

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

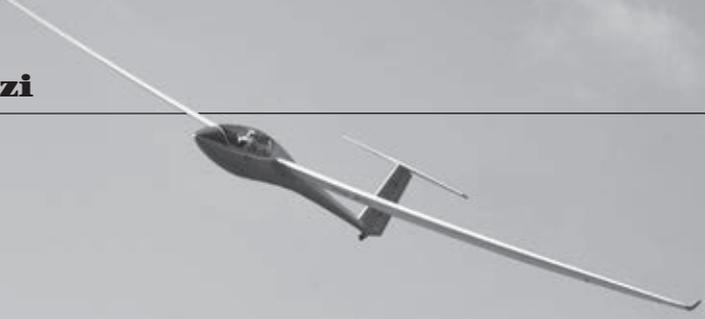
NOVEMBRE/DICEMBRE 2011 - n. 328

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

- **Il Congresso Annuale**
- **Grand Prix e Finale**
- **L'acrobazia italiana in aliante**
- **Slingsby Type 21-B "Sedbergh"**
- **Le Donne del Volo a Vela italiano**
- **Planeadores de Altagracia de Orituco**



Le nuove vecchie tasse

... ho 20 anni, prendo poco più di 1.000 Euro al mese e, con un sacco di sacrifici, mi sono comprato a ben 1.500 Euro un Phoebus C del 1970; io sì che sono un ricco. Dal nostro Stato non è contemplato che una persona faccia dei sacrifici per una passione...

Ho estratto questo passaggio dal forum dedicato al volo a vela. Il giovane possessore di un Phoebus dovrà pagare 450 Euro all'anno per il possesso del suo "bene di lusso". Sborserà la stessa cifra di qualunque altro aliante o autogiro, a prescindere da modello, valore, dimensioni o qualunque altra valutazione dell'oggetto in questione. Poco importa che certe paia di sci, o una bicicletta da corsa, siano più care (più lussuose!) e che l'aliante mantenga il suo valore nel tempo, apparentandolo più a un bene rifugio che ad una spesa secca.

La precedente, pesante tassazione del nostro settore fu introdotta nel 1992 dal governo Amato risolvendosi, nelle parole di Alfredo Roma su Repubblica del 7 dicembre 2011, cioè prima della conversione in legge del decreto "Salva Italia", in una perdita per le casse dello Stato. Tre anni dopo Civilavia comunicò al Ministero dei Trasporti che lo Stato aveva perso 48 miliardi di lire per diminuzione dell'attività volativa. Molti aeromobili vennero svenduti all'estero, e furono persi posti di lavoro sia nella manutenzione, sia nella produzione che quasi cessò per il crollo della domanda. Oggi l'Alitalia acquista nuovi aeroplani... in Brasile.

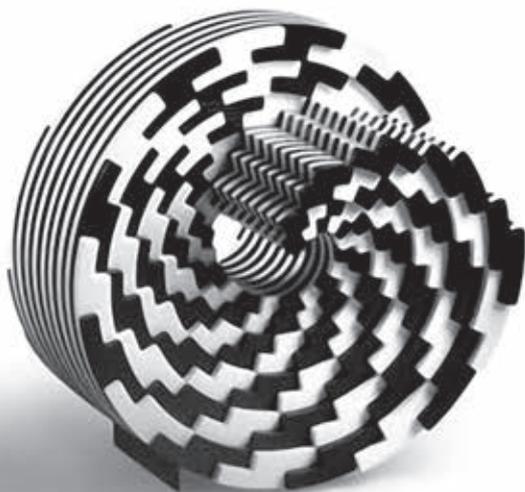
Prima ancora, negli Anni '70, un fenomeno simile accade per l'industria dell'auto: l'IVA al 38 % per i beni di lusso bloccò la domanda interna di automobili oltre i 2.000 cc, e oggi il consistente mercato globale di questi veicoli è in mano a produttori stranieri.

Nell'edizione 2012 della tassa speciale sugli aeromobili, descritta nel raffazzonato articolo 16 del decreto Salva Italia, non sono previste esenzioni né per i velivoli storici (già garantite nel 1992), né riduzioni progressive con

la vetustà del mezzo, né tantomeno per aeromobili al di sotto di una determinata dimensione (mentre si misura la potenza del motore per le auto, la lunghezza per le imbarcazioni). Uno scarno emendamento in questo senso, presentato dal sen. Leoni, è stato sfortunatamente rigettato; mentre un gruppo di otto deputati della Lega Nord presentava l'emendamento *11-bis*, pure rigettato (per fortuna), che intendeva imporre un tributo di 10 Euro per ogni ora di volo di qualunque aeromobile.

La legge è legge, il danno è in gran parte fatto. L'Agenzia delle Entrate deve redigere il Regolamento attuativo entro il 26 febbraio, descrivendo le modalità di riscossione. C'è un elemento che attira urgentemente la mia attenzione: per la deprecabile opera di un deputato del FLI, è stato aggiunto all'articolo 16 il nuovo comma *14-bis* con il quale si prevede l'applicazione dell'imposta anche agli aeromobili stranieri la cui sosta sul territorio italiano sia superiore alle 48 ore. Se il Regolamento attuativo non chiarirà che tale comma intende assoggettare al tributo solamente le persone residenti fiscalmente in Italia che possiedono un aeromobile registrato all'estero, il comma *14-bis* potrebbe segnare la fine della presenza di volovelisti stranieri negli stage, nelle gare, nei raduni. In altre parole, la legge non fa riferimento alla cittadinanza del proprietario ma solo all'effettiva presenza sul suolo italiano dell'aeromobile. Può sembrare un piccolo refuso, ma non sarà facile per l'Agenzia cancellarlo. Si può pensare a un chiarimento, o a introdurre un'esenzione speciale per le "manifestazioni sportive" come accade per altri sport. Ma ci vorrà tanta buona volontà che, a questo punto, pare proprio mancare.

Temo si stia per creare un danno enorme per il mercato, l'indotto, e per la qualità degli eventi volovelistici nel nostro Paese. In tal caso, anche la ricostruzione successiva ci costerà tempo, energie, e denaro.



Sculptura n. 363,
Marcello Morandini, 1990

Fotografie: www.francocanziani.it

MAZZUCHELLI 1849, centosessant'anni di storia, sei generazioni, la stessa famiglia: un legame continuo con Castiglione Olona e i suoi abitanti, con la sua storia e la sua cultura, un felice connubio tra operosità produttiva e arte.



Semisfera,
Giovanni Santi Sircana, 1970

Fotografie: www.francocanziani.it

Sul finire degli anni '60, il grande successo delle materie plastiche, le caratteristiche tecniche ed estetiche delle sue materie prime, la sensibilità per l'arte contemporanea di Franco Mazzucchelli, presidente dell'omonima azienda e appassionato pittore acquarellista, e di suo cugino Lodovico Castiglioni, discendente diretto dei Conti Castiglioni, spingono la Mazzucchelli a dar vita al Polimero Arte.

MAP – Museo Arte Plastica

Comune di Castiglione Olona – Palazzo dei Castiglioni di Monteruzzo

1849 Mazzucchelli

Mazzucchelli 1849 SpA – Via S. e P. Mazzucchelli, 7– 21043 Castiglione Olona

Fondata da Plinio Rovesti nel 1946

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



Direttore responsabile:

Aldo Cernezzì

Segreteria:

Bruno Biasci

Archivio storico:

Umberto Bertoli, Lino Del Pio, Nino Castelnovo

Prevenzione e sicurezza:

Marco Nicolini

FAI & IGC:

Marina Vigorito Galetto

Vintage Club:

Vincenzo Pedrielli

Corrispondenti:

Celestino Girardi

Paolo Maticocchio

Aimar Mattanò

Sergio Colacevich

Giancarlo Bresciani

In copertina:

Polonia: un concorrente ripassa le manovre del programma acrobatico
(foto di Sasha Marvin)

Progetto grafico e impaginazione:

Claudio Alluvion

Stampa:

Master Graphic - Leggìuno (Va)

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@volovela.it

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

issn-0393-1242

In questo numero: NOVEMBRE/DICEMBRE 2011 - n. 328

Notizie in breve	4
Notizie dai Club	13
Il Congresso Annuale	17
Grand Prix e Finale	30
L'acrobazia italiana in aliante	40
Slingsby Type 21-B "Sedbergh"	47
Le Donne del Volo a Vela italiano	51
Che Compleanno!	54
Planeadores de Altagracia de Orituco	58



Il Congresso Annuale
Grand Prix e Finale
L'acrobazia italiana in aliante
Slingsby Type 21-B "Sedbergh"
Le Donne del Volo a Vela Italiano
Planeadores de Altagracia de Orituco



Controlla sull'etichetta
LA SCADENZA
del tuo abbonamento

LE TARIFFE PER IL 2012

DALL'ITALIA

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

DALL'ESTERO

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

Modalità di versamento:

- con bollettino postale sul CCP N° 16971210, intestato al CSVVA, Aeroporto Paolo Contri Lungolago Calcinate, 45 - 21100 Varese, indicando sul retro la causale e l'indirizzo per la spedizione;
- con bonifico bancario alle coordinate IBAN: IT 30 M 05428 50180 000000089272 (dall'estero BIC: BEPOT21) 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@volovela.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.

Edgardo Ciani - 2011

La famiglia Orsi, i Soci dell'Aero Club Adele Orsi, il Centro Studi Volo a Vela Alpino, danno il triste annuncio della perdita del compianto Ing. Edgardo Ciani, progettista negli anni del dopo guerra degli alianti: Eventuale EC40, Urendo, Uribel c/d, Spillo. Le esequie si terranno in forma privata.

Roberta Fischer - 2011

Roberta Fischer ci ha lasciato molto prematuramente. I funerali si sono svolti presso la chiesa della Brunella a Varese. Roberta ha frequentato il club di Calcinate (VA) per lungo tempo, dedicandosi con passione a molte attività del club e del Centro Studi CSVVA. In particolare, per molti anni ha affiancato il direttore della nostra rivista Volo a Vela, Lorenzo Scavino, occupandosi di traduzioni e di relazioni con i personaggi stranieri più importanti, tenendo inoltre la storica rubrica "VIP Club".

A lei va il nostro pensiero con gratitudine, stima e simpatia. Al marito, ai suoi cari e a tutti gli amici offriamo le nostre sincere e profonde condoglianze.

Luigi Villa - 2012

Il 4 gennaio 2012, Luigi Villa è mancato all'affetto dei suoi cari. I funerali si sono tenuti sabato 7 gennaio, presso la Parrocchia San Giuseppe a Busto Arsizio. Ne hanno dato l'annuncio il presidente e il consiglio direttivo dell'A-CAO.

Se n'è andato, dopo una lunga planata finale uno dei grandi "vecchi" del volo a vela italiano. Quando l'OLC non esisteva ancora, Luigi Villa verificava personalmente migliaia di voli di distanza del CID controllando foto, piloni, firme, moduli, e redigeva al termine di ogni edizione un Annuario con la raccolta delle classifiche e dei dati di ogni volo. Un lavoro meticoloso e molto impegnativo, al quale si aggiunge anche la compilazione del primo programma di calcolo dei temi CID che, grazie ai primi personal computer, ci permetteva di scegliere i piloni da un database italiano, ottimizzando temi FAI, distanze e proporzioni.

Anche la presidenza e i soci dell'Aero Club Volovelistico Milanese lo ricordano quale pioniere e fondatore dello storico sodalizio. Un amico per tutti, che rimarrà per sempre nella storia del volo e nel nostro cuore.

La rivista e tutti i volovelisti esprimono le più sentite condoglianze a Paola, Anna e Alessandro Villa.

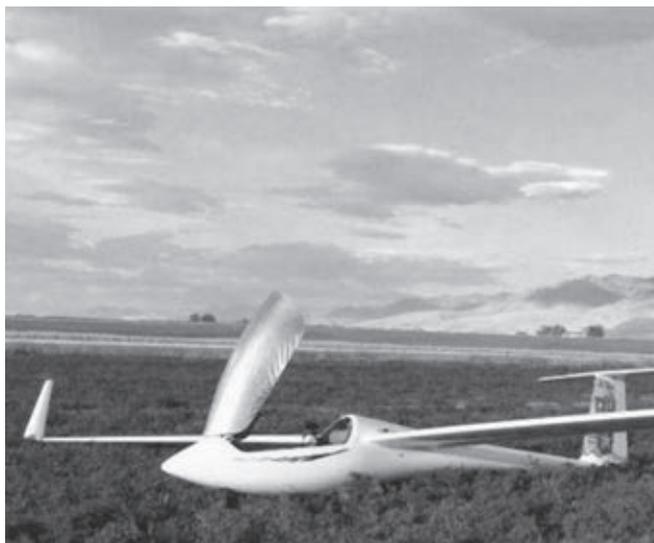
Nuove winglet americane

La ditta Vortecx Industries ha lanciato una nuova linea di winglet che, negli USA, sono applicabili a una vasta serie



di aeromobili tra cui anche gli alianti.

L'azienda e qualche felice cliente promettono notevoli incrementi delle prestazioni. I titolari sono York Zentner e John Neel, mentre il progetto aerodinamico viene da un ingegnere della Nasa che preferisce non essere identificato. Nelle foto accanto, un ASW-20 B modificato dalla Vortecx.



Record Continentali

La nuova edizione aggiornata del Codice Sportivo FAI è stata pubblicata sul sito www.fai.org

Tra le novità, l'istituzione dell'albo dei Record Continentali, sulla base del luogo dove si effettua il volo. Nelle pagine di Documenti della sezione IGC Gliding, si trova anche una tabella (preliminare) in formato Excel che indica, per ogni area continentale, i valori di prestazioni minime, richieste per poter reclamare un nuovo Record. <http://www.fai.org/igc-documents>

Limbach riparte

A partire dal 1° gennaio 2012, la Limbach sarà acquisita da un investitore cinese, il sig. Shuide Chen. Potrà quindi riprendere la produzione di motori e sarà garantita la fornitura dei ricambi per i motori già installati. L'ing. Peter Limbach resta in carica quale direttore amministrativo e si occuperà anche di questioni tecniche.

Viene quindi scongiurata la chiusura dell'azienda. La riorganizzazione dell'impresa richiederà qualche mese di assestamento, e si orienta a fornire motori per i nuovi mercati orientali, non ancora saturati.

La storia della Limbach risale a oltre trent'anni fa. Da allora sono stati installati circa 5.500 motori in ogni parte del mondo, per un totale di oltre 16 milioni di ore di operazioni. La rete di assistenza è presente con sedi in 23 paesi, e si sta ancora espandendo.

I motori attualmente in produzione vantano un'elettronica d'avanguardia, l'alimentazione a iniezione e forniscono potenze da 100 a 160 HP.

www.limflug.de

Stage Alta Performance a Rieti

L'Aero Circolo Centrale di Volo a Vela Ettore Muzi è lieto di presentare gli stage avanzati di performance della stagione 2012 che affiancano i tradizionali stage di secondo periodo.

Il programma partirà in giugno, fino a settembre 2012 con attività dal Lunedì al Sabato e con un'interruzione nel periodo delle gare in calendario (agosto). Sono previsti vari livelli in funzione degli obiettivi dei partecipanti che possono sintetizzarsi in:

- conoscenza del Territorio di Volo di Rieti, da Sansepolcro a Roccaraso;
- pratica del volo di pendio;
- aumento del proprio passo su percorsi prefissati;
- conseguimento delle Insegne Diamante FAI;
- preparazione alle gare.

I partecipanti voleranno con alianti di proprietà, solo a bordo se monoposto, e sempre accompagnato da un tutor, a richiesta, se biposto.

I posti sono limitati a 6-8 piloti per settimana e sono seguiti da due coach di grande esperienza, scelti a rotazione tra un gruppo di cui fanno parte molti membri della Rosa Nazionale, a bordo di 2 alianti biposto performanti

(come Arcus, Duo-Discus, ASH-25). La pianificazione della presenza dei vari coach verrà comunicata entro il mese di marzo. Il coordinamento, la supervisione e l'organizzazione sono seguiti da Maurizio Secomandi ed Ezio Sarti.

Per chi

I piloti partecipanti devono possedere una buona esperienza di volo in montagna, pieno controllo ed efficacia delle tecniche di centraggio e di salita in termica (anche sotto cresta), una buona forma psicofisica e uno spiccato interesse verso gli obiettivi dello stage. È richiesta la tessera FAI 2012 o un'assicurazione personale contro gli infortuni. La maggioranza dei posti disponibili è riservata ai piloti con aliante proprio (monoposto o biposto dotato necessariamente di logger, palmare, e possibilmente di dispositivo anticollisione compatibile FLARM, e di ELT o dispositivo di localizzazione d'emergenza). La presenza degli alianti biposto dell'organizzazione permette di accogliere anche piloti che, per mancanza di aliante proprio o per non possedere un'esperienza sufficiente nel volo di montagna o di gara, siano interessati a volare in biposto con il coach.

Oltre all'attività di volo giornaliera con assegnazione dei temi al briefing e successive analisi dei voli fatti, il programma dello stage prevede anche lezioni in aula sui temi più importanti per il volo sportivo.

I coach

Acquaderni, Botto, Brunazzo, Cernezzini, Costa, Ferrero, Frigerio, Galetto, Giretti, Lavazza, Longhi, Marchisio, Pavesi, Pinni, Poletti, Reginaldi, Romano, Schiavotto, Squarciafico, Sarti, Secomandi, Sironi, Tarchini.

Iscrizione e quote di partecipazione

Grazie alla disponibilità dei coach, i costi sono contenuti e così determinati: 600 Euro per la partecipazione con aliante proprio (comprensivo di una giornata in biposto con il coach); 1.200 Euro per la partecipazione sul biposto messo a disposizione dall'organizzazione. Nel caso le giornate di volo dello stage dovessero essere meno di 4 a causa di condizioni meteo, sarà possibile utilizzare il giorno di riserva (la domenica) oppure ricevere un buono pari al 50% dell'iscrizione, da utilizzare per la partecipazione ad altro stage o per l'utilizzo di altri servizi dell'AeCCVV.

