

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

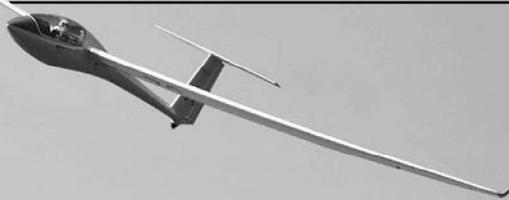
LUGLIO/AGOSTO 2013 - n. 338

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

- **Calcinante: "Missione La Motte"**
- **Le famm an Frans**
- **Bei voli e gare col Libelle Club**
- **Un volo Mare e Monti**
- **GP1 Record di volo**



Nuovo impulso *e sviluppo*

Ci avviamo verso la fine dell'anno, tempo di bilanci. Sono molte le novità che stanno sbocciando nel mondo del volo a vela, segno che nonostante la difficile situazione generale che affligge in particolare l'Europa, l'ambiente globale in cui viviamo lascia spazio e incoraggia chi ha spirito d'iniziativa. Credo che una buona parte dell'entusiasmo e dell'energia necessaria per pensare in grande provenga dalla comunicazione, da Internet, dalla facilità con cui oggi possiamo sapere cosa bolle in pentola, prima ancora che venga realizzata. I social network hanno questo potere: dare esposizione e rilevanza a ogni sogno, progetto, obiettivo, raccolta di fondi, con l'accento sulle esperienze e le ambizioni delle persone.

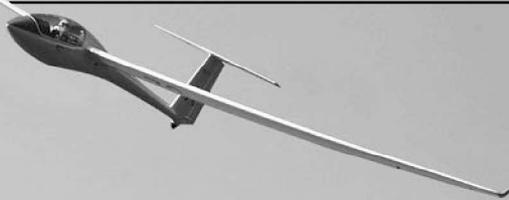
È così che veniamo a sapere di due spedizioni volovelistiche verso l'Everest e l'Himalaya, una già arrivata a destinazione con Klaus Ohlmann e un gruppo di appassionati (e finanziatori), l'altra che ha per testimone e protagonista Sebastian Kawa. Poi del grande successo di alcune gare europee, che raggiungono un numero record di iscrizioni e devono selezionare i partecipanti per non superare i 130 alianti in gara. Dello sviluppo di nuove basi su aeroporti finora relegati a un piccolo e silenzioso ruolo nazionale in paesi periferici come la Romania o la Bosnia. Del moltiplicarsi di grandi stage specializzati, come quelli sempre più numerosi dedicati al volo d'onda in Norvegia, Svezia, Repubblica Ceca.

Anche in Italia l'entusiasmo si riaccende: il Centrale propone innovativi stage di formazione "mentale", incentrati sulla gestione delle emozioni prima e durante il volo; dai club del Nord-Est scopriamo raduni e iniziative culturali, mentre i loro piloti esplorano rotte

inusuali; c'è un maggior numero di piloti giovanissimi, quasi sempre "figli d'arte" che imparano in fretta e sono giustamente ambiziosi; l'ACAO di Varese sta per ospitare grandi eventi internazionali come la conferenza annuale FAI-IGC, un GP di qualificazione e, nel 2015, la prestigiosissima finale mondiale dei Grand Prix.

Permettetemi di esprimere un pensiero personale, a seguito di constatazioni generali e spalmato sulla realtà del volo a vela nazionale. La gente, in Italia, pensa ormai di cercare un futuro (per sé o per i propri figli) emigrando all'estero. Ricordo, tanti anni fa, di aver colto conversazioni occasionali dei passanti o delle cassiere che iniziavano ad investire in Borsa, dimostrando che la cosa stava assumendo dimensioni preoccupanti. Oggi le conversazioni delle cosiddette persone comuni vertono sulle condizioni trovate dai figli da poco trasferiti in altri paesi europei o anche agli antipodi.

Dopo oltre quarant'anni di quasi ininterrotto malgoverno, l'Italia soffre ma può ancora offrire molto a noi e al resto del mondo. Sono convinto che, più di aziende famose ma decotte, per rilanciare e garantire un futuro al nostro (amato) paese, sia strategico il ruolo del patrimonio artistico, storico, naturale, gastronomico... e sportivo. Solo in Italia il volo a vela può coniugarsi con la cultura e la bellezza. Ricordando che il turismo va dove i costi sono accettabili e le condizioni organizzative sono affidabili e garantite, spero di vedere un numero sempre maggiore di iniziative ambiziose, che offrano niente meno dell'eccellenza a favore di tutti i piloti del mondo. Ne trarremo vantaggio, per primi, noi stessi.



Nuovo impulso *e sviluppo*

Ci avviamo verso la fine dell'anno, tempo di bilanci. Sono molte le novità che stanno sbocciando nel mondo del volo a vela, segno che nonostante la difficile situazione generale che affligge in particolare l'Europa, l'ambiente globale in cui viviamo lascia spazio e incoraggia chi ha spirito d'iniziativa. Credo che una buona parte dell'entusiasmo e dell'energia necessaria per pensare in grande provenga dalla comunicazione, da Internet, dalla facilità con cui oggi possiamo sapere cosa bolle in pentola, prima ancora che venga realizzata. I social network hanno questo potere: dare esposizione e rilevanza a ogni sogno, progetto, obiettivo, raccolta di fondi, con l'accento sulle esperienze e le ambizioni delle persone.

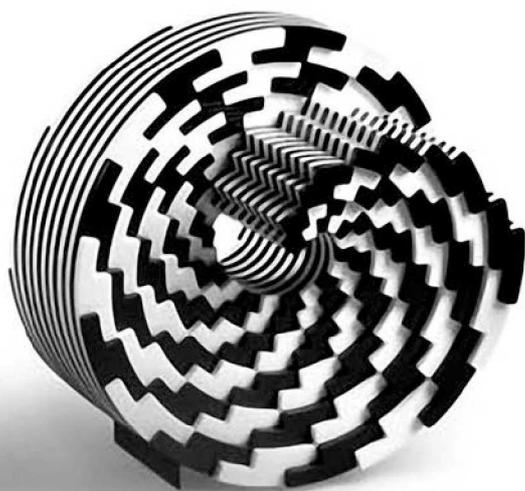
È così che veniamo a sapere di due spedizioni volovelistiche verso l'Everest e l'Himalaya, una già arrivata a destinazione con Klaus Ohlmann e un gruppo di appassionati (e finanziatori), l'altra che ha per testimone e protagonista Sebastian Kawa. Poi del grande successo di alcune gare europee, che raggiungono un numero record di iscrizioni e devono selezionare i partecipanti per non superare i 130 alianti in gara. Dello sviluppo di nuove basi su aeroporti finora relegati a un piccolo e silenzioso ruolo nazionale in paesi periferici come la Romania o la Bosnia. Del moltiplicarsi di grandi stage specializzati, come quelli sempre più numerosi dedicati al volo d'onda in Norvegia, Svezia, Repubblica Ceca.

Anche in Italia l'entusiasmo si riaccende: il Centrale propone innovativi stage di formazione "mentale", incentrati sulla gestione delle emozioni prima e durante il volo; dai club del Nord-Est scopriamo raduni e iniziative culturali, mentre i loro piloti esplorano rotte

inusuali; c'è un maggior numero di piloti giovanissimi, quasi sempre "figli d'arte" che imparano in fretta e sono giustamente ambiziosi; l'ACAO di Varese sta per ospitare grandi eventi internazionali come la conferenza annuale FAI-IGC, un GP di qualificazione e, nel 2015, la prestigiosissima finale mondiale dei Grand Prix.

Permettetemi di esprimere un pensiero personale, a seguito di constatazioni generali e spalmato sulla realtà del volo a vela nazionale. La gente, in Italia, pensa ormai di cercare un futuro (per sé o per i propri figli) emigrando all'estero. Ricordo, tanti anni fa, di aver colto conversazioni occasionali dei passanti o delle cassiere che iniziavano ad investire in Borsa, dimostrando che la cosa stava assumendo dimensioni preoccupanti. Oggi le conversazioni delle cosiddette persone comuni vertono sulle condizioni trovate dai figli da poco trasferiti in altri paesi europei o anche agli antipodi.

Dopo oltre quarant'anni di quasi ininterrotto malgoverno, l'Italia soffre ma può ancora offrire molto a noi e al resto del mondo. Sono convinto che, più di aziende famose ma decotte, per rilanciare e garantire un futuro al nostro (amato) paese, sia strategico il ruolo del patrimonio artistico, storico, naturale, gastronomico... e sportivo. Solo in Italia il volo a vela può coniugarsi con la cultura e la bellezza. Ricordando che il turismo va dove i costi sono accettabili e le condizioni organizzative sono affidabili e garantite, spero di vedere un numero sempre maggiore di iniziative ambiziose, che offrano niente meno dell'eccellenza a favore di tutti i piloti del mondo. Ne trarremo vantaggio, per primi, noi stessi.



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

VOLO A VELA

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 Cernezzi

Segreteria:

Bruno Biasci

Archivio storico:

Umberto Bertoli, Lino Del Pio,

Michele Martignoni

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:

Elena Fergnani

ai Mondiali Femminili a Issoudun

Progetto grafico e impaginazione:

Claudio Alluvion

Stampa:

Master Graphic - *Leggiano (Va)*

Redazione e amministrazione:

Aeroporto "Paolo Contri"

Lungolago Calcinate, 45

21100 Varese

Cod. Fisc. e P. IVA 00581360120

Tel./Fax 0332.310023

csvva@voloavela.it

www.csvva.voloavela.it

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

issn-0393-1242

In questo numero: LUGLIO/AGOSTO - n. 338

Notizie in Breve	4
Volovelisti in visita all'ANSV	10
Calcinatè: "Missione La Motte"	13
Un futuro pilota a La Motte: Mattia Campana	17
Le famm an Frans	22
Index 96: Lui mi fa volare, io lo faccio volare	35
Bei voli e gare col Libelle Club	41
Nord Est zona promettente	42
Un volo Mare e Monti	43
GP1 Record di volo	50
Leo e il volo a vela	54
In ricordo di Leo	55



Controlla sull'etichetta
LA SCADENZA
del tuo abbonamento

LE TARIFFE PER IL 2013

DALL'ITALIA

	€ 40,00
"PRIMA VOLTA" 6 numeri della rivista	€ 25,00
	€ 85,00
	€ 8,00

DALL'ESTERO

€ 50,00

Modalità di versamento:

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

con bonifico bancario alle coordinate IBAN: IT 30 M 05428 50180 000000089272

(dall'estero BIC: BEPOIT21) intestato a CSVVA, indicando la causale e l'indirizzo per la spedizione, e dandone comunicazione agli indirizzi sotto riportati;

con assegno non trasferibile intestato al CSVVA, in busta chiusa con allegate le istruzioni per la spedizione.

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

Per informazioni relative all'invio delle copie della rivista (associazioni, rinnovi, arretrati):

Tel./Fax 0332.310023 E-mail: csvva@voloavela.it

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

Record in Brasile per una parapendista italiana

Nicole Fedele, campionessa europea in carica e detentricessa della coppa del mondo di volo in parapendio, ha stabilito il nuovo record mondiale femminile di distanza libera. L'impresa è avvenuta nel Nord-Est del Brasile, precisamente con decollo da un pendio nei pressi di Quixadã, cittadina dello stato Ceará a circa 170 chilometri dalla capitale Fortaleza, ed ha impegnato la pilota friulana per oltre nove ore. Al termine Nicole aveva coperto 381 chilometri alla media di oltre 42 km/h, toccando 2.787 metri di quota massima, in compagnia dei grossi corvi che popolano questa regione. Nicole Fedele, traduttrice di Gemona del Friuli (Udine), ha appena compiuto 29 anni e non è nuova a queste imprese. Lo scorso agosto insieme al suo concittadino e amico Arduino Persello, che insieme a Marco Zonca l'hanno accompagnata in Brasile, stabilirono i record mondiali di andata e ritorno, femminile e maschile, rispettivamente di 280 e 312 chilometri. I voli avvennero tra Slovenia e Italia.

Ora Nicole Fedele pensa a un nuovo record, su triangolo FAI. Se dovesse riuscire nell'impresa, la friulana sarebbe la prima pilota a detenere contemporaneamente i tre principali record di volo in parapendio, meglio dei colleghi maschi.

Dichiarazioni e politica

Si sono diffuse attraverso molteplici siti web le dichiarazioni prestate da Gianni Cuperlo riguardo l'evasione fiscale. Purtroppo, viene confermato e amplificato il demagogico sillogismo che legherebbe il possesso di aerei privati all'evasione fiscale.

Il 19 ottobre Gianni Cuperlo, intervistato su Rai3 da Fabio Fazio a "Che tempo che fa", ha esposto garbatamente le sue ricette per uscire da questa crisi. Dopo aver parlato di "ricostruire un rapporto di fiducia con i cittadini... la sfida è cambiare questo paese... è fondamentale far capire quali sono gli interessi che vuoi rappresentare..." ha preso di petto la questione dell'evasione fiscale, dichiarando:

Cuperlo: "Non è vero che non è possibile andare a trovare quelli che sono gli evasori fiscali totali! Le posso fare un esempio che sembra una cosa particolare e strana? Io ho incrociato una statistica che mi ha lasciato abbastanza senza parole: non lo sapevo, ma in questo Paese ci sono circa 2.000 aeroplani privati; sono quegli aeroplani che sono a disposizione di persone particolarmente facoltose... e 604 di questi velivoli, ciascuno dei quali ha un valore commerciale di circa 35 milioni di Euro, è intestato ad un proprietario che dichiara meno di 50.000 Euro lordi all'anno di reddito. ...Sulla

base di quella dichiarazione dei redditi, io non sono un esperto, non sono un pilota e non credo che possiederò mai uno di quei velivoli, però credo che non possa nemmeno sostenere le spese di affitto dell'hangar o il pieno di carburante per un volo. Ma insomma è solo un esempio, uno fra i tanti... Dobbiamo andare a colpire quelle sacche di evasione."

