

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

NOVEMBRE/DICEMBRE 2017 - n. 364

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani



- Nuova Partnership nell'aeronautica in Italia
- Omarama - il luogo della luce
- Racconti tra le nuvole 2017
- Vitacura, il Cile, e l'Ottava Finale GP
- Calo mondiale del numero di piloti



m49[®]

FROM NATURE TO FASHION.

1849 Mazzucchelli

www.mazzucchelli1849.it



Divertirsi e crescere, in sicurezza

Siamo arrivati all'inizio di una nuova stagione di voli, che coincide con una fase di incertezza amministrativa e burocratica (mi riferisco alle tuttora non chiare procedure di rinnovo o estensione delle nostre licenze, e alla paralisi dell'AeCI), mentre è ancora vivissimo il ricordo dell'eccezionale fase meteo che abbiamo vissuto nell'estate dell'anno scorso. Anche l'IGC sta per affrontare un congresso generale nel quale potrebbero ribaltarsi alcune posizioni intoccabili, per esempio per quanto concerne la formula di gara dei Grand Prix, le regole della classe 13,5 metri, la sicurezza nelle competizioni più importanti. Tanti altri ancora sono gli argomenti dai quali siamo stati, per così dire, destabilizzati. Ci terremo informati.

Ma, con l'arrivo della stagione più bella, è ora il momento di non permettere ai problemi collaterali di distrarci dall'obiettivo principale: divertirci, crescere e rimanere sempre in sicurezza. Per questo dovremmo rileggere i manuali degli alianti che riprenderemo ad utilizzare, probabilmente scoprendo di aver dimenticato qualche informazione importante. Dedichiamoci inoltre a una rifamiliarizzazione con l'attività volovelistica, aggiustando i temi di studio al nostro livello tecnico e alle nostre ambizioni: come non perdere una termica, come comportarci in roccolo, come usare al meglio gli strumenti di pianificazione, come gestire le planate, quali parametri tenere se il vento si fa forte e turbolento in prossimità dell'atterraggio.

Ho provato un forte stupore quando ho scoperto che tra i più grandi campioni sono tantissimi quelli (so-

prattutto giovani) che usano il simulatore Condor per il perfezionamento. Lo avevo considerato poco più di un gioco, ma in effetti è uno strumento in grado di fornire scenari di allenamento, oltre alle possibilità di esplorazione dei territori. Le risorse si moltiplicano su internet: esistono siti con lezioni simulate pronte da caricare, affiancate da video didattici e dagli archivi di numerosissime lezioni in streaming. Quasi ogni anno vengono pubblicati nuovi manuali (spesso in Inglese) e resta sempre tanto da imparare. Gli stage diventano sempre più efficaci grazie al diffondersi della cultura aeronautica e sportiva moderne, e molti club organizzano sempre più spesso lezioni e conferenze coi relatori più esperti.

Nel mio caso, col passare degli anni, è aumentata la consapevolezza di quante gare, stagioni e giornate sono state poco valorizzate, se non persino sono andate sprecate, a causa di una cronica impreparazione, e a questo punto posso solo condividere questa presa di coscienza per evitare ai lettori di commettere lo stesso errore. Il mio progredire nell'arte volovelistica è stato lento e, per due passi avanti, ne ho fatto spesso uno indietro. Non è importante a quale livello siete: sia che intendiate godere della bellezza del volo rimanendo in planata sull'aeroporto, sia che vogliate migliorare le prestazioni agonistiche, le possibilità di crescita sono infinite e se ben sfruttate vi daranno un'enorme soddisfazione. Tra l'altro, preparandoci al meglio potremo trarre le maggiori soddisfazioni... e il legame con il volo a vela si rinforzerà.

Aero Club Adele Orsi

Calcinate - Varese



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

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 Cermezzi

Vicedirettore:
Marina Vigorito Galetto

Segreteria:
Bruno Biasci,
Marco Niccolini

Archivio storico:
Umberto Bertoli,
Lino Del Pio,
Michele Martignoni,
Nino Castelnuovo

FAI & IGC:
Marina Vigorito Galetto

Vintage Club:
Vincenzo Pedrielli

Corrispondenti:
Patrizia Roilo,
Maria Grazia Vescogni,
Vittorio Pajno,
Giancarlo Brescinini

In copertina:
Nuova Zelanda, un DuoDiscus
in planata sul lago Pukaki
(Foto di Milan Kmetovics)

Progetto grafico e impaginazione:
Marco Alluvion

Stampa:
Pixartprinting
Quarto d'Altino (VE)

Redazione e amministrazione:
Aeroporto "Adele e Giorgio Orsi"
Lungolago Calcinate, 45
21100 Varese

Cod. Fisc. e P. IVA 00581360120
Tel./Fax 0332.310023

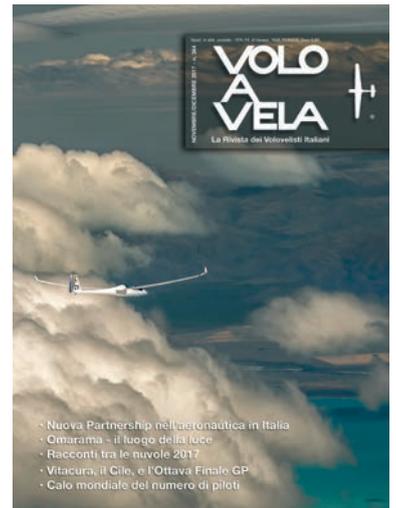
csvva@voloavela.it
www.voloavela.it

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: NOVEMBRE/DICEMBRE 2017 - n. 364

- Notizie in Breve 4
- Equity crowdfunding 14
- Nuova Partnership nell'aeronautica in Italia 15
- Omarama - il luogo della luce 16
- Racconti tra le nuvole 2017 24
- Blanik VV23 27
- Vitacura, il Cile, e l'Ottava Finale GP 33
- Hannes Linke 48
- Maria Fede Caproni, 1933 - 2017 51
- Calo mondiale del numero di piloti 53



Controlla sull'etichetta
LA SCADENZA
del tuo abbonamento

LE TARIFFE PER IL 2018

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 conto PayPal intestato a: csvva@libero.it - **indicando il nome e l'indirizzo per la spedizione;**
- 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.

Nota tecnica cinghie Schroth

<https://ad.easa.europa.eu/ad/2017-0225>

A seguito di alcuni casi di apertura non comandata delle cinture di sicurezza, l'EASA ha pubblicato una nota tecnica che preclude l'attività acrobatica (applicando un'etichetta informativa ben visibile) per gli alianti dotati di cinghie con alcune specifiche fibbie di chiusura della marca Schroth. L'elenco completo dei 61 modelli di fibbia interessati è consultabile nell'appendice della comunicazione EASA. Il numero della fibbia è facilmente leggibile sulla superficie ventrale della fibbia stessa. Questi prodotti sono stati installati su aeromobili di molteplici fabbricanti, tra i quali Grob G 115 e G 120; Grob G 109B, vari esemplari delle serie DG-Flugzeugbau DG-300, DG-500 e DG-1000, Schleicher ASK21, MDM-1 Fox e Swift S-1, Pilatus B4-PC11 e E.I.S. AIRCRAFT (Fournier) RF-5. Se la fibbia è Schroth, controllate il modello a prescindere da quale tipo di aliante ne è equipaggiato.

Twin Shark, errata corrige

A causa di un fraintendimento sui valori comunicati verbalmente, ho indicato un peso sbagliato (e di parecchio) nell'articolo dedicato alla prova del biposto HpH Twin Shark. La versione a decollo autonomo pesa effettivamente 480 kg a vuoto, mentre i 520 kg indicati si riferiscono alla condizione del volo di prova, con pieno di benzina e due grosse batterie (esagerate) per l'avionica. Il risparmio di peso rispetto al concorrente diretto, l'Arcus, è quindi nell'ordine di circa 70-75 kg; ancor di più nel riferimento all'ASG32Mi. Per il momento non è ancora prevista alcuna versione Jet.

Proposta di accorciamento vita Falke / Slingsby

L'autorità aeronautica inglese CAA ha pubblicato una proposta di direttiva aeronautica n.1976 del 30 novembre 2017. Si tratta in pratica di una consultazione, in previsione dell'eventuale approvazione ed entrata in vigore. Gli aeromobili affetti sono gli Slingsby-Vickers T61 di varie serie, sostanzialmente equivalenti ai ben più noti motoalianti Falke. L'oggetto della direttiva (se sarà approvata) è molto rilevante: verrebbe ridotta la vita utile di alcune parti dell'aeromobile, eliminando il limite calendariale di 15 anni, ma introducendo una limitazione legata al numero di "cicli". I perni delle ali avranno una vita utile di 30.000 cicli di decollo-atterraggio, mentre la cellula nel suo insieme andrà incontro a definitiva scadenza dopo 39.000 cicli.

Per chiarimenti ci si può rivolgere a GA Unit, Civil Aviation Authority, Safety Regulation Group, Aviation House, Gatwick Airport South, West Sussex RH6 0YR.

E-mail: ga@caa.co.uk

Licenze europee d'aliante

Sullo scorso numero abbiamo indicato nell'editoriale le scadenze e la necessità di affrontare il rinnovo delle

licenze di pilota d'aliante. Quanto pubblicato in dicembre rappresentava la più aggiornata notizia disponibile al momento di andare in stampa. Siamo stati rapidamente smentiti da una comunicazione ENAC che ha definito le modalità di proroga delle licenze nazionali fino al prossimo mese di Aprile 2020. In maniera intelligente, la proroga è priva di costi. Il processo di conversione in licenze europee EASA potrà iniziare nel corso del 2018.

La normativa nazionale per licenze ed abilitazioni fa tuttora riferimento al DPR 566 del 1988 e al DM 467/T del 1992. Questa normativa sarà sostituita dal Regolamento Europeo 1178/2011 entro l'8 aprile 2020, ma è ancora in vigore in ambito aliantesco (ma anche in altri ambiti), per l'abilitazione per il traino aliante, l'abilitazione al volo acrobatico, l'abilitazione da istruttore acrobatico. Altri Regolamenti ENAC si applicano all'abilitazione di istruttore di volo su aliante.

Aviastroitel 13,5 metri

Il piccolo costruttore russo Aviastroitel era fino ad oggi conosciuto per i suoi alianti superleggeri con struttura mista in tubi e tela, facilmente ripiegabili (le semiali si staccano e arrotolano come due lunghi tubi!) e quindi trasportabili sul tetto di una normale automobile, come un deltaplano. Un ambizioso salto in avanti è testimoniato dal nuovo modello in compositi, largamente ispirato al Diana e con 13,5 metri di apertura alare.



Il primo volo del nuovo esemplare con ala ellittica si è svolto con successo lo scorso 5 novembre 2017. Una raccolta fotografica è stata pubblicata su un sito di hosting <https://cloud.mail.ru/public/CinJ/yTSgQFXej> L'aliante è un monoposto da competizione con profilo alare sottile, dotato di flap e una fusoliera snella.





Il pilota ha riferito di ottime qualità di volo, buona stabilità anche alle basse velocità. Si nota che l'abitacolo appare piuttosto piccolo, adatto soprattutto a piloti di bassa o media statura.

Collisione tra aliante e drone



Il 27 ottobre 2017, intorno alle ore 14, un drone si è scontrato con un aliante Antares 20E. L'aliante immatricolato D-KLEP ha subito danni all'estremità alare mentre stava volando a bassissima quota, veleggiando sulle dune di sabbia nella zona di Hillegom, nell'Olanda meridionale, dopo essere decollato dal campo

di volo di Langeveld. La winglet destra ha urtato un comune drone commerciale, che sarebbe rimasto distrutto dall'impatto mentre la winglet ha subito un'estesa delaminazione ma l'aliante ha potuto ritornare ad un sicuro atterraggio senza altri inconvenienti.

Né il relitto del drone, né il suo pilota sono tuttavia stati trovati o identificati.

Il volo dell'aliante si svolgeva alle quote autorizzate in quel particolare luogo: altezza minima 5 metri sul terreno, 30 metri nel caso della presenza di persone o installazioni. Il drone era invece escluso dal sorvolo della zona, in un raggio di 3 km dall'aviosuperficie di Langeveld.

Ventus "3" in nuove versioni

La Schempp-Hirth è riuscita a trovare una finestra meteo con le condizioni adatte a due nuovi voli di collaudo: il nuovo Ventus (noto a tutti con il soprannome di Ventus 3, finalmente e ufficialmente in uso anche sulle pagine

del sito web del costruttore) ha visto nascere e spiccare il volo la versione a decollo autonomo "M" con abitacolo Performance (cioè di ampiezza adatta anche a piloti di corporatura importante) e quella con abitacolo Sport (equivalente al vecchio Cxa) dotata di motore di sustentamento elettrico anteriore FES.



Tilo Holighaus, capo dell'azienda, ha espresso massima soddisfazione per le prestazioni di decollo e per la manovrabilità dell'aliante, che anche con l'abitacolo più grande resta identica alla versione Sport già in circolazione da circa un anno. Il primo esemplare di Ventus 3F, con motore FES, reca la sigla di gara "57" ed è subito stato consegnato a Margot Acquaderni a Varese.



Diana 2 e 3

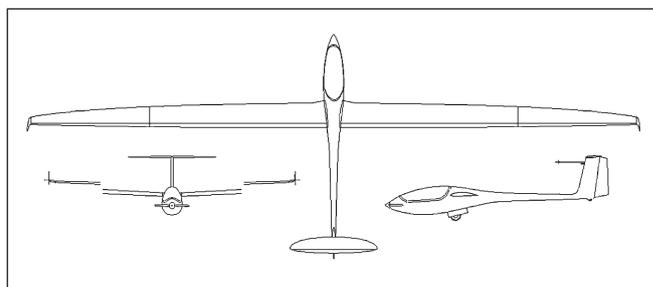
Un modellista tedesco si è messo in contatto con la ditta polacca Avionic, conosciuta da molto tempo per i suoi rimorchi per alianti e per cavalli, e da qualche tempo titolare degli stampi e dei diritti di produzione dell'aliante Diana 2. Aveva richiesto qualche disegno per realizzare un modello del Diana, ricevendo invece da Boleslav Kawik il file CAD completo. In seguito il modellista, che ha sviluppato un rapporto di amicizia con Kawik, è stato invitato a partecipare alla prima presentazione pubblica dei nuovi Diana 2 e Diana 3, sviluppati dalla Avionic, avvenuta lo scorso 21 gennaio 2018 durante il raduno annuale polacco.



Il Diana 2 FES è un esemplare convertito dalla prima serie distribuita negli USA, cui è stato aggiunto il motore anteriore elettrico FES, poi completamente riverniciato con nuove finiture. La ditta Avionic oltre a costruire rimorchi realizza parti in compositi per diversi aeromobili, tra i quali le ali dell'aereo acrobatico tedesco Extra 300.

Per il Diana 3 si parla di una sostanziale riprogettazione, con una fusoliera diversa. L'apertura alare è cresciuta a 18 metri, i longheroni sono tradizionali almeno alla radice alare e l'abitacolo è decisamente più ampio, con barra di comando centrale anziché il "side-stick" tipico dei Diana 1 e 2. I prossimi esemplari di serie avranno un ulteriore allungamento dell'abitacolo. Il carrello retrattile è coman-

dato da un attuatore elettrico. La disposizione dei comandi di flap e diruttori è simile a quella degli Schleicher. Lungo l'apertura alare si notano le protrusioni per i rinvii dei comandi dei flaperoni, mentre nel Diana



2 tutto restava all'interno del pur piccolissimo volume dell'ala. Per il momento è installato solo il gancio di traino anteriore, non essendo il verricello molto popolare in Polonia. Gli impennaggi, in particolare il piano di coda e il suo posizionamento sulla deriva, sono decisamente diversi. In effetti, negli interni si nota il logo "KKB": ciò rimanda ad un aliante autocostruito in soli due esemplari dei quali uno dotato di FES, che ha avuto buon successo nelle competizioni a Priedviza e in Polonia ma che non ha mai trovato (almeno finora!) un costruttore disposto a crederci. Il KKB 15, del quale daremo maggiori dettagli nel prossimo numero.

Il Diana 3 pare proprio il frutto dell'innesto delle nuove ali da 18 metri con struttura classica, dotate del profilo Diana, sulla fusoliera del KKB. Alla presentazione ha partecipato anche il progettista dell'aerodinamica, prof. Krzysztof Kubrynski, che ha condiviso molte informazioni.

È un grande esperto delle interferenze tra ala e fusoliera ed è andato in controtendenza rispetto alle linee di Waibel e Boermans, adottando una rastremazione del bordo d'attacco (aumento localizzato della corda, in maniera simile agli EB29) invece di un profilo di maggiore spessore raccordato alla fusoliera. Kubrynski è stato tra i primi ad applicare metodologie di analisi computerizzata CFD a queste critiche sezioni.



Aero Club d'Italia

I ministeri competenti e il CONI hanno decretato il commissariamento dell'AeCI, che è l'ente pubblico unico titolare della gestione degli sport aeronautici, nonché del registro degli apparecchi ultraleggeri non rientranti sotto il controllo dell'ENAC. La vicenda può essere sintetizzata in poche parole: a metà del 2017 scadeva il terzo mandato di presidente per l'arch. Giuseppe Leoni e si sono tenute le elezioni. Anche il gen. Carlo Landi si era candidato alla presidenza dell'ente che, lo ricordiamo, per statuto non assegna al presidente alcun emolumento (fu Leoni ad indicare la gratuità della carica nello statuto da lui fatto redigere ed approvare molti anni prima). L'assemblea formata dai rappresentanti di specialità e dai presidenti dei club federati ha votato: 81 voti per Leoni, 33 per Landi.

Si sono quindi svolte anche le elezioni degli organi amministrativi e consultivi. L'insediamento del neo-rieletto Leoni non è però mai avvenuto. I ministeri competenti sono stati informati da alcuni (ma altre fonti parlano di centinaia di persone), che Leoni non sarebbe stato candidabile né eleggibile, sia per l'impedimento generato dalla condanna penale per peculato (legge Severino), sia per aver già svolto tre mandati superando i limiti generali imposti dal CONI alle federazioni iscritte. Leoni ha sempre lottato contro entrambe queste critiche, raccogliendo anche pareri favorevoli di alcuni stimati giuristi, ma tanto non è bastato: i ministeri hanno bloccato la nomina e... si sono presi molto tempo prima di offrire la soluzione.

Entrando più nel dettaglio, nel mese di gennaio è stato indicato il nome di un commissario ad acta, l'avv. Pierluigi Matera, che già più volte ha svolto queste funzioni per altre federazioni del CONI, e che è consulente legale del comitato olimpico nazionale. Egli si sarebbe dovuto insediare il 5 febbraio, ma per ora non è giunta nessuna conferma del suo arrivo in AeCI. Le lettere dei ministeri e del CONI sono arrivate a distanza di breve tempo dal comunicato ufficiale dell'AeCI, firmato dal direttore generale uscente, il gen. Cacciatore, che testualmente intimava a tutti i club federati di interrompere ogni attività agonistica nazionale ed internazionale, in quanto mancanti i provvedimenti d'approvazione che non possono essere rilasciati da organi mai insediati.

Questa lettera ha suscitato disgusto in molti commentatori: gli agonisti e gli sportivi venivano usati come "barriera umana", vittime sacrificali nel probabile tentativo di sbloccare le nomine da parte dei ministeri. C'è da chiedersi se il gen. Cacciatore si rendesse conto di cosa stava firmando. È mio parere, e forte convinzione, che se i nostri rappresentanti non avessero votato per rieleggere l'arch. Leoni, non avremmo dovuto subire questa irritante vicenda che sta portando a gravissimi ritardi nell'organizzazione della stagione sportiva e che tuttora ci fa rimanere nell'incertezza più totale.

L'opportunità di scegliere l'altro candidato, dotato di un ottimo curriculum, era chiara: troppi i segnali negativi sulla figura di Leoni; se da un lato io stesso riconosco che la condanna per peculato sia poco rilevante in termini umani (l'AeCI ha pagato un avvocato per assistere la persona Giuseppe Leoni in una causa aperta

TRANSEFLUID

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

contro il socio di un club federato, quello di Lugo), essa è tuttavia rilevante in termini giuridici; l'aver già compiuto tre mandati era poi il fattore determinante, anche se il candidato aveva trovato sponda in interpretazioni un po' stiracchiate, essendo i mandati stati interrotti da un commissariamento condotto dallo stesso arch. Leoni. Insomma, sarebbe stato il momento giusto per farsi da parte senza polemiche e con soddisfazione.

La vicenda ha purtroppo implicazioni scomode per l'attività sportiva: per il momento, tutto quanto elaborato per esempio dalle Sezioni di Specialità (regolamenti, calendario gare 2018 ecc.) è nel limbo. Mancano infatti le nomine, le approvazioni, le ratifiche. Nessuno ha oggi idea di quanto tempo sarà necessario per far avanzare le istanze, ferme in attesa dell'insediamento legittimo del commissario, ma speriamo che avvenga in un lampo. Ad oggi 13 febbraio non possiamo sapere ancora con quali regolamenti e in quali date si svolgeranno le nostre gare, ma finalmente questo atto governativo permette di ben sperare.