La domanda di partecipazione deve essere inoltrata alla segreteria compilando l'apposito modulo. I candidati dovranno indicare almeno DUE periodi possibili (tra cui scegliere) in modo che l'organizzazione possa rendere omogeneo il gruppo/obiettivi della settimana. Per informazioni rivolgersi a:

- segreteria AeCCVV:

www.aeccvv.it/altaperformance.html

- Maurizio Secomandi: mausecom@gmail.com

Novità per le visite mediche

Il 21 dicembre 2011 è stato emanato il nuovo regolamento ENAC sulle visite mediche. Ci sono importanti novità che, per nostra fortuna, possiamo definire molto positive. Si allungano i termini di validità, finalmente adottando gli standard internazionali, ed è stato eliminato il limite di età per gli Istruttori di volo a vela. Si conferma che è necessaria la visita medica di I Classe per le figure professionali, fra le quali è specificata quel-

la di Istruttore di Aliante ma con scadenza annuale fino ai 59 anni d'età, e successivamente ogni 6 mesi. <http://goo.gl/HkGeV>

Le nuove scadenze per i piloti *non istruttori* sono:

- ogni 60 mesi (anziché 24) per i soggetti di età inferiore ai 40 anni di età;
- ogni 24 mesi (anziché 12) per i soggetti di età compresa tra i 40 ed i 49 anni;
- ogni 12 mesi per i soggetti di età pari o superiore a 50 anni (eliminando le scadenze a 6 mesi)

Certificato Medico Requisiti minimi periodici Medical Certificate Minimum periodic requirements		
Licenza/Licence	Classe 1 - CPL, ATPL	Classe 2 - PPL
Esame di conseguimento Initial examination	Centro Aero Medico Autorizzato Aeromedical Center (AMC)	Centro Aero Medico Autorizzato o Medico Esaminatore Autorizzato Aeromedical Center (AMC) or Authorized Medical Examiner (AME)
Validità massima certificato medico (45 giorni prima del riesame) Max. medical certificate validity (45 days for reexam)	sotto i 60 anni : 12 mesi più di 60 anni : 6 mesi under 60 : 12 months 60 plus : 6 months	sotto i 40 anni : 5 anni 40 - 49 anni : 2 anni più di 50 anni : 12 mesi under 40 : 5 years 40-49 : 2 years 50 plus : 12 months
Emoglobina Haemoglobin	ad ogni visita every examination	al conseguimento initial
Rx torace X-Ray	secondo JAR-FCL 3.155(b) according to JAR-FCL 3.155(b)	se indicato if indicated
Elettrocardiogramma Electrocardiogram	sotto i 30 anni : ogni 5 anni 30 - 39 anni : ogni 2 anni 40 - 49 anni : ogni anno 50 anni e oltre : ogni riconvalida/rinnovo under 30 : 5 yearly 30 - 39 : 2 yearly 40 - 49 : annually	al conseguimento, poi 40 - 49 anni : ogni 2 anni più di 50 anni : ogni anno initial, then 40-49: 2 yearly 50 plus: annually
Audiogramma Audiogram	al conseguimento, poi sotto 40 anni : ogni 5 anni più di 40 anni : ogni 2 anni initial, then under 40 : 5 yearly 40 plus : 2 yearly	al conseguimento abilitazione IR sotto 40 anni : ogni 5 anni oltre 40 anni : ogni 2 anni initial/instrument rating under 40 : 5 yearly 40 plus : 2 yearly
Visita otorinolaringoiatrica estesa Extended otorhinolaryngology	al conseguimento initial	al conseguimento initial
Visita oftalmologica estesa Extended ophthalmology	al conseguimento, poi secondo JAR-FCL 3.215 initial, then according to JAR-FCL 3.215	al conseguimento, poi secondo JAR-FCL 3.335 initial, then according to JAR-FCL 3.335
Profilo lipidico Lipid profile	al conseguimento, poi a 40 anni initial, then at age 40	se 2 o più fattori di rischio: al conseguimento, poi a 40 anni if 2 or more risk factors : initial, then at age 40
Test funzionalità polmonare Pulmonary fuction (test)	al conseguimento, poi secondo JAR-FCL 3.155 initial, then according to JAR-FCL 3.155	according to JAR-FCL 3.275
Esame Urine/Urinalysis	ad ogni visita/every examination	ad ogni visita/every examination
<p>I requisiti completi sono elencati in JAR-FCL, Part 3, Chapter B C, Annex 1-18. Nota: Ulteriori esami possono essere richiesti in qualsiasi momento se clinicamente necessari (JAR-FCL 3.105f). La periodicità degli esami si uniforma ai regolamenti JAR. Esami secondari possono essere anticipati per coincidere con quelli periodici. The complete requirements are listed in JAR-FCL, Part 3; Chapter B and C and Annex 1-18. Remark: Any test may be required at any time if clinically indicated (JAR-FCL 3.105(f)). The periodicity of the examinations agrees with the JAR regulations. Sub-examinations may be anticipated in order to coincide with the periodical examination.</p>		

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile
Italian Civil Aviation Authority



Certificato Medico Medical Certificate

CLASSE
CLASS

JAR-FCL 3

Pertinente a licenza di volo o attestato
Pertaining to a flight crew licence or attestation

I	Stato di rilascio Date of issue
III	Numero di licenza Licence number
IV	Cognome, nome del titolare Last, first name of holder
XIV	Data di nascita Date of birth
V	Indirizzo Address
VI	Nazionalità Nationality
VII	Firma del titolare Signature of holder

Il modulo da utilizzare per la certificazione medica

Per chi ha una visita ancora in corso di validità, la data di scadenza è quella indicata sul certificato stesso.

Le nuove scadenze si applicheranno al nuovo certificato ottenuto in data successiva all'entrata in vigore del nuovo regolamento.

In allegato al Regolamento c'è il modulo ENAC di certificazione medica, unico documento valido, che può essere rilasciato esclusivamente dai medici riconosciuti dall'ENAC, dei quali fanno parte tutti gli specialisti in Medicina Aerospaziale, i Centri medici autorizzati AeMC, l'IML dell'Aeronautica, i medici che hanno conseguito l'abilitazione AME (esaminatore medico aeronautico) con un apposito corso e i medici che hanno prestato servizio sanitario in Aeronautica per almeno cinque anni di aeromobili tra cui anche gli alianti.

Scadenze e requisiti per la visita di rinnovo

ALLEGATO A

Quintus e Antares

Nello stessa giornata del 23 dicembre, i due nuovi alianti monoposto di Classe Libera hanno effettuato il volo inaugurale. Si tratta del Quintus, prodotto dalla Schempp-Hirth, e dell'Antares 23E, prodotto dalla Lange. I due alianti hanno in comune i profili alari principali e le dimensioni dell'ala, che infatti sono realizzate negli stessi stampi seppure con strutture interne differenti.



Il Quintus monta terminali alari progettati da Mark Maughmer, con diedro multiplo (le estremità sono piegate verso l'alto) e winglet incurvate all'indietro, acquisendo il classico look di tutti gli Schempp-Hirth, ben riconoscibile. I terminali dell'Antares sono invece progettati da Boermans, padre anche del profilo alare condiviso, sono piatti e portano delle winglet più allungate e verticali.



L'Antares ha ovviamente la propulsione elettrica già vista sul fratello da 20 metri e sull'Arcus E, mentre il Quintus ha il nuovo motore Solo a due tempi a iniezione, con trasmissione a cinghie V parallele, molto simile a quanto installato già sul DG-1001M e praticamente identico a quello dell'Arcus M. Entrambi i progettisti si sono dichiarati molto soddisfatti delle qualità di volo dei due mezzi. Per allungamento e per il massimo carico alare elevatissimo (max. 58 kg/m²) che permette di realizzare la massima efficienza di circa 60 a ben 144 km/h, Quintus e Antares 23E promettono di rivoluzionare la Classe Libera.

Soprattassa sugli aeromobili

Dalla GU n. 284 del 6-12-2011 - Suppl. Ordinario n.251

Con un Decreto Legge, il governo ha istituito un'imposta erariale sugli aeromobili privati. Il testo è stato convertito in legge con approvazione del Parlamento conclusa il 20 dicembre. Per alianti, motoalianti, autogiri e aerostati l'imposta annuale è fissa e pari a 450 Euro.

A differenza delle nuove imposizioni su auto di elevata potenza, e sulle barche, non sono previste per gli aeromobili né le riduzioni sulla base della vetustà del mezzo (caso delle auto, con riduzioni quinquennali ed esenzione dopo i 20 anni), né la proporzionalità rispetto al numero di giorni di stazionamento sul territorio italiano nel corso dell'anno, né esenzioni per mezzi di valore o dimensioni inferiori a una soglia limite.

Anzi, con un emendamento del deputato Proietti-Cosimi (PDL), indicato nel comma 14-bis, si prevede l'applicazione dell'imposta anche agli aeromobili non immatricolati nel registro aeronautico nazionale la cui sosta sul territorio italiano sia superiore alle 48 ore. L'impatto di questo comma potrebbe essere devastante per le presenze di volovelisti e turisti stranieri in Italia, per esempio per stage, raduni e gare estive. Il testo è stato scritto con poca cura, e sono sicuro che genererà problemi interpretativi e di applicazione pratica. Il Commissario dell'AeCI, sen. Giuseppe Leoni, ha presentato uno stringatissimo emendamento, che puntava a far riconoscere agli aeromobili le stesse riduzioni per vetustà garantite agli autoveicoli. L'emendamento è stato rigettato.

Tassazione aeromobili privati

Al fine di stimare gli effetti di gettito conseguenti l'introduzione della normativa proposta, la fonte dei dati utilizzata è costituita dall'archivio delle comunicazioni all'Anagrafe Tributaria trasmesse dal Registro aeronautico nazionale e dai registri delle circoscrizioni aeroportuali (art.6 del D.P.R. 2 ottobre 1972, n. 633); in tale archivio sono contenuti, oltre ai dati sui titolari dei diritti sugli aeromobili, i dati relativi alla tipologia di aeromobile, alla nazionalità ed immatricolazione, nonché il tipo di comunicazione all'anagrafe tributaria (iscrizione, aggiornamento o cancellazione).

Il dato del peso massimo al decollo è stato rilevato tramite una ricerca puntuale utilizzando le specifiche tecniche, laddove disponibili, relative agli oltre 4000 modelli di aeromobili presenti nella base dati, distinguendo tra aerei ed elicotteri - per i quali è prevista una imposizione doppia. Nella stessa base sono stati inoltre inclusi in aggiunta circa 1800 ultraleggeri i quali scontano una tassazione forfettaria pari a 450 euro.

Le risultanze dell'applicazione delle misure indicate nella norma producono un ammontare complessivo di maggior gettito pari a 85 milioni di euro su base annua.

La conversione in legge è accompagnata da un'analisi dei ricavi, che pubblichiamo a fianco, nella quale si citano anche i "circa 1.600 ultraleggeri", che quindi si dovrebbe supporre siano pure soggetti all'imposta (il codice della navigazione li considera infatti aeromobili, seppure non iscritti ai registri aeronautici bensì a un elenco dell'AeCI).

L'imposta sarà dovuta, secondo i criteri pratici descritti in un decreto che verrà pubblicato entro il 20 febbraio dall'Agenzia delle Entrate, da chi risulta dai pubblici registri essere proprietario, usufruttuario, acquirente con patto di riservato dominio, oppure utilizzatore a titolo di locazione finanziaria dell'aeromobile, ed è corrisposta all'atto della richiesta di rilascio o di rinnovo del certificato di revisione della aeronavigabilità (ARC) in relazione all'intero periodo di validità del certificato stesso. Nel caso in cui il certificato abbia validità inferiore ad un anno, l'imposta è dovuta nella misura di un dodicesimo degli importi di cui al comma 11 per ciascun mese di validità.

L'imposta è versata secondo modalità stabilite con provvedimento del direttore dell'Agenzia delle Entrate che varranno emanate entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del decreto.

Per i velivoli, gli importi calcolati sulla base del peso massimo al decollo MTOW sono tutt'altro che trascurabili:

- 1) fino a 1.000 kg, euro 1,50 al kg;
- 2) fino a 2.000 kg, euro 2,45 al kg;
- 3) fino a 4.000 kg, euro 4,25 al kg;
- 4) fino a 6.000 kg, euro 5,75 al kg;
- 5) fino a 8.000 kg, euro 6,65 al kg;
- 6) fino a 10.000 kg, euro 7,10 al kg;
- 7) oltre 10.000 kg, euro 7,55 al kg;

Per gli elicotteri, l'imposta dovuta è pari al doppio di quella stabilita per i velivoli di corrispondente peso.

Ci sono molte esenzioni: gli aeromobili di Stato e quelli ad essi equiparati; gli aeromobili di proprietà o in esercizio dei licenziatari dei servizi di linea e non di linea, nonché del lavoro aereo, di cui al codice della navigazione, parte seconda, libro I, titolo VI, capi I, II e III; gli aeromobili di proprietà o in esercizio delle Organizzazioni Registrate (OR), delle scuole di addestramento FTO (Flight Training Organisation) e dei Centri di Addestramento per le Abilitazioni (TRTO - Type Rating Training Organisation); gli aeromobili di proprietà o in esercizio dell'Aero Club d'Italia, degli Aero Club locali e dell'Associazione nazionale paracadutisti d'Italia; gli aeromobili immatricolati a nome dei costruttori e in attesa di vendita; gli aeromobili esclusivamente destinati all'elisoccorso o all'aviosoccorso.

Sanzioni: 15 - bis. In caso di omesso o insufficiente pagamento dell'imposta di cui al comma 11 si applicano le disposizioni del decreto legislativo 18 dicembre 1997, n. 471, e del decreto legislativo 18 dicembre 1997, n. 472.

Logger Colibrì II

Il piccolissimo logger Colibrì II prodotto dalla LX Navigation (www.lxnavigation.si) ha ottenuto l'approvazione IGC per ogni tipo di volo, senza limitazioni. Con questo nuovo modello, sono ora 50 i logger approvati, proposti da ben 19 differenti produttori.

Inaugurato simulatore volo per aliante

Dalle notizie del Centro di Volo a Vela, Guidonia; Cap. Francesco Dante

Lo scorso 2 Dicembre 2011, presso il Centro di Volo a Vela di Guidonia (Roma), si è svolta l'inaugurazione del nuovo simulatore di volo per aliante "Flight Training Soaring Simulator 2".

A presiedere la cerimonia il Generale di Brigata Aerea Roberto Lamanna, Comandante della Scuola di Aerocooperazione di Guidonia, e, per lo Stato Maggiore Aeronautica, il Generale di Brigata Aerea Amedeo Magnani. Nel suo intervento, il Generale Lamanna ha sottolineato l'importanza e l'efficacia dei sistemi di simulazione per l'addestramento del personale navigante.

Inoltre ha affermato che attraverso la simulazione è possibile coniugare necessità addestrative anche molto complesse con le esigenze di sicurezza e di contenimento dei costi. A partire da Gennaio 2011 l'abilitazione all'aliante è stata inserita all'interno del nuovo iter per il conseguimento del Brevetto di Pilota Militare (BPM), con lo scopo di incrementare la continuità nell'attività di volo e di ottenere una crescita delle capacità di pilotaggio legate alle peculiari caratteristiche di volo degli alianti, non ultima la mancanza di un sistema di propulsione.





L'attività di volo viene concentrata in due settimane nel periodo estivo e, in soli dodici voli, gli allievi effettuano il volo da solista.

La necessità di comprimere l'attività con l'aliante in sole due settimane ha fatto da subito avvertire l'esigenza di un ausilio didattico che permettesse di familiarizzare con il velivolo e di non interrompere completamente l'attività in caso di condizioni meteorologiche avverse, nonché di fornire un addestramento mirato alla risoluzione delle eventuali situazioni di emergenza.

L'ausilio didattico è stato sviluppato dalla ditta Ari dell'ing. Andrea Bonaiti in collaborazione con l'Istituto Focchi di Lecco ed è costruito attorno al software "Condor", specificamente sviluppato per la simulazione di alianti.



Elezioni all'AeCCVV

A seguito delle dimissioni del presidente uscente Roberto Romano, si sono svolte nuove elezioni nell'assemblea ordinaria dei soci, i quali hanno eletto presidente Andrea Tomasi (già pres. FIVV fino al 2008) e i consiglieri Alvaro de Orléans-Borbon, Antonio Di Stasi, Paolo Meneghini, Daniele Romano (vicepres.) ed Ezio Sarti. È stato chiarito che si navigherà su una rotta parzialmente nuova: la ricerca di una collaborazione stabile con il coesistente Aero Club "A. Bianchetti" di Rieti, e di una chiara divisione o condivisione dei compiti. Il Centrale si propone di portare avanti un servizio al volovelismo nazionale, concentrandosi solo sull'offerta di stage, sia di livello introduttivo e avanzato al volo di distanza (sotto la gestione di Alex Bruttini), sia di alta performance e di introduzione alle gare (sotto la gestione di Maurizio Secomandi).

www.aeccvv.it

Dimissioni FIVV

Dimissioni sono avvenute anche nella FIVV: Leonardo Brigliadori, a seguito delle ormai note vicende di contrapposizione con l'AeCI, preso atto della difficoltà ad operare in queste condizioni e della mancata realizzazione di alcuni obiettivi, ha rinunciato all'incarico di presidente. Entro la fine di gennaio verrà convocata un'assemblea elettiva; al momento pare probabile che non vi saranno candidati, e quindi la FIVV potrebbe dover seguire le sorti descritte nel proprio statuto, andando incontro a scioglimento che verrebbe gestito da un commissario nominato dall'AeCI.

Rieti in Tasca nuova guida di Rita Giovannelli

da www.rietinvetrina.it

Presso la Sala Verde della Cassa di Risparmio di Rieti, è stata presentata la nuova guida "Rieti in Tasca" di Rita Giovannelli. Il volume pubblicato dall'Istituto bancario cittadino si propone di fornire al visitatore uno strumento di facile consultazione che renda speciale una visita della città.

L'autrice invita il visitatore a prestare attenzione allo straordinario ambiente naturale che circonda la città con "Dove ti porta l'Aliante" un testo che mette in evidenza le termiche della zona e le emozioni del volo silenzioso. Segue il capitolo "Storia, arte e cultura nell'Ombelico d'Italia" attraverso il quale conoscere le vicende note e meno conosciute della storia cittadina.

È allo scrittore “Edward Lear: le torri di Rieti ed il suo tranquillo mondo di vigneti” che la Giovannelli affida il compito di esaltare la città di Rieti protetta da una cinta muraria in grado di stupire anche un viaggiatore inglese dell'Ottocento. La guida tascabile continua poi con il capitolo “Di porta in porta” attraverso le quali sviluppare un itinerario di arte, fede, cultura e religione alla scoperta degli angoli più nascosti.

Fra le viuzze e nei vicoli, così come nelle strade medievali, lontani dai ritmi frenetici delle vita quotidiana, si re-



spira un'atmosfera tranquilla che invita il visitatore alla meditazione ed alla contemplazione di tesori archeologici ed architettonici. In chiusura

l'autrice, in relazione allo spazio disponibile nel volume, sceglie due manifestazioni in grado di promuovere Rieti fuori dai confini regionali: il Meeting internazionale di atletica leggera ed il Palio della Tinozza, unico palio in Italia ad essere disputato su un fiume.

La guida consta di 193 pagine corredate di immagini inedite e suggestive realizzate dal fotografo reatino Massimo Renzi. “Ancora una volta abbiamo realizzato un efficace strumento di promozione turistica -ha detto il presidente della Cariri, Alessandro Rinaldi- che, ne sono certo, avrà effetti positivi sull'economia locale migliorando l'immagine della nostra città.”

Gorizia risorge

Luca Sartori ci informa che, in quel di Gorizia, un manipolo di volenterosi sta cercando di “conquistare un feudo ENAC”. Dopo aver acquistato un aliante biposto e un verricello, sono riusciti nella non semplice impresa di

far modificare una dichiarazione ENAC: “l'aeromorto” di Gorizia non è più *chiuso per mancanza servizio antincendio*, ma, come si legge ora nel Notam, in *assenza di servizio antincendio è aperto ai soli alianti a verricello*. (NTM C-1150 del 2 dicembre 2011)

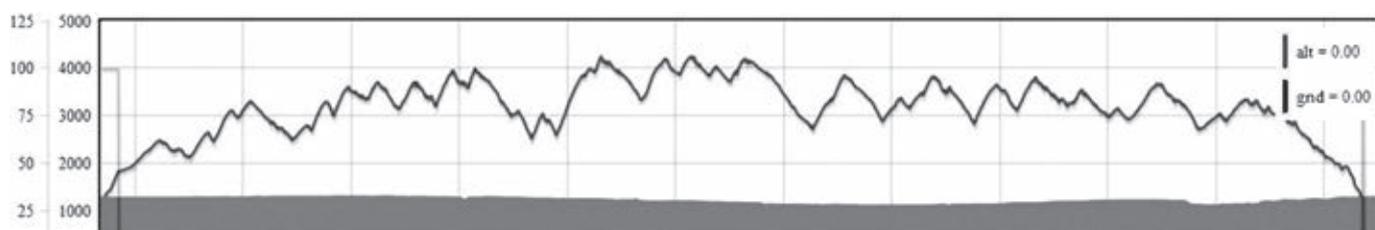
La cosa più probabile è che nessuno riesca a mettere in piedi l'antincendio, e che l'aeroporto rimanga di fatto “riservato” al volo a vela. Paradossalmente la burocrazia sta dalla parte dei più deboli. Torniamo a noi: Gigi e Alessio saranno in campo dal 6 all'8 gennaio per far più lanci possibile, avendo bisogno di addestrare verricellisti. Nel tardo pomeriggio dell'Epifania, al tramonto, Luca Sartori terrà una serie di briefing finalizzati alla sicurezza del volo. Si concluderà festeggiando con *vin brulé* e grigliata.

