identificare come dotato di propulsione "ibrida". I calcoli indicavano che, per rendere efficace la spinta del motore a getto e consentire il decollo, occorre accelerare l'aliante fino a raggiungere la velocità ottimale per il funzionamento del motore a getto il quale, com'è ben noto, offre il migliore rendimento a velocità medie ed elevate.

Il colpo di genio di Roger è stato quello di usare un motore elettrico e una trasmissione a cinghia dentata che forniscono trazione sulla ruota principale dell'aliante, consentendo all'aliante di raggiungere rapidamente la velocità ottimale per il funzionamento del motore e accorciando drasticamente la corsa per il decollo autonomo. Prove di rullaggio sono state effettuate e confermano la praticità e bontà dell'idea.

Per visualizzare quanto sopra vedere:
www.proairsport.com/media.php

Il prototipo GlowFly 001 è registrato presso l'autorità aeronautica inglese con le marche G-CIUR. Nel confronto con le motorizzazioni più diffuse, l'ibrido GlowFly non soffre delle rilevanti resistenze aerodinamiche create da un pilone retrattile, consente il decollo autonomo senza portare a bordo grandi masse di batterie (come accade per esempio coi sistemi FES), può rullare sulle taxi way senza consumare carburante (decisamente impossibile con i motori jet degli aliante). L'ibrido quindi può risolvere i lati negativi del-



Le fasi iniziali di lavorazione

la turbina, senza appesantire molto l'aliante (per taxi e decollo bastano batterie di modesta capacità).

I primi test operativi hanno fatto emergere alcune problematiche della trazione elettrica. Gli attacchi del motore sono stati ridisegnati ed ora molto più robusti, per resistere alla enorme coppia motrice sviluppata dal dispositivo. I valori di accelerazione ottenuti sono in linea con i calcoli di previsione. Nel frattempo l'officina ha un primo assortimento di parti da assemblare ed è stata preparata per la produzione in piccola serie.

Conclusioni

Allo stato attuale la macchina è stata interamente realizzata, ma il completamento del progetto richiede un ulteriore finanziamento. Si tratta di poter proseguire nella messa a punto e nelle prove di volo. È stato già studiato l'incremento dell'apertura alare fino a 15 metri che, nella nostra opinione, è quella ottimale fermi restando i pesi di cui sopra. Per chi fosse interessato ad avere maggiori dettagli occorre contattare:

