

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

GENNAIO/FEBBRAIO 2018 - n. 365

VOLO A VELA

La Rivista dei Volovelisti Italiani



- Una Rieti incredibile
- Le riunioni IGC del 2018
- Stemme Horizons 2017
- La Motte du Caire
- Staaken 1936, l'Undicesima Olimpiade
- ParmaSoaring il covo dei campioni



m49[®]

FROM NATURE TO FASHION.

1849 Mazzucchelli

www.mazzucchelli1849.it



Questioni di priorità

I verbali delle riunioni internazionali raccontano in forma esplicita solo una parte delle discussioni che si sono tenute presso la FAI e l'IGC. Da qualche tempo, per esempio, è stato posto un filtro alle presenze di osservatori indipendenti: tutte le persone che assistono alle riunioni e all'assemblea devono essere autorizzate. Le voci arrivate per diverse vie ci portano qualche informazione in più, ma si tratta di notizie non confermate ufficialmente.

A me, in questa pagina, credo sia consentito esprimere qualche dubbio, critica, e fare delle ipotesi. Iniziamo dalla Medaglia Lilienthal, non assegnata. Il candidato, non è un segreto, era il fuoriclasse Sebastian Kawa: non solo il più grande campione per numero di vittorie, ma anche un esploratore, un avventuriero, un personaggio mediatico in Polonia, un uomo che si dà da fare per la propria visibilità mediatica con qualche vantaggio anche per l'intero movimento volovelistico; è pure istruttore e fa volontariato. Invece del massimo riconoscimento, al suo NAC (aeroclub nazionale) è stata inviata una lettera di richiamo al controllo della corretta disciplina nei confronti degli organizzatori. Be', sì, Kawa può essere polemico, e tanto. Può protestare con veemenza per qualche metro di quota di errore (suo), e prendersela con tanta gente. Però pare che in questo caso si sia macchiato del delitto di aver affermato in un'intervista dai toni peraltro pacati, che un direttore di gara (del GP) non ha preso in seria considerazione i consigli motivati dalla prevenzione di incidenti che alcuni piloti tra cui il polacco gli avevano inviato. Insomma, due frasi non offensive fanno partire un richiamo ufficiale a un'intera nazione. Forse l'IGC, o qualcuno al suo interno, si sente in una posizione così fragile? Chissà che diranno di me, allora, per le critiche che ho già pubblicamente espresso sullo stesso tema.

Poi c'è la lunga storia dei tentativi di creare eventi sportivi internazionali del massimo rilievo mediatico: nuove formule di gara partorite da ristretti gruppi di lavoro (tipo la formula E-Concept per la quale si sono sollevate decine di migliaia di sopracciglia in tutto il mondo), le costose e statisticamente pericolose Finali Grand Prix, le improbabili gare di planata su piloni nel deserto, e i mitici World Air Games. Tutta roba fatta cadere dall'alto. Questi ultimi sono stati assegnati alla Turchia per il 2022. Le cosiddette Olimpiadi dell'Aria vivono attaccate a un

respiratore: inaugurate tra grandissime speranze proprio in Turchia nel 1997, dovrebbero avere cadenza quadriennale ma ne sono state realizzate ad oggi solo cinque edizioni (delle quali una a Torino). Si fatica a trovare nazioni in grado di ospitarle, ed ormai è chiaro che si raccatta quello che si può da paesi che hanno qualche problema d'immagine internazionale. La Turchia imprigiona giornalisti e avvocati, e butta via le chiavi, e magari pensa di far dimenticare alcune "macchie" con l'organizzazione di eventi sportivi. Certo sono state offerte ricche strutture, e stiamo parlando di un paese dallo storico e glorioso passato nell'aviazione.

Mi pare brutto, però, nascondere sotto il tappeto problemi gravi solo perché altrimenti non si trova nessun altro a cui rivolgersi. Non sarebbe meglio accettare la realtà dello scarso interesse e del risibile risultato mediatico dei WAG e delle altre formule di gara? Resto sempre convinto che FAI e IGC abbiano operato mirabilmente quando hanno dato dignità e spessore ad iniziative esistenti e di successo (magari a livello dapprima locale, per farle sbocciare sullo scenario internazionale); mentre spesso hanno prodotto utopie e parziali fallimenti quando hanno cercato di inventare.

L'IGC ha affrontato anche un tema più strettamente legato alle nostre competizioni abituali: l'uso dei sistemi di tracking e di anticollisione per avere informazioni sportive sugli altri concorrenti. Tema "etico" che sta a cuore a molti, in effetti. Io però ci vedo anche un po' d'ipocrisia quando viene bocciata una mozione per dare dignità al "volo di squadra", rimarcando invece che i Campionati FAI devono essere gare individuali, quando tutti sappiamo e abbiamo visto che questa cooperazione tra piloti viene praticata da decenni con vantaggio dalle nazioni più organizzate. Certo, agli ultimi Europei siamo arrivati ad una rappresentazione estrema, con aiuto da terra da parte di gruppi d'intelligence dediti allo studio dei tracciati OGN disponibili online, che davano ai propri piloti informazioni preziose sugli avversari; una "furbata" che giustifica ogni reazione negativa, anche se personalmente non ci vedo caratteri di antisportività. Come fare per azzerare in maniera efficace, e non ipocrita, queste modalità di supporto?

Non credo che ci sia una facile risposta.

Aero Club Adele Orsi

Calcinate - Varese



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

Fondata da Plinio Rovesti nel 1946

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



Direttore responsabile:
Aldo Cernezzi

Vicedirettore:
Marina Vigorito Galetto

Segreteria:
Bruno Biasci,
Marco Niccolini

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

FAI & IGC:
Marina Vigorito Galetto

Vintage Club:
Vincenzo Pedrielli

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

In copertina:
Uno Stemme S12
in volo planato su Venezia!
(Foto di Simon Rainer,
cortesia Stemme AG)

Progetto grafico e impaginazione:
Marco Alluvion

Stampa:
Pixartprinting
Quarto d'Altino (VE)

Redazione e amministrazione:
Aeroporto "Adele e Giorgio Orsi"
Lungolago Calcinates, 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:

- Notizie in Breve 4
- Una Rieti incredibile 12
- Inizio agosto 2017:
caldo estremo e siccità in Italia 20
- Le riunioni IGC del 2018 24
- Stemme Horizons 2017 33
- La Motte du Caire 41
- Staaken 1936,
l'Undicesima Olimpiade 45
- Light Airplane Design Example 53
- ParmaSoaring il covo dei campioni 54
- Giovanni Cazzaniga 1939-2017 60

GENNAIO/FEBBRAIO 2018 - n. 365



• Una Rieti incredibile
• Le riunioni IGC del 2018
• Stemme Horizons 2017
• La Motte du Caire
• Staaken 1936, l'Undicesima Olimpiade
• ParmaSoaring il covo dei campioni



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 Calcinates, 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 Calcinates del Pesce (VA) - 21100 Varese.

Guida alle Insegne FAI in Italia

Patrizia Roilo ha aggiornato il Manuale Riepilogativo delle Insegne FAI, che contiene una sintesi e alcuni esempi, le norme principali e tante altre informazioni utili per conseguire le Insegne. Come sempre, è disponibile sul sito della nostra rivista www.voloavela.it. La redazione ringrazia vivamente Patrizia per l'instancabile entusiasmo con cui si dedica agli aggiornamenti nazionali.

Codici Sportivi FAI 2018

Sempre Patrizia Roilo ha inoltre pubblicato la traduzione italiana completa e aggiornata dei Codici FAI 2018. Un lavoro prezioso, a disposizione di tutti tramite il sito www.voloavela.it

Direttiva EASA per LS4-b

Una recente prescrizione EASA impone un'ispezione ed eventuale modifica dei rinvii dei diruttori per gli alianti LS4-b prodotti dalla casa originale e anche dalla AMS Flight. A causa di carichi laterali, possono risultare danneggiate alcune rivettature e saldature, con potenziale difetto di controllo dei diruttori. Nel caso vengano rilevate zone critiche, si impone l'applicazione della Nota Tecnica TN 4048 pubblicata dalla DG Flugzeugbau.

Fuoricampo CVNE

Sul forum Postfrontal.com è apparso un annuncio per portare all'attenzione di tutti un ben strutturato database dei campi atterrabili nella zona Nord-Est delle Alpi, promosso dal club Centro Volo Nord Est basato a Enemonzo con il patrocinio del suo presidente Raffaello Del Moro e del vicepresidente Fabio Barazzutti. La zona coperta dal database si estende fino alle vicine Austria e Slovenia. I campi vengono per quanto possibile controllati. L'accesso avviene tramite le pagine del sito www.cvne.it

Potrete vedere che ogni campo ha una sua scheda di riferimento con all'interno una sezione denominata Link utili, che dà la possibilità di scaricare le schede pronte da stampare e portare in volo, ed un file in formato KMZ (Google Earth). Quest'ultimo file raccoglie un lavoro certosino durato anni, iniziato da Paolo Ventafridda (LK8000) ed ampliato da Pierluigi Fassina, con i nomi delle montagne più famose, valli e soprattutto l'indicazione dei "nostri" fuoricampo, che sono stati rappresentati dalle icone rosse H. Didatticamente molto interessante è la possibilità di andare direttamente sopra la lettera H del fuoricampo. Sempre benvenute le segnalazioni di eventuali errori a questo indirizzo: pierfax@gmail.com

Il database CVNE è un esempio che dovrebbe essere imitato da tutti i club. Il lavoro è continuo ed è estremamente importante che venga fatta una continua "manutenzione". All'inizio della primavera ci si dividono i compiti tra amici e si va verificare di persona le condizioni di ogni luogo indicato. Sappiamo che gira sottobanco un manuale su come far credere alle mogli di essere solo in gita di piacere, guadagnando punti-famiglia mentre si svolgono i sopralluoghi.

Göran Ax, 1943 - 2018

Il 24 febbraio scorso, il pilota svedese Göran Ax è deceduto in un incidente automobilistico avvenuto a Stoccolma. Era nato il 3 dicembre 1943, è stato due volte campione del mondo di vela nel 1972 (Vrsac, Classe Libera su Nimbus 2) e nel 1981 (Paderborn, Classe 15M su ASW20).



È stato anche pilota, un pilota militare dell'Aeronautica svedese (su J29 e J35) e poi pilota di linea presso la SAS Scandinavian Airlines. Aveva iniziato a volare in aliante all'età di sedici anni. Ha anche rappresentato la Svezia presso la commissione IGC della FAI.

Nel 1998 è stato coinvolto in una collisione tra due alianti durante l'evento di allenamento per i mondiali di Bayreuth (Germania) nel 1998.

Era riuscito ad atterrare in emergenza, mentre il pilota sloveno Jan Skedelj era deceduto.

Moltissimi piloti italiani lo hanno conosciuto e apprezzato. Un abbraccio a tutti i suoi amici e familiari.

https://de.wikipedia.org/wiki/G%C3%B6ran_Ax

<http://www.segelflyget.se/Nyheter/goranaxhargatturtiden>

<https://www.facebook.com/goran.ax>

Record di velocità per Keith Essex in Nuova Zelanda

Il pilota statunitense Keith Essex ha stabilito un spettacolare record mondiale nella classe 15 metri, volando un tratto in Andata e Ritorno di 500 km all'incredibile media di oltre 255 km/h.



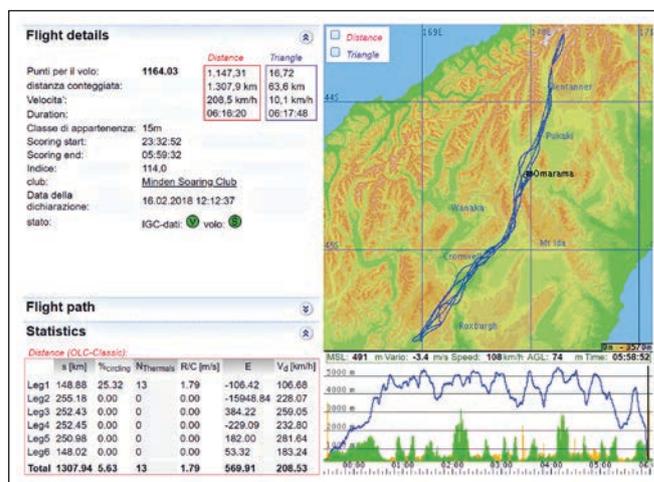


La prestazione si è realizzata all'interno di un lungo volo di ben 1.300 km, durato sole 6 ore! L'aliante utilizzato era un ASG29 Es, con i terminali da 15 metri e un motore retrattile di sostentamento. Ecco le impressioni del pilota, dettate sul sito OLC: "La previsione del giorno precedente faceva sperare un'eccezionale formazione d'onda, estesa su un'area che avrebbe consentito di disegnare un percorso in A/R di 500 km. Al mattino il cielo non pareva così buono, ma la giornata si è progressivamente sviluppata vieppiù. Il territorio neozelandese rende molto impegnativi i voli in onda (in confronto agli allineamenti offerti da Minden, USA, N.d.R.) a causa delle molteplici fasi di transizione tra le diverse linee d'onda generate dall'orografia complessa, e perché si vola su terreno più basso e con maggiori restrizioni di quota per lo spazio aereo. Ne consegue che si perde gran parte del vantaggio di velocità (true airspeed) legato al volo in alta quota.



La giornata è stata prevalentemente "blu", con situazioni più deboli verso la zona Nord e onde molto forti e ben marcate a Sud. Sopra Omarama c'era un passaggio di circa 50 km poco segnato da rotori che ha rallentato il mio primo tentativo. Ho ripetuto di nuovo il percorso e al secondo tentativo c'era più energia (e inoltre avevo preso le misure col primo). La prima corsa è arrivata a registrare 242 km/h, e la seconda ha visto un notevole miglioramento con 255 km/h. Anche se può sembrare

che mi stia lamentando di condizioni non ottimali, il volo è riuscito quasi perfettamente.



Non avevo verificato quali fossero i valori di record precedenti, ed è stato quindi con gioia e sorpresa che ho scoperto di avere realizzato un nuovo record! Ho molta fiducia e confidenza col mio ASG29 e in questi giorni mi ha ripagato con simpatia".

Archivio storico Meteowind

Ezio Sarti ha annunciato che a partire dal primo ottobre 2017, tutte le mappe meteo della Alpi ad alta risoluzione (1,8 km) che giornalmente potete vedere sulla sezione meteo del sito voloavela.it., vengono archiviate sul web. Inizialmente i dati storici si potranno avere su richiesta diretta, ma presto le mappe meteo storiche saranno disponibili direttamente dalla sezione meteo del sito voloavela.it Ezio desidera segnalare ancora alla comunità volovelistica che per tutto questo progetto va espressa gratitudine al "Centro Studi Volo a Vela Alpino" per il suo sostanziale contributo, che ha permesso di investire nelle risorse necessarie per la sua realizzazione e sviluppo.

Nuove implementazioni meteo su Arco Alpino

Anche per il 2018 il Centro Studi Volo a Vela Alpino consentirà l'accesso gratuito alla sezione Meteowind per le Alpi. Ricordo che tale accesso è possibile solo ed unicamente dal sito voloavela.it. Rispetto all'inizio di questo accordo tra Meteowind nel 2017 con il Centro studi Volo a Vela Alpino, sono ora disponibili molte nuove implementazioni:

- estensione all'intera estensione delle Alpi delle previsioni ad alta griglia di risoluzione (1,8 km);
- mappa del P.F.D. (Potential Flight Distance), per il giorno in corso;
- da oggi sono disponibili anche le lingue Inglese, Francese e Tedesca. Gli amici che volano nei settori non italiani delle Alpi avranno la possibilità di navigare più facilmente tra le molteplici mappe;
- nelle pagine in lingua italiana, ora è più facile leggere le carte per le Alpi su Tablet e iPad (in questo caso, ricordare che la mappa va spostata su Google Maps usando due dita);

- calcolo e pubblicazione di mappe delle nubi Medie per il giorno in corso, ad alta griglia;
- calcolo e pubblicazione di mappe delle nubi Alte per il giorno in corso, ad alta griglia.

Quest'ultima carta è di grande importanza perché, come più volte comunicato, il calcolo delle nubi alte e stratificate è molto difficile, ma esse possono compromettere gravemente l'irraggiamento solare al suolo. Conoscere questa previsione assume importanza basilare nella pianificazione dei voli.

Invitiamo cortesemente tutti i piloti a comunicare a Ezio i contatti dei club di Volo a Vela delle Alpi non Italiani di loro conoscenza, così da poterli avvisare di questa nuova opportunità. Ricordiamo inoltre che la possibilità di continuare questa opportunità gratuita è legata anche al numero delle visite sul sito, e in tal senso confidiamo che gli utenti vorranno comprendere che avere questo servizio gratuito non significa che non abbia valore. Ad oggi su questa meteowind per le Alpi stanno lavorando due o tre server di calcolo h24, ed Ezio tiene qui a ringraziare in particolare il pilota Roberto Villa, che ospita in un suo server uno dei dischi rigidi del sistema di calcolo Meteowind.

Meteowind, futuri sviluppi

- Griglia di risoluzione a più alta definizione: con la collaborazione dell'università di Trento, facoltà di Meteorologia, e con il dipartimento di Termo-Fluidodinamica della facoltà di Ingegneria del politecnico delle Marche, è iniziato uno studio per portare la griglia di risoluzione a 300 - 500 metri: allo stato attuale la minima griglia ottenibile non può andare sotto 1,2 km. Questo sarà un passo importantissimo, ma anche molto difficile, che si spera di completare entro il 2018. Ci sono ancora difficoltà tecniche di non facile soluzione, considerando anche che per tali implementazioni non esiste quasi nessuna letteratura ed occorre fare un lavoro di pura ricerca sperimentale.
- Animazione delle mappe più significative.
- Possibilità di accesso ai nostri server per avere il calcolo della sezione verticale dei fenomeni ondulatori nel punto cliccato dall'utente.

Chi desidera ricevere ulteriori spiegazioni su questo punto è invitato a contattare Ezio Sarti. Si tratta di uno sviluppo rivoluzionario, che non si realizzerà soltanto nella semplice pubblicazione di una mappa. Infatti con la sua richiesta l'utente chiederà ai nostri server: "Calcola e crea la mappa della sezione verticale dei movimenti verticali del vento su un piano parallelo al vento dominante sulle coordinate del punto che ho cliccato". A questo punto il server inizierà il calcolo (circa 30 - 40 secondi) e lo invierà tramite pop-up al richiedente, rendendo il risultato visibile sul suo schermo. Questa mappa sarà visibile solo da chi ne ha fatto richiesta.

Approvazioni IGC

La LXNav ha iniziato la produzione del piccolissimo PowerMouse su licenza Flarm. Si tratta di un apparato di rilevamento del traffico "anticollisione" che incorpora un registratore di volo. Questa funzione (sempre attiva

anche nei modelli base) può essere omologata FAI-OGC fino al livello di Insegne e Diamanti, con un modesto pagamento extra. Con questo modello, sono oggi 59 i diversi tipi di logger omologati IGC, prodotti da una ventina di costruttori.

Anche la LXNavigation propone un apparato simile, con la denominazione Eagle, che spicca per le ridottissime dimensioni.

Il sito del gruppo di studio GFAC dell'IGC riporta sempre un elenco aggiornato dei logger e dei loro differenti livelli di omologazione. www.ukiws.demon.co.uk/GFAC/igc_approved_frs.pdf Trovano spazio anche tutti i piccoli programmi di validazione e verifica dell'integrità dei voli, obbligatoriamente messi a disposizione dai fabbricanti (DLL e altri file).

Conversione delle licenze EASA

Come noto, entro breve tempo le nostre licenze di pilota d'aliante passeranno sotto l'egida di EASA, l'agenzia europea dell'aviazione civile. Le autorità nazionali devono adeguarsi, provvedendo a sostituire le licenze nazionali con nuovi documenti recanti l'origine europea. La procedura di conversione è ormai pronta e in fase di test, e prossima ad entrare in linea definitivamente. La procedura sarà completamente informatica sul portale web dell'ENAC.

L'esaminatore e Istruttore Stefano Bianchetti ha pubblicato sulla mailing list "volo a vela" una serie di interventi che chiariscono molti dubbi. Qui ne abbiamo tratto alcuni estratti, sperando di non aver commesso qualche imprecisione.

EASA ha fornito a tutti gli Stati membri il modulo per adottare l'art. 14 del Reg. 216/2008 "Basic Regulation", "Misure di Flessibilità" con il quale approverà la possibilità degli Stati membri di utilizzare le licenze nazionali fino a luglio 2018, per dar così modo al parlamento Europeo di approvarne l'estensione fino al 2020. La delibera europea dovrebbe arrivare nel prossimo mese di Giugno. Attendiamo a breve la apposita disposizione del Direttore Generale.

Nel frattempo l'ENAC ha pubblicato una semplice circolare o provvedimento di deroga che estende la validità delle licenze nazionali che quindi non hanno più scadenza. Chi aveva la licenza in scadenza al 31 dicembre 2017 può continuare ad esercitare i privilegi fino alla scadenza indicata all'ultimo rinnovo, senza riguardo alla data di termine del documento ma solo al periodo di verifica dell'attività. La conversione si svolgerà esclusivamente online e sarà affidata al personale delle Direzioni Aeroportuali meno gravate di altri lavori. Inutile quindi chiedere informazioni alla propria DA che sarà probabilmente all'oscuro della procedura. Le nuove norme semplificano il rapporto con gli enti e diluiscono molte delle incombenze amministrative: in primo luogo, le licenze valgono a vita, ed è responsabilità del pilota esercitarne i privilegi solo quando egli stesso abbia verificato (prima di ogni volo) di essere pienamente in regola con le normative. L'attività minima verrà inoltre contabilizzata sul monte di due anni anziché uno, e viene pure eliminata la distinzione negli "ultimi 6 mesi".

Non saranno necessarie visite di persona agli uffici ENAC per l'apposizione di timbri e firme. Anche la conversione della licenza verso altri Paesi europei avverrà automaticamente su semplice richiesta.

Entrano invece nel quadro dei requisiti i check con Istruttore ogni due anni, che non dovrebbe costituire un aggravio in quanto già la maggioranza dei club impone ai propri soci simili verifiche periodiche come politica interna. Sulla nuova licenza EASA verranno riportate le modalità di decollo abilitate, sulla base di una semplice autocertificazione (oggi per alcuni sono riportate nella Parte Terza del libretto), con ovvie conseguenze per chi dichiarasse il falso. L'abilitazione al TMG (motoalante turistico), se conseguita sulla licenza di aliante, verrà mantenuta, ma l'attività minima deve essere effettuata su tale tipologia di aeromobile (le ore di volo in aliante non permettono di esercitare i privilegi di pilota di TMG, come sopra sotto la responsabilità unica e diretta del titolare della licenza).

Stesso discorso per tutte le diverse modalità di decollo: per ognuna, il pilota deve svolgere l'attività minima, o recarsi dal proprio istruttore per una o più lezioni della durata totale di almeno un'ora.

I requisiti di attività su TMG per licenze Glider sono: negli ultimi due anni, almeno 5 ore di volo in comando con 15 decolli, oppure due voli didattici con Istruttore.

I requisiti di attività per le modalità di decollo sono (per ciascuna tipologia come traino, autonomo, verricello, lancio da terra): 5 decolli negli ultimi 24 mesi (ridotti solo a 2 decolli per il lancio da terra con elastico), o in alternativa eseguire i decolli mancanti in voli didattici accompagnati da Istruttore.

Per gli Istruttori, i requisiti sono: ottemperare al numero minimo di lanci nei due anni con ciascuna modalità, fare almeno 30 ore o 60 decolli in funzione di Istruttore a bordo in alianti, motoalianti e TMG, o anche come esaminatore. Ogni 6 anni l'Istruttore dovrà superare una verifica AoC (Assessment of Competence).

LX8000, pensione o aggiornamento

I computer di bordo LX8000 della prima generazione

(prodotti tra il 2008 e il 2012) volano ancora in molti alianti in tutto il mondo. LXNav ha da oggi sospeso il supporto di sviluppo di questo dispositivo (hardware e software). Il processore di questa generazione infatti non può più gestire le nuove funzioni complesse che sono disponibili negli aggiornamenti delle serie successive. Pertanto, gli aggiornamenti software non sono più disponibili per questi dispositivi. Sono interessati i numeri di serie: 25000-25700, 28000-28200, 27000-27100. Tuttavia, LXNav offre a ogni pilota un'opportunità di upgrade, per il quale occorre inviare una richiesta con il numero di serie, e ricevendo un'offerta con il dettaglio dei costi. Verrà installato un processore più veloce che consentirà di continuare a utilizzare nuovi aggiornamenti software e di aggiungere i moduli addizionali come il WiFi.

Grumento 2018

Giuseppe Cunetta sta cominciando ad organizzare la spedizione a Grumento per agosto 2018 (dal 5 al 25 agosto). Chi volesse maggiori info su Grumento e sull'attività della scorsa estate è invitato a visitare le pagine Facebook "GrumentumSoaring" e "Grumentum". Esiste la possibilità di hangaraggio ed è disponibile un traino aereo. L'area dispone di ottime sistemazioni comprensive di ogni confort a costi veramente competitivi. Le località turistiche sul Tirreno e sullo Ionio (Palinuro e Policoro) sono raggiungibili in 45 minuti di automobile. Inoltre quest'anno sarà disponibile in campo anche un aliante a decollo autonomo Arcus M per noleggio con istruttore/trainer a bordo.