Il presidente di AOPA Italia Rinaldo Gaspari risponde all'intervista di Cuperlo rilasciando un comunicato. AOPA Italia sottolinea come l'intervista non faccia altro che confermare, se mai ce ne fosse stato bisogno, la profonda incompetenza della classe politica italiana e l'atteggiamento demagogico di chi vede nel trasporto aereo privato, anziché una realtà produttiva e strategica da supportare e rilanciare come tante altre, una realtà da sopprimere legata indissolubilmente all'evasione fiscale. È quindi il caso di citare, informandone il signor Cuperlo, il suo staff e tutta la classe politica, che gli studi prodotti da AOPA Italia un anno fa, quando fu introdotta la cosiddetta "tassa sul lusso", raccontano una realtà sensibilmente diversa. Eccone un breve estratto:

"La relazione tecnica della Camera dei Deputati parla di "oltre 4.000 modelli". I dati dell'ICAO aggiornati a fine 2010 mostrano poco meno di 2.700 aeromobili (compresi alianti e mongolfiere). Se a questi si sottraggono i mezzi che il decreto esclude dalla base imponibile (compagnie aeree, aerotaxi, eliambulanza, soccorso, antincendio, addestramento, Aero Club... ecc.) un conteggio accurato riduce il numero totale dei velivoli tassabili a 1.007 macchine per un gettito di poco superiore ai 3,5 milioni di Euro (ben lontano dalla stima di 85 milioni redatta dai tecnici della Camera). L'incasso effettivo ad oggi risulta tuttavia nell'ordine di 1,4 milioni di Euro solamente."

Una bella differenza tra la situazione reale e quella immaginata. Il problema è che, evidentemente, il legislatore crede che l'aereo privato medio sia un bireattore o un elicottero biturbina ma, probabilmente, non è a conoscenza del fatto che le sue stesse leggi (fiscali) hanno reso inesistente questa categoria: l'analisi, infatti, mostra che oltre metà degli aerei colpiti sono piccoli monomotori con motore a pistoni dal peso al decollo inferiore alla tonnellata e che gli aeromobili di lusso, "privati", nel Paese sono solo 6 (!) mentre tutti gli altri, che supponiamo il legislatore avrebbe voluto tassare, sono esenti.

La realtà è che in Italia non ci sono bireattori intestati a privati poiché, in genere, chi si compra un bireattore costituisce una società di lavoro aereo e poi affitta l'aeroplano da quest'ultima. In questo modo gli aeroplani di lusso vengono esentati dal pagamento della tassa. Si tratta di un meccanismo inevitabile perché il nostro Paese è l'unico dell'area UE a non consentire l'uso "aziendale" di un mezzo aereo privato.

A parte il fatto che il tempo ha dato più che ragione ad AOPA (lo Stato masochista ha incassato solo 1,4 Milioni rinunciando al gettito d'impresa derivante dall'uso dei velivoli), gli aeromobili "privati" del valore di 35 milioni registrati in Italia sono sei e appartengono a società certificate e operatori aeronautici che svolgono attività per conto di grandi gruppi industriali. L'evasione fiscale operando macchine simili non è di fatto possibile con la vigente regolamentazione.

Per fare un esempio, in Germania le macchine di quel genere sono oltre 300. Ognuna di queste crea impiego per una ventina di persone tra equipaggi, tecnici e assistenti, acquisto carburante e ricambi, paga salatissime certificazioni, genera lavoro presso società di manutenzione ad alta specializzazione tecnologica, paga tasse di stazionamento e diritti di rotta a Eurocontrol, paga affitti per gli hangaraggi a società di handling che impiegano addetti, tiene in vita gli aeroporti contribuendo al diritto alla mobilità dei cittadini degli stati europei.

I restanti aeromobili esistono (anche se sono sempre di meno), ma per la maggior parte hanno una età media di 25 anni e un valore che non supera i 40.000 euro ciascuno, meno di una berlina di media cilindrata, e gran parte di essi sono gestiti da Associazioni private ed Aeroclub.

Un aereo non si nasconde nel box di casa, oggi averne uno significa aspettarsi una verifica fiscale certa, quanti evasori possono essere così idioti da averne uno a loro intestato?

L'aviazione italiana, grazie a conclamate incapacità e a nomine inconsulte strapagate di matrice politica a tutti i livelli infrastrutture comprese, è ridotta agli stracci. Un vero e proprio sterminio di massa per sopprimere la nostra specie, a partire dall'imposizione di tasse e di regole assurde e restrittive che frenano da sempre lo sviluppo di un comparto ritenuto da tutti gli analisti altamente strategico.

Non siamo evasori, siamo gli ultimi superstiti dell'Aviazione Generale, ovvero quella che crea piloti privatamente senza costare un euro ai contribuenti, quella che dà lavoro a ingegneri e tecnici civili. Un "piccolo comparto" di 16.000 persone, più 10.000 dell'industria aeronautica, lavoriamo paghiamo le tasse, facciamo sacrifici e viviamo la crisi come tutti".

BladeGlider

Un altro oggetto che lega la propria immagine a quella pura, filante ed emozionante dell'aliante: un'auto sportiva innovativa. Nelle foto della campagna di comunicazione, moderni biposto e monoposto planano veloci accanto al veicolo... La casa automobilistica Nissan nega decisamente che la nuova BladeGlider debba essere considerata una *concept-car* destinata a rimanere un proto-



tipo, mentre afferma che essa è stata pensata ed è già pronta per la produzione in serie. Pronta, ma vedremo se Nissan inizierà a parlare anche di tempi, date, quantità. Intanto vediamo che questa nuova sportiva è una tre posti con propulsione elettrica. Il pilota siede in posizione centrale avanzata, con eccellente visuale, guidando con un volante molto simile nella forma a "U" al volantino di un aeroplano. Il sedile trasla verso la porta per facilitare l'accesso laterale.





I due sedili per i passeggeri posteriori sono convergenti, e le loro gambe si stendono ai fianchi del guidatore. La sagoma, vista dall'alto, è quasi triangolare a freccia, con la carreggiata anteriore strettissima di chiara ispirazione dal prototipo Le Mans Nissan DeltaWing. Batterie e pesi sono concentrati soprattutto sull'asse posteriore. Per risolvere il conseguente fortissimo sottosterzo, i motori elettrici posteriori sono due, e possono erogare la coppia asimmetricamente. Un po' come un jet di ultima generazione a spinta vettoriale, il comportamento in curva viene corretto dal computer che aumenterà la spinta sulla ruota esterna per favorire l'azione sterzante..

Soldi pubblici

La compagnia irlandese Ryanair incassa ogni anno 100 dei 150 milioni stanziati dagli aeroporti (soldi quasi sempre pubblici) per attirare il traffico low cost. Gli incentivi sono contabilizzati come spese promozionali e di co-marketing. A volte, come a Bergamo e Pisa, funzionano portando traffico e incassi per le società di gestione. Altre volte hanno portato gli scali al tracollo. Ettore Livini scrive sulle pagine economiche di Repubblica.it: "al gran bazar dei (presunti) aiuti di stato tricolori la compagnia irlandese è l'asso pigliatutto. Se i 75 milioni girati dalle Poste all'Alitalia non sono proprio il massimo dell'eleganza alla voce libero mercato, e se il salvagente lanciato con l'aumento di capitale ha il sapore di un salvataggio dei crediti delle banche, i numeri però parlano chiaro: il maggior beneficiario dei sussidi statali in Italia è la società guidata da Michael O'Leary. Che ogni anno (e non una tantum) incassa più o meno 100 milioni in contanti solo per volare qui da noi. Ad essa giungono infatti due terzi di quei "fondi sviluppo rotte e marketing" stanziati dagli aeroporti di casa nostra per riuscire ad attirare il traffico low-cost. Pagano le Regioni (la Sardegna è già finita nel mirino Ue) per stimolare turismo ed economia locali. Pagano le Province e i Comuni per salvare mini-aeroporti dove non vuole atterrare più nessuno. C'è qualche caso di successo come Bergamo e Pisa che ogni anno mettono sul piatto una trentina di milioni di incen-

tivi, ma spesso la scommessa si è rivelata un boomerang che ha spedito in rosso (e qualche volta a gambe all'aria) gli scali più deboli e ne ha trasformati altri, come capita ora ad Alghero e Trapani, in ostaggi costretti a svenarsi pur di non perdere i servizi Ryanair. Il traffico garantito dalla compagnia è un volano per lo sviluppo locale, dicono i paladini di questa soluzione. Dovrebbe arrivare turismo, con vantaggio per alberghi, ristoranti, negozi. «Ogni euro speso si trasforma in 60 euro di entrate sul territorio» calcola un rapporto della Kpmg. E allora è guerra tutti-contro-tutti per non perdere l'occasione. L'aeroporto di Verona è arrivato sull'orlo del crac (a un certo punto perdeva 26 milioni su 34 di ricavi) dopo aver garantito a Dublino la bellezza di 24 euro a passeggero. Trapani ha staccato un assegno di 20 milioni in cinque anni alla Airport Marketing Limited di Dublino, una controllata Ryanair, per la co-promozione pubblicitaria sul suo sito facendo decollare i passeggeri dai 533.000 del 2008 agli 1,6 milioni del 2012, ma perdendo nello stesso periodo 10 milioni. E ora che l'intesa è a scadenza, l'aerolinea vuole tre milioni in più e ha costretto la Regione Sicilia a correre in aiuto dello scalo di Birgi. Succede in tutto lo stivale: Rimini - oggi in concordato preventivo - ha speso 12 milioni per le low-cost (non solo Ryanair) inclusi 922,73 euro a volo per la defunta Windjet. La formula qualche volta funziona. Bergamo e Pisa, che per il co-marketing con le compagnie spendono rispettivamente 20 e 11 milioni l'anno, hanno i bilanci in utile. La Puglia, che foraggia le low-cost con 5 euro di incentivo a passeggero e 35 milioni in 5 anni, sostiene di aver fatto volare così in zona 7 milioni di passeggeri. Ma la distorsione alla concorrenza e lo spreco, in qualche caso, di soldi pubblici restano. Parma è un aeroporto semideserto pur avendo speso milioni. Alghero ha sborsato per la sua scommessa irlandese 41 milioni in 10 anni (20 solo nel 2011-2012) solo per finire nel mirino della Ue e per rischiare ora un clamoroso abbandono. Falconara ha messo sul piatto 3,1 milioni ma viaggia al ritmo di 3 milioni di ricavi e tre di perdita l'anno. Cifre che non hanno scoraggiato il presidente della Regione Calabria Giuseppe Scopelliti che si è appena recato a Dublino per corteggiare la società irlandese, forte di una dote da 7 milioni (pubblici) per sostenere il traffico a Reggio. Lamezia, poche decine di chilometri più in là, fa lo stesso. Un aiutino lo vorrebbe pure Crotone. E in Italia, dove il limite dei sogni è il cielo, persino Sibari vuole oggi una sua pista d'atterraggio. Dal canto suo la società irlandese, che inizialmente non aveva voluto rispondere, replica ora che i suoi contratti con gli aeroporti locali non costituiscono aiuti di Stato, come stabilito dalla sentenza della Corte europea del 2008 relativa al caso Charleroi. E l'Unione europea non ha mai fatto appello contro questa sentenza. "I rapporti di Ryanair - sostiene l'azienda - con tutti gli aeroporti europei non violano le norme sulla competitività".



Euroglide 2014

Il programma di navigazione SeeYou Mobile, con la versione attuale 4.5, ha ricevuto importanti migliorie. L'Assistente di Termica è stato completamente riprogettato, con funzione autozoom appena si entra in spirale e la visualizzazione a "bolle" orientata allo stesso modo della moving map per un'interpretazione più istintiva.



Nelle versioni passate, l'aiuto di termica era considerato da molti ampiamente migliorabile, se non decisamente inutile. Una nuova riga di interfaccia in alto sulla pagina GoTo permette di scegliere rapidamente tra la navigazione verso l'ultima termica, o verso il decollo, o verso il punto d'inizio del volo libero (utile per chiudere con certezza un triangolo o A/R non predichiarati). Vengono inoltre visualizzati anche i traffici dotati di trasponder Modo C/S se lo strumento viene collegato all'uscita dati di un ricevitore PowerFlarm.

Il calcolo delle distanze viene ora eseguito sull'ellissoide del sistema di riferimento.

C'è anche una nuova navbox dedicata alla gestione dei tempi di utilizzo del motore in volo.

Greenflight e-Motion, spedizione in Nepal

Klaus Ohlmann e Anssi Soila sono partiti da Berlino (Strausberg) con uno Stemme S-10T verso Katmandu. Il viaggio è stato voluto dall'organizzazione Mountain Wave Project per aprire nuovi orizzonti e studiare il clima, l'inquinamento atmosferico e le turbolenze in ambiente di montagna.

I due piloti sono arrivati alla meta dopo solo qualche piccolo inconveniente tecnico, risolto senza difficoltà. Ora

sono stati raggiunti dagli altri membri della spedizioni ed iniziano a dedicarsi al lavoro di esplorazione e ricerca.



Dalla base di Katmandu si svolgeranno voli su Annapurna ed Everest.

Tra gli obiettivi scientifici figurano l'approfondimento della conoscenza dei ghiacciai con nuovi sistemi d'analisi ottica; flussi anabatici diurni lungo l'estensione verticale delle montagne; rilevazioni dei valori di ozono e anidride carbonica; analisi della correlazione tra onde e rotori di sottovento. La lista delle collaborazioni scientifiche è lunghissima, e spazia dal DLR (ente aerospaziale di Germania) alle varie università tedesche a quella australiana di Adelaide (Flinders) fino al centro internazionale di sviluppo integrato della montagna con sede in Nepal (ICIMOD).

