

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

NOVEMBRE/DICEMBRE 2018 - n. 370

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

- **Campionati del Mondo di acrobazia in aliante**
- **HpH 304 MS Shark**
- **La scoperta delle termiche e il record mondiale**
- **Da Bolzano l'esplorazione delle Alpi**



m49[®]

FROM NATURE TO FASHION.

1849 Mazzucchelli

www.mazzucchelli1849.it



Comunicare per crescere



Una delle piccole scoperte quotidiane su Internet mi ha fatto incontrare un breve di video di circa 3 minuti, realizzato da una giovane pilota italiana. È intitolato semplicemente *Volo a Vela: l'aliante*, ne è autrice Elena Guardigli, pilota di seconda generazione a Pavullo (il codice QR per trovarlo è in questa pagina). Immagino che in rete siano in circolazione migliaia di video simili, ma questo ha alcune qualità che ne fanno un veicolo di divulgazione degno di attenzione: la musica è presente ma non sovrasta le immagini (senza contare che oggi i Queen sono d'attualità, e che il brano scelto è brillante), le poche indicazioni in sovraimpressioni sono concise e di presa istantanea, le scene di volo vivaci ma non estreme. Una frase colpisce, particolarmente, ed è l'invito a provare qualcosa che "potrebbe cambiarti la vita".

Ma la qualità principale di questo piccolo video è la sincerità. Il volo a vela viene mostrato onestamente, nei suoi momenti più belli alla portata di tutti gli appassionati. Non ci sono false promesse. L'ho mostrato a un'amica del tutto estranea al mondo sportivo e il suo commento è stato "Capisco che tu sperimenti una grande libertà quando voli, e un senso di avventura". Be', se non è un efficace strumento di comunicazione questo, non saprei dove altro rivolgermi.

Il volo in aliante affronta da decenni un lento ma inarrestabile declino del numero di partecipanti a livello

globale. Ma d'altro canto siamo così pochi che una crescita sarebbe subito statisticamente rilevante. A questo fine sono i piccoli gruppi di appassionati e i club locali che devono perseverare in una costante azione di divulgazione: sia per attirare nuovi allievi, sia per salvaguardare il proprio ruolo nella gestione del "territorio" e dei rapporti con enti e comunità locale.

Da qui, a parlare del prossimo Mondiale 13,5 metri di Pavullo che si svolgerà il prossimo settembre, il passo è brevissimo. Questa classe nata da un garbuglio di iniziative IGC, e le cui regole sono ancora in corso di definizione, non sembra attrarre l'interesse generale dei piloti competitivi ma rappresenta un'opportunità che il club appenninico sta sfruttando al meglio: sviluppo delle infrastrutture, comunicazione, creazione di forti legami con le associazioni e gli amministratori locali, richiamo di personalità di spicco del mondo politico e imprenditoriale nazionale. Insieme al Mondiale verrà ospitata anche una gara dimostrativa della nuova formula elettrica E-Glide, che pareva doversi svolgere in altra sede nelle stesse date, ma siamo riusciti a convincere i "grandi vecchi" del volo a vela internazionale che il gemellaggio con l'evento di Pavullo avrebbe portato reciproci e notevoli vantaggi. Per non estinguersi, l'aliante ha bisogno di una continua, onesta e capillare campagna di comunicazione. Il Mondiale e il video citato sono due occasioni, due ottimi strumenti. Il resto tocca a tutti noi.

Aero Club Adele Orsi

Calcinate - Varese



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

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



Direttore responsabile:
Aldo Cermezzi

Vicedirettore:
Marina Vigorito Galetto

Segreteria:
Bruno Biasci,
Marco Niccolini

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

FAI & IGC:
Marina Vigorito Galetto

Vintage Club:
Vincenzo Pedrielli

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

In copertina:
Sulla pianura ferrarese,
l'Antares 23T
con Peter Hartmann
(Foto di Liana Frola)

Progetto grafico e impaginazione:
Marco Alluvion

Stampa:
Pixartprinting
Quarto d'Altino (VE)

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

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

csvva@voloavela.it
www.voloavela.it

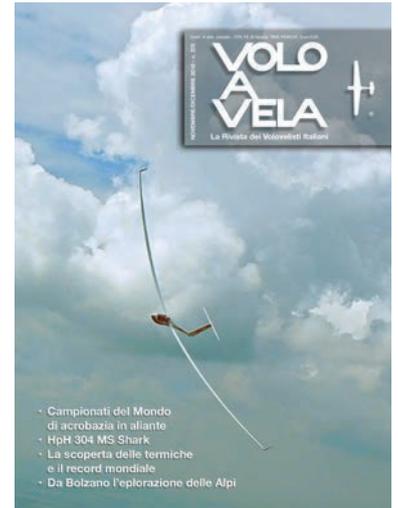
Autorizzazione del Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 di Registro. Spedizione in abbonamento postale art. 2 Comma 20/B Legge 662/96, Filiale di Varese. Pubblicità inferiore al 45%. Le opinioni espresse nei testi impegnano unicamente la responsabilità dei rispettivi autori, e non sono necessariamente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

issn-0393-1242

In questo numero:

NOVEMBRE/DICEMBRE 2018 - n. 370

- Notizie in Breve 4
- Campionati del Mondo di acrobazia in aliante 19
- HpH 304 MS Shark 25
- Incidenti in aliante: l'attenzione della ANSV 40
- La scoperta delle termiche e il record mondiale 42
- Da Bolzano l'esplorazione delle Alpi 49



Controlla sull'etichetta
LA SCADENZA
del tuo abbonamento

LE TARIFFE PER IL 2019

DALL'ITALIA

- Abbonamento annuale, 6 numeri della rivista € 40,00
- Abbonamento annuale promozionale, **"PRIMA VOLTA"** 6 numeri della rivista € **25,00**
- Abbonamento annuale, "sostenitore" 6 numeri della rivista € 85,00
- Numeri arretrati € 8,00

DALL'ESTERO

- Abbonamento annuale, 6 numeri della rivista € 50,00

Modalità di versamento:

- con conto PayPal intestato a: csvva@libero.it - **indicando il nome e l'indirizzo per la spedizione;**
- con bollettino postale sul CCP N° 16971210, intestato al CSVVA, Aeroporto Adele e Giorgio Orsi Lungolago Calcinate, 45 - 21100 Varese, indicando la causale e l'indirizzo per la spedizione;
- con bonifico bancario alle coordinate IBAN: IT 30 M 05428 50180 000000089272 (dall'estero BIC: BEPOIT21) intestato a CSVVA, indicando la causale e l'indirizzo per la spedizione, e dandone comunicazione agli indirizzi sotto riportati;
- con assegno non trasferibile intestato al CSVVA, in busta chiusa con allegate le istruzioni per la spedizione.

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

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

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

Errata corrige n.368

Porgiamo le nostre scuse ai lettori e alle persone interessate per aver indicato un nome errato nell'articolo dedicato alle vignette di Enzo Centofante. L'autore dell'articolo è in realtà Maria Grazia Vescogni (non Patrizia Roilo), con entrambe le quali ci scusiamo. La raccolta delle vignette e la stesura del testo si sono svolte con il grande aiuto di Enzo Centofante stesso che nei mesi primaverili, spronato e talora stressato dalle insistenze dell'autrice, ha ritrovato alcune sue caricature, le ha in alcuni casi ripulite e ce le ha inviate specificando la didascalia. Ringraziamo Enzo, Maria Grazia e anche Patrizia per quanto continuano a fare per il nostro sport e per la rivista in particolare.

Derek Piggott, 1923 - 2019

Derek Piggott, deceduto nel giorno dell'Epifania 2019 all'età di novantasei anni, era conosciuto in tutto il mondo per la sua vastissima competenza volovelistica come istruttore e come autore di numerosi manuali divulgativi. Probabilmente era l'istruttore più famoso in assoluto. Entrato nella RAF nel 1942, ha imparato a volare sul De Havilland Tiger Moth, per poi diventare istruttore militare sui plurimotori e quindi dedicarsi agli alianti da sbarco. Ha condotto operazioni di volo sui Douglas DC-3 Dakota in Birmania e in India, rientrando nel Regno Unito come istruttore di ruolo. Volò anche sull'Harvard, sul Gloster Meteor, sullo Spitfire, sul Mosquito e sull'Avro Lancaster.



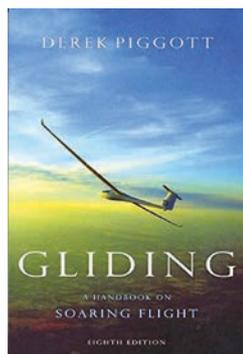
Nel 1953 lasciò la RAF per dedicarsi a tempo pieno all'istruzione civile presso il grande centro di volo a vela Lasham Gliding, dove rimase in carica fino al 1989. In questo periodo ha tenuto varie conferenze ai congressi volovelistici di mezzo mondo e ha scritto molti libri divulgativi, tra i quali ricordiamo

(1978) *Going Solo: A Simple Guide To Soaring*. A & C Black. ISBN 0-7136-1899-X

(2002) *Gliding: A handbook on soaring flight*. A & C Black. Ottava edizione ISBN 0-7136-6148-8

(1998) *Gliding Safety*. A & C Black. ISBN 0-7136-4853-8

(1999) *Understanding Flying Weather*. A & C Black. ISBN 0-7136-4346-3



(2002) *Understanding Gliding*. A & C Black. ISBN 0-7136-6147-X

(2002) *Beginning Gliding*. A & C Black. ISBN 0-7136-4155-X

(1990) *Derek Piggott on Gliding*. A & C Black. ISBN 0-7136-5799-5

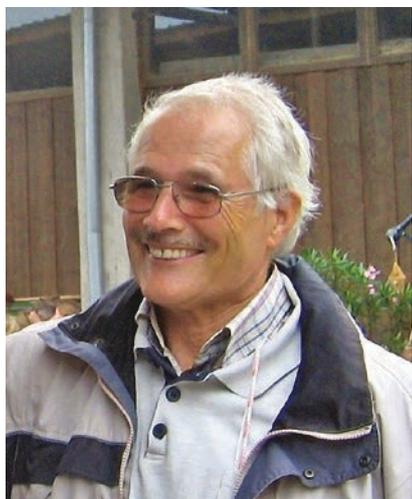
Ha prestato la sua opera di pilota anche al cinema, per esempio nel film *The Blue Max*, che parla della rivalità tra due piloti tedeschi durante la prima guerra mondiale. Derek fu l'unico stunt-pilot disposto a volare sulla replica del Fokker Dr.1 (triplano), quando i due piloti si sfidano a pasare sotto un ponte; eseguì perciò almeno 32 passaggi sotto a quel ponte per coprire entrambe le parti. Nel 1961 fu il primo a condurre un apparecchio a propulsione muscolare, il Sumpac dell'università di Southampton. Con la pedalata doveva esprimere quasi 2 HP per il decollo, e oltre 0,5 HP per mantenersi in volo.

Dei 40 voli effettuati, il più lungo superò i 600 metri di lunghezza. Oltre alla sua indiscutibile competenza, va ricordato il suo atteggiamento gentile, pacato, la sua infinita pazienza, l'umiltà mantenuta nonostante i più grandi risultati, le situazioni più difficili, i personaggi importanti e gli enti burocratici coi quali si doveva confrontare. Negli Anni Cinquanta e Sessanta, anche in Inghilterra vigeva il forte retaggio militare nelle scuole di volo degli aeroclub; spesso si sentiva gridare ordini o fare dure ramanzine con punizioni (messa a terra). Derek Piggott usava già una tecnica diversa, nonostante provenisse dallo stesso ambiente: dopo aver esaminato la situazione, se l'errore era stupido e semplice, affrontava l'argomento con modi persuasivi, in privato, spiegando il problema ed incoraggiando il pilota a riflettere sul proprio errore e a "farla giusta" le prossime volte.

Wolf Lemke 1938 – 2018

Il leggendario padre degli alianti LS è deceduto lo scorso 1° dicembre 2018. Wolf Lemke aveva seguito gli studi di ingegneria al politecnico TU Darmstadt in Germania. Insieme a Heilo Friess, Gerhard Waibel e Klaus Holighaus, avevano realizzato il prototipo D-36 Circe, che diede vita all'attuale generazione degli alianti in materiali compositi (i primo derivato di serie del Circe fu il DG-100). I quattro progettisti e costruttori ricevettero un prestigioso premio dell'OSTIV a distanza di qualche anno, nel 1985. Dal 1968 al 2001, sotto la sua guida, la ditta Rolladen-Schneider realizzò una lunga serie di alianti dalle qualità di volo eccellenti: ricordiamo l'LS1, l'LS3, il mitico LS4 seguito dal flappato LS6 e poi dallo Standard LS7 (l'unico ad essere un po' meno amato per il profilo con minore capacità di salita).

Vennero poi l'eccezionale LS8 e l'interessante LS10 che non ebbe fortuna a causa dell'inizio della crisi aziendale che ne allungò i tempi di sviluppo. L'Akaflieg di Colonia ha costruito su progetto Lemke il biposto LS11, liberamente basato sull'LS6.



Tutti gli alianti da lui progettati hanno dimostrato di realizzare prestazioni al massimo livello, mantenendo però al contempo eccellenti qualità di volo e di armonia dei comandi, senza bisogno di affinamenti e correzioni durante la fase produttiva. La sua capacità di progettista partiva dallo studio del

profilo alare, per arrivare alla creazione dell'intero aeromobile, un caso praticamente unico nella storia del volo a vela sportivo.

Il suo soprannome nell'Akaflieg (come tutti i soci ne aveva uno) era Agnellino, per il carattere calmo e paziente. Nel 1964, si era qualificato per partecipare ai Nazionali con il prototipo D-36, ma cedette il posto all'amico e collega Gerhard Waibel, che vinse il titolo grazie alla superiorità di questo aliante.

Il biposto LSD Ornith fu realizzato in proprio, usando molte parti e disegni dell'LS1; questo primo biposto in compositi raccolse una notevole serie di record. Il prototipo LS2 monoposto, invece, pur conquistando il Mondiale nel 1974 non entrò mai in produzione a causa di alcune caratteristiche di volo non ottimali. Fu invece l'LS1-f, ultima versione, a guadagnare una reputazione indiscutibile e ad ottenere un grande successo di vendite.

Il lavoro proseguì con l'LS4, che dopo un lungo periodo di stagnazione portò un salto di qualità nelle prestazioni della Classe Standard, garantendo la massima facilità e piacevolezza di pilotaggio. Anche questo aliante aveva un profilo alare progettato da Lemke in persona, basandosi sulla modifica apportata da Streifeneder all'esistente LS3 (flappato di prima generazione) per farlo rientrare nella Standard (senza flap). Dell'LS4 furono costruiti ben 1.054 esemplari.

Dal 1985 fu l'LS6 a conquistare tutti i titoli della 15 metri (flappato) fino al 1991. E dal 6 fu derivato l'LS8 che è tuttora, a distanza di venticinque anni, fortemente competitivo in classe Standard!

Appassionato alla sicurezza del volo, introdusse molti dettagli come gambe del carrello ad assorbimento d'impatto, capottine che facilitavano l'abbandono dell'abitacolo, comportamento in vite prevedibile e da cui uscire facilmente, e non mancò nemmeno di eseguire un ammaraggio programmato, in un laghetto nei pressi dell'azienda, per studiare la dinamica di questo tipo di atterraggio d'emergenza (bisogna aprire il carrello).

Dal 2001, entrato in pensione, ha abbandonato il mondo

del volo a vela per dedicarsi alla sua famiglia, viaggiando molto e godendo della natura e del mare. Non ha però mai negato il suo aiuto ai progetti delle Akaflieg universitarie, soprattutto quelle di Darmstadt e di Köln. Ha anche ottenuto l'omologazione dell'unico esemplare di LS5, un suo grande sogno, quello di un super-aliante di Classe Libera.

Di carattere riservato, bastava iniziare ad ascoltarlo per scoprire una mente aperta e un incredibile senso dell'umorismo. Era una persona che impressionava positivamente il prossimo. Mancherà molto a tutti, e per questo non se ne sarà mai veramente andato. (Testo adattato dal necrologio congiunto di Günter Schapka, Werner "micro" Scholz, Gerhard Waibel e Wolfgang Binz).

Tragedia al suolo a Fuentemilanos

José Antonio González Velasco, il direttore operazioni dell'aeroporto spagnolo di Fuentemilanos nonché istruttore locale, è deceduto in un terribile incidente al suolo lo scorso 8 dicembre 2018.



Mentre era in piedi accanto all'aliante su cui si accingeva a volare, è stato urtato dall'ala di un aliante in atterraggio che lo ha colpito alla testa. Il Twin Astir che stava per utilizzare ha subito gravi danni al piano di coda e alle capottine. Per il cinquantunenne istruttore spagnolo è apparso chiaro che non c'era più nulla da fare nonostante siano arrivati presto i soccorsi e siano state praticate le manovre di rianimazione.

José Antonio González Velasco era paracadutista, pilota di ultraleggero, pilota commerciale e istruttore di volo a vela con 7.000 di aliante all'attivo. Si occupava anche della manutenzione degli aeromobili.





Sono in corso le indagini per ricostruire l'accaduto, ma per ora pare acclarato che un pilota di modesta esperienza abbia condotto il suo atterraggio valutando male la rampa di discesa ed arrivando "corto".

L'istruttore era socio dell'azienda

che aveva preso il pacchetto di maggioranza della Aeronautica del Guadarrama, collegata al comune di Segovia, per gestire le attività sull'aeroporto di Fuentemilanos. La società intende portare maggiore dinamismo e nuove iniziative per rilanciare questo aeroporto, fino a poco fa amministrato su delega locale da parte di gruppi di piloti tedeschi. Era in corso la ristrutturazione della componente di ospitalità alberghiera ed è stata riaperta la scuola di volo di base, allargando la competenza anche al pilotaggio dei droni (pilotaggio remoto).

Incidente a Gariep Dam

Il pilota inglese Peter Reading, capitano della linea aerea FlyBe e appassionato pilota con oltre 6.000 ore di aliante all'attivo, è deceduto lo scorso 19 novembre 2018 durante le prime fasi di salita in termica dopo il decollo, avvenuto dall'aeroporto volovelistico di Gariep Dam in Sud Africa.



Era ai comandi di un aliante JS1 C 21m che, secondo i primi racconti, sarebbe entrato in vite durante una termica sul pendio roccioso nelle immediate vicinanze dell'aeroporto. L'incidente è avvenuto nel giorno del suo sessantesimo compleanno. Nei nove giorni precedenti aveva volato per una media di oltre quattro ore

quotidiane, mentre il giorno prima aveva portato in volo la moglie su un biposto.

Il relitto ha subito danni devastanti, con poche parti riconoscibili a testimonianza di un impatto ad alta velocità. Le prime testimonianze parlano di una caduta in vite seguita dal recupero in affondata, nel quale l'aliante ha accumulato energia cinetica; purtroppo la montagna ha impedito la conclusione della manovra di rimessa dalla vite. Peter Reading era nella classifica dei primi 100 piloti inglesi e volava abitualmente lunghe distanze in varie



parti del mondo. Era istruttore e vicepresidente del maggiore club britannico, Lasham Gliding Society. Lascia la moglie Ingrid e i due figli di 28 e 26 anni. Era pienamente qualificato per manutenzione e riparazione di alianti, e collaborava molto efficacemente alle negoziazioni della federazione inglese BGA con le autorità riguardo alla gestione dello spazio aereo. Un suo amico ha dichiarato che Peter aveva concentrato mille attività e 120 anni di vita normale nei suoi sessant'anni di età.

Trofeo Appenninico di Distanza "Ferro Piludu"

Per incentivare i voli di distanza e di performance sull'Appennino, Ezio Sarti ci comunica di aver deciso di ripristinare insieme all'Aero Club di Rieti il classico trofeo appenninico, che vide anni fa il grande e mai dimenticato Ferro Piludu vincere nella sua categoria: Ferro volava con un PW5, e realizzò nell'occasione del suo volo più importante una lunga planata di oltre 220 km con il suo piccolo aliante. Questo trofeo è a Lui dedicato.

Per partecipare al trofeo non è necessaria alcuna iscrizione, ma basterà caricare i voli su OLC:

- verranno conteggiati i tre migliori voli OLC di ciascun pilota;
 - sono validi tutti i voli il cui svolgimento sia per almeno l'80% alle latitudini che comprendono gli Appennini fino all'estremo sud della Penisola;
 - l'aeroporto di partenza può essere qualsiasi purché in Italia;
 - il periodo di gara va dal 1° gennaio al 31 ottobre 2019;
 - come per l'OLC, sono applicati gli stessi handicap per tipo di aliante;
 - oltre alla classifica Unica ad handicap, verranno stese anche le classifiche tre classi. (Club, Standard + 15 metri, 18 metri + libera);
 - una speciale classifica sarà basata sulla planata più lunga calcolata su SeeYou con le impostazioni di default.
- Ricordo che OLC calcola i punteggi voli con al massimo 6 lati e 5 punti di vitata e premia molto i percorsi FAI. Salvo comunicazioni successive le premiazioni del trofeo avverranno al raduno annuale del Volo a Vela. Per maggiori info contattate Ezio Sarti su ezio@meteowind.com oppure al telefono 3481540356.

Modifica turbolatori ASG 32

Non ce lo aspettavamo, ma diversamente da tutti gli altri modelli Schleicher, l'azienda di Poppenhausen è giunta alla conclusione che i turbolatori soffianti non sono efficaci sul biposto ASG 32 (apertura alare di 20 metri, concorrente diretto dell'Arcus). Nonostante la buona reputazione per le planate a velocità elevate, da alcuni test sarebbe emerso che i migliori risultati offerti da questo profilo alare vengono garantiti dall'uso di turbolatori formati dal classico nastro a zig-zag. Per questo motivo è stata pubblicata una nota tecnica che suggerisce ai proprietari di sigillare i piccoli fori e le prese d'aria, e di installare il nastro apposito nella posizione stabilita.

La decisione tecnica è scaturita dopo le prove di planata realizzate nel meeting di verifiche Idafieg, quando le velocità comprese tra 130 e 160 km/h hanno prodotto una curva polare inferiore alle aspettative calcolate teoricamente. È seguita un'analisi in azienda che ha confermato la configurazione non ottimale. Il nastro a zig-zag è parso invece offrire lo stesso vantaggio garantito dai turbolatori soffianti sia in termica sia alle alte velocità, ma senza creare l'effetto negativo nel range di planata indicato sopra.

Alcuni dei 32 che hanno volato al recente Mondiale della classe Biposto erano già stati modificati secondo questa linea, ma i successivi dati Idafieg hanno confortato questa prima decisione. In realtà la ditta tedesca sottolinea che, con gli alianti moderni, le velocità critiche sono in genere poco utilizzate e l'intervento non dovrebbe quindi avere un fortissimo impatto sull'utilizzo normale. Gli esemplari nuovi vengono da qualche tempo consegnati con la striscia zig-zag.

I logger e le batterie

In generale tutti i dispositivi che contengono un ricevitore GPS soffrono se rimangono per lunghi periodi senza alimentazione elettrica. I logger e computer di bordo più anziani, che montano al loro interno vecchi ricevitori, hanno già subito problemi con i cambi di "epoca" come alcuni anni fa, e oggi le batterie di memoria, piccolissime, in essi contenute offrono una tenuta della carica decisamente ridotta. Il calcolo del calendario si basa sulle settimane e una volta giunto al n. 1024 il conteggio riparte da zero: il primo "zero" del sistema GPS era il 6 gennaio 1980; in seguito il conto si è azzerato il 21 agosto del 1999, e un ricevitore deve contare le settimane da tale data, se il sistema riesce a ricordare che siamo entrati nella "seconda epoca". Va pure notato che la fine di questa seconda fase è molto prossima, infatti avverrà il 6 aprile di questo anno. La microbatteria interna si ricarica durante l'uso. Si raccomanda perciò di alimentare gli apparati almeno ogni due mesi.

A questo peccato originale dei ricevitori GPS più vecchi si aggiungono le più moderne idiosincrasie dei computer e logger moderni. Per esempio alcuni Colibri II e Nano, Nano 3 ecc, tendono a perdere la programmazione dei loro processori se si permette alla batteria (questa volta parliamo di quella principale, una ricaricabile al litio) di

scaricarsi completamente. In questi casi, i logger possono dare un messaggio di errore del tipo "seal is broken", ovvero come se l'unità fosse stata aperta per manomissione. L'unica soluzione del problema, una volta verificatosi, è la spedizione al costruttore o a un rappresentante autorizzato a ripristinare la sigillatura ufficiale IGC. La prevenzione, come nel caso ben diverso descritto più sopra e riguardante gli apparati con hardware antiquato, è di alimentare gli apparati con una certa regolarità.

