

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

NOVEMBRE/DICEMBRE 2019 - n. 376

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani



- **LS 8-e Neo**
- **F1.0GP: una formula di rilancio per la classe Club**
- **Primo raduno ADA a Roma**
- **Europe Airsports e l'EGU**
- **L'Unità Spinale di Niguarda in visita all'ACAO**



m49[®]

FROM NATURE TO FASHION.

1849 Mazzucchelli

www.mazzucchelli1849.it



Ostaggi e firme, nove mesi per nulla

Sono passati nove mesi da quando, su questa pagina, scrivevo della petizione firmata da cinquantacinque presidenti di club e associazioni sportive che chiedevano ai ministeri competenti di sbloccare la situazione di stallo dell'Aero Club d'Italia, e raccontavo il vuoto gestionale che stava mettendo a rischio la stagione sportiva e le tante decisioni. Descrivevo quell'indispensabile lettera come "un atto forte, quasi rivoluzionario se paragonato ai capi chini che abbiamo visto per decenni". Purtroppo non si è rivelata utile a sbloccare questa incresciosa vicenda.

Sullo sfondo ci sono i ricorsi e controricorsi al TAR riguardo al commissariamento dell'ente. L'architetto Giuseppe Leoni ritiene lesi i propri diritti da un atto del governo che gli ha tolto la possibilità di presiedere l'AeCI pur avendo ottenuto ampia maggioranza nell'ultima assemblea elettiva. Il TAR del Lazio gli ha dato ragione direttamente e anche rigettando un controricorso (le motivazioni dell'atto di commissariamento sono sembrate fragili, o debolmente argomentate quindi attaccabili). Il Governo è stato invitato dal TAR a provvedere alla nomina che ritiene dovuta.

Avviene così che il commissario Valori sia decaduto a metà ottobre e che da allora l'unica guida in Aero Club d'Italia sia rappresentata dal Direttore Generale Mario Tassini, alla conduzione gestionale dal gennaio 2019. Mancando un presidente o almeno un commissario, i suoi poteri sono limitatissimi e le pratiche restano nel cassetto: il Gen. Tassini non può assumersi la responsabilità di approvare atti per i quali non è titolato dal proprio ruolo. Le voci che ho raccolto parlano persino di totale blocco degli stipendi del personale sin da novembre.

Per il mondo sportivo che c'interessa direttamente, la situazione dell'anno scorso si ripete in una for-

ma ancora più grave: i regolamenti, il calendario sportivo nazionale con i relativi contributi e l'erogazione dei rimborsi restano fermi e non si vede all'orizzonte la possibilità di far partire la stagione sportiva volovelistica. La prima gara in calendario (non ancora ufficializzato) è quella di Torino a fine marzo, seguita da Varese in maggio; per farle partire occorrono i Notam che non verranno rilasciati senza l'approvazione del calendario sportivo AeCI. Lo sport è vittima nella dura battaglia per la conquista della presidenza, né possiamo dimenticare l'ingiusta e drammatica condizione di chi va al lavoro senza percepire lo stipendio.

Il ritorno di Giuseppe Leoni alla presidenza, se fosse oggetto di valutazione dei bookmakers inglesi, vedrebbe una probabilità sempre più alta di realizzarsi. Negli uffici dell'ente si stanno muovendo per l'ennesima volta alcune pedine con l'avvicendamento del personale tra uffici diversi. Il Governo e i ministeri sembrano intenzionati a non prendere posizione nell'immediato, visto che nella terza settimana di marzo è attesa un'ulteriore sentenza amministrativa che potrebbe dare nuovi elementi e cambiare le carte in tavola.

La data della sentenza si avvicina velocemente, così come cresce l'urgenza per la corretta gestione delle prime gare primaverili.

Vi lascio con una citazione dal sito satirico Lercio.it, che propone notizie inventate, talvolta di costume (Accende la candela di Gwyneth Paltrow e si trova la casa invasa dai gabbiani) senza disdegnare quelle politiche: "Tar accoglie ricorso contro sé stesso e fa sparire la giustizia amministrativa". Poi, a pensarci bene, almeno la giustizia che si occupa di atti amministrativi si esprime in pochi mesi, rispetto ai classici tribunali dove trascorrono tempi biblici.

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 Castelnovo

FAI & IGC:
Marina Vigorito Galetto

Vintage Club:
Vincenzo Pedrielli

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

In copertina:
Esperienza con gli alianti
per l'Assoc. Unità Spinale di Niguarda
(foto di Alberto Sironi)

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 2019 - n. 376

- Notizie in Breve 4
- LS 8-e Neo 14
- F1.0GP: una formula di rilancio per la classe Club 21
- Primo raduno ADA a Roma 32
- Glauco Melloni, 1927-2020 37
- Europe Airsports e l'EGU 40
- Sergio Colacevich, 2018 50
- Stalli, bugie e... viti accidentali 56
- L'Unità Spinale di Niguarda in visita all'ACAO 59
- La giornata del volo a vela tedesco 61



• LS 8-e Neo
• F1.0GP: una formula di rilancio per la classe Club
• Primo raduno ADA a Roma
• Europe Airsports e l'EGU
• L'Unità Spinale di Niguarda in visita all'ACAO



Controlla sull'etichetta
LA SCADENZA
del tuo abbonamento

LE TARIFFE PER IL 2020

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: IT73H0311150180000000089272 (dall'estero BIC: BLOPIT22) 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.

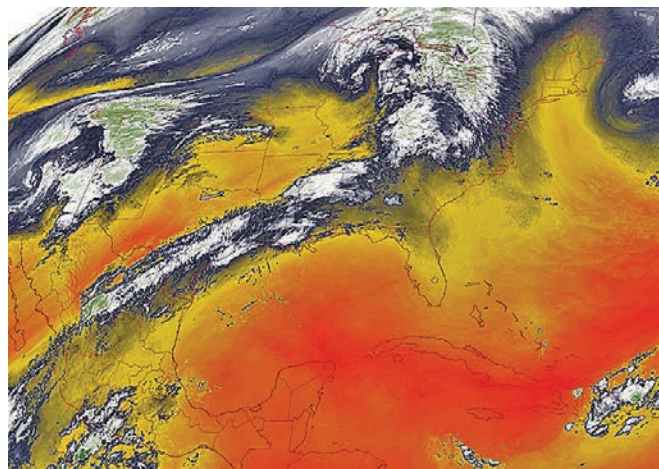
Per informazioni relative all'invio delle copie della rivista (associazioni, rinnovi, arretrati):
Tel./Fax 0332.310023 • E-mail: csvva@voloavela.it

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.

Il 5G disturberà le previsioni meteo?

Da www.nationalgeographic.com/, di Alejandra Borunda
26 novembre 2019

Una precisa previsione meteo può contribuire a mitigare le conseguenze di fenomeni naturali anche estremi, ma può essere realizzata solo quando i dati di partenza sono accurati. Molti di questi dati provengono dalle analisi satellitari sulla massa d'aria, tramite misurazioni I delegati presso il congresso mondiale delle radiocomunicazioni hanno espresso preoccupazione per il previsto aumento del "rumore di fondo" elettromagnetico dovuto alla diffusione delle tecnologie 5G per le comunicazioni terrestri, proprio nella banda di frequenze usata per le misurazioni della quantità di vapore acqueo in sospensione nell'atmosfera. Questa è la banda di circa 23,8 GHz, che viene assorbita dal vapore. Negli USA, le compagnie telefoniche hanno cumulativamente offerto oltre 2 miliardi di dollari per garantirsi l'assegnazione all'asta di una banda molto vicina a quella usata per le analisi meteo, ma poco prima un comunicato della NASA aveva messo in guardia sul degrado delle previsioni meteo "a livelli ormai superati dal 1970" (quando le misurazioni del vapore per via analisi spettrali erano potute iniziare). Sono state chieste garanzie sui limiti alle radioemissioni: la WMO chiede un limite massimo di -42 dBW, ma la FCC ha deciso per -20 dBW, ovvero trasmissioni di parecchi ordini di grandezza più potenti.



La NOAA e la NASA sono state accusate dal Brad Gillen (per conto dell'associazione industriale delle telecomunicazioni) di aver usato dati calcolati per degli apparati di ricerca oggi obsoleti, mentre quelli più moderni non soffrirebbero delle interferenze elettromagnetiche da bande confinanti. Naturalmente NOAA e NASA, confortate dalla Marina USA, considerano false le conclusioni di Gillen.

Le previsioni sono diventate via via più precise, e la loro validità si è estesa continuamente nel corso degli ultimi 45 anni. È stato calcolato che l'indice medio di affidabilità delle odierne previsioni a 5 giorni sia praticamente pari a quello delle previsioni a 24 ore realizzate nel 1980! Secondo l'ente riconosciuto come il più autorevole nel mondo, l'ECMWF europeo, le misurazioni del vapore nella banda delle microonde sono responsabili, da sole, di un quinto dell'odierno livello di precisione ottenuto

dai modelli. I satelliti misurano passivamente la radiazione emessa dal vapore in una serie di bande, tra le quali spicca la 23,8 GHz: si tratta di segnali debolissimi che possono confondersi facilmente nel "rumore di fondo" artificiale.

Anche dal MIT arriva un segnale d'allarme circa le interferenze a queste misurazioni, anche se alcune porzioni dello spettro radio venissero protette da regolamenti.

Anklam, aeroporto in chiusura

Il porto navale e l'aeroporto di Anklam, entrambi gestiti da aziende municipalizzate, sono a rischio di chiusura. C'è un investitore internazionale che ha fatto un'offerta per il porto, mentre la parte aeronautica è sospesa ad alcune iniziative di protezione promosse dal partito CDU (quello della cancelliera Merkel) che però ha solo un ruolo consultivo.



Nel frattempo è già partita la procedura di liquidazione delle due aziende municipalizzate, a causa del continuo deficit che ha drenato diversi milioni di euro dalle casse comunali.

La NASA adotta (temporaneamente) il Flarm per i droni

Il drone Pathfinder della NASA che viene usato per sperimentarne le operazioni in ambiente urbano sta usando un Flarm come parte del sistema di comunicazione e cooperazione tra droni, in forma automatizzata. Il sistema si chiama ICAROUS e promette di realizzare il principio basilare del "see and avoid" (vedi ed evita, tipico del volo a vista), trasformandolo in "sense and avoid", vale a dire "rileva ed evita", da sviluppare in affiancamento al Safe-2-Ditch, cioè un sistema di atterraggio o di crash-landing sicuro e completamente autonomo.



Oggi il Flarm, in questo meccanismo integrato, ha la funzione di fornire informazioni riguardo al traffico circostante: per ora il Pathfinder ha operato a Langley e alle Hawaii in spazio aereo segregato, al quale avevano accesso solo altri aeromobili parimenti equipaggiati. Un aeromobile unmanned deve essere capace di rilevare altri traffici e prendere le adeguate misure di evitamento, di rispettare il volume di spazio assegnatogli, e di calcolare rotte alternative anche con eventuali deviazioni per ostacoli fisici o spazi aerei ad esso proibiti. Il Flarm è quindi, oggi, solo una valida sorgente a basso costo per i dati dei traffici circostanti; ciò che viene messo sotto approfondita analisi e sperimentazione è la serie di algoritmi delegati a calcolare la navigazione del drone.

Francia: numeri dell'aviazione sportiva

Il ministero dell'Ambiente e dell'Aviazione francese ha pubblicato i dati delle federazioni aeronautiche d'Oltralpe, che sono raggruppate nel consiglio nazionale delle federazioni sportive dell'aria (CN-FAS). I dati sono stati forniti dalle singole federazioni. La FFVP (volo in aliante) ha dichiarato che è leggermente diminuito il numero di associazioni locali federate nel periodo dal 1995 al 2018, passando da 165 a 159. I piloti con licenza attiva federati erano 11.710 al termine del periodo in esame, cifra non troppo lontana dai 12.415 del 1995: il "buco" con poco più di 9.000 piloti misurato intorno al 2005 si è quindi in gran parte riempito di nuovi praticanti. Ogni anno vengono conseguite tra 400 e 500 nuove licenze di volo, un numero ben lontano dai 750-900 degli Anni Novanta. La flotta basata in Francia comprende 1.800 alianti e motoalianti, serviti da 197 aerei da traino (numero in crescita grazie all'arrivo di numerosi traini ULM) e da 75 verricelli (in continua crescita negli ultimi

venti anni). Annualmente l'attività di volo assomma a oltre 200.000 ore, con un calo del 35 % rispetto agli anni 1990-1995.

Twin Shark, vola il secondo esemplare

Il 27 ottobre scorso si è svolto il volo di collaudo del secondo esemplare dell'aliante biposto a decollo autonomo HpH 304TS "Twin Shark". L'aliante è poi stato esposto alla giornata nazionale del volo a vela tedesco, attirando di nuovo l'attenzione su questo aliante che spicca per la massa a vuoto decisamente inferiore a quella dei concorrenti principali.



Prontuario per gli istruttori

In Francia è stata pubblicata la nuova edizione arricchita e corretta del prontuario per gli istruttori della FFVP. Questo lavoro è di assoluto interesse per chi è in grado di leggere il francese.

FFVP	Nombre d'associations	Nombre d'adhérents	Nombre de brevets obtenus dans l'année
1990	165	12 415	964
1995	167	11 389	747
2000	170	10 430	517
2004	164	10 837	706
2005	162	10 374	490
2006	161	10 311	448
2007	158	10 219	449
2008	159	9951	505
2009	159	9633	571
2010	162	9668	557
2011	162	9638	480
2012	158	9350	447
2013	159	10397	420
2014	159	11 115	413
2015	164	11 341	431
2016	160	11 068	394
2017	159	11 422	369
2018	159	11 710	447



Non si tratta di un manuale, ma di un utile strumento di guida e ripasso, tascabile, che conduce l'istruttore (e il suo allievo) attraverso le singole missioni didattiche, focalizzando con efficacia l'attenzione sui contenuti essenziali e sul metodo. Le quasi 60 pagine sono ricchissime di informazioni molto sintetiche e ben organizzate.

<http://www.ato.cnvv.net/logiciels/documents-des-instructeurs-fis/>

Organismi FAI

Con un comunicato dai toni molto prudenti, il presidente FAI Bob Henderson ha diffuso la notizia della separazione tra la FAI stessa e la segretaria generale Susanne Schoedel, giunta con un accordo condiviso tra le parti. Ha espresso dispiacere per le conclusioni di un rapporto che ha visto Susanne guidare la segreteria operativa FAI con impegno e guadagnando benefici per tutta l'organizzazione.

Le posizioni espresse privatamente da vari altri personaggi coinvolti sono spesso più critiche, con particolare riguardo a rigidità e scontri che hanno portato ad aggravare nel giro di meno di un anno la situazione finanziaria FAI, che è sotto controllo ma ha rischiato di scivolare verso un eccesso di spesa insopportabile nel medio e lungo periodo. Infatti un'altra posizione in cui si realizza un avvicendamento è quella di tesoriere generale, con le dimissioni di Jean-Claude Weber che viene sostituito da Mary Anne Stevens.

Dal 9 dicembre 2019, le funzioni di segretario generale (una sorta di "direttore generale", in effetti) sono state assunte ad interim da Markus Haggene, 59 anni.

Questi cambiamenti amministrativi hanno avuto luogo durante una conferenza generale non priva di forti tensioni.

Un bilancio preventivo 2020 è stato approvato. Contiene, tra le altre cose, un aumento del 10% della quota federativa versata dai singoli NAC membri (le singole nazioni rappresentate in FAI, quindi l'AeCI per l'Italia). Una mo-



Markus Haggene è il segretario generale FAI, ad interim

zione, anch'essa approvata dall'assemblea, impegna d'ora in poi l'Executive Board (consiglio direttivo) e la Segreteria generale (dirigenza operativa) a non assumere impegni economici che possano portare allo sfioramento del budget, mentre garantisce a questi organi la libertà di fare aggiustamenti per rientrare nelle linee indicate dal bilancio preventivo approvato.

Per l'Italia, spicca la nomina di Margherita Acquaderni (presidente ACAO) alla guida della commissione sullo sport aeronautico femminile "FAI Women in Sports".

Lo sforzo della FAI sui "social"

Da due anni sto seguendo le pagine di comunicazione della FAI e dell'AeCI sui social. In particolare, ho notato che purtroppo anche a fronte di un puntuale aggiornamento delle notizie, la partecipazione del pubblico è tanto modesta da mettere in discussione la logica stessa della presenza su Twitter e Facebook.



I tweet della FAI annunciano l'apertura, la chiusura, l'assegnazione di gare di rilevanza mondiale. Soltanto quando si tratta di paracadutismo ho visto le condivisioni degli utenti, e i loro segni di apprezzamento (commenti, o "Like"), superare la mera dozzina.

Per lo più, come nel caso della schermata qui accanto relativa al mondiale di corsa su circuito con i droni, si arriva a tre o quattro interazioni del pubblico. Personalmente non credo che ciò sia da imputare a scarsa capacità di chi ne gestisce il pur impegnativo lavoro, né alla qualità dei necessariamente brevi testi: penso piuttosto che lo sport aeronautico non raccolga l'attenzione del pubblico. Provo tuttavia un certo stupore per la mancata partecipazione di almeno una piccola comunità di appassionati.

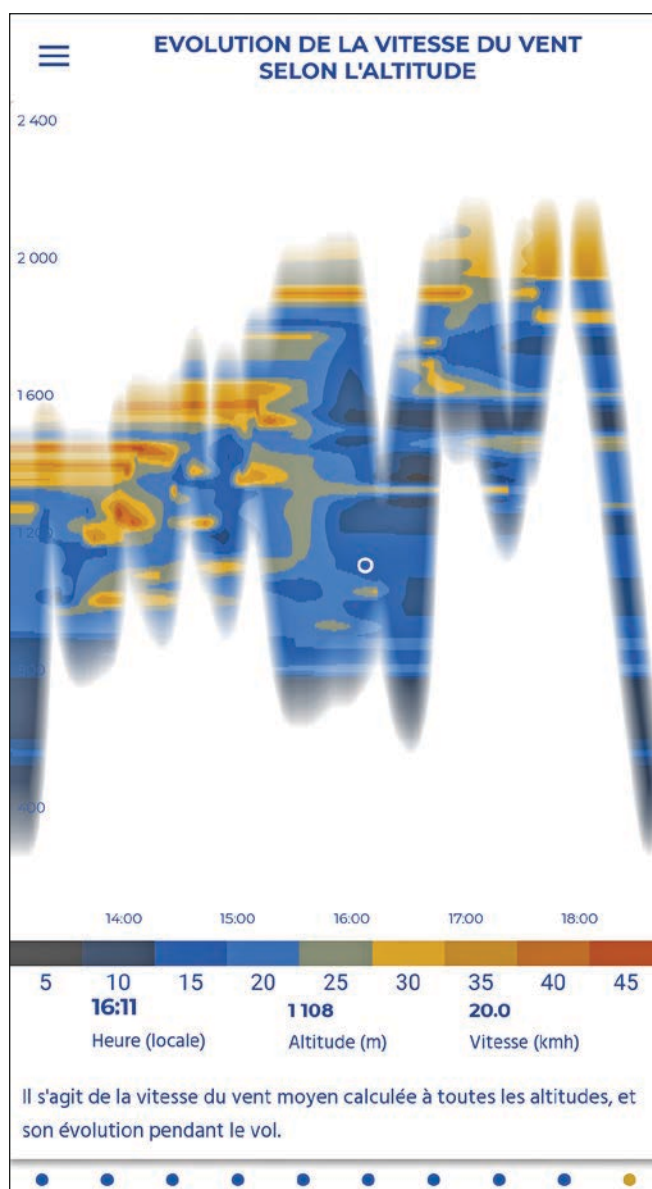
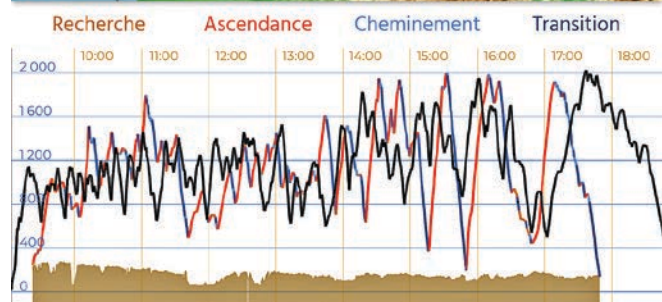
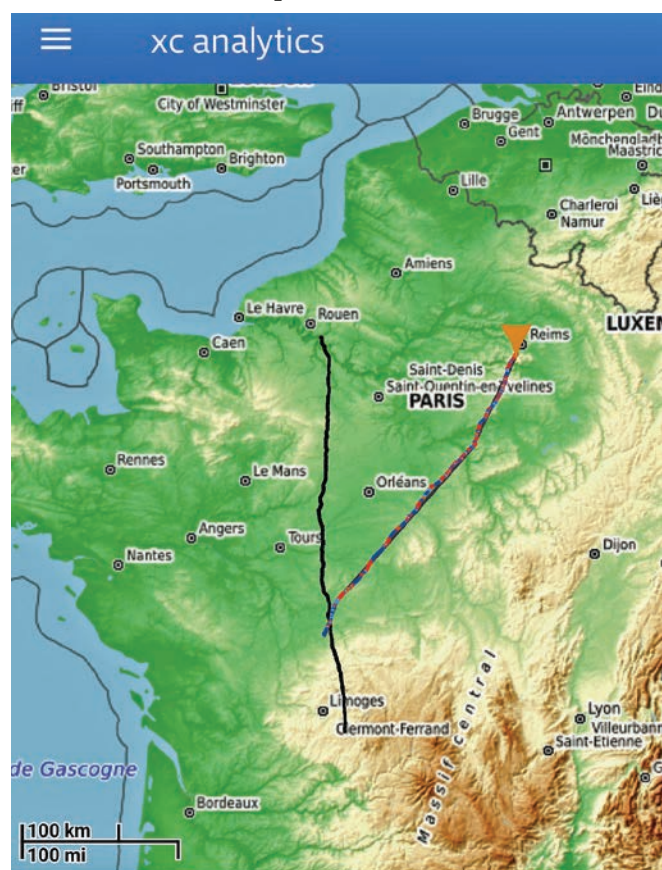
XC Analytics per Android