Alianti e volo commerciale

La pilota inglese Sarah Kelman, già campionessa del mondo femminile in classe Standard e di professione comandante per la linea aerea EasyJet, ha tenuto una conferenza sul tema "Cosa possono insegnare gli alianti alle linee aeree in vista della sicurezza?" davanti a 125 delegati di diciannove paesi. La maggioranza, seppure non la totalità dei presenti, ritiene che negli ultimi quindici anni le competenze di pilotaggio (cloche e piede) dei piloti di linea si siano parzialmente atrofizzate a causa della maggiore automazione e di alcune possibili carenze dell'addestramento. In rare circostanze, come quelle del volo Brasile-Francia, ne possono conseguire incidenti gravissimi.

Se la massa totale dei mezzi può far pensare a due mondi completamente diversi e non paragonabili, la Kelman ha invece sottolineato le similitudini, che risiedono nella manovrabilità e rateo di rollio, e nell'efficienza abbastanza elevata dei liner. Ci sono situazioni, come il volo ad altissimo angolo d'attacco e gli assetti inusuali, che sono pane quotidiano sull'aliante e possono ben estendere la confidenza del pilota che non può provarli che raramente, e su simulatore, in un jet.

Nano III

Il logger più piccolo, prodotto dalla LX-Nav, ora viene proposto in una versione dotata di display di navigazione e variometro elettronico acustico integrato. Il prezzo non è ancora stato annunciato. Il nuovo modello Nano III ha un ricevitore GPS a 56 canali, un'ampia memoria sufficiente a registrare ben 28.000 ore di volo, e una batteria incorporata per circa 10 ore di autonomia senza alimentazione esterna. È presente la radio Bluetooth per il collegamento ad altri strumenti come i palmari e smartphone. Nella confezione sono inclusi l'adattatore di alimentazione a 12 volt e il convertitore di segnale per il collegamento ai normali computer di bordo o palmari con porta seriale. Il sistema digitale di sicurezza (chiave) ha un algoritmo a ben 2048 bit che dovrebbe garantire una lunghissima "vita" certificata. Il display LCD da soli 2 pollici è ben leggibile anche sotto il sole più forte e può visualizzare lo spazio aereo e la gestione del task.



re (11 mm in più) che permette di alloggiare all'interno un logger FAI completo e una batteria che garantisce almeno 12 ore di autonomia alla massima luminosità. Il prezzo è ancora sconosciuto ma sappiamo che l'Oudie IGC sarà disponibile esclusivamente con software SeeYou originale, in quanto esso fa parte dello strumento anche ai fini dell'omologazione FAI come registratore di volo valido per tutti i livelli di performance.



Video didattico Pedemontana

Guido Rocca dell'Associazione Volovelistica Scaligera di Verona ha pubblicato su YouTube un bel video didattico che dimostra, passo passo, il percorso di volo in pedemontana da Boscomantico verso Est, oltrepassando i laghi di Garda e d'Iseo per arrivare sino alla zona di Valbrembo, dalla quale è possibile proseguire anche fino al lago Maggiore, o riprendere la via verso Est.

Da Verona, i percorsi verso Est sono più frequentati dai volovelisti veneti a causa della maggiore continuità dei pendii di appoggio orografico, e per la facilità di trovare sfogo e sicurezza verso la pianura. La zona dei laghi lombardi ha invece un'orografia più complessa.

Il video dell'AVS mostra quote di riferimento, nomi di ciascuna delle montagne sulle quali agganciare le termiche necessarie per un volo in piena tranquillità, e le pianate verso le zone di atterraggio disponibili. Su YouTube cercate il titolo "VoloaVela: La Pedemontana Lombarda" o il codice v=IMBG-m1SCmk

Oudie IGC

Anche la Naviter presenta una novità, l'Oudie IGC. Si tratta di uno strumento di navigazione e di registrazione del volo. Lo stesso schermo ben leggibile grazie alla forte retroilluminazione, in un involucro di spessore maggio-



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](tel: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



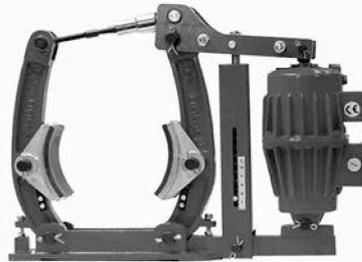
**AIR AND HYDRAULIC CLUTCH
HYDRAULIC BRAKE
TPO-SHC-SL SERIES**

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



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

Up to 19000 Nm



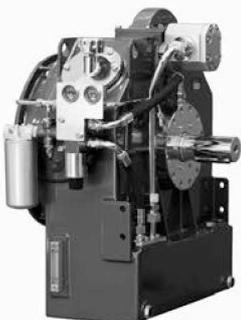
**OIL OPERATED POWER
TAKE OFF
HF SERIES**

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



Volovelisti

L'agenzia per la sicurezza del volo raccoglie le segnalazioni d'incidenti e inconvenienti (obbligatorie) Il rapporto tra piloti e agenzia, e le procedure da rispettare

in visita all'ANSV



La presidente ACAO Margot Acquaderni (al centro) con il prof. Bruno Franchi, il Col. Alfredo Caruso e la delegazione dei volovelisti, davanti a una "scatola nera"

Lo scorso 13 giugno una delegazione dell'ACAO di Varese si è recata in visita presso l'Agenzia Nazionale Sicurezza Volo a Roma, con l'obiettivo di approfondire i temi riguardanti la sicurezza volo e in particolare le normative che interessano anche il comparto sportivo volovelistico. Il Presidente Margherita Acquaderni era accompagnata da una delegazione di consiglieri e sportivi nazionali. In rappresentanza del vicino club Volovelistico Lariano di Alzate Brianza, ha partecipato il consigliere Alessandro Notaro, a testimonianza della volontà che il

tema della sicurezza volo è condivisibile e ha una valenza comune. La visita si è svolta in un clima di distesa cortesia; la delegazione è stata ricevuta dal Prof. Bruno Franchi, Presidente ANSV e dal Col. Alfredo Caruso, responsabile del settore investigazione. Il Prof. Franchi ha illustrato, in un briefing dettagliato della durata di tre ore, il compito assegnato all'Agenzia; l'attività prevede la raccolta delle informazioni riguardanti gli eventi inerenti la sicurezza del volo allo scopo di poter effettuare un'efficace opera di prevenzione incidenti.

L'ANSV è l'istituzione deputata a svolgere le inchieste relative ad incidenti e inconvenienti gravi con l'unica finalità di accertarne le cause e formulare delle raccomandazioni. Il Prof. Franchi ha tenuto a sottolineare che l'ANSV non svolge la sua azione con finalità indirizzate ad attribuire colpe o responsabilità, che sono invece compiti della Magistratura, la quale entra in gioco solamente nei casi di decesso o gravi danni al pilota, o nel caso di disastro aviatorio. In questi casi, le due inchieste viaggiano parallele ma rimangono sempre distinte anche nella metodologia di raccolta delle prove e delle testimonianze. Sono stati illustrati casi concreti d'incidenti avvenuti in territorio italiano all'aviazione commerciale e al settore del lavoro aereo. Il richiamo del Prof. Franchi al comparto sportivo e volovelistico ha messo in luce il singolare aspetto che, a fronte di 8 inchieste aperte nell'ultimo anno per incivolo di alianti, non vi sia stata alcuna comunicazione di eventi di pericolo causati da inconvenienti gravi. Nel dettaglio è stata illustrata la normativa che disciplina la sicurezza aerea approvata dal Parlamento Europeo con il Regolamento UE 996/2010, che riguarda i soggetti con obbligo di comunicazione degli eventi correlati a incidenti e inconvenienti gravi e la relativa tempistica (limite di un'ora dall'avvenuta conoscenza del fatto). All'obiezione sollevata in merito alla non aderenza al comparto volovelistico degli esempi di inconvenienti gravi, riportati in allegato al Regolamento UE, si è ritenuto di valutare l'opportuni-



Margot con il pres. Franchi e Stefano Ghiorzo

tà di fare delle controproposte. In tal senso il Presidente Acquaderni si è impegnata ad affrontare l'argomento in ACAO e a comunicarne i risultati all'ANSV.

Il Prof. Franchi ha poi illustrato il contenuto del D.L. 14 gennaio 2013 e la relativa capacità sanzionatoria con la quale l'ANSV, rilevate le gravi mancanze da parte dei soggetti tenuti alla segnalazione degli incidenti e degli inconvenienti gravi, commina la sanzione amministrativa con delibera della Presidenza del Consiglio, sentiti i pareri dei Ministeri dei Trasporti e della Giustizia.

I partecipanti all'incontro hanno rivolto al Prof. Franchi numero-

se domande di chiarimento sulle normative che in parte sono state riportate in allegato. Al termine della presentazione la delegazione ha potuto visitare i laboratori dove vengono effettuate le operazioni di recupero informazioni dalle scatole nere di velivoli incidentati, gli esami fisico-chimici sulle strutture per identificare il tipo di sollecitazione alla quale sono stati sottoposti i materiali e, infine, la sala d'ascolto delle tracce audio dei Cockpit Voice Recorder. La visita si è conclusa con la promessa reciproca di approfondire, in un futuro prossimo, gli argomenti che interessano più da vicino il comparto volovelistico.

Domande e risposte sull'ANSV

Nel caso di segnalazione obbligatoria per inconvenienti gravi, è realmente garantita la riservatezza delle informazioni fornite e l'anonimato di chi le comunica?

Sicuramente sì, perché lo sancisce l'articolo 12, comma 3 del decreto legislativo del 25 febbraio 1999 n.66 con il quale viene istituita l'ANSV.

Nei rapporti d'inchiesta per inconvenienti gravi si esclude a priori la determinazione di colpe o responsabilità?

Sì, è sancito dall'articolo 12, comma 4 dello stesso decreto.

Come si interfaccia l'ANSV con la Magistratura?

Le due differenti inchieste, tecnica e penale, viaggiano su due binari paralleli. Gli attriti emersi negli anni passati con la Magistratura e documentati nei rapporti annuali ANSV 2008 (parte prima, paragrafo 4 a pagina 7) sono in parte superati con un ciclo di conferenze che l'ANSV ha dedicato alla Magistratura italiana. Il livello di coordinamento con la Magistratura è giudicato ora improntato al reciproco rispetto delle rispettive necessità, che per l'ANSV sono di avere accesso agli elementi di prova allo scopo di

accertare le cause dell'incidente e poter quindi fare opera di prevenzione, come riportato nel rapporto annuale ANSV 2010 (parte prima, paragrafo 5 a pagina 10).

Qualora l'evento abbia provocato solo danni materiali riparabili in poco tempo, è obbligatoria la segnalazione?

Sì.

Nel caso di lievi danni materiali, è possibile rimuovere il mezzo dal luogo di atterraggio anche fuori campo e ricoverarlo in sede? È necessaria l'autorizzazione dell'ANSV?

Il mezzo incidentato potrà essere rimosso dopo l'autorizzazione dell'ANSV. Può anche essere immediata dopo il contatto telefonico. L'ispettore ANSV potrà chiedere di fare delle foto del mezzo incidentato e di inviarle quanto prima.

Il D.L. 14 gennaio 2013 n.18 stabilisce il limite di 60 minuti, dal momento in cui si è avuta conoscenza del verificarsi di un incidente o di un inconveniente grave, per segnalare l'evento da parte delle "persone coinvolte"; tale limite è inderogabile?

In linea di principio è inderogabile, ma di certo non staremo con il fucile spianato, la flessibilità è la parola d'ordine.

Diciamo quanto prima possibile.

Per "persona coinvolta" si intende anche l'organizzazione del club nel momento in cui ha fornito un servizio aeroportuale, tipo il traino aliante o assistenza al decollo autonomo?

Sì

Per i piloti stranieri dislocati temporaneamente sul sedime aeroportuale nazionale, si applica la medesima disciplina? Occorre che il club si faccia carico di informare gli stranieri sulle procedure obbligatorie?

Sì

Per eventi occorsi ai soci del club sul territorio al di fuori dei confini nazionali, occorre fare la segnalazione?

No, si applicano le leggi del Paese "ospitante", ma occorre conoscerle. Ad esempio in Svizzera ed in Francia ci sono norme molto stringenti e bisogna documentarsi bene.

La materia trattata si applica anche ai VDS?

Assolutamente no, l'ANSV non ha nei compiti istituzionali accertare le cause di incidenti ai VDS.



A.G.R.E.S. O.N.L.U.S.

PRESIDIO DIURNO DI RIABILITAZIONE
PER IL RECUPERO FUNZIONALE E SOCIALE DEI SOGGETTI PORTATORI
DI DISABILITÀ PSICHICA, FISICA E SENSORIALE

Associazione Genitori per la Riabilitazione Equestre e Sportiva

Via Dante Alighieri, 896 - 21040 MASSINA di CISLAGO - VA - C.R.E. A.N.I.R.E.

Tel: 0296408627 - e-mail: info@associazioneagres.it - www.associazioneagres.it

Sede Legale: Via Giuseppe Parini, 118 - 21047 SARONNO - VA

Codice Fiscale 92001540159 - Partita I.V.A. 03007890126



Calcinante: "Missione La Motte"



L'aeroporto dall'alto

Lunedì notte di un giorno infrasettimanale d'inverno

ORE 2:15 Zulu

Ore 2:15 Zulu (stanza buia, il soggetto inquadrato dorme).

Le Parcours! Le Parcours! Le Parcours!

Apro gli occhi ma era solo un sogno. Alberto... riaddormentati che domani si lavora... (il soggetto si

riaddormenta). Riapro gli occhi ma questa volta tutto mi sembra più realistico. La fusoliera del Duo Discus D-7613 sobbalza e sale! Scossa da robuste e bellissime correnti ascensionali avanza decisa senza perdere quota. Comincio a convincermi che potrebbe essere tutto vero... Guardo il cruscotto e leggo sull'altimetro 3.000 metri (tremila metri?!).