Per il Nano 3, per esempio, il manuale di uso prescrive di conservarlo in un ambiente asciutto, a temperature possibilmente inferiori a 25 °C. Per lunghi periodi, è meglio riporre il Nano con la batteria carica solo al 50% circa (aumenta la resistenza all'invecchiamento rispetto alla batteria carica al 100%), e di verificare periodicamente che lo stato della batteria non scenda sotto il 10%. Una password specifica impone al logger di scaricare la batteria al 50% in vista della conservazione (password 11111).

Pre-mondiale in Francia

L'aeroporto francese di Châlons-en-Champagne (Châlons-Ecurey, LFQK) ospiterà i Mondiali delle classi Club, Standard e 15 metri. Oggi l'organizzazione propone ai piloti internazionali di volare una gara di ricognizione battezzata Champagne Cup nelle classi Standard, 15 metri e Biposto 20 metri, nel periodo dal 4 al 10 agosto 2019 con giornate di allenamento a partire dal 29 luglio. Si può già fare riferimento al sito del Mondiale <https://www.wgc2020.fr/>



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

A seconda del numero di iscritti, la gara potrà essere in Classe Unica ad handicap (quelli francesi riservati ai campionati nazionali) oppure in classi multiple senza handicap.

Le iscrizioni sono già aperte con un modulo disponibile online. È previsto un massimo numero di partecipanti pari a 50 alianti. In contemporanea, si svolgerà il campionato francese di Classe Club, nel quale sono a disposizione 10 posti riservati ai piloti stranieri.

Gara commemorativa in Lituania

Nel lontano 1939, mentre il mondo andava incontro a una terribile guerra mondiale, aveva luogo la prima competizione multispecialità degli Stati Baltici. Finlandia, Estonia, Lettonia e Lituania si erano riunite per un grande evento agonistico che includeva l'aeromodellismo, il volo a vela e l'acrobazia. Il conflitto però ebbe inizio appena dieci giorni più tardi, e così tutti i piani per la continuazione di un'esperienza sportiva unificante e di grande valore sono stati polverizzati.

La Lituania ha rimesso insieme questa idea nel 1989, con paracadutisti, acrobati e volovelisti provenienti da nove stati baltici. Oggi, nel 2019, ricorre l'importante 80° anniversario della Baltic States Aviation Sports competition, e per commemorare questa iniziativa di pace il club volovelistico di Kaunas, insieme con la federazione lituana degli sport aeronautici, organizza la terza edizione della Baltic States Competition. Tutti sono perciò invitati a partecipare alla gara di volo a vela Baltic Cup International Competition, che avrà luogo a Pociunai dal 3 all'11 agosto 2019.

Saranno presenti le due classi denominate Retro Class (alianti con handicap inferiore a 101), e Mix-Class per alianti con handicap compreso tra 101 e 119. Le iscrizioni verranno aperte il 1° maggio. Per informazioni aggiornate vi rimandiamo al sito www.pociunai.lt

Nuovi record claim

La FAI ha ricevuto una serie di richieste di omologazione per molti record mondiali e continentali. Eccone un elenco che speriamo essere esaustivo. Le prestazioni sono in valutazione delle apposite commissioni.

- 1) D15 / Classe 15 metri, record Mondiale Femminile, Kathrin Senne (Germania), da New Machavie (Sud Africa), il 15 novembre 2018
Velocità su Triangolo di 300 km: 160,07 km/h
Aliante: Jonker JS3
Record attuale: 153,8 km/h (06.12.2002 - Angelika Machinek, Germania)
- 2) D15 / Classe 15 metri, record continentale Africa Generale, Mark Holliday (South Africa), da Orient Airfield (Sud Africa), l'11 novembre 2018
Velocità su A/R di 1.000 km: 139,61 km/h
Aliante: Schleicher ASW27
- 3) DO / Classe Libera, record continentale Oceania

Generale, Makoto Ichikawa (Giappone), Jørgen Thomsen (Danimarca), da Tocumwal airfield, (Australia) il 4 gennaio 2019

Distanza libera su Triangolo FAI: 1.116 km

Aliante: Schempp-Hirth Arcus M

Record attuale: 1.095,79 km (02.01.2015 - Peter Temple, Australia)

- 4) DO / Classe Libera, record continentale Africa Generale, Laszlo Hegedus (Ungheria) da Douglas (Sud Africa) il 16 dicembre 2018
Velocità su Triangolo FAI di 500 km: 181,99 km/h
Aliante: Schempp-Hirth Nimbus 4 T
Record attuale: 175,66 km/h (04.01.2016 - Shaun Lapworth, UK)
- 5) D15 / Classe 15 metri, record continentale Africa Generale, Maxim H.S. Leenders (olandese) da Douglas (Sud Africa) il 22 gennaio 2019
Distanza libera su Triangolo FAI: 1.075 km
Aliante: Jonker JS3
Record attuale: 1.062,5 km (20.12.2011 - Susanne Schödel, Germania)
- 6) DO / Classe Libera, record continentale Europa Generale, Klaus Ohlmann (Germania) da luogo da definire, l'8 gennaio 2019
Velocità su A/R di 1500 km: 167,17 km/h
Aliante: Stemme S10 VT

La 12a edizione del SAP dal 21 al 27 aprile

Sono aperte le iscrizioni allo Stage di Alta Performance dell'ACAO. Modalità sul sito <https://acao.it/sap-settimana-azzurra/> L'eccezionalità delle condizioni meteo, dell'area di volo (alpina e pedemontana), delle strutture dell'Aeroporto Adele e Giorgio Orsi e delle capacità organizzative dell'ACAO sono ormai note ai piloti di volo a vela di tutto il mondo. In particolare, in primavera ven-



gono fatti ogni anno con decollo da Calcinate diversi voli con alto valore sportivo. Tra questi, alcuni record europei e numerosi record italiani di distanza e velocità, tutte le insegne FAI fino al diploma dei 1.250 km, numerosi voli di oltre 1.000 km fino ad arrivare a voli eccezionali di oltre 1.600 km. Per consentire a tutti i piloti di aliante di cimentarsi in voli sportivi (insegne, distanza e record), dal 21 al 27 aprile (settimana azzurra) l'ACAO mette a disposizione il proprio aeroporto con la sua organizzazione, i suoi mezzi e il suo personale.

Ogni giorno della Settimana Azzurra, oltre al personale ACAO, sarà presente almeno un pilota appartenente alla Squadra Nazionale. Pur non essendo garantita l'assistenza in volo, i piloti partecipanti avranno così un riferimento costante a terra per ogni necessità o consiglio (territorio di volo, fuoricampo, piloni e tema di giornata, orario di decollo e partenza del tema ecc). Tutte le mattine si svolgerà il briefing meteo con suggerimenti ai piloti sui task di giornata in funzione dei diversi obiettivi individuali. Oltre alla linea di volo, saranno operativi tutta la settimana anche il ristorante Volo a Vela e il Bar ACAO. Lo Stage di Alta Performance (SAP) è dedicato ai piloti sportivi di ogni livello dotati di tessera FAI 2019 e, possibilmente, di aliante proprio. Si consiglia tuttavia la partecipazione al SAP ai piloti che hanno già conseguito almeno l'Argento e che hanno già maturato una buona esperienza di volo in montagna (partecipazione ad altri stage e/o gare e almeno 300 km volati). Nel corso della settimana potrebbe anche esserci l'opportunità per i partecipanti di fare dei voli con piloti esperti su alianti



biposto performanti (Duo Discus dell'Acao o biposto di piloti privati).

In definitiva il SAP è dedicato a chi vuole conseguire nuove insegne sportive o nuovi record; ampliare la propria conoscenza del territorio di volo Alpino e aumentare il passo; allenarsi in vista della partecipazione alle gare di velocità e di distanza; acquisire nuove esperienze di volo significative, confrontandosi con piloti esperti; dedicare semplicemente una delle settimane meteorologicamente più promettenti delle Alpi al volo in compagnia di amici, in un Club molto ben attrezzato e organizzato.

La quota di partecipazione al SAP con aliante proprio è contenuta in 200,00 euro. I soci Acao e i piloti che hanno meno di 26 anni possono usufruire di uno sconto di 100,00 € (Gli sconti sono cumulabili (per i piloti Acao con meno di 26 anni la partecipazione è pertanto gratuita!). La quota di partecipazione non è frazionabile e dovrà essere versata entro sabato 20 aprile. Per il costo dei traini verrà applicato il listino ACAO in vigore e dovrà essere saldato entro la fine della settimana di volo. Per i piloti non soci di un aeroclub federato AeCI, agli importi sopra indicati dovrà aggiungersi l'IVA.

I piloti interessati dovranno inviare appena possibile una mail a segreteriaeventi@acao.it.

Uso degli alianti: i monoposto ACAO disponibili potranno essere usati nella Settimana solo dai soci Acao al costo, oltre al traino, di 2 bollini/g feriale di volo e 4 bollini/g festivo di volo. L'eventuale prenotazione dell'aliante

va effettuata in segreteria con addebito contestuale dei relativi bollini. Al termine della settimana saranno riaccreditati al socio i bollini relativi alle eventuali giornate non volabili della settimana.

I Duo Discus ACAO potranno invece essere usati sia dai soci Acao sia dai non soci Acao che ne dovessero fare preventivamente richiesta, alle seguenti condizioni: almeno uno dei due piloti a bordo deve essere un socio Acao; il pilota che prenota un biposto Acao dovrà trovare il pilota esperto/accompagnatore; il costo, oltre al traino, è pari a 4 bollini/g feriale di volo e 8 bollini/g festivo di volo; l'eventuale prenotazione dell'aliante va effettuata in segreteria effettuando il pagamento delle giornate prenotate. Al termine della settimana verrà stornata la quota pagata relativa alle eventuali giornate non volabili della settimana; salvo accordi diversi tra i piloti, da comunicare all'atto della richiesta dell'aliante, il costo dell'aliante sarà addebitato al pilota che ne ha fatto richiesta; l'assegnazione dei biposto disponibili verrà fatta seguendo l'ordine di arrivo delle richieste di prenotazione. Per volare su alianti biposto di privati è necessario accordarsi direttamente con i piloti proprietari.

L'Acao garantisce briefing meteo tutti i giorni della settimana, apertura completa dell'aeroporto anche lunedì e martedì, bar sempre aperto; come gli altri anni saranno in linea 4 o 5 traini operativi nella settimana del SAP al fine di permettere rapidità nei decolli.

Una nuova ondata di neobrevettati ACAO

Lo scorso 16 novembre 2018, un gruppo di 6 allievi ha sostenuto e superato l'esame pratico presso l'aeroporto Adele e Giorgio Orsi ottenendo l'agognata licenza di pilota d'aliante. I neobrevettati sono Dan Mattano, Marco Mutti, Pietro Montesanto, Luca Ometto, Francesco Raffò e Domenico Squadrito, a cui facciamo i nostri più sinceri complimenti per il risultato raggiunto.



Il successivo 6 dicembre s'è svolta la prova pratica per l'ottenimento della licenza di pilota d'aliante nella quale Eleonora Tesser che ha superato brillantemente l'esame ed è ora un pilota a tutti gli effetti.



L'esaminatore, il Comandante Stefano Bianchetti, ha inoltre rinnovato l'abilitazione Istruttore ad Alberto Balducci. Con Eleonora Tesser sono così ben 24 i neobrevettati che hanno ottenuto la licenza nel corso del 2018. Congratulazioni a tutti.

Nuovi piloti in AVL

Si sono svolti il 1° dicembre 2018 ad Alzate Brianza gli esami pratici di volo organizzati sotto la regia dell'Esaminatore C.te Stefano Bianchetti.



Facciamo tantissimi complimenti ai nostri amici Andrea Cilia e Marco Roveda, da oggi Piloti di Aliante!

Una domenica in aeroporto

Il 17 ottobre sono "atterrati" all'ACAO di Calcinate (Varese) 40 ragazzi dell'Istituto Tecnico Aeronautico di Fran-



cavilla Fontana (provincia di Brindisi) accompagnati da tre docenti. Entusiasmo puro! In molti hanno volato, si sono cimentati al simulatore, hanno visitato il museo del Centro Studi CSVVA e hanno ascoltato attentamente le spiegazioni in hangar su alianti e volo a vela, subissandoci di domande interessanti. Purtroppo era poco il tempo a disposizione, ma molto ben sfruttato dagli abilissimi collaboratori volontari del Club che si sono prodotti al meglio, come al solito.

Droni per il trasporto di organi

Di Jim Moore, 26 novembre 2018

Un gruppo di sperimentatori dell'università americana del Maryland, composto da esperti di pilotaggio remoto e da un chirurgo di trapianti umani, ha dimostrato l'utilità pratica dei droni per il trasporto rapido di organi per i trapianti, all'interno della complessa catena di trasferimenti necessari. Tutti i passaggi devono essere completati in poche ore, il tempo infatti riduce le aspettative di successo di questi importanti interventi chirurgici. La catena logistica degli organi da trapianto è cambiata pochissimo nei sessant'anni di storia chirurgica.



Nello scorso mese di aprile si è svolta una serie di test, compreso il trasporto di un vero rene umano (seppure giudicato non sufficientemente sano per l'impianto) per la distanza di circa 5 chilometri, sempre sotto sorveglianza visiva diretta. Il test si è concluso con pieno successo ma non siamo ancora giunti all'utilizzo dell'organo in un trapianto. Il programma sperimentale sta però avanzando secondo una scaletta divisa in molteplici fasi, che porteranno presto alla effettiva realizzazione dell'atto chirurgico con un organo che ha volato su un drone.

L'apparecchio utilizzato è il DJI M600 esacottero, al quale è stato applicato un sistema di monitoraggio remoto dello stato dell'organo espianato denominato Homal. Esso tiene sotto controllo parametri quali la temperatura, le vibrazioni e la posizione GPS durante il volo. La telemetria di Homal, insieme agli esami eseguiti prima e dopo il volo, hanno potuto confermare che l'organo non aveva subito stress o lesioni durante il trasporto. Né si sono verificate interferenze tra il sistema di telemetria e gli organi di pilotaggio remoto del drone. Il pilota del drone ha detto che la meteo è stata ideale, con vento calmo e ottima visibilità. Il volo più lungo è durato circa 12 minuti, rimanendo però all'interno del perimetro di sicurezza dell'aeroporto per questa fase sperimentale.

Il chirurgo dott. Joseph Scalea ritiene che i droni potranno abbreviare i tempi di consegna degli organi espuntati, garantendo una migliore qualità di vita e un più rapido recupero per i pazienti trapiantati. Potrebbero essere migliaia gli organi salvati dalla degenerazione durante il trasporto, che oggi obbliga a scartare all'arrivo troppe risorse utili per la salute dei pazienti.

Da superare ci sono molte barriere, sia in aria, sia nella comunità medico-scientifica. I voli di droni finiranno per interessare alcuni spazi aerei controllati, e andranno oltre la portata visiva del pilota. Inoltre le regole mediche attuali impongono che l'organo da impiantare sia costantemente accompagnato da personale medico. Il processo di ricerca portato avanti dal dott. Scalea e dall'università del Maryland avanza a passi ben misurati, per assicurare che non venga danneggiata la timida fiducia che si inizia a concedere da parte dei familiari dei donatori verso il sistema dei trapianti. Nessuno dovrà poter pensare che gli organi donati vengano trattati indegnamente.

Anche gli aspetti aeronautici vengono affrontati con cautela. L'affidabilità e le prestazioni dell'aeromobile vanno valutati attentamente. Il sistema AlarisPro raccoglie da molti anni i dati utili per la gestione e la manutenzione preventiva delle flotte di UAS (sistemi di volo a pilotaggio remoto). Si prevede che verranno adottati anche i paracadute balistici automatici per facilitare l'ottenimento delle autorizzazioni alla navigazione oltre la portata visiva e sopra luoghi abitati. La professionalità con cui questo processo è stato suddiviso in molteplici fasi, e la

rigorosa previsione di ogni possibile evento negativo fanno ben sperare per l'esito del programma sperimentale di trasporto degli organi con droni. Oggi il programma è finanziato in gran parte da una donazione privata di una famiglia.

Durogati vola 510 km in parapendio

Di Gustavo Vitali - Ufficio Stampa FIVL

Nuova impresa di Aaron Durogati, pilota di Merano, che ha sfiorato il record mondiale di volo libero in parapendio volando per 509,6 chilometri. Teatro della prestazione l'immenso territorio tra gli stati brasiliani di Rio Grande del Nord e quello di Piauí dove ha toccato terra dopo oltre undici ore di volo in una zona denominata Chapada do Frio nei pressi di Paquetá, piccolo comune di sole 4.000 anime. Era decollato alle sei del mattino nei pressi di Caicó, cittadina di 60.000 abitanti sita nella regione del Seridó Ocidental, stato Rio Grande.

Durante il lungo volo verso ovest il parapendio di Durogati ha viaggiato a oltre 46 km/h di media, toccando la quota massima di 3.096 metri con il notevole guadagno di ben 2.900, essendo decollato da un'altitudine di soli 196. Nei giorni precedenti il pilota aveva eseguito più voli, alcuni anche oltre i 400 chilometri. Gli attuali record del mondo maschile e femminile sono appannaggio di piloti brasiliani e stabiliti nel loro paese. Il più recente quello rosa di Marcella Uchoa che nello scorso ottobre ha superato i 414 chilometri.



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



Più sostanzioso quello maschile realizzato nel 2016 da Donizete Baldessar Lemos con ben 572 chilometri.

La carriera del trentunenne pilota sud tirolese è costellata di successi a partire dal titolo europeo conquistato con il team azzurro nel 2010 per passare alle coppe del mondo del 2016 e del 2012 e finire alle molte altre vittorie. È anche uno specialista di *hike & fly*, cioè la pratica del volo in parapendio alternata all'escursionismo, come dimostrano le sue partecipazioni alla X-Alps, la più lunga e dura gara di questa specialità. Video nella pagina facebook di Aaron Durogati

<https://www.facebook.com/AaronDurogati/>

<http://www.fivl.it/> Foto: <http://www.gustavovitali.it/pagine/comfivl/durogati-2018-brasile.html>

Importanti modifiche al CTR di Lugano

Dall'8 novembre 2018 l'altitudine massima nel CTR di Lugano, nella zona Sud (Monte Martica) scende dai precedenti 1.700 m AMSL (QNH Lugano), abbassandosi a 1.600 m AMSL, per un cambio nelle procedure strumentali di avvicinamento all'aeroporto. In pratica, per entrare nel CTR occorre l'autorizzazione della Torre, e sarà in ogni caso proibito superare la quota di 1.600 metri AMSL. Alcuni piloti hanno in passato espresso l'errata convinzione che sia possibile attraversare la zona del CTR di Lugano volando al di sopra delle quote indicate. Ciò è chiaramente un errore, e rappresenta un grave rischio di collisione con traffici IFR oltre che per la continuazione dello sport del volo a vela nelle zone interessate.

L'importante cambiamento impone a tutti i piloti una maggiore attenzione ai riporti di quota in ingresso al CTR e suggeriamo anche di verificare il corretto funzionamento e la taratura degli altimetri.

Aero club di Rimini

La sentenza del CDS n. 06642 del 23/11/2018 risolve in modo definitivo la controversia che da anni si trascina fra Aero Club Rimini e la società Airiminum 2014 SpA. Giova ricordare che nel 2018 il club ha compiuto 90 anni, e che è un Ente morale senza scopo di lucro che da decenni sviluppa e diffonde cultura aeronautica, forma piloti, anche giovanissimi, insegnando loro non solo come si conduce un aeroplano, ma anche la sacralità del rispetto degli altri e i valori di responsabilità che sono la base di un sano sistema sociale.

Il club ringrazia la dott.ssa Patrizia Mussoni dello studio legale che in questi anni, sola contro un plotone di avvocati, studiando profondamente la complicatissima materia aeronautica ha guidato il club in una difesa ineccepibile. Né va dimenticato il Prof. Pierluigi Matera, eccellente Commissario straordinario di Aero Club Italia che ha seguito la vicenda con attenzione, e i tanti riminesi e non che, in occasione di una sottoscrizione per finanziare la difesa, hanno dimostrato la loro vicinanza. Infine un grazie particolare al dott. Giordano Emendatori, senza il cui sostegno le sorti del club sarebbero state segnate.

Airiminum, società di gestione dell'aeroporto, che le

piaccia o no dovrà rimuovere tutti i vincoli che ha costruito per impedire le operazioni del club. Continuerà l'azione di vigilanza a tutela di un bene come l'aeroporto che non è esclusiva proprietà del Gestore, ma infrastruttura pubblica a servizio del territorio in cui è inserita e che pertanto a esso deve essere funzionale.

Nel dopoguerra i soci di questo Ente contribuirono a realizzare le infrastrutture dell'aeroporto; nel 1959 intuendo quanto sarebbe diventato strategico il trasporto aereo, l'Aero Club fu fondatore della prima società di gestione e gestì personalmente i servizi di terra agli aerei. Nei decenni i piloti che hanno iniziato la loro carriera come allievi della scuola di volo hanno fatto viaggiare per il mondo milioni di passeggeri. Durante il terribile periodo del fallimento di AerAdria fu solo grazie all'Aero Club se l'aeroporto poté mantenere i presidi di Polizia, Guardia di Finanza, Vigili del Fuoco e Dogana senza i quali Airiminum avrebbe dovuto pensare per anni per poter iniziare la sua attività. La presidenza del club di Rimini Fabio Falsetti ha dichiarato di sapere bene cos'è la responsabilità di appartenere ad un sistema complesso come quello dell'aviazione, rispettando le Autorità e la Legge, e al contempo amando ciò che fa e i luoghi che ospitano il club. Orgogliosi della propria storia.

Airprox tra jet-Rega e aliante

Il Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza ha definito l'avvicinamento come evento grave. Un pericoloso avvicinamento fra un jet-ambulanza della Rega e un aliante si è verificato lo scorso 22 giugno nei pressi dell'aeroporto di Zurigo. Il Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (Sisi) ha pubblicato oggi un rapporto che evidenzia un "deficit di sicurezza". Stando al rapporto conclusivo del Sisi, l'avvicinamento fra i due velivoli si è verificato verso le 11, mentre il jet-ambulanza proveniente da Berna-Belp si apprestava ad atterrare a Kloten (Zh).



Il pilota dell'aliante, decollato dall'aeroporto di Hausen am Albis (Zh), ha avvistato il jet della Rega mentre stava sorvolando la centrale nucleare di Leibstadt (Ag). Anche l'equipaggio del jet si è reso conto della presenza dell'aliante: i piloti ne hanno registrato l'altitudine e la posizione e hanno segnalato i dati alla torre di controllo dell'aeroporto di Zurigo. Anche se non è successo nulla, il Sisi definisce l'avvicinamento come un "evento grave". I due velivoli si sono avvicinati fino a una distanza minima di 1.060 metri in orizzontale e di 210 metri in verticale. Visto che l'aliante non era dotato di un transponder, il sistema automatico di prevenzione delle collisioni (Tcas) del jet della Rega non è stato in grado di segnalare il pericolo.

Sempre stando al rapporto, i due aerei volavano correttamente nei rispettivi spazi aerei; l'aliante era vicino al suo limite superiore, il jet-ambulanza a quello inferiore. Il SISI ritiene che simili situazioni di pericolo potrebbero essere evitate se anche gli alianti e i piccoli aerei venissero dotati del transponder.

Il Servizio d'inchiesta elenca nel suo rapporto altri eventi simili capitati nel recente passato nelle vicinanze dell'aeroporto di Zurigo. Nel luglio 2016, un jet privato e una mongolfiera senza transponder si sono avvicinati pericolosamente. Nell'agosto 2012 una quasi collisione - in gergo "Airprox" - aveva interessato un Airbus A340 e un aliante, a sua volta privo di transponder. All'epoca, il Sisi aveva raccomandato all'Ufficio federale dell'aviazione civile di "definire spazi aerei intorno agli aeroporti svizzeri in cui solo gli aerei dotati di un transponder funzionante e acceso fossero autorizzati a muoversi". I nuovi eventi hanno dimostrato che "il deficit di sicurezza derivante da tale raccomandazione di sicurezza è ancora presente", scrive il SISI.

Un altro Airprox in Svizzera. Il Sisi preme per l'adozione dei transponder

Un jet Tiger F5 della Patrouille Suisse si è "quasi scontrato" con un aliante nel giugno 2018 al di sopra della località di Zeiningen (AG). Il Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (SISI) sta esaminando il caso. Alle 12.33 del 30 giugno 2018, l'aliante e l'aereo si sono avvicinati pericolosamente a un'altezza di 1.400 metri sopra il comune argoviese, ha precisato il SISI. Nel gergo aeronautico, questa situazione si chiama "airprox", ovvero una «quasi collisione tra due apparecchi». L'aliante, pilotato da un tedesco di 50 anni, era decollato dall'aerodromo di Winzeln-Schramberg, in Germania. La Patrouille Suisse stava effettuando uno show nell'ambito del meeting aereo di Schupfart (AG), vicino alla frontiera tedesca. Il rapporto preliminare del SISI non precisa quale distanza intercorreva tra l'aliante e il Tiger.