XC Analytics

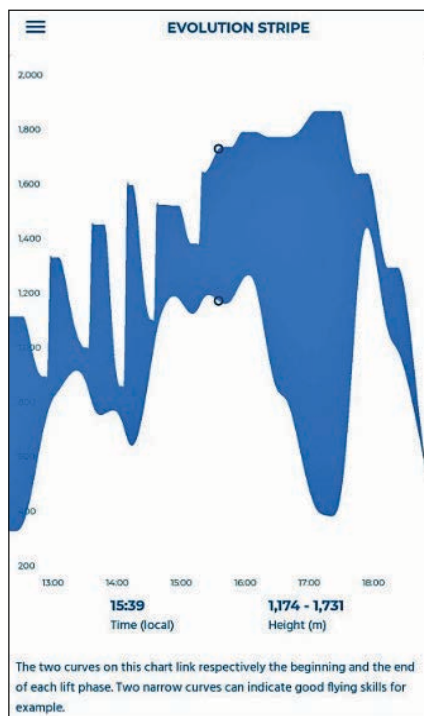
XC Analytics nasce dalla passione per il volo di distanza che ha contagiato i suoi tre sviluppatori francesi, con l'obiettivo di creare uno strumento di facile accesso, da portare sempre con sé installandolo sul proprio telefono, per analizzare le diverse fasi di volo alla

ricerca del potenziale di miglioramento delle proprie prestazioni sportive. Partendo da un vasto database di 100.000 file .IGC sottoposti al confronto di dati e stati-

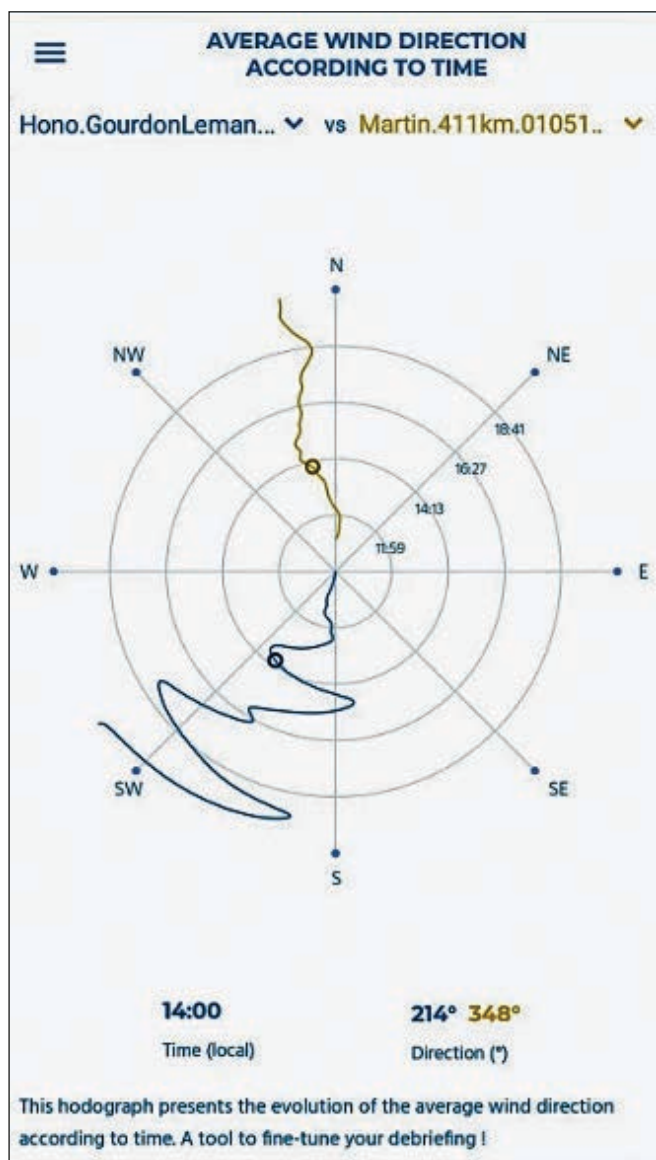


stiche, il progetto ha identificato una serie di parametri essenziali che arrivano a dare di ciascun volo un'immagine precisa, in forma numerica e valutabile, e senza disperdersi in dati inutili. Il tutto viene presentato con statistiche e grafici.

Un lavoro che è stato preso molto seriamente, ed è stato arricchito da note esplicative che accompagnano l'utente nella comprensione delle definizioni e lo guidano ad usare i grafici per ottenere una crescita sportiva. Le analisi sono state selezionate tenendo conto delle esigenze sia dei debuttanti, sia dei piloti esperti, sia infine dei campioni nel volo di distanza (tre sezioni specifiche). È probabilmente questa interfaccia ricca di spiegazioni a rendere l'applicazione utile per la formazione: con i normali programmi di analisi, si impara a sfruttarne le potenzialità tramite il passaparola, osservando gli amici più esperti mentre ne fanno uso. Con l'app si entra in ogni pagina seguendo una sintetica presentazione che descrive il valore dei dati che vi si possono confrontare. XC Analytics si presta parimenti al volo in aliante come al parapendio o deltaplano, poiché i fattori che determinano la rapidità della crescita di un pilota sono gli stessi.



L'applicazione continuerà ad essere arricchita e migliorata nei prossimi mesi e anni. L'interfaccia comprende anche la lingua inglese. La privacy dei piloti e dei loro voli è garantita dagli sviluppatori. I dati di volo restano esclusivamente sulla memoria interna del dispositivo su cui vengono caricati, salvo che l'utente scelga di condividerli online.



Gioco di società

Youtube: youtu.be/ibSYP2QbhiU

Al prezzo di 25 euro viene proposto un tradizionale gioco di società, con dadi e una mappa, che introduce al volo a vela competitivo. Un regalo simpatico, un modo per portare l'aliante nelle serate casalinghe e per far parlare del nostro sport con bambini e amici. Tutte le "strategie" richiedono... un po' di fortuna coi dadi!



Onorificenze FAI

La cerimonia di consegna delle onorificenze FAI si è svolta il 5 e 6 dicembre 2019 a Losanna, nel museo olimpico.

La **Medaglia d'Oro FAI**, il più prestigioso dei riconoscimenti, è stata conferita in forma postuma a Domina Jalbert (USA, 1904-1991).

La Jalbert, laureata in ingegneria, inventò e brevettò l'ala "parafoil", in materiali tessili. La particolarità era legata

La **Medaglia di Bronzo FAI** è andata a Suzie Gebb (Francia) per il suo lungo e onorato servizio a favore della FAI, in particolare quale coordinatrice del FAI Young Artist Contest (bando annuale per disegni e altre forme artistiche realizzate da bambini e adolescenti).

La **Medaglia De La Vault** è stata assegnata a Jim Payne e Timothy Gardner (USA) per la realizzazione di un epocale record di altezza in aliante, pari a 22.657 metri ottenuti il 2 settembre 2018.



alla lavorazione in cassoni autogonfianti nel flusso d'aria, con un concetto che ha dato vita alle prime vele flessibili, alle ali di Rogallo e agli attuali parapendii.

Fu poi Theodore Hulsizer ad aggiungere un semplice anello scorrevole sui cordini che, all'atto di aprire la vela in caduta libera, ne permetteva un gonfiaggio progressivo e attutiva quindi il forte shock aerodinamico.

La **Medaglia d'Oro per lo Spazio** è andata a Viktor Savinikh (Russia) per il suo contributo allo sviluppo aeronautico svolto nella ricerca e nell'attività di cosmonauta.

La **Medaglia Sabiha Gökçen** è stata assegnata a Alexandra Serebrennikova (Russia) per la sua carriera sportiva culminata per ora nei due record mondiali ottenuti in deltaplano nel 2018.

Il **Diploma Paul Tissandier** è stato assegnato a:

- Georges de Moura Ferreira (Brasile) per il suo eccellente servizio a favore dello sport aeronautico, in particolare nell'aerostatica;
- Castor Fantoba Lerendegui (Spagna) per il suo eccellente servizio a favore dello sport aeronautico;



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

- Pankul Mathur (India) per il suo eccellente servizio a favore dello sport aeronautico, in particolare nel volo in aliante;
- Barbara Sonzogni (Italia) per il suo eccellente servizio a favore dello sport aeronautico, in particolare nel parapendio;
- Bernard Vaillot (Francia) per il suo eccellente servizio a favore dello sport aeronautico;
- Yuri Yablokov (Russia) per il suo eccellente servizio a favore dello sport aeronautico, in particolare negli elicotteri;

Il **Diploma Leonardo Da Vinci** di paracadutismo è stato assegnato a Christian Frei (Svizzera).

I **Diplomi di Gruppo FAI** sono stati assegnati a:

- Red Bull Air Race (Austria) la cui squadra organizzata ha svolto eccellente servizio a favore dello sport aeronautico, in particolare nelle gare di volo a motore;
- Aerathlitiki Enosi Magnesias (Grecia) per l'eccellente servizio a favore dello sport aeronautico, in particolare nell'aeromodellismo;
- Perlan II Team (USA) per l'eccellente servizio a favore del progresso aeronautico, in particolare nell'aliante;
- Russian National Hot Air Balloon Team (Russia), per l'eccellente servizio a favore del progresso aeronautico, in particolare nell'aerostatica;
- Museo della Cosmonautica (Russia) per l'eccellente servizio a favore del progresso aeronautico, in particolare in Russia;

Nuovi piloti al Mugello

Domenica 8 dicembre si è tenuta una sessione di esami all'Aeroclub Volovelistico del Mugello. Cinque allievi hanno conseguito la licenza di volo a vela.



Da sx: Gianluca Taddei, vice presidente dell'aeroclub, Tiago Rodriguez neo brevettato, Silvano Tonetti neo brevettato, Matteo Nigi istruttore, Amedeo Biraghi neo brevettato, Comm.te Ermanno Ronchetti esaminatore, Mauro Spadavecchia neo brevettato, Dante Malquori istruttore, Alberto Bronzi neo brevettato, Marco Fantoni Presidente

Un grazie a tutti loro per l'impegno nel conseguirlo, agli istruttori Matteo Nigi e Dante Malquori per averli accompagnati in questo percorso e all'esaminatore Ermanno Ronchetti che ha effettuato le sessioni di esame.

I nuovi piloti sono Tiago Rodriguez, Silvano Tonetti, Amedeo Biraghi, Mauro Spadavecchia e Alberto Bronzi.

Notizie da Santa Cilia (Spagna)

Nel 2019 il gruppo direttivo condotto da Luis Ferreira ha rinnovato per i prossimi cinque anni con il governo dello stato di Aragona il contratto di gestione dell'aeroporto. Si conferma perciò il piano di sviluppo con un più lungo orizzonte temporale.



Il collegamento stradale nella regione è molto migliorato grazie all'apertura della nuova superstrada nella valle, che passa accanto all'aeroporto rendendo più rapido e snello il traffico.

Nella rotatoria di accesso al villaggio e all'aeroporto è stato installato un aliante Blanik che attira l'attenzione di tutti i passanti. Questo Blanik ha un grande valore d'affezione per il Club Nimbus: vi si sono formati la maggior parte dei piloti del più vivace club spagnolo, che ha cambiato sede operativa più volte collaborando anche con Santa Cilia (Pirenei spagnoli). Sono 120 i soci del club Nimbus. L'aliante era giunto a necessitare della costosa revisione dopo la messa a terra imposta dalle autorità internazionali, ma avendo poche ore di vita residua è stato promosso a monumento permanente. Il club di Santa Cilia si è strutturato per offrire un'officina di manutenzione degli alianti e motoalianti, compreso il rilascio di nuovi ARC. Anche gli aerei a motore hanno a disposizione un servizio di riparazione. La scuola di volo offre corsi di pilotaggio dell'aliante, motoaliante e TMG, di aerei a motore PPL, e corsi per la qualifica di istruttore o di pilota trainatore. Sulla sede troveranno posto anche un'associazione di volo con ULM semplici come i trike pendolari, mentre un'altra si dedicherà, compatibilmente con le attività di volo, alla pratica del "Land Sailing", ovvero divertenti corse con carrelli dotati di tre ruote e spinti da vele simili a quelle dei windsurf. Sulla terra si raggiungono velocità notevoli e l'adrenalina va a mille.

Chi desidera vedere i Pirenei da un aereo a motore si può rivolgere a Pirivuelo, che opera con Robin e Morane. Un servizio di soccorso ed emergenza con elicotteri avrà qui una base permanente. Il ristorante è gestito da Gilma e José Miguel. Nel prossimo mese di luglio è attesa una eccezionale visita da parte del Team Perlan e dei suoi piloti!

EASA su ispezione Robin DR400

Easa ha pubblicato all'inizio di dicembre una direttiva di navigabilità AD No.: 2019-0292 che interessa gli aeroplani Robin DR400, molto diffusi anche in Italia quali trainatori. Questo tipo di aereo è stato costruito da numerosi fabbricanti diversi: Centre Est Aéronautique, Avions Pierre Robin, Constructions Aéronautiques de Bourgogne, APEX Industries, Robin Aircraft e si applica a decine di varianti con numero di serie da 1 a 2723.

La direttiva recepisce il Service Bulletin obbligatorio SB 190501 del 17 giugno 2019, e ne impone l'esecuzione entro la prima manutenzione programmata o il prossimo rinnovo ARC, quale dei due termini interviene per primo. Tecnicamente, essa risale alla scoperta di anomale deformazioni del compensato sotto alle viti di tenuta dello stabilizzatore; dopo le dovute analisi, è stata trovata traccia di un posizionamento non corretto degli incastri nel falso longherone. Se non riconosciuta e corretta, l'eventualità che sia presente questa condizione pone a rischio la tenuta dello stabilizzatore, e quindi la governabilità del velivolo se gli incastri sono fuor di posto. Il bollettino indicato descrive le modalità di ispezione, che deve essere eseguita solo una volta nella vita del mezzo. Le riparazioni e correzioni dovranno essere eseguite solo se risultate necessarie durante l'ispezione e se non già effettuate precedentemente e annotate.

Ultima ora: Elena mondiale!

Il campionato mondiale femminile WWGC si è appena concluso a Lake Keepit in Australia. La squadra italiana era composta dalle pilote Margherita Acquaderni (classe 18 metri) ed Elena Fergnani (classe Club). Il capitano della squadra era il coach Ricky Briigliadori, coadiuvato da Marco Scarafoni (della STS-AeCI), Alessandro Squizzato e Antonio Caraffini. Dall'Italia abbiamo potuto apprezzare l'impegno di tutta la rappresentativa nazionale, con rapporti quotidiani ricchi di considerazioni tecniche, psicologiche e sportive del massimo interesse. Il risultato, indiscutibile, è una meritatissima vittoria di Elena Fergnani, sul gradino più alto del podio della Classe Club con il suo Discus, dopo 10 giornate di volo estremamente impegnative. Le condizioni meteo sono state molto variabili anche all'interno della stessa prova, e gli incendi circostanti hanno spesso reso grigia l'aria già pesantissima per le temperature estreme.

Ci sono stati strascichi per una brutta vicenda che ha portato alla penalizzazione di tutta la squadra locale australiana, colpevole a quanto pare di aver sfruttato un illecito accesso ai dati di tracking che, per tutti gli altri, erano mostrati con un ritardo tattico di 15 minuti proprio per evitarne l'utilizzo ai fini di inseguimento delle avversarie, come prescritto anche dal regolamento di gara. Una vicenda che lascia l'amaro in bocca e che avrà conseguenze per i responsabili, ma che porterà a un miglioramento dei regolamenti e delle tecnologie sottostanti.



AFFIDABILITÀ E
PRECISIONE SU CUI
CONTANO I PILOTI.

DA OLTRE 80 ANNI.
IN TUTTO IL MONDO.
OGNI GIORNO.

TEL. +49 7477-262 / FAX +49 7477-1031
WWW.WINTER-INSTRUMENTS.DE



La prestazione di Elena, che senza la penalità di 250 punti inflitta (salvo improbabili ribaltamenti in sede di ricorsi internazionali, che avranno a mio parere un destino avverso alla squadra australiana) avrebbe conquistato il primo posto, non viene scalfita da questa situazione, visto che il distacco dalla prima era di soli 50 punti dopo 10 prove, in termini pratici quasi un pari merito con chi ha, diversamente da Elena, goduto di informazioni preziose in maniera non conforme alle norme sportive. Le nostre atlete erano inoltre sole nelle rispettive classi, non potendo contare sulla collaborazione con una compagna di squadra. La prestazione di Margot, che ha concluso al decimo posto della classe 18 m, è stata all'altezza dell'elevatissimo livello competitivo di questi campionati, che hanno visto spesso velocità medie superiori ai 140 km/h. Non vedevamo una gara così appassionante da parecchi lustri. Sui prossimi numeri troverete molti approfondimenti. Complimenti a tutti, e in particolare a Elena Fergnani, prima donna italiana a conquistare un titolo mondiale!

La prestazione di Elena, che senza la penalità di 250 punti inflitta (salvo improbabili ribaltamenti in sede di ricorsi internazionali, che avranno a mio parere un destino avverso alla squadra australiana) avrebbe conquistato il primo posto, non viene scalfita da questa situazione, visto che il distacco dalla prima era di soli 50 punti dopo 10 prove, in termini pratici quasi un pari merito con chi ha, diversamente da Elena, goduto di informazioni preziose in maniera non conforme alle norme sportive. Le nostre atlete erano inoltre sole nelle rispettive classi, non potendo contare sulla collaborazione con una compagna di squadra. La prestazione di Margot, che ha concluso al decimo posto della classe 18 m, è stata all'altezza dell'elevatissimo livello competitivo di questi campionati, che hanno visto spesso velocità medie superiori ai 140 km/h. Non vedevamo una gara così appassionante da parecchi lustri. Sui prossimi numeri troverete molti approfondimenti. Complimenti a tutti, e in particolare a Elena Fergnani, prima donna italiana a conquistare un titolo mondiale!



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)

LS 8-e Neo



***Dopo venticinque anni, un LS 8 rinnovato
Sempre competitivo e aggiornato,
attira l'attenzione per il motore FES
e per le migliorie apportate***



**LS 8 rinasce con la preparazione da gara "sc", il motore elettrico indicato dalla "e", e grazie alle winglet "Neo".
In alto, le winglet e il ruotino di coda ridotto al minimo**

La storia dell'LS 8 merita di essere raccontata: nato nel 1994 è ancora oggi altamente competitivo, se non arriverà sul mercato qualche nuovo aliante rivoluzionario.

La classe Standard ha una lunga tradizione, e viene definita dall'apertura di 15 metri, con ala non dotata di flap. In un lontano passato non era consentita l'adozione del carrello retrattile, ma questo limite è stato cancellato nel 1972 insieme alla definitiva concessione all'uso della zavorra d'acqua. Dal 1980 al 1985 le competizioni sono state dominate dall'LS 4 della Rolladen-Schneider, aliante che ha tuttora una grande reputazione per piacevolezza di pilotaggio, facilità d'uso e ottima maneggevolezza unite a prestazioni prevedibili e adeguate; oltre 1.000 gli esemplari costruiti! Gli altri produttori hanno cercato di far di meglio (ASW 19, Pégase, DG 300) ma in genere non sono riusciti a intaccare il predominio dell'LS 4. Tutto è cambiato con l'arrivo del Discus nel 1983, che

ha regnato ben più a lungo (fino al 1995) ed è stato costruito in circa 850 esemplari.

Negli Stati Uniti è popolare la "Sports Class" che non rientra nelle definizioni FAI: sostanzialmente una classe ad handicap aperta a molti alianti. In queste gare erano ammessi anche i flappati, purché il relativo comando fosse bloccato in posizione fissa e non manovrabile in volo.

Primeggiava l'LS 6 con risultati eccellenti e continuativi: è un 15 metri di ottima reputazione, superiore all'ASW 20 e al Ventus, ma battuto poi dall'allora nuovissimo Ventus 2. Wolf Lemke, il capo progetti della Rolladen-Schneider, voleva realizzare un nuovo aliante Standard per sottrarre al Discus il dominio in tale classe, a seguito dell'insoddisfacente risultato ottenuto con l'LS 7 che, come l'ASW 24 e il DG 600, aveva dimostrato quanto fossero ancora lontani dalla realtà i calcoli aerodinamici sui profili laminari svolti in quell'epoca.

Ali che sul tavolo da disegno garantivano prestazioni imbattibili, perdevano il confronto in aria vera con altri modelli meno rivoluzionari. Convintosi che non si potesse dare fiducia ai calcoli teorici su nuovi profili, Lemke scelse di tentare la via dello sviluppo di un nuovo modello non flappato partendo dall'LS 6, visto il successo ottenuto in USA.