La cresta infinita del "Parcours du Combattant" scorre veloce alla mia sinistra e dal sedile posteriore intravedo il mio copilota Enzo (con la "i") impegnato nel pilotaggio e nella ricerca di altri traffici che il nostro flarm puntualmente ci segnala. *Above/Below, Above/Below, Above/Below, Above/Below.*

La strada di cumuli con base altissima è davanti a noi, ma il sottoscritto è ancora abbastanza convinto che quando aprirà gli occhi... dovrà andare in ufficio. In tutto questo "torpore" di sensazioni mi giunge lontana la voce di Enzo che mi invita a rispondere alla radio sulla frequenza 122.50 *"Alberto, non rispondi a JR? Alberto! Stai dormendo?"*

Io, dormendo? Ma allora... è tutto vero! Le montagne, il parcours, la quota! E anche i cinque-metri-al-secondo-fissi che in questo momento vedo indicati sul variometro! bip! bip! bip! biiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiip!!! (il bip prosegue). Siamo in volo già da tre ore ma tutto è stato veloce, a partire dal decollo a verricello. Emozionante, tecnico, senza fiato! Una fiondata! Il nostro Duo Discus è stato portato in aria a 350 metri da un cavo d'acciaio lungo 1.200 metri trainato da un verricello potente 422 HP con 1.730 Nm di coppia, accelerazione bruciante, il tutto in 35 secondi! Fantastico! Noi siamo qui a "La Motte" per questo!



Alberto, Mattia e Marco

La Motte du Caire

Bellissimo aeroporto con elevazione di 650 m, situato nel sud delle Alpi Francesi, dove Jean Renaud Faliu, "JR®" ci aveva invitati un anno fa. Ora il sogno si è avverato!

Del resto, dopo l'esperienza di JR a Calcinato dove, per due anni consecutivi, aveva condotto alcuni Stage, compreso quello con le Fly Pink, la "missione La Motte" era obbligatoria. I nostri quattro "eroi" Marco Campana, Enzo Provvodone, Alberto Balducci e Mattia Campana, lui sì futuro pilota di 13 anni, sono stati seguiti tutta la settimana da Jean Renaud che nei primi due giorni di addestramento ha concentrato tutti i suoi briefing sull'apprendimento della tecnica e della gestione del decollo al verricello, delle emergenze e dei circuiti di atterraggio in questo contesto particolare e impegnativo. Così pure tutta la parte della gestione dei controlli di Sicurezza prima del decollo, e di tutta la catena operativa di gestione del "lancio", hanno avuto bisogno di un ulteriore approfondimento.



Pronti al decollo!

Interessante, ad esempio, il C.R.I.S., lista a memoria per controlli e ripasso procedure:

te / equipaggiamento di lancio.
Réglage... regolazioni: trim in avanti / diruttori chiusi e bloccati.
ca strumenti.
menti.

C.R.I.S. da ripetere nella fase di pre-decollo, prima delle comunicazioni radio, così pure una checklist che portavamo sempre con noi e che ci eravamo creati ad hoc anche con le indicazioni del nostro istruttore JR. Devo dire, e questa è stata l'impressione di tutti i miei compagni di Stage, che il primo lancio al verricello è stato un momento molto emozionante. Il tutto si è svolto in maniera così veloce che, dopo la comunicazione finale *tendu et prêt* (cavo teso e pronti al decollo), mi ritrovavo a 350 metri di quota, con JR che mi faceva notare "solo" i 4 o 5 errori che avevo fatto nella gestione del decollo. Ma per tutti noi, e grazie alla pazienza di Jean Renaud, durante il primo giorno di addestramento e nel prosieguo della seconda giornata di martedì 3 settembre, la percezione di aver cominciato ad acquisire gli automatismi del decollo, è stata sempre più forte. Chiaramente, con l'inizio delle emergenze simulate, capivamo che l'addestramento era giunto a buon punto.

Penalité

Dopo le ultime due emergenze della giornata JR, inaspettatamente, mi propone un check con il Capo Istruttore, Christian Schneeberger, per poter, in caso positivo, effettuare i giorni seguenti di volo con due alianti, ovvero il nostro Duo Discus e uno Janus A, mes-



Enzio e Mattia Chef de Piste

so gentilmente a disposizione da un amico di Jean Renaud. La concentrazione è al massimo, devo comunque dimostrare di saper gestire un buon decollo e un buon circuito, eseguo tutti i controlli con attenzione e, probabilmente a causa della "pressione" del momento e di un po' di stress, faccio la comunicazione radio prima di

far alzare l'ala e quindi... TAAAAAC! Pénalité! Gli Amici all'ala mi fanno notare che il mattino dopo dovrò pagar pegno al briefing mattutino come più avanti vi spiegherò. Fortunatamente il check con Christian ha esito positivo e il giorno successivo potremo cominciare i nostri voli con i due alianti e i due equipaggi.



Jean Renaud Faliu e Alberto in linea di volo



Mattia, Enzo, Alberto e Marco

Discorso a parte meritano gli amici piloti dello staff di La Motte, che ci hanno accolti con grande simpatia e con i quali, insieme ad un nutrito gruppo di piloti tedeschi provenienti da vari club della Germania, si è creato un forte legame di amicizia che si è ufficializzato durante i briefing mattutini con l'omaggio del gagliardetto ufficiale del nostro Club e di altri conviviali momenti come ad esempio il pagar pegno nella cassa Pénalité nella quale, sempre al Briefing mattutino (ore 10:15 puntualissimi, altrimenti... Pénalité!) i piloti che il giorno prima avevano fatto qualche errore o piccola mancanza, pagavano pegno e i cui proventi, raccolti durante la stagione di volo, vengono donati a titolo di beneficenza per metà ad un Istituto che si occupa di anziani e bambini in difficoltà del vicino paese de La Motte du Caire, e per metà vengono utilizzati per l'acquisto di beni utili al Club (materiali di vario tipo, ad esempio per la zona della cucina in comune). I giorni successivi, come dicevo, sono proseguiti esplorando la magnifica zona nel raggio di 100 km intorno a La

Motte, e fortunatamente la meteo è stata dalla nostra parte.

Flashback

E a questo punto il nostro racconto si riaggancia all'inizio della storia...

Il nostro amico Alberto:

- 1) alle 2:15 Zulu non stava sognando;
- 2) la verricellata mozzafiato era reale;
- 3) l'aggancio *early morning* (il nome di questa montagna la dice lunga) era vero!

E dopo... l'aliante... saliva, saliva, saliva... Saliva sempre di più e il biiiiip infinito non era quello della sveglia per andare in ufficio, era un suono molto, ma molto più bello!

Le informazioni, indicazioni, consigli di Jean Renaud in quel momento in volo con Marco Campana, volutamente più bassi sullo Janus, inondavano via radio l'interno del Duo Discus D-7613. Il sottoscritto a questo punto si era reso conto che era veramente sveglio e tutto era reale.

Venerdì sera, ultimo atterraggio

La concentrazione, come del resto

per tutti i voli, è al massimo.

Oggi sono in coppia con Marco. Eseguiamo, precisi, gli insegnamenti di JR per un corretto inserimento in sottovento per la 36R à La Motte. Poco dopo siamo in finale... *train sorti et verrouillé*, carrello estratto e bloccato! Tra poco la nostra settimana sarà finita.

Dopo il rullaggio sposteremo il nostro fido D-7613 vicino al carrello per essere smontato e il nostro pensiero non può che andare a tutti gli Amici di La Motte: Christian, Momo e André, mitici verricellisti; Jean Claude, onnipresente *chef de piste* e Jean Charles Paoli, attuale presidente del club. E infine a Jean Renaud Faliu, che con la sua Passione Infinita, inalterata dopo 50 anni di volo a vela, ci ha contagiati con il suo entusiasmo, in questo luogo che lui, allora allievo, scoprì insieme a Roger Biagi, che a sua volta tanto ha dato al nostro volo a vela varesino. Che dire... *La Motte, à bientôt!*

Lunedì 9 settembre

Bip, bip, bip, biiiiip! Ore 5:15 Zulu.

Questa volta purtroppo è tutto vero... è ora di andare in ufficio...

Un futuro pilota a La Motte

Mattia Campana

Domenica 1° Settembre 2013

Finalmente partiti per l'avventura; questa mattina presto siamo andati a Calcinate a prendere l'aliante e ci siamo messi in viaggio per La Motte du Caire (Francia) raggiungendo poco dopo altri due compagni di viaggio: Alberto Balducci detto Treccilubba ed Enzo Providone. Proseguendo il percorso come una lunga carovana siamo arrivati fino al Monginevro dove abbiamo effettuato la nostra prima sosta per il pranzo; insalatone per noi mentre il golosastro Enzo si è concesso una bella pizza.

Finalmente, dopo sei ore di viaggio e un'altra tappa a Saint Crepin, per salutare gli amici che incontriamo tutti gli anni nella nostra settimana estiva passata a volare in quell'aeroporto, siamo arrivati nell'aeroporto di La Motte. Ero emozionato ed eccitato di vedere cosa ci avrebbe riservato questa nuova avventura. In aeroporto ci ha subito accolti da Jean Renaud, detto JR, il responsabile del nostro stage di verricello, che ha fatto gli onori di casa e, dopo averci lasciato montare l'aliante per poter iniziare subito bene il giorno dopo, ci ha accompagnato a cena in compagnia della sua compagna e di un altro pilota, Didier.

Lunedì 2° Settembre 2013

Stamattina sveglia alle 07.00 e subito al lavoro, pulito ed asciugato l'aliante dalla rugiada, pronti per iniziare alla grande. JR è stato così gentile da offrirci la colazione pri-



JR e Mattia

ma del briefing iniziale che veniva effettuato in due lingue, francese e tedesco... ma che fatica capirci qualcosa! Dopo aver aiutato a portare in pista l'aliante, io ed Enzo ci siamo dedicati alla spesa per sfamare tutti i piloti del gruppo. Durante la giornata tutti i nostri

piloti sono stati impegnati nel nuovo tipo di decollo con il verricello con l'assistenza e gli insegnamenti di JR. Io da buon pilota in erba ho seguito tutti i decolli e per premio, verso sera, JR mi ha portato in volo facendomi sedere al posto davanti come un vero allievo pilota.



**Marco e JR pronti al decollo;
Enzio assiste l'equipaggio**

JR in questo breve volo mi ha insegnato che tutte le volte che bisogna virare, sia destra che a sinistra, è indispensabile prima guardare fuori se arrivano altri alianti; e non importa se il flarm non suona, è sempre necessario volare a vista perché non si sa mai. Poi mi ha anche insegnato che devo essere più dolce nei comandi. Quindi ho seguito anche io il debriefing e poi sono tornato insieme agli altri al nostro chalet per gustare un buon piatto di penne con sugo alla bolognese preparate dal cuoco del gruppo, il Comandante Treccilubba. Siamo rimasti un po' a parlare sotto le stelle delle esperienze del giorno appena trascorso prima di concederci il meritato riposo.

Martedì 3 Settembre

Secondo giorno in aeroporto; come ieri sveglia presto per asciugare l'aliante e prepararlo in linea per la partenza. Oggi mi sono divertito un mondo perché ho aiutato Enzio a fare la linea, cioè a spostare gli alianti che avevano finito di volare rimorchiandoli presso

i rispettivi carrelli. Inoltre ho anche preparato e agganciato il cavo per il decollo del nostro aliante. È stato molto divertente spostare gli alianti perché ho anche guidato da solo le macchinine come quelle che si usano nei campi da golf, che qui utilizzano per rimorchiare gli alianti. Dopo la cena, sempre penne ma oggi il sugo era ai pomodori secchi, buonissimo, ci siamo divertiti a giocare con il computer ed ho anche assaggiato un po' di birra che mi ha fatto venire un gran sonno.

Mercoledì 4 Settembre

Oggi giornata intensa: ieri JR si è accorto che il variometro del nostro Duo Discus non funzionava bene; praticamente andava al contrario, se si cabrava l'ago scendeva e se si picchiava saliva. In ogni caso il Duo Discus ha volato lo stesso con le dovute precauzioni, e JR ci ha fatto prestare anche un'altro aliante da un suo amico, uno Janus A, per permettere a tutti e tre i nostri piloti di volare insieme. Quindi abbiamo dedicato un po' di tempo a preparare il nuovo aliante per la partenza. Dopo aver effettuato in mattinata



Treccilubba e Mattia

un volo di check con l'istruttore Christian, per vedere se era pronto, nel pomeriggio Alberto e papà hanno fatto il loro primo decollo da soli con il verricello mentre Enzio è decollato con lo Janus insieme a JR. Hanno fatto un volo lunghissimo lasciandomi solo al campo ad annoiarmi a morte... perché ero solo e non sapevo che fare, sigh...

Finalmente sono atterrati ed io mi sono rifatto con la serata che è stata una delle più belle: abbiamo invitato JR e Colette a mangiare da noi, ed il nostro "cuoco" Comandante Treccilubba ha preparato la sua pasta speciale con sugo ai pomodorini secchi e noi abbiamo preparato un bel piatto di salumi e affettati misti.

Dopo cena, chiacchiera dopo chiacchiera si è fatta la mezzanotte, quindi tutti a nanna.

Giovedì 5 Settembre

Giornata iniziata male oggi, mi sono svegliato con un tremendo male al collo che si è leggermente attenuato solo dopo una lunghissima e bollente doccia.

Va be', comunque un po' ristorato dall'acqua calda mi sono concesso una bella colazione prima di affrontare le fatiche della dura vita di aeroporto.