Il nuovo commissario dell'AeCI, avv. prof. Pierluigi Matera, consulente del CONI

Cito ora alcuni estratti dal recente editoriale di Rodolfo Biancorosso per la rivista VFR Aviation, alla quale vi rimando per la lettura integrale (l'articolo è facilmente reperibile su Facebook): "La vicenda dell'Aero Club d'Italia è giunta all'epilogo che tutti aspettavano da troppo: come era previsto, e come vi avevamo più volte anticipato, l'ineleggibilità di Giuseppe Leoni alla carica di presidente AeCI, rivelatasi una vera patata bollente per il ministro Luca Lotti, per il presidente del CONI Malagò e per l'intero governo, ha tenuto sospeso nel limbo l'Aero Club d'Italia per sette inutili mesi, dalle elezioni anticipate da Leoni a giugno 2017, sino ai primi di gennaio 2018. In questi mesi il governo non ha mai risposto alle interrogazioni e alle richieste pressanti da più parti, ma il Ministro dei Trasporti Del Rio si è ben guardato dal ratificare la nomina di Leoni, con un AeCI impossibilitato anche a effettuare la normale gestione. Poi, il 10 gennaio, la situazione precipita: il DG Cacciatore invia a

tutti gli Aero Club federati una dichiarazione ufficiale di "impotenza" dicendo che in assenza della ratifica delle nomine, AeCI non può fare più nulla, neanche i calendari gare, neanche inviare gli atleti alle competizioni internazionali. [...] alla sera dell'11, appena un giorno dopo, arriva la notizia ufficiosa della nomina di un Commissario da parte del ministro Del Rio, notizia poi confermata (si tratta dell'avv. Pier Luigi Matera, avvocato, professore di diritto, procuratore sportivo di area CONI). Intendiamoci, il decreto di nomina era pronto da tempo, ma evidentemente con quella lettera ormai di dominio pubblico (20.000 letture solo sul nostro sito) si è capito che non era più possibile temporeggiare. Fine di un'era? Sì, per noi è la fine di un'era. Ora ci aspettiamo che, una volta insediato, il Commissario si faccia un'idea precisa della situazione, del passato con i suoi errori, della necessità di uno Statuto moderno, semplice e rinnovato integralmente, per fare di AeCI un Ente di cui essere orgogliosi, non un fortino personale per l'esercizio di un ridicolo, quanto inutile, potere, o per la soddisfazione di chissà quali desideri: perché, credetemi, la pervicacia del "re leone" (si definisce proprio lui, così!) nel restare incollato a una poltrona che non gli porta uno stipendio, che gli ha procurato una condanna in primo grado a tre anni di carcere con l'interdizione perpetua dai pubblici uffici, e che lo ha reso una figura insopportabile per la maggioranza dei piloti italiani, dovrà pur avere una motivazione: o Leoni ha un motivo personale potentissimo per restare in quelle stanze, o è un caso da psicopatologia. Lui non ci sta, e ha inviato ai presidenti di AeC questo incredibile messaggio: *Caro Presidente, sono trascorsi esattamente 7 mesi da quando siete stati chiamati ad esprimere la vostra preferenza per l'elezione del presidente AeCI. In 7 mesi il ministro Del Rio non ha avanzato il tempo per prendere visione dei risultati e fare le nomine. Il tempo lo ha speso, ad es. per l'interessamento per l'amata Banca Etruria. La stampa di settore invece di incalzare il mondo della politica a svolgere il suo lavoro, servilmente tace e fa supposizioni strane. Prima o poi un pezzo di carta dovrà pure essere prodotto, e se lo scritto calpesta le regole della democrazia, farò valere le ragioni per il rispetto delle regole. Sicuramente i detrattori pensano di aver già eliminato il re della foresta, ma io venderò cara la mia pelle e quella dei consiglieri democraticamente eletti. I chiacchiericci di questi giorni è aria fritta aspettiamo i documenti dai ministeri. Il vostro presidente "in pectoris" Leoni. [...]* Una lettera sgangherata che vuole nobilitarsi con la citazione in latino, e che riesce solo a strappare un sorrisetto per quel maccheronico e tristissimo "in pectoris" ("in pectore" sarebbe la corretta declinazione, N.d.R.). E il DG Cacciatore? Non ha ascoltato il consiglio fraterno di starsene fermo, e il 12 gennaio ha inviato agli Aero Club federati l'invito rivolto tramite l'AeCI dall'ambasciata della Repubblica Ceca a Roma (il Consigliere economico dell'ambasciata cita nella mail di invito conversazioni e accordi telefonici proprio con Cacciatore)

per un incontro da tenersi in ambasciata il 15 febbraio fra i principali costruttori di velivoli leggeri della repubblica Ceca e le scuole di volo italiane, inclusi gli enti aggregati, sicuramente con qualche proposta commerciale super scontata. Bellissima iniziativa, non abbiamo nulla contro i velivoli dell'Est, ma i costruttori italiani, quelli per la cui promozione AeCI non ha mai fatto nulla, ma proprio nulla di nulla, si stanno chiedendo se quella lettera Cacciatore la poteva scrivere e firmare. Nel caso, non rimpiangeremo neanche lui." (Fine della citazione da VFR Aviation).

Un articolo apparso un anno fa su ilfattoquotidiano.it racconta la vicenda legale in questi termini: "La storia comincia nel 2011. Leoni, che a quei tempi era commissario dell'Aero Club nazionale, si sente ingiustamente attaccato da un certo Oriano Callegati dell'Aero Club di Lugo di Romagna. E gli fa causa per diffamazione, non nella sua qualità di dirigente dell'Aero Club d'Italia, ma in quella di privato cittadino contro privato cittadino. Ma invece di mettersi le mani in tasca per pagare l'avvocato, se lo fa pagare dall'Aero Club facendo approvare una delibera apposita per liquidare le spese legali sostenute fino a quel momento. [...] fa stanziare altri 6mila euro a favore dello stesso avvocato perché vada avanti in appello contro Callegati. La faccenda non passa inosservata a un legale di Valdarno, Luca Basso esponente della FIVL, a cui evidentemente Leoni non sta molto simpatico, il quale invia un esposto alla magistratura di Vicenza. La macchina

della giustizia si mette in moto, l'avvocato Basso viene sentito dalla Guardia di Finanza che indaga, e infine per competenza tutta la faccenda viene passata alla Procura di Roma. La delibera incriminata viene nel frattempo sottoposta anche al vaglio dei giudici amministrativi: la Corte dei Conti considera che quelle spese legali sostenute da Leoni e pagate dall'Aero Club costituiscano un danno erariale, cioè che siano state ingiustamente scaricate da Leoni sui contribuenti e quindi lo condanna alla restituzione della somma. Alla fine Leoni viene condannato anche in sede penale a tre anni di reclusione, interdizione dai pubblici uffici e una pena pecuniaria.

Per lui sembra la fine, ma passano le settimane e Leoni non molla la sua poltrona romana. L'imbarazzante anomalia è stata nel frattempo segnalata da più parti a chi dovrebbe provvedere a sanarla e cioè il presidente del Consiglio, Paolo Gentiloni, il ministro dei Trasporti, Graziano Del Rio, che dovrebbe vigilare sull'ente aereo e anche Giovanni Malagò, presidente del Coni [...]. La faccenda è stata denunciata da una deputata di Sinistra Italiana-Sel, Lara Ricciatti, che in un'interrogazione sollecita un intervento urgente anche in considerazione del fatto che l'Aero Club d'Italia "versa in una situazione di grave criticità". Pure l'avvocato vicentino Basso ha inviato un esposto diffida perché la faccenda sia risolta." (articolo di Daniele Martini, 4 gennaio 2017)

La FIVL pubblica un comunicato riassuntivo, in cui si legge: "La senatrice Laura Puppato ci informa di aver inviato lo scorso 19 luglio al ministro delle Infrastrutture e

Vuoi far parte anche tu dei finanziatori che già ci sostengono e diventare nostro socio?

Investi in Aerotec Innovation!



Risen

È aperta una nuova campagna di **crowdfunding** presso la "Next Equity".

Visita il sito www.nextequity.it/progetti/aerotec.html o contattaci direttamente.

 **AEROTEC
INNOVATION**

www.aerotec-innovation.it

PARTE DEL GRUPPO



Trasporti, Graziano Del Rio, una lettera sottoscritta insieme ad altri ventotto senatori, nella quale chiede di non procedere alla ratifica della nomina di Leoni a Presidente dell'Aeroclub Italia. la lettera sarebbe poi diventata l'interrogazione a risposta scritta n. 4-07850 del 19 luglio 2017. Il successivo 2 agosto, una delle senatrici firmatarie di detta lettera, Nicoletta Favero, già prima firmataria di un'interpellanza urgente lo scorso marzo, ci informa che l'ufficio legislativo del Ministro per lo Sport, Luca Lotti, ha dato risposta a suddetta interrogazione del 19 luglio 2017. La Senatrice scrive che in essa " ... *si evidenzia che il sig. Leoni, sebbene sia stato nuovamente eletto Presidente non assumerà le vesti del Presidente in quanto non è stato nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri. Inoltre lo stesso articolo 26 del nuovo Statuto dell'Aero Club stabilisce che il Presidente non può essere nominato per più di tre mandati consecutivi. Il Ministro ha inoltre sollecitato gli uffici competenti affinché venga adottato un formale atto di diniego circa la nomina del Presidente designato*". In un comunicato stampa la Favero aggiunge che " ... *A questo punto è evidente che Leoni non è il presidente e dovrebbe tirarsi indietro, sollevando dall'imbarazzo i soci dell'Aeroclub e tutti gli appassionati del volo sportivo*".

Perché è stato eletto a larga maggioranza per la quarta volta Leoni, così che ora siamo in questa situazione? A mio parere per le paure dei nostri rappresentanti. In Italia, temo di dover osservare, diamo il voto a chi è potente (e Leoni, in quanto politico nella Lega Nord sin dal 1987 ed eletto al Parlamento della Repubblica per sei legislature, ha occupato posti in stretta vicinanza col potere) per due motivi: egli forse potrà agire più liberamente, e inoltre potrebbe essere vendicativo verso chi non l'avesse appoggiato. Aggiungerei poi un'altra notazione: votando un estraneo al potere costituito, lo aiutiamo ad entrarvi a farne parte, e magari ci disturba dare a qualcuno che riteniamo "nostro pari" questa opportunità di diventare "superiore a noi"? Perdonatemi questa velleitaria lettura dello spirito umano, e incrociamo le dita per una rapida risoluzione della vicenda AeCI.

Condor 2

Atteso da moltissimi anni è arrivato finalmente l'annuncio del rilascio della versione 2 di Condor Soaring Simulator. Condor non ha mai smesso di divertire gli appassionati nonostante la vecchiaia del progetto. Tra i suoi punti di forza, che gli hanno permesso di sopravvivere così a lungo, la lungimirante adozione di una tecnologia



di condivisione online (che ha dato vita a campionati con centinaia di partecipanti), e un motore grafico in grado di supportare anche i più dettagliati scenari "fotorealistici". Quanto alla riproduzione delle dinamiche di pilotaggio, esse erano già talmente realistiche da rendere Condor la scelta ideale anche per simulatori costosi ed avanzati, in uso come ausilio didattico in varie scuole di volo. Molti piloti di gara e di distanza lo usano per la ricognizione del territorio sul quale intendono andare a realizzare le proprie prestazioni sportive, soprattutto quando si tratta di luoghi remoti. I miglioramenti di Condor 2 includono:

- rendering grafico riscritto per DirectX 11 (contro il vecchio DirectX 7);
- nessun limite di risoluzione grafica (si adatta all'hardware);
- modalità full-screen con comandi Alt-Tab;
- modello meteo che include miglioramenti alle termiche (base cumulo più alta, nubi più sviluppate, strade di cumuli, attività termica in pianura);
- modello dei cumuli rinnovato, con meno lavoro per le GPU e illuminazione più realistica;
- miglioramento del modello di volo in ascendenze di pendio;
- possibilità di impostare vento diverso a livelli elevati, fino a 100 km/h;
- algoritmo per il volo d'onda completamente nuovo, con onde multiple e nubi lenticolari;
- possibilità di regolare la densità delle coperture di cirri (invece di comando on-off);
- multiplayer fino a 64 alianti con scambi dati ottimizzati (erano 32);
- gestione automatica delle porte di rete (Condor 1 richiedeva configurazione manuale);
- migliore modello della fisica del volo;
- pilotaggio più piacevole;
- rendering del terreno con risoluzione di 30 metri (erano 90 m);
- rendering con texture standard a 2048 (era 512, quindi 16 volte più dati di grafica);
- minore occupazione della memoria per l'elaborazione grafica;
- le foreste sono rese con maggiore densità e gli alberi hanno dimensioni realistiche;
- caricamento del file del terreno "multithread", molto più veloce;

- le superfici di laghi e fiumi sono animate, con riflessi e onde;
- modello dell'atmosfera che include albe e tramonti realistici;
- foschia resa con calcolo esponenziale invece che lineare;
- l'ombra delle nubi sul terreno (e anche sugli aeromobili) è coordinata con la posizione del sole (non sotto la verticale);
- luci e ombre, aure, prospettiva del sole rispetto al paesaggio;
- anche le montagne proiettano vere ombre sul terreno (prima erano inglobate nella texture statica);
- modelli 3D dei pannelli strumenti, con immagini riflesse sui vetri degli strumenti;
- nuovo modello della flessibilità delle ali, includendo i fattori di inerzia;
- miglioramento della resa del volo a forti G e a meno di 1G;
- più libertà per i progettisti di scenari;
- interfaccia utente GUI di maggiore risoluzione;
- il bottone destro del mouse ora permette di zoomare e di spostare il punto di vista ovunque;
- directory dei file utente in Documenti\Condor per risolvere i vecchi conflitti;
- registrazione e verifica licenze modificata;
- lunghezza del cavo di traino regolabile... e molto altro ancora.

FES torna in volo

Con un comunicato del 9 ottobre 2017, Luka Žnidaršič, della LZ Design ha fatto un po' di chiarezza sui due episodi che hanno provocato la sospensione dell'uso delle motorizzazioni FES.

Sul sito del costruttore sloveno, che fornisce e installa gli impianti propulsivi sugli alianti di molteplici fabbricanti, potete leggere il comunicato integrale, mentre qui proviamo a trarne una sintesi soddisfacente. Il sistema FES ha subito i primi test otto anni fa ed ha accumulato tante ore di utilizzo su ben 140 impianti installati su 6 diversi tipi d'aliante, dimostrandosi affidabile ed aumentando la propria popolarità.

Il verificarsi di due episodi di incendio delle batterie ha imposto ulteriori indagini. Il primo episodio, alla fine di maggio 2017, è avvenuto sul continente: il fuoco si è avviato dopo molte ore dall'atterraggio, mentre l'aliante riposava smontato nel rimorchio.

I pacchi batterie (due, come sempre) erano stati lasciati nel loro alloggiamento in fusoliera, coi cavi elettrici dell'aliante ancora attaccati, perciò l'elettronica del FES era ancora alimentata mentre i sistemi di gestione delle batterie (BMS) erano quindi disabilitati. L'esame dell'aliante, pur approfondito, per molte ragioni non ha permesso di stabilire una causa precisa dell'incendio.

Il secondo episodio è giunto alla metà di agosto 2017 in

Inghilterra, immediatamente dopo che si era concluso l'atterraggio. Con questa seconda segnalazione, l'EASA ha pubblicato una Direttiva Aeronautica relativa ai tre modelli d'aliante di competenza EASA ed equipaggiati con FES, ma per logica va estesa anche ai modelli non sotto il controllo EASA (ultraleggeri e alianti con permit-to-fly).

Entrambe le inchieste sono state pubblicate nel bollettino AAIB (link abbreviato <https://goo.gl/yygNKw>) https://assets.publishing.service.gov.uk/media/59c8f175e5274a49c07f4704/AAIB_S3-2017_G-GSGS.pdf

La LZ Design ha fornito immediata assistenza alle indagini. Nessuno è rimasto ferito; entrambi gli incendi sono stati rapidamente estinti quindi i danni alle fusoliere sono limitati; in entrambi i casi il fuoco è partito dal pacco batterie in posizione più avanzata; il modello di aliante coinvolto è lo stesso, ma ciò appare non rilevante; entrambi gli alianti avevano poche ore d'uso all'attivo; in entrambi i casi i piloti non avevano seguito gli standard di operazioni indicate nei manuali del FES.

Le analisi confermano la presenza di un cortocircuito in una o due celle adiacenti, nella zona centrale e alta del pacco batteria.

La costruzione del contenitore delle batterie è stata esaminata per migliorare il processo di produzione. Ci sono diverse teorie per spiegare questi due eventi, ma le prime raccomandazioni possono essere già fatte: una revisione dei manuali di ispezione, per permettere da subito di controllare lo stato dei pacchi batterie di Generazione 2 in circolazione; e una modifica dei procedimenti costruttivi dei futuri pacchi batterie.

I manuali di uso e manutenzione sono disponibili gratuitamente sul sito LZ Design in lingua Inglese e Tedesca. Le potenti batterie del FES e il sistema elettronico richiedono di comprendere alcuni concetti basici che non possono venire trascurati.

Probabilmente verrà redatto un questionario grazie al quale il pilota potrà verificare la propria competenza tecnica. Molti dei pacchi batterie esaminati dall'azienda mostrano segni di incauto uso, con danni alle pareti, talvolta con danni alle celle ivi contenute. Sono in corso di sviluppo diversi tipi di apposite "valigie" per il trasporto delle batterie FES.

In ogni caso, durante i viaggi in auto tali cofanetti dovranno essere ben fissati per evitarne i movimenti.

Viene raccomandato a tutti gli utenti del FES di leggere e comprendere le prescrizioni pubblicate nei manuali, soprattutto per quanto concerne i pacchi batterie e lo strumento elettronico di gestione. I pacchi vanno maneggiati con cura, usando dei contenitori protettivi durante il trasporto. Se un pacco subisce un urto importante o una caduta, informatene il costruttore per valutare se un'ispezione interna si renda necessaria.

I futuri pacchi batterie incorporeranno maggiore protezione per le celle al loro interno, con resistenza a temperature più alte e resistenza al fuoco.

Verrà poi introdotto un sistema di sensori d'incendio, indipendente dall'unità FCU e quindi operativo anche ad impianto spento.

Il calendario delle gare di volo a vela

Per quanto possa valere, pubblichiamo qui la bozza di calendario delle gare italiane nell'anno 2018. Una versione definitiva, appena sarà approvata dal Commissario straordinario e dagli uffici AeCI, verrà diffusa sulla mailing list voloavela e sul sito della rivista, www.voloavela.it

Organizzatore	Denominazione evento Categoria evento	Data inizio Data fine	Luogo svolgimento	Campionato Nazionale
AeC Adele Orsi	CID - Campionato Italiano Distanza	01/03/2018 15/09/2018		Si
AeC Torino	Coppa Città Di Torino Classe Unica Ad Handicap	30/03/2018 08/04/2018	Torino Aeritalia (TO)	No
AeC Voloelastico Lariano	Campionato Italiano Classe Club e Trofeo Colli Briantei	25/04/2018 01/05/2018	Aeroporto Alzate Brianza (CO)	Si
AeC Adele Orsi	Campionati Italiani Classi 18 Metri E Libera e Coppa Città Di Varese	29/04/2018 05/05/2018	Calcinatè del Pesce (VA)	Si
AeC Voloelastico Milanese	Campionati Italiani Classi 20 M, Standard, e Classe Unica ad Handicap e Trofeo Oltrepò Pavese	18/05/2018 27/05/2018	Rivanazzano Voghera (PV)	Si
AeC Voloelastico Ferrarese	Campionato Italiano Classe Unica ad Handicap e Gara Promozione	01/06/2018 11/06/2018	Aeroporto Ferrara (FE)	Si
AeC Voloelastico Ferrarese	Campionato Italiano Femminile Fly Pink in Classe Unica ad Handicap	04/06/2018 09/06/2018	Aeroporto Ferrara (FE)	Si
AeC Adele Orsi	Gara Internazionale 18 M (Grand Prix) Classe 18 Metri	17/06/2018 24/06/2018	Calcinatè del Pesce (VA)	No
AeC Rieti	Campionato Italiano Classe 15metri E CIM Coppa Int. Mediterraneo Classi Club, Standard, 15m, 18m, 20m e Libera	01/08/2018 11/08/2018	Aeroporto Rieti (RI)	Si
AeC Rieti	Coppa Città Di Rieti Classe Unica ad Handicap	13/08/2018 19/08/2018	Aeroporto Rieti (RI)	No
AeC Centrale di Volo a Vela	Campionato Italiano Promozione Classe Unica ad Handicap	13/08/2018 19/08/2018	Aeroporto Rieti (RI)	Si
AeC PAVULLO	Campionato Italiano Classe 13,5 Metri e Gara Internazionale Pavullo Glider Classe 13,5 M e Classe Unica ad Handicap	29/08/2018 08/09/2018	Pavullo nel Frignano (MO)	Si



JIS3 RAPTURE





Il Risen ha frantumato i record di velocità per aerei leggeri

Equity crowdfunding



* Equity crowdfunding, come funziona in cinque punti: un articolo di Alberto Magnani apparso sul ilsole24ore.com del 5 gennaio 2018
<https://goo.gl/fW9qST>

La fusione delle tre aziende oggi riunite sotto la guida di Alberto Porto potrà indurre una crescita della capacità di produzione e di marketing.

Avendo il desiderio di aprire il capitale a nuovi soci e finanziatori, è stato individuato nell'Equity Crowdfunding* lo strumento più idoneo per dare la possibilità ai soci di investire in qualsiasi taglia e dimensione, usufruendo del massimo beneficio fiscale, pari al 30% di detrazione, che la legge riserva a chi sottoscrive quote di startup innovative.

Una campagna di Crowdfunding è stata aperta presso il portale Next equity a cui si può accedere direttamente dalle pagine di Aerotec-Innovation, o andando sul portale www.nextequity.it e visitando la pagina dedicata. Si può diventare soci comodamente da casa e con pochi e semplici click!

Aerotec Innovation, a seguito della grande visibilità ottenuta dopo il Record ufficiale di velocità, la trasvolata Atlantica rotta Sud, alla luce degli ordini arrivati da tutto il mondo, si propone ora di trasformare l'attuale laboratorio di manifattura dei prototipi e dei primi modelli consegnati in un'industria che diventi il vero stato dell'arte nell'aeronautica, riportando così in Italia un antico primato perso da ormai più di 50 anni. Il Risen, modello di punta, rappresenta sul mercato un vero "game changer" e come tale si pone l'obiettivo di ridefinire il mercato degli aerei ultraleggeri.