L'ala dell'LS 8 è nata così, utilizzando gli stampi e i profili del fratello flappato, modificando il calettamento dell'ala per aumentare l'angolo d'attacco di base, e con affinamenti alla deriva (raccordo con il piano orizzontale ridisegnato). Grazie all'eliminazione della lunga fessura creata dai flap a tutta apertura e alle modifiche dei rinvii degli alettoni che hanno nascosto ogni cerniera all'interno del profilo alare, la resistenza aerodinamica complessiva è migliorata. Il successo in competizione è stato immediato. Era il 1994.

Quattro anni dopo, la Schempp-Hirth ha presentato il Discus 2 "a" e "b", ed è soprattutto il primo di questi ad aver eguagliato, forse in parte superato, le prestazioni dell'LS 8. Molti esemplari erano rinforzati per poter volare anche con prolunghie a 18 metri. Ma i lettori devono sapere che l'LS 8 è tuttora un concorrente temibile: ai recenti Campionati Europei, i primi tre posti della Standard sono andati tutti agli LS 8, nonostante le condizioni meteo in Slovacchia fossero mediamente forti.

La Rolladen-Schneider però era in cattive acque nonostante i 455 esemplari consegnati. Forse lo sviluppo del decollo autonomo LS 9 è stato troppo costoso (anch'esso basato sull'LS 6), forse il lungo studio per tornare vincenti in 15 e 18 metri con l'LS 10 ha distratto le



I comandi elettrici dei nettamoscerini e il master del motore

risorse gestionali. O forse la genialità non era accompagnata ad un'accorta gestione aziendale e delle dinamiche interne. La fine è arrivata con la liquidazione, sfociata in una battaglia legale attraverso il curatore fallimentare tra due aspiranti all'acquisto: la AMS-Flight e la DG Flugzeugbau. L'ha spuntata la DG, mentre alla AMS sono andati in compensazione soltanto gli stampi e i diritti di riproduzione del mitico LS 4.

La DG ha avuto bisogno di un bel po' di tempo per traslocare i materiali, adottare e rivedere i progetti e finalmente ripartire con la produzione. L'LS 10 ha sofferto di un ulteriore ritardo, dopo che era già stato sviluppato troppo lentamente rispetto al mercato della classe 15 metri ed ha ricevuto solo una manciata di ordini confermati seppure si tratti di un ottimo aliante.



Non c'è spazio per creare alloggiamenti incassati per i nettamoscerini, che restano del tipo applicato alla radice alare. È un equipaggiamento opzionale, quasi sempre utile

La DG ha apportato modifiche alla motorizzazione di sostentamento "turbo". I nuovi LS 8 sono ribattezzati "s" per gli alianti puri, e "st" per i motorizzati. Va dato merito alla DG di aver rispettato il marchio e la lunga tradizione LS, un pedigree di gara e di qualità di pilotaggio che non è andato disperso; da pochi anni vengono offerti pure alcuni interessanti aggiornamenti retrofittabili che modernizzano gli alianti già esistenti. Penso agli scarichi dell'aria di cabina dietro alla ruota principale Mandl, a sistemi di sicurezza come il gancio Roeger per la capottina, il meccanismo anti-scivolamento del comando degli aerofreni, il freno ruota comandato dai diruttori, e soprattutto le nuove winglet Neo, molto moderne nell'aspetto e a quanto pare efficaci. Le winglet Neo sono disponibili per tutti gli LS non flappati, persino per i vecchi LS 1 di classe Club. La produzione di LS 8 da parte della DG è ferma a una quarantina di esemplari, e verrà riavviata quando gli ordinativi saranno di almeno 5 esemplari: in pratica, ci si mette in lista di attesa sperando in altri piloti interessati.

Cosa succederà nella Standard in futuro? Le comunicazioni dal Sudafrica ci parlano di un nuovo classe Standard JS 4, che similmente alla genesi dell'LS 8 dovrebbe essere un JS 3 con ala modificata senza flap. Tutto è sulla carta, la Jonker ha però già dimostrato di saper portare un progetto dalle fasi di studio alla produzione in poco più di un anno. In mancanza di questo nuovo aliante, la Standard rimane un affare sportivo di grandissimo successo, nelle cui gare primeggiano i Discus 2 e gli LS 8; il mercato invece premia esclusivamente il Discus 2c in versione da 18 metri, meglio se dotato di motore (in genere elettrico) che viene scelto persino da alcuni club per la flotta sociale; i numeri di produzione non sono molto significativi, se confrontati ai 18 metri flappati di alte prestazioni.



In volo planato con elica ripiegata. La winglet è ben disegnata



Il ruotino di coda minimale riduce la resistenza aerodinamica senza le complicazioni di un comando retrattile

LS 8 Neo

Neo è il nome che definisce i modelli dotati di winglet di nuova generazione. Le originali estremità alari ricurve disegnate da Wolf Lemke, pur avendo largamente contribuito alle caratteristiche di volo dell'LS 8, non hanno retto bene all'avanzamento delle conoscenze di aerodinamica; certamente efficaci nel dare più stabilità in virata, non sono state progettati con i criteri disponibili da qualche anno. La generazione Neo è nata da uno studio più rigoroso, meno empirico, e in genere si ritiene che diano buoni risultati in volo lento, in termica, e alle velocità più comuni di planata, senza incorrere nel degrado delle prestazioni alle velocità elevate tipiche dei traversoni in gara. Il retrofit non è indispensabile, come dimostrato dai piazzamenti verificabili su Soaringspot. Non ritengo possibile per il singolo pilota notare differenze di efficienza, mentre le caratteristiche di pilotaggio e maneggevolezza sono percettibili a livello individuale seppure largamente soggettivo. L'aspetto dell'aliante diventa più moderno. Un mezzo di 25 anni fa, o di 40 nel caso dell'LS 1, sembra compiere un salto generazionale e "fa bella figura" in uno schieramento di macchine modernissime.

L'abitacolo dell'LS 8 è derivato da quello di LS 1 ed LS 6, significativamente meno ampio di quello dell'LS 4. Vi ho trovato posto in maniera agevole pur coi miei 187 cm che portano 98 kg, senza disagio né limitazioni al movimento della testa per osservare lo spazio aereo circostante. Non avanza però altro spazio in cabina, rendendomi molto difficile recuperare oggetti dal vano dietro la testa. L'installazione del FES toglie un po' di spazio alla pedaliera che non può spingersi di tanto avanti come sulle versioni pure (lo stesso fatto, difficilmente evitabile, era già emerso su altri modelli dotati di FES).



Cavo per sgancio automatico delle cinture (sistema NOAH)



In termica sulle colline intorno a Pavullo

L'esemplare esaminato è dotato dell'opzione NOAH. È un dispositivo brevettato dalla DG che, grazie a una piccola bombola di gas compresso, sgancia le cinture di sicurezza e gonfia un cuscino per rialzare il pilota. L'eventuale abbandono dell'abitacolo diventa molto più facile durante un'emergenza. Il pomolo di attivazione si trova sulla destra ed è evidenziato dal colore giallo e nero; l'azionamento non è possibile se non si sblocca il gancio della capottina. Questo sistema è disponibile da tanti anni sugli alianti DG ma, come dice spesso il titolare, "la sicurezza non vende" e soltanto pochi esemplari sono stati installati. Il riparatore Streifeneder ne ha sviluppato una versione modificata che è retrofittabile anche su alianti Schempp-Hirth e Schleicher a patto che siano dotati di pannello strumenti sollevabile.



La winglet Neo, disponibile anche per altri modelli LS

LS 8-e Neo

Il primo LS 8 motorizzato è stato realizzato su richiesta e progetto del designer di Formula 1 Peter Wright, e aveva il motore a due tempi fisso in fusoliera, un pilone retrattile aerodinamico con cinghia di trasmissione carenata, e un impianto idraulico per l'estrazione quasi istantanea e per la contemporanea apertura dei coperchi, senza dimenticare appositi sportelli di ventilazione e di scarico. Era troppo d'avanguardia per ottenere una certificazione Easa ed è stato in seguito convertito con un sistema propulsivo più normale. Gli esemplari di serie hanno il solito motore Solo 2350 su pilone retrattile, collegato in presa diretta a un'elica bipala di diametro molto modesto. Le prestazioni del motore nel risentono, ma in compenso l'impatto negativo aerodinamico in caso di mancato avviamento è più contenuto.

Oggi è il FES a richiamare l'interesse dei volovelisti, e la DG ne ha colto l'importanza proponendo a sorpresa la versione FES dell'LS 8 e, clamorosamente, pure il primo biposto FES basato sul DG 1001. L'installazione è curata dalla LZ Design di Luka Znidarsic e vanta la certificazione completa. Ovviamente non è possibile il decollo autonomo, oltre che per motivi di certificazione anche per la modesta luce al suolo dell'elica in rotazione. Il cono di prua viene tagliato via dall'abitacolo, allungato, e usato per costruire l'ogiva che funge da supporto delle pale in carbonio pieghevoli. Durante il volo planato, le pale del FES creano un disturbo aerodinamico che, su altri modelli dotati dello stesso motore, è stato accuratamente misurato dalla Idafieg: abbiamo pubblicato lo studio in forma integrale sul numero 342 di *Volo a Vela*, anno 2014, a partire da pagina 8 (disponibile per tutti sul sito www.voloavela.it). La perdita di efficienza è variabile insieme alla velocità, ma è indicativamente di circa 1,3 punti in meno. La perdita in percentuale applicabile alla velocità media sul percorso è di più difficile calcolo, mancando dati riguardanti il volo in termica. Per le gare può avere



Stefan Langer impegnato nel decollo a traino da Pavullo

senso eliminare le pale ed installare un cono di prua posticcio che ripristina l'aerodinamica originale, se il pilota vuole cancellare questo probabile svantaggio; in Cechia e Slovacchia, nelle gare ad handicap i FES godono di una riduzione del fattore correttivo.

I piloti che preferiscono il FES alle motorizzazioni retrattili ne amano l'avviamento immediato, la facilità di uso in volo, l'assenza d'odore di benzina, l'assenza della resistenza aerodinamica opposta dal pilone con motore estratto fonte spesso di forti stress e di una rapida perdita di quota nella fase di avviamento.

Il motore è alimentato da due pacchi batterie che trovano posto in fusoliera dietro ai longheroni. I pacchi pesano 16 kg ciascuno e mettono a disposizione complessivamente 4,2 kWh di energia elettrica accumulata nelle celle Kokam al Litio.

La tensione operativa è data dalla somma dei due pacchi in serie, non è quindi possibile volare con un solo pacco a bordo. Girano voci sulla prossima generazione di batterie per il FES che avranno dimensioni diverse, un peso di circa 20 kg per ciascun pacco, e una capacità totale che sale complessivamente a circa 7 kWh. Non è il caso di farsi illusioni sulla retrofittabilità di questo interessante sviluppo: verranno adottate sui biposto, ma per i monoposto significherebbe ridisegnare il vano batterie (con dubbi sullo spazio disponibile oltre che sulle strutture) e ricertificare il sistema.



Planata, l'elica è ripiegata sul muso



Prova motore al suolo, senza kueller per non rischiare il contatto col terreno

Come vola

Le prolunghe da 18 metri non dispongono delle winglet Neo, perciò ci limitiamo oggi a descrivere il comportamento in configurazione Standard (15 metri di apertura) con le Neo. Al decollo l'autorità degli alettoni inizia molto presto, nonostante la ruota maggiorata da 5 pollici che ha alzato l'abitacolo da terra, e quindi con la coda appoggiata a terra l'angolo di attacco dell'ala sia leggermente aumentato. Questa nuova serie LS 8sc adotta per di più un ruotino di coda Tost di diametro e sezione davvero microscopici, per ridurre la resistenza aerodinamica.

Alle velocità di termica, l'inversione di virata +/- 45° si conclude in circa 3,5 secondi, usando il timone fino a fondo corsa e riuscendo a tenere il filo di lana quasi sempre centrato. La stabilità longitudinale è molto buona e rende il pilotaggio facile e piacevole. La stabilità in virata sembra essere migliorata grazie alle winglet Neo, e si ritiene in genere che questo renda possibile volare a carichi più elevati anche in condizioni relativamente deboli, cosa che si traduce poi in un aumento della velocità media sul percorso. Anche al carico massimo corrispondente alla massa di 525 kg, si può spiralarare sui 95-100 km/h. Le variazioni di velocità durante il volo in spirale non penalizzano la capacità di salire.

Il pilotaggio resta poco faticoso e non richiede particolari sforzi di concentrazione. In planata il pilota gode di un'ottima sensibilità alla massa d'aria, che rende facile seguire le fasce portanti anche a velocità elevate, così come virare dalla parte giusta entrando in una termica.

Avvicinandosi alle velocità minime e allo stallo si manifesta un chiaro buffeting che, generato dalle turbolenze create dalla radice alare, viene trasmesso al pilota dalle superfici di coda.

La ventilazione soffre un po' per la presenza del FES (la presa anteriore serve al raffreddamento del moto-



Il comando che attiva il cuscino gonfiabile NOAH

re elettrico), e il livello di rumore aerodinamico in abitacolo è decisamente più alto della media degli alianti recenti (ci sono stati grandi progressi nella silenziosità e ventilazione degli ultimi modelli); sospettiamo che una parte di questi rumori potrebbe trovare soluzione con semplici regolazioni e piccole modifiche alle valvole e bocchette, anche dagli stessi proprietari.



Elica, 1 metro di diametro

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!



Partner:



Scopri di più, visita il sito:

www.bfbassicurazioni.it/aeronautica/

Contattaci al: 347.1474976 (anche WhatsApp)

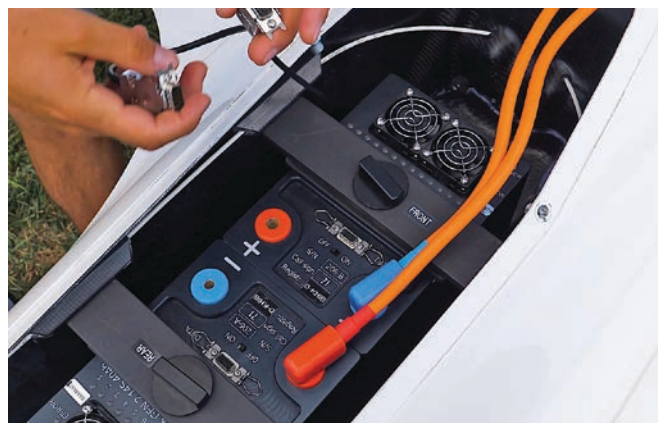
Scrivici: airsolutions@bfbassicurazioni.it

L'uso del FES durante il volo è stato descritto in altre occasioni. Al decollo, lo strumento LXNav che gestisce il motore è già acceso, e sul display si leggono i parametri principali (temperature, stato di carica). Per l'avviamento in volo si alza la protezione di sicurezza rossa, in basso sul cruscotto, e si dà il contatto; poi basta ruotare il piccolo potenziometro (uguale a quello di una radio) per regolare la potenza erogata al motore. Con circa 4 kW di assorbimento si ottiene il volo livellato, con mantenimento della quota e l'autonomia si avvicina a un'ora (in pratica pari a più o meno 100 km, senza però salite). Il motore emette un rumore particolare, simile a un trapano in lenta rotazione, e viene amplificato dalla forma dell'abitacolo che lo convoglia verso il pilota. Dall'esterno invece è modesto, per nulla fastidioso.

Gestione batterie

I caricabatteria standard erogano 600 W ciascuno, e completano un ciclo in circa 4 ore se la carica era esaurita. In opzione, e decisamente più cari, sono disponibili i caricatori a 1.200 watt che permettono di cavarsela in un'ora e mezza o due. Ovviamente se la carica residua è elevata, i tempi di ricarica si accorciano in proporzione. All'interno dei pacchi si trovano i circuiti BMS di bilanciamento delle singole celle, con i sensori di temperatura individuali. In passato ci sono stati incidenti con batterie che hanno preso fuoco: si è risaliti a difetti di produzione delle celle che erano contaminate da microframmenti metallici provenienti dalla lavorazione. I problemi erano aggravati da eventuali danni all'integrità delle celle, causati da urti. I pacchi odierni sono stati rinforzati e recano all'esterno dei "testimoni" di eventuali cadute o danneggiamenti che richiedono una seria ispezione. Inoltre sono messi a disposizione dei contenitori di sicurezza in acciaio, imbottiti, nei quali riporre i pacchi batterie durante il trasporto. Per la migliore durata nel tempo, come con

Apertura alare	m	15	18
Superficie alare	m ²	10,5	11,4
Rapporto allungamento	/	21,4	28,4
Lunghezza	m	6,72	6,72
Altezza	m	0,8	0,8
Vne	km/h	280	280
Efficienza max. dichiarata	/	1:44	1:50
Minima discesa (a 420 kg)	m/s	0,59	0,51
Peso a vuoto (con strumenti base) circa	kg	330	340
Zavorra nelle ali	l	190	190
Zavorra in coda	l	7,5	7,5
Massa max.	kg	525	575
Carico alare max.	kg/m ²	50	50,4
Carico alare con pilota 85 kg	kg/m ²	41-50	37-50,4
Motore LZ Design	Brushless	23 kW max.	
Batteria FES - Kokam	Lithium-Polymer	4,2 kWh	
Elica bipala pieghevole	diametro	100 cm	
Rateo salita	circa	1,5 - 2 m/s	



Cavi di potenza e connettori diagnostici

ogni batteria al litio, si raccomanda di non tenerle in stoccaggio con una carica superiore al 60 %. Il pieno andrebbe fatto solo poco prima di usarle in volo.

Il rilevamento dell'uso del motore richiede un sensore adatto e correttamente installato, pena la difficile interpretabilità delle registrazioni da parte dei normali logger. I prezzi non sono popolari: 84.500 euro esclusa IVA per la sola cellula predisposta per installazione del motore turbo. Per l'LS 8-e Neo con il FES il totale compresa IVA, ma senza optional né strumenti né rimorchio ha il prezzo di 142.500 euro. Per un aliante completo di tutti gli accessori, con IVA pagata e ben strumentato si parla quindi di almeno 165.000 euro. ■



I BMS sono integrati nel pacco batteria. Per la carica va sbarcata



Unità di controllo del motore e batterie, da tenere ON durante il volo



F1.0GP: una formula di rilancio per la classe Club

*Particolare riguardo agli alianti meno performanti, che sono i più economici
Tra un anno il raddoppio della posta: si aggiunge una classe avanzata*



Leeton (Australia) è la sede fissa del F1.0 GP. Nell'edizione 2018 la siccità non aveva ancora colpito tanto duramente come nel 2019-20

L'Australia è ora nelle cronache del nostro sport per la clamorosa penalizzazione inflitta alle sue atlete durante il Mondiale femminile. Questo non può far dimenticare che dal gigantesco e scarsamente popolato territorio degli antipodi provengono spesso innovazioni interessanti.

La gara di classe Club con formula GP, riservata ad alianti con handicap molto vicino a 1,0 è indubbiamente una novità da seguire con attenzione, e magari

dalla quale prendere ispirazione. Ci lamentiamo spesso della scarsa partecipazione al volo a vela, del numero di praticanti tanto modesto nonostante l'evidente bellezza del volo in aliante, della scarsità di nuove leve che riteniamo siano tenute ben lontane per via dei prezzi stellari di alianti moderni e competitivi... ma raramente investiamo energie a favore di iniziative volte a promuovere la diffusione di una versione a basso costo delle gare più appassionanti.



La piccola, ordinata e accogliente oasi del club volovelistico di Leeton, Nuovo Galles del Sud, tra Sidney e Melbourne

La seconda edizione del F1.0GP ha visto la presenza di trentacinque piloti su Jantar, Cirrus, Open Cirrus, Hornet, Libelle, LS 1, DG 100, un Phoebus e un Astir. La lista di aliante ammessi comprende anche modelli non presenti in questa edizione, come ASW15, Cobra 15, Twin Astir, biposto Marianne e infine il Salto; in pratica, sono stati scelti i modelli che ormai hanno perso una parte del proprio appeal e della competitività nella Classe Club come definita dalla IGC per i campionati mondiali e continentali, dove oggi si pre-

ferisce usare mezzi più recenti e di prestazioni più elevate (SZD 55, Discus, LS4 ecc). Si applica l'handicap, con il valore fisso non soggetto a parametrizzazione dopo l'eventuale installazione di miglioramenti e modifiche dell'aliante (winglet e raccordi aerodinamici, per esempio, e neppure per livellare i carichi alari). La risonanza internazionale della prima edizione sperimentale ha portato in Australia persino quattro piloti stranieri, giunti da USA, Inghilterra e Germania.



I volontari hanno usato droni e attrezzature di qualità per realizzare video, interviste e foto professionali



Una composizione con LS1 f, Hornet, Jantar 2 e Jantar 3

La formula consiste nell'applicazione di regole ricalcate sul Sailplane GP FAI, quindi con partenza simultanea, temi di gara relativamente brevi e veloci, punteggio per piazzamento (10 punti al vincitore); inoltre dalla classe Club si è copiato il vincolo di non caricare

zavorra. Gli alianti ammessi hanno un valore medio di circa 10.000 euro. Lunghi dall'essere un evento vintage, le velocità medie sul percorso, e l'attenzione alla fruibilità da parte del pubblico conferiscono un tono moderno al GP Formula 1.