Prima di pensare agli alianti questa mattina ho partecipato anche io al briefing con i piloti riprovando a capire qualcosa delle spiegazioni che sono sempre in francese e tedesco. Dopo aver aiutato un pochino a sistemare gli alianti al mattino, nel pomeriggio ho deciso di riposarmi un po' e di farmi un po' di compiti... altrimenti al ritorno a casa la mamma chi la sente? Però sono stato premiato e verso sera JR, mi ha fatto fare il mio secondo volo in veste di allievo pilota. Il volo è stato breve perché verso sera le termiche si esauriscono, ma mi sono divertito comunque un mondo.

Mi sentivo grande e libero a stare davanti e godere della vista piena del cielo che mi circondava. E poi... cavoli... stavo pilotando io! Cena con i soliti mitici spaghetti del nostro "cuoco", questa volta al pesto, e poi un lungo sonno.

Venerdì 6 Settembre

Anche questa mattina, come al solito, sveglia presto, colazione e dritti in aeroporto a preparare la partenza. Nella mattinata i nostri piloti hanno fatto parecchi decolli con il verricello, mi sembra circa sei. Poi però c'è stato un incidente ad Enzo. Durante il traino del Duo Discus in linea il cavo con il quale lo stavamo trainando si è teso troppo. Una signora tedesca pensando di aiutarci ha sganciato il cavo, ma essendo troppo teso il cavo è partito come un elastico prendendo in pieno Enzo in una gamba. Poverino gli è uscito un mare di sangue, ma lui temerario ha voluto volare ugualmente, con un cerotto ha risolto tutto!



Il mitico staff de La Motte : da sinistra André , Momo, Jean Renaud, Christian, Jean-Charles

Nel pomeriggio, esausto, mi sono addormentato nella Club House, e quando mi sono risvegliato pioveva a dirotto. Papà e gli altri erano appena atterrati proprio a causa della pioggia, così, visto che per la serata si era organizzato di fare una grigliata in aeroporto, siamo andati tutti a dare una mano nella preparazione della serata con un po' d'anticipo. Con noi si è fermato a mangiare anche JR accompagna-

to dall'inseparabile Colette. Abbiamo mangiato veramente bene, carne a volontà, e ci siamo divertiti a chiacchierare con gli altri piloti francesi, perché con i tedeschi era un po' più complicato capirsi. Poi Colette ci ha fatto assaggiare il sidro di mele della Normandia, la sua regione nativa. Al ritorno ai nostri Chalets, i tre piloti si sono bevuti pure la birra prima di andare a dormire.



Il verricello de La Motte

Sabato 7 Settembre

Anche questa mattina mi sono svegliato con male al collo. Uffa... un'altra doccia caldissima, ma questa volta più lunga dell'altro giorno. Un po' acciaccato mi sono diretto verso l'aeroporto per le solite incombenze. Ma mi attendeva una Sorpresona! Appena arrivato mi ha accolto JR comunicandomi che avrei fatto un volo con il Comandante Treccilubba "il nostro cuoco", però sarei stato io nel posto davanti... Wow, un volo al mattino! Così c'erano le condizioni per fare un vero volo lungo. Siamo stati su 45 minuti e Alberto mi ha insegnato tenere la velocità sia in termica sia in planata, per evitare di salire e scendere continuamente. Poi siamo atterrati per consentire a tutti di prepararsi per i voli pomeridiani.

Purtroppo però nel pomeriggio non è stato possibile volare perché non c'erano le condizioni adatte. Così i nostri tre hanno deciso di smontare l'aliante e prepararlo per la partenza di domani. Mentre loro smontavano a me è tornato il torcicollo, così Momo, un istruttore mitico di La Motte, mi ha dato un olio miracoloso e sono stato subito meglio. Alla sera siamo stati invitati da JR a



In volo verso il Parcours...

mangiare fuori. Ci hanno portato in un posto bellissimo con una veduta spettacolare. Il ristorante era in alto su una terrazza da dove si vedeva tutta la regione della Provenza con i suoi prati e campi di lavanda e si vedeva anche l'aeroporto di Sisteron. Abbiamo mangiato piatti particolari ma molto buoni e gustosi.

Domenica 8 Settembre (ultimo giorno)

Che sveglia triste questa mattina, bisogna ahimè partire per il ritorno verso casa. Dopo colazione abbiamo attaccato il carrello dell'aliante al gancio di traino dell'auto pronti per partire. Poi abbiamo partecipato all'ultimo briefing, dove ci hanno dedicato una festa a sorpresa regalandoci anche una bottiglia a testa di sidro di mele della Normandia... e a me una coca-cola perché non posso bere alcolici. Prima di lasciarci andare ci hanno dedicato un saluto portafortuna che consisteva nel contare fino a 5 e poi fare il gesto dell'ombrello, ripetuto più volte e sempre più velocemente, naturalmente in francese. A quel punto non avevamo più scuse, ci siamo messi in viaggio per il ritorno; un po' tristi ma anche soddisfatti per la nostra impresa.

Questa esperienza mi ha insegnato che c'è sempre da imparare, anche i più bravi possono imparare cose nuove e tecniche migliori ma con l'umiltà di ascoltare chi ha più esperienza di loro. Inoltre mi ha dato la possibilità di fare le mie prime prove da allievo pilota lasciandomi la voglia di riprovarci al più presto. Grazie papi, JR, Enzo e Comandante Treccilubba... già prenotato per il prossimo anno? ■



Briefing mattutino

simply the best

Il sistema ClearNav

Display VGA, DD-Variometro / Logger
Sviluppato dal team Kellerman / Cambridge

- ✓ Facile da usare
- ✓ Installazione flessibile
- ✓ Prezzo economico
- ✓ Assistenza di qualità

25 anni

TEKK



clearnav

WWW.TEKK-home.de INSTRUMENTS

Le fiamme an Frans

*La squadra femminile
al mondiale di Issoudun*



La Squadra Italiana con il coach, gli aiutanti e gli amici

Era una notte buia e tempestosa.... quando in giugno siamo partiti con camper e carrello alla volta di Issoudun. Issoudun che si legge "iSSudAn" e che tutte le volte che dici: "vado a fare i mondiali femminili a iSSudAn" ti senti rispondere: "In Sudan?!?". "No".

Equipaggio del camper: Federico e muà. Patente B+E: solo muà. Guidato: tutto muà. Viaggio lungo e tempe-

stoso, nel senso che abbiamo preso molta acqua, ma finalmente la sera del giorno successivo arriviamo a Issoudun, assieme a Margot, Giorgino e Laura. Avrebbe dovuto esserci anche Paola (Lanzieri) nella squadra, ma a causa di un'otite micidiale, che tra l'altro l'ha accompagnata per più di un mese, è stata costretta a terra e quindi non è riuscita a unirsi a noi.

Arriviamo sotto il diluvio verso le 21, gli stomaci brontolano e così cerchiamo un posticino dove mangiare. McDonald. Non per scelta, intendiamoci. Semplicemente non c'era nulla. E vi assicuro che per portare me al McDonald vuol dire che non c'è proprio nulla di niente. Mangiamo un panino tutto moscio mentre penso intensamente alla scena di "Un Giorno di Ordinaria Follia" dove Michael Douglas entra al fast food, ordina il panino e gli danno una schifezza tutta viscida e moscia.

Partono così i primi giorni di ambientamento: qualche giorno di pioggia, qualche giorno di bello... Io comincio a volare subito perché quella zona non l'avevo mai vista. Margot si prende un paio di giorni per mettere a punto un po' di cose sul suo Ventus "57", date le meteo non proprio speciali.

Sfilata prima della cerimonia di apertura



Il campeggio del grande aeroporto di Issoudun, nel centro della Francia





I 15M schierati sotto un cielo un po' "pesante"

Al primo briefing ufficiale mi domando per circa dieci minuti come mai questo sia tenuto in francese quando siamo ad una gara internazionale. Poi, lentamente, mi rendo conto che non è francese quello che parlano... ma inglese con un velato accento.

Hem. Sì... Una previsione meteo alla veloce con disegnati i soli con la faccina sorridente e via che si decolla!



Elena decolla sul monoposto LS-1f



Va detta una cosa, in merito ai decolli e agli atterraggi: a Issoudun ci sono tre piste che s'intersecano, utilizzabili tutte e tre in entrambe le direzioni. È matematicamente impossibile che ci sia una condizione di vento per cui nessuna pista va bene.

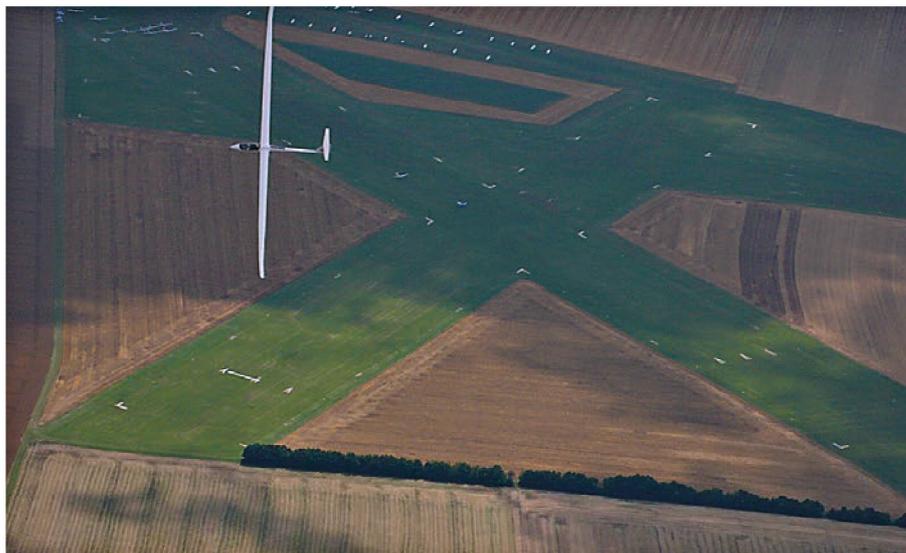
Fatto sta che siamo sempre riuscite a decollare con il vento esattamente a 90° con l'asse pista, e ad atterrare con il vento in coda. Ma mica l'arietta che c'è da noi a Ferrara. Vento di quello serio. Direi addirittura "Fento"!

Comunque anche in prova giornate strane: giornate con dei cumuli da bava alla bocca... ma che non ne tirava uno! Nascevano, si formavano, crescevano e poi morti lì. Ma perfetti.

Solo che già all'una di pomeriggio tutti i cumuli che c'erano erano morti e l'unico modo di salire era andare a cercarsi lo 0,5 rotto nel blu.



Quel giorno lì, una volta a terra, sono andata da Margot con gli occhi fuori dalle orbite e un principio di magone, per dirle che forse era meglio se non lo facevo il mondiale, che non riuscivo più nemmeno a centrare le termiche sotto i cumuli. Ma Margot mi precede con aria sconsolata dicendo: "Io non so, forse è meglio che stia a casa a fare la calza...". Con la coda tra le gambe siamo tornate da Giorgino che ci ha detto che in realtà quel giorno lì è stato così per tutte. Tanto che erano stupite pure le locals francesi! Ci mettiamo un po' il cuore in pace e poi... E poi inizia la gara.



Le tre piste di Issoudun... ma al decollo vento sempre al traverso



Si inizia

Un cinema! Giornate sempre diverse, sempre molto difficili, o con vento forte, o con basi basse, o con entrambe le cose. Cumuli finiti, giornate che si spengono da un momento all'altro. Vento sempre e comunque contrario.

Non ha aiutato per nulla, tra l'altro, la condizione dei campi sotto. È vero che lì in centro Francia è pieno di campi immensi, peccato che le abbondanti piogge della primavera avessero fatto sì che tutte le colture fossero molto alte, ma non abbastanza asciutte per il raccolto. I girasoli, che erano ancora bassi quando siamo arrivate là, i primi giorni di gara avevano già superato il metro d'altezza. Gli unici campi atterrabili erano quelli di medica, molto rari e difficilmente riconoscibili da altre colture più alte. La gara è stata caratterizzata, a terra, da un avvicinarsi di aiutanti e amici degna di Beautiful. In principio eravamo quattro: Margot, Laura, Giorgino, Federico e io.



Il Ventus di Margherita Acquaderni, in fuoricampo tra i papaveri

Poi è arrivato Sergio, squadrista di Margot. Dopo poco è andata via Laura, con grande dispiacere di tutti dato che faceva dei massaggi shiatsu da svenire. Poi sono arrivati i miei, per darmi una mano; sono ripartiti ed è arrivato mio fratello. Poi è arrivata Sofia, la sorella di Margot e fisioterapista, senza la quale non avrei finito la gara probabilmente, dato il dolore atroce

che avevo alla spalla destra (a forza di rimestare la polenta con la cloche...). Poi mio fratello è partito e sono arrivati due miei amici, i quali però sono stati raggiunti da un terzo amico di Singapore che al momento studia a Parigi. A questo punto c'era il problema che alla mattina non potevo andare in linea con tutti i miei squadristi assieme, perché non ci stavamo

in macchina. Poi anche loro se ne sono andati, e pure Sergio, ma a quel punto sono arrivati Stefano e Antonio, rispettivamente figlio e marito di Margot.

Poi Antonio è ripartito e il mio ragazzo mi ha fatto la sorpresa, per altro molto gradita, presentandosi lì di punto in bianco. Insomma, un delirio. Ma alla fine ce l'abbiamo fatta!



Tre alianti atterrati appena prima della soglia dell'aeroporto

Margot ha fatto pieno di sfortuna per i prossimi dieci anni durante la gara: due forature alla ruota principale, una al ruotino di coda, perdita del filo di lana in volo, un black-out completo degli strumenti, due ingarbugliamenti dei nettamoscerini e un fuoricampo in un campo che da sopra sembrava medica, ma in corto finale si è rivelato essere di papaveri.

E i papaveri, come insegna la canzoncina, sono alti alti alti! Ma sul serio!

Tipo un metro e passa. E sono pure legnosi e hanno il boccino carico di semi in cima. Nessun danno in fuoricampo, il 57 color verde ramarro e i diruttori pieni di semi.