Fascino e rischi del volo sulla costa

Abbondano su Internet i video e i racconti di voli in dinamica a bassissima quota sulle spiagge o accanto alle scogliere, soprattutto in Olanda, Inghilterra, Nuova Zelanda e Sud Africa.



Come abbiamo già avuto modo di raccontare, non sempre il divertimento si conclude senza danni. L'ultimo episodio negativo è avvenuto lungo la costa del Sussex orientale (UK), nella zona chiamata Beachy Head.

Un aliante Schempp-Hirth Duo Discus T, dotato di motore di sostentamento, stava percorrendo le scogliere bianche in favore di vento, quando la dinamica si è interrotta. I due piloti non sono stati in grado di intraprendere altre azioni risolutive se non quella di ammarare. Per definizione questi voli a bassa quota si svolgono in presenza di vento abbastanza forte, e il mare non può certo essere calmo. L'aliante è stato sbattuto sugli scogli e i due occupanti sono stati aiutati ad evacuare l'aeromobile da personale di soccorso sceso col verricello da un elicottero del SAR. Le scene sono piuttosto drammatiche, ma i due piloti sono usciti illesi da questa brutta disavventura. L'aliante invece è considerato non riparabile. Non siamo a conoscenza della vigente politica di recupero delle spese SAR in Inghilterra, né se i piloti saranno chiamati a risponderne.

<https://www.bbc.com/news/uk-england-sussex-45849257>



Alianti via da San Vittore?

di Samantha Ghisla da www.laregione.ch

Basta alianti perché tale attività aviatoria civile non è compatibile con l'ex aerodromo di San Vittore: questo il tenore di quanto comunicato a inizio anno da Armasuisse – proprietaria del sedime – al Comune di San Vittore e agli organizzatori del raduno che da oltre 30 anni anima la località bassomesolcinese per due settimane in primavera. L'edizione svoltasi lo scorso aprile potrebbe dunque essere l'ultima, ma chi è appassionato di questa disciplina spera ancora nel lieto fine. La competenza per rilasciare il permesso, finora di Armasuisse Immobili, è infatti nel frattempo passata in mano all'Ufficio federale dell'aviazione civile (Ufac), la cui decisione se dare o meno il via libera per l'edizione del 2019 non è però ancora stata presa. Novità potrebbero giungere a inizio 2019. Come riferito negli scorsi giorni dal quotidiano *Südschweiz*, il consigliere nazionale del partito liberale Matthias Jauslin ha infatti interpellato il governo federale sul tema. Oltre ad avere una carica politica, Jauslin è anche presidente dell'Aero Club svizzero e la disciplina del volo a vela e la tradizione consolidata del raduno mesolcinese gli stanno particolarmente a cuore. Dopo la comunicazione di Armasuisse, anche il Municipio di San Vittore si è attivato scrivendo a Berna a due riprese per perorare la causa degli organizzatori. Come spiega da noi contattata la sindaca Nicoletta Noi-Togni, «il Comune accoglie molto volentieri l'evento, anche perché si tratta di un'iniziativa che porta benefici all'economia della regione». La sindaca sottolinea la vocazione turistica di questo appuntamento fisso. Al tempo stesso assicura che, contrariamente al progetto di espansione dell'area industriale che era stato prospettato dal Cantone, questo genere di attività può convivere senza alcun problema con l'agricoltura attiva nel comparto dell'ex aerodromo e riferisce di contatti e buoni rapporti tra chi pratica il volo a vela e i contadini della zona.

AVL sul Corriere di Como

Di Massimo Moscardi, 26 Dicembre 2018 da www.corrieredicomo.it

Un 2018 soddisfacente e un 2019 già in costruzione, con una serie di eventi in calendario e il desiderio di continuare ad essere un riferimento nel mondo volovelistico. L'Aeroclub Lariano di Alzate ha chiuso un anno denso di soddisfazioni. Tra i risultati spiccano una serie di titoli italiani, conquistati nelle gare d'acrobazia da Massimo Ciceri e Paolo Nava e nelle prove di velocità da Riccardo Brigladori. Sono poi numerosi i piazzamenti nelle più alte posizioni di importanti competizioni nazionali e internazionali, compresi i Campionati del Mondo, riservate agli alianti. Piacevole rivelazione di stagione, Paolo Nava, come spiega Marco Cappelletti, vicepresidente dell'Aeroclub Volovelistico Lariano: «È un giovane del 1999, da pochissimo pilota di aliante, con la passione per le acrobazie. Grazie alla formazione che ha acquisito nella scuola diretta da Marco Biagi, ha conseguito fantastici risultati nonostante la sua giovane età e la "fresca"

abilitazione a questo tipo di volo». La licenza è arrivata nello scorso mese di aprile; a maggio alla sua prima gara ha conseguito un secondo posto, e nella successiva



uscita ha conquistato lo scudetto nella categoria Sport. A settembre, poi, ha fatto suo il Bronzo tricolore nel "libero artistico" alle spalle di Pietro Filippini, già campione del mondo della specialità. La struttura di Alzate è un riferimento a livello territoriale. Da decenni ormai forma piloti e promuove il volo a vela sul territorio. Con la sua scuola organizza e cura il conseguimento della licenza di pilota privato d'aliante. Le lezioni pratiche si tengono tutto l'anno nei giorni di venerdì, sabato, domenica e lunedì. I corsi teorici vengono normalmente effettuati in aeroporto nella frazione di Verzago: sono gratuiti e aperti anche ai non soci. A livello di eventi, per il 2019 sono già in programma una serie di iniziative. L'evento di maggiore rilevanza è il Campionato italiano classe club, in calendario dal 29 aprile al 4 maggio. «Organizzeremo poi sicuramente come ogni anno la giornata "Porte aperte in aeroclub": ma la data non è ancora definita – spiega il vicepresidente – Sarà a maggio o a giugno». Ma non solo: «Nel corso del 2019 saremo presenti in varie scuole superiori della Provincia di Como e oltre, per far conoscere il nostro sport e la struttura di Alzate ai giovani» conclude Cappelletti.

AVL in Germania

Il 2 novembre, il presidente Scaltrini e Valentino Pozzoli sono partiti per andare a rappresentare l'AVL al meeting annuale del volo a vela tedesco. Valentino ha vissuto in Germania ed il suo tedesco e l'esperienza di voli di distanza sono stati fondamentali per presentare il nostro Club ai potenziali ospiti tedeschi.





Lungo la strada si è unito alla spedizione Davide Scaltrini, nipote di Alessandro, che da cinque anni lavora in Schempp Hirth e si è dato disponibile ad aiutare nello



stand espositivo. La cena all'arrivo è stata pantagruelica. La mattina alle 8 però la delegazione dell'AVL era già in sede per preparare lo stand ed accogliere i curiosi. Una marea di gente è stata accolta con lo stile ed il calore italiano aggiungendo salame, parmigiano, Lambrusco e caffè espresso. Gli interessati non sono mancati e diversi piloti hanno preso contatto per venire a volare una settimana in primavera. Alle 17,30 è ora di smontare lo stand e dirigersi verso Weilheim dove Davide ha ospitato i due delegati del club, per poi svolgere una breve visita alla

Schempp-Hirth nella mattinata (domenica) e quindi proseguire verso casa. 1'604 chilometri percorsi in tre giorni e speriamo tanti nuovi ospiti.

AVL in Svizzera



Sabato 10 novembre AVL è stata invece presente all'incontro del volo a vela svizzero a Rorschach sul lago di Costanza con il proprio stand. Presenti ancora una volta Alessandro Scaltrini, Valentino Pozzoli e Davide Scaltrini. Si è partiti il venerdì pomeriggio e per ridurre i costi la cena si è consumata a Brengenz in Austria: ottima oca al

forno accompagnata da cavolo rosso e castagne. Sabato mattina alle 7:20 si scaricava il materiale per lo stand che è stato completato prima delle 8 come da richiesta degli organizzatori svizzeri: la conferenza apriva alle 9:00 ma per evitare ingorghi di auto è stato imposto agli espositori di anticipare le operazioni. Le presenze di piloti erano molto meno che in Germania, comunque c'è stato un discreto numero di contatti a cui è stata consegnata la cartelletta informativa contenente i depliant in tedesco, la cartina della zona di volo e diversi depliant in tedesco realizzati dagli del turismo competenti per il Lago di Como. In totale nei due meeting (Germania e Svizzera) sono state distribuite 50 cartellette informative.

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



World Air Games FAI - La storia infinita

Di Marina Vigorito

Lo scorso 29 novembre ad Ankara, la FAI e l'Associazione Aeronautica Turca (THK) hanno annunciato che i World Air Games FAI in Turchia sono stati spostati dal 2020 al settembre 2022. In una dichiarazione firmata dal presidente FAI Robert Henderson e dal presidente della THK A. Bertan Nogaylaroglu, entrambe le organizzazioni si sono impegnate a realizzare un "evento globale emozionante, coinvolgente, professionale e sicuro" e a creare un prodotto che possa essere lasciato in eredità per le future edizioni dei WAG. I World Air Games della FAI sono il principale evento multisportivo organizzato secondo le regole della Federazione Aeronautica Internazionale, che riunisce i migliori atleti del mondo. Gli ultimi FAI World Air Games si sono tenuti a Dubai, negli Emirati Arabi Uniti, nel 2015 e l'edizione del 2022 in Turchia sarà la quinta. Il Comitato Esecutivo della FAI ha inoltre deciso che nel 2022 i campionati FAI di prima categoria delle discipline sportive aeronautiche incluse nell'evento, quindi anche del volo a vela, dovranno essere svolti all'interno dei WAG. Nel corso del prossimo meeting di marzo a Istanbul, il Bureau dell'IGC dovrà dare indicazioni ai delegati su come gestire le candidature già ricevute per il 2022, tra cui anche quello dell'Italia per i campionati del mondo femminili a Ferrara: se bisognerà trasferire almeno qualcuno di tali eventi in Turchia (per esempio solo una o due classi di gara, N.d.R.), lo schema delle candidature e la suddivisione nei classici due eventi biennali potrebbe subire importanti modifiche.

Comunicato FAI sui WAG 2022

Rivolgendosi ai presidenti dei NAC di ogni parte del mondo (AeCI per l'Italia), il presidente della FAI Bob Henderson ha scritto che:

<< Nell'ultima conferenza generale FAI a Luxor (Egitto), siete stati aggiornati sui WAG, e abbiamo citato il primo incontro della Commissione di Coordinamento tra i rappresentanti del THK e quelli della FAI. Tale dibattito è stato produttivo, approfondito, rispettoso e sincero, sotto la guida congiunta del presidente THK Nogaylaroglu e di me stesso. C'è stato consenso unanime sulle enormi opportunità per i WAG della FAI e, al contempo, sulla perfetta occasione per dare visibilità al THK e alla Turchia. Per sfruttare al meglio queste opportunità e realizzare un evento agonistico equo e sicuro, la FAI e il THK hanno convenuto che la data prevista debba essere posticipata dal 2020 al settembre del 2022. L'evento di allenamento e prova, inizialmente previsto per il prossimo settembre, avrà luogo nel 2020.

L'Executive Board della FAI ha trovato incoraggiamento nel supporto espresso dal direttivo del THK e dai presidenti di ogni Commissione di Specialità della FAI (IGC per il volo a vela), riguardo all'importanza dei "Giochi olimpici dell'aria". Il bisogno di modificare l'idea dei WAG e il modo di approcciarvisi è stato evidente in una email inviata dai presidenti delle Commissioni di Specialità all'Executive Board in data 24 novembre 2018.

Sono convinto che le nuove date saranno accolte con piacere dalle controparti della FAI. Per noi, il cambio di date offre un più ampio ventaglio di proposte per meglio coordinarci coi NAC, coi presidenti delle Commissioni, con le squadre organizzative e coi piloti. Nel frattempo potrete approfondire il rapporto di ogni singolo NAC con il Comitato Olimpico nazionale di riferimento (CONI per l'Italia).

L'Executive Board della FAI ha deliberato a fine novembre, al fine di promuovere i WAG del 2022, che:

- tutti i campionati mondiali o continentali di "categoria 1" delle discipline incluse nei WAG2020 dovranno svolgersi all'interno dei WAG 2022. I Campionati verranno reimpostati in maniera appropriata per questo evento;
- un gruppo di lavoro verrà creato all'interno dell'Executive Board per definire le raccomandazioni riguardo al formato e alla struttura delle competizioni per ciascuna specialità; ne faranno parte membri del Board, del THK, della CASI ed eventualmente altre persone aggiuntive;
- il gruppo di lavoro farà un primo rapporto al Board entro l'11 gennaio 2019, descrivendo tra l'altro i passi successivi.

Nel frattempo l'Executive Board e il team HO continueranno a lavorare con le Commissioni di Specialità (IGC per il volo a vela) aiutandole a sviluppare le proprie specifiche idee e i piani per i WAG. Il Board è consapevole che le decisioni delle Commissioni potranno condurre a cambiamenti nelle relative specialità agonistiche allo scopo di "renderle adatte ai WAG". Il Board crede inoltre che tali cambiamenti saranno di supporto al lavoro per realizzare il progetto "One FAI" (una FAI) attraverso la collaborazione per questo importante obiettivo.

Per mantenere vivo l'impulso e focalizzare il lavoro, il nostro direttore Sport & Events, Markus, si metterà presto in contatto con le Commissioni per accordarsi sui prossimi passi e lavorare ad un'agenda condivisa. Dal rapporto dell'11 gennaio ci aspettiamo una conferma dei nuovi principi ispiratori sulla condotta dei WAG 2022. È chiaro che poi ci sarà bisogno di ulteriori discussioni e di coordinamento delle idee e degli sforzi sui format specifici, sulle regole ecc. L'obiettivo chiave ora è di mettere le Commissioni intorno a un tavolo e impegnarsi a progettare un grandioso prodotto di cui tutti possano essere orgogliosi.

Grazie a tutti voi per il vostro rinnovato appoggio, e mi auguro che insieme creeremo i "Supercharged FAI World Air Games 2022" (*metteremo il turbo ai WAG 2022, N.d.T.*). >>

Database meteo dal 2013

Gli appassionati di meteo probabilmente già conosceranno il sito <https://earth.nullschool.net/>

Il sito è nato 5 anni fa: per festeggiare la ricorrenza, da pochissimo gli sviluppatori hanno implementato una nuova funzione, ovvero la possibilità di andare "indietro nel tempo" nei database e visualizzare i dati di una certa data e ora. Questo quanto scrivono sulla loro pagina Facebook: "La scorsa settimana, earth.nullschool.net ha avuto il suo anniversario di lancio per 5 anni.

Per festeggiare, ora c'è una finestra di dialogo per la selezione della data per tornare rapidamente indietro nel tempo e consultare i dati storici del vento. È tutto lì, ogni tre ore a ogni livello di pressione, a partire dal lancio il 9 dicembre 2013. Altre fonti di dati (come i livelli di particolato e di chimici) sono state aggiunte nel corso degli anni, quindi non risalgono fino al 2013. Ma tutti i dati sono stati mantenuti e sono ora facilmente accessibili. Divertitevi!"

Questo è probabilmente uno strumento prezioso, per esempio, per analizzare nel dettaglio un volo di particolare interesse caricato sul sito OLC. Che vento c'era, quali erano le condizioni meteo quel tal giorno a quella tale ora quando quel pilota ha fatto quel bel volo?

Programmi Volo Libero 2019

Di Gustavo Vitali - Ufficio Stampa FIVL

Il Volo Libero in parapendio e deltaplano si appresta ad affrontare l'anno nuovo con tutte le carte in regola per i migliori successi.

A cavallo tra la fine del 2018 e la Befana 2019 si è volata la prima edizione della Winter Cup Sicilia che ha coinvolto tutte le realtà di volo libero dell'isola. Ben 70 piloti di parapendio provenienti da tutta Italia e dall'estero hanno levato le loro vele dal letargo invernale, un indiscusso successo di partecipazione. Non hanno intaccato il generale entusiasmo le difficoltà con le quali gli organizzatori hanno dovuto fare i conti a partire dalla meteo non eccellente a dispetto delle aspettative. Alla fine hanno trovato il sito giusto per due voli: Niscemi in provincia di Caltanissetta. Dal decollo Belvedere, una terrazza panoramica a 322 metri d'altitudine con una magnifica vista sulla piana di Gela, la moltitudine di parapendio colorati si è alzata in cielo percorrendo tragitti ragguardevoli per la stagione invernale prima di toccare terra.

Al termine sono state stilate tre classifiche: "Open" con vittoria di Marco Busetta, geologo di Paternò, seguito da Alfio Ragaglia di Giarre e da Federico Brown Manzone di Pedara, tutti piloti del catanese. A pari merito con Brown Manzone un ragusano trapiantato a Bologna, Alberto Vitale, pilota come Busetta del team azzurro. Nella categoria "Serial" vittoria del palermitano Ciro Spataro, seguito dai catanesi Nicola Scorza e Francesco Formica. Altri due palermitani nella categoria "Sport": primo Walter Lo Giudice e terzo Alessandro De Vivo. In mezzo a loro, mosca bianca tra tanti siciliani, Flavio Perona di Torino.

Il grande successo dell'evento ha gettato le basi per la nascita di un nuovo progetto: il Campionato Regionale Siciliano (CResi), patrocinato dalla FIVL come la Winter Cup.

Una pagina importante per il volo in deltaplano si aprirà in Friuli tra il 12 e il 27 luglio dove l'Italia ospiterà la **XXXII edizione dei Campionati del Mondo di deltaplano con base a Tolmezzo** (Udine). Per la prima volta l'evento non si svolgerà in una singola nazione, ma le gare si estenderanno ai cieli delle vicine Austria e Slovenia. L'organizzazione, a cura di Aero Club Lega Piloti e FlyVe sta lavorando a pieno regime per garantire il massimo successo alla competizione.



**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

Invece attendono al successo agonistico i piloti del team azzurro di deltaplano nove volte campione del mondo e quattro campione d'Europa.

Subito dopo dal 5 al 18 agosto la squadra nazionale di parapendio, vice campione d'Europa in carica, volerà a **Kruscevo in Macedonia**, sito che la federazione internazionale ha scelto per la disputa della 16a edizione dei Campionati del Mondo di questa specialità. Il CT della squadra, il milanese Alberto Castagna, è già al lavoro per scegliere i componenti del team in base ai risultati delle gare previste dal calendario ufficiale dell'Aero Club Lega Piloti.

Corso aggiornamento istruttori

Sergio De Marco, vicepresidente dell'AeC Rieti, ci informa che a seguito delle molteplici richieste pervenute a riguardo, l'Aero Club di Rieti "Alberto Bianchetti" sta organizzando un corso di aggiornamento per gli istruttori di aliante nelle date del 16 e 17 Marzo. Gli interessati possono far pervenire la loro richiesta di adesione entro e non oltre il 28 febbraio 2019 al fine di consentire la migliore organizzazione del corso. Per modalità e richieste riguardanti l'iscrizione si prega di contattare la segreteria (orari dal martedì alla domenica 9-13 e 14-17,30) al numero 0746-203637 o di inviare una mail a: info@aeroclubrieti.it

Piegatura paracadute a Varese

L'Aero Club Adele Orsi di Varese informa i lettori che dal 1° Febbraio 2019 la propria stazione di piegatura paracadute offrirà un nuovo tipo di servizio legato al ripiegamento dei paracadute di salvataggio. La nuova proposta prevede la possibilità di poter lasciare presso la nostra struttura la documentazione relativa al paracadute (libretto e rapporti di ispezione). Inoltre sarà a cura di ACAO il controllo e la gestione burocratica quando prossimo a scadenza. Questa nuova opzione è stata aggiunta a fronte di richiesta da parte di clienti/soci che purtroppo, in seguito allo smarrimento del libretto, si sono trovati costretti a richiederne una nuova emissione. A partire dal 1° Febbraio 2019 saranno validi i seguenti listini: Ripiegatura standard: € 80,00; Ripiegatura standard, gestione e conservazione libretto presso gli uffici ACAO: € 100,00; Ripiegatura standard ed emissione del libretto: € 130,00. Aero Club Adele Orsi Tel. 0332-310073

Commissariamento dell'AeCI e sentenza del TAR

Lo scorso 4 gennaio è stata pubblicata la sentenza del TAR del Lazio sul ricorso presentato da Giuseppe Leoni, ex presidente ed ex commissario dell'Aero Club d'Italia, sentenza che accoglie il ricorso, avendo come base un parere dell'Avvocatura dello Stato sulla non cumulabilità ai fini del computo dei mandati delle cariche di Commissario e Presidente che Leoni ha mantenuto per quasi 17 anni ininterrottamente. Nel 2017 infatti Leoni veniva rieletto per la terza volta presidente dell'AeCI dall'assem-

blea formata in gran parte dai presidenti degli aeroclub federati. I suoi mandati presidenziali erano stati alternati a due mandati quale Commissario Straordinario.

Nel 2018 la nomina di Leoni alla presidenza AeCI veniva bloccata dai ministeri competenti, che invece affidavano l'ente ad un nuovo Commissario Straordinario, il prof. Avv. Pierluigi Matera, proprio con la motivazione dell'equivalenza tra ruolo di commissario e ruolo di presidente. Mancando al commissariamento 2018 altre motivazioni (forse si potevano inserire, ma qualcuno deve aver preferito non gravare l'atto con ulteriori carichi politici e giuridici), oggi tale atto di commissariamento è stato giudicato illegittimo dal TAR. Tocca ora ai ministeri riprendere il percorso di nomina di Leoni, che si era interrotto oltre un anno fa. Il TAR ha ritenuto irrilevanti le espressioni delle parti intervenute "ad opponendum" tra le quali l'avv. Basso della FIVL e i presidenti di alcune associazioni e club locali, che avevano cercato di far puntare i riflettori sulla sospensione di Leoni dal CONI (31 maggio 2017) in seguito alla condanna per peculato in primo grado di giudizio, oltre ad altre osservazioni sull'inefficienza dell'AeCI sotto la gestione Leoni.

La Presidenza del Consiglio, il Ministro dei Trasporti e alte cariche dello Stato stanno ricevendo in questi giorni lettere sdegnate da parte di singoli piloti e di alcuni presidenti di associazioni, tra i quali per esempio il presidente dell'Aero Club Milano avv. Antonio Giuffrida.

In questi ultimi giorni di gennaio le consultazioni e l'attività sono frenetiche. Non sappiamo davvero fare previsioni su quanto avverrà. Giuseppe Leoni, ex senatore della Repubblica per la Lega Nord della quale è stato tra i fondatori, appartiene politicamente al gruppo minoritario che fa riferimento a Umberto Bossi; tuttavia alcuni osservatori notano che una delle personalità più influenti nella attuale Lega, il senatore Giorgetti, è legato da antica amicizia con Leoni che lo accompagnò dal ruolo di sindaco di un comune verso una carriera politica di più ampio orizzonte.

D'altro canto il senatore Urso, in quota Fratelli d'Italia, ha presentato in parlamento un'interrogazione dai toni forti, nella quale sottolinea con enfasi la "perdita dei requisiti di onorabilità", alcune carenze gestionali e cita in particolare il parere negativo emesso verso la nomina di Leoni alla presidenza AeCI da parte del Ministero della Difesa, uno dei tre ministeri vigilanti sull'ente.

Né si può dimenticare l'attuale situazione del CONI, guidato da Malagò ma che per atto del governo ha perso il diretto controllo su un'ingente volume di denaro pubblico, in seguito all'attribuzione della gestione dei fondi per lo Sport ad un'apposita società che risponde direttamente al Governo. Il CONI, che a Leoni tolse la rappresentatività per la perdita dei requisiti (condanna in primo grado), oggi potrebbe cercare una sponda politica nella Lega proprio attraverso contatti con i suoi maggiori esponenti.

L'intera sentenza del TAR del Lazio, che annulla il commissariamento dell'AeCI e rimanda al governo la dovuta nomina del presidente, è disponibile online (codice QR qui accanto).





