

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

MARZO/APRILE 2009 - n. 313

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

Gli alianti dell'AERO 2009

Lo stage di volo sulle Alpi

Riunione EGU

Il Grand Prix di Saint Auban

Aero Club Adele Orsi

Varese

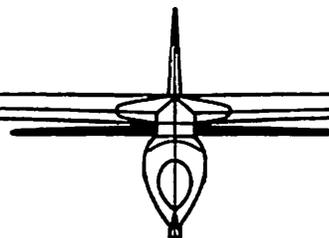
An aerial photograph of the Aero Club Adele Orsi in Varese, Italy. The image shows a long, narrow runway and taxiway cutting through a green landscape. To the left is a large body of water, likely Lake Varese, with a small white boat visible. To the right is a town with red-roofed buildings and a winding road. The background features rolling hills and mountains under a clear sky.

www.acao.it

e-mail: acao@acao.it

Lungolago di Calcinate n. 45 - 21100 Varese

telefono 0332 310073



Scomparso Scavino, restano le grandi cose che ha creato

Abbiamo perso l'amico Renzo Scavino. L'ho conosciuto una decina d'anni fa, quando mi sono riavvicinato al volo a vela, e sono entrato a far parte della sua "squadra" che, nei locali del Centro Studi del Volo a Vela Alpino, stava allora mettendo in piedi il più grande archivio storico del volo a vela mondiale. Oltre alle raccolte di riviste e di foto abbiamo allestito con lui quella che è oggi una ricca sala di esposizioni.

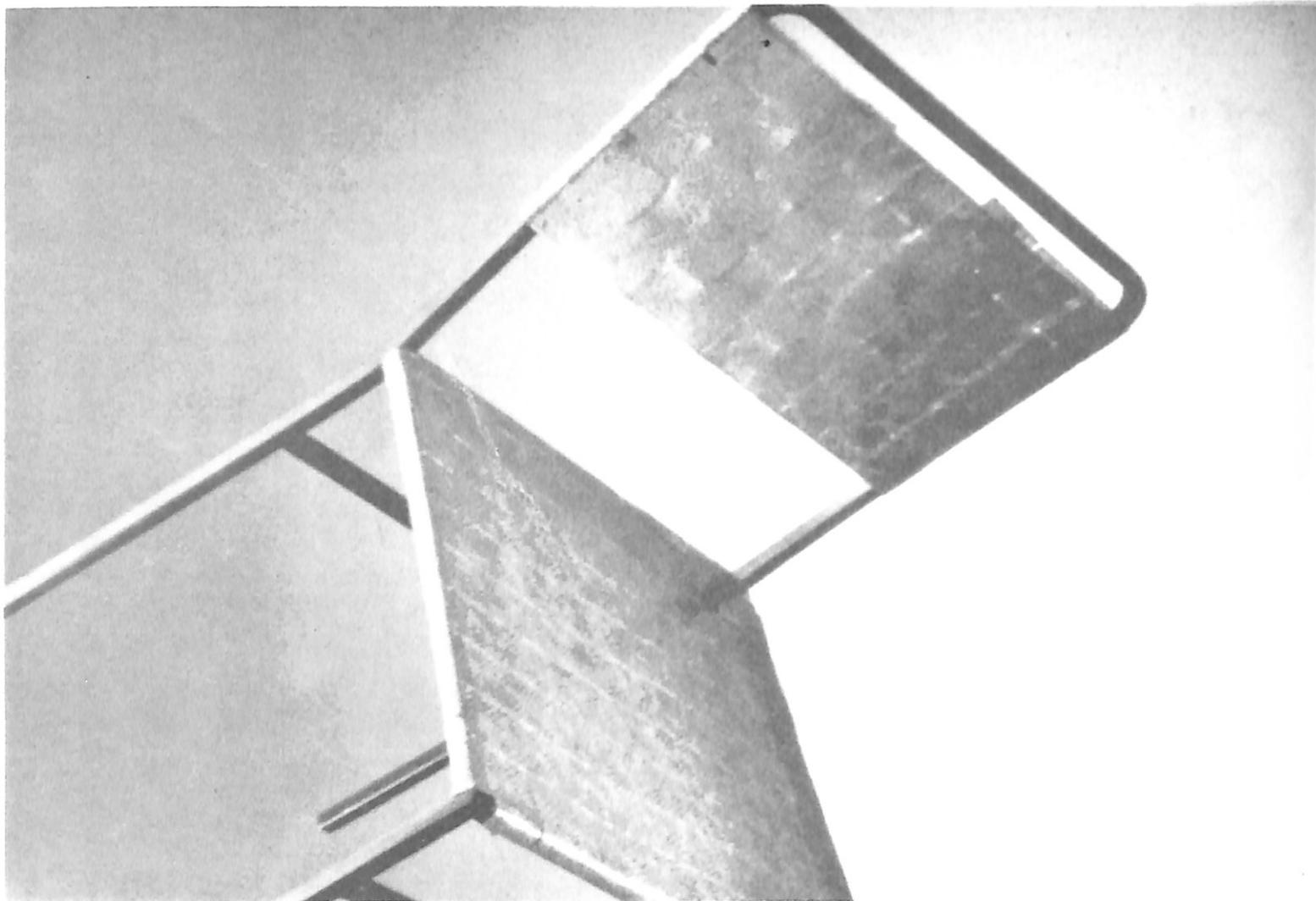
Renzo, com'è noto, per ben 34 anni (dal 1966 al 2000) aveva diretto la rivista Volo a Vela raccogliendo attorno a sé diversi collaboratori e amici dei quali mi onoro di avere fatto parte.

Con i suoi editoriali aveva difeso le posizioni della base volovelistica nei confronti dell'Aero Club d'Italia, concorrendo alla creazione dell'attuale assetto di rapporti poi sviluppato dalla FIVV. Operato dal lavoro redazionale mi aveva chiesto di alleggerirlo per quanto riguardava la distribuzione della rivista agli abbonati. Compito che avevo assunto volentieri e che in seguito ho sviluppato con l'amico Marco Nicolini.

Mi sembra giusto evidenziare anche la sua iniziativa di censire gli articoli apparsi sulla rivista dal primo numero uscito nel 1957. Per fare questo Renzo aveva formato un gruppetto di persone che s'incontravano periodicamente in sede la sera per sfogliare le riviste e trasferire su apposite schede le informazioni di base degli articoli. Era stato necessario ovviamente determinare una classificazione degli argomenti trattati nella rivista in modo da rendere possibile una ricerca archivistica. Era stato Carlo Faggioni a coniare il nome "S.O.G.N.A" per l'archivio e il database di ricerca.

Renzo sarà certamente contento del fatto che ancora oggi questo database, assieme a quello creato per i libri da Lino Del Pio, è costantemente aggiornato ed è consultabile, grazie a Internet, da un grandissimo numero di persone.

Questo è il mio ricordo di un grande amico.



SICOBLOC

SICOBLOC è un semilavorato in PVC o in resina SURLYN, caratterizzato da colori perlacci, iridescenti e da una sorprendente profondità di disegno. Questi effetti cromatici sono il risultato di una colorazione in massa, nonché di processi di fabbricazione esclusivi.

La cangiante tridimensionalità che si evidenzia nei fogli SICOBLOC è davvero magica! Persino in un foglio dallo spessore di 0,2 millimetri è possibile ammirare l'effetto "profondità" che rende unico SICOBLOC.

SICOBLOC è disponibile in fogli flessibili, rigidi, telati in diversi spessori e in una affascinante gamma di decori, colori ed effetti. SICOBLOC è facilmente lavorabile e trova impiego in moltissimi settori merceologici.

MAZZUCHELLI 1849 S.p.A.

Fondata nel 1849 MAZZUCHELLI è leader mondiale nella produzione di lastre e semilavorati plastici come la celluloido e l'acetato di cellulosa. Grazie a processi esclusivi che fondono l'antica cultura artigianale con la più sofisticata tecnologia, MAZZUCHELLI 1849 è in grado di offrire semilavorati dai colori, decori ed effetti inimitabili.

SICOBLOC

1849 mazzucchelli

Via S. e P. Mazzucchelli, 7 - 21043 Castiglione Olona (Varese) Italy

Tel. (0331) 82.61.11 - Fax (0331) 82.62.13 - Telex 330609 SICI



Fondata da Plinio Rovesti nel 1946

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



Direttore responsabile:

Aldo Cernezzì

Segreteria

Bruno Biasci

Archivio storico

Umberto Bertoli, Lino Del Pio,

Nino Castelnuovo

Prevenzione e sicurezza:

Marco Nicolini

I.G.C. & E.G.U.:

Aldo Cernezzì

Vintage Club:

Vincenzo Pedrielli

Corrispondenti:

Celestino Girardi

Paolo Mitococchio

Aimar Mattanò

Sergio Colacevich

Giancarlo Bresciani

In copertina:

Tre alianti attraversano il Lago Maggiore verso Cannobio, nello stage di volo alpino (foto di Aldo Cernezzì)

Progetto grafico e impaginazione:

Impronte - Milano

Stampa: Serostampa - Milano

Redazione e amministrazione:

Aeroporto 'Paolo Contri'

Lungolago Calcinatè, 45

21100 Varese

Cod. fisc. e P. IVA 00581360120

Tel. 347/5554040 - fax 0332/310023

POSTA ELETTRONICA

csvva@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:

n. 313 marzo/aprile 2009

Editoriale	1
Lorenzo Scavino	4
Delibera dell'AeCI sul Centro Nazionale	6
Ahi, la vite! Questa funesta condizione di volo	8
Alianti in fiera 2009	13
Stage Alpino	36
Notam su Rieti	41
E ora sbagliano tutti...	42
Un anno intenso per l'EGU	48
In breve	38
Piccoli annunci	54



Controlla sull'etichetta
LA SCADENZA
del tuo abbonamento

LE TARIFFE PER IL 2009

DALL'ITALIA

• Abbonamento annuale, 6 numeri della rivista

Euro 40,00

• Abbonamento annuale promozionale "prima volta" 6 numeri della rivista

Euro 25,00

• Abbonamento annuale "sostenitore", 6 numeri della rivista

Euro 85,00

• Numeri arretrati

Euro 8,00

DALL'ESTERO

• Abbonamento annuale, 6 numeri della rivista

Euro 50,00

Modalità di versamento:

• con bollettino postale sul CCP N° 16971210, intestato al CSVVA, Aeroporto P. Contri - Lungolago Calcinatè, 45 - 21100 Varese, indicando sul retro la causale e l'indirizzo per la spedizione;

• con bonifico bancario alle coordinate IBAN: IT43G050485018000000089272 (dall'estero BIC: POCITM1219) 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.

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 Calcinatè del Pesce (VA) - 21100 Varese

Lorenzo Scavino

*Lorenzo Scavino ci ha lasciati, dopo essere stato per quasi quarant'anni il Direttore della rivista *Volo a Vela*, alla quale ha dato tutta la sua passione e dedizione. Ha creato intorno a sé un gruppo di volontari che è diventato una compagnia di amici fraterni, ai quali ha affidato la gestione del patrimonio archivistico del CSVVA, la ricchezza sulla quale ha avuto la lungimiranza di voler investire. Lo ricorderemo ancora sulla nostra, Sua rivista. Ora ci stringiamo tutti in un abbraccio al Suo ricordo.*

Aldo Cernezi

Ricordo di Lorenzo Scavino

Quando la sera dell'8 aprile 2009 ho ricevuto una telefonata da una voce che ho subito riconosciuto, quella di suo figlio Francesco, ho subito intuito che non mi avrebbe comunicato una buona notizia; così venni a sapere che Renzo era morto in mattinata.

La mia mente è tornata indietro nel tempo, cercando di ricordare l'ultima volta che ero andato a far visita a Renzo nella sua casa di Como: era la mattina del 22 novembre 2008, e già da alcuni giorni la signora Marisa, sua moglie, mi aveva assicurato che a Renzo avrebbe fatto piacere vedermi presto, ma non immaginavo che sarebbe stata l'ultima volta che ci saremmo incontrati.

Il Direttore della rivista *Volo a Vela* mi era stato presentato da Roberta Fischer alla fine degli anni '80, quando Roberta era da qualche tempo sua collaboratrice in particolare per gli articoli in lingua straniera pubblicati sulla rivista.

Quando, a partire dal marzo del 1990, ho avuto la disponibilità di più tempo libero, Renzo ne approfittò subito per "incastrarmi", chiedendomi se ero disponibile a dedicare parte del mio tempo per diventare un suo collaboratore. Io, perplesso gli avevo risposto che non sapevo in cosa avrei potuto essergli utile, e Renzo mi aveva detto "non preoccuparti, ci sono tante cose da fare".

Ho collaborato con Renzo per dieci anni fino all'estate del 2000, momento in cui ha lasciato la direzione della rivista. Mi sono affiancato ad altri soci e amici dell'ACAO di Calcinate del Pesce, primo fra tutti Sergio Baldisserrì, eletto da Renzo, "suo" pilota personale, e ricordo che nei pomeriggi del mercoledì in cui era a Calcinate per dedicarsi alla rivista,

di tanto in tanto si prendeva una pausa, e saliva con Sergio sul motoalianti del Club, per il suo solito volo fino al Lago Maggiore e ritorno.

Renzo "pensava in grande". Aveva in mente la realizzazione di un archivio storico fotografico, di un archivio video e di una biblioteca con tutte le riviste italiane e straniere di volo a vela, libri di argomento aeronautico, raccolte in tanti anni dal Centro Studi del Volo a Vela Alpino di Calcinato o donate da appassionati del volo. Inoltre desiderava realizzare una mostra fotografica permanente, con storiche foto di alianti, attraverso la quale raccontare l'evoluzione del volo senza motore dagli inizi pionieristici ai giorni nostri.

Tutte queste cose si sono realizzate, per sua ferma volontà, nei locali del Centro Studi del Volo a Vela Alpino. Probabilmente questo archivio sul "Volo Silenzioso" è unico nel suo genere a livello internazionale, e di questa cosa Renzo era contento ed orgoglioso. A mio modesto parere questa è la pre-





ziosissima eredità lasciata al termine del suo impegno da Direttore.

Rimanere alla direzione della rivista *Volo a Vela* dal 1966 al 2000, (trentaquattro anni, un terzo di secolo), è stato per lui impegnativo, ma sicuramente anche motivo di orgoglio, per tutto il lavoro svolto sulle pagine della rivista al servizio del volo a vela italiano. Non ha mai mancato, nell'editoriale del Direttore, di ricordare sempre in modo pungente a chi aveva l'onere di rendere semplici, leggi e regolamenti che, forse, essi non avevano ben capito come semplificare le cose.

Sotto la sua direzione, nelle pagine di *Volo a Vela* hanno sempre trovato spazio articoli di campioni italiani e stranieri, accanto ad articoli scritti da volovelisti di piccoli club locali, che raccontavano la loro realtà e i loro piccoli o grandi voli, perché Renzo riteneva che a tutti, indipendentemente dalle proprie capacità, bisognava dare spazio sulla rivista *Volo a Vela*, che riteneva al servizio di tutti i volovelisti.

Bisogna dire grazie a Renzo, se un pezzo del patrimonio storico aeronautico Italiano, mi riferisco all'a-

liante CVV-8 Bonaventura, marche civili I-DURI (anno di costruzione 1966, numero 12), progettato dal Centro Studi del Volo a Vela del Politecnico di Milano, appartenuto al Centro Studi del Volo a Vela Alpino è ritornato in volo nella primavera del 1986, salvandosi dalla distruzione dopo essere stato abbandonato in fondo ad un hangar di Calcinate per alcuni anni. È tramite il suo interessamento che esso venne ceduto a quattro soci di Calcinate, che lo riportarono in condizioni di volo e l'utilizzarono per altri 20 anni. Su questo aliante io stesso ho effettuato diversi voli, ed attualmente sta per essere esposto al costituendo museo aeronautico Volandia presso l'aeroporto della Malpensa.

Voglio concludere ricordando che con Renzo, in tutti questi anni in cui ci siamo frequentati, abbiamo discusso di tante cose riguardanti il volo a vela e anche di cose riguardanti la nostra vita privata, ed ho riscontrato nelle sue considerazioni e giudizi un uomo dotato di senso di equilibrio e di una serenità eccezionali, che si riscontrano molto raramente.

Quando muore un amico, come consideravo Renzo per me, rimane un vuoto; il mio cervello sa che lui non c'è più, ma il suo ricordo sarà sempre una cosa viva dentro di me.

Carlo Rimoldi



Delibera dell'AeCI sul Centro Nazionale

Venerdì 17 aprile si è riunito il Consiglio Federale dell'Aero Club d'Italia. L'ex-presidente FIVV Andrea Tomasi ha preso parte alla riunione nella sua veste di consigliere dell'AeCI, in rappresentanza dei Presidenti di tutte le Federazioni Sportive Aeronautiche. Tra i vari argomenti all'ordine del giorno, ciò che interessa ai volovelisti è che si è presa in esame la costituzione del Centro Tecnico Federale di Volo a Vela (CTF, nel frattempo la denominazione è stata modificata in CIVV: Centro Italiano ecc.).

La discussione è partita dalla lettura di due documenti redatti l'uno dalla FIVV e l'altro dall'Aero Circolo Centrale AeCCVV. Il testo completo della prima lettera è al momento disponibile sul sito FIVV, ma in sintesi ribadiva l'importanza del CTF che con i suoi obiettivi avrebbe sicuramente dato impulso al nostro sport, sottolineando che l'AeCCVV ormai opera in completo isolamento e non è rappresentativo del volo a vela nazionale in quanto la sua dirigenza mostra "scarso il senso di responsabilità verso gli interessi dei volovelisti italiani". Riportava inoltre la disponibilità della FIVV ad entrare nel capitale sociale del CTF con una parziale partecipazione finanziaria (50.000 Euro).

Il secondo documento proveniva dall'Aero Circolo di Rieti (ex Aero Club Centrale, che si è sfederato dall'AeCI e ha ricreato una nuova flotta privata a seguito della revoca da parte di AeCI della convenzione d'uso dei 12 alianti). In sintesi, in questa lettera si rivendicava il diritto

d'operare autonomamente (compresa l'organizzazione di stage) confermando altresì la disponibilità a collaborare con l'AeCI e la FIVV, di voler continuare a ripianare i debiti pregressi e di considerare di rifederarsi all'AeCI non appena le condizioni lo permetteranno. È stata anche presa in esame una relazione prodotta da un consulente del Consiglio, l'esperto economista dott. Angelo Moriondo. Tale relazione era stata sviluppata a seguito di una riunione nella quale i vertici della FIVV avevano definito la desiderata struttura organizzativa del futuro CTF. Si trattava di un'attenta analisi del progetto CTF, con indicazioni per la tipologia societaria, la stima dei costi proiettati negli anni (business plan) e altre considerazioni. Tra i costi era previsto tutto: i compensi per le risorse umane (un direttore con anche mansioni d'istruttore, un istruttore junior in affiancamento, una segretaria), del capitale immobile (hangar), capitali mobili (le quote di partecipazione), le spese di gestione (assicurazioni sulla flotta AeCI, e relative manutenzioni) ecc.