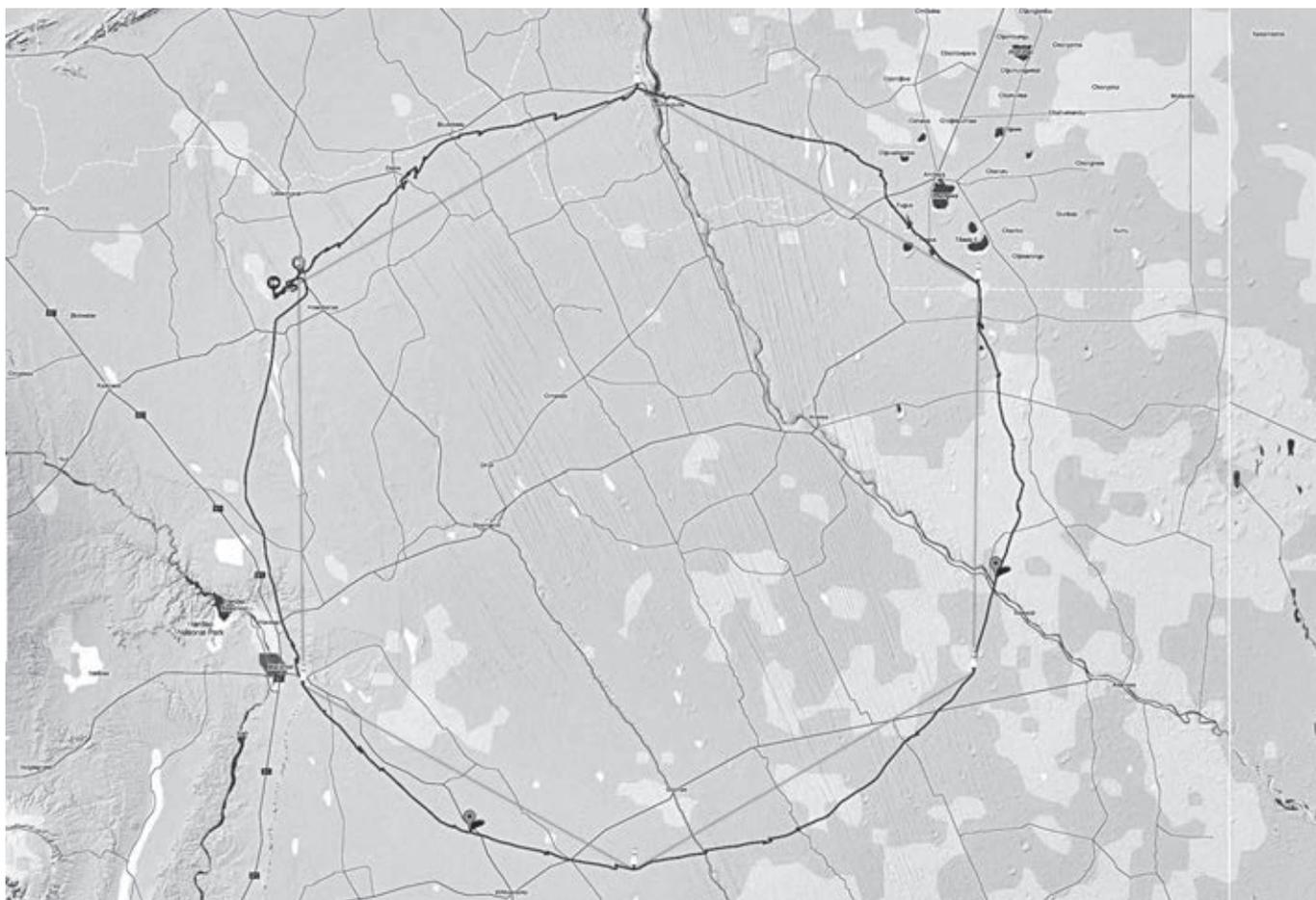
Su Gorizia non c'è scuola di volo, per cui i lanci non potranno essere conteggiati per un'eventuale abilitazione. Ai partecipanti sarà richiesta un'offerta, con la quale il gruppo spera di poter comprare un cavo nuovo e ipotizzare in futuro di lanciare più di un aliante “a botta”.

Un tema a tutto tondo



Il pilota tedesco Dieter Ruchser ha realizzato un originalissimo volo su percorso quasi perfettamente circolare.





Decollato il 16 dicembre da Bitterwasser in Namibia con un DG-808b, ha coperto una distanza valida ai fini dell'OLC di 518 km (a 92 km/h di media), con ottimizzazione su sei punti di virata, ma in realtà ha seguito una traccia equidistante dal centro del

cerchio virtuale.

Nei commenti personali, ha aggiunto una nota scherzosa sul fatto di "avere un direttore parzialmente aperto", e ha dedicato il volo all'amico identificato con la sigla "GK"



Allianz  RAS



nationale
suisse



Sede: via Padre Reginaldo Giuliani 10 – 20052 MONZA
Tel. 039/2301500 – Fax 039/380729 – e-mail info@cgassicurazioni.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**



LASTAR

Cambridge Serie 302

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

Vendita, Manutenzione, Installazione

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>



Nuovi piloti a Trento

Nella sessione d'esami tenutasi lo scorso 6 luglio 2011 presso l'aeroporto Caproni di Mattarello (TN), esaminati dal Comandante Paolo Forapan, hanno conseguito la licenza di pilota d'aliante i soci del CUS Trento Matteo Marcozzi e Stefano Nicolini.



Complimenti a loro da tutta la sezione volo del CUS e dalla nostra rivista. Un ringraziamento al Direttore della scuola Maurizio Zivelonghi e all'istruttore Roberto Lucchi che si sono prodigati per raggiungere l'obiettivo.

Nuovi piloti ad Alzate Brianza

Sabato 29 ottobre 2011, ad Alzate, con l'Ispettore ENAC Comandante Forapan, due nuovi piloti hanno brillantemente superato l'esame pratico per la licenza di pilota di aliante! I loro nomi sono Alberto Scotti e Martin Walzl. Il fratello di Martin, Norbert, è stato per otto anni pilota effettivo della Pattuglia Acrobatica Nazionale Frecece Tricolori.



Da sinistra: i nostri istruttori Roberto Visonà e Andrea Strata, i neolicenziati Alberto Scotti e Martin Walzl, il Comandante Forapan e il nostro istruttore Giorgio Maestri.

Entro fine dell'anno altri 3 piloti saranno pronti per una nuova sessione d'esami ad Alzate. Con i complimenti della rivista Volo a Vela.



Nella successiva sessione del 20 dicembre, sempre ad Alzate Brianza e di nuovo con la presenza dell'Ispettore Gen. Forapan, tutti i 4 candidati hanno brillantemente superato l'esame. Tantissimi complimenti dunque ai nostri amici: Samuele Fioriglio, Gilberto Guzzetti, Andrea Sampaolo e Alberto Beschi (reintegro).

Nuovi piloti a Rieti

Il 27 e 28 dicembre si è tenuta una sessione di esame per gli allievi della scuola di volo a vela dell'Aero Club di Rieti "Alberto Bianchetti" che continua incessante nella sua opera di formare piloti di aliante e di aereo.



Da sx: Alessandro Di Gianventura, Massimo Notarmasi, Com.te Ennio Gerometta, Com.te Ermanno Ronchetti, Matteo Amodeo.

Matteo Amodeo, Alessandro Crociani, Damiano Di Gianventura, Paolo Marveglio, Massimo Notarmasi e Massimo Strazzullo hanno brillantemente superato l'esame finale con l'Esaminatore dell'ENAC Com.te Ermanno Ronchetti, mentre Roberta Silveri con l'Esaminatore dell'ENAC Com.te Stefano Bianchetti. Grande ancora una volta la soddisfazione per tutta la Scuola che con questi ragazzi vede salire a diciannove il numero dei piloti che hanno conseguito la licenza presso l'Aero Club di Rieti nel 2011.



Da sx: Com.te Ermanno Ronchetti, Com.te Stefano Bianchetti, Roberta Silveri, Alessandro Crociani, Paolo Marveglio

Motivo di soddisfazione è anche la giovane età dei ragazzi appena maggiorenni, soprattutto per Matteo Di Gianventura e Alessandro Crociani da pochi giorni diciassetenni.

La scorsa settimana un altro allievo della Scuola, questa volta di aeroplano, Mathias Conversi ha superato l'esame per il conseguimento del PPL(A) che insieme agli altri due già brevettati porta a tre i piloti che hanno conseguito il PPL(A) nel 2011.

Un ringraziamento particolare va a tutti gli istruttori della Scuola: Claudio Pelos, Ennio Gerometta, Giuseppe Cunetta, Dino Del Nero, Fabio Franceschini, Diego Volpi, diretta dal Com.te Stefano Bianchetti che con passione, dedizione e a titolo totalmente gratuito prestano la loro preziosa opera per insegnare l'arte del volo.



Questa volta l'autore di racconti aviatori quali:

LA MIA VITA COL MUSTANG
LA MIA VITA
IN AERONAUTICA MILITARE
AVVENTURE DI UN PILOTA
NELLA COMPAGNIA DI BANDIERA

Racconta non soltanto avvenimenti aviatori ma anche i suoi momenti di vita a cominciare dall'infanzia e giovinezza nonché delle sue terribili esperienze passate in tempo di guerra

Edizioni VEANT (2011)
mm. 210x150 - pag. 182 - e 16,00 i.c.

in vendita direttamente presso l'editore
(info@veant.it - centralino 065599675)
o nelle librerie aeronautiche

**FLUID COUPLING
K SERIES**

Oil or water constant fill
Up to 3500 kW



**FLUID COUPLING
KX SERIES**

Oil or water constant fill
low drag torque
Up to 1000 kW



**FLUID COUPLING
KSL SERIES**

Start up and variable
speed drive
Up to 4000 kW



**FLUID COUPLING
KPT SERIES**

Start up and variable
speed drive
Up to 1700 kW



**FLEXIBLE COUPLING
BM-B3M SERIES**

Up to 33100 Nm



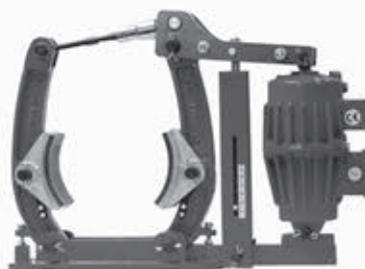
**AIR AND HYDRAULIC CLUTCH
HYDRAULIC BRAKE
TPO-SHC-SL SERIES**

Up to 11500 Nm
Up to 2500 Nm
Up to 9000 Nm



**DISC AND DRUM BRAKE
NBG/TFDS SERIES**

Up to 19000 Nm



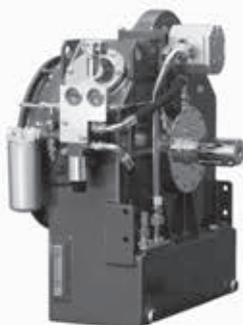
**OIL OPERATED POWER
TAKE OFF
HF SERIES**

Up to 1300 kW



**FLUID COUPLING
KPTO SERIES**

For internal combustion engine
P.T.O. for pulley and cardan shaft
Up to 1000 kW



**MULTI PUMP DRIVE
STELLADRIVE SERIES**

Up to 1300 kW



**POWER SHIFT
TRANSMISSION**

With torque converter
Up to three speeds
Electric selector
Up to 95 kW



**ELASTIC COUPLING
RBD SERIES**

For internal combustion engine
Up to 16000 Nm



Alianti Italiani d'Epoca *Italian Vintage Sailplanes*

Vincenzo Pedrielli

45,00 €

pubblicato da: EQIP GmbH

e-mail: eqip@eqip.de

Tel. +49.228.96699011

Fax. +49.228.96699012

<http://www.eqip.de>

Oppure se passate da Desio (Mi) richiedetelo a:
vincenzopedrielli@gmail.com

Quando la passione per gli alianti d'epoca diventa ricerca storica

È appena uscito un interessante volume di 272 pagine, dedicato agli alianti d'epoca Italiani e nato da una meticolosa ricerca eseguita da Vincenzo Pedrielli, che raggruppa un insieme di appunti, ricchi d'informazioni storiche. Il libro percorre il cammino dalla nascita alla crescita del volo a vela italiano, passando attraverso progettisti e costruttori, fino alle descrizioni tecniche di ogni aliante d'epoca, costruito in legno e tela o tubi e tela, dove ogni macchina ha una sua specifica impronta, data dalla personalità e dall'ingegno del costruttore. Il libro parte dai primi tentativi di volo effettuati all'inizio del '900, per arrivare al periodo precedente all'introduzione dei materiali compositi. La seconda parte del libro invece, è formata da una serie di disegni particolarmente dettagliati, eseguiti

in scala da Francesco Camastra e dedicati ai modellisti che desiderano riportare in vita quelle meravigliose macchine attraverso i loro modelli realizzati in scala.

A Vincenzo Pedrielli e Francesco Camastra dunque, il ringraziamento di tutti gli appassionati del volo a vela per aver fatto un paziente e complesso lavoro di ricerca. Per lo spessore tecnico e storico, questo volume non dovrebbe mancare nel bagaglio di ogni estimatore del volo a vela.

Umberto Bertoli



(272 pagine, 230 x 308 mm, italiano e inglese)



Il Congresso Annuale

*Novità, iniziative, premiazioni e conferenze
22 e 23 ottobre 2011 a Varese*



Mentre l'edizione precedente del Congresso Nazionale era stata segnata dal passaggio di consegne nella gestione del volo a vela nazionale a seguito della cancellazione di ogni delega AeCI a favore di tutte le Federazioni, quella del 2011 non ha potuto che descrivere una situazione ormai consolidata: la FIVV ha solo 4 associazioni ancora federate e la gestione sportiva è delegata *ad interim* a un triumvirato di volovelisti (Tomasi, Monti e Vigorito) nominati dall'AeCI. Al momento di andare in stampa, appena dopo il

Capodanno, l'AeCI è ancora amministrato in regime commissariale dal Sen. Giuseppe Leoni (della Lega Nord), che ha il mandato di riscrivere lo Statuto, sottoponendolo ai Ministeri vigilanti per l'approvazione.

Il cambio della compagine di governo, del quale la Lega non fa più parte, fa pensare che sia possibile che il nuovo Statuto e il commissariamento possano trovare qualche ostacolo, sebbene il governo abbia certamente un'agenda fitta di impegni ben più urgenti che occuparsi dell'AeCI.

In questa situazione politica e sportiva, la vostra rivista si è proposta di supplire alla mancanza di un ente volovelistico in grado di organizzare, con rappresentatività, il Congresso Nazionale 2011. Va ricordato che il Congresso è un appuntamento fisso annuale, che risale ai lontani tempi della rinascita del volo a vela in Italia dopo la Seconda Guerra Mondiale. La sede fu prima a Bologna (con la denominazione di *Briefing delle Due Torri*) e quindi itinerante, da quando negli Anni Novanta è stato organizzato direttamente dalla Federazione (FIVV, del cui consiglio direttivo ho fatto a lungo parte fino al 2008). In poche occasioni si è scelta una sede slegata da un aeroporto, ma l'esperienza ha dimostrato che lo spazio espositivo senza una pista per i voli di prova risulta meno attraente per il pubblico e gli espositori. Al fine di non alimentare ulterior-

mente una divisione e di non attizzare un inutile antagonismo tra le parti, abbiamo scelto di dare spazio alla tecnica, alle conferenze e alle premiazioni, eliminando dall'aula principale le eventuali discussioni ed assemblee. Personalmente, sono convinto che in questa fase ci sia poca necessità di discussioni e molto bisogno di operatività e di cultura aeronautica. Aggregando tanti piloti, il Congresso ha comunque dato la possibilità di scambiare opinioni in forma meno assembleare ma parimenti efficace.



Il saluto del Commissario AeCI, sen. Giuseppe Leoni

La presentazione del programma di stage "Alta Performance" del prossimo marzo 2012 a Calcinate



Se dovessi fare previsioni sul futuro assetto degli organi sportivi, dovrei quanto meno attendere la fine di gennaio, per avere i risultati dell'eventuale rinnovo del commissariamento e della nomina; nonché dell'avanzamento dell'iter di approvazione o modifica dello Statuto AeCI. La bozza attualmente sotto esame, come già descritto l'anno scorso, prevede la creazione di Sezioni di Specialità con ruolo consultivo, una lunga serie di diritti di veto da parte della Presidenza, e la moltiplicazione di alcuni posti dirigenziali. È in effetti facile criticare la bozza per la modesta rappresentatività democratica, e per il venir meno al mandato di ridurre le spese di gestione degli enti pubblici. Le Federazioni dovrebbero cambiare nome, e non avrebbero alcun ruolo nell'AeCI. Già oggi, sopravvive con vitalità forse la sola FIVL (delta e parapendio), grazie alla sua notevole consistenza numerica.



L'hangar dell'ACAO allestito per gli espositori

Varese e l'ACAO

In questa prima edizione curata dalla Rivista, la scelta della sede di Varese presso l'Aero Club Adele Orsi è stata naturale. A suo tempo, un'a-

nalisi del numero di club e poi del numero di piloti, ha portato a identificare il "centro" dell'Italia volovelistica in due zone: nel primo caso intorno a Mantova-Bologna, nel secondo tra Mantova e Verona.



Le visite dei rappresentanti delle istituzioni (Provincia, Comune, AeCI) danno riconoscimento all'importanza del Congresso e al valore del Club rispetto al territorio



Gianni Spreafico ha condotto la premiazione della Classifica di Distanza OLC

Per questa edizione abbiamo valutato anche sedi alternative più centrali, che verranno certamente riprese in considerazione per le prossime annate, ma ha prevalso la valutazione della disponibilità a Varese di comode strutture, della più grande consistenza sociale in Italia con oltre 250 membri, della presenza di un gruppo di volontari collaudato col Grand Prix e, non ultimo, della ricorrenza del cinquantenario della fondazione del club. Consci di aver chiesto a molti piloti del centro Italia una trasferta più lunga rispetto a Reggio Emilia, riteniamo di averli ripagati con due giorni ricchi di opportunità, d'informazioni e con un'esposizione di alto livello. Era stata aperta una convenzione favorevolissima con un albergo a

5 minuti di distanza. Sono leggermente calate le visite da piloti della zona reatina, per contro sono di molto aumentate quelle dal Nord. Gli espositori hanno espresso apprezzamento per la maggiore vicinanza all'Europa centrale, e per l'elevato numero di visitatori.

Aula principale

Le conferenze sulle quali si incentrava il programma si sono svolte con buona puntualità, assommando solo 10 minuti di ritardo a fine giornata, dove avevo scelto di proseguire con le presentazioni proposte dagli espositori. A loro non ho concesso in effetti molte possibilità di promuovere i prodotti nell'aula principale, confidando che abbiano potuto fornire spie-

gazioni e rispondere alle domande dei clienti durante i due giorni dell'esposizione in hangar.