Campionati del Mondo di Acrobazia in Aliante

A Zbraslavice ottimi risultati per la squadra italiana

*Luca Bertossio Oro nei programmi sconosciuti
e Argento in generale (a un soffio dal primo)*

Quinto posto “per nazioni” agli Italiani della categoria Avanzata

<https://www.facebook.com/wgac2018/>



Un giovane pilota della Categoria Avanzata, riservata ai piloti che non desiderano affrontare a livello competitivo le manovre più rapide e inerziali

Risultati finali individuali, categoria Illimitata

- 1° posto: Ferenc Toth, Ungheria
- 2° posto: Luca Bertossio, Italia
- 3° posto: Moritz Kirchberg, Germania

Classifica a squadre, categoria Illimitata

- 1° posto: Germania
- 2° posto: Ungheria
- 3° posto: Repubblica Ceca

Risultati finali individuali, categoria Avanzata

- 1° posto: Jonas Langenegger, Svizzera
- 2° posto: Tomáš Barton, Repubblica Ceca
- 3° posto: Josef Rejent, Repubblica Ceca

Classifica a squadre, categoria Avanzata

- 1° posto: Repubblica Ceca
- 2° posto: Polonia
- 3° posto: Romania

<http://www.civa-results.com>



Luca Bertossio e il team italiano accanto allo Swift S-1 personale, che reca le insegne dei suoi sponsor

Le prossime edizioni dei Mondiali di acrobazia in alianti

**22° campionato FAI acrobazia in alianti, Illimitata
e 10° campionato FAI acrobazia in alianti, Avanzata**

Dal 18 al 28 luglio 2019 a Deva (LRDV), in Romania

Quota d'iscrizione: 700 Euro per i piloti, 250 Euro per i membri accompagnatori

Costo dei traini: 65 Euro a 1.250 m; 50 Euro a 600 m

Presidente della Giuria: Manfred Echter

Primo Giudice: Philippe K uchler, e sette giudici provenienti dai team delle nazioni in gara



Gianfranco Lagi del "Blue Team" Italia nella categoria Avanzata, con lo Swift



Gli alianti riposano nell'hangar di Zbraslavice: qui l'uscita al mattino

| ank | Team | Pilot | Aeroplane | Registration | Fr/Known | Unkwn #1 | Fr/Unkwn | Unkwn #2 | Unkwn #3 | Totals | O'all % |
|-----|------|---------------------|-----------|--------------|----------|----------|----------|----------|----------|---------|---------|
| 1 | HUN | Ferenc Toth | Swift S-1 | HA-7022 | 1793,60 | 1403,72 | 1429,72 | 1459,77 | 1495,25 | 7582,06 | 73,470 |
| 2 | ITA | Luca Bertossio | Swift S-1 | D-6081 | 1707,93 | 1498,09 | 1449,70 | 1479,70 | 1409,90 | 7545,32 | 73,114 |
| 3 | GER | Moritz Kirchberg | Swift S-1 | D-3735 | 1528,75 | 1422,16 | 1549,65 | 1424,28 | 1368,21 | 7293,06 | 70,669 |
| 4 | HUN | János Szilágyi | Swift S-1 | HA-7022 | 1799,81 | 1458,91 | 1448,15 | 1272,54 | 1280,37 | 7259,78 | 70,347 |
| 5 | GER | Eugen Schaal | Swift S-1 | D-8139 | 1731,37 | 1406,63 | 1240,20 | 1428,81 | 1405,18 | 7212,19 | 69,886 |
| 6 | AUT | Siegfried Mayr | Swift S-1 | OE-5554 | 1623,17 | 1367,80 | 1454,02 | 1359,92 | 1302,71 | 7107,63 | 68,872 |
| 7 | CZE | Přemysl Vávra | Swift S-1 | OK-2151 | 1590,49 | 1353,07 | 1385,56 | 1428,37 | 1302,71 | 7060,19 | 68,413 |
| 8 | GER | Eberhard Holl | Swift S-1 | D-9630 | 1567,48 | 1325,05 | 1410,20 | 1342,96 | 1243,24 | 6888,92 | 66,753 |
| 9 | RUS | Vladimir Ilinsky | Swift S-1 | RA-0421A | 1696,84 | 1413,71 | 1384,71 | 1083,04 | 1174,06 | 6752,35 | 65,430 |
| 10 | CZE | Miroslav Červenka | Swift S-1 | OK-2151 | 1796,08 | 1145,73 | 1310,68 | 1326,43 | 1114,01 | 6692,93 | 64,854 |
| 11 | HUN | Janos Sonkoly | Swift S-1 | HA-7022 | 1565,21 | 1050,64 | 1295,61 | 1072,75 | 1245,08 | 6229,27 | 60,361 |
| 12 | GER | Michael Spitzer | MDM-1 Fox | D-1187 | 1295,55 | 1210,59 | 1452,60 | 1055,12 | 1125,52 | 6139,39 | 59,490 |
| 13 | POL | Stanisław Makula | Swift S-1 | SP-3529 | 1503,98 | 1219,68 | 1383,63 | 1076,40 | 935,17 | 6118,87 | 59,291 |
| 14 | AUT | Bernhard Behr | Swift S-1 | OE-5554 | 1469,99 | 1212,32 | 1270,37 | 1103,44 | 919,49 | 5975,62 | 57,903 |
| 15 | AUT | Gabriel Stangl | MDM-1 Fox | OE-5666 | 1411,40 | 1246,33 | 1345,58 | 983,93 | 959,95 | 5947,19 | 57,628 |
| 16 | CZE | Miroslav Černý | Swift S-1 | OK-2100 | 1528,64 | 1054,22 | 1061,53 | 933,10 | 1195,67 | 5773,16 | 55,941 |
| 17 | CZE | Lucie Pešková | Swift S-1 | OK-2151 | 1324,05 | 1120,15 | 1287,30 | 1003,79 | 969,52 | 5704,82 | 55,279 |
| 18 | POL | Jan Makula | Swift S-1 | SP-3529 | 1198,51 | 1260,01 | 1159,19 | 1148,83 | 897,08 | 5663,62 | 54,880 |
| 19 | POL | Piotr Lewandowski | Swift S-1 | SP-3529 | 1386,27 | 1112,14 | 1119,20 | 1031,02 | 1002,31 | 5650,94 | 54,757 |
| 20 | GER | Sebastian Diriam | MDM-1 Fox | D-1187 | 1070,59 | 1058,57 | 1198,85 | 1086,69 | 1193,11 | 5607,80 | 54,339 |
| 21 | USA | Eric Lentz-Gauthier | Swift S-1 | SP-3529 | Disq. | 1114,42 | 1241,41 | 1395,41 | 1248,46 | 4999,70 | 48,447 |
| 22 | RUS | Georgiy Kaminskiy | Swift S-1 | RA-0421A | 1622,92 | | | | | 1622,92 | 15,726 |

Contest Director: Vladimír Machula (CZE), Contest Chief Judge: Philippe Kuechler (SUI), Scoring Director: Lenka Rejentová (CZE), Flight Director: Tomáš Jung (CZE)
 Judges: Steff Hau (GER), Tamara Dvornikova (UKR), Maciej Bialek (POL), Bernard Courtis (FRA), Zuzana Danhelová (CZE), Bela Guray (HUN), Hiroyuki Kanao (JPN), Alain Dugas (FRA)
 Judges Assistants: Georg Dörder, Martin Wörmel, Gayana Suprunenko, Jerzy Wójcicki, Rémy Louvel, Juraj Danihel, István Fazekas, Olga Romashova, Florence Charbonie
 Jury members: Manfred Ecker (GER), Madelyne Delrow (FRA), Jerzy Makula (POL)

La classifica finale Illimitata. Bertossio, unico italiano, è secondo a una frazione percentuale dal vincitore F. Toth (Ungheria)



Il traino Pawnee impegnato a portare in quota un aliante del mondiale. Numerosi piloti possono condividere lo stesso aliante nella gara, grazie alla rapida sequenza di prove individuali, riducendo i costi e i disagi delle trasferte internazionali



L'aliante Swift S-1 durante il traino

Tra i programmi "sconosciuti" Luca Bertossio ha invece ottenuto il miglior piazzamento nel primo e secondo programma sconosciuto (P2 e P3), secondo posto nel terzo programma sconosciuto (P5), aggiudicandosi così la medaglia d'Oro in questa speciale classifica. Nonostante si sia laureato vice Campione del Mondo di acrobazia in aliante e Campione del Mondo nei programmi sconosciuti, Luca in un lungo post sulla sua pagina Facebook ha definito questo campionato "pieno di difficoltà e senza alcun regalo".

Con i suoi 28 anni Luca Bertossio ha già raggiunto traguardi importanti: l'acrobazia è per lui ora una professione, e nella bacheca conta 7 medaglie d'Oro, 7 d'Argento e 5 di Bronzo, oltre ai vari titoli vinti come quello di Campione Olimpico WAG 2015. Una delle attività che lo hanno visto impegnato professionalmente è stato l'addestramento della squadra nazionale della Romania, che in questo Mondiale ha conquistato il terzo posto per nazioni nella categoria Avanzata.

| rank | Team | Pilot | Aeroplane | Registration | Fr/Known | Unkwn #1 | Fr/Unkwn | Unkwn #2 | Unkwn #3 | Totals | O/all % |
|------|------|-------------------------|-----------|--------------|----------|----------|----------|----------|----------|---------|---------|
| 1 | SUI | Jonas Langenegger | MDM-1 Fox | HB-3241 | 1367,07 | 1197,90 | 1125,10 | 1143,25 | 1084,01 | 5917,33 | 72,339 |
| 2 | CZE | Tomáš Bartoň | Swift S-1 | OK-2151 | 1433,02 | 966,78 | 1186,74 | 1242,73 | 1068,74 | 5898,01 | 72,103 |
| 3 | CZE | Josef Rejent | Swift S-1 | OK-2151 | 1371,59 | 1123,76 | 1183,52 | 1113,41 | 1083,64 | 5875,92 | 71,833 |
| 4 | POL | Michał Klimaszewski | MDM-1 Fox | SP-3828 | 1217,84 | 1156,50 | 1139,84 | 1143,67 | 1069,85 | 5727,71 | 70,021 |
| 5 | POL | Sławomir Cichoń | Swift S-1 | SP-3529 | 1339,04 | 1147,20 | 949,69 | 1170,26 | 978,53 | 5584,72 | 68,273 |
| 6 | CZE | Aleš Ferra | Swift S-1 | OK-2100 | 1361,32 | 1039,89 | 880,91 | 1208,16 | 1032,65 | 5522,93 | 67,518 |
| 7 | CZE | Lukáš Pařízek | MDM-1 Fox | OK-7801 | 1378,26 | 1067,20 | 1060,22 | 1029,61 | 937,99 | 5473,28 | 66,911 |
| 8 | CZE | David Beneš | Swift S-1 | OK-2100 | 1347,35 | 1120,78 | 942,51 | 984,32 | 1018,56 | 5413,52 | 66,180 |
| 9 | HUN | Miklós Hoós | Swift S-1 | HA-7022 | 1235,32 | 1100,42 | 1063,84 | 1104,63 | 907,82 | 5412,02 | 66,162 |
| 10 | ROU | Lorand Daroczi | Swift S-1 | HA-7022 | 1312,26 | 1080,95 | 1050,91 | 1040,22 | 921,71 | 5406,05 | 66,089 |
| 11 | GER | David Tempel | SZD-59 | D-4570 | 1399,19 | 1097,49 | 909,63 | 1116,78 | 875,22 | 5398,31 | 65,994 |
| 12 | ROU | Octav Alexan | SZD-59 | D-6668 | 1311,76 | 1041,93 | 965,97 | 954,23 | 1040,78 | 5314,67 | 64,971 |
| 13 | ITA | Pietro Filippini | Swift S-1 | OE-5707 | 1323,84 | 1096,24 | 752,61 | 1073,60 | 1050,67 | 5296,97 | 64,755 |
| 14 | GER | Mathias Muehlbacher | MDM-1 Fox | D-6660 | 1348,90 | 956,47 | 882,69 | 1108,09 | 947,51 | 5243,67 | 64,103 |
| 15 | ROU | Ciprian Lupas | Swift S-1 | HA-7022 | 1270,09 | 1111,88 | 876,87 | 965,06 | 973,31 | 5197,21 | 63,536 |
| 16 | ITA | Marco Biagi | Swift S-1 | OE-5707 | 1203,08 | 1137,46 | 1023,14 | 875,78 | 889,87 | 5129,32 | 62,706 |
| 17 | GBR | Will Jones | MDM-1 Fox | G-CFOX | 980,20 | 958,35 | 1027,95 | 1108,60 | 1032,74 | 5107,84 | 62,443 |
| 18 | ROU | Zsolt Gal | SZD-59 | D-6668 | 1254,72 | 1078,30 | 917,32 | 1055,44 | 801,77 | 5107,54 | 62,439 |
| 19 | AUT | Jürgen Hintermayr | MDM-1 Fox | OE-5666 | 1174,47 | 1105,19 | 915,57 | 926,76 | 915,88 | 5037,86 | 61,588 |
| 20 | ITA | Gianfranco Lagi | Swift S-1 | OE-5707 | 1264,44 | 1091,12 | 900,97 | 1123,76 | 842,85 | 5023,15 | 61,408 |
| 21 | POL | Wojciech Galuszka | Swift S-1 | SP-3529 | 1258,92 | 899,65 | 914,46 | 1079,75 | 862,63 | 5015,40 | 61,313 |
| 22 | GER | Sebastian Scholz | MDM-1 Fox | D-6660 | 1031,05 | 1094,16 | 985,11 | 1024,81 | 836,46 | 4971,59 | 60,777 |
| 23 | GBR | Carl Cox | MDM-1 Fox | G-CFOX | 1324,42 | 889,21 | 834,67 | 955,70 | 946,16 | 4950,17 | 60,516 |
| 24 | ARG | Eduardo Arturo Bolster | MDM-1 Fox | HB-3241 | 1218,18 | 713,77 | 1005,96 | 1103,75 | 895,87 | 4937,53 | 60,361 |
| 25 | GER | Holger Geusen | SZD-59 | D-6668 | 1295,73 | 1065,41 | 833,04 | 926,57 | 815,75 | 4936,50 | 60,348 |
| 26 | LTU | Tomas Kuzmickas | MDM-1 Fox | D-9690 | 1309,72 | 1052,02 | 743,92 | 928,83 | 816,74 | 4851,24 | 59,306 |
| 27 | GBR | Joel Halliwell | MDM-1 Fox | G-CFOX | 1167,59 | 1061,53 | 1025,25 | 1108,80 | 299,09 | 4662,26 | 56,996 |
| 28 | LTU | Aurimas Bezaras | MDM-1 Fox | D-9107 | 1085,59 | 1006,83 | 602,88 | 1131,55 | 807,13 | 4633,98 | 56,650 |
| 29 | LTU | Andrius Šiožinys | MDM-1 Fox | D-9690 | 1089,34 | 638,57 | 780,04 | 992,28 | 974,96 | 4475,19 | 54,709 |
| 30 | LTU | Žilvinas Lidžius | MDM-1 Fox | D-9107 | 1226,91 | 763,28 | 679,78 | 994,03 | 767,84 | 4431,84 | 54,179 |
| 31 | GER | Helge Schulz zur Wiesch | MDM-1 Fox | D-1187 | 947,81 | 763,96 | 859,70 | 905,54 | 689,74 | 4166,75 | 50,938 |
| 32 | GBR | Paul Conran | MDM-1 Fox | G-CFOX | 977,41 | 810,59 | 791,36 | 472,71 | 1022,01 | 4074,08 | 49,805 |
| 33 | POL | Patrycja Pacak | MDM-1 Fox | SP-3828 | 870,85 | 755,02 | 778,67 | 1052,97 | 580,33 | 4037,85 | 49,362 |
| 34 | JPN | Takashi Sakai | Swift S-1 | SP-3529 | 872,35 | 963,12 | 217,79 | 1096,96 | 734,66 | 3884,89 | 47,493 |
| 35 | AUT | Gerhard Saumwald | MDM-1 Fox | OE-5666 | 146,50 | 803,77 | 550,34 | 851,92 | 540,86 | 2893,40 | 35,372 |

Categoria Avanzata: i tre piloti italiani Filippini, Biagi e Lagi hanno conquistato il 5° posto a Squadre

Nella categoria Avanzata hanno partecipato altri piloti italiani: il team composto da Pietro Filippini, Marco Biagi e Gianfranco Lagi ha conquistato il quinto posto nella specialità a squadre mentre nella classifica generale si sono piazzati rispettivamente 13°, 16° e 20°.



I piloti ripassano il programma di volo e restano concentratissimi prima della prestazione

Sulla sua pagina facebook, Bertossio ha raccontato in alcuni punti salienti la sua esperienza a Zbraslava:

Ero fiducioso ma nel P1 finisco quinto a pochi punti dal gruppo leader. Peccato per la medaglia ma ero consapevole che il Mondiale è fatto da sei voli quindi ho proseguito con la massima concentrazione.

Ho rimontato in progressione mettendo dietro tutti fino al P4, vincendo due Programmi singoli del mondiale, il P2 e il P4, rimanendo così con 50 punti di margine fino al P5 che, per sfortuna della sorte ho dovuto volare come secondo in ordine di decollo (non è propriamente sinonimo di vantaggio, tanto meno in un volo di finale, perché la fortuna sta nel decollare dopo un buon numero di voli eseguiti dagli altri piloti, per poterli studiare e interiorizzare).

Purtroppo il P5 era un programma più complesso del previsto; volando per primo ho dovuto sperimentare le insidie senza aver potuto osservare proficuamente i miei avversari. Finisco comunque secondo nel ranking del P5, indice che non è stata affatto una cattiva prova...

Purtroppo per me e per l'Italia il mio avversario Ferenc Toth ha tirato fuori, dopo cinque voli del Mondiale abbastanza sottotono, il Campione che tanto ammiro!

In sostanza il mio distacco assomma a soli 37 punti su 7.852, pari allo 0,48% di un voto umano che mi hanno separato da quel Titolo... ma volete sapere una cosa? La strada per quel titolo è dura, in salita, piena di insidie, lacrime sangue e sudore così come di sorrisi, gioie, soddisfazioni e milestones raggiunte... è la strada che ho scelto e che vivo nel cuore mio e in quello di chi crede in me. Non



Soprattutto all'estero, l'acrobazia richiama molti giovani, anche se brevettati da poco tempo

cambia nulla... è solo che dietro l'angolo c'è ancora un pezzo prima della vetta. Se siamo arrivati fin qui... ce la faremo!

Ho imparato molto e faccio tesoro di tutto questo, sto diventando sempre più forte, progredendo tra tentativi ed errori e consolido in me il sogno che è ora più che mai immutato.

Sono onesto e sincero quando affermo che è stato un campionato pieno di difficoltà e senza alcun regalo (per chi non lo sapesse non abbiamo ancora un giudice italiano nella giuria internazionale) e con voti a volte discutibili. Ma anche i giudici sono persone e sbagliano come noi piloti, mi congratulo con chi di loro ha fatto un ottimo lavoro.

Ringrazio di cuore chi ha tifato e creduto in me, per chi aggiornava in maniera compulsiva le classifiche per vedere la mia posizione apparire lassù al primo posto e regalarsi quel brivido unico.



Luca Bertossio mostra l'Argento generale e l'Oro nei programmi sconosciuti

I ringraziamenti

A Sara Della Moretta che ha fatto un mondiale nel Mondiale per quanto mi ha aiutato, sopportato e supportato, è stato bello, unico, pazzesco Amore. Alla mia grande famiglia: Vincenzo, Cristina, Bepi e Teresa che spero di aver reso comunque fieri di me. Ai miei investitori Riccardo e Giorgio che credono in me così tanto da farmi volare con il miglior aliante acrobatico al Mondo. Riusciremo a farcela, è una promessa! A Sándor Kátóna per essere da otto anni il mio coach e per avermi aiutato a conquistare 7 Ori, 7 Argenti e 4 Bronzi in questi anni, sei grande Sándor! A Pietro Filippini e tutto il Team Italia che ha "sofferto" con me quel volo di finale e che è per me fonte di rispetto ed ispirazione, grazie per ogni sforzo e risata insieme. A Andrea Mastrolilli per avermi aiutato da mental coach in questi giorni a distanza, grazie di cuore. A tutti i miei sponsor Red Bull, Sparco, BCC Credito Cooperativo, Method Seven - Sky FP3 Photography, Fly & Joy, LX Navigation, Clouddancers, GbR e alle persone che compongono di fatto tutte queste belle realtà, senza di voi tutto questo non si poteva fare. Miglioreremo insieme! A tutti i piloti, aiutanti, trainer che fanno parte di una delle tante famiglie di cui il volo mi circonda. Infine genericamente grazie a tutte quelle persone che mi hanno scritto su ogni piattaforma in questi giorni, è stato emozionante ricevere tutti quei messaggi lieti e positivi. Levo qualche sassolino dalle scarpe: per chi da Italiano non ha tifato per me posso solamente avere la compassione di commentare con un "provateci voi". Non è stata inserita la mia figura d'attacco per gli sconosciuti mentre tutte le altre nazioni hanno avuto questo privilegio una o più volte... senza molti giri di parole, con quella figura o più tecnicamente se si fossero volati sei Programmi, le cose sarebbero andate diversamente e non per 37 punti... non ho sentito ad ora pareri discordanti, nemmeno dai miei stessi avversari... ma queste sono le gare. A tutti voi sappiate che Vi ho avuto sempre nel cuore, volo dopo volo. Vice Campione del Mondo e Campione del Mondo nei programmi sconosciuti sono comunque risultati più che onorevoli per me e per l'Italia. E l'inno nazionale... è un bel-



Avanzata: Lo svizzero Jonas Langenegger vince e ottiene il trofeo Roland Küng

lissimo momento che si incide nel cuore e nelle memorie di chi ascolta e capisce cosa e quanto valga quella melodia in campo sportivo.

Vi aspetto per godervi o provare l'acrobazia in Aliante

www.bertossio.it ■



Stesso trofeo anche per Ferenc Toth (Ungheria)

HpH 304 MS *Shark*

Prova in volo della versione a decollo autonomo del monoposto Shark

Ottima qualità costruttiva e cura dei dettagli



Un bel 18 metri a decollo autonomo prodotto nella Rep. Ceca. Pur non tra i favoriti nelle gare, l'abitacolo è stato adottato da Binder per i super alianti EB29

La trasferta a Kutná Hora nella Rep. Ceca è relativamente semplice da organizzare: un volo low-cost per Praga con arrivo nel pomeriggio, una piccola auto a noleggio, e via verso questa cittadina a circa un'ora e mezza dalla capitale dove fare una passeggiata in totale solitudine; presto al mattino successivo una visita all'azienda, che si è recentemente allargata ed è curata in ogni dettaglio (pareti senza finestre per mantenere costante la temperatura di lavorazione) e finalmente ha a disposizione spazi enormi, e poi si passa la giornata sul piccolo aeroporto di Podhorany, dove l'HpH è di casa. Questa azienda della Repubblica Ceca è nata costruendo modelli statici di ogni dimensione, estremamente curati, rivolti a musei e collezionisti.



Proporzioni classiche tra abitacolo e capottina



Questo esemplare è stato parzialmente rivestito con pellicole sottili e brillanti, per sperimentare nuovi metodi di finitura

Con il recupero degli stampi e della documentazione originali del Glasflügel 304H è iniziata a metà Anni Ottanta la produzione di un interessante aliante monoposto di 15 metri.

L'HpH non si è limitata a questo, ma ha subito proposto alcune varianti derivate dal progetto originale, prima aggiungendo le winglet e poi creando un Classe Standard e Club detto 304C nel quale l'ala è priva di flap (ricordiamo che la storia ha già dimostrato il successo della trasformazione dell'LS6 in Standard

eliminando i flap, con la nascita dell'LS8).

Questi aliante hanno raccolto un buon risultato di vendite, soprattutto negli USA, UK, Francia e Germania.

Le ambizioni della HpH si sono poi spostate sulla progettazione di un monoposto più moderno (lo Shark) per le classi 15 e soprattutto 18 metri; da qualche anno, mentre la linea di produzione ha ancora molti ordinativi per il monoposto Shark, l'attenzione degli appassionati è puntata sul biposto Twin Shark.



Gran parte delle ali (esclusi gli alettoni) e i coperchi del motore mostrano la pellicola, colore grigio chiaro con particelle riflettenti



La finitura in pellicola non è molto promettente. Equilibrata la linea dell'aliante. I terminali del piano orizzontale sono piegati verso il basso, simulando delle winglet

Descrizione

Il monoposto 304 Shark MS è ormai un classico della produzione HpH. Nato nel 2006, lo Shark mantiene oltre al nome (304) del glorioso aliante Glasflügel solamente alcune soluzioni costruttive, e viene proposto in quattro varianti: aliante puro, oppure motorizzato con jet di cui ho pubblicato la prova sul n. 310 alla fine del 2008, o con FES di sostentamento, e infine a decollo autonomo.

Quest'ultima variante è dotata di un motore retrattile Solo 2625 a carburatore singolo con oltre 50 cavalli la cui installazione è realizzata da Binder che, con la HpH, ha uno storico rapporto di collaborazione.