La relazione evidenziava che il pareggio finanziario si sarebbe ottenuto con le entrate derivanti dall'attività annuale di almeno 200 partecipazioni agli stage e dall'iscrizione di almeno 150 piloti alle gare tutte organizzate dal CTF (considerando le quote d'iscrizione invariate rispetto al 2008). La relazione si concludeva con un'analisi dell'attuale situazione nazionale che offre un potenziale di circa 150 iscritti alle competizioni reatine

e di circa 200-250 piloti che possono partecipare agli stage. Le conclusioni erano quindi facili da trarre: se l'Aero Circolo continuerà con successo l'attività organizzativa degli stage, la costituzione del CTF con la struttura proposta poteva portare ad un sicuro fallimento economico. Su questa considerazione il Consiglio dell'AeCI ha deliberato di posticipare a data da destinarsi la costituzione del CTF (che ormai sarebbe nato dall'AeCI, con quote di maggioranza dell'AeCI, con un esborso finanziario pesante dell'AeCI, e con un capitale immobile dell'AeCI).

Conseguentemente all'indefinito rinvio del progetto, la flotta di proprietà dell'AeCI è stata temporaneamente assegnata al locale Aero Club di Rieti. Nella giornata di sabato, a seguito di una discussione tra il Presidente AeCI e FIVV, è stata suggerita la stipula di un accordo di collaborazione tra FIVV ed AeC di Rieti, al

fine di utilizzare al meglio la flotta di proprietà dell'AeCI.

Sul sito della FIVV si può leggere un documento indirizzato alla presidenza AeCI, stilato a seguito delle riunioni qui riportate, nel quale si esprime delusione e disappunto per le decisioni prese, chiedendo la convocazione di tutte le parti interessate per giungere a una soluzione. Il documento rivendica inoltre la piena rappresentatività della FIVV e chiede che questa venga maggiormente riconosciuta dall'AeCI; si conclude chiedendo all'AeCI di "riconsiderare le scelte del Piano Rinnovo Flotta, orientandolo verso alianti che potrebbero essere destinati al costituendo Centro Tecnico ed utilizzabili da tutti i volovelisti italiani e non solo da parte dei pochissimi e fortunati Club assegnatari".

Aldo Cernezi

2° RADUNO ALIANTI VDS "CASCINA SPEZIANA "

30-31 Maggio 1-2 Giugno 2009



A.S. G U S Speziana
organizza

2° Raduno Alianti VDS "Cascina Speziana"

dal 30 Maggio al 2 Giugno 2009

PARTICIPAZIONE APERTA A TUTTI GLI ALIANTI VDS

Aviosuperficie SPEZIANA - Spessa Po (Pavia)

www.speziana.it

Coordinate : N 45° 07' 77" E 09° 21' 77"

Pista erbosa : m. 540 x 30

Orientamento : 10 / 28 Radio 118.050

Contatti 0382.729513 ecociarli@tele2.it

Ahi, la vite! Questa funesta condizione di volo

Com.te Guido Bergomi

Leggio con vero dispiacere che le statistiche degli incidenti di volo a vela negli ultimi anni non sono per niente confortanti con particolare riguardo a quelli mortali provocati dalla vite (5 eventi). È un argomento vecchio, già da me trattato in diversi articoli su questa rivista oltre che sul manuale basico da me pubblicato, ma evidentemente non basta e rimane ancora qualche lacuna da eliminare.

Senza voler qui ripetere nuovamente tutte le considerazioni e le istruzioni trite e ritrite riguardo a questa subdola condizione di volo che provoca ancora tante sciagure, lasciatemi riassumere sinteticamente alcune fondamentali note al riguardo.

PER I PILOTI

Dalla **vite completa e stabilizzata** si esce con le note manovre. Prima il piede contrario alla rotazione, poi barra in avanti, centralizzazione e richiamata, con i seguenti accorgimenti assolutamente essenziali: non invertire la sequenza piede/barra (qualche aliante e qualche aeroplano non escono più dalla vite se si applica prima la barra e poi il piede); mantenere la barra al centro lateralmente (alettoni a zero).

Dalla **vite incipiente** si esce sostanzialmente con le prime due manovre (anche se meno accentuate) come per la vite completa, con la differenza che l'aliante si fermerà negli assetti più svariati e quindi la rimessa si completerà con l'applicazione normale dei comandi una volta che essi siano ridiventati efficienti.

PER GLI ISTRUTTORI

Far acquisire bene lo stallo ad 1g, cioè in linea di volo o tutt'al più in leggera salita. Gli stalli con asset-

to fortemente cabrato, anche se utili, inducono nell'allievo la seguente errata considerazione: *io non andrò mai in stallo perché non mi metterò mai in quegli assetti così cabrati!*

Oltre all'entrata in vite standard, cioè barra alla pancia e tutto piede, è utilissimo dimostrare l'entrata subdola, cioè partendo da una normale virata, scorrendo lentamente i comandi e diminuendo lentamente anche la velocità, esattamente quello che avviene nei tragici eventi causati da piloti che spirano in termica magari vicino ai costoni.

PER GLI STAGE

Considerare l'opportunità di introdurre una giornata di ripasso della vite a tutti i piloti, anche ai non novellini.

CONCLUSIONE

Chiedo scusa ai piloti esperti ed agli istruttori se mi sono permesso di ripetere cose che sono (o sembrano) ovvie; ma lasciate che parli la voce di uno che di vite ne ha fatte migliaia (non esagero) con tutti gli aeroplani a elica, militari e non (perfino con un quadrimotore) e con tutti gli alianti da addestramento (perlomeno l'entrata) fino a pochi anni fa. E chi inoltre ha imparato i segreti della vite prima ancora di cominciare a volare perché, giovanissimo allievo del Feltrinelli di Milano, aveva come insegnante di aerotecnica un ingegnere della Breda (l'Ing. Pittoni) che era stato direttore delle gallerie aerodinamiche compresa quella verticale dove aveva sperimentato la vite in moltissimi aeroplani sia esistenti che inventati traendone tutti gli insegnamenti possibili.

Infine plaudo all'iniziativa dell'Associazione "Fattore Uomo" riguardo all'argomento trattato. Mi piacerebbe però sapere, per curiosità, quali sono le disomogeneità di comportamento dell'ASK-21 zavorrato accennate a pag. 50 della rivista. Grazie.

§ § §

Innanzitutto ringrazio il Com.te Bergomi per l'attenzione: il suo plauso ci vale quanto una medaglia al «valor volovelistico», e ci conferma che la decisione di continuare la raccolta di dati ed esperienze, da mettere a fattore comune con quanti si siano già prodigati in questo campo, è stata una scelta valida.

La disomogeneità di comportamento riguarda i tre esemplari provati. Uno di essi ha sempre avuto comportamenti abbastanza regolari, ed ha sempre reagito con ritardi inferiori al giro, contando dal momento in cui s'inizia la manovra corretta di uscita, al momento in cui l'alian-

te riprende una normale efficacia dei comandi. Gli altri due invece, a fronte di una maggior difficoltà ad entrare in vite (caratteristica che farebbe normalmente presupporre una maggiore inclinazione ad uscirne) hanno, in certe combinazioni di peso, diverse tra i due esemplari, dimostrato anche ritardi di oltre due giri.

L'esiguo numero di voli condotto non permette ad oggi delle spiegazioni con rigore scientifico, ma stiamo valutando innanzitutto la differenza di peso a vuoto tra gli esemplari. Non lasciamoci però indurre a facili conclusioni: ciascun esemplare, infatti, dispone di una propria tabella per la regolazione del carico in coda, rilasciata dal costruttore sulla base della pesata ufficiale in corso di validità.

Dato il costo notevole di voli finalizzati allo scopo, attrezzarci per poter raccogliere dati precisi è l'obiettivo prioritario a breve termine. È possibile che questo ci permetta, in futuro, notevoli benefici in termini addestrativi.

Luca Sartori

CSVVA Settore Documentazione

Presso il Settore Documentazione del CSVVA, che ha sede nella stessa palazzina dell'Aero Club Adele Orsi, oltre a vario materiale come libri, riviste, videocassette, ecc. è raccolta una notevole quantità di foto ovviamente volovelistiche. Per incrementare questa raccolta, unica in Italia, e per colmare eventuali lacune sarebbe veramente gradito che chiunque possieda foto "volovelistiche" (cercando negli album di famiglia qualcosa si trova sempre) le potesse inviare all'indirizzo sottostante, possibilmente con una breve descrizione di ciò che la foto rappresenta. Per chi non volesse giustamente privarsi delle proprie foto può sempre prestarle per il tempo necessario per essere riprodotte e quindi restituite.

Tutti gli album di foto e tutti i pannelli con vari ingrandimenti, che coprono le varie epoche del volo a vela, sono visitabili tutti i giovedì pomeriggio, o in altri giorni previo accordo telefonico, nella sede del CSVVA.

Preghiamo inviare il materiale a:

Centro Studi per il Volo a Vela Alpino

Settore Documentazione

Aeroporto "P. Contri"

Lungolago Calcinate 45 - 21100 Varese

Per eventuali accordi verbali o scritti:

Telefono/Fax: 0332-310023

E-mail: csvva@voloavela.it

GIUNTI IDRODINAMICI K - TRANSFLUID

A riempimento costante.
Per motori elettrici ed endotermici.
Potenze fino a 2300 kW.



GIUNTI IDRODINAMICI KX - TRANSFLUID

A riempimento costante.
Funzionamento ad acqua e ad olio.
Potenze fino a 1000 kW.



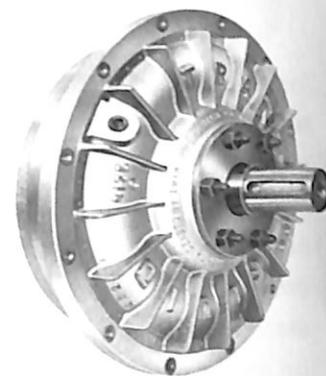
PRESE DI FORZA CON GIUNTO IDRODINAMICO KFBD - TRANSFLUID

A riempimento costante
Potenza trasmissibile fino a 500 kW



GIUNTI IDRODINAMICI SKF - TRANSFLUID

A riempimento costante per motori
endotermici.
Montaggio diretto su volani predisposti



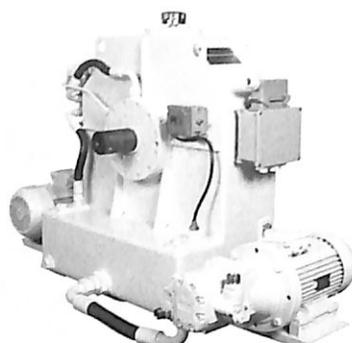
GIUNTI IDRODINAMICI KSL - TRANSFLUID

A riempimento variabile per
variazione di velocità
con regolazione elettronica.
Potenze fino a 3300 kW.



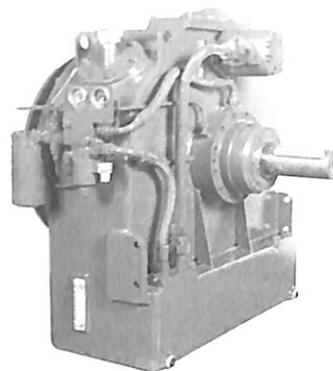
GIUNTI IDRODINAMICI KPTB - TRANSFLUID (per motori elettrici)

A riempimento variabile per avviamento
graduale e variazione di velocità.
Potenze fino a 1700 kW.



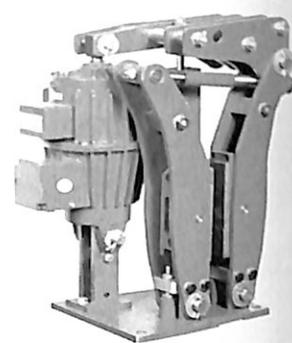
GIUNTI IDRODINAMICI KPTO - TRANSFLUID (per motori endotermici)

A riempimento variabile per avviamento
graduale disinnesto carico.
Potenze fino a 1700 kW.



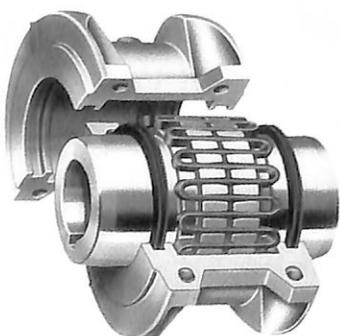
FRENI A DISCO E A CEPPI TRANSFLUID

Per coppie fino a 19000 Nm.



GIUNTI ELASTICI STEELFLEX - FALK

Oltre a compensare gli errori di allineamento
assorbono anche urti e vibrazioni.
Per coppie fino a 900000 Nm.



GIUNTI ELASTICI MULTICROSS - REICH

Ad elevata elasticità torsionale.
Per coppie fino a 54000 Nm.



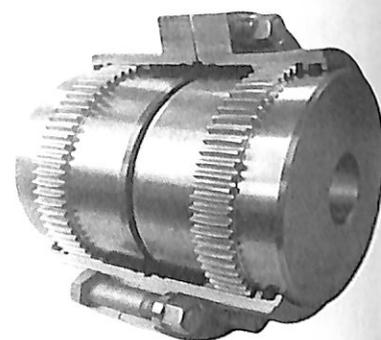
GIUNTI ELASTICI RILLO - REICH

Ad elevata elasticità torsionale.
Per coppie fino a 14500 Nm.



GIUNTI OSCILLANTI A DENTI TRANSFLUID

Per coppie fino a 5000000 Nm.



PRESE DI FORZA A COMANDO IDRAULICO HF - TRANSFLUID

Potenze fino a 800 kW.



FRIZIONI A COMANDO PNEUMATICO TPO - TRANSFLUID

Con uno, due, tre dischi.
Per coppie fino a 11500 Nm.



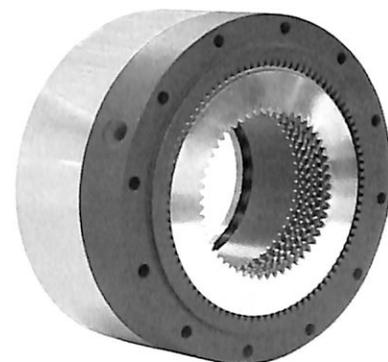
FRIZIONI A COMANDO IDRAULICO SH/SHC - TRANSFLUID

Inserzione sotto carico.
Per coppie da 120 a 2500 Nm.



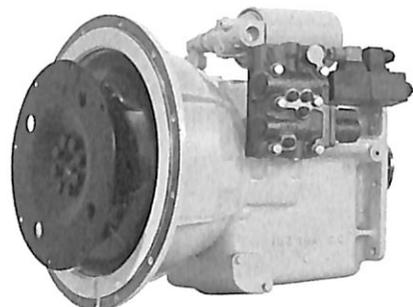
FRENI DI SICUREZZA AD APERTURA IDRAULICA SL - TRANSFLUID

Per coppie fino a 9000 Nm.



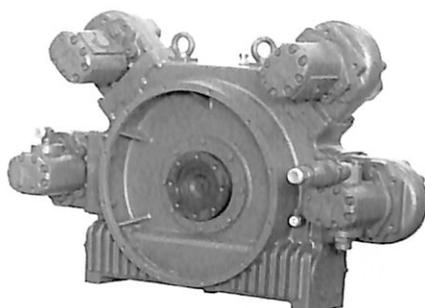
TRASMISSIONI IDRODINAMICHE TRANSFLUID

Inversione a comando idraulico con cambio a una o più marce.
Per potenze fino a 75 kW.



ACCOPIATORE MULTIPLO MPD - TRANSFLUID

Potenze fino a 1100 kW.



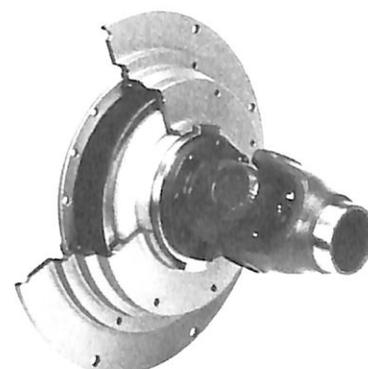
ACCOPIATORI ELASTICI RBD - TRANSFLUID

Per l'accoppiamento di motori endotermici a pompe, compressori, generatori.
Per coppie fino a 16000 Nm.



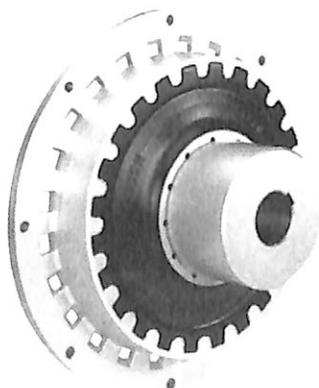
GIUNTI ELASTICI PER CARDANO VSK-REICH

Per coppie fino a 16000 Nm.



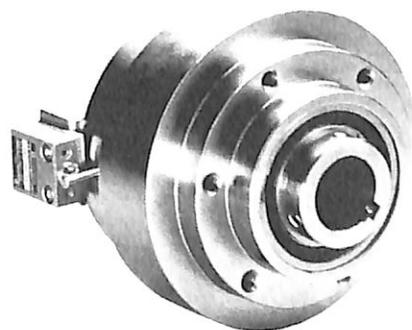
GIUNTI ELASTICI AC-REICH

Per abbattimento vibrazioni torsionali
Per coppie fino a 40000 Nm.



LIMITATORI DI COPPIA A COMANDO PNEUMATICO NEXEN

Per coppie fino a 3600 Nm.



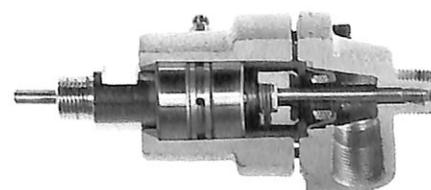
FRIZIONI E FRENI A COMANDO PNEUMATICO NEXEN

Per coppie fino a 34000 Nm (a dischi).
Per coppie fino a 37000 Nm (a denti).



COLLETTORI ROTANTI FILTON

Per acqua, vapore, aria, olio, liquidi refrigeranti e olio diatermico.



Alianti in fiera 2009

Alianti più comodi, meglio rifiniti

La voglia di volare in biposto

L'elettrico è una moda che resterà?

Strumentazione elettronica e display avanzati

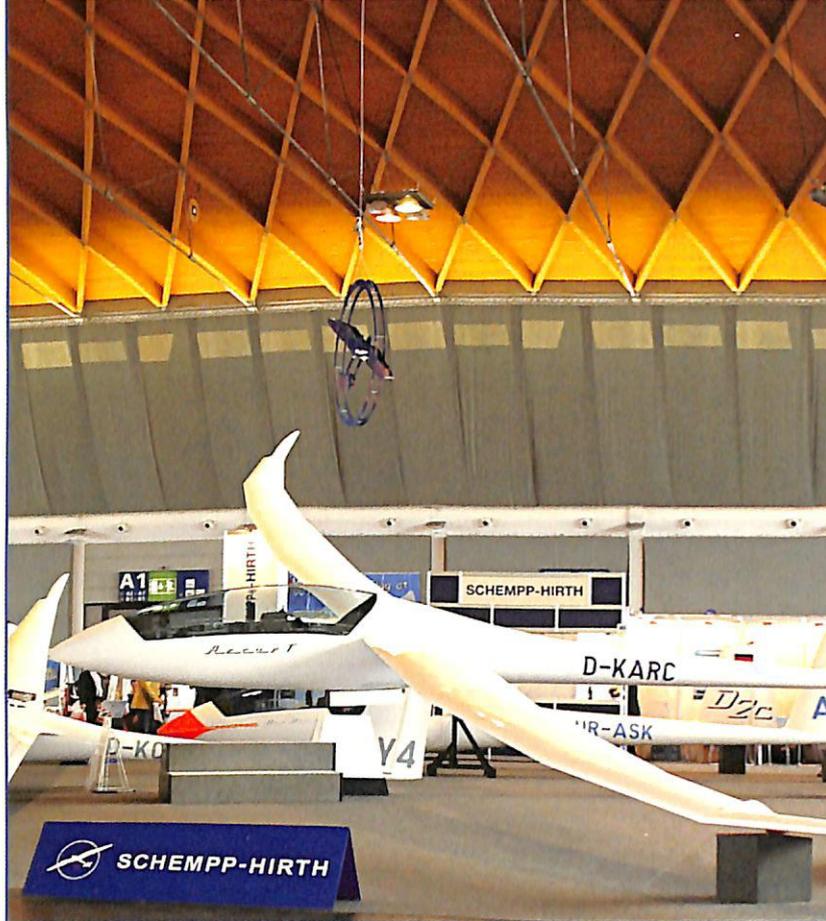
Testo e foto di Aldo Cernezi

A due anni dall'edizione precedente, mentre l'organizzazione annuncia che la cadenza diventerà annuale causando preoccupazione tra gli espositori per l'aumento dei costi, si nota una sostanziale continuità negli alianti e nei temi che sono stati proposti al pubblico dell'**Aero 2009**. Come avevo già indicato in precedenza, gli alianti si affinano continuamente per piccoli passi, mentre le conoscenze aerodinamiche e tecnologiche si diffondono dando anche ai costruttori minori la possibilità di realizzare superfici



Due vivaci stand che promuovono l'attività in Namibia (Bitterwasser), e alla storica scuola di volo della Wasserkuppe in Germania

L'Arcusera indubbiamente al centro dell'attenzione. Promette il massimo delle prestazioni nella categoria 20 metri, oggi dominata dal Duo Discus. La FAI lascia libertà di scelta circa l'adozione di handicap correttivi in questa categoria ancora priva di Campionati Mondiali



aerodinamiche e strutture di assoluta bellezza (anche se resta problematica la produzione e la commercializzazione di un elevato numero di esemplari).