A bordo del Risen, Alberto Porto ha conquistato il record mondiale certificato dalla FAI volando a 323,82 km/h; ha effettuato la trasvolata oceanica in appena

10 ore e 20 minuti; ha completato il tragitto Italia - Uruguay sorvolando il sud dell'Atlantico per 11.200 km con solo 5 soste carburante.

I fondi raccolti saranno utilizzati per l'industrializzazione e lo sviluppo di nuovi mercati e modelli, attraverso i seguenti passi: industrializzare la produzione, assumere personale qualificato, ottenere ulteriori certificazioni per la vendita in Europa e negli Stati Uniti, migliorare ulteriormente la gamma di modelli in catalogo, realizzare un velivolo a quattro posti.

Socio di riferimento di Aerotec è Alberto Porto, l'ingegnere che ha disegnato e progettato il Risen. Alberto ha maturato negli anni una forte esperienza nei materiali compositi e nella fluidodinamica lavorando sia nel settore automobilistico insieme ad importanti team di Formula1, come Ferrari e Minardi, sia in quello delle barche da regata, collaborando con il Victory Challenge Team svedese per l'America's cup e con il team New Zealand per la Volvo Ocean Race, sia nel campo aeronautico e aereo spaziale al fianco di aziende del calibro di Agusta, Alenia Aermacchi (gruppo Finmeccanica), Oma Sud, Piaggio Aero e Selex Galileo, acquisendo nel tempo competenze sempre più avanzate.

Ora con Aerotec Innovation, Alberto Porto e il suo team sono pronti a portare questi aerei da una fase di produzione artigianale alla piena industrializzazione: hanno il know-how, l'esperienza, un prodotto di eccellenza e la risposta positiva del mercato.

Nuova Partnership nell'aeronautica in Italia



SILENT

YUMA

IDROVARIO PROPELLERS

Il 30 dicembre 2017 l'Alisport Srl ha raggiunto un accordo con la Sea-Avio SA e l'Aerotec Innovation Srl dando vita ad un nuovo gruppo nell'aeronautica in Italia, attivo nell'ingegneria, produzione e commercializzazione di velivoli innovativi e suoi componenti. Con questa partnership nasce un nuovo polo produttivo forte di 4 modelli per il mondo VDS dotati di propulsori termici ed elettrici. L'Aerotec Innovation apporta i suoi 2 modelli di punta, SIREN e RISEN, velivoli leggeri di ultima generazione caratterizzati da qualifiche di efficienza e sviluppo aeronautico d'eccellenza, già vincitori del record del mondo di velocità nel 2016 e protagonisti di altre imprese aeronautiche mai realizzate prima, che gli hanno avvalso premi e riconoscimenti internazionali. L'Alisport, con la recente evoluzione e sviluppo dello storico motoalante Silent, porta la sua competenza nella costruzione in materiale composito e nella propulsione elettrica oltre all'esperienza nella produzione di eliche (linea Idrovario), già da molti anni apprezzate e vendute in tutto il mondo. Il gruppo appena nato beneficerà delle sinergie derivanti dalla coproduzione dei velivoli convergendo la capacità produttiva attualmente in capo a ciascuna.

La Sea-Avio è la holding operativa, fondata dall'ing. Alberto Porto, per sostenere in modo autonomo lo sviluppo dei suoi velivoli. L'Aerotec Innovation è la proprietaria dei diritti intellettuali dei velivoli Siren e Risen e cura la commercializzazione del gruppo. L'Alisport è la società storica da quasi 25 anni nella produzione e sviluppo dei motoalanti Silent a decollo autonomo.

Dal 01 gennaio 2018 l'ing. Alberto Porto assume la carica di Amministratore Unico della Alisport Srl. L'ing. Cesare Beretta ha così commentato l'accordo raggiunto: "Sono felice che l'Alisport, società fondata da mio padre sin dal 1994, trovi uno sviluppo ed una continuità nel gruppo appena formato. [...] I prodotti delle due aziende beneficeranno della unificata capacità produttiva per una migliore efficienza e ritorno economico del gruppo". L'ing. Alberto Porto ha così commenta-

to l'accordo appena raggiunto: "[...] rappresenta una evoluzione naturale di 2 società, che sono entrambe impegnate nella ingegneria e manifattura di aerei di eccellenza. Assieme alla Alisport saremo sicuramente in grado di meglio sviluppare il mercato e di produrre con maggior efficacia tutti gli aerei del gruppo. Sono fiducioso che assieme a tutto il team abbiamo creato un nuovo gruppo aeronautico di sicuro riferimento, riportando così in Italia una antica eccellenza persa da più di 50 anni".

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

Omarama

il luogo della luce

*Omarama in Nuova Zelanda è un paradiso del volo a vela
È stato fondato nel 1995*



Un volo sul Lake Ohau all'inizio della primavera. La linea di cresta sulla destra è il Ben Ohau Range. Foto di Milan Kmetovics

La fama mondiale di Omarama come base volovelistica è legata a un campionato del mondo e ad alcuni record riportati con grande risalto dalla stampa specializzata negli Anni Novanta. Alcuni piloti di grandissimo talento riuscirono a lanciarsi oltre i confini di quanto sembrava possibile, donando a questo aeroporto neozelandese un'aura da sogno. Le foto e i video di spettacolari catene montuose, delle rigogliose vallate, dei fiumi impetuosi e dei laghi blu hanno fatto il resto. Nello stesso periodo, dalla fine degli Anni '80, la Nuova Zelanda è stata promossa a meta turistica di grande richiamo grazie allo sviluppo degli sport estremi, ai successi nella vela, alle produzioni cinematografiche e ai documentari naturalistici. E, per i piloti d'aliante, essa è diventata il paradiso in Terra.

L'aeroporto ha due piste in erba di ben 2 km di lunghezza ed è situato ai margini del piccolo centro abi-

tato nel mezzo dell'isola meridionale. In lingua Māori, il nome Omarama significa "Il luogo della luce", per motivi che non serve spiegare se avete già visto il Mackenzie Basin. Il viaggio è lungo, ma ne vale la pena.

L'esistenza di questo aeroporto è legata soprattutto all'impegno di un uomo, Bill Walker. Bill aveva la rara abilità di creare cose concretissime a partire dai suoi sogni, e sapeva ispirare gli altri portando a compimento le sue avventure. Purtroppo è deceduto all'età di 66 anni in un incidente di volo in aliante in Namibia nel 2014 (l'evento è stato descritto su *Volo a Vela* n. 362), insieme a Dave Speight (anch'egli neozelandese, di 72 anni); entrambi erano stati titolari di record mondiali. La doppia perdita ha duramente colpito la comunità nazionale, e suscitato commozione in tutto il mondo, ma questi due personaggi hanno lasciato una traccia profonda che rimarrà nel tempo.



Planata finale verso Omarama all'interno dell'onda generata dal Pukaki, dopo un volo che ha raggiunto il monte Cook. Il lago Pukaki riempie il fondo della valle. Foto di Milan Kmetovics

Venticinque anni fa, Bill Walker e i suoi amici furono attratti dalle gigantesche nubi lenticolari che spesso si allungano nei cieli sopra Omarama e salgono fino a 27.000 metri. Le Alpi del Sud, che percorrono l'intera isola meridionale, fanno da naturale ostacolo ai venti nordoccidentali dando vita a frequenti, forti e stabili sistemi d'onda.

Voli epici

Il volo più lungo nella storia di Omarama è un'andata e ritorno di 2.501 km realizzato otto anni fa da Terry Delore su ASH25, record mondiale che è rimasto in vigore per meno di un giorno a causa dei brillanti sforzi di Ohlmann sulle Ande. Considerando le relativamente piccole dimensioni della Nuova Zelanda, rispetto all'immenso sviluppo della Cordigliera andina, il volo di Delore spicca come uno dei più densi di valore mai compiuti al mondo. Meno complessità organizzativa, ma una prestazione decisamente mol-



Il Piper Pawnee lavora duro. A sinistra il capo trainatore Brad Newfield, con Dan McCormack. Foto di Rod Dew

to più impegnativa di quella tedesca.

A questo epico record aveva partecipato John Kokshoorn come copilota. Lo Stretto di Cook è stato attraversato per due volte, unendo un punto di virata a Napier (isola settentrionale) a quello di Clyde (isola del Sud) con 15 ore di volo alla media di 160 km/h.

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



Gli hangar e le strutture di Omarama, con lo sfondo delle montagne più vicine

Oggi Terry Delore sta aspettando le giuste condizioni per ripeterlo con il suo monoposto da 15 metri (ASW 27) per aggiungere tre nuovi record mondiali alla sua collezione. In allenamento, il giorno di Capodanno del 2017 ha realizzato un triangolo di 300 km alla media di 197,83 km/h (in classe 15 metri), superando di 9,4 km/h il record di Ohlmann. Venti anni fa, fu sempre Delore a sfondare il muro dei 2.000 km con un vecchio ASW 20, ad oggi ancora imbattuto se si escludono alianti di apertura maggiore di 15 metri o dotati di motore.

I percorsi

Le montagne che circondano Omarama in ogni direzione danno accesso a molteplici rotte. Il massiccio del Benmore (1.895 metri) è famoso per lo spettacolo che offre al tramonto guardando verso Nord. Il monte St. Cuthbert (1.555 m) è a Sud con il Nursery Ridge. L'onda si sviluppa con venti di ogni provenienza, ma Omarama è al centro di un'area (il Bacino di Mackenzie) che offre anche termiche, convergenze, appoggi in costone e venti sia catabatici che anabatici. È facile trovarsi a volare senza fatica, la sera, mentre l'aria sale dappertutto; qualche volta, per scendere a terra, non bastano i diruttori e bisogna saper trovare le discendenze! Facendo distanza in onda, si vedono spesso velocità al suolo superiori a 300 km/h. Altre volte si viene sputati giù dal cielo quando s'in-

contra il versante negativo dell'onda, o capita di essere scossi fino alle ossa da una turbolenza incredibile. Invece è raro che ci siano momenti noiosi. Di certo, ci si sente avvolti e sopraffatti dall'immensità e dalla bellezza degli scenari alpini.

Voli di 400 km sono molto comuni, quelli oltre i 1.000 per nulla rari. L'aeroporto si raggiunge in 10 minuti a piedi dalla piccola cittadina e ospita una delle organizzazioni commerciali di maggiore successo nel volo a vela, la Glide Omarama di Gavin Wills il quale, con l'aiuto dei suoi esperti istruttori, potrà accompagnarvi in onda sopra all'Aorangi (Monte Cook, 100 km più a Nord, 3.724 metri) o mostrarvi la rotta per Milford Sound sorvolando il territorio più incredibile del mondo. Per molti dei piloti visitatori, la semplice risalita del costone del monte Cook in un vento nordoccidentale è l'esperienza più emozionante, che vale il viaggio. Gli istruttori professionisti di Glide Omarama percorrono questo tracciato di 220 km un centinaio di volte ogni anno, spesso ripetendolo più volte nella stessa giornata. Ogni tanto si concedono un looping sopra la vetta più alta dell'Oceania...

I Fondatori

Il padre del volo a vela "kiwi", Dick Georgeson, è stato il primo a identificare l'immenso potenziale del Bacino di Mackenzie.



VENEZIA LIDO AERODROME

Aeroporto Nicelli dal 1926



www.venezialidoaerodrome.it

Nel 1950 si è comprato uno Slingsby Prefect, portandolo nell'isola meridionale e iniziando a volare da Simon's Hill, una collina a 35 km da Omarama, dove ha scoperto la presenza delle onde di sottovento in questa zona. Fu il primo pilota al mondo a comprendere come spostarsi da una barra d'onda a quella successiva, aprendo la strada per voli di distanza su meta prefissata in queste condizioni che prima erano riservate ai soli guadagni di quota.

È entrato nella leggenda per aver battuto molti record mondiali, rimanendo attivo con grande passione fino alla fine, che lo ha colto nella sua casa di Christchurch nel 2014 all'età di 91 anni.

Bill Walker, grande personaggio in sé, ha seguito le orme di Georgeson ma vi ha aggiunto la sua vena imprenditoriale (era a capo di un'industria e di una società d'ingegneria civile) per fondare uno dei migliori aeroporti volovelistici del mondo. Il sito originale di Killermont soffriva di troppe limitazioni, e per questo riuscì a convincere le autorità del distretto di Waitaki che sarebbe stato utile creare un nuovo aeroporto pubblico a Omarama. Il club locale si trasferì sul nuovo sedime con un piano per installare un serbatoio carburante interrato, un hangar e poche strutture, ma Walker aveva ambizioni ben più grandi e in una serie di incontri con Arthur Bud (a capo delle autorità locali) propose uno sviluppo intensivo organizzato nella forma della proprietà congiunta tra il Distretto e la comunità volovelistica.

La politica contribuì mettendo a disposizione il terreno, da poco acquisito, mentre la cooperativa Omarama Soaring Centre (costituita da piloti di quasi tutti i club dell'isola meridionale) si prese carico dello svi-

luppo e della gestione, senza gravare sulle casse pubbliche. Ancora oggi, questo è l'ordinamento esistente. La società di gestione mista (pubblico e privato) controlla l'aeroporto ed è ormai diventata una realtà con bilancio annuale multimilionario.

Theo Newfield, già campione del mondo, fu per alcuni anni il braccio destro di Bill Walker. Oggi osserva che lo stato attuale del campo di volo realizza perfettamente il progetto di Walker: ci sono un campeggio, degli chalet, una zona di rimboschimento, numerosi hangar, un terminal aeroportuale, strade interne di collegamento, il parcheggio aliante e carrelli, e un sistema di irrigazione.

Finanziariamente, Omarama gode di autonomia come programmato a suo tempo da Walker che era il "cervello" dell'operazione. Theo Newfield era felice di eseguire i suoi piani, e ritiene che il distretto, la città e la comunità volovelistica siano in perenne debito con Walker.

Altri importanti contributi vennero da Craig Keenan, Murray Roberts e Alan McNaughton. Vennero iniziati gli scavi per le linee elettriche, coperti con lastre in cemento. Fu portata l'acqua alle zone edificabili e creata un'illuminazione a lampioni, facendo tutto nella massima economia. I fondi (limitati) provenivano in gran parte dalle tasche di Bill, che ogni tanto arrivava in cantiere portando materiali di costruzione e per gli impianti, dei quali nessuno sapeva l'origine e il costo di acquisto. Il manager del vicino albergo Countrytime, Dave Smith, che aveva un passato nell'edilizia, assunse un apprendista per costruire le strade interne all'aeroporto, con l'aiuto di molti volontari.



Il neozelandese Theo Newfield sul suo ASG 29 mentre sorvola l'Aorangi – Monte Cook. A sinistra si vede la vetta della quarta montagna più alta del paese, il monte Sefton (3.151 metri). Foto di Milan Kmetovics

Candidatura allo scoperto

L'attività di costruzione fu catalizzata dalla coraggiosa mossa di ospitare i Mondiali del 1995, portando un altro personaggio rilevante: John Roake. A quell'epoca Roake era membro del consiglio FAI-IGC e poteva facilmente aprire le relazioni con le persone di maggiore rilievo nel mondo del volo in aliante. Quando fu concepita e proposta la candidatura, l'aeroporto non esisteva ancora! Roake organizzò la riunione annuale IGC proprio in Nuova Zelanda, e chiese che il voto fosse segreto.

Si pensava, con ragione, che nessun delegato volesse pubblicamente esporsi votando per una sede di gara certamente più impegnativa e costosa per le trasferte delle squadre, ma il risultato fu quasi unanime, con solo un voto contrario.

Come si è giunti a tale successo politico? Con la "corruzione", come disse Bill Walker con un certo umorismo: gli piaceva raccontare la storia di come fu mostrato ai quaranta delegati internazionali un terreno, una vaga idea di quello che sarebbe stato costruito, e poi furono portati in hotel a Queenstown, offrendo loro ottimi vini e ristoranti ogni sera, e gite a luoghi incantevoli come Milford Sound. Quando arrivò il momento di votare, erano "inca-

strati". Ora però il polveroso letto di un fiume doveva essere trasformato in fretta in un aeroporto di levatura mondiale, contando soprattutto sul lavoro di volontari. Ogni punto d'irrigazione doveva recare una targa col nome del finanziatore che aveva versato la quota di 300 dollari.

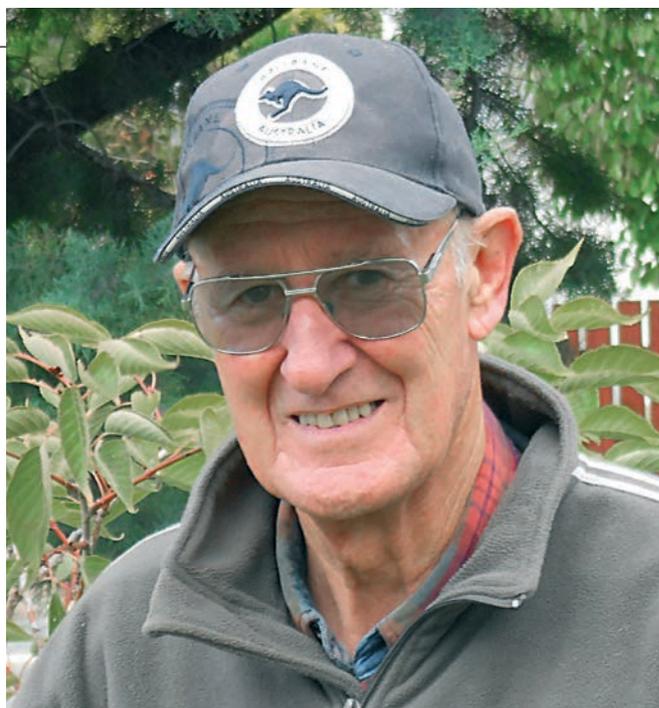
Nessuno si aspettava che le targhe venissero davvero installate, e infatti non ve n'è traccia, ma le donazioni furono numerose. Poi ci fu la vendita delle piazzole nell'area campeggio; si compì una miracolosa moltiplicazione delle piazzole vendute.

Lo spirito di tutti era comunque quello di contribuire disinteressatamente.



Uno schieramento di Tiger Moth durante il raduno annuale. 26 aerei d'epoca si sono riuniti per tre giorni. Foto di Rod Dew

L'impegno nella costruzione durò almeno cinque anni, mentre Newfield riuscì pure a vincere il campionato nazionale 15 metri nel 1994 e a partecipare in biposto (ASH 25) ai premondiali. Con un eccesso d'ingenuità, pensavano di essere competitivi anche col biposto, e in effetti conseguirono al Mondiale un onorevole settimo posto, mentre il titolo andò a Ray Linskey (NZ) su Nimbus 4 (seguito da Schwenk e Schroeder). Ray Linskey purtroppo è scomparso nel 2009 a causa di un tumore al cervello non operabile, ma la Coppa del mondiale e il suo Diploma FAI di 2.000 km sono esposti con alcune fotografie nella sede dell'aerostazione. La crescita dell'aeroporto non si è fermata dopo il mondiale. Ora c'è una serie di innovativi hangar progettati apposta per gli alianti, con accesso individuale; le vendite vanno alla grande, e trovano posto al coperto senza conflitti di spazio ben ottanta alianti, con fornitura di acqua ed elettricità. I tre hangar principali appartengono ciascuno ad una società separata, con incarico di gestione; i piloti possono acquistare quote di tali società ed ottenere l'uso delle parti definite. Con 15.000 azioni si ha diritto allo spazio per un aliante da 15 metri, mentre bisogna arrivare a 20.000 azioni per un 20 metri. La costruzione è perciò stata finanziata interamente da ciascuno degli utenti, senza gravare sulle finanze della società che gestisce l'aeroporto, mentre tali hangar rappresentano una grande ricchezza per l'insieme della struttura aeroportuale e



L'autore di questo articolo, Rod Dew

questo schema è stato copiato in tanti altri gruppi volovelistici nel mondo. Sono tuttora presenti, e disponibili gratuitamente, tre linee di ancoraggi che possono assicurare al suolo una cinquantina di aeromobili all'aperto. L'edificio che ospita il "terminal", cioè gli uffici e l'ampio auditorium per i briefing meteo e gli eventi sociali, è stato realizzato attraverso una radicale ristrutturazione del più vecchio hangar.



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





Il Duo Discus condotto dall'istruttore austriaco Martin Katschner si avvicina alla vetta del Monte Cook, 3.724 metri. Foto di Milan Kmetovics

I lavori sono stati finanziati con un altro dei geniali schemi di Bill Walker, attraverso donazioni e prestiti. Il bar-ristorante si chiama Kahu Café e occupa quelli che erano la vecchia club-house e gli uffici. La gestione è affidata a una coppia ungherese residente, Veronika Osko e Milan Kmetovics: Olga tiene anche dei corsi di ginnastica Tabata (tecnica aerobica giapponese) due mattine alla settimana, mentre Milan è uno degli istruttori in servizio a Omarama da lungo tempo. L'ospitalità è garantita dall'albergo Countrytime, appena fuori dal sedime aeroportuale, e dai 27 chalet (alcuni di proprietà privata e altri del club che li mette a disposizione dei visitatori). Non manca un'area dedicata a campeggio, spesso affollata.

L'operatività di volo

La flotta di Glide Omarama dispone di tre traini (un Pawnee, un Piper Super Cub e un GA200 Fatman, molto simile a un Pawnee), nonché di ben sei Duo-Discus, tre biposto Grob e tre monoposto (un Discus 2 15-18 metri, un Discus CS 15 m, e un semplice Mono Astir). Il personale arriva a contare quindici collaboratori, sotto la guida di Gavin Wills e del direttore generale Guy Sanders.

Tra i personaggi più in vista c'è l'inglese Lemmy Tanner, capo istruttore. Anche Justin Wills si rende spesso disponibile e il suo curriculum agonistico lo rende tra i più ambiti coach di Omarama. Notevole anche la presenza di Mike Till, un altro britannico con 12.000 ore di volo a vela all'attivo, che ha messo le ali a più

di mille allievi. Gavin Wills, proprietario e fondatore, sta progressivamente passando il testimone dell'attività quotidiana ma è sempre attento che la gestione di questa scuola, partita come iniziativa individuale e cresciuta fino ad avere un bilancio di un paio di milioni di dollari, sia costantemente all'altezza del ruolo e della reputazione.