A poca distanza da Grumento Nova si trovano le località di Palinuro, Maratea, Policoro e Sibari. Tra i punti d'attrazione culturale e turistica ricordiamo il Santuario della Madonna Nera di Viggiano, le Dolomiti Lucane dove provare il "volo dell'angelo", il ponte tibetano di Sasso di Castalda, i Sassi di Matera, i castelli di Federico II, i calanchi lucani, il Parco Nazionale del Pollino.

Siete invitati a mettervi in contatto con Giuseppe "Joe" Cunetta via mail (gcunetta@gmail.com) o telefono 335.5755322



GLIDERSERVICE NOVAK

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

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



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

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

Pavullo Glide e il Mondiale 13,5 m

L'aero club di Pavullo e il direttore di gara vi invitano a partecipare alla Pavullo Glide 2018. La competizione, ad handicap, rappresenterà un'utile e divertente occasione per esplorare il territorio di gara dei prossimi Campionati Mondiali FAI della classe 13,5 metri (in calendario a Pavullo dal 1° al 14 settembre 2019).

L'IGC ha da poche settimane stabilito che il 3° mondiale di questa classe si svolgerà con le regole tradizionali (la formula E-Concept è stata infatti rinviata e seguirà un percorso di sviluppo per ora indipendente dai WGC). La massa MTOM ammessa per gli alianti partecipanti in classe 13,5 metri sarà nel 2019 di 350 kg, in luogo della ben più stretta limitazione precedente (35 kg/m²).

La decisione di andare avanti con la Pavullo Glide e con il 3° mondiale è venuta dopo un'attenta analisi dei nuovi scenari creati dalle decisioni della FAI-IGC, ben diverse da quanto inizialmente prospettato. Il presidente Roberto Gianaroli, Romeo Monti, e il direttore di gara designato (Aldo Cernezzi) hanno trovato nuovo entusiasmo per questa iniziativa e si dichiarano pronti ad accogliere i piloti italiani e internazionali per offrire loro un'esperienza amichevole e di qualità. Per motivi organizzativi i concorrenti sono pregati di fornire la propria adesione il più presto possibile. L'Aero Club di Pavullo si augura di incontrare una forte e numerosa partecipazione.

La pagina SoaringSpot della gara Pavullo Glide è già stata aperta. Per ora contiene una piccola galleria di foto e il primo bollettino con le informazioni di base indispensabili, nonché le modalità di iscrizione. Le date in calendario sono:

29-30 agosto 2018: registrazione e allenamento

31 Agosto - 7 Settembre: giorni di competizione

8 settembre: giornata riservata ad eventuale recupero.

Hike & Fly

Di Gustavo Vitali - Ufficio Stampa FIVL Ass. Naz, Italiana Volo Libero (registro CONI n. 238227)

Camminare lungo le valli, salire sui monti, scegliere un buon pendio come punto di decollo, preparare il parapendio e poi spiccare il volo verso altri monti e attraverso altre valli. Si chiama Hike & Fly, escursionismo e volo, tutto gambe e parapendio, la nuova frontiera del volo libero, quello senza motore, sinonimo di libertà e spirito d'avventura. Qualcuno dice che non sia proprio nuova, perché a chi pratica questa entusiasmante attività con habitat naturale in ambienti montani una scarpinata prima o poi tocca.

Sull'onda della celebre X-Alps, maratona biennale di oltre mille chilometri dall'Austria a Montecarlo, i cultori di Hike & Fly sono in crescita esponenziale e gli eventi si moltiplicano. Facili le regole base: usare solo piedi e parapendio, preferibilmente il secondo perché il volo è meno faticoso e più veloce. Nessun altro mezzo di trasporto è ammesso. Le gare possono durare più giorni e lungo percorsi di centinaia di chilometri contrassegnati da punti salienti del territorio, detti boe o turn-point, con obbligo al pilota di aggirarli. Ogni concorrente è seguito

da un team di supporto con il compito di suggerire valutazioni tecniche sul miglior tragitto, informazioni meteo e fornire l'occorrenza alla sussistenza. Quando non vola il pilota è obbligato a camminare con in spalla la sacca contenente parapendio, selletta e tutta l'attrezzatura per il volo che non può essere portata altrimenti. Il live tracking sorveglia tramite GPS, invia in tempo reale la posizione dei piloti, stila classifiche. Ci proviamo anche in Italia con Hike & Fly. Nel 2018 tre diverse organizzazioni si sono messe di buona lena per varare altrettanti eventi. Hanno raccolto partecipanti da Europa, Asia e America, lo svizzero Christian Maurer, vincitore di cinque X-Alps, il più noto. Pochi posti e riservati ad atleti ben allenati in corsa, arrampicata e altre discipline. Indispensabile pratica costante e esperienza di volo libero. Rare le quote rosa non senza rammarico.

Primo appuntamento dal 12 al 19 maggio per la Ironfly pensata dal Parapendio Club Scurbatt di Suello (Lecco). Partenza dal lungolago di Lecco e salita sul monte Cornizzolo, altitudine 1.040 m. Da qui la gara si snoderà attraverso le Prealpi lombarde, piemontesi e Canton Ticino. Turn point a Macugnaga e il Monte Rosa, altitudine 4.634 m., Bormio in Valtellina e il passo della Presolana in Val Seriana prima di raggiungere l'atterraggio di Suello. Totale 458 km in linea d'aria, di più nella sostanza.

Il 26 agosto a Levico Terme (Trento) prenderà il via la Dolomiti Superfly organizzata dal Volo Libero Trentino. Il percorso, tutto dolomitico e dedicato ai luoghi della Grande Guerra nel centenario della vittoria, misurerà 250 km. Prima boa a Canazei (Trento) passando per la catena del Lagorai. Poi toccherà Sesto Pusteria (Bolzano) oltre le Tre Cime di Lavaredo e infine Cima Grappa nelle Prealpi venete. Conclusione a Levico Terme entro l'1 settembre.

Durerà un solo giorno, l'8 settembre, la Hike & Fly Presolana 1.0, grazie al club Volomania di Gandino (Bergamo), teatro il comprensorio attorno al massiccio di 2.521 m nelle Prealpi bergamasche che ha ispirato il nome dell'evento. I piloti partiranno da Gandino, passeranno da Clusone, dalla Valzurio, dalla valle di Castione, dal monte Pora, ancora da Clusone e dalla Val Gandino, toccheranno lo spartiacque tra Val Cavallina e lago d'Iseo prima dell'atterraggio di Cirano presso Gandino.

Corso Istruttori

La Scuola di Volo a Vela dell'Aero Club di Rieti "Alberto Bianchetti" ha in programma di organizzare un corso per il conseguimento dell'Abilitazione di Istruttore di volo su Aliante in accordo al regolamento ENAC ed. 2 del 21.12.2011. Il corso si svolgerà sulla durata di almeno due settimane, presumibilmente ad iniziare dalla fine di settembre e nel mese di ottobre. Il check di ammissione teorico-pratico di ogni candidato dovrà essere effettuato, concordandolo con il responsabile dell'addestramento, in congruo anticipo rispetto alla data di inizio corso. Le domande dovranno pervenire entro il giorno 15 luglio 2018 secondo le modalità indicate nel regolamento. Il corso inizierà al raggiungimento del numero minimo di partecipanti. Sul sito dell'Aero Club www.aeroclubrieti.it sono pubblicati gli elementi necessari agli interessati.

Coppa Città di Varese e campionati 18 m e libera

Dal 29 aprile al 6 maggio si svolgeranno a Calcinate tre gare volovelistiche:

- Coppa Città di Varese (CCV, ad handicap);
- Campionato Italiano classe Libera (C.I. Libera);
- Campionato Italiano classe 18 m (C.I. 18 m).

Alla prima edizione della CCV sono ammessi tutti gli alianti (monoposto o biposto, compresi gli alianti motorizzati) con handicap uguale o maggiore di 110 (Eventuali alianti con handicap inferiore come indicato nella lista ufficiale facente parte dei regolamenti nazionali dell'AeCI per il 2018, verranno accettati ma verrà loro assegnato il fattore 110). La CCV è una competizione di classe unica ad handicap i cui risultati saranno validi per il Ranking IGC. I Campionati nazionali Libera e 18 metri sono invece competizioni senza applicazione di handicap. Alla CCV possono partecipare i piloti italiani di categoria Nazionale e i piloti stranieri.

I piloti di nazionalità italiana iscritti alla CCV sono automaticamente iscritti al C.I. Libera. I piloti di nazionalità italiana iscritti alla CCV con aliante di classe 18 m sono automaticamente iscritti al C.I. 18 metri. I temi di gara saranno gli stessi per tutti i piloti partecipanti e per tutte le gare. Al termine di ogni prova di giornata verranno pubblicate le classifiche delle 3 gare per le rispettive premiazioni.

Le iscrizioni sono aperte e possono essere fatte direttamente online: <https://acao.it/iscrizione-campionati-italiani-libera-e-18-m-ccv/>

11° Trofeo dell'Oltrepò

Nei giorni 18-19-20 e 25-26-27 maggio 2018 l'Aeroclub Volovelistico Milanese organizza l'11° Trofeo dell'Oltrepò sull'aeroporto di Voghera Rivanazzano, che quest'anno comprende:

- Categoria Nazionali in classe unica ad handicap;
- Campionato Italiano Standard;
- Campionato Italiano Biposto 20 m;
- Gara di Promozione.

Al Trofeo sono ammessi a partecipare alianti e motoalianti senza limitazione di handicap, ed è valido quale punteggio per il Ranking IGC. La Promozione, riservata ai piloti non ancora in categoria nazionale che siano in possesso dell'insegna FAI C d'Argento e che abbiano almeno un'esperienza di 150 ore da solisti, è valida per il passaggio alla categoria nazionali come da regolamento nazionale per le gare di velocità.

Sul sito www.avm-aeroclubvolovelisticomilanese.it e su www.soaringspot.com sono disponibili i seguenti documenti e i moduli d'iscrizione. L'organigramma della competizione comprende il Direttore di gara Paolo Ruggeri, il Direttore di linea Damino Ceriani, il Task setter Vittorio Borgo, il Chief Scorer Marco Bertoluzza e in Segreteria Daniela Scorza.

La domanda di partecipazione alla gara dovrà essere accompagnata dal pagamento dell'intera quota di iscrizione pari a 250 euro (categoria Nazionale) e che la stessa potrà subire degli aumenti per le domande che dovessero arrivare dopo il 1 maggio 2018. Per la categoria Promozione il costo dei primi tre traini è offerto dal club e compreso nella quota di iscrizione pari a soli 150 euro. Nei week end precedenti la gara, nonché giovedì 17 maggio, sarà possibile effettuare voli di allenamento per tutti i concorrenti e chiunque desiderasse provare il teatro di gara.

Alla sera del 17 maggio, giorno precedente la gara, alle ore 18.00 la Direzione terrà un briefing di presentazione della gara raccomandato per coloro che non hanno mai volato sull'aeroporto di Voghera Rivanazzano. Contatti: AVM, Via F. Baracca, 6 - 27055 Voghera Rivanazzano (PV). Tel. 333.8868339 email avm.voghera@libero.it

Trofeo Colli Briantei

È disponibile online sul sito dell'Aeroclub Volovelistico Lariano la pagina dedicata alla competizione inserita nel calendario ufficiale AECEI 2018: "XXI Trofeo COLLI BRIANTEI"- Campionato Italiano Classe Club 2018" che si svolgerà sull'aeroporto di Alzate Brianza nelle date dal 25 aprile al 1° maggio 2018. La competizione è iscritta nell'IGC Ranking List e sarà in classe unica ad handicap.



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

Per motivi di sicurezza il carico alare massimo degli alianti sarà limitato.

La Direzione Gara si riserva, alla luce delle iscrizioni che perverranno, di fornire ulteriori dettagli in merito con apposito bollettino. Dalla classifica generale verrà estrapolata la classifica dei soli concorrenti con alianti di classe Club valevole per il Campionato Italiano classe club 2018. Sul sito dell'aeroclub (www.avl.it) nell'apposita sezione Gare 2018 è possibile scaricare il modulo d'iscrizione, il regolamento e consultare tutte le informazioni del caso.

Rieti, aeroporto Ciuffelli: restyling totale in tre anni

di Giacomo Cavoli - *Il Messaggero*

L'aeroporto Ciuffelli cambia pelle. Un restyling epocale come non si vedeva almeno dai primi anni '80, che nei prossimi tre anni interesserà l'intera superficie aeroportuale reatina, disegnando una nuova viabilità interna, aree più funzionali al volo e al riposo dei piloti e che, per la prima volta nella storia del Ciuffelli, appronterà strutture per favorire il funzionamento ecosostenibile



dell'aeroporto.

A permettere al Ciuffelli di rifarsi il look saranno i due milioni di euro stanziati dell'Ente nazionale per l'Aviazione civile, a seguito della seduta del consiglio di amministrazione di Enac di lunedì 12 marzo dove, fra i punti all'ordine del giorno, era inclusa l'approvazione del programma triennale 2018-2020 per i lavori da eseguire sugli aeroporti a gestione diretta Enac. Un lungo percorso di lavori da effettuare, che potranno beneficiare dei due milioni di euro da utilizzare nei tre anni per le fasi di progettazione e realizzazione delle opere. Ad essere maggiormente interessata sarà l'area fatiscente a ridosso della pista: a scomparire saranno il ristorante ormai semidistrutto, l'ex campo da tennis cementificato, la tribuna vandalizzata dalle scritte e i due piccoli edifici che, in passato, funsero da appoggio per gli aero club locali e ora abbandonati. Ad essere tolta sarà la recinzione interna che separa la pista di decollo dall'area fatiscente: l'intero spazio lasciato libero sarà destinato al parcheggio degli alianti e ad un'area per il rullaggio, con colonnine per la ricarica dell'acqua degli alianti. All'interno dell'aeroporto, ad essere interessato dai lavori sarà il livella-

mento delle piste, valutando l'opportunità di installare un impianto di irrigazione per avere, durante tutto l'anno, almeno uno dei tratti di atterraggio e decollo sempre ben tenuto. Cambierà la viabilità interna del Ciuffelli, col flusso delle auto spostato dietro gli hangar e all'interno di un parcheggio che utilizzerà pensiline di energia solare, mentre la strada principale sarà riservata al solo transito degli alianti da o fuori la pista. Oltre ai punti già fermi, fra le ipotesi al vaglio anche la possibilità di installare delle tribune nella zona adiacente alla torre di controllo dell'Enav, così da spostare il possibile flusso turistico del Ciuffelli verso l'area riposo dell'aeroporto dove, accanto al campeggio riservato ai piloti, sorgerà anche il nuovo ristorante, restando però, come in passato, aperto anche ai clienti esterni alle attività dell'aeroporto. A spiegare le ragioni dello stanziamento dei due milioni di euro in favore dell'aeroporto Ciuffelli è Alfredo Pallone, fra i consiglieri di amministrazione di Enac: «Rieti rappresenta un'eccellenza del volo sportivo internazionale, un fiore all'occhiello a livello mondiale per il volo a vela - spiega Pallone - E' un territorio sul quale è necessario investire in termini di turismo e valorizzazione ambientale. Noi crediamo che il turismo sportivo vada valorizzato come strumento inscindibile di sinergia, in particolare facendo rete. I tre aero club presenti al Ciuffelli (Aero Club Rieti, Aero Club Centrale e Aero Club Galliciano, ndr) dovranno trovare il modo di fare squadra nelle loro specificità, puntando sulla promozione del volo sportivo in sicurezza e con la collaborazione degli enti e delle istituzioni del territorio».

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

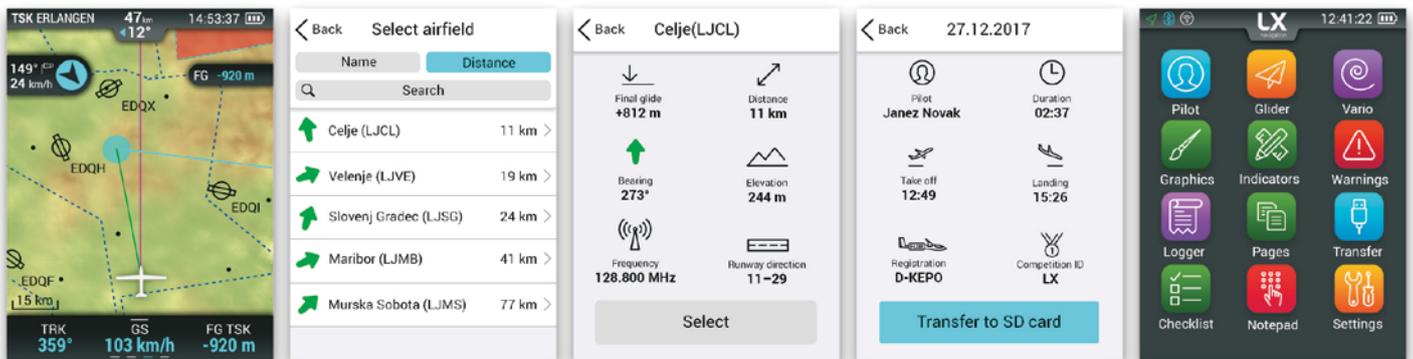
Colibri X

Registratore di volo Touchscreen.

-  LX One chip
-  Touch screen capacitivo da 3,5"
-  Display transflettivo
-  Registratore di volo IGC + ENL
-  WiFi
-  Bluetooth
-  15 ore di autonomia
-  Dimensioni compatte



- Variometro a pressione statica 
- Assistente di termica 
- Navigazione per TSK, TP, APT, NRST 
- Gestione degli atterrabili più vicini 
- Supporto Spazi Aerei 
- Mappa mondiale del terreno 
- Calcolo della planata finale 
- Calcolo accurato del vento 



Affronta la nuova stagione con nuova strumentazione.
 Acquista con il 10% di sconto fino al 30 Giugno 2018.*

- Eos 57 + LX Joy + con o senza Flarm Eagle (qualunque configurazione)
- LX Era 80 / Eos 80 + LX Joy + con o senza Flarm Eagle (qualunque configurazione)
- Zeus (any size) + LX Joy + con o senza Flarm Eagle (qualunque configurazione)
- Colibri X + con o senza Flarm Eagle (qualunque configurazione)

Una Rieti incredibile



*La stagione estiva 2017 ci ha regalato le migliori condizioni mai viste prima
Una serie ininterrotta di giornate spettacolari
L'organizzazione si affina di anno in anno*



**Jon Gatfield ha partecipato a numerose gare reatine fin dal 2012. Il suo aliante è un ASG29E "YO".
In alto, il titolo del suo articolo dedicato a Rieti, apparso su *Sailplane & Gliding***

L'annata 2017 è stata fuori dal comune. Forse irripetibile. Forse la migliore stagione volovelistica mai vissuta a Rieti. In questo articolo mi propongo di celebrarla, e di spiegare quali fattori hanno permesso di realizzare una serie ininterrotta di prestazioni eccellenti, che hanno avuto risonanza in tutto il mondo. Intanto alcuni numeri estratti da Soaring Spot che è il sito dove vengono pubblicate le classifiche, abilmente ricercati da Giancarlo Bresciani e già pubblicati nell'editoriale del numero 362: nella CIM, la più alta velocità in una delle prove è stata espressa da Alvaro De Orléans su ASH31 Mi 21 metri, che il primo agosto su 461,33 km ha volato ad una media

di 167,28 km/h; la "media delle medie" dei vincitori considerando tutte le nove prove valide è stata di 147,17 km/h su 481,93 chilometri medi percorsi per prova. La parte del leone l'ha però avuta la Coppa Città di Rieti (nel Gruppo "B" riservato ad alianti con handicap pari o superiore a 116) dove il 17 agosto Riccardo Briigliadori su JS1c 21 metri ha volato ad una media di 169,01 km/h su di un percorso di 542,00 chilometri. Nelle sette prove disputate, la media delle medie è stata di 159,27 km/h su 484,47 chilometri medi per prova. Nel "Gruppo A" riservato agli alianti fino a 115 di handicap, la media delle medie è stata pari a 139,61 km/h su 440,08 km medi per prova.



Giancarlo Bresciani è l'autore delle foto riprese dal sedile posteriore dell'Arcus T condotto da Mauro Brunazzo. Ha immortalato situazioni meteo "normali" a Rieti

Meteo

Sono due i grandi temi riguardanti la meteo di Rieti 2017. Da un lato, il clima, e dall'altro le previsioni di giornata. Il primo ci ha dato con stupenda generosità la materia prima indispensabile. Le seconde si sono rivelate sempre affidabili e mi hanno permesso, nel mio ruolo di task setter oltre che di direttore di gara, di assegnare percorsi che quasi sempre hanno ricalcato le migliori condizioni meteo, in particolare cavalcando veloci sulle linee di convergenza. Il supporto di Ezio Sarti e della sua eccellente implementazione dei modelli matematici di calcolo ci hanno dato ogni giorno la possibilità di sfruttare al meglio ogni giornata. Devo ammettere che con queste premesse il mio pur impegnativo lavoro era enormemente facilitato!

Il clima asciutto, caldo senza giungere a livelli oppressivi, è stato il frutto di una persistente alta pressione, dapprima africana e poi atlantica, quest'ultima finalmente ritornata ad influenzare l'estate sull'Italia

Centrale, dopo anni meno stabili dovuti al prevalere di un'alta pressione africana. Va anche notato che tutto il territorio ha sofferto durante i precedenti mesi estivi di una vera e propria siccità, con precipitazioni modestissime che hanno ridotto ai minimi il contenuto di umidità dello strato superficiale dei terreni. Solo il vento è arrivato ad infastidire le procedure di decollo, facendoci perdere però pochissime giornate.

Questa siccità che ci ha dato un grande vantaggio è stata però vissuta in maniera drammatica dall'agricoltura, e ancor peggio è andata per il patrimonio boschivo nazionale, danneggiato da continui e ripetuti incendi sulla cui causa è purtroppo inevitabile pensare a piromani, malintenzionati, veri e propri criminali dell'ambiente.



Un altro Arcus in termica, sullo sfondo dei magnifici cumuli



In planata verso una zona costellata di incendi boschivi



Lago di Bolsena e l'Arcus "MR"



Jon Gatfield in corsa sui pendii della Val Topina



La media di 159 km/h sul computer di "YO"

L'organizzazione

Da qualche anno mi sono dedicato alla direzione delle competizioni. È un lavoro che impegna quasi interamente la giornata, iniziando al mattino con una seduta di analisi meteo insieme a Ezio, poi lo studio dei temi di gara, la preparazione e la presentazione del briefing. Qualche incombenza burocratica quotidiana per informare gli Enti dell'aviazione civile delle nostre procedure di giornata, che può talvolta diventare fonte di problemi da risolvere. I decolli iniziano dopo mezzogiorno mentre si confronta la situazione effettiva al quadro previsto, apportando eventuali correzioni ai percorsi o agli orari. Si seguono le operazioni di lancio dei concorrenti e si danno le partenze. Si resta in costante ascolto della radio e poi si gestiscono le procedure di atterraggio. In sala computer si inizia quindi ad analizzare i voli che SeeYou indica all'attenzione dello scorer (François Robert) per eventuali irregolarità che spesso, ma non sempre, sono errori indotti dall'automatismo e si correggono con l'azione manuale. A cena si parla degli avvenimenti o ci si rilassa un po', ma anche la serata passa di solito nella sala computer a sistemare le classifiche e a preparare le attività del giorno successivo.

La sicurezza deve restare la prima priorità. Alcune "pillole" di prevenzione vengono presentate ai briefing, altre volte si rende necessario analizzare qualche fatto della giornata precedente che ha destato preoccupazione: nel farlo, cerco di rivolgermi sempre a tutta la platea, per trarne inviti ad essere co-

scienti del pericolo e collaborativi nei confronti dei compagni di gara. Un esempio di questi interventi è stato per una collisione mancata davvero di poco: un pilota, resosi conto di aver mancato per pochi metri un punto di virata, ha fatto una virata di 360° senza accorgersi dell'avvicinarsi di un altro concorrente. Grosso spavento.

Svolgere il ruolo di direttore è più facile a Rieti che altrove: oltre alla disponibilità di un gruppo di collaboratori ormai esperti ed autonomi, la prevedibilità della meteo permette di risolvere bene e rapidamente il problema dell'assegnazione dei percorsi.

La risonanza internazionale

Quale soddisfazione si trae da questo lavoro? Pur nella mia volovelistica sofferenza di restare a terra quando le condizioni di volo sono spettacolari, il piacere di vedere tante persone divertirsi è impagabile. Far parte di una macchina organizzativa efficiente è motivo di orgoglio per tutti. Restano memorie indelebili. I riconoscimenti privati e pubblici non mancano. Quest'anno il massimo riconoscimento è stato vedere sulla copertina della rivista inglese *Sailplane and Gliding* un titolo inequivocabile: *Why you must fly at Rieti at least once*, "Perché nella vita è indispensabile volare a Rieti almeno una volta"! L'articolo è stato scritto da uno dei concorrenti abituali sin dal 2012, Jon Gatfield. Persino quando ha partecipato alla Finale GP in Cile non ha mancato di citare Rieti durante un'intervista. Per Rieti, e per tutti noi, è qualcosa di cui essere orgogliosi.

