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

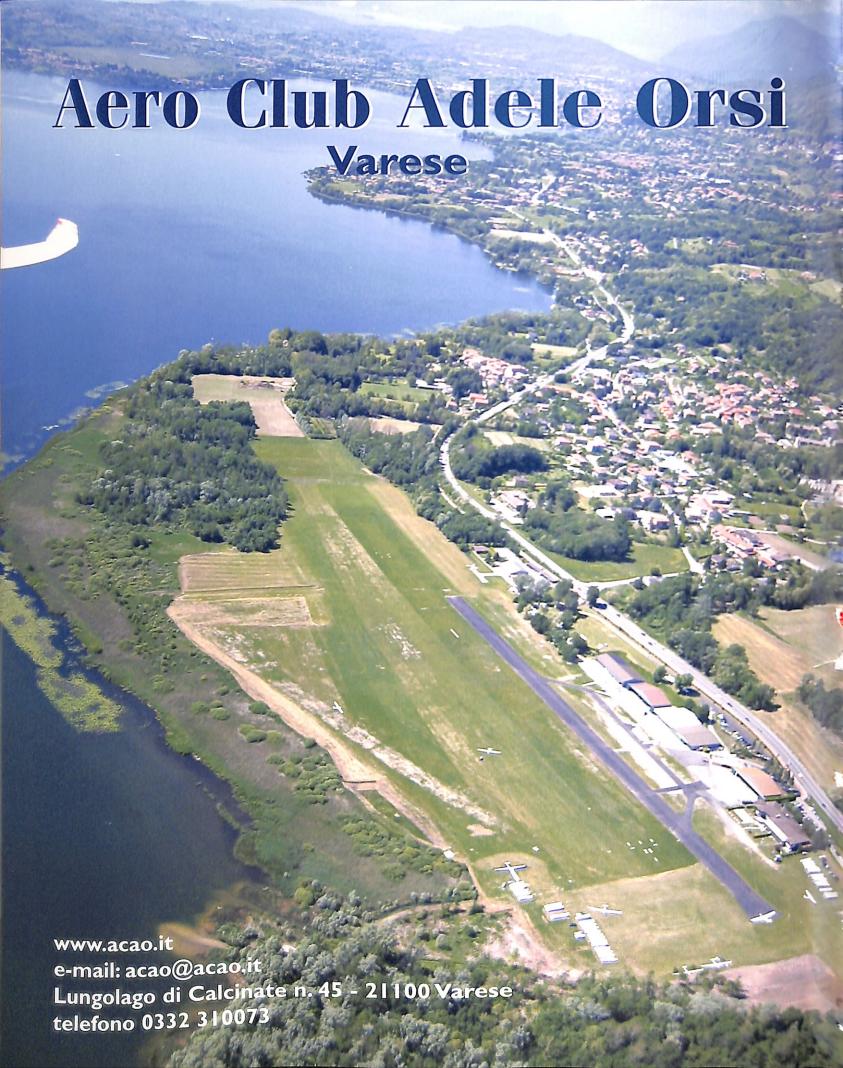
The Rivista dei Volovelisti Italiani

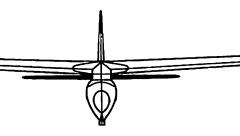
Patagonia: esplorazione e scoperte aerologiche

Raduno Vintage a Rivoli d'Osoppo

I World Air Games in Italia: medaglie e show

ANSV: fuoricampo in montagna





Ostacoli sulla via dell'aeroporto

Una delle maggiori complicazioni che affliggevano il volo a vela italiano è stata rimossa dopo un lungo lavoro: è stato abolito l'obbligo di licenza PPL per i nostri istruttori, aprendo la strada a veri volovelisti che vogliano anche insegnare l'arte del pilotaggio di un aliante. Resta però evidente che in Italia solo una ristrettissima minoranza della pur abbondante popolazione affronta il percorso formativo per diventare pilota.

Mi sono chiesto: cosa deve fare una persona curiosa del mondo del volo, per valutare se vale la pena di intraprendere la via dell'aeroporto? Ovviamente, innanzitutto raccoglie qualche informazione. Il volo libero (deltaplano e parapendio) entra immediatamente nell'immaginazione di chi cerca un vero sport, fisico e all'aria aperta; il volo a motore attrae chi pensa al turismo, gite e viaggi in compagnia, e presto si scopre una miriade di campi per il VDS. Qualcuno viene certamente a sapere degli alianti, e che il costo di accesso, pur elevato, è nettamente inferiore al volo a motore. Poi si parla di iscrizione alla scuola e di visita medica all'IML. Tutte queste notizie sono a distanza di pochi click in Internet.

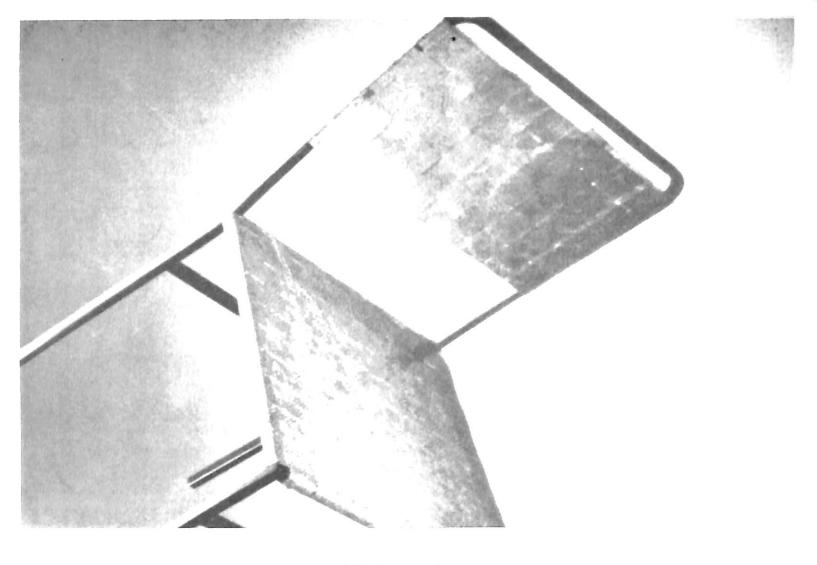
Ecco un primo punto di grandissima differenza: l'Italia è probabilmente l'unica nazione che impone all'aspirante allievo per le licenze aeronautiche (escluso quindi il VDS), di sottoporsi a una visita medica presso uno dei soli due centri di medicina dell'Aeronautica Militare. Non è così nelle maggiori nazioni europee e mondiali, dove la visita si svolge presso un qualunque studio medico appositamente abilitato per le visite aeronautiche. E si aggiunge il fatto di poter iniziare il percorso didattico, esclusi i voli da solista, anche senza aver superato alcuna visita medica.

In Italia solo le visite di rinnovo si possono svolgere presso una miriade di studi medici; va detto che, pur essendo tra le poche nazioni ad aver creato la specializzazione universitaria in medicina aerospaziale, l'Italia non riconosce a tali specialisti l'esclusiva delle visite di rinnovo, con grande scontento per chi ha seguito questo corso di studi.

Dopo una lunga ricerca, ho però trovato un'informazione discordante: sul sito dell'ENAC si dice che l'idoneità "per conseguimento" può essere ottenuta anche presso un ambulatorio della Sanità Marittima del Ministero della Salute (servizio SASN). Le sedi abilitate si trovano a Genova, Trieste, Roma, Catania, Messina e Mazara del Vallo. Non ho avuto conferme verbali, ma questo si evince dai siti Internet. Questo dato, una volta approfondito, andrebbe divulgato soprattutto da parte delle Federazioni e dei Club Iontani dai centri IML.

Non potremo mai sapere quante persone, ogni giorno, dopo aver raccolto le prime informazioni, rinunciano a diventare piloti. Quanti apprendono con fastidio di dover affrontare una trasferta verso i soli centri IML di Milano e Roma, o verso la sede distaccata di Bari? Quanti, uomini e donne, si intimidiscono o provano irritazione a causa dell'ambiente militare? Certamente chi ha una grande passione non si ferma per una giornata o due di disagio, e quindi a noi appassionati, che già abbiamo scelto di superare questo piccolo ostacolo, esso può sembrare poco rilevante di fronte a una vita di divertimento.

La passione tuttavia nasce sui campi di volo, con la conoscenza dei mezzi e delle persone, ascoltando racconti di volo. Questa procedura tiene invece molta gente lontana da alianti e aeroplani. Credo che sia indispensabile agire a livello politico e nazionale per giungere all'introduzione di visite mediche specialistiche "di conseguimento" presso uno studio privato, che possono coesistere con le funzioni degli IML. Nel quadro delle future licenze EASA, ho la speranza che questo problema non si debba ripresentare.



SICOBLOC

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

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 "porfondità" 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.

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



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 <mark>Centro Studi del</mark> Volo a Vela Alpino con la collaborazione di tutti i volovelisti.



Direttore responsabile:

Aldo Cernezzi

Segreteria

Bruno Biasci

Archivio storico

Umberto Bertoli, Lino Del Pio, Nino Castelnovo

Prevenzione e sicurezza:

Marco Nicolini

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

Aldo Cernezzi

Vintage Club:

Vincenzo Pedrielli

Corrispondenti:

Celestino Girardi Paolo Miticocchio Aimar Mattanò Sergio Colacevich

Giancarlo Bresciani

In copertina:

Un Fauconnet Avialsa A60, versione francese dello Spatz, sul fiume Tagliamento (foto di Vincenzo Pedrielli)

Progetto grafico e impaginazione: Impronte - Milano Stampa: Arti Grafiche Vertemati

Redazione e amministrazione:

Aeroporto 'Paolo Contri' Lungolago Calcinate, 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 Vare se. Pubblicità inferiore al 45%. Le opinio ni espresse nei testi impegnano unica mente la responsabilità dei rispettivi auto ri, 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. 315 luglio/agosto 2009

Editoriale Una lettera aperta La risposta della FiVV Italia Mondiale nel deltaplano Patagonia 2008 13 In volo con i grifon 28 ŁWorld Air Games a Torino 34

Controlla sull'etichetta Fuoricampo in montagna 46 LA SCADENZA del tuo abbonamento

Piccoli annunci

Notizie dai club

54

42

LE TARIFFE PER IL 2009

DALL'ITALIA

DALL'ESTERO

 Abbonamento annuale, 6 numeri della rivista 40,00 Euro

 Abbonamento annuale promozionale "prima volta" 6 numeri della rivista

85.00 Abbonamento annuale "sostenitore", 6 numeri della rivista Euro 8,00 Euro

Numeri arretrati

Abbonamento annuale, 6 numeri della rivista

50,00 Euro

Euro

25,00

Modalità di versamento:

 con bollettino postale sul CCP Nº 16971210, intestato al CSVVA, Aeroporto P. Contri - Lungolago Calcinate, 45 - 21100 Varese, indicando sul retro la causale e l'indirizzo per la spedizione;

 con bonifico bancario alle coordinate IBAN: IT43G0504850180000000089272 (dall'estero BIC: POCIITM1219) 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 Calcinate del Pesce (VA) - 21100 Varese

Una lettera aperta

Rieti, il CTF e l'aerocircolo Ettore Muzi

di Enrico Girardi, aeroclub Valle d'Aosta

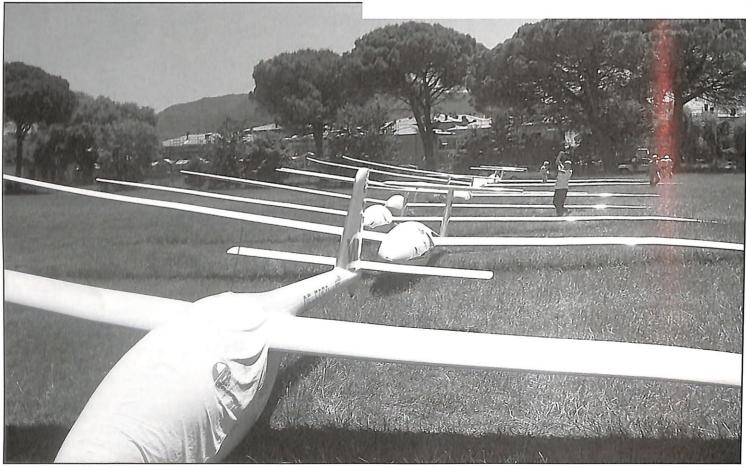
La vita dello stagista è una cosa curiosa: breve, per quanto intensa. Lo stage, nella sua rapidità, ha un pregio unico che va al di là dell'aspetto ludico-formativo: ti permette di avere una visione distaccata degli eventi che termicano attorno ai fortunali, veri e propri temporali che talora si scatenano più o meno improvvisamente.

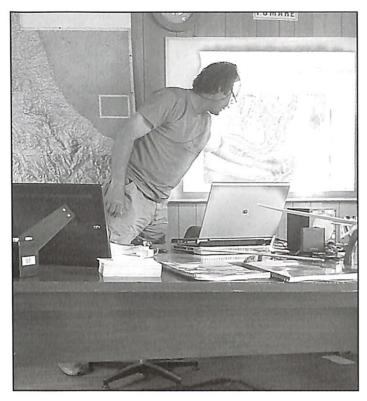
Quando scrivo "stagista" mi torna sempre alla mente la Lewinsky ed il caso presidenziale che nel '95 fece divertire mezzo mondo; c'è un'attinenza – secondo me – con tale frangente: dinamiche di potere che portano alcune persone a fare cose assai buffe. Questo è il caso del Centro Tecnico Federale, il CTF.

Come sempre avviene sul campo di volo di

Rieti l'atmosfera dello stage ha un profumo magico, inebriante per quanto intenso; accade però che lo scorso anno mi trovavo a volare a Rieti su una flotta, molto ben tenuta in rappor-







to alle ore volate, di alianti DG all'AeroClub Centrale di Volo a Vela, e l'anno seguente su una magnifica flotta praticamente nuova del neonato Aero Circolo Ettore Muzi. Ma che diamine sta succedendo? Ho voluto metterci il naso, ascoltare pareri di piloti (di ambo le parti), e... andare a guardare dal vero; così ad inizio Giugno ero lì.

I pareri, come spesso accade, sono assai discordanti, ma poi - in loco - una cosa lapalissiana salta agli occhi di tutti: i DG sui quali volavo

nel 2008 sono li', fermi e sott'olio, come dice il mio amico veronese Andrea. Ma come è stato possibile tutto ciò? Come diamine è successo che gli alianti di noi piloti italiani (un bene comune) siano stati sottratti all'unica realtà nazionale che forma concretamente e costantemente sul volo di distanza e sulla sicurezza nel volo di secondo periodo?

La prima considerazione è che anziché vederli a terra, al di là di tutto, avrei preferito vederli per aria, magari in giro per i vari aeroclub che hanno sempre bisogno di qualche aliante in più. Gli alianti servono per volare; constatazione in apparenza

banale, ma paradossalmente qualcuno se l'è un poco dimenticato. La cosa nella mia immaginazione avrebbe dovuto dar luogo a qualche dimissione in primis ai vertici di AeCl e poi forse pure di FIVV, ma siamo in Italia e l'etica, ahimè, non va di moda in certi ambienti.

Alla fine, come pilota, delle questioni politiche che governano il VV, poco mi interessa: onestamente il turbine della vita quotidiana mi porta ad un atteggiamento più pragmatico ed utilitaristico verso quello che è un hobby, una grande passione. E così finisco per dar peso alle cose concrete, quelle comprensibili anche da chi non è dentro ai giochi di potere.

Guardo e vedo: una flotta ferma, una flotta nuova, un riferimento storico come il Centrale (40 anni fa ci volava anche il mio babbo Giorgio) tramutarsi in aerocircolo, vedo persone che hanno dedicato – ma davvero! – la loro vita ad un'attività tutt'altro che redditizia ritrovarsi quasi per strada e tirar fuori gli artigli per sopravvivere, vedo reazioni sui forum tutt'altro che eleganti (diciamo la verità: tristemente di basso livello), vedo l'ombra di un CTF che si mette in concorrenza – e non a servizio – di una realtà consolidata nei decenni; insomma, un gran polverone nel quale intuisco qualcosa di spiacevole, atteggiamenti stolti.

Santa Termica da Rieti: aiutaci tu, illuminaci ed indicaci la rotta energetica!

Ne ho viste di tutti i colori in questa vicenda e – sembra incredibile – ma non ho proprio capi-



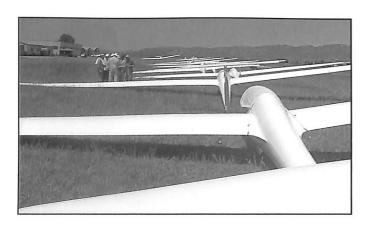


to se, in tale frangente, AeCl e FIVV stiano facendo il bene di chi vola; questa cosa è davvero grave: o qualcuno "si è lasciato prendere la mano", oppure sono io che ho grossi problemi di comprendonio (cosa anche possibile). Però prima di scrivere questo articolo ho chiesto il parere di molti piloti, cosicché, quando scrivo "io", in realtà ne rappresento idealmente parecchi altri.