Un drone per questo scatto sulla zona di parcheggio con le strutture del club. L'aeroporto ha tre piste



La polvere è un problema ai decolli, e ricopre gli aliante per il resto del volo

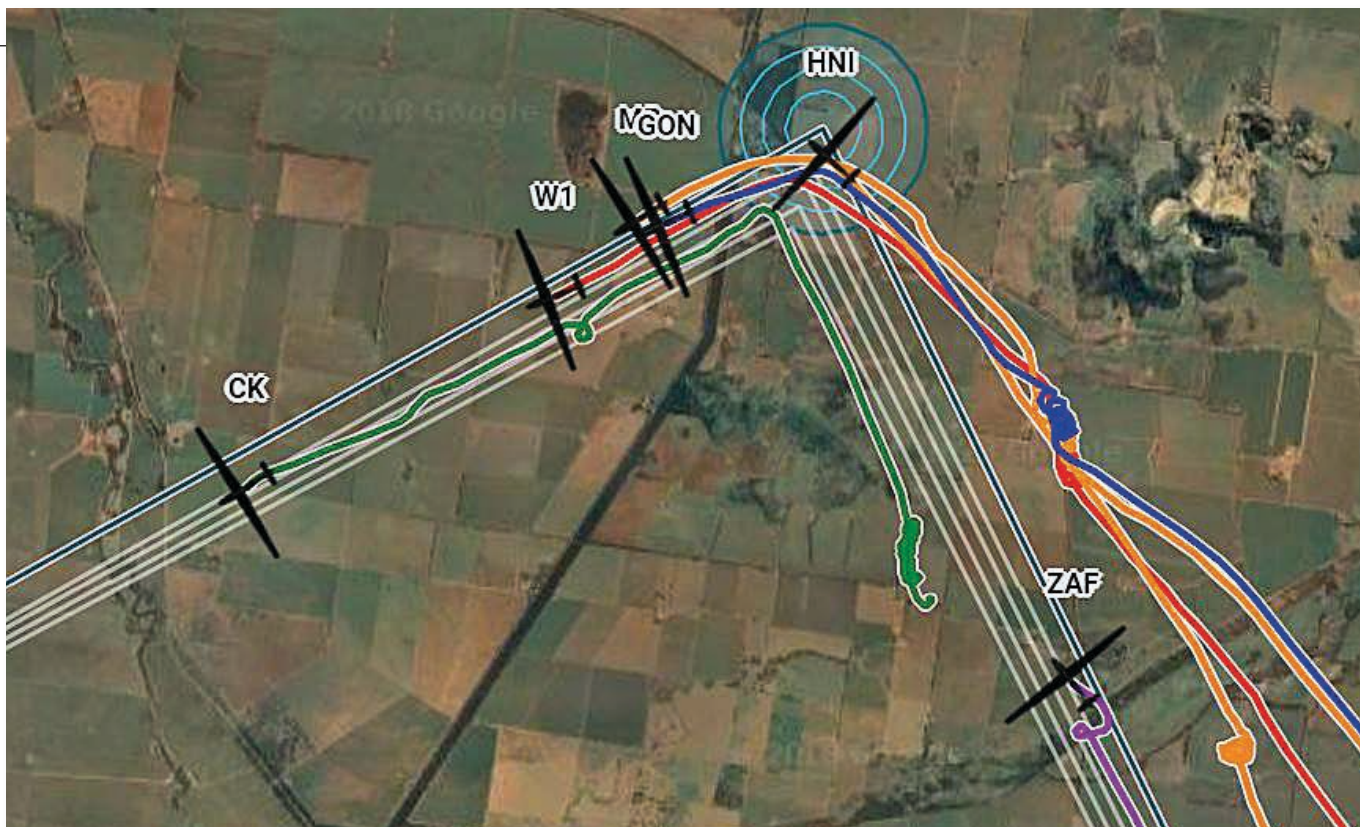
Le prove sono individuali ed è proibito comunicare su altre frequenze radio; l'handicap, dato il punteggio per piazzamento, viene applicato attraverso l'assegnazione di diametri differenziati su almeno uno dei punti di virata: in questo modo la distanza totale viene modificata quanto basta in accordo al fattore di handicap del singolo aliante. In altre parole, la distanza totale è uguale per tutti solo dopo il ricalcolo con fattore correttivo. Le due edizioni hanno dimostrato che in un territorio tendenzialmente di pianura questa soluzione funziona molto bene. L'adozione della correzione della distanza ai fini dell'handicap potrebbe invece alterare le prestazioni in maniera non sportivamente accettabile in montagna per la presenza di costoni e vallate.



Passaggio basso e... teleobiettivo



Il monoposto Astir ha ben figurato per il vantaggioso rapporto tra costo modestissimo e divertimento assicurato



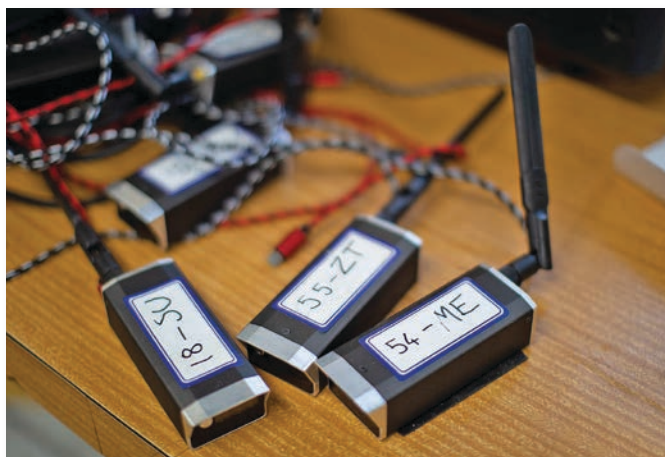
Un punto di virata con i diametri differenziati per l'applicazione dell'handicap sulla distanza assegnata. Il sistema di tracking ha funzionato bene, creando la classifica senza l'invio dei file IGC

Il tracking e i video

La ricerca della mediaticità, o comunque di una buona godibilità per chi è a terra non può che prendere in considerazione un affidabile sistema di tracking degli alianti in volo.

Proprio in Australia è stato sviluppato un sistema basato sulla trasmissione dati via GSM, lo stesso che poi è finito al centro della devastante esperienza verificatasi ai Mondiali femminili 2019, con la squadra locale penalizzata per comportamento antisportivo (accesso non autorizzato ai dati grezzi, senza il ritardo che doveva garantire l'equo svolgimento della competizione).

I due piloti Todd Sandercock e Alex Wallis si sono fatti carico delle spese e del lavoro di sviluppo, offrendolo gratuitamente all'organizzazione del FIGP.



Le piccole unità di tracking australiane

Esso si è dimostrato affidabile e molto efficiente.

La direzione comunicava con i piloti via messaggi di testo, fornendo informazioni in tempo reale sull'apertura e quota della linea di partenza, sul corretto aggiramento dei piloni e con lo stesso mezzo distribuiva la classifica provvisoria continuamente aggiornata. Il dispositivo permette di creare una classifica con i dati inviati durante il volo, tanto che lo scaricamento dei file dei logger veniva richiesto soltanto in caso di necessità per verifiche più approfondite.



Insieme in termica, Libelle e Cirrus



Buffo ma funzionale aereo da lavoro: il Transavia PL-12 Airtruk. Disegnato da un italiano, ne appare un esemplare verde anche nel film cult "Mad Max"

Avrà certamente aiutato il fatto che nessuno degli alianti in gara era dotato di alcun tipo di motore ausiliario, rendendo non indispensabili le funzioni di sensore ENL che non sono presenti nel dispositivo di tracking, mentre quasi tutti i logger ne sono dotati. Foto e filmati sono stati creati con qualità professionale dai volontari Thomas McQueen e Owen Derrick, per la pubblicazione sul sito ufficiale e sulla pagina Facebook, raggiungendo un interessante numero di visualizzazioni. Vi si trovano interviste, video delle operazioni a terra e in volo, riprese dagli abitacoli.



Impegno, dedizione e attenzione anche da parte dei più giovani



Frequenti i dust devil. Si portano via anche oggetti dal suolo



Il briefing, allegro e affollato

Divisione in due gruppi

Dato l'elevato numero di concorrenti, una partenza simultanea poteva risultare pericolosa. Si è deciso di dividerli in due gruppi, A e B, con diversi orari di partenza e classifica separata. Il vincitore di giornata

del gruppo A riceve 10 punti (8 il secondo, 7 il terzo e via a scalare), mentre solo 7 punti quello del gruppo B (5 il secondo ecc.). I concorrenti vengono divisi a sorteggio il primo giorno, usando un computer per l'estrazione. La classifica del primo giorno vede per entrambi i gruppi il punteggio massimo di 10 punti.



I temi brevi e veloci non impongono dure fatiche ai piloti



Il Libelle vola bene ed è stato rivoluzionario per la costruzione in composito. La sua linea, diversa da quelle oggi più familiari, discende dalla tradizione in legno dei predecessori

Nei giorni successivi, i due gruppi vengono invece divisi in base alla posizione in classifica generale: quelli nella metà più alta di classifica entrano in Gruppo A (con in palio da ora 10 punti di giornata), quelli nella metà inferiore entrano in Gruppo B (con 7 punti di giornata). Nel valutare questo meccanismo, apparen-

temente iniquo, va tenuto conto che per conquistare 7 punti nel Gruppo A bisogna fare il terzo posto, cosa tutt'altro che facile in un GP con concorrenti selezionati. È probabile che per chi è nel Gruppo B sia più facile conquistare qualche punto di giornata qui, che nelle retrovie del Gruppo A.



L'Hornet segna l'adozione, dopo il Libelle, di un'estetica più moderna



Foto di gruppo in onore degli sponsor principali. 35 i partecipanti confermati

Lo spirito

Il principio che ha dato vita al Formula 1 GP è dare ai piloti con portafoglio “leggero” un’occasione per competere in una gara moderna, volta alla fruibilità e al divertimento, in un ambiente con la forte vocazione a comunicare le emozioni e la bellezza delle gare in aliante.

La seconda edizione ha avuto un boom di presenze, e i due Gruppi A e B erano a piena partecipazione (si era formata una lista di attesa per sostituzioni dopo eventuali rinunce).

Molti concorrenti erano giovani e si sono raggiunte velocità medie elevatissime, oltre i 135 km/h con alianti anzianotti e sempre scarichi; grazie ai numerosi piccoli sponsor, i costi a carico dei piloti sono stati molto moderati.

Molta attenzione è stata dedicata all’accoglienza delle famiglie, creando un ambiente amichevole e iniziative alle quali tutti potevano partecipare, sia collaborando, sia godendo delle occasioni di intrattenimento e di socializzazione. Nessun’altra gara australiana ha visto nel 2019 un così alto numero di alianti e di presenze al suolo. Le condizioni meteo sono state esaltanti: quote oltre i 3.000 metri con fondo scala a salire.

L’unico vero disagio sopportato da piloti e, soprattutto, dai volontari e squadre a terra è stato causato dalla siccità con sabbia e polvere ovunque. Durante i decolli diventava talvolta difficile continuare a vedere l’aereo da traino davanti a sé, nonostante siano state usate tante autobotti per bagnare il terreno.

Place	Points	Pilot	Glider Type	Rego	Day 1	Day 4	Day 5	Day 6	Day 7	Day 8
1	64	Ben Loxton	Standard Cirrus	QT	8 (2)	9 (2)	10 (1)	6 (4)	10 (1)	11 (1)
2	47	Lumpy Paterson	Standard Cirrus	OQ	8 (2)	5 (5)	7 (3)	10 (1)	9 (2)	8 (2)
3	31	Andrew Maddocks	Homet	AA	3 (7)	8 (1)	6 (4)	8 (2)	6 (4)	0 (11)
4	30	Philip Ritchie	Homet	MV	10 (1)	10 (1)	2 (8)	5 (5)	0 (10)	3 (7)
5	29	Finn Steligh	Standard Cirrus	C2	0 (11)	5 (2)	7 (1)	5 (2)	5 (5)	7 (3)
6	28	Alex Walls	Standard Libelle	VAW	4 (6)	7 (1)	5 (5)	3 (7)	7 (3)	2 (8)
7	27	Mike Maddocks	Standard Cirrus	MM	10 (1)	2 (8)	4 (6)	4 (6)	1 (9)	6 (4)
8	26	Eric Stauss	Standard Libelle	ZS	7 (3)	1 (9)	2 (5)	4 (3)	7 (1)	5 (5)
9	24	Adam T'Anson	Standard Cirrus	C	6 (4)	6 (4)	8 (2)	0 (11)	4 (6)	0 (0)
9	24	Scott Lennon	Standard Libelle	CK	4 (6)	5 (3)	5 (2)	2 (8)	0 (11)	8 (1)
10	23	Todd Sandercock	Homet	AU	10 (1)	0 (10)	3 (7)	1 (9)	5 (2)	4 (6)
11	22	Heath L'Estrange	Standard Libelle	TX	8 (2)	4 (6)	0 (11)	7 (1)	3 (7)	0 (10)
11	22	Nick Gilbert	DG-100	ME	5 (5)	1 (6)	7 (1)	7 (3)	2 (8)	0 (0)
11	22	Steve Jinks	Standard Cirrus	GON	3 (7)	4 (3)	2 (5)	0 (7)	8 (1)	5 (2)
12	20	David Meredith	Jantar Standard 2	ZT	1 (9)	2 (5)	4 (3)	0 (8)	5 (2)	8 (1)
12	20	Reuben Lane	LS-1f	MF	6 (4)	0 (8)	0 (7)	7 (1)	3 (4)	4 (3)
13	19	Tony Condon	DG-100	EG	5 (5)	3 (4)	3 (4)	2 (5)	5 (3)	1 (9)
14	15	Leigh Stokes	Astir CS / 77	KYR	2 (8)	0 (10)	4 (3)	3 (4)	3 (4)	3 (4)
15	14	Adam Webb	Standard Cirrus	W1	7 (3)	3 (7)	1 (9)	1 (6)	0 (6)	2 (5)
15	14	Kevin Roden	Jantar Standard 2	IZT	7 (3)	7 (3)	0 (10)	0 (10)	0 (12)	0 (10)
16	13	Ben Hughes	Standard Libelle	BN	2 (8)	5 (2)	0 (11)	0 (7)	1 (6)	5 (2)
17	12	Greg Schmidt	Jantar Standard	KYX	5 (5)	0 (7)	5 (2)	0 (9)	2 (5)	0 (10)
18	10	Armin Kruger	Homet	MR	0 (11)	0 (9)	3 (4)	0 (10)	4 (3)	3 (4)
18	10	Claire Soutter	Standard Cirrus	SM	4 (6)	1 (6)	0 (10)	4 (3)	1 (6)	0 (9)
19	9	Andrew Horton	Jantar Standard 3	HNI	2 (8)	3 (4)	0 (9)	0 (9)	0 (7)	4 (3)
20	7	Christian Streflener	Standard Libelle	GW	3 (7)	0 (11)	1 (6)	1 (6)	2 (5)	0 (7)
21	6	Caleb White	Standard Libelle	SU	1 (9)	2 (5)	1 (6)	2 (5)	0 (9)	0 (0)
21	6	Justin Couch	Jantar Standard 2	IZX	0 (12)	0 (12)	0 (8)	5 (2)	0 (8)	1 (6)
21	6	Tommy Kalsbeek	Standard Libelle	LB	6 (4)	0 (11)	0 (7)	0 (8)	0 (9)	0 (9)
22	3	Bernie Baer	LS-1f	AH	1 (9)	0 (9)	0 (0)	0 (0)	0 (10)	2 (5)
22	3	Peter Cesco	Standard Libelle	GZ	0 (10)	0 (7)	0 (11)	3 (4)	0 (10)	0 (7)
23	1	David Collins	Phoebus C	ZAF	0 (11)	0 (10)	0 (8)	0 (11)	0 (12)	1 (6)
24	0	Andrew Simpson	Jantar Standard 2	IZY	0 (12)	0 (12)	0 (12)	0 (12)	0 (11)	0 (8)
24	0	Angus Stewart	Open Cirrus	CI	0 (10)	0 (8)	0 (10)	0 (10)	0 (7)	0 (8)
24	0	Steve Coulton	Standard Libelle	GY	0 (10)	0 (11)	0 (9)	0 (11)	0 (11)	0 (0)



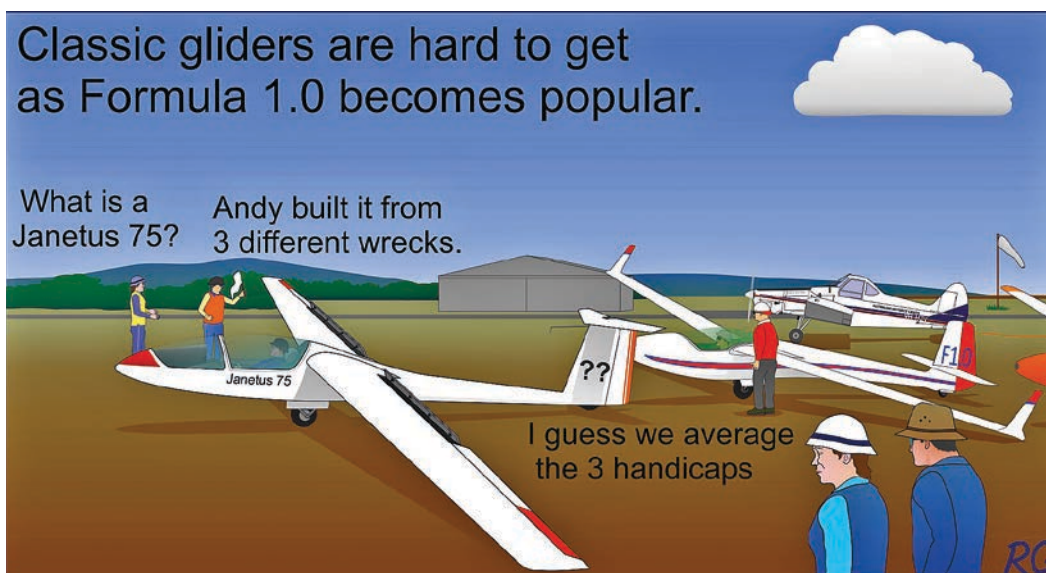
Il fotografo è bravo: posa lunga (si nota il movimento del nastro rosso nel vento) e un colpo di flash. Lo Jantar sotto la Via Lattea!

All'inizio di quest'anno la terza edizione è stata cancellata sia per il già gravoso impegno di organizzare in Australia il Mondiale femminile, sia per la situazione meteorologica eccezionalmente arida, accompagnata dai devastanti incendi.

L'organizzazione prevede di allargare il successo di questa formula con una seconda gara in concomitanza. Si tratterà, se l'interesse dei potenziali partecipanti verrà confermato, di una Formula 1,10 GP, cioè

dedicata ad alianti più prestazionali, ma pur sempre simpaticamente vintage come i Kestrel, Nimbus 2, ASW 17, LAK 12, Janus, accanto a mezzi un po' più moderni come DG 500, Duo Discus e DG 1000. La prossima edizione si svolgerà a Leeton dal 28 dicembre 2020 al 5 gennaio 2021.

La Formula 1 GP si è rivelata essere un grandissimo e nuovissimo divertimento, anche se a bordo di vecchi alianti "in plastica". ■



Nella vignetta, il tema dell'handicap fisso per tipo senza aggravio per eventuali migliorie aerodinamiche: L'aliante "???" è un collage di Jantar, Hornet, Cirrus; un pilota suggerisce di fare la media dei tre handicap...

LX 10K Il migliore aggiornamento per il vostro sistema

Sistema di navigazione variometrico da 80 mm.



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



**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!

Primo raduno ADA a Roma



23-24 novembre 2019

ADA, Associazione delle Donne dell'Aria (www.donnedellaria.it) fondata anni fa da Fiorenza de Bernardi, ha trovato nell'iniziativa di Donatella Ricci una nuova nascita.



Le pilote dell'ADA circondano d'affetto Fiorenza de Bernardi

Al raduno di FlyDonna in ACAO nel settembre 2018, l'allora Commissario dell'AeCI prof. Pierluigi Matera incaricò le due organizzatrici, Margot e Donatella, di analizzare i motivi per cui sono poche in Italia le donne che vivono il mondo del volo e in particolare il mondo del volo competitivo e di trovare quali siano gli stimoli necessari per cambiare questa tendenza. Donatella Ricci, detentrica del record mondiale di

quota con autogiro (8.399m), creò alcuni mesi fa un gruppo Whatsapp in cui si sono registrate ad oggi 130 signore italiane che rappresentano tutte le discipline e le attività del mondo del volo: PPL, ATPL (civili, militari, Polizia di Stato), elicottero (privato, elisoccorso, Vigili del Fuoco), autogiro, paracadute, mongolfiere, controllori, fotografi, giornalismo, assistenti di volo e naturalmente anche GPL.



La sala delle Carte Geografiche

Da una mia richiesta in chat in cui chiedevo notizie di Fiorenza de Bernardi, è nata l'idea di organizzare un saluto a Roma alla prima donna pilota di linea in

uno sfavillio di luci accese in nostro onore, il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare gen. Alberto Rosso.

Italia e così un gruppo di Signore del Volo si è trovato sabato 23 novembre all'Aeroporto Urbe accolto dalla instancabile Fiorenza e dalla dottoressa Maria Luisa Decisi, responsabile ENAC.

Registrazione (distrazione? Il modulo da compilare non riportava, tra le attività praticate, il volo a vela e quindi ci siamo dovute accontentare della voce "altro", eppure eravamo preiscritte in un bel gruppetto che comprendeva anche la famiglia Galletto al completo!), presentazione, saluti e ottimo buffet poi appuntamento per le 17 presso il Palazzo dell'Aeronautica Militare in centro a Roma ove ci ha accolte e premiate, in



AEROPORTO CIVILE STATALE "G. PAOLUCCI" PAVULLO NEL FRIGNANO

Aperto tutti i giorni

Stage di 2° e 3° periodo

Voli accompagnati con aliante Duo Discus o ASG 32 Mi a decollo autonomo

Possibilità di decollo al verricello e al traino

Ristorante, camerette, wellness & fitness, wi-fi

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

www.aeroclubpavullo.it



L'ingresso riservato è quello principale, passando sotto all'aquila illuminata da luci tricolori appena fa buio. Oltrepassiamo i Tre Archi che ricordano i piloti caduti in volo, e saliamo lo Scalone d'Onore, dedicato agli Eroi dell'Aria.