Dopo i saluti delle autorità che hanno onorato il Congresso della loro presenza, sperando di non dimenticarne alcuna ma citando tra essi il commissario dell'AeCI, sen. Giuseppe Leoni; due assessori del Comune di Varese; il presidente della Provincia di Varese, e certamente la dirigenza dell'ACAO quale ente ospitante, è partito il programma:

- . prevenzione incidenti
- . agonismo: consuntivo 2011 e novità 2012
- . premiazione CID e Trofeo Ancillotti 2011
- . premiazione OLC
- . record: come programmare, studiare e realizzarli

Della **Sicurezza del Volo** in aliante mi sono autoconferito l'incarico di trattare alcuni temi-chiave in brevissimo tempo, cercando di non affaticare e proponendo un approccio poco accademico basato sulle linee guida del *Defensive Driving*, un'insieme di consigli e tecniche sviluppate per la guida di veicoli stradali ma in qualche modo adattabili al volovelista: combattere ansia, aggressività e impreparazione, concentrando i propri sforzi sulla coscienza della situazione (*situational awareness*) e sulla previsione delle potenziali difficoltà. Un approccio non sistematico, che non prescinde dal concetto di "sicurezza come sistema", ma che vi si affianca indirizzandosi al singolo anziché ai responsabili del sistema (club, aeroporti, manutenzione, regolamenti ecc.). Il tema è però tanto vasto che ha meritato una trattazione di oltre 3 ore durante lo stage primaverile di alta performance, prestazione che sono in grado di ripetere a richiesta anche presso altri Club.



Le premiazioni del CID sono state presentate dal sen. Leoni. Qui Ugo Pavese per la Classe 15M

Delle **premiazioni** lascio parlare le foto, citando ora la vittoria di Luca de Marchi nel primo Trofeo Ancillotti; il predominio del CUS Trento in molte specialità del CID e dell'OLC; la vittoria nel CID Pro-

mozione da parte di Patrizia Roilo... finalmente una donna alla ribalta! E gli eccezionali record conseguiti da Alberto Sironi coi suoi voli in Andata e Ritorno sulle Alpi.



Predominio del CUS Trento. Con Leonardo Brigliadori ci sono Eliano Sandri e Andrea Tomasi



Margot ha premiato Luca De Marchi per il Trofeo Ruggiero Ancillotti (sei prove OLC di velocità)

Come era già accaduto, la gestione dell'OLC ha manifestato imprecisioni talvolta grossolane, dovute forse a difficoltà di comunicazione o a scarsa cooperazione del sito. Il CID ha invece visto una classifica indiscutibile, ma si è verificato un calo dei partecipanti, collegato a un insieme di fattori: la nuova interfaccia, il sito specifico non collegato all'OLC, e l'adozione di un regolamento restrittivo per punti di partenza, arrivo e virata, in linea con i regolamenti delle Insegne FAI e dei Record.

Tra le **novità 2012** spicca la nuova iniziativa di *stage* avanzati e di preparazione alle gare, che si svolgeranno a Rieti sotto la guida di Maurizio Secomandi con molti *tutor* di grande esperienza, diversificando e ampliando l'offerta del Centrale garantita da Alessandro Bruttini.

Nelle competizioni, secondo le linee tracciate dalla Commissione Sportiva, si sta valutando con sempre maggiore attenzione la possibilità di accorpare classi e di adottare degli handicap "rivisitati" con impatto modesto sul punteggio: una sperimentazione che ha



Patrizia Roilo ha vinto il CID Promozione con tre voli in triangolo FAI di oltre 300 km ciascuno



M. Secomandi ha presentato il progetto degli stage avanzati e pre-gare dell'AeCCVV di Rieti

già dato risultati soddisfacenti in Francia. Il calendario delle gare italiane e internazionali è ormai definitivo, e resta confermato quello già pubblicato sul precedente numero di *Volo a Vela*.

Lunghi voli e record: è stata la conferenza principale, per la quale il Congresso verrà ricordato. Si è trattato di 90 minuti densi d'impagabili consigli, presentati con professionalità esemplare da Alberto Sironi e Luciano Avanzini. L'analisi del volo record di 1.000 km in A/R verso Est con uso quasi esclusivo della dinamica di pendio, effettuato da Sironi, è stata solo il fulcro di un'esauriva trattazione della preparazione logistica, mentale e tecnica che sta dietro a questa filosofia di volo di performance. La complessità del tema si è rivelata un forte stimolo di motivazione. La sala era gremita da oltre ottanta persone. Avremo modo di trasporre questa memorabile conferenza in un dettagliato articolo sui prossimi numeri di Volo a Vela.



Luciano Avanzini e Alberto Sironi hanno descritto mentalità, preparazione e tecniche per esprimere il massimo nei voli CID e record

In seguito, dalle 16:30, un rappresentante della Flarm ha illustrato la storia del dispositivo, e la novità del PowerFlarm, un apparato un po' più grosso e costoso, in grado di riceve-

re anche i segnali dei transponder e dei moderni sistemi anticollisione dell'aviazione generale e commerciale. Le informazioni vengono combinate in un unico display. Per

chi fa lunghi voli incrociando (più o meno consapevolmente...) le rotte di traffici non aliantistici, questo strumento sembra decisamente interessante.



Lorenzo Monti ha descritto il Calendario Gare 2012 e le novità sportive



Lucas Marchesini nella sua trattazione dei vari sistemi Elt, Spot e Saflly

tazioni il sabato, e poi baciato dal sole in una bella domenica. Si sono così potuti effettuare moltissimi voli, ed è stato piacevole chiacchierare all'aperto. Nella speranza di non dimenticare nessuno, cito la presenza di vari alianti portati dai rappresentanti italiani o direttamente dai costruttori:

- il DG-1001 TE, biposto da 20 metri d'apertura con motore elettrico di sostentamento. Con un certo stupore, abbiamo potuto vederlo eseguire il decollo autonomo sulla pur non lunghissima pista di Calcinate, dimostrando affidabilità e buona salita (stimata in poco meno di 2 m/s). Ovviamente il pilota, leggero, era solo a bordo;

Il DG-1001 T Elektro, che ha effettuato inaspettatamente anche un decollo autonomo

Lucas Marchesini, della D-S-X, ha approfondito le varie tecnologie oggi disponibili per il tracciamento dei voli e il salvataggio dei piloti. Elt, Spot o similari, e i prodotti DSX come il SaFly differiscono per moltissime caratteristiche. Ognuno ha i suoi punti di forza ma anche punti deboli. Alcuni dei servizi sono a pagamento con un canone annuale, ma nel caso del SaFly esso include anche una copertura assicurativa, nel caso sempre meno improbabile che si venga chiamati a rifondere il costo dell'operazione di soccorso.

Esposizione

L'esperienza degli anni scorsi, svolta in date di novembre molto avanzato, ci ha portato a scegliere un fine settimana anticipato a ottobre, che è stato privo di precipi-



- l'ASH-30 Mi, biposto da 26,5 metri con motore Wankel, che ho avuto modo di testare per le riviste italiane. La sua ala è parzialmente derivata da quella di grande successo del monoposto ASG-29. Un notevole passo avanti rispetto al mitico "25", la cui competitività in Classe Libera verrà però messa a dura prova dai nuovi monoposto che hanno appena compiuto i primi voli, e che vantano carichi alari massimi ben più elevati;
- un ASH-31 Mi, monoposto di 21 metri, già consegnato al proprietario italiano e basato a Calcinate;
- il Silent 2 FES Electro, che ha decollato in autonomia grazie al suo potente motore installato nel cono di prua dell'abitacolo;
- i LAK-17 e 19 nelle versioni standard o flappate, con o senza motorizzazione elettrica FES;
- un Sinus della Pipistrel, motoaliate turistico ad ala alta. Solo per problemi organizzativi la Pipistrel non ha potuto portarci in visione il Taurus, nelle versioni elettrica e con motore a scoppio;
- un esemplare di Arcus T, di proprietà di alcuni soci del club, è stato usato da Roberto Vanoni per le prove in volo e la presentazione a potenziali acquirenti;
- due alianti usati: un Cirrus I-IDEA e un LS-4 I-RGOT;
- due anfibi Seamax ultraleggeri, dei quali Gustavo Saurin cura la versione con ali ripiegabili per trasporto o stivaggio a bordo di grandi yacht.

Nell'hangar appena restaurato per le celebrazioni del cinquantenario, trovavano posto gli spazi espositivi. Sono intervenute molte aziende: LX-nav, Naviter-SeeYou, Flarm, DSX, LX navigation, ActionView (videocamere per sport "estremi"), il banco degli accessori e forniture specializzate della The Aerodyne, TEKK di Klaus Keim con il variometro e il display Clear-Nav.



Una Rolls-Royce dell'aria, l'ASH-30 di 26,5 metri d'apertura, motorizzato Wankel



Espositori: Klaus ed Ursula Keim con i prodotti Sage, Cambridge e ClearNav



Il ricco banco di attrezzi e accessori "The Aerodyne"
Buon successo per le videocamere sportive presentate da ActionView



Luisa Clerici e tante altre volontarie si sono alternate al banco dell'ACAO e del CSVVA

Tutti sono rimasti soddisfatti del venduto, del numero di visitatori e della struttura ospitante. Non mancava un tavolo della nostra rivista e dell'ACAO, arricchito dall'affascinante presenza delle numerose volontarie del Club.

Riunioni e iniziative

A margine del Congresso, a cura delle rispettive istituzioni, si sono svolte le riunioni o assemblee della Commissione Sportiva supplente, della Squadra Nazionale (25 piloti della Rosa Nazionale, condotti da Marina Vigorito con il dirigente AeCI dott. Marotta), del Gruppo Interclub sullo scambio di esperienze circa adeguamenti alle normative (con Angela Fergnani), l'assemblea della FIVV (condotta

dal dimissionario Leonardo Briigliadori), del Gruppo Volo a Vela in Rosa / Fly-Pink (con Margot

Acquaderni). Il Museo storico del CSVVA è rimasto sempre aperto al pubblico. Entriamo ora in qualche dettaglio.

La Squadra Nazionale sta affrontando i preventivi per le trasferte programmate nel 2012: i Mondiali, divisi su due sedi per le classi flappate e quelle non flappate (le prime in Texas, le seconde in Argentina) avranno un costo molto elevato, che dovrà essere coperto per almeno l'80 percento dai piloti stessi.

Gli aiuti dell'AeCI, suddivisi sui partecipanti, non supereranno i 2.500 Euro ciascuno, andando a coprire in pratica le quote d'iscrizione e le assicurazioni obbligatorie richieste dallo stesso AeCI, mentre circa 10.000 Euro resteranno a carico dei piloti. Non pochi soldi, che stanno creando difficoltà ad alcuni dei selezionati. La ricerca di sponsor resta purtroppo una chimera, più che un dato reale, fatto salvo per pochissimi bravi e fortunati.



La prima importante riunione del Gruppo Interclub, condotto da Angela Fergnani con Michele Borghi: è attiva una mailing-list per lo scambio d'informazioni ed esperienze

La FIVV, nel corso dell'assemblea svoltasi in una sala collaterale, ha visto la presentazione delle dimissioni di alcuni consiglieri e del Presidente Leonardo Briigliadori. Come da statuto, la gestione ordinaria passa temporaneamente al vicepresidente Danilo Spelta. A metà dicembre, due mesi dopo l'assemblea, in una nuova riunione appositamente convocata si è trovata una soluzione per mantenere in esistenza la Federazione, senza nuove elezioni: una sorta di "congelamento", per stare a vedere cosa succederà, facendosi trovare pronti nel caso s'aprano spazi di collaborazione con l'AeCI. Uno dei nodi da sciogliere, a mio parere davvero cruciale, è quello dei debiti della FIVV verso la società CTF che dovrebbe gestire un centro Tecnico (volo, stage e formazione): gli stanziamenti a bilancio a favore del CTF sono stati infatti versati solo in una modesta proporzione, mentre le casse FIVV sono vuote. Occorre un accordo con la società esterna, che dovrebbe risolversi in una perdita di quote sociali senza ulteriori versamenti di denaro.

Il Gruppo Interclub è un'iniziativa meritoria partita dalla ferrarese Angela Fergnani. Si propone di aggregare almeno un rappresentante da ogni club italiano, con la finalità di scambiare informazioni, discutere problemi, censire e confrontare le soluzioni utilizzate, indicando le migliori e raccogliendo le buone capacità gestionali sparse nei vari sodalizi. In pratica, uscire dall'isolamento e lavorare insieme. La rivista *Volo a Vela* darà sempre tutto lo spazio necessario a questo gruppo di lavoro, che si aspetta di vedere ulteriormente

crescere la partecipazione.

Gli iscritti sono già molti, ma come spesso accade mancano rappresentanti proprio da una manciata dei club più grandi, dove forse prevale la presunzione di non aver bisogno di questa aggregazione, o si teme di dover "dare" senza ricevere... Ho molta fiducia, invece, che questo gruppo possa rivelarsi prezioso: i tempi sono cambiati! È stato attivato un canale di comunicazione specifico, sul modello della mailing list al quale potete iscrivervi presso <http://groups.google.com/group/clubsvoloavela?hl=it> (è richiesto di essere registrati come utenti Google-Groups).

Il Gruppo Volo a Vela in Rosa Fly-Pink, creato da Margot Acquaderini, ha finalmente raccolto un ottimo successo, come potete leggere in altre pagine di questo numero. La forza propulsiva di Margot affiancata da Patrizia Roilo (campionessa del CID Promozione 2011), ha portato ad ottimi frutti, con tante affiliate, una presenza costante sui social network (Facebook) e un vasto programma di incontri e allenamenti per ogni livello d'esperienza. Anche il Fly-Pink avrà tutto l'appoggio possibile dalla Rivista. Si incomincia proprio da questo numero con il calendario in omaggio. È giusto che le donne trovino nel volo a vela un ambiente accogliente, non privilegiato ma del tutto paritario e rispettato.

Conclusione

Il Congresso è stato citato su varie testate giornalistiche locali. Nell'insieme, so di poter dire che i due giorni sono stati ricchi di contenuti ed organizzati in maniera efficiente.

Per il prossimo anno miglioreremo, se ancora toccherà a noi occuparci del Congresso, il rapporto con gli espositori e l'utilizzo degli spazi. La meteo ci ha dato una mano, permettendo di volare il sabato, e di godere persino del sole la domenica. Molti visitatori sono infatti rimasti all'aperto ad ammirare gli alianti o a fare i voli di assaggio. Mi sento obbligato a ringraziare sentitamente:

- gli espositori, cresciuti nel numero e giunti da Italia, Svizzera e Germania;
- i relatori, che hanno tenuto interessantissime presentazioni;
- e soprattutto il pubblico intervenuto, in alcuni casi venendo anche da molto lontano.

Grazie, senza di voi non ci sarebbe il Congresso. ■



Il calendario che le gentili voloveliste del Gruppo Fly-Pink hanno fornito in omaggio per tutti i nostri lettori

*Incocca,
tende,
scaglia.*



*Progresso,
Performance,
Piacere.*

Arcus by Schempp Hirth



GLASFASER

I T A L I A N A

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

Aldo Cernezzi

Foto di Tilo Holighaus, Kathrin Wötzel e Aldo Cernezzi


FAI Sailplane Grand Prix
Varese - Italy

Grand Prix e Finale



*L'ACAO ha ospitato un GP di qualificazione organizzato in maniera esemplare
Giorgio Galetto ha dominato sia a Varese,
sia nella Finale in Germania*



Si è svolto a Varese il GP di qualificazione presso l'Aero Club Adele Orsi (con Margot Acquaderni in prima linea a tenere le redini della complessa e ambiziosa organizzazione).

La gara era riservata, in questa edizione, agli alianti della Classe 18M, anche se era stato fatto un tentativo di proporla per i biposto 20M, un'idea che si è infranta contro il regolamento FAI dei GP che esclude questa possibilità. Per chi ancora non lo sapesse, i Grand Prix sono una serie biennale di gare di qualificazione, in cui il primo o i primi due piloti classificati di ciascun evento conquistano l'accesso alla Finale GP riservata alla Classe 15M, che per il biennio 2010-2011 era in programma presso la culla del volo a vela tedesco e mondiale: la mitica Wasserkuppe.

Questa montagna di soli 950 metri s.l.m., più simile ad un altipiano, è un antico vulcano che l'erosio-

ne ha reso praticamente piatto. Si trova a circa 60 km a Nord-Est di Francoforte, in Assia, nel bel mezzo della Germania.

Entrambe le gare hanno avuto risonanza sia sulla stampa specializzata straniera (alla quale attingerò

per molti dati e la cronaca), sia sui mezzi di comunicazione più generalisti. È questo il bello del GP, voluto e creato dalla FAI-IGC proprio per allargare le occasioni di visibilità e propaganda del nostro sport.



Il Ventus 2c (15 metri) di Ugo Pavesi, alla ricerca di una salita poco dopo il decollo



Il roccolo sul Campo dei Fiori, in attesa della partenza simultanea (con limite di quota imposto)

Grand Prix a Varese

La gara della 18 metri a Calcinate del Pesce è stata descritta con parole molto lusinghiere, tra gli altri, anche da J.M. Clément sulla rivista francese *Vol à Voile*. “JMC” non ha mancato di fare un po’ di storia del volo a vela varesino, partendo dai mitici decolli di Ettore Cattaneo dalla vetta del Campo dei Fiori, e dallo storico lancio dei nove idroalianti che sono poi ammarati nel Lago di Varese nel 1934. Il Club ha compiuto proprio quest’anno il 50° dalla fondazione, avvenuta ad opera della famiglia Mazzucchelli-Orsi insieme a tanti amici volovelisti,



Il cielo è stato spesso marginale, e un po’ plumbeo

tori noti del calibro di Roger Biagi, Jules Landi e più recentemente di “JR” Faliu.

Per non dire delle parole estrema-

Il GP è quindi stato l’occasione per dare alle celebrazioni del 50° dell’ACAO un respiro internazionale, che JMC descrive come as-



Attese lunghe per una finestra meteo favorevole

senza aiuti statali ma solo con le proprie risorse. JMC cita anche il forte legame del club varesino con la Francia, avendo ospitato istrut-

mente lusinghiere usate verso la nostra rivista, pubblicata dal CSV-VA che di Calcinate è il custode e l’anima.

solutamente grandiose, e ben superiori a qualunque altro evento competitivo mondiale.

Grazie, Jean-Marie!

Il Grand Prix è nello spirito soprattutto una manifestazione, oltre che una competizione, e va riconosciuto che per la copertura mediatica, per l'installazione di uno schermo gigante nel pieno centro della città di Varese, per gli eventi collaterali come le sfilate di Ferrari o di moto d'Epoca, per l'esibizione della pattuglia acrobatica formata da piloti disabili "Baroni Rotti" e per le serate con aperitivi, concerti benefici, e il convegno sugli studi climatici nella sede di Villa Recalcati... la manifestazione è stata la migliore mai realizzata nel giro dei GP.

L'esibizione semi-acrobatica della pattuglia "Baroni Rotti"



La passerella di moto d'epoca



Il raduno delle Ferrari

Nell'hangar principale, allestito per i *briefing* e per l'accoglienza del pubblico, era installato un simulatore di volo in aliante, che ha riscosso successo tra i visitatori.

E va notato con estrema soddisfazione che tutte le spese per queste iniziative sono state coperte dagli sponsor abilmente e instancabilmente raccolti per l'occasione.



I briefing nell'hangar principale, elegantemente allestito



Il dibattito sui cambiamenti del clima mondiale

La gara

Per un cambiamento imprevisto del calendario gare, dovuto alla rinuncia da parte di un club, questa edizione del GP di Varese ha ricevuto dalla Commissione di Specialità anche la validità di Campionato Italiano della Classe 18M, con l'accordo dei piloti interessati. Purtroppo le formule di calcolo dei punteggi ai fini della Graduatoria nazionale (la Ranking List gestita dalla FAI), penalizzano la formula GP permettendo ai piloti di conquistare solo una manciata di punti a favore della propria posizione nazionale. Eppure, la qualità dei 17 concorrenti, 11 dei quali italiani, era di livello mondiale, con la presenza tra l'altro di Giorgio Galetto e del Campione mondiale in carica della 15M, Stefano Ghiorzo, cui si aggiungono i bravissimi Peter Hartmann (Austria), e vari altri campioni del massimo calibro. Io e pochi altri compagni eravamo invece presenti soprattutto per vivere questo evento dal di dentro, senza improbabili ambizioni di piazzamento.