Così, agli occhi di molti, la rotta tracciata sembra essere quella di un CTF che, in compartecipazione coi club periferici, mediante una struttura formalmente itinerante, voglia insediarsi a Rieti e far forte concorrenza (far chiudere) il Centrale. È cosa buona e giusta? E poi, con quali finanze verrà pagato il CTF? Quelle di noi piloti?

L'aerocircolo Ettore Muzi si autosostiene (!) e, come pilota italiano, vorrei garanzie da parte di AeCl e di Federazione in merito alla volontà di rispettare l'Aerocircolo per quello che è oggi, a Rieti.

Sostenibilità. A che cosa servono AeCl e FIVV, in casi come questi, se poi anziché produrre un





"quid" che mi faccia volare meglio e a meno, mi procurano disagi con iniziative non sostenibili come il CTF?

Sono simili politiche che concorrono a dividere i piloti italiani, creando terreno fertile per lo sviluppo di nuovi rancori.

È un po' come per la situazione di Aosta: nei sette anni in cui ho fatto il consigliere, sapendo svariate cose sulle intenzioni dello sviluppo del volo commerciale per il nostro aeroporto (ennesimo tonfo programmato), non ho mai - dico mai - avuto alcun sentore di interesse da parte degli organismi federativi nazionali; il risultato è sotto agli occhi di tutti: aeroporto chiuso, aeroclub in grosse difficoltà, iscritti ai minimi storici, poche ore volate, volo a vela locale con prospettive incerte. Dov'è finita la concretezza di chi vola? Forse in mano a chi non vola più?

Ma la cosa più spiacevole è stata la modalità in cui è stata orchestrata questa procedura per mettere a terra - invano - il Centrale: tristi giochi sulle ispezioni degli alianti, indagini presso la Torre e susseguenti delazioni all'ENAC, tentativi di revoca di concessioni, sanzioni, visite di ufficiali giudiziari, ecc... È come se un marito, di fronte alla moglie che non si concede, si tagliasse gli attributi per farle dispetto. Geniale...

È vera una cosa: l'AeCl aveva tutto il diritto di ritirare la flotta di Rieti, ma aveva parimenti il dovere di farla volare. Non so tu che stai leggendo, ma io gli alianti li avrei lasciati a chi li faceva fruttare (e non necessariamente in termini economici).

Ad ogni modo non esiste, che io sappia, un Centro Tecnico al mondo che stia in piedi autonomamente: occorrono sempre versamenti esterni, sotto una qualche forma; oppure si applicano prezzi assai elevati. Bell'affare per noi ricchi Italiani.

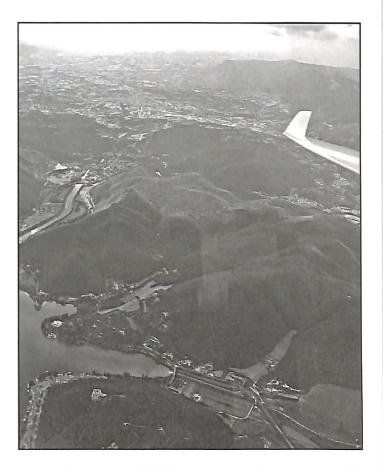
L'aerocircolo Ettore Muzi, il Centrale, relativamente alla gestione corrente (giacché esistono debiti risalenti alle gestioni antecedenti l'anno 2001, e fondamentalmente diverse dall'attuale) sta in piedi da solo (!) grazie soprattutto al volontariato dei consiglieri, all'impegno di chi vive solo ed esclusivamente di questo, agli stipendi assai modesti che lì percepiscono, attingendo anche agli incassi cospicui generati fino al 2008 da un'oculata gestione delle gare estive. Inoltre negli ultimi anni il Centrale stava progressivamente restituendo il suddetto debito. Scusate, ma di fronte a tanto coraggio e dedizione... chapeau, come dicono i Francesi (loro sì che volano!).

E il CTF vorrebbe far concorrenza al Centrale? Impossibile. Allora meglio eliminarlo; nevvero?!

Sconcertante: questo atteggiamento non coincide affatto col fare il bene di chi vola. Che alcuni dei rappresentanti eletti del Volo a Vela italiano vadano da ENAC a perorare iniziative vessatorie contro il Centrale è scandaloso. Ma siamo in Italia e mediamente è diventato difficile per chi ci vive scandalizzarsi. O no? Be', forse no, sin tanto che qualcuno si espone in prima linea e fa qualcosa di tangibile.

Poi sicuramente anche il Centrale poteva essere gestito ottimizzando maggiormente aspetti tecnici, risorse umane, logistica e programmazione, infrastrutture e quant'altro, ma non mi pare che abbia recentemente ricevuto grandi aiuti: poche persone non possono, oggettivamente, fare tutto nel migliore dei modi. Tuttavia serve anche onestà intellettuale: difatti chi si è prodigato per il Centrale ha fatto miracoli, a partire dalla nuova flotta che sento un pochino





pure mia. Dettaglio illuminante: si tratta del più importante rinnovo-flotta degli ultimi 20 anni.

Mi è stato fatto notare che chi lo gestisce a volte ha un carattere difficile, accentratore, un po' troppo "toscano". A volte forse è vero, forse: sono esseri umani pure loro. Ma - accidenti! - sfido chiunque creda in qualche cosa che ama a non difenderla con i denti quando altri cercano di portargliela via da sotto al sedere, ignorando decenni di storia e decine di persone che l'hanno tenuta in vita sino ad oggi. Ettore Muzi, con orgoglio a buona memoria.

E poi responsabilità e sicurezza-volo implicano una gestione ferrea: c'è poco da lamentarsi; la formula collaudata è univoca in certe gestioni: giusti, ma intransigenti. La approvo al 100%.

Mi piacerebbe far nomi e cognomi, ma mi è stato chiesto di evitarli... e così sia.

Come pilota mi ritrovo a voler recitare una modestissima parte di una piccola vicenda dal sapore epico, e – avendo solo da guadagnarci – penso che sia giusto schierarsi: pro o contro. Personalmente non ho dubbi e parteggio, mi prodigo, per chi fa cose concrete per il volo a vela. Gente come Alessandro, Carla, Cinzia, Ezio, Marzio e molti altri (non sono pochi, per fortuna), hanno messo qualcosa di più del loro tem-

po e della loro passione; hanno rischiato qualcosa di più di un semplice passatempo. Bene, allora mi sento di appoggiare proprio loro, grazie ai quali anche quest'anno torno a volare a Rieti.

E come li sostengo? A parte questo articoletto, faccio una cosa semplicissima: vado a volare all'aerocircolo Ettore Muzi, quest'anno lo faccio due volte, e da Aosta

scendiamo ben in 14 per lo stage. Servono cose semplici, cose concrete, cose che pure mia figlia Emma, che ha 3 anni, possa capire da sola.

Ops! Ho fatto dei nomi. Pazienza.

Riporto di seguito un passo tratto da un racconto scritto da un famoso pilota.

Il mio amico scoppio' in una nuova risata:

- "Ma dove vuoi che vada!"
- "Dappertutto. Dritto davanti a sé..."

E il Piccolo Principe mi rispose gravemente:

- "Non importa, e' talmente piccolo da me!"



E con un po' di malinconia, forse, aggiunse:

 "Dritto davanti a sé non si può andare molto lontano..."

Ecco, il caro Antoine de Saint-Exupéry forse voleva dire che talora andare diritti per la propria strada non conduce molto lontano: di tanto in tanto è meglio cambiare la prua, girare in termica e riprendere quota, anche se non ti sembra di essere

basso; dall'alto poi le cose si vedono meglio, lo diceva anche Le Corbusier. Credo che sia questo il caso.

E ora tu, tu che stai leggendo, da che parte stai? Ti schieri e fai qualcosa di concreto per il volo a vela, dunque anche per te stesso, o...?

La differenza la fanno le persone e le susseguenti azioni. Non so tu, ma io amo questo sport e son pronto a mettermi in prima linea, con le mie più che modeste capacità di pilota e di uomo: poche cose, ne son conscio, ma fatte con amore, fan la differenza.



La risposta della FIVV

Volo a Vela ha inviato anticipatamente in visione ai due enti di tutela del nostro sport, la FIVV e l'AeCl, la lettera pubblicata nelle pagine precedenti, riconoscendo agli interessati la possibilità di replicare. Pubblichiamo di seguito la risposta della presidenza FIVV.

Quale migliore opportunità per dare pubblicità all'avvenuta (finalmente) costituzione del Centro Tecnico Federale della FIVV! Il giorno 21 Luglio a Valbrembo la FIVV e altri 7 aeroclub hanno costituito quello che per la prima volta rappresenterà il braccio operativo della federazione per assolvere molti dei suoi scopi istituzionali. Questi club rappresentano il 70% dei tesserati FIVV (ora circa 900). Indichiamo qui a stralcio quali sono questi scopi, ma invitiamo a leggere l'intiero statuto sull'apposita sezione del sito FIVV.

Scopi del CTF (Art. 3 dello statuto)

La società è senza fine di lucro ed ha per oggetto principale l'esercizio e l'organizzazione dell'attività sportiva dilettantistica, compresa l'attività didattica, riguardante la disciplina del Volo a vela. La società, in particolare, si propone di:

- sviluppare e potenziare la pratica sportiva dilettantistica del volo a vela, favorendone la diffusione con ogni iniziativa ed intervento utili allo scopo;
- diffondere, in particolare, la pratica del volo a vela, soprattutto a livello giovanile, nel rispetto delle vigenti disposizioni Federali e dell' Aero Club d'Italia;
- organizzare o partecipare all'organizzazione di gare e/o manifestazioni sportive dilettantistiche di natura agonistica, di livello Nazionale od Internazionale, di volo a vela;
- Predisporre, organizzare e gestire una struttura nella quale i piloti "Nazionali" in particolare ed i piloti sportivi in genere possano svolgere le loro sessioni di allenamento e raduno collegiale;
- organizzare, per tutti i volovelisti in possesso della licenza GPL, stage di apprendimento di 2° periodo;
- organizzare stage di volo per "voli di performance" per piloti Italiani e stranieri;
- organizzare inoltre un centro tecnico di formazione del personale (istruttori di volo, docenti teorici, giudici, direttori di gara, addetti allo scoring, ecc.) indispensabile per mantenere il volo a vela italiano a livello internazionale sotto il profilo organizzativo;

- effettuare corsi per il conseguimento della licenza di pilota d'aliante purché non in concorrenza con altri aeroclub locali o, in questo caso, con il loro accordo;
- sperimentare nuovi metodi e tecnologie per l'involo degli alianti proponendo e concordando con l'ENAC i relativi percorsi istruzionali;
- acquistare, noleggiare, permutare o vendere i velivoli necessari per lo svolgimento dell'attività, nonché gestire e mantenere in uso efficiente la flotta sia essa di proprietà che concessa in uso dell'Aero Club d'Italia;
- svolgere l'attività di gestione e conduzione di impianti ed attrezzature sportive entrando all'uopo anche in partecipazione societaria con altri enti pubblici o privati.

La flotta

Il primo motivo di lagnanza del socio Enrico Girardi, è che la flotta ex AeCCVV sia rimasta inoperosa e richiama al più che giusto dovere di far volare gli alianti.

Orbene in due lettere datate 16 Aprile e 22 Aprile, la FIVV ha più che vivacemente invitato l'AeCI ad accogliere la proposta di distribuire ai club che ne facessero richiesta, la flotta rimasta inoperosa sull'aeroporto di Rieti. Purtroppo gli alianti non erano volanti ma posso assicurare che l'insistenza da parte FIVV per ottenere il rinnovo dei CN degli alianti in parola durante l'inverno 2008/2009 è stata a dir poco ossessiva. Forse Enrico non si rende conto delle lentezze e della difficoltà che a partire da ENAC gli sport del volo devono affrontare. Comunque la macchina si è messa in moto e già tre club hanno o stanno ricevendo alianti in assegnazione. Invito pertanto Enrico a non invocare, per questo motivo, dimissioni ai vertici FIVV e accusare gli stessi di mancanza di etica. Affermazione molto grave, quest'ultima, che non può accettare chi, gratuitamente, dona tutto il suo tempo e riceve in cambio troppo spesso rimproveri e ingratitudine.

La concorrenza

"...vedo l'ombra di un CTF che si mette in concorrenza..." Enrico non ha raccolto adeguate informazioni nemmeno dai Consiglieri dell'AeCCVV. Essi hanno ricevuto assicurazione che la FIVV, pur conservando la sede sociale (almeno per ora) su Rieti, non intende svolgere attività di concorrenza ai corsi per stagisti fatti dallo stesso AeCCVV. Questi corsi hanno una connotazione ben precisa che è quella di aiutare i piloti di non sufficiente esperienza a progredire in sicurezza verso le insegne FAI. II CTF farà tutto il resto e non lo farà a Rieti se non per occasioni comunque non concorrenziali. La FIVV, sta portando avanti un progetto di rivalutazione di una località storica sulle Alpi, dove poter realizzare il suo oggetto sociale. La FIVV può pertanto garantire tranquillamente che rispetterà e, per quanto possibile, supporterà l'attuale attività dell'AeCCVV, com'è del resto doveroso dato che questa associazione è affiliata alla FIVV. Inoltre ricordo che il mio club di appartenenza ha inviato 11 suoi soci ad uno stage pochi giorni fa.

Le finanze del CTF

Enrico si dimostra preoccupato di dover contribuire magari lui stesso per sostenere la struttura del CTF. Mi viene spontaneo far presente che l'AeC Aosta, di cui fa parte, non si è nemmeno affiliato alla FIVV e già qui ha risparmiato ben 20 Euro.

Le finanze del CTF non graveranno sui piloti italiani anche perché non crediamo che l'AeCl abbia definitivamente desistito dal supportare il nostro sport
e quindi lo attendiamo alla prova dei fatti. Raccomando tuttavia di tener presente, noi volovelisti italiani, che in Germania, nei Paesi del Nord Europa,
negli USA il volo a vela non riceve neppure un Euro
di sussidio dallo Stato. L'Italia invece, grazie al
CONI, per il tramite dell'AeCl, riceve per il volo a
vela circa 80.000 Euro all'anno da destinarsi all'attività sportiva.

Noto anche una certa confusione nella lettera inviata a questa Rivista. Si fa onore alla Francia che, pur sovvenzionata, fa pagare 1000 Euro uno stage (va detto però di altissima qualità) e dall'altra si rende merito a chi senza aiuto alcuno riesce a realizzare un servizio molto apprezzato.

Allora dobbiamo rifiutare gli aiuti dell'AeCl? Le altre

specialità non aspetterebbero che questo. Forse Enrico non sa che il volo a vela italiano va avanti anche con chi non percepisce davvero alcun compenso. I nomi citati dell'AeCCVV, ai quali va tutta la mia personale stima, sono però esempi di chi vive bene o male del nostro sport. Perché mai dovrebbe accanirsi contro chi invece come gli otto eroici consiglieri della FIVV sta prodigandosi mettendoci anche le spese? Li conosce i numeri dell'attività della FIVV in un anno?

- circa 6.000 e-mail
- circa 4.000 telefonate
- circa 300 lettere
- circa 20.000 km all'anno fatte in auto dai suoi Consiglieri
- circa 5.000 ore di lavoro prestato a favore dei volovelisti italiani, anche se non tesserati.

Conclusione

Per quanto riguarda Aosta, la FIVV non può che essere addoloratissima di vedere che un altro Centro fiorente aperto anche a molti stranieri, sia andato in crisi. La FIVV non ha grandi poteri, ma come si può anche qui accettare una critica senza nemmeno essere stati richiesti di un intervento? Se è vero che Girardi guarda ai risultati, come mai come ex consigliere di Aosta non è riuscito a impedire il disfacimento del proprio club? Non vorrei che dietro questa accanita critica o quanto meno pungente richiesta di chiarimenti, si celasse la comoda conversione ad un proprio volo a vela spensierato, godereccio e senza alcuna preoccupazione di coinvolgimento.

Caro Enrico, vorrei che questa mia provocatoria sferzata fosse prontamente smentita e servisse a presentarti al congresso di autunno della Federazione, con le carte in regola per votare naturalmente, per partecipare alla elezione di due nuovi consiglieri il cui posto si è reso vacante.