La visita è stata guidata dal magg. Daniele Diana-Duranti che, in modo garbato e accattivante, ci ha presentato la storia del Palazzo (voluto da Balbo, progettato da un giovane architetto di 28 anni che terminò i lavori in meno di due anni, prima costruzione italiana completamente in cemento armato, ancora oggi ben saldo sulle sue fondamentazioni che non mostrano i segni dell'età) e ci ha fatto visitare varie sale decorate con affreschi, tra cui quelle delle Carte Geografiche (con pitture di carattere geografico, astronomico e storico; una, in particolare, rappresenta le due Crociere Atlantiche guidate da Balbo nel 1930 e nel 1933). Da qui si procede verso la sala dedicata alla Madonna di Loreto: nel periodo bellico fu utilizzata anche per le strategie di guerra (in quelle occasioni il quadro, incernierato alla parete, raffigurante il trasporto in volo della casa della Madonna da Betlemme a Loreto, veniva rivolto verso il muro in una sorta di pudore e scusa).



Museo storico di Vigna di Valle (Bracciano)



Il Palazzo dell'Aeronautica Militare, in centro a Roma



ICARO2000

www.icaro2000.com



Leadership certified by results
Icaro2000 hang gliders, 8 times World Champions

La serata si è conclusa con la cena presso la sede storica della Casa dell'Aviatore: Circolo Ufficiali

dell'Aeronautica Militare costruito nel 1933 ed eretto a Ente Morale nel 1938.



In visita al museo Vigna di Valle con guide d'eccezione e un'accoglienza fantastica

Il giorno successivo, sotto una pioggia fitta che ha annerbiato la vista della verde conca del lago di Bracciano, il gruppo si è ritrovato alle 10 al Museo Storico dell'Aeronautica di Vigna di Valle ove, mentre l'instancabile Fiorenza ha rivissuto la sua storia e la storia del padre nelle interviste per il TG locale e per il TG dell'Aeronautica Militare, il gruppo ripercorreva la storia del volo in una visita guidata alle sale del museo.

Molteplici saranno gli eventi che vedranno partecipare l'Associazione nel nuovo anno: tra i principali ci sarà il raduno Flydonna, in programma a Cremona il 9 e 10 maggio 2020. ■



A cena con Fiorenza de Bernardi, prima pilota di linea italiana

Glauco Melloni

1927-2020

*Il fondatore
del volo a vela reggiano
ci ha lasciato il 13 gennaio 2020
all'età di 92 anni*



Officine Reggiane, primo importante lavoro di Glauco



Glauco Melloni, animatore e fondatore del volo a vela nel reggiano

Dalle Parole di Gianluca Bondavalli presidente dell'Aeroclub Volovelistico Tricolore di Castellazzo:

In questi primi giorni dell'anno ci ha lasciato Glauco Melloni. Con tanta commozione scrivo poche righe per ricordarlo. Era un "Grande" nel mondo del volo a vela e uno dei soci fondatori del nostro sodalizio. Ma è più giusto dire che è stato il vero fondatore di tutto il volo a vela reggiano. Fin dai primi anni '80 ha organizzato i primi corsi

di pilotaggio dell'aliante in collaborazione con gli aeroclub di Bologna e di Rieti diffondendo la cultura di una nuova disciplina aeronautica allora praticamente sconosciuta.

Negli anni '90 acquistò un aliante a decollo autonomo con il quale portò in volo centinaia di persone seminando in tanti il germe della passione. Oggi tutti gli appassionati di volo lo ricordano con affetto per la sua tenacia e generosità. Rimarrà un mito.



L'AeCI, per mano di Gianluca Bondavalli insieme a Roberto Zecchi, ha conferito a Glauco Melloni lo stato di Socio Onorario

Glauco Melloni nasce a Reggio Emilia nel 1927; accompagnato dal fratello maggiore Atos, paracadutista militare, si avvicina ancora ragazzino al mondo del volo. Il fratello parte per la guerra e Glauco deve contribuire al mantenimento della famiglia. Grazie alla passione per il volo e alla preparazione scolastica di tipo meccanico, Glauco entra come disegnatore, a soli 14 anni, nelle Officine Meccaniche Reggiane ove si producono, tra le altre attività, aerei e motori per aerei per il Gruppo Caproni (ricordate i RE-200x collaudati da De Bernardi sull'annessa pista?). Glauco ama il suo lavoro e in breve diventa istruttore disegnatore. Il fatturato delle Reggiane va alle stelle e il regime fascista mette sotto controllo l'azienda che è diventata strategica per il settore militare, ma gli operai si ribellano e cominciano a fare girare volantini, ad apporre disegni di falce e martello sui macchinari e organizzano assembramenti di persone a favore della uscita dalla guerra: il 28 luglio 1943 la risposta non manca, nove operai perdono la vita nell'operazione di violenta repressione. Le autorità di occupazione tedesche fermano l'attività del settore aeronautico e infine il 7-8 gennaio 1944 gli stabilimenti e l'aeroporto vengono rasi al suolo da due bombardamenti alleati. L'azienda entra in crisi, gli stabilimenti vengono spostati nel veneto e molte maestranze devono abbandonare il posto di lavoro. Si impegna nella difesa dei diritti degli operai, anche con alcuni scritti in lingua francese.



Glauco in un biposto a decollo autonomo (Grob Twin III SL)



Melloni al posto di pilotaggio del Pipistrel Sinus

Glaucio per cinque anni si trasferisce a Berna ove continua la sua professione di istruttore disegnatore per poi rientrare in Italia ove dà inizio alla sua attività d'imprenditore e ritorna al volo. Nel 1946 iniziano i lavori di bonifica della zona aeroportuale e viene fondato l'aeroclub di Reggio Emilia. Il volo a vela però negli anni '50 si sviluppa a Modena prima nel vecchio aeroporto, oggi Parco Ferrari al bordo della città storica, per poi trasferirsi negli anni '70 a Marzaglia: ricordiamo i nomi di Pier Antonio Ferrari e Ludovico Campari.

Nel periodo d'interruzione fra la chiusura del vecchio aeroporto e l'apertura di Marzaglia i volovelisti si spostano presso l'aeroclub di Bologna che operava nell'attuale aeroporto; anche Glaucio segue il gruppo, prende la licenza di aliante con l'istruttore Mela, di cui diventa grande amico, e consegue il C d'Argento: 5 ore di volo il 9 maggio 1989, 50 km di distanza e il guadagno di quota il 12 settembre 1990. Glaucio però continua anche a frequentare l'aeroclub di Reggio Emilia ove consegue il brevetto di pilota civile di 2° grado (oggi PPL).

Nella sua carriera volovelistica Glaucio ama volare in compagnia: acquista due alianti biposto, a decollo autonomo (prima un TWIN III SL e poi un DG 500) e, quando nei mesi estivi l'aeroporto di Reggio Emilia chiude per far posto alla Festa de l'Unità, Glaucio trasferisce il suo aliante a Modena. È qui che ci conosciamo e che mi propone di fare un volo sul suo fiammeggiante DG 500 D-KILL. "Una donna aliantista non si è mai vista da queste parti, su fammi vedere che cosa sai fare!". E così il 9 settembre 1995 decolliamo dall'aeroporto di Marzaglia

alle 15.15 per farvi ritorno alle 17.45: a lui il decollo e l'atterraggio, a me il volo; per me era il primo volo su motorizzato, per Glaucio il primo volo con pilota donna. Fu soddisfatto.

Intanto a Reggio Emilia era sorto l'Aeroclub Volovelistico Tricolore A.S.D. con traino aereo e istruttore Pietro Filippini. Glaucio traina insieme a Pierpaolo Bigi e alcuni piloti a motore conseguono anche la licenza di aliante. Roberto Zecchi è istruttore a verricello e Glaucio, grande amico del Club Centrale di Rieti, riesce a portare nel 1999 un verricello a Reggio Emilia: nasce una

scuola verricello e autotraining, grande passione del Riccio (nomignolo con cui viene tuttora chiamato Roberto Zecchi). Intanto i soci del club aumentano, alimentati sia dalla diaspora in conseguenza dei dissidi sorti a Modena tra le sezioni volo a vela e volo a motore, sia da alcune defezioni dai club di Parma e Pavullo.

A Reggio Emilia dopo l'11 settembre 2001, vista l'impossibilità per gli alianti di continuare l'attività nel sedime aeroportuale, ma anche per varie conflittualità con la Società Aeroporto di R.E., nel 2003 l'aeroclub volovelistico si sposta sull'aviosuperficie di Castellazzo (RE). L'organizzazione della nuova pista richiede quattrini; una donazione viene fatta dal collezionista di aerei storici e grande appassionato di volo Lauro "Pippo" Pedroni, gli 11 soci si tassano per l'acquisto dell'hangar ma il denaro non è sufficiente e Glaucio non indugia ad anticipare quanto serve al completamento del fabbisogno.

L'Aeroclub Volovelistico Tricolore ASD cresce a Castellazzo, fino a contare oggi una cinquantina di soci; Glaucio lo ha frequentato continuando a tenere attive le sue licenze di volo fino a un anno fa (ha ottenuto l'onorificenza di "Socio Onorario" dall'Aero Club d'Italia), poi la malattia ha cominciato a farsi sentire e le visite al campo si sono fatte più sporadiche e solo per un saluto agli amici. Il funerale si è svolto il 14 gennaio. Per chi gradisce fare una buona azione in ricordo di Glaucio Melloni, la famiglia chiede non fiori ma offerte alla Fondazione Madonna dell'Uliveto di Albinea.

Buoni voli, Glaucio! A Castellazzo ti verrà dedicata la scuola di volo. ■

Europe Airsports e l'EGU

*Le sfide lanciate dall'evoluzione delle normative europee EASA
I droni, nuovi utenti dello spazio aereo*

EAS: Europe Air Sports

Presidente: Andrea Anesini, andrea.anesini@europe-air-sports.org

Primo vicepresidente: Rudi Schuegraf, r.schuegraf@europe-air-sports.org

Direttore Generale: Pierre Leonard, p.leonard@europe-air-sports.org

Program Manager e presidente commissione normativa: Nils Rostedt

Direttore della newsletter: Diana King



Andrea Anesini, un avvocato e pilota italiano, è dal 2014 nel consiglio direttivo di Europe Air Sports, e dal 2018 ha assunto la carica di presidente

EAS ed EGU, due sigle importanti per la rappresentanza degli sport aerei, e del volo a vela, presso le istituzioni europee.

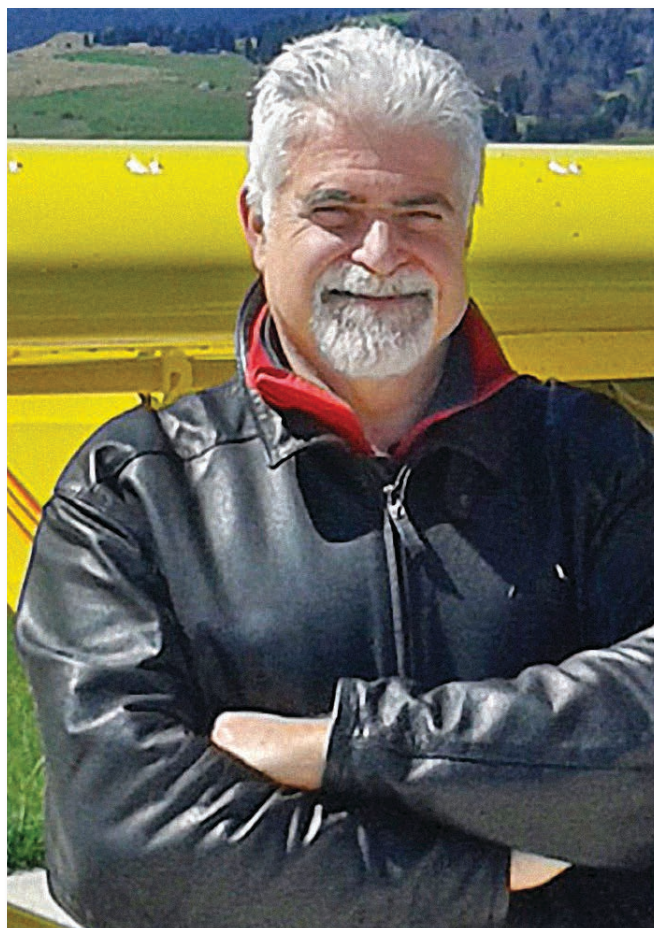
È l'avvocato italiano Andrea Anesini il presidente dell'Europe Air Sports. L'associazione è stata fondata nel 1988, e costituita da aeroclub nazionali e federazioni sportive europee. I fondatori sono i diciotto NAC di Austria, Belgio, Cipro, Danimarca, Finlandia, Francia, Gran Bretagna, Germania, Italia, Lussemburgo, Nor-

vegia, Olanda, Portogallo, Repubblica Ceca, Slovenia, Svezia, Svizzera, Turchia. Sono presenti in EAS le sette Unioni Sportive Europee di Aeromodellisti, Alantisti (l'EGU), Autocostruiti e Storici, Volo libero, Ultraleggeri, Volo a Motore, PPL/IFR. L'EAS rappresenta in totale circa mezzo milione di praticanti degli sport dell'aria nel confronto quotidiano con le autorità aeronautiche europee. I nove membri del Board, incluso il presidente, prestano la loro opera a titolo gratuito.

Andrea Anesini è un attivo pilota di ultraleggero e aviazione generale con oltre 1.000 ore di volo. Per due mandati, fino al 2013, è stato presidente dell'Aeroclub Arturo Ferrarin di Thiene (attività VDS). Di seguito è stato nominato presidente della Commissione di Disciplina dell'AeCI, carica ricoperta fino allo scorso anno. È stato eletto nel Board di Europe Air Sports nel 2014. L'Assemblea Generale di EAS dello scorso 18 marzo l'ha eletto, a Colonia, presidente dell'Associazione. È il primo Italiano a ricoprire tale l'incarico.

Non mi dilungo su EGU in quanto l'unione europea delle federazioni sportive di volo a vela è stata tante volte ben descritta e rappresentata su questa rivista. I lettori sanno anche che, da qualche anno, l'Italia non è membro dell'EGU, a causa di una improvvida decisione dell'AeCI sotto la gestione Leoni. Il lavoro dell'EGU è approfondito e dedicato alle specificità degli alianti, per quanto concerne le normative (in particolare quelle in corso di adozione o emendamento dall'agenzia europea dell'aviazione civile EASA). L'EGU è un referente rispettato da EASA, e come tale fornisce pareri e redige emendamenti alle norme, prima che esse entrino in vigore. Partecipa cioè alle iniziative di "rule making" europee come parte esperta. L'EGU si muove indipendentemente da EAS (Europe Air Sports), ma in sintonia e coordinazione con essa.

Ora vediamo alcune delle principali tematiche di lavoro su cui si concentrano gli sforzi di EAS ed EGU, come esposti nelle rispettive newsletter.



L'avv. Anesini accanto a un ULM, in Veneto

TRANSFLUID
industrial & marine



Sistemi a propulsione
ELETTRICA e IBRIDA
naviga eco,
naviga risparmiando



drive with us



EASA sta modificando le regole IFR-GA e i requisiti per le licenze di aerostati e alianti

Durante la riunione EASA di pochi mesi fa, è stato discusso e votato il provvedimento riguardante la semplificazione dell'accesso al volo IFR per i piloti di Aviazione Generale e la modifica dei requisiti per l'ottenimento e esercizio delle licenze di volo per i piloti di aerostati e alianti (Part-FCL: Flight Crew Licensing). Il processo di revisione delle licenze è partito diversi anni fa e ha coinvolto le Unioni europee delle due specialità con un lungo lavoro di studio e di emendamento, grazie ad EGU, EBF ed EAS. Grazie ad esso, EASA ha espresso una opinione finale che è stata pubblicata, ulteriormente discussa nella riunione di ottobre 2019 e finalmente adottata in forma soddisfacente per le parti interessate.

Sono state perciò pubblicate da EASA le norme:

- *Implementing Regulation on basic instruments rating* sulle abilitazioni al volo strumentale (Part BIR),
- *Implementing Regulations on FCL for balloons* sulla conduzione di aerostati (Part B-FCL),
- *Implementing Regulations on FCL for sailplanes* sulla conduzione di alianti (Part S-FCL).

Per palloni e alianti, queste nuove regole entreranno in vigore dal prossimo 8 aprile 2020, con un periodo di transizione di 12 mesi, per l'adozione completa in tutti gli Stati membri entro aprile 2021. Esse descrivono le modalità per trasferire la gestione di una licenza EASA e dei certificati medici dall'autorità di uno stato a quella di un altro, i crediti formativi per le attività didattiche in transizione dalla vecchia normativa alla nuova, e i requisiti per le organizzazioni didattiche (TO, scuole di volo). Le nuove regole verranno immediatamente seguite in gennaio 2020 dalla pubblicazione delle AMC/GM (linee guida e "metodi accettabili di rispondenza" a tali norme).

La nascita dello spazio aereo di classe U

Per aprire la spiegazione di questo insidioso tema, partirò dalla posizione espressa dalla FIVL (Volo Libero) in un proprio comunicato relativo ai voli di distanza pubblicati nella graduatoria nazionale. "Si chiamerà U-Space, e potenzialmente sarà estesissimo – ci dice la FIVL - tanto che probabilmente sarà in grado di occupare quasi tutto il territorio nazionale. È uno spazio aereo riservato ai droni. Precisiamo che non ci riferiamo certo ai droni che si trovano nei negozi per il modellismo: si tratta di macchine adibite al trasporto di cose e persone, soprattutto a guida autonoma

o remota, spesso ben più pesanti e voluminosi di ultraleggeri ed aeroplani. Non stiamo vaneggiando, in quanto si tratta di un futuro che è alle porte, molto più vicino di quanto si possa immaginare. La tecnologia è ormai sostanzialmente pronta e ora, in tutto il mondo, sarà necessario decidere quale spazio aereo tali mezzi dovranno occupare. La questione è serissima, perché tali macchine non disporranno di un pilota a bordo e dovranno essere "liberi" di volare senza rischio di collisione. Il pericolo reale è quello di vedere interdetto tutto lo spazio aereo sotto i 500 piedi (150 metri). Ciò significherebbe non poter volare vicino ai costoni e non poter atterrare.

Il Volo Libero verrebbe confinato, e le possibilità di fare voli di cross verrebbe drasticamente ridotta. FIVL, assieme a tutte le associazioni europee riunite nell'EHPU (che contano oltre 100.000 iscritti in totale) (organo omologo dell'EGU ma dedicato al Volo Libero in delta e parapendio, N.d.A.), è in prima fila da mesi nell'intervenire ai tavoli di concertazione a livello sovranazionale per cercare di non limitarsi a subire l'iniziativa di cui vi abbiamo appena riferito e per difendere quanto più possibile gli interessi dei piloti. Per farlo, su un tema così delicato, FIVL deve essere senza macchia. Su XContest Italia venivano scaricati voli con evidenti violazioni agli spazi aerei, senza che FIVL avesse preso iniziative per mitigare il fenomeno. Ciò in quanto la responsabilità delle violazioni rimane del singolo pilota e non certo dell'associazione di cui egli fa parte. Tuttavia FIVL deve ora a maggior ragione essere credibile a livello istituzionale, e l'eccesso di violazioni che è stato riscontrato nell'XContest ha dato della nostra associazione un'immagine non positiva. A questo scopo, tempo fa il Consiglio FIVL aveva deciso di chiudere del tutto XContest Italia per non essere criticabile dagli enti preposti ai controlli e presentarsi in Europa a senza essere oggetto di critiche. Ma si è anche pensato al bene della maggior parte degli utenti della piattaforma, che sarebbero stati privati di un terreno di confronto unico per la loro crescita come piloti. Quindi si era optato per un intervento diretto di FIVL volto ad escludere tutti i voli irregolari. Ci siamo scontrati però con l'enorme difficoltà di valutare in modo corretto i voli (Notam di zona, permessi temporanei, etc..) ed effettuare un simile controllo tutti i giorni su migliaia di tracce.

In conclusione si è quindi deciso di intervenire con quella che è l'attuale modifica a Xcontest Italia: ad ogni pilota, qualora risultasse una possibile violazione, arriverà una e-mail di avviso che comunicherà l'infrazione, lasciando al pilota stesso la possibilità di validare il proprio volo, effettuato con permessi, notam, etc, o di cancellarlo dalla classifica ufficiale. In questo modo FIVL dimostra di non essere indifferente alla questione e di compiere passi utili al miglioramento di una problematica.

Ai piloti si dà la possibilità di essere informati su violazioni che probabilmente spesso nemmeno conoscevano, e si crea uno spazio per la loro crescita di conoscenze e di desiderio di regolarità: ci sono esempi importanti di zone ove si sono ottenuti Notam permanenti per permettere di volare liberamente, che possono essere da stimolo ai club desiderosi di risolvere situazioni pesanti. Ed ora FIVL potrà affiancare in modo efficace tutti coloro che desiderano confrontarsi con gli enti preposti.” (fine del comunicato FIVL).