ARCUS

Il protagonista della Fiera è stato l'**Arcus T**, il cui sviluppo era stato come sempre portato avanti dalla Schempp-Hirth con un po' di segre-

tezza anche se di un biposto flapato da 20 metri si sussurrava da tempo arrivando ad ipotizzare che avrebbe preso il nome di Duo-Ventus. L'annuncio finale del nuovo modello è solo di pochi mesi fa. Si tratta di un aliante dedicato alle competizioni della Classe 20 metri d'apertura alare, riservata ai soli biposto; non è un'evoluzione del Duo-Discus, di pari apertura destinato soprattutto all'istruzione avanzata, bensì il tentativo apparentemente riuscito di portare il massimo delle prestazioni (anche grazie al profilo alare sottile, dotato di flaperoni a tutta apertura) nella categoria 20M. L'ala ha una pianta complessa, con freccia negativa verso la radice, che si evolve in forma arcuata verso l'estremità fino a tornare a una freccia positiva. Questo aliante segna a mio parere alcuni temi importanti: il declino dell'interesse generale verso la Classe Libera le cui altissime prestazioni sono ottenute a discapito della praticità d'uso, la tendenza verso il piacere di volare in biposto dopo mezzo secolo di prevalenza dei monoposto, e per





esposti una versione biposto dello Shark. Nessun annuncio per la produzione di un biposto vero, ma sembra evidente la volontà di entrare in questo settore in pieno sviluppo. Era invece presente, e già pronto al volo, il **monoposto 304M**, praticamente uguale al 304S che è già apparso su questa rivista, ma dotato di un motore Solo a due tempi per il decollo autonomo realizzato come al solito da Binder.

Pure dal mondo degli alianti ultraleggeri giungono le stesse indicazioni, tanto che è proprio il solo biposto della categoria, il **Taurus** della slovena Pipistrel, ad avere consolidato un buon successo di mercato, come mi è stato testimoniato dai costruttori dei rimorchi

Ancora due viste dell'Arcus, per il quale è già lunga la lista d'attesa

finire l'attenzione all'ergonomia della posizione di seduta e pilotaggio. L'Arcus sarà disponibile in versione pura, o nella versione "T" con motore di sostentamento praticamente identico a quello installato nel Duo-Discus, e in due versioni a decollo autonomo basate l'una sul classico sistema Binder (motore Solo a due tempi), e l'altra sulla motorizzazione elettrica sviluppata dalla Lange per l'Antares monoposto.

La lista degli ordinativi per l'Arcus è già piuttosto lunga. Il primo

volo del prototipo è stato effettuato pochi giorni dopo la Fiera, e le prime consegne si attendono per la primavera del prossimo 2010. Chi lo ordinasse oggi lo riceverà probabilmente nel 2012.

TWIN-SHARK E TAURUS

Nello stand della HpH che costruisce tanti aeromodelli statici e alcuni buoni alianti veri (tra i quali lo **Shark** con turbina già provato sulla nostra rivista) si notava appena, tra le decine di modellini



L'esposizione di modellini statici della HpH. In evidenza il biposto Twin Shark, che per ora esiste solo in scala ridotta



Lo stand della slovena Pipistrel, con il Taurus anche in versione Electro, e i monoposto Apis Electro e Bee con motore a due tempi

piata da un concorrente (DG-500), è stato ripresentato in un'edizione più matura: è ancora in fase di sviluppo, ma l'ala sembra davvero bella con la forma rastremata; l'abitacolo promette comfort e una modesta sezione frontale. Questa



per il trasporto degli alianti. Credo che oggi ben pochi piloti siano ancora disposti a tollerare dei disagi in abitacolo. La spartanità non è più accettabile nelle produzioni che ambiscono ad aggredire il mercato. Finiture, materiali e comfort sono sempre più al centro dell'attenzione dei piloti.

ALBASTAR

Il prototipo del biposto Albastar AS-18 M, frettolosamente ritirato due anni fa in quanto la sua fusoliera appariva palesemente co-



volta la somiglianza è col prototipo del biposto **Rolladen-Schneider LS-11**, ma è un po' più vaga... La motorizzazione a due tempi era esposta ma non lasciava trapelare molto di questo nuovo propulsore a iniezione da 60 cavalli sviluppato appositamente. I dati dichiarati sono estremamente attraenti, ma possono suscitare qualche perplessità. Si parla di efficienza massima pari a 49 (ridotta a 46 per la versione da 16,5 m), di un peso massimo di 472 kg che lo farebbe rientrare tra gli apparecchi VDS, e di un consumo di soli 8 litri/ora. Anche se le prestazioni fossero inferiori, il mezzo sarebbe interessante sia per il turismo e il volo di distanza, sia per la scuola di base che rappresenta uno dei mercati ai quali mira l'azienda slovena la cui produzione è oggi concentrata su eliche, fornitura di semiali per i motoalianti **Pipistrel Sinus, Virus** e **Taurus**, e per l'**Apis**.



ALBASTAR AS 18 M

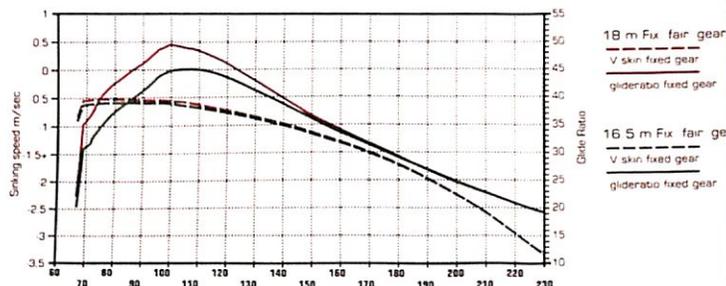
Eigenstartfähiges doppelstängiges Segelflugzeug mit UL Zulassung für Schulung ebenso geeignet, wie für den ambitionierten Piloten, der gerne ein modernes leistungsfähiges Gerät fliegt.
Bei Schulung und Betrieb keinerlei Hilfspersonal erforderlich, unkompliziert am Boden wie ein Motorflugzeug, in der Luft aber ein reinrassiges Segelflugzeug.
Optimal für individuelle Grundsicherung.
Das Cockpit veröhrt mit seinem uppigem Platzangebot dass auch große Piloten zufrieden stellt.
Motor 2-Zylinder 2-takt flüssigkeitsgekühler einspritz 60 PS / 44 kW
Einfache Auf- und Abrüsten durch niedriges Flächengewicht (44 kg) und Sicherheit durch automatische Ruderanschlüsse.
Hauptfahrwerk starr, gefedert mit Scheibenbremse.
Hoher Standard bei Material und Verarbeitung.
Ein Vergleich mit ähnlichen Maschinen ergibt niedrigere Anschaffungskosten und geringere Betriebskosten.
Dieses Flugzeug wurde für Piloten entworfen, denen Beruf oder Familie wenig Zeit für ihr Hobby läßt, die aber doch nicht auf das Fliegen verzichten wollen.



ALBASTAR
ALBASTAR d.o.o. Zapuže 11b
4275 Begunje na Gorenjskem
Slovenia

tel.: +386 (0) 4 530 79 40
fax: +386 (0) 4 530 79 41
mobil: +386 (0) 40 531 397

Albastar-2 seater glider 472Kg



TECHNISCHE DATEN

Hersteller ALBASTAR d.o.o. Slowenien
Verwendung Schulung, Training, Wandern
Besatzung 1 + 1

ANTRIEB

Triebwerk 2-Zylinder 2-takt einspritz
Propeller 2-Blatt ASL - Propeller
Leistung kW/PS 44 / 60
Bei max Drehzahl U/min 6000
Treibstoff l/kg 40/28
Verbrauch Steigflug l/h 8
Verbrauch Reiseflug l/h 6

ABMESSUNGEN

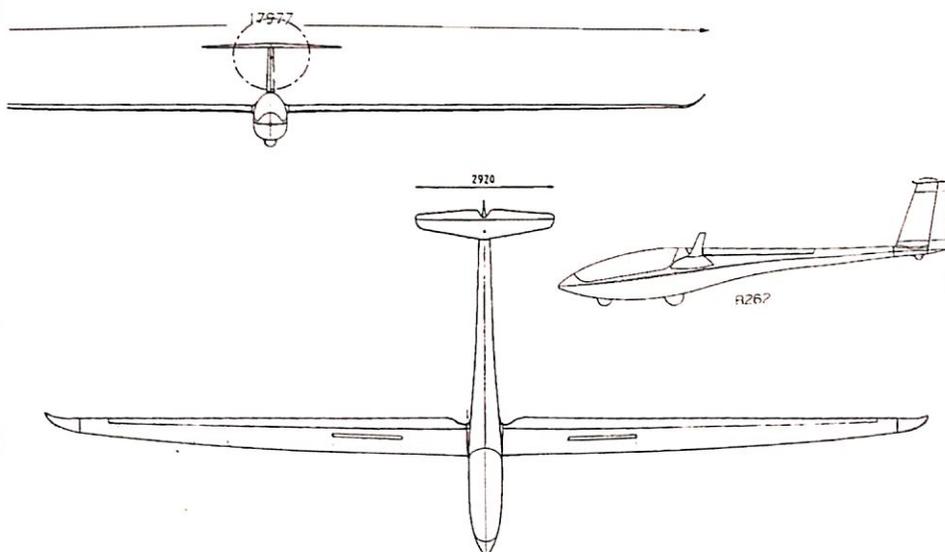
Spanweite m 18 / 16,5
Flugelfläche m² 14 / 12,47
Rumpflänge m 8,262

MASSEN

Rustmasse kg 282
Max Abflugmasse kg 472,5
Max Flächelast kg/m² 35
Min Flächelast kg/m² 28
Zuladung im Cockpit kg 180

LEISTUNGEN

Hochgeschw km/h 220
Mindgeschw km/h 62
Geringstes Sinken m/s 0,5 / 0,55
Beste Gleitzahl bei km/h 49 / 46
105 / 108
Startrollstrecke, Grass m 120
Steigleistung m/s > 4,2



L'AlbastarAS-18, un moderno biposto per scuola e performance

Un trio di strumenti su cui gira SeeYou Mobile: da sinistra uno dei migliori PDA, l'Ipaq 4700, poi il navigatore stradale PNA Ipaq 314, e il PNA della Navigon



L'X-8000 è già per molti il computer di bordo più ambito

SCHERMI ELETTRONICI

L'offerta di strumentazione elettronica è in costante crescita. I display a colori iniziano finalmente ad essere fruibili anche in condizioni di luce ambiente molto forte, pur se mi lasciano ancora qualche piccola perplessità. I software

sono affidabili e sofisticati. Anche se può sembrare a prima vista illogico, mi sento di consigliare a chiunque voli su aerei un po' vecchi, di dotarsi di strumenti moderni di alta qualità. Un buon variometro elettronico, collegato a GPS e computer, con accesso a un esteso database e ad una mappa, permette infatti di allargare i propri orizzonti volovelistici, tanto quanto e forse più della sostituzione dell'aeromobile con uno di prestazioni più elevate.

Lo strumento **Triadis Altair**, per esempio, viene fornito con un programma di calcolo e navigazione

open source (XC Soar) del quale esistono in Internet alcune versioni sviluppate appositamente per i voli sulle Alpi da *Coolwind* (Paolo Ventafredda) che possono girare sia su un classico palmare (PDA), sia su alcuni navigatori per auto con sistema operativo Windows CE (interessante l'HP Ipaq 314 per il suo display ad altissima risoluzione da 4,3 pollici e il velocissimo processore).

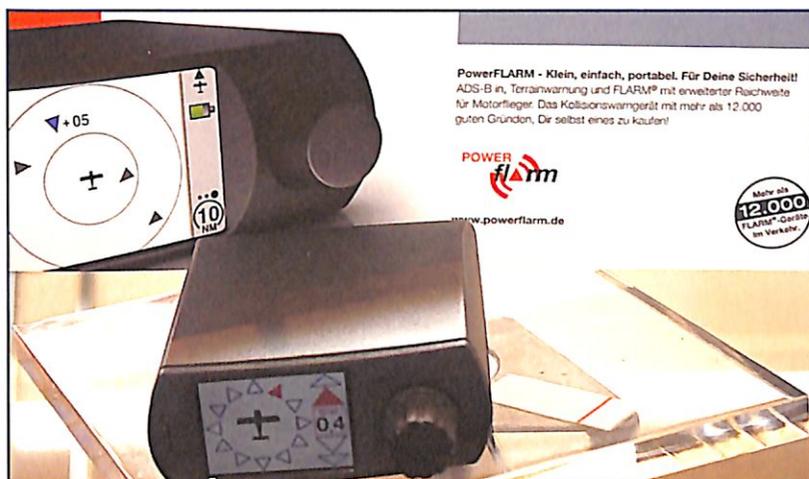
Tra i display abbiamo notato la rinnovata presenza dell'americano **NK ClearNav**, che offre ampia superficie, ottima leggibilità e può far parte di un sistema integrato di



Nel cruscotto di questo ultraleggero Dynamic dotato di gancio traino per gli aerei, spicca un sistema retrovisore elettronico



Sono disponibili vari display grafici per mostrare le informazioni di traffico; tale funzione derivata dal Flarm, ora si affianca anche alla lettura dei dati ricevuti dai transponder Mode-S (ricevente azzurra) secondo gli standard ADS-b



Il sistema Flarm realizzato su licenza dalla LX



Altro oggetto di culto, irrinunciabile sulle costruzioni attuali, è la ruota con freno a disco prodotta dalla ditta francese Beringer. È possibile il retrofit su alcuni modelli

calcolo e di sensori, oppure essere utilizzato come un normale palmare; non è dotato di *touch screen*, per una precisa scelta che privilegia contrasto e luminosità, ma si comanda con un tastierino remoto. Lo distribuisce in Europa Klaus Keim.

ADS-B

L'integrazione dei sistemi di comunicazione e di anticollisione sta crescendo. La Flarm, ideatrice di questo innovativo apparecchio che aiuta il pilota a prevenire collisioni con altri aeromobili parimenti equipaggiati e anche con ostacoli fissi al suolo grazie a un database (cavi, antenne, funivie), ha presentato il **Power-Flarm** che aggiunge le funzioni di ricevitore passivo ADS-b, la nuova tecnologia anti-collisione utilizzata dall'aviazione più "importante". Non vedo l'ora che sia anche disponibile da qualche produttore un segnalatore ADS-b attivo a basso costo, con vantaggi per la sicurezza di tutti e per il consumo di energia (più modesto di un transponder). Si tratta di un passo importante, che mira probabilmente ad allargare il mercato del Flarm a tutta l'aviazione generale.

Si sono moltiplicati i display dedicati esclusivamente al Flarm, che permettono di monitorare il traffico circostante (e di vedere le informazioni di salita degli altri, se questi non hanno selezionato la modalità "discreta").





L'originale prototipo del motoalante elettrico Desie. Forse un po' troppo innovativo, mentre il mercato di solito premia idee più tradizionali

L'ENERGIA SOLARE

Il tema del volo elettrico e solare, sempre al centro dell'attenzione delle notizie d'agenzia per la rilevanza che riesce ad ottenere sui media, è stato sviluppato da tanti costruttori. Sugli alianti, che da sempre volano sfruttando in maniera indiretta eppure molto efficiente l'energia solare attraverso le termiche e il vento, i motori elettrici che permettono il decollo o quanto meno il sostentamento in volo sono disponibili quale opzione su tanti modelli. Sono invece solo prototipi dimostrativi, legati a premi o iniziative di ricerca, quelli che contano sull'energia fornita da pannelli fotovoltaici per sostenere il volo livellato. Di questi va certamente citato il **Sunseeker**, che sta in questi giorni volando in giro per l'Italia al comando del pilota e progettista



Technische Daten des Experimentals **DESiE**

ABMESSUNGEN:

Spannweite	20,6 m
Flügelfläche	17,04 m ²
Streckung	25
Rumpflänge/Breite/Höhe	5,45 m / 1,18 m / 1,65 m
Flügelteilung	Mitte 7,6 m / Außen 2 x 5,1 m / Winglet 2 x 1,4 m

FLUGLEISTUNGEN: (gerechnet)

bestes Gleiten bei 87 km/h und 34,5 kgm ⁻²	~ 44
geringstes Sinken bei 74 km/h und 29,0 kgm ⁻²	0,47 m/s
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Überziehgeschwindigkeit	72 km/h

GEWICHTE:

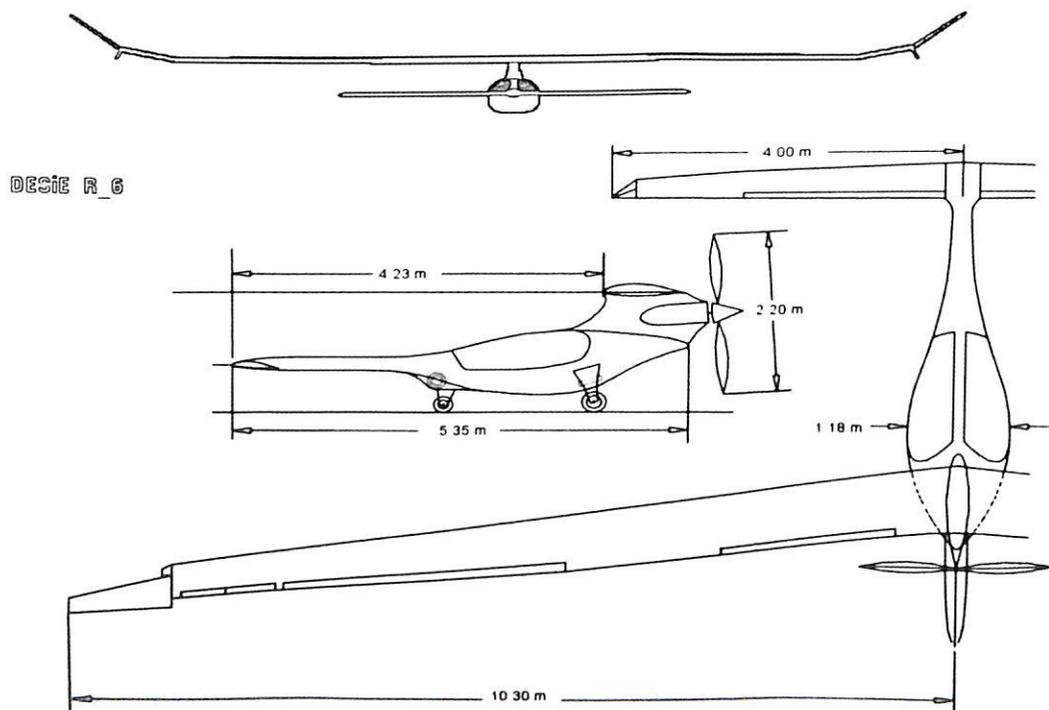
Rüstmasse	354 kg
Energiespeicher	66 kg
max. Abflugmasse	610 kg

ANTRIEB:

6 Elektromotoren Gesamtleistung	20 kW
mittlere Steigleistung	1,6 m/s
Faltpropeller $\eta = 83\%$ (Steigen), 89% (Reise)	2,2 m
Drehzahl max.	1650 Rpm

ENERGIESPEICHER OPTIONEN:

NiMH-Akku, LiIon-Akku, Brennstoffzelle bzw. Kombinationen aus diesen Optionen.