Lo sviluppo è stato naturale: Gavin acquistò una quota del primo Duo-Discus giunto nell'emisfero australe nel 1997, e vi aveva affiancato la proprietà di uno chalet in campo.

Le eccellenti qualità del Duo lo convinsero a offrire voli di ricognizione e perfezionamento nell'impegnativo territorio delle alpi neozelandesi. In poco tempo, le richieste riempirono la disponibilità del singolo alliante, inducendo Gavin a investire nell'acquisto di altri Duo e prendendo alcuni collaboratori di grande reputazione come G. Dale (due volte campione del mondo in classe Club) e Lemmy Tanner.

La scelta di aprire l'attività ad Omarama fu legata alle particolarità di questa area, che Gavin ritiene "la migliore del mondo per le condizioni di veleggiamento che offre: termiche, pendii, convergenze e onda, unite ad una visibilità eccezionale grazie all'aria cristallina, e in assenza di spazi aerei invadenti. La natura propone continuamente sfide interessanti e le viste si aprono su panorami mozzafiato". In futuro vorrebbe aggiungere un meccanico e ispettore qualificato, e migliorare la coordinazione degli sforzi di promozione e propaganda di questo aeroporto come base per il volo a vela e per l'aviazione ricreativa.



Un altro dei Duo di Omarama mentre sorvola il Maitland verso Ovest, in direzione del lago Ohau. Foto di Milan Kmetovics

Altre attività

Ogni altra attività aviatoria è benvenuta, purché offra collaborazione e sia compatibile con il volo in aliante: c'è per esempio una forte sezione di aeromodellismo che opera sul vasto parcheggio dedicato ai rimorchi. Poco tempo fa si è svolto qui il raduno annuale dei Tiger Moth, con una tre giorni di festa e di volo che ha visto la presenza di quindici biplani e di altri dieci

aeroplani interessanti. Ogni anno si svolge uno stage di due settimane riservato ai giovani volovelisti, che godono di finanziamenti e di tariffe agevolate. Glide Omarama fa quasi tutto il lavoro di marketing e genera tre quarti delle entrate per la società di gestione dell'aeroporto. Se Gavin Wills è la figura di punta della moderna Omarama, il pioniere e primo benefattore è indubbiamente il compianto Morris William "Bill" Walker, al quale l'aeroporto verrà forse intitolato nei prossimi anni. ■

La scelta vincente!....

Peakweb.it

- Ogni tipologia di stampa offset e digitale
- Cartellonistica
- Fotografia,
- Video
- Ritocco fotografico a computer
- 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 • www.peakweb.it





VOCI di
HANGAR



Racconti tra le nuvole 2017

La quinta edizione del premio letterario e fotografico promosso dal sito www.vocidihangar.it e dall'Historical Aircraft Group

La premiazione si è svolta a Vigna di Valle presso il museo dell'AM <http://www.aeronautica.difesa.it/storia/museostorico/Pagine/default.aspx>



Non senza difficoltà, i magnifici sette giurati della quinta edizione del Premio fotografico/letterario **Racconti Tra Le Nuvole** hanno espresso le loro valutazioni riguardo i 38 racconti e le 15 fotografie pervenuti alla segreteria del Premio, e presso l'hangar Badoni del Museo Storico dell'AM a Vigna di Valle.

La quinta edizione ha riservato una piacevole sorpresa: un ex equo in settima posizione nella sezione letteraria, dunque ai venti finalisti che vedranno pubblicate le loro composizioni all'interno dell'antologia si aggiungerà anche il 21° racconto. Per gli altri partecipanti, tutti classificati alla ventiduesima posizione, la pubblicazione avverrà solo attraverso le pagine del sito web:

vocidihangar.it.

A loro verrà riservato un ampio angolo dell'hangar con acclusa biografia dell'autore, sinossi e recensione della redazione.

La copertina del volume che raccoglie i lavori premiati. Spicca la foto "Touch and Go speciale" che ha vinto il concorso fotografico



Giorgio Levorato: vincitore nella sezione fotografica con “Un touch and go speciale”, immagine di un L19 scattata durante il Fly Party di Montagnana

La fotografia vincitrice dell'apposita sezione appare in copertina dell'antologia, mentre le altre saranno pubblicate nelle pagine web del sito con acclusa biografia dell'autore nonché una breve scheda che ne chiarirà le caratteristiche, luogo e data dello scatto. A questo punto, a nome degli organizzatori, permetteteci di ringraziare coloro che, pur partecipando con impegno e passione, non sono giunti in finale. Grazie per essere stati “dei nostri”, per esservi messi in gioco e per aver declinato a modo vostro il cielo, il volo e il mondo aeronautico in tutte le sue sfumature. Ci auguriamo che la sensibilità, le “storie”, il talento letterario e l'occhio fotografico di chi non è stato premiato in questa edizione possa trovare il giusto riconoscimento... magari non più tardi della prossima edizione del Premio.



Giuseppe Bonasia: vincitore nella sezione letteraria con il racconto “Spad”



Da sinistra: Marco Forcina segretario del Premio, Clara Bartolini giurata, Andrea Rossetto presidente dell'HAG, Marco Iarossi giurato, Rodolfo Biancorosso direttore della rivista VFR Aviation, e Paolo Colucci

Ecco dunque le classifiche finali.

Sezione letteraria

- 1° Giuseppe Bonasia col racconto dal titolo "Spad"
- 2° Maddalena Schiavi Medas con "Due ali di gabbiano"
- 3° Evandro Detti con "Eravamo io e la pista"
- 4° Laura Gallo con "L'angelo giallo"
- 5° Maurizio Landi con "Blanik VV23"
- 6° Gianni Odino con "In volo al chiaro di luna"
- 7° Gaetano Andretta con "Lezioni di volo"
- 7° Antonio Viciani con "Amerigo e gli aviatori della tavola rotonda"
- 9° Eleonora Cappa con "Il Paradiso del volo"
- 10° Alessandro Corsi con "I volti oscuri della storia"
- 11° Chiara Schiavone con "L'impossibile"
- 12° Cristina Giuntini con "Appuntamento con il volo"
- 13° Roberto Cipolato con "Verso il cielo storia di un pilota"
- 14° Marilina Daniele con "La terra azzurra"
- 15° Elisa Trettene con "Volare, oh oh!"
- 16° Massimo Bencivenga con "Una carriola in volo"
- 17° Riccardo Sciarra con "Vola a casa"
- 18° Claudio Di Blasio con "Avventure con G"
- 19° Marcella Di Franco con "Nuvola"
- 20° Daniele Casalini con "Racconto futurista"
- 21° Michele Gagliani con "Nel mio cielo"

E altri 17 racconti di vari autori.

Sezione fotografica

Vincitore:

Touch and Go Speciale, di Giorgio Levorato

In Volo, di Adalgisa Angeletti

Il Cielo Sopra Di Noi, di Adalgisa Angeletti

Icaro, di Luca Zonari Canè

Pronto Al Via, di Luca Zonari Canè

Gemelli Diversi, di Luigi Orlandi

The Great Gig In The Sky, di Luigi Orlandi

The Ravens, di Luigi Orlandi

Aermacchi Mb-308 Detail, di Michele Rallo

Siai Sf-260 Lateral View, di Michele Rallo

Aermacchi Mb-326 Lateral View, di Michele Rallo

North American T6 Detail, di Michele Rallo

Fiat G-46 Front, di Michele Rallo

Piaggio P-166, di Michele Rallo

La Corsa Verso il Cielo, di Giorgio Levorato

Blanik VV23



Il Blanik "VV23" con livrea dell'Aeronautica Militare

Maurizio Landi

Lavora per la televisione e non ha un televisore in casa. In passato ha declinato la professione di giornalista sulla carta stampata, la radio e il web. È stato pilota di aeroplano e di alianti.

È istruttore di tiro a segno. Pratica la vela e suona il pianoforte. È un cuoco niente male, purché abbia

con chi condividere la tavola.

Nel 2008 ha pubblicato il romanzo "Il cane e l'arte del volo a vela". Con i racconti "Pietempol Air Camper" e "Dobbiamo essere in tre per fare branco, anzi quattro" si è classificato secondo nelle edizioni 2015 e 2016 del concorso "Racconti tra le nuvole". Per inKnot sta per pubblicare la raccolta di racconti "Ricette per soli uomini", seguirà in primavera il romanzo "Notte senza Luna".

Un istante. Un tempo infinitesimale rispetto a un secondo, che di per sé già non dura molto. Cosa si riesce a dire in un secondo? Un paio di parole, mezza frase? Mica tanto per noi umani, abituati a comunicare con soggetti, predicati e complementi, che per giunta devono stare tra di loro in un ordine logico e non contraddittorio. Eppure, in meno di un attimo, Marco si accorse che le nuvole raccontavano e che Anna riusciva a seguirne il fluire insieme a lui, senza bisogno di parlarsi.

Un racconto fluido che in un nonnulla condensava in vapore per poi sublimare, passando dall'azzurro del cielo profondo al perla dei cirri, e in un battito di ciglia virare imprevedibile nel bianco brillante e denso dei cumuli. Era solo un gioco, il loro vedere nel cielo i disegni della propria immaginazione. E come al cinema, ne seguivano le evoluzioni, rapiti. Con la testa di una appoggiata sulla spalla dell'altro e la mano di uno che cercava il braccio dell'altra.

Ci fu un brevissimo silenzio e l'applauso della platea rimbombò tra le arcate di metallo del vecchio hangar. Lo *speaker* riprese a parlare, e lui realizzò che le parole che un attore aveva appena letto lo avevano portato tra i premiati di quel concorso letterario al quale aveva partecipato senza tanta convinzione. A chi sarebbero mai interessate le storie di un avvocato quarantenne che scrive da quando aveva i pantaloni corti senza mai trovare un editore disposto a pubblicarlo?

Si guardò intorno e, più che la gente, lo colpirono i colori di quegli aeroplani appesi al soffitto. Mimetici grigioverdi contrapposti a sgariganti livree multicolori. Macchine ormai incapaci di volare per raggiunti limiti di età, ma ancora animate da un'armonia di forme che, al di là dell'aria fragile e vetusta, racchiudeva il segreto per spezzare il vincolo della gravità.

"Complimenti. Sa che ha vinto un volo sul Let Blanik?" fece entusiasta lei, convinta di avere a che fare con un patito di aviazione. E le guance le si illuminarono dando un riflesso quasi rossiccio alla pelle mora e liscia. Lui sorrise. E in qualche modo dissimulò il fatto di essere uno di quelli che considerano gli aeroplani soltanto un veloce e comodo mezzo di trasporto.

"Se mi segue, lo andiamo a vedere." Ammiccò con le sopracciglia nere che, simmetriche, si inarcarono, certa che l'uomo non desiderasse altro che curiosare tra le superfici di alluminio del vecchio aliante. Poi, sistemandosi il giubbotto di tela kaki, si disse di mettere da parte il proprio amore per il volo a vela e di fare con professionalità la parte di PR della manifestazione "*Racconti in volo*".

Lui neanche immaginava cosa fosse un Blanik, e di fronte a quel siluro bianco argento con le ali sproporzionatamente lunghe pensò a un aereo militare, con tanto di coccarda tricolore sulla fusoliera. Un parente d'epoca degli aerei spia U2 che conosceva solo perché su Google la loro foto appariva per caso nelle ricerche

sull'omografo gruppo rock irlandese. E una sella che agevolava lo spostamento della macchina nell'hangar contribuì alla svista, impedendo all' L-13 Let Blanik di poggiare l'ala sinistra a terra, nella classica posa di imbarazzo che hanno gli alianti quando stanno a terra.

"Meno male" commentò candido lui, immaginando nella rustica carlinga di metallo un motore simile a quello di un jet di linea. "Temevo di finire su uno di quegli aeroplanetti di tela. Mi danno un senso di inaffidabile, con l'elica che sembra volerti abbandonare da un momento all'altro."

Lei rise e spalancò ironica gli occhi contornati da un tratto spesso di matita nera. "Anche questa è una filosofia. Quello che non è a bordo non può scassarsi." Lui non afferrò il senso della risposta e con involontaria sicumera si ricordò che il cerimoniale prevedeva che i premiati andassero in volo subito dopo la proclamazione. "Deve solo presentarmi il mio pilota..." "Non ci siamo già presentati?" e fece spuntare il bianco dei denti tra le labbra amaranto.

Lui giusto per un attimo trattenne il respiro, poi pensò che da qualche anno le forze armate arruolavano anche le donne. Considerò l'età di lei e si convinse che la sua accompagnatrice fosse un militare, in abiti civili, tanto per non appesantire la manifestazione che aveva molto di sportivo e di informale. "Ho letto e riletto il suo racconto" fece la donna con aria convenevole ma interessata, mentre degli addetti in tuta da meccanico portavano all'aperto il Blanik. "L'idea di raccontare una storia d'amore con le forme delle nubi mi ha colpita. E poi è vero: l'amore è un ribollire dove tutto, più che essere quello che è, è il riflesso della vita che ti possiede."

"L' ho scritto qualche tempo fa, ma era rimasto nel cassetto. Poi ho trovato il vostro concorso, per caso su internet. Non parlavo di volo in senso stretto, ma mi è parso che potessi partecipare..." "Come, il suo racconto non parla di volo? Quei cieli cangianti dove un secondo non è uguale al precedente sono la quintessenza del volo. Ho capito subito che - diamoci del tu! - sei anche tu un pilota di volo a vela." Lui la guardò sorpreso. E la sorpresa virò in smarrimento quando uno degli addetti gli consegnò un cuscino che, per la presenza di cinture e di una maniglia, non poteva che essere un paracadute.

Lei perse quel poco di atteggiamento formale che ancora aveva e rise di gusto. "Non ci posso credere!" e per un istante restò muta con il proprio sbalordimento. "Non sei un pilota, e manco un appassionato di aviazione? E magari non sai neanche che cos'è un aliante?" Lui nicchiò e in un lampo di sincerità i suoi occhi verdi le rimasero impressi sul nero fondo delle pupille. All'aria aperta le righe rosse e nere sulla fusoliera del Blanik parevano aver dato alla macchina un aspetto meno dimesso, che bilanciava la posa patetica dell'aliante libero dalla sua sella, con l'ala sinistra a terra e il cupolino aperto che svelava un abitacolo

minimale con pochi strumenti sui cockpit in tandem e le cinture di sicurezza in canapa grigiastra. “Non capita. Ma se dobbiamo abbandonare l’alianti questa leva rossa sgancia il tettuccio. Sblocca le cinture di sicurezza, e salta fuori. Conta fino a tre e tira la maniglia del paracadute” e gli fece una smorfia affettuosa legandosi a crocchia i capelli neri e luminosi. “Per il resto la cloche ci fa abbassare e alzare il muso e piegare le ali. I pedali comandano il timone. E la leva gialla sul cruscotto comanda lo sgancio del cavo di traino. Ora possiamo andare a bordo.”

Lui guardò il cielo azzurro e bianco che s’insinuava oltre il vetro del cupolino ribaltato alla sua destra e si distese sul seggiolino anteriore. Giocò per un attimo con i pedali e con curioso timore guardò gli strumenti di bordo. Uno portava la scritta *km/h* e doveva misurare la velocità. Quella al centro era certamente la bussola, la scatola con le manopole doveva essere la radio, e poi c’erano un paio di altre scatolette tonde che proprio non immaginava cosa fossero.

“Torre, buongiorno dall’alianti *Victor Victor Due Tre*. Allineato su pista *Zerocinque*. Notifica per un volo locale. Pilota in comando Alice Campisi. Un passeggero a bordo, Sergio Zanardo.” E a lui sembrò quasi che la donna recitasse alla radio una frase rituale. Alice tirò giù il cupolino e uno scatto metallico risuonò nell’abitacolo che in un istante diventò accogliente e segreto come una tenda canadese. “Tettuccio chiuso e bloccato. Diruttori chiusi e bloccati. Trim regolato. Altimetro azzerato.” recitò tra sé e sé la donna, e Sergio si zittì per ascoltarne l’impasto della voce.

Un tizio si chinò sotto il muso dell’alianti e diede un colpetto con la sinistra sul cupolino, proprio all’altezza degli occhi ammirati del passeggero. Poi uno scatto secco risuonò nella carlinga e il tizio diede un paio di strattoni a una corda gialla che evidentemente era stata agganciata alla fusoliera. E lì, Sergio si convinse che un aliante davvero non ha motore e bisogna tirarlo in volo come un aquilone.

Un aeroplano in livrea mimetica sgasò a bordo pista

e sollevando polvere con l’elica si mosse lentamente tendendo il cavo giallo, fermandosi proprio dove finivano le enormi cifre 0 e 5 dipinte di bianco sull’asfalto. Alice allungò la sinistra e con le nocche bussò sul cockpit alle spalle di Sergio. “Tutto a posto?” “Certo” ma tradì un po’ di spaesamento. “L’aliente è pronto al decollo.” parlottò lei alla radio e il motore dell’aereo s’impennò facendo vibrare l’aria. Poi la ruota del Blanik iniziò a rotolare sull’asfalto riempiendo l’abitacolo di stridii metallici.

“Mi pare una carriola!” ironizzò nei suoi pensieri Sergio che aveva le braccia appoggiate sulle gambe per non interferire con i comandi e fissava le linee della pista. Le lunghe ali ebbero un momento d’incertezza, poi si livellarono e diedero l’impressione di aver preso loro il comando di quella strana macchina. All’improvviso la ruota zittì e una qualche manovra mise il muso di sbieco rispetto alle linee di mezzeria mentre l’aereo di traino restava ancora incollato al suolo.

“Il cielo non è uno spazio vuoto. È una cosa viva e devo compensare il vento. Sennò ci porta dove dice lui.” Poi anche il traino si staccò dalla pista.

Onde invisibili, venti sinuosi, aliti impercettibili animavano quel mondo che pareva non avere punti di riferimento. Aereo e aliente nuotavano nell’aria, imprevedibile proprio come Sergio aveva immaginato le nubi. Scartava di lato il traino o era il Blanik a non saperne seguire la traiettoria e stratonava il cavo giallo come una barca alla bitta d’ormeggio? Era la terra ad avvilupparsi nelle virate o erano le ali a risucchiare le macchine volanti verso una nuova direzione? L’uomo si arrovellava, e Alice parve proprio leggergli in testa: “Guarda che la stasi del suolo è solo la più banale delle possibilità. È che noi terricoli ci siamo abituati. E poi non è manco vero, mica la terra è quella cosa immobile che immaginiamo. Ribolle pure lei come le nuvole.” Il traino si arrampicava nel cielo che nella sua trasparenza aveva qualcosa di luminoso e di elettrico. Il Blanik gli stava a ruota, mentre le lancette di uno



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

strano orologio con sole dieci ore si rincorrevano misteriose. Sergio in una connessione imprevedibile delle sinapsi intuì che non indicavano alcun tempo, e provando a interpretarne i segni giunse alla conclusione che il Blanik aveva raggiunto i mille metri di quota. In quell'istante, forte e materiale, il cielo parve mettere in riga le macchine che osavano sfidarlo. Una turbolenza scosse il traino e l'aliante che, sospesi nel vuoto, vibrarono mostrando tutta la loro tracotante precarietà. "Tira la maniglia di sgancio."

Tlack. Il traino si buttò in picchiata a sinistra, confondendo la sua livrea mimetica con il verde e il grigio delle montagne circostanti che, laddove finiva la vegetazione, iniziavano a mostrare la superficie tagliente e impervia delle rocce. Il cavo lo seguì, solcando di giallo l'aria per poi sparire nella profondità del cielo.

Il Blanik per un attimo rimase incredulo della ritrovata libertà, poi virò a destra, lento e leggermente cabrato. L'aria ancora un poco scossa dall'elica del traino si placò, ma non zittì. Continuava a raccontare il suo continuo divenire lungo la superficie metallica delle ali e della fusoliera. Sergio aprì leggermente il finestrino sul tettuccio e ne percepì più nitido il fruscio.

"Prendi i comandi." E, pur non potendosi guardare l'un l'altra, lui colse nella voce di lei quella venatura di piacevole impaccio che c'è sempre quando un uomo e una donna si ritrovano per la prima volta da soli. Sergio allungò i piedi sui pedali e strinse con la destra la cloche. Quel fruscio che entrava nell'abitacolo sembrava suggerirgli di muoversi morbido sui comandi e piano piano abbassò l'ala sinistra. Da ragazzo era stato ciclista e immaginò che anche gli alianti girassero inclinandosi. Di nuovo Alice gli lesse nel pensiero: "I fratelli Wright, gli inventori dell'aeroplano, erano meccanici di bicicletta. Furono i primi a capire come far virare un velivolo."

Il Blanik iniziò a scivolare a sinistra, ma il muso lentamente puntò dall'altra parte. Sergio impaurito portò la cloche verso destra, ma sentì la donna opporsi agendo sul proprio comando e vide il muso girare lentamente a sinistra. Lui pensò ai pedali e si accorse che il piede sinistro si era leggermente staccato dalla pedaliera sulla quale Alice aveva impercettibilmente agito. Concluse che il cielo non era una strada e che bisognava usare tutti i comandi contemporaneamente. Poi, portò la cloche a destra e ordinò alle ali di rimettersi dritte sull'orizzonte. E pigiando un po' il pedale si accorse che anche il muso andava nella direzione giusta.

"Benissimo." gli disse Alice compiaciuta, e lui provò la segreta soddisfazione di uno scolarotto lodato. "Però dobbiamo andare a Sud, verso le montagne" e leggermente forzò sui comandi come a suggerirgli la direzione da seguire.

La donna sembrava portarlo per mano nel cielo e lui si ricordò di un detto orientale: "Quando l'allievo è pronto, il maestro arriva."