Nello U-space

Nello spazio europeo di classe U, i droni (automatici o in remoto) riceveranno i servizi di gestione del traffico. L'approccio di EASA su questo tema, resosi indispensabile a causa delle contrastanti normative apparse nei vari Stati membri, è favorevole al volo di aeromobili tradizionali con a bordo del personale navigante, rispetto a quanto rappresentato dalle parti in causa che rappresentano gli interessi dei provider di nuovi servizi con droni. L'EASA propone quindi che:

- l'ingresso nello spazio U non sia soggetto ad autorizzazione per gli aeromobili con pilota a bordo
- gli aeromobili condotti da piloti a bordo abbiano la precedenza;
- non siano addebitati costi agli aeromobili tradizionali, purché attivino i servizi UTM (Unmanned Traffic Management) per i propri scopi.

Tuttavia, o meglio, purtroppo!, ai piloti di aeromobili verrà imposto di informare un gestore UTM della propria intenzione di entrare nello spazio U.

Lo scorso 11 giugno è stata pubblicata la nuova classificazione dei droni che li divide in tre categorie, ciascuna con apposite prescrizioni di utilizzo. Ora il punto focale è come integrare la crescita esponenziale del numero di droni in uno spazio aereo specifico ma non segregato, ossia come farli operare insieme agli aeromobili con persone a bordo, tenendo conto che i mezzi a pilotaggio remoto possono essere condotti anche oltre la portata visiva del pilota a terra, e che esistono inoltre droni a pilotaggio automatico.

L'argomento non è una semplice estensione dei servizi di traffico forniti in maniera tradizionale: i delegati EAS erano presenti durante alcune sperimentazioni in ambiti complessi, come quella del drone per trasporto di persone sull'aeroporto di Helsinki (basato sul Volocopter noto ai volovelisti in quanto costruito presso l'officina della DG). Il sistema dovrà fornire assistenza al traffico in forma digitale, automatizzata, per garantire procedure sicure e sostenibili all'interno di specifici volumi di spazio aereo anche congestionato. Ogni presenza in tale spazio dovrà necessariamente essere connessa e accettata dal gestore automatico dello spazio aereo, e ogni volo dovrà contribuire economicamente al mantenimento di tale gestore.

EAS ha partecipato alla redazione delle opinioni a se-

guito delle sperimentazioni, e attende la pubblicazione del regolamento EASA nel primo trimestre del 2020.

La posizione EAS

Per EAS, i droni e lo spazio U sono un elemento di massima priorità nell'attività istituzionale e politica. Ha quindi divulgato una dichiarazione generale che delinea in particolare quali sport aerei subiranno maggiormente l'impatto dei droni, e ha stabilito quattro principi chiave per garantire anche in futuro l'accesso dei piloti allo spazio U: tale accesso dovrà garantire "sicurezza, gratuità, semplicità e fattibilità tecnologica". La lettera è stata inviata anche ai principali legislatori della Commissione Europea, del Parlamento europeo e dell'EASA. Inoltre EAS sarà presente durante i processi di redazione delle norme che riguardano lo U-space.



Il convegno di Amsterdam sullo spazio aereo di classe "U"



Marja Osinga, medico, si occupa delle norme di certificazione sanitaria

Il tema dei droni

La Commissione UE ed EASA hanno iniziato a parlare dell'integrazione dei droni nel traffico aereo a partire dal 2012, riconoscendone il potenziale di sviluppo dell'occupazione e dell'economia (dichiarazione di Varsavia del 2016). Dal 2018 EASA è obbligata e competente a proporre un quadro normativo per regolare le attività dei droni. Grazie a questi nuovi poteri legali, e sotto la spinta della lobby economica dei droni, l'Europa spera di diventare leader mondiale nel segmento accelerandone lo sviluppo.

Già nel giugno 2019 sono stati pubblicati i requisiti tecnici e operativi, primo passo verso la creazione del quadro normativo, al quale EAS ha portato il proprio contributo ritenendo il risultato soddisfacente e accettabile per gli sport aerei.

EAS rappresenta in effetti gli interessi dell'aviazione sportiva e ricreativa, un settore che è fortemente a rischio di effetti indesiderabili a seguito dell'introduzione dei droni nello spazio aereo non segregato, dove la separazione tra gli aeromobili è basata sul principio "vedi ed evita" (See and avoid) e la responsabilità poggia sulle spalle dei piloti.

EAS ha sottolineato come i voli umani si svolgano spesso in spazi G ed E, in VFR e VMC (volo a vista), e siano condotti da cittadini nel proprio tempo libero, che pagano queste attività con la porzione del proprio reddito che resta loro dopo il pagamento delle imposte. Gli sport aerei non possono esistere senza un accesso facile, gratuito e abbondante allo spazio aereo, specialmente quello non controllato.

Lo spazio aereo è il nostro campo di operazioni ed è necessario che siamo autorizzati ad usarlo.

Inoltre, alcuni piloti rappresentati da EAS lo usano anche per la propria mobilità personale (voli da A a B). Indispensabile è che l'accesso resti sicuro, di basso costo (oggi è gratis), facile (amministrativamente e nelle operazioni di volo) e che richieda semplici meccanismi di visibilità ottica ed eventualmente elettronica (tenendo conto della realtà in particolare di mezzi volanti non motorizzati come i deltaplani, parapendii, palloni ed alianti).

EAS chiede quindi ai legislatori che:

- sia data precedenza di traffico ai mezzi con piloti a bordo;
- l'accesso allo spazio aereo U non sia soggetto ad autorizzazione di terzi;
- sia ridotto al minimo il lavoro di comunicare al servizio di traffico le proprie intenzioni (rotta, quota ecc.);
- sia a carico dell'industria dei droni il costo degli eventuali equipaggiamenti aggiuntivi adottati da parte della comunità degli sport aeronautici (principio di costo a carico di chi ne trae beneficio);

- servizio di traffico nello spazio U sempre gratuito, a meno che il pilota ne tragga a sua volta un vantaggio.

Quali volumi saranno occupati

Ogni Stato potrà definire i confini dello spazio U secondo le proprie necessità, attraverso le autorità aeronautiche. Sono numerose le entità economiche (soprattutto aziende costruttrici e di servizi, con sedi fuori dalla UE) che già premono per avere uno spazio operativo nel quale effettuare trasporto di merci e anche di passeggeri con droni, in aree urbane densamente popolate. Oggi tali aree sono in genere sottostanti a spazi di controllati di classe A, C o D, e talvolta sono riservate ai soli traffici IFR. Gli aeromobili di Aviazione Generale possono volare su zone urbane nel rispetto del quadro normativo SERA, ad una quota minima di sicurezza; per analogia si deve desumere che anche i droni debbano rispettare queste imposizioni di sicurezza, anche per una logica legata ai dubbi della pubblica opinione.

Le altre operazioni di droni in zone rurali includeranno certamente le ispezioni ad infrastrutture, oggi effettuate perlopiù con elicotteri, e che si svolgono in spazio G che è quello usato anche dall'aviazione sportiva e ricreativa. È evidente il rischio di una forte limitazione a queste attività umane, già riconosciute come diritti allo sviluppo e all'autorealizzazione degli individui, ma tali diritti non devono essere ceduti indiscriminatamente.

Per questi motivi, le regole di accesso allo spazio U rivestiranno importanza capitale per la sopravvivenza degli sport aerei. Il Program Manager di EAS Nils Rostedt ha partecipato a diverse dimostrazioni sperimentali delle operazioni con droni civili nel corso della stagione 2019, in particolare per il progetto CORUS di Spazio U nel Golfo di Finlandia: l'apparecchio era collegato contemporaneamente a tre diversi prototipi dei sistemi di gestione automatica del traffico, nonché al normale servizio di traffico civile.

Drone Week ad Amsterdam

In dicembre 2019, l'EAS ha preso parte alla Drone Week e alla conferenza EASA. Per gli sport aerei, Timo Schubert ha sottolineato l'ampiezza delle attività sportive e ricreative, molte delle quali si svolgono con mezzi privi di motore, chiedendo nuovamente il rispetto delle quattro parole chiave: sicuro, semplice, gratuito e tecnologicamente fattibile. La conferenza EASA ha affrontato molti aspetti dei droni, riconoscendone sia le implicite sfide, sia le numerose opportunità. L'opinione ufficiale di EASA è slittata al prossimo mese di marzo, per ritardi nelle consultazioni.

L'attenzione si è perciò concentrata sui principi e sulle linee guida, piuttosto che sulla discussione dei dettagli delle nuove norme tuttora in fase embrionale. Uno dei temi che, a sorpresa, ha richiesto un lungo dibattito è quello della accettazione da parte delle cittadinanze riguardo al subire il sorvolo di migliaia di droni, a bassa quota e in ambiente urbanizzato. Dalla prossima pubblicazione del parere di EASA ci si attende una prima cornice del quadro normativo per lo spazio U.

Il Volocopter

*Da tech.everyeye.it, di Simone Caporali,
31 agosto 2019*

“Un taxi volante è il primo velivolo del suo genere a decollare verticalmente in un aeroporto internazionale, condividendo lo spazio aereo con numerosi aerei commerciali nelle vicinanze.

La start-up tedesca Volocopter ha fatto molto parlare



Il Volocopter è un multirottore con motori elettrici



Porta una o due persone. Test svolti a Helsinki

di sé presentando un nuovo veicolo destinato al trasporto urbano, denominato Volocity. Il velivolo, dotato di 18 rotori con stabilizzatori aggiuntivi, consente di trasportare fino a due passeggeri e ha un nuovissimo design. Il Volocopter 2X è decollato per la prima volta dall'aeroporto internazionale di Helsinki. Ciò che contraddistingue questo particolare volo è la completa integrazione con i sistemi di traffico aereo (ATM) e Unmanned Aircraft Traffic Management (UTM) dell'aeroporto. Questo significa che era perfettamente coordinato con qualsiasi altro velivolo in volo. Questa caratteristica è essenziale per poter immaginare un futuro fatto di taxi volanti. “La prova di volo nello spazio U del Golfo della Finlandia ha dimostrato come ATM e UTM possano agire in combinazione per consentire operazioni di taxi aereo sicure ed efficienti in ambienti urbani, compresi gli aeroporti”, come si legge nel comunicato stampa. La start-up presenterà anche una struttura di atterraggio a Singapore entro la fine dell'anno.”

Anche in Tanzania si stanno svolgendo operazioni con droni automatici, in collaborazione con enti di ricerca tedeschi e con la DHL.



Consegna di medicinali urgenti in Tanzania

L'impiego è riservato a materiali importanti, come i farmaci urgenti (anche sieri antiveneno) e per raccogliere le fiale di campioni biologici da analizzare a fini diagnostici.



Il drone sperimentale. Molte ore risparmiate per consegne vitali



Pochi minuti di volo per urgenze su un'isola

Alcune isole nel lago Vittoria vengono raggiunte in pochi minuti di volo, anziché richiedere 6 ore per via terra, e comunque più di 4 ore via nave (quando un battello sia disponibile!).



L'atterraggio presso il centro medico

Certificati medici: il lavoro di EAS

Marja Osinga è un medico qualificato per l'aviazione, e si occupa per Europe Air Sports delle normative Part-MED e dei correlati AMC/GM, che impattano sui piloti sportivi. È anche una pilota di alianti e ha posseduto per lungo tempo un biposto Kranich, ormai d'epoca. L'evoluzione delle norme è interessante soprattutto per i medici (aggiornamento ai requisiti) e per i piloti affetti da qualche patologia o condizione medica. Le modifiche alle normative per i certificati LAPL si traducono principalmente in chiarimenti e linee guida rivolte ai medici AME, per aiutarli a valutare correttamente il quadro medico del pilota, eseguire le

indagini necessarie e appropriate, e infine condurre a una decisione finale equilibrata e calibrata sugli scopi ricreativi e sportivi.

In gennaio del 2019 sono stati pubblicati gli aggiornamenti del Rule Making Group RMT.0287/288:

- revisione di tutto il testo (correzioni editoriali e chiarimenti),
- nuovi AMC “metodi accettabili di rispondenza”, come richiesto dalla Commissione EASA,
- nuove spiegazioni riguardo ai livelli di rischio per incapacitazione dei piloti, con chiarimenti lessicali,
- revisione del programma didattico per i medici esaminatori AME,
- revisione di molte situazioni patologiche, in conto dei progressi farmacologici e terapeutici,
- reintroduzione della regola “dell'1 %” nella valutazione del rischio di incapacitazione,
- armonizzazione delle procedure per il riesame di piloti già ritenuti non idonei,
- estensione del certificato medico ai Controllori del traffico aereo.

Questo lavoro doveva essere reso pubblico nel 2015, ma l'incidente della German Wings (suicidio del pilota di linea con morte dei passeggeri) ha richiesto una pausa per analizzare le numerose proposte riguardanti la prevenzione di altri casi simili.

I certificati di Classe 2 ICAO, e quelli per le licenze LAPL sono soggetti alla nuova versione delle norme Part-MED. In breve:

- un pilota può passare dal certificato ICAO a quello semplificato LAPL, senza dover cambiare la propria licenza;
- la norma Med.B.050 (b) alleggerisce i requisiti per persone disabili, che possono volare su aeromobili idonei: pur non “idonei al pilotaggio” in generale, potranno essere autorizzati alla conduzione di specifici tipi di aeromobili adatti, anche a seguito di eventuale valutazione al simulatore o tramite un esame pratico di volo;
- nuovi dettagli sull'impatto di certi farmaci e loro effetti collaterali;
- obbligo di informare i piloti delle implicazioni anche future derivanti da omesse, parziali o false dichiarazioni riguardo la propria storia medica;
- modifiche alla sezione relativa ai disturbi cardiaci valvolari, ritmici o di conduzione, nonché sui trapianti di cuore o polmone;
- nuova limitazione ORL, che permette a un pilota affetto da alcune patologie di volare con limitazioni (es: soltanto se accompagnato da un altro pilota, oppure anche da solo ma senza portare passeggeri);
- nuove condizioni accettabili di assunzione di farmaci anticoagulanti;
- nuovi dettagli sulle verifiche diagnostiche a carico di polmoni, fegato, infezioni da tubercolosi e HIV:

- unione dei capitoli relativi alla “salute mentale”, relativi principalmente ai certificati di Prima Classe ICAO;
- Neurologia: criteri riguardanti le emicranie e i disturbi legati a fattori vascolari (comprese le brevi ischemie);
- visione: CAD test per controllo della percezione dei colori, e nuovi criteri sulla valutazione dell'acuità visiva;
- udito: criteri per piloti affetti da marcata sordità o serie difficoltà di linguaggio, con limitazioni;
- oncologia: criteri circa le terapie farmacologiche e radiologiche;
- cardiologia: i piloti portatori di pace-maker possono essere valutati individualmente, mentre i portatori di defibrillatori sottocutanei non sono idonei al volo;
- diabete mellito: condizioni rigorose di approvazione per piloti in terapia insulinica, ed eventuali limitazioni;

Operazioni in corso

Le forze armate usano già da molti anni aeromobili autonomi o a pilotaggio remoto, anche di grandi dimensioni, operando in spazi ristretti o segregati. Cresce però la domanda di servizi di trasporto civili, per i quali gli Stati e le entità raggruppate nel consorzio SESAR (Single European Sky ATM Research) portano avanti un programma di studi e sperimentazioni per arrivare all'integrazione di questi mezzi di trasporto volanti all'interno di spazi aerei non riservati, accanto alle normali operazioni commerciali (*l'omissione dell'aviazione civile non commerciale, nei comunicati dai quali ho tratto questa introduzione, tradisce un probabilmente involontario ma grave pregiudizio: che lo spazio aereo esista per consentire le operazioni commerciali; N.d.R.*).

Le sfide per i controllori di volo provengono da molteplici fattori: la lentezza di volo di gran parte dei droni, i ritardi nelle comunicazioni tra piloti (remoti) e basi di controllo, la sempre possibile perdita di collegamento dati tra il pilota e l'aeromobile. Tra i membri SESAR, sono gli italiani ENAV (ente) e Leonardo (azienda) ad aver dimostrato sperimentalmente l'integrazione di grandi droni certificati nello spazio aereo controllato italiano. Per i volovelisti, questo significa che le attività indicate sugli AIP e Notam sono tutt'altro che un'evenienza inconsueta, in spazi che possono erroneamente essere valutati come “sicuri” dai piloti non correttamente informati. Altri esperimenti si sono svolti in ambiente simulato, e si è giunti alla conclusione (desiderata dagli enti in questione, perciò potenzialmente affetta da un bias legato al conflitto di interessi, N.d.R.) che l'integrazione è possibile. Sono state delineate procedure per la gestione dei ritardi di comunicazione e di eventuali perdite di controllo remoto (oltre la portata diretta, si usano ponti radio satellitari).



**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: para@acao.it • Tel. 0332.310073

Oggetto di valutazione erano non soltanto i dati tecnici dei sistemi elettronici, ma anche e soprattutto gli aspetti qualitativi della prestazione umana, incluso il livello di stress sia dei piloti (operatori remoti), sia dei controllori. Lo studio ha concluso dichiarando la fattibilità di operazioni con droni all'interno delle TMA, con un impatto accettabile sulla prestazione del fattore umano, raccomandando però un approfondimento delle situazioni di incertezza o emergenza in caso di rottura del collegamento tra pilota e macchina.

EGU

Il presidente della European Gliding Union, l'inglese Patrick Naegeli, ha scritto nell'ultima newsletter EGU una serie di osservazioni, riportando i fronti aperti sui quali la confederazione del volo a vela europeo sta lavorando a stretto contatto con l'EASA. Sono 20 gli stati membri, per un totale di circa 80.000 piloti di aliante attivamente rappresentati.

Istruttori

Le verifiche delle autorizzazioni per gli Istruttori richiedevano, per quanto indicato da EASA, una verifica periodica con un Ispettore-Esaminatore. Ciò getterebbe nel caos molte amministrazioni nazionali: in Italia gli Ispettori abilitati per l'aliante sono soltanto tre o quattro, e non potrebbero garantire la continuazione del lavoro dei nostri numerosi istruttori. Grazie al supporto dell'EGU è passato un emendamento che riporta gli ispettori soltanto per il rilascio delle abilitazioni, mentre per le verifiche periodiche verranno indicati degli istruttori specificamente qualificati come "coach", prendendo a modello quanto già sperimentato da decenni in molteplici organismi volovelistici nazionali di alcune nazioni europee.

Aero 2019

La fiera di Friedrichshafen è stata impegnativa per i vertici EGU: si sono svolti diversi incontri con l'EASA e coi rappresentanti delle autorità dei singoli Stati. Questi incontri erano volti soprattutto ad evitare che singole nazioni esponessero, come si temeva, obiezioni alle norme EASA in attesa di accettazione, col rischio di fermarne l'adozione prevista per il prossimo mese di aprile 2020, col rischio di creare confusione e ritardi difficilmente quantificabili.

L'EGU ha poi ripreso i contatti di lavoro con lo European Airspace Group (EAG). Ad ogni nazione rappresentata in EGU (non all'Italia, quindi) è stato chiesto di indicare una persona di riferimento per le questioni legate allo spazio aereo nel proprio territorio, coi quali l'EGU potrà dialogare introdurre i temi presso l'E-

AG. Sono 15 gli Stati membri che hanno comunicato il nome di una persona di collegamento. Essi hanno partecipato per la prima volta al congresso annuale EAG che si è svolto ad Amburgo. La situazione mostra forti differenze tra uno stato e l'altro. Anche il Congresso di Sicurezza EASA (Vienna, 2018) ha sottolineato l'importanza di occuparsi di questioni di spazio aereo da parte delle entità rappresentanti il volo in aliante nelle varie nazioni: soltanto un pilota di aliante era seduto nel congresso, in mezzo a un folto gruppo di delegati di operazioni commerciali, aerotaxi, droni, trasporti internazionali. Francois va Haaff ha presentato il libretto "Conservazione dell'accesso allo spazio aereo per gli sport aeronautici" scritto da Ronald Schnitker. Anche la FAI è intervenuta con un documento "Manifesto for glider pilots' right to airspace".

Situazione in Europa

Per una cooperazione attraverso l'EGU, è stato necessario raccogliere informazioni circa gli argomenti più rilevanti nei singoli Stati membri. Lo spazio aereo disponibile per il volo a vela è certamente un bene sempre più scarso, e l'aviazione commerciale tende ad eroderlo vieppiù. Tuttavia in alcune nazioni il traffico pare in leggera diminuzione, anche per l'adozione diffusa della teleconferenza e per le preoccupazioni (d'immagine o reali) legate alle politiche ambientali, diversamente dalla crescita esplosiva nei paesi dell'estremo oriente. Ci sarebbe quindi possibilità di ottenere una riduzione degli spazi controllati! Il rischio maggiore viene però dai droni. In Germania, sotto al FL100, si sono svolti nel 2017 3,15 milioni di voli sportivi o ricreativi, e soltanto 1,8 milioni di voli commerciali, il che dimostra che la nostra comunità deve essere ascoltata.

In Germania è stata inventata la TMZ-H, una tipologia di spazio E con valore di zona terminale TMZ ma con l'aggiunta dell'uso di transponder modo-S per indicare, tramite un apposito codice squawk, che l'aeromobile in questione è in ascolto sulla frequenza del controllo, anche se non ha preso contatto attivo. Grazie ai dati inclusi nella trasmissione del transponder, i controllori conoscono le sigle dell'aeromobile, e grazie al numero di squawk sanno di poterlo chiamare in radio in caso di necessità. Si aprono così importanti volumi di spazio aereo, senza appesantire inutilmente il carico di lavoro degli enti e del pilota stesso. Un interessante caso si è sviluppato in Svezia, a dimostrare l'importanza di una buona comunicazione tra utenti e autorità aeronautiche. Lo spazio controllato di un piccolo aeroporto regionale è stato allargato senza consultare i club volovelistici della zona, per compiacere RyanAir che vi opera abitualmente. Tuttavia, va notato che non è stata RyanAir ad avanzare alcuna richiesta.