La meteo non è stata invece all'altezza delle aspettative. Il peggioramento è arrivato proprio con l'inizio della gara... come succede non di rado. Di sei giornate, tre sono state perdute per la pioggia, due hanno permesso di volare dei temi ai limiti dell'accettabile (un paio d'ore per circa 200 km), e l'ultima ha visto correre i partecipanti su un percorso di un'ora e mezza per soli 111 chilometri. Si è provato a realizzare una seconda prova nella stessa giornata, ma la pioggia diffusa ha impedito di aprire il traguardo e i concorrenti sono stati

richiamati a terra. Le telecamere delle TV regionali intanto erano presenti a filmare i movimenti, i preparativi, i decolli ed atterraggi. Forse noi piloti siamo stati "usati" per il fine superiore dello *show*. La limitazione del carico alare massimo a 50 kg/m² ha permesso di ridurre il vantaggio-macchina, e non sono emerse differenze significative tra gli ASG-29 e le molteplici varianti del Ventus 2C. Tra i mezzi in gara, anche due LAK-17 (un vecchio "A" e uno nella versione "B" totalmente rinnovata, che era anche dotato del motore elettrico frontale FES). Cito di nuovo Jean-Marie che conclude il suo racconto raccomandando una visita a questo club, dove ha volato per vent'anni che ritiene essere stati la parte più bella e in maggiore progresso della sua esperienza sociale e volovelistica, dandone in gran parte merito allo spirito libertario di Adele Orsi. La vittoria finale è andata a Giorgio Galetto, che era all'inizio di un'annata per lui memorabile. Eccellente risultato per Peter Hartmann, Corrado Costa e Mauro Brunazzo.



Il banco regia presidiato dal giornalista e speaker Luca Brogгинi, affiancato da Giuliano Golfieri per le visualizzazioni Postfrontal



L'accoglienza per i piloti disabili dei Baroni Rotti

#	Total	CN	Pilot	Team	Glider	1	2	3
1.	28	Y	Giorgio Galetto	Italy	Ventus 2c/18m	1	1	2
						(10)	(10)	(8)
2.	21	PC	Peter Hartmann	Austria	Ventus 2c/18m	4	2	3
						(8)	(8)	(7)
2.	21	PG	Corrado Costa	Italy	ASG 29/18m	2	3	4
						(8)	(7)	(6)
4.	14	3A5	Mauro Brunazzo	Italy	ASG 29/18m	10	6	1
						(0)	(4)	(10)
5.	11	TK	Micheal Rass	Austria	LS 8	5	8	6
						(5)	(2)	(4)
6.	8	AS	Alberto Sironi	Italy	ventus 2c/18m	3	10	9
						(7)	(0)	(1)
6.	8	GT	Thomas Gostner	Italy	Ventus 2c/18m	8	4	10
						(2)	(6)	(0)
8.	7	AE	Ugo Pavesi	Italy	Ventus 2c/18m	7	9	7
						(3)	(1)	(3)
9.	6	RS	Petr Setka	Czech Republic	Ventus 2cM/18m	9	10	5
						(1)	(0)	(5)
10.	5	GE	Gerolamo Ghiringhelli	Italy	ASG 29/18m	10	5	10
						(0)	(3)	(0)
11.	4	I	Luka Znidarsic	Slovenia	LAK 17a FES	6	10	10
						(4)	(0)	(0)
12.	3	A	Stefano Ghiorzo	Italy	LAK 17b FES	10	7	10
						(0)	(2)	(0)
13.	2	T2	Gustavo Saurin	Argentina	LS 8/18m	10	10	8
						(0)	(0)	(2)
14.	0	SH	Rory O'conor	United Kingdom	DG 800/18m	10	10	10
						(0)	(0)	(0)
14.	0	DW	Aldo Cernezzi	Italy	DG 600/17m	10	10	10
						(0)	(0)	(0)
14.	0	4A	Alessandro Villa	Italy	Ventus 2c/18m	10	10	10
						(0)	(0)	(0)
14.	0	LS	Alois Baumgartner	Italy	Ventus 2cxM/18m	10	10	10
						(0)	(0)	(0)

Classifica finale del GP di Varese

Finale GP!

Non avendo visitato, lo ammetto con rammarico, la Quarta Edizione della Finale GP mondiale presso la Wasserkuppe dal 23 al 29 luglio, faccio riferimento ai racconti pubblicati da David Jansen su *Soaring Australia*, e da Roland Stuck su *Vol à Voile*.

Jansen è arrivato con una settimana d'anticipo presso la sede della gara, dove ha preso in prestito un ASW-27 del club, che sorge a 10 minuti di distanza dallo stabilimento della Schleicher. La festa di benvenuto viene da lui definita come molto semplice, nello spirito scelto dagli organizzatori della gara. Sembrava più una piccola garetta da weekend, che un evento di livello mondiale, in gran parte per la disdetta giunta dallo sponsor principale che si è messo in disaccordo con le opinioni e direttive dell'IGC.

È stata d'altro canto l'IGC stessa a doversi fare carico di parte delle spese per il sistema di *tracking* degli alianti in volo, indispensabile requisito di ogni GP, proprio ai fini della potenziale mediatizzazione dell'evento.

Alcuni dei piloti aventi diritto di partecipare, in particolare Sebastian Kawa e Mario Kiessling, hanno rinunciato, preferendo iscriversi ai campionati Europei che, per un'improvvida coincidenza, si svolgevano in date concomitanti. Anche il cileno René Vidal ha dovuto rinunciare, ma per gravi motivi familiari, ed è stato sostituito dal connazionale Carlos Rocca. Sono state quindi invitate tutte le "riserve" qualificate nel biennio.



Vista dall'alto delle strutture che hanno ospitato la Finale GP alla Wasserkuppe (Germania)



Alena Netusilova, unica donna partecipante alla Finale

Tra i presenti, anche una donna: la Ceca Alena Netusilova.

Anche qui è stato imposto il carico alare massimo di 50 kg/m² al fine di garantire equità e sicurezza.

Meteo inaffidabile

Il maltempo ha praticamente impedito di fare alcun serio volo d'allenamento, limitandosi a un tentativo in locale per prendere confidenza con gli strumenti.

Il giorno d'inizio, sabato 23 luglio, un vasto pubblico era presente in campo nonostante le poche possibilità di volare, con vento forte e nuvole basse.

I decolli hanno avuto luogo, ma il direttore di gara ha annullato la prova prima di aprire il traguardo, dopo aver notato alianti spiralarne in direzioni opposte, appiccicati al pendio, per considerazioni di sicurezza (va notato che i GP sono stati purtroppo funestati da alcuni incidenti molto gravi, nel passato recente).

Alla sera tutti si sono trasferiti nella sala delle Feste di Gersfeld per il Centenario del primo volo di un aliante alla Wasserkuppe. I piloti, purtroppo, s'annoiano a causa dei lunghi discorsi delle autorità, tutti in lingua tedesca.

Il primo volo di gara ha avuto luogo il 25 luglio, con decollo ritardato fino alle 15:50. Le condizioni marginali hanno richiesto un traino lungo, a ben 1.500 metri di quota, in una zona dove si è riusciti a mantenere la quota, sopra i cumuli, grazie a una debolissima onda. Le termiche classiche sono iniziate più tardi, permettendo di partire sul tema alle 16:40.

Il traguardo di partenza era in una zona altamente spettacolare, a soli 400 metri sopra un punto d'osservazione per il pubblico.

Jansen ha vinto questa prova in 1:41' a 73 km/h di media, rifilando ben 18 minuti di distacco al secondo, il francese Didier Hauss, avendo avuto il coraggio di abbandonare il gruppone sull'ultimo lato con una deviazione di oltre 30° che lo ha premiato con una debolissima ma indispensabile salita. Quarto posto per Giorgio Galetto dopo un'emozionante rimonta. Il finlandese Olli Teronen rompe in fuoricampo la coda del suo ASW-27.



Il Discus 2ax di Patrick Puskeiler

La seconda giornata ha visto l'assegnazione di un tema sottostimato, con soli 124 km mentre sarebbe forse stato possibile volarne 500; la prova è stata vinta al foto-finish da Uli Schwenk, ma il nostro Giorgio prende una penalità per la procedura di partenza. Alle premiazioni si nota sempre una cospicua presenza di pubblico. Anche il giorno successivo, molta prudenza e 125 km da percorrere col rischio di alcuni temporali, pur con condizioni finalmente interessanti: basi sui 2.300 metri e salite fino a 4m/s. Ora in testa alla classifica generale c'è un pilota giovanissimo, il ventunenne tedesco Sebastian Nägel che promette di dare filo da torcere ad alcuni tra i più famosi piloti del mondo.

Alla quarta prova si realizzano molti fuoricampo, ma i *leader* hanno raccolto preziosi punti. Il bel tempo attira un numero ancora maggiore di spettatori, per il tema di 225 km. Giunto con un piccolo vantaggio di quota all'ultima termica, Sebastian Nägel scarica parzialmente i ballast per salire meglio; tiene sotto controllo gli avversari più bassi di lui, e parte con loro in planata finale, sorpassandoli sull'arrivo con soli 5 secondi di vantaggio su Peter Hartmann (che però passa sotto alla quota minima, prendendo una penalità). La quinta giornata, in condizioni debolissime e *plafond* appena più alto della cima della Wasserkuppe, ha visto il dominio di Giorgio Galetto nonostante avesse fallito il primo aggancio (ridecollando immediatamente). Il tema di 125 km si svolge verso l'unica zona volabile, a Est. I piloti faticano ad avanzare sul percorso, alcuni finiscono



Sito dei primi voli veleggiati, 100 anni fa, la pista sorge sulla sommità della Wasserkuppe



Giorgio Galetto in atterraggio

fuoricampo. Tra di essi, il leader della gara, il giovanissimo Sebastian che deve arrendersi a meno di 10 km dall'arrivo causando sconforto nei suoi sostenitori. Per chiudere il tema, gli altri lottano per conquistare anche poche decine di metri di quota, ed è Giorgio Galetto a completare il percorso per primo, seguito dal cileno Carlos Rocca e da Tilo Holighaus.

L'ultima giornata,

cancellata dalla pioggia insistente, incorona Galetto Campione Mondiale GP per il 2011, mentre Nägel è secondo e Hartmann terzo.



Galetto affiancato da S. Nagel, di soli 21 anni

#	WBK	Name	Land	Flugzeug	Punti Totali	Giorno 1 piazamento / p.fl.	Giorno 2 piazamento / p.fl.	Giorno 3 piazamento / p.fl.	Giorno 4 piazamento / p.fl.	Giorno 5 piazamento / p.fl.
1	CT	GALETTI, Giorgio	ITA	Ventus 2ax	31	4 (6)	2 (8)	10	2 (8)	1 (9)
2	77	NÄGEL, Sebastian	GER	ASW 27	25	3 (7)	10	2 (8)	1 (10)	9
3	PC	HARTMANN, Peter	AUT	Ventus 2cxa	22	5 (5)	5 (5)	7 (3)	6 (4)	4 (5)
4	M6	SCHWENK, Uli	GER	ASW 27	20	10	1 (10)	8 (2)	3 (7)	8 (1)
5	AX	NOVAK, Ivan	CZE	Ventus 2a	19	7 (3)	3 (7)	5 (5)	9 (1)	6 (3)
6	DID	HAUSS, Didier	FRA	Ventus 2cxa	16	2 (8)	7 (3)	10	5 (5)	9
7	GT	ROCCA, Carlos	CHI	Ventus 2ax	13	10	10	4 (6)	10	2 (7)
8	PS	JANSEN, David	AUS	ASW 27	12	1 (10)	8 (2)	10	10	9
9	ALB	PUSKEILER, Patrick	GER	Discus 2ax	10	10	10	1 (10)	10	9
10	VV	HOLIGHAUS, Tilo	GER	Ventus 2ax	10	10	10	6 (4)	10	3 (6)
11	CC	VERON, Nicolas	FRA	ASW 27	10	10	10	3 (7)	7 (3)	9
12	JS	SORRI, Juha	FIN	Discus-2	9	8 (2)	10	9 (1)	4 (6)	9
13	LR	BARROIS, Jean Denis	FRA	ASW 27	7	9 (1)	4 (6)	10	10	9
14	M3	SUPERSPERGER, Eduard	AUT	Ventus 2b	6	6 (4)	10	10	10	7 (2)
15	MC	MATKOWSKI, Christoph	POL	ASG 29 E	6	10	6 (4)	10	8 (2)	9
16	AJ	NETUSILOVA, Alena	CZE	ASG 29 15-E	4	10	10	10	10	5 (4)
17	WS	JAAKKOLA, Aku	FIN	ASG-29	1	10	9 (1)	10	10	9
18	BG	TERONEN, Olli	FIN	ASW 27	0	10	10	10	10	9
18	KOS	KOS, Wojciech	POL	ASG 29E-15	0	10	10	10	10	9

Classifica della Finale GP 2011

Tirando le somme

Nonostante la meteo imprevedibile e spesso scoraggiante, gli organizzatori sono riusciti ad archiviare una competizione con cinque prove valide, seppure molto corte, e ad attirare un grande numero di spettatori sull'aeroporto. I comunicati stampa e il tracking hanno funzionato molto bene, pur con qualche intoppo nelle pagine web. Il potenziale del GP come manifestazione d'interesse pubblico generale è stato

confermato sia dalla gara di Varese organizzata con ricchezza di mezzi, sia dalla finale tedesca più spartana e priva degli indispensabili finanziamenti. Ma forse questa formula, ormai collaudata, è giunta a un crocevia: i costi di gestione e di tracking online sono molto elevati, gli sforzi umani quasi immensi, e ci si deve incominciare a chiedere se, e in quale modo, questo bel "prodotto" possa essere venduto sul mercato dei media per recuperare sponsorizzazioni e incentivare lo sviluppo del volo a vela. ■



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

- Ricostruzioni
- Riva refitting
- Installazione elettronica
- Verniciature e ricondizionamenti su tutte le superfici
- Riparazioni legno vetroresina - carbonio



Intervista a Giorgio Galetto

Di Marina Vigorito Galetto

Quali aspettative hai avuto riguardanti l'organizzazione e la qualità della manifestazione GP alla Wasserkuppe?

Le mie aspettative sono soddisfatte. Conosco Hanno Obermeier, il direttore di gara, da moltissimi anni. Abbiamo volato insieme in tante gare e lo rispetto come persona e come pilota. C'era Roland Stuck come steward, e Roland è il padre del GP, ha creato questo tipo di competizione. Inoltre, c'era Brian Spreckley come referente IGC, e Brian è ben noto per la sua grande esperienza. Ad ogni modo, ciò che mi ha veramente colpito, è l'entusiasmo e la calorosa ospitalità del club locale. Mia moglie, mia figlia ed io serberemo per sempre un bellissimo ricordo e siamo certi di aver trovato nuovi amici alla Wasserkuppe.

Quanti GP hai volato? Com'era questa rispetto alle altre gare?

Ho volato il primo GP di Saint Auban nel 2005. Nel 2006 ho avuto il privilegio di essere invitato in Nuova Zelanda per il GP di qualificazione e, grazie al mio secondo posto, ho volato anche la finale l'anno dopo a Omarama, che è stato un evento grandioso. Sono stato anche invitato ai World Air Games a Torino nel 2009, dove la gara di volo a vela era con la formula GP, e col mio secondo posto ho vinto una medaglia d'Argento FAI. E, naturalmente, ho volato il GP di qualificazione a Calcinate, dove ho vinto e mi sono qualificato per quest'ultima Finale GP della Wasserkuppe.

Il GP è fantastico per il pubblico e questo è lo scopo principale per aver creato questa competizione. È facile da capire, veloce, spettacolare. D'altra parte, è anche un po' troppo dura con i piloti. Abbiamo visto molto spesso ottimi piloti tornare a casa con zero punti alla fine della gara.

Sei al tuo secondo titolo mondiale. Vincere il Grand Prix è diverso che vincere il mondiale tradizionale?

Questa è una domanda molto interessante! Io faccio gare da quando ero ragazzo e ho sempre considerato la vittoria in un campionato del

mondo come la conferma del talento e dell'abilità dei piloti. Nel 1999 ho vinto il mondiale a Bayreuth, proprio in Germania, nella patria del volo a vela, e penso di aver raggiunto il top della mia carriera di pilota. In seguito, ho vinto altre due medaglie FAI in una gara Grand Prix e non posso negare che quando ero sul podio alla Wasserkuppe, mentre suonava l'inno italiano, l'emozione e la soddisfazione erano esattamente le stesse che a Bayreuth 12 anni prima!

Pensi che il GP assolva il suo compito di attirare il pubblico?

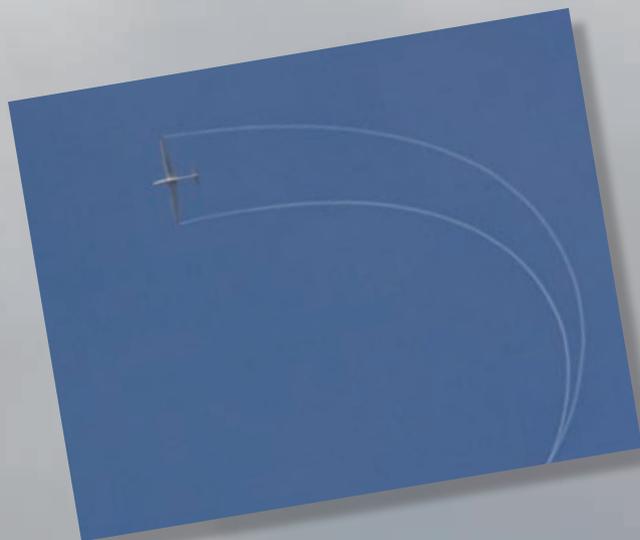
Sì, penso di sì. Le competizioni tradizionali sono estremamente noiose per il pubblico. Una frenetica attività al mattino fino ai decolli e poi non succede niente per ore, fino a quando iniziano gli arrivi. E anche se ora è possibile mostrare la gara in streaming dal vivo, con i lunghi percorsi che generalmente si assegnano alle gare tradizionali, stare seduti per ora a guardar scorrere dei tracciati sarebbe mortalmente noioso per chi non è direttamente coinvolto.

Inoltre, con il sistema di assegnazione dei punteggi delle gare tradizionali è molto complicato e soprattutto con le AAT, dove si assegna un'area all'interno della quale ogni pilota fa il suo percorso, il pubblico non può capire perché chi arriva prima in campo alla fine non è il vincitore. Quindi, sì, penso davvero che il GP abbia un enorme potenziale per la promozione del nostro sport.



L'acrobazia italiana in aliante

*Quinto posto
nella graduatoria per nazioni,
miglior risultato di sempre
Squadra giovane,
una medaglia d'Argento*



**Un aliante biposto Fox
ripreso in cima al looping**

Si sono svolti a Torun (Polonia) città di Copernico, dal 27 luglio al 7 Agosto 2011 i Campionati del mondo WAGAC 2011 di acrobazia in aliante. Un'organizzazione eccellente curata in ogni minimo particolare, che ha

dimostrato ancora una volta la grande tradizione e cultura per l'acrobazia aerea di questo paese.

Hanno partecipato a questa edizione 38 piloti in rappresentanza di 9 nazioni diverse, oltre a 2 indipendenti.

L'aeroporto

L'aeroporto di Torun è stato costruito nel 1912 dall'Aviazione Prussiana. Durante la Seconda Guerra Mondiale diventa una base della Luftwaffe, passando poi dal febbraio del 1945 sotto il controllo delle forze aeree russe. La superficie del campo è un enorme quadrato di 1,5 km di lato, una distesa d'erba circondata dalla foresta, con due piste a "T" lunghe 1.200 metri e larghe 60, interamente in cemento. Oggi l'aeroporto di Torun è la sede dell'aeroclub Pomorski e della Guardia Forestale.