Un altro esemplare durante la corsa di decollo



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



Il titolare della HpH sul 304MS. Ottimo successo di vendite per tutte e tre le varianti motorizzate (jet, Fes, autonomo)

Esteticamente si riconosce qualche elemento adottato anche da Binder per i suoi esclusivi Classe Libera: l'abitacolo e la prua sono praticamente identici all'EB29, mentre qualche dettaglio è saggiamente copiato dai progetti Glasflügel. La personalità del 304S si esprime nelle winglet corte e piegate, molto simili a pinne di squalo e nel piano di coda con le estremità curve verso il basso. L'insieme offre un'impressione di buon equilibrio delle forme, ma tradisce i tre lustri ormai già trascorsi dalla fase di progetto ad oggi: non c'è il diedro multiplo tanto di moda, né le winglet a sciabola tipiche dei progetti più recenti. L'intersezione tra ala e fusoliera non mostra aumenti dello spessore alare, a differenza di molte realizzazioni moderne. Il montaggio dell'aliante è facile. I metodi di fissaggio delle parti e di connessione automatica dei comandi sono una raccolta dei migliori in uso da



Il bel meccanismo di bloccaggio dei terminali alari

parte dei vari costruttori. Nessun "furto, semplicemente la Glasflügel ha creato gran parte delle ottime idee degli Anni Settanta e Ottanta, e la HpH ha rilevato ciò che restava di tale gloriosa azienda che aveva costruito 1.600 aliante. Le due semiali si incastrano con dei perni in punta di ciascun longherone, poi va inserito il perno di fissaggio singolo centrale. Lo stabilizzatore orizzontale si inserisce sui due perni pivottanti che comandano direttamente l'elevatore, e la parte anteriore viene bloccata da un perno a molla (per lo smontaggio, si inserisce una manopola a vite e si tira indietro aprendo il sistema di blocco. Entrambi sono sistemi identici a quelli comuni sugli aliante Schempp-Hirth.



L'abitacolo ben rifinito e imbottito



La vite di estrazione inserita nel passaggio anteriore. Peccato per la spina di sicurezza, ben visibile ma sporgente sul profilo alare



Un esemplare recente, con il doppio serbatoio d'acqua in coda

I terminali alari si innestano nell'ala principale e vengono bloccati da un perno orizzontale; tale perno ha un pin di sicurezza a molla che protrude leggermente dalla superficie superiore dell'ala (preferirei fosse a filo con la superficie), mentre la trazione del perno avviene con un estrattore da avvitare al meccanismo attraverso un piccolo foro nel bordo d'attacco, come sugli Schleicher.

Il freno ruota a disco è comandato dalla leva dei direttori quando arriva a fondo corsa. Il carico dell'acqua di zavorra avviene rapidamente attraverso un tappo sul dorso dell'ala, mentre lo scarico passa dalle due valvole meccaniche all'infradosso. In coda, sugli esemplari più recenti, sono installati due serbatoi: uno è per il centraggio fine, l'altro per compensare la zavorra nelle ali e ovviamente si scarica in contemporanea.



Carrello: struttura robusta e ottimamente ammortizzata



Dettaglio della pedaliera

L'Assicurazione Ultraleggera!

- ✓ Confrontiamo le migliori assicurazioni sul mercato Italiano ed Estero. **Risparmi fino al 40%!**
- ✓ Ma il prezzo non è tutto, **la nostra offerta pensa alla qualità** con una vasta gamma di garanzie dedicate.
- ✓ Infine, **potrai sempre contare sulla nostra assistenza**, soprattutto nel momento del bisogno!



 **BFB**
Air Insurance Solutions

Partner:

ASCAIR
MARINE & AVIATION INSURANCE BROKERS

Scopri di più, visita il sito:

www.bfbassicurazioni.it/aeronautica/

Contattaci al: 347.1474976 (anche WhatsApp)
Scrivici: airsolutions@bfbassicurazioni.it

Aerodinamica

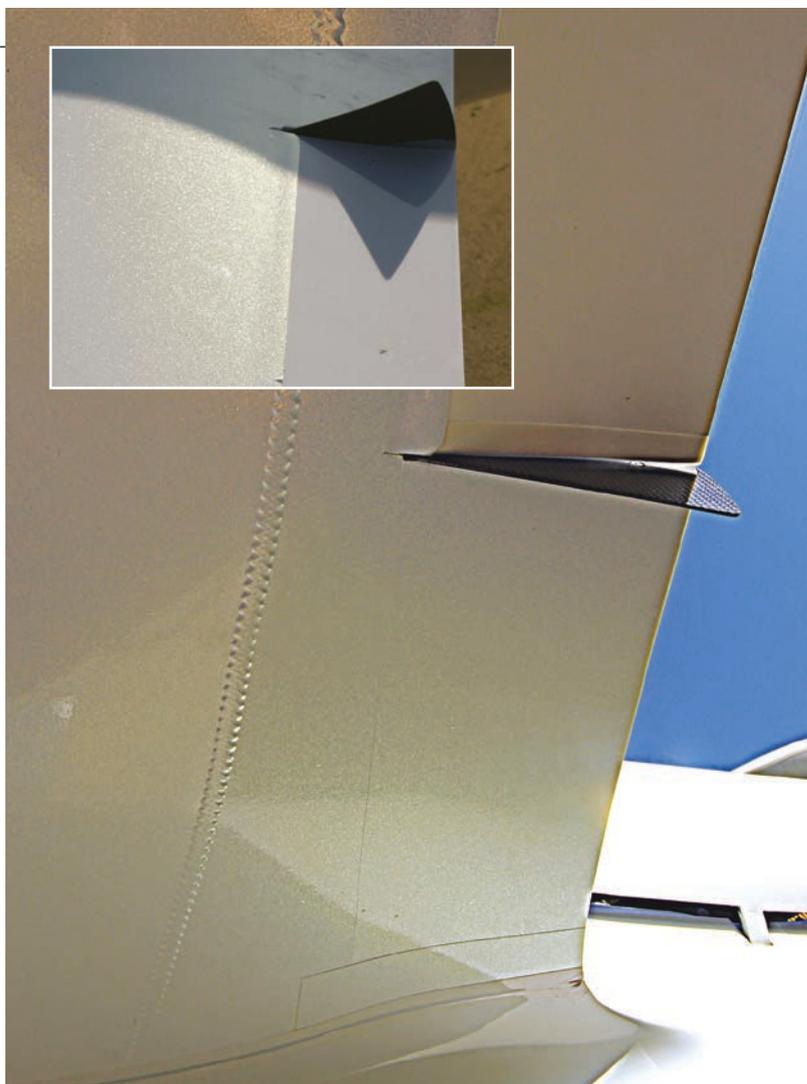
Il profilo alare denominato HpH xn2 è stato studiato da un'università derivandolo principalmente dai lavori di Horstmann e Quast (padri dei profili HQ).

Le modifiche sono state orientate a ridurre la sensibilità alle contaminazioni del profilo dovuti a moscerini e gocce di pioggia. Lo spessore percentuale rispetto alla corda è intorno al 16 % vicino alla radice, e scende al 13,2 % verso le estremità. Valori che oggi sono nella media.

Il modesto sviluppo verticale delle winglet, così come le estremità del piano di coda piegate verso il basso, mi sembrano una trovata estetica e dubito della loro efficacia nel migliorare le prestazioni delle due superfici aerodinamiche.

Tuttavia, è certamente meglio un terminale come questo piuttosto di una winglet grande ma non correttamente calcolata e ottimizzata.

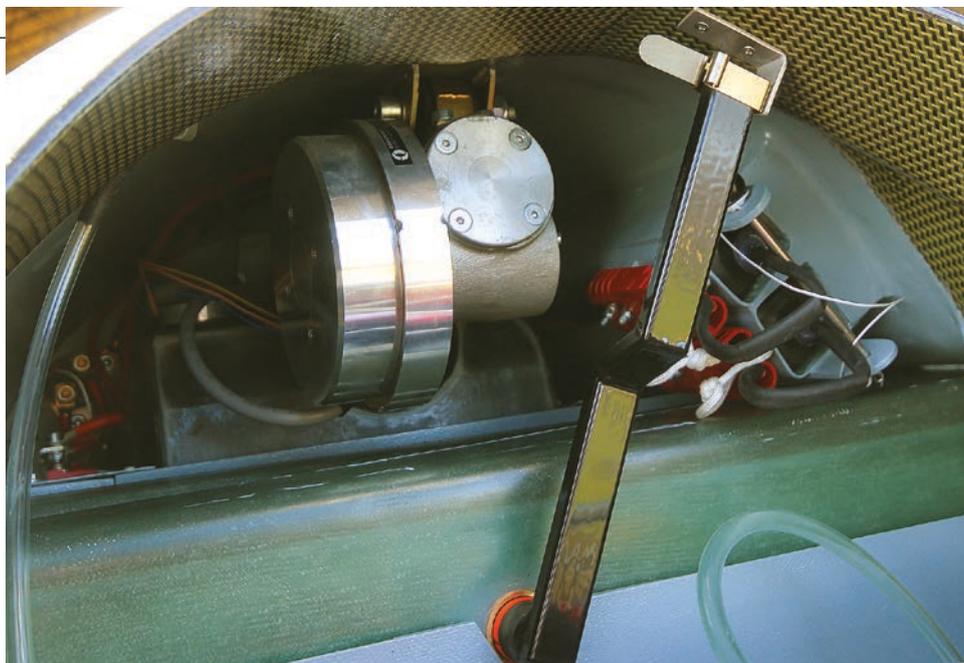
L'estetica ne guadagna in quanto oggi un terminale piatto è inaccettabile dal punto di vista del marketing.



Motore Solo e realizzazione Binder. Si nota il perno di gomma del fermo-elica

La copertura in pellicola è stata applicata per prova. Andando a coprire i turbolatori, ne limita l'efficacia





Il cosiddetto vano bagagli è quasi interamente occupato dal sistema di estrazione del motore, e dalle sue batterie al Li-Mn

Mentre la planimetria e i profili alari non spiccano per modernità, essi sono adeguati all'età del progetto. È invece la qualità costruttiva ad essere un forte motivo di attrazione: ad un esame visivo ravvicinato spicca la cura nella realizzazione di molti dettagli. Per esempio, la scatola dei diruttori ha terminali a semicerchio, che rispecchiano con precisione la curvatura della piastra superiore: una lavorazione che lascia stupiti. Le lame dei diruttori sono altrettanto belle e pressoché indeformabili (se confrontate con le lamiere utilizzate da altri costruttori). La HpH ha un giro d'affari legato principalmente alle lavorazioni per conto terzi: taglio di precisione con tecnologie CNC, a getto d'acqua e laser, e realizzazione di stampi per compositi. La differenziazione dei mercati aiuta a garantire un futuro per la ditta ceca.

La capottina apribile verso l'alto è realizzata su un te-

laio sagomato in compositi nel quale scorrono nascoste alla vista le aste di chiusura, e sostiene anche il pannello strumenti che si alza facilitando l'entrata e uscita dall'abitacolo. La robustezza del telaio contribuisce alla crashworthiness generale.

Pure se non dotata di guarnizioni di sigillatura, si chiudeva senza sforzi e tuttavia non produceva alcuno spiffero o rumori aerodinamici in volo. Ben realizzata anche la ventilazione attraverso la classica apertura frontale che contiene una matrice di tubi in carbonio per ridurre le turbolenze e con esse il rumore generato dal flusso d'aria. Le condizioni quasi invernali non mi hanno permesso di usarla a lungo, ma ho notato che non si è nemmeno formato alcun appannamento della capottina.

Sul pavimento della cabina sono presenti due nicchie molto utili per puntare i talloni al momento di uscire.

E' TEMPO DI...
TRADE IN!

LX 8080 Club

"Foro standard 80 mm"

solo:

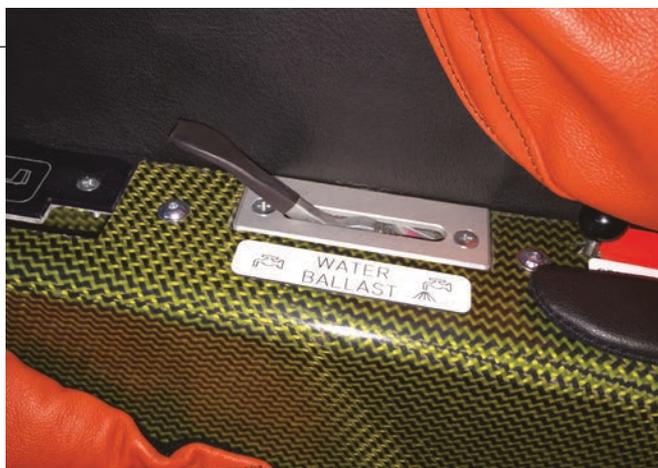
1.999 EUR
+ IVA



OPZIONI SOFTWARE INCLUDE:

Terreno | **Voce** | **Wi-Fi**





Sul lato destro, la leva di scarico della zavorra

Il motore

Il sistema Binder-Solo è classico: trasmissione con cinghia dentata e una frizione centrifuga sulla puleggia in uscita dal motore. Tutto il propulsore è vincolato al pilone retrattile e la cinghia resta tesa e in asse anche quando il motore è a riposo. L'alimentazione è a carburatore singolo. È intelligente la soluzione per l'alimentazione elettrica del meccanismo di retrazione e dell'avviamento basata su due leggere batterie al Litio-Manganese installate molto vicino al motore, nel vano bagagli (con cavi più corti). Tali batterie vanno rimosse e ricaricate al banco ma hanno dimostrato di poter offrire energia per molteplici estrazioni e avviamenti, dando al motorino uno spunto eccellente.

In abitacolo c'è una pompetta in gomma simile a quelle degli sfigmomanometri medici, da strizzare un paio di volte per dare il "cicchetto" al motore, cioè arricchire la miscela per l'avviamento. Il motore gira regolare dopo pochi secondi, a freddo, e si stabilizza su un regime minimo di circa 3.000 giri (tipico di queste motorizzazioni a due tempi). Presto si può dare la potenza per il decollo. Non ho percepito alcuna variazione di regime, né incertezze di carburazione. Nell'insieme, un bel gruppo propulsore affinato in una ventina d'anni di produzione.



Un semplice tubo trasparente per verificare il livello del carburante



A sinistra i flap (grigio), il trim (verde), i direttori e freno ruota (blu) e la pompetta in gomma (nero) per il "choke"



Sulla barra i comandi del microfono, del computer di bordo e (rosso) il pulsante di avviamento. A destra la leva (rosso) del fermo-elica, la bocchetta di ventilazione, e (nero) la grossa leva del carrello retrattile



Capottina ben realizzata e robusta. Aste di bloccaggio inossidabili e nascoste alla vista

In abitacolo

L'abitacolo è di ampiezza adeguata per quasi tutti i piloti fino a 195 cm di statura. Col mio abbigliamento invernale e le mie dimensioni non proprio snelle su 187 cm, mi è stato suggerito di rimuovere lo schienale rivestito con un'imbottitura gradevole ma un po' troppo spesso per me. Per volare in questa configurazione del sedile occorrerebbe un po' di preparazione, invece mi sono ritrovato a scivolare sulla superficie lucida dell'abitacolo quando nella corsa di decollo ho incontrato le asperità del terreno. Avrei dovuto prepararmi meglio! La mano sinistra ha perso il contatto con la leva dei flap e così ho iniziato la salita con flap a zero. Nulla di grave, grazie alla buona potenza del motore, ma non sono orgoglioso di questo inconveniente che avrei dovuto saper evitare.

Sulla destra vi si trovano il comando meccanico del fermo elica, la leva del carrello retrattile, quella per lo scarico della zavorra e una bocchetta di ventilazione. Sulla sinistra, i flap, i diruttori, il trim e la pompetta in gomma per l'arricchimento della miscela all'avviamento: tre strizzate a freddo al suolo, una o due in volo. Sgancio cavo e regolazione della pedaliera sono situati alla base del pannello strumenti. I flap richiedono un po' di abitudine, in quanto la leva ingaggia le tacche di tenuta verso destra, e va quindi spinta verso la parete dell'abitacolo a sinistra per poterla muovere. I quattro punti di fissaggio delle cinghie sono posizionati perfettamente e mi permettono di stringerle senza generare scomodità.



Il muso è decisamente appuntito, con la capottina che aderisce perfettamente alla sagoma dell'abitacolo



Il tubo per allacciare un sistema di "scarico" ad uso del pilota



La tip alare ricurva e a basso sviluppo verticale identifica questo aliante e ne giustifica il nome "Shark" (squalo)

In volo

Il decollo si svolge con facilità, partendo con l'ala sinistra a terra e l'abituale uso di flap negativi per la prima parte del rullaggio. L'accelerazione è rapida con manetta al massimo (non c'è tendenza a puntare il muso verso il suolo) e in poco tempo mi trovo in volo. Indossavo le cuffie a riduzione attiva del rumore ANR, costose ma molto efficaci. La salita supera spesso i 3 m/s, ma piloti più leggeri riportano valori di circa 3,4 m/s.

A quota ragionevole ho provato alcuni stalli durante la salita a motore, che non danno effetti indesiderati, mentre l'assetto è molto cabrato. Alla massima quota autorizzata (l'aeroporto di partenza è nel pieno di uno spazio militare, e al confine con uno spazio civile) ho spento il motore. Non è stato necessario nessun periodo di raffreddamento perché il radiatore fa evidentemente un ottimo lavoro e l'acqua era a soli 65 gradi °C; appena l'elica arresta la rotazione, in una qualsiasi posizione, tiro la leva che estrae il perno in gomma che consentirà all'elica di incontrare il fermo in gomma. Una volta in posizione verticale posso iniziare la retrazione che si conclude rapidamente: tutta la procedura di spegnimento richiede poco più di 15 secondi. Retraggo il carrello d'atterraggio: la leva oppone uno sforzo molto modesto e il bloccaggio è semplice ed evidente.

La linea di cresta, rialzata di un centinaio di metri sulla pianura sottostante, non fornisce alcuna salita ma si snoda per parecchi chilometri e la seguo avanti e indietro rimanendo negli stretti limiti dello spazio aereo, e sotto controllo radio della torre di un grande aeroporto vicino.

Inizio a prendere confidenza con il pilotaggio dello Shark facendo cambi di velocità e di direzione. La barra offre pochissima resistenza sul comando degli alettoni mentre l'escursione sul cabra/picchia richiede movimenti più lunghi della media.



Simulando il comportamento in termica, a circa 100 km/h. La barra tende a spostarsi all'esterno

BETWEEN SKY AND SEA AMONG THE BEST TWO-SEATERS



TwinShark

Twin Shark – a new milestone in sailplane manufacturing. Lead the field with the 304TS two-seater, 20 m class self-launcher with Binder system, 485 kg, 120 l water, best glide 49. What more do you need?

WWW.HPH.CZ

Your new contact in Italy:

Pietro Silveri

HpH 304 Shark dealer

M: +39.3357015773

T: +39.0294759877 or +39.089880122

info@silveriyacht.it

www.silveriyacht.it

Marina Charter, Importatore

CNB yacht builders (Jeanneau, Lagoon)



In salita a motore, con circa 3 m/s. L'estrazione del motore è rapida (batterie al Li-MN da 16 v) e l'avviamento immediato. Il motore gira regolare, senza incertezze di carburazione

L'interazione con i flap è calibrata bene, quindi in volo rettilineo è facile usarli per modulare la velocità. Innesco la fugaide, che ha come al solito un periodo di circa venti secondi o poco più, e si amplifica molto lentamente. Dopo una decina di cicli, la velocità indicata oscilla tra 90 e 180 km/h.

Le virate, con il baricentro palesemente situato in posizione avanzata (c'è una grossa batteria davanti alla pedaliera), richiedono flap e trim per stabilizzare la velocità. L'inversione di virata, coi flap a zero o alla prima tacca positiva, richiede circa 4 secondi e gli sforzi sul timone tramite la pedaliera sono modesti. La sensazione è di buona armonizzazione tra piano orizzontale e alettoni, e che i diversi settaggi di flap non sbilancino questo buon risultato.

L'uscita dalla virata è veloce e l'accelerazione rapida. Il comando degli alettoni non mostra alcuna tendenza autocentrante, e questa è una differenza significativa a livello di "sensazioni" del pilota: la barra tende anzi a venire risucchiata verso l'esterno della virata.

La visibilità è ottima in tutte le direzioni, anche in basso grazie al bordo non troppo alto.

Prima di iniziare una virata riesco facilmente ad osservare all'interno e indietro. In mancanza di termiche, continuo a fare virate e controvirate, a varie velocità. Il monoposto digerisce bene ogni maltrattamento e si stabilizza in virata anche a velocità inferiori a 85 km/h senza richiedere correzioni, ma in spirale si comporta

al meglio con circa 100 km/h.

Riaccendo il motore, la cui estrazione ed avviamento sono molto rapidi. Di nuovo mi dedico a provare la manovrabilità, poi una serie di stalli dapprima dolcemente, quindi con cabrate abbastanza brusche.

Tutto sempre molto prevedibile, anche con flap in posizione da atterraggio. Con la cloche in pancia riesco a insistere per lunghi secondi provando l'efficacia (ancora molto buona) degli alettoni e del timone. La ripresa da ogni assetto è immediata al rilascio della trazione sulla barra.

L'ala si flette pochissimo sotto carico. La stabilità in virata è nella media. Provo i diruttori, aprendoli progressivamente. Sono equilibrati e non hanno tendenza a spalancarsi da soli (se sono aperti di poco tendono a richiudersi).

Aprendoli con la barra libera, si realizza un rapido e sano aumento della velocità, di circa 15 km/h. La discesa pare importante, molto vicina ai -5 m/s. Apertura e chiusura sono facili e alla portata di ogni pilota, mentre il gomito non incontra ostacoli fino a fondo corsa. Anche i flap non richiedono sforzi anomali, in effetti il comando è leggero ed ergonomicamente ben situato ma, attenzione, si trova alla stessa altezza di quello dei diruttori.

Le due rispettive leve differiscono parecchio per lunghezza rendendo facile riconoscerle al solo tatto.

In atterraggio

Il carrello si apre senza sforzo e si blocca in maniera chiara e facilmente riconoscibile. Con diruttori e flap pieni, la discesa è ripida, ma poi riduco a metà i freni e imposto i flap a +2 per una normale richiamata che è facile e normale nel suo svolgimento. Agendo sull'efficace freno a disco idraulico Beringer non c'è tendenza a buttare giù il muso. La struttura del carrello ammortizza molto bene le non indifferenti asperità della pista, che è in leggera salita.

Il FES

La variante più recente, che non ho potuto ancora provare, è quella dotata di motore elettrico FES per il sostentamento. Grazie alla facilità d'uso e forse soprattutto per l'immediatezza dell'avviamento, il sistema FES raccoglie grandissimo interesse da parte di una cospicua parte degli acquirenti, e rappresenta un'eccellente scelta per l'utilizzo nelle flotte dei club. Quelli relativamente ricchi, ovviamente! Nulla da segnalare nell'installazione FES proposta dalla HpH sul 304 eS. L'autonomia di rientro, in volo livellato, è di circa 100 km, ma volando a potenza minima di circa 4 o 5 kW, è facile trovare fasce di microascendenze che possono estendere di parecchio l'autonomia. La salita a tutta potenza è buona e non risente della quota, ma la batteria e il motore si riscaldano; la prima comporta una riduzione progressiva della potenza erogabile riducendo il rateo di salita dopo i primi due o tre minuti. L'autonomia si accorcia drasticamente. Col raffreddamento delle batterie, si recupera una piccola percentuale di potenza erogabile.

In termini pratici, di solito il pilota riesce a rientrare alla base se era già in fase di ritorno. La relativa semplicità del sistema FES non solleva il pilota da uno studio approfondito del manuale d'uso, per evitare mancati avviamenti (la sequenza di inserimento dei contatti è fondamentale, per esempio), e per garantire la durata e l'affidabilità dei due pacchi batterie da circa 16 kg ciascuno.