Il problema è stato risolto grazie alle azioni informative della federazione svedese e dei club locali che hanno subito agito in risposta alle iniziative delle autorità. Non è stato facile ottenere l'ascolto dell'autorità svedese.

Testo del “Manifesto FAI sullo Spazio Aereo”

FAI Manifesto: Preserving Airspace Access for Air Sports

FAI, The World Air Sports Federation

Having regard to the FAI Constitution and in particular Article 1.2 and 1.3 thereof,

Having regard to the decision of the 112th General Conference Luxor, Egypt, 2018

Preamble

Whereas

- it is essential to promote the development and practice of air sports in the World and FAI members have pledged themselves to achieve, in co-operation with ICAO, the promotion of universal respect for and observance of air sport rights and the fundamental freedom to use airspace, and
- under the terms of the Universal Declaration of Human Rights, everyone is entitled to all the rights and freedoms set forth therein without discrimination to develop and preserve their physical, psychological and social well-being and capabilities, and
- that airspace is essential to enable the practice of air sports but that it is becoming increasingly difficult for the various air sport disciplines to access suitable airspace;

Recalling that

- the General Conference of UNESCO, in their International Charter of Physical Education, Physical Activity and Sport, proclaimed that the practice of physical education, physical activity and sport is a fundamental right for all and that physical education, physical activity and sport can yield a wide range of benefits to individuals, communities and society at large.

Noting that

- it is essential to promote and facilitate recreational aviation and air sports, including flying club operations which provide the major training of professional skills for the entire aviation sector including commercial and military aviation;
- air sports deliver educational and social opportunities for young persons through access to disciplined activities that create team-building and social responsibility as advocated in the UNESCO Charter.

Considering that

- when designing aviation regulations, authorities must be mindful that rules that affect air sports are proportionate, logical and well executable,
- aviation policy makers should facilitate the differentiation of regulations based on adequate and competent data and statistical information relating to different categories of airspace users, in so far as this does not compromise safety, to provide air sport pilots with easy-to-use and cost-effective access to appropriate airspace;
- a degree of flexibility in the development of new regulations for aviation and the design and application of airspace structures, as appropriate, should be applied to accommodate and facilitate air sport activities in the implementation phase of the regulations;
- restrictions on the use of airspace for air sports must be justified objectively and requirements to facilitate access to airspace must not create disproportionate and excessively costly technological requirements for recreational aircraft that fly under visual flight rules; and,
- air sport and flying club activities have a substantially smaller environmental footprint compared to commercial air transport and the protection of grassed areas for aerodromes dedicated to recreational aviation may enhance the environmental protection for many species threatened by urban development.

Now therefore,

the FAI GENERAL CONFERENCE proclaims this FAI MANIFESTO: PRESERVING AIRSPACE ACCESS FOR AIR SPORTS to be the common standard of enactment which all FAI Members shall invoke at national and international levels, through teaching and education and by progressive measures, to secure effective recognition and observance of their rights to access airspace in the practice of their sports and requests national and international policy makers and regulators

- to engage with the representatives of interest groups for air sports in a permanent and constructive dialogue;
 - to develop regulations for access to airspace for air sport that avoid unnecessary administrative and financial burdens;
 - to accommodate the specific characteristics of each recreational and sport aviation discipline in the design and amendment of airspace structures, as far as this does not compromise safety, to accommodate the specific needs of each discipline;
 - to ensure that the implementing rules governing the safety of air sports are proportionate and fit for purpose acknowledging the minimal risk profile and that many categories of sport and recreational aircraft and activities pose to the general public;
- and urges ICAO and Member States**
- to accommodate air sports in their regulations in accordance with the intentions of this Manifesto and the UNESCO Charter. ■

Sergio Colacevich, 2018

*Il nostro connazionale
e il suo compagno di volo
sono deceduti in Nevada (USA)*

*Molti gli interrogativi
ancora senza risposta*



Sergio Colacevich a Truckee, accanto al suo Duo Discus T e a un copilota. Era noto in tutti gli Stati Uniti per l'impegno organizzativo e per i suoi notevoli exploit (3 Diamanti FAI in un solo volo)

L'incidente di volo in cui hanno perso la vita il pilota americano Jim Alton e il nostro amico e connazionale Sergio Colacevich, da lungo tempo residente in California, è avvenuto il 2 settembre 2018 ma ancora mancano un'analisi tecnica e le conclusioni dell'indagine.

Sergio è stato un collaboratore di questa rivista, ed era conosciutissimo negli USA sia per il suo continuo impegno a favore della vita di club, sia per il suo famoso volo in cui aveva conquistato tutti

e tre i Diamanti in un unico tentativo (500 km di distanza prefissata, in triangolo FAI e 5.000 metri di guadagno quota, per il quale aveva fatto appositamente un "punto basso" nella depressione della Death Valley). La sua perdita ha lasciato in profonda costernazione i tanti amici americani, e anche quelli italiani. Sergio Colacevich era un ingegnere civile, aveva una bella famiglia negli USA e si era fatto amare ed apprezzare da tutti i membri della comunità. Ci mancherà sempre.



Dopo l'impatto si è scatenato il fuoco. Ben poco resta del relitto

L'evento

I due piloti stavano volando su un Duo Discus T, dotato di motore di sostentamento. I primi racconti (tutti da verificare) parlano di una perdita di controllo con superamento dei carichi limite, cedimento strutturale, e impatto contro la montagna sottostante. Dopo l'impatto si è sviluppato un incendio che ha distrutto il relitto e si è diffuso alla vegetazione circostante.

Nelle ore successive al tragico evento, Soar Truckee che era il suo club di appartenenza ha pubblicato un comunicato ufficiale di condoglianze e cordoglio: "con grande tristezza confermiamo la perdita di Sergio e Jim nell'incidente del Duo Discus avvenuto ieri. Non abbiamo dettagli su come o perché sia avvenuto questo incidente che si è tragicamente concluso sulle pendici di Slide Mountain. Siamo in costante contatto con Amy Colacevich e Millie Alton, le mogli, presenti in aeroporto".



Proponiamo un futuro più efficiente e green per aziende e abitazioni



Soluzioni fotovoltaiche per aziende e abitazioni



Progetti illuminazione LED



Sistemi di powerstorage per abitazioni



Noleggio servizi di gestione e monitoraggio

GRUPPO ELMEC | 50 ANNI DI AFFIDABILITA' E 15 ANNI NEL FOTOVOLTAICO E LED

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



Soltanto una porzione di ala, staccatasi prima dell'impatto al suolo, è rimasta riconoscibile fuori dall'area bruciata

I primi rapporti di polizia, diligentemente riportati dalle agenzie d'informazione locale, seguono il modello tradizionale: contengono i nomi delle vittime e la loro età, dopo verifica che i familiari erano stati già informati dalle autorità (Sergio aveva 80 anni, e 60 ne aveva Jim); il coroner ha impiegato metodi scientifici per identificare le salme; i vigili del dipartimento forestale del Nevada hanno combattuto con mezzi di terra e aerei l'incendio che si è sviluppato nel bosco sul Mount Rose nei pressi degli impianti sciistici a seguito dell'impatto dell'aliante; le testimonianze di alcuni escursionisti, che genericamente parlavano di un suono simile a un'esplosione, poi di aver visto un aliante in discesa a spirale (o in vite), terminando la caduta con un violento impatto. Un'altra famiglia ha parlato di un suono simile a quello di una motocicletta in fuorigiri, seguito dall'impatto. I turisti hanno abbandonato la montagna rapidamente, per timore del fuoco.

È passato qualche tempo prima che l'agenzia statunitense per la sicurezza dei trasporti NTSB rilasciasse un rapporto preliminare sull'evento, contenente quale unica novità le testimonianze riportate da un gruppo di piloti di parapendio che hanno assistito allo sviluppo dei fatti. Da allora nessuna nuova notizia è arrivata dagli USA, nessuna indiscrezione, né alcun indizio ulteriore circa le cause vere di un incidente che appare decisamente strano. Vediamone il contenuto.

Le evidenze e testimonianze

L'aliante Duo Discus era registrato con le marche N22XC, e XC era pure la sigla sulla coda. Il decollo era avvenuto alle ore 12.58 locali (Pacifico) dall'aeroporto di Truckee-Tahoe, nei pressi della località turistica famosa per le attività sportive di montagna e sul lago omonimo. Il pilota più anziano era anche comproprietario del mezzo, mentre l'altro pilota era ospite a bordo. Entrambi stavano partecipando a una competizione amatoriale, informale, organizzata all'interno del club dallo stesso Sergio Colacevich. Era previsto di stabilire il concorrente che avesse realizzato la massima velocità su un percorso compreso tra una partenza sopra la pista di Truckee e un arrivo remoto o un punto di virata sull'eliporto 7CL4 utilizzato per l'addestramento in montagna dei Marines. Le condizioni meteo erano buone per un volo VFR con veleggiamento.

Segue una classica ma sintetica descrizione tecnica del tipo di aliante, in compositi e dotato di motore ausiliario. Il pilota trainatore ha riferito di aver sganciato l'aliante a 8.000 piedi AMSL (2.400 m circa s.l.m.), senza rilevare alcuna anomalia, 700 metri sopra il terreno nell'area di sgancio denominata "The Rocks". Numerosi altri alianti stavano volando nelle vicinanze, ed erano dotati di Flarm; è stato quindi possibile grazie all'aiuto dell'azienda ricostruire una serie di posizioni e quote rilevate riguardo all'aliante "XC".



Il fuoco sul Mount Rose

Si nota per esempio che il Duo Discus ha guadagnato quota in spirale fino a 10.500 piedi sopra a The Rocks, per poi allontanarsi verso Est e poi fermarsi ancora a salire. L'ultima posizione registrata nei Flarm circostanti risale alle 13.33, appena due minuti prima dell'evento catastrofico. XC si trovava allora a una quota di 14.500 piedi AMSL, un miglio a Ovest della vetta della Slide Mountain (cima a 9.698 piedi).

Un gruppo di parapendisti si stava preparando al decollo da una terrazza rocciosa situata a 8.700 piedi sulla parete orientale della Slide Mountain stessa. Notando l'aliante, lo hanno osservato mentre si muoveva con rotta da Nord a Sud, in stretta prossimità del pendio, circa 500 metri più in alto della loro base di decollo.

I singoli racconti dei parapendisti sono sovrapponibili: l'aliante ha preso a compiere una serie di looping tanto aggressivi da far pensare a un aeromodello con radiocomando.

Durante un ulteriore giro di looping si è iniziato a sentire un rumore acuto, descritto come un fischio o una vibrazione, e pochi istanti dopo da una mar-

cattissima flessione delle ali sotto carico.

Una delle ali si è quindi spezzata con un forte rumore simile a quello di una trave di legno che cede, e si sono sparsi frammenti bianchi di materiali compositi.

Un altro dei piloti di parapendio ha descritto i due o tre looping completi come estremamente rapidi (non più di tre secondi per un loop completo), aggiungendo che alla rottura dell'ala al successivo distacco dall'aliante essa ne ha colpito la deriva verticale.

Il terzo testimone ha stimato il raggio del looping in circa due aperture alari (40 m di raggio, 80 di diametro); dopo i primi due looping, le ali si sono piegate ancora di più, cedendo verso l'alto fino a una forma a "U"; l'ala sinistra si è rotta a metà apertura, con un suono forte e secco.

L'aliante quindi è entrato in una vite piatta, dalla quale è brevemente uscito in assetto livellato, dando l'impressione che il pilota potesse averne ripreso il controllo. Ma l'aliante si è inclinato e anche l'ala destra ha ceduto.

Potrebbero dei parapendisti aver confuso, nella rapida sequenza di volo, una spirale picchiata (fenomeno estremamente pericoloso, che porta al superamento delle velocità limite con cedimento strutturale) con i looping?

Lo ritengo possibile, ma non molto probabile.

TOST
Flugzeuggerätebau

Aircraft wheels • Aircraft tires • Hydraulic brake system

Tow cable retractor winches • Safety releases • Cables • Ropes

Towing / Launching equipment • Maintenance www.tost.de



Sergio Colacevich ha volato a lungo su un monoposto Discus. Di professione ingegnere civile, era sposato con una donna americana ed era un membro molto attivo nella sua comunità

I testimoni concordano nell'escludere che il motore dell'aliante fosse estratto. L'impatto col suolo è avvenuto alla quota di 6.630 piedi, innescando un incendio che ha bruciato 24 ettari di bosco.

L'abitacolo, la fusoliera compresa la coda, e parti delle ali sono rimaste completamente distrutte dal fuoco. A 500 metri di distanza è stato rinvenuto un poggiatesta e parte dell'ala sinistra, insieme alla capottina e a qualche frammento dei rinvii di comando.

https://www.ntsb.gov/_layouts/ntsb.aviation/brief.aspx?ev_id=20180902X31909

Le ipotesi

Come interpretare i pur dettagliati racconti? Innanzitutto, se le stime dei parapendisti che riteniamo sufficientemente esperti di volo da poter raccontare con cura ciò che hanno visto, sembra che durante l'esecuzione dei looping l'aliante stesse volando a una velocità nell'ordine di 300 km/h (diametro del loop 80 metri, moltiplicato per pigreco, diviso il

tempo indicato); sarebbe quindi difficile pensare a un looping condotto volontariamente. Se vogliamo correggere le indicazioni dei testimoni, possiamo forzare questi dati puramente indicativi per scendere a 200 km/h, velocità compatibile con l'esecuzione di un looping volontario, ma va notato che il Duo Discus non è autorizzato a eseguire tale manovra e mi pare difficile credere che abbiano deciso di infrangere una regola importante. La velocità massima in aria turbolenta è di 180 km/h.

Se i piloti, dopo aver iniziato un looping volontariamente, avessero esagerato a tirare indietro la barra, il primo probabile effetto avrebbe dovuto essere quello di uno stallo dinamico se erano ancora ai limiti delle velocità in "arco verde", piuttosto che di eseguire un secondo looping e poi un terzo, fino a giungere alla rottura dell'ala per superamento dei limiti strutturali.

Il cedimento strutturale è compatibile con i 300 km/h dedotti dalle osservazioni dei testimoni, è davvero difficile credere a un errore tanto grossolano da parte dei piloti. E poi, perché insistere con una serie di tre looping?



La perdita di Colacevich è incolmabile. Le circostanze dell'incidente, che purtroppo ha troncato due vite, suscitano interrogativi ancora senza risposta

Un'ipotesi aggiuntiva, non del tutto peregrina, potrebbe essere legata a qualche oggetto libero in cabina, che sia andato a impedire il movimento della barra, bloccandola nella posizione più arretrata. Di nuovo, si sarebbe giunti al cedimento solo se le manovre fossero state fatte a una velocità altissima. Altre ipotesi che possono spiegare un blocco dei comandi includono il malessere di un pilota, con contratture muscolari; oppure un distacco o rottura sulla linea di comando, caso ad oggi non verificatosi sui Duo Discus.

Un difetto tecnico che si è presentato su diversi numeri di serie dei Duo è invece il non perfetto incollaggio dei longheroni alle superfici interne delle ali. Vi sono state delle PA, note tecniche, che prescrivevano l'ispezione e verifica dell'incollaggio, per tutti i Duo Discus dei primi 164 esemplari prodotti senza motore, e tutti i primi 74 esemplari della versione motorizzata T. Tali operazioni obbligatorie sono state decretate a seguito del cedimento strutturale

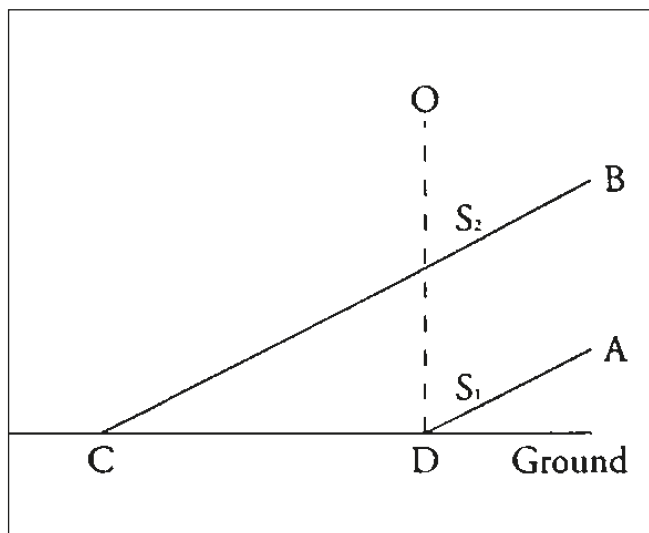
di una semiala sinistra, a circa 4 metri dall'estremità, avvenuto durante una manovra di richiamata per un Duo Discus (n. di serie 387, le cui ali sono state costruite su licenza dalla Orlican in Repubblica Ceca) operante in Germania il 25 luglio del 2003. Non sono in grado di sapere se il Duo di Sergio, che portava il n. di serie 72, era stato ispezionato in accordo alle direttive.

Se un primo cedimento fosse stato originato da un simile difetto di incollaggio del longherone, senza perdere parte dell'ala ma deformandola quanto basta a modificare il comportamento in volo dell'aliante, tendo a pensare che si sarebbe verificato nel corso di una richiamata, ma senza indurre l'aliante ad eseguire tre looping involontari. Brancolo quindi nella nebbia di molteplici ipotesi, senza una risposta che mi sembri plausibile. Il relitto è andato quasi completamente distrutto dal fuoco e tuttora aspettiamo l'esito dell'investigazione tecnica da parte della NTSB. ■

Ricordiamo Sergio Colacevich ripresentando a distanza di 23 anni il suo articolo sulla prevenzione delle viti. Sergio descrive una situazione che può indurre il pilota ad applicare i comandi in maniera sbagliata, a causa di un effetto ottico sulla percezione del reale moto dell'aliante.

Stalli, bugie e... viti accidentali

di Sergio Colacevich
da Soaring, luglio 1996
traduzione di Aldo Cernezzì



L'aliante A, in virata, vede il punto D come un ipotetico perno della propria traiettoria; l'aliante B vede il prolungamento dell'ala in C muoversi all'indietro sul terreno retrostante

L'argomento degli stalli e delle viti a bassa quota è ricorrente, misterioso e anche fatale. Ho notizia di incidenti avvenuti in ogni parte del mondo, a piloti di ogni grado d'esperienza, la cui descrizione è sempre la stessa: l'aliante vira a bassa quota, stalla ed entra in vite. Posso citare due episodi che mi riguardano personalmente.

Il primo: otto anni fa (1988) a Georgetown in Texas, stavo atterrando col mio SHK Austria 17 metri, un aliante molto docile e di facile pilotaggio. Avevo ormai 80 ore su questo aliante e mi sentivo sicuro in ogni condizione di volo.

In una giornata normale, durante un normale circuito d'atterraggio, mi trovai per ragioni che non ricordo ad una quota un po' bassa, senza tuttavia essere preoccupato. L'altezza era comunque suffi-

ciente per il circuito. Dei movimenti sulla pista mi distrassero per un momento: alcune persone vagavano sull'erba cercando di recuperare un cavo da traino. Nel mezzo della virata finale notai uno strano rumore nell'abitacolo, proveniente dal finestrino che avevo tenuto aperto.

Con mia enorme sorpresa vidi che il filo di lana era tutto di traverso. Fortunatamente la velocità era adeguata e potei correggere l'assetto e completare un normale atterraggio. Questo avvenimento era unico; nulla del genere mi era mai accaduto prima (avevo circa 300 ore d'aliante). Da allora il mio filo di lana è sempre rimasto ben centrato, non ho mai avuto stalli accidentali e sono attentissimo alla velocità, soprattutto in vicinanza del terreno.

Mi ricordai allora di un articolo apparso su Soaring: Peter Mordensen spiegava che le nostre percezioni di assetto e velocità, a bassa quota, sono distorte. Possiamo volare per ore senza alcun riferimento fisso vicino a noi, ma quando siamo bassi la nostra capacità di analisi della situazione (Situational Awareness) si deve velocemente adattare a riferimenti che cambiano in continuazione. Sappiamo che spesso si va in vite durante la virata finale per un atterraggio, proprio quando la quota non è sufficiente per la manovra di rimessa. In un'ora di normale volo veleggiato compio mediamente cinquecento "quarti di virata", perciò nelle mie 500 ore devo aver fatto almeno 250.000 quarti di giro senza mai essere entrato in vite accidentale. Nemmeno una volta. La probabilità che tale vite completa si realizzi proprio nella virata che precede l'atterraggio, nella piena concentrazione e con la velocità d'avvicinamento sembra irrisoria. Questa virata deve avere qualcosa di diverso da tutte le altre, qualcosa che porti il pilota a causare direttamente la vite.

Nella figura, i due velivoli A e B stanno virando attorno all'asse O con un raggio di 120 m a 90 km/h e un'inclinazione di circa 30°. "A" si trova a circa 65 m dal suolo, mentre "B" a 200 m. Lo sguardo dei piloti è rivolto verso l'estremità alare (S1 e S2). Per il pilota B ogni punto sulla sua linea di osservazione, come la punta dell'ala o parti dell'abitacolo stesso, appare muoversi all'indietro rispetto al terreno (in C). Per il pilota A, invece, la wingtip o un qualunque graffio sulla capottina appaiono stazionarie sul terreno, come un ipotetico perno sul punto D.