Che il suo racconto fosse l'inconfessato desiderio di

imparare a volare e Alice il maestro venuto a liberarlo dalla sua limitata natura di animale vincolato al suolo? Pareva proprio un'arguzia del destino: un racconto dimenticato in un cassetto, un concorso letterario scovato per caso e Alice venuta a dare forma a qualcosa che da tempo lui intuiva, ma che non riusciva a spiegare se non con l'immagine viva e cangiante delle nubi. Per un attimo Sergio pensò che davvero le cose potessero stare così, ma se ne dispiacque. Con un maestro non si può trovare confidenza. E invece era proprio quella che lui cercava con Alice, nel rimbombante silenzio di quell'uovo di alluminio e plexiglas che ormai aveva raggiunto il profilo di un rilievo.

"Non siamo troppo vicini alle rocce?" chiese l'uomo, intimorito. "Qui abbiamo quello che ci serve. Sembra un paradosso, ma per godere di questa straordinaria libertà, dobbiamo ubbidire a quello che ci comanda l'aria." Il Blanik vibrò in una forte corrente che fece formicolare lo stomaco dei due a bordo. Volava parallelo a un costone brullo e aspro con il muso leggermente di sbieco verso valle. "Il vento risale la montagna e crea un flusso ascendente. Lo dobbiamo sfruttare per mantenerci in volo più a lungo. Vedi quell'interruttore di metallo sullo strumento a destra, quello con una lancetta ferma in orizzontale sullo *Zero? Metti su On.*" *Ti, ti, ti, ti, ti, ti...* Un cicalino metallico iniziò a vibrare, e più l'aliante veniva sballottato in alto dal vento più la sua frequenza diventava acuta. Per un attimo il Blanik sprofondò in una discendenza, gli stomaci sembrarono rivoltarsi e il cicalino, con un cupo *Ta, ta, ta, ta*, indicò che la quota diminuiva. "Per sua natura l'aliante non può che planare. Dobbiamo trovare zone di ascendenza per guadagnare quota, o perlomeno non perderla."

"E per andare da un posto all'altro?" "Hai mai guadato un fiume saltando di sasso in sasso fino alla riva opposta?"

"Sì, certo." "Uguale. Facciamo quota fino a essere a portata di planata con un campo atterrabile intermedio e andiamo da quella parte. Poi riguadagniamo quota fino a poter raggiungere un altro campo e via via fino a destinazione. E se non abbiamo quota sufficiente torniamo indietro."

Ti, ti, ti, ti, ti... Lentamente l'aliante scalò il pendio fino a superare la cresta più alta della giogaia. La forza ascendente si placò e, prima che il cicalino lo rivelasse, Sergio lo intuì sentendo il fondoschiena sprofondare sul seggiolino.

Oltre il plexiglas l'aria continuava il suo vivace monologo di fruscii e sbuffi. "Attento a non farci scarrocciare dal vento oltre il costone. Vira verso valle." ordinò Alice senza agire sui comandi. L'uomo si concentrò: giù l'ala sinistra per virare, piede sinistro per far girare il muso e cloche avanti per accelerare e evitare l'effetto del vento.

S'illuse di aver fatto tutto da solo e entusiasta commentò: "Devo dimenticare tutto quello che ho imparato sulla terra. Ma è una complessità che mi esalta." "Te l'ho detto: il vincolo del suolo è una nostra stupida semplificazione."

"Giuro, non so se siamo noi a volare il cielo o il cielo a volare noi." "Mi pare una bella presa di coscienza per essere la prima volta. Ma questo aliante è un ottimo maestro. Per decenni è stato il battesimo dell'aria per i ragazzi delle scuole superiori che partecipavano ai corsi promozionali dell'Aeronautica Militare. Evidentemente ha sviluppato un suo metodo."

"Lo avevo immaginato: sei un pilota militare" e si consolò del fatto che il maestro fosse l'aliante e non la donna. "Macché. Oggi giochiamo a trarre conclusioni affrettate. Mi occupo di pubblicità. Solo che adoro volare, e piano piano sono riuscita a trovare i fondi per far restaurare il Blanik. E il museo me lo lascia pilotare." Per un attimo Alice socchiuse gli occhi, pensando di confidargli l'entusiasmo che provava nell'intuire il cielo e le straordinarie emozioni che provava in volo. Ma si trattenne. Quante volte quelle sue confessioni erano state bistrattate, quasi fosse da stupida vedere in un banalissimo giro in aliante un paradigma per dare un senso alla vita con i piedi sulla terra?

"Perdiamo quota" la distrasse Sergio, interpretando il suono del cicalino. "Te l'ho detto: di suo l'aliante non può che planare. Vedi quel cumulo vaporoso e tondo a ore due? A destra! Vacci sotto." L'uomo non chiese spiegazioni, e con piede e cloche portò l'aliante a puntare verso la nuvola. Pochi secondi dopo il cicalino variò di nuovo verso i suoni alti e Alice mise più vigore sui comandi. Sergio capì che lei voleva avere il pieno controllo della macchina e rilassando la presa si limitò a seguire con la mano la cloche.

Il Blanik si inclinò in un'acuta virata e un istante dopo il cicalino fischiò la nota più alta e vibrante che aveva. L'indice dello strumento che misurava la velocità ballava irrequieto e il muso dell'aliante si alzava e abbassava altrettanto instabile, come se la macchina fosse preda di un fiume vorticoso che risaliva il cielo.

"Siamo in una termica. Aria calda che sale, probabilmente innescata dalla pietraia qui sotto. E il cumulo è il suo vertice, con l'aria che espandendosi raffredda e fa condensare l'umidità." Con un colpo netto sulla cloche la donna inclinò ancora di più la virata. Il cicalino parve impazzire, e lei si rammaricò che l'uomo non potesse vedere la smorfia di grintosa soddisfazione che fece la sua bocca amaranto nel rendersi conto di aver centrato il punto più favorevole dell'ascendenza. Sulla sinistra il cupolino ruotava proprio intorno alla pietraia e l'aria turbolenta strepitava, stratonando la macchina volante con vere e proprie manate. Sergio ne ebbe un po' timore e chiuse il finestrino sul tettuccio. Improvviso provò un moto istintivo di disagio. "Che Alice sia la morte che è venuta a prendermi?" gli balenò in testa. Ebbe terrore di quel suo strampalato pensiero nel quale tutto sembrava compiersi. "Mi intuisce, mi suggerisce, ma è solo perché vuole portarmi dove dice lei." Gli apparve assolutamente verosimile il destino di uno sfigato scrittore che vince un concorso letterario solo perché alla fine doveva compiere quel volo fatale.

Morte o non morte, Sergio aveva bisogno di guardare Alice. La sua sola voce che vibrava insieme agli aliti del cielo non gli bastava. Voleva cogliere le sue espressioni e leggerne i colori sul volto. Alzò la testa e storse il collo, e appena appena, sul riflesso in alto del cupolino, intravide specchiati la fronte e il nero della crocchia di capelli. "Guardami." pensò e in quello stesso istante lei alzò la testa per vedere quanto era lontana dalla base del cumulo. Sorrise, evidentemente aveva intravisto il volto dell'uomo anch'esso riflesso sul tettuccio.

"Mi piacciono i tuoi colori scuri che paiono ancora più netti in questa luce chiara" le disse lui, meravigliandosi di quanto naturale fosse avere a che fare con la propria morte. E gli passò ogni terrore. Poi il Blanik si scosse in una turbolenza ancora più forte, manifestando tutto l'imbarazzo per il suo essere capitato per caso nel mezzo di un tête à tête. Allora, Sergio si convinse che Alice non poteva essere la fine di tutto.



GLIDERSERVICE NOVAK

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

Al vostro servizio
dal 1988 - più
di 1700 aliante
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

“Aspetta di arrivare sotto il cumulo. Le particelle d’acqua fanno da filtro e non ci sono più riflessi. Se il cumulo è denso è addirittura buio.”

Sergio strinse la cloche. “Prima avevo fatto un brutto pensiero...” “Fanne uno bello e vai avanti.” Allora lui pensò che Alice era l’amore. Senza conoscerla si fidava di lei. L’avrebbe seguita anche prima quando la credeva la morte, figuriamoci adesso. E, poi, anche l’amore viene a prenderti e a portarti dove ha deciso. E sentiva di non poterci fare niente.

Ti, ti, ti, ti, ti. L’alante levitava spiralandò nell’aria. *Ta, ta, ta, ta.* *Tu, tuuu.* All’improvviso quella spinta ascendente si era trasformata in una forza contraria. E nelle viscere dei due a bordo qualcosa sembrò rimescolarsi. Sergio alzò la testa per provare a rivedere Alice, ma intravide solo la base scura della nube che impediva al cupolino di trasformarsi in specchio. “Via di qui. Il nostro cumulo non ci vuole più aiutare. Abbassa il muso così acceleriamo e paghiamo meno la discendenza.”

Sergio girò lo sguardo verso il musetto e raddrizzò le ali, mentre il Blanik parve quietarsi puntando lontano da quella zona. Però l’idea che avessero un loro cumulo lo intenerì. Per un attimo immaginò gli occhi di lei neri e vivi e parve buttare giù una frase che non aveva nulla a che fare con la vibrazione che aveva in corpo: “Strano modo di andare questo. Per muoversi da un posto all’altro bisogna fare la strada più lunga.”

“Sei sicuro che in un universo curvo la strada più breve per unire due punti sia la retta? Il nostro intelletto sequenziale non ci aiuta” e appiattì i polpastrelli per sentire l’emozione che lui trasmetteva ai comandi.

Sergio provò di nuovo a alzare lo sguardo, ma nel riflesso sul cupolino si vedevano solo il blu dei jeans di lei e la destra che teneva la cloche. Aveva le unghie laccate di rosso e l’avambraccio leggermente scoperto dalla manica del giubbotto. La pelle era scura e s’in-

travedeva al polso la linea dei tendini. Come il protagonista del suo racconto, Sergio desiderò di prenderle il braccio. Lei con un dolcissimo movimento della cloche sfruttò il gioco dei meccanismi e l’inerzia della macchina e, senza influire sul volo del Blanik, parlò direttamente al polso di lui.

“Sono contento di questo concorso. Penso che ho vinto solo perché ti dovevo incontrare.”

“Il destino non è un punto di arrivo, ma una condizione” e tenera fece arrivare un’altra vibrazione sulla cloche di lui. “È come questo volo. Non è necessario andare da qualche parte, è importante che ci stiamo in mezzo. In mezzo all’aria e alle sue nuvole, al calore del sole che crea i venti e le correnti, al mare che libera il vapore, e a tutto il pianeta che girando crea il gioco dei giorni e delle stagioni.”

“Dovevo venire fin quassù per rendermi conto che dal cielo s’intuisce la terra.” “C’eri riuscito benissimo col tuo racconto.”

“Ti confesso che ho fatto una fatica incredibile a scriverlo. Non mi aiutavano le parole.” “La nostra è una lingua lineare e ha difficoltà a raccontare in tre dimensioni.”

In una fetta di cielo sgombro e blu acciaio, un ciuffo bianco annunciava un cumulo in formazione. *Ta, ta, ti, ti, ti.* Il cicalino segnalò una debole ascendenza. Lei abbozzò una virata ampia e si accorse che non c’era bisogno di stringere per mantenersi nel flusso in salita. L’aria continuava ad alitare sulle superfici di alluminio della macchina volante. Alice e Sergio a bordo guardavano il cielo e la terra svolgersi intorno, lasciando che a parlare fossero le loro mani sulle cloche e i riflessi che il sole creava sul cupolino.

Il Blanik con discrezione si voltò a guardare al suolo l’ombra delle sue lunghe ali, concedendo l’intimità dell’abitacolo a quell’uomo e quella donna che non erano uno più uno e neanche due, ma molto di più. ■





Vitacura, il Cile, e l'Ottava Finale GP

- *L'incredibile bellezza delle montagne in un teatro di volo difficile, esaltante e impegnativo*
- *Il Grand Prix, lo sforzo organizzativo e le eccellenti infrastrutture dell'aeroporto di Santiago*
- *Regole e sicurezza in discussione*



A pochi chilometri dalla capitale, il territorio andino si tinge di contrasti e colori. La forte inversione termica mi ha spinto a cogliere l'occasione di uno spettacolare volo a motore sul Cessna del club condotto da Guy Westgate

Ho passato le vacanze invernali visitando la Patagonia e la Terra del Fuoco, territori divisi tra Cile e Argentina. Mi è quindi sembrato naturale aggiungere una settimana per volare in alianti presso il club che ha sede a Santiago del Cile, visto che l'Argentina è ormai attiva solo in pianura dopo l'abbandono delle maggiori spedizioni europee. Avevo preso accordi con il direttore

dell'aeroporto Vitacura e con alcuni piloti cileni, ottenendo rassicurazione che, dal 9 al 16 gennaio, avrei potuto volare in biposto con validi accompagnatori. In quella settimana si sarebbero svolti gli ultimi due giorni di gara del campionato nazionale, e poi avrei fatto in tempo a vedere l'inizio della Finale mondiale dell'ultima stagione Grand Prix.

L'Aeroclub de planeadores de Vitacura è da una decina d'anni uno dei più noti paradisi del volo a vela, per molte ottime ragioni. Risale infatti al 2009 il primo evento di qualificazione GP e nel 2010 si è svolta la Finale mondiale, sulla quale l'investimento è stato enorme: filmati ad alta risoluzione, tracking, una ricca organizzazione a terra; ne scaturì un magnifico filmato tuttora disponibile in DVD e BlueRay con riprese davvero emozionanti degli alianti in gara.

L'aeroporto Vitacura

Arrivando a Santiago si stenta a rendersi conto che qui vivono sei milioni di persone. Un'intricata rete di autostrade in gran parte sotterranee permette di muoversi in auto rapidamente, a patto di non sbagliare uscita. Lo sviluppo edilizio ha creato ampi quartieri moderni, con edifici imponenti e riccamente rifiniti (vetro, marmo, decorazioni artistiche) ma tutti un po' simili tra loro, con guardie e sistemi di sorveglianza.

Una città in gran parte realizzata a misura d'automobile, con alcuni notevoli grattacieli. E poi ci sono le montagne: le Ande, ben visibili a poca distanza, ma in particolare il Manquehue che coi suoi 1.000 metri (la cima è a 1.700 m sul livello del mare) è circondato su tre lati dalla città. Proviamo a pensare al Musinè (montagna dove vengono sganciati gli alian-



In finale per Santiago Vitacura. Rispettando i parametri di entrata in circuito, nessun problema

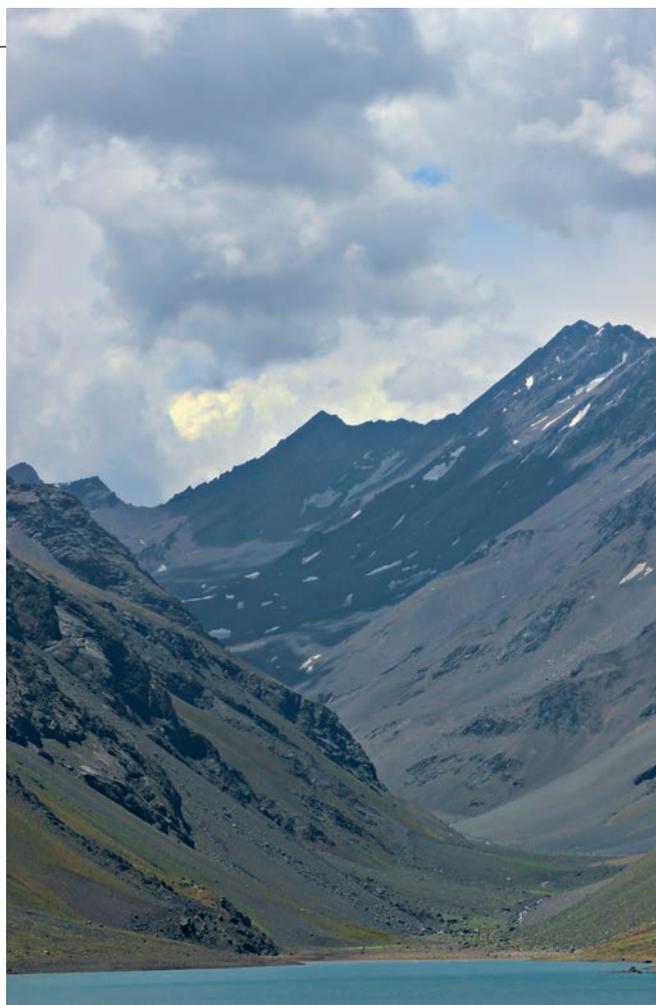
ti di Torino e che dà accesso ai 3.000 metri della Val Susa) ma immaginiamolo nel bel mezzo di Roma, con magari il Gran Sasso a soli 30 km. In pratica, mentre si sale nella prima termica avrete una bella visuale su una grande metropoli, con centinaia di migliaia di edifici proprio sotto di voi.



L'aeroporto municipale ospita il club volovelistico e sorge accanto al fiume e all'autostrada sotterranea. Sullo sfondo la montagna di sgancio, il Manquehue (circa 1.000 metri sulla città)

L'aeroporto è gestito dal club volovelistico, che lo ha ottenuto in concessione dal municipio. Il sindaco è un pilota lui stesso. Oltre agli alianti, con una scuola molto attiva e vari eventi sportivi nel corso dell'anno, trovano spazio anche la scuola di volo a motore e un gran numero di hangar privati. Vi sono alloggiati aerei d'affari, da turismo ed elicotteri dai quali proviene la maggior parte dei ricavi del club. La rendita di posizione è perciò invidiabile.

Lo spazio fisico è ridotto, soprattutto in larghezza, dalla presenza di un fiume e dal recente allargamento delle carreggiate autostradali. I decolli sono preoccupanti: per qualche secondo in uscita dal campo l'unica emergenza è rappresentata dal fiume (con grossi massi, sostanzialmente un suicidio per evitare vittime innocenti), poi procedendo si potrà scegliere un campo da Polo, ma di nuovo per qualche secondo la prossima emergenza non potrà che essere su un parcheggio di automobili. I secondi passano in fretta, e si è finalmente in grado di fare la virata di rientro. Non sono a conoscenza di alcun incidente grave nella storia recente. In rientro è sufficiente applicare rigidamente dei parametri di avvicinamento: sotto una quota fissa ci si ferma e si sale o si atterra qualche chilometro prima delle abitazioni. Volare il circuito sulla grande città pare impressionante, ma ci si abitua subito. Sul sito del GP è disponibile un interessante file PDF per il self-briefing, che include ottime spiegazioni sull'atterraggio e sugli aeroporti alternati; i veri fuoricampo in Cile sono meno di uno all'anno, per ottime ragioni. Le strutture sono molto belle e soprattutto ottimamente mantenute: l'erba verdissima viene irrigata più volte al giorno, la club-house è in stile alberghiero a 4 o 5 stelle, e come è giusto aspettarsi da un campo di volo situato nel bel mezzo di una ricca metropoli



Vista dal Lago Portillo, a due passi dai 6.900 metri dell'A-concagua

moderna, e capitale di uno stato, ospita i loghi di vari sponsor. Non mancano ben due piscine, un campo da tennis, un parcheggio per i visitatori con ingresso separato, un ristorante gestito in maniera altamente professionale.

Nano⁴

lx nav

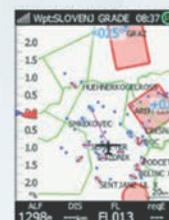
Toccami!

- Touch screen
- Navigazione Waypoint e Task
- Indicazione Spazi Aerei
- Variometro interno
- Registratore di volo IGC (anche per motori JET a turbina)

36h



Da: 590€ + iva

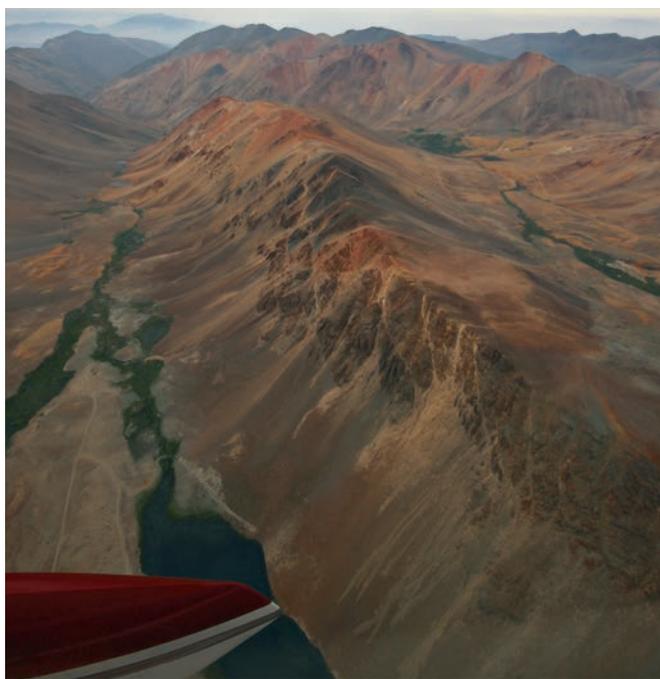




Una delle grandi miniere a cielo aperto, grande ricchezza del Cile insieme ai vigneti. Sebastian Kawa ne stava costando i gradoni quando gli operatori hanno fatto brillare delle cariche esplosive

L'attività del club

Il club ha poco meno di 300 soci, tra i quali una ventina sono istruttori volontari. Ho notato la presenza di molti giovani studenti, impegnati ad aiutare le operazioni di volo. Di solito la preparazione e l'allineamento degli allianti del club viene svolto da loro, a favore dei soci che hanno prenotato il mezzo. La flotta comprende un Duo Discus, molti Blanik (anche il monoposto L33), due Janus C con carrello retrattile e alcuni monoposto anche di altissime prestazioni (Ventus 2b, 2Cxm, 2Cxt, un Nimbus 4t). I traini sono Cessna e Piper Supercub, utilizzati anche per la scuola di volo a motore e per turismo. E poi, pare incredibile, c'è un antico biplano Boeing Stearman a disposizione dei soci qualificati. Oltre agli hangar ci sono tettoie di riparo, con rampe di parcheggio a livelli differenti per permettere di portare fuori un singolo aliante senza manovrarne altri. La stagione volovelistica migliore va da ottobre alla fine di febbraio, ma con un traino di 45 minuti fino a circa 3.000 metri ci si può assicurare condizioni di termica tutto l'anno. L'Aconcagua dista meno di 100 km e svetta a 6.900 metri... cima più alta di tutta la Cordigliera andina. Spesso i voli in termica si svolgono tra i 4.000 e i 6.000 metri. Le distanze così piccole non devono trarre in inganno: solo i piloti più esperti sanno come navigare in sicurezza tra le profonde valate spesso inatterrabili, in un dedalo orografico affetto da fortissime e improvvise turbolenze. L'abilitazio-



Peccato aver avuto poco tempo per godere dei magnifici panorami

ne a percorrere queste rotte si ottiene dopo un lungo apprendistato e rispettando rigidi parametri di quota lungo i percorsi. La corrente a getto (Paolo Mion, un abbraccio!) scende qui a livelli più bassi del normale, e finisce per interferire con l'attività termica dei ripidi pendii andini. I voli sono quindi esaltanti ma impegnativi.