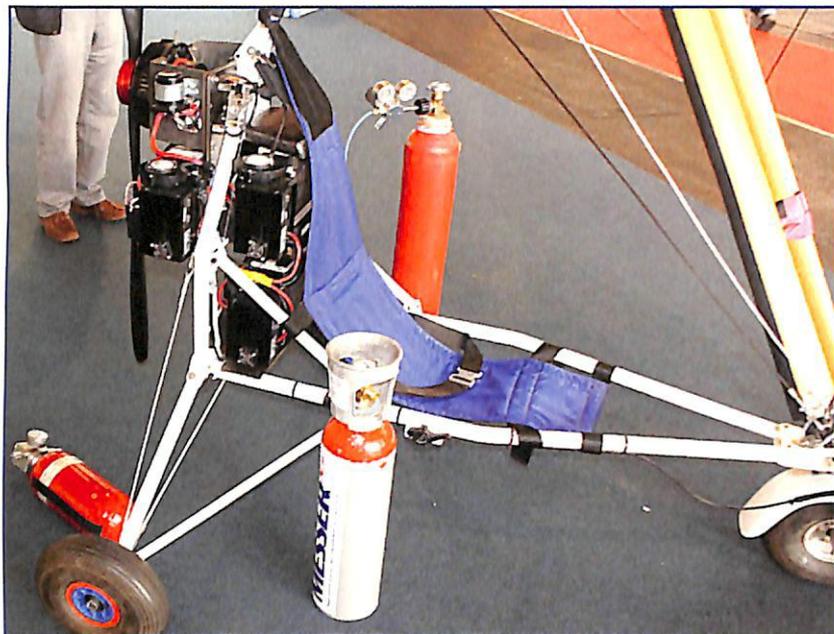


Il glorioso aliante elettrico Icaré 2, che ha dimostrato dieci anni fa la realizzabilità del volo solare fotovoltaico. Fu presentato anche a Valbrembo



Il Sunseeker 2 di Eric Raymond che sta attualmente compiendo un tour europeo con molte tappe italiane

L'ondata mediatica sulle motorizzazioni elettriche ha portato a presentare persino questo trike con celle a combustibile alimentate a idrogeno



americano Eric Raymond. Erano in esposizione anche il glorioso **Icarè 2**, primo aliante in grado di sostenersi in volo con l'energia trasformata dalle celle fotovoltaiche di cui è ricoperto, e il forse un po' troppo originale **Desie** (www.desie-tf.de).

MOTORI ELETTRICI

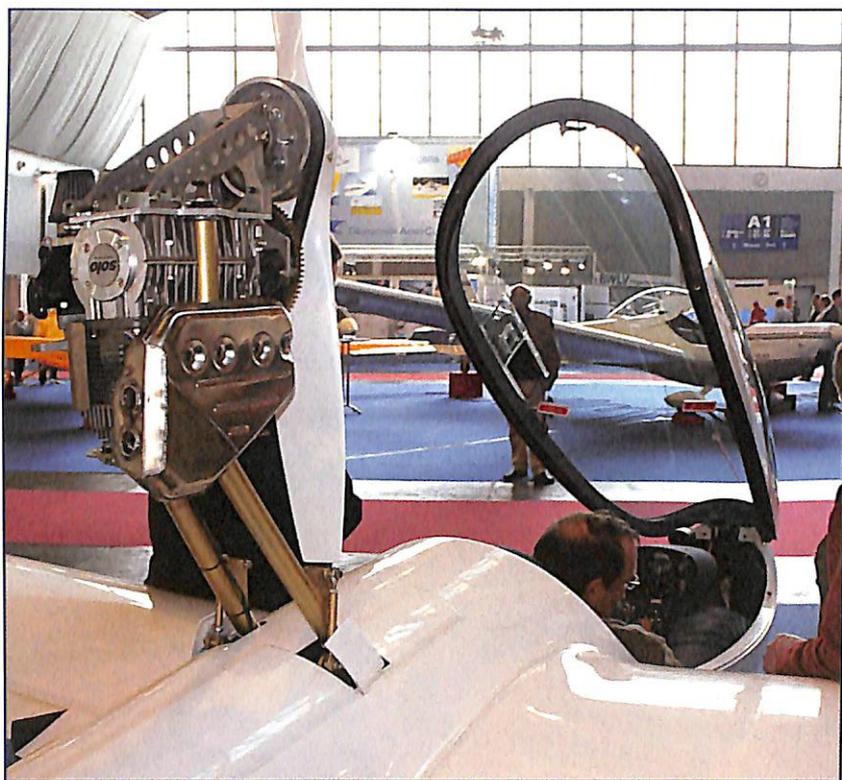
Il ruolo di apripista e precursore del volo elettrico va riconosciuto

al magnifico aliante **Antares**, che ha una discreta autonomia (3.000 metri di guadagno di quota) grazie a circa 100 kg di batterie al litio inserite stabilmente nelle semiali. Molti altri costruttori hanno preferito alloggiare le batterie in fusoliera, con vantaggi per la facilità di adattamento, di montaggio delle ali e di cambio delle batterie stesse, ma non certo per l'autonomia.

Citiamo tra questi ancora il **Taurus in versione Electro**, e poi il **DG-1000** (in versione "TE", un **biposto 20M** concorrente del Duo-Discus). Lo stesso Arcus sarà disponibile in opzione con il motore elettrico derivato dal sistema dell'Antares, grazie a una collaborazione tra i due costruttori Schempp-Hirth e Lange.

ANTARES

La **Lange** ha presentato, in uno stand ambizioso, anche la versione da 18 metri con motore di sostentamento a due tempi, nel tentativo di aggredire un settore dove la concorrenza è forte e i piloti sembrano preferire tecnologie più classiche e pesi inferiori. Sulla pinna verticale della deriva era comunque installato un sistema stroboscopico anticollisione costituito da una lunga striscia di LED bianchi ad altissima luminosità, perfettamente integrati nel bordo d'attacco. Un segnale del permanente interesse della Lange verso elettronica ed elettricità. Le condizioni finanziarie dell'azienda non sembrano ancora essere floride, e di



La striscia di LED stroboscopici anticollisione sulla deriva dell'Antares 18T e, accanto, il motore di sostentamento a due tempi



L'Alatus AL-12 si caratterizza per le ali "arrotolabili" e il peso modesto, che ne permettono il trasporto sul tetto di un'auto. Le operazioni di smontaggio richiedono circa un'ora



ciò pare stia purtroppo risentendo anche il rapporto tra clienti e costruttore.

ALIANTE ARROTOLABILE

Tra gli alianti minimali, l'unico che mi sembra degno di sincera attenzione è l'Alatus AL-12, uno dei tanti che hanno seguito la moda della motorizzazione elettrica accanto al tradizionale due tempi. Ciò che spicca nell'Alatus è però

la trasportabilità, visto che le ali "arrotolabili" permettono di impacchettarlo sul tetto di un'automobile senza ricorrere a rimorchi speciali.

SCHLEICHER MONO E BIPOSTO

Tra i costruttori maggiori, la Schleicher raccoglie e capitalizza il successo dell'ASG-29: dalle ali di questo **monoposto** di 15/18 metri d'apertura che è primo nelle



Vista frontale dell'ASK-21Mi (biposto scuola a decollo autonomo), e il profilo dell'abitacolo del nuovo ASH-30, con spazio abbondante in senso longitudinale per entrambi i piloti

Lo Schleicher ASH-31Mi, nuovo monoposto con terminali alari da 18 e da 21 metri. Ha compiuto il primo volo da pochi giorni e ha già riscosso un buon successo commerciale

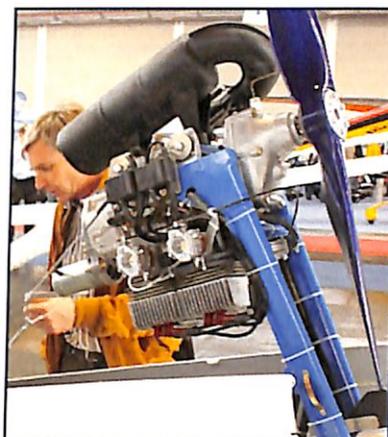


classifiche di vendita è stato infatti possibile derivare un nuovo aliante a decollo autonomo da 18/21 metri d'apertura che ha già raccolto numerosi ordini (l'ASH-31 con prolunghe alari intercambiabili), e il

biposto ASH-30 da 26.5 metri per la classe Libera, che va a sostituire l'ormai vecchio ma glorioso ASH-25. L'abitacolo offre spazio sufficiente in lunghezza per dare ospitalità a piloti anche di alta statura.



Il DG-1000 nella nuova versione motorizzata a decollo autonomo, con 70 cavalli, iniezione elettronica con correzione della quota, e l'insolita trasmissione a catena



Dalla Rep. Slovacca arrivano il biposto scuola TST-14 con motore Rotax, e il monoposto di alte prestazioni KKB-15 per la Classe Standard che ha già ben figurato in alcune gare

ma non è abbondantissimo in larghezza: alla massima estensione della pedaliera posteriore, i piedi del pilota si infilano in uno spazio angusto tra il sedile anteriore e la parete dell'abitacolo, che ha le dimensioni di uno stivale. La posizione di seduta è tuttavia confortevole e ben reclinata.

DG 1000

La DG ha presentato la versione a decollo autonomo del suo biposto da 20 metri DG-1000M, per il quale ha adottato un'evoluzione del motore Solo a due tempi con iniezione elettronica e correzione automatica della quota; sviluppa 70 cavalli e rimane in fusoliera, mentre per la prima volta la trasmissione è a catena in sostituzione della cinghia dentata utilizzata da tutti gli altri costruttori. Una soluzione interessante, dalla quale probabilmente la DG si attende di ottenere maggiore affidabilità rispetto alle cinghie che tanto hanno fatto soffrire i piloti (di ogni marca) con le loro frequenti e imprevedibili rotture. Sarà la casistica a dimostrare se questa soluzione sia davvero migliore.

In esposizione c'erano anche i cavalli di battaglia DG, l'808C a decollo autonomo, e gli LS-8 ed LS-10: per quest'ultimo pare che non siano poche le prenotazioni raccolte.

KKB-15

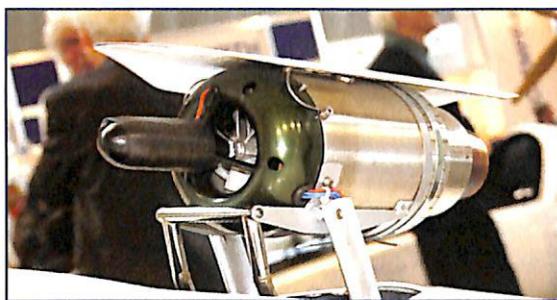
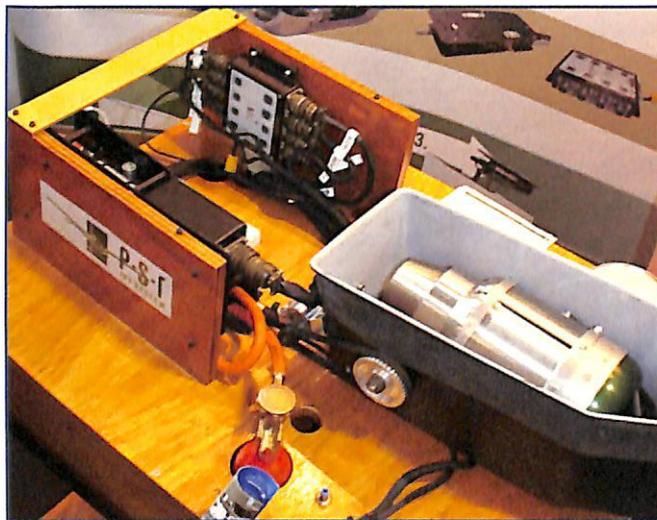
Nello stand della TeST, azienda che ha sede nella Rep. Slovacca, hanno attratto non molta attenzione i pur interessanti TST-14 "Bonus" e il KKB-15. Il primo è un biposto per la scuola e il turismo, dotato di



Eugenio Corbellini si è spiritosamente prestato a questa imbarazzante fotografia presso lo stand del Silent, ora disponibile con lo stesso motore a jet dell'HPH 304S



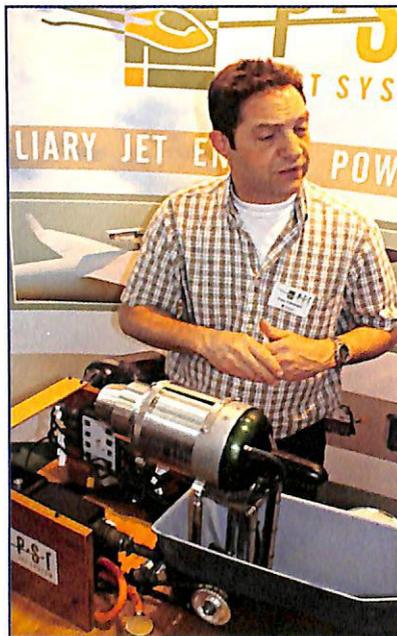
La piccola turbina installata sul Ventus 2 CXAJ, e il relativo comando di gestione e controllo sul pannello strumenti



Un gruppo di progettisti è a disposizione per l'installazione e la ricertificazione di una motorizzazione jet su alianti già esistenti. Al momento stanno lavorando sugli LS-6

motore retrattile Rotax 503 e che promette prestazioni più che adeguate alla modernità dei nostri tempi; può costituire una valida alternativa per la nascita di scuole di volo con un occhio al contenimento dei costi. Rispetto all'Albastar mi attendo un prezzo d'acquisto più contenuto e in effetti prestazioni e finitura sono meno esaltanti.

Il KKB-15 è invece un ambizioso monoposto di classe Standard che promette prestazioni di pari livello rispetto al top mondiale. Due esemplari hanno partecipato con buon successo alla classe 15M della Pribina Cup dominata da Sebastian Kawa sul Diana 2, figurando davvero bene.



I JET

Il tema della propulsione con turbina a getto si è allargato, e l'italiana Alisport offre il jet tra le opzioni per il suo aliante **Silent**. Un gruppo di appassionati e ingegneri tedeschi si è organizzato per sviluppare un sistema a jet retrofittabile su alianti già esistenti (ma attenzione: è necessario formare un gruppo d'interesse per condividere le spese di certificazione su ogni modello). È da poco disponibile anche il monoposto da 18 metri Ventus 2CXa-jet di altissime prestazioni in veleggiamento, anche se la certificazione della turbina è ancora in corso. La Schempp-Hirth ha scelto questa motorizzazione innovativa per il



Cxa a causa della modestissima sezione della fusoliera che non permette di installare il classico sistema con elica ripiegabile a grappolo e motore a due tempi.

**Alcuni
meravigliosi
aeromodelli**



La presenza di pubblico è stata incoraggiante. La crisi, che certamente esiste, qui sembrava un poco sfumata in secondo piano. Gli stand dedicati alla vendita di accessori e gadget erano costantemente presi d'assalto: la Fiera è anche l'occasione per trovare prodotti specializzati come detersivi, nastri adesivi, solette termiche e soprascarpe (andavano a ruba quelle di www.streckenflug.at), capi d'abbigliamento, cartine, libri e materiale elettrico. ■



Un poco di orgoglio nazionale per il nuovo elicottero leggero a turbina realizzato dalla Alpi Aviation



L'HPH 304 Shark è disponibile anche con un classico motore "Binder/Solo" per il decollo autonomo

*Incocca,
tende,
scaglia.*



*Progresso,
Performance,
Piacere.*

Arcus by Schempp Hirth



GLASFASER

I T A L I A N A

24030 Valbrembo, BG - Via delle Ghiaie, 3
www.glasfaser.it - Tel. 035 52.80.11



Il motoalante VIVA con elica riapabile.
Con 17 metri d'apertura offre buone prestazioni e, pur avendo un aspetto discutibile, ha riscosso un buon interesse

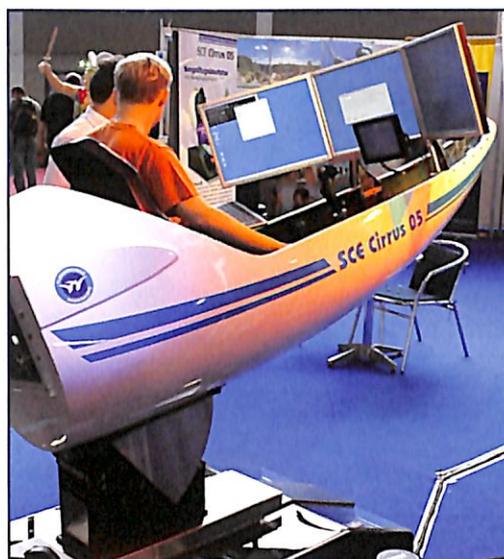


Lo stand di Pirker&Storka, inventori del nettamoscerini. Hanno presentato la nuova versione in plastica, ricca di aggiornamenti. Si adatta a ogni profilo alare grazie a una cerniera frontale, ed è stato ottimizzato il sistema di pulizia. Disponibile nelle versioni elettrica e manuale



Le innovazioni presentate sui rimorchi Cobra: alloggiamenti per le prolunghe da 21 metri dell'ASH-31, il nuovo fermo dei carrellini, la leva per sollevare la ruota di coda, e i montanti con molla a gas sdoppiata (utili per alianti con molti accessori appesi al tetto)

Nello stand della Akaflieg Karlsruhe l'AK-8 ricostruito dopo l'incidente ad un'ala, e l'abitacolo del futuro biposto affiancato realizzato secondo i dettami della sicurezza passiva (crashworthiness)



Tanti ragazzi hanno provato il simulatore SCE Cirrus, con movimento su tre assi. Il volo simulato si conferma al centro dell'interesse dei giovanissimi, un vero livello d'ingresso nell'aviazione al pari del modellismo dinamico



**COSTRUTTORI
DI CERTEZZE**

Allianz Group

Sede: via Padre Reginaldo Giuliani 10 - 20052 MONZA
TEL. 039/2301500 - Fax 039/380729 - e-mail monza.centro@agenzie.ras.it