Potete solo immaginarvi la gioia di Stefano che ha dovuto pulirlo la mattina dopo!



La mascotte di Elena



La notte delle streghe, il tradizionale Baba-Yaga dei mondiali femminili



Il gruppo delle streghe volanti

Risultati

A me la gara è andata particolarmente bene. Ogni giorno ero convinta di aver preso delle super pettinate dalle altre... e invece ero sempre lì... Ho cercato di

fare ciò che mi ha detto Giorgino: niente grandi cazzate, non serve fare primo di giornata per arrivare bene alla fine. E così è stato, sono riuscita ed essere sempre costante e a galleggiare sempre nella parte alta della classifica.

Issoudun, 15-meter class															
#	Pts	CN	Pilot	Country	Glider	30.06	01.07	05.07	06.07	07.07	08.07	09.07	10.07	11.07	12.07
1	9098	FB	Ducarouge Anne	France	ASG 29	5 (955)	2 (991)	2 (998)	13 (812)	3 (958)	2 (997)	5 (951)	5 (938)	4 (682)	4 (816)
2	8925	2L	Abadie-Bérard Marilyne	France	ASG 29E	11 (935)	4 (929)	1 (1000)	14 (792)	5 (947)	1 (1000)	3 (965)	8 (833)	5 (678)	2 (846)
3	8921	BK	Senne Katrin	Germany	ASG 29E	2 (999)	12 (832)	3 (986)	1 (1000)	2 (967)	12 (841)	6 (950)	9 (829)	6 (676)	3 (841)
4	8917	SE	Schödel Susanne	Germany	Ventus 2 ax	1 (1000)	6 (924)	5 (899)	9 (909)	3 (958)	6 (953)	1 (1000)	2 (998)	9 (651)	8 (625)
5	8845	C	Sturm Jutta	France	Ventus 2	13 (869)	1 (1000)	4 (977)	9 (909)	1 (1000)	11 (847)	10 (926)	4 (946)	1 (739)	7 (632)
6	8780	TOM	Mühl Stefanie	Germany	Ventus 2 ax	3 (997)	12 (832)	7 (861)	2 (990)	8 (897)	8 (916)	9 (939)	10 (824)	8 (673)	1 (851)
7	8647	V8	Diofasi Orsolya	Hungary	Ventus 2 ax	4 (974)	3 (983)	12 (750)	3 (965)	10 (875)	14 (802)	2 (972)	11 (814)	2 (696)	4 (816)
8	8572	PL	Biedermann Joanna	Poland	ASG 29	10 (936)	8 (900)	8 (848)	6 (928)	9 (881)	3 (995)	4 (962)	6 (878)	3 (684)	9 (560)
9	8394	AX	Cerna Eva	Czech Republic	Ventus 2 ax	6 (951)	5 (928)	10 (833)	5 (941)	7 (905)	7 (938)	12 (919)	1 (1000)	14 (515)	13 (464)
10	8305	XM	Najfeld Marta	Poland	ASG 29E	11 (935)	11 (852)	9 (846)	8 (918)	11 (873)	5 (960)	12 (919)	7 (834)	7 (674)	11 (494)
11	8192	AJ	Netusilova Alena	Czech Republic	ASG 29	7 (950)	10 (895)	14 (661)	4 (948)	6 (925)	9 (911)	6 (950)	3 (986)	15 (499)	12 (467)
12	8000	73	Toporova Valentyna	Ukraine	Ventus 2	9 (941)	7 (905)	15 (588)	11 (877)	12 (859)	4 (986)	14 (911)	12 (780)	10 (632)	10 (521)
13	6865	K	Klossok Annette	Germany	ASG 29E	8 (945)	16 (377)	6 (876)	12 (863)	16 (486)	15 (760)	8 (946)	17 (325)	12 (539)	6 (748)
14	6303	ZX	Kuthanova Lenka	Czech Republic	ASG 29	14 (787)	17 (310)	13 (711)	6 (928)	13 (493)	10 (862)	10 (926)	16 (326)	13 (523)	14 (437)
15	5375	V7	Markus Timea	Hungary	Ventus 2	18 (215)	9 (899)	11 (774)	16 (419)	14 (490)	16 (375)	15 (890)	13 (652)	11 (541)	16 (120)
16	5307	57	Acquaderni Margherita	Italy	Ventus 2 ax	17 (246)	14 (747)	16 (565)	15 (435)	15 (489)	13 (812)	16 (805)	18 (317)	16 (481)	15 (410)
17	3580	PX	Kujansuu Eija	Finland	Ventus 2	15 (743)	15 (673)	18 (128)	17 (408)	18 (269)	17 (366)	17 (469)	15 (369)	18 (125)	17 (30)
18	3178	99	Toivonen Teresa	Sweden	ASW 27	16 (685)	18 (124)	17 (431)	18 (337)	17 (467)	18 (0)	18 (364)	14 (557)	17 (213)	18 (0)



7th FAI WWGC



Issoudun, 26.06.2013 - 13.07.2013 **Club class**

#	Pts	CN	Pilot	Country	Glider	30.06	01.07	05.07	06.07	07.07	08.07	09.07	10.07	11.07	12.07
1	8419	7	Grote Christine	Germany	Std. Libelle WL	7 (923)	10 (949)	9 (816)	6 (917)	1 (1000)	1 (1000)	7 (856)	2 (862)	9 (465)	4 (631)
2	8405	J34	Truelove Ayala	Great Britain	Std. Libelle	6 (938)	3 (989)	1 (1000)	10 (873)	16 (804)	6 (944)	1 (1000)	9 (704)	1 (575)	9 (578)
2	8405	TK	Starsinski Doerte	Germany	Std. Libelle WL	8 (920)	11 (947)	8 (820)	4 (948)	5 (992)	2 (995)	5 (857)	3 (856)	10 (461)	5 (609)
4	8364	280	Arnold Sarah	USA	Std. Libelle	1 (1000)	8 (961)	13 (726)	3 (970)	3 (993)	8 (924)	5 (857)	1 (878)	8 (471)	8 (584)
5	8127	EA	De Cachard Magali	France	Std. Cirrus	2 (986)	3 (989)	6 (867)	8 (879)	6 (984)	9 (903)	4 (864)	12 (574)	13 (404)	3 (677)
6	8072	41	Fergnani Elena	Italy	LS 1 f	5 (947)	15 (921)	4 (911)	11 (872)	7 (966)	3 (993)	8 (840)	6 (779)	15 (276)	14 (567)
7	7753	WH	Hill Claudia	Great Britain	LS4	14 (845)	16 (890)	11 (777)	7 (902)	11 (885)	15 (823)	3 (905)	11 (596)	2 (552)	9 (578)
8	7742	BI	Demczenko Bozena	Poland	Brawo	10 (892)	5 (974)	3 (925)	5 (940)	14 (837)	4 (983)	19 (586)	14 (542)	7 (477)	7 (586)
9	7718	C12	Moreau Laétitia	France	Std. Cirrus	3 (972)	9 (953)	10 (803)	13 (856)	3 (993)	5 (966)	13 (752)	13 (567)	14 (281)	11 (575)
10	7528	HXT	Hingley Helen	Great Britain	LS 4	12 (875)	19 (740)	2 (940)	1 (1000)	20 (114)	7 (930)	2 (914)	4 (788)	4 (513)	2 (714)
11	7458	FK	Czyz Judyta	Poland	Pegase	11 (888)	13 (939)	17 (674)	15 (847)	18 (782)	16 (779)	10 (786)	7 (721)	6 (490)	16 (552)
12	7425	CI	Treslova Hana	Czech Republic	Std. Cirrus	16 (824)	6 (966)	15 (685)	9 (877)	9 (943)	11 (881)	15 (637)	10 (607)	12 (412)	6 (593)
13	7399	JU	Skalskiene Edita	Lithuania	Std. Jantar	13 (864)	2 (995)	18 (630)	18 (420)	8 (946)	10 (899)	11 (777)	8 (710)	11 (443)	1 (715)
14	7138	XII	Papezikova Petra	Czech Republic	Std. Cirrus	17 (823)	7 (965)	7 (853)	14 (855)	12 (881)	13 (877)	16 (628)	18 (439)	17 (245)	12 (572)
15	6808	OM	Kaszczuk Agata	Poland	Std. Jantar WL	9 (895)	14 (934)	20 (292)	16 (829)	19 (765)	20 (371)	9 (836)	5 (784)	3 (543)	15 (559)
16	6636	XC	Horackova Pavlina	Czech Republic	Std. Cirrus	17 (823)	1 (1000)	16 (683)	12 (868)	10 (918)	19 (396)	17 (618)	15 (526)	18 (234)	13 (570)
17	6329	BW	Burgevin Sophie	France	DG 300 WL	15 (839)	20 (278)	12 (773)	17 (797)	13 (855)	17 (716)	12 (769)	16 (509)	16 (250)	17 (543)
18	5654	VS	Geyer Swaantje	Germany	LS 1 f	4 (962)	12 (946)	5 (895)	2 (974)	2 (997)	12 (880)	20 (0)	20 (0)	20 (0)	19 (0)
19	5496	Y	Claffey Kerrie	Australia	Pegase	20 (604)	18 (820)	14 (689)	19 (389)	14 (837)	14 (839)	14 (737)	19 (77)	5 (504)	19 (0)
20	4766	C7	Silén Barbara	Sweden	Std. Cirrus	19 (662)	17 (873)	19 (316)	20 (308)	17 (785)	18 (417)	18 (613)	17 (476)	19 (216)	18 (100)

Dieci giorni volati su tredici, temi sempre molto impegnativi e sempre al di sopra delle cinque ore di durata. Peccato solo per gli ultimi due giorni dove c'era da fare gli ultimi 20 km di planata finale stesa sopra il bosco con il vento contro... e, non sembrandomi cosa sana, mi sono ferma-

ta prima. Entrambe le volte. Ma va bene così, in fondo. Di gare ce ne sono altre e la cima degli alberi non mi piace. Ho chiuso con un'inattesa sesta posizione, dopo essere stata per vari giorni tra i primi 3. Il mondiale club lo ha vinto Christine Grote, tedesca, super brava. Se lo è meritato tutto.

C'è da dire che da sola non sarei mai arrivata lì. Giorgino è stato fondamentale per tutta la parte di previsione meteo (in cui io sono una capra), per i consigli in volo e per avermi sempre tenuto lì con la testa, calma e tranquilla, facendo una tattica che andasse oltre il singolo giorno di gara.

Issoudun, 26.06.2013 - 13.07.2013 **Standard class**

#	Pts	CN	Pilot	Country	Glider	30.06	01.07	05.07	06.07	07.07	08.07	09.07	10.07	11.07	12.07
1	8618	KS	Kussbach Sue	Germany	LS 8	1 (1000)	8 (920)	2 (959)	4 (938)	2 (948)	2 (973)	1 (1000)	6 (765)	6 (405)	4 (710)
2	8439	3S	Schaich Cornelia	Germany	LS 8	2 (995)	6 (928)	2 (959)	2 (939)	1 (1000)	7 (930)	1 (1000)	13 (569)	6 (405)	3 (714)
3	8388	CP	Müller Meike	Germany	LS 8	7 (826)	7 (924)	4 (917)	9 (889)	3 (939)	3 (965)	12 (770)	3 (861)	1 (593)	5 (704)
4	8215	JB	Veprekova Jana	Czech Republic	LS 8	7 (826)	4 (948)	9 (837)	10 (877)	11 (853)	4 (960)	5 (850)	2 (944)	10 (387)	1 (733)
5	8090	EU	Treslova Jana	Czech Republic	LS 8	6 (829)	3 (954)	12 (781)	8 (893)	9 (904)	5 (942)	6 (849)	5 (816)	9 (391)	2 (731)
6	8000	FX	Novakova Dana	Czech Republic	LS 8	12 (779)	1 (1000)	7 (851)	5 (913)	6 (917)	12 (795)	4 (851)	1 (946)	5 (524)	8 (424)
7	7673	301	Draper Kay	Great Britain	LS 8	9 (804)	9 (913)	8 (849)	1 (1000)	8 (905)	8 (924)	7 (796)	9 (718)	3 (568)	12 (196)
8	7583	59	Spreckley Gillian	Great Britain	LS 8	11 (799)	2 (971)	5 (908)	6 (911)	13 (685)	11 (809)	3 (987)	10 (714)	1 (593)	11 (206)
9	7218	SF	Gantié Céline	France	LS 8	3 (854)	11 (850)	11 (784)	13 (453)	5 (926)	1 (1000)	10 (780)	8 (739)	4 (556)	10 (276)
10	7204	YS	Montorio Céline	France	LS 8	13 (739)	12 (844)	13 (710)	2 (939)	10 (896)	9 (888)	11 (778)	7 (762)	12 (259)	9 (389)
11	6765	CW	Eichhorn Kirsten	Germany	LS 8	10 (803)	13 (811)	6 (907)	11 (761)	4 (937)	14 (340)	14 (302)	4 (831)	11 (372)	6 (701)
12	6732	XK	Shalнева Nina	Russia	LS 8	4 (836)	5 (945)	10 (827)	7 (902)	7 (910)	6 (939)	9 (788)	12 (585)	14 (0)	14 (0)
13	6675	CFM1	Audier Amélie	France	Discus Za	5 (834)	10 (851)	1 (1000)	12 (464)	14 (145)	10 (875)	8 (794)	11 (689)	8 (393)	7 (630)
14	4265	SEI	van der Neut Natasja	Netherlands	ASW28	14 (698)	14 (313)	14 (669)	14 (369)	12 (775)	13 (785)	13 (596)	14 (28)	13 (21)	13 (11)

Margot è stata super in volo, mi ha aiutato e dato informazioni tutte le volte che era più avanti di me o quando i percorsi si sovrapponevano. Leo per telefono mi ha incoraggiato e ricordato tutti i

giorni di non volare mai per classifiche, ma per divertirmi, tenendo a bada l'ansia. È stata un'esperienza splendida, un super grazie a tutti coloro che hanno partecipato e l'hanno resa possibile. ■



Il podio della classe Club, con un pari merito al secondo posto. Elena ha chiuso con il 96% dei punti, al sesto posto

Laura Valvassori ha salvato Elena con i massaggi shiatsu



*Incocca,
tende,
scaglia.*



*Progresso,
Performance,
Piacere.*

Arcus by Schempp Hirth



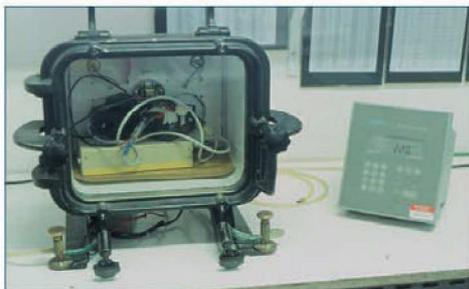
GLASFASER

I T A L I A N A

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

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



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



Index 96

Lui mi fa volare, io lo faccio volare



Due viste del Libelle Club, creato dalla Glasflugel per offrire un aliante robusto e semplice, adatto al noleggio e di discrete prestazioni

Vi sarà capitato di veder arrivare sul campo di volo un vecchio carrello e poi vederne uscire un aliante, altrettanto se non più vecchio. Poi mentre montate il vostro aliante performante osservate il tutto con una certa curiosità poiché un veleggiatore così non lo avete mai visto prima e, guardando con attenzione, diciamoci la verità, un pensiero viene: *“che aliante sfigato... ma guarda lì, profili laminari, ballast, winglet, flap... neanche l'ombra!”*.