L'articolo su S&G

Eccovi una sintesi del racconto di Jon Gatfield, dal titolo "voli incredibilmente belli". L'autore ha accumulato rapidamente circa 4.000 ore di volo, e apprezza particolarmente i territori di montagna. Il fondo di *private equity* per cui lavora gli concede il part-time (sei mesi all'anno) e Jon ne approfitta per volare ovunque ci siano gare, soprattutto in Europa. Ai lettori inglesi (ma la rivista è diffusa in tutto il mondo) ha raccontato che una visita a Rieti va considerata un obbligo, confermando ciò che gli era stato detto da altri. Si considera, alla sua quinta partecipazione per un totale di dieci gare reatine, ancora un principiante, ma in realtà ha realizzato velocità impressionanti vincendo diverse prove.

Nell'articolo ha citato il compleanno di Giorgio Marchisio, alla sua quarantaduesima CIM, avendo perso solo tre edizioni a partire dal 1972, perché Rieti ti entra dentro.

"Il viaggio dall'Inghilterra è lungo e non si può fare in giornata (oltre 1.600 km da Calais). Il territorio non è privo di insidie per i fuoricampo (rispetto alle pianure britanniche e continentali), ma con i plafonds elevati si sorvolano senza pensieri anche le zone meno accoglienti. Jon ha però sottolineato che nelle ultime due annate gli unici danni ad alianti sono stati causati da qualche atterraggio senza carrello o per le manovre a terra e in hangar. Rieti è ospitale, c'è una piscina in campo, e la città è così vicina da permettere una passeggiata serale verso le gelaterie.

In volo le condizioni possono essere fantastiche. L'aeroporto è accanto alle linee di montagne che corrono su e giù per la dorsale appenninica, sfiorando i 3.000 metri di quota, mentre nelle situazioni ideali si sviluppano spesso alcune lunghe fasce di convergenza che permettono di volare velocissimi. Le previsioni di www.meteowind.com presentate da Ezio Sarti sono impressionanti per la loro precisione. Ezio arriva a zoomare con risoluzioni dettagliatissime delle singole valli, e sembra abbia sempre ragione. Le gare del 2017 sono arrivate dopo un periodo di siccità di tre mesi. Nella prima settimana abbiamo superato i 40 °C al suolo con clima secco, e quasi ogni giorno c'erano incendi boschivi. Al sesto giorno della CIM, il centro di traffico aereo di Roma aveva inizialmente imposto la cancellazione dei nostri voli per evitare interferenze con l'intensa attività dei Canadair antincendio. Solo un'accorta negoziazione e un completo ridisegno dei percorsi di gara da parte del direttore, facendo lo slalom tra le zone attive, ha permesso di raggiungere soddisfazione reciproca delle autorità e dei concorrenti. E comunque, via radio abbiamo spesso ricevuto l'annuncio di specifiche zone con attività di Canadair.

Gli eccellenti voli sono lo specchio della magnifica direzione di gara da parte di Aldo Cernezzì, calmo



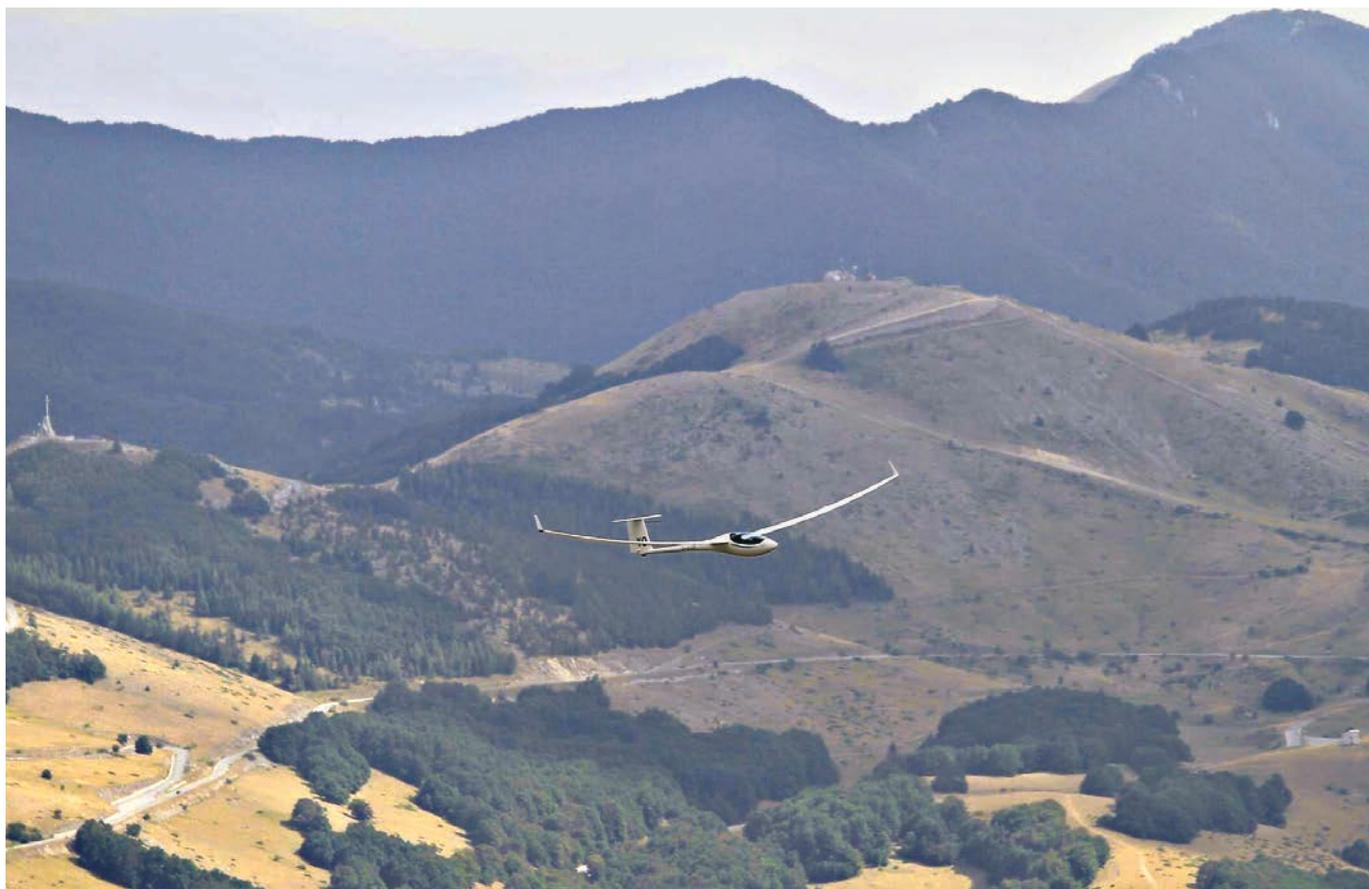
L'autore dell'articolo inglese, Jon Gatfield

e deciso, e della forza della squadra organizzatrice che gestisce le competizioni davvero bene (scusate mi per non aver tagliato questa parte... N.d.R.). Io volavo in team con Leigh Wells con il neozelandese Dane Dickinson, e il mio migliore risultato è stato una media di 159 km/h. Anche considerando che la linea di partenza era di solito attraversata sui 3.000 metri, è sempre una bella velocità!

Abbiamo perso solo una giornata di volo nella CIM, con il vento da Sud che ha reso impossibili i decolli in sicurezza. La 18 metri è stata vinta da Leigh Wells, Dane secondo, Giorgio Galetto terzo e io quarto a causa di una stupida penalità per spazio aereo. Io sono poi rimasto anche per la Coppa Città di Rieti, che ci ha dato condizioni persino migliori della CIM. Sette giorni di volo consecutivi, di cui cinque volati da me a medie oltre i 150 km/h (due dei quali a 159!). Di nuovo, è stato mio il quarto posto dopo Ricky Briadori, Giorgio Galetto e Alvaro de Orleans.

Non vi annoierò con dettagli su "come ho fatto", ma agganciare la convergenza e correre verso Nord a oltre 100 nodi a 2.900 metri accanto al Gran Sasso è un evento quotidiano, sempre impressionante. Abbiamo avuto giornate di ottima visibilità, con vista su entrambe le coste italiane. Ogni tanto ci si ferma nei valori più forti delle termiche di montagna; il terreno si fa piccolo in fretta e la salita vale ogni minuto della lunga percorrenza dietro al volante per arrivare fin qui. Su Roccaraso ho visto un escursionista in cima alla cresta della montagna, e mi spiace di non essermi avvicinato di più: era un appassionato fotografo che poi ha diffuso le sue immagini degli alianti in gara attraverso il club. Ho avuto il mio scatto durante un task di gara, per la prima volta in vita mia.

La planata finale dal Nord impone di scendere a patti con la Val Nerina. Viene descritta come la "valle della morte" da alcuni, mentre altri ne parlano come di un fantastico parco giochi. Fate voi! Può intimidire se la si affronta a bassa quota, ma con una frequente brezza da Sud-Ovest la valle porta bene, e quando passi l'ultima cresta ti mancano solo 15 km all'arrivo con quota da spendere. Come mi dicevano, bisogna esserci almeno una volta. Provateci!"



“YO” colto da un appassionato fotografo ed escursionista al passaggio del Monte Rotella, a Sud di Sulmona



In corsa lungo i potenti costoni della Val Roveto insieme ad altri alianti. Si percorrono lunghi tratti a medie prossime ai 200 km/h

La CIM

Senza entrare in troppi dettagli... La CIM si è aperta con il briefing di sicurezza, nel quale ho tra le altre cose sottolineato che il clima secco imponeva per prudenza di prestare attenzione a non innescare focolai (sigarette) anche in campo, dove sono parcheggiati gli alianti. Lo spazio aereo ufficiale di gara era lo stesso dell'anno precedente, dopo la negoziazione con Perugia e l'assegnazione di una piccola zona di rispetto sul Monte Bove appena a Nord-Ovest del Vettore, per rispondere costruttivamente alle esigenze del Parco Nazionale. Abbiamo anche offerto un file contenente i punti di atterraggio più noti e affidabili, dopo una scrematura per eliminare quelli critici. Il file dei punti di virata è stato completamente riscritto, reintroducendo alcuni luoghi dal nome che fa risuonare storici ricordi (Rivisondoli, Pettorano, Monteroduni, la Val Roveto, Città di Castello) e affiancandoli a nuovi come le grotte di Frasassi, Matelica, Trivento, Roccamandolfi, Selvone nei pressi d'Isernia e Montepulciano. Per il 2018 stiamo cercando di ottenere un ampliamento del campo di gara ancora più a Sud! L'organigramma conta ogni anno sulla presenza di Sergio De Marco come aiutante della direzione di gara. Il presidente del club di Rieti, Enrico Bagnoli, si occupa durante l'inverno di stringere accordi con le autorità aeronautiche e poi svolge il ruolo di capo-entraineur. Ennio Gerometta coordina in pista i traffici di decollo e lo schieramento degli alianti. Daniela Scorza affianca la segretaria Antonella Domenici e inoltre tiene una precisa tabella dei voli. François Robert applica la massima precisione alla creazione delle classifiche. I piloti entraineur e gli aiutanti di linea sono sempre disponibili anche quando le condizioni sono meno che ideali.

Il vento al suolo

Il 9 agosto, in presenza di vento dai quadranti meridionali, abbiamo anticipato i decolli ma le operazioni hanno comunque subito qualche ritardo, con pause nei momenti peggiori. Abbiamo chiesto a tutti i piloti di compattare gli alianti verso la recinzione. È stato bello vedere la grande cooperazione che ci è stata offerta. L'AFIS di Rieti ci forniva continuamente la lettura dell'anemometro ufficiale, sulla base della quale partivano i traini per una lunga rincorsa con una forte componente di vento in coda. Tutto si è svolto in sicurezza.

Il 10 agosto, essendo già previsto sin dal mattino l'arrivo di un sostenuto vento sudoccidentale, abbiamo ordinato lo schieramento per pista 16, cioè verso Sud. Questo è un tema che sta molto caro ad alcuni concorrenti. I trainatori hanno fatto del loro meglio. Purtroppo questa procedura si è confermata molto critica e tutt'altro che affidabile: il vento prevalente

non è quasi mai allineato alla pista, lo schieramento è decisamente più scomodo e faticoso (pur avendo passato la notte a tagliare quanta più erba possibile) e i traini incontrano rotori e discendenze originati dagli hangar proprio nella parte terminale della pista. Dopo quattro decolli riusciti, il vento al traverso ha dato una raffica durante le prime fasi di rullaggio di un aliante da 18 metri, facendolo uscire di pista. Il pilota ha rinunciato ad ulteriori lanci, e i trainatori hanno espresso il desiderio di interrompere i decolli. Abbiamo preso tempo per decidere, ma alla fine abbiamo cancellato la giornata. Sono per questo motivo giunto alla conclusione che in presenza di vento da Sud è più conveniente cercare di anticipare i decolli con procedura standard (pista 34), compattando gli alianti il più possibile, eventualmente sacrificando le classi di massa più cospicua. L'opzione del decollo verso Sud resta disponibile, ma ha dimostrato di essere praticabile solo in particolari condizioni.

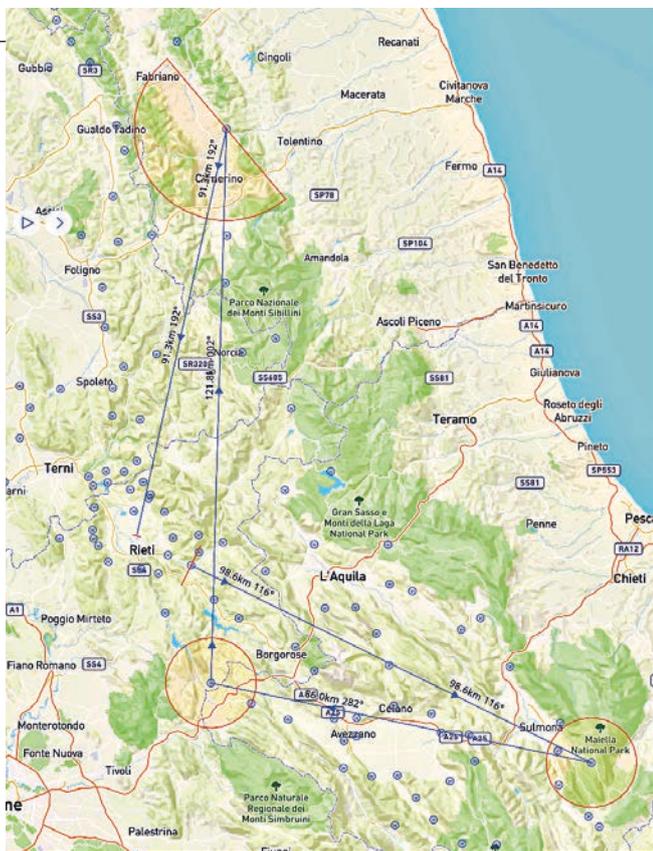
I quattro piloti rimasti in volo hanno avuto modo di divertirsi, ma ci hanno riferito che le quote di volo sul primo lato, nella zona del Nuria, erano terribilmente modeste, descrivendo una situazione poco adatta ad una gara in sicurezza.

La soluzione ideale sarebbe quella di realizzare una nuova pista in diagonale per i decolli con orientamento 22, insieme a una revisione delle strade di percorrenza in auto all'interno dell'aeroporto. Questo sogno pare che potrà persino avverarsi, se come sembra oggi l'ENAC darà seguito alla promessa di importanti investimenti sull'aeroporto. Una pista ben orientata potrebbe permettere di decollare coi traini migliori senza infilarsi nel canale di discendenza degli hangar, senza sorvolare il quartiere adiacente a bassa quota, senza l'impiccio della ciminiera nel caso di sgancio prematuro o piantata motore del traino, e senza soffrire la componente al traverso con le difficoltà di pilotaggio degli alianti.

Le altre soluzioni (scaricare la zavorra) non sono sportivamente accettabili. In vista di una sempre maggiore popolarità di Rieti come sede di gare con attrattiva mondiale, mi auguro che si possa davvero giungere ad avere una pista 22. La Coppa Internazionale del Mediterraneo 2017 si è conclusa con la cena di chiusura in un clima di festa e grande entusiasmo.

La seconda parte delle gare

La Coppa Città di Rieti e la Promozione hanno avuto inizio con una meteo non ottimale, segnata da un po' di vento da Est e qualche zona "morta" come Celano e Orvieto. I piloti ci hanno stupiti, volando a medie che pochi anni fa avremmo definito straordinarie: Brigladori a quasi 150 km/h e una ventina di concorrenti sopra i 130! Anche in Promozione, Giampiero Poggi ha realizzato un notevole 135 km/h.



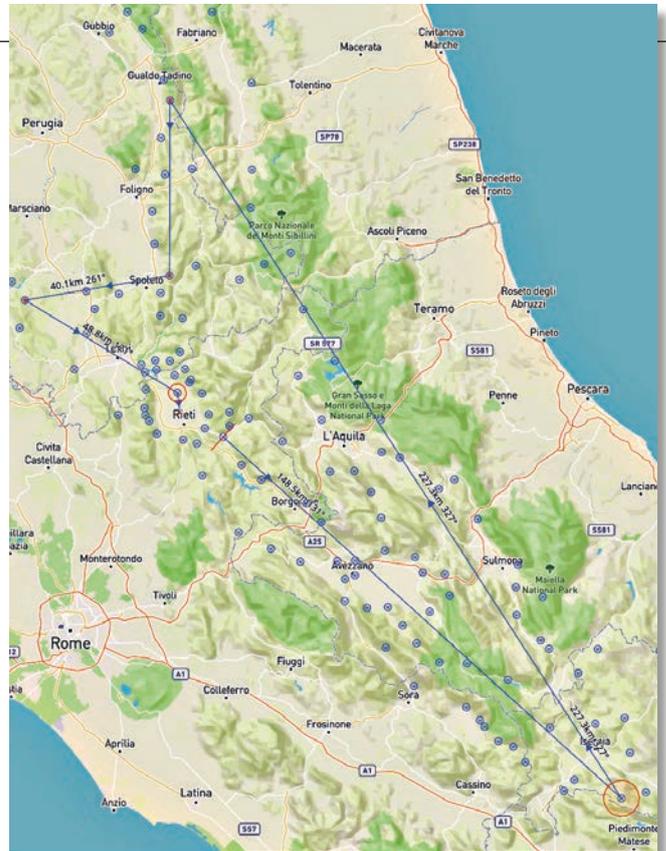
Il task concordato con Roma per gareggiare evitando i Canadair

Meteo

Al secondo giorno è iniziata la vera orgia volovelistica. Flavio Dal Pan, che spicca per volare sull'aliante meno costoso di tutto lo schieramento, un Libelle Club a carrello fisso, ci ha detto che c'era l'imbarazzo della scelta tra i +5 m/s! Sul tema di tipo AAT, è riuscito a coprire 357 km a 95 di media. Le velocità hanno raggiunto i 166 km/h per il Gruppo B (di nuovo Ricky Brigladori).

Nella quarta giornata, mentre Ricky ha raggiunto 169,01 km/h sul JS1C da 21 metri di apertura, velocità più alta di tutta l'estate reatina, Mattia Costa del Gruppo A ci ha detto di aver fatto il volo più bello della sua vita e di non essere mai andato così a Sud. Ha vinto la prova a 143,78 km/h di media, battendo i due fortissimi campioni francesi Boudierlique e Girard.

La gara è proseguita con medie sempre sorprendenti. Per quanto mi sforzassi di allungare i percorsi, correvo spesso il rischio di non garantire le tre ore di durata che "pagano" i fatidici 1.000 punti. All'ultimo giorno la previsione meteo era decisamente meno favorevole, con un impulso di aria fredda da NW e una pressione in calo a 1011 hPa sulla Toscana. Ciò portava il rischio di isolate precipitazioni, ma soprattutto una riduzione dell'irraggiamento solare per una copertura parziale in alta quota. Un tema AAT di durata relativamente breve (2:20 per il Gruppo A, 2:10 per il B che decollava dopo) ha risolto il problema. Di nuovo le medie sono state ugualmente esaltanti: Luca Frigerio ha vinto su Arcus a oltre 148 km/h!



Roccamandolfi all'estremo Sud del campo di gara

La cena di chiusura della CCR 2017 e del Campionato Promozione è stata un'altra ottima occasione per stare tutti insieme a commentare le belle giornate trascorse e la meteo fantastica che questa estate secca ci ha regalato.

Con grande entusiasmo sono stati premiati anche i ragazzi della categoria Promozione. Sono passati in categoria Nazionale 4 piloti: Giuliano Varroni, Roberto Nivini, Antonio Di Stasi, Gaetano Benincasa. Complimenti a tutti, e in special modo alle quote rosa del Volo a Vela italiano che hanno compiuto bei voli riuscendo a completare i temi assegnati: Patrizia Roilo e Mariella D'Angela alle quali l'AeC Rieti ha offerto un omaggio floreale.

Durante il briefing Alberto Sironi ha ringraziato il direttore di gara e task setter per l'appropriatezza dei temi assegnati in relazione alle azzeccatissime previsioni meteo che ogni giorno ci forniva Ezio Sarti. Il presidente dei club, Enrico Bagnoli e Luigi Aldini (vice) si sono congratulati per il lavoro di sinergia tra i club che si è potuto apprezzare durante questa CCR.

Alvaro De Orleans è intervenuto per comunicare con emozione e soddisfazione che dopo tanti anni abbiamo di nuovo un valido meteorologo degno erede del mitico Plinio Rovesti, un pioniere del volo a vela come istruttore, progettista, meteorologo, costruttore e organizzatore, tra gli anni '30 e '60, che operava su questo campo studiando il cielo straordinario di Rieti.



Lo schieramento, poco prima di iniziare i decolli

Il futuro

Rieti è una sede privilegiata per le gare e il volo a vela di distanza. Anche durante le competizioni, chiunque volesse volare fuori gara, con l'aliante proprio o con la flotta dei tre club è sempre stato il benvenuto. Se verranno realizzate le importanti migliorie promesse dall'Enac, è naturale pensare di nuovo ad una candidatura per ospitare un campionato internazionale FAI. Fino ad oggi, tra Europei e Mondiali, eventi di tale rilievo si sono svolti a Rieti almeno ogni dozzina d'anni. Credo che la squadra organizzativa sia perfettamente in grado di affrontare questa sfida! La collaborazione tra i vari club sta migliorando continuamente e non potrà che generare ulteriore crescita sportiva e dei servizi offerti. ■



Giorgio Galetto sul Ventus in arrivo a Trasacco



Il direttore dei decolli, Ennio Gerometta



La cena di chiusura è una bella occasione di festa

Inizio agosto 2017: caldo estremo e siccità in Italia



Il fiume Secchia ridotto a un alveo asciutto



Qui e sopra, due immagini dei devastanti incendi autunnali in Piemonte (foto Carlo Ravetto)

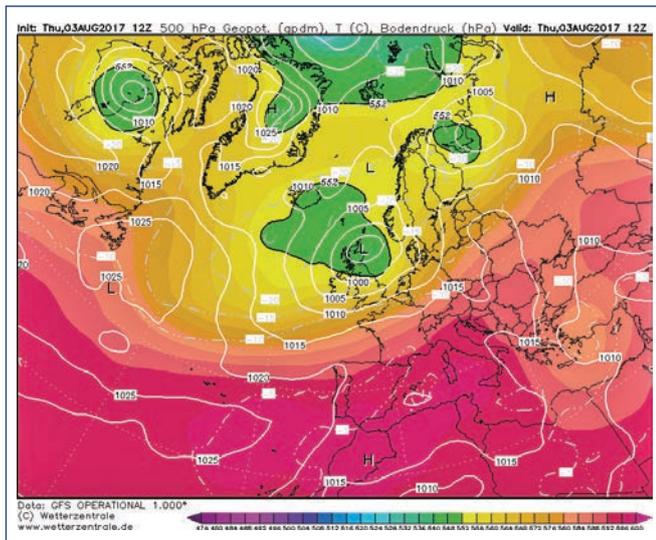
Un'ondata di caldo tra le più notevoli mai osservate in Italia per estensione, intensità e durata si è sviluppata a inizio agosto 2017, facendo registrare anche numerosi nuovi primati assoluti di temperatura massima tra l'Emilia-Romagna, la penisola e la Sardegna, zone ove l'anomalia termica è stata maggiore. Relativamente più al margine invece l'estremo Nord-Ovest. Il caldo anomalo è stato accompagnato da una grave siccità che perdurava dalla primavera con effetti più gravi su basso Piemonte, Emilia occidentale, Maremma e Sardegna.