Assicurazioni in tutti i rami
Consulenza assicurativa per aziende e privati
Risk management
Gestione posizioni assicurative per l'industria
SPECIALIZZATI IN ASSICURAZIONI AERONAUTICHE
Responsabile ramo aviazione: **GIANNI PAVESI**

Il biposto scuola PW-6U è valido ed economico. Non molto ampio l'abitacolo, ma si tratta di un insperato sviluppo positivo dello sfortunato "monotipo" PW-5

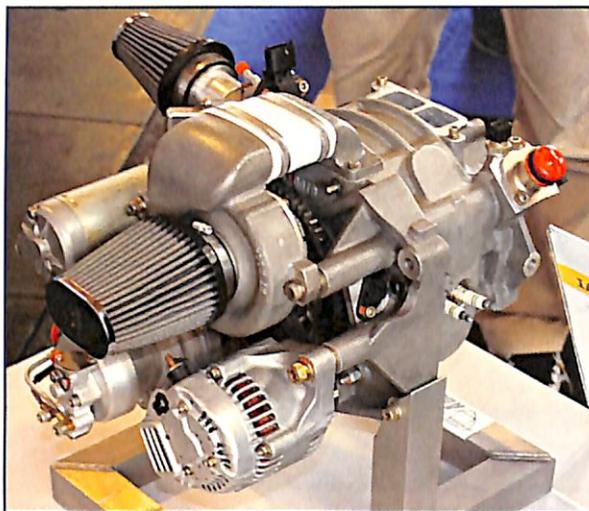
Lo stand del Savage mi ha dato ancora un po' di orgoglio italiano. Improntato all'avventura, si ammiravano filmati di decolli dal greto di un fiume, e di atterraggi su vette non preparate





L'aliante monoposto Banjo, molto semplice ed economico. Ritengo che l'interesse del mercato per questa categoria di macchine, contrariamente alle aspettative più razionali, sia molto modesto

Il nuovo motore Wankel da 75 cavalli della Austro Engines (Diamond Aircraft)



Il Duo Banjo è una rivisitazione del Professor, il biposto economico con motore retrattile. Sempre pochi i visitatori negli stand dedicati a questi prodotti un po' spartani e di basso costo. Comfort e gradevolezza estetica sono diventati apparentemente più importanti





Dalla Polonia arriva il Perkoz. La linea richiama il vecchio Puchacz, ma le prestazioni sono molto più elevate: il profilo alare è Jantar, e sono disponibili prolunghe a 20 metri. È adatto alla scuola di base, all'acrobazia e al volo di distanza



Il sito del CSVVA

Centro Studi
Volo a Vela
Alpino



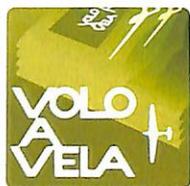
Varese

Home Chi Siamo Cosa Facciamo Dove Siamo Credits Login



Centro Studi
Volo a Vela
Alpino

Storie di persone
Organismi volovelistici
Monografie tecnico
scientifiche



La rivista edita
dal CSVVA

È uscito il n.308 ecco la
copertina ed il sommario

Articoli della rivista



Centro
Documentazione
Volovelistica

Riviste, libri, fotografie e
video.

I nostri database:

- Libri
- Articoli riv. "Volo a Vela"
- Marche alianti Italiani



Gruppo Alianti
d'Epoca

Le ricerche storiche sugli
alianti, i restauri e i raduni
"vintage"

- Per:
- Consultare i sommari della rivista "Volo a Vela" compreso l'ultimo numero uscito
 - Ricercare i riferimenti d'archivio di qualunque articolo, sin dal primo numero edito nel 1946
 - Leggere biografie di personaggi illustri del volo a vela italiano
 - Consultare il catalogo dei libri conservati nella biblioteca del CSVVA
 - Individuare foto e tritici di alianti
 - Trovare dati pertinenti gli alianti immatricolati in Italia tramite le marche civili
 - Avere notizie su restauri di alianti d'epoca e conoscere la storia dei librai

visitate il sito del Centro Studi Volo a Vela Alpino

www.voloavela.it

NOVITA'!
Clicca qui
e accedi a una ricchissima antologia di articoli



International Vintage
Glider Meeting



UGO ZANNIER

Raduno Internazionale di Alianti d' Epoca UGO ZANNIER



International Vintage
Glider Meeting
UGO ZANNIER



Rivoli di Osoppo (Udine)
dal 5 al 13 Giugno 2009
from 5th to 13th June 2009



Via delle Presate, frazione Rivoli di Osoppo
33010 Osoppo - Telefono e Fax 0432.986250
www.avro.it - email: f.rizzani@libero.it
Coor. Geog. N 46°14'09" E 13°04'24"

Stage di volo alpino

Alberto Sironi

Nei quattro articoli delle prossime pagine, grazie ai rispettivi autori, raccontiamo il magnifico stage per voli di alta performance sulle Alpi ospitato dall'ACAO e condotto da Alberto Sironi. Si è trattato di una "seconda edizione"; dopo lo stage estivo di Rieti incentrato sulla preparazione alle competizioni

Foto di Aldo Cernezzì

Sabato 21 marzo è terminato a Calcinate (Varese) lo stage che ha visto la partecipazione di 12 partecipanti e 6 coach. 6 giorni di volo su 7, circa 40 ore di volo per pilota, decine di migliaia di chilometri volati, temi liberi e dichiarati con difficoltà crescenti fino a un bellissimo andata e ritorno da 550 km Mascioni-Belluno-Mascioni dell'ultima giornata. La meteo della settimana è stata veramente fortunata e ci ha permesso di praticare il volo a vela in quasi tutte le sue forme: termica,

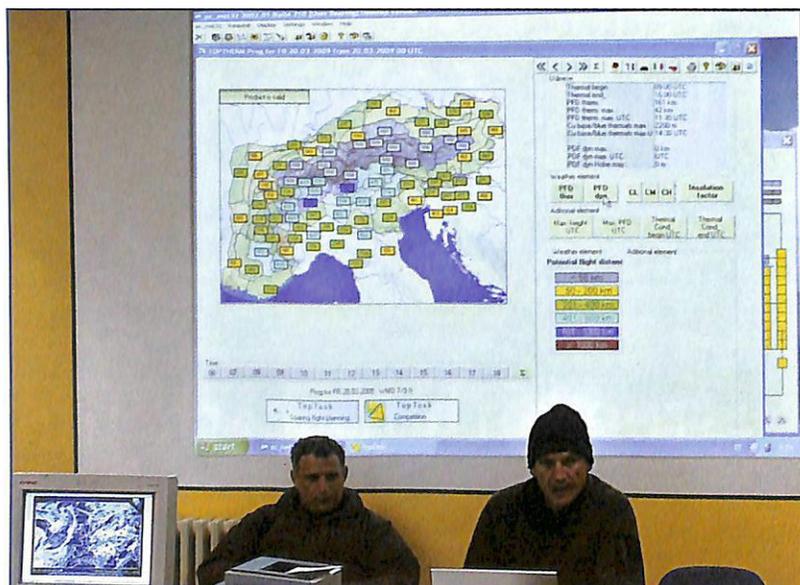
onda, dinamica di costone con vento forte da Nord e dinamica con brezza da Sud. Abbiamo volato fino all'asse principale delle Alpi toccando il Passo dello Stelvio, il San Bernardino, il Gottardo, il Passo del Sempione, il Maloia, il Tonale ecc. Ci siamo appoggiati alle pareti ghiacciate del Monte Rosa spazzate dal vento e ai costoni generosi della Valtellina, della Val Vigizzo e Centovalli, abbiamo volato verso Est attraverso le Orobie fino a Sud delle Dolomiti...

L'intensa attività di volo non ha la-

sciato molto spazio per le lezioni in aula. Nell'unico giorno di riposo abbiamo comunque affrontato alcuni temi di particolare interesse per il volo di distanza sulle Alpi. Un'attenzione particolare è stata dedicata al volo con il vento.

Ringrazio la FIVV per il supporto nella definizione e promozione dell'evento, l'ACAO e il suo personale per l'ospitalità e la fattiva collaborazione, i partecipanti per l'impegno e la determinazione mostrati, i coach Edoardo Tarchini, Ugo Pavesi, Andrea Ferrero, Luciano Avanzini e Corrado Costa per la loro bravura e pazienza, i piloti esperti Silverio della Rosa, Ruggero Ancillotti e Gustavo Saurin per l'aiuto in volo e infine Marco Malnati per il supporto a terra. Ringrazio anche tutti i piloti ACAO che hanno sopportato qualche disagio legato all'intensa attività di volo dei piloti dello stage.

Per quanto mi riguarda, questa esperienza è stata molto impegnativa, stimolante e gratificante e, ove fosse apprezzato il mio contributo, cercherò certamente di ritagliare ancora del tempo in futuro da dedicare a queste attività di formazione di alto livello.



Sironi e Ferrero durante un gelido briefing. L'uso degli strumenti informatici moderni (PC-Met, TopTask, XC-Skies) ha avuto un grande valore didattico

Distanza “ognitempo”

Andrea Faggioni



Abbiamo appena concluso lo Stage di Volo di Distanza organizzato da Alberto Sironi all'ACAO, negli ultimissimi giorni calendariali di inverno - di fatto festeggiando l'inizio della primavera volovelistica per la nostra area geografica. Su sette giorni d'attività previsti ne abbiamo volato sei, in termica o dinamica e onda, quando non tutte insieme lo

stesso giorno! Come partecipante tra i meno titolati, ho realizzato oltre 1.800 km, compreso un 500 km fino alle Dolomiti e... quasi ritorno (fuoricampo a 8 km dall'aeroporto). Ma il maggior valore aggiunto dello stage, comunque in un periodo di vette alpine ancora fredde e innevate, e di giornate relativamente corte, è stato proprio il “far distanza ognitempo”, in parti-

colare col vento. L'altro contributo formativo essenziale di questa settimana è stato dal punto di vista organizzativo e di gruppo: l'equilibrio tra la serietà professionale e il ritrovarsi tra amici, insomma il migliore volo a vela.

Grazie quindi ad Alberto e ai magnifici *coach* Ruggero Ancilotti, Luciano Avanzini, Corrado Costa, Andrea Ferrero, Ugo Pavesi, Edoardo Tarchini, agli altri amici esperti che ci hanno accompagnato, rinunciando come noi a qualche giorno di lavoro e, più di noi, a sfruttare al 100% della loro potenzialità le magnifiche giornate trascorse. Ma grazie anche a chi ci ha permesso di mettere insieme il tutto: al nostro Club che ci ha ospitato, agli amici trainer che ci hanno involato - vento o non vento - ogni giorno, ai volovelisti di Calcinato che hanno pazientemente tollerato l'ingombrante presenza dell'evento. Un ringraziamento ancora più personale a Giacomo che mi ha come sempre messo a disposizione il mitico 4G (un aliante SZD-55) per l'occasione e, ultimi solo in ordine cronologico, ai grandi Fabio Rocca e Marco Malnati che, anche loro come sempre, sono venuti a... raccogliermi nei campi sabato sera!

Il vento soffia forte da Nord sul monte Garzirola, che sovrasta Bellinzona e Locarno.

Ci siamo giunti attratti proprio dal pennacchio di neve soffiata via dal pendio



Vista da Nord sul monte Tamaro e il Lago Maggiore



Lucas
Marchesini

La creazione di un gruppo

**Un Duo Discus
in volo sulla
zona di Luino,
con lo sfondo
del Lago
Maggiore**

Già l'anno scorso era emerso l'aspetto di creazione di un gruppo affiatato di piloti, che hanno fatto dei bei voli di performance imparando in modo sicuro sotto la guida dei tutor. Le serate ed i briefing avevano fatto stringere i rapporti.

Parlo per me ma credo valga anche per gli altri: ci lasciamo tutti felicissimi e certi che a volare di nuovo insieme, avremmo trovato subito l'affiatamento e la complicità sviluppata a Rieti nel 2008.

Dopo quell'esperienza, è stata una gioia incontrare di nuovo coloro che hanno ripetuto lo stage quest'anno, e le battute sono state come se non fosse trascorso un anno. Si direbbe "da amici".

Al di là della parte tecnica, che anche questa volta è stata ottima e ci ha dato tanto, credo sia interessante far notare la parte di rapporti personali. Questo aspetto lo evidenzio in un momento di frammentazione del VaV italiano, quando amicizia ed affiatamento tra i pilo-

ti sarebbero una "colla" importante per progredire e superare le difficoltà (e proprio con questo in mente, tra l'altro, abbiamo organizzato il raduno DSX-PostFrontal di marzo a Valbrembo).

Passatemi l'attimo "romantico": non è bellissimo trovare tra i cieli un amico pilota e volare insieme per chilometri, sondando l'aria in complicità ed aiutandosi per procedere? Dopo questo stage so che quando incrocerò in cielo alianti con alcune marche ora note e che prima non conoscevo, o quando sentirò per radio qualcuno conosciuto allo stage, potrò avvicinarmi e magari percorrere qualche chilometro come nei giorni scorsi, insieme e con un *feeling* diverso.

Questo tipo di volo è una parte importante di questo hobby, per me. E ho visto che dopo che ci si conosce e si condividono esperienze come queste (stage, raduni, trasferite) le diatribe che nascono dietro ad una tastiera e un monitor sva-

niscono o si affievoliscono, mitigata a più concilianti scambi di idee più consoni a dei gentiluomini. Il pilota di VaV, lupo solitario, diventa un po' meno... solitario.

Qui la cosa sta diventando lunga, per cui la smetto, certo che chi ha l'animo per comprendere abbia compreso, e torno allo stage. L'aumento del numero dei partecipanti, rispetto all'anno scorso, ha richiesto un'organizzazione ben maggiore, che non è mancata. Non è stato più il gruppetto di piloti, ma una vera e propria "classe". Sembra che dopo due sole edizioni, questa organizzazione stia diventando già una "scuola di volo di performance". Una crescita rapidissima a dimostrazione che è proprio quello che in tanti si cerca.

Grazie a tutti perché questa è una cosa che credo ci faccia crescere come volovelisti, a beneficio del volo a vela nazionale tutto. Non resta che dire: alla prossima edizione! Sperando di potervi partecipare nuovamente.

Le Alpi nello stage ACAO

Giovanni Salvucci

Voglio raccontare qualcosa della mia prima esperienza Alpina, il primo volo. Di solito si racconta il volo più lungo e più bello, ma io inversamente vi racconto il più corto.

Calcinatè, domenica 15 marzo è il giorno di ambientazione, tra procedure, spazi, quote, orientamento, ecc. con una lunga lezione mattutina in aula. Nel tardo pomeriggio il mio primo volo a Calcinatè e sulle Alpi, un volo di 66 km. Forse molti di voi si faranno una risata ma questa è la verità, 33 di andata e 33 di ritorno, il primo volo di distanza sulle Alpi.

Arrivato sopra Campo dei Fiori, fatta la quota massima (1.600 m QNH) ho rivolto lo sguardo verso le magnifiche Alpi, che finora avevo solo sognate e nel sogno non erano così belle e maestose, infatti sono rimasto un po' di tempo incantato sopra Campo di Fiori ad osservare il paesaggio e a pensare cosa fare e dove andare. La scelta era difficile, ero rimasto solo, per radio sentivo di tut-

to, chi era alla Martica, chi al San Giorgio, chi al Sette Termini, chi al Lema, chi al Generoso, ero confuso non sapevo dove erano questi posti: vedevo solo l'aeroporto di Lugano verso Nord e il campo di Calcinatè verso Sud, questi erano per ora i punti certi.

Il palmare era purtroppo rimasto acceso la sera prima per cui era sca-

rico e aveva perso tutti i programmi cartografici, restando inutilizzabile. Ho tirato fuori le carte della zona e cominciai a studiare, ma non era facile capire in poco tempo dove andare, ricordare i nomi, ecc. Il vento veniva da Nord, per cui ho deciso di andare verso Nord-Est, cercando di rimanere sopravvento restando sempre in planata per Calcinatè: questo



Le giornate dello stage hanno spesso goduto di una visibilità quasi eccezionale

Alberto Sironi mentre dimostra gli allineamenti delle rotte energetiche classiche

**Forti salite
in dinamica
con vento da
Nord, sulle
pareti tra
i monti
Garzirola
e Bregagno
che portano
da Bellinzona
alla Valtellina**



è stato il mio primo pensiero, la sicurezza.

Sono andato verso il San Giorgio (ora lo so, quel giorno no) senza chiamare Lugano, credevo di essere fuori del suo CTR, lì ho fatto un po' di quota, poi tenendo sempre sotto tiro Calcinante mi sono spostato attraversando un lago verso Nord-Est (ora so che era il lago di Como quel giorno no), ho incontrato la prima montagna alpina, rispettandola, tenendomi a debita distanza. Fortunatamente ho trovato una bella termica e sono salito sopra la cima innevata, la montagna era il monte Generoso (ora lo so quel giorno no).

Da quella quota potevo ammirare ancora da più vicino le bellissime Alpi, in lontananza a Sud-Ovest vedevo Varese, ascoltavo dalla radio le posizioni di altri piloti, qualcuno era in onda altri cercavano di salirci, il vento aumentava, il mio LX segnava

40-45 km/h alla quota di 2.500 metri. Mi sono spostato ancor più a Nord-Est a circa 30 km da Calcinante verso il monte di Tremezzo sempre dal lato sopravvento (ora so il suo nome quel giorno non lo conoscevo); con quella quota ero in planata per cui mi sentivo sicuro.

Alberto Sironi era in onda, volando verso lo "Stau" ad oltre 4.000 metri, dava consigli e ogni tanto ci comunicava la sua posizione. Altri si lamentavano della turbolenza e per il freddo, io me stavo lì a gironzolare nella speranza che l'onda mi investisse, speravo nel famoso "fattore C" ma nulla è accaduto, su di un rotore credevo fosse, sono salito a quasi 2.800 metri speravo sull'onda ma nulla di questo.

Erano passate già un paio d'ore a gironzolare in quella zona per trovare l'onda ma visti i risultati dopo un po' mi sono deciso a tornare ver-

so Calcinante, e questo è stato il mio primo volo di distanza sulle Alpi: 66 km.

...difficile ora trovare nuove parole, ma anch'io voglio ringraziare in primis Alberto Sironi per il suo impegno, per le sue capacità e per la sua forza di aggregazione di talenti *coach*.

I *coach* hanno dimostrato una forte determinazione per portare a termine tutti i giorni i temi prefissati, assumendo grosse responsabilità nel portare piloti inesperti in giro per le Alpi, allenatori pronti a sacrificare parte della propria quota tirando fuori i diruttori in caso di difficoltà. Non avrei mai pensato che tanti talenti avrebbero dedicato una parte delle loro vacanze a piloti inesperti trasmettendo le loro esperienze, donandoci tranquillità nei momenti difficili, carica nei momenti felici, pazienza nei momenti "bassi".

Vorrei ringraziare tutti per la pazienza, impegno e determinazione dimostrata, vorrei ringraziare l'ACAO per l'ospitalità, sperando che nel futuro anche altri club con i propri piloti esperti diano un contributo per far crescere il Volo a Vela italiano mettendo a disposizione il proprio talento e la propria esperienza.

Ci sarebbe ancora tanto da scrivere ma poi si diventa noiosi...