Leonardo Brigliadori Presidente FIVV

29 Luglio 2009



SPECIALITA' TOSCANE
Chiuso LUNEDI e MARTEDI

Sconto del 10% ai soci VOLOVELISTI sui prezzi del menù

VARESE - via Lungolago , 45 **20 0332 - 310170** - Fax 320487

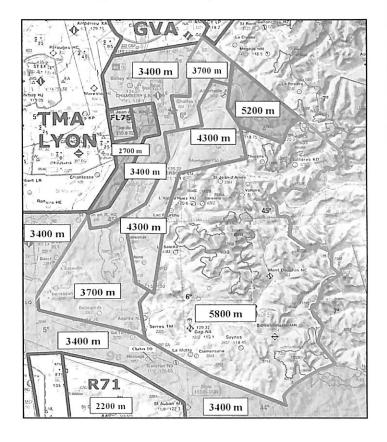
Italia Mondiale nel deltaplano

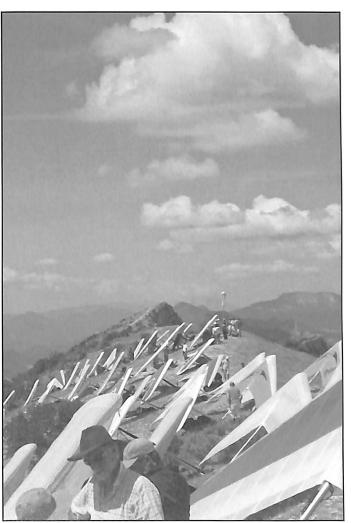
Gustavo Vitali
Ufficio Stampa Federazione Italiana Volo Libero

l neo campione del mondo di deltaplano è Alex Ploner, 33 anni, di San Cassiano (Bolzano) davanti a Jonny Durand (Australia) e Thomas Weissenberger (Austria). Oltre a Ploner, fanno parte della squadra campione del mondo Christian Ciech di Trento, Elio Cataldi di Vittorio Veneto (Treviso), Davide Guiducci di Reggio Emilia, Filippo Oppici di Parma, il CT Flavio Tebaldi di Laveno (Varese) e l'assistente Andrea Bozzato di Verbania. Alle spalle degli azzurri le nazionali di Austria, Francia e Brasile.

Il campionato si è svolto a Laragne, località francese a metà strada tra Grenoble e Marsiglia, presenti 32

Lo spazio aereo esiste anche per il volo libero: ecco la mappa dei limiti di quota

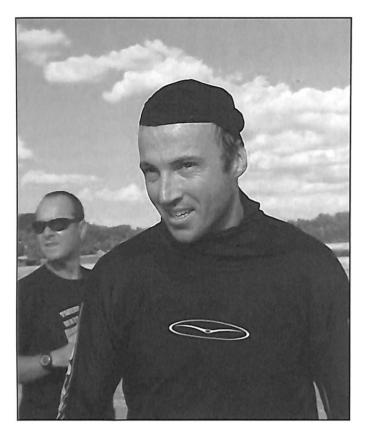




Lo schieramento dei deltaplani pronti al decollo

nazioni per complessivi 122 piloti. Sono state disputate 6 prove delle 12 previste; cancellate le altre per meteo avversa. Percorsi impegnativi tra gli 87 e 164 km che hanno toccato vari punti del sito compreso tra i monti Chabre (1352 m). Aspres-la-Longeagne (1564 m), Buc ed altri.

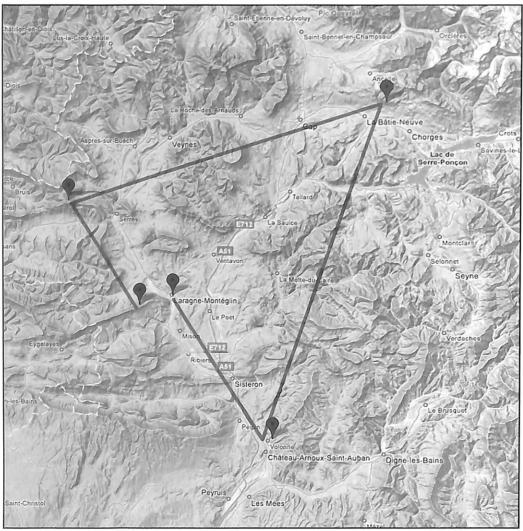
L'Italia, in testa fin dall'inizio con largo margine sugli





Il neo campione del mondo di deltaplano è Alex Ploner (Italia), davanti a Johnny Durand (Australia) e Thomas Weissenberger (Austria).

La vasta zona sorvolata per l'ultimo tema copre gran parte della valle della Durance. Sono aree note ai volovelisti con decollo da St. Auban, St. Crepin, Gap



inseguitori, non ha avuto vita facile proprio quando i giochi sembravano fatti, incappando in una disastrosa giornata durante la penultima manche che ha ridotto all'osso il vantaggio acquisito in precedenza. Nell'individuale Christian Ciech lasciava il comando della classifica a Manfred Ruhmer, il campione austriaco che ha vinto più di ogni altro al mondo, Immediata la reazione degli azzurri che nell'ultima giornata del mondiale agguantavano definitivamente i titoli in palio.

Il prossimo appuntamento mondiale è fissato per l'estate 2011 a Sigillo (Perugia) quando la Federazione Italiana Volo Libero ospiterà il campionato nello splendido scenario del Monte Cucco.

Patagonia 2008

La torta era così buona che non serviva la ciliegina!

Jean-Marie Clément

La prossima spedizione è già lanciata. Tenendo conto dei cambiamenti meteorologici planetari che si traducono essenzialmente nell'anticipo delle stagioni bariche di circa un mese, tentiamo di essere operativi già da metà ottobre, al fine di poter approfittare più frequentemente delle buone giornate. La durata del giorno volabile al 15 ottobre è di 13 ore e 50 min. e dovrebbe consentire di realizzare dei bei voli. Naturalmente speriamo che la temperatura rimanga sufficientemente bassa da generare delle onde più potenti di quelle delle ultime stagioni. Mi piacerebbe rivedere i 15 m/s del 2002 con Diego Volpi!

Potete contattarmi via Internet sul sito www.topfly.aero o per telefono al 02.48705377.

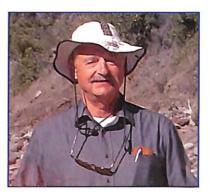
Nel momento in cui scrivo questo articolo, abbiamo ancora un posto libero nel container, partenza prevista prima settimana di settembre.

a quando siamo tornati. tutti mi fanno la stessa domanda: "allora non era una buona stagione? non abbiamo visto primati!" Errore! Questa è stata di fatto la più bella stagione in Patagonia dal 2002, la più bella vacanza, vissuta in tutta tranquillità in quanto non abbiamo mai dovuto mettere la sveglia... Soprattutto è stato eccezionale lo spettacolo: tutti piloti hanno potuto vivere le più belle situazioni della loro vita (e della mia in cinquant'anni di volo a vela). Insisto sulla parola bella in quanto ci è capitato molte volte di rallentare solo per godere dello spettacolo. L'apoteosi fu la serata del 15 gennaio che ci ha permesso di vedere la nascita un salto idraulico fra Bariloche e San Martin de los Andes, sfruttando il doppio sistema associato con un rimbalzo classico. Il salto si era formato proprio quando abbiamo raggiunto Bariloche verso le

20:30. Il più bel cielo a memoria di pilota, che si può vedere nella foto 1 scattata da terra a Bariloche da Diego Vallmitjana (garantisco che non è ritoccata). Difficile da credere, eravamo a 8.000 m davanti a questa meraviglia e credo di aver anche perso la testa poiché mi sono messo a proseguire verso Nord per finalmente atterrare alla notte a Chapelco.

CLIMA AEROLOGICO ED ECONOMICO

Certo non abbiamo mai girato a 200 km/h di media per 5 ore, certo non abbiamo mai potuto effettuare voli di 16 ore dall'alba al tramonto, in quanto la meteorologia non ci ha mai concesso un'intera giornata degna d'interesse, e di conseguenza il mio bel sogno del triangolo di 2.000 km è rimandato sine die, lasciandoci un buon motivo per ritornare. E siccome nessuno dei partecipanti era un accani-



to dei primati, la soddisfazione era totale e l'ambiente dei più simpatici

Come stagione d'anomalie, sarebbe stato difficile fare meglio. Per primo la crisi economica mondiale ha provocato la cancellazione di tutti privati che venivano con i loro alianti nel mio container. In tutta la Patagonia eravamo soltanto due alianti europei. Klaus con il suo DG-400 e io con il Nimbus 4DM, ognuno con il suo rimorchio, in un campo di gioco lungo 3.000 km, che non ci ha

Jean-Marie Clément

Foto 1. Il cielo del 15 gennaio alle 21 locali. Eravamo a 8.000 m in fondo a sinistra



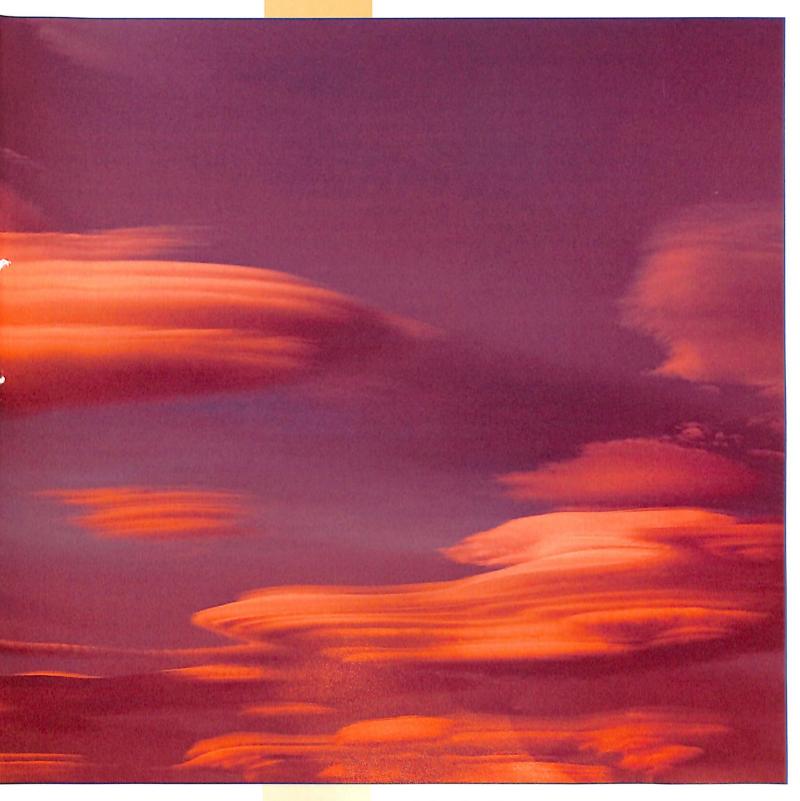
impedito di sfiorarci un paio di volte (come di consueto il mio Flarm si è guastato già nei primi giorni). Il sempreverde e sorridente Diether Memmert, grande professore di spagnolo, assicurava l'alternanza con il sottoscritto sul Nimbus.

SNERVANTE ATTESA

Sempre a causa della crisi economica, la compagnia marittima che

Klaus ed io utilizziamo abitualmente, MSC, ci ha fatto un bruttissimo scherzo speculando sulla velocità e l'itinerario delle navi, generando un ritardo di 18 giorni per una durata normale di navigazione di 20 giorni. Se confesso di essere stato al limite della crisi di nervi durante questi 18 giorni d'attesa a Buenos Aires, per poco facevo addirittura un infarto quan-

do ho letto il contratto (con tre paia d'occhiali): la compagnia non ha alcun obbligo di consegnare il container nel porto previsto, può lasciarlo in qualunque posto in qualunque momento nei 12 mesi successivi all'imbarco, evidentemente senza alcun possibilità di ricorso! Mai più MSC! Di fatto, per il ritorno, abbiamo scelto un'altra compagnia che ci ha consegnato



l'aliante a Milano il giorno e l'ora previsti.

TEMPERATURE

La più grossa anomalia, e questa non è una sorpresa per nessuno poiché il fenomeno è planetario, è stata la meteorologia in termini di venti e di temperature. Durante tutto il periodo statisticamente migliore, che va da metà novembre a metà dicembre, abbiamo vissuto diversi giorni successivi di CAVOK con relax in spiaggia ed anche due giorni di vento da Est con pioggia. Alla fine i voli più belli sono stati quelli d'inizio gennaio malgrado temperature molto elevate (30°C al suolo) e isoterma 0°C superiore a 4.000 m. Insomma, condizioni da estate europea.

Del resto la temperatura è stata

quest'anno una buonissima sorpresa (o cattivissima secondo chi fa turismo o volo a vela), con un surriscaldamento medio in quota rispetto all'atmosfera standard di 10°C all'inizio della primavera, fino a 18°C all'inizio dell'estate. Non abbiamo quasi mai utilizzato il riscaldamento elettrico di bordo e la tuta speciale che mi aveva preparato kiloYankeePapa () non ha

praticamente potuto essere provata, dovevo portarla quasi sempre aperta. Per gli amanti delle statistiche, le temperature in quota erano (vedi tabella a lato):

La temperatura al suolo era meno anomala, soltanto le precipitazioni erano fortemente deficitarie. Certo avevamo quasi 30°C al suolo il 13 dicembre ma soltanto 3°C il 20 dicembre, giorno dell'estate, con neve sul pendio e fuoco nell'atrio, ma la Patagonia é anche questo. Malgrado ciò, l'aliante MM ha volato oltre 200 ore in due mesi e non abbiamo mai trovato il tempo di andare alla pesca alla trota, che è sport nazionale e per il quale avevamo anche comprato il permesso.

MOTORE OK, ALTRE STRANEZZE

Sempre parlando d'anomalie, mentre ogni precedente spedizione era stata contrassegnata da un guasto motore, quest'ultimo ha girato come un orologio svizzero. Abbiamo dovuto invece gestire sette guasti di altri tipi di cui parleremo più avanti affinché possiate approfittare di queste esperienze.

E per concludere con le anomalie, è successo sicuramente qualcosa

| Temp. a quota: | Standard | Inizio primavera | Inizio Estate |
|----------------|----------|------------------|---------------|
| 6.000 m | -27,9°C | -15°C | -4°C |
| 8.000 m | -37°C | -28°C | -19°C |

anche nella mia testa: mi sono messo a fare del turismo con piacere, ho finalmente conosciuto il ghiacciaio nero (o piuttosto quello che ne rimane, foto 2).

il ghiacciaio bianco, la foresta di Arrayanes, la Colonia Suiza, nonché i saloni lussuosi di Llao Llao! Senza parlare delle giornate *crĉpes al Dulce de Leche* in barca a vela sul lago. Il giorno della partenza ci ha colto come un calcio nel sedere ed aspettiamo tutti una sola cosa: ripartire!

Piccolo dettaglio importante, il cambio del Peso sull'Euro che era di 1/1 nel 2001 è salito oggi oltre 5,2/1. Una volta pagato il biglietto aereo (circa 1.200 ⊜ sono bellissime vacanze veramente a buon mercato!

L'IFR SPECIALE È UNA BELLA INVENZIONE

L'indomani del mio arrivo a Buenos Aires, ho avuto l'opportunità di partecipare ad una riunione orga-

nizzata dal presidente della CADEA. l'equivalente del nostro Aero Club d'Italia, con il responsabile militare del traffico aereo e la "Jefa" dei controllori della Regione Centro, dalla quale dipendono Bariloche e San Martin. Con nostra grandissima sorpresa, questi sapevano tutto su Klaus e me, erano a conoscenza di tutte le nostre attività e sono stati felicissimi di poter parlare prima dei loro problemi e un po' dei nostri con uno degli interessati (che all'inizio della riunione era quasi un colpevole). Dopo tre ore di trattative non sempre facili, siamo usciti con un accordo di principio che si è concretizzato con un fax che ricopiava esattamente quanto sollecitato dalla CADEA, dandoci il permesso di volare per tutta la stagione al di sopra di FL195, su richiesta del pilota sino a FL280, in tutti gli spazi aerei controllati e dunque con un piano di volo di IFR in condizioni VMC alle seguenti condizioni:

- contatto radio permanente con il controllore della FIR o della torre della TMA;
- transponder, VOR/DME/ADF oppure GPS, ELT obbligatorio;
- equipaggiamento di sopravvivenza appropriato alla zona sorvolata;
- equipaggiamento di ossigeno;
- contatto radio 10 min. prima di entrare in ogni spazio aereo controllato:
- interdizione di penetrare nello spazio aereo se il pilota non parla correttamente spagnolo o inglese aeronautico, quest'ultima lingua alla condizione che il controllore parli anche lui inglese, ed in caso contrario la lingua sarà lo spagnolo (in pratica tutta la regione da 200 km a Sud di Bariloche verso Ushuaia).

Il gruppo di Chos Mallal è stato anche lui favorito in quanto potranno volare fino a FL350 senza alcuna limitazione, però limitati all'in-



Foto 2.

Il ghiacciaio

auello che

ne rimane.

Nel 2001

l'altezza

di metri

nero o piuttosto

in questo posto

del ghiaccio era

di una decina

terno di un volume intorno all'aeroporto (è tutto relativo, il volume è lungo più di 100 km!) e senza poter penetrare nelle aerovie.

Dopo qualche giorno sono stato chiamato d'urgenza in torre dal controllore di Mendoza che non avendo ben capito il fax, credeva di dover gestire una moltitudine di alianti nelle aerovie e fra Ushuaia e Mendoza fino a FL350. Ho potuto rassicurarla facilmente, anche perché quest'anno eravamo soltanto due. Alla fine i capricci della meteorologia non ci hanno mai permesso di arrivare fino a Mendoza, questa gentile signora rischia di prendere i volovelisti per dei matti!