Dopo che già il bimestre giugno-luglio 2017 era stato caratterizzato dalla presenza più insistente della norma di anticicloni subtropicali sull'Europa meridionale, dal 1° agosto un vasto e potente promontorio nord-africano in quota si è esteso con asse SW-NE dall'Algeria, all'Italia centrale, ai Balcani, con temperature della massa d'aria al suo interno eccezionalmente elevate. I radiosondaggi hanno infatti rilevato 25,2 °C al livello di 850 hPa (circa 1.600 m) alle h 00 UTC del 2 agosto sopra San Pietro Capofiume (Bologna), un nuovo primato per la zona, e isoterma 0 °C a ben 5.082 m sopra Milano-Linate alle h 00 UTC del 4 agosto. Con l'avvezione di aria arroventata dall'entroterra algerino, l'intensa radiazione solare (cieli sereni pressoché ovunque dalla Valpadana alla Sicilia) su suoli disseccati da mesi di precipitazioni sotto media, e locali effetti di compressione adiabatica

per effetto föhn da Sud-Ovest (es. basso Piemonte, Emilia-Romagna, Marche), le temperature massime al suolo sono salite diffusamente attorno a 40 °C, con punte di 42-43 °C in Emilia, Toscana, Lazio e Sicilia, e 43-45 °C in Sardegna e Calabria, per diversi giorni consecutivi, stabilendo molti nuovi record assoluti. L'ondata di caldo straordinario ha investito dapprima la Sardegna, dove già lunedì 31 luglio la stazione AM di Alghero-Fertilia registrava una Tmax di 40,6 °C, poi nei giorni seguenti ha rapidamente invaso il resto d'Italia, lasciando un po' al margine solo l'estremo Nord-Ovest, con temperature sempre molto elevate ma meno straordinarie.



Fiamme alte fino a 30 metri hanno arso il Rocciamelone per cinque giorni (foto Luca Giunti)



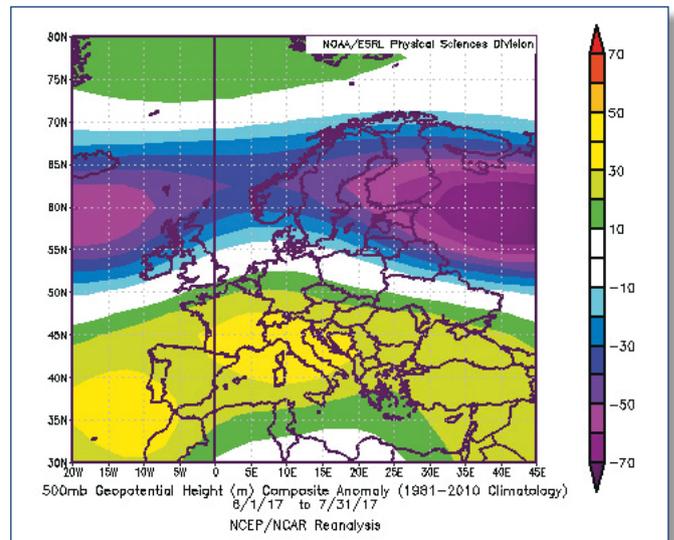
Pressioni atmosferiche del 3 agosto 2017

Ecco alcuni significativi valori giornalieri di temperatura massima registrati in Toscana e Lazio tra l'1 e il 5 agosto 2017. Anche in molte altre regioni si sono raggiunti valori record storici.

- 42,8 °C a Frosinone-aeroporto (rete AM), nuovo primato assoluto dal 1961;
- 40,1 °C a Viterbo-aeroporto (rete AM), eguagliato il record del 29 luglio 2005 (serie dal 1961);
- 37,4 °C al Collegio Romano (rete CREA-AA), imbattuto il record di 39,9 °C dell'8 agosto 1956 (grazie alla "rinfrescante" brezza dal Tirreno che invece non ha raggiunto località più interne come Viterbo e Frosinone).
- 41,3 °C a Firenze-Peretola (rete AM), imbattuti i 42,6 °C del 26 luglio 1983;
- 42,4 °C a Pitigliano, Grosseto (rete CFR-SIR Toscana);
- 37,4 °C a Pontremoli-Seminario (rete SMI).

Possiamo ottenere un'idea più complessiva dell'anomalia del periodo analizzando - per alcune stazioni rappresentative - le temperature medie calcolate su T_{min} e T_{max} in tutte le possibili sequenze di 5 giorni consecutivi. Ne risulta che l'1-5 agosto 2017, con temperature medie in eccesso di 5-7 °C rispetto alla norma, è stato tra i periodi di 5 giorni più caldi mai rilevati da decenni, talora il più caldo in assoluto, come ad Alghero, Roma, Ferrara e Modena, superiore su tale intervallo a precedenti episodi storici come quelli del 1983, 2003, 2006, 2012. Al Nord-Ovest invece l'anomalia, pur ragguardevole, è stata meno straordinaria (settimo episodio a Torino), e lì rimane ampiamente in prima posizione il caso dell'agosto 2003. Colpisce, inoltre, la netta concentrazione degli episodi canicolari più intensi dopo il 2000, ulteriore segno del cambiamento climatico in atto.

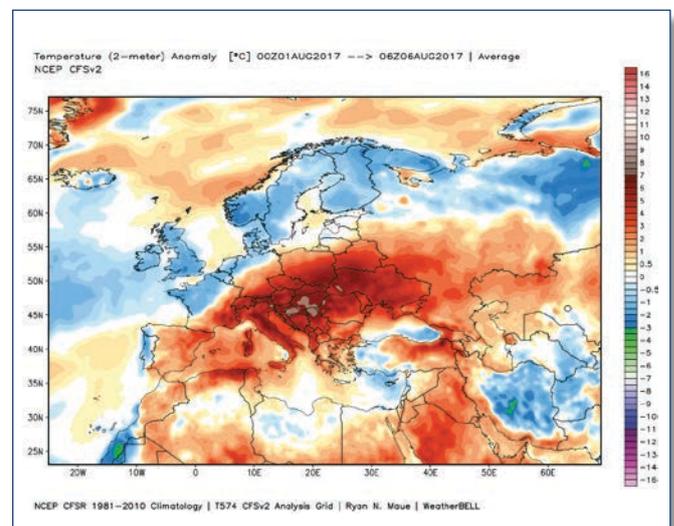
Nonostante l'eccezionalità di questa ondata di calore in molte regioni su intervalli da uno a cinque giorni, in Italia l'estate 2017 nel suo insieme (giugno-agosto)



Anomalia del geopotenziale a 500 mb nella media di luglio 2017

rimarrà ragionevolmente inferiore, come temperature medie, al caso epocale del 2003, e probabilmente anche a quelli del 2012 e 2015, rispettivamente prima, seconda e terza stagione estiva più calda dal 1800 sul territorio nazionale (serie CNR-ISAC).

L'intensa calura è stata accompagnata da una siccità che si trascina da diversi mesi, con caratteri di eccezionalità in molte zone dall'Emilia al versante tirrenico e apice nella Maremma, sia toscana sia laziale, dove la crisi idrica ha colpito gravemente l'agricoltura e le disponibilità d'acqua per la popolazione. Temperature elevate, assenza di precipitazioni e vento hanno accresciuto l'aridità di suoli e sottobosco favorendo la propagazione di centinaia di incendi, spesso dolosi, che nei primi sette mesi del 2017 hanno bruciato circa 75.000 ettari di territorio italiano secondo un rapporto di Legambiente, pari a tre volte e mezza l'area del Lago Maggiore. A Civitavecchia (Roma) dal 1° gennaio ad agosto 2017 sono caduti appena 93 mm d'acqua, meno di un terzo della media.



Anomalia della T in Europa nella prima settimana di agosto

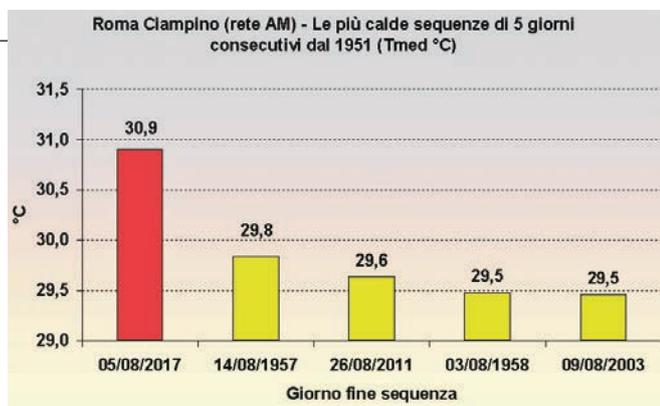
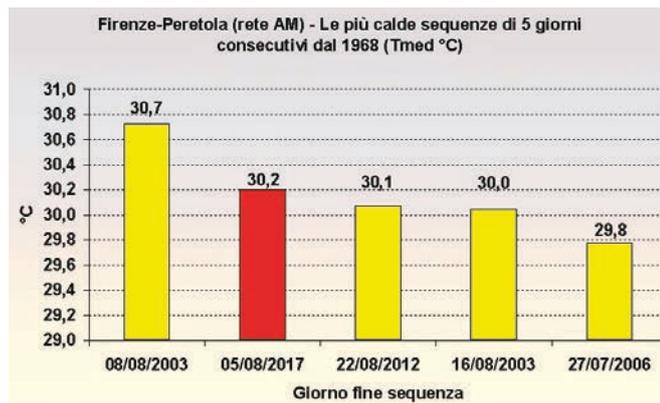


Grafico storico delle “sequenze calde” a Ciampino su base di 5 giorni. Record nel 2017



Le sequenze calde a Firenze. Nel 2017 sfiorato il valore record del 2003

I mesi successivi

L'eccezionale siccità si è prolungata fino a novembre sul Nord-Ovest italiano, mentre sul resto del Paese le piogge di settembre (e gli ulteriori rovesci di ottobre sull'Adriatico e al Sud) avevano alleviato la crisi idrica che si trascinava dalla primavera. Oltre ai problemi di approvvigionamento di acqua potabile in molti comuni soprattutto del Piemonte meridionale, l'estrema aridità del suolo e del sottobosco hanno penalizzato la semina del frumento in pianura e favorito la propagazione di numerosi e gravi incendi forestali sulle Alpi, specialmente a fine mese. L'incendio più grave ha bruciato per otto giorni consecutivi (22-29 ottobre 2017) boschi misti di latifoglie, praterie e pinete sul versante sinistro orografico della Val Susa tra Chianocco, Bussoleno, Mompantero e Venaus. Gran parte del Piemonte non ha ricevuto una goccia d'acqua in ottobre, situazione rarissima per un mese che di norma al Nord Italia è tra i più piovosi dell'anno. A Torino, in tutta la serie pluviometrica cominciata nel 1802, era accaduto solo nel seccissimo 1921.

La causa va ricercata nell'anomala persistenza di alte pressioni sull'Europa occidentale (situazione di “blocco” atmosferico). In queste situazioni le poche perturbazioni atlantiche scendono in genere con provenienza tra Ovest e Nord, dirette più verso i Balcani, “saltando” il versante padano delle Alpi che rimane sottovento alle montagne in prevalenti condizioni di föhn.

Mentre al Nord-Est, in Emilia e sul versante tirrenico la siccità si è concentrata tra inverno, primavera ed estate 2017, stemperandosi quasi ovunque in settembre, al Nord-Ovest il deficit pluviometrico si è acuito proprio tra settembre e ottobre. A Torino dal 1° luglio al 31 ottobre 2017 si sono misurati solo 101 mm d'acqua, quantità pari ad appena il 35% della media 1981-2010. Nello stesso periodo, solo nel 1832 e nel 1871 piovve ancor meno, ma all'epoca le temperature medie erano più fresche di 2-2,5 °C rispetto a oggi, l'evaporazione dai suoli era dunque più moderata e gli effetti della siccità sul territorio probabilmente meno marcati.

Siccità, föhn e mano umana: storica ondata di incendi sulle Alpi occidentali

Nella terza decade di ottobre una grave sequenza di estesi e persistenti incendi boschivi ha colpito le Alpi occidentali e in particolare i rilievi cuneesi, torinesi e lombardi, con gli episodi più importanti concentrati tra il 22 e il 29. Residui focolai erano ancora attivi tra il 31 ottobre e il 1° novembre intorno a Ribordone, Cumiana e Giaveno (Torino).

I roghi, molto probabilmente di origine dolosa, hanno potuto propagarsi in maniera esplosiva e talora incontrollabile a causa di un'eccezionale e sfavorevole combinazione di fattori climatici e ambientali: siccità tra le più marcate da un secolo, disseccamento del suolo e del sottobosco e stress della vegetazione aggravati dal caldo estivo estremo, forti raffiche di föhn, assenza di neve anche in quota, talora con estensione delle fiamme oltre i 2.000 m, abbondante biomassa secca (arbusti, foglie...) disponibile anche a seguito dei processi di ri-naturalizzazione di versanti di bassa montagna coltivati fino ad alcuni decenni fa.

Gravissima la perdita di superfici boschive: la stima preliminare è di oltre 6.200 ettari tra Cuneese e Torinese secondo il data base satellitare EU-Copernicus, che tuttavia non include i rilevanti roghi di Roure e Traversella, per cui il totale potrebbe essere superiore ai 7000 ettari. Inoltre si annovera la morte per infarto di un giovane di 28 anni - Alberto Arbrile - mentre tagliava alberi intorno alla sua casa di Cantalupa (presso Pinerolo) per contrastare l'avanzata delle fiamme, la distruzione di edifici rurali di montagna, di ripetitori e linee elettriche. Si è trattato probabilmente della peggiore ondata di incendi che il Piemonte abbia conosciuto negli ultimi 50 anni, paragonabile solo alle crisi dei periodi di föhn del 14-15 febbraio 1990 (rogo di Prarostino, presso Pinerolo, con decine di abitazioni distrutte) e 5-7 febbraio 1999 (vasto incendio sul Monte San Giorgio a Piosasco, vittima un giovane volontario AIB di 22 anni, Davide Bertrand).

A stupire è stata la stagione inconsueta in cui gli incendi si sono sviluppati con tale estensione e violenza: sulle Alpi infatti la maggior parte degli episodi si concentra in genere tra febbraio e marzo, a seguito del minimo annuale di precipitazioni, con il sottobosco ricco di biomassa secca dopo la caduta autunnale delle foglie e prima dell'inizio delle (solitamente regolari) piogge primaverili.

Complice il persistente föhn da Nord, importanti roghi hanno colpito anche il Campo dei Fiori (Varese), la zona di Morbegno in Valtellina, e Tremosine-Tignale (Alto Garda).

In un contesto di già elevato inquinamento dell'aria in Valpadana occidentale per lo scarso rimescolamento dei bassi strati atmosferici nei lunghi periodi anticiclonici, nei giorni tra il 24 e il 27 ottobre 2017 si è aggiunto il denso particolato dovuto ai fumi degli incendi sulle Alpi. La stagnante coltre di fumi ha quasi oscurato il sole e reso irrespirabile l'aria soprattutto nel Pinerolese, in bassa Valle Orco, in bassa Val Chiusella, ma perfino a Torino, dove al mattino di venerdì 27, giunto il pennacchio di fumo dell'incendio sul Rocciamelone, si sono osservate inconsuete ricadute al suolo di cenere (a circa 45 km dal punto di origine). Le centraline di ARPA Piemonte hanno rilevato eccezionali concentrazioni di PM10 nell'aria nel Torinese, con una punta media giornaliera, sempre il 27 ottobre, di ben 354 microgrammi/m³ a Beinasco, valore più elevato nella serie regionale di misure di qualità dell'aria con inizio nel 2000, ben 7 volte superiore alla soglia di 50 microgrammi già ritenuta malsana.

Anche se non è possibile collegare direttamente (e interamente) i singoli episodi di siccità e incendi boschivi ai cambiamenti climatici, indubbiamente il riscaldamento globale sta rendendo più facile la pro-

Devolvi il 5 per mille alla SMI!

Sosterrai le ricerche su scienze dell'atmosfera, clima e ghiacciai, e la salvaguardia degli osservatori meteorologici storici, aiutando a mantenere il sito web www.nimbus.it e le previsioni meteo. Se solo uno ogni dieci tra i nostri affezionati ci "scegliesse", per noi sarebbe una garanzia di poter continuare sulla strada percorsa fin qui. Con 150 anni di vita, la Società meteorologica italiana è sempre stata sostenuta dalla generosità privata, fin dalle origini, e dunque confidiamo nel tuo aiuto. Sul modulo della dichiarazione dei redditi esiste uno spazio dedicato alla scelta del 5 per mille: metti la firma nel primo dei 4 riquadri (sostegno volontariato e no profit) e indica il codice fiscale della SMI 97604160016.

pagazione del fuoco in foresta attraverso più rapidi processi di evaporazione e disseccamento del sottobosco, cui si aggiunge la tendenza a più lunghi periodi senza precipitazioni, previsti peraltro in ulteriore intensificazione futura intorno al Mediterraneo. Tale evoluzione è già stata attestata sia per l'Europa, sia per gli Stati Uniti (nell'ottobre 2017 la California è stata funestata dagli incendi forestali più mortali da un secolo nel Paese, con almeno 43 vittime, e i più costosi mai osservati al mondo, con danni per oltre 3 miliardi di dollari). In questo contesto, gli incendi dunque potranno sempre più contribuire alla drammatica frammentazione di ecosistemi, alla perdita di biodiversità, alla mancata cattura di CO₂ da parte della vegetazione, alla degradazione di suoli e all'instabilizzazione di versanti montuosi.



Clara e la comunicazione

Vorrei esprimere un breve ma dovuto ringraziamento a Clara Bartolini, che con la sua presenza discreta e gentile rende partecipe il grande pubblico alle gare italiane. La comunicazione è sempre stato un punto carente per il Volo a Vela italiano e negli ultimi anni, mancando un centro di aggregazione, un anello di congiunzione tra i piloti e le istituzioni, il problema s'è acuito in modo preoccupante e, temo, irreversibile. Clara è ormai diventata una presenza fissa alle gare italiane e, armata di telefonino per foto e interviste, riesce sempre a cogliere lo spirito della competizione, entrando in sintonia con i piloti, senza mai essere invadente, evidenziandone sempre anche il lato umano. I suoi resoconti pre e post gara, le informazioni meteo e i dettagli tecnici sui temi consentono anche a chi è a casa di essere coinvolto e di non

perdersi nulla di quello che succede in campo. Il fatto poi che li traduca anche in inglese, dà quel tocco di allure internazionale che non guasta.

Grazie Clara, rendi un servizio impagabile a Volo a Vela italiano!

Marina Vigorito Galetto

Le riunioni IGC del 2018



Si sono da poco concluse a Freudenstadt la riunione del Bureau IGC e la successiva assemblea plenaria.

Decisioni importanti per i prossimi anni



FAI/IGC Plenary Meeting
Freudenstadt-Germany

Ecco i delegati che rappresentano le diverse nazioni all'interno della Commissione Volo a Vela della FAI (IGC International Gliding Commission) partecipando ai lavori dell'assemblea plenaria

Il 28 febbraio il Bureau dell'IGC si è riunito per esaminare le numerose proposte in Agenda ed eventuali emendamenti.

Con il Competition Manager sono state inoltre verificate tutte le candidature giunte da varie nazioni per ospitare e organizzare le gare internazionali del 2021, alcune delle quali pervenute in ritardo, e selezionati gli Ufficiali FAI per le gare del 2019 e 2020 per l'approvazione da parte dei Delegati nel corso della successiva assemblea plenaria.

Sono inoltre state vagliate le proposte arrivate in ritardo e si è valutato come gestirle, contattando i delegati dei NAC (National Airsport Control, in generale cioè i club nazionali come il nostro AeCI) che le hanno inviate.

Il 1° marzo la riunione del Bureau è stata incentrata esclusivamente sul Campionato del Mondo FAI formula Grand Prix, svoltosi in Cile e al quale l'Italia era presente con due piloti, in quanto la gara è stata

funestata da due gravi incidenti, di cui uno mortale e l'altro con ospedalizzazione del pilota. Al termine della gara, il pilota polacco Sebastian Kawa, vincitore del campionato del mondo, ha rilasciato un'intervista nella quale accusa il Direttore di Gara e gli organizzatori di aver sottovalutato la pericolosità del posto e di non aver ascoltato i concorrenti, tra i quali c'erano piloti di grandissima esperienza, quando hanno chiesto una maggiore attenzione alla sicurezza.

Il Bureau è stato chiamato a prendere una posizione contro Kawa, ma letta l'intervista e constatato che non c'erano i presupposti per un'azione disciplinare, ci siamo accordati per una lettera da parte del Presidente IGC al NAC Polacco, con l'invito a vigilare sulla condotta dei suoi piloti.

C'è da sottolineare che dal 2005, quando è stato organizzato il primo Grand Prix in Francia, ci sono stati quattro incidenti gravi, di cui due mortali e di questi quattro incidenti, tre sono avvenuti in Cile.



Il centro culturale polifunzionale di Freudenstadt in Germania ha ospitato le riunioni e l'assemblea plenaria IGC nel primo fine settimana di marzo 2018

La Riunione Plenaria

Il giorno 2 marzo, il Sindaco di Freudenstadt ha aperto la riunione plenaria salutandolo e ringraziando i partecipanti e il Tesoriere dell'Aeroclub tedesco, signora Sigrid Berner, ha portato i saluti del Presidente e invitato tutti i partecipanti alla cena di gala che si sarebbe tenuta in serata in un ristorante locale, offerta dall'Aeroclub tedesco.

A causa di una tempesta di neve sulla Svizzera, il Segretario Generale della FAI, la signora Susanne Schödel, purtroppo non è venuta e la presentazione dei programmi futuri della FAI è stata fatta dal sig. Visa-Matti Leinikki, il responsabile dei servizi IT della FAI.

La FAI ha firmato l'accordo con la Turchia per l'organizzazione dei World Air Games del 2020. Le cerimonie di apertura e chiusura si terranno a Istanbul e Ankara e le gare delle varie specialità saranno organizzate su quattro o cinque siti, in base alle diverse esigenze organizzative. La gara di volo a vela si terrà a Inönü, a circa 130 chilometri a sud di Istanbul. L'aeroporto di Inönü è conosciuto dai piloti di volo a vela, in quanto ha ospitato la prima gara di World Class, ora dismessa, nel 1997. A seguire, ci sono state le presentazioni delle sottocommissioni, dei vari gruppi di lavoro, degli specialisti e dei rappresentanti presso altre Commissioni FAI.

Il tracking OGN

In tarda mattinata il delegato spagnolo ha parlato del sistema di trasmissioni dati per mezzo del segnale Flarm, un sistema inizialmente ideato come anticollisione e utilizzato ora anche come sistema di

tracciamento. Il grande problema sportivo di questo sistema è che permette a tutti di sapere dove sono gli altri. Questo svantaggia i piloti primi in classifica, in quanto è diventata ormai un'abitudine aspettare che partano, per poi facilmente seguirli, visualizzando le loro tracce e le salite sul monitor del computer di bordo.



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



Un'altra vista della struttura che ha ospitato l'assemblea. I lavori si sono svolti dal giovedì al sabato. Le votazioni hanno riservato qualche risultato a sorpresa

È seguita una discussione sull'utilizzo di questi dati, che da una parte permettono al direttore di gara di sapere sempre dove sono i concorrenti, con una rapida individuazione dei piloti in caso di problemi, ma dall'altra compromette la correttezza sportiva della gara, che non diventa più una prestazione individuale, ma di squadra. Con la delegata olandese, ho fatto presente che è impossibile fermare la tecnologia, che corre molto più veloce di quanto non facciano coloro che scrivono i regolamenti, ma che bisogna trovare un modo per limitare il vantaggio che queste tecnologie danno ai piloti, studiando un nuovo sistema di assegnazione dei punteggi e assegnando a coloro che partono per primi e/o fanno più chilometri in testa alla gara dei benefit in termini di punti. Messa ai voti, la stragrande maggioranza dei delegati si è dichiarata d'accordo a trovare un modo per limitare i vantaggi personali dell'uso dei dati di tracciamento, benché siano tutti consapevoli della sua utilità, anche in termini di sicurezza. Inoltre c'è stata una votazione se sia opportuno cambiare il concetto da gara individuale, com'è adesso sul regolamento sportivo, a gara di squadra, ma il dissenso è stato unanime.

Il futuro del Grand Prix

Nel pomeriggio c'è stata una lunga presentazione di Brian Spreckley sul futuro del Grand Prix, che molto probabilmente concluderà il suo ciclo nel 2020 in

Turchia, a meno di trovare uno sponsor permanente che permetta di affrontare gli alti costi gestionali e organizzativi. Il Grand Prix è gestito da un gruppo di persone, capeggiate da Brian Spreckley e pagate dagli organizzatori, che offre un pacchetto completo, in particolare per quanto riguarda rapporti con i media e la trasmissione dati per lo streaming. Il tutto però ha un costo alto, che ormai in pochi vogliono affrontare e diventa sempre più difficile trovare dei NAC disposti ad organizzare la finale del Grand Prix.

La giornata si è conclusa con la presentazione delle undici candidature per l'organizzazione delle gare del 2011, durata oltre due ore.