Un saluto a tutti i "succhia code" dello stage. ■

**Il briefing
frequentato
anche da piloti
di grande
e lunga
esperienza,
venuti per
aggiornarsi
ed imparare**



Notam su Rieti

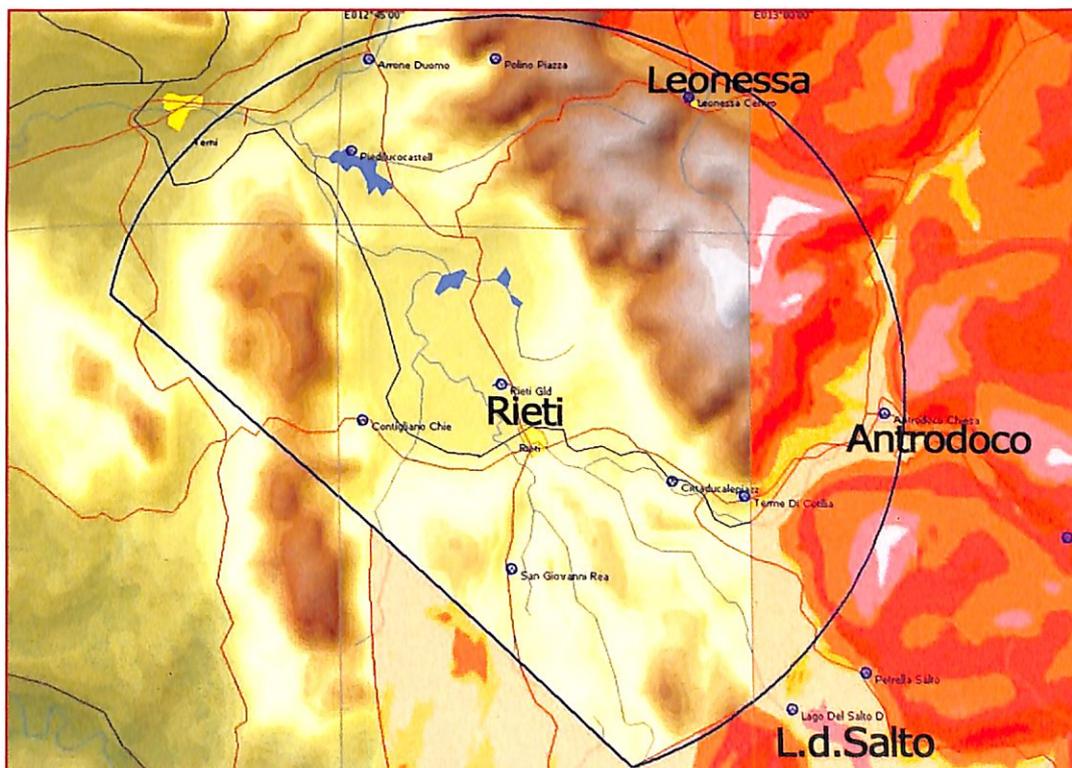
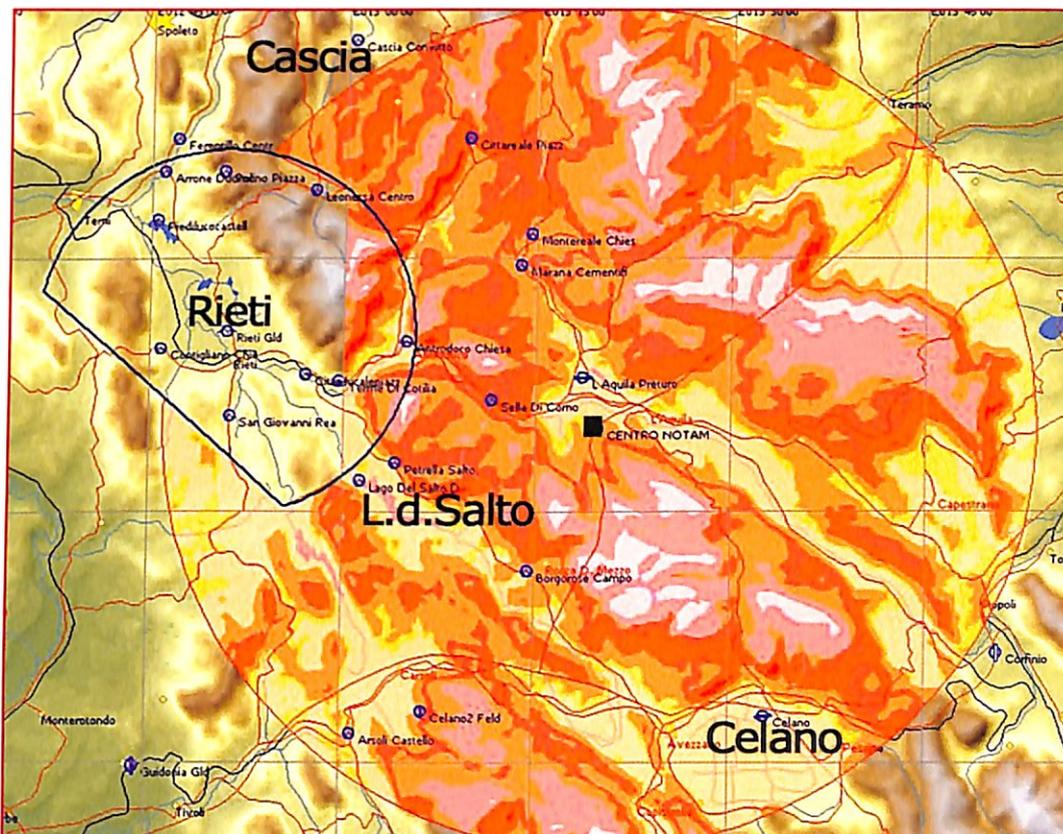
UNA ZONA PROIBITA AL VOLO PER AGEVOLARE LE OPERAZIONI DI SOCCORSO AI TERREMOTATI

A seguito del tragico terremoto che ha colpito le province abruzzesi, il Dipartimento della Protezione Civile ha emanato un Notam che vieta il sorvolo con un raggio di 25 miglia dal punto 42.19.48N 013.19.48E. Tale Notam includeva anche l'aeroporto di Rieti che dista dal centro delle coordinate 22 NM.

Stefano Bianchetti, nuovo presidente dell'AeC Rieti, è intervenuto facendo presente che l'attività sull'aeroporto di Rieti veniva di fatto impedita da tale Notam e che tuttavia l'Aero Club di Rieti "Alberto Bianchetti" stava collaborando in maniera determinante insieme all'Ente di Assistenza al Volo con le operazioni di soccorso, dando aiuto e disponibilità ai vari aeromobili che per esigenze operative dovevano raggiungere le zone interessate dal sisma.

La richiesta è stata infine accolta dal Dipartimento che ha modificato il Notam prevedendo sempre un raggio di 25 NM dal punto stabilito ma escludendo la porzione di spazio aereo della R23 ad ovest di 013.00.00E.

Il Notam ha durata di un mese, rinnovabile. Al momento di leggerne su questa rivista potrebbe quindi essere già decaduto, ma in-



vito tutti ad informarsi prima di impegnare le zone in questione.

In considerazione del grande spirito di collaborazione, peraltro non dovuto, dimostrato dalla Protezione Civile, e in segno di rispetto delle tante vittime e dei numerosi amici coinvolti nella tragedia del sisma, è bene mostrare un alto senso di responsabilità non violando in alcun modo lo spazio aereo proibito.

Nell'area download del sito dell'AeC "A. Bianchetti" è possibile scaricare il Notam, le cartine e un file dell'area proibita e della R23 per SeeYou.

<http://www.aeroclubrieti.it/>

E ora sbagliano tutti...

Impressioni dalle retrovie del GP francese



Lo schieramento in attesa dei rapidi decolli

Spettacolari gli arrivi veloci, che si basano su una velocissima planata dalla vetta del vicino Rocher St. Jean alla quota imposta di almeno 500 metri

La scorsa stagione agonistica sembrava ormai conclusa, a fine agosto dopo le gare reatine. Non mi ero fatto mancare nulla e i risultati erano già discreti. Inaspettatamente, la prova del nuovo aereo da traino mi ha portato in Francia a St. Auban, dove stava per iniziare il Grand Prix valido per le qualificazioni ed era già presente anche l'unico altro italiano, Andrea Ferrero che questi luoghi li ama da tanto tempo. La direzione di gara mi ha quindi invitato a prendervi parte: come spesso accade, la partecipazione non è al completo. Sarà perché le possibilità di qualificarsi sono ragionevolmente scarse, sulla base dell'eccelsa qualità di oltre la metà degli iscritti?



Ho iniziato questa nuova avventura con entusiasmo, prendendola come un regalo di fine stagione, un'occasione inaspettata per volare ancora in gara e vedere da vicino (più o meno) come interpretano il GP alcuni tra i più grandi campioni.

L'AEROPORTO

Per chi non lo conosce ancora, dirò solo che vi si trovano strutture eccellenti, con comode camerette e un servizio di ristorazione. A disposizione dei piloti c'è una cucina attrezzata, mentre l'unica pecca è l'inaffidabile accesso WiFi ad Internet, quasi sempre in panne. La gestione è professionale, e per rispetto del calendario lavorativo e dei turni di riposo di sicurezza, la domenica il luogo è incredibilmente deserto, con gli hangar chiusi.

L'aeroporto sorge su uno zoccolo



Il Ventus 2ax di C. Ruch (ex aliante di G. Galetto), con lo sfondo dei Pénitents, formazioni erosive di grande bellezza



che si affaccia dal lato Ovest sulla valle della Durance, ed è appena più in alto del centro abitato, con le ciminiere dell'industria chimica che sveltano a bordo campo. L'atterrabilità circostante è accettabile.

Andrea Ferrero mostra il suo inarrestabile entusiasmo nonostante la pioggia sulla linea di decollo

LA GARA

La formula del GP prevede la par-

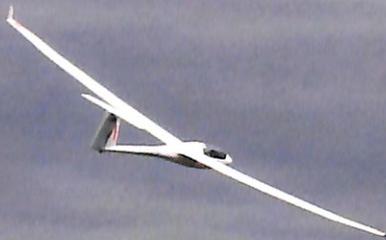


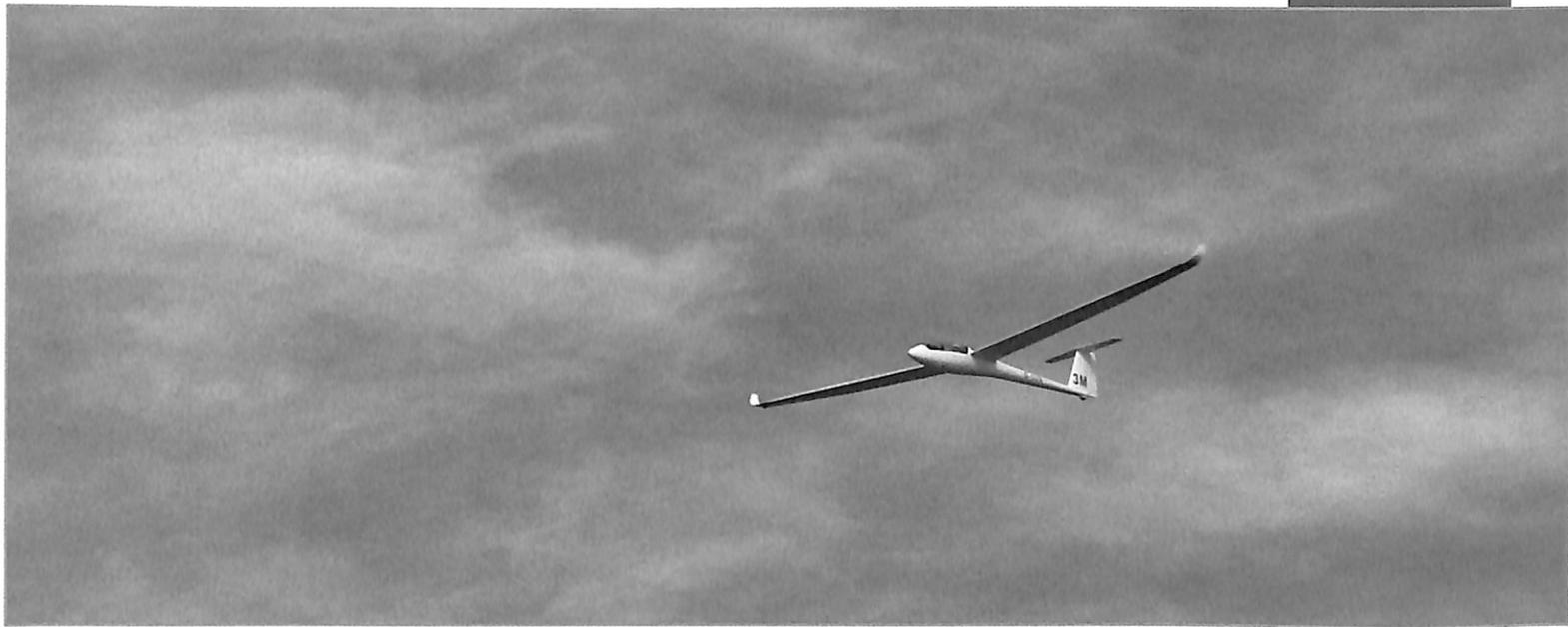
... e un'ala offre buon riparo dal temporale



tenza simultanea, stringenti limiti di quota, velocità e posizione prima della partenza, e il punteggio per piazzamento anziché per valutazione della velocità. È difficile adeguarsi a queste regole? Io ritengo di no, infatti per la partenza basta fare un calcolo mentale

molto sommario, tenendo conto della propria distanza dal traguardo e, considerando che a 120 km/h si percorrono 2 km al minuto (2,5 km/min a 150 km/h), si fa in modo di passare sulla linea entro pochi secondi dall'apertura: è sufficiente non tagliare in anticipo.





Il limite di quota a meno di 1.000 metri sul terreno fa sì che l'aggancio della prima termica sia critico: tutti vi giungono contemporaneamente e si scatena una bagarre che qualche volta somiglia alle "sportellate" delle corse automobilistiche. Ero sempre combattuto tra la fiducia nelle capacità degli altri piloti, e la sensazione che fosse meglio cedere il passo per qualche istante.

Eric Napoleon ha seguito la competizione con un Duo Discus, portando qualche volta in volo la nostra spia italiana! Piera ci ha riferito che in una giornata difficile, sotto copertura, con buone salite solo nella zona Ovest dove si attende di partire, Eric le ha detto: "vedrai che ora sbagliano tutti...". E infatti siamo tutti partiti, a bassa quota, tagliando il traguardo e proseguendo verso Est sotto un cielo per nulla promettente, mentre il campione fuori gara ritornava a Ovest, faceva quota, e affrontava pochi minuti dopo il tema con una sicurezza maggiore e un vantaggio importante. Nessuno di noi ci ha pensato, accecati dal task, e questo può solo farci riflettere.

Di sbagli, va detto, gli altri ne hanno fatti proprio pochi. Era chiaro che la conoscenza dei luoghi è per alcuni piloti davvero profonda. Studiano le carte meteo, e identificano già al suolo la disposizione delle fasce por-



tanti, che talvolta si trovano nei centro valle o lungo i bassi rilievi; quando questo processo era ben fatto non c'erano speranze per chi seguiva le strade classiche, come l'appoggio orografico del famoso Parcours.

La gara è stata prevedibilmente dominata da Olivier Darroze, istruttore del CNVV e più volte campione del mondo. Secondo è giunto Christophe Ruch, che vola con l'aliante appartenuto al nostro Giorgio Galetto. Mario Kiessling è stato sempre in grado di impensierire la concorrenza. E c'erano ancora altri campioni in carica di varie categorie.

Al solito la competizione ci ha portato a volare in condizioni "ognitempo", sotto cieli che nor-



Ancora Andrea in una giornata con rimbalzi d'onda e forte vento

Tilo Holighaus studia la mappa della zona. Anche nella cerimonia di chiusura ha dimostrato grande umanità e simpatia

Il briefing, con alcuni tra i migliori piloti del mondo



Grand Prix de France

Saint-Auban 31st August to 6th September 2008

FINAL RESULTS

Place	No	Pilote	Club	Planeur	Total
1.	EW	DARROZE Olivier	France	ASG 29	46
2.	Y	RUCH Christophe	France	Ventus 2ax	39
3.	DE	KIESSLING Mario	Germany	Ventus 2AX	32
4.	LG	GAUGER Bernd	Germany	Ventus 2cxT	29
5.	EQ	BOUDERLIQUE Louis	France	Ventus 2a	24
6.	GO	HAUSS Didier	France	Ventus 2c	23
7.	VV	HOLIGHAUS Tilo	Germany	Ventus 2ax	18
8.	H	HAUSER FRIDOLIN	Switzerland	Ventus 2A	16
9.	EL	COUTURE Laurent	France	ventus 2bx	14
10.	SP	TRIEBEL Klaus	Germany	LS 10	11
11.	TX	BOCCIARELLI Eric	France	LS 8	10
12.	H1	HARTL Wolfgang	Austria	ASW 27	3
13.	DW	Aldo CERNEZZI	Italy	DG 600	2
14.	3M	FERRERO Andrea	Italy	LS 8	0
14.	CD	HAAS Jurg	Switzerland	ASW 27	0

 Risultats par SeeYou

te me e le mie prestazioni, sono molto soddisfatto dell'ultima prova, nella quale abbiamo fatto una gran fatica a partire (tagliato il traguardo sono rimasto con una minoranza nel "locale" di St. Auban, a bassa quota) ma ugualmente ho potuto raggiungere il gruppo dei migliori che si era incastrato su La Motte a quota da atterraggio. La soddisfazione di ricordare a Couture di richiudere il carrello...

Poi abbiamo proseguito lungo il costone fino alla Dormillouse, per planare tra la pioggia e i cumuli bassi sul punto di virata, il lago di Serre-Ponçon. Fattomi superare da molti, ho proseguito il mio volo da solo, scegliendo con cura gli appoggi col vento, pur allungando di parecchio. Ed è con notevole sorpresa che ho scoperto di aver fatto un discreto nono posto, conquistando il secondo punticino di questo GP e battendo alcuni grandi campioni che sono finiti bassissimi sulla Durance.

Notevoli le capacità dei task-setter di sfruttare ogni possibilità offerta dalla meteo, nonostante condizioni che ogni giorno mi

facevano pensare che certamente non avremmo volato.

DECOLLI E PIOGGIA

In una giornata di fortissimo vento da Sud-Est, il peggiore per l'orografia della zona, mi è toccato di decollare per primo. Dopo aver lottato a metà della quota di sgancio per più di mezz'ora, una poco providenziale discendenza mi lascia senza scampo, e sono costretto a ributtarmi sull'aeroporto (di avviare il motore in queste condizioni non se ne parla proprio). Concludo il rullaggio direttamente in hangar, e metto da parte ogni ambizione di ritentare il volo. Dopo qualche tempo, Andrea Ferrero mi chiama per radio, vuole "posizione e quota": sono sulla terrazza, edificio Nord, a circa 6 metri sopra l'aeroporto! Beh, così sono pronto per l'abituale recupero di Andrea dal prossimo fuoricampo: a me l'unità di tracking (che dovevano essere assegnate a rotazione) è stata definitivamente tolta dopo il primo giorno, mentre ad Andrea la davano sempre, per vedere i suoi spettacolari atterraggi! Lo schieramento è stato più vol-

malmente ispirerebbero altre occupazioni che non il volo a vela. Eppure è spesso stato possibile realizzare buone medie. Per quanto riguarda strettamen-



te bagnato dalla pioggia. Nelle immediate vicinanze un paio di acquazzoni hanno creato danni e allagamenti, e nonostante questo riuscivamo a volare, magari con decolli dopo le ore 15.