L'ultimo arrivato nella gamma 304 è la versione con motore elettrico FES per il sostentamento



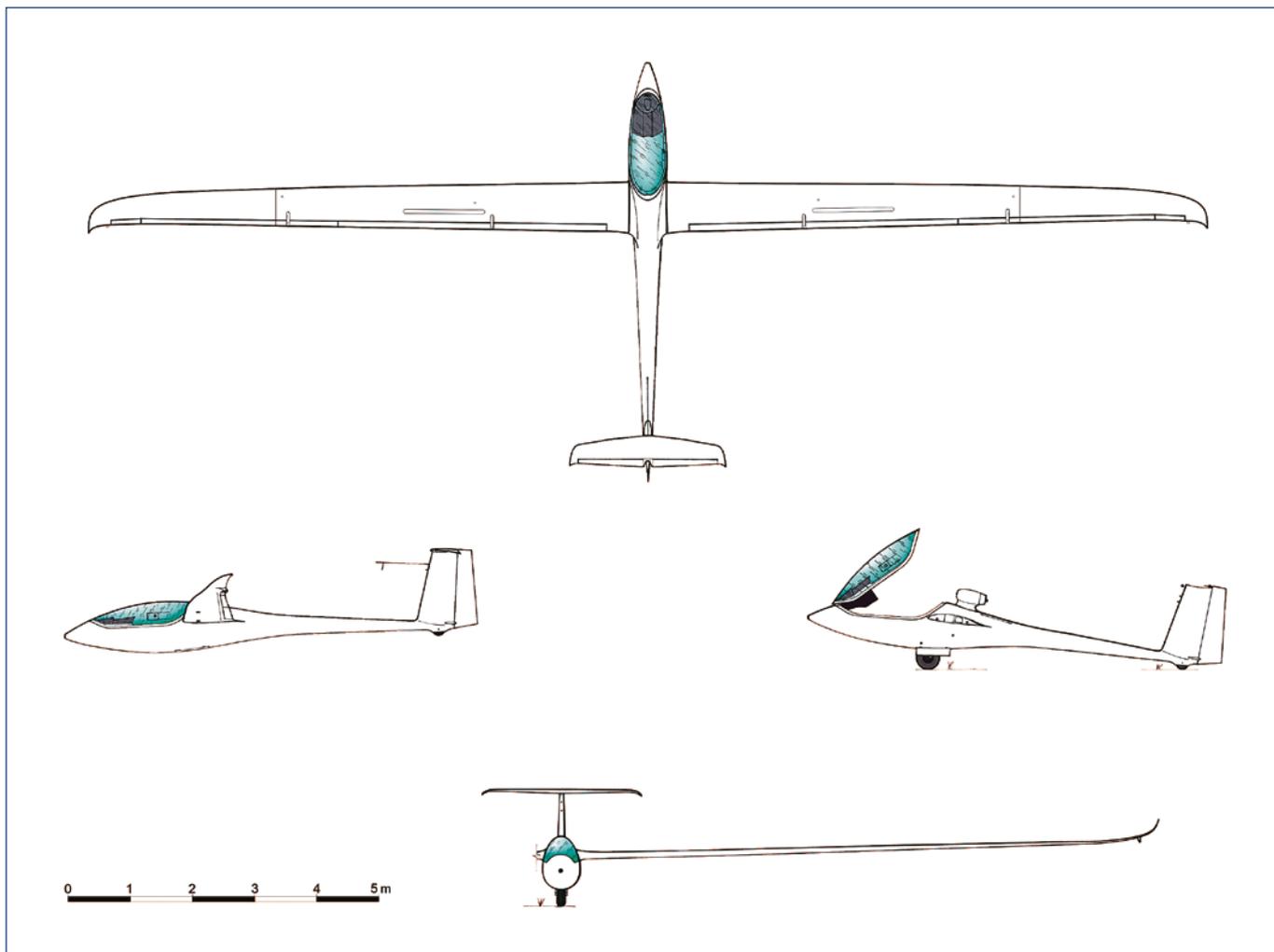
Caschi per piloti



Rega II full carbon



Rollbar Plus



Il trittico dello Shark, qui nella versione SJ con turbina a getto da 35 kg di spinta (non adatta al decollo autonomo)

Costi e mercato

Il prezzo finale dello Shark a decollo autonomo è di parecchio inferiore a quello dei concorrenti di progettazione recente come l'ASH 31Mi e il Ventus 3M. La famiglia dei 304S è stata occasionalmente portata in gare internazionali da alcuni piloti di alto livello, come l'italiano Ghiorzo e il ceco Krejcirik, i quali in seguito hanno scelto più spesso altri mezzi con un pedigree corsaiolo più universalmente riconosciuto. Il numero di esemplari prodotti è invece rilevante, e il fatto che gli annunci di vendita dell'usato siano rarissimi può avere diversi significati: una lunga soddisfazione dei clienti, passaggi di mano a livello locale, la scelta di altri canali di vendita. Credo che tutte le ipotesi siano vere, in quanto il 304S, in ogni versione, è molto adatto a piloti competenti e capaci, con ambizioni di volare anche lunghe distanze, ma senza un particolare interesse per le gare di velocità e i campionati internazionali; l'affidabilità della motorizzazione e la qualità costruttiva lo rendono interessante per molti; la casa costruttrice fornisce i contatti di potenziali acquirenti dell'usato, permettendo di dare il via a trattative sen-

za passare dagli annunci su Internet. Le quotazioni rimangono elevate, con ottima tenuta del valore nel tempo.

Le prestazioni di volo veleggiato sono ottime e, addentrandomi su terreno minato, potrei osare di paragonarle a quelle della famiglia dei DG 808. In comune con il DG c'è anche la tipologia di utenti alla ricerca di praticità d'uso e affidabilità, disposti a sacrificare qualche punto percentuale di prestazione agonistica in cambio di altre qualità.



| HpH 304S dati tecnici | MS (autonomo) | JS (Jet) | ES (FES) |
|------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Apertura alare | 18 m | 18 m | 18 m |
| Superficie alare | 11,8 m ² | 11,8 m ² | 11,8 m ² |
| Allungamento | 27,4 | 27,4 | 27,4 |
| Lunghezza fusoliera | 6,8 m | 6,8 m | 6,8 m |
| Profilo alare | HPH xn2 | HPH xn2 | HPH xn2 |
| Peso a vuoto | 300 kg | 300 kg | 340 kg |
| Massa max. | 600 kg | 600 kg | 600 kg |
| Serbatoi zavorra | 240 l | 240 l | 200 l |
| Carico alare min. | 30 kg/m ² | 30 kg/m ² | 37 kg/m ² |
| Carico alare max. | 51 kg/m ² | 51 kg/m ² | 51 kg/m ² |
| Efficienza max. | > 50 a 125 km/h | > 50 a 125 km/h | > 50 a 125 km/h |
| Minima discesa al peso min. | 0,45 m/s a 66 km/h | 0,45 m/s a 66 km/h | 0,52 m/s a 66 km/h |
| Velocità stallo al peso max. | 88 km/h | 88 km/h | 88 km/h |
| VNE | 280 km/h | 280 km/h | 260 km/h |

Per un utilizzo particolare, quello dei trasferimenti in volo e dei "safari", cioè voli di vagabondaggio tra un aeroporto e l'altro, lo Shark offre in meno soltanto la mancanza del tappo di riempimento carburante utilizzabile direttamente al distributore, quel po' di spazio bagagli posteriore che qui è purtroppo riempito quasi completamente dal meccanismo di estrazione del motore e dalle relative batterie al Litio, e il fatto che quest'ultime richiedono un caricatore specifico... per il quale non c'è posto a bordo. Non c'è nemmeno il ruotino sterzante (non so con certezza se sia disponibile come opzione), ma

in compenso il carrello retrattile è più robusto e meglio ammortizzato. ■

| Tabella della Vne in quota | |
|----------------------------|----------------|
| 260 km/h | fino a 4.000 m |
| 248 km/h | a 5.000 m |
| 234 km/h | a 6.000 m |
| 221 km/h | a 7.000 m |
| 209 km/h | a 8.000 m |
| 197 km/h | a 9.000 m |
| 185 km/h | a 10.000 m |

(Nota: come affissa nell'abitacolo dell'esemplare in prova. Il dato di 260 km/h non corrisponde alle specifiche dichiarate di 280 km/h)

TOST
Flugzeuggerätebau

Aircraft wheels • Aircraft tires • Hydraulic brake system

Tow cable retractor winches • Safety releases • Cables • Ropes

Towing / Launching equipment • Maintenance www.tost.de

Incidenti in aliante: l'attenzione della ANSV

*L'estate 2018 ha portato del lavoro extra per gli investigatori dell'Agenzia Sicurezza Volo
Come direttore di gara, ho partecipato a un incontro con i vertici ANSV*

Nello scorso agosto, a Rieti e in altri luoghi si sono verificati diversi incidenti che è stato necessario denunciare alla ANSV. Esistono regole precise su quali danni configurino l'obbligo di segnalazione, e in qualità di direttore di competizioni non potevo certo esimermi da tale impegno. Ho assistito i piloti nel raccogliere ed inviare la documentazione necessaria, accrescendo perciò la mia scarsa esperienza nel settore! È stato per molti versi interessante. Qui voglio fare una sintesi di quanto ho imparato, ed esprimere alcune considerazioni.

Lasciatemi subito dire che la norma attuale è chiaramente troppo rigida rispetto alle condizioni del volo a vela, e che su questo punto c'è condivisione anche nell'ente il quale spera di poter fare approvare un nuovo regolamento che limiti il numero di eventi su cui è chiamato a lavorare. Ciò non toglie che la norma vada assolutamente rispettata fino a quando, e se, verrà emendata. Il fuoricampo fa parte della normalità del nostro sport; ci si auspica sempre che si concluda senza danni, ma se a fine rullaggio si tocca un ostacolo o se si imbarca per l'erba appena un po' alta, magari rompendo la coda, è probabile che l'unica lezione da imparare sia che il fuoricampo va pianificato su terreni ispezionati, con erba bassa, lunghi a sufficienza e privi di ostacoli. Per capire questa importante lezione non serve dare il via a un'inchiesta che occupa dei tecnici altamente specializzati per lungo tempo. Oggi, in caso di danni all'aeromobile, sono esentati dalla segnalazione all'ANSV soltanto i danni alla capottina (che nel caso dell'aliante normalmente prefigurano un incidente piuttosto serio, invece), quelli ai terminali alari, e quelli ai coperchi del vano carrello. Ci vorrà qualche esenzione in più, ma per ora non pensiamoci nemmeno. Tutti gli altri danni portano l'obbligo di segnalazione. Vediamo quindi come comportarci.

Gli eventi di agosto 2018

Per conto dell'ANSV ho svolto il ruolo di collegamento tra i piloti coinvolti in piccoli o grandi eventi e l'agenzia stessa, anche se in vari casi si trattava di fatti accaduti al di fuori delle operazioni di gara: giorni di intervallo o di "no-task", piloti esterni alla competizione; in altri casi erano atterraggi di gara, fuori dall'aeroporto base di Rieti. Abbiamo avuto modo di occuparci di una collisione in volo tra due aliante, di un atterraggio con gravi e diffuse rotture appena fuori dal recinto dell'aeroporto, di un fuoricampo con imbardata e rottura della coda, e infine di un atterraggio in aeroporto con crash conclusivo. Per fortuna non ci sono state lesioni personali! Soltanto un pilota è stato tenuto in osservazione per qualche ora, ma i suoi forti dolori erano dovuti solo a contusioni delle costole, e si sono risolti spontaneamente in serata. Nel frattempo sono accaduti altri fatti in regioni diverse, dei

quali però non mi sono occupato.

La prima cosa evidente è che a seguito del grande disagio di vedere il proprio aliante danneggiato, tutti i piloti avrebbero voluto portare via il mezzo il più rapidamente possibile, senza perdere un istante. In effetti, seguendo la procedura, non si perde affatto tempo! Ma è difficile gestire il tutto correttamente e rassegnarsi a una piccola incombenza in più. In caso di incidente, l'ANSV ha il diritto di pretendere il fermo del mezzo, e di ispezionare la scena con un investigatore. In realtà, questo non accadrà che in casi gravissimi. Il pilota, mentre attende l'arrivo della propria squadra di recupero, deve però svolgere con diligenza alcuni compiti, volti a ottenere al più presto dall'ANSV l'autorizzazione a rimuovere l'aliante. Foto ben fatte con criterio tecnico, dati di posizione, file dei logger e Flarm, documentazione dell'aliante e del pilota.

L'incontro

È stato il presidente Prof. Bruno Franchi ad invitarmi a Roma, dopo la fine delle gare. All'incontro sono stato accompagnato da François Robert, che a Rieti e altrove si occupa di mille cose tra cui la creazione delle classifiche di gara. Si è creato subito un dialogo schietto e semplice, come accade solo tra appassionati dell'aviazione: Franchi e un suo investigatore ci hanno fatto tante domande, dimostrando di essersi da tempo impegnati a comprendere le specificità del volo a vela, quali siano le nostre abitudini e cosa ci venga insegnato dai nostri istruttori e nel corso della preparazione continua al volo di distanza e di gara. Come da tradizione, i padroni di casa ci hanno mostrato la sede, con in particolare gli avanzati laboratori di analisi. Si vedono particolari metallici sotto un microscopio elettronico per analizzare le modalità di cedimento, i computer completamente sicuri e isolati da internet per leggere e decrittare i file dei registratori "scatole nere" e "voice recorder". E tante altre cose interessanti. Ma quello che conta, è che avevamo due interlocutori attenti, aperti e disponibili.

Come fare la segnalazione

Il pilota, appena in grado di occuparsi della cosa, o i suoi amici e aiutanti in ogni caso, devono astenersi dal manovrare i comandi, dallo spostare l'aliante o smontarne alcuna parte; devono informare l'ANSV dell'accaduto (telefono 0682078207 o emailsafety.info@ansv.it) e dedicarsi subito alla raccolta delle foto.

È necessario che siano ottimamente visibili:

- il contesto generale del luogo di atterraggio
- la direzione dalla quale proveniva l'aliante in finale (per esaminare l'ingresso)
- la presenza di ostacoli o altri fattori rilevanti



- il punto di toccata al suolo (uno o più)
- la lunghezza della traccia di corsa al suolo (oltre alla foto, misurare con buona approssimazione)
- la disposizione al suolo di altri punti di contatto (in relazione al punto di contatto o di arresto dell'aliante)
- la disposizione al suolo di eventuali parti staccatesi (in relazione al punto di contatto o di arresto dell'aliante)
- se possibile una visibile manifestazione del vento (e prendere nota delle condizioni)
- foto del relitto in generale
- foto dettagliate dei danni esposti (anche per permettere di esaminare le modalità e forze di rottura)
- foto in cui si veda la posizione e condizione delle superfici di controllo
- in abitacolo, foto ben dettagliate della posizione dei comandi di volo
- pannello strumenti, foto dettagliate

Tutto questo può in genere riassumersi in una dozzina di foto, ma è consigliabile abbondare. Usate la massima risoluzione. Potreste inviarne un primo assaggio, poche immagini magari ridotte di dimensione, alla mail dell'ANSV. Nell'arco di qualche minuto riceverete ulteriori richieste, o più probabilmente l'autorizzazione a rimuovere l'aliante dopo avere promesso solennemente che entro poche ore, in genere al massimo 18 ore, provvederete a integrare la segnalazione con una raccolta completa delle foto e con le scansioni di tutti i documenti personali e del mezzo:

- documentazione dell'aliante: ARC o Permit to Fly, Certificato di aeronavigabilità Certificato di immatricolazione, libretto logbook aggiornato (conviene non ridursi a dover scrivere tutti i voli dell'anno all'ultimo momento!)
- documentazione del/dei piloti: licenza, idoneità medica, logbook aggiornato, ore totali e ore totali sul tipo di aliante specifico, ore sul tipo e totali negli ultimi 3 mesi
- dichiarazione del pilota, ben circostanziata, che descriva l'accaduto. Nello scrivere dovete fornire il maggior numero di dettagli e circostanze rilevanti, in maniera sincera, senza produrre "giustificazioni" che non sono richieste. Ovviamente, si tratta di una dichiarazione che non dovrete poi trovarvi a smentire, e fate in modo che non appaia "sospetta" all'investigatore. Siate sinceri.
- file scaricati dai logger e dal Flarm di bordo (l'ANSV è ben conscia che li teniamo accesi durante il volo)
- filmati dalle camere di bordo, se disponibili

Evitare la segnalazione

Volete evitare tutto questo? L'unico modo è non fare incidenti. Il secondo modo è uccidere tutti i testimoni... Quindi soprattutto se il fatto è stato visto da altre persone, o se sono intervenuti dei soccorritori o le forze dell'ordine, non comunicare il fatto immediatamente all'ANSV vi esporrebbe a una denuncia per intralcio alle indagini, col rischio di ricevere una multa da decine di migliaia di Euro.

Entro 72 ore invece c'è l'eE-MOR

Anche l'ENAC ha da qualche anno il proprio sistema di segnalazione degli inconvenienti e incidenti. Nel caso di rotture significative, dovrete assolvere quindi l'obbligo di

compilare la modulistica del sistema eE-MOR electronic Enac Mandatory Occurrence Reporting. Qui di seguito i due link esplicativi, ma vi consiglio di farvi aiutare da un tecnico di manutenzione (ricordate però di non superare la scadenza di 72 ore dall'evento):



https://www.enac.gov.it/sites/default/files/allegati/2018/2-%28Concilio%29_Workshop_Gestori-Cosa_c%C3%A8_di_nuovo.pdf



(oppure <https://bit.ly/2C0R5IK>) e https://reporting.enac.gov.it/eemor-4103/Vademecum_eE-MOR_Marzo_2018.pdf (oppure <https://bit.ly/2zR6fig>)

I piloti privati di aeromobili diversi dagli aeromobili complessi, di aliante e di aeromobili più leggeri dell'aria, nonché i piloti di aeromobili di cui all'allegato II del Reg. (CE) n. 216/2008, debbono segnalare all'ENAC gli eventi riportati nell'annesso V al Regolamento (UE) n. 2015/1018. Per fare tali segnalazioni devono utilizzare l'apposito web form, disponibile nel portale eE-MOR. I piloti privati sono tenuti ad effettuare tali segnalazioni entro le 72 ore dall'evento. L'obbligo di segnalazione all'ENAC non si applica ai piloti di Velivoli da Diporto e Sportivo (VDS).

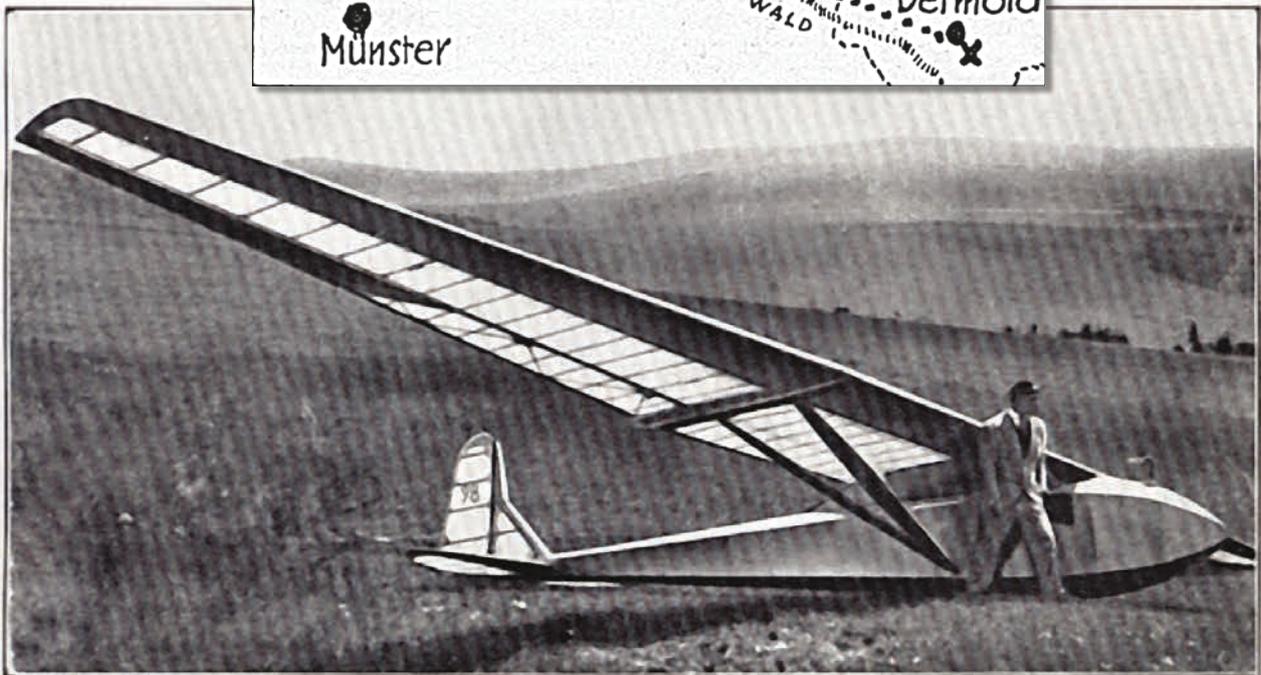
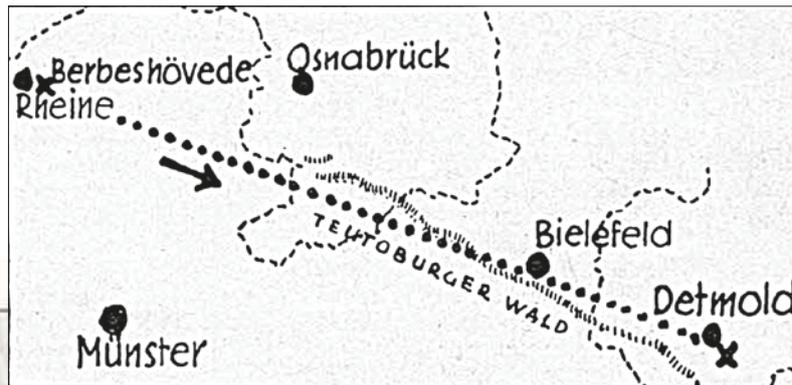
Il Regolamento (EU) n. 376/2014, entrato in vigore il 15 novembre 2015, prevede due sistemi di segnalazione degli eventi significativi ai fini della prevenzione e di miglioramento della Safety: un sistema che raccoglie le segnalazioni obbligatorie (M.O.R. Mandatory Occurrence Reporting) ed un sistema per la raccolta delle segnalazioni volontarie (V.O.R. - Voluntary Occurrence Reporting). Vanno pertanto segnalate obbligatoriamente all'ENAC gli eventi ricompresi negli elenchi contenuti nel regolamento (UE) n. 2015/1018. L'obbligo della segnalazione è in capo ai soggetti elencati nell'art. 6 del regolamento. L'istituzione dei due sistemi di segnalazione ha come unico obiettivo la prevenzione degli incidenti e degli inconvenienti aeronautici, e non mira alla determinazione di colpe o responsabilità.

Il sistema eE-MOR (electronic ENAC - Mandatory Occurrence Reporting) è il sistema elettronico istituito dall'ENAC per la raccolta e l'analisi delle segnalazioni obbligatorie degli eventi aeronautici; esso è stato infatti opportunamente modificato per soddisfare i requisiti del nuovo regolamento (UE) 376/2014 e per raccogliere le tipologie di eventi riportati negli allegati al regolamento (UE) 2015/1018. Il sistema eE-MOR si propone pertanto quale strumento per pervenire ad una sempre più efficace condivisione tra autorità e industria del trasporto aereo dei principi di prevenzione degli incidenti aeronautici, grazie all'utilizzo della tassonomia ADREP (Accident/Incident Data Reporting) degli eventi.

Il sistema eE-MOR, basato sul software Eccairs 5 prodotto dal Joint Research Centre (JRC) della Commissione Europea, mette a disposizione delle imprese e dei privati un'interfaccia web (definita WebDAS) che permette l'inserimento delle informazioni direttamente da parte dei soggetti interessati, garantendo così un'elevata qualità dei dati raccolti. La Circolare GEN-01D fornisce maggiori informazioni sul sistema eE-MOR e le indicazioni operative per il suo corretto utilizzo. ■

La scoperta delle termiche e il record mondiale

Robert Kronfeld, austriaco, titolare della "C d'Argento" n° 1



Centodieci chilometri di volo senza motore

Proponiamo ai nostri lettori il racconto dei primi voli di distanza e della scoperta della possibilità di usare le termiche oltre all'appoggio orografico, non solo per i guadagni di quota ma anche per spostarsi verso una meta prefissata. Il nostro affezionato Nino Castelnuovo ha trovato in archivio un testo d'epoca. Abbiamo lasciato invariate la grafia e la scelta delle parole, che al lettore odierno possono apparire in qualche caso inadeguate, come quando si usa il termine "velivolo" per parlare dell'aliante o quando sono stati tradotti i nomi propri dei protagonisti. Aggiungiamo a questa rarità un estratto dalle informazioni disponibili in rete riguardanti la biografia di Robert Kronfeld e il suo aliante Wien.