Risultati delle votazioni sulle modifiche ai regolamenti

(con validità dal 1° ottobre 2018)

8.1.1 Modifica del requisito di distanza per il massimo valore di giornata 1000 punti nelle gare.

(L'argomento è di competenza della Sottocommissione "Annesso A"). La proposta, che è stata approvata, propone di modificare la distanza richiesta per 1000 punti come segue:

- 13,5 metri e classe Club, minimo 250 km;
- Standard, 15 metri e 20 metri Biposto, minimo 300 km;
- 18 metri e classe Libera, minimo 350 km.



Scratch Grey



Deep Forest

Solar X

Limited editions for 2 new very special colours:
SCRATCH GREY & DEEP FOREST

Inoltre, analogamente al cambiamento della distanza minima per una giornata da 1000 punti, la distanza minima per la validità di una singola prova, oggi pari a 100 km (Dm) cambierà in:

- 13,5 metri e classe di club, minimo 100 km;
- Standard, 15 metri e 20 metri Biposto, minimo 120 km;
- 18 metri e classe Libera, minimo 140 km.

8.1.2 Definizione della Distanza d'Argento

La Svezia ha proposto di modificare la definizione di "Silver Distance" da "volo in linea retta di almeno 50 km dal punto di sgancio" a "volo in linea retta fino a un punto di virata che abbia una distanza di almeno 50 km sia dal punto di sgancio che dal punto di partenza". Proposta approvata. Ciò ha reso necessario aggiungere una definizione del punto di partenza alla sezione 1.2, proposta come segue:

1.2.13 Punto di decollo: è il punto in cui l'aliante è posizionato per il decollo, trovato come l'ultimo fix GPS prima che l'aliante raggiunga valori diversi da zero velocità al suolo con l'intenzione di andare in volo."

8.1.3 Spostamento dei requisiti tecnici FR da SC3

(Argomento di competenza della Sottocommissione SC3). È stata approvata la proposta di modificare l'attuale processo di 2 anni per gli emendamenti dei requisiti tecnici per i registratori di volo (FR) nella se-

zione 3 (volo a vela) del codice sportivo FAI (SC) con il seguente processo:

1. il Bureau o il GFAC presentano una richiesta di emendamento. Nel caso in cui GFAC richieda tale modifica, il Bureau deve approvare la richiesta;
2. il GFAC propone la raccomandazione per il cambiamento del requisito;
3. il comitato del codice sportivo SC3 redige le nuove regole;
4. il Bureau approva la modifica delle regole;
5. la modifica delle regole è adottata nella più prossima pubblicazione di SC3 o, su eventuale raccomandazione del Bureau, immediatamente, se esiste una ragione significativa per salvaguardare l'integrità delle regole.

Questa procedura si applicherà solo ai requisiti tecnici per Flight Recorder (FR), non alle procedure che riguardano il modo in cui piloti e OO utilizzano FR per documentare i voli.

8.1.4 Controllo e utilizzo di più FR

Le attuali regole del Codice Sportivo Sez. 3 relative all'interpretazione delle prove di volo registrate da più FR (logger) per Insegne e Record saranno sostituite dal seguente insieme di regole:

1. tutti i FR nell'aliante durante il volo saranno considerati nel documentare una prestazione in volo;
2. se il pilota desidera che uno o più FR siano esclusi dalla valutazione, deve fare una dichiarazione pre-volo all'Official Observer, documentando i dispositivi da considerare per il controllo del volo;

3. se vi è qualche ambiguità nella dichiarazione su quali dispositivi debbano essere considerati come controllati, tutti i dispositivi in questione saranno considerati come validi;
4. i file IGC di tutti i dispositivi controllati in un volo devono essere presentati con la richiesta per una prestazione sportiva. Se la richiesta riguarda una prestazione Argento o Oro, l'OO può scegliere di inviare il file IGC dai FR che si ritengono adeguati per la documentazione della richiesta, a condizione che non vi sia motivo di sospettare che i file IGC aggiuntivi contengano prove per invalidare la richiesta;
5. i dati di uno qualsiasi dei file IGC controllati possono essere considerati dall'autorità che deve convalidare la prestazione, per esaminare se la rivendicazione della prestazione sportiva è valida;
6. per ogni file IGC inviato, solo le coordinate dei punti di virata dichiarati devono essere uguali a quelli elencati in altri file IGC o essere vuoti. I nomi dei waypoint non sono presi in considerazione. In caso di mancata corrispondenza dei punti di virata dichiarati, qualsiasi rivendicazione di prestazioni che richiedono la dichiarazione dei punti di virata non è valida;
7. in caso di disallineamento tra gli elementi della dichiarazione relativi all'identità del pilota, dell'equipaggio o dell'aliante associati alla prestazione, l'OO può fornire ulteriori prove come osservato nel monitoraggio del volo per chiarire eventuali ambiguità che potrebbero altrimenti invalidare una richiesta di volo;
8. laddove è consentito l'uso di Position Recorder (per le Insegne inferiori, sono accettati registratori di posizione semplificati ed economici, collegati al GPS, di tipo approvato, e purché sia presente una contemporanea registrazione della quota con mezzi tradizionali, N.d.R.), tutte le regole di cui sopra applicabili agli FR pertinenti ai PR si applicheranno anche a tali dispositivi.

8.1.5 Correzioni alla guida sintetica per Insegne

1. Specificare che il punto di sgancio (o l'arresto dei mezzi di propulsione) non è un'opzione per l'avvio di volo di distanza dichiarato.
2. Specificare che una dichiarazione di distanza di meta deve contenere solo un inizio e una fine e nessun punto di virata.

8.1.6 Pianificazione della geometria del volo di distanza in triangolo

Si è adottata la proposta di esaminare la validità di una prestazione di volo in triangolo FAI basata sulla geometria dichiarata delle lunghezze dei lati prefissati, in contrapposizione alla distanza ufficiale finale dopo che sono state fatte eventuali detrazioni per le zone di osservazione del Cilindro e la perdita di altezza.

8.1.7 Eliminazione dei codici dei punti di virata

Si è adottata la proposta di rimuovere l'opzione di utilizzare un codice per identificare i punti di virata pubblicati da un NAC in una dichiarazione elettronica o cartacea, richiedendo invece che tutti i waypoint dichiarati elenchino le coordinate della posizione.

8.1.8 World Soaring Cup

Si è adottata la proposta del Bureau IGC relativa alla WSC, con i seguenti punti:

1. viene istituita la World Soaring Cup (WSC) che verrà assegnata ogni anno al *Champion Pilot of the Year*;
2. qualsiasi Campionato Mondiale di volo a vela sancito dalla FAI è valido nell'anno solare. L'IGC Champion Pilot of the Year sarà selezionato tra i Campioni in tutte le classi, in tutte le competizioni qualificanti. La selezione verrà effettuata dopo la data della cerimonia di chiusura del concorso finale di qualificazione dell'anno solare;
3. dettagli di calcolo: in ogni classe in ciascuna gara che concorre alla qualificazione si applica quanto segue:
 - a. il punteggio finale del campione del mondo (V) è il punteggio finale del campione del mondo;
 - b. il punteggio massimo possibile (MPS) è la somma dei punteggi vincenti di ogni giornata di gara valida;
 - c. il World Soaring Cup Score (CS) del campione mondiale è:
4. ogni anno solare, il Campione del mondo con il punteggio WSC più alto riceverà il titolo di *IGC Champion Pilot of the Year* e gli sarà assegnata la World Soaring Cup. I pareggi si trasformeranno in co-campioni;
5. la Coppa sarà assegnata al nuovo *IGC Champion Pilot of the Year* nel gennaio dell'anno successivo alla performance che ha portato all'aggiudicazione del WSC. Il vincitore ha la possibilità di far spedire il WSC dalla FAI o di ricevere il WSC alla riunione plenaria dell'IGC che si tiene normalmente a febbraio / marzo;
6. Il Campione dell'Anno IGC in carica consegnerà la coppa all'Ufficio Centrale della FAI a Losanna entro il 15 dicembre dell'anno in cui ha tenuto il WSC;
7. Un albero d'oro della WSC sarà conservata negli archivi FAI/IGC e ogni attuale e precedente Campione dell'Anno sarà riportato sul sito web FAI/IGC.

8.1.9 Unire i mondiali Juniores e Femminili dal 2021

La riunione plenaria non ha approvato la proposta del Bureau IGC di accettare esclusivamente offerte per un Mondiale Juniores e Femminile combinato in un singolo evento a partire dal 2021. Tale evento combinato avrebbe dovuto avere due classi di competizione per ogni categoria, junior e donne.

8.3.1 e 8.3.1.a E-Concept

Brian Spreckley ha chiesto e ottenuto di anticipare a questo momento la discussione sulle proposte del Bureau IGC riguardanti la nuova formula di gara E-Concept (alianti dotati di motore elettrico, e quantificazione dell'energia utilizzata durante la prestazione sportiva, N.d.R.)

1. veniva proposto che la classe 13.5 m non sia più inclusa nel calendario IGC;
2. per il mondiale del 2019 attualmente in calendario per Pavullo, si proponeva che venisse ribattezzato 1° Campionato mondiale di volo a vela E-Concept FAI.

È stato chiesto un emendamento, per applicare la proposta ai mondiali successivi a quello del 2019 e la mozione è passata, quindi il mondiale di Pavullo si farà con le regole attualmente in vigore e non con la formula E-Concept. Il sig. Spreckley ha pertanto modificato la sua proposta, chiedendo che il 1° campionato FAI E-Concept si tenga in parallelo, come evento collaterale al 3° campionato del mondo FAI 13,5 metri 2019 a Pavullo. La mozione è passata con le modifiche apportate dall'assemblea plenaria.

8.3.1.a Bozza di E-Concept

Il Bureau IGC ha presentato una bozza iniziale delle regole per la E-concept FAI 2019. Le regole si basano in gran parte su quelle già utilizzate per il FAI Sailplane

Grand Prix, e si applicano a tutte le classi di competizioni E-Concept. Le proposte di modifiche a queste regole richiederanno l'approvazione del Bureau IGC. Il calcolo del punteggio è basato su un sistema di *elapsed time* (simile al Tour de France). Per risolvere i problemi di "svalutazione" della singola giornata, nessun pilota riceverà più di 1,2 volte il tempo trascorso del concorrente immediatamente più veloce di loro. Tutti i piloti in fuoricampo riceveranno 1,2 volte il tempo del pilota più lento. I requisiti per la misurazione dell'energia saranno pubblicati nell'evento Procedure locali. La riunione plenaria ha approvato queste proposte.

Risultati delle votazioni sulle modifiche ai regolamenti

(da approfondire nella riunione del marzo 2019 ed eventualmente valide dal 1° ottobre 2019)

8.2.1 Calcolo dei punti di velocità e punti di distanza

L'assemblea ha approvato la proposta americana (USA) di modifica del metodo di calcolo dei punteggi di velocità e di distanza. A ciascun pilota verranno assegnati alternativamente punti di distanza o punti di velocità, ma non entrambi. Ci sono due passaggi:



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



1. si calcolano i punti di distanza e i punti di velocità di ciascun pilota in proporzione alla migliore prestazione di giornata, con un massimo di 750 punti per distanza e di 1000 punti per velocità;
2. si assegna al pilota il più alto dei due punteggi calcolati come sopra.

Si giustifica la scelta di 750 per i punti di massima velocità come segue con la descrizione del sistema attuale, dove il confine tra i punti di velocità e i punti di distanza dipende dal numero di fuoricampo. Ciò crea effetti indesiderati sulle tattiche di volo. Oltre a questi effetti indesiderati, il raddoppio della pendenza della “curva punti-prestazioni” in una buona giornata (da 10 punti per l’1% della velocità del vincitore a 20 punti per l’1%) crea un raddoppio dello spread di punti che non ha alcun effetto sul piazzamento. I piloti sarebbero classificati allo stesso modo se la curva punti-prestazioni avesse una pendenza costante dal basso verso l’alto della classifica. In effetti, i piloti che finiscono la gara ricevono oggi 666 punti di distanza e condividono 333 punti di velocità. Nei giorni con fuoricampo, il numero di punti di distanza può essere molto superiore a 666. Pertanto, nel sistema attuale, se ignoriamo il raddoppio artificiale dei punti di velocità, i piloti ottengono qualcosa tra 666 e 1000 “punti di distanza effettivi”, a seconda della difficoltà del giorno.

Quindi, in un sistema che utilizza una curva punti-prestazioni di pendenza costante, un valore massimo di 750 punti di distanza non è fuori linea rispetto al sistema attuale. (Nota dell’autore: io, in quanto delegata italiana, ha votato contro, in quanto il grafico mostrato ai delegati prendeva in esame il “fattore fortuna” quando pochi piloti concludono il tema di gara in una giornata difficile, prendendo molti più punti degli altri. Dal mio punto di vista, sono semplicemente più bravi degli altri e meritano un punteggio maggiore. Questo appiattimento delle prestazioni purtroppo sta prendendo piede sempre di più e si cerca il modo di svalutare il talento e la bravura dei singoli).

8.2.2 Rimuovere la detrazione del cilindro OZ

Si è adottata la proposta di rimuovere la detrazione di 1 km dalla distanza ufficiale di una prestazione per ogni zona di osservazione del cilindro, avendo esso raggio pari a 0,5 km.

8.2.3 Eliminare la dichiarazione di atterraggio

Si è adottata la proposta di rimuovere l’attuale requisito per una dichiarazione di atterraggio, in quanto ci sono le dichiarazioni elettroniche.

8.2.4 Semplificare la definizione di volo su tre punti di virata dichiarati

Si è adottata la proposta di semplificare le definizioni della prestazione “volo su 3TP dichiarati”, apportando le seguenti modifiche:

1. i punti di virata devono essere volati nell’ordine di-

chiarato;

2. se invece del “barattolo” viene dichiarato un Settore OZ ($r=3$ km, angolo 90°), il suo orientamento è stabilito dal modo in cui i punti sono definiti nella dichiarazione e non da una correzione selezionata dopo il volo come punto finale;
3. se il volo è ultimato selezionando un fix post-volo, la distanza richiesta per quest’ultima tappa deve essere calcolata in base al lato applicabile, piuttosto che come distanza dall’ultimo punto rivendicato fino alla correzione finale. Il metodo esatto di calcolo della distanza potrebbe essere uno dei seguenti (da stabilire per il secondo anno):
 - a. la distanza del lato applicabile, meno la distanza della correzione del traguardo alla distanza dichiarata (come nell’allegato A);
 - b. la proiezione della correzione al lato applicabile, come dichiarato;
 - c. come in b, ma con una distanza massima non superiore al lato applicabile, come dichiarato.
4. Se un volo inizia allo sgancio, anziché dal punto di partenza dichiarato, viene applicata la stessa formulazione di (3) per il primo lato.

8.2.5 Eliminare le prestazioni di distanza “libera” in linea retta

Si è adottata la proposta di rimuovere le prestazioni di distanza “libera” in linea retta (non pre-dichiarata).

8.2.6 Modifica della definizione della classe FAI 13,5 metri

La delegazione della Lituania ha avanzato una proposta di modifica della definizione della Classe FAI 13,5 metri, motivandola con una maggiore potenzialità di sviluppo della classe grazie all’accresciuto interesse sportivo, alla migliore sicurezza e per dare spazio alle innovazioni.

- Apertura alare di 13,5 m;
- Peso massimo al decollo 350 kg.

La proposta è stata adottata dall’assemblea con il seguente emendamento: gli alianti partecipanti devono soddisfare i requisiti di base per garantire la sicurezza e l’imparzialità della competizione.

8.2.7 Eliminare la comunicazione degli orari di inizio

Si è adottata la proposta giunta dalla Spagna di cancellare completamente dall’Annesso A il paragrafo 7.4.7 che definisce l’obbligo di comunicazione degli orari di partenza durante i campionati FAI.

8.2.8 Punteggio nelle classifiche delle gare

Si è adottata la proposta giunta dalla Spagna di affidare al programma di calcolo del punteggio la stampa della checksum (ovvero message digest 5 - MD5) degli elementi chiave del processo di elaborazione (elenco Handicap, dati di configurazione, programma stesso,

punteggio script se esiste, ecc.), al fine di migliorare la trasparenza del processo di assegnazione del punteggio. Questi valori MD5 verranno stampati insieme ai risultati del giorno, quindi qualsiasi cambiamento può essere rilevato da giuria, steward, CD o capitani delle squadre confrontandoli con i valori dei giorni precedenti.

Se qualsiasi modifica dei valori MD5 dei giorni precedenti verrà effettuata, essa deve essere spiegata a tutti.

8.2.9 Allegato A procedura di partenza

L'assemblea ha rigettato la proposta francese di istituire obbligatoriamente un limite di altitudine pre-partenza (MSL). Secondo le regole attualmente in vigore, al direttore di gara viene comunque data la possibilità di imporre un limite di quota pre-partenza, ma rimane quindi non obbligatorio come chiedeva la Francia.

8.2.10 Regole IGC (penalità incluse) per la corretta visibilità di tutti gli alianti del campionato

Si è adottata la proposta giunta dalla Germania che invita l'IGC a definire le regole (penalità incluse) per organizzare la corretta visibilità di tutti gli alianti del campionato. La non conformità deve essere penalizzata.

8.2.11 Ristabilire lo scopo di base di FLARM e trovare un'alternativa per il tracking OGN

Si è adottata la proposta giunta dalla Germania che invita l'IGC a ristabilire lo scopo di base del Flarm come sistema anti-collisione e a trovare una valida alternativa per il tracciamento degli alianti.

8.2.12 Aiuti esterni ai concorrenti

Si è adottata la proposta giunta dalla Germania che invita l'IGC a regolamentare gli aiuti esterni ai concorrenti.

8.2.13 Consentire gli strumenti per il volo in nube nell'abitacolo

Si è rifiutata la proposta giunta dalla Germania di consentire l'uso di strumenti per il volo in nube nella cabina di pilotaggio.

8.3.2 Integrazione della classe 13,5m nel mondiale club, standard e 15m dal 2022

Si è rifiutata la proposta giunta dal Bureau IGC di accorpate le classi 13,5 metri, Club, Standard e 15 metri in un unico evento WGC con un massimo di 6 piloti per NAC ed il limite di 2 piloti per classe (ci sarebbero stati solo sei posti disponibili per ogni nazione, a fronte di 4 classi).

8.3.3 Calendario dei mondiali

Si è adottata con alcuni emendamenti la proposta giunta dal Bureau IGC e riguardante il calendario dei

Campionati Mondiali. A partire dal 2022, si svolgeranno negli *anni pari* i Mondiali Club, Standard e 15m e il Campionato del Mondo Femminile; negli *anni dispari* i Mondiali 18 metri, Biposto e Libera e il Campionato del Mondo Juniores.

8.3.4 Programma futuro per i mondiali

Si è rifiutata la proposta giunta dalla Gran Bretagna di adottare una cadenza *triennale* per gli eventi FAI di prima categoria.

8.3.5 Contabilizzazione energia dei motorizzati

La Germania ha ritirato la propria proposta di dare incarico al GFAC di studiare i requisiti per identificare correttamente la potenza utilizzata dai propulsori anche a carico parziale, anche ma non solo per i propulsori elettrici.

Risultati delle votazioni sulle proposte giunte in ritardo

(è richiesta la maggioranza dei 2/3)

8.3.6 Proposta per il campionato del mondo femminile

Si è adottata con alcuni emendamenti la proposta giunta dalla Francia di organizzare il Mondiale Femminile in due sole classi, invece delle tre attuali a partire dal 2022 in poi. Questa variazione si applicherà solo alle edizioni del mondiale femminile non ancora assegnate.

Proposta tardiva per il ritiro delle modifiche alla tabella Handicap classe Club

Si è rifiutata la proposta giunta dalla Finlandia di ritirare immediatamente l'attuale Annex H, sostituendolo con l'ultima versione precedente (11 maggio 2017). La Finlandia chiedeva inoltre che in futuro le votazioni per l'Annesso H (Handicap della classe Club) siano pubblicate ogni anno, previa approvazione della plenaria.

Proposta tardiva Allegato A proposta di penalità

Si è adottata la proposta giunta dal Bureau IGC di aggiungere "Comportamento antisportivo" all'elenco delle penalità nell'Annesso A. Viene anche proposto che tale modifica sia applicata con effetto immediato.

Assegnazione campionati FAI del 2021

37° Campionati Mondiali 2021 (18 m, Biposto, Libera) assegnati a Matkópuszta (LHMP), Ungheria

11° Campionato Mondiale Femminile 2021 (Club, Standard, 18 metri) a Husbands-Bosworth, Regno Unito

12° Campionati Mondiali Juniores 2021 (Club, Standard) a Tabor (LKTA), Repubblica Ceca

21° Campionato Europeo 2021 (Club, Standard, 15 m)

a Pociunai (EYPR), Lituania
4° Campionato Continentale Panamericano 2021 (Monotipo Standard, 15 m ad handicap) a Luís Eduardo Magalhães (SWNB), Brasile

10. Assegnazione onorificenze FAI per il volo a vela

- 10.1 Medaglia Lilienthal non assegnata. Era stato candidato Sebastian Kawa, ma a voto segreto la sua nomina non è stata approvata;
10.2 Diploma Pirat Gheriger a Rick Sheppe, USA;
10.3 Medaglia Pelagia Majewska non assegnata;

11. Data e luogo per la riunione plenaria IGC 2019

Il Bureau è autorizzato a decidere la sede della sessione plenaria del 2019 tenendo conto delle potenziali offerte ricevute dai delegati prima di settembre 2018. L'incontro avrà luogo nei giorni 1° e 2 (o 8 e 9) marzo 2019. Si cercherà di evitare conflitti con le date dell'incontro EGU.

Scadenziario in vista della prossima riunione della IGC:

30/09/2018:	Notifica di proposte e offerte al Bureau e/o al Competition Manager per le candidature
30/11/2018:	Candidature finali
31/12/2018:	Proposte, nomine e relazioni

Nomina dei Presidenti delle sottocommissioni IGC

Codice sportivo Sezione 3	A. Georgas
Allegato A	R. Sheppe
Handicap	C. Geissler
Allegato B	I. Strachan
Allegato D	R. Filla
ANDS	R. Sheppe
GFAC	I. Strachan
Gestione Campionato	P. Eriksen

Presidenti dei gruppi di lavoro IGC

Sicurezza	R. Vidal
Software di punteggio	A. Casado
Storia	P. Selinger
Sviluppo	tbn
Supporti IGC	B. Spreckley
E-Concept	B. Spreckley
Volo a vela giovanile	N. Shalveva

Specialisti presso altre Commissioni o Enti

CASI	M. Vigorito
EGU	P. Pauwels
Commissione ambiente	tbn
Commissione medica	J. Knueppel
OLC	C. Geissler

Gran Prix	B. Spreckley
Gestione trofei	G. Weinreich

Ufficiali approvati per i prossimi eventi FAI di prima categoria:

35th FAI World Gliding Championships 2018, Pribram, Czech Republic (18 m, Biposto, Open)
Chief Steward: Robert Danewid (SWE) Steward: Enrique Lippe (ARG) Jury President: Rick Sheppe (USA)
Jury Members: Bob Bickers (UK) Jaroslav Vach (CZE) remoti

35th FAI World Gliding Championships 2018, Ostrow Michalkow, Poland (Club, Standard, 15 m)
Chief Steward: Lasse Virtanen (FIN) Steward: Bruno Ramseyer (IRL) Jury President: Marina Vigorito (ITA)
Jury Members: Juha Silvennoinen (FIN) Wojciek Scigala (POL) remoti

13.5m Class World Gliding Championships 2019, Pavullo, Italy
Chief Steward: Brian Spreckley (GBR) Jury President: Bob Bickers (GBR)

11th FAI Junior World Gliding Championships 2019, Szeged, Hungary
Chief Steward: Christof Geissler (GER) Jury President: Juha Silvennoinen (FIN)

10th FAI Women World Gliding Championships 2019, Lake Keepit, Australia
Chief Steward: Frouwke Kuijpers (NED) Jury President: Marina Vigorito (ITA)

36th FAI World Gliding Championships 2020, Stendal-Borstel, Germany (18 m, Biposto, Open)
Chief Steward: Robert Danewid (SWE) Jury President: Eric Mozer (USA)

36th FAI World Gliding Championships 2020, Châlons-en-Champagne, France (Club, Standard, 15 m)
Chief Steward: Frouwke Kuijpers (NED) Jury President: Peter Ryder (GER)

20th FAI European Gliding Championships 2019, Turbia - Stolowa Wola, Poland (18 m, 20m, Open)
Chief Steward: Dick Bradley (RSA) Jury President: Angel Casado (ESP)

20th FAI European Gliding Championships 2019, Prievidza, Slovakia (Club, Standard, 15 m)
Chief Steward: Patrick Pauwels (BEL) Jury President: Peter Ryder (GER)

3rd FAI Pan-American Gliding Championships 2019, Ontario, Canada (18 M e classi ad handicap)
Chief Steward: Renato Tsukamoto (BRA) Jury President: Rick Sheppe (USA)

Stemme Horizons 2017

Una vacanza con lo Stemme S12



Volo in formazione sopra la spiaggia del Lido di Venezia. In primo piano lo Stemme S12 con apertura di 25 metri, e appena più in basso lo Stemme S10 da 23 metri, un classico ormai più che trentennale

Per conto della rivista *Vol à Voile* mi è stata offerta la gradita occasione di poter volare per qualche giorno su Venezia e la Croazia con lo Stemme S12. L'azienda tedesca propone da qualche tempo l'originale iniziativa *Stemme Horizons*, finora mai usata nel mondo degli alianti, per allargare l'utenza dei suoi speciali aeromobili. L'appuntamento era a Grobnik, dove sono arrivato in poco più di quattro ore di volo dalla Francia col mio ultraleggero Sila.