Ampie aree attrezzate offerte ad ogni singola nazione partecipante, aule briefing, ristorante, *l'info point* gestito da personale qualificato e sempre disponibile, una perfetta gestione della logistica d'aeroporto... hanno reso più semplice e molto piacevole la lunga permanenza delle squadre in quello che a tutti gli effetti è diventato il "villaggio aeronautico sportivo" di questo Mondiale. Dopo un inizio all'insegna del maltempo, protrattosi per quasi una settimana mettendo a dura prova i nervi dei concorrenti costretti a terra da continui rinvii, la gara ha finalmente "decollato" col primo volo ufficiale del pilota Inglese Paul Conran. La tensione si è così potuta allentare dando spazio alla sola concentrazione prevolo.

Il numero serrato e continuativo di decolli nell'arco delle giornate non ne ha impedito semplicità, fluidità ed efficienza in totale sicurezza. Quattro traini in linea di volo ed un sistema di perfetti sincronismi conducevano sino al *box* (a 1.200 metri di quota) i piloti che si destreggiavano così con assoluta semplicità prima d'affrontare il programma.

L'aeroporto ex-militare di Torun, in Polonia



La griglia di partenza

Regole del gioco

I programmi acrobatici si volano all'interno del *box*, un vero e proprio cubo (virtuale) dal lato di un chilometro che si sviluppa di fronte alla giuria da un'altezza di 200 metri sino ai 1.200.

La giuria è composta da otto o più giudici internazionali. I voti sono assegnati su ogni singola figura tratta dal catalogo internazionale Aresti. Si parte da un punteggio di 10 e per ogni errore vengono decurtati dei punti.

Ci sono poi voti per il Quadro, per la Posizione e per l'Armonia, ovvero per com'è stato volato il programma fluidamente nella sua visione d'insieme.

In alcuni casi si ricevono delle penalità che vengono sottratte al punteggio ottenuto: per esempio uscendo dal perimetro del *box* o scendendo durante l'esecuzione

di una figura al di sotto dei 200 metri d'altezza.

Si viene invece squalificati scendendo al di sotto dei 100 metri.

Per ogni pilota, in questo Mondiale sono stati volati quattro programmi:

- Imposto conosciuto
- Libero
- 1° sconosciuto
- 2° sconosciuto

Sandor Katona, allenatore professionista, con la tuta del Blue Team Italia, in aula briefing con Lapo Drèssino prima di volare un programma



Team Italia

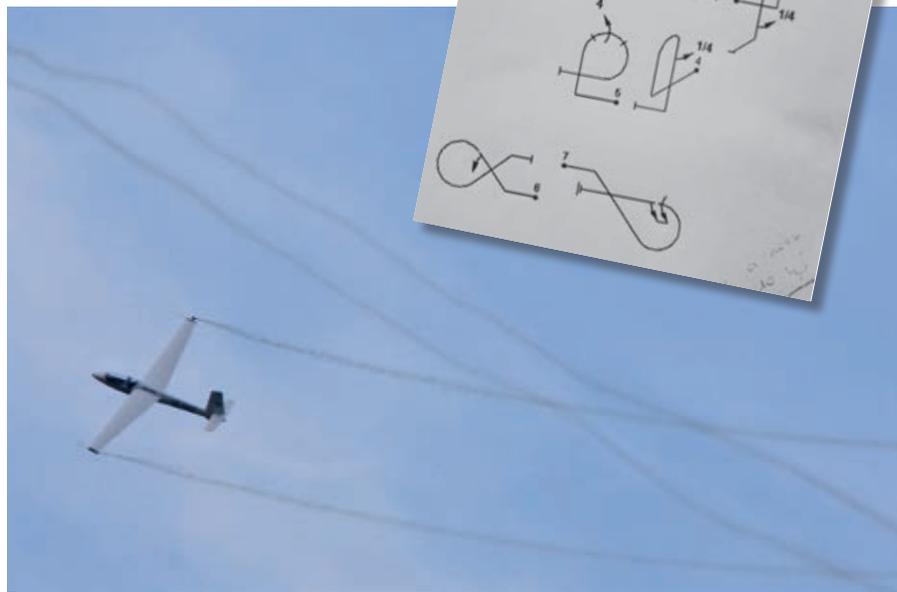
La nazionale italiana ha partecipato con una squadra di quattro elementi che condividevano l'aliante Swift S-1 OE-5607 in uso al Centro Nazionale di Acrobazia di Torre Alfina. I membri erano Lapo Drèssino (Capitano), Emilio Corea, Luca Bertossio e Sasha Marvin. Oggi in Italia si svolgono annualmente 6 competizioni valide per l'ottenimento del punteggio ai fini della Graduatoria Nazionale. I Campionati delle categorie Illimitata ed Avanzata hanno luogo in Primavera, mentre le categorie Promozione, Sport, Intermedia e la classe Club sono posticipate all'autunno.



La Squadra Italiana di categoria Avanzata: da sinistra, Luca Bertossio (medaglia d'Argento), Emilio Corea, Lapo Drèssino e Sasha Marvin

Il team per il mondiale di Torun è stato formato in base all'attuale graduatoria nonché dalle successive selezioni effettuate dal responsabile Pietro Filippini (già Campione Olimpico 2009 nei WAG di Torino nella specialità di Libero Artistico). Vero e proprio artefice del progetto e della formazione della squadra azzurra, Pietro ha ospitato presso il suo Centro sia i numerosi stage collettivi di squadra, sia i singoli allenamenti dei piloti mettendo sé stesso e il Centro sempre a disposizione della Nazionale per l'intero anno precedente la gara.

Il primo programma "sconosciuto"



Il pilota va a riprendere le proprie scie, per disegnare nel cielo



Gli alianti in gara sono Swift, Fox, Pilatus B4, Mu-28, Jantar e SZD-54

Allenatore della Squadra è stato il plurititolato campione Ungherese Sandor Katona, ritenuto oggi uno fra i migliori allenatori al mondo, che ha permesso con la sua capacità ed esperienza di conquistare il 5° posto assoluto nella graduatoria per Nazioni, miglior risul-

tato di sempre per gli Azzurri in questa specialità. L'eccellente risultato (ancor più significativo se si pensa che è stato ottenuto da piloti alla loro prima esperienza in una competizione mondiale) ha prodotto un grande ottimismo nella squa-

dra, soprattutto in previsione dei prossimi Campionati Europei 2012 (a Dubnice, Slovacchia), ed è da considerarsi la possibile premessa per una definitiva consacrazione della nostra nazionale verso la conquista di una prossima medaglia.

La Classifica per Nazioni

1. Francia
2. Germania
3. Svezia
4. Svizzera
5. Italia

Rank	Team	M/F	Pilot	Aeroplane	Registration	Known	Unk'n #1	Free	Unk'n #2	Totals	O'all %
1	FRA	M	Benoit Merieau	Swift S-1	F-CHBA	1305.20	1338.20	1572.07	1254.27	5469.73	78.59
2	ITA	M	Luca Bertossio	Swift S-1	OE-5607	1297.12	1336.02	1523.63	1155.23	5312.00	76.32
3	FRA	M	Aurelien Durgineux	Swift S-1	F-CHBA	1291.31	1249.61	1558.49	1113.85	5213.26	74.90
4	SWE	M	Daniel Ahlin	MDM-1 Fox	SE-URH	1213.47	1204.48	1544.85	1221.55	5184.35	74.49
5	GER	M	David Friedrich	Swift S-1	D-3735	1154.95	1306.26	1470.95	1250.81	5182.98	74.47
6	GER	M	Jochen Reuter	MDM-1 Fox	HB-3241	1191.15	1236.12	1490.97	1236.45	5154.69	74.06
7	GER	M	Michael Spitzer	MDM-1 Fox	D-1187	1192.73	1209.49	1532.61	1155.42	5090.24	73.14
8	SWE	M	Johan Gustafsson	Pilatus B4	SE-UME	1221.75	1208.77	1529.80	1129.15	5089.47	73.12
9	SUI	M	Stefan Knecht	MDM-1 Fox	HB-3241	1240.50	1066.50	1544.23	1225.83	5077.06	72.95
10	SUI	M	Martin Goetz	MDM-1 Fox	HB-3241	1147.85	1155.41	1497.55	1176.46	4977.28	71.51
11	POL	F	Magdalena Stróżyk	MDM-1 Fox	SP-8000	1160.72	1196.26	1511.82	1090.87	4959.67	71.26
12	CZE	M	Jan Rolinek	MDM-1 Fox	OK-7801	1165.83	1257.50	1297.14	1235.60	4956.07	71.21
13	POL	M	Tomasz Kaczmarczyk	MDM-1 Fox	SP-3623	1236.43	1072.65	1473.65	1169.33	4952.06	71.15
14	CZE	M	Jiri Jenik	MDM-1 Fox	OK-1213	1185.19	1216.78	1373.43	1171.58	4946.97	71.08
15	GER	M	Sebastian Dirlam	MDM-1 Fox	D-1187	1100.93	1206.69	1504.43	1108.69	4920.74	70.70
16	SUI	M	Fritz Krieger	MDM-1 Fox	HB-3241	1087.23	1205.97	1433.16	1174.57	4900.93	70.42
17	SVK	M	Viliam Hmko	MDM-1 Fox	OK-1213	1180.30	1217.99	1482.15	1010.73	4891.18	70.28
18	CZE	M	Milos Ramert	MDM-1 Fox	OK-7801	1211.83	1232.82	1190.14	1233.32	4868.11	69.94
19	ITA	M	Sasha Marvin	Swift S-1	OE-5607	979.24	1205.26	1525.85	1119.84	4830.18	69.40
20	SWE	M	Pekka Havbrandt	MDM-1 Fox	SE-URH	1190.84	1124.61	1344.94	1144.87	4805.26	69.04
21	SVK	M	Andrej Zelem	MDM-1 Fox	OK-1213	1154.10	1146.48	1403.23	1098.52	4802.32	69.00
22	ITA	M	Emilio Corea	Swift S-1	OE-5607	1097.17	1140.37	1399.45	1163.95	4800.94	68.98
23	FIN	M	Ville Sulkakoski	Acro Sport	D-6196	1145.59	1190.43	1310.44	1147.07	4793.53	68.87
24	SVK	M	Bohuslav Medvec	MDM-1 Fox	OK-1213	1180.72	1135.16	1301.15	1150.46	4767.49	68.50
25	GER	M	Dirk Maslonka	MDM-1 Fox	D-6669	1112.88	1119.53	1429.30	1082.57	4744.28	68.17
26	GER	M	Sascha Oderman	MU 28	D-1128	1286.76	690.73	1392.16	1249.00	4618.64	66.36
27	POL	M	Przemyslaw Wojtczak	MDM-1 Fox	SP-3623	1135.83	1006.37	1315.30	1106.77	4564.28	65.58
28	FRA	M	Daniel Devillers	Swift S-1	F-CHBA	993.10	835.49	1459.88	1249.17	4537.64	65.20
Ind	IND	M	Lehmann Lars	Swift S-1	D-8114	918.79	1117.74	1388.66	1071.55	4496.73	64.61
29	FIN	M	Toivo Huovinen	Acro Sport	D-6196	1108.79	1082.74	1289.80	995.96	4477.29	64.33
30	ITA	M	Lapo Dressino	Swift S-1	OE-5607	1036.33	815.46	1405.28	1217.83	4474.89	64.29
31	GER	M	Sandro Rutz	MDM-1 Fox	HB-3241	1001.08	1010.70	1405.27	1041.79	4458.83	64.06
32	POL	F	Katarzyna Żmudzirska	MDM-1 Fox	SP-3623	1062.88	993.82	1352.57	1034.84	4444.11	63.85
33	GER	M	Martin Hoffman	MDM-1 Fox	D-6669	1127.16	1185.38	1230.54	825.43	4368.50	62.77
34	FIN	M	Jyrki Viitasari	Acro Sport	D-6196	734.20	850.14	1125.10	1135.13	3844.57	55.24
35	POL	M	Błażej Morawski	Acro Sport	SP-3765	1028.74	743.51	996.39	917.38	3686.02	52.96
36	POL	M	Piotr Kowalski	Acro Sport	SP-3765	989.01	564.21	405.84	953.77	2912.83	41.85
Ind	IND	M	Denis Hartmann	SZD 54-2	SP-8013	1011.63	911.75	0.00	945.21	2868.58	41.22

Contest Director: Pavel Kavka (SVK), Contest Chief Judge: KUECHLER Philippe (SUI), Scoring Director: Pawel Szczepanowski (POL), Judge: BALZIK Stanislaw (CZE), COURTOIS Bernard (FRA), DUGAS Alain (FRA), Gawęcki Jan (POL), HAU Stephan (GER), Kattan David (CZE), LAMBERT PETER (AUT), MAXEN Jan (DEN), KUECHLER Philippe (SUI), Judges Assistants: KORINEK Tom, FRAIZE Thierry, LOUVEL Remy, BIALEK MACIEJ, RENTH Haro, KAPTANOWA Alena, SALZINGER Otto, ARNEBERG Lis, DOERDER Georg.



Scheda tecnica Swift S1

Costruito in Polonia dal 1991 al 1998 in soli 26 esemplari, di cui solo tre presenti in Italia.

Il suo inviluppo di volo si estende da +10G a -10G, ed è considerato tuttora, assieme all'MdM Fox, il miglior aliante acrobatico esistente

Storia dell'acrobazia in aliante

Come dimostrano vecchi filmati tedeschi, già coi primordiali liberatori che effettuavano looping ed altre evoluzioni si sono fondate le remote origini di questo sport. Tuttavia la data che può sancirne ufficialmente la nascita è il 18 aprile del 1927, quando il pilota e costruttore d'aerei tedesco Gerhard Fieseler in occasione della giornata dell'aria di Kassel, dopo avere sganciato a 1.500 metri sulla verticale dell'aeroporto effettuò un completo programma acrobatico suscitando l'entusiasmo del pubblico stupefatto. La prima gara ufficialmente riconosciuta ebbe luogo proprio in Polonia nel 1956, mentre per il primo campionato nazionale si deve aspettare fino al 1974 in Germania. Dal 1985, organizzati dalla FAI, ogni due anni si svolgono regolarmente i Campionati Mondiali. Nel nostro Paese l'acrobazia in aliante può vantare come padre il grande pilota militare e civile Adriano Mantelli, che partecipò, vincendolo, al concorso internazionale di Berna (Svizzera) nel 1938.

Apertura Alare	12,68 m
Lunghezza	6,91 m
Superficie Alare	11,80 m ²
Peso a vuoto	280 kg
Velocità di Stallo (con 410 kg)	73 km/h
VA Velocità di Manovra	228 km/h
VNE Velocità Massima	285 km/h
Efficienza Massima	32
Minima Discesa	0,90 m/s
Fattori di Carico max.	+10 -10 G



Uno Swift russo in piena picchiata verticale



In attesa del primo decollo

Oltre ai campionati del mondo, dal 1997 esistono anche le Olimpiadi dell'Aria (*World Air Games*).

La prima edizione ha avuto luogo in Turchia dove in otto località diverse (Antalya per la nostra disciplina), nell'arco di 15 giorni, si sono disputate gare riguardanti tutte le più importanti discipline aeronautiche con la partecipazione di più di 2.000 concorrenti provenienti da 60 diversi Paesi del

mondo. Neil Armstrong (il primo uomo sulla luna) seguì ufficialmente l'edizione come commentatore e giornalista per la CNN.

In quell'occasione per le nostre squadre fu prezioso il contributo della Aeronautica Militare Italiana che, mettendo a disposizione gli Hercules C-130 della quarantesima aerobrigata risolse completamente i problemi di trasporto degli uomini e soprattutto dei mezzi.

In quella prima edizione in Turchia vinta dal Russo Mihail Mamistov (vincitore anche dei mondiali di motore 2011 appena effettuati in settembre a Foligno) davanti al connazionale e cosmonauta della Soyuz Sergei Krikaliev, si classificò 4° il nostro migliore rappresentante di sempre: Pietro Filippini, vincitore assoluto dell'edizione 2009 a Torino. ■





Slingsby Type 21-B “Sedbergh”

*Tornerà a volare
un anziano biposto
inglese del 1947
Emozioni
da cabriolet
e recupero storico*

Lo storico biposto ad ala alta, di costruzione inglese, è stato acquistato da T. Gostner in Olanda

Nel semiabbandonato Aeroporto di Gorizia, ricco di storia aviatoria, “cova” un'affascinante attività di restauro e di costruzione di alianti d'epoca e moderni, attività praticamente sconosciuta a livello regionale ma effet-

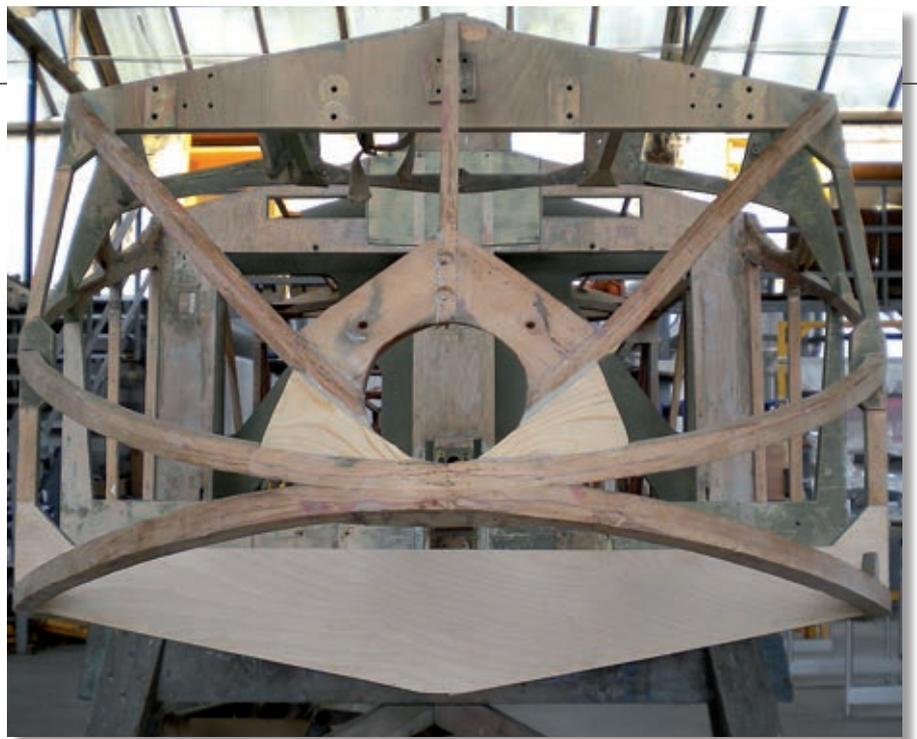
tuata con determinazione e competenza da alcuni appassionati aviatori con notevoli sacrifici, a comprova che l'arte del volo in aliante viene perseguita con passione da persone dotate di vera cultura aeronautica.