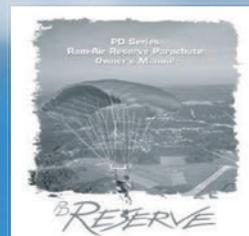
roger@proairsport.com ■



Matteo Negri

Assistenza • Manutenzione • Ripiegamento paracadute

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

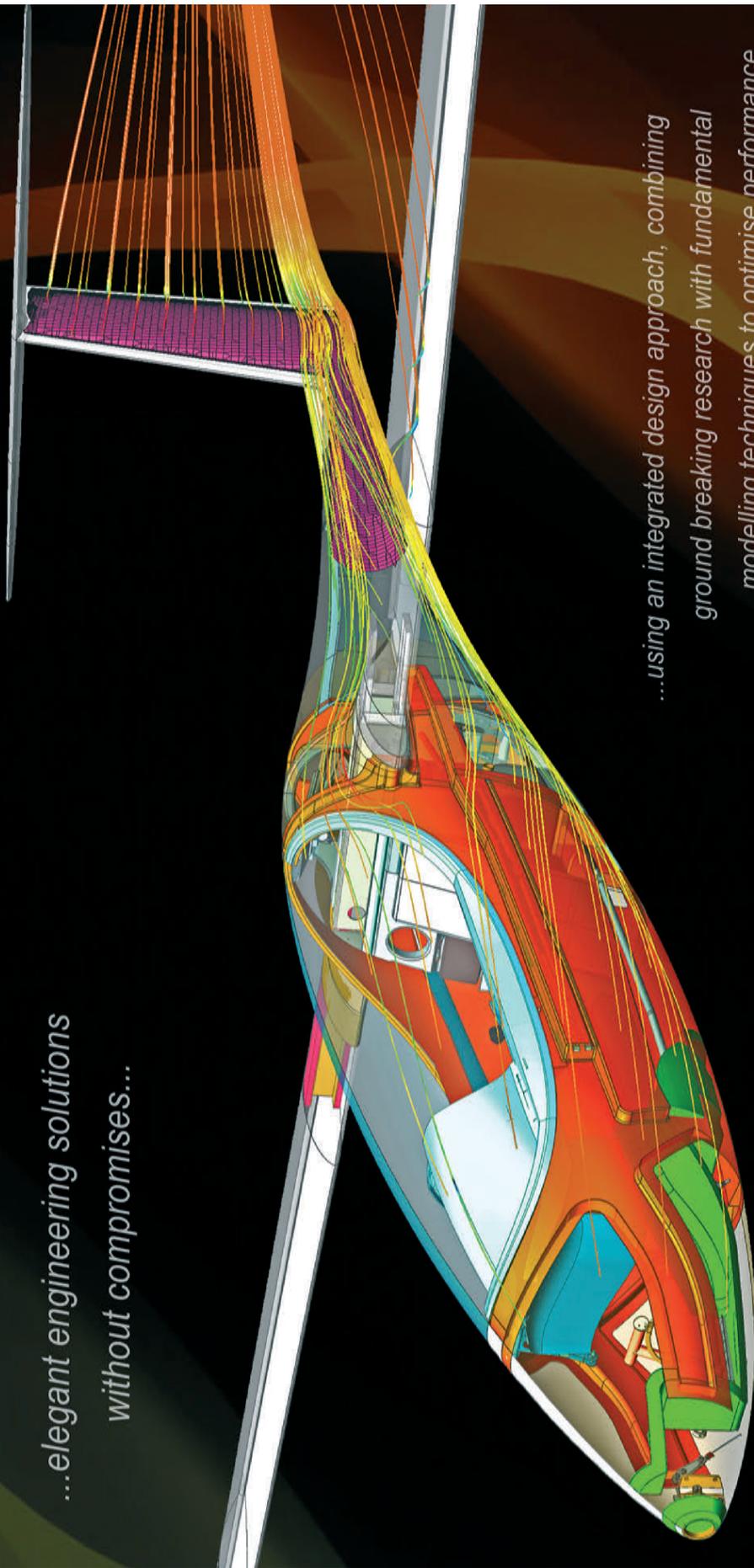


JES1 Evo

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



JONKER SAILPLANES
www.jonkersailplanes.co.za



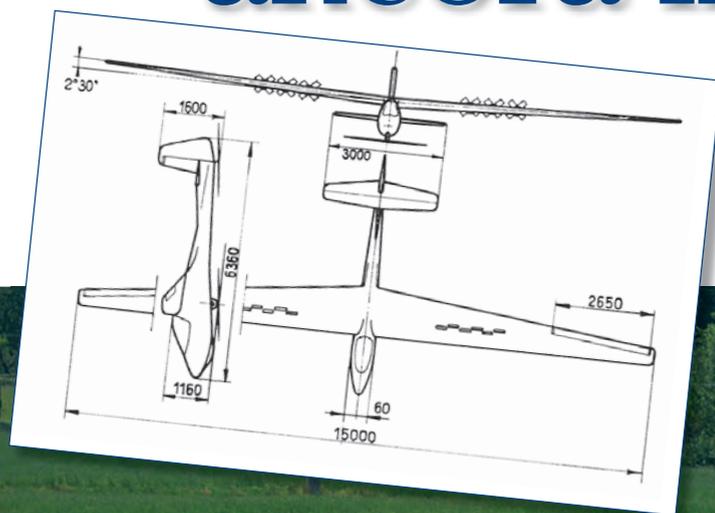
*...using an integrated design approach, combining
ground breaking research with fundamental
modelling techniques to optimise performance...*

Per informazioni:
Riccardo Brigliadori
340 8405324
riccardo.brigliadori@pilotaersempre.it