Uno dei miei grandi rimpianti è non aver mai partecipato alla Transeuropea, una spedizione un po' selva-

tica, sportiva, faticosa, che era riservata ai volovelisti più appassionati e pronti a sopportare qualche sacrificio. Non vi ho preso parte, ma ho potuto accogliere a Varese personaggi come Roger Biagi, Gonnet e altri... La Horizons della Stemme ne è una versione di lusso, un po' come un rally o un raduno monomarca, dove tutte le difficoltà sono state risolte in anticipo dall'organizzatore. Il luogo è diverso ogni anno, ma sempre di forte fascino turistico, pur rimanendo degno di interesse per il veleggiamento. Ovviamente, si frequentano solo i migliori alberghi e ristoranti.

La partecipazione è aperta anche a chi non è proprietario di uno Stemme, e persino a chi non è o non è ancora un pilota. L'edizione 2017 in effetti ha visto un solo Stemme privato, quello di Olivier de Spoelberch, uno dei due soci della Stemme AG, mentre l'altro socio e amministratore delegato, Paul Maschelein, non ha nemmeno la licenza di pilota. Tra gli ospiti c'erano dei professionisti dell'aviazione, desiderosi di scoprire il volo in aliante con una macchina che permette di farne la conoscenza in fretta e in totale libertà, anche dalle dinamiche dei club. E perché non farlo, visto che la sopravvivenza di molti club era legata alle sovvenzioni statali o federali, ormai scomparse in quasi tutto il mondo. Ho conosciuto un canadese, addestrato da Klaus Ohlmann e arrivato su un S12 appartenente a un pilota monegasco; un messicano, un equadoregno residente negli USA, una donna allieva di volo su Cessna che ha già pensato di passare all'aliante per la noia del volo a motore, un volovelista tedesco piuttosto anziano in cerca di nuove compagnie, e tutti i loro accompagnatori e accompagnatrici.



Olivier de Spoelberch, uno dei due soci della attuale Stemme AG, mentre lava le ali del suo motoaliante



L'hotel Navis è stato scelto per la qualità eccellente. La partecipazione al viaggio, su macchine messe a disposizione, ha un costo tra i 3.000 e i 6.000 euro a persona (una settimana)

Tre motoalianti erano di proprietà della scuola di volo a vela privata Mountain Soaring, che opera con Stemme e Arcus M facenti base a Innsbruck in Austria. I tre istruttori, molto giovani e professionali, hanno provveduto a tutta l'organizzazione della parte aeronautica, mentre un altro istruttore e due delegati della vendita e assistenza ai clienti si sono occupati della logistica, aiutati da un meccanico della ditta, giunto in Croazia con un furgone e una piccole dote di ricambi. Direttamente appartenenti alla Stemme erano un ulteriore S10 e un TMG S6.

Il rally era partito da Lienz, per un totale di otto giorni di viaggio-vacanza con base a Grobnik in Croazia, località vicina a Rijeka (Fiume), e soggiorno a Opatija (Abbazia), la perla della costa dalmata che fu, nei secoli passati, località estiva della nobiltà austro-ungarica. Oggi si vedono ville sontuose che non hanno nulla da invidiare a quelle della Costa Azzurra, e pure i prezzi non sono molto diversi. Per il soggiorno è stato scelto un albergo ultramoderno a 5 stelle, situato a 25 minuti dall'aeroporto, costruito nella roccia e dove si tenevano i briefing mattutini con la meteo e il programma della giornata, la stesura dei piani di volo obbligatori poi depositati dagli uomini dell'organizzazione.

Le Alpi Dinariche

Quest'anno era stato dato l'obiettivo di scoprire le Alpi Dinariche, poco conosciute dal grande pubblico che preferisce le isole e le spiagge. I piloti sono stati guidati, seguiti, accuditi completamente, dall'atterraggio serale fino al decollo del giorno dopo, lasciandoci liberi di volare come preferivamo purché nel rispetto dei confini geografici e degli orari indicati nel piano di volo accordato al mattino.



Elizabeth e Julieta, un'allieva di PPL e un'affezionata del mondo del volo

lx nav

Nano⁴

"Logger IGC con Touch screen"

Da:
590 EUR + IVA

Toccami!



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

36h | Bluetooth | Wi-Fi





Il pannello strumenti nella edizione “Cruising” che dedica attenzione al volo in crociera a motore. Un LX9000 fa comunque parte della dotazione standard

Le sfide volovelistiche non erano certo in programma, ma non è mancata qualche iniezione d'adrenalina quando i cumuli non davano buone salite e il territorio circostante non era fatto che di foreste a perdita d'occhio, abitate solo da orsi e da lupi. Io ho preso parte solo a due voli in locale di Grobnik, mentre familiarizzavo con l'S12, e poi ho accompagnato il gruppo con un fotografo professionista in un volo di esplorazione (in formazione) lungo la penisola d'Istria tra Pula e Vr-sar (Orsera), luogo caro a Casanova. Questa regione è stata per secoli dominata da Venezia, poi dall'Italia, e vi si è svolto un fatto d'armi rimasto poco chiaro a bordo della nave torpediniera Puglia.

Gli “incidenti di Spalato” furono una serie di episodi violenti a carattere prevalentemente antitaliano che si verificarono fra il 1918 e il 1920, e che culminarono con l'assassinio del comandante della Regia Nave Puglia Tommaso Gulli e del motorista Aldo Rossi, colpiti la sera del 11 luglio 1920 e deceduti nel corso della notte. Nel 1923, dopo essere stata posta in disarmo e radiata, la Puglia venne donata dalla Marina a Gabriele d'Annunzio: la prua e gran parte delle sovrastrutture (castello, ponte, artiglierie, ecc.) vennero quindi inserite dal poeta nel parco del Vittoriale degli italiani, simbolicamente rivolta verso l'Adriatico.



Il pannello nell'edizione “Soaring”, con ottimo variometro elettronico di moderna concezione. Il pilota automatico non è previsto (con sollievo per la leggerezza dei comandi)

La genesi dell'S12

Lo Stemme S10 è nato più di trent'anni fa. Il motore, in principio un Limbach molto semplice da 92 cavalli, con elica a passo fisso (con TBO di 800 ore), ha visto prima l'adozione dell'elica a passo variabile a due posizioni (TBO di sole 200 ore e revisione costosa), e poi la sostituzione del propulsore con il più potente e moderno Rotax 914 turbocompresso da 115 cavalli (potenza massima per 5 minuti, TBO del motore pari a 2.000 ore). (Nota: la revisione completa di un motore Limbach può essere fatta anche da officine autorizzate a costi più bassi, ma in tal caso il TBO del motore viene dimezzato: fate bene i vostri conti).

L'ala, in principio in quattro parti, è stata quasi subito modificata lasciando un unico troncone centrale da 11,5 metri totali, sul quale s'innestano i terminali (da 60 kg ciascuno) per arrivare a 23 metri d'apertura (25 per lo Stemme S12). Le ali ripiegabili sono ormai di serie e permettono di hangarare lo Stemme con un ingombro paragonabile a quello di un piccolo aereo o ULM.

L'S12 è stato certificato con la formula del *minor change* e quindi è denominato ufficialmente Stemme S10/12, un po' come l'ASG29 che è certificato come ASW27/18. Gli ordinativi sono numerosi e per darvi seguito con rapidità la Stemme ha acquisito la gloriosa azienda Remos con sede a Pasewalk vicino alla frontiera tra Germania e Polonia, produttrice di ottimi velivoli ULM, come il GX. Remos costruisce i terminali alari dell'S12, mentre il troncone centrale è fabbricato

in Polonia. Le attività della Remos verranno probabilmente cedute a terzi per liberare lo spazio produttivo e dedicarlo interamente agli Stemme.

Il pilotaggio

Lo Stemme S12 spicca per la disponibilità del pilota automatico, che può intervenire sopra i 150 km/h. Si tratta del sistema AP47 della Dynon, accoppiato a un EFIS D10A. Purtroppo la presenza dei servomotori passo-passo è invadente: anche quando il sistema è spento, essi frenano le aste dei comandi. La ditta afferma che sia facile disconnetterli manualmente prima del volo, sganciando degli accoppiamenti meccanici, ma non mi è stato mostrato come fare, né quanto tempo sia necessario.



In fiera si era vista questa installazione di Led strobo molto ben integrati nel cono di prua

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



A Grobnik con lo sfondo delle Alpi Dinariche, rigogliose e selvagge. Sei i motoalianti in linea di decollo

La clientela chiedeva anche una migliore manovrabilità; grazie al profilo d'estremità modificato sembra che ci siano riusciti, nonostante l'apertura alare maggiorata. Mi è facile il confronto con i più noti classe Libera, come il mio Nimbus 4DM e l'ASH25. I carichi alari sono paragonabili (46 kg/m² contro i 48 del Nimbus) così come l'apertura e il rateo di rollio: per l'inversione +/- 45° occorrono circa 7 secondi, ed è praticamente impossibile completare la manovra senza un po' di sbandamenti del filo di lana. Anche le sensazioni trasmesse dalle ali sono paragonabili a quelle del Nimbus 4D, e appena un poco inferiori a quelle dell'ASH25: in sostanza l'S12 è una macchina volovelistica, confrontabile con i grandi Libera nella sensibilità e anche nelle grandi inerzie. Solo gli sforzi sui comandi sono, purtroppo, un po' più pesanti sullo Stemme.

Mi sono trovato a mio agio sui pendii, che abbiamo accarezzato a pelo degli alberi per un'oretta nella brezza di mare; il mio accompagnatore era un po' stupito e non proprio tranquillo, e lo capisco bene. Ma non mi preoccupavo perché le reazioni della macchina sono sane e identiche a quelle degli altri grandi classe Libera.

La stabilità in spirale è decisamente migliorata, grazie al maggiore angolo di diedro imposto dai nuovi terminali alari. Una volta messo in virata, a circa 30-35 gradi d'inclinazione, lo Stemme S12 vola praticamente da solo. Il trim elettrico comandato da un deviatore sulla barra ha buona efficacia. La zavorra di coda è costituita da un serbatoio da ben 15 litri.

Uso del motore

Anche il circuito del carburante è stato interamente rivisto. La misurazione del livello nei serbatoi alari, così piatti e sviluppati in lunghezza, non può che essere molto imprecisa: si è quindi scelto di installare un serbatoio centrale da 6 litri in fusoliera, alimentato a sua volta da quelli nelle ali tramite rubinetti separati. Dal momento in cui si accende la spia Low Fuel collegata a un sensore su tale piccolo serbatoio di alimentazione, restano circa 20 minuti di autonomia in crociera economica, o 10 minuti a piena potenza di salita. È permesso decollare col solo pieno di 6 litri, aumentando quindi, almeno sulla carta, la capacità di carico in abitacolo che giunge a 205 kg, anche grazie alla massa massima MTOM passata da 850 a 900 kg. Ancora troppo poco, ma un buon passo avanti.

In altre parole, due piloti da 90 kg, più i paracadute, non possono portare legalmente che soli 12 litri di benzina (il pilota automatico opzionale però si porta via altri 5 kg di carico utile). Sempre meglio di prima, ma di fatto molti utenti voleranno in condizioni non legali di massa al decollo. Questione ricorrente in aviazione, quella della massa MTOM: le indagini francesi hanno rilevato che su 43 incidenti di ULM con esiti fatali, quasi tutti erano sovrappeso eppure le circostanze non avevano alcun rapporto causale con la condizione di sovrappeso. Attenzione, però: le velocità V_{ra} e V_a (fine dell'arco bianco) devono essere proporzionalmente ridotte dal pilota.

Un buono spazio per il bagaglio è stato creato dietro al motore, e vi trovano posto un paio di zainetti con peso massimo di 20 kg. Dietro gli schienali ci sono due nicchie per oggetti e vestiario.

In rullaggio l'S12 è un po' più stabile grazie alla maggiore apertura delle ruote del carrello principale, che compensa bene l'aumento dell'apertura alare.

L'impianto elettrico è alimentato da batterie al Litio-fosfato di Ferro (LiFePo4), una da 7 A/h che alimenta il motore e l'avviamento, e una da 19 A/h per l'avionica e il carrello retrattile. Ci sono anche otto celle di pannelli solari. Sulle winglet sono montate delle lampade strobo relativamente grosse, molto utili durante i nostri voli in formazione con scarsa visibilità, ma purtroppo nessuno degli Stemme presenti a questa edizione del viaggio erano equipaggiati con le bellissime luci a Led nel cono di prua, viste alla fiera Aero2017.

Il pannello strumenti è disponibile in tre versioni: Soaring, dedicato al volo a vela di alta performance, e privo di autopilota; Gliding, e poi Cruising, entrambi con pilota automatico.

In tutte le varianti, sul cruscotto trova sempre posto un LX9000.

La salita a bordo non è facilissima. L'interno è ben diverso da quello dei normali alianti: splendido, lussuoso, rifinito con pelle di qualità. La ventilazione si è dimostrata sufficiente anche per le condizioni di grande caldo estivo. Il posto del pilota in comando è idealmente il sinistro: per pilotare da destra si perde la visione dell'indicatore dei flap e gli sforzi laterali sulla relativa leva (da farsi in questo caso con la mano sinistra) sono troppo elevati. Meglio stare a sinistra e operare i flap con la destra.

Il motore Rotax 914 è sostanzialmente standard, ma qualche accessorio è stato studiato per il ridotto spazio a disposizione nel vano motore dello Stemme. Le

versioni Limbach permettono al proprietario di affrontare qualche ispezione e piccoli interventi, ma qui è necessario lasciar fare agli specialisti.

Durante l'uso, occorre prestare attenzione alle procedure (check-list!) e alle temperature. L'avviamento in



Uno storico aliante biposto Bijave nell'hangar di Grobnik

volò è rapido e non comporta perdita di quota (circa 13 secondi in totale), tuttavia se il volo si è svolto a quote molto elevate con temperature sottozero, l'avviamento non è privo di criticità: la temperatura dell'olio sarà sotto i minimi, quindi si raccomanda di aprire le prese di ventilazione *cowl flaps* per qualche minuto a bassa quota, per scongelarlo... poi il motore va avviato avendo cura di non superare i 2.000 giri fino a raggiungere i 50°C, e cercando di evitare l'ingolfamento dovuto al *choke*. Ciò richiede molto tempo ed è incompatibile con un riavviamento di emergenza a bassa quota. I "due tempi" degli alianti con pilone retrattile sono di ben più facile gestione!

Ma con tutti i problemi di affidabilità che li affliggono... cosa scegliere?



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



Soluzioni fotovoltaiche



Batterie d'**accumulo** per fotovoltaico



Progetti illuminazione **LED**



Noleggio e servizi di finanziamento

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

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



Una panoramica epocale: lo Stemma S12 in planata sul Canl Grande a Venezia! Foto di Simon Rainer per la Stemma AG

Conclusioni

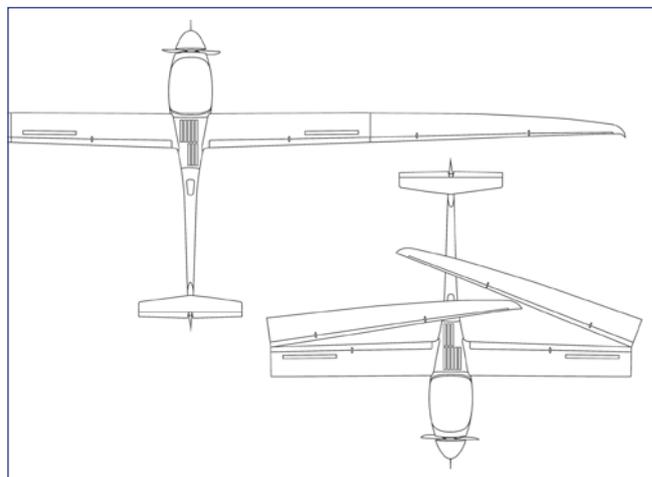
Una bella vacanza, che mi ha permesso di esplorare le Alpi Dinariche coi loro stupendi panorami. E una macchina che ancora oggi è l'unica sul mercato a poter offrire un grande volo a vela in totale autonomia, fino a livello dei record mondiali, e in grado di volare in crociera a motore a 230 km/h per 1.700 km, senza altri compromessi che il superamento del MTOM legale e soffrendo un po' per le inerzie legate all'apertura alare, peraltro molto simili a quelle che sono caratteristiche dei Nimbus e ASH25.

Il motore è affidabilissimo, il comfort eccellente e la configurazione biposto affiancato ha un fascino indiscutibile. In hangar trova posto facilmente.

Lo Stemma S12 è un giocattolo straordinario per piloti giunti alla maturità aeronautica e... finanziaria. Potrebbe anche rivelarsi un buono strumento per fare scuola di volo *ab initio*, in particolare per le conversioni di piloti già formati su aerei a motore, portando un grande aliante su aeroporti cittadini per sfruttarne il largo bacino d'utenza e spostandosi rapidamente, nel rispetto delle procedure di navigazio-

ne, verso zone adatte al veleggiamento.

I prezzi: la versione Soaring senza pilota automatico né EFIS costa 319.000 euro IVA esclusa, ma completamente equipaggiata con LX9070, radio 6201, transponder, Flarm e ADSb, ELT, cuffie, pannelli solari. Le consegne sono previste in un anno. ■



Lo schema delle ali ripiegabili facilmente da una persona sola

La Motte du Caire



Come ogni anno, una piccola spedizione dell'ACAO presso il club francese dove si decolla solamente col verricello. La simpatica accoglienza e la grande professionalità



Foto di gruppo per questa esperienza italiana in Francia: al centro c'è l'istruttore di Varese Alberto Balducci, con la presidentessa Margot. A La Motte du Caire l'unico metodo di lancio consentito è il verricello

La "vélisurface" di La Motte du Caire, piccolo comune francese situato nel dipartimento delle Alpi dell'Alta Provenza, è situata poco a Sud di Gap e a NE di Sisteron. La pista si trova nella valle del Grand Vallon a 650 m ed è lunga 1.170 m

Da parecchi anni il nostro Club organizza uno stage di due settimane fra agosto e settembre, dopo che il famoso istruttore francese Jean-Renaud Faliu era stato ospite a Calcinate per uno stage delle Fly Pink e mi aveva invitata ad andare a fare una settimana di formazione di volo in montagna proprio con le ragazze Fly Pink. Purtroppo per varie ragioni non siamo mai

riuscite a organizzarci, nonostante l'invito ci sia stato rinnovato parecchie volte; un nostro istruttore Alberto Balducci ha colto al volo l'occasione e ha portato in questo luogo davvero particolare due macchine del Club e diversi soci desiderosi di fare uno stage di volo in montagna e di decollo al verricello. Questo è stato il suo 5° stage.

Finalmente quest'anno sono riuscita anche io, seppure con una brevissima visita di 24 ore, a recarmi in questo luogo magico, dove si opera unicamente al verricello ed è proibito qualsiasi uso di motore.

Sono arrivata con Antonio alla “vélisurface” ed immediatamente ci siamo resi conto che si tratta di un luogo altamente formativo. La pista è nel fondo valle, costoni in testata Sud, Est e Ovest. Aggancio sul costone a 350 metri dopo lo sgancio al verricello. Insomma, un insieme di situazioni che mi ha destato un senso non proprio di gran relax.

Siamo stati accolti in maniera meravigliosa da tutti i membri del Club che ci attendevano ormai da tanto. Primo fra tutti JR che non vedeva l'ora di mostrarci come quel Club, fondato da lui diversi anni fa, sia perfettamente organizzato e offra davvero un'altissima opportunità di formazione di volo in montagna.

L'incontro con il Presidente Jean-Charles Paoli è stato davvero simpatico. È lui infatti anche il verricellista del Club e gli abbiamo fatto alcune domande dalla portata delle quali ci si rende conto che non siamo del tutto avulsi dal suo mondo e ci chiede da dove veniamo. Alla risposta Varese, esplode in un saluto calorosissimo “Madame la Présidente!” Ci illustra tutto molto gentilmente e ci fa pure dono delle magliette del Club. Il Club è condotto dal gentilissimo chef pilote Christian Schneeberger, sul luogo da circa dodici anni e responsabile delle operazioni da quattro.

Avvicinandoci alla linea siamo stati accolti da Momo, una vera macchietta, volontario factotum del luogo. Una forza della natura! Maurice Escande, il suo nome, ex direttore di gara ora in pensione, conosce il territorio del Sud-Est delle Alpi fino al Monte Bianco come le sue tasche, è un vero jolly.

L'accoglienza che ci è stata riservata ci fa capire che il gruppo ACAO gode di grande stima e simpatia da parte di tutti i membri del Club.

Appena arrivati vediamo il nostro Duo Discus “VV” in atterraggio: Maurizio e Roberto non avevano agganciato perché sono decollati quando il vento non era più sufficiente per il costone e le termiche ancora troppo deboli per poter galleggiare. Vedo l'atterraggio e mi dico... chi impara ad atterrare qui non ha più alcun problema in fuori campo!

Mezz'ora dopo il nostro arrivo ero già pronta al decollo con JR in un Duo di La Motte. Prima esperienza al verricello: devo essere sincera, non mi ha mai attirato molto, anzi mi fa parecchia soggezione. Quell'assetto mi mette a disagio. Quindi, abbastanza in apprensione, mi faccio spiegare tutto; agganciati, “Silence radio” e via, 35 secondi e siamo a 350 m.

Non mi ha impressionato tanto la fiondata, ma l'assetto degli ultimi 15 lunghi secondi nei quali non si è più in verticale.

Non mi sono sentita affatto padrona della situazione.

JR Riesce faticosamente ad agganciare sul costone e ci troviamo poi a 1.500 metri. A quel punto prendo il comando e aggancio valori magnifici fino a 2.500: il cielo pullula di meravigliosi cumuli e si vedono alianti ovunque. Messo il dito nella Nutella... mi portano via il vasetto... e dopo 45 minuti ci avviciniamo all'avio-superficie a diruttori spalancati. JR infatti deve fare volare altre persone e anche Antonio farà il suo battesimo al verricello.

Atterraggio estremamente tecnico, ma la pista è comunque lunga e quindi non mi desta troppa preoccupazione.

Capisco perché Alberto Balducci porta un gruppo di allievi ogni anno in questo luogo, dal quale sicuramente si esce con padronanza di volo sul costone, e per l'atterraggio con ostacoli.

Alle 20 magnifica cena organizzata apposta per noi. L'indomani assistiamo al briefing mattutino tenuto dallo *chef pilote*. Francese e Inglese: tutte le informazioni vengono date nelle due lingue alla trentina di piloti presenti sul campo, provenienti da tutta Europa, a testimonianza dell'alto valore del luogo.

Meravigliosa esperienza internazionale per i nostri ragazzi che si fanno le ossa e ai quali ho chiesto un breve un commento della loro esperienza.

Un grandissimo grazie a JR che può davvero essere orgoglioso del lavoro svolto.

JR Faliu insieme ad Antonio Caraffini sul Duo Discus





Alberto Balducci con il giovanissimo Mattia Bisaccia

La mia esperienza a La Motte Du Caire

Agosto 2017 - un'esperienza indimenticabile per il luogo spettacolare, per gli istruttori Alberto e Maurizio e i compagni piloti Nicolò e Roberto, per l'ospitalità e l'organizzazione dell'Aeroclub di La Motte du Caire.

Una settimana intensa, ricca di emozioni, importante sotto diversi aspetti, non solo dal punto di vista volovelistico ma anche umano. Le peculiarità del luogo, la collocazione dell'aeroporto tra le spettacolari Alpi francesi dell'Alta Provenza, le condizioni climatiche spesso caratterizzate dal forte vento. Un'esperienza nuova anche per i comples-

si atterraggi, il lancio con il verricello, le intense emozioni durante il volo, lo stretto contatto con la natura, il paesaggio.

Grandissima disponibilità da parte del personale dell'Aeroclub: Jean Renaud, istruttore dalla grandissima esperienza da cui imparare in continuazione, il Dov del posto, Christian, sempre attento, molto professionale e Momo, instancabile e sempre operativo sul campo.

Un'esperienza da ripetere che mi ha arricchito molto e che mi ha permesso di apprezzare ancora di più lo sport del volo a vela.