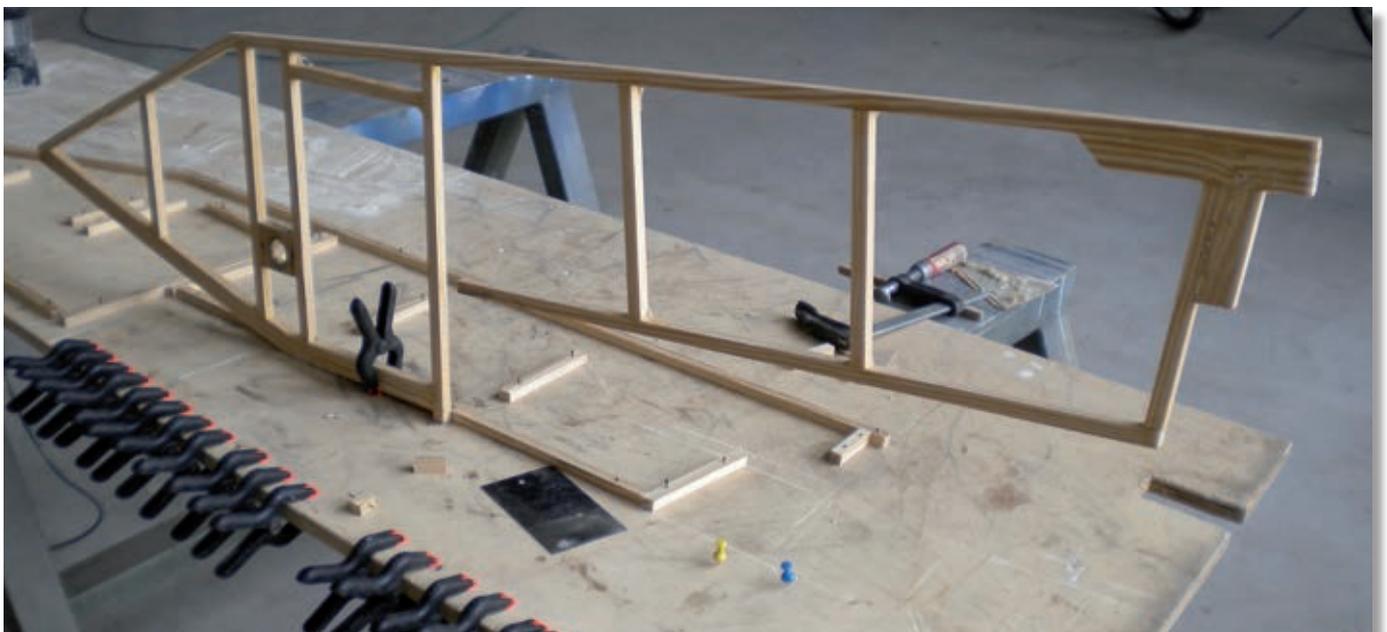
Un restauro di un aliante d'epoca, non solo conservativo bensì anche volante, lo sta effettuando da circa un anno a tempo pieno l'esperto pilota-meccanico Gigi Tibaldi, che prevede di terminarlo entro la primavera del 2012, pronto anche a recuperare e a restaurare un altro identico esemplare.

L'aliante biposto di fabbricazione inglese è uno Slingsby Type 21b Sedbergh del 1947, utilizzato dalla RAF per la scuola cadetti fino agli Anni '60. Il progetto originale si basa ampiamente sul piccolo monoposto tedesco Grunau Baby, molto diffuso, del quale rappresenta una realizzazione in scala maggiorata per trasformarlo in biposto da addestramento. È con questo aliante che i voli didattici hanno potuto finalmente svolgersi con l'accompagnamento di un istruttore a bordo, anziché come allievi solisti, sin dalle prime "strisciate".

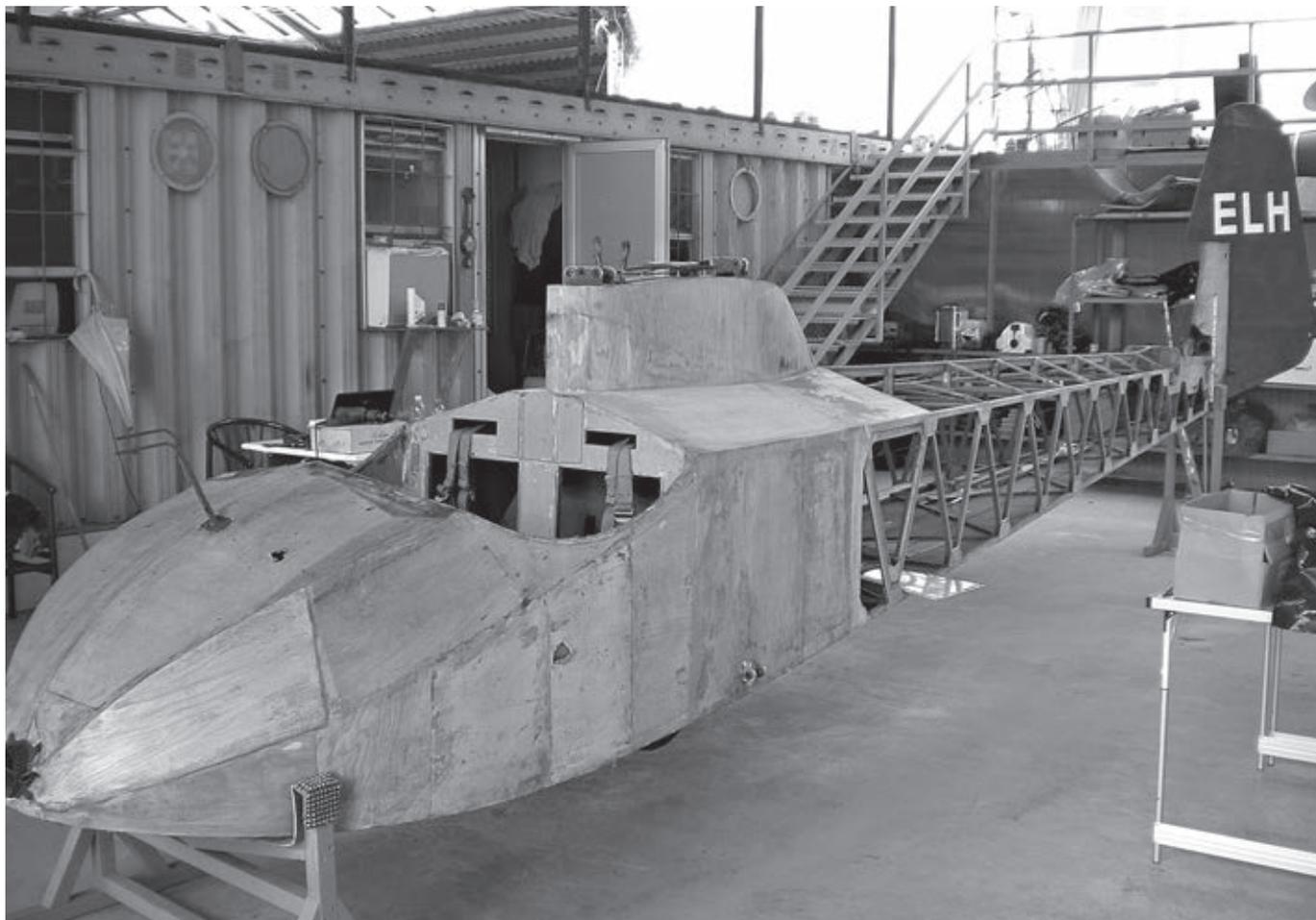
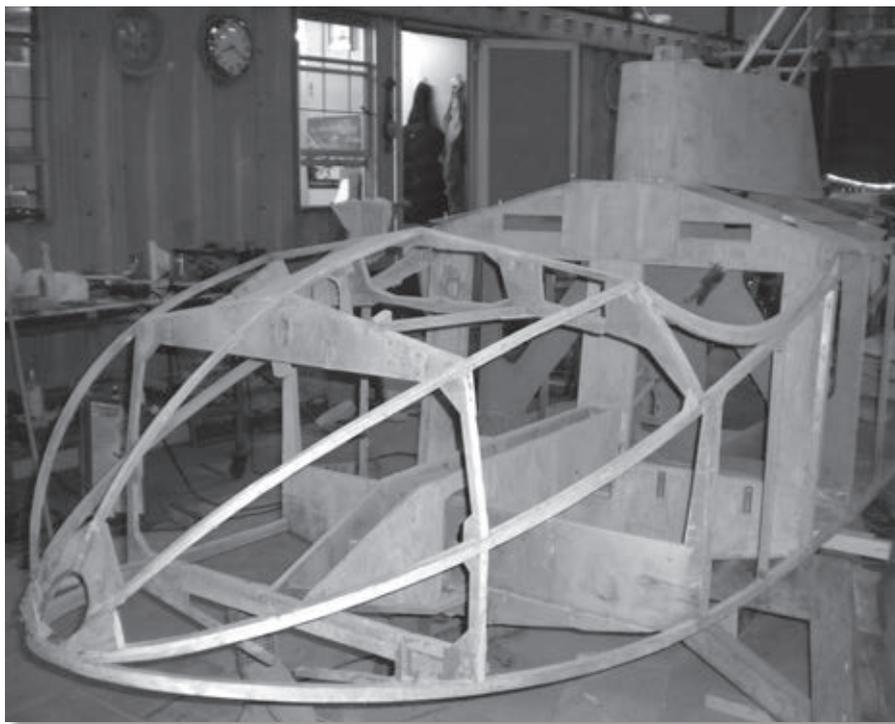
DisMESSO dai militari, l'utilizzo civile in attività di aeroclub è proseguito fino agli Anni '80.



Accurata ricostruzione di tutte le parti



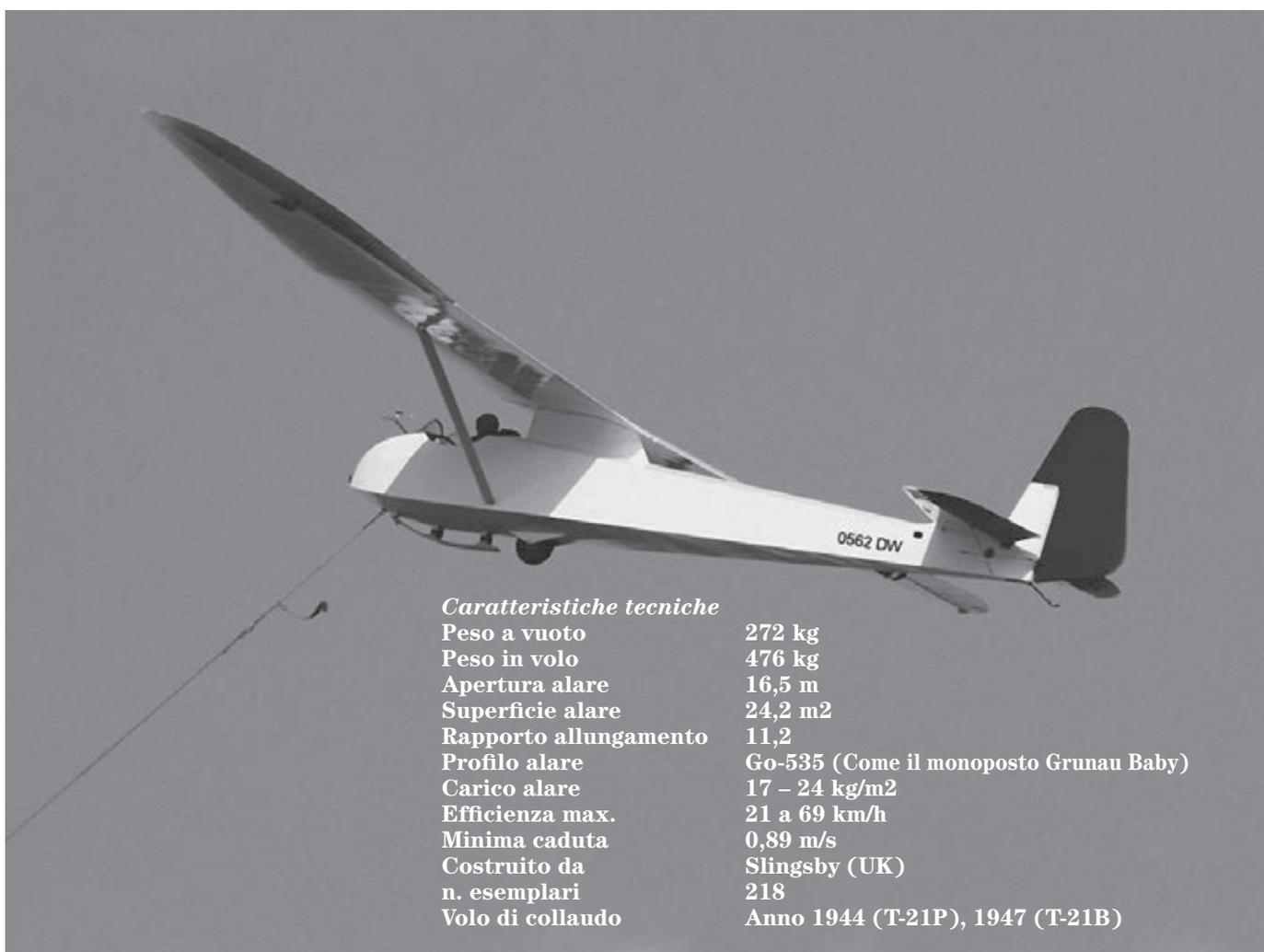
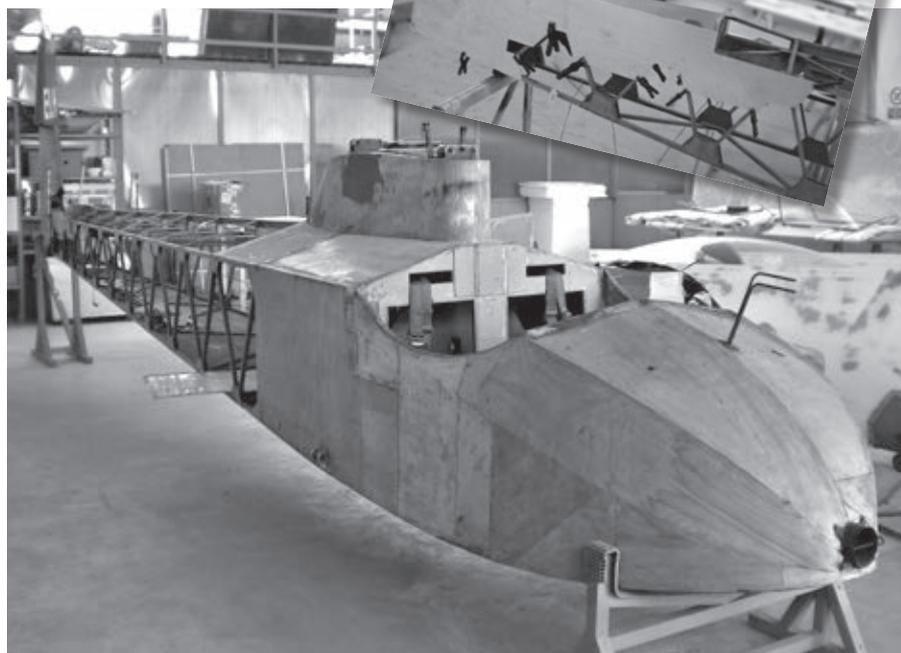
Casualmente reperito mediante Internet, questo esemplare è stato acquistato in Olanda dal pilota toatesino Thomas Gostner. Come si vede dalle foto, era piuttosto malconcio. L'efficienza del velivolo, tutto in legno di abete rosso canadese, con abitacolo e il cassone anteriore dell'ala in compensato a formare una scatola di torsione, è piuttosto bassa, 1:21.



L'aliante, dopo il restauro e la definitiva verniciatura, manterrà la primitiva marca inglese BGA-2767.

Sebbene sia ormai datato, è completo dell'indispensabile avionica originale d'epoca.

La linea è piacevolmente *vintage*, caratterizzata dal supporto delle ali, dalla cabina scoperta e dalla ruota centrale accompagnata da un grosso pattino. ■



Caratteristiche tecniche

Peso a vuoto	272 kg
Peso in volo	476 kg
Apertura alare	16,5 m
Superficie alare	24,2 m ²
Rapporto allungamento	11,2
Profilo alare	Go-535 (Come il monoposto Grunau Baby)
Carico alare	17 - 24 kg/m ²
Efficienza max.	21 a 69 km/h
Minima caduta	0,89 m/s
Costruito da	Slingsby (UK)
n. esemplari	218
Volo di collaudo	Anno 1944 (T-21P), 1947 (T-21B)



Le Donne del Volo a Vela Italiano

*I fiori rosa
del gruppo
Fly-Pink
Una pagina Facebook
e il sito Internet*



Stiamo andando verso l'inverno, le giornate sono uggiose, la nebbia copre la Pianura Padana, i monti sono immersi nelle nubi eppure ci sono alberi che stanno gettando gemme. Sono gemme robuste, alcune giovani appena sbocciate, altre già belle mature ma tutte pronte ad affrontare il gelo invernale delle valli vicino ai nostri aeroporti. I fiori che sbocceranno in primavera sono rosa... con tante sfumature diverse che variano dal biondo al moro: il loro nome è Fly Pink. Forse qualcuno di voi li ha già conosciuti girovagando in Internet nelle domeniche in cui l'aliante rimane vestito delle sue copertine: sono le Donne del Volo a Vela Italiano. Aosta, Calcinate, Castellazzo, Ferrara, Foligno, Padova, Rieti, Torino, Trento, Valbrembo e tutti gli altri club conoscono alcuni di questi fiori che, talvolta calpestati più o meno coscientemente da piloti distratti, hanno trovato una lezione di aggregazione e quindi di coraggio e d'autonomia in un primo incontro organizzato il 22 ottobre a Calcinate da Margot, Margherita Acquaderni. Undici signore hanno deciso di contattare e rintracciare le altre colleghe aliantiste con l'intenzione di formare un gruppo, sia per volare insieme, sia e soprattutto per trovare un confronto al femminile al fine di diffondere idee e visioni del volo silenzioso "diverse", senza comunque scordare d'incentivare la competizione sportiva rosa: ora nel DB di Fly Pink ci sono già 36 presenze, ma il censimento è in corso, il numero crescerà e il mondo del volo sarà sempre più femmina. Senz'altro non servono presenta-



La prima riunione Fly-Pink durante il Congresso Annuale in ottobre 2011

zioni per Margot, giovane nonna volante che, proveniente da famiglia bolognese aliantistica (il padre la voleva chiamare Aliantina) si è formata nella scuola di Ferrara (il gruppo allora era ad Aguscello) poi, complice un amore nato in aeroporto e il successivo matrimonio, si è trasferita a Calcinate ove ha avuto la fortuna di frequentare, conoscere, volare e mettere a frutto i consigli di Adele Orsi, a cui senz'altro dedichiamo i Voli Rosa. Ma è sola Margot in questa sua sfida con le performance (oro, 3 Diamanti, vari primati italiani e partecipazione a campionati internazionali)?

Se siete stati a Trento avete senz'altro conosciuto Patrizia Roilo, insignita di Ori e Diamanti, o se avete volato nei cieli di Padova, Ferrara o L'Aquila avete sicuramente ascoltato la tenacia e sicurezza di Paola Lanzieri, che vanta anche un Oro, o la giovane esuberanza e

determinazione di Elena Fergnani che, sotto la guida attenta del padre, è la giovane promessa del Fly Pink.

Ma come scordare le altre? Ecco un'altra Fergnani, Angela, che, da giovanissima, tra gli anni settanta e ottanta, si è distinta ottenendo ogni tipo di Insegna, o Francesca Resi che ha aperto il Volo a Vela a Verona e continua a prodigarsi per la diffusione di questo sport; o Paola Susta, prima donna italiana istruttore di Volo a Vela a Foligno, o Anna Gandolfi che, a Calcinate, non solo continua la tradizione del padre ma offre anche le sue competenze per la diffusione della nostra disciplina (a gennaio potrete seguire in TV un nuovo *reality*: in 10 puntate, Anna, bellissima e attenta istruttrice, conduce una nuova pulcina attraverso le varie fasi della scuola del Volo a Vela).