CONDIZIONI D'USO

Questo concetto di volo di IFR speciale sopra FL195 in condizioni di normale visibilità è particolarmente interessante, rassicura i controllori e il traffico commerciale di passaggio, e non presenta particolari difficoltà per dei piloti allenati volando in biposto a condizione di:

- inserire nel database i 50 punti di riporto IFR, gli ingressi delle aerovie nei cilindri delle TMA, più alcuni punti di frontiera FIR;
- costruirsi un file di spazio aereo lungo 3.000 km e largo 1.500 km, in pratica è più semplice del fazzoletto che è la pianura padana;
- saper calcolare degli stimati verso i punti di riporto IFR oppure VOR richiesti dal controllore, in generale ogni 30 min. Non è mai stato un problema poiché le nostre velocità di crociera variano fra 0,3 e 0,5 km/min, non c'è dunque bisogno di un computer per calcolare lo stimato. In questo caso abbiamo apprezzato il vantaggio del biposto!
- non esitare a chiamare il controllore con sufficiente anticipo in caso di cambiamento di programma o di forte ritardo su uno stimato (punto basso o problema meteo). Siccome il traffico commerciale ha degli stimati molto precisi e pratica-

mente indipendenti della meteorologia. al controllore piace tenersi una mezz'oretta di sicurezza fra il passaggio di un commerciale IFR ed un aliante allo stesso posto alla stessa quota:

 non esitare a contattare l'aereo di linea per conoscere la sua posizione la rotta e le sue intenzioni, questo però ricordando che solo il controllore dà gli ordini, ma che se il comandante di un aereo commerciale gli suggerisce una soluzione, di solito il controllore la accetta.

RAPPORTO CON L'ATC

Questo protocollo ha perfettamente funzionato con i controllori della regione Centro (che si trovano fisicamente a Buenos Aires) i quali gestiscono lo spazio aereo che va da 200 km a Sud fino a 400 km a Nord di Bariloche, su tutta la larghezza dell'Argentina. La qualità delle comunicazioni radio è buona su tutta la zona ed anche quando si perde il contatto con Buenos Aires i controllori delle torri locali sono sempre disponibile per fare da ponte.

I rapporti sono stati molto più complessi con la regione Sud, basata a Comodoro Rivadavia. Per primo, come in Italia, esiste un sentimento di rivalità fra Sud e Nord anche con qualche sentimento di disprezzo da parte di questi ultimi. Quelli del Sud gliela rendono con qualche arroganza per dimostrare la loro indipendenza fino al limite dei loro diritti, qualche volta anche oltre. E siccome le disposizioni che ci riguardavano erano state emanate da quelli del

Nord senza concertazione con loro, tutto quello che potevano fare legalmente per metterci i bastoni nelle ruote era sistematicamente applicato, come per esempio imporci una separazione verticale di 3.000 m con un aereo di linea quando 300 m sono sufficienti, far finta di non comprendere il messaggio radio, pur essendo stato ritrasmesso in ponte da un aereo di linea, oppure affermare che il nostro piano di volo IFR non è stato trasmesso. In breve, non è stato sempre facile. Ma siccome non eravamo mai stressati dal tempo abbiamo preso le cose con filosofia e trasmesso un bel rapporto a chi di dovere a Buenos Aires.

La prossima stagione dovrebbe essere diversa poiché per decreto del Presidente della Repubblica precedente (il marito di quella attuale), tutta l'aviazione commerciale ed il suo controllo saranno trasferiti dall'esercito ad una nuova amministrazione dell'aviazione civile che prenderà le sue funzioni il 1º luglio. Purtroppo non siamo certi che un controllo civile sia un vantaggio per noi a medio termine.

PREVENZIONE E AWARENESS

Quest'anno avevo installato un PCAS Portable Collision Avoidance System (foto 3) Zaon MRX, che indica la distanza (fino a 9 km) e la differenza d'altitudine rispetto a ogni aeromobile che possiede un TCAS oppure un transponder che risponde all'interrogazione di un radar. Quest'apparecchio è più piccolo del Flarm e può anche funzionare a pile. Più informazioni sul



Foto 3.
II PCAS
di bordo, più
piccolo
del Flarm
e molto più
utile qui
in Patagonia.
Rileva
la presenza
di altri aerei
dotati
di transponder

link . Non lo abbiamo mai utilizzato in gestione di conflitto ma abbiamo potuto verificare la presenza di altri aerei di cui conoscevamo l'esistenza. La distanza massima di 9 km mi sembra tuttavia insufficiente per gestire un conflitto frontale con un aereo di linea in quanto il pilota dispone di appena 30 secondi per risolvere il problema! È veramente poco. Il modello base (€ 470) non dà l'azimut del traffico vicino, per questo occorre passare al modello XRX (€1.700 ed una cabina immune da campi magnetici parassiti) per avere tutte le informazioni. E un po' tanto anche perché il Flarm, inutile in aviazione generale, rimane indispensabile per noi per assicurare la separazione con i soli alianti. La sicurezza non ha prezzo! In Europa volano più aerei leggeri ed ULM che alianti, ed i loro piloti sono meno abituati di noi a guardare fuori, anche perché in generale sono in contatto con un controllore che gli dà le informazioni di traffico conosciuto. Gli alianti sono, salvo poche eccezioni, non conosciuti. Non posso dunque che raccomandare questo strumento supplementare totalmente portatile ed autonomo.

"BUONI E CATTIVI"

L'aneddoto più significativo della buona collaborazione con i controllori della regione Centro potrebbe essere quello di una nostra uscita della TMA di Bariloche verso Sud con un piano di volo IFR fra FL130 (4.000 m) e FL230 (7.000 m). Dovevamo passare per il punto di riporto IFR chiamato TORRES, situato 70 km a Sud nel mezzo dell'aerovia proveniente da Ushuaia. Di fronte a noi il volo Austral proveniente da Ushuaia si trova a 200 km a FL300 (9.000 m) e chiede l'autorizzazione per scendere a FL100 (3.000 m) allo stesso punto TORRES. Il conflitto è evidente ed il controllore di Bariloche gli chiede di ritardare la discesa. Il pilota dell'aereo di linea inizia a protestare contro la presenza di un aliante nell'aerovia però il controllore gli risponde calmamente che abbiamo un piano di volo IFR e che sta lei a decidere cosa fare, questo signore insiste per mandarci fuori dell'aerovia ma la signora controllore gli risponde gentilmente che se lui lo desidera, è autorizzato a passare in VFR uscendo dell'aerovia ed iniziare la sua discesa a sua discrezione. Proposta che viene cortesemente declinata. Non lo sentiremo più salvo quando chiederà con ironia la posizione di «El Señor del planeador».

L'aneddoto più significativo della cattiva collaborazione con i controllori della regione Sud potrebbe essere l'imposizione di una separazione di 3.000 m con un aereo che era già passato (!) con una rotta verso Nord mentre noi andavamo verso Sud. Probabilmente questa signora non aveva mai gestito in vita sua un aereo di linea ed un aliante nella stessa aerovia, né aveva la più minima idea di cosa significava 80 km a Sud di un punto con una rotta Sud (noi) e la verticale di questo stesso con una rotta Nord (l'aereo di linea). Tutti i miei tentativi di spiegazioni sono rimasti vani fino a quando il pilota dell'aereo di linea ha preso l'iniziativa di convincere la controllore di Comodoro sostenendo che ci aveva visto (probabilmente sul TCAS) e che il conflitto era risolto. Ci sono anche dei comandanti simpatici presso Austral.

Al contrario non abbiamo mai avuto alcun problema con gli aerei della compagnia LAN (proprietà cilena) il cui responsabile della sicurezza è un simpatico volovelista, che impone di seguire strettamente le direttive pubblicate.

IL MOTORE SI È COMPORTATO BENE MA LE SORPRESE NON SONO MANCATE

Tutto quello che segue potrebbe sembrare di una banalità sconcertante se fosse successo nei nostri piccoli club in Europa dove tutto è semplice, con un colpo di telefonino si può chiamare il costruttore senza fuso orario ed ottenere il ricambio il giorno dopo senza neanche passare per alcuna dogana.

Per noi è sostanzialmente diverso! Quando il problema si presenta all'ora del caffè d'estate, è notte invernale in Germania ed i nostri amici stanno bene al caldo in famiglia. Per la dogana, se avete la fortuna che il pezzo lasci l'Europa nelle 48 ore che seguono il guasto, occorrerà contare su una buona settimana prima di averlo in mano dopo aver speso almeno 60% in diritti doganali ed IVA!

E così al nostro primo decollo, la molla che mantiene la leva dei flap in posizione bloccata si rompe a pochi metri dal suolo, permettendo ai flap di passare alla posizione tutto negativo con l'aliante che sprofonda! Per fortuna la mia mano si trovava sulla manetta del gas a pochi centimetri da questa leva ed ho avuto il tempo di ripassare in positivo pri-





Foto 5. El Gringo, il nostro salvatore. Costruirà le molle di ricambio con due denti del suo rastrello

ma di imbutire il pianeta. Ma il dolore più grande e arrivato quando, per accedere a questa molla, ho dovuto tagliare la fusoliera con il flessibile (foto 4). E siccome non potevamo aspettare una settimana prima di volare di nuovo. El Gringo, il nostro genio della meccanica, ha sacrificato il suo rastrello per foglie (foto 5) e la sonda termostatica di un vecchio frigo ed avevamo i pezzi il giorno dopo (foto 6).

Prima del secondo volo ci accorgiamo che la ruota è sgonfia. Per fortuna eravamo in parcheggio e disponiamo di una ruota completa montato sul suo mozzo: ci vogliono sempre un paio d'ore ed un martinetto di 700 kg di capacità. Qualche giorno dopo è l'interruttore della pompa di benzina che si rompe. È più facile, si tratta di un pezzo standard.

Però da quando siamo arrivati sono preoccupato da un forte odore di benzina in cabina. Siccome ho già vissuto ben sette perdite nei serbatoi flessibili delle ali, decido di smontare il serbatoio sinistra da dove proviene l'odore, e dunque l'aliante. Sorpresa: non era il serbatoio che perdeva, era il tubo di gomma che era diventato poroso e lasciava evaporare i componenti più volatili della benzina, fenomeno particolarmente pronunciato quando si utilizza la benzina verde 98 che contiene dei solventi estremamente corrosivi ed odoranti. questo tubo di gomma speciale per benzina aveva solo tre anni ed è già morto. Occorre dunque evitare l'utilizzo della gomma, anche se certificata, e limitarsi al poliuretano, sacrificando lo spessore e dunque la sicurezza in caso di incidente. Il giorno successivo, il motorino di avviamento rifiuta di girare perché gli mancava il consenso del fine corsa di uscita del pilone. Il problema stava nell'estremità del cavo metallico all'interno della fusoliera, dove una buona parte dei trefoli si erano rotti ed attorcigliati impedendo lo scorrimento finale per alcuni millimetri, sufficienti a non raggiungere il fine corsa. Tutta colpa di una volgare rondella in ferro non inossidabile che aveva danneggiato alcuni trefoli (foto 7). questo cavo aveva soltanto 30 ore di vita e deve essere sostituito ogni 50 ore. Oppure chi ha firmato il foglio non ha fatto il lavoro? I tedeschi non sono più quelli di un tempo...

Due giorni dopo è impossibile fermare l'elica. Per fortuna l'inconveniente succede nel cielo campo e tutto sarà risolto in giornata. Il freno dell'elica è in realtà un cuscinetto che rientra in una gola del mozzo dell'elica, questo cuscinetto è schermato e non è possibile verificare lo stato delle sfere al suo interno. Siccome non gira mai, le stesse sfere sono sempre sollecitate allo stesso punto ed alla fine si sono rotte. La pista esterna ha potuto così spostarsi di



Foto 7. Il cavo di arresto del pilone ha solo 30 ore di vita ma va sostituito. Il motore per ora resta fuori uso

qualche millimetro, giusto quanto basta per impedire il buon funzionamento del freno (foto 8).

Il giorno successivo buchiamo la ruota in atterraggio. Le cose si complicano in quanto siamo in pista e non posso ripetere l'operazione dell'anno scorso dove abbiamo potuto portare una gru ed eseguire il lavoro sul posto nel vento e la polvere. Soluzione: facciamo il

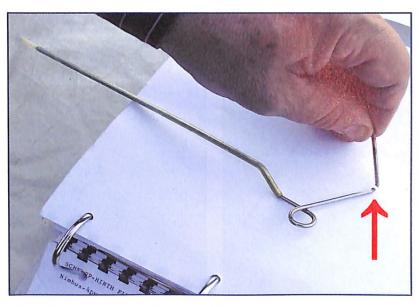


Foto 6. Questa la molla che si è spezzata impedendo il bloccaggio dei flap

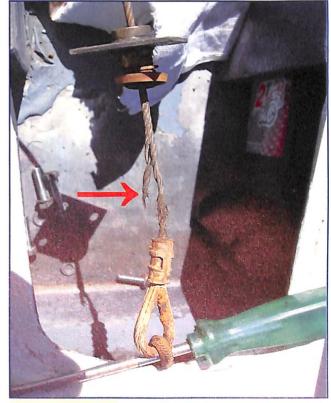


Foto 8.
Il cuscinetto
del freno
dell'elica ha
perso le sue
sfere

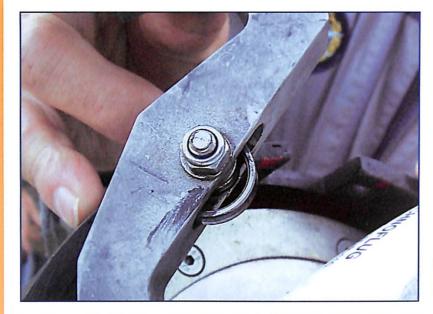
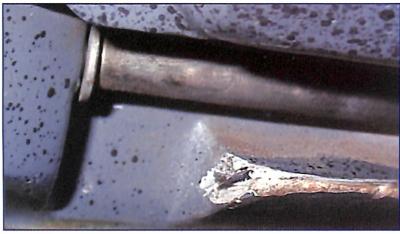


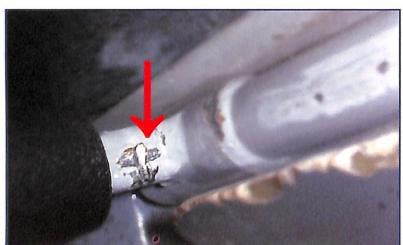
Foto 9.

La leva di
comando reca
segni di taglio.
Colpa della
piastra
metallica
emersa
dalla fibra
del blocco
carrello



pieno del compressore, lo carichiamo in macchina, gonfiamo la ruota e tentiamo di uscire dalla pista, rinnovando l'operazione quante volte necessario. Colpo di fortuna, siamo arrivati al parcheggio al primo tentativo.

In occasione del primo volo in Europa, a fine vacanza, questa volta il blocco del carrello mi abbandona. Il beccuccio in resina che blocca la leva si è consumato col tempo, lasciando apparire una piastrina metallica che si è arrotondata (foto 9) iniziando anche a tagliare la leva (foto 10)! E per incoronare il tutto, il costruttore monta di serie un pomello standard la cui forma a pera impedisce alla leva di girare completamente fino alla



parete! Il problema è stato risolto tagliando la pera in due (foto 11) e sostituendo la piastrina di fibre con un'altra in Teflon montata su una piastra metallica facilmente ispezionabile e sostituibile, modifica applicata in standard da qualche tempo senza avvertire i vecchi clienti. Non posso che raccomandare fortemente a tutti proprietari di alianti che hanno questa pera di applicare la modifica della foto 11, bastano 10 minuti, non costa nulla ed è molto efficace.

LE PIÙ BELLE AVVENTURE VOLOVELISTICHE

NB: tutti voli citati in questo articolo sono scaricabili sul nostro sito oppure sul sito Netcoupe http://www.netcoupe.net/Main.asp x con rapporto del volo.

Mentre la principale anomalia meteorologica dell'anno passato era una posizione anormalmente Sud dell'anticiclone del Pacifico, il cui centro era praticamente alla latitudine di Bariloche, la novità di questa primavera 2008 è stata che, in aggiunta, la bassa pressione centrata normalmente sull'Atlantico alla nostra latitudine è stata sostituita da un anticiclone che non ha praticamente cambiato posizione per tutta la stagione. Secondo il nostro meteorologo, la cosa più probabile potrebbe essere un aumento della temperatura superficiale delle acque dell'Atlan-

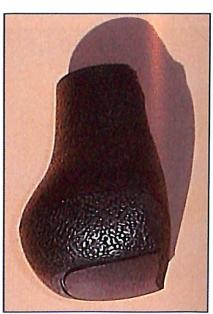


Foto 11. Abbiamo sezionato parte della "pera" di comando del carrello per aumentarne la corsa

Foto 10.