Centodieci chilometri di volo senza motore

La Grüne Post, un giornale berlinese che si pubblica a cura della grande casa editrice Ullstein, e che in meno di tre anni ha raggiunto una tiratura di un milione di esemplari, un paio di mesi fa bandì un concorso per voli a vela con un premio di 5.000 Marchi (Lire 22.800 circa) per un percorso aereo di cento chilometri. Oggi, la prova è compiuta: Roberto Kronfeld, uno studente viennese, ha intascato il suo premio e ha fatto incidere a caratteri d'oro il suo nome nel libro dell'aviazione senza motore. Il velivolo di Kronfeld partì alle 10.30 da Berbershövede presso Rheine e discese alle 16 precise su un terreno situato a sud-ovest di Detmold: 102 km in linea retta aerea e 145 km di vero e proprio percorso, comprese le curve utilizzate durante il volo. L'austro-tedesco Roberto Kronfeld è insegnante pilota e studia al Politecnico di Darmstadt meteorologia, costruzione di macchine, e più specialmente costruzione di apparecchi destinati all'aviazione. Vienna or non è molto gli assegnò una borsa di 3.500 Marchi per metterlo in grado di meglio studiare i problemi che si riferiscono allo sport del volo a vela. I primi esperimenti fatti da Kronfeld sul Teutoburger Wald non superarono mai i 35 km in linea retta: il volo vincitore lo portò a 700 m di altezza e durò 5 ore e 15 minuti. La velocità si calcolò a 9-11 m/s, e di tratto in tratto scese per fino a 5 o 6 metri di quota. In alcune zone, l'audace aviatore dovette mantenersi quasi per un'ora intera per poter riguadagnare la sua quota, mentre poi spesso volte poté volare a 90 km all'ora, di tal che gli automobili che lo sorvegliavano finirono per perderlo di vista. Nel mese di maggio, Otto Lilienthal avrebbe potuto festeggiare il suo ottantesimo natalizio se trentatré anni orsono, e precisamente il 9 agosto 1896, non fosse precipitato col suo velivolo senza motore, che fu poi il primo apparecchio del genere apparso in tutto il mondo. Quei pacifici cit-



Un libro di Karl Theodor Haanen dedicato a Kronfeld

tadini, che furono testimoni della tragica scena, pur commiserando il luttuoso avvenimento, non seppero nascondere che esso era da prevedersi: tanto scettici si era in quei tempi nei riguardi dell'aviazione. Ma fu proprio allora l'epoca dell'inizio delle scoperte

aeree: l'umanità fu presa da convincimenti tecnici senza limiti, mentre poi gli ingegneri mostrarono il massimo interesse per tutto ciò che chiamavasi e chiamasi ancora audacia. La grande catastrofe del 1908, che distrusse il dirigibile tedesco Zeppelin, fu proprio il punto di partenza di queste audacie. E allora il Reich, invece di desistere da ogni ulteriore iniziativa, dette, col denaro del popolo, i mezzi necessari per la costruzione di nuovi giganti aerei. Poco tempo dopo spuntò sull'orizzonte l'antica nostalgia di Icaro e noi vedemmo nei cieli i primissimi velivoli usabili. E quando poi sentimmo che questi apparecchi si destinavano ad un servizio regolare di passeggeri, allora ci convinchemmo che l'aviazione non è affatto una utopia. Il volo a sdrucchiolo di Lilienthal passò nella fase dell'oblio: soltanto quando, a causa del Trattato di Versailles, la Germania dovette limitare lo sport aereo, i tedeschi ripensarono all'aeroplano senza motore. Nel 1920, alcuni studenti apparvero sulla Rhoen e iniziarono i tentativi del volo a vela. Sul principio si accontentavano di ciondolare nell'aria per pochi minuti soltanto; ma già dopo quattro anni appena si restò fra le nuvole fino a otto ore di seguito, e nel 1927 il maestro di scuola Ferdinand Schultz volò per non meno di 14 ore, raggiungendo un'altezza di 700 m.

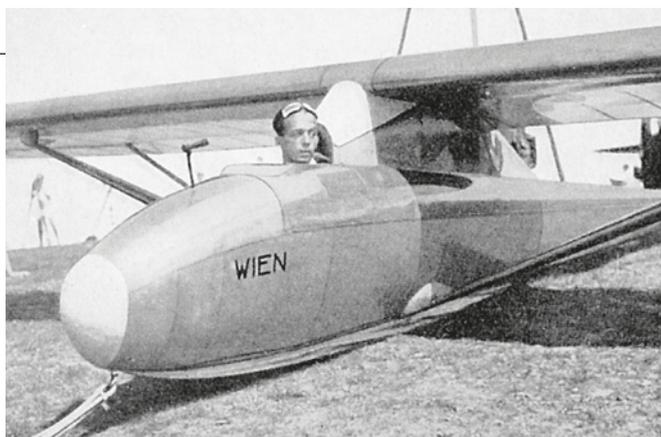


- ✓ ISPEZIONI ANNUALI
- ✓ RINNOVI CN/ARC
- ✓ INSTALLAZIONI CERTIFICATE FLARM
- ✓ PASSAGGI DI PROPRIETÀ
- ✓ IMMATRICOLAZIONI TEDESCHE/INGLESI
- ✓ VERNICIATURE, RIPARAZIONI E MODIFICHE

E allora si disse: Si sale ma non si va avanti. Gli aviatori preferivano di far la spola: andare, tornare, sfruttando i venti favorevoli. In tal modo però, il volo a vela non procedeva affatto nella conquista dell'aria, e quasi quasi il pubblico incominciava a non mostrare più interesse per questo genere di sport. A tal punto intervenne la Grüne Post: 5.000 Marchi a chi per primo vola senza motore 100 km in linea retta. Già, amico lettore, le case editrici tedesche sono bene attrezzate per questa specie di audacie sportive-finanziarie. 5000 Marchi sono circa 23mila lire, e la casa Ullstein che ha pagato questo premio, l'ha dovuto notare nel passivo del suo bilancio senza il benché minimo conforto di una contropartita di attività. (Che fanno le nostre grandi case editrici? Non stimano più utile sacrificare qualche cosa per la gloriosa aviazione del nostro paese?). Non appena fu bandito il concorso, i goliardi tedeschi si approntarono al duro cimento, e al primo sciogliersi delle nevi l'aviatore Nehring, dopo un volo di 72 chilometri, che conseguì l'altezza di 600 m, discese felicemente presso Bruchsal. Poche settimane appresso, un novellino austriaco poteva mantenersi in aria col suo Rhoengeist per 8 ore di seguito. Roberto Kronfeld preferì volare su una zona completamente in esplorata: la celebre Foresta Teutoburga. Il volo fu bellissimo. Come può sollevarsi e prendere quota un velivolo senza motore? L'apparecchio privo di motore è fatto di legno da impiallacciatura, ed è munito di ali tese; non ha però né ruote né elica. Il pilota di un aeroplano a vela trovasi, più di noi, di fronte alla domanda: Come farò io a distaccarmi dal suolo? Ecco il regolare procedimento tecnico. Se il nostro bravo aviatore non può permettersi il lusso di prendere una pariglia di cavalli, allora ricorre all'aiuto dei suoi compagni di scuola. L'apparecchio viene trasportato fino al punto di partenza: il pilota prende posto o all'estremità anteriore davanti alle ali, ovvero all'estremità posteriore dietro alle stesse. Sullo scafo dell'apparecchio trovasi uno speciale uncinetto a cui sono attaccate le corde elastiche. L'aviatore comanda l'inizio della manovra in avanti: una parte della compagnia a terra distende la corda il più che possibile, mentre l'altra tiene ferma la coda dell'apparecchio. Al comando "Mollate!" il velivolo si slancia in avanti, mentre la corda automaticamente si stacca dall'uncinetto e cade al suolo. A questo punto si inizia il volo a vela propriamente detto. Il pilota deve aver cura di raggiungere sollecitamente il posto dove spira vento favorevole. Generalmente questi volatori sono pratici delle zone più adatte e conoscono per lunghe esperienze dove si verifica un eventuale sovrappiù riscaldamento del suolo, e dove invece si possono utilizzare le correnti aeree di sollevamento. Con l'uso assennato del volante, l'apparecchio, a guisa delle barchette a vela, viene spinto simultaneamente in avanti e in su. E come poi il velivolo ha raggiunta la sua vera posizione nel vuoto, allora il vento pensa al resto.

Roberto Kronfeld ci raccontò la sua breve storia di aviatore. "Contavo appena sei anni quando mi rubarono la mia bicicletta. Mio padre mi regalò allora un piccolo canotto piegabile. Con questo giocattolo andai a Nizza, e poi scopersi in terra di Spagna che l'Ebro per traversate turistiche in canotto è indicatissimo. Tornato a casa ebbi cura di fare alcune conferenze su queste mie traversate, in seguito alle quali l'Aero Club austriaco mi mandò a Rositten per il corso di perfezionamento dei voli a vela. Qui incominciarono i guai: allo studio non pensai troppo, mentre poi detti fondo al mio denaro, e perfino la mia macchina fotografica se ne andò impegnata al Monte di Pietà. Per buona fortuna, si rischiarò il mio cielo a questo punto; già al terzo volo potei mantenermi in aria per tre ore di seguito, ciò che può chiamarsi un vero record locale. Il concorso bandito dalla Grüne Post venne a mia conoscenza per un vero caso. Il velivolo fu costruito a credito dalla ditta Flugzeugbau Kegel di Kassel, mentre dall'altra parte i miei amici di Bielefeld mi accordarono tutto il loro appoggio per appianare le difficoltà che sorsero tanto nel campo finanziario quanto in quello tecnico. Il mio apparecchio iniziò il suo volo da un terreno alto 60 m dal livello stradale: la spedizione di soccorso era pronta per un eventuale disastro; ma il mio buon Wien seppe raggiungere subito l'altezza di 700 m. Il vento contrario voleva a tutti i costi mandarmi a fare conoscenza con una ciminiera di un grande stabilimento industriale, mentre poi alcuni uccelli rapaci non sapevano decidersi né all'aggressione né a prendere il largo. Con pazienza e sangue freddo, a poco a poco migliorai la mia posizione; ma non si deve credere che il volo sia stato facile: la tensione nervosa fu grande, perché io dovevo badare a studiare e controllare le carte, gli strumenti e le nuvole e dovevo anche evitare, per quanto possibile le eventuali aggressioni degli uccelli rapaci. Il misuratore della pressione dinamica e il barografo non si devono mai perdere d'occhio durante il volo a vela. Nel pomeriggio, il vento si fece più debole di tal che io perdevo sempre in quota, e soltanto ad un lieve venticello di poppa io devo la buona riuscita del mio volo di 100 km."

Sappia ora la gioventù tirar profitto da questi ammaestramenti: uno studente ci ha pure mostrato che noi, senza apparecchi complicati e senza costosi motori, possiamo compiere buoni voli, mentre poi non si deve dimenticare che l'esperienza di un aviatore di velivoli a vela rappresenta un patrimonio indispensabile per i piloti dei grandi apparecchi destinati al traffico, i quali generalmente si affidano senza limitazione di sorta al motore, senza però sfruttare tutte le possibilità che ci offre la tecnica del volo.



Robert Kronfeld nel Wien da lui stesso progettato



Con il Wien conquistò record e il C d'Argento n.1 al mondo

L'aliante Wien

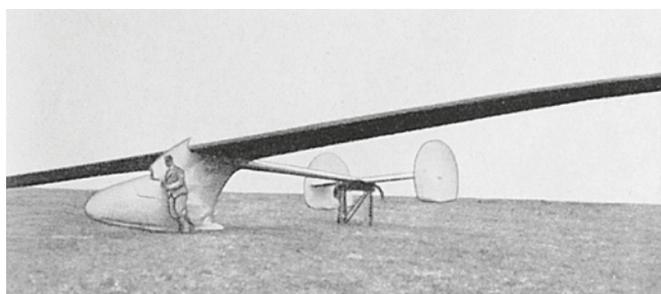
Il Wien era in grado di utilizzare sia le termiche sia il veleggiamento di pendio. Kronfeld ha usato entrambi questi metodi in una serie di voli senza precedenti tra il 1929 e il 1931, facendo importanti scoperte riguardo al volo in termica. Il 15 maggio 1929 riuscì a compiere il primo volo veleggiato di oltre 100 km utilizzando in gran parte il pendio, ma sfruttando anche qualche termica. A questo volo seguirono almeno tre record mondiali di distanza, l'ultimo dei quali ottenne la distanza di 164 km partendo dalla Wasserkuppe fino a Marktredwitz il 24 agosto 1930. Alcuni voli molto significativi di circa 160 km, pur se non validi come record, furono compiuti ancora nel agosto del 1931 usando unicamente le termiche, e dimostrando che in certe giornate la distanza che separava una termica dall'altra era sufficientemente breve da poter essere superata in planata. Questa informazione era rivoluzionaria e, come divenne ben noto in seguito,



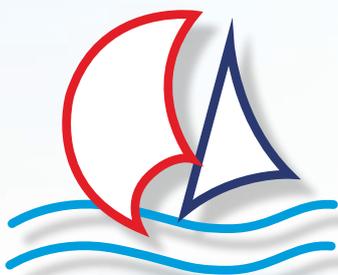
La targa a memoria dei record di Kronfeld

aprì il potenziale per il volo a vela di distanza. Kronfeld conquistò anche due record di quota, il secondo dei quali venne compiuto il 30 luglio 1929 in condizioni temporalesche, raggiungendo la quota di 2.589 m. Su invito della British Gliding Association, il pilota austriaco portò l'aliante Wien in giro per l'Inghilterra per una serie di voli dimostrativi durante l'estate del 1931. Nel corso di questi.

Kronfeld sorvolò Londra lungo il Tamigi e poi vinse tra l'altro il premio di 1.000 sterline donato dal Daily Mail per un attraversamento del Canale della Manica. L'attraversamento si svolse da nord a sud, seguito poi dal volo di rientro nel luglio del 1931; durante questi voli non usò termiche o altri metodi di veleggiamento, bensì si trattò di planate dirette dalla quota di sgancio dal traino aereo a circa 3.000 metri.



Il denaro del premio fu speso per costruire il gigantesco aliante Austria



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



R. Kronfeld, Wolf Hirth e G. Groenhoff

Robert Kronfeld

Robert Kronfeld è stato un campione di volo a vela austriaco e progettista di aliante degli Anni '20 e '30 del XX secolo. Divenne in seguito cittadino inglese e Test-Pilot per la RAF. Nato nel 1904, rimase ucciso nel 1948 duran-

te un volo di prova di un aliante tutt'ala. Da giovane, Kronfeld aveva visitato la Wasserkuppe in Germania ed era diventato appassionato dello sport del volo in aliante che si stava sviluppando proprio in quel periodo. Divenne quindi membro della prima scuola austriaca di volo in aliante. Strinse amicizia con Walter Georgii, un meteorologo che lavorava all'Università di Darmstadt e che aveva appena scoperto l'esistenza delle termiche.

Kronfeld divenne una sorta di test-pilot personale per Georgii, indagando questo semisconosciuto fenomeno con l'assistenza di un variometro camuffato come una bottiglia a vuoto. Nel 1926 il giornale tedesco Grüne Post offrì un premio di 5.000 Marchi per il primo pilota di aliante che fosse riuscito a volare oltre 100 km di distanza (oggi equivalenti a circa 24.000 Euro dopo correzione per i dati ufficiali dell'inflazione monetaria). Kronfeld decollò in un aliante proget-

tato da lui stesso battezzato Wien, lanciato da un elastico per un volo durato oltre 5 ore, atterrando vicino a Detmold a 102 km di distanza dal punto di partenza. Il pilota utilizzò il denaro del premio per costruire un gigantesco aliante battezzato Austria, con l'apertura alare di 30 m, un record strutturale questo che non fu superato se non fino al termine del ventesimo secolo dall'aliante Eta! Kronfeld fu il primo vincitore del Trofeo Hindenburg nel 1929.

Nello stesso anno compì il primo dei suoi voli da una montagna nella Bassa Austria. Prese inoltre parte, come dimostratore del volo in aliante, a grandi spettacoli aerei. Nel 1930 era ormai già titolare dei

record mondiali di distanza (164 km) e di quota (2.589 m).

Nel 1930 raccolse successi anche in Inghilterra. Il 15 febbraio 1931 Kronfeld e Wolf Hirth furono i primi due uomini a ricevere il riconoscimento "C d'Argento". Il 20 giugno 1931, Kronfeld fu il



Kronfeld accanto al mitico Austria

primo pilota ad attraversare il canale della Manica con un volo di andata e ritorno nella stessa giornata, vincendo un ulteriore premio di 1.000 sterline messo in palio dal giornale Daily Mail.



Nato in Austria, realizzò i suoi record in Germania ma la abbandonò nel 1931 a causa delle persecuzioni razziali naziste, stabilendosi in Inghilterra. A Lasham perse la vita durante i collaudi di questo aliante tutt'ala (GAL56)



JIS3 RAPTURE

THE BEST.....PERIOD.





Una cartolina con annullo postale firmato da Kronfeld. Il volo ha consegnato la corrispondenza al Semmering

finderbund per l'Austria. Nel 1933 il nuovo governo nazista proibì agli Ebrei di volare e, in quanto ebreo, Kronfeld fuggì dalla Germania rifugiandosi prima in Austria e poco più tardi nel Regno Unito.

Nel 1934 la Lilienthal Society gli conferì la Medaglia d'Argento. In Inghilterra continuò a volare prendendo la guida della British Aircraft Company, e diventando nel 1938 capo istruttore per il club di volo in aliante appena fondato dall'Università e dalla città di Oxford. Si stabilì definitivamente in Inghilterra nel gennaio del 1938, seguito da suo padre nel 1939. Membro dell'Aeroclub nazionale austriaco, e al momento di trasferirsi portò con sé nel Regno Unito tutto l'archivio dell'associazione.

Prese la cittadinanza inglese nel 1939 e, durante la Seconda Guerra Mondiale prestò servizio nella Royal

In seguito servì come scout nell'organizzazione austriaca Pfadfinderbund e prese parte al quarto World Scout Jamboree nel 1933 in Ungheria quale membro del contingente austriaco. Partecipò al campo di addestramento e diede il suo contributo all'airshow concomitante. Fu amministratore degli scout Pfad-

Air Force col grado di capo squadriglia. Fu assegnato al Reparto Sperimentale occupandosi dello sviluppo degli alianti militari. Per questo lavoro ricevette la Croce dell'Aeronautica.

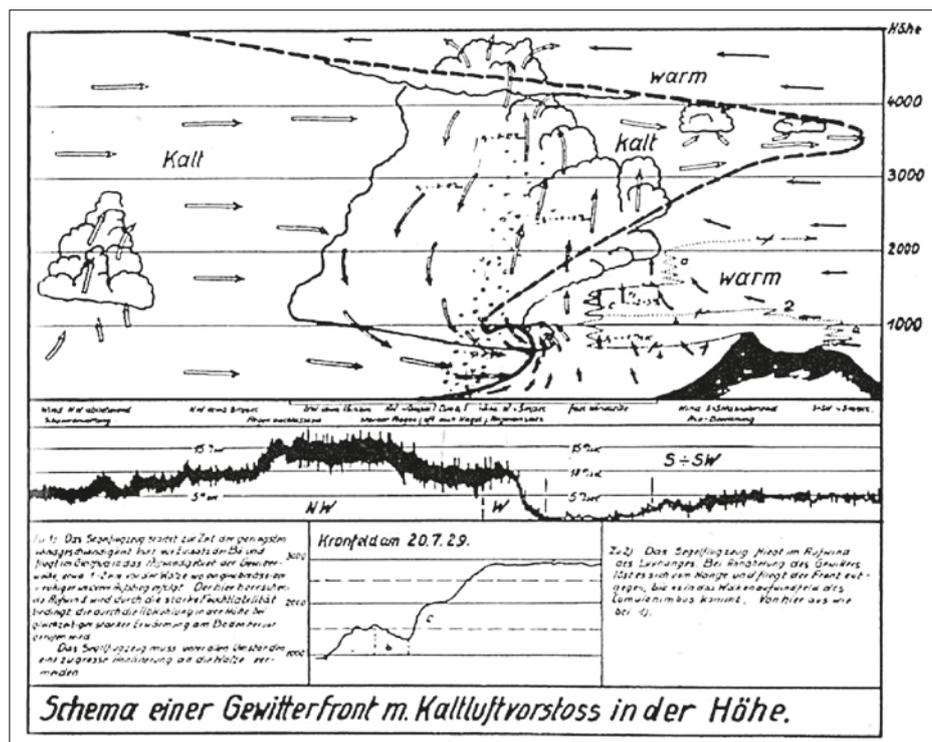
Dopo la fine della guerra, svolgendo l'attività di test-pilot per l'aviazione generale, rimase ucciso nello schianto di un aliante sperimentale tutt'ala: il General Aircraft GAL56.

Stava svolgendo alcuni test di stallo a Lower Froyle poco dopo il decollo dall'aeroporto di Lasham. Pur essendo riuscito a compiere la manovra di ripresa dopo uno stallo, l'aliante entrò in una picchiata in volo rovescio.

Soltanto il suo osservatore a bordo riuscì ad abbandonare l'aeromobile e sopravvisse con una fortunosa apertura del paracadute a bassissima quota. ■

Aliante Wien

| | |
|--------------------------|---|
| Posti | 1 |
| Lunghezza | 7,95 m |
| Apertura alare | 19,1 m |
| Superficie alare | 18,6 m ² |
| Rapporto di allungamento | 19,6 |
| Profilo alare (radice) | Göttingen 549 modificato con bordo d'attacco più spesso |
| Peso a vuoto | 158 kg |
| Massa max. | 248 kg |
| Carico alare | 13,8 kg/m ² |



Un documento originale: lo schema del volo in un fronte temporalesco ai fini del guadagno di quota con salita in nube (barogramma in basso)



QR code: qui trovate l'edizione completa in tedesco del libro su Kronfeld di Karl T. Haanen, in formato PDF

Da Bolzano

l'esplorazione delle Alpi

Accompagnatori esperti hanno ospitato uno stage FlyPink dal 19 al 22 luglio

L'ampia zona da Samaden al Passo di Sella unita da un corso di perfezionamento delle tecniche di volo in alta montagna

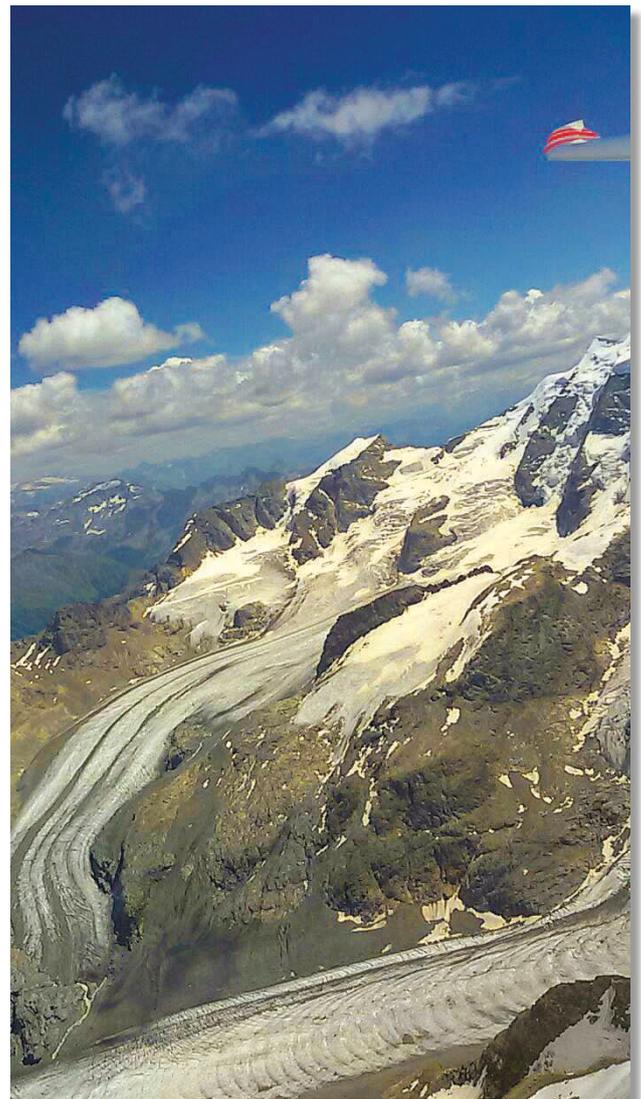


L'aeroporto di Bolzano visto dall'alto

Bolzano è in una stretta valle a soli 240 metri sul livello del mare con intorno monti che velocemente raggiungono i 2.000 m. Quattro le FlyPink che hanno partecipato allo stage dedicato alle tecniche di volo in montagna: Angela Fergnani e Maria Grazia Vescogni arrivate piene di interesse dalla pianura padana, che si sono unite alle due pilote bolzanine Emma Clauser e Camilla Wellstein. Emma è ritornata al volo in aliante da qualche anno, dopo un lungo periodo di fermo (ma tanti anni prima non si è fatta mancare nulla: aliante, aereo, paracadutismo e traino aliante), mentre Camilla Wellstein è una freschissima recluta (il cognome la dice tutta; di madrelingua tedesca, parla un italiano forbito ma duro; questa tenacia, che compare nel parlato, non manca nei suoi voli che, nonostante la recentissima licenza conseguita nel 2018, sono degni di nota e di ammirazione. Volare, dice, ci avvicina alle nostre origini, agli oceani e quindi alla vita nelle correnti e nei flussi: il volo stimola queste capacità ancestrali e ci riavvicina a esseri lontanissimi da noi stimolando le nostre capacità olistiche.)