Ecco, io sono uno di quelli. Quelli che arrivano con un carrello vecchio stile, montano l'aliante “sfigato” e rispondono con piacere alle domande di chi, incuriosito, vuol saperne di più:

- ma che tipo di aliante è? ... è un Mistral-C.
- E' francese? ... no, lo costruivano tanto tempo fa in Germania.
- Che efficienza ha? ... la massima era 35 da giovane, e 20 a 160 km/h!
- Ma il carrello è fisso? ... sì, così non lo dimentico dentro in atterraggio.
- Ha il ballast? ... no, ma io peso già abbastanza.
- Ma non ha il computer di bordo? ... no, troppe ore al computer fanno male.

Così, tra una battuta e una risata, si finisce di montare l'aliante ed eccoci pronti al volo.

È ovvio che anche noi guardiamo quegli splendidi alianti performanti, che vediamo montare vicino a noi, con una certa invidia ma, per quanto mi riguarda, il volo a vela è una passione ed è uno splendido hobby che viene dopo cose importanti come famiglia, lavoro, casa e quindi questo è quello che per adesso mi posso permettere. Così, io e il mio vecchio aliante, ci bastiamo a vicenda: lui mi fa volare, io lo faccio volare. Mi sono ormai familiari i suoi scricchiolii, come il suo fruscio che mi è sufficiente per sapere a che velocità sto andando, cosa che viene regolarmente confermata dall'anemometro. Porto l'aliante in linea di volo, dal 2000 faccio parte dell'AVRO (Associazione Volovelistica Rivoli di Osoppo, www.avro.it). Il campo di volo si trova a qualche chilometro dalle prime montagne dove si può veleggiare tutto l'anno ed è un ottimo punto di partenza per dei bei voli di distanza. Qui il mio aliante si trova in compagnia di altri alianti "vecchi" con index uguale o di poco superiore.

È ormai tempo di decollare e con gli altri abbiamo definito un percorso in base alle condizioni meteo della giornata ed eccoci in volo sulle montagne e poi via, cercando di fare quanto pianificato. Le cose, poi, vanno come vanno e alle volte non vanno come si voleva; altre volte le cose riescono e così, quando atterri, dopo aver condiviso i momenti di volo davanti a una buona birra non vedi l'ora di scaricare il volo in OLC. Che bella cosa l'OLC, complimenti a chi lo ha pensato e lo gestisce, assegnando un punteggio ai voli calcolandolo in base al tipo di aliante (handicap index) ed eliminando le differenze che ci sono tra i vari tipi di alianti. Così facendo anche chi ha un aliante "vecchio" può essere partecipe e può arrivare anche in cima alla classifica giornaliera OLC.



A mio avviso in realtà riduce e non elimina le differenze. Qualche politico la chiamerebbe "giustizia sociale" io invece la definirei "giustizia tecnica". Basti pensare cosa vuol dire planare in traversone e vedere gli altri arrivare 100 metri sopra la cima e proseguire nel loro percorso mentre tu arrivi 200 metri sotto, così se hai azzeccato giusto sarai il primo a sapere qual è il versante che tira, altrimenti altri metri persi per cercarlo, oppure mentre gli altri partono per oltrepassare un passo, tu devi aspettare e salire fino all'ultimo metro possibile per riuscire a saltare oltre.

Se poi pensiamo alle giornate ventose dove gli altri, dotati di ballast, riescono a salire nelle termiche rotte dal vento mentre tu sei come una foglia al vento, oppure quando ci sono quelle belle strade di cumuli e tu li vedi sfrecciare a 200 e più km/h e se provi ad imitarli ti trovi l'orizzonte così in alto che davanti a te vedi solo terra, così almeno ti godi i saluti di chi è salito sulle cime!



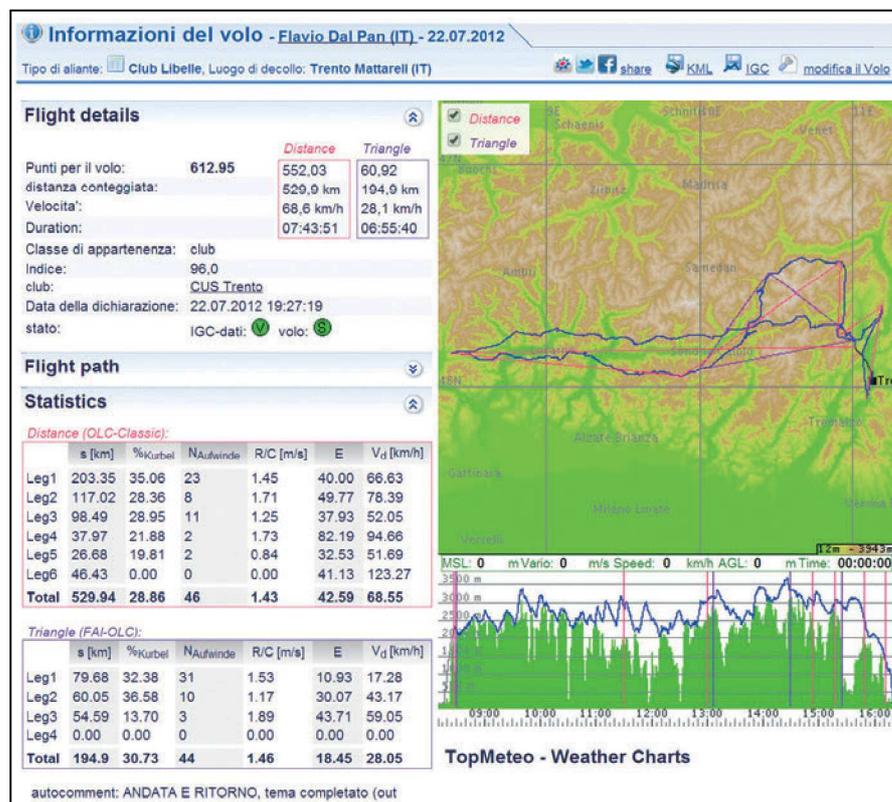
Due viste di profilo del Mistral C, monoposto con carrello fisso e oggi reperibile a bassissimo costo

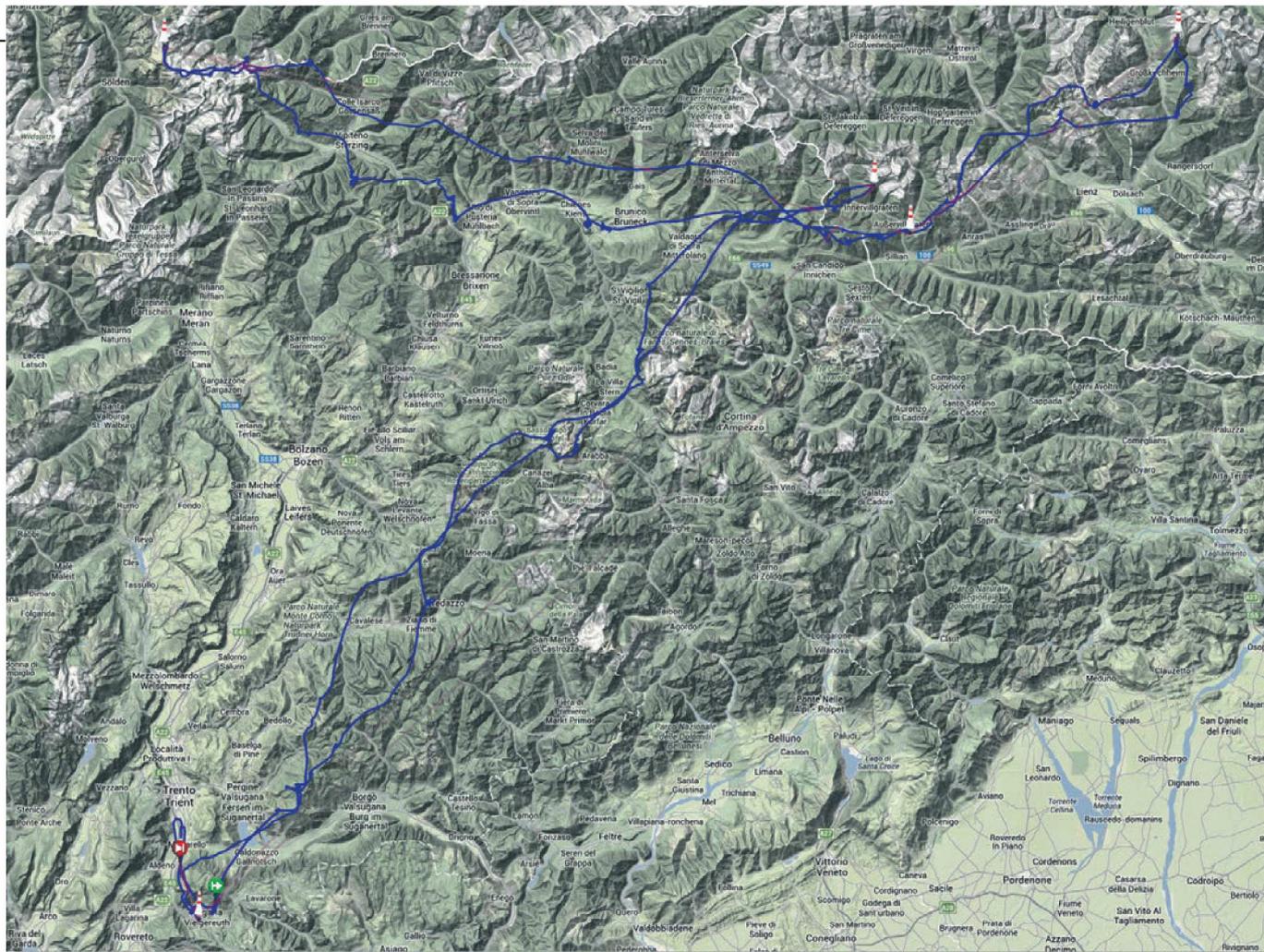


Il Mistral C in atterraggio

Nonostante ciò negli anni si sono sempre fatti voli di buon livello con alianti aventi index 96 o giù di lì. Un esempio è Flavio Dal Pan di Trento che ogni anno riesce a fare dei bei voli con il suo Libelle Club. Spesso ci scambiamo i complimenti per i risultati ottenuti e ci prefiggiamo di fondare l'esclusivo club "96 o giù di lì". Se guardiamo quest'anno, Flavio Dal Pan ha fatto un volo da 727 punti (OLC-Plus 14/07/2013) e il sottoscritto ha fatto 658 punti (OLC-Plus 20/07/2013) oppure, se guardiamo all'estero, in Germania hanno fatto punteggi incredibili con alianti con index 100 e inferiori.

Grande volo di F. Dal Pan su Libelle Club





Lungi dal criticare l'OLC e gli index utilizzati, che poi sono quelli del DAeC (aeroclub nazionale tedesco), ma se guardiamo i numeri abbiamo che: index 96 per efficienza 35 (es.: Mistral C e Libelle Club), a fronte di index 108 per efficienza 43 (es.: LS-8) e 114 per efficienza 46 (es.: Ventus 2ax). Con una semplice proporzione si vede che per un'efficienza 35 l'index dovrebbe essere 88 e non 96! (*) Questo senza tener conto della forma delle singole polari soprattutto alle alte velocità. Ma questo non è importante e come tutti i giochi, se vuoi giocare accetti le regole, vuol dire che la differenza la mettiamo noi che facciamo volare questi "vecchietti".