La mia visita

Purtroppo le mie ambizioni di volare sulle Ande sono state ridimensionate. Il Duo Discus del club era appena stato distrutto in un fuoricampo, e i piloti più esperti erano impegnati come partecipanti od organizzatori nel campionato nazionale prima, e per il GP poi. Ma la mia delusione si è stemperata col passare dei giorni: l'aeroporto si stava riempiendo di vecchi amici e di personaggi ben noti, ho stretto nuove amicizie sincere, e mi sono consolato girando la regione in automobile. In effetti la strada che scende dall'Aconagua conduce fino alle spiagge sull'oceano in sole due ore di guida! Poi ci si è messa la meteo a togliermi le ultime velleità di performance volovelistiche, con una massa d'aria estremamente umida e stabile. I primi due voli li devo alla generosità del mitico Guy Westgate, pilota di linea e di airshow, che è socio del club; un mattino, presto, con il Cessna 172 per vedere i panorami prima dell'infittirsi della foschia, e poi sullo Janus C rimanendo sulla prima montagna a sentire gli sbuffi di termica che lottavano contro l'inversione nel tardo pomeriggio. Il giorno seguente appena un pochino di fortuna in più: due ore sullo Janus C accompagnato dall'istruttore Hans Weiner, mentre era in corso una prova del GP.

Nonostante la mia presenza in qualità di giornalista, al mio volo sono state strettamente applicate le regole, impedendoci di interessare il percorso degli alianti in gara e quindi evitando le valli più spettacolari.



La club-house è elegante e offre una cucina raffinata



La cerimonia di apertura del Grand Prix

OFFICINE AERONAUTICHE GHIDOTTI S.r.l.

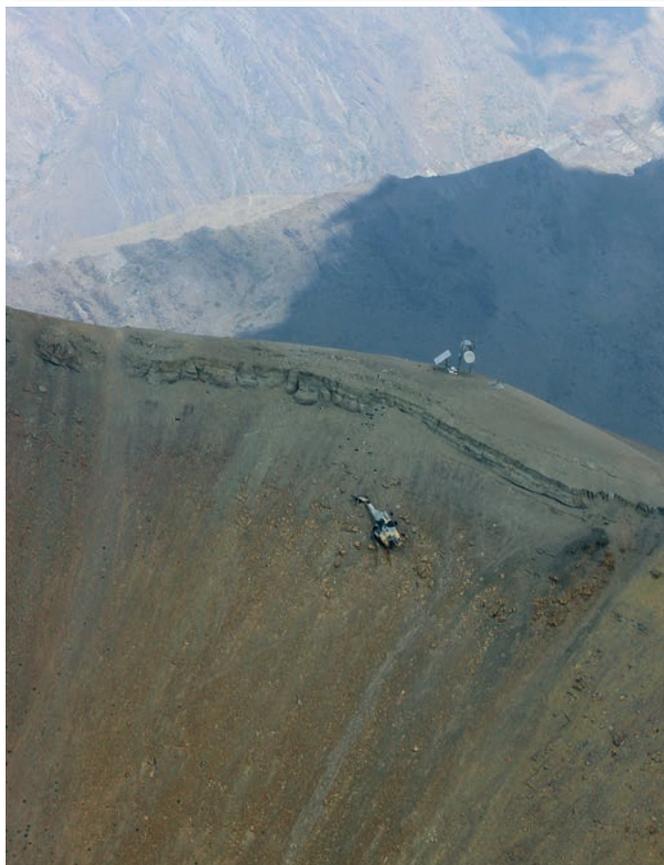
Via dei Grilli, 5 - 41012 Carpi - Modena - Tel. +39 059 681227 - info@officineghidotti.com - www.officineghidotti.com



- 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
- Ispezioni e rinnovi ARC - Servizio CAMO - Assistenza tecnica e burocratica

OFFICINA ALIANTI: Via Prato delle Donne, 19 - 44100 Ferrara (FE) - Aeroporto di Aguscello

Il volo è stato emozionante e ne conservo una forte memoria: dopo la salita al Manquehue, ho lasciato alla quota parametrizzata per andare nella zona chiamata "Laboratorio", da dove si è autorizzati ad avanzare solo se si ha almeno 2.400 metri. Nel frattempo la mia guida mi ha mostrato il relitto di un pesante elicottero militare, che se ne sta lì su un pendio appena sotto alla cresta, sulla quale aveva probabilmente fallito un atterraggio.



In volo sullo Janus C, che porta il Flarm e uno strumento per le chiamate di soccorso. Sul costone si nota un relitto militare

Credo sia stato solo un grosso danno economico viste le condizioni non devastate dell'abitacolo; mi ha ricordato le escursioni subacquee sui relitti... Da lì ho planato con cura seguendo alcune fasce portanti, per arrivare al mitico pendio degli Españoles con la quota giusta per approcciarlo in corsa. Su questa

lunga cresta di circa 30 km, con frequenti cambi di direzione e tanti falsi piani, Hans mi ha chiesto i comandi, peccato. Mi ha mostrato il suo stile, fatto di passaggi vicinissimi, manovre rapide, e velocità mai sotto 1,7 Vs (diciamo sui 140 km/h con lo Janus, che stalla a meno di 80). Il vario stava quasi sempre su, ma ogni pochi secondi ecco una violenta botta negativa attraversata in velocità. Sono anche apparsi dei maestosi condor, l'uccello che è il simbolo delle Ande.

Ora che sono a casa, e piove da giorni, rimpiango di non avere avuto più occasioni di godere di quegli incredibili scenari ed avventure. I ricordi sono vividi: la grande area metropolitana che scompare rapidamente alla vista già dal secondo lato del Manquehue, e l'opportunità di allungare nel Laboratorio. Nonostante la visibilità non eccelsa, era straordinario lo spettacolo offerto dai colori delle montagne ricchissime di minerali (Kawa racconta di aver costonato una gigantesca miniera a cielo aperto, e mentre passava accanto a uno dei gradoni ha sentito un forte boato e visto saltare in aria con le cariche esplosive una linea di terreno). Mi sono stupito, notando che eravamo ancora in efficienza per un velocissimo rientro alla base, mentre intorno il panorama sembrava quello di Marte, quasi del tutto disabitato, completamente brullo e con poche strade. Solo la vista delle cime innevate poche decine di km più oltre mi ricordava di essere sul pianeta Terra.

Il circo del Grand Prix

Una dozzina di aliante, tra i quali l'Arcus M di Jürgen Wenzel, sono arrivati a fine novembre in due container dalla Germania. Qualche fortunato pilota europeo ha potuto accordarsi con i proprietari (in genere privati ma pure alcuni club svizzeri o tedeschi) per avere in prestito l'aliante nei periodi precedenti e successivi alla gara.



I migliori aliante schierati per il decollo, in attesa che si apra un po' il cielo



Il gruppo di efficienti ed entusiasti volontari che assistono le operazioni di schieramento e decollo

Raccomando a chiunque voglia fare una bella esperienza in Cile, di prenotare un mezzo a propria esclusiva disposizione, oppure di prendere precisi accordi coi piloti accompagnatori su biposto. In ogni container ci stavano sei monoposto, per un costo di trasporto complessivamente pari a circa 5.000 euro ciascuno (andata e ritorno), per una permanenza a Santiago di circa 6-7 settimane (costo inferiore al comune noleggio settimanale in luoghi come Namibia e Sudafrica, fornito da centri commerciali).

Al costo va però aggiunta la scomodità e la fatica della spedizione: appuntamento per un paio di giornate ai primi d'ottobre in Germania, e quindi il dovere di reimballarli a metà gennaio per poterli riavere in Europa prima della fine di marzo.



Sebastian Kawa gode di aiuti istituzionali e di sponsor



I telai sui quali erano fissati gli alianti all'interno dei due container



Uno sponsor assicurativo ha accompagnato in visita i propri migliori clienti

Tracciamento dal vivo online

Un grande sforzo è stato profuso nell'installazione di un sistema di "live tracking" molto efficiente. Angel Casado, noto per il suo lavoro in IGC, e i giovani volontari dell'OGN (Open Glider Network) hanno adottato gli ultimi sviluppi: il sistema si basa sia sul Flarm sia sui trasmettitori OGN di nuova generazione.



Dal self-briefing un'immagine del circuito di atterraggio obbligatorio

Quest'ultimi non dialogano con i Flarm e quindi non forniscono informazioni di traffico ai piloti, ma sono in grado di ricevere e ripeterne i messaggi (sia Flarm, sia OGN), permettendo di coprire aree molto vaste. Il regolamento di gara imponeva a tutti di montare l'OGN sul pannello e un'antenna rivolta verso il basso sotto la pancia dell'aliante. In pratica serviva un foro di 7 mm. Molte sono state le resistenze, ma alla fine ha prevalso la linea che le regole sono uguali per tutti.

Durante le prove, Angel passava tutto il pomeriggio nella sala regia, dialogando con almeno un pilota locale esperto per fare il commento audio alle immagini diffuse via web. Le analisi delle intenzioni dei piloti, la descrizione delle alternative davanti a loro, e dell'andamento della meteo con le possibili strategie sono sempre state molto interessanti. Lo streaming è stato seguito in media da un migliaio di appassionati in tempo reale, ma i filmati sono ancora disponibili sul sito del GP e sul canale YouTube "FAI Sailplane Grand Prix".

<https://www.youtube.com/user/faisailplanegp>

La selezione dei piloti

Numerosi piloti del GP hanno dedicato più di un mese a questa gara, arrivando a Santiago in dicembre per allenarsi e poi partecipare al campionato nazionale "Andes Open" reperibile su Soaringspot.com. La gara era divisa in due classi per livello di esperienza e difficoltà: la Precordillera con percorsi

a quote medie e in pedemontana, e la Cordillera con rotte e punti di virata molto più impegnativi. Gara lunga e selettiva, che è stata vinta da Sebastian Kawa sul JS-1, seguito dal campione locale René Vidal su Ventus 3T e quindi il simpatico Juergen Wenzel con sua moglie Mira sull'Arcus M. Al sesto posto e con appena il 15% di punti in meno di Kawa, ha ben figurato il cileno Tomàs Reich. Più avanti vedremo il perché di quest'ultima nota.

Tutti sanno che la Finale GP conclude un periodo di gare di qualificazione, limitate a 20 partecipanti. Chiunque può iscriversi agli eventi locali, ma in caso di eccesso di richieste si applica una selezione su base della graduatoria internazionale, riservando alcuni posti ai

piloti della nazione ospitante. Accede alla finale il vincitore di una qualificazione, anche il secondo (in presenza di almeno 11 partecipanti) e persino il terzo entra nella lista delle riserve. Il punteggio delle singole prove è assegnato per piazzamento, con 10 punti



La zona di sgancio sul Manquehue, a meno di 4km dall'aeroporto

al vincitore, in maniera radicalmente diversa rispetto al classico sistema dei 1.000 punti che invece assegna punti in proporzione alla velocità del vincitore.



In centro in prima fila, il pilota americano Tom Kelley. A sinistra l'italiano Thomas Gostner

L'allenamento virtuale

Erano due gli italiani presenti a questa finale. Giorgio Galetto, già campione del mondo classe 15 metri nel 1999 e poi Oro alla finale GP del 2011, entrambi i trofei conquistati in Germania; e Thomas Gostner, che a Santiago è ormai di casa avendo partecipato più o meno a tutti gli eventi di qualificazione annuali. Entrambi erano su Ventus 3, quello di Giorgio ancora senza motore ausiliario (gli sarà installato il FES appena possibile). Galetto ha partecipato al campionato nazionale senza un aiutante e, soprattutto nei primi giorni, ha subito forti distacchi dai primi, anche oltre i 30 km/h di differenza di media. Nei giorni appena prima del Grand Prix è arrivato dall'Italia il suo aiutante e amico, Egidio Babbi (noto nelle gare italiane con la sigla EB sul suo ASG29ES). Egidio ha permesso a Giorgio di concentrarsi maggiormente, e lo ha guidato all'esplorazione dei task e dei passaggi più difficili usando il simulatore Condor, un programma molto vecchio del quale si attende da anni la versione 2.0, ma che è sempre efficace.

Il giovane campione tedesco Sebastian Nägel è stato tra i primi a far uso del semplice simulatore su PC per la ricognizione dei terreni di gara. Ogni luogo ha infatti delle caratteristiche uniche per quanto concerne le planate finali, gli alternati, certi passi montani e per i parametri di quota che impongono la scelta di fermarsi a salire. In pratica, se si creano i giusti scenari e si esplorano le posizioni dalle quali devono essere prese decisioni importanti, si può costruire una memoria visiva delle diverse opzioni. Per esempio, a che quota si può lasciare una certa zona, pur in presenza di termiche, per raggiungere il prossimo aggancio o costone a una quota di lavoro efficace? Che aspetto ha una valle, alla quota giusta, prima di girare uno spigolo del pendio e trovarsi davanti un passo difficile? In questo modo si possono evitare errori grossolani e... il vantaggio della conoscenza locale viene sgretolato dal lavoro di studio. Sebastian



Di spalle c'è Angel Casado responsabile tracking e commenti audio-video

Nägel, che non aveva mai volato in Cile prima di Dicembre, in effetti ha dominato i primi giorni di gara e Kawa lo ha superato di pochissimo anche grazie a un briciolo di fortuna.

Nei pochi giorni che separavano il campionato delle Ande dalla finale GP, quasi tutti i piloti hanno continuato a volare, dedicandosi anche a lunghe distanze. Si è verificato un bruttissimo incidente: il pilota tedesco Klaus Kalmbach, iscritto al GP essendosi qualificato con un terzo posto alla gara in Slovenia, ha impattato col pendio mentre volava col suo JS-1C riportando lesioni serie alla colonna vertebrale, senza interessamento del midollo spinale. L'aliante è distrutto, con le ali che si sono separate dalla fusoliera. È stato portato in ospedale, ha affrontato grosse difficoltà per la mancanza di un'adeguata copertura assicurativa per questo evento, ed infine è stato rimpatriato con un servizio sanitario. Non abbiamo alcun dettaglio sull'avvenimento, ma i suoi amici riferiscono che, pur essendo stimato per la sua attenzione alla sicurezza, nei giorni precedenti aveva per due volte raccontato di aver sfiorato un impatto con i rilievi durante il volo in termica, a causa di inaspettate turbolenze (Kalmbach è un esperto pilota di montagna).



Il direttore di gara Brian Spreckley

La Finale

La Finale mondiale Grand Prix ha avuto inizio sabato 13 gennaio 2018. Il direttore di gara Brian Spreckley ha tenuto un breve discorso introduttivo, descrivendo come sempre gli obiettivi della serie GP, sottolineando il ruolo dei piloti partecipanti che devono sentirsi gli “ambasciatori” del volo a vela, chiamandoli “eroi” per il pubblico. E richiamando tutti a un



Angel Casado alla postazione audio-video per i commenti dal vivo durante lo svolgimento delle prove

principio generale di individualità della gestione del rischio: ognuno responsabile della propria sicurezza. È strettamente una mia opinione, e forte convinzione, che ci sarebbe molto altro da dire a riguardo.

I temi di giornata venivano studiati al mattino e comunicati ai piloti almeno un'ora prima del briefing, nel corso del quale venivano descritte le previsioni meteo aggiornate e alcune informazioni riguardo allo svolgimento della giornata. I decolli erano previsti nel primo pomeriggio, ma spesso rinviati ancora in attesa dello sviluppo di condizioni di salita affidabili che potessero garantire un'equa possibilità di partenza per tutti. Il primo giorno è stato in effetti cancellato dopo quasi due ore di attesa.

In totale sono state volate sei prove, con distanze variabili tra 265 e 360 km concluse a medie di 125-145 km/h, su 5 o 6 punti di virata. Una delle giornate cancellate per meteo avversa aveva visto l'assegnazione di un temino da 130 km, che comunque non si è nemmeno potuto tentare di realizzare. Alcuni concorrenti hanno espresso la sensazione di es-

sere prigionieri di temi troppo rigidi per il numero elevato di punti di virata che eliminavano parecchie possibilità di scegliere rotte diverse. Tuttavia, abbiamo visto spesso i piloti dividersi in gruppi, che hanno poi fatto scelte differenti, talvolta stravolgendo i risultati. C'è una chiara tendenza a seguire il leader di ciascun gruppo, e a cercare di guadagnare un vantaggio di quota da spendere poi tendando il sorpasso nelle planate finali di circa 50 km. Per esempio, un giorno Tilo Holighaus (titolare della Schempp-Hirth) era in testa fino al pilone di allineamento a 3 km dall'arrivo; non avendo notato la presenza di altri alianti appena dietro di lui, ha puntato al centro del cilindro e si è visto soffiare la vittoria da Kawa che era passato tangente su una rotta appena più corta.

Interviste e commenti

Il tracking basato su sistema misto Flarm+OGN si è dimostrato molto affidabile, con poche perdite di segnale per brevi periodi. In cabina regia, Shaun Lapworth con Angel Casado e vari piloti esperti tra i quali Carlos Rocca, hanno

dato vita a commenti audio sempre appassionati. Gli spettatori europei hanno avuto il vantaggio del fuso orario (4 ore) che ha permesso di seguire le gare in diretta nelle nostre serate invernali. Ogni giorno c'erano poco più di 1.000 utenti per il live, con pun-



I commentatori locali hanno dato un grande contributo alla godibilità delle dirette streaming. All'ultima prova la tensione era tangibile

te “record” per l'ultima prova. Bello, ma lontano dai risultati che sarebbero necessari per smuovere gli sponsor e i media generalisti.



Shaun Lapworth conduceva le interviste in linea



Qui con Kawa (a sinistra) e Pristavec (destra)

Ho molto apprezzato anche le interviste “Fast and Curious” condotte da Claire Heliot. Ad ogni pilota venivano sottoposte domande a raffica, come semplici alternative binarie. *Due dita sulla barra o stretta nella mano? Preferisci i Mondiali o il GP? È tutta sfortuna o prevalgono gli errori?* È stato sorprendente sentire che molti piloti, tra cui lo stesso Kawa, si definiscono istintivi piuttosto che analitici, affezionati al club anziché individualisti, più contenti di bere una birra dopo il volo che di chiudersi a studiare i file IGC, molto calmi in volo invece che aggressivi... per poi magari contraddirsi in altre risposte. Queste interviste, i video e gli streaming delle sei prove sono sempre disponibili sul sito del GP e sul canale YouTube del FAI Sailplane Grand Prix.

L'ultima prova decisiva

La sesta e ultima prova, con solo due giornate perse per meteo avversa, è iniziata con l'assegnazione di un task di 286 km e la previsione di una giornata molto debole. La vittoria finale era ancora aperta: Kawa era davanti a Nägel di soli 3 punti, e Mario Kiesling era 13 punti indietro. La partenza, come sempre, era fissata sull'aeroporto a una quota di 2.000 metri QNH (1.300 sul terreno); nelle fasi di salita quasi tutti i piloti erano riusciti a portarsi nel Laboratorio e aspettavano a oltre 3.300 metri, tranne due in serie difficoltà di salita (il neozelandese Tingey, che poi è partito a 1.600 m QNH, e il rumeno Mracek che ha scelto di sfruttare l'opportunità offerta dal regolamento di farsi trainare direttamente alla quota di partenza al momento giusto).



Mark Tingey, dalla Nuova Zelanda con JS1

Tagliato il traguardo, i piloti avanzavano in direzione del primo punto, andando a incontrare per prima cosa un costone che si sperava desse buone termiche pur se la quota di partenza li aveva obbligati ad arrivare a un'altezza non ottimale per l'aggancio. C'erano solo valori debolissimi, come era facile aspettarsi viste le grosse difficoltà incontrate da chi non era riuscito ad allontanarsi dal Manquehue. Tutti hanno proseguito, addentrandosi nella valle retrostante al costone, e arrivando molto bassi al TP1. Si sono poi “salvati” trovando una salita che ormai era assolutamente indispensabile.



René Vidal è il più forte dei piloti cileni in questa finale



Eccellente prestazione del giovane tedesco Sebastian Nägel



Fast&Curious, le stimolanti interviste di Claire Heliot

Il commento dal vivo di Carlos Rocca nel filmato integrale di questa giornata è in retrospettiva agghiacciante: “non ho mai visto un aliante cileno in questa zona!”, “sono davvero molto bassi”, “see my face (credetemi n.d.r), non mi piacerebbe”, poi si aggiunge Spreckley che commenta “... all’ultimo giorno tutti vogliono andare avanti, mentre normalmente si sarebbero fermati prima, anche per una termica debole”; poi di nuovo Carlos “sembrano campi buoni, ma non lo sono”, “questo punto di virata è difficile perché in una valle senza termiche conosciute”.