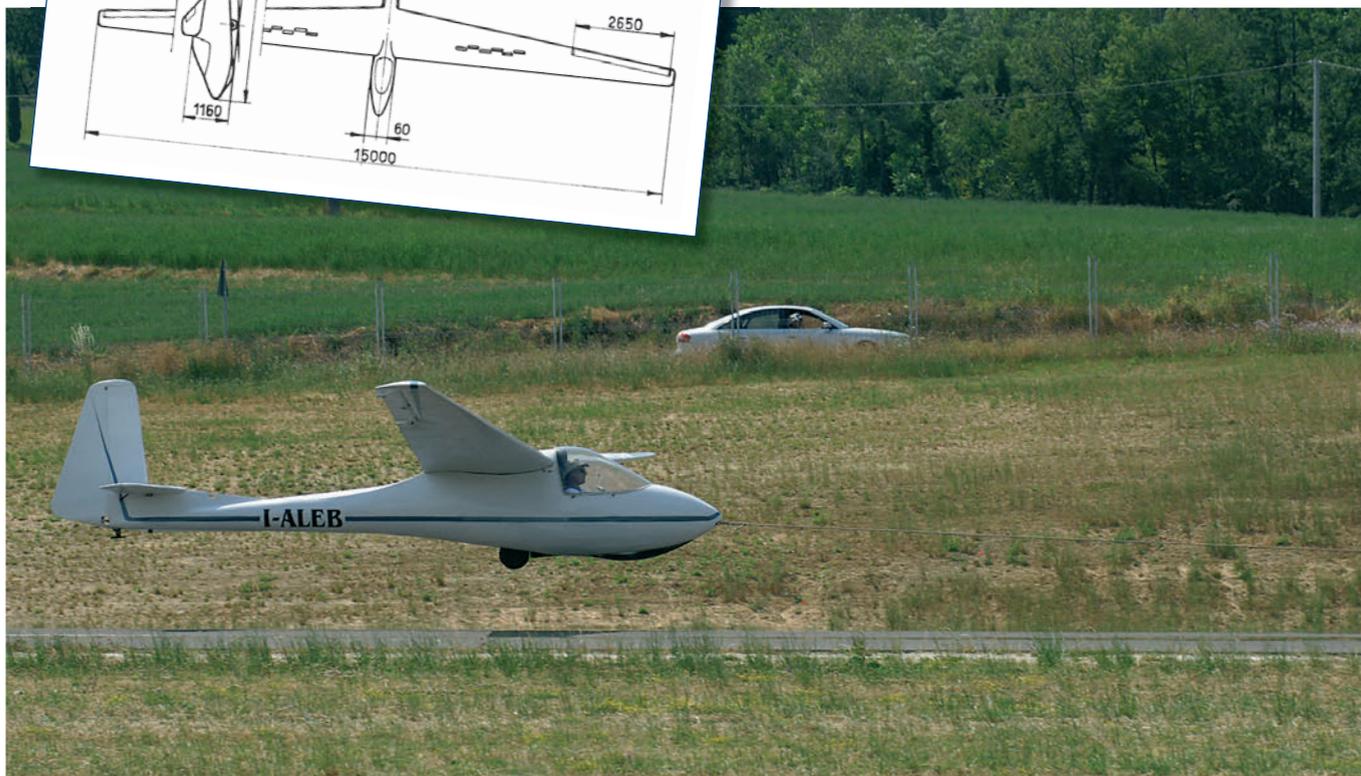

M+D FLUGZEUGBAU
www.jonkersailplanes.de

... A REVELATION

Vintage tutto italiano, ancora in esercizio



*È l'aliante M-100S
con marche I-ALEB*



L'M-100S in fase di decollo dall'aeroporto di Pavullo - Raduno 2006

Penso che al giorno d'oggi sia una rarità quasi unica poter veder volare un aliante di progettazione, marche e proprietà completamente italiana. L'aliante in questione è l'M-100S con marche I-ALEB di Stefano Bassalti, che attualmente opera sull'aeroporto dell'ACAO di Varese.

Questo aliante è stato progettato dai fratelli Morelli del Politecnico di Torino in risposta al concorso indetto dall'AeCI per un aliante economico, robusto, di facile ispezione e riparazione, che fosse adatto sia per l'attività sportiva sia per l'addestramento. Per rispettare i requisiti di economicità e di efficienza, i fratelli Morelli scelsero di limitare l'apertura alare a 14 metri con un carico nell'ordine dei 20 kg per metro quadro.

Il prototipo M-100 ha volato per la prima volta nel 1958, poi fu modificato negli alettoni (adozione di un alettone soffiato per aumentarne l'autorità), fu rimpicciolito il timone e i diruttori furono sostituiti con i caratteristici aerofreni a lame rotanti costruite in fibra per garantirne l'indefornabilità alle alte velocità.

L'aliante M-100S (Standard) nacque quindi come derivazione dell'M-100 a seguito di un requisito OSTIV per la classe Standard,

che fu introdotta dalla FAI proprio durante la fase di progetto dell'aliante italiano. L'apertura fu quindi portata a 15 metri mentre lo spessore alla radice alare crebbe dal 14 % originale, al 18 % (forse per garantire maggiore robustezza). Altri requisiti della Standard erano, oltre l'apertura alare, l'assenza di flap, il carrello fisso con ruota da almeno 30 cm di diametro, proibizione di installare la radio a bordo (!) e che i diruttori avessero buona efficacia dimostrata.



Stefano con il suo M-100S



L'M-100S in volo nel cielo di Blumberg



La vista frontale dell'M100S



43° VGC 2015 Terlet. L'M-100S di Stefano è pronto per il decollo

L'M100S fu prodotto sia dall'Aeromere di Trento, sia dalla Avionautica Rio di Sarnico. In Francia venne prodotto su licenza dalla Carmam di Moulins.