Il becco
del blocco
della leva
del carrello
lascia apparire
la piastra
metallica che
ha tagliato
la leva
di comando

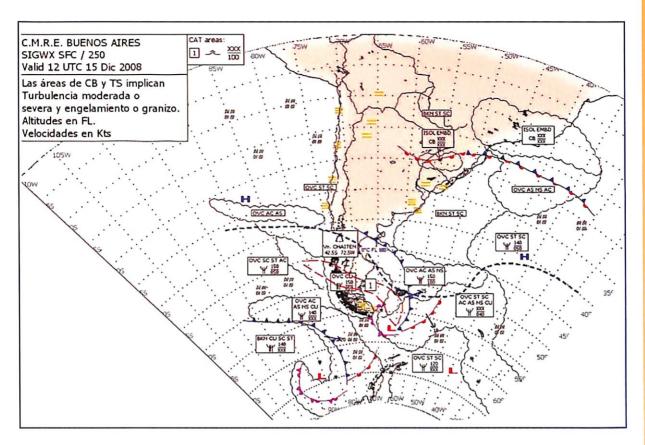


Fig 1.
Carta TEMSI
del 15
dicembre 2008
alle 9h loc.
Situazione
stabile, ma che
non impedirà
di vedere fino
a 180 km/h di
vento a 7.000
metri

Fig 2.

NEFO del 15
dicembre 2008
alle 14:45 loc.
Il jet stream
molto stretto
si trova sopra
la nostra testa,
malgrado una
situazione
fortemente
anticiclonica

tico fra il 30° ed il 40° parallelo. Non ne sono molto convinto in quanto sul Mediterraneo una condizione simile provoca un effetto opposto.

Poco importa, questa situazione di blocco, a volta anche accentuata con la presenza di un anticiclone sul continente argentino, ha impedito la circolazione regolare dei fronti polari.

I fronti freddi riuscivano a formarsi in mezzo a questi due anticicloni, creando degli intervalli di circolazione molto intensa e perturbata fra periodi di pausa totale di diversi giorni.

ANALISI METEO

La fig. 1, carta TEMSI del 15 dicembre al mattino, rappresenta una figura tipica della situazione dei centri di pressione e dei fronti (Bariloche si trova a 41°S e 70°W, l'ora locale è UTC -3 mentre l'Europa è UTC + 1). È difficile immaginare che con una tale situazione possiamo avere, come abbiamo invece vissuto, 180 km/h di vento a 7.000 m! La fig. 2 interpreta la foto satellite e mette in evidenza la presenza di un *jet-stream.* Inutile nascondere la mia preoccupazione quando, arri-

vato al km 230, il mio bravo vecchio Zander mi indica 180 km/h di vento di cui 150 di componente frontale sulla strada del ritorno! (foto 12). Sono già le 17:30 ed un dietro-front mi sembra la soluzione più ragionevole in quanto non ho mai volato con un vento così forte. La mia tabella si ferma a 120 km/h di componente frontale e già con questo valore dovrei volare con il Mc Cready su +5 con una massima efficienza residua di circa 10 a 250 km/h. Il ritorno si preannuncia sportivo! La scoperta del giorno sarà che con un tale

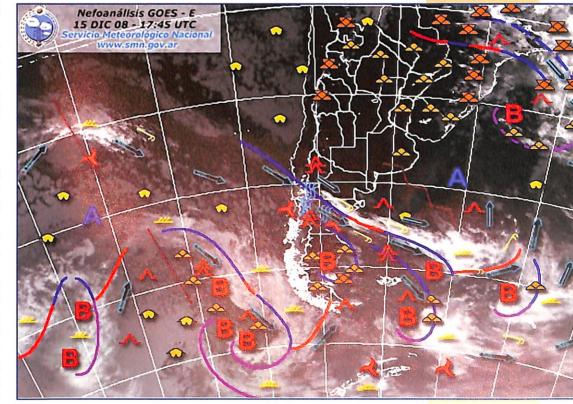


Foto 13.
Non è uno
scherzo,
ci sono
ben 100 nodi
di vento
a FL230 il 15
dicembre.
Per il ritorno,
fuori i remi!

Foto 14.

Il 5 gennaio, situazione complessa e interessante sottovento alla Sierra di Catan Lil, vista da Sud. Rimbalzo in basso e salto idraulico in alto con gradiente inverso al centro



vento l'onda sembra "laminata" ed i valori sono molto deboli, circa 1m/s (però a 170 km/h TAS in volo stazionario). Nello stesso modo la lunghezza d'onda è enorme e devo volare molto lontano

sulla pianura, a 34 km dalla traccia abituale del primo rimbalzo. La seconda scoperta sarà che fare del volo stazionario contro 170 km/h di vento è estremamente difficile se non impossibile se non si dispone di strumenti sofisticati come Zander o meglio ancora SeeYou Mobile in pagina di centraggio con una scala di due o quattro km. In effetti la più piccola differenza di rotta rispetto al vento ti fa derivare di svariati chilometri in pochi secondi ed il ritorno è assai doloroso! Impiegheremo 3h30 per fare questi 230 km.

IL SALTO DI BIDONE

Il lato positivo delle anomalie meteorologiche è che abbiamo potuto vivere ripetutamente la nascita e lo sfruttamento intenso fino a notte di straordinari e bellissimi salti idraulici (quello che ho battezzato il *Salto di Bidone* per analogia con la scoperta di questo scienziato torinese del XIX° secolo) e finalmente, non essendo stressato dal cronometro, ho avuto l'immensa fortuna di poter verificare due ipotesi:

1) la conversione dell'energia esiste, abbiamo potuto vedere il ven-





to calare da 60 km/h ad 1 km/h in pochi chilometri:

2) il fronte del salto non ha alcuna relazione diretta con l'orografia (spesso girato di più di 30° con rotazione antioraria fra l'asse del fronte e la linea di cresta, con esistenza fino a 200 km all'interno della pianura per andare ben oltre la linea di cresta in territorio cileno). Ho anche potuto verificare che il bordo d'attacco del cirrostratus ondulatus che materializza il salto non è una linea continua come lo è quella di una lenticolare di rimbalzo, ma un insieme di punte lunghissime e strettissime che lo fanno assomigliare ad un gigantesco pettine. Quest'ultimo aspetto mi era già apparso in occasione di voli precedenti ma non ho mai avuto la possibilità di toccare questi pettini con le mie ali (intorno ad 8.000 m). Questo fenomeno meteorologico merita più di un paragrafo in questa rubrica e intendo approfondirlo in modo specifico in un prossimo numero.

ESPERIMENTI

La verifica della prima ipotesi ha avuto luogo il 5 gennaio in occasione di un triangolo di 1.200 km dichiarato, metà verso Sud poi metà verso Nord. Mentre nella prima parte a Sud il vento era di circa 100 km/h senza alcuna formazione di nubi a livello superiore (solo rotori, alcuni dei quali fino a 6.000 m). l'inizio della metà Nord veniva caratterizzato da un calo della velocità del vento intorno a 50-60 km/h a Nord di Bariloche e poi 40-50 km/h a Nord di San Martin. Da questo punto, la lettura del cielo diventava assai più complessa, un salto idraulico sembrava iniziasse a nascere: cirrostratus in formazione a partire di una linea ben definita, uno pseudo bordo d'attacco, una copertura nuvolosa che si estendeva sottovento, con una densità tale che la pianura diventava nera su centinaia di chilometri.

La foto 14. scattata intorno alle ore 18 da 5.500 m. 80 km a Sud di Zapala guardando verso Nord, dimostra chiaramente l'esistenza

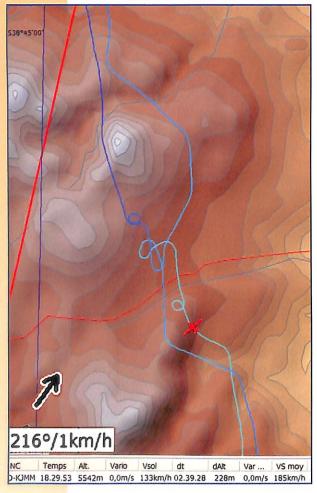
di due sistemi dinamici: classici rotori d'onda di rimbalzo (quelli più bianchi al livello inferiore), un rotore grigio non ben definito che sembra girare al contrario al centro dell'immagine, conseguenza di un gradiente di vento negativo e dunque testimone di un probabile salto idraulico, lenticolari di rimbalzo ben identificate con bordo d'attacco e bordo d'uscita ben definiti e materializzazione della sinusoide al livello medio, ed infine cirrostratus del salto di Bidone al livello superiore verso 8.000-10.000 m il cui bordo d'attacco è a forma di pettine con lingue molto strette, lunghe diversi chilometri, senza bordo d'uscita, che può estendersi fino all'Atlantico.

Sotto vento alla Sierra di Catan Lil. osservo che il vento cala a 10 km/h poi a 1 km/h per diversi minuti (fig. 3), e non può dunque essere un errore di calcolo dello Zander! Una rapida ricerca ed il vario si eccita. Splendido, abbiamo trovato il cuore del salto idraulico, laddove tutta l'energia cinetica si converte in energia (geo)potenziale, finalmen-

Foto 15.
Di ritorno
nel sottovento
della Sierra
di Catan Lil,
il cirrostratus
del salto
idraulico sta
inghiottendo
la lenticolare
di rimbalzo

Il 28 dicembre.
Il sistema
ondulatorio sta
nascendo con
vento da Sud
fra Esquel
e Maiten;
le nubi sono
ancora
semitrasparenti





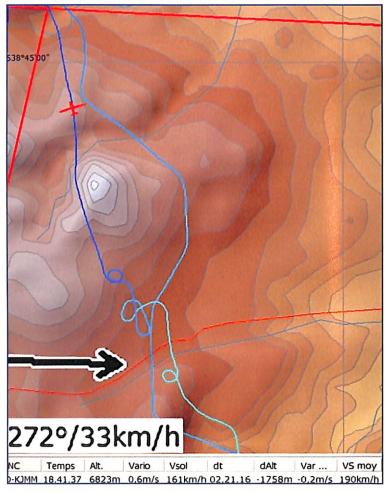


Fig. 3. Il 5 gennaio, contatto con il cuore del salto di Bidone: vento 1 km/h a 5.500 m Fig. 4. Viaggio dentro il fronte del salto di Bidone: vento debole 33 km/h a 6.800 m

15 gennaio: 5.000 m al traverso di Chapelco, 10 min. prima della notte

te la prova che aspettavo da anni! Il resto del volo all'interno del fronte del salto, con un vento di soltanto 35 km/h (fig. 4) è una delizia per gli occhi ed un delirio per la mente, a parte il fatto che il punto di virata si trova 30 km sottovento del bordo d'attacco del salto. Andare girare alla sua verticale significherebbe passare dal paradiso all'inferno. La base della nube si abbassa sottovento con probabilmente pioggia e neve, questo non è per me! Al ritorno, la base del cirrostratus del salto è scesa sino ad inghiottire le lenticolari di rimbalzo e la totalità della nube sta crollando verso la pianura, vedi foto 15 scattata intorno alle 19:35 da 7.000 m guardando verso Sud al traverso del pilone di Loncopuhé.

Ne approfitto per verificare la seconda ipotesi e sfruttare il regolamento FAI che permette di girare al di là del punto a qualunque distanza purché l'aliante si trovi in un settore di 45°. Passo alla verticale del lago Caviahué, praticamente alla verticale della cresta della catena andina e mi trovo dunque in un sistema dinamico che non ha alcuna relazione diretta con il rimbalzo di sottovento, que-



sta ipotesi sarà verificata in occasione di ogni volo effettuato nel salto di Bidone.

Fine della prima parte. Nel prossimo numero la conclusione con il racconto di un avventuroso recupero da un fuoricampo a dir poco inusuale, e approfondimenti sull'uso dell'ossigeno).



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 Incocca, tende, scaglia.



Arcus by Schempp Hirth





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



In volo con i grifoni

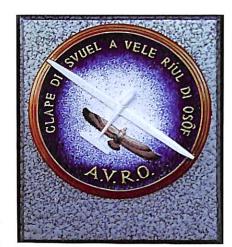
Vincenzo Pedrielli

vincenzopedrielli@gmail.com

I primo Raduno Internazionale d'Alianti d'Epoca intitolato a Ugo Zannier si è svolto presso l'aviosuperficie Nino Pittini di Rivoli di Osoppo dal 5 al 13 Giugno scorso.

Ugo Zannier, pilota militare e Medaglia d'Oro al valore, caduto durante la guerra di Spagna, dell'Associazion effettuò nel 1933 un volo della e Volovelistica durata di parecchie ore con il suo aliante autocostruito decollando dal Monte Cuarnan a 1.382 metri.

> Il raduno si è svolto presso la sede dell'Associazione Volovelistica Rivoli di Osoppo (AVRO) organizzatrice dell'evento, la cui favorevole posizione geografica ha



consentito ai partecipanti di sfruttare le ottime possibilità di veleggiamento della zona.

Dal campo volo situato ai piedi delle Alpi Giulie nelle vicinanze del Monte Cuarnan, sono stati raggiunti in breve gli splendidi scenari alpini del Massiccio del Canin ad Est, e del Coglians più a Nord, ideali per lo sviluppo delle correnti ascensionali.

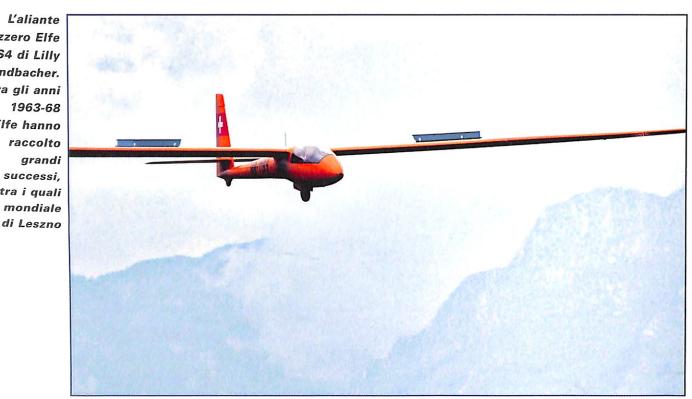
I GRIFONI

Molto apprezzata da tutti i piloti la particolarità del territorio che, partendo dalla pianura, in pochi minuti permette di raggiungere montagne alte oltre 2.000

L'aliante svizzero Elfe S4 di Lilly Grundbacher. Tra gli anni 1963-68 gli Elfe hanno raccolto grandi successi, tra i quali il mondiale

II logo

Rivoli di Osoppo





metri. Per non parlare poi dell'esperienza unica di alcuni piloti di trovarsi in volo con i grifoni che, nient'affatto spaventati, hanno veleggiato a poca distanza



Un grifone condivide la nostra termica



dall'aliante. I grifoni sono presenti in quest'area grazie al progetto di ripopolamento della Riserva Naturale del lago di Cornino, progetto che a tutt'oggi ha già dato ottimi risultati, creando una popolazione di oltre settanta individui.

Questo primo raduno Internazionale ha richiamato piloti appassionati di volo a vela storico, provenienti da Svizzera. Germania e Francia, molti dei quali hanno dovuto viaggiare con il loro carrello a rimorchio per 10 o 12 ore. Ciononostante hanno asserito che n'è valsa la pena, sia per le ottime condizioni di volo sia e soprattutto per la calorosa accoglienza e la genuina generosità di tutti i soci del club AVRO.

Trasparenze
e linee
raccordate
per l'Hutter
28: 12 metri
d'apertura
alare per 175
kg di massa



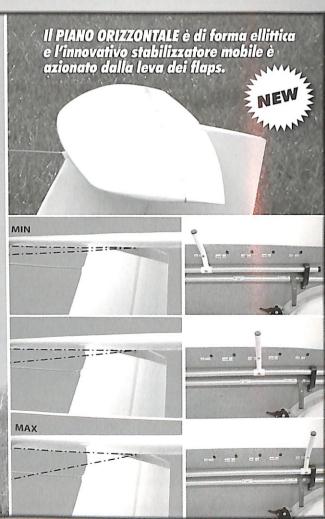
Lo Schleicher Ka-6 di Uwe Morgenstern, in condizioni strepitose

METEO VARIABILE

La Meteo non è stata molto favorevole, poiché si è volato 4 giorni su 8, ma l'intraprendenza degli organizzatori del Club AVRO ha creato alternative che hanno fatto dimenticare i capricci di Giove Pluvio. Prima una visita alla città di Udine, poi un'altra alla Pattu-







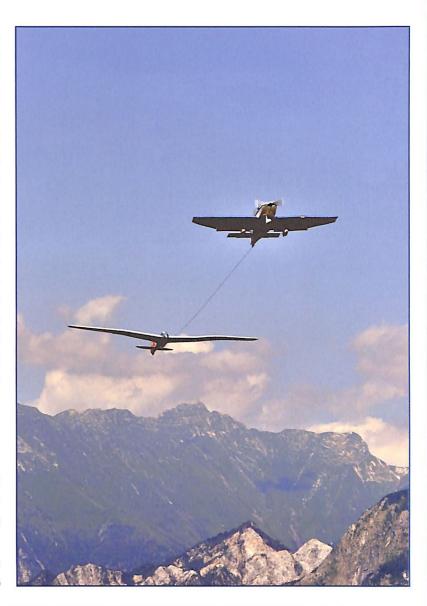
glia Acrobatica delle Frecce Tricolori a Rivolto, quindi la Riserva Naturale del Lago di Cornino, più altre puntatine di carattere enogastronomico, hanno riempito al meglio le giornate perturbate escludendo così ogni possibilità di annoiarsi.