Mario Kiessling ha volato bene, e poi la fortuna lo ha baciato dandogli una salita migliore. Ha quindi potuto fare rotta diretta tra i punti TP3, TP4 e TP5 fino al finale. Sua è stata la vittoria di giornata, che oggi valeva 11 punti, alla media di 110 km/h. Sebastian Kawa ha tenuto a lungo sotto controllo l’avversario diretto Nägel, ma poi sulla via per il TP5 si è buttato più fuori verso la piana, andando ad accostarsi al pendio alla quota di maggiore energia e concludendo senza più fare spirali. Il tedesco invece si è fermato in un +3 e ha proseguito in rotta più breve. Alla fine, quello di Kawa poteva essere un tremendo errore, ma per sua fortuna nessun altro è riuscito ad inserirsi tra lui (sesto di giornata) e il tedesco (quinto con tre minuti di vantaggio su Kawa!) e il conteggio dei punti ha permesso a Kawa di mantenere la testa in generale. Un’ennesima medaglia d’Oro per il supercampione polacco.

Indietro di qualche giorno: il direttore di gara nonché “capo” della serie SGP, aveva convocato una riunione per scambiare opinioni e suggerimenti riguardo al futuro dei Grand Prix. Gli sforzi gravano pesantemente sugli enti organizzatori a fronte di risultati di visibilità discutibili, ma ai piloti molto selezionati pare essere gradita questa formula. Alcuni di essi hanno comunque espresso la richiesta di modifiche al regolamento



Il poco spazio, soprattutto in larghezza, è stato ben sfruttato dalle operazioni di volo

e alla filosofia che ispira i temi di gara e la quota di partenza. Tali suggerimenti sono stati rigettati. Gli sponsor (pochissimi e modesti) coprono solo una piccola parte delle spese e, dice il direttore, ora tocca ai piloti stessi darsi da fare più alacremente per portare contributi ed aiutare quindi l’organizzazione a raggiungere uno degli obiettivi principali del progetto SGP. Si è respirato un bel po’ di scontento.

Un terribile incidente

Quelle che vengono ora sono le parole che mi è stato più difficile mandare in stampa. La tragica morte del pilota cileno Tomas Reich durante l’ultima prova è una perdita molto triste. Alla sua famiglia voglio inviare le nostre più sincere condoglianze.

Era un pilota esperto, conosceva benissimo questa area, noto e rispettato socio del club di Santiago-Vitacura.

Come tutti gli altri, aveva un serio atteggiamento riguardo alla sicurezza del volo. La sua posizione sul tracking è rimasta ferma per un po’, il segnale perso, ed un aereo è stato inviato a esplorare la zona dell’ultimo fix ricevuto.

Localizzato un relitto, avvisati i servizi di soccorso, il pilota è stato raggiunto mentre era ancora in vita. In ospedale è stato ricoverato in terapia intensiva.

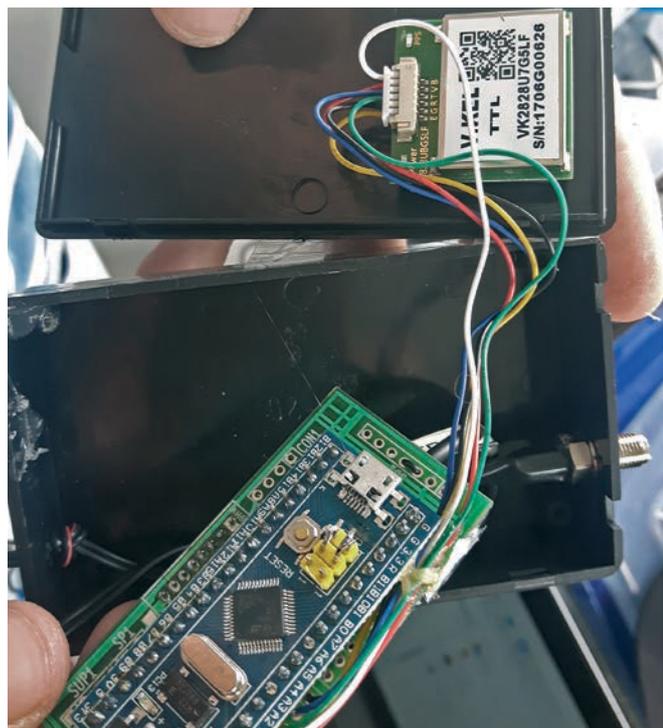


Tomas Reich, una grave perdita per il nostro sport

Dopo il primo punto di virata, nel quale come tutti aveva sofferto ma era riuscito a rifare quota, ha proseguito seguendo il gruppo verso il TP2, ma il secondo costone è risultato meno efficace per lui che per molti altri. Mentre tutti salivano quel poco che ha permesso di andare al pilone e quindi tornare indietro sullo stesso pendio, proseguendo per una decina di km in più e poi trovando le buone salite, Reich è rimasto a fare degli "8" per molti minuti, galleggiando tra 1.500 e 1.700 metri. Probabilmente era consapevole di essere l'unico rimasto bloccato in una zona debole, dopo avere già subito lo stress del primo lato volato a quote "impossibili" secondo il commentatore locale. In una di queste manovre di virata a "8" è caduto sul costone. Volava su un Ventus 2Cxm a decollo autonomo, di proprietà del club.

Dopo alcune ore dal recupero di Reich, appena conclusesi la cerimonia di premiazione e la cena di chiusura, è giunta agli organizzatori la notizia della sua morte, annunciata sul sito con un comunicato separato dalle notizie di gara. Il flusso di messaggi di congratulazioni da tutto il mondo, comprese le foto per il premio "migliore festa di fine GP" è stato fermato quasi subito. Quasi. Un'identica e totale separazione della comunicazione del lutto rispetto alle cronache e commenti sportivi in stile "show must go on" si era verificata alla finale neozelandese, come avevo già sottolineato su questa rivista.

Sui canali di discussione internazionali (come il newsgroup r.a.s.) sta ancora andando avanti (entriamo in stampa il 10 febbraio) una serie di discussioni su proposte di miglioramento del livello generale di sicurezza delle gare, non solo per i GP.



La semplice ed efficace unità di tracking sviluppata da OGN



**Approvati ENAC
per il ripiegamento e la manutenzione
dei paracadute d'emergenza!**



Capability: Mars • Para - Phernalia • Strong National • Spekon • Paratec

**ACAO è dealer unico per l'Italia
dei paracadute Mars**



Per info: officina@acao.it • Tel. 0332.310073



Carlos Rocca in volo sul Ventus 2Cxa durante la prima gara

Naturalmente non ho elementi per identificare una causa dell'incidente. Sebastian Kawa ha subito rilasciato un'intervista al sito sloveno Opensoaring.com nella quale ha espresso forte critica verso alcuni fattori: il criterio di selezione dei partecipanti alla Finale che sarebbe troppo lasco; le planate finali che, passato un colle abbastanza alto, obbligavano a volare in prossimità delle turbolenze di pendio a velocità vicine alla Vne; la stanchezza che si accumula insieme allo stress non essendo previsti giorni di riposo; e ha affermato di avere avuto il presentimento che una tragedia potesse verificarsi, in particolare proprio all'ultimo giorno. Ha proposto più sane procedure di partenza, magari con l'uso di un "pace plane" che guidi gli alianti oltre il traguardo come una pace car per evitare ai piloti di dover guardare gli strumenti (devono infatti monitorare continuamente l'orario, la posizione, la quota e la velocità).

Sappiamo tutti che Kawa è di gran lunga il volovelista di maggiore successo nella storia, in cima al ranking da molti anni. È un professionista che si guadagna da vivere, per sé e la sua famiglia, volando in gara. Per qualcuno è legittimo ritenere che sia in conflitto d'interessi ogni volta che una norma o un task possono avere un impatto sulla sua prestazione potenziale, e infatti la sua voce si è spesso levata con valutazioni e critiche. Qualcuno ritiene sacro il suo giudizio, altri lo scartano come la solita lamentela di un pilota competitivo e polemico.



La premiazione Andes open, vinta da Kawa



Il campionato Andes open ha visto 28 presenze in classe Cordillera

Domande

Sono tante le domande che dovrebbe porsi chiunque sia interessato a questo sport, e al Gran Prix in particolare. Io per esempio mi chiedo: i Grand Prix sono più pericolosi delle gare tradizionali (le quali sono state già definite "bloody dangerous" nella famosa lettera aperta firmata da Bruno Gantenbrink tanti lustri fa)? Questa perdita umana è la seconda che colpisce una Finale GP, dopo quella di Herbert Weiss in Nuova Zelanda, per tacere del grave incidente di Klaus Kalmbach durante gli allenamenti di quest'anno; qualche aspetto organizzativo o regolamentare può migliorare la situazione? La serie dei Grand Prix sta avendo lo sperato successo nel diffondere la conoscenza del volo a vela, e nell'incoraggiare più persone a imparare a volare in aliante? Il GP è riuscito ad offrire un'esperienza nuova e interessante per i piloti, tale da compensare l'eventuale maggior rischio, se c'è, con più grandi soddisfazioni umane e sportive? La sicurezza... è davvero solo una responsabilità diretta e individuale del singolo pilota, o è un valore condiviso dall'intera comunità? Una tragica perdita è solo una questione privata e di famiglia, davvero?



Brian Spreckley, uomo al comando della serie Grand Prix

Hannes Linke



Hannes Linke diresse le più belle edizioni della Hilton Cup

Abbiamo ricevuto la triste notizia della morte di Hannes Linke, avvenuta serenamente durante il sonno lo scorso 26 Ottobre 2017. Ben noto anche in ambito europeo, Hannes Linke è stato il più grande artefice della popolarità mediatica del volo a vela negli Stati Uniti. I suoi contatti di lavoro con la Heublein corporation hanno permesso di ottenere visibilità e sponsorizza-



Da sinistra: Barron Hilton, Ralph Kolstad e Hannes Linke accanto al camion antincendio, usato anche come rifornimento d'acqua per la zavorra degli alianti

zioni, tra l'altro dando impulso a eventi come gli Smirnoff Derby (una gara dimostrativa con tappe attraverso tutto il continente, che ha dato grandi opportunità di propaganda per i club e le scuole di volo negli anni Settanta). Sotto la sua presidenza, la SSA ha ottenuto dalla FAI l'incarico di organizzare i mondiali di volo a vela di Hobbs, nel New Mexico.



La replica del Sikorsky S-38, in volo verso il lago Walker ai comandi del proprietario, CEO del Grand Sierra Resort

LX navigation

Future vario navigation systems and accessories.



Behold the new generation of variometers.

Official representative Italy

LX Navigation Italy

Marco Massimo Kessler

+39 393 4318478

info@lxnavigation.it

www.lxnavigation.it

La Hilton Cup è stata un'altra grande iniziativa, di durata trentennale, nata da una sua ispirazione e grazie alla stretta amicizia con il campione tedesco Helmut Reichmann (autore del più noto manuale di volo cross-country) e con il magnate alberghiero Barron Hilton (grande appassionato di ogni forma d'aviazione). La gara aveva rilevanza mondiale: ogni anno i vincitori dei massimi campionati e dei voli di distanza in vari continenti venivano invitati (a spese di Hilton) a volare in un ricchissimo stage presso il Flying Ranch in Nevada.

Ne discendeva una continua ed importante pubblicità per il volo a vela americano, ma era soprattutto lo spirito di festa e d'amicizia che lasciava una traccia indelebile.

Sono infiniti i racconti scaturiti dalla riunione di tanti campioni presso il ranch di Barron Hilton, e Hannes Linke era tra i principali ed entusiastici promotori di questa iniziativa. In effetti tutta la sua vita è stata una continua prova della dedizione di Hannes Linke al servizio del nostro sport. Un ringraziamento e un saluto commosso dalla redazione di Volo a Vela. ■

Un racconto di Bill Stansbeary dall'Hilton Ranch, pubblicato nel 2007, ci aiuta a ricordare lo scomparso Hannes Linke.

Lo stage di volo a vela intitolato a Barron Hilton si è svolto dal 21 al 28 giugno presso il Flying Ranch, a sud della città di Reno in Nevada. I piloti che hanno avuto la fortuna di esservi invitati, lo descrivono come "il paradiso dell'aviazione".

Barron Hilton è il co-presidente della catena alberghiera Hilton, ed ha ospitato lo stage in collaborazione con la multinazionale europea EAD (difesa e aviazione) appartenente al gruppo EADS nel centenario del volo verticale in elicottero. L'azienda ha procurato alcuni dei propri elicotteri per il trasporto e le attività durante lo stage. Lo stage è l'evento conclusivo di una serie biennale di iniziative di qualificazione in ogni continente. L'edizione 2005-2006 ha visto premiati Hans Wiesenthal (Germania) in Classe Libera, Hubert Just (Austria) in Classe 15M, Jan-Ola Nordh (Svezia) nella Standard, Gerhard Heidebrecht (Germania) in Classe Club; poi Gerrit Kurstjens (Australia) per i continenti Australia e Africa. Altri vincitori erano Tim Harrison (Nuova Zelanda) nella zona Giappone e NZ, Richard Kellerman (USA) per la zona America Orientale, e Bill Gawthrop per la zona America Occidentale.

Importanti presenze tra gli ospiti d'onore: l'astronauta Bill Anders, il ben noto Steve Fossett accompagnato dalla moglie Peggy, l'astronauta scientifico Ulf Merbold, l'attore premio Oscar Cliff Robertson. E il generale Chuck Yeager (primo pilota supersonico in volo orizzontale) con sua moglie Victoria (Yeager ha compiuto 95 anni pochi giorni prima di stampare, N.d.R.). A questi ospiti si sono aggiunti il campione mondiale in carica della classe Libera Michael Sommer (Germania) che si è fatto accompagnare da Tassilo Bode, poi il polacco Janusz Centka (classe 15 metri) accompagnato da Andrzej Makotyn.

Lo stage era organizzato in forma di competizione, la cui direzione era affidata ad Hannes Linke, mentre Annette Reichmann era responsabile dell'amministrazione, Frank Franke comandava il settore comunicazione e Patrick Barry gestiva le operazioni. La federazione velistica americana SSA era rappresentata da Diane Black-Nixon e da Denise Layton.

Eccitanti diversivi sono stati proposti da Thomas Schrade, CEO del Grand Sierra Resort, che ha portato in volo verso il Lago Walker molti passeggeri sulla sua replica del Sikorsky S-38, un aereo anfibo progettato nel 1929. L'esemplare di Schrade è stato costruito nel 2001 ed è apparso anche nel film The Aviator con Leonardo Di Caprio. Persino un aliante ETA è stato portato fino al Flying Ranch e ha partecipato alla gara. Le altre attività, per impegnare in pieno le giornate degli ospiti, hanno visto effettuare voli in pallone ad aria calda, esperienze sul Boeing Stearman, pesca, tennis, nuoto e tiro al piattello.

Maria Fede Caproni,

1933 - 2017



Con grande dispiacere dobbiamo riportare ai nostri lettori la scomparsa della contessa **Maria Fede Caproni**, avvenuta lo scorso 5 novembre 2017. Era la figlia di Gianni Caproni, ingegnere e imprenditore nato ad Arco tra Trento e il Lago di Garda, località che all'epoca era in territorio austriaco. Egli fu una delle menti più fervide

dell'aviazione italiana e contribuì a rendere grande il nostro paese: nelle sue officine di Cascina Malpensa a Somma Lombardo e Vizzola Ticino progettò alianti, caccia e bombardieri e persino futuristici aerei intercontinentali. L'azienda attraversò spesso problemi finanziari, tanto che lo Stato italiano dovette acquisirne le quote, lasciando comunque Caproni come direttore tecnico. Poco prima dello scoppio della prima guerra mondiale, Caproni rifiutò un generoso invito del governo imperiale austro-ungarico a trasferire la sua azienda.

Nel 1940 Gianni Caproni fu insignito da Vittorio Emanuele III del titolo di Conte di Taliedo, dal nome di una cascina nel comune di Milano dove sorgevano le officine Caproni e il primo campo volo della città, oggi una zona edificata tra le vie Ungheria e Mecenate.

Maria Fede Caproni si è impegnata con forza e passione a promuovere le attività aeronautiche e culturali, anche e non solo in ricordo di quanto realizzato da suo padre. È stata lei la principale fautrice della rinascita nel 1992 del Museo dell'Aeronautica di Trento, che espone una rara e preziosa collezione di velivoli. Gianni infatti sin dai suoi primi progetti aveva conservato i suoi aerei più importanti per futura memoria, invece di riutilizzarne i materiali per altre costruzioni. Il museo "Caproni" è stato successivamente inserito nella rete dei musei scientifici italiani per promuovere la diffusione della cultura storica e aeronautica presso tutte le fasce di pubblico, con esposizioni permanenti e temporanee, frequenti attività educative per le scuole, una serie di proposte d'animazione culturale per il

pubblico e l'editoria scientifica.

Negli ambienti aeronautici italiani ed internazionali, Maria Fede Caproni era ben conosciuta, amata e rispettata per la sua competenza e l'instancabile capacità di comunicazione.

Grazie alla sua proverbiale generosità ha permesso di valorizzare numerosi giovani volenterosi incoraggiandoli nello studio e nella professione. Anche i piloti sportivi hanno potuto trovare in lei supporto umano e concreto per la realizzazione delle loro imprese; tra questi, lei per prima ricordava con emozione il prematuramente scomparso Angelo D'Arrigo.

Per lei, il giornalista di aviazione Gregory Alegi ha coniato la definizione di Donna che sussurrava agli aeroplani, prendendo spunto da un famoso romanzo. In realtà il suo amore per l'aviazione le faceva apprezzare con entusiasmo ogni espressione del volo, dalla mongolfiera all'aerofilatelia, dagli aerei storici alle donne aviatrici. La comunità aeronautica ne ricambiò l'affetto con altrettanta intensità, conferendole il ruolo di madrina e patrona di tutto ciò che vola. Fu membro della commissione educazione della FAI, iscritta tra i probiviri dell'Aero Club d'Italia, era presidente onoraria dei Pionieri dell'Aeronautica.



Dice ancora Gregory Alegi che "in un mondo maschile, incentrato sulla tecnica, i suoi racconti portavano una sensibilità tutta femminile alle persone e al dietro le quinte. Conversatrice affascinante, sapeva catturare l'attenzione di capi di Stato maggiore, piloti e artisti. Questo le consentì di portare a termine imprese incredibili per un singolo che aveva solo la forza di un nome prestigioso e una volontà incrollabile.



La contessa Caproni a bordo di una mongolfiera

Basti, per tutti, il riconoscimento del principe ereditario saudita, sotto gli occhi sbigottiti della sua scorta cerimoniale durante l'inaugurazione del museo aeronautico Saqr Aljazeera di Riyadh, il cui pezzo più pregiato è un biplano Caproni Ca.100. L'aeronautica militare le ha dedicato un libro-intervista dal titolo *Senza cozzar dirocco* che fu molto apprezzato dal pubblico. Nell'ultimo periodo della sua vita promosse opere di valore sull'archivio del marito Pietro Armani e sui brevetti del padre Gianni Caproni".

I volovelisti ricordano l'importante prima edizione del simposio sulla Sicurezza e la prevenzione degli incidenti, ospitato presso il museo Caproni, che non si sarebbe potuto realizzare senza la sua spinta, il suo aiuto e il suo convincente incoraggiamento. Mancherà a tutti per la sua simpatia e calorosa umanità, che raramente si trovano con squisita naturalezza nei personaggi più dotati di una grandissima forza. Lei era infatti un potente motore di promozione di tutte le attività aeronautiche.

Alla famiglia di Maria Fede Caproni vanno le più sentite condoglianze della rivista *Volo a Vela* e del CSVVA, insieme all'espressione della nostra infinita gratitudine. ■



Un "Caproncino" Ca.100 in versione idro, presso il club di Como



Una parte della collezione esposta al Museo dell'aeronautica Gianni Caproni a Trento. Dietro le maggiori iniziative, dalla riapertura stessa fino ai convegni e alle manifestazioni culturali, c'era sempre la forza propulsiva di Maria Fede Caproni

Calo mondiale del numero di piloti

Nel 1993 i volovelisti erano 127.000. Vent'anni dopo, nel 2013, ne avevamo persi globalmente 20.000, scendendo così a 107.000



EGU – Lavori su sviluppo dei club (2013)
<http://www.egu-info.org/dwnl/EGU%20WS%20Proceedings%20Club%20Development%202013.pdf> • oppure <https://goo.gl/m8kMnJ>



EGU – Lavori su sviluppo dei club (2012) compreso un documento esplicativo <http://www.egu-info.org/dwnl/EGU%20Proceedings%20Amsterdam%20workshop%2020122.pdf>
oppure <https://goo.gl/zjc63M>



FAI-IGC Country development <http://www.fai.org/igc-documents>



Articolo pubblicato su airfactsjournal.com
<http://airfactsjournal.com/2012/10/mayday-the-declining-pilot-population/>



Nuova Zelanda, piano strategico 2010-2015
<http://gliding.co.nz/wp-content/uploads/2014/01/Strategic-Plan-2010-2015-v3.pdf>



Statistiche sui praticanti l'aviazione civile in USA
https://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/civil_airmen_statistics/



Il rapporto francese Optima, qui in lingua tedesca
https://www.daec.de/fileadmin/user_upload/files/2012/sportarten/segelflug/download/vereinsservice/optima.pdf • oppure <https://goo.gl/zkUuLA>

Dubbi non ce ne possono essere: globalmente, il movimento volovelistico sta subendo un lento ma costante calo del numero di praticanti, iniziato nei primi Anni Ottanta del ventesimo secolo. Tanto inchiostro e tanti byte di testo sono stati scambiati e pubblicati, e abbiamo potuto leggere infiniti pareri e interviste. I dati sono stati analizzati dagli appassionati e dagli esperti. Quasi tutti hanno avanzato proposte, eppure la con-

trazione delle attività di volo con alianti continua più o meno inesorabilmente. Una larga maggioranza dei piloti attivi, affronta questo tema partendo dai costi dell'attività come causa principale della decrescita. Nessuno vede segnali di un'inversione della tendenza, tranne occasionalmente in qualche nazione dove i numeri sono talmente bassi da andare fuori rilevanza statistica.