CONCLUSIONE

Andrea ed io ci siamo molto divertiti: il salto di qualità tra noi ed i piloti di punta è tanto gran-

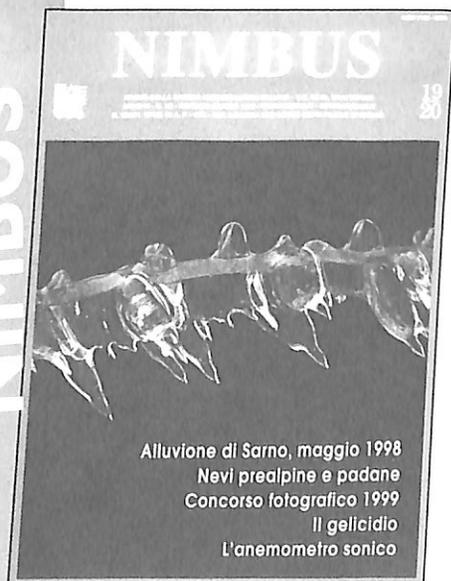
de che non c'è umiliazione nel concludere tra gli ultimi.

La soddisfazione di aggiungere una gara così significativa ad una stagione che sembrava già finita, è stata enorme. La formula del punteggio per piazzamento ci lascia ancora un poco di perplessità non premiando del tutto gli enormi sforzi che qualche volta abbiamo dovuto fare, e tutto som-

mato incoraggia alla rinuncia (solo i primi nove classificati di giornata prendono punti), ma l'occasione è davvero unica per imparare dai migliori, anche studiando con SeeYou i voli di tutti, che sono ancora disponibili sul sito della gara. Ci restano anche i ricordi delle montagne più belle, con la luce viva, i colori brillanti e i forti contrasti della meteo. ■

Fuoricampo senza danni di Andrea nella valle della Durance, ai piedi dei Pénitents. Smontare in fretta prima del diluvio

NIMBUS



Rivista di meteorologia, clima e ghiacciai.

Organo ufficiale di informazione della Società Meteorologica Italiana.

Esce in 4 numeri all'anno. Abbonamento: Euro 36,00

PER I SOCI FIVV PREZZO SPECIALE DI EURO 31,00

Visita www.nimbus.it: previsioni del tempo, link a siti meteorologici, articoli, tutti i numeri di Nimbus pubblicati, ed il Meteo Shop, vetrina della meteorologia che presenta il nuovo poster "Atlante delle nubi".

Per informazioni:

SOCIETÀ METEOROLOGICA ITALIANA

Via G. Re 86 - 10146 Torino

Tel. 011/797620 - Fax 011/7504478, e-mail info@nimbus.it

Un anno intenso per l'EGU

**Il Congresso Annuale si è svolto a Helsinki
Passaggio di consegne alla presidenza
Tanto lavoro sulle nuove norme ELA**

**Roland Stuck
accanto a
Bernald Smith,
il simpatico
pilota
americano
esperto
dei sistemi
di controllo
del traffico**

Ogni anno i delegati delle singole Federazioni europee si ritrovano per fare il punto del lavoro svolto dai gruppi operativi e tracciare le linee guida per l'anno successivo, e questa volta siamo stati ospiti in una freddissima ma luminosa e accogliente Helsinki (Finlandia). LEGU in 12 anni di vita è cresciuta nel numero di nazioni rappresentate (25) e nell'efficacia della sua azione politica. L'Ente di riferimento, presso il quale viene esercitato il ruolo consultivo dell'EGU, è l'agenzia europea EASA, che sta tracciando le regole per il futuro dell'aviazione nel nostro continente.

In tutta Europa è normale sentire voci di preoccupazione e protesta contro la burocratizzazione che viene promossa dalle agenzie UE, e in particolare si teme che l'EASA possa solo comportare complicazioni e inutili aumenti dei costi. Il rischio, in effetti, esiste. Tuttavia



l'EASA è anche un ente che segue strettamente alcune procedure democraticamente mature, come

la pubblicazione dei propri progetti, la raccolta di suggerimenti, la distribuzione di bozze e la valutazione degli emendamenti che giungono dalle parti interessate. In sostanza, c'è molto lavoro da fare ma le opportunità sono grandi. Non è invece competenza EGU scendere in campo nelle battaglie locali tra volovelisti ed enti di nazionali dell'aviazione, sebbene in più di un'occasione i suoi esperti ci abbiano dato pareri e consulenze per gestire al meglio le vicende locali. In altre parole, le federazioni partecipano all'EGU portando un contributo per costruire l'Europa volovelistica, non per implorare aiuti e intercessioni. Questa è purtroppo, a quanto pare, l'impressione che molti piloti erroneamente dimostrano di avere.

TRADUZIONI UFFICIALI

Un fatto importante, e di gravi conseguenze, è emerso durante il con-



gresso: i funzionari degli Enti nazionali dell'aviazione civile non sono tenuti a conoscere la lingua inglese, mentre l'UE predispone quindi le traduzioni in tutte le lingue. Non sempre queste sono coerenti e precise. Eppure, e questo è il fatto rilevante, esse hanno validità ufficiale. Quando si viene a conoscenza di una traduzione sbagliata, non è sufficiente chiarire il concetto al burocrate, il quale è tenuto a dare credito alla traduzione ufficiale, bisogna invece redigere un esposto alla Commissione di Normalizzazione della UE, che provvederà a correggere la traduzione.

NUOVE LICENZE

EASA sta portando avanti il processo legislativo che creerà presto una nuova serie di licenze e certificazioni semplificate, dedicate all'aviazione leggera. Si prospetta la possibilità di conseguire nuove licenze Leisure Pilot License (LPL), che tra le altre categorie include anche la Sailplane (LPL-S). Questa definizione che sta per essere sancita, non piace all'EGU: il termine leisure che indica una finalità ricreativa, può implicita-



mente sottintendere una minore professionalità e credibilità delle licenze in oggetto.

Gli aeromobili di questa categoria si chiamerebbero invece ELA (European Light Aircraft), divisi in due categorie per masse fino a 1 tonnellata (con un emendamento recente per portare questo limite a 1,2 t includendo di fatto anche tutti gli aerei da traino), e fino a 2 tonnellate.

I singoli Stati nazionali non sono obbligati ad adottarle, ma il pilota potrà conseguire direttamente la licenza europea. Con alcuni vantaggi evidenti: il ritorno dell'abili-

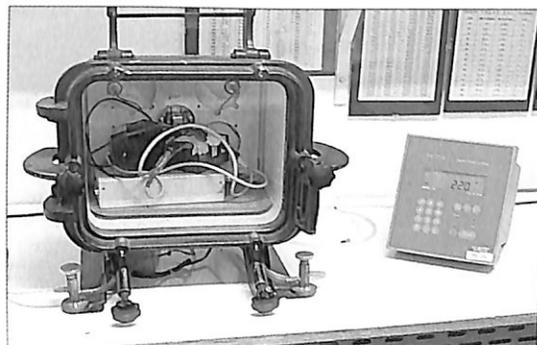
tazione al TMG; le visite mediche che avranno scadenze molto lunghe (una sola visita fino ai 40 anni, poi quinquennale, ed annuale a partire dal sessantesimo anno); addirittura si potrà fare a meno dell'esame medico se si sceglierà il canale della licenza LPL non rispondente allo standard ICAO, rinunciando al riconoscimento globale.

Alle diatribe sulle visite mediche, sgradite ai delegati di alcune nazioni nordiche, si sono aggiunte quelle sul volo in nube. L'EASA infatti ha cassato il relativo paragrafo, con il chiaro intento di mantenere le licenze LPL ben al di fuori di potenziali sviluppi commerciali (impliciti in un'abilitazione IFR alla quale l'abilitazione al volo in nube può somigliare). L'EGU ha ribadito la propria posizione, difendendo le giuste ambizioni dei paesi dove oggi la nube è accessibile con l'aliante (Germania, Svezia, Norvegia, Finlandia, Danimarca, Svizzera, Regno Unito e Polonia). I membri della commissione Licenze dell'EGU stanno lavorando alla stesura e revisione di questo progetto da ormai quattro anni, parte-

Stuck si è platealmente tolto la cravatta, che ha donato a Patrick Pauwels quale simbolo del passaggio di consegne tra il vecchio e il nuovo presidente dell'EGU

GLASFASER Italiana S.p.A

DA OLTRE 30 ANNI AL SERVIZIO DEL VOLO A VELA.



Centro autorizzato per la calibrazione di barografi e logger, indispensabile per l'omologazione dei record.

**24030 VALBREMBO (BG) - Via delle Ghiaie, 3
Telefono 035.528011 - Fax 035.528310 - e-mail: info@glasfaser.it**

La sala riunione con i delegati e gli ospiti provenienti da 24 nazioni confederate, e da alcuni enti aggregati: il Vintage Glider Club, e la SSA



cipando a frequenti riunioni consultive, in accordo con le altre confederazioni e con Europe Airsports. Voglio ricordare qui soprattutto l'intenso lavoro svolto dalla delegata tedesca Meike Muller, dall'inglese David Roberts (ex presidente della BGA), e dal presidente uscente dell'EGU, il francese Roland Stuck. Queste persone stanno lasciando un segno importante nella storia dell'aviazione leggera.

Il gruppo di lavoro MDM 032 convocato anni fa da EASA e nel quale cooperano, per il volo a vela, Stuck e Roberts, ha quasi concluso il proprio compito. Molto è stato fatto nel campo delle licenze, ma anche della manutenzione, certificazione e delle procedure operative, e l'EGU ha avuto modo di conquistare la stima e la fiducia di EASA.

Il processo di redazione è lungo e approfondito. Si è partiti dalla stesura delle linee guida, poi i criteri generali (Implementing Rules), per passare quindi ai dettagli tecnici del programma didattico (Acceptable Means of Compliance) che vengono redatti nella maniera più vantaggiosa possibile, lasciando sempre alternative e libertà di adattamento alle condizioni locali. Ogni punto dovrà poi essere discusso con i burocrati, che porteranno correzioni... Il tutto potrebbe entrare in vigore molto presto.

MANUTENZIONE

In marzo l'EASA ha pubblicato il commento alle risposte ricevute

durante il periodo di consultazione. Si tratta di un corposo lavoro di 457 pagine, che prende atto di tutte le risposte inviate. Come sempre, seppure formalmente non sia possibile darne atto, l'EASA ha preso in maggiore considerazione i testi pervenuti dalle organizzazioni rappresentative, rispetto ai testi dei singoli cittadini. Tutte le notazioni EGU sulla Part M sono state recepite positivamente.

Con l'approvazione definitiva dei nuovi regolamenti 1056/2008 (in sostituzione della CE 2042/2008) e 1057/2008 (in sostituzione della CE 1703/2003), dal 28 ottobre scorso tocca ore ai singoli Enti nazionali adeguarsi alla normativa secondo il proprio miglior giudizio. L'EGU ha realizzato in maggio un gruppo di lavoro sulle manutenzioni.

L'EASA ha nel frattempo divulgato la proposta NPA 2008-3 che intende creare la nuova licenza B3-ELA per i manutentori di aeromobili di tipologia ELA-1. Lo specialista dell'EGU Jannes Neumann è entrato a far parte del gruppo di lavoro EASA che esaminerà le risposte dei cittadini.

CERTIFICAZIONI

Per la progettazione di un aeromobile ELA-1, inclusi gli alianti sia puri sia motorizzati, non sarà necessario che l'azienda possieda il DOA (ente di progettazione certificato). L'EGU ha partecipato nel corso dell'anno a due seminari EASA sul tema delle certificazioni;

anche i costruttori vi sono rappresentati.

SPAZIO AEREO

La commissione Spazio Aereo EGU si è riunita due volte, ma con modesta partecipazione da parte dei delegati nazionali. Eurocontrol sta lavorando a un documento di denuncia delle violazioni allo spazio aereo le quali, sarebbe dimostrato, sono dovute per l'80% all'aviazione generale, inclusi gli alianti.

Il Modo-S per i transponder è già obbligatorio in alcune nazioni, con importanti problemi per i club. Quanto alle radio con spaziatura a 8,33 kHz, sembra molto probabile che esse diverranno obbligatorie anche alle quote più basse, nel giro di qualche anno, nelle ipotesi più rosee non oltre il 2015. Già ora, per attraversare in onda alcune zone alpine presso l'Austria, è necessario disporre delle nuove radio.

OPERAZIONI E SCUOLE

Patrick Pauwels, che è incaricato di rispondere alla NPA 2008-22, riferisce che nella parte C delle previste norme su Organizzazioni e Operazioni AMC/GM la normativa nasconde dietro l'apparente logicità una serie di trappole: è chiaro che le nostre scuole di volo a vela saranno più pesantemente regolamentate. La gestione mostra chiaramente un orientamento verso le scuole commerciali. Inoltre la parte F, dedicata alla valutazione d'im-

patto sulla regolamentazione FCL, non contiene un vero studio d'impatto per l'attività non-commerciale su aeromobili-non-complessi.

LEGU risponderà con una richiesta formale per la creazione di un 3° livello di ATO (organizzazione didattica), che potrebbe essere definito un "non-profit ATO".

Una particolare attenzione va rivolta alle formule con le quali i club offrono i voli "passeggero", o di prova. Tali attività, nella classica impostazione, ricadono certamente tra le operazioni commerciali, per le quali scattano obblighi molto stringenti anche, per esempio, sulle procedure di manutenzione degli aeromobili (obbligo di delega della responsabilità a una CAMO).

TRAFFICO AEREO E ANTICOLLISIONE

In visita come ogni anno dagli Stati Uniti, l'anziano Bernald Smith ha portato gli ultimi aggiornamenti sulla tecnologia legata al controllo del traffico. Ritiene il Flarm uno strumento da considerare il

modello per sviluppare un apparato ADS-b compatibile col volo a vela sia nei costi, sia nel basso consumo d'energia. Oltre all'aumento della sicurezza, doveroso e prezioso, si dovrebbe poterne trarre vantaggio anche per la maggiore semplicità di accesso agli spazi controllati.

CONCLUSIONI

Il segretario Emil Blumer, eletto alla presidenza della Federazione volovelistica svizzera, ha dovuto lasciare l'incarico, passandolo al conterraneo Markus Gnägi che mi ha fatto ottima impressione per conoscenza degli argomenti e capacità di lavoro.

Roland Stuck lascia la presidenza EGU, indicando con piacere di aver ricevuto dal Belgio la candidatura di Patrick Pauwels, già tesoriere e membro attivo del direttivo EGU. L'elezione è avvenuta con entusiasmo all'unanimità. Robert Danewid interverrà a coprire il ruolo di tesoriere.

Nel corso di questi recenti anni

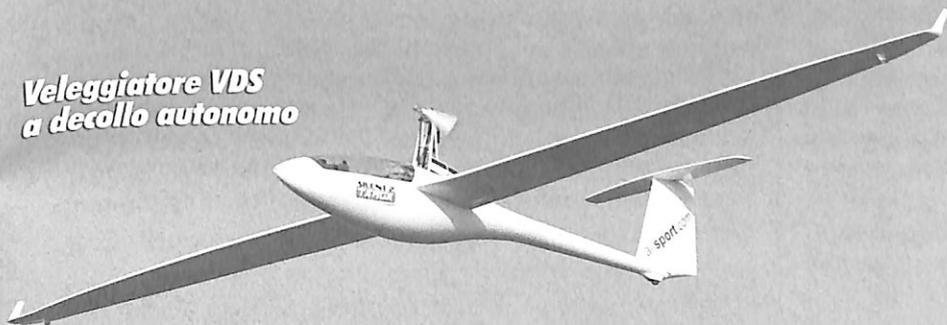
l'EGU ha lavorato moltissimo, contando sull'appassionata dedizione di pochi ma eccellenti volontari. Alcuni di loro sono nel frattempo stati reclutati con contratti a termine proprio dalla stessa EASA, in considerazione del loro grande valore. Ciò ha decurtato un poco le risorse umane dell'EGU, ma ha piazzato dei volovelisti in ruoli-chiave per il futuro dell'aviazione europea. Resta il dubbio che sia ancora possibile continuare a lungo questo impegno di lavoro su base esclusivamente volontaria: nel frattempo, un successo di Europe Air Sports, la bocciatura UE della competenza EASA anche sugli aeroporti minori dediti agli sport aeronautici, è in gran parte dovuto all'abile lavoro di un lobbista istituzionale (il sig. Timo Schubert) che a fronte di un pur oneroso contratto ha permesso di vincere questa piccola battaglia.

Non voglio dilungarmi oltre, e invito chi volesse approfondire a mettersi in contatto con l'AeCI o a visitare il sito EGU www.egu-info.org

SILENT 2 TARGA

L'INNOVATIVA SUPERIORITÀ ITALIANA

*Veleggiatore VDS
a decollo autonomo*



*Apertura alare 13.3 m
Massima efficienza 1:40
Winglets a pinna verticale
Piano orizzontale di forma ellittica, stabilizzatore ed elevatore mobili
Carrello retrattile
Trim automatico, variando la posizione dei flap
si offrirà il trimmaggio ideale*

Alisport srl

Tel. 039.9212128

Fax 039.9212130

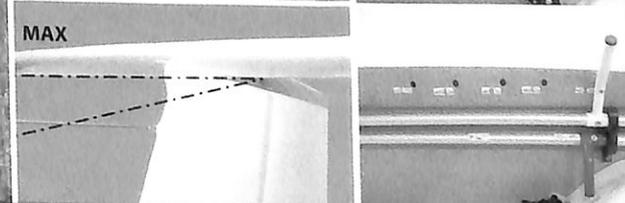
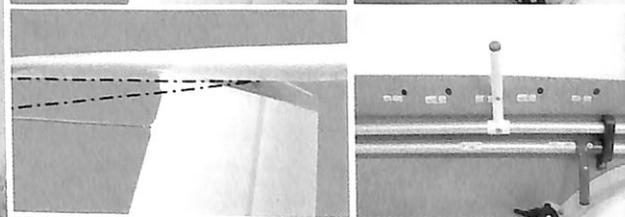
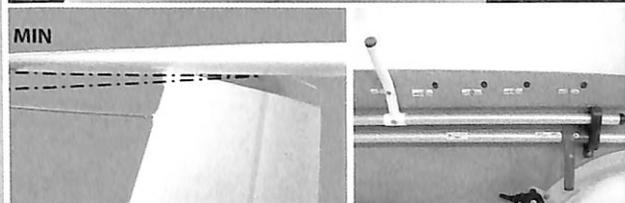
info@alisport.com

alisport.com

sponsored by
TEXAX

*IL PIANO ORIZZONTALE è di forma ellittica
e l'innovativo stabilizzatore mobile è
azionato dalla leva dei flaps.*

NEW



Ursula Hänle, 1926-2009

Il nome di Ursula Hänle resterà per sempre strettamente legato a quello della sua creazione, l'aliante acrobatico Salto da lei stessa progettato e costruito. Quel mezzo, a partire dal 1971 e fino ai giorni nostri, ha permesso a un vastissimo numero di piloti di appassionarsi all'acrobazia sfruttando al meglio anche il volo veleggiato e portando l'allenamento acro a costi accessibili a tutti.

L'avvento di costruzioni più specificamente e strettamente indirizzate all'acrobazia ha spiazzato il Salto dalle competizioni internazionali, ma l'esistenza di un folto gruppo di cultori di questo piccolo aliante polivalente è la migliore testimonianza della bontà del progetto e del concetto che ha realizzato.

Ursula era la vedova del direttore e progettista della gloriosa Glasflugel, Eugen Hänle. Il Salto utilizza le semiali del Libelle Standard, accorciate alla radice per ottenere l'apertura alare di 13,6 metri. Sono stati adottati degli aerofreni sul bordo d'uscita, e un paracadute frenante di coda.