Purtroppo il cattivo tempo ha scoraggiato un paio di alianti provenienti dalla Repubblica Ceca ed è mancata inoltre, anche in questa manifestazione, la presenza di alianti italiani, rappresentati unicamente da Massimo Stucchi con il suo Ka-6. Eventi così piacevoli meriterebbero maggiore attenzione da parte dei nostri connazionali proprietari di alianti vintage. A parte l'inconveniente del tempo sfavorevole, il raduno si è concluso con pieno successo e soddisfazione sia per gli organizzatori che per i partecipanti, tutti d'accordo a rincontrarsi nel 2011. L'intenzione dei soci del club di volo a vela AVRO è di creare un'alternativa ai raduni già consolidati di Pavullo e quindi di mantenere un ritmo biennale.

ALIANTI SOTTO L'OCCHIO DELLE TELECAMERE

Gli alianti d'epoca, in tutto una dozzina, sono stati ammirati da parecchi visitatori e sono stati ripresi dalle telecamere di Rai Tre Regione, che ha mandato in onda un simpatico servizio sulla manifestazione.

Il biposto Kranich II-B dello Svizzero Werner Roth ha portato in volo parecchie persone, che hanno potuto



Un Robin traina il bellissimo Moswey III



A bordo
del biposto
Kranich II
ci sono
Werner Roth
e Franco
Maroadi

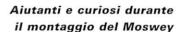


La cena di chiusura

3

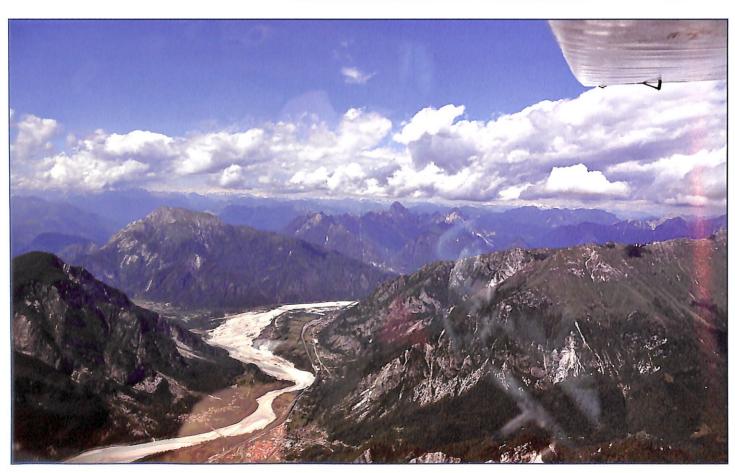
così ammirare la bellezza e la particolarità del paesaggio Carnico. Altri passeggeri hanno volato con il Ka-7 insieme allo Svizzero Bernard Duvanel, sempre presente a molti raduni di alianti d'epoca in Europa. L'Huetter 28 del Tedesco Werner Kalusa è stato fotografato in ogni suo particolare da molti aeromodellisti, desiderosi di costruire un modello in scala in tutto e per tutto simile all'originale.

Da notare inoltre l'elegantissimo Moswey III dello Svizzero Fritz Zbinden, monoposto in legno e tela del 1948, il restauratissimo A-60 Fauconnet del France-





Vista sulla valle del Tagliamento



Il Moswey III era la Rolls-Royce del volo a vela: costruito con grande precisione e ottima manodopera, nell'ala ci sono ben 45 centine (in media sono due dozzine). 14 metri l'apertura alare



se Pascal Lyautey, l'Elfe S4 della signora Svizzera Lilly Grundbacher, pilota rappresentante del gentile sesso, per non parlare dell'ormai famoso Ka-6 "Stradivari" dell'amico tedesco Uwe Morgenstern.

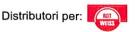
Oltre al volo vanno ricordate le serate trascorse in allegria insieme ai soci AVRO in un'atmosfera di sin-

cera amicizia e bagnate da un generoso... e abbondante vino locale.

Sono sempre dell'opinione che un raduno internazionale di alianti d'epoca, oltre ad offrire opportunità di volo, sia un momento d'incontro fra persone che condividono la stessa passione per gli alianti e la loro storia.



www.theaerodyne.com prodotti al servizio del Volo a Vela.











Marina Vigorito Galetto

Foto di Vittorio Valesio e Aldo Cernezzi

I World Air Games a Torino Gara o air show?

Il Sunseeker II
in tournée
europea.
È in grado
di decollare
e sostenersi
in volo grazie
al motore
elettrico
alimentato
da pannelli
fotovoltaici

Panoramica
dell'aeroporto
e delle tribune,
dopo
l'atterraggio
degli alianti
impegnati
nel Grand Prix

I 1° giugno 2007 l'Italia ha vinto la procedura di aggiudicazione dei World Air Games edizione 2009, un evento che include tutti gli sport dell'aria, dall'acrobazia a motore al volo a vela, elicotteri, paracadutismo, deltaplano, parapendio, mongolfiere, dai palloni a gas all'acromodellismo, dagli ultraleggeri ai velivoli sperimentali.

A Torino erano presenti circa 300 atleti da 40 nazioni di tutto il mondo. Si tratta nato come una sorta di olimpiade dell'aria, ma che, nella ricerca della massima visibilità mediatica, si è trasformato in qualcosa a metà tra la competizione e la manifestazione aerea. Lo sforzo organizzativo e l'impegno finanziario sono enormi, ma evitando certe ingenuità ed affidandosi a persone veramente esperte di cose aeronautiche, forse nel futuro la FAI potrà davvero creare un prodotto

nuovo, adatto a pubblicizzare e promuovere gli sport dell'aria. Questo è infatti l'obiettivo primario di un evento del genere, che purtroppo non è stato traguardato per una serie di circostanze negative, non ultima la crisi globale che ci ha colpito nell'ultimo anno.

EVENTI COLLATERALI

La bella cerimonia di apertura si è svolta in Piazza San Carlo, nel centro di Torino, preceduta dalla



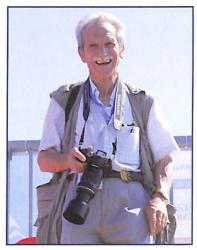




sfilata degli atleti. La cerimonia di chiusura, molto più semplice, si è tenuta al termine delle finali di tutti gli sport presso l'Aeroporto Torino-Aeritalia, seguita da un Air Show.

Nel corso della settimana erano previste una serie di manifestazioni collaterali, culturali e d'intrattenimento incentrate sul volo, fra cui una rassegna di film aeronautici, mostre tematiche, convegni a carattere aeronautico, concerti con richiami al mondo del volo, oltre ad una copertura televisiva di circa 12 ore. Peccato che tutto questo non sia stato pubblicizzato in modo adeguato.

Quasi tutte le competizioni delle dieci discipline aeronautiche FAI, rappresentate nei WAG, si sono svolte sull'aeroporto di Torino Aeritalia. Durante i fine settimana c'è stata una discreta affluenza di pubblico, ma durante la settimana la gente era al lavoro, quindi l'affluenza non era significativa. La spettacolare gara di palloni ad aria calda si è svolta su una sede distaccata, a



Passaggio radente col Diana 2 da parte di Sebastian Kawa, campione WAG 2009

Vittorio Valesio, fotografo affezionato alla rivista Volo a Vela





Emozioni e meraviglia per la gara di acrobazia in aliante

Mondovì. Parapendio e deltaplano erano distaccati ad Avigliana sul Lago Grande, mentre la gara di aeromodellismo Indoor Aeromusical si è tenuta al Palaruffini di Torino. Eltalia può essere veramente soddisfatta del risultato finale, con il primo posto nel medagliere, seguita da Francia e Spagna.

IL GRAND PRIX DEGLI ALIANTI

La gara di volo a vela era tipo Grand Prix, con alcune modifiche volute dalla FAI comuni a tutte le dieci discipline aeronautiche presenti. Quattro giorni di qualificazioni su sei disponibili, poi i primi 6 volano la finale, partendo da zero punti. La maggior parte dei piloti non ha gradito questo nuovo regolamento, valido solo per i World Air Games, perché il fattore fortuna è troppo determinate. Il Direttore di Gara era il Presidente della FIVV Leonardo Brigliadori, coadiuvato da Roland Stuck, membro del Bureau dell'IGC e "papà" del Grand Prix. Il Giudice di Gara era Bob Henderson, Presidente dell'IGC. I piloti avevano uno slot di circa un'ora per partire e poi un altro slot per rientrare. Questo era piuttosto frustrante, perché non sempre le condizioni erano tali da avere l'aggancio in partenza. Il traguardo di partenza era remoto, non sulla verticale del campo, così come quello di arrivo. Purtroppo non si poteva fare diversa-



Il volo di un delta seguito da uno stormo di oche



mente per garantire la sicurezza e la compatibilità con tutte le altre discipline, ma questo ha tolto la spettacolarità della gara tipo Grand Prix, che prevede appunto la partenza e l'arrivo sulla verticale del campo. I temi sono stati sempre abbastanza lunghi da garantire le tre ore previste per il volo a vela e far rientrare gli alianti a Torino nel lasso di tempo previsto dallo slot dopo aver tagliato il traguardo remoto posto nei pressi dell'aviosuperficie di Cumiana, scelta in quanto garantiva un atterraggio sicuro per arrivi tardivi o anticipati e un

rientro in volo per coloro che lo desideravano, appena finita ogni attività sull'aeroporto di Torino.

SELEZIONE E FASE ELIMINATORIA

Degli undici piloti in gara ben nove sono campioni del mondo, tra cui Giorgio, e uno campione europeo. Stefano, quindi il livello era davvero elevatissimo. Questo è infatti il criterio di selezione per i WAG voluto dall'IGC, la commissione internazionale del volo a vela. Prima sono invitati i campioni del mondo in carica, poi quelli degli anni precedenti e poi



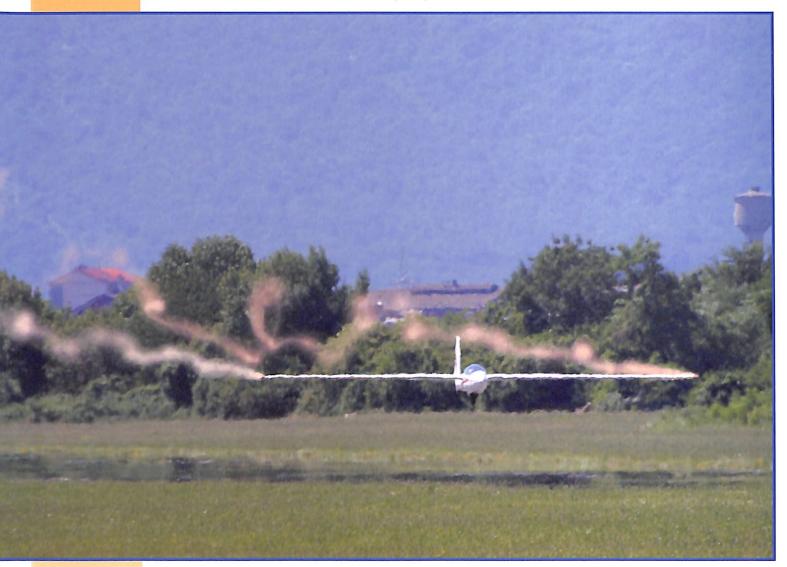
Due arrivi di un aliante che scarica la zavorra d'acqua



i campioni europei. La nazione ospitante ha diritto ad un posto, e lo scorso anno Giancarlo si è guadagnato il diritto a partecipare ai WAG, arrivando secondo al Grand Prix di qualificazione di Torino, valido come test event.

Alla fine delle quattro giornate di qualificazione il nostro Giancarlo Grinza era primo, ma la regola vuole che i primi sei volino la finale su una manche secca, ripartendo da zero punti. Per la finale si sono qualificati Sebastian Kawa (Polonia). Ronald Termaat (Olanda). Michael Buchtal (Germania). Chip Garner (USA) e i nostri Giancarlo

Adrenalina per l'acrobazia a motore





un fuoricampo.

VISIONE IN DIRETTA

Grinza e Giorgio Galetto. Purtroppo Stefano Ghiorzo, terzo italiano in gara, ha danneggiato il suo Diana durante un fuoricampo terminando anzitempo la sua gara.

Anche l'altro pilota polacco in gara ha danneggiato il secondo Diana in

VISIONE IN DIRETTADa terra era possibile seguire i

Da terra era possibile seguire i piloti grazie ad un sistema live di trasmissione dati via satellite, che ha funzionato generalmente molto bene. Le immagini erano trasmesse su uno schermo nell'aula briefing dedicata al volo a vela. ma purtroppo per un problema tecnico non sono state trasmesse sul grande schermo posto di fronte alle tribune nell'area destinata al pubblico.

La giornata finale è stata caratterizzata da un tempo non eccezionale, che ha reso difficile la vita al

La visualizzazione su grande schermo della gara volovelistica GP

L'impronta dei WAG

Aldo Cernezzi

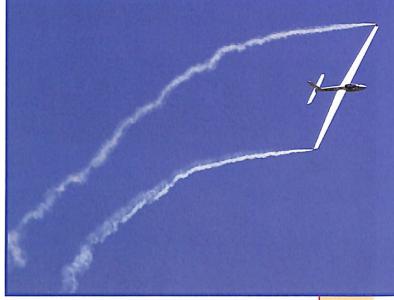
Questi World Air Games rappresentano per l'Italia una vittoria contro le difficoltà create dalla burocrazia, dalla crisi economica, dalla mancanza di cultura e passione aeronautica della nostra società. Erano in tanti a temere che, con qualche mese d'anticipo sull'evento, il comitato organizzatore avrebbe alzato bandiera bianca soccombendo alla mancanza di fondi. I finanziamenti raccolti dagli sponsor principali si erano infatti dimezzati rispetto agli accordi di massima sottoscritti con largo anticipo. Complimenti di cuore a chi ha lavorato duramente per l'organizzazione.

Se devo guardare ai WAG da un'altra prospettiva, quella della FAI che cerca un veicolo per dare visibilità globale agli sport aeronautici, be' non posso fare a meno di pensare che questi WAG non se li "è filati" nessuno. L'impronta è stata leggera, impressa timidamente nella sabbia in una giornata di vento, deformata e irriconoscibile. Trasformati da quanto avrebbe dovuto essere un'ambiziosa Olimpiade per gli sport aerei, tenuti fuori dallo stes-

so CIO che riconosce invece il gioco del *bridge*, per diventare un grande evento mediatico anche a costo di sacrificarne il valore agonistico, il risultato dei World Air Games mi pare più vicino a una sagra. In aeroporto il sabato, con le finali di tutte le specialità, c'era una quantità di visitatori inferiore a quella di una qualunque festa di paese.

La visibilità sugli organi di comunicazione, ben più importante della presenza in aeroporto, è stata deludente: tra i grandissimi successi va senza dubbio citata la trasmissione quotidiana di uno "speciale" televisivo di RaiSport su RaiDue. Il canale Due della TV di Stato aveva già dato più volte in passato segnali di tangibile interesse verso il mondo dell'aviazione sportiva, probabilmente grazie a legami politici. Ma non si può fare a meno di notare che questo appuntamento, interessante e di valore informativo, non è stato promosso presso il pubblico generale, che l'ha quindi ignorato.

A mio parere, qualcuno si è dimenticato che non basta creare un evento e stringere accordi per la sua trasmissione pubblica; occorre infatti informare gli spettatori che esiste questa opportunità di spettacolo e divertimento, e che



Pietro Filippini durante l'armoniosa e prestazione che gli è valsa il titolo di campione dei WAG 2009

la visione è altamente desiderabile. Si tratta di un'impresa non facile e certamente molto costosa, ma tralasciarla significa sprecare ciò che è stato speso per realizzare la trasmissione. Il programma TV è passato in sordina mentre quasi nessuno se ne accorgeva.

Molte delle specialità in gara erano puramente dimostrative, come la premiazione degli aeromobili restaurati o di costruzione amatoriale (dei quali uno non ha nemmeno volato, per mancanza di documentazione adeguata). Altre erano state create appositamente per questo tipo di eventi, come le strisciate con un piede sull'acqua da parte dei paracadutisti, o le gare di slalom in discesa su una collina per il volo libero. Oltre alle considerazioni di fruibilità mediatica, ha certamente influito anche la giustissima ambizione di chiudere con un bilancio di "zero incidenti", per salvaguardare l'immagine dello sport aereo.

Le competizioni più vicine alla realtà erano per le mongolfiere, con 27 palloni in decollo dalla zona di Mondovì, una delle rarissime basi europee di alto livello per questo affascinante tipo di volo; l'acrobazia sia a motore sia in aliante, quest'ultima interpretata alla perfezione dal nostro Pietro Filippini che ha saputo cogliere lo spirito ludico e artistico del contesto; e il GP degli alianti. A questi ultimi è mancato solo di poter essere resi visibili... Lo schermo con l'ottimo tracking in tempo reale era relegato al chiuso nella stanza riservata alle autorità; si poteva altrimenti seguirlo con lo streaming via Internet, arricchito dall'eccellente commento audio (solo in lingua inglese) condotto da Shaun Lapworth con il contributo in studio di Giorgio Marchisio (task-setter) e di Stefano Ghiorzo, rimasto appiedato dal suo Diana 2 per un fuoricampo.