Emma ed Enzo Centofante hanno organizzato questo stage insieme ad alcuni piloti di Bolzano che si sono offerti di fare da accompagnatori alle due pianuraie mettendo a disposizione un Duo Discus e un Twin Acro.

Il fascino irresistibile del ghiacciaio del Bernina



Così Emma racconta in prima persona l'incubazione dello stage.

“Ho il grandissimo privilegio di volare con i migliori piloti del Gruppo Volo a Vela di Bolzano, in primis il mio istruttore e marito Enzo Centofante. Le emozioni del volo sono tante e irripetibili, ovunque ci si possa librare nell'aria, ma le immagini di pareti rocciose, vette e ghiacciai, di pianori cosparsi di chiesette e di masi alpini, sono qualcosa d'unico e indimenticabile: penso che vadano condivise e perché no, anche con le FlyPink.

L'inverno è sempre lungo e faticoso ed ho quindi avuto il tempo di mettere in atto il mio progetto iniziando a fine 2017. La proposta fatta al direttivo di Bolzano ha trovato immediatamente un consenso pieno: niente se, niente ma. Magnifico! Ognuno si è ritagliato un ruolo da svolgere, generosamente ed entusiasticamente. Ne ho parlato con Margot che è stata la prima ad aderire.



Sorvolando Vipiteno

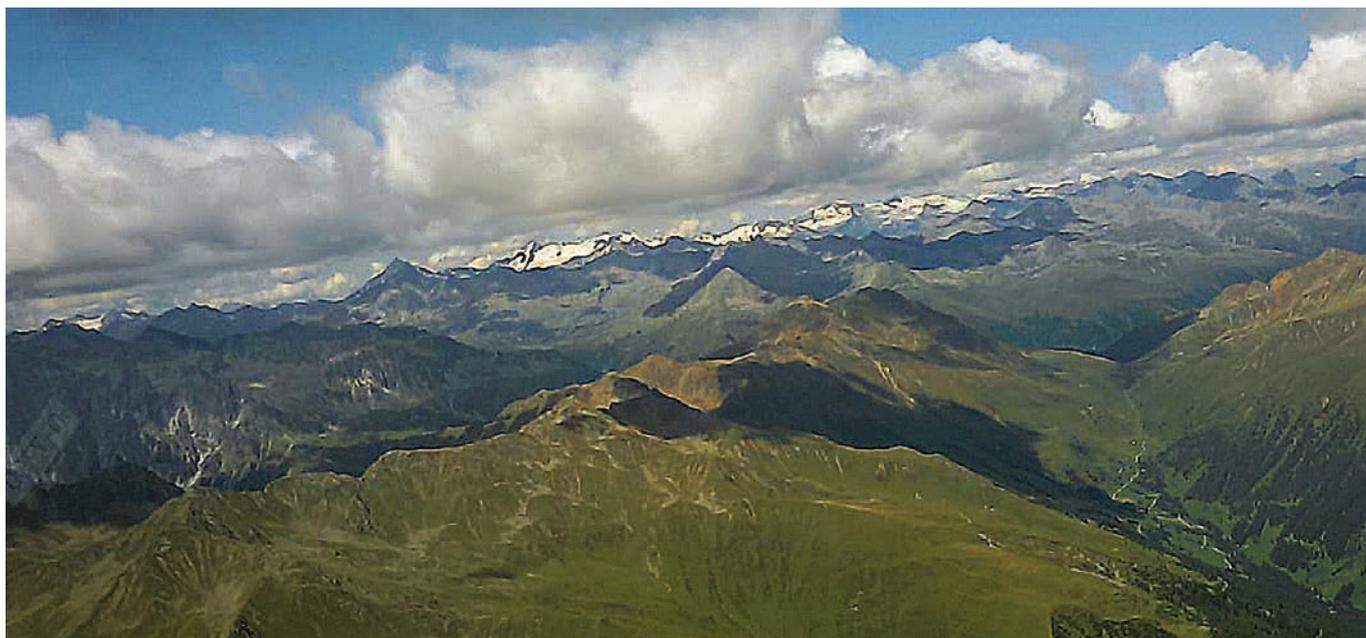


Maria Grazia con Christoph Windegger sul Twin Astir



Camilla Wellstein con Franco De Barba

Siamo tante noi FlyPink, ma per ognuna di noi è sempre molto difficile conciliare i normali impegni di lavoro e famiglia con la passione per il volo. Siamo riuscite a formare un gruppo di cinque ed è già un ottimo risultato. Avvicinandosi la data dello stage... vuoi che il diavolo non ci metta lo zampino? Le previsioni meteo per il fine settimana sono pessime; Enzo trascorre ore al computer per interpretare tutte le carte meteo immaginabili.



Sullo sfondo, le valli Aurine

Si accavallano le telefonate con Christoph, Federico, Franco. Cancelliamo lo stage? Ma scaturisce l'idea migliore: giovedì 19 è sicuramente bellissimo, quindi decidiamo di anticipare lo stage di una giornata, almeno quella è sicura.

E così giovedì mattina molto presto Angela e Maria Grazia partono rispettivamente da Ferrara e da Modena per raggiungere l'aeroporto di Bolzano. Purtroppo Margot non riesce a raggiungerci in tempo in mattinata; le dispiacerà tantissimo. Alle 9 i ragazzi hanno già preparato gli aianti e Josef Reinisch, il trainatore dello stage, è pronto in campo; un briefing essenziale e si va.

Giornata memorabile; le Alpi a nord di Bolzano hanno offerto ottime condizioni di volo (i Quattromila erano sempre disponibili oltre allo Zero termico) e spettacoli da cartolina.



L'ingresso all'Aeroclub Bolzano



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



Soluzioni fotovoltaiche



Batterie d'**accumulo** per fotovoltaico



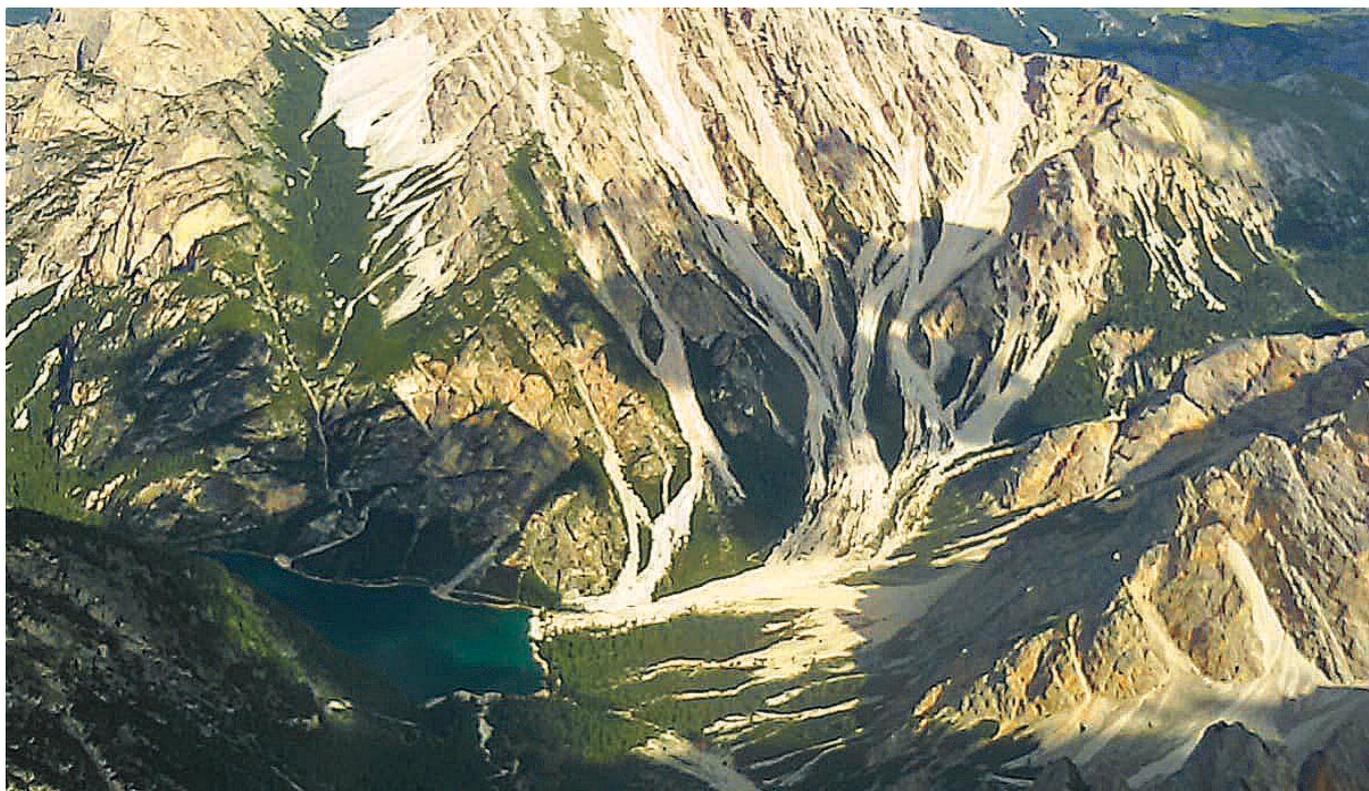
Progetti illuminazione **LED**



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



Durante un sorvolo un po' meno stratosferico, il Lago di Braies

Anche a Rieti la giornata è stata buona; abbiamo ascoltato le comunicazioni di Bruttini in volo (la trasmissione a quelle quote è nitida e chiara): dopo un inizio giornata poco promettente, le condizioni si sono formate anche in centro Italia e gran parte degli stagisti reatini ha affrontato un volo Rieti, L'Aquila, Foligno, Rieti.

Le Dolomiti si sono mostrate al massimo del loro splendore mentre i ghiacciai perenni hanno evidenziato le loro recenti ferite."

Angela Fergnani, partita all'alba da Ferrara, racconta in modo entusiastico la sua esperienza bolzanina.

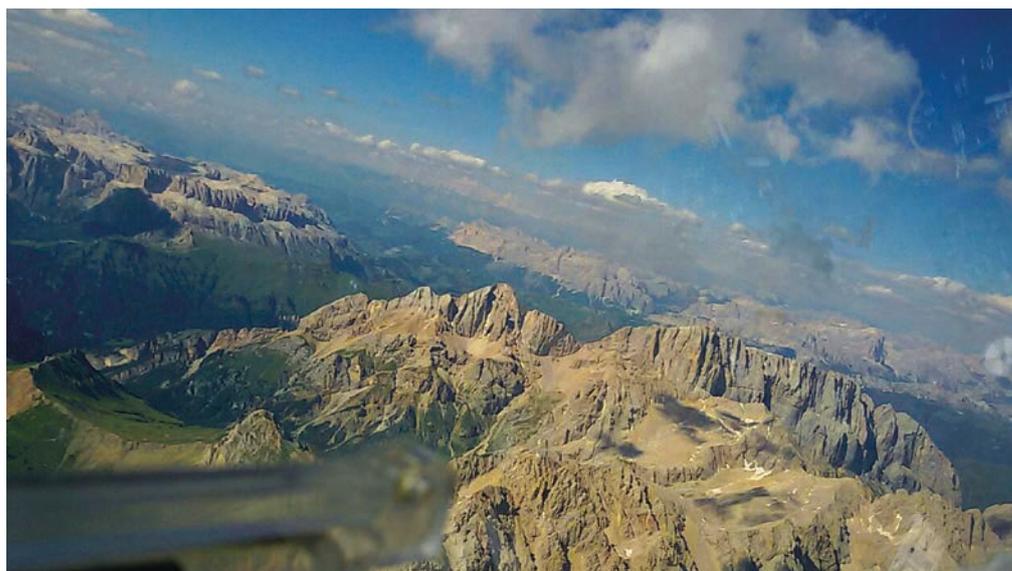
"Sistemati gli alianti e fatti i controlli, alle 11,30 ero già pronta e visto che la giornata si prospettava molto promettente, senza aspettare l'arrivo delle altre stagiste, abbiamo allineato il Duo Discus e mi sono infilata dentro assieme al copilota a cui ero affidata, il bravissimo (e pazientissimo) Christoph Windegger, reduce peraltro, il giorno precedente, da un bellissimo volo da Bolzano al Cervino e ritorno, complimenti!

Decollo, traino lunghissimo, inusuale per me come pure lo sgancio a 1.800 metri; poche spiralmate e abbiamo raggiunto la base a 3.000 metri, già così ero al settimo cielo! Ci ho messo un po' ad abituarci ad un aliante con il quale avevo volato solo una volta qualche anno fa, ma con un mezzo così bello si fa presto a fare amicizia e così è iniziata una splendida zingarata sulle montagne.



Dolomiti, il Catinaccio da un DG300

Dolomiti, uno scenario spettacolare con la Marmolada in primo piano



Inizialmente ci siamo diretti verso ovest sorvolando il nord della Val Venosta, il Similaun, la val Senales e poi via fino a Livigno, Saint Moritz e il ghiacciaio del Bernina ove abbiamo virato per fare rotta verso Bormio e il gruppo dell'Ortles Cevedale per poi riattraversare la val Venosta e raggiungere i monti Sarentini e poi sorvolare Bressanone, Brunico e arrivare in vista di Lienz. A questo punto perché non andare un po' più a sud? Rotta verso Dobbiaco, giù verso la Marmolada, il passo Sella e le mie amate Pale di San Martino, dove però le basi si abbassavano costringendoci a far rotta verso Bolzano costeggiando la confluenza formatasi contro le pareti del Lagorai.



Tutto il gruppo, riunito intorno a Enzo per l'analisi meteo



openjobmetis
AGENZIA PER IL LAVORO

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



www.openjobmetis.it

LX 10K Il migliore aggiornamento per il vostro sistema

Sistema di navigazione variometrico da 80 mm.



**MAPPA MONDIALE
BATTERIA DI BACKUP
WIFI E BLUETOOTH**

SOFTWARE E HARDWARE

NUOVISSIMI!



**LOGGER IGC CON ENL
MODULO VOICE
DISPLAY TRANSFLETTIVO**

IL PIU' GRANDE DISPLAY TRANSFLETTIVO SUL MERCATO!

Logger IGC con ENL

Mappa Mondiale

Differenti palette di

visualizzazione mappa

Navigazione verso atterrabili NEAREST

Supporto Spazi Aerei con avvisi

Modulo voice integrato

Batteria di backup (fino a 3h)

Dotato del nuovissimo chip LX One

16 GB di memoria interna

G-metro e registratore integrati

Giroscopio e accelerometri sui 3 assi

Connettività WiFi e Bluetooth

Ricevitore GPS integrato

Sonda OAT per la temperatura

Modulo Voice integrato integrated

Slot per Micro SD card

Software e Hardware nuovissimi

CONSEGNANDO IL TUO VECCIO SISTEMA A 1990 € + IVA!



Angela Fergnani, felicissima dopo un volo con Federico Gori sul Duo Discus

Cinquecento e più chilometri in sei ore di volo passate in un soffio e sempre in massima tranquillità tra i 3.200 e i 4.300 metri di quota, in perfetta armonia con il mio paziente e generoso accompagnatore che non ha praticamente toccato cloche ma mi indicava via via i nomi delle montagne ed i luoghi atterrabili: grazie Christoph! Che giornata fantastica! Ci ho messo qualche giorno ad atterrare con la mente: al mio ritorno, dopo un po', non mi sopportava più nessuno...

Le giornate successive, come da previsione, hanno

confermato la fugacità del bel tempo, permettendo però, nella prima parte della giornata, qualche volo di costone in zone limitrofe all'aeroporto.

Sullo spartiacque austro-svizzero confluivano alianti provenienti anche da altri club alpini (Calcinate, Alzate) oltre che da alcuni club di oltre frontiera; anche Patrizia Roilo, proveniente da Trento, ha raggiunto la zona con il suo aliante non scordando di salutare, al sorvolo, l'aeroporto. La 123.375 ha proposto il volo di tanti amici."

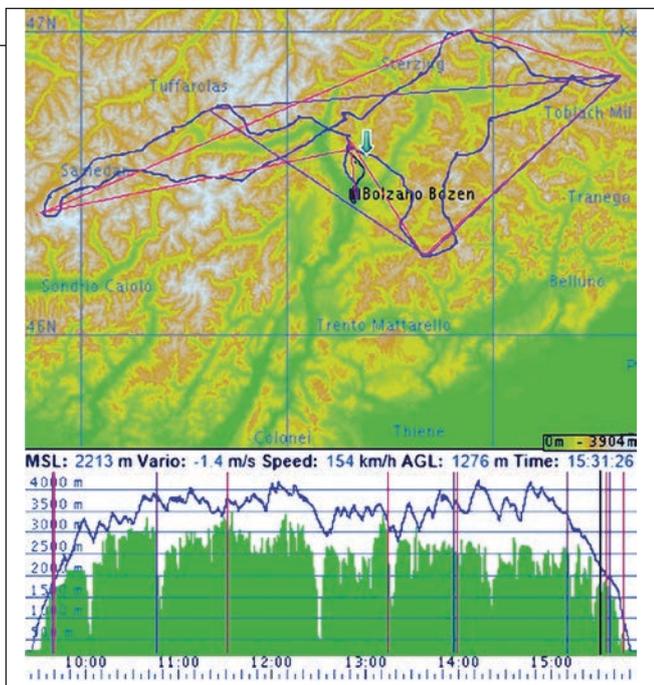
OFFICINE AERONAUTICHE GHIDOTTI S.r.l.

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



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

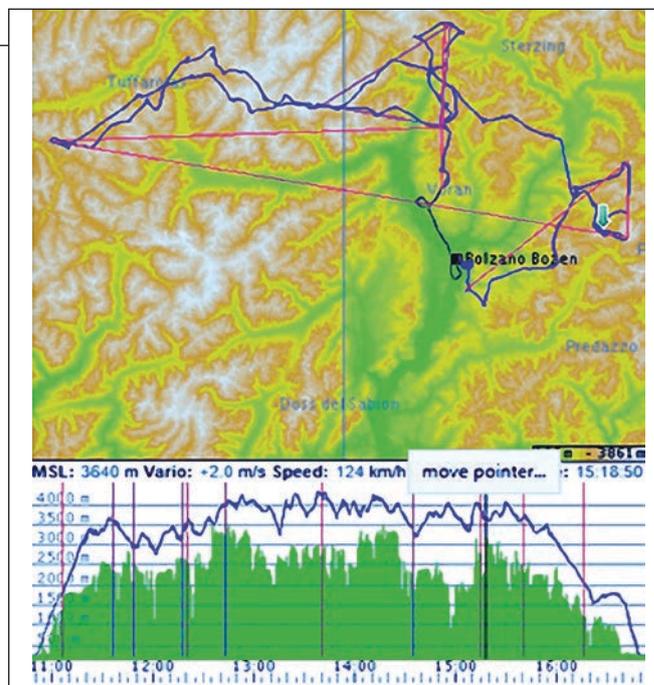
OFFICINA ALIANTI: Via Prato delle Donne, 19 - 44100 Ferrara (FE) - Aeroporto di Aguscello



Il volo di Angela nel primo giorno

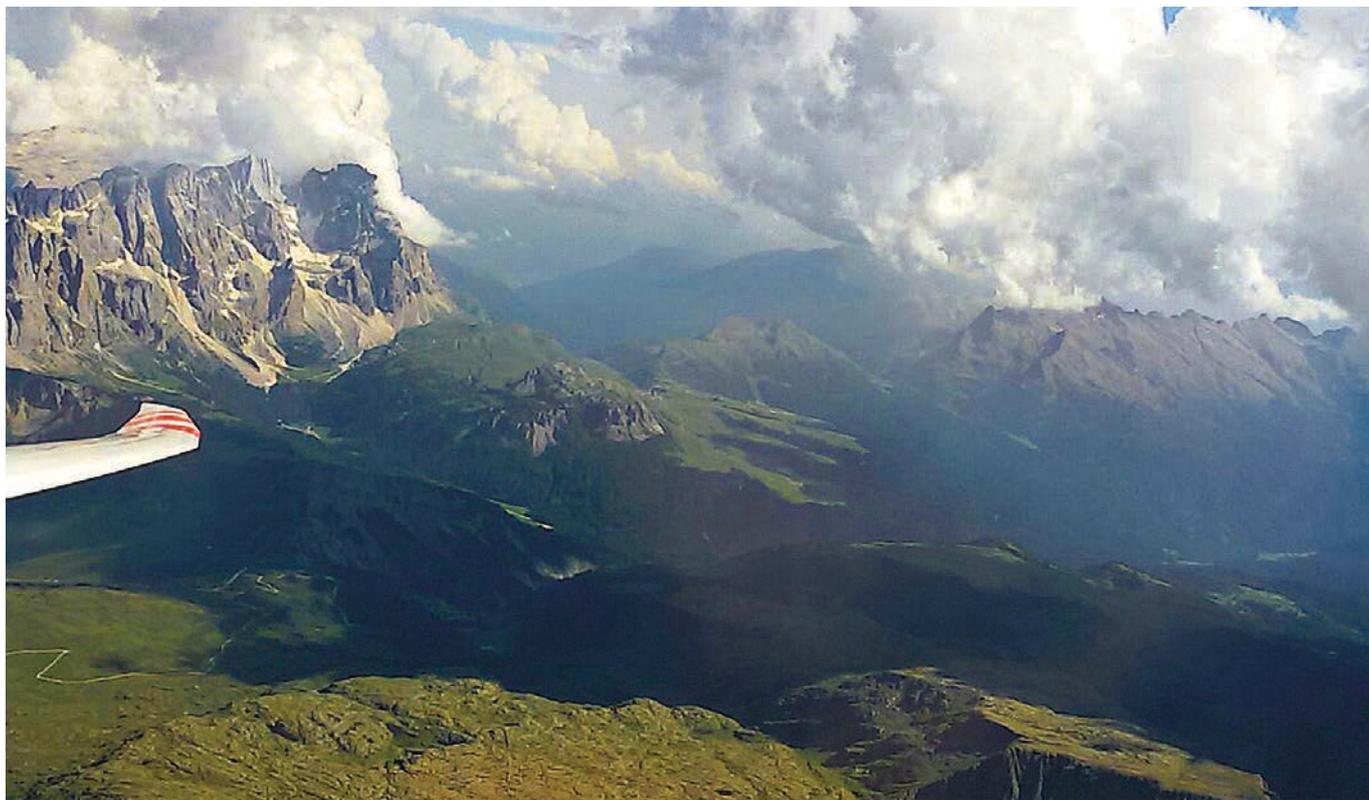
Lo stage di Angela ha poi avuto una coda. Di nuovo meteo favorevole il 16 agosto e Angela, che si trovava in vacanza a San Martino di Castrozza, ha completato il suo stage sull'ormai amico Duo Discus in compagnia di Franco De Barba: un bellissimo volo intorno ai 3.000 m li ha portati a Vipiteno, Val Pusteria, Dobbiaco, Cortina, la Marmolada, il Sella, il Catinaccio.

La situazione aeroportuale di Bolzano è complessa. L'aeroclub svolge la sua attività in un aeroporto commerciale aperto al traffico passeggeri, con tutte le conseguenze che questo comporta: check-in all'ingresso e controlli all'uscita, attenzione e rispetto delle



Il volo di Maria Grazia nel primo giorno

procedure aeroportuali, torre attiva per tutto l'arco giornaliero, utilizzo di una pista in erba di 652 x 20 m parallela a quella in macadam (1292 x) con discreto traffico a motore, circuito alianti a est della pista. La club-house, che internamente all'aeroporto vede solo un piccolo prato con tavolo e zona coperta in una vecchia cabina di funivia, è stata completamente costruita all'esterno dell'aeroporto; qui i piloti hanno a disposizione ampi spazi sociali e possono controllare la zona interna tramite una grande vetrata che dà direttamente sull'hangar. ■



Correndo verso San Martino

Sit

YOUR
BRUSH
SOLUTION

Società Italiana TecnoSpazzole

www.sitbrush.com

+39 051 6113211





DISARONNO.

IL GUSTO CHE SEDUCE IL MONDO.