La produzione ha raggiunto così un totale di oltre duecento esemplari. La costruzione era classica in legno e tela, con diruttori a piastre rotanti dorsali e ventra-

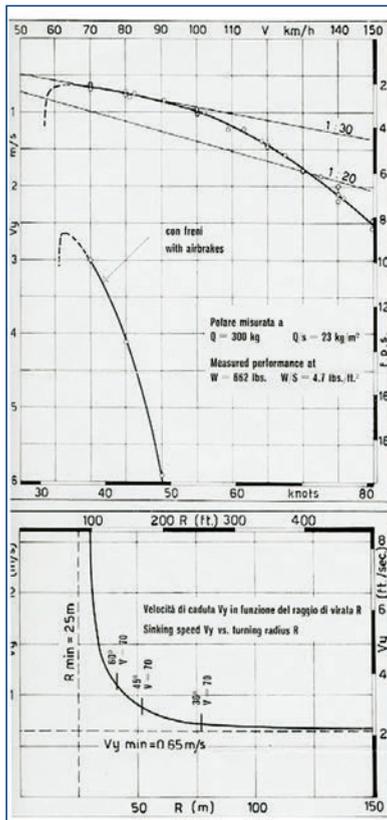
li in fibra di vetro. L'M-100S di Stefano è la versione francese denominata "Mesange" (Passero), costruito nel 1966 dalla Carman di Moulins (FR). Stefano ha acquistato l'M-100S in Belgio dal "Tournai Air Club" nel novembre del 2005 con trasferimento in Italia nel gennaio 2006.

ICARO²⁰⁰⁰

www.icaro2000.com

Our helmets Solar X and headsets ICE used by the pilots of Solar Impulse 2





CARATTERISTICHE PRINCIPALI

Apertura alare	15	m
Superficie alare	13,1	m ²
Allungamento alare	17,1	
Lunghezza totale	6,45	m
Peso a vuoto	200	kg
Cerco utile max	115	kg
Peso totale max	315	kg
Cerco alare max	24	kg/m ²
Coefficiente di robustezza	10	
Velocità max senza freni	230	km/h
Velocità max con freni	200	km/h
Velocità max per apertura freni	200	km/h
Velocità max per chiusura freni	150	km/h
Velocità max a traino aereo	150	km/h
Velocità max in severa turbolenza	130	km/h

MAIN DATA

Wing span	48' 2"
Wing area	141 sq. ft.
Wing aspect ratio	17,1
Length	20' 10"
Empty weight	441 lbs.
Max useful load	253 lbs.
Max total weight	694 lbs.
Max wing loading	4,9 lbs./sq.ft.
Ultimate load factor	10
Max I.A.S. without airbrakes	124 knots
Max I.A.S. with airbrakes	108 knots
Max I.A.S. for opening airbrakes	108 knots
Max I.A.S. for retracting airbrakes	81 knots
Max I.A.S. in aero tow	81 knots
Max I.A.S. in severe turbulence	70 knots

fuselage shape suits to the streamlines.

Data from *The World's Sailplanes* OSTIV, 1963

Morelli M-100 S

WING

Span	15m	Area	13.1m ²
Root chord	1.30m	Aspect ratio	17.1
Tip chord	0.45m	Dihedral	2.5 degrees
Wing section, root	NACA 63-618 mod.	1/4 chord sweep	-1.1 degrees
Wing section, tip	NACA 63-615 mod.	Aero, twist r-t	-3 degrees
Construction	Single spar, wood, ribs spaced 30cm, with leading edge torsion box. Fabric covering over rear 45 %.		

AILERONS

Span	2.65m (each)	Type	Slotted
Mean chord	0.20m	Area	1.08m ²
Max deflection	+/-30 degrees	Construction	Fabric covered wood, ribs spaced 30cm
Mass balance	100%, distributed		

HORIZONTAL TAIL

Span	3.00m	Total area	1.8m ²
Elev. max deflection	30° up, 20° down	Airfoil	NACA 64010 mod.
Elevator trim method	Tension spring on stick	Tail arm	3.52m
Construction	Wood, ply covered tailplane. Fabric covered elevator. Ribs spaced 28cm.		

VERTICAL TAIL

Total area	0.98m ²	Aspect ratio	2.3
Tail arm	3.86m	Max. deflection	30 degrees
Airfoil	NACA 64010 mod.	Mass balance	Shielded horn
Structure	Wood. Ply covered fin. Fabric covered rudder.		

FUSELAGE

Max. width	0.60m	Max. height	1.16m
Wetted area	10m ²	Undercarriage	Fixed unsprung wheel, rubber-mounted skid
Structure	Ply monocoque. Molded veneer nose cap. Side opening blown perspex canopy.		