Personalmente, spero che la FAI voglia riconsiderare la formula di gara riportandone il contenuto agonistico al centro dell'attenzione, e che si comprenda la necessità di investire sulla propaganda dell'evento.



Sul podio i tre piloti del GP: Kawa, Galetto e Termaat



Pietro Filippini ha vinto la gara di acrobazia



I delegati FAI Henderson e Stuck a colloquio con **Ronald Termaat**

al termine della

finale GP

task setting, gestito da Giorgio Marchisio. Sull'ultimo pilone Sebastian, Ronald e Giorgio avevano la stessa quota, ma grazie al suo Diana Sebastian ha potuto planare meglio. Ronald lo ha seguito ed è arrivato per primo sul traguardo finale, ma per sua ammissione non ha mai guardato l'altimetro e questo lo ha portato a tagliare il traguardo circa 60 metri sotto il limite, quindi ha avuto 3 minuti di penalità. Giorgio è stato più attento, non si è fatto distrarre dal Diana di Sebastian e ha tagliato il traguardo con la giusta quota. Quindi alla fine Sebastian è risultato primo, Campione dei WAG specialità volo a vela e Medaglia d'Oro, Giorgio medaglia d'Argento e Ronald medaglia di Bronzo. Quarto il bravissimo







L'esibizione acrobatica in coppia di due piloti di paramotore

Giancarlo, quinto Michael Buchtal e sesto Chip Garner.

AIUTO DECISIVO

Un plauso agli amici dell'Aeroclub di Torino, che non erano direttamente coinvolti nell'organizzazione generale, affidata a persone estranee al mondo aeronautico. Il loro aiuto, e in particolare quello del Presidente dell'AeC Torino Angelo Moriondo, è stato decisivo per risolvere i piccoli e grandi problemi che abbiamo dovuto affrontare. Un grazie particolare da parte di tutti i piloti a Sara, la segretaria dell'AeC Torino, sempre gentile, disponibile e sorridente.

Adesso ci chiediamo tutti quale sarà il futuro dei WAG. ■



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

NOTIZIE dai CLUB

Volo a Vela dà spazio alla pubblicazione di notizie riguardanti le attività dei club locali. Vi preghiamo di farci pervenire brevi note o articolini su qualunque iniziativa si svolga a livello locale, quali: giornate aperte, effettuazione degli esami per la licenza di pilota, piccole gare amichevoli, feste e ricorrenze, sviluppo di programmi di "secondo periodo", conferenze, serate a tema, acquisto di nuovi mezzi, ristrutturazioni ecc. Quando possibile, completate il testo con una o due foto significative. Per svolgere con regolarità questo semplice compito, suggeriamo ad ogni club di nominare un responsabile della comunicazione.
Intendiamo con questo arricchire la vostra rivista di un più forte legame con le realtà locali, anche minori, e stimolare il sorgere di un più vivo spirito d'iniziativa. Saremmo felici di poter trarre la conclusione che le associazioni volovelistiche sono in fermento. Nessuna notizia è troppo "piccola" per queste pagine. Fateci sapere tutto quello che "bolle in pentola"!

Stage a Rivoli di Osoppo

Volovelisti dall'Austria e dalla Germania

Francesco Rizzani www.avro.it

Dal 21 al 28 marzo 2009 presso l'Associazione Volovelistica di Rivoli di Osoppo si è svolto uno stage di volo in aliante che ha visto la partecipazione di un folto gruppo di piloti provenienti da Austria e Germania.

Da segnalare in particolare la presenza di Alexander Mueller, pilota tedesco di valore internazionale, con l'EB28, ragguarde-vole per prestazioni e per dimensioni, a partire dall'apertura alare di ben 28 metri, alla struttura in fibra di carbonio e kevlar, al motore retrattile da 60 HP che ne rende possibile il decollo





autonomo, fino al rateo di planata di ben 65 a 1. L'aviosuperficie "Nino Pittini" di Rivoli di Osoppo è stata scelta per la favorevole posizione geografica che ha consentito ai partecipanti di sfruttare le ottime possibilità di veleggiamento che la zona offre già ad inizio primavera quando le aviosuperfici alpine più settentrionali si presentano ancora innevate. Dal campo infatti, situato ai piedi delle Prealpi Giulie, gli alianti hanno potuto raggiungere gli splendidi scenari alpini ai confini con la Slovenia e l'Austria, ottimi trampolini di lancio per impegnativi percorsi verso Ovest. I piloti hanno potuto sorvolare anche il Parco delle Dolomiti Friulane, dove spesso è possibile termicare con i grifoni, curiosi compagni di volo, di casa in tale ambito, grazie al vicino centro di ripopolamento del Cornino.

L'aliante Binder EB-28, ispirato all'ASH-25 ma con ali allungate, profili differenti, e fusoliera identica all'Eta



Le infrastrutture dell'aviosuperficie, caratterizzate da una confortevole club house per i briefing pre-volo, attrezzata con cucina, docce e servizi, hanno rappresentato un sito ideale per accogliere nel migliore dei modi il gruppo di piloti, che

hanno manifestato l'intenzione di ritornare nuovamente a Rivoli di Osoppo, facendo diventare lo stage di marzo un evento ricorrente in grado di attrarre ogni anno un sempre maggior e più qualificato numero di volovelisti europei.

II Raduno alianti motorizzati VDS



Aviosuperficie di Spessa Po (Pavia) 30 maggio - 2 giugno 2009

Luigi Bertoncini Commissione Volo a Vela VDS FIVV

Si è concluso positivamente il secondo Raduno Volovelistico VDS all'aviosuperficie **Cascina Speziana** gestita dalla famiglia Corbellini.

Seppure in condizioni diverse ogni giorno, sono state volabili tutte le quattro giornate disponibili con esplorazione delle



colline e della pianura, così come degli Appennini con vista sul mar Ligure.

Il gruppo era composto da piloti italiani, francesi, svizzeri con alcune rinunce sia di piloti italiani che stranieri dovute alle previsioni del tempo non incoraggianti. Fortunatamente il tempo si è invece dimostrato clemente pur solo in questa ristretta porzione di Lombardia a Sud del Po.

La Gallery delle foto è disponibile al link: http://www.fivv.org/?cat=30

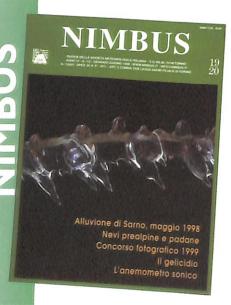
La Cascina "Speziana" con il campo di volo



I fratelli Corbellini accanto al biposto Taurus



Elegante allineamento di alianti VDS



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

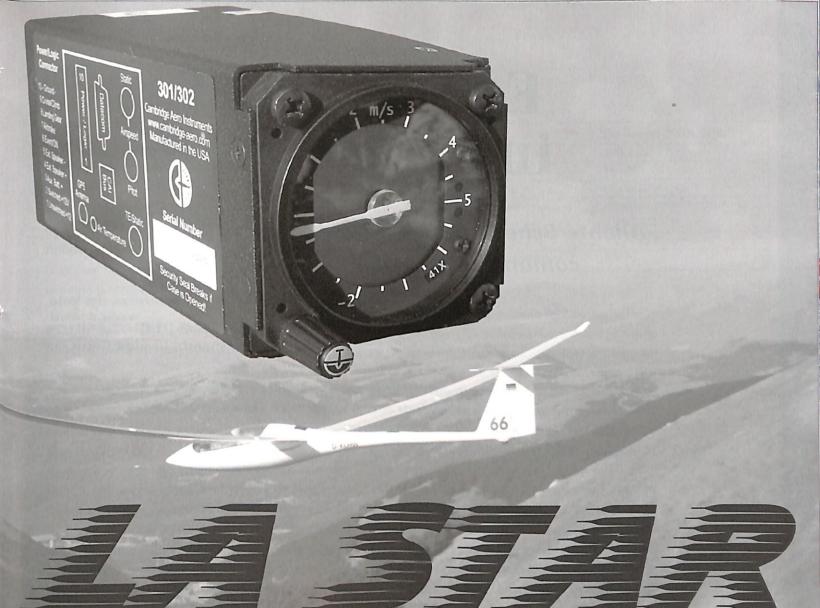
Visita www.nimbus.it: previsioni del tempo, link a siti meteorologici, articoli, tutti i numeri di Nimbus pubblicati, ed il Meteo Shop, vetrina della meteorologia che presenta il nuovo poster "Atlante delle nubi".

Per informazioni:

SOCIETÀ METEOROLOGICA ITALIANA

Via G. Re 86 - 10146 Torino

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



Cambridge Serie 302

Computer di volo - Logger FAI - DDV Vario tutto in uno strumento 57 mm

Vendita, Manutenzione, Installi iche

TEKK Technische Konsultation Keim Würmhalde 1, D-71134 Aidlingen email: kkeim@t-online.de

+49 (0) 7034-6523-13 (Fon) -14 (Fax)

http://www.tekk-home.de

Fuoricampo in montagna

Aliante Schempp-Hirth SHK-1, località Valle Chiara, comune di Pescasseroli - 5 agosto 2006

Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo www.ansv.it

Adattamento di Aldo Cernezzi

Pubblichiamo alcuni ampi estratti dalla lunga relazione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo, istituita nel 1999, relativa all'incidente di volo accaduto il 5 agosto 2006 nel quale ha perso la vita il noto volovelista e istruttore Alberto Bianchetti.

Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV) conduce le inchieste tecniche di sua competenza con "il solo obiettivo di prevenire incidenti e inconvenienti, escludendo ogni valutazione di colpa e responsabilità" (art. 3, comma 1, decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66).

STORIA DEL VOLO

L'aliante I-CIAU, con a bordo il solo pilota, era decollato dall'aeroporto "Ciuffelli" di Rieti alle ore 11:44. Il pilota aveva comunicato ad altri soci dell'Aero Club di appartenenza l'intenzione di raggiungere la zona di Pescasseroli (AQ), per un volo di allenamento con ritorno a Rieti. Durante il volo il pilota si è tenuto in contatto radio con altri piloti che effettuavano percorsi simili al suo.

Dal monte Pizzuto, il volo proseguiva in direzione di Pescasseroli, seguendo una rotta Sud-Est sorvolando il lago di Turano, Nespolo, Tagliacozzo e Capistrello (alle 13:21 circa).

Il pilota proseguiva verso Sud-Est, alternando planate a fasi di virate in spirale per sfruttare le correnti ascensionali in corrispondenza del versante esposto a Sud della Val Roveto. In prossimità del Colle Stazio Pavone, l'aliante guadagnava quota, superando alle 13:41 circa, i 2.750 metri.

Il volo proseguiva verso Est-Sud-Est, riuscendo a

mantenersi al di sopra dei 2.700 m fino alle 13:45 circa, nei pressi del Monte Breccioso, a circa 14 km in linea d'aria da Pescasseroli. Da tale posizione l'aliante iniziava una planata con costante perdita di quota fino a 2.050 metri, raggiunti intorno alle 13:52 circa, 2 km a Sud di Pescasseroli.

Il pilota rimaneva nella stessa zona effettuando virate in spirale, nel tentativo di guadagnare quota, ma ottenendo come risultato l'ulteriore decremento della stessa fino a circa 1.850 m. Alle 13:57 il pilota si dirigeva verso Nord, approssimativamente sorvolando la Strada Regionale 83, che da Pescasseroli conduce al Passo del Diavolo. In questo tratto il pilota incontrava condizioni meteorologiche ancora sfavorevoli, che determinavano un'ulteriore perdita di 380 m di quota in 7 km percorsi.

Il pilota di un altro aliante, in volo nella stessa zona a quota più elevata, ha riportato di aver ricevuto, in orario imprecisato, ma sicuramente successivo alle 13:40, una comunicazione radio del pilota dell'aliante marche I-CIAU, che annunciava la possibilità di dover effettuare un atterraggio fuoricampo avendo perso quota. L'ultima fase del volo è stata osservata da alcuni testimoni.

L'aliante, giunto in località Valle Chiara, ha effettuato alcune virate tra la S.R. 83 e le pendici del Monte Palombo, 3 km circa a Nord di Pescasseroli. Un testimone, posizionato ad Est del fiume Sangro, ha riportato di aver visto l'aliante effettuare alcune virate a bassa quota (a circa 100-150 metri); successivamente, l'aliante si dirigeva verso Sud-Ovest, sorvolando, senza toccarle, le cime di alcune piante, che tuttavia impedivano al testimone in questione di osservare la fase finale del volo e l'impatto.

Altri due testimoni oculari, che stavano percorrendo a piedi la S.R. 83 in direzione di Pescasseroli, hanno riportato di aver osservato l'aliante sfiorare le piante in fase di accentuata discesa ed impattare violentemente il terreno a muso basso.

EQUIPAGGIO DI CONDOTTA

Pilota ai comandi: maschio, nazionalità italiana, 66 anni.

Titoli aeronautici: licenza di pilota di aliante, rilasciata il 13 ottobre 1988, in corso di validità; licenza di pilota privato di velivolo con abilitazione monomotore a pistoni.

Controllo medico: visita medica di prima classe, effettuata il 19 maggio 2006 con giudizio favorevole, in corso di validità.

Nella tabella seguente è riportata l'esperienza di volo maturata dal pilota su alianti. Ad essa si aggiunge l'attività di volo su velivoli monomotore a pistoni, pari a circa 370 ore di volo. Non è stato possibile, per mancanza di dati, ricostruire l'esperienza di volo sullo specifico tipo di aliante: il valore approssimato riportato in tabella (circa 270h) è una stima basata sulle testimonianze di alcuni conoscenti.

| Attività di volo | Ultimi 90 gg | Totale |
|------------------|--------------|---------------|
| Aliante SHK-1 | 6h 26' | circa 270 h |
| Altri alianti | 111h 25' | circa 2.000 h |

DATITECNICI DELL'ALIANTE

Lo Schempp-Hirth SHK-1 è un aliante lungo 6,32 m. con apertura alare di 17 m. massa massima al decollo di 370 kg. Progettato a metà degli anni Sessanta. è interamente costruito in legno e tela. L'impennaggio di coda a è V (V-tail). Il carrello di atterraggio è retrattile; l'aliante può essere equipaggiato con un paracadute di coda (non installato sull'aliante marche I-CIAU).

La velocità di stallo in condizioni di massa massima al decollo è pari a 65 km/h. La velocità di atterraggio raccomandata è compresa tra 75 e 80 km/h.

| Tipo di aeromobile | Schempp-Hirth SHK-1 | |
|-----------------------------------|-------------------------|--|
| Anno e Numero di costruzione | 1966, N° 18 | |
| Marche di immatricolazione | I-CIAU | |
| Certificato di navigabilità | in corso di validità | |
| Ultima ispezione eseguita | ispezione 100h ultimata | |
| | il 19/07/2006 | |
| Ore di volo totali | 1.914h 24' | |
| Ore di volo dall'ultima ispezione | 6h 14 | |

L'esame della documentazione tecnica dell'aliante ha evidenziato che lo stesso era stato oggetto di estesi lavori di riparazione, conclusi il 19 luglio 2006, necessari per ripristinare l'efficienza della macchina, dopo alcuni anni di inutilizzo; i lavori sono stati eseguiti da una ditta certificata e l'aliante aveva superato favorevolmente la visita tecnica per la riconvalida del certificato di navigabilità da parte dell'ENAC.

METEO

Il bollettino METAR relativo a Rieti delle 09.00 UTC indica la presenza di un vento di 4 nodi proveniente da 300°, cielo sereno e visibilità superiore ai 10 km (CAVOK), temperatura 22°/10°, QNH 1010. Non sono disponibili dati meteorologici locali relativi all'area in cui si è svolta l'ultima parte del volo. I testimoni oculari, sentiti il giorno successivo, non ricordano la presenza di vento significativo.

REGISTRATORI DI VOLO

Il pilota aveva con sé a bordo dell'aliante due strumenti in grado di registrare dati di posizione e quota: un navigatore tipo GPS III Plus della Garmin, e un vario-GPS tipo IQ Compeo della Bräuniger.