Mattia Bisaccia



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

Esperienze indelebili

Ho alcune immagini indelebili di questa esperienza. Ricordo nettamente l'impatto emotivo che mi ha dato vedere e sentire per la prima volta un aliante al decollo al verricello. Appena arrivati all'aviosuperficie di La Motte, abbastanza stanchi da un viaggio non breve e da un caldo per il momento ancora opprimente, ricordo di avere sentito un sinistro sibilo dal suono grave provenire dall'estremità sinistra della pista (che poi avrei imparato a conoscere come ingresso 18). Per un attimo non vedo nulla ma poi, dopo qualche istante, scorgo all'improvviso un K21 vincolato da un cavo appena visibile prendere il volo con una angolazione sempre più surreale verso il cielo, in alto sempre più in alto... in un gesto maestoso ed estremo.

In pochi secondi qualcuno a bordo del velivolo, che associo più ad un Buzz Aldrin che a un pilota di aliante, mentre fuori è tutto un fischiare cupo ed uno sbatacchiare del paracadutino attaccato al cavo (che una volta sganciati, potrà così tornare a terra senza far danni), arriva a centinaia di metri dal suolo. Confesso di avere detto qualcosa di colorito ed efficace (porca p...!) di fronte a simile gesto. Poi l'andatura del velivolo sembra rallentare, l'angolazione quasi verticale si addolcisce, non si sente più nulla... e l'aliante di cui ormai si riconosce solo una piccola sagoma scura, si libera dal vincolo tornando a volare con quella placida l'eleganza a cui siamo abituati.

Sarò in grado fra poche ore di affrontare una simile prova? Le mie budella resisteranno? Manterrò i nervi saldi ed il controllo della situazione? Ma soprattutto... come si fa a fare tutto questo?

Il nostro istruttore Alberto Balducci, Capitan Baldo, aveva fatto di tutto per prepararci sin da Varese, trasmettendoci documenti, fotografie, check-list, incontrandoci in un briefing denso di informazioni, un po' come mi immagino che siano quelli che dei piloti su portaerei prima di qualche missione impossibile.

Ma quella mattina tutto suona come nuovo, a partire dalla movimentazione a terra degli alianti, dalla ferrea disciplina che si percepisce a terra fra piloti teutonici (sono tutti tedeschi!) con migliaia di ore di volo a testa ed il personale di La Motte (non sottovalutate mai Momò, un personaggio pittoresco, certo, da fumetto, chiaro, ma attento a tutto in modo quasi surreale) e soprattutto dal livello tecnico richiesto a pena di qualche guaio.

Questa la procedura:

- si entra nell'abitacolo, si chiude capottina e finestrino, si fanno i controlli, si fa alzare l'ala, si comunica via radio di tendere il cavo (quello giusto, perché a semplificare le cose i cavi sono due);
- a questo punto trascorre un lasso non umanamente quantificabile di tempo (forse qualche secondo forse un'ora, forse una vita) nel quale le volute di

questo lunghissimo serpentone di nylon rosso si distendono sempre di più, accompagnate dal sinistro rumore ritmato (swosh... pausa, swoshh... pausa, swoshhhh) dello strisciare di paracadute e gancio di acciaio fino a che il cavo non è finalmente teso;

- ora - e solo ora, vietato sbagliare - bisogna pronunciare in modo chiaro e netto il fatidico "*tendu et pret!*", esclamazione dalla quale non si torna più indietro e che precede di qualche istante un improvviso calcione da dietro. Non fai a tempo a rimanerne sopraffatto che subito arriva un'altra dirompente sensazione (la coda del K21, per effetto di una sorta di rinculo dà un colpo secco sull'asfalto) e un'altra (il K21 imbarca decisamente sulla destra per effetto del gancio fuori asse, il Baldo l'aveva detto ma la realtà supera di gran lunga l'immaginazione);
- piede sinistro deciso (molto più di quello che si possa immaginare), controllo dell'assetto, stacco dal suolo ed ora senza precisi riferimenti deve iniziare una cabrata, che sia per l'amor di Dio graduale e non improvvisa (...2001, leggera... 2002 più decisa... 2003 più decisa... 2004 ancora più decisa!);
- siamo verticali? E chi lo sa, vediamo solo l'azzurro del cielo davanti a noi e la Luna e Marte sembrano più vicine. Non mi stupirei se dietro a me scorgessi fuoco e fiamme come dal Saturno V! Uno sguardo laterale ma soprattutto il nostro apparato vestibolare ed il nostro sesto senso suggeriscono - o meglio per questa prima elettrizzante volta lo suggeriscono a Capitan Baldo - se è il caso di correggere verso il costone di montagna (*Blachere*) o verso la strada che costeggia l'aeroporto (*route*);
- è (quasi) fatta, quando tutto si fa più tranquillo e silenzioso è il momento di mettere dolcemente la cloche in avanti per assumere un assetto orizzontale quindi leggermente picchiato e... clonck! L'aliante si sgancia (per precauzione una doppia tiratina di cavo di traino non guasta).

Tutto finito? Beh no, tutto è appena cominciato! Quello che è certo è che l'ho fatto! I did it! Roba da matti!

Giuseppe Locurcio



Staaken 1936, *l'Undicesima Olimpiade*

Voli Dimostrativi



L'Orione di Teichfuss all'aeroporto di Staaken

Il volo a vela, che ancora oggi non è riconosciuto come sport olimpico, era entrato a far parte dell'XI edizione dei Giochi Olimpici di Berlino, avvenuta tra il 1° e il 16 agosto 1936, pur solamente come sport dimostrativo perché aggregante, con ineguagliabile correttezza sportiva, profonda devozione e certamente di grande impegno.

Durante queste Olimpiadi il volo a vela ha avuto spazio per tre eventi: allo Stadio Olimpico, decollando dall'aeroporto di Tempelhof, hanno volato quattro

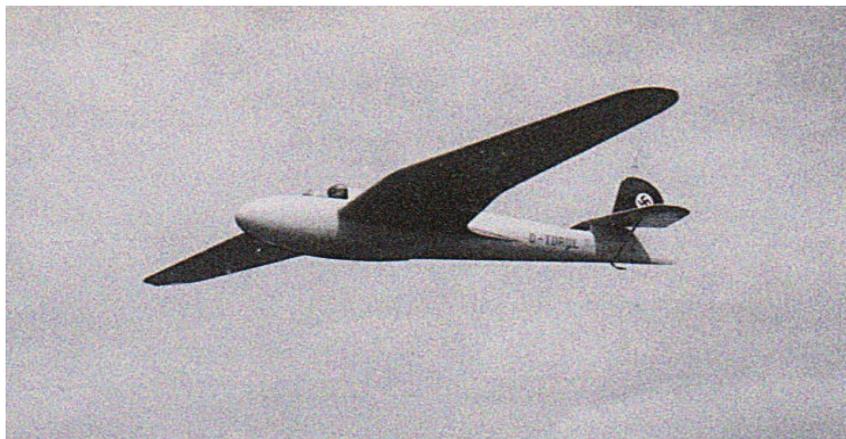
alianti acrobatici Habicht con Hanna Reitsch, Ludwig Hofmann, Otto Brautigam e Heinz Huth. Sempre sullo stesso aeroporto ha avuto luogo una manifestazione di volo esclusivamente con alianti tedeschi. Infine sull'aeroporto militare di Staaken il 4 agosto, numerosi alianti tedeschi, italiani, austriaci, svizzeri, ungheresi e bulgari hanno eseguito prove dimostrative di volo. Purtroppo sono risultati assenti i piloti della Polonia e del Cile che non avevano preparato in tempo i loro alianti.



L'Orione a Rangsdorf. Umberto Nannini al centro (Foto Patrik Ungar)

Il volo senza motore ha profondamente affascinato gli spettatori intervenuti agli eventi, soprattutto per la ricerca della quota da raggiungere, la distanza da percorrere e il tempo di permanenza in aria senza l'ausilio di un motore e non di meno per le esibizioni acrobatiche. I tedeschi, che hanno schierato i loro migliori piloti, tra i quali spiccava per popolarità Hanna Reitsch, hanno sfoggiato la loro esperienza nel volo senza motore eseguendo nei voli acrobatici le più impegnative figure. Il team italiano, uno dei più numerosi, formato da una ventina di persone guidate dall'allora tenente Umberto Nannini, si era presentato a Staaken con l'Orione di Teichfuss e l'Albanella di Vittorio Bonomi. Purtroppo l'Albanella era stata fortemente danneggiata nella fusoliera durante il trasporto e non ha potuto essere impiegata durante le dimostrazioni volovelistiche. La squadra italiana aveva

inoltre portato due verricelli progettati e costruiti in Italia. La RUNA (Reale Unione Nazionale Aeronautica) aveva scelto per l'evento i migliori piloti di volo a vela di quei tempi, quali Bellò, Moci, Peselli e Tait oltre a Nannini. Negativa la giornata del 4 agosto e poco ideale per il volo a vela a causa di un cielo carico di nere nubi e spazzato da un forte vento a raffiche. L'esibizione dell'Orione si è conclusa con un brusco atterraggio e qualche ammacatura alla fusoliera.



L'aliante Habicht in volo a Rangsdorf



Il team italiano guidato da Umberto Nannini (Foto Patrik Ungar)

Diversamente dai piloti italiani, pur essendoci un tempo avverso, l'équipe svizzera, composta dai piloti M. Godinat, W. Baur, O. Schurter e H. Spreng sotto la guida di H. Schreiber, ha volato a Staaken nella stessa giornata con due alianti tipo S18 (marche civili HB-181 e HB-185) e con un S17, tutti progettati da Jakob Spalinger, esibendosi in un programma di volo acrobatico con singolari figure, in competizione con gli altri i piloti europei. H. Schreiber, tra l'altro, aveva ricevuto nel settembre del 1935 una medaglia d'Oro per il suo volo sulle Alpi.

Gli ungheresi hanno partecipato a Staaken con l'aliante Nemère di 20 metri di apertura alare e un peso a pieno carico di 400 kg, progettato e costruito da Lajos Rotter nel 1935 e realizzato giusto in tempo per partecipare alle gare dimostrative. Lajos Rotter è stato il solo pilota straniero che ha volato su di un aliante da lui stesso progettato e costruito. Questo aliante ha dato dimostrazione di ottime doti di volo veleggiato e anche acrobatico.

IL VOLO A VELA alle Olimpiadi di Berlino

Le prove di volo a vela svoltesi in occasione delle Olimpiadi berlinesi e nella stessa imponente cornice sono passate quasi inosservate e non poteva essere diversamente. Il volo a vela non è ancora sport olimpionico; lo sarà forse alla prossima Olimpiade, e a questo proposito verranno prese decisioni tanto dalla F. A. I. quanto dal Comitato Olimpionico Internazionale.

In conseguenza di ciò le prove dei velatori, per le quali non v'era classifica non hanno richiamato l'attenzione della stampa internazionale, alle prese con le gare che si svolgevano contemporaneamente allo Stadio alla piscina e nelle palestre.

Occorre intanto premettere che il programma delle manifestazioni velistiche non si è limitato alla esibizione del 4 agosto, ma ha compreso una specie di "meeting" di volo veleggiato iniziato a Rangsdorf il giorno 6 e tuttora in corso.

La manifestazione del 4 agosto, riservata ad esibizioni dei metodi d'insegnamento e a voli acrobatici, si è svolta in presenza di un folto pubblico che ha affrontato coraggiosamente il tempo avverso, pur di assistere alle eleganti evoluzioni dei silenziosi velivoli.

La manifestazione, iniziata alle 11, ha avuto termine alle 13. Il vento fortissimo e a raffiche, le nubi bassissime e minaccianti pioggia hanno notevolmente disturbato i valorosi piloti.

Le nazioni intervenute sono state sei: Austria, Bulgaria, Italia, Svizzera, Ungheria e Germania. La Polonia, che aveva assicurato l'intervento, non si è presentata; il Cile ha invece inviato un suo pilota.

La manifestazione s'inizia con l'arrivo sul campo di Staaken di una formazione di 9 Klemm, che rinvocano altrettanti velatori Rhön-Hussard. La formazione è a cuneo e desta l'ammirazione della folla compattissima, che apprezza le difficoltà opposte dalle condizioni atmosferiche. Lasciato il rimorchio, i 9 alianti si pongono in fila indiana e campiono lentamente 2 giri di campo, atterrando l'un dopo l'altro con manovre perfette.

Subito dopo l'Italia inizia la dimostrazione del nostro metodo d'insegnamento del volo libero. Sono dapprima rette sfioranti il terreno, in seguito a quota maggiore, poi virate dapprima larghe e in seguito strettissime; è tutta una progressione di difficoltà. In 30 minuti esatti, tempo messo a nostra disposizione, la squadra italiana impiegando 2 verricelli italiani e apparecchi da scuola germanici, ha dimostrato il funzionamento di uno dei nostri corsi di pilotaggio per giovani fascisti.

Non si è trattato di spettacolo, ma di dimostrazione di un metodo prestante italiano e nettamente superiore a quelli usati altrove e particolarmente in Germania.

I tecnici, convenuti in gran numero da ogni nazione, hanno dimostrato il più vivo interessamento, e anche ammirazione. I nostri verricelli poi sono stati oggetto di lunghi esami e ricor-

nosiuti perfetti e pur tuttavia semplicissimi.

Non aveva ancora atterrato l'ultimo velivolo scuola, che già il cielo di Staaken si popolava di agilissimi alianti veleggiatori, molti dei quali si limitavano a elegantissime evoluzioni, mentre due germanici, di nuovissimo tipo, si esibivano in una brillantissima serie di arditissime acrobazie, nelle quali nessuna figura dritta o rovescia è stata esclusa; vite orizzontale lenta, gran volta dritta e rovescia, volo rovescio, virata imperiale, avvilamento, sono stati eseguiti con gran maestria dai due piloti germanici.

I nostri acrobati, che avrebbero potuto brillantemente figurare, non hanno avuto fortuna. Gli apparecchi nostri sono giunti a Staaken soltanto la sera precedente, e per di più uno di essi, l'Albanella, apparve danneggiato in un punto vitale della fusoliera. L'Orione ha potuto compiere due voli di prova mezz'ora prima dell'inizio della manifestazione, quando già il campo era affollato di pubblico impaziente.

In questi voli Tait e Peselli hanno avuto la possibilità di farsi ammirare ed applaudire per la precisione, l'eleganza e la maestria dimostrata nella esecuzione di tutte le figure acrobatiche.

L'apparecchio, ottimo veleggiatore, pur non essendo costruito espressamente per l'acrobazia, si è mostrato, dopo quelli tedeschi, il più efficiente anche per questo genere di voli.

Malagratamente una improvvisa raffica ha provocato un atterraggio piuttosto duro. Un immediato esame alla fusoliera ha creato il sospetto che il velivolo ne avesse risentito in una parte vitale. Occorreva aprire la fusoliera e compiere una più accurata visita, cioè lavorare per alcune ore. Molto a malincuore i nostri bravi ragazzi hanno dovuto rassegnarsi ed assistere alle esibizioni dei camerati stranieri.

Ma la rivincita è stata quasi immediata, poiché nelle giornate del 7, 9 e 10 agosto, durante le esibizioni di voli termici, i nostri bravi piloti hanno avuto la possibilità di compiere magnifiche prove totalizzando ben 18 ore e 21' di volo veleggiato; durante le quali sono state più volte raggiunte quote di m. 800 sul punto di sgancio. I voli più ragguardevoli sono stati compiuti da Bellò, che ha tenuto l'aria successivamente 2 ore 41 e 1,41', guadagnando nel primo volo 800 metri di quota; da Mosi, che durante un volo veleggiato di 1 ora e 55 primi ha guadagnato ben 1440 metri sul punto di lancio; e da Nannini che in 1 ora e 13 primi è salito a 2000 metri, essendosi staccato dal cavo a 500. Questa salita di 1500 di quota assoluta dal punto di lancio costituisce l'attuale primato italiano di altezza per velivoli senza motore.

Questo, in sintesi, il bilancio delle giornate berlinesi dei velocisti italiani inviati dalla R.U.N.A. a Berlino.

In successivi scritti daremo la cronaca dettagliata di questo primo elemento internazionale della nostra aviazione silenziosa.

'THE OLYMPIA'

Flight Tested by PHILLIP WILLS

Span: 15.00 metres.

Empty weight: 160 kgs.

Gliding angle: 1: 25.5 at 69 kms./hour.

Minimum sinking speed: 0.71 m./sec. at 59.4 kms./hour.

Wing loading: 17.000 kgs. per sq. metre.

Aspect ratio: 15.00.

"Meise" is German for "titmouse," but I can't trace any common qualities. It was the design selected from all entrants as the standard machine to be used at the Olympic Games which were cancelled by the outbreak of war. The Olympia is, in my view, one of the finest pieces of balanced aerodynamic poetry which has yet been created by man.

At 55 kilometres an hour (33 miles an hour) the controls are uniform, finger-light, highly responsive, and yet completely stable. The machine possesses almost perfect neutral stability. In a turn of any degree of steepness one can take one's hand off the stick, and she stays exactly in the turn until you take her out. I have heard on reliable authority that once a loop has been started, she will complete it very prettily one can take one's hand off the stick, and she stays exactly in the turn until you take her out. I have heard on reliable authority that once a loop has been started, she will complete it very prettily with hands off the stick. Chasing very mild hill-lift on the 200 feet Gitter slope, she seemed to wriggle in and out of the small serrations of the hill almost on the thought-power of the pilot alone. On paper, the performance is not quite so good as the "Mu 13", but, unless practice enables one to cope with the latter machine more than I should think likely, I should back the "Olympia" against the "Mu 13," except possibly in light-wind thermal-catching off winch launches, where a very low flying speed is helpful.

Scansione dal giornale Le Vie dell'Aria, grazie a Manuele Molinari



L'aliante svizzero S18 di Jakob Spalinger (Foto Daniel Steffen)

Gli austriaci Gamber e Leich, con due alianti Rhön Sperber, hanno offerto il meglio tra gli stranieri nell'acrobazia, malgrado uno dei due alianti abbia subito un incidente in un duro atterraggio. Il giorno prima della manifestazione il team austriaco ha accusato una dolorosa perdita; il loro capo Stiefsohn, con brevetto C, rimase ucciso nell'incidente occorsogli durante l'esibizione di nuove figure acrobatiche.

La corona delle dimostrazioni di volo senza motore più interessanti spetta comunque ai tedeschi Hanna Reitsch, Ludwig Hofmann, Otto Brautigam e Heinz Huth quali migliori piloti, grazie al nuovo aliante DFS Habicht di Darmstadt, in un programma di esibizioni acrobatiche perfettamente studiate per questo tipo di aliante. Infatti con le loro acrobazie hanno dimostrato al mondo che i loro colleghi aviatori di aerei a motore non avrebbero potuto far meglio di loro.



Il Nemère a Rangsdorf (Foto Patrik Ungar)



Il team svizzero guidato da H. Schreiber (Foto Beat Galiker)

Nei giorni successivi i piloti d'aliante si trasferirono sull'aeroporto di Rangsdorf a una quarantina di chilometri da Berlino, dove hanno trovato la preziosa opportunità di poter studiare, volare e scambiarsi gli alianti.

Il 12 agosto il team leader italiano, tenente Umberto Nannini, si fece trainare a bordo dell'aliante Nemère di Lajos Rotter e, dopo lo sgancio, guadagnò la quota di 1.580 metri, nuovo record per l'Italia. Il tenente Nannini, ottimo pilota, aveva partecipato con Italo Balbo alle Crociere Transatlantiche e, per queste imprese, era stato decorato con una medaglia d'Oro. Il giorno dopo Lajos Rotter trasferì il Nemère a Berlino con l'intenzione di volare fino a Kiel per portare il suo saluto e quello del popolo ungherese alla città. Anche se la direzione del vento Est-Nord-Est non era favorevole, alle 11:30 si fece rimorchiare. Dopo un'ora di faticosi tentativi riuscì a far quota in direzione di Wusterhausen, dove raggiunse rapidamente i 1.200 m e poté così continuare così il suo volo. Dopo quattro ore giunse la sua telefonata da Kiel dove confermava di essere atterrato all'aeroporto di Kiel-Holtenau alle 16:55, con un volo di 290 km! All'aeroporto venne ricevuto, con sua grande sorpresa, con tutti gli onori. Lajos Rotter ha così battuto il proprio record ungherese che prima era di 265 km. Il Segretario di Stato, il generale Milch, gli fece pervenire un telegramma di congratulazioni. Lajos Rotter ricevette anche i complimenti del presidente Baillet-Latour, poi seguito dall'eccellenza Lewald, dal capo dei Trasporti Aerei maggiore colonnello Mahnke e tanti altri.

THE OLYMPIA SAILPLANE

IN 1935 the Olympic Games for the first time included soaring contests among the events, the competitions being won by Germany with a team of three using the "Grunau Baby."

It was anticipated that a greater number of countries would compete in this field at the next Games, which were to have been held in 1940, each nation building their own machines to the same standard design.

An international committee was appointed to formulate the initial specification and final judging of a competition to choose the standard machine for the 1940 contest. An informative article on the work of this committee by B. S. Shenstone, the British representative, was printed in the March 1944 issue of AERONAUTICS. The specification design was based on a space limitation of 15 metres.

The design competition was won by the "Meise" Sailplane, later re-christened the "Olympia," which thereby proved itself the outstanding machine of its class. Although the outbreak of hostilities prevented the Olympic Games being held, but for the war Great Britain would probably have entered a team of these machines in the contest.

Little has been heard of the "Olympia" Sailplane since the outbreak of war, but Chilton Aircraft, of Hungerford, Berkshire, now announce that they will be manufacturing this machine after the war, and the first one has been ordered by Mr. Dudley Hiscox for a syndicate of well-known soaring pilots. In addition to supplying complete "Olympias," Chilton Aircraft will shortly make available complete sets of English drawings for those who wish to build their own sailplane to this design.

TRANSFLUID

trasmissioni industriali

PERMANENT MAGNETS

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



HYBRID TECHNOLOGY

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

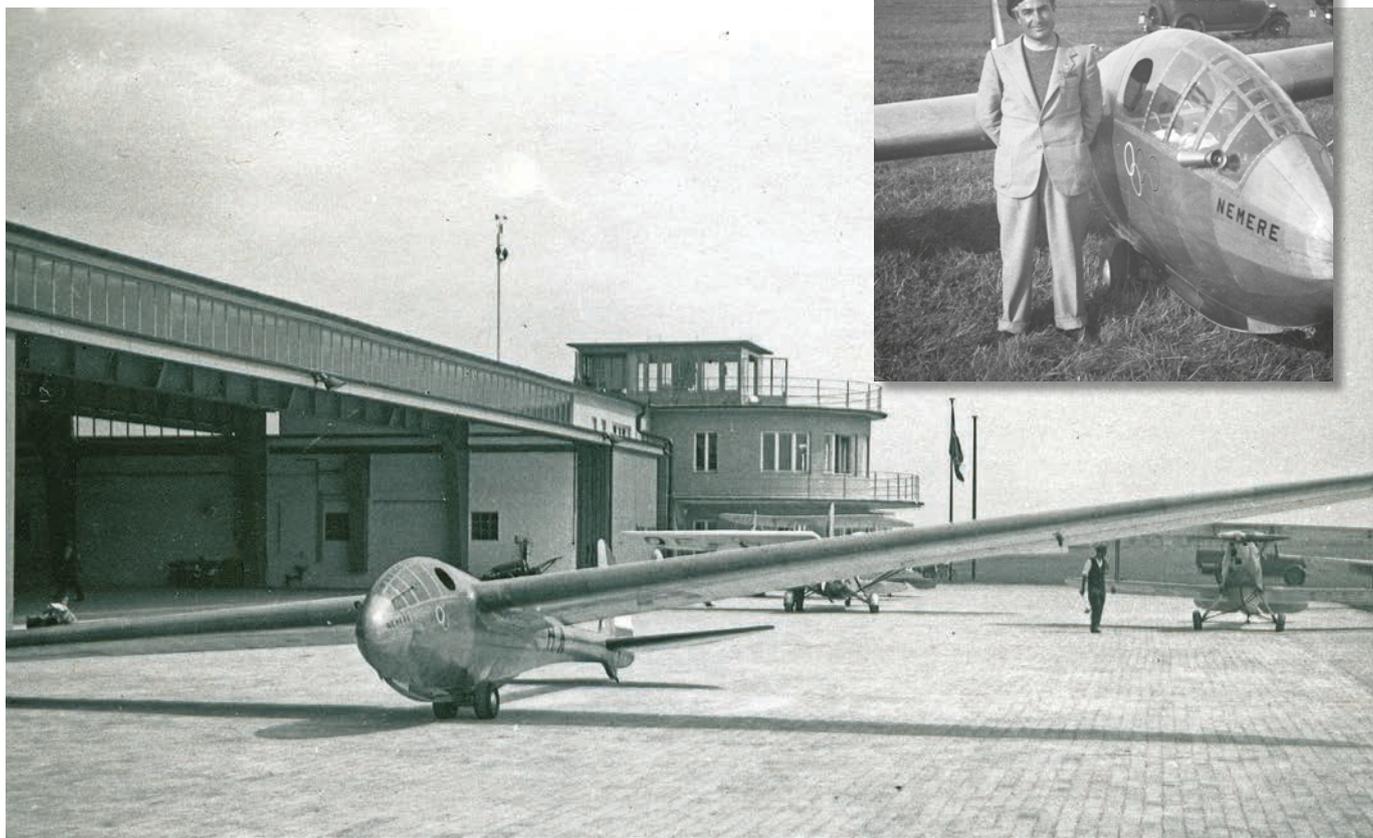


drive with us

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

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





Il Nemère all'aeroporto di Rangsdorf (Foto Patrik Ungar)

Non di meno fu l'accoglienza ricevuta a Rangsdorf che, grazie a lui, divenne non solo un aeroporto dedicato agli alianti sportivi, ma anche un vero punto di riferimento per il volo a vela.