DRAG PRODUCING DEVICES

Type, location	Rotating plates, projecting from upper and lower surfaces. Located at 42% chord.		
----------------	--	--	--

WEIGHTS

Wing	124 kg	Fuselage	67 kg	Tailplane & elevator	7 kg		
Empty weight	198 kg	Equip'd weight	218 kg	Lying weight	315 kg	Wing loading	24 kg/m ²

PERFORMANCE

Vmax smooth air	230 km/h	Vmax gusty conditions	140 km/h
Min sink	0.62 m/s @ 67 km/h	Max L/D	32 @ 77 km/h

R/C Soaring Digest December 2008

Dati e polari

L'aliante era in ottime condizioni di conservazione; con le capacità manutentive di Stefano ha ripreso in breve a solcare i cieli italiani. A tutt'oggi l'aliante ha accumulato 2.610 ore di volo per un totale di 700 voli.

Un grosso lavoro è stato fatto inoltre per rendere trasportabile in sicurezza questo delicato aeromobile costruito in legno e tela. L'esistente carrello è stato in parte modificato aggiungendo una copertura fissa con telone in PVC. Stefano con questa accoppiata aliante/carrello ha così potuto partecipare a diversi raduni di alianti d'epoca. Tra l'altro, è stato presente nelle località di Pavullo, Blumberg (Germania) e nel 2015 al 43° VGC Rally tenutosi a Terlet (Olanda).

L'M-100S in decollo con vericello



L'M-100S in decollo





**Il cruscotto dell'"M100S
e i diruttori estratti**

La passione di Stefano per gli alianti vintage ed in particolare per il suo M-100S è ben nota. Per chi volesse approfondire e conoscere più a fondo Stefano ed

il suo aliante consiglio di andare al sito <http://m100s.jimdo.com/> dove si possono apprezzare anche le sue qualità di web master. ■



AEROPORTO CIVILE STATALE "G. PAOLUCCI" - LIDP PAVULLO NEL FRIGNANO

Aperto tutti i giorni
Stage di 2° e 3° periodo
Volo accompagnato con aliante Duo Discus
Possibilità di decollo al verricello e al traino
Ristorante, camerette, wellness & fitness, wi-fi

**UNA MERAVIGLIOSA VACANZA
PER VOI E LA VOSTRA FAMIGLIA**

www.aeroclubpavullo.it



L'odiosa “tassa sui beni di lusso”

Senato della Repubblica - 270 - XVII LEGISLATURA
562ª Seduta ASSEMBLEA - ALLEGATO B 19 gennaio 2016

Giovanni MAURO. – *Ai Ministri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

con il decreto-legge n. 201 del 2011, recante «Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici», e convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2011 si è istituita l'imposta erariale sugli aeromobili privati;

l'imposta è dovuta da chi risulta dai pubblici registri essere proprietario, usufruttuario, acquirente con patto di riservato dominio, ovvero utilizzatore a titolo di locazione finanziaria dell'aeromobile, ed è corrisposta all'atto della richiesta di rilascio o di rinnovo del certificato di revisione della aeronavigabilità, in relazione all'intero periodo di validità del certificato stesso;

in realtà, questa nuova tassa colpisce tutti al di fuori di quelli che, dovrebbero essere colpiti, ovvero i ricchi proprietari di aeromobili *executive* (bireattori, bimotori a turbina ed elicotteri di lusso);

in Italia, salvo rare eccezioni, non ci sono bireattori intestati a privati, poiché in genere, chi si compra un bireattore costituisce una società di lavoro aereo e poi affitta l'aeroplano da quest'ultima. In questo modo gli aeroplani di lusso vengono esentati dal pagamento della tassa;

tale manovra introdotta, ha finito per colpire solo gli aerei piccoli, le «utilitarie» dell'aria a pistoni con un'aliquota reale variabile fra il 4 ed il 10 per cento del valore di mercato, che nella grande maggioranza dei casi, è nell'ordine di poche decine di migliaia di euro; tassando altresì le poche mongolfiere esistenti, e gli alianti impiegati prevalentemente per allenamento propedeutico alle attività sportive;

nel contempo, i danni economici, riportati dall'applicazione di questa norma, sono altissimi, sia in termini di mancato gettito impositivo previsto, che a fronte di perdite di posti di lavoro, mancato fatturato delle piccole e medie imprese del settore, una grave contrazione del mercato ed un cospicuo mancato incasso di accise sui carburanti ed Iva;

considerato che:

il nostro Paese ha aziende *leader* mondiali del mercato di settore, come Finmeccanica Agusta, Aermacchi, Piaggio, Tecnam, che producono aeroplani ed elicotteri, che, a causa dell'estensione della tassa anche ai velivoli immatricolati all'estero atterrati in Italia, saranno costretti ad eseguire le loro manutenzioni fuori dai territori nazionali, e questo ne renderà più difficile anche la vendita, con conseguenze pesanti non solo sul fatturato, ma anche sull'occupazione;

si chiede di conoscere:

se i Ministri in indirizzo non ritengano che questo tributo, nato per colpire i «grandi», ma che riesce a colpire solo i «piccoli», non abbia anche creato una grave disparità di trattamento rispetto alle barche e alle automobili;

se non ritengano di dover intervenire urgentemente per l'abolizione integrale delle suddette imposizioni fiscali previste per l'Aeronautica civile dal decreto-legge n. 201 del 2011, sostenendo così il necessario rilancio del comparto aeronautico nazionale duramente colpito da tali gravi e demagogiche disposizioni, scongiurando così ulteriori perdite di posti di lavoro;

se siano a conoscenza che la flotta di velivoli italiani in linea di volo con certificato di aeronavigabilità valido, dopo le innumerevoli migrazioni verso l'estero, e cancellazioni dai registri nazionali degli ultimi anni, attualmente non supera le 600 unità con una media di vetustà che supera i 25 anni, e che è composta da aeromobili dal valore commerciale di gran lunga inferiore al costo di una piccola berlina di lusso, e che la drastica caduta di ore volate dovuta all'aumento esorbitante dei costi di esercizio dei velivoli rappresenta un potenziale pericolo in termini di sicurezza, per ciò che riguarda il livello di allenamento indispensabile alla condotta degli aeromobili e al mantenimento delle licenze dei piloti;

quale sia stato il reale gettito ottenuto dallo Stato dal 2011 ad oggi derivante dalla tassazione degli aeromobili privati.

(4-05102)

Come tutti sappiamo, la tassa sugli aeromobili introdotta qualche anno fa dal governo Monti è, a differenza di quella per le imbarcazioni e di quella sulle autovetture, ancora in vigore. Non sto a sottolineare quanto, a prescindere dal proprio orientamento politico, ogni tipo di soprattassa sui cosiddetti “beni di lusso” sia deleteria per l'occupazione, per le attività e persino, paradossalmente, per le stesse case che lo Stato prevede (almeno ufficialmente) di rimpinguare. Nessuna imposizione di questo genere ha mai dato frutti, in generale per la deviazione delle risorse su altri mercati. Faccio spesso l'esempio del 38% di IVA che fu imposto negli Anni Settanta sulle autovetture di oltre 2 litri di cilindrata; le case iniziarono a offrire modelli con motori modificati di cilindrata ridotta, si videro i primi turbo, ma in generale il settore delle berline comode e spaziose fu interpretato dall'industria nazionale in chiave autarchica, portandola a cedere sempre più quote del mercato internazionale a favore dei costruttori di altri paesi europei.

Dalla prima stesura sono state apportate modifiche, in particolare alla durata della permanenza sul territorio italiano, dalla quale discende la soggezione e la quantificazione della tassa. Oggi vige quanto riportato sulla Gazzetta Ufficiale del 20 agosto 2013, legge 97 del 6/8/2013 (c.d. legge europea) la quale, tra molto altro, ha introdotto una nuova formulazione del famigerato articolo 14bis, relativo alla tassazione degli alianti non italiani che stazionano in Italia:

14-bis. L'imposta di cui al comma 11 si applica anche agli aeromobili non immatricolati nel Registro aeronautico nazionale tenuto dall'ENAC la cui permanenza nel territorio italiano si protragga per una durata anche non continuativa superiore a sei mesi nell'arco di dodici mesi. L'imposta è dovuta a partire dal mese in cui il limite di sei mesi è superato. Superato tale limite se la sosta nel territorio italiano si protrae per un periodo inferiore all'anno, l'imposta è pari ad un dodicesimo degli importi stabiliti nel comma 11 per ciascun mese fino a quello di partenza dal territorio dello Stato. L'imposta deve essere corrisposta prima che il velivolo rientri nel territorio estero. Sono esenti dall'imposta gli aeromobili di Stati esteri, ivi compresi quelli militari, oltre quelli indicati nel comma 14. [...]

L'interpellanza del Sen. Giovanni Mauro

Art 17. Sono esenti dall'imposta di cui al comma 13 gli aeromobili di Stato e quelli ad essi equiparati; gli aeromobili di proprietà o in esercizio dei licenziatari dei servizi di linea e non di linea, nonché del lavoro aereo, di cui al codice della navigazione, parte seconda, libro I, titolo VI, capi I, II e III; gli aeromobili di proprietà o in esercizio delle Organizzazioni Registrate (OR), delle scuole di addestramento FTO (Flight Training Organisation) e dei Centri di Addestramento per le Abilitazioni (TRTO - Type Rating Training Organisation); gli aeromobili di proprietà o in esercizio dell'Aero Club d'Italia, degli Aero Club locali e dell'Associazione nazionale paracadutisti d'Italia; gli aeromobili immatricolati a nome dei costruttori e in attesa di vendita; gli aeromobili esclusivamente destinati all'elisoccorso o all'aviosoccorso.