Il Garmin GPS III Plus è un navigatore GPS a 12 canali progettato per applicazioni terrestri e marine. Tale strumento ha registrato, con una frequenza di 25 secondi, il tempo e le coordinate dei punti sorvolati. Il Bräuniger IQ Compeo è uno strumento combinato, basato su un ricevitore GPS a 16 canali, che calcola e fornisce al pilota numerose informazioni, quali la velocità di salita/discesa (variometro), la velocità al suolo e all'aria, la quota e la direzione di volo, la direzione e l'intensità del vento. Lo strumento è dotato di una funzione di registrazione dei dati del volo secon-





Il relitto era in mezzo al campo, la prua orientata per 240°. L'impatto è stato assorbito quasi interamente dall'abitacolo

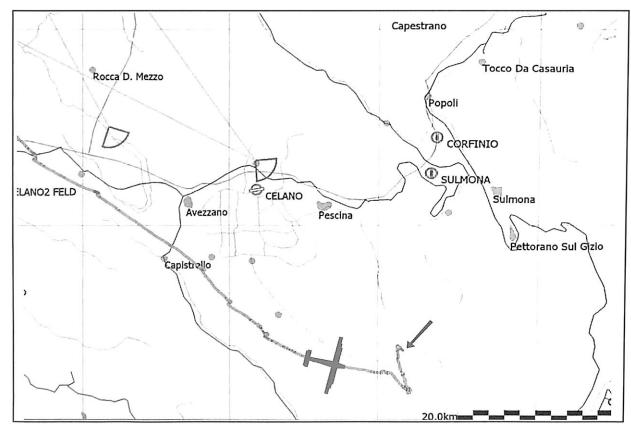
do una frequenza di campionamento variabile tra 1 e 30 secondi, nel caso specifico selezionata pari a 6 secondi.

Lo strumento ha continuato a registrare fino alle 14:31:23, ma l'ultimo dato acquisito regolarmente è stato registrato alle 14:04, in quanto il successivo non rispetta la frequenza di campionamento (8 secondi invece di 6), e quelli ancora successivi sono stati acquisiti ogni 42/43 secondi, senza variazione di posizione. Le coordinate registrate dalle 14:05 in poi corrispondono ad uno stesso punto molto spostato ad Est (circa 250 m) rispetto a quello di ritrovamento dell'aliante. Nella tabella in allegato B sono riportate le coordinate e le quote registrate dai due strumenti a bordo dell'aliante.

ESAME DEL RELITTO

L'aliante ha impattato il terreno in corrispondenza di un campo non coltivato, presumibilmente adibito a pascolo, delimitato ad Ovest da alberi alti circa 15 metri disposti lungo il corso del fiume Sangro e ad Est dalla S.R. 83. Gli alberi distano mediamente 120 metri dalla sede stradale, che è in posizione più elevata rispetto al fiume, onde per cui il campo risulta in pendenza nella direzione da Est (più basso) ad Ovest. A Nord e Sud il prato è limitato da arbusti e cespugli. Il terreno è abbastanza compatto e regolare con presenza in superficie di qualche sasso di media pezzatura. La presenza di alberi lungo il corso del fiume Sangro riduce fortemente la lunghezza effettivamente disponibile per atterraggi con dire-

Il pilota ha
perso quota
nella zona
di Pescasseroli,
per poi
dirigersi verso
il Passo
del Diavolo
e tentare
l'atterraggio



zione di volo da Est verso Ovest, anche se, essendo il campo in salita in tale direzione, la corsa di decelerazione risulterebbe più corta.

I resti dell'aliante sono stati rimossi pochissime ore dopo l'incidente, prima del sopralluogo operativo effettuato dai tecnici investigatori dell'Agenzia. Dall'esame delle fotografie scattate sul posto nell'immediatezza dell'evento, dall'osservazione delle tracce al suolo prodotte nell'impatto ancora presenti il giorno successivo (nel tardo pomeriggio la zona dell'incidente era stata interessata da precipitazioni a carattere temporalesco) nonché dall'osservazione del relitto si evince quanto segue:

- la prua del relitto era orientata per 240° circa:
- l'impatto finale dell'aliante è avvenuto con un assetto picchiato, tale per cui le tracce di impatto sono limitate alla sola area in cui il musetto ha violentemente urtato il terreno; dopo l'urto non vi è stata traslazione sul terreno;
- al momento dell'urto, l'attacco posteriore della semiala sinistra ha ceduto, consentendo il movimento in avanti della estremità alare, che si è danneggiata nel contatto con il terreno; i diruttori erano molto probabilmente estratti;
- gli strumenti di bordo (indicatore di velocità, variometro e bussola) hanno subito gravi danni, ma le accelerazioni dovute all'urto non sono state di entità tale da provocare il bloccaggio dei cinematismi interni o da lasciare tracce quali, ad esempio, impronte degli indicatori sul quadrante: non è dunque possibile ricavare dagli strumenti indicazioni circa velocità, rateo di discesa e prua all'impatto.

Sulla base delle evidenze disponibili si ritiene che l'aliante fosse efficiente prima dell'ultimo volo e non vi sono evidenze che siano intervenute avarie o guasti prima dell'impatto al suolo.

MEDICINA E PATOLOGIA

Il pilota era in buone condizioni fisiche al momento del decollo.

Non sono emersi elementi (comunicazioni radio, condotta del volo, ecc.) che possano far ritenere che il pilota abbia avuto un malore al momento dell'incidente.

Gli esami autoptici hanno attribuito il decesso agli esiti delle lesioni politraumatiche subite nell'impatto.

ASPETTI RELATIVI ALLA SOPRAVVIVENZA

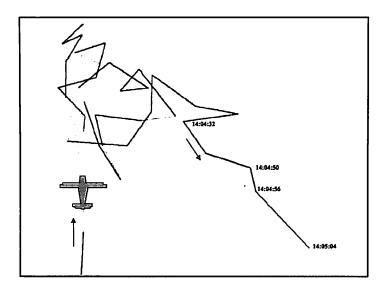
L'aliante ha impattato il terreno a muso basso, ad una velocità presumibilmente prossima o superiore a quella di atterraggio; l'angolo di impatto è stato di entità tale da impedire la traslazione dell'aliante sul terreno, ma non sufficientemente elevato da provocarne il ribaltamento. Conseguentemente, l'energia cinetica posseduta dall'aliante è stata completamente ed esclusivamente assorbita dalla deformazione della struttura della fusoliera anteriore, andata completamente distrutta, e dal terreno. Gli impennaggi di coda si sono separati dalla fusoliera in seguito all'urto. ricadendo a brevissima distanza dalla stessa. Le cinture di sicurezza erano correttamente allacciate e strette. La dinamica dell'incidente e le caratteristiche di crashworthiness dell'aliante, di vecchia concezione, indicano che non vi erano possibilità di sopravvivenza per il pilota.

Attualmente i requisiti di resistenza all'urto sono indicati dal paragrafo CS 22.561 della norma di certificazione CS-22 Certification Specifications For Sailplanes and Powered Sailplanes emessa dalla EASA. Una revisione di tale paragrafo, finalizzata al miglioramento delle caratteristiche di resistenza agli urti e ad una migliore protezione degli occupanti in caso di atterraggio fuoricampo è in corso di approvazione da parte dell'EASA.

ANALISI

Il pilota era molto esperto e volava con regolarità. Da pochi giorni aveva ripreso a volare sull'aliante coinvolto nell'incidente, effettuando complessivamente tre voli. Già in passato aveva volato sullo stesso tipo di Danni estesi alle ali, ma nessun segno di rotazione al momento dell'impatto





il pilota ha puntato a Nord verso il Passo, poi ha cercato ancora eventuali ascendenze. In seguito, con prua Sud-Est, intendeva forse compiere il tratto sottovento per l'atterraggio verso Nord, ma ha impattato con assetto picchiato

Da Pescasseroli aliante, accumulando una discreta esperienza. L'inil pilota ha cidente è occorso circa 2h 20' dopo il decollo, un tempuntato a Nord
verso il Passo,
poi ha cercato
ancora ge infatti che spesso effettuava voli di durate anche
eventuali superiori alle quattro ore.

Il volo si è svolto in presenza di condizioni meteorologiche generali favorevoli, con cielo sereno e buona visibilità. Considerate le caratteristiche orografiche della zona, costituita da una stretta vallata con andamento Nord-Sud, non è da escludere la presenza di fenomeni micrometeorologici locali (masse di aria turbolenta, discendenze, rotori, ecc.), che potrebbero aver influenzato l'ultima parte del volo.

DINAMICA INCIDENTE

I dati di posizione e quota registrati dagli strumenti di bordo hanno consentito di ricostruire la rotta seguita dall'aliante durante il volo ed in particolare la fase immediatamente precedente l'impatto con il terreno. I limiti alla ricostruzione in questione derivano, in particolare:

- dal non elevato grado di precisione delle informazioni fornite da questo tipo di strumenti, in particolare quando la presenza di ostacoli naturali limiti il numero di satelliti "agganciati";
- dal basso rateo di acquisizione dei dati:
- dall'assenza di informazioni quali, ad esempio, le accelerazioni sui tre assi e la posizione dei comandi di volo.

Sulla base dell'esame dei dati registrati dallo strumento Bräuniger, il pilota effettuò alcune virate a 360° prima dell'avvicinamento al campo. Dopo di ciò (ore 14:04). Faliante sembrerebbe dirigere verso Sud-Est.

Considerato il grado di esperienza del pilota, si ritiene altamente improbabile che egli abbia volutamente impostato un atterraggio in direzione da Est verso Ovest, considerate le dimensioni del campo (circa 120 m nel punto più favorevole) e la presenza sul lato Est di alberi alti circa 15 metri, che limitano fortemente la lunghezza disponibile. Più probabile che egli intendesse atterrare in direzione Sud-Nord. In tal caso, si può ipotizzare che i punti, le cui coordinate sono state registrate tra le 14.04.32 e le 14.04.44, rappresentino il tratto sottovento di un ipotetico circuito destro ad Est del campo prescelto. Le corrispondenti quote registrate dallo strumento sono compatibili con questa ipotesi.

CRASHWORTHINESS

L'esame del relitto e della documentazione fotografica disponibile evidenzia la gravità dei danni subiti dall'abitacolo, andato completamente distrutto, molto più consistenti di quelli riportati dal resto della struttura dell'aliante. Anche questo incidente evidenzia, dunque, la necessità di introdurre, nella normativa di certificazione applicabile, requisiti di crashworthiness più stringenti, che impongano il miglioramento delle caratteristiche di resistenza agli urti dell'abitacolo nonché di protezione degli occupanti: ciò è tecnicamente ottenibile attraverso l'irrobustimento della fusoliera anteriore e l'introduzione di parti deputate, attraverso la loro deformazione, all'assorbimento dell'energia cinetica all'impatto, con conseguente diminuzione delle accelerazioni a livelli compatibili con quelli sopportabili dal corpo umano.

La modifica dei requisiti di crashworthiness richiesti dalla normativa di certificazione EASA CS-22 recepisce le istanze sopra citate.

CONCLUSIONI

- Il pilota era in possesso della licenza e delle abilitazioni prescritte dalla normativa in vigore per effettuare l'attività di volo con il tipo di aliante: il suo grado di esperienza e di allenamento erano adeguati alla difficoltà del volo.
- Il certificato di navigabilità dell'aliante era in corso di validità.
- L'aeromobile era efficiente prima del volo e dall'esame del relitto non sono emersi elementi indica-

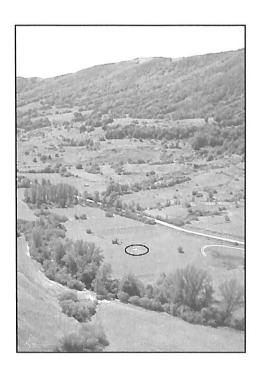
tivi dell'insorgenza di avarie durante il volo.

■ Le condizioni meteorologiche erano idonee all'effettuazione del volo. Le caratteristiche orografiche dell'area in cui è avvenuto l'incidente sono tali da rendere possibile la presenza di fenomeni micrometeorologici locali (turbolenza, discendenze, rotori di sottovento, ecc.). che potrebbero aver influenzato l'ultima parte del volo.



Nella foto in alto si vede la zona ripresa da Sud, nella foto in basso la vista da Nord-Est. II punto d'impatto è praticamente in centro al campo. II tratto sottovento si svolgeva sul lato Est della valle

- Il relitto dell'aliante è stato rinvenuto in un campo atterrabile nella direzione da Sud a Nord (o in quella contraria), ma non da Est a Ovest.
- L'aliante ha impattato il terreno con una prua di circa 240° ed un assetto picchiato, circostanza, quest'ultima, che ha determinato l'esito mortale dell'incidente.
- I dati di posizione e quota registrati dagli strumenti GPS a bordo dell'aliante consentono una ricostruzione approssimativa della traiettoria della parte finale del volo, ma non consentono di esprimere valutazioni, basate su dati oggettivi, sulla manovra compiuta dal pilota.
- I soccorsi sono stati tempestivi, in quanto imme-



diatamente attivati da alcuni testimoni oculari dell'evento.

CAUSA INCIDENTE

In conclusione, le evidenze disponibili porterebbero a ritenere che il pilota intendesse effettuare un atterraggio fuori campo in corrispondenza del prato in cui è stato rinvenuto l'aliante, in direzione da Sud a Nord. Durante l'effettuazione del tratto sottovento il pilota potrebbe aver incontrato improvvise condizioni sfavorevoli, che lo avrebbero costretto a dirigere immediatamente sul campo e ad atterrare per la direttrice non ottimale (da Est a Ovest); in tale ipotesi, l'impatto con il suolo a muso basso potrebbe essere stato causato da un tardivo inizio della manovra di richiamata prima del contatto, indotto dalla necessità di mantenere un elevato angolo di discesa per cercare di atterrare all'inizio del campo ed avere così a disposizione spazio sufficiente per la corsa di decelerazione. Al riguardo, si tenga conto che, essendo il terreno in pendenza, un assetto picchiato dell'aliante potrebbe aver determinato un impatto senza componente di traslazione orizzontale.

RACCOMANDAZIONI DI SICUREZZA

Considerata la causa dell'incidente, non si ritiene necessario emettere specifiche raccomandazioni di sicurezza. In particolare, non si ritiene necessario emettere una raccomandazione relativa al miglioramento dei requisiti di crashworthiness stabiliti dalla normativa di certificazione degli alianti, considerata la modifica in tal senso della suddetta normativa.

GIUNTI IDRODINAMICI K - TRANSFLUID

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



GIUNTI IDRODINAMICI KSL - TRANSFLUID

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



GIUNTI ELASTICI STEELFLEX - FALK

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



GIUNTI IDRODINAMICI KX - TRANSFLUID

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



GIUNTI IDRODINAMICI KPTB - TRANSFLUID

(per motori elettrici)

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



GIUNTI ELASTICI MULTICROSS - REICH

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



PRESE DI FORZA CON GIUNTO IDRODINAMICO KFBD - TRANSFLUID

A riempimento costante. Potenza trasmissibile fino a 500 kW.



GIUNTI IDRODINAMICI KPTO - TRANSFLUID

(per motori endotermici)

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



GIUNTI ELASTICI RILLO - REICH

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



GIUNTI IDRODINAMICI SKF - TRANSFLUID

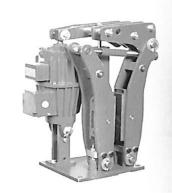
A riempimento costante per motori endotermici.

Montaggio diretto su volani predisposti.



FRENI A DISCO E A CEPPI TRANSFLUID

Per coppie fino a 19000 Nm.



GIUNTI OSCILLANTI A DENTI TRANSFLUID

Per coppie fino a 5000000 Nm.



TRANSFLUID trasmissioni industriali

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.



ACCOPPIATORE MULTIPLO MPD - TRANSFLUID

Potenze fino a 1100 kW.



ACCOPPIATORI 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.



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

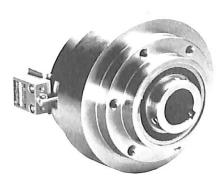
Per acqua, vapore, aria, olio, liquidi refrigeranti e olio diatermico.



GIUNTI ELASTICI

Per abbattimento vibrazioni torsionali

AC-REICH







PICCOLI ANNUNCI

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

Dettate il vostro testo a: Aldo Cernezzi Tel. 02.48003325 aldo@voloavela.it

ASW-19B D-2676 con carrello, basato a Verona Boscomantico. CN gennaio 2009, rigelcottato completo poliuretanico, strumentazione di base, computer VP3, DSX omologato, palmare Ipaq. Interni nuovi in Alcantara. Euro 24.000 trattabili.

- → 045.8011772 o 331.4824983 Franco
- fiorenzato.franco@tin.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 motoaliante biposto tandem, motore zero ore, elica zero ore, strumenti super completi, faro atterraggio. Sempre in hangar. Visibile a Calcinate. 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 lpaq, 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

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 62.500.

- → 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 Calcinate (VA).

Euro 68.000.

- + 335.380201 M. Secomandi
- secomandimaurizio@tin.it

N. 2 roulotte in campeggio a Rieti, una con tettoia in lamiera 6x6 metri e pavimento, un'altra con tettoia coibentata 6x5 metri 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@raffaellocortina.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

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

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

GUIDO ENRICO BERGOMI

NUOVO MANUALE DEL VOLOVELISTA

GUIDA AL CONSEGUIMENTO DELLA

LICENZA DI PILOTA DI ALIANTE

CONFORME AI PROGRAMMI MINISTERIALI COMPRENDENTI:

- SCHEDA 1/A BASICO
- SCHEDA 2/A CONSOLIDAMENTO