Dai risultati ottenuti e dal successo dei voli dimostrativi, le sei nazioni partecipanti più altre quattro Nazioni scelte come osservatori, decretarono al termine dell'edizione del 1936 di Berlino che il volo a vela poteva entrare a far parte della seguente edizione in programma a Tokyo nel 1940. Edizione, come noto, annullata a causa della Seconda Guerra Mondiale. Per ottemperare ai requisiti olimpici, venne intanto lanciato un concorso internazionale per designare il modello di aliante che sarebbe stato utilizzato nella competizione, rigorosamente riservata a un "monotipo olimpico". Il concorso fu vinto dal DFS Meise, poi ribattezzato Olympia, di progettazione tedesca ma i cui piani furono messi a disposizione di ogni azienda e privato costruttore.

Da allora sono trascorsi oltre tre quarti di secolo e ancora oggi, malgrado il volo a vela si sia diffuso per il suo fascino, non è considerato Sport Olimpico. Le impressioni raccolte in questo lungo arco temporale sono purtroppo che il CIO non avrebbe alcuna intenzione di rivalutare l'inclusione del volo a vela tra gli sport olimpici, adducendo la principale motivazione della dipendenza da aeromobili costosi, non paragonabili a degli "attrezzi sportivi".



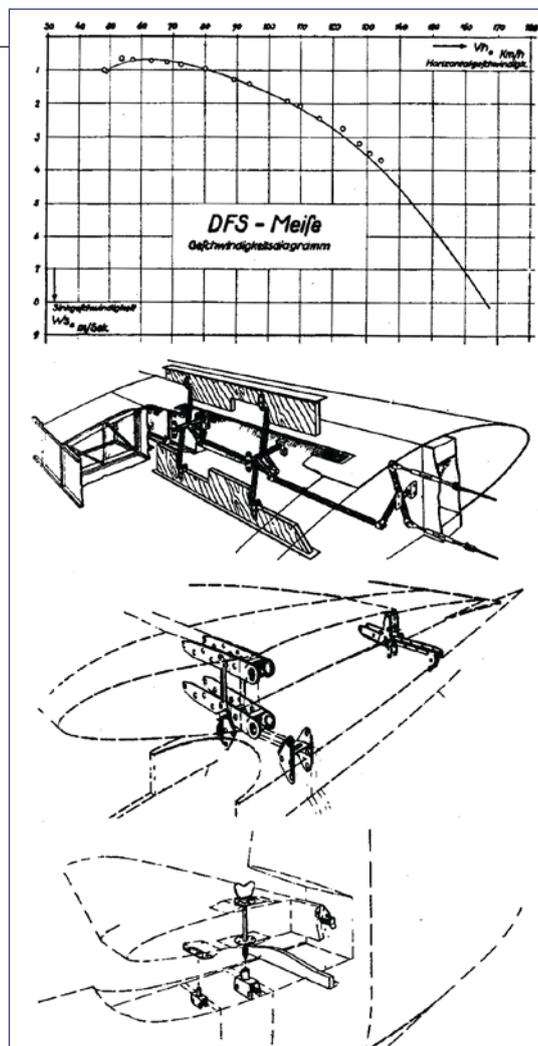
Lajos Rotter a bordo del suo Nemère

DFS Olympia Meise

Il monoplano Olympia Meise (dal nome tedesco della cinciallegra) è stato progettato nel 1938 come monotipo per i Giochi Olimpici. Poteva essere considerato un alante di elevate prestazioni, ma di costruzione relativamente semplice. La struttura in legno lo rendeva adatto all'uso nei club che potevano ripararlo facilmente e persino dedicarsi alla costruzione da zero. Le caratteristiche di volo erano molto buone e l'operatività al suolo molto facile, fattori che ne determinarono un significativo successo nel dopoguerra fino ai primi anni Sessanta, nonostante la cancellazione dell'evento olimpico. Molti esemplari sono stati costruiti in Francia (Nord 2000) e in Inghilterra (prima dalla Chilton e poi da Elliotts of Newbury EoN).



Un esemplare inglese dell'Olympia Meise



La polare delle prestazioni e alcuni disegni tecnici



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

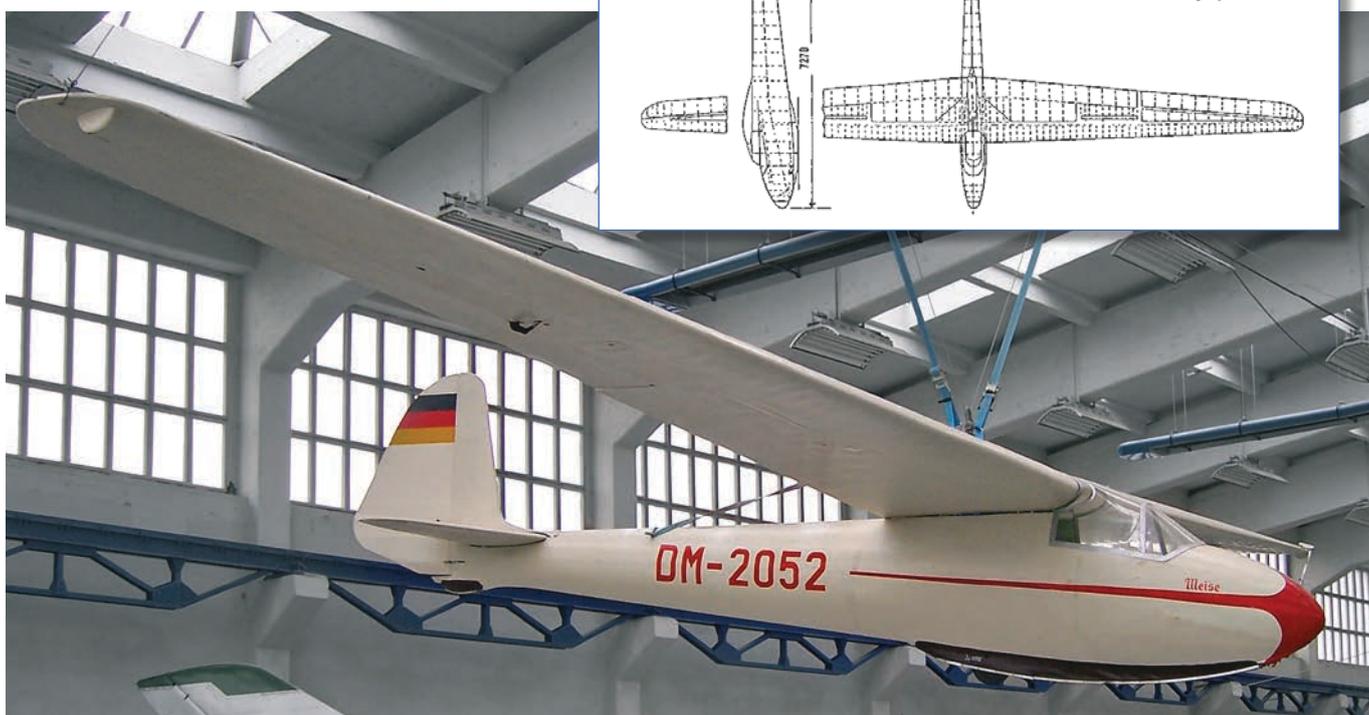
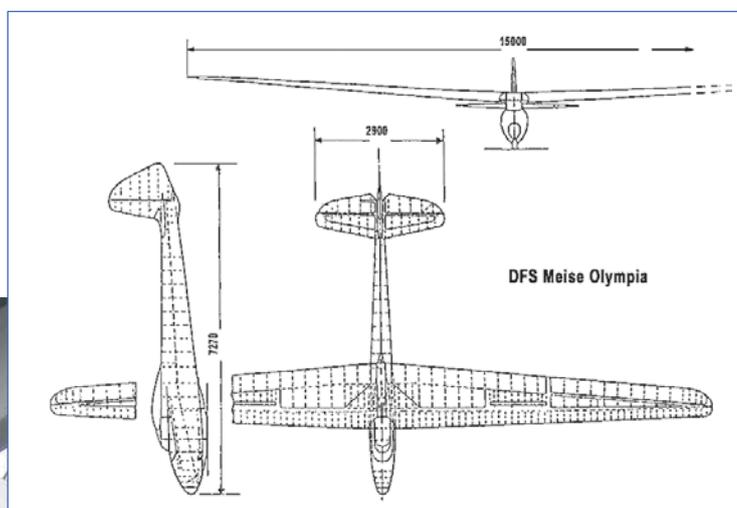




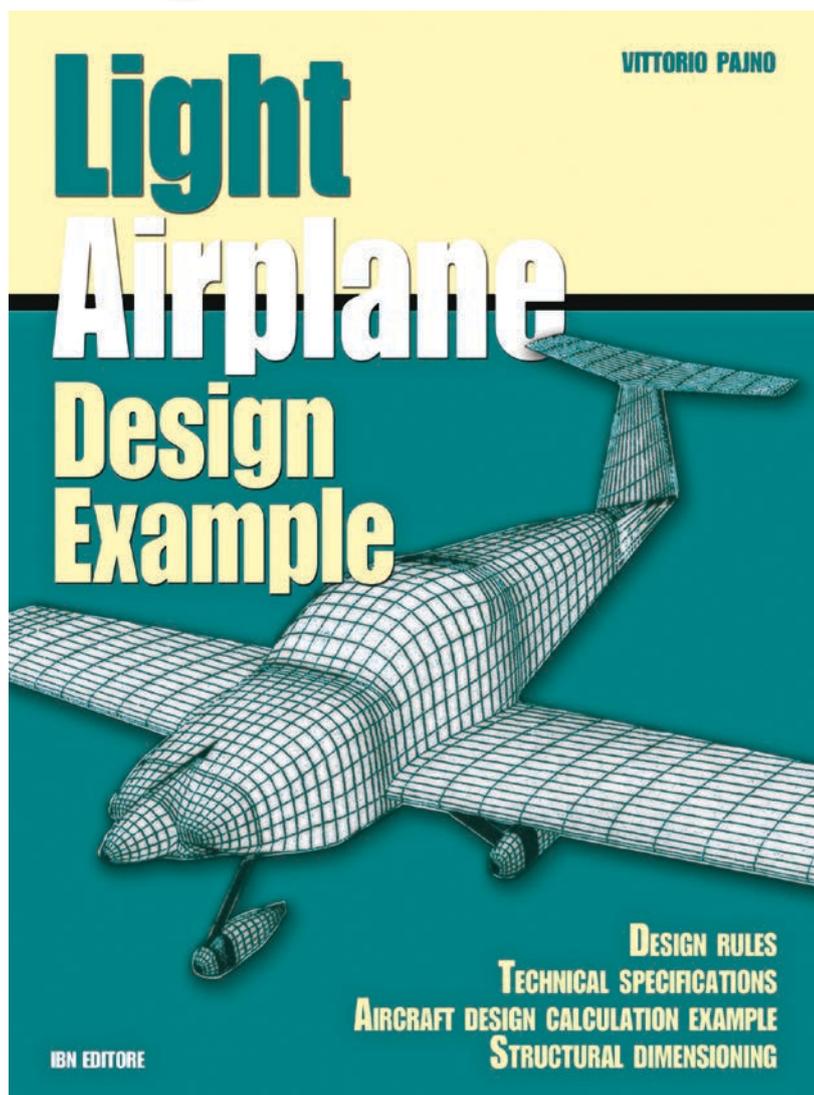
Un Olympia Meise in volo sulle Alpi Liguri. Foto di Vincenzo Pedrielli

Dati tecnici Meise

Apertura alare	15.0 m
Allungamento	15
Peso a vuoto	160 kg
Efficienza max.	25 a 70 km/h
Discesa minima	0,7 m/s a 60 km/h



Light Airplane



Design Example

Autore: Vittorio Pajno
IBN Editore
Pagine 438
Formato: 17 x 24 cm
ISBN: 9788875652951
Prezzo 36.00 Euro

Questo libro come i precedenti dell'autore intende contribuire in modo pragmatico alla diffusione della cultura aeronautica tra i giovani. Il libro consta di oltre 400 pagine ed è diviso in cinque sezioni.

La prima contiene l'indice e i documenti di riferimento necessari per i riscontri leggendo il testo.

La seconda parte è storica e serve a far conoscere al lettore l'evoluzione storica della tecnologia e dei materiali.

La terza parte tratta i carichi di volo, con chiari riferimenti ai regolamenti di progetto. In questa sezione sono trattati anche la stabilità del velivolo, i motori, l'impiantistica e gli accessori. Un'ampia sezione è de-

dicata al progetto aerodinamico.

La quarta parte mostra un esempio pratico (progetto di velivolo) coi calcoli dei carichi di volo e d'atterraggio, seguendo la normativa JAR VLA. La macchina scelta è il V 8 Falcone, progettato dallo scrivente del libro. Si tratta d'un pragmatico esempio di calcolo che include i metodi delle deformazioni delle strutture snelle varie configurazioni di volo.

La quinta e ultima parte è la verifica strutturale del V 8 Falcone.

Il libro è diretto agli studenti delle scuole tecniche e agli appassionati, ed è scritto in inglese per una maggiore diffusione della cultura aeronautica.

ParmaSoaring, il covo dei campioni

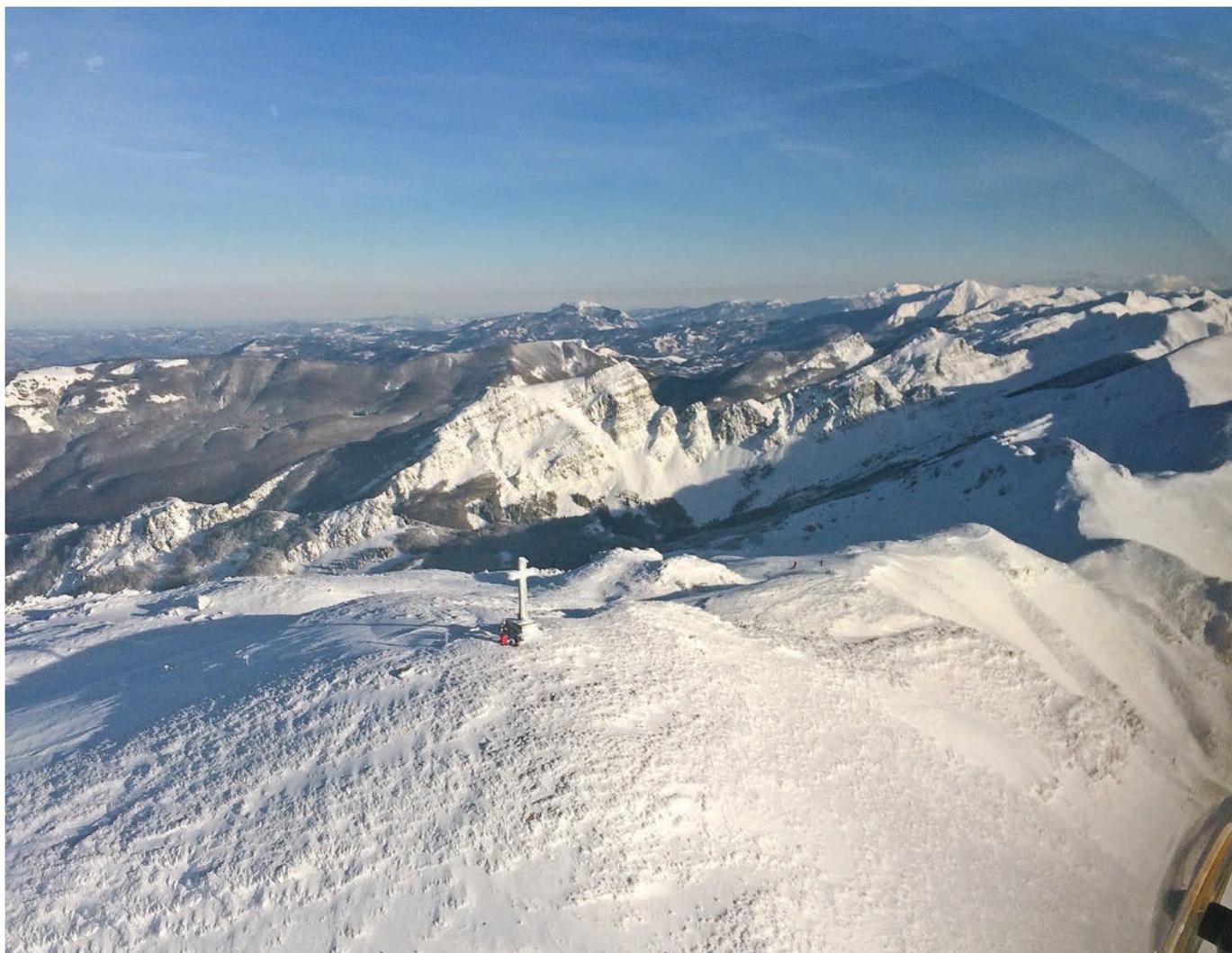
Articolo pubblicato sulla Gazzetta di Parma



Le cave di marmo delle Alpi Apuane, con lo sfondo del mar Tirreno, offrono uno scenario spettacolare

Annata grandiosa per i piloti del gruppo volovelistico Parmasoaring che hanno ottenuto nella stagione 2017 risultati davvero esaltanti. Iniziamo con Vittorio Pinni che oltre ad aver vinto in coppia con Paola Lanzieri sia la CIM che la Coppa Città di Rieti si posiziona al secondo posto nel Campionato Italiano di Distanza

classe 15 metri (incredibile il suo volo di 920 km volato con LS 8 standard) e poi Guido Dalla Rosa Prati che vince il Campionato Italiano 18 m con LS8 - 18 e in più si posiziona terzo al Campionato Italiano Standard. E ancora Andrea Terenziani che si prende il podio del Campionato Italiano di Distanza classe club.



Il Monte Orsaro ancora coperto da tanta neve

Non mancano poi le quota rosa. Mariella D'Angela si classifica prima nel trofeo Fly Pink e Paola Lanzieri che oltre alle due insegne di diamante e ai podi reatini condivisi con Vittorio Pinni si classifica terza al Campionato Italiano di Distanza classe femminile. Si è inoltre da poco conclusa la prima edizione del Campionato Provinciale ideato da Stefano Corradi che vede sul podio 1° Andrea Terenziani, 2° Stefano Corradi e 3° Giampaolo Bozzetti.

La forte "squadra" di Parma-Soaring durante una gara





Al mattino, i preparativi per il decollo sull'aviosuperficie

Quale sarà il segreto di questo club? Senza dubbio tanta voglia di volare, ma soprattutto una straordinaria location; il campo di volo infatti è situato all'uscita di un tubo di Venturi naturale, il Passo della Cisa, che convoglia i venti provenienti dai quadranti meridionali direttamente lungo l'asse pista. È in realtà un magnifico parco-giochi che permette di volare in tutte le stagioni e di allenarsi nelle condizioni più complesse. Si può volare in onda, dinamica, termica, con gradienti di vento molto diversi da valle a valle o incredibili confluenze che creano giganteschi ferri di cavallo incentrati sul campo di volo di Rubbiano.

Premiazioni alla cena sociale 2017: da sinistra Terenziani , D'Angela, Pinni, Dalla Rosa, Corradi, Lanzieri e Bozzetti





Molinari e Zanichelli preparano la "torta fritta"

Il panorama poi è mozzafiato: risalendo i venti meridionali si raggiunge il mare e le nostre "Alpi Apuane": stupende pareti a picco sul mare ottime come appoggio dinamico e per godere della vista delle cave di marmo bianco di Carrara.

Volare in questo luogo meraviglioso comporta però un'approfondita conoscenza della zona e delle sue peculiarità nelle varie condizioni meteo. Per questo motivo i nostri piloti più esperti sono a disposizione di quanti decidano di intraprendere una crescita nella loro attività, crescita spesso anche corporea in quanto le serate post volo con grigliate e sorprese culinarie sono da anni una gradevole consuetudine.



**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



La pista dell'aviosuperficie (evidenziata con elaborazione grafica), lunga 750 metri e situata accanto al fiume Taro che scorre parallelamente

Per ora, non avendo una scuola di volo, indirizziamo gli amici interessati al conseguimento del brevetto agli aeroclub più vicini. L'intento del club è quello di far crescere il livello dei soci affinché possano in tutta sicurezza avvicinarsi alla competizione o più semplicemente godere sotto un'altra prospettiva degli incredibili panorami che la natura ci offre. ■



Alcuni amici arrivano a ParmaSoaring in volo coi loro alianti, e si fermano per qualche giorno



JIS3 RAPTURE

THE BEST.....PERIOD.



Giovanni Cazzaniga 1939-2017



Nel mese di agosto dello scorso anno se n'è andato, improvvisamente e discretamente, il pilota, trainatore e istruttore Giovanni Cazzaniga. L'ACAO di Varese era una sua seconda casa, che frequentava con affetto da sempre. Nel corso dei decenni lo abbiamo visto curare con amore un biplano storico blu col quale faceva tranquilli voli serali, accogliere i curiosi e i nuovi soci con simpatia immediata, collaborare a tante piccole iniziative nella quotidianità del club. Mai ha cercato di essere al centro dell'attenzione. Modesto, guardarlo negli occhi era un'esperienza rigenerante.

Si stava appassionando al volo ultraleggero a basso costo, e stava sistemando uno Zenair che lo attraeva per le doti di volo lento e di decollo cortissimo, ma non ha fatto in tempo ad usarlo. Una banale caduta ha evidentemente causato lesioni asintomatiche, e durante la notte ci ha lasciato. Non smetteremo mai di sentire la sua mancanza. La redazione si stringe in un abbraccio a tutti coloro che hanno potuto apprezzare la sincera, profonda umanità di Giovanni.

Lettera a Giovanni Cazzaniga

L'umano approccio con la Morte è molto difficile da capire ed accettare, ma Essa è intrinsecamente ed indissolubilmente legata alla vita, e l'epilogo del nostro essere, il risultato di quell'algoritmo con mille variabili che porta alla determinazione di un valore unico ed inconfutabile. L'essere Uomo.

Giovanni, da tempo sembravi aver fretta d'arrivare alla tua Meta. Recentemente, non più di una settimana prima, a pranzo ci dicevi ch'era tempo di pensare al "distacco dell'anima dal corpo". Volevi a tutti i costi far volare subito il tuo piccolo Zenair perché dicevi di aver poco tempo e dentro di te, forse lo consideravi il mezzo ideale per raggiungere il Paradiso senza fatica. Mi dicevi, prima della tua temporanea sospensione della licenza di volo, che amavi volare da solo con il motoalante per essere un tutt'uno tra

te ed il Creatore. Giovanni, non hai fatto a tempo a pensare al "distacco dell'anima dal corpo" e neppure veder volare il Tuo Zenair, farlo decollare e atterrare nel campo di casa tua, il destino ha pensato diversamente, ma forse tu te lo sentivi. Nonostante la tua prima caduta in hangar hai voluto continuare a lavorare e hai ceduto solo alla seconda; non posso dimenticare la tua espressione serena, i tuoi occhi sempre vigili, ma che guardavano sicuramente altrove. Non hai voluto andare al pronto soccorso, ti ho portato a casa e parlavi come se non fosse accaduto nulla. Mi dicevi ridendo "però ho preso una bella botta in testa senti che bozzo che ho, ma sto bene è stato un colpo di calore, a casa mi prendo un buon tè e poi arriverà mia nipote". Alla sera quando ti ho chiamato per rassicurarmi, mi hai confermato che stavi bene e che ci saremmo visti il giorno dopo. Queste sono state le ultime parole che mi hai detto. Non è mia intenzione fare l'apologia della morte in quanto tale e neppure mia intenzione cercare di sminuire il dolore di chi, in questi momenti, piange la tua improvvisa scomparsa. Ma tutto ciò riguarda chi resta: tu Giovanni, che ci hai lasciato, ne sono certo ora assapori l'aver vissuto secondo le tue rigide, spesso non condivise regole di vita, non accettando mai compromessi su temi teologici, filosofici, etici e di vita apparendo magari spigoloso, ma eri fatto così. In quella nuova dimensione che sei sempre stato convinto che esista e di cui lascio ad ognuno la definizione secondo il proprio credo e convinzione, continua il cammino della parte più importante di te, quella parte che ora è separata dal tuo essere materiale. Il "distacco dell'anima dal corpo". Ciao Giovanni, ora hai superato i tuoi dubbi, insiti nella Fede. Ora sai... riposa in pace.

Il tuo amico, Piero Biassoni



Sit

YOUR
BRUSH
SOLUTION

Società Italiana TecnoSpazzole

www.sitbrush.com

+39 051 6113211





DISARONNO.

IL GUSTO CHE SEDUCE IL MONDO.