Mentre scende ulteriormente, il pilota A riceve l'impressione visiva che il paesaggio si fermi per poi accelerare nella direzione opposta e può ottenere la falsa impressione che la velocità angolare stia diminuendo. Cioè che il velivolo rifiuti di virare quanto il pilota desidera. Può accadere che il pilota applichi piede interno alla virata, e addirittura tiri la barra a sé, inducendo la vite. La stessa illusione si prova a bordo di un treno fermo in stazione quando un altro convoglio a fianco comincia a muoversi.

Il secondo esempio personale risale a quattro anni fa, quando volavo a Crazy Creek in California col mio Standard Libelle. Avevo circa 700 ore d'altante. In una giornata d'onda chiesi un lungo traino verso un posto molto promettente, ma non trovai nulla. Mi avviai verso l'aeroporto nella discesa incessante. Era solo il mio secondo volo in quella zona e non riuscii a riconoscere la striscia erbosa della pista, finendo per imboccare la valle sbagliata. Continuai sopra il terreno pianeggiante, aspettandomi di vedere il campo apparire davanti a me. A meno di 200 m capii che mi ero perso e che dovevo atterrare sul punto che stavo sorvolando. Virai per atterrare col vento di fronte, con circa 90 m sul terreno, e conclusi il 180° a 70 m.

Poi accadde qualcosa di molto strano: cercavo di volare ad almeno 105 km/h, ma ero a solo 95 in diminuzione, perciò diedi barra avanti. Guardai fuori, poi la velocità che era ancora 95 km/h. Di nuovo barra avanti, uno sguardo fuori, 90 km/h! Spinsi la barra con maggiore convinzione e vidi il muso abbassarsi verso il terreno.

Serie-S

"Variometri autonomi"

Da:
790 EUR
+ IVA

Nero o Bianco? Bianco o Nero? Bianco Bianco, Nero Nero?



lxnav www.lxnav.com

ISO 9001 - 2015 Azienda Certificata



Dopo 2 o 3 secondi controllai la velocità: 90 km/h! La virata era ormai compiuta e non ci fu alcun problema nell'atterrare alla velocità desiderata di 105 km/h.

Nonostante la decisione cosciente di volare a 105 km/h, non ero stato in grado di farlo durante la virata. Il mio apparato percettivo, nei pochi secondi spesi a guardare fuori, mi ingannava con dati sbagliati riguardo alla velocità, angolo di planata, o forse rateo di virata. Senza che ne fossi conscio, la mia mano istintivamente tirava indietro la barra. Il filo di lana rimase sempre centrato.

Volo spesso lungo i pendii e conosco l'importanza di controllare costantemente la velocità, ad intervalli di pochi secondi. Questa salutare abitudine mi ha permesso di correggere la tendenza spontanea che mi stava prendendo la mano. È probabile che altrimenti la velocità sarebbe scesa a livelli di grave rischio.

La conclusione che qualcosa di speciale avvenga nelle virate in vicinanza del suolo mi trova perfettamente d'accordo. Ho anche notato che i trainer e gli istruttori compiono spesso virate a bassa quota a velocità assolutamente normali, in sicurezza; il problema percettivo sembra quindi essere risolto dall'allenamento. Il pilota ad alto rischio è proprio quello che vola nel week-end, in aliante, e che normalmente si tiene alla larga da situazioni ansigene come il volo raso terra, e ciò è confermato dall'analisi delle statistiche degli incidenti.

Ecco come il noto istruttore inglese Mike Cuming, insieme con Dave Weitzel, descrive il problema: "Sì, la wingtip si muove all'indietro durante una virata. Lo sanno tutti; molti però non sanno che l'illusione si inverte a bassa quota, dove l'estremità alare sembra correre sul terreno mentre viriamo. La trappola è pronta quando il pilota sta compiendo una virata vicino al suolo, seguendo un circuito di atterraggio.

Se guarda esclusivamente fuori, verso la sua pista o il campo che ha scelto, a circa 45° di fianco al muso dell'aliante (o peggio, direttamente verso la punta dell'ala che orribilmente sfiora gli alberi), potrà avere la falsa impressione che l'aliante non stia girando. Dando piede interno alla virata, l'estremità si sposta all'indietro e tutta l'immagine sembrerà più familiare al pilota. E questo è proprio ciò che molti faranno inconsciamente.

La trappola è ora pronta a scattare. Dopo qualche istante il pilota torna a guardare fuori, per qualche strano rumore, un assetto inusuale, o una sensazione; si accorgerà dell'effetto dell'impulso che ha dato al timone, cioè il muso sarà un po' basso e una porzione troppo ampia di terreno avrà occupato il suo campo visivo; tuttavia non ricorda di

aver dato piede interno e quindi non sa di esserne stato la causa.

La risposta corretta sarebbe di dare piede esterno, ma molti tireranno la barra a sé per alzare il muso. I più lucidi noteranno l'assetto derapato. Per gli altri arriverà la vite, i cui sintomi saranno resi poco riconoscibili dalla bassa velocità e dall'assetto inusuale. L'eventuale presenza di vento rende l'illusione ancora più marcata.

Anche Tom Knauff cita il cambiamento nel moto apparente della tip alare sul terreno, nella sua serie di articoli sulla prevenzione della vite e dello stallo (Soaring, Aprile 1996). Altri hanno anche puntato l'attenzione sull'effetto secondario del timone di direzione, il rollio indotto, che aggrava ulteriormente un quadro già critico: l'inclinazione tende ad aumentare progressivamente e il pilota molto probabilmente porterà la barra con leggera pressione verso l'esterno, a contrastare l'inclinazione. Il risultato è una virata con i comandi incrociati e la velocità in diminuzione.

Il fenomeno che qui abbiamo analizzato può sembrarvi una semplice curiosità, ma io penso che sia un pericoloso killer. Continuo a leggere, dopo tanti anni, lo stesso rapporto di incidente: pilota impegnato in una virata vicino al terreno, attenzione rivolta alla zona d'atterraggio, il velivolo entra in vite. Quel pilota non avrebbe mai indotto una vite involontariamente ad una quota sicura (a chi succedrebbe?), ma lo fece in quella virata.

Nel pilotaggio dell'aliante, come anche guidando un'automobile o la moto, le nostre mani e piedi si muovono sotto il controllo diretto dei centri motori, per la maggior parte del tempo fuori da ogni mediazione dell'attività cerebrale conscia. Quante volte abbiamo frenato istintivamente per un pericolo immediato, prima di aver avuto il tempo di pensare; quante volte abbiamo scoperto che le nostre mani si sono mosse senza che noi decidessimo di farlo.

Finora questo tipo di incidenti è stato attribuito ad un generico "errore del pilota" e la raccomandazione conseguente è quella generica di "stare attenti". Più efficace è ricordare il controllo della velocità ogni tre o quattro secondi, e del filo di lana. Tuttavia in situazioni di stress queste accortezze possono apparire secondarie rispetto alla vigilanza verso l'ambiente in cui si muove il velivolo. È assolutamente necessario imparare che esistono errori percettivi.

Non fidiamoci mai del nostro pilotaggio in queste situazioni. Le nostre mani e i nostri piedi possono fare ciò che noi non abbiamo loro chiesto di fare, in un'istintiva reazione ad un quadro che appare nell'insieme sbagliato. ■

L'Unità Spinale di Niguarda in visita all'ACAO



Pazienti dell'Unità Spinale dell'ospedale Ca' Granda di Milano Niguarda, insieme ai piloti dell'ACAO. Una giornata voluta dal dott. Osvaldo Chiara e organizzata con entusiasmo da Giuliano Provera e tutto il club

Per il terzo anno consecutivo, l'ACAO di Calcinate ha accolto un bel gruppo di persone per le quali, ad un certo punto, la vita ha preso una svolta sfortunata. L'Associazione Unità Spinale dell'Ospedale di Niguarda "Ca' Granda" ci è venuta a trovare in forze in aeroporto, e noi li abbiamo mandati tutti subito per aria!

Faccine quantomeno perplesse, ma mai intimorite e sicuramente curiosissime, si sono trasformate dopo il volo nei sorrisi raggianti di persone felicissime di aver fatto un'esperienza esaltante che ha permesso loro di vedere il mondo da una prospettiva ben di-

versa dalla solita. In soli cinque minuti si è diffuso un clima d'amicizia e condivisione totale, le domande si sono sprecate e ci siamo fusi tutti in un gruppone bellissimo.

I Duo Discus e il K-21 modificato (con comando manuale del timone) hanno portato i nostri amici a vedere il mondo dall'alto e ad annusare le nuvole. Siccome tutte queste novità ci hanno fatto venir fame, una bella pastasciuttata in compagnia ha definitivamente cementato il sodalizio.

Il prossimo appuntamento è già prenotato per l'anno prossimo.



Due alianti con a bordo persone che faranno un'esperienza unica

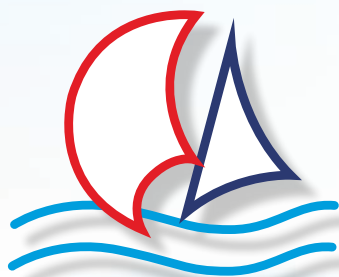
Permettetemi a questo punto anche una piccola riflessione personale, realistica e se vogliamo anche un po' egocentrica, ma, penso, assolutamente necessaria. Quando stai una giornata con queste persone, i tuoi problemi spariscono totalmente. Quando vedi la mamma di un ragazzo di sedici anni piangere come una vite tagliata, perché da due mesi il figlio ha perso completamente e per sempre l'uso delle gambe per un incidente in motorino, lasciarsi andare in un misto di dolore e gioia nel vedere il figlio andare in volo... quando vedi un fior di ragazza che passerà il resto della sua vita in carrozzella e con un braccio solo... ti giri e vedi la scia di egoismo e ottusità che ti lasci dietro nella nostra vita "normale".

Le faticose ore passate sotto il sole dardeggiante sono una passeggiata di salute, consapevole di avergli regalato anche solo qualche minuto di gioia e spensieratezza in una vita che, loro ci insegnano, vale la pena di essere vissuta, sempre e comunque! L'arricchimento che ne abbiamo tratto è inestimabile! Il TG3 nell'edizione regionale della Lombardia ha trasmesso un ser-

vizio sulla bella iniziativa con i disabili in collaborazione con l'associazione Unità Spinale Niguarda. Margot, la presidentessa del club, ha ringraziato il meraviglioso staff ACAO e tutti coloro che hanno aiutato per la riuscita di questa giornata, in particolare Paola, Annalisa, Daniela, Alberto Albertazzi, Osvaldo Chiara (medico di Niguarda e socio del club), Alberto Sironi, Marco Cassani, Emilio Bonzanini, Igor Macera, Ludovico Binda, Luca Carcano, Giuliano Provera e Nino Castelnuovo.

Proprio il dott. Osvaldo Chiara ha scritto: "Tutti eccezionali come sempre. Da parte di Niguarda infinita riconoscenza per quel che date ai pazienti. Lo spirito vero del nostro club si manifesta in queste circostanze. Amiamo profondamente il nostro sport e condividerlo con chi dalla vita ha avuto gravi difficoltà diventa di per sé un gesto di grande amore. Grazie a nome mio e di tutto l'Ospedale."

Spazziamo via, almeno per un po', la scia di egoismo delle vite normali



**nautica
lavazza** s.r.l.

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

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

La giornata del volo a vela tedesco

In Germania si discute del futuro dell'AeC nazionale, e ci si ritrova per vedere le novità

Un'intervista al presidente AVL, come ogni anno presente con una delegazione che promuove l'aeroporto di Alzate Brianza presso gli utenti dell'Europa centrale



Una bella presentazione italiana deve offrire calore umano, accoglienza e simpatia. E qualcuna delle nostre ricche specialità!

Il 2 novembre di quest'anno si è svolta la 78° Giornata del Volo a Vela tedesco nell'ambito delle celebrazioni del 90° anniversario della fondazione del gruppo volo a vela della città di Freudenstadt, una deliziosa cittadina della Foresta Nera che aveva già ospitato l'evento nel 2015 ed è vicina all'aeroporto di Musbach, dove nel 2011 si sono svolti i campionati del mondo Juniores.

Nella giornata di sabato ci sono stati oltre mille visitatori che hanno pagato i 15,00 euro del biglietto di

ingresso. Il programma degli interventi era di grande interesse con il presidente dell'aeroclub locale, Axel Reich, che puntualissimo ha aperto i lavori, seguito da un nutrito numero di autorità locali e dal neoeletto presidente dell'Aeroclub tedesco Stefan Klett che ha evidenziato come anche in Germania, come in tanti altri aeroclub nazionali, ci sia ad una vera e propria emorragia di piloti. Sembra che alla fine dell'anno il volo libero potrebbe lasciare l'aeroclub nazionale, stessa sorte in Belgio con gli aeromodellisti (N.d.R.).

Nel suo lungo discorso, Walter Eisele, il presidente della federazione di volo a vela, che in Germania ha una posizione di grandissimo rilievo e di notevole impatto politico, ha enfatizzato i grandi problemi che in questo momento la Germania sta affrontando, con un preoccupante calo di piloti.

Sono poi stati premiati gli atleti che hanno conseguito i migliori risultati nella stagione 2019 e assegnato l'aliante della federazione al giovane pilota più meritevole, un ragazzo di 19 anni che ho incontrato nel tardo pomeriggio, poco prima che agganciasse l'aliante alla macchina del papà per tornare a casa, con un gran sorriso e le lacrime agli occhi per la commozione. Ho scambiato due parole con lui e mi ha colpito la serietà e il senso di responsabilità con la quale questi giovanissimi piloti affrontano il loro percorso formativo e quanto siano grati alla federazione per l'aiuto che ricevono, non dando mai nulla per scontato.

Nel pomeriggio i lavori sono proseguiti con il lungo, appassionato ed interessante intervento di Tilo Holi-



Premiazioni e conferenze per l'attività 2019

ghaus, che ha parlato del Grand Prix della Cerdanya, che lo ha visto vincitore, e della prima edizione della gara e-Glide che si è svolta a Pavullo. Tilo ha avuto parole di elogio per l'eccezionale macchina organizzativa di Pavullo, per l'accoglienza e il calore umano delle persone, per la bellezza del territorio, che ritiene estremamente selettivo e non banale per una gara. Sono seguiti numerosi interventi, su due sale separate, tra cui una interessante presentazione del nuovo record europeo di 1.588 Km di Mathias Schunk e la presentazione del modello meteorologico e delle previsioni SkySight di Matthew Scutter.

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 aliante 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



Uys Jonker e un gruppo di piloti italiani della squadra nazionale

Uys Jonker è stato l'ultimo relatore della giornata, con la storia della Jonker Sailplanes, il percorso per ottenere le certificazioni e qualche breve cenno sui progetti futuri. Il JS4, il nuovo standard, dovrebbe essere ultimato per la prossima stagione europea, mentre per il JS2 forse si dovrà aspettare ancora un po', in quanto inizialmente avevano pensato di poter utilizzare la fusoliera del JS3, ma in fase di progettazione si sono resi conto che per una migliore ottimizzazione delle prestazioni e della sicurezza passiva del pilota, era necessario partire con un progetto nuovo.

Numerosa e di altissimo livello, come sempre in Germania, la presenza degli espositori, tra i quali anche l'AVL con il Presidente Scaltrini, che ci ha rilasciato una breve intervista riportata di seguito.

Oltre agli espositori tedeschi, tutti presenti, c'erano anche la Jonker Sailplanes, la LX Navigation, la Naviter, la SkySight, Top Meteo Goretzki, la IMI Gliding Equipment, Aerodromo Santa Cilia e quello di Barcellona, la LX NAV / LZ Design FES e il simpaticissimo Deluxe by Gagula.



Anche gli spagnoli di Santa Cilia erano presenti al Segelfliegtag



All'uscita dal teatro, dove si svolgevano le conferenze

Alessandro Scaltrini, l'intervista

Una chiacchierata con il Presidente Alessandro Scaltrini presso lo stand dell'AVL alla giornata del Volo a Vela tedesco

M.: Alessandro, da tanti anni tu partecipi a queste manifestazioni, cosa ci puoi dire? Pensi che sia un investimento valido per i nostri club?

Partecipo dal 2014 e credo che sia un ottimo investimento sia dal punto di vista del club ma anche per le relazioni che si sviluppano con il volo a vela che conta in Europa. Anche se non si vuole prendere uno stand, che comunque ha un costo, penso che sia importante se non altro visitarle.

M.: So che siete presenti anche ad altri eventi in Europa.

Noi partecipiamo alle giornate del volo a vela in Germania e Svizzera ormai da parecchi anni e abbiamo provato anche l'Austria, ma hanno una buona stagione primaverile, quindi per i loro piloti non è interessante venire a volare in Italia quando le condizioni sono buone da loro, ovviamente.

Siamo stati anche in Inghilterra per un paio di anni, ma gli inglesi preferiscono mangiare le rane dei francesi e allora vanno in Francia, quindi per noi i paesi che contano sono Germania e Svizzera.

M.: Come superi la barriera linguistica, tu sai l'inglese, ma ovviamente è importante poter dialogare in tedesco con chi viene allo stand?

Ho la fortuna di avere dei soci del club che parlano fluentemente il tedesco e che mi danno volentieri una mano

M.: C'è un ritorno dal punto di vista economico che giustifichi la presenza dell'AVL a queste manifestazioni? Trovi riscontro nella presenza di piloti stranieri ad Alzate?

Sicuramente sì, la presenza dei piloti svizzeri e tedeschi ad Alzate è molto importante sia per le relazioni, come dicevo prima, sia per l'aspetto economico.

Settantottesima edizione, ricca e con tanti partecipanti

Pubblichiamo un breve rapporto sulla 78esima giornata del volo a vela tedesco, basato sul testo apparso sul sito dell'organizzazione, a firma di Martin Haug.

Più di 1.000 piloti di aliante hanno contribuito, con la propria partecipazione, a creare un'atmosfera speciale nel Kurhaus di Freudensstadt per la settantottesima edizione del Segelfliegertag, organizzato dalla Federal Gliding Commission dell'Aero Club tedesco e dal gruppo aeronautico Freudensstadt. I contenuti sono stati apprezzati non solo per le esposizioni nella sala Kienberg, ma anche per le conferenze nel Kurtheater, il cui palcoscenico è stato adornato da un Mini Lak di 13,5 metri.

La festa serale si è svolta all'Hotel Waldlust, con una sorpresa speciale. Il presidente dell'Associazione aeronautica del Baden Württemberg (BWL), Eberhard Laur (pilota ben noto anche in Italia) ha consegnato al gruppo aeronautico Freudensstadt il diploma onorario intitolato a Wolf-Hirth per il 90° anniversario del sodalizio. Il presidente Axel Reich è stato anche insignito del Golden Badge of Honor dal BWLV. Il vicepresidente Karl Pfau ha ricevuto il Distintivo d'Onore d'Argento dalla BWLV. Laur ha ringraziato il club per l'ottima organizzazione, ricordandone tra le altre cose anche il successo organizzativa dei campionati internazionali, compresi due campionati mondiali e un europeo a Musbach.

La giornata di raduno è stata aperta dal sindaco Stephanie Hentschel, che ha lodato il grande impegno e la lunga storia di successo del gruppo di volo. Il presidente della federazione aeronautica del Baden-Württemberg che raccoglie una porzione rilevante (un quarto) dei piloti d'aliante tedeschi, ha apprezzato il grande impegno di Reich, Pfau, Geissler e dei volontari del club. Il presidente dell'aero club federale Stefan Klett nel suo

breve discorso ha richiamato l'importanza di garantire l'accesso allo spazio aereo per gli sport aerei, lavorando per preservarlo dalla espansione del volo commerciale e dei droni.

Lo svizzero Chrigel Maurer è noto per essere stato sei volte vincitore della gara di avventura in parapendio Red Bull X-Alps, e tre volte campione del mondo con il soprannome di "Chrigel, l'aquila di Adelboden". La sua conferenza nel Kurtheater è stata assolutamente affascinante e ha ricevuto lunghi applausi, come sottolineato anche dal presidente del distretto sportivo Alfred Schweizer. Sono stati riconosciuti alcuni punti in comune tra aliante e parapendio.

La commissione sportiva ha celebrato i suoi atleti di maggior successo: molti campioni del mondo, del passato o in carica, hanno registrato la loro presenza nel teatro e al Segelfliegertag 2019.

Circa 50 espositori hanno presentato i loro prodotti. Un JS-3 era esposto nella sala Hertel, e parecchi altri si trovavano sotto la copertura esterna del Kurhaus. Durante le conferenze, i produttori di aliante hanno presentato i loro ultimi progetti. Il campione del mondo GP (La Cerdanya) Tilo Holighaus e il coordinatore europeo Mathias Schunk hanno ottenuto grande attenzione. Jonker e Schleicher hanno presentato le novità e le procedure di sviluppo dei propri progetti. Uno dei momenti salienti è stata la lezione assolutamente accattivante di Volker Schmidt dell'istituto di ricerche aerospaziali sul tema "DLR Mission Management". L'esperto dello spazio di Zwieselberg ha brillato con una presentazione efficace.

Con uno sforzo congiunto, i club di Renchtal e di Freudensstadt hanno schierato insieme circa 80 preziosi aiutanti. Maximilian Kappler ha portato una mostra fotografica storica. La band "Jammy" ha divertito con classici rock e pop. ■

Sit

YOUR
BRUSH
SOLUTION

Società Italiana TecnoSpazzole

www.sitbrush.com

+39 051 6113211





DISARONNO.

IL GUSTO CHE SEDUCE IL MONDO.