L'età media cresce e i piloti attivi diminuiscono, dando l'impressione, probabilmente esatta, che i nuovi piloti non bastino a rimpiazzare coloro che abbandonano. In un futuro non tanto lontano potremmo ridurci a una dimensione insignificante, a meno di accelerare il ricambio, di bloccare l'emorragia, o meglio ancora riuscire in entrambi questi obiettivi. Sulla rivista internazionale *Gliding International* è stata pubblicata la proposta di Myles B. Hynde, supportata dall'editore, di creare un nuovo format di gara copiando quanto fatto per l'America's Cup di vela, che a detta degli autori dovrebbe attrarre l'attenzione dei media e degli sponsor, portando a una significativa presenza sui canali di comunicazione generalisti, con beneficio per il numero di nuovi allievi. (In altre parole: una nuova gara darebbe visibilità mondiale e diffusa, facendo sognare il pubblico e portando una buona fetta degli spettatori a iscriversi a una scuola di volo). L'autore e l'editore hanno anche attaccato la commissione Volo a Vela della FAI (nota con l'acronimo IGC), che sarebbe colpevole di non interessarsi seriamente del declino.

Io, che ho fatto parte per quasi venticinque anni di alcuni organi di rappresentanza volovelistica, seguendo per esempio l'EGU (lobby europea) e i lavori dell'IGC stessa, ritengo che la commissione FAI sia concentrata come da statuto sulla gestione degli aspetti sportivi (record, regolamenti, campionati) e che abbia solo marginalmente dedicato un po' d'attenzione ad altri temi paralleli, come la sicurezza e prevenzione, il rapporto coi media, le iniziative divulgative. Sotto molti punti di vista, è giusto così e non credo sia utile prendersela con l'IGC. Tra le iniziative promosse c'è la creazione di un gruppo di lavoro denominato "*Country development*" che ha pubblicato alcune statistiche e ha promosso una nuova piattaforma di raccolta dei voli di distanza (un database che migliorava l'idea originale dell'OLC), poi caduta più o meno nel dimenticatoio tanto che l'IGC oggi vede con favore il successo

OLC. Il fatto che non sia stato chiamato "*global development*" può significare che non si intendeva, né si riteneva utile, togliere rilevanza alle autonome iniziative locali e nazionali; o forse solo che non si voleva pestare i piedi a qualcuno. Da qualche anno non ho più ricevuto né trovato nuovo materiale documentale che testimoni di un lavoro continuativo. Anche l'EGU, organo federale europeo che riunisce i principali paesi dove è presente attività volovelistica (Italia esclusa in quanto l'AeCI non ha ritenuto di cavarne un vantaggio a fronte dei circa 2.000 euro annuali di quota federativa), nato spontaneamente sotto la spinta di poche persone lungimiranti, ha creato un simile "Club development group", parallelo a quello IGC ma con attenzione alle dinamiche e alle politiche gestionali dei club in vista del rilancio della partecipazione. L'EGU è una specie di "think-tank" o d'agenzia lobbistica sempre molto impegnata nelle negoziazioni con l'EASA. Alcuni interessanti documenti sono stati prodotti nel biennio iniziato nel 2012, in particolare dai delegati della Danimarca e in generale dai paesi del Nord Europa.



Peter Hartmann sull'Antares 23T a Ferrara

Grazie a una robusta esperienza nel marketing, sono disponibili delle analisi approfondite su aspetti sociologici, psicologici e di mercato nel nostro sport. Quello che manca è l'indicazione di una o più soluzioni pratiche (diffido delle risposte prefabbricate). Raccomando vivamente la lettura di questi testi dell'EGU, indicati nei link a parte.

La federazione francese FFVV è stata forse la prima ad approcciare il marketing del volo a vela commissionando lo studio "report Optima", che oggi è scomparso dalle pagine web, rimanendo solo in una traduzione tedesca (vedi elenco dei link). Una traduzione automatica vi aiuterà a interpretarlo. Rispetto agli studi danesi, nel rapporto Optima ci sono meno concetti estratti da studi pubblicati per altri sport, e una più profonda raccolta di dati attraverso i club volovelistici d'Oltralpe. Il primo argomento che è emerso con tutta la sua urgenza è che... è difficile mettersi in contatto con i club. C'è una tabella col numero di tentativi di chiamata, di messaggi lasciati nelle segreterie, di quanti squilli passano tra la chiamata e la risposta, e se si viene richiamati. Non si è nemmeno sorvolato sulla qualità delle risposte ricevute, quando ci sono state: troppe volte "adesso siamo impegnati", o solo poche parole sui prezzi, tariffe e soprattutto pagamenti. Be', all'epoca il risultato gridava forte una cosa: che c'era impellente bisogno di cambiare questa semplice realtà. Non ho l'impressione che ciò sia avvenuto.

Sul tema del declino del nostro sport tendo per mia natura ad applicare un atteggiamento di cautela verso i facili entusiasmi, e penso che non basti lavorare duro

per raccogliere risultati. Non credo che siamo semplicemente troppo ciechi o spaventati dai cambiamenti, o troppo pigri. La soluzione non è davanti al nostro naso.

Anche gli altri sport

Una prima digressione, per allargare l'orizzonte della discussione: dopo varie ricerche online con chiavi come "calo dei volovelisti" in varie lingue, ho provato a indicare "sport dell'aria" e simili definizioni. Non sarete troppo sorpresi di scoprire che non siamo le sole vittime di questa crisi di vocazioni. Tutte le discipline classiche stanno subendo un declino di partecipazione paragonabile al nostro. L'erba del vicino ci sembra più verde, ma invece ogni specialità soffre.

Dalla ricerca ho poi tolto i riferimenti allo sport, lasciando i temi di aviazione. Declino anche qui. Il grande costruttore di aeroplani americano Cessna ha per esempio abbandonato totalmente il settore dei monomotore a pistoncini già nel 1986, per ritornarvi nove anni dopo con risultati assai modesti. Un articolo di Richard Collins su Airfactsjournal.com identificava il calo dei piloti di aviazione generale con un cambio generazionale: la crisi è iniziata quando chi aveva esordito in ambito militare smetteva di divertirsi con aeroplani privati a causa dell'età. Solo una coincidenza? L'autore ritiene che storicamente siano stati i reduci a dare un forte impulso al volo privato, quando avevano raggiunto il benessere dopo anni di lavoro e, come semplici civili, volevano riprendere le ali abbandonate al termine dei loro doveri militari.

35 SILENT2
ELECTRO
CONSEGNATI IN
TUTTO IL MONDO

S I L E N T 2
ELECTRO



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

DECOLLO AUTONOMO

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

* motore elettrico

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

Alisport

ALISPORT

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

AD MBVision 16

AD MBVision 16

I costi elevati non sarebbero quindi il principale fattore, semmai si deve ammettere l'evidenza di un modesto interesse delle generazioni più giovani che non hanno conosciuto il volo attraverso una carriera di servizio.

Quello che ho trovato ancora non mi bastava, troppi criteri restrittivi nelle mie ricerche. Ho tolto allora i riferimenti all'aviazione per impostare solo quelli sulle attività sportive. Ecco una bruttissima sorpresa: crisi diffusa anche qui! Farò solo alcuni esempi, clamorosi come quello del popolarissimo gioco del calcio in Italia. In cinque anni, secondo statistiche del CONI, hanno chiuso i battenti in Italia ben 10.000 piccole e medie associazioni professionistiche e amatoriali (un calo superiore al 15%).

Le vendite di materiale per lo snowboard sono calate drasticamente a livello globale, nonostante la tavola sia entrata tra gli sport olimpici nel 1998 con una sola specialità, poi cresciute fino a dieci discipline nel 2014. Il più grande evento sportivo del mondo dopo le Olimpiadi estive, pur con l'estesa copertura televisiva e giornalistica, non ha offerto alcun risultato positivo per aiutare la diffusione dello snowboard. Centinaia di milioni di spettatori sono stati inondati di cronache e video, ma non sono corsi a comprare attrezzature, e questo è un tema su cui dovremo riflettere.

Una larghissima parte degli atleti che hanno partecipato nelle dieci discipline all'ultima edizione gareggiavano senza l'appoggio di alcuno sponsor, a causa proprio della riduzione delle vendite di materiali, e le uniche speranze delle aziende risiedono ora nel difficile approccio al gigantesco mercato cinese (oggi lo sci alpino conta dieci milioni di praticanti in Cina, un dato quintuplicato rispetto ai livelli del 2004), dove ci si attende un boom delle pratiche sportive a seguito dei Giochi Olimpici in programma nel 2020 nel grande paese asiatico. Questa speranza pare in contraddizione con i dati del recente passato olimpico.

Lo stato di salute del golf è critico. La USA Golf Foundation ha perso 400.000 soci solo nel 2013, come espresso in un comunicato nel quale si riconosce che la parabola discendente del supercampione Tiger Woods potrebbe avere influenzato la popolarità di tutto il movimento.



Niko Slana ha volato in Bosnia (Livno) col suo DG800S, aliante senza motore

Abbiamo quindi bisogno di un idolo del genere nel volo a vela? (In Polonia Sebastian Kawa è un personaggio conosciuto, ma non genera impulso sufficiente a dare una forte crescita). Il comunicato prosegue indicando anche altri cofattori come l'aumento dei costi e la riduzione del tempo libero disponibile per attività sportive. Tematiche spesso riferite anche all'aliante. Il golf certamente richiede tempo e dedizione, e non è di rapido apprendimento (come il volo), ma tutti possiamo concordare che, quando siamo davvero motivati, ci organizziamo per trovare il tempo e le risorse necessarie per fare ciò che ci piace davvero. Un portavoce della fondazione Golf USA ha puntato il dito contro "gli operatori che sono sempre le stesse persone, discutono ripetutamente dei soliti problemi, ma poi non incoraggiano nessun cambiamento; manca l'innovazione e ci vorrebbero nuovi brillanti amministratori del movimento sportivo." Onestamente, ho sentito dire le stesse cose da parte di tanti piloti di aliante, e sempre senza che ne scaturisse un beneficio per la causa.

La realtà virtuale e altri cambiamenti storici

Altrettanto spesso si sente dire che la nascita degli sport virtuali e la diffusione dei videogiochi, avrebbero una negativa influenza sulle nuove generazioni. I ragazzi dedicherebbero tutte le loro attenzioni e il tempo libero agli schermi dei computer e dei videogame, dimenticandosi degli sport reali. Secondo uno studio

dell'ISTAT italiano, la verità è invece ben diversa: tra i giovani che hanno accesso al maggior numero di attività culturali e di gioco, e che possiedono una quantità di dispositivi elettronici, è maggiore la partecipazione agli sport reali (a livello di passatempo, di allenamento e persino di agonismo).

Lo studio danese pubblicato per l'EGU prendeva spunto dal calo dei praticanti nelle classiche discipline dell'atletica, nello stesso periodo in cui si rilevava una crescita delle presenze nelle palestre più moderne con macchinari avanzati e organizzate con lezioni di gruppo senza alcun progetto agonistico.

Si fa esercizio per riconoscersi in un modello fisico, si abbandona l'aria aperta e si cercano attività di moda (all'aria aperta si salva solo il jogging). C'è una tendenza degli sportivi a diventare... clienti, acquistando pacchetti e frequentando negli orari imposti dalla lezione-incontro. In parte, forse almeno in qualche aspetto, le proposte dei nostri club dovrebbero raccogliere l'influenza delle attività delle moderne palestre, perlomeno nelle modalità di ingresso e di formazione di gruppi.

Alcuni club o federazioni volovelistiche nazionali hanno distribuito questionari ai soci ed ex-soci. Ma, si domanda l'esperto danese, chi ha scritto le domande del questionario? Un esperto di sociologia e psicologia con profonda conoscenza del nostro mondo? Sono state introdotte le domande di controllo indispensabili per valutare la sincerità e i sentimenti più profondi degli intervistati?



SIAMO DIVENTATI GRANDI,
MA CONTINUIAMO A SOGNARE.
PER VOLARE SEMPRE PIÙ IN ALTO!



www.openjobmetis.it

Quando un ex-socio risponde di aver abbandonato “per i costi elevati” o “per mancanza di tempo”, intende letteralmente ciò che ha scritto? Era sincero o preferiva nascondere maggiori negatività? O forse intendeva che i costi risultano elevati in rapporto al piacere, ai benefici, alle aspettative? Manca davvero il tempo, o si ha qualcosa di meglio da fare che essere resilienti di fronte alle numerose delusioni che si possono provare in volo, nel confronto con i colleghi, o anche nell’atmosfera che si respira nel contesto sociale del club? Temo purtroppo che nessuno sia in possesso delle risposte definitive.

Gare = pubblicità?

La relazione tra una nuova formula di gara e l’interesse dei media, dal quale deriverebbe un allargamento della base dei piloti, deve ancora essere dimostrata. Si finisce sempre per citare le ondate mediatiche di grande successo della vela grazie alla partecipazione di team (italiani, nel nostro caso) alla Coppa America. Sì, ogni volta c’è stata una maggiore domanda di corsi di basics per gli esordienti, di corsi di navigazione avanzata, ma non si è mai trattato di un “boom” in senso stretto. Secondo i dati messi a disposizione dalla FIV, è stata piuttosto una promettente ripresa, nell’ordine del +25%, che però è evaporata nell’arco di un paio d’anni dalla fine del periodo di esposizione su canali TV e giornali. Le presenze, oggi, sono in assoluto inferiori al livello da cui si partiva prima dei cosiddetti boom! Tirando le somme, mentre milioni di italiani (per il 99% del tutto digiune di vela) facevano nottata davanti alla TV per seguire le regate, e i giornali si riempivano di pagine e pagine di cronache e analisi tecniche incoraggiate dai grandi sponsor, la maggior domanda di corsi si posizionava nell’ordine di qualche migliaio di persone in più, e l’effetto non si è sentito a lungo.

Sono da tempo convinto che non sia la qualità del format agonistico (intrattenimento) ad attrarre i media. Semmai è l’industria della pubblicità, o il singolo grande sponsor, che hanno il potere di muovere i media. Sono loro che chiedono e ottengono la copertura d’un evento come contropartita del loro forte investimento (soldi ai media per la pubblicità, e il benefit della copertura giornalistica). Insomma, le pagine di cronaca fanno parte dell’accordo. La Red Bull è andata ben oltre, e dopo aver dato vita al grande e spettacolare circo dell’Air Race (velocità su percorso semiacrobatico) adesso possiede un proprio canale Red Bull TV su Internet. La Air Race attira fiumi di persone a seguire le gare in loco, mentre sono milioni gli spettatori sul web, eppure devo nuovamente raffreddare gli entusiasmi notando che non si vedono migliaia di nuovi aspiranti piloti acrobatici nelle scuole di volo.

Empatia dello spettatore

Un’altra mia forte convinzione è che le sensazioni ed emozioni del volo non siano facili da comunicare tramite le riprese video.

La fisiologia moderna ci parla dei “neuroni specchio”, cellule cerebrali che si attivano quando lo spettatore di un gesto (atletico, artistico) ha esperienza personale pregressa della stessa attività, come dimostrato da studi sul cervello con la risonanza magnetica funzionale (cioè su volontari svegli e attivi).

Chi sa danzare ha neuroni specchio che si attivano mentre osserva un balletto, cosa che accade in minima parte per chi non ha praticato il ballo.

Noi piloti d’alianti siamo pessimi giudici se osservando il video di un volo delfinato lungo la cresta di una spettacolare montagna riteniamo che produca un’attrazione irresistibile; le persone “comuni”, che su un aliante non sono mai salite e non hanno idea di cosa significhi muoversi nella terza dimensione e sentire le forze naturali attraverso i propri sensori fisiologici appoggiati al sedile, vedranno solo dei movimenti lenti, poco comprensibili e non legati ad esperienze.

Probabilmente sembrerà loro un volo lento e statico. Forse persino noioso (a qualcuno dei nostri affezionati lettori sembrerà una bestemmia, e vi chiedo scusa).

I suggerimenti che emergono

Negli studi che ho citato possiamo cercare qualche risposta e alcune soluzioni. In particolare meritano una lettura i documenti dell’EGU arrivati dalla Danimarca. Vengono indicate molte sfide, sintetizzate dal motto “se il Volo a Vela è una risposta, qual è la domanda?” L’ambiente chiave per dare una svolta al volo in aliante è a livello locale: il cambiamento può solo avvenire nei club e presso gli operatori.

Sono loro che, se davvero lo vogliono, possono dare un caldo benvenuto a chi si presenta con un primo timido interesse verso il volo (i redattori del Rapporto Optima hanno fatto centinaia di telefonate a tutti i club francesi spacciandosi per curiosi e potenziali allievi, valutando la difficoltà nell’ottenere un contatto e le risposte. Il risultato non ci piace per niente!).

Mentre le operazioni tecniche e di volo vengono svolte ottimamente da soci, gestori e consiglieri coltivati all’interno dei club stessi, le pubbliche relazioni e la comunicazione necessitano di indispensabili e immediati miglioramenti.

A quanto pare, finora la base associativa non riesce a formare persone in grado di fare una rivoluzione in questo senso.

Non c'è davvero molto che possa essere fatto dalle entità nazionali e internazionali, se i club e gli individui non s'impegnano a offrire un ambiente e una serie di esperienze nuove, adatte ai tempi. Uno degli ambiti di potenziale sviluppo è nell'aprire i nostri club alle iniziative di formazione aziendale e psicologica: team-builder, life-coach, facilitatori e motivatori sono sempre alla ricerca di nuovi modi per impressionare i propri clienti. Se saremo in grado di fornire un ambiente ben organizzato, rassicurante, tecnicamente sicuro e ineccepibile, potremo accedere a fonti di guadagno per i club e al contempo contribuire fortemente a diffondere un'immagine positiva della nostra attività. Ogni partecipante a un corso di poche ore parlerà coi colleghi e gli amici della propria straordinaria esperienza, pubblicherà foto e commenti sui social, contagiando il suo giro di conoscenze con il proprio entusiasmo.

Nel frattempo, tutti i media tradizionali stanno affrontando una crisi ben più grave della nostra. Il giornalismo, e la carta stampata quotidiana, potrebbero andare incontro all'estinzione. Mi preoccupa della qualità dell'informazione da cui saremo pervasi, ma intanto devo riconoscere che Facebook e i social media stanno crescendo rapidamente e potrebbero diventare la principale fonte d'informazione per una sfortunata maggioranza. Oggi solo gli strati più bassi della scala sociale passano porzioni crescenti di tempo davanti alla TV, mentre gli accessi a Internet si moltiplicano per tutte le fasce al di sopra del "rischio di esclusione sociale".

Anche i siti web sono meno importanti di quanto credevamo pochi anni fa. Un club di volo non può fare a meno di una pagina web specifica, ma le curiosità, gli stimoli e le notizie correnti trovano un maggiore ascolto su Facebook.

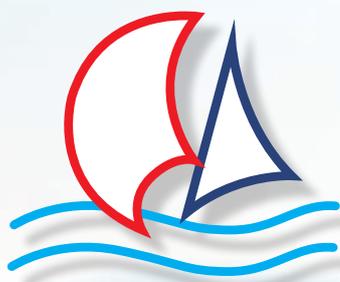
Come ha detto un esperto di comunicazione moderna, "se un cliente cerca una cosa specifica, troverà il miglior sito grazie a Google; se una persona non sa an-

cora cosa gli interessa, è da Facebook che gli arriverà un segnale".

Credo che, come individui e con l'aiuto ben organizzato dei nostri amici, il meglio che possiamo fare sia condividere notizie, momenti ed emozioni scaturite dalla nostra attività di piloti. Gli algoritmi dei social sono meno misteriosi di una volta, e sappiamo che alle persone vengono mostrate cose presumibilmente gradite (secondo le previsioni dell'algoritmo), per non creare disagio e invece incoraggiare l'assuefazione. Difficilmente troveremo attraverso i social opinioni e notizie che ci obblighino a ridiscutere le nostre convinzioni, e questa è grave minaccia per la politica e la democrazia. Ma, chiedendo ai nostri amici estranei al volo di condividere o mettere il "like" ai nostri contenuti, possiamo effettivamente diffondere l'immagine del volo a vela subito senza costi.

Per lo stesso motivo, su Facebook siamo tutti ambasciatori delle nostre passioni, perciò è bene mantenere una posizione equilibrata per quanto concerne altri temi politico-sociali sensibili. Qualche membro di ciascun club dovrebbe magari sviluppare una strategia e coordinare una piccola campagna di visibilità sul web. Per molti di noi si tratterà d'imparare mentre si agisce, diventando via via più bravi anche nel nuovo mondo digitale.

Nel profondo dell'anima, la gente culla ancora l'idea di provare un giorno a volare. Giocare o lavorare coi droni non farà dimenticare a nessuno il sogno del volo, così come il mio vecchio aeroplanino rosso con motore a elastico non ha saziato il mio bisogno di andar per aria, e quando sono diventato adulto ho cercato informazioni sul volo reale, scoprendo non senza una certa sorpresa che, con alcuni sacrifici, avrei potuto iniziare.



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

Nel mio caso, si è trattato dell'incontro con persone che avevano con l'aliante un coinvolgimento diretto o tramite i rispettivi cari... e alla fine ho pensato che se loro lo facevano, l'avrei fatto anch'io. Mostriamo agli amici nel mondo quello che facciamo, e prendiamoli

molto sul serio quando fanno la prima telefonata. A loro probabilmente costa molto fare il primo passo, e meritano che ci impegniamo a fornire più di qualche breve risposta. Tutto sommato, il volo a vela è realizzare un grande sogno. Aiutiamoli a realizzarlo. ■



Sit

YOUR
BRUSH
SOLUTION

Società Italiana Tecnospazzole

www.sitbrush.com

+39 051 6113211





DISARONNO.
IL GUSTO CHE SEDUCE IL MONDO.