La ruota è fissa e carenata, mentre la coda differisce dal Libelle per la configurazione a V. Per il Salto sono disponibili delle tip prolungate che portano l'apertura fino a 15,8 metri per il volo veleggiato. I fattori di carico massimi sono pari a +7/-5 g.

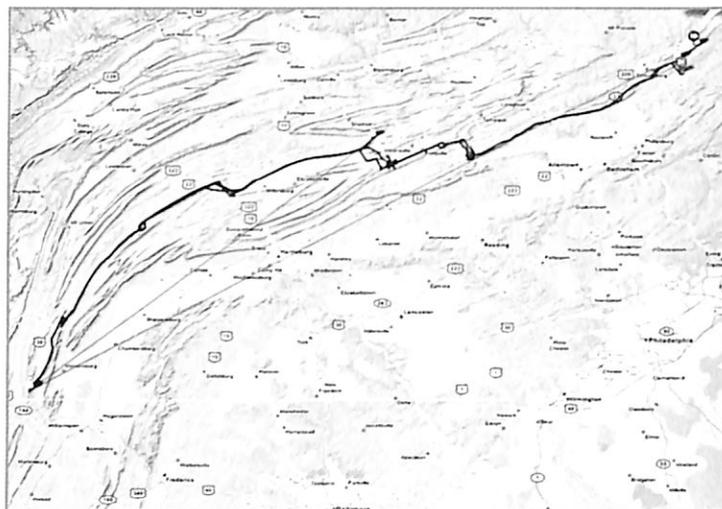
La signora Ursula ci ha lasciati all'età di 83 anni il 1° Aprile 2009, nella sua casa che sorge vicino al più antico campo d'aviazione del mondo, l'aeroporto "Otto Lilienthal" a Rhinow-Stölln (Germania).

Nella foto, Ursula Hänle ritratta nel 1974 accanto al campione tedesco di acrobazia Herbert "Sepp" Tiling, che ha portato il Salto a vincere la competizione.

Lunghi voli in piccoli alianti

Grande volo, tutto in onda, per Jim Payne con decollo da Tehachapi (California). Ben 1.258 km sul piccolo aliante SparrowHawk di soli 11 metri d'apertura alare, un aliante moderno ma poco carico.

Sull'OLC, cercando la classifica classica "per volo migliore", nel 2009 è attualmente in testa Klaus Ohl-



mann con un 1.800 km realizzato sulle Ande con un DG-400; segue l'incredibile volo di Ron Schwartz: 967 km su un vecchio e modestissimo Schweizer SGS 1-26! Un aliante metallico dall'efficienza scarsissima (23 a 79km/h); il volo si è svolto interamente in dinamica sui monti Appalachi.

Il volo di Jim Payne su SparrowHawk è terzo in classifica. Quarto, con oltre 780km, un ancor più vecchio esemplare di Schweizer 1-26 condotto da Paul Leal.

Potenza della determinazione, della preparazione, della conoscenza dei luoghi; e le regole OLC contribuiscono, con la possibilità di volare fino a 6 lati.

L'ingrediente essenziale è la riduzione del tempo speso a termicare. Se l'aliante resta in volo per una decina d'ore a velocità di circa 110 km/h, i 1.000 diventano fattibili, quindi l'ambiente ideale è quello dell'appoggio orografico sfruttando il vento col conseguente sollevamento dinamico.



news



Documentario sulla costruzione di un aliante

<http://www.youtube.com/watch?v=VxhwkM0ZXRM>
Può essere interessante seguire in questo filmato le fasi di lavorazione e di finitura che portano, alla fine, alla costruzione di uno dei nostri bellissimi alianti in compositi.

Collasso del sistema ATC

Il 4 Aprile 2009 l'ente per l'Aviazione Civile olandese ha bandito tutti i voli VFR in una larga area intorno all'aeroporto di Schiphol, e obbligato a spegnere i transponder nelle vicinanze dell'aeroporto di Lelystad.
È stato dichiarato che la scelta è dipesa dalla confusione che il gran numero di risposte in Mode-S provenienti dal traffico VFR aveva generato sugli schermi dei radar di avvicinamento a Schiphol, provocando il collasso del servizio di

controllo del traffico. Il crollo è sopraggiunto proprio alcuni giorni dopo che il transponder Mode-S è stato reso obbligatorio per tutti i voli VFR nello spazio olandese.
L'IAOPA commenta che questo potrebbe essere uno dei peggiori esempi di come una nuova strumentazione venga resa obbligatoria senza pensare alle conseguenze. I proprietari di aeromobili sono stati prima forzati a spendere una fortuna equipaggiando i loro aerei con costosi transponder Mode-S, ed ora sono interdetti dagli spazi aerei poiché gli equipaggiamenti di terra non possono sostenere il carico. IAOPA ha sostenuto per anni che la richiesta del Mode-S per tutto il traffico VFR avrebbe portato all'affollamento degli schermi radar. Questa ne è una prova di fatto, ma sfortunatamente il costo di questo tentativo è stato enorme.

Commercializzazione del Lambada

L'articolo che abbiamo pubblicato sul numero Numero 311, a pagina 4, dal titolo "Visita a una fabbrica", si concludeva con la notazione un po' rattristata che era auspicabile che un'azienda che lavora così bene fosse rappresentata anche in Italia. Tale affermazione, secondo l'autore, era successiva alle dichiarazioni della stessa Urban Air.

Tuttavia, è doveroso correggere la notizia, in quanto la ditta GEA - Gruppo Europeo Aeronautico ci ha immediatamente comunicato di essere ancora e a pieno diritto il rappresentante ufficiale della Urban Air per il mercato italiano. E a conferma di ciò, l'intestazione della GEA appare tuttora nella pagina dedicata ai rappresentanti internazionali del sito del costruttore ceco.
Ribadiamo quindi che la GEA rappresenta a pieno titolo la Urban Air e distribuisce il motoalante Lambada e l'ultraleggero evoluto Samba, anche nella versione XXL.
Per contatti: G.E.A. s.r.l. Via Salaria 274 00199 Roma. Tel. 06.8841665 oppure Mauro Marsilii, Tel. 380.8841665, mauromarsilii@libero.it

RISTORANTE



AL VOLO A VELA

SPECIALITA' TOSCANE
Chiuso LUNEDI e MARTEDI

**Sconto del 10%
ai soci VOLOVELISTI
sui prezzi del menù**

VARESE - via Lungolago, 45
☎ 0332 - 310170 - Fax 320487

PICCOLI ANNUNCI

L'accesso alla rubrica degli annunci è gratuito per tutti i soci. Fateci sapere quando l'inserzione non serve più.

Detdate il vostro testo a: Aldo Cernezzì Tel. 02.48003325 aldo@voloavela.it

Rimorchio Pirazzoli tunnel trailer, incluse sella fusoliera, selle per ali di cui una con aggancio per ruota supporto ala (inclusa), ruota di scorta, supporti piano di coda e winglet 17-18 m. Libretto di circolazione italiano, circolante. Condizioni visto e piaciuto, prezzo da discutere.

→ 348.2295477 Stefano Maruelli

✉ robotec@netsurf.it

Fournier RF5-B motoalante biposto tandem, motore zero ore, elica zero ore, strumenti super completi, faro atterraggio. Sempre in hangar. Visibile a Calcinatè.

Tel. 339.2521516 o 0332.222894 Ugo Pavesi

DG 800S D-0936 15/18 metri con winglet, anno 1994, ore 700, gelcoat ottimo stato; mai incidentato, MKII, Flarm, radio Dittel, carrello Cobra alluminio.

Tel. 348.2258500

e-mail: claudio@zanichelli.net

Dimona H-36 marche OE-9238, anno di costruzione 1986, nr. serie 3672. Cellula in ottimo stato, motore Limbach con 0 ore in quanto sostituito a dicembre 2008. Visibile a Bolzano. Euro 40.000

→ 338.4213539 Ignazio Moling

✉ info@gipsidea.com

ASW-28 D-6928 con circa 500 ore di volo e 135 decolli, mai incidentato, gelcoat ottimo stato. Pannello solare da 10W in fusoliera, ballast di coda, capottina azzurrata, predisposizione impianto ossigeno e transponder, 3 batterie, interno foderato in tessuto. Strum. base, radio, LX-7007 FAI con Flarm integrato, logger LX20 FAI, interfaccia palmare, nettamoscerini manuale, Elt ACK. Accessori per trasporto a terra, Fodere Jaxida, carrello Cobra

→ 347.0109645 Giancarlo Grinza

DG-808B 18m in ottime condizioni, 520 ore di volo, 39 ore motore, anno 2001. LX-5000, logger, palmare Ipaq, ossigeno, paracadute, carrello Cobra con solar e accessori di terra. Richiesta 140.000 Euro

<http://www.maruelli.com/Dg-italy-mkt.htm>

→ 0125.650851 fax 0125.651505

Cerco Discus eventualmente motorizzato Turbo, con rimorchio.

Tel. 333.2740920 Emanuele

DG-200 ottime condizioni (riverniciato da poco), S-Nav, logger, strumentazione pneumatica, paracadute, ossigeno. Euro 15.000.

Inoltre **carrello** in alluminio come nuovo a Euro 5.000.

<http://www.maruelli.com/Dg-italy-mkt.htm>

→ 0125.650851 fax 0125.651505

Silent Club, anno 2000, aliante VDS a decollo autonomo, marche civili AeCI I-6655, circa 150 ore di volo, 50 ore motore, completamente revisionato e riverniciato, strumentazione base, variometro elettrico Ilec, radio Filser, gancio di traino, impianto e batteria supplementare per strumenti, sella alare e sella di coda; eventuale rimorchio chiuso.

Euro 32.000 + 3.000 rimorchio.

→ 039.9212128, Fax: 039.9212130

✉ info@alisport.com

Lak 17A 15/18m con doppie winglet, registrato in Inghilterra G-CKCY, numero di serie 132, anno 2002, 300 ore circa, computer LX-7000, radio Dittel. Carrello Cobra, sella alare e sella di coda, barra per rimorchio, copertine Jaxida. Visionabile ad Alzate Brianza.

Euro 65.000.

→ 039.9212128 Luigi Bertoncini

✉ bertoncini@alisport.com

Ventus 2C 18m anno 1997, batteria in coda, ruotino di coda, Ilec SN-10, Becker, carrello Cobra 2 assi. Visibile a Calcinatè (VA). Euro 68.000.

→ 335.380201 M. Secomandi

✉ secomandimaurizio@tin.it

Rimorchio stradale due assi, revisionato, ricoverato sempre al coperto, buona gommatura, omologato trasporto attrezzature sportive TATS, portata kg 1200, massa totale kg 1500, dimensioni m 7.3x 2.1, sbalzo posteriore cm 218. Euro 1800.

→ 0332.429788 Emilio

Dimona H-36 motoaliante biposto con marche tedesche D-KEPP, anno 1982, con motore Limbach L2000 nuovo con sole 160 ore, transponder ModeC, radio e strumenti standard, cuffie nuove. Euro 45.000 non trattabili. Volendo anche solo quota del 40% dello stesso, per Euro 18.000.

→ 335.6838828 Paolo Salizzoni ore ufficio

✉ p.salizzoni@libero.it

→ 348.3510163 Sandro Bottoni

✉ sandrob@polistudio.it

Libelle Club D-2466, anno 1974, 1000 ore, completamente revisionato nel 2006, di veloce montaggio grazie agli innesti rapidi, radio Becker nuova, gancio baricentrale e in prua entrambe revisionati, anemometro nuovo, vario elettrico e pneumatico, compreso carrello coperto e paracadute. Visibile a Pavullo nel Frignano (MO). Richiesta 11.000 euro.

→ 348.3702620 Mario Luise

✉ mario.luise@it.ibm.com

N. 2 roulotte in campeggio a Rieti, una con tettoia in lamiera 6x6 metri e pavimento, un'altra con tettoia coibentata 6x5 m e pavimento. Euro 1.750 tratt. cad.

→ 329.3941059 Aldo Colombo

DG 300, anno 1991, meno di 200 ore di volo, mai incidentato, come nuovo. Capottina azzurrata, ELT, FLARM, CN in corso di validità, carrello Comet in ottimo stato, visibile a Valbrembo.

→ 348.5221020

✉ cortina@raffaello.cortina.it

Ventus 2cx 18 metri, ottobre 2004. Carrello Cobra con fodere in cotone per protezione aliante. Strumentazione: Easy, Flarm, Elt, ossigeno. Rivestimento interno con finitura in pelle. Aliante visibile all'aeroclub di Valbrembo. Link foto da scaricare

http://coverd.net/ftp/aliante/IMG_0001.JPG

→ 039.512487 (ore ufficio)

→ 335.5660391 Angelo Verderio

ASW28-18E con tip da 15 e da 18 metri, motore "Turbo" di sostentamento, verniciatura acrilica, capottina azzurrata, predisposto per ossigeno da 3 litri, sonda TE ILEC, pannelli soalri su coperchi motore, presa d'aria aggiuntiva, serbatoi benzina ausiliari, kueller e barra traino. Colori anticollisione. Eventualmente anche con carrello Cobra e strumentazione completa.

→ +39.335.209223 Mauro Brunazzo

✉ mikebravo@alice.it

La mia vita col Mustang

La mia vita in Aeronautica Militare

di Guido Enrico Bergomi

I libri di G. E. Bergomi sono in vendita nelle migliori librerie aeronautiche al prezzo speciale di Euro 15,00 cadauno.

I due volumi contengono tanti emozionanti ricordi e una grande quantità di belle foto, comprese quelle di tutti i velivoli pilotati dall'Autore (tra gli altri l'MB-308, l'AT-6, il G-59, il mitico P-51 Mustang, e il jet DH-101 Vampire), raccontando con semplicità fatti belli e meno belli degli Anni '50.



IL PIACERE DEL VOLO DI DISTANZA

di Paolo Miticocchio

Richiedetelo all'autore:

Via Alessandro Volta 54, 20052 Monza (MI)

Tel/Fax 039 386404

e-mail miticocchio@tiscalinet.it





La radiotelefonia per aeromobili
in lingua italiana spiegata
in un manuale completo
di audiocassetta
con gli esempi pratici.

• • •

Adottato dalla scuola
di volo dell'A.C.A.O.

• • •

Richiedetelo all'Aero Club Adele Orsi

Fax: 0332.313018
e-mail: acao@acao.it

Euro 12,90

La più completa
ed aggiornata rassegna
degli argomenti teorici
come guida
al conseguimento della

LICENZA DI PILOTA DI ALIANTE

Richiedetelo alla

Casa Editrice VEANT
Via G. Castelnuovo, 35 - Roma
Telefono 06.5599675

o presso il vostro Club

RISTAMPA, EURO 25,00



SPAZZOLE INDUSTRIALI

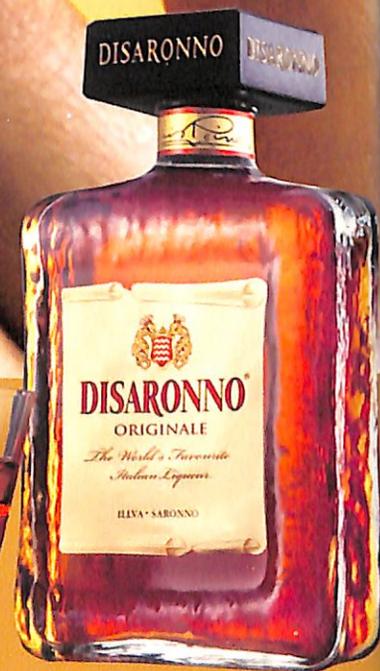
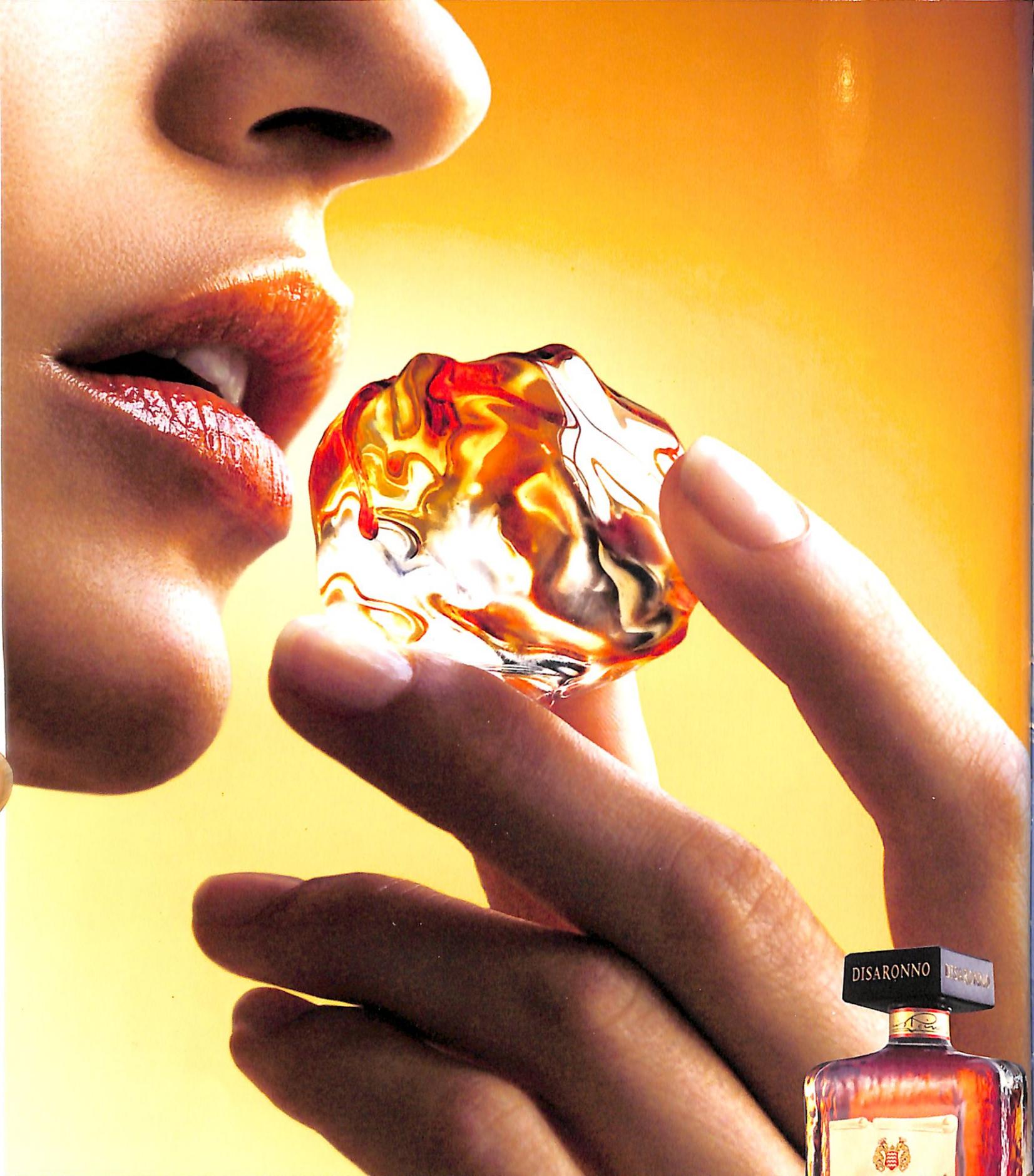


ACCAIAIO 4152
9142
MAX 6000 RPM
MADE IN ITALY



SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE

THE PROFESSIONAL CHOICE



DISARONNO.

IL GUSTO CHE SEDUCE IL MONDO.