In sostanza, per gli alianti immatricolati all'estero c'è un periodo di franchigia dall'imposizione fiscale pari a sei mesi, anche suddivisi in più periodi, nell'arco di dodici, e si paga solo per i mesi eccedenti, a condizione però che la sosta complessiva sia inferiore ad un anno. Restano dubbi interpretativi non di poco conto, a causa della imprecisione del testo retrostante. Non mi risulta che lo stato disponga di strumenti incontestabilmente in grado di stabilire dove un aliante si trovi stazionato e per quanto tempo esso rimanga in tale luogo.

L'importo annuale dovuto è per gli alianti, i motoalianti, gli autogiri e gli aerostati, pari a euro 450,00. I velivoli storici godono dell'esenzione totale dopo quarant'anni di vetustà.

Il settore della nautica ha fatto pesare le serie considerazioni sul calo dell'occupazione, sul turismo e su tanti altri fattori che dipendono dal fatto stesso di avere una diffusione ben maggiore rispetto alle attività di volo. Sono in molti ad essere inoltre convinti che le barche abbiano goduto di un occhio di riguardo a causa della passione nautica condivisa da molti politici influenti di ogni schieramento (si pensi al famoso caso di Massimo D'Alema).

Il settore automobilistico, per il quale la tassa è stata commisurata non al peso o alle dimensioni, bensì alla potenza, del motore, ha ottenuto una riduzione progressiva dell'importo sulla base della vetustà. Va inoltre tenuto conto che la soprattassa è dovuta solo sulla potenza sviluppata in eccesso rispetto ai circa 250 cavalli. Invece, gli alianti sono colpiti a priori, senza relazione alcuna con la massa, le dimensioni, il loro valore reale, e nessuna riduzione o riconsiderazione sono state concesse.

Non bisogna mai perdersi d'animo, però. Ecco che alcuni piloti hanno preso in mano la questione e si sono mossi per stimolare l'attenzione della politica. Anche in questo caso, un po' di appoggio è stato trovato in entrambe le parti principali dell'arco politico.

Un amico pilota, senza alcun aggancio personale progressivo con personaggi politici, si è messo in contatto con il parlamentare che aveva proposto l'emendamento (poi approvato) che di fatto ha eliminato la tassa per le imbarcazioni, l'on. Tiziano Arlotti del PD. L'amico ha scritto una semplice mail ben motivata, e nel giro di un'ora ha ricevuto risposta. Ne è seguito anche un contatto telefonico, nel quale riferiva di essersi mosso su iniziativa del settore nautico, senza aver ricevuto preventivamente contatti dal mondo dell'aviazione. Essendo uscita la notizia dell'abrogazione della tassa per le barche, anche il sig. Gaspari di AOPA Italia si era quindi messo in contatto con l'on. Arlotti, relatore dell'emendamento.

A seguito di questo fruttuoso, ma purtroppo tardivo contatto con il parlamentare, qualcuno ha chiesto direttamente all'AeCI se questo stesso ente si fosse adoperato per perorare la causa del nostro settore. La risposta ricevuta dall'ente nazionale ha riportato che si sarebbe dovuto cercare la "copertura finanziaria" (per abolire una tassa che non ha portato che briciole all'Erario e perdita di occupazione, N.d.R.), che il provvedimento di esenzione per la nautica era ormai al Senato e non più modificabile, e che era comunque già in programma un incontro con il ministro dei trasporti.

Nel frattempo, sul sito di AOPA Italia sono apparse comunicazioni riguardanti i contatti aperti negli stessi momenti con il sen. Giovanni Mauro del PdL. Gli atti della Seduta del 19/01/2016 Senato della Repubblica sono consultabili qui: www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/956806.pdf A pagina 270 di tale documento si legge l'interrogazione del Sen. Mauro. Un estratto parziale:

[...]in realtà, questa nuova tassa colpisce tutti al di fuori di quelli che dovrebbero essere colpiti, ovvero i ricchi proprietari di aeromobili executive (bireattori, bimotori a turbina ed elicotteri di lusso); in Italia, salvo rare eccezioni, non ci sono bireattori intestati a privati, poiché in genere, chi si compra un bireattore costituisce una società di lavoro aereo e poi affitta l'aeroplano da quest'ultima. In questo modo gli aeroplani di lusso vengono esentati dal pagamento della tassa; tale manovra introdotta, ha finito per colpire solo gli aerei piccoli, le «utilitarie»

dell'aria a pistoni con un'aliquota reale variabile fra il 4 ed il 10 per cento del valore di mercato, che nella grande maggioranza dei casi, è nell'ordine di poche decine di migliaia di euro; tassando altresì le poche mongolfiere esistenti, e gli alianti impiegati prevalentemente per allenamento propedeutico alle attività sportive.