E le altre chi sono? Ci sono “giovannissime” allieve (Paola Guidi e Francesca Ridolfi a Calcinate, Maria Antonietta D’Angela detta Mariella a Cremona, Cristina Pession ad Aosta, Ronnie Paszek a Trento, Daniela Scorza all’AVM, Denise Ferretti al CUS Trento, Maria Cristina Barilli a Castellazzo); altre che, brevettate da pochi anni, stanno affrontando le prime battaglie di volo e stanno conseguendo i primi meritati risultati (Barbara Lombardi, Elena Marino e Laura Valvassori a Torino, Maria Luisa Imperlino ad Alzate); altre, un po’ più “stagionate... di volo”, che amano godersi con tranquillità lunghi voli fotografando un territorio spesso conosciuto ma che, da lassù, sembra sempre nuovo e diverso (Stephanie Malet a Trento, Anna Dalmazzo a Calcinate, io a Ferrara) e altre ancora, come ad esempio Lina Corrias, che si rendono anche disponibili ad effettuare traini a Rieti o, come la nota Marina Vigorito che, moglie di tan-

to marito (Giorgio Galetto), lavora per noi e per voi seguendo con attenzione e continuità le varie Commissioni del Volo a Vela Nazionale e Internazionale. Anche se ad oggi ho poche notizie, non voglio scordare di nominare le ultime adesioni al club: Brasaola Maria Cristina (Valbrembo), Ciampelli Sivia, Manicca Nadia, Fracasso Valeria, Farahanian Shida (Foligno), Heidempergher Marzia (Padova), Nucasse Isabelle (Aosta), Vorano Franca, Pileri Maria Grazia (Rieti), Cappello Barbara (Trento).

Come vivono il Volo a Vela queste signore? Spesso sono figlie, spose, madri, compagne di piloti; chiacchierando con loro senti affiorare quali sono le difficoltà di affiancare alla vita familiare, agli impegni del lavoro professionale e quotidiano, lo spazio per il Volo a Vela, sport che, nel confronto con gli altri sport del Volo, richiede maggiore continuità e più tempo nella stessa giornata. Spesso, dopo la nascita dei loro figli,



hanno dovuto abbandonare temporaneamente l’attività del Volo ma poi sono tornate più caparbie e attive. Spicca, senz’altro, un approccio un po’ meno tecnico e più poetico del volo, come dimostra la foto scattata da Mariella che, in volo su Duo-Discus con Vittorio Pinni sopra Campo Imperatore, è riuscita a immortalare la leggerezza e la potenza di questa disciplina: “Fantasmi sull’Altopiano”, questo è il titolo della foto, si è meritata il premio fotografico di quest’anno dell’AeCCVV di Rieti. In questo inizio d’inverno, le scrivanie di queste bellissime signore sono bersagliate da un tam-tam continuo di e-mail che permette la diffusione del legame, della conoscenza, dell’amicizia tra pilote in attesa che ritorni la primavera e, con essa, la bella stagione e l’aprirsi di questi fiori nei nostri cieli. A breve troverete notizie, oltre che su Facebook, anche su un nuovo spazio web: www.voloavelainrosa.it, ma intanto ammirate questo primo gruppo e, se nel Vostro club ci sono altri fiori, contattateci. ■

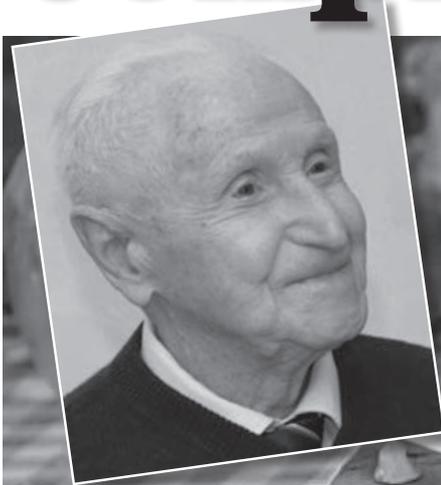


“Fantasmi sull’Altopiano” è una foto del Campo Imperatore scattata da Mariella d’Angela

**Luciano Modena,
100 anni,
Cavaliere del Cielo
dell'Aeroclub d'Italia**

***“Voglio volare
sin che la salute
me lo consente”***

Che Compleanno!

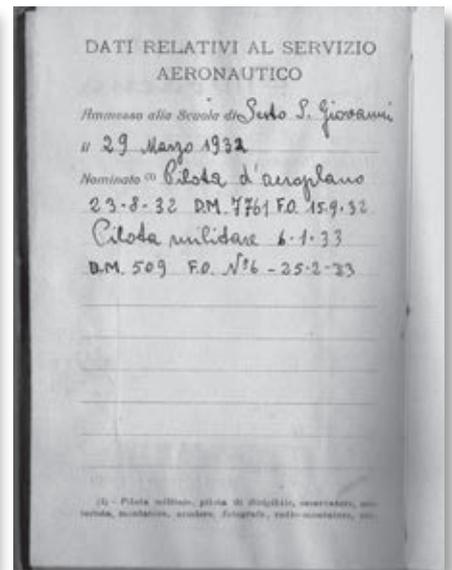


Luciano Modena appena nato e com'è ora, cento anni dopo



Nato a Novi Ligure nel 1911, Luciano Modena pilota aeroplani e alianti dal 1932, quando ottenne il brevetto militare come sottufficiale dell'Aviazione. Nella vita civile ha lavorato come tecnico dell'Enel. L'AeCI gli ha conferito da poco il titolo di Cavaliere del Cielo. Presso il club volovelistico di Novi, Luciano ancora oggi traina gli alianti (con un pilota accompagnatore: "bisogna accontentarli", dice) e mantiene le sue licenze facendo l'attività solista necessaria per il rinnovo annuale, compresa quella per il motoalante Falke. Supera senza

intoppi le visite mediche semestrali. Il club lo ha festeggiato con una bella, simpatica e allegra cena, alla quale ho preso parte con piacere (ringrazio per l'invito e la calorosa accoglienza). "Ci vuole solo un po' di fortuna e buona salute. E poi passione per ciò che si fa, certo" è quanto ci ha detto... La sua passione lo ha portato a costruire due aeroplani. L'ultimo 10 anni fa, quando aveva già 90 anni, e con l'amico Giorgio Robbiano costruì un Bambi, un velocissimo biposto ultraleggero francese commercializzato in kit.



I primi brevetti militari e la scheda da allievo (1932)

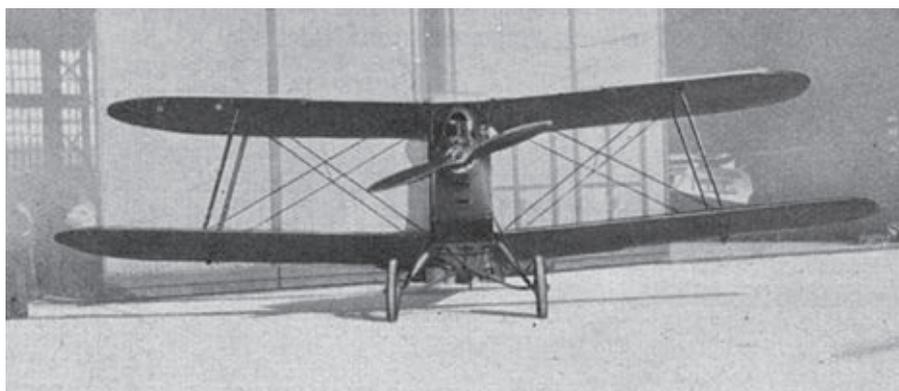
Il volo lo ha incuriosito fin da bambino, quando vide passare basso un aeroplano sulla campagna.

Poi ci furono le “manovre aeree” nella Piazza d’Armi di Torino, con tanti piloti che si fermavano a raccontare aneddoti per il pubblico. Possiede ancora il primo libretto della Scuola d’Aviazione Breda (a Sesto S. Giovanni).

Era il 1932 e si arruolò, inviando domanda per il concorso dell’Aeronautica; alla visita medica, su venti candidati, solo due tra cui Luciano vennero giudicati idonei.



Aeroplano da scuola - Breda - A.9



Aeroplano da turismo
Caproni - Ca. 100

Caratteristiche: Potenza 1 motore Cirrus Gypsy 85 HP • Velocità min. 64,5 km/h; mass. 157 km/h • Salita: a 1000 m. 7'38"; a 2000 m. 17'44"; a 3000 m. 23'30" • Peso a vuoto kg. 427 • Carico totale kg. 280 • Peso totale kg. 707 • Superficie portante totale mq. 23 • Apertura alare m. 10 • Lunghezza m. 7,29 • Altezza m. 2,73



Le licenze civili di Luciano Modena, tuttora valide e rinnovate

L'accademia aeronautica aveva sede a Capua. Si facevano voli brevi: di ritorno da Ciampino, verso Velletri, il motore s'è fermato... Modena dovette atterrare in un prato vicino a un gruppo di case. Le istruzioni allora erano: "si sta fermi a far la guardia all'aereo e si manda una messaggio".

Fortunatamente arrivò un postino che inoltrò la richiesta d'aiuto all'aeroporto più vicino (quello di Nettuno). Venne sera e, non potendo lavorare di notte, il lavoro fu svolto all'indomani. Poi si dovette fermare a Nettuno per ben due giorni per fare il rapporto di volo.

A seguito di tagli alle spese, dovuti alla costosa trasvolata di Balbo con gli idrovolanti verso l'America, l'attività di volo militare fu ridotta, mentre Luciano scelse di congedarsi provvisoriamente, continuando l'allenamento sugli idrovolanti a Genova e poi a Novi.



Luciano davanti all'hangar di Rieti, dove ha spesso trainato gli alianti degli stage e in gara

La sua qualifica di pilota, e il fatto di essere il primo di quattro fratelli, lo tennero al riparo dal richiamo al fronte per la guerra d'Africa e il conflitto mondiale, almeno fino al '42, quando fu mandato in Sardegna. Cagliari fu bombardata, ricorda le vittime, i rifugi, ma anche tutte le mansioni che si è trovato a svolgere all'ufficio imbarchi e sbarchi di Olbia, dove rimase fino al settembre del '43. Il ritorno a casa fu davvero avventuroso. Era arrivato un pacchetto destinato alla Magneti Marelli di Sesto S. Giovanni. Lui fece in modo che apparisse una dichiarazione che dava a questo pacco la massima importanza, quindi propose di rimettere in linea di volo un piccolo aeroplano con pezzi di altri due, e partì. Cielo coperto e vento a sfavore, non poteva andar peggio. Volò basso, sorvolando i tedeschi. Ma la benzina non bastava per arrivare direttamente fino a Genova. Sull'aeroporto di Orvieto c'era la bandiera tedesca, ma non aveva



Luciano in famiglia, con un fedele Robin

alternative. Raccontò ai sergenti di avere la malaria (che poi gli venne davvero, in effetti) spiegando che non era in grado di guidare gli aerei che avevano loro, e che quindi non poteva essergli utile. Gli fecero il pieno e lo lasciarono partire, visto che il pacco che portava risultava tanto importante... Passò da Orvieto e da Siena, e da lì fino a casa, passando alto nelle nubi sopra Pistoia o giù basso, tra un campanile e l'altro a Sestri Le-

vante, fino ad atterrare finalmente a Novi. Il mattino seguente consegnò il pacchetto alla Magneti Marelli. Dopo la guerra prende a dedicarsi alla famiglia e al lavoro, ma ricomincia a pilotare a pieno ritmo dopo il pensionamento, negli aeroporti di Novi Ligure e di Alessandria.

E ancora oggi non si ferma. ■

La festa, con tanta allegria. Uno dei regali era una riproduzione del Flyer dei F.lli Wright



Planeadores de Altagracia de Orituco



Il piccolo club venezuelano vive anche grazie all'annuale visita di Ottavio Paolini e Roberto Vanoni per le manutenzioni e i rinnovi

Cari amici volovelisti, voglio rubare un po' di spazio della nostra rivista per aiutare l'unico piccolo club venezuelano a sopravvivere. L'Aero Club de Planeadores de Altigracia de Orituco sorge accanto a una cittadina posta circa 100 km a Sud-Est di Caracas, vicino alla Serrania del Interior, un'estensione settentrionale delle Ande. La prima sede del club, dal 1953, era a Maracay, quartier generale della forza aeronautica. Nel 1986 il club si è dovuto spostare nella sede attuale. Agli esordi, erano almeno cinque i club volovelistici in Venezuela, oggi invece Altigracia è l'ultimo rimasto attivo. I membri sono una dozzina, autosufficienti ma anche piuttosto isolati, mancando delle risorse per affiliarsi alle organizzazioni nazionali. La pista lunga 900 metri, in asfalto, appartiene al governo nazionale, e sull'aeroporto hanno eretto un hangar e dei servizi igienici.

Le termiche si trovano facilmente, spesso marcate dai grifoni locali, gli Zamuro. In giornate buone, non è raro trovare salite eccellenti, fino a 7-8 m/s.



La pista dal "lungo finale" con il Cessna 182



Non c'è onda a causa dell'elevata instabilità dei venti prevalenti da Est. Enormi cumulonembi possono far scoppiare temporali improvvisi e rappresentano il maggior pericolo per i voli. Per il territorio selvaggio, è bene evitare di atterrare fuoricampo. Il club dispone un traino Cessna 182 che circa tre anni fa è stato saccheggiato malamente, vandalizzandolo: praticamente gli hanno tagliato fili, tubi e pannello per rubarne gli strumenti.

Dopo di tutto ciò, il presidente Alberto Mangione (amangione@cantv.net) e il sottoscritto ci siamo dati da fare per ricomprare tutto il necessario e rimettere in efficienza il velivolo. Si è dovuto sbarcare anche il motore che ormai aveva compiuto 24 anni.

L'officina incaricata per fare la revisione ci ha chiamati informandoci che il motore era da scartare, cosicché Alberto, Martin e Diego hanno deciso di comprare un nuovo motore. Dopo tanti soldi, tanti sacrifici e



lunghe attese per la certificazione, tra Agosto e Settembre l'ente nazionale dell'aviazione civile ci ha rilasciato il CN.

Il Grob 102, unico monoposto del club



Uno dei soci, Diego, possiede questo bimotore Beechcraft

Durante i tre anni di attesa, Martin ha restaurato il Grob 102 monoposto. Intanto, Alberto, Roberto Vanoni e il sottoscritto sistemavano l'ASK 21 e lo Janus M motorizzato. Sabato 8 e Domenica 9 Ottobre, il club ha ripreso a volare. Ci siamo trasferiti da Caracas ad Altigracia, alcuni via terra e altri via aria con il 182 e con il bimotore Beechcraft di Diego. Alberto, che è il presidente fondatore del club, non ricorda di aver visto in volo tre alianti tutti insieme. Era molto emozionato. Ci diceva per radio: state su, fino al tramonto!

Ero in volo con il K21 insieme a Patrizia che è una nuova allieva, non ha paura di nulla, turbolenza acrobazie non la turbano, anzi lei si diverte. Eppure abbiamo dovuto volare senza paracadute... dimenticavo, ci hanno rubato anche quelli.

Sono atterrato al tramonto, ormai quasi buio, e ci viene incontro un SUV con 4 poliziotti. Dopo un lungo interrogatorio hanno voluto vedere i documenti del Cessna. Non hanno capito nulla... ma alla fine eravamo di fianco al K21 e il Capo Poliziotto mi chiede: dov'è il motore di questo aereo? Io rispondo; non ce l'ha!

Lui: è impossibile, perché sei stato in volo quattro ore e mi dici che non c'è il motore, allora come fa a volare? Io: vedi, gli uccelli volano sfruttando le correnti ascendenti e stanno in volo per molte ore, loro se dovessero volare con la loro potenza muscolare, gli scoppierebbe il cuore. Stanno dentro le ascendenze e senza fatica mangiano gl'insetti aprendo solamente il becco.

Lui: io la questione degli uccelli l'ho capita, ma ho capito



Patrizia

anche che tu devi avere problemi familiari per volare su questo aereo senza motore... anzi, voi tutti siete matti! Venite domani, così vi portiamo in volo, è stata la mia risposta.

Non si sono mai più visti

Il fascino di volare in Altigracia è di trovarsi in mezzo alla natura, con emozioni indescrivibili. Dovete provare per credere. ■



Nino Paolini posa sull'ASK-21. Il club dispone inoltre del monoposto Grob e di uno Janus M a decollo autonomo

Varese è spesso definita la Provincia con le ali. Il territorio registra la più forte concentrazione di industrie aeronautiche del Paese, sin dai tempi del primo Novecento. Nascono prima gli aeroporti di Malpensa, Cascina Costa, Vizzola Ticino e Lonate Pozzolo con gli idroscali di Sesto Calende, Schiranna, Ternate. Appaiono successivamente i campi di Venegono, Vergiate, Calcinate e, in tempi più recenti, anche numerose aviosuperfici. Nei primi cento anni dell'Aviazione, la Provincia di Varese assume un ruolo da protagonista assoluta. Il volo a vela appare per la prima volta a Varese nel 1926, e da all'ora questo sport si è sviluppato ed è stato praticato sul territorio sempre ai massimi livelli. All'inizio degli Anni Trenta nasce a Varese il Gruppo di Volo a Vela "Tomaso Dal Molin" che, nel corso dell'intero decennio, risulterà essere tra i più attivi e importanti d'Italia.

Nell'im-



Il libro si può richiedere alla mail: csvva@libero.it al prezzo di euro 35,00 spedizione in Italia compresa

volate, numero d'aliante, brevetti di volo conseguiti, sia in termini qualitativi attraverso i risultati conseguiti dai propri soci per primati nazionali e mondiali, insegne sportive e piazzamenti nei campionati nazionali e mondiali. Il Centro Studi Volo a Vela Alpino, editore della rivista Volo a Vela, ha voluto ricordare, in occasione dei primi cinquant'anni di Calcinate, tutta l'attività volovelistica svolta nel corso di ben ottantacinque anni in Provincia di Varese, attraverso un percorso scritto solo con immagini accompagnate da pochi commenti essenziali.

Il Consiglio Direttivo del CSVVA Calcinate del Pesce, Varese

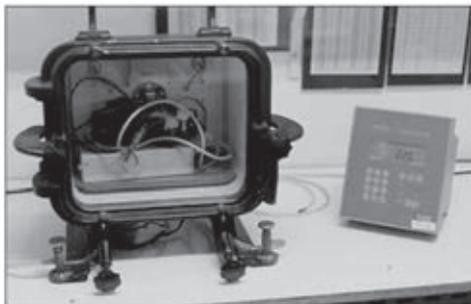


mediato dopoguerra, si costituiscono i gruppi di Venegono e Vergiate che nel 1961, con la realizzazione dell'aeroporto di Calcinate del Pesce, confluiranno nel nuovo Aero Club Volovelistico Alta Lombardia, oggi Aero Club Adele Orsi. Nel corso di cinquant'anni Calcinate è sempre stato il club di volo a vela più importante d'Italia sia in termini quantitativi, ossia ore



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

Il manuale del verricellista secondo la normativa ministeriale

Un agile ma indispensabile strumento
didattico per il verricellista
e pilota d'aliante.



€ 10,00

LoGisma editore
Via Zufolana, 4
50039 Vicchio (FI)
Italy
Tel. +39 055 8497054
logisma@tin.it

XXX Campionati Mondiali di volo a Vela

La cronaca di un appassionante campionato, raccontata
giorno per giorno in edizione bilingue italiano/inglese.
Le foto dei partecipanti, le descrizioni delle squadre, le
analisi e considerazioni conclusive.

Testi introduttivi al volo a vela, alla tecnica dell'aliante e
alle competizioni per favorirne l'apprezzamento da parte
dei neofiti e dei vostri amici.

*160 pagine interamente a colori. riccamente illustrate
con mappe, carte meteo,
spettacolari fotografie
al suolo e degli alianti
in volo.*

Formato 23x26 cm.

€ 35,00
includo spese postali

Richiedetelo a
Aldo Cernezzi
cernezzi@tiscali.it
Tel. (+39) 02.48003325





**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