Nel contempo, i danni economici riportati dall'applicazione di questa norma, sono altissimi, sia in termini di mancato gettito impositivo previsto, che a fronte di perdite di posti di lavoro, mancato fatturato delle piccole e medie imprese del settore, una grave contrazione del mercato ed un cospicuo mancato incasso di accise sui carburanti ed Iva;

Si chiede quindi di conoscere: se i Ministri in indirizzo non ritengano che questo tributo, nato per colpire i «grandi», ma che riesce a colpire solo i «piccoli», non abbia anche creato una grave disparità di trattamento rispetto alle barche e alle automobili; se non ritengano di dover intervenire urgentemente per l'abolizione integrale delle suddette imposizioni fiscali previste per l'Aeronautica civile dal decreto-legge n. 201 del 2011, sostenendo così il necessario rilancio del comparto aeronautico nazionale duramente colpito da tali gravi e demagogiche

disposizioni, scongiurando così ulteriori perdite di posti di lavoro; se siano a conoscenza che la flotta di velivoli italiani in linea di volo con certificato di aeronavigabilità valido, dopo le innumerevoli migrazioni verso l'estero, e cancellazioni dai registri nazionali degli ultimi anni, attualmente non supera le 600 unità con una media di vetustà che supera i 25 anni, e che è composta da aeromobili dal valore commerciale di gran lunga inferiore al costo di una piccola berlina di lusso, e che la drastica caduta di ore volate dovuta all'aumento esorbitante dei costi di esercizio dei velivoli rappresenti un potenziale pericolo in termini di sicurezza, per ciò che riguarda il livello di allenamento indispensabile alla condotta degli aeromobili e al mantenimento delle licenze dei piloti; quale sia stato il reale gettito ottenuto dallo Stato dal 2011 ad oggi derivante dalla tassazione degli aeromobili privati.

Non è escluso quindi che dal 2017 si possa ottenere una seria modifica dell'imposta, soprattutto se si manterranno aperti i canali di comunicazione. La lezione che possiamo trarre è, ancora una volta, di non lasciare nulla di intentato. La politica è spesso assurda e irrazionale, ma non è priva di aperture verso i cittadini che motivano seriamente le proprie osservazioni.

L'accoppiata vincente!....

master graphic

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



Tel. 347 3353184
claudio@master-graphic.it

Peakweb.it

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

Il web è ricco di possibilità!

Contattaci per realizzare i tuoi progetti online!



Tel. 345 0151605
info@peakweb.it



LX Eos

Il variometro da 57 mm "tutto in uno"

- Registratore di volo IGC.
- Variometro con compensazione TE.
- Navigazione semplificata per TP e TSK.
- Calcolo accurato del vento.
- Batteria di backup integrata (tre ore autonom.).
- Interfaccia Bluetooth.
- G-metro integrato.
- Porta dedicata al Flarm.

LX Zeus

Il sistema di navigazione con variometro di alto livello

- Differenti formati dello schermo (2.8", 4.3", 5.5" e 7.0")
- Variometro LX Eos compreso nel pacchetto.
- Schermo leggibile con la luce solare diretta.
- Orientamento dello schermo Potrait o Landscape
- La miglior interfaccia utente disponibile sul mercato
- Interfaccia multilingua.
- Disponibile in configurazione per biposti.
- Accessori: LX Joy, AHRS, NavBox, Flarm ...

LX Helios

Il Variometro ideale per il club

- Variometro Pte/Pst semplificato.
- Schermo leggibile con la luce solare diretta.
- G-metro integrato.
- Batteria di backup integrata (tre ore autonomia).
- Navigazione basica verso Home.
- Visualizzazione Radar Flarm.
- Visualizzazione Assistente di termica.
- Calcolo accurato del vento durante la termica.

www.lxnavigation.com

In collaborazione con: DITTEL AVIONIK

Pacchetto speciale:

LX Zeus + LX Eos + KRT2

From:

3440,00€+IVA



KRT2

Con spaziatura dei canali a 8.33 kHz

- Ricetrasmittitore VHF per installazione su aeromobili
- Gamma di frequenza da 18.000 a 136.975 MHz
- Spaziatura dei canali 8,33 / 25 kHz (2278 canali)
- Ingressi per 2 microfoni (di tipo standard o dinamico)
- Installazione : - Standard su foro da 57mm,
- Slim 63x46mm (landscape o portrait)



KTX2

Il transponder Modo S ideale

- Transponder Modo S
- Peso di soli 360 gr
- Consumo elettrico minimo
- Profondità ridotta a 144 mm
- Installazione : - Standard su foro da 57mm,
- Slim 63x46mm (landscape o portrait)



DISARONNO.
IL GUSTO CHE SEDUCE IL MONDO.