Informazioni del VOLO - Flavio Dal Pan (IT) - 14.07.2013

Tipo di aliante: Club Libelle, Luogo di decollo: Trento Mattarell (IT)

Flight details

Punti per il volo:	727.34	Distance	601,41	Triangle	125,93
distanza conteggiata:			577,4 km		403,0 km
Velocità:			66,2 km/h		49,9 km/h
Duration:			08:42:56		08:04:50

Classe di appartenenza: club
 Indice: 96.0
 club: CUS Trento
 Data della dichiarazione: 14.07.2013 21:03:58
 stato: IGC-dati: volo:

Flight path

Statistics

Distance (OLC-Classico):

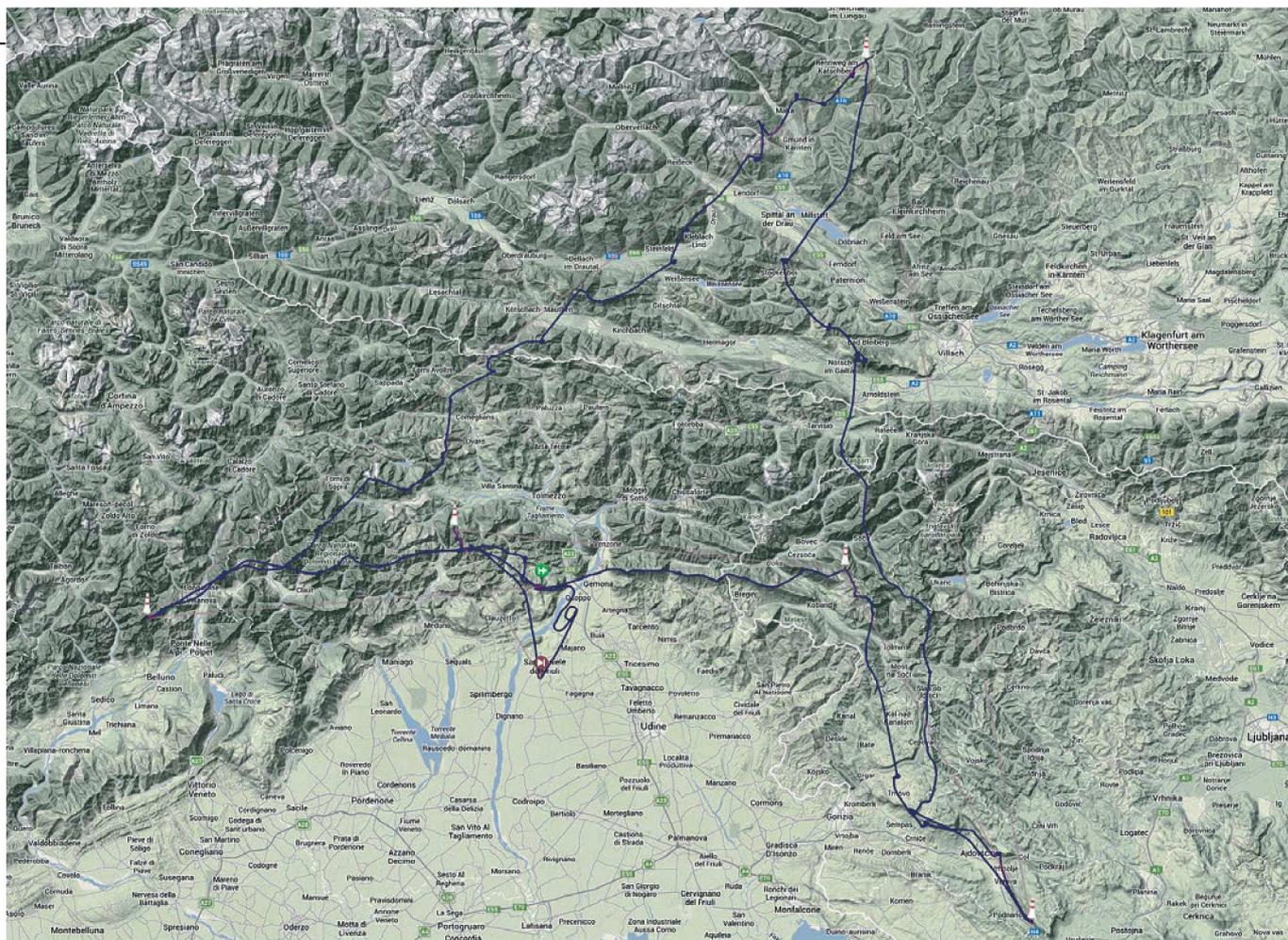
	s [km]	%Kurbel	NAufwinde	R/C [m/s]	E	Vg [km/h]
Leg1	179.70	43.66	22	1.31	32.30	57.09
Leg2	45.84	32.19	5	1.34	33.34	61.62
Leg3	105.71	32.66	9	2.17	38.68	80.19
Leg4	99.39	40.49	12	1.50	32.19	61.86
Leg5	138.76	14.62	7	0.80	42.87	79.90
Leg6	7.95	29.79	1	-0.01	33.99	49.04
Total	577.36	35.05	58	1.40	35.27	66.25

Triangle (FAI-OLC):

	s [km]	%Kurbel	NAufwinde	R/C [m/s]	E	Vg [km/h]
Leg1	0.00	0.00	0	0.00	0.00	0.00
Leg2	159.94	43.26	19	1.39	32.71	58.42
Leg3	130.20	33.55	16	1.75	28.09	58.99
Leg4	112.08	28.56	19	1.33	19.49	35.74
Total	403.0	34.91	54	1.46	26.33	49.78

TopMeteo - Weather Charts

Mappa e dettagli di un altro eccezionale volo di Flavio Dal Pan con il Libelle Club



Quanto qui descritto dovrebbe servire a quelli che pensano che con un aliante "vecchio" non si possa fare granché e a quelli che si avvicinano al volo a vela, vogliono comprare un aliante e non intendono o non possono investire tanti soldi. Un aliante index 96 o simile si trova a prezzi facilmente abbordabili (anche meno di 10.000 Euro) e può dare grandi soddisfazioni... e poi si vedrà. Intanto voliamo divertendoci e se riusciamo a sfruttare al meglio le nostre capacità si potrà scalare la classifica OLC in mezzo agli alianti performanti. Spero che sia anche uno spunto per rivitalizzare questo stupendo sport offrendo la possibilità di competere ai piloti che volano poco, sabato, domenica o qualche infrasettimanale, a chi non ha mire d'entrare in nazionale e a chi vola con alianti semplici e poco costosi.

Informazioni del volo - Viviano Ongaro (IT) - 20.07.2013

Tipo di aliante: **Mistral C**, Luogo di decollo: **Rivoli Di Osoppo (IT)**

Flight details

Punti per il volo:	657.81	Distance	522.27	Triangle	135.54
distanza conteggiata:			501.4 km		433.7 km
Velocità:			78.2 km/h		71.0 km/h
Duration:			08:24:48		06:06:48
Classe di appartenenza:	club				
Indice:	96,0				
club:	A.V.R.O.				
Data della dichiarazione:	20.07.2013 18:56:45				
stato:	IGC-dati: <input checked="" type="checkbox"/> volo: <input checked="" type="checkbox"/>				

Flight path

Statistics

Distance (OLC-Classic):

	s [km]	%Kurbel	NAufwinde	R/C [m/s]	E	V _d [km/h]
Leg1	63.12	42.15	10	1.81	48.59	72.56
Leg2	143.99	32.88	18	1.93	40.76	73.59
Leg3	140.12	28.52	13	1.52	31.20	79.92
Leg4	64.18	31.58	5	2.08	42.33	84.44
Leg5	62.48	24.60	8	0.74	82.54	74.39
Leg6	27.49	0.00	0	0.00	35.06	117.80
Total	501.38	30.51	54	1.69	40.50	78.18

Triangle (FAI-OLC):

	s [km]	%Kurbel	NAufwinde	R/C [m/s]	E	V _d [km/h]
Leg1	57.21	37.16	9	1.67	49.87	78.72
Leg2	143.99	32.88	18	1.93	40.76	73.59
Leg3	140.12	28.52	13	1.52	31.20	79.92
Leg4	102.90	26.64	13	1.46	42.78	61.37
Total	433.7	30.43	53	1.67	38.37	72.66

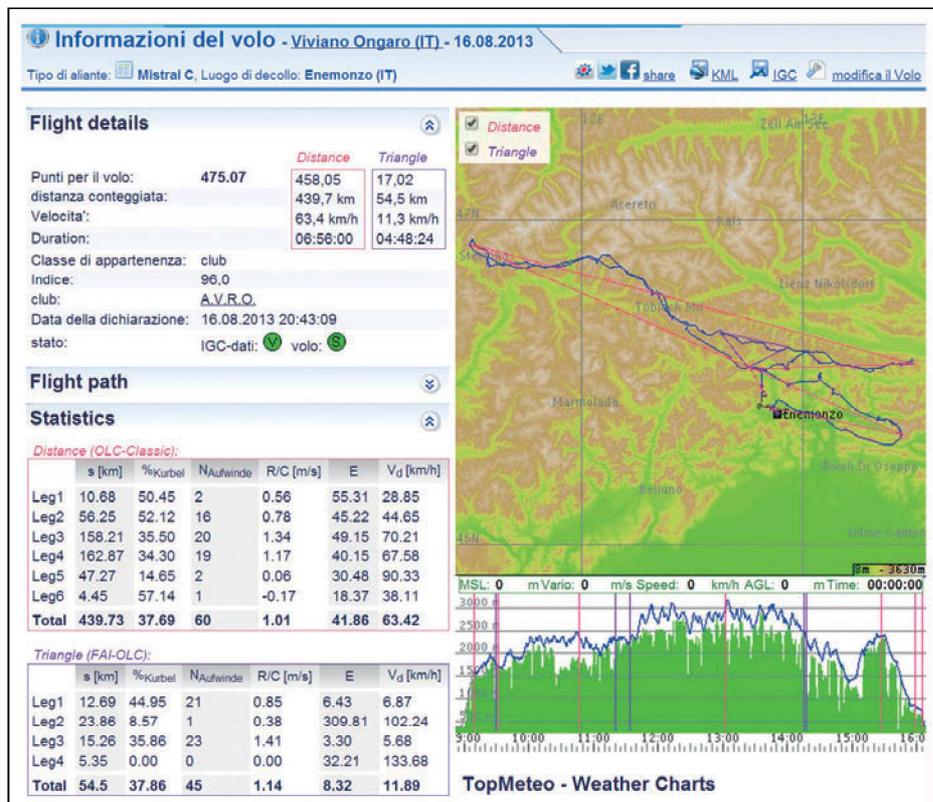
TopMeteo - Weather Charts

Sensazionale triangolo FAI per Viviano Ongaro sul Mistral C

Una sana politica di incentivazione potrebbe portare al rilancio della classe Club perché lo sport vive di agonismo, vedi OLC, ma se a farlo sono in pochi, su costose macchine, che tra l'altro se non si conoscono bene diventano difficili, non c'è di che essere ottimisti circa l'allargamento della base volovelistica.

Buoni voli a tutti!

(*) *In realtà gli handicap non sono calcolati sulla base di una proporzione diretta con il valore dell'efficienza massima, ma proprio tenendo conto della polare ai diversi carichi possibili, e in funzione di tre tipologie meteo. Il risultato è qualcosa che si avvicina a una correzione fondata sulla "velocità potenziale di media su voli lunghi", ma in effetti non può arrivare a parificare i punteggi di alianti troppo diversi. Viceversa, per gruppi di alianti non molto dissimili, in un'estensione limitata di performance e soprattutto per voli di pianura, il sistema di handicap ottiene un risultato abbastanza equo, anche se mai "soddisfacente" per tutti. Lo studio dei fatto-*



Esplorazione nel cuore delle Alpi su Mistral C

ri viene aggiornato ogni anno dalla commissione sportiva dell'Aeroclub nazionale Tedesco, ma altre nazioni adottano a volte variazioni particolari o liste del tutto nuove. N.d.R.



DG Flugzeugbau

La qualità, sempre



DG Flugzeugbau

DG-1001 Il biposto della DG per la scuola, acrobazia e gara

DG-808C L'aliante a decollo autonomo più venduto nel mondo

LS8 e LS10 i monoposti con le tipiche caratteristiche LS

Grande officina per una manutenzione completa per qualsiasi tipo di aliante: rinnovo documenti, manutenzione motore, riparazioni complesse, riverniciatura PU qualità DG, ricambi LS e DG

Rappresentante per l'Italia: Jelmer Wassenaar, wassenaar@dg-flugzeugbau.de

Tel: +49 (0) 7251 / 3020-150 - Fax: +49 (0) 7251 / 3020-199

DG Flugzeugbau · Otto-Lilienthal-Weg 2 · 76646 Bruchsal · Germania <http://www.dg-flugzeugbau.de>

Bei voli e gare col Libelle Club

Condivido in pieno le osservazioni di Viviano e mi sento "uno di quelli" anch'io. A Trento fortunatamente siamo in diversi a vivere il volo a vela in quest'ottica, per scelta c/o per necessità ed in prevalenza piloti già di delta o parapendio. Io con queste semplici ed economiche macchine ho scelto di volare anche in gara, partecipando spesso ai campionati della Classe Club.

Come già evidenziato in un articolo di qualche anno fa sulla rivista VaV da Angelo Gritti, c'è una nevrosi diffusa per la rincorsa a macchine sempre più nuove e performanti e a strumentazioni complesse ed esasperate che rende il volo a vela costoso e inarrivabile per molti, oltre che pericoloso aggiungo io. E questo non è salutare per il nostro sport. Quel "la differenza la mettiamo noi", che Viviano riporta a fine articolo... sì, mi piace proprio!

ISF Mistral-C

Il Mistral-C deriva dal prototipo Mistral, con sostanziale aumento della superficie alare e molte altre modifiche volte a semplificarne la costruzione e l'uso. È stato progettato nel 1974 in conformità all'appena designata Classe Club, quindi con carrello fisso. L'aumento del diedro aumentò radicalmente la stabilità, il carico alare più basso (32 km/m²) rese più facile la salita in termica e venne adottata la tecnica costruttiva a sandwich con schiuma sintetica abbandonando la balsa quale materiale tra le due sottili "pelli" in fibra di vetro. Qualche decina di esemplari è stata costruita dalla Valentin, più famosa per il motoalante in compositi Taifun.

Costruttori	ISF Strauber-Frommhold; Mistral-Flugzeugbau; Valentin Gmbh
Progettisti	Manfred Strauber e Hartmut Frommhold
Primo volo	21 ottobre 1976
Quantità	75
Lunghezza	6,73 m
Apertura alare	15 m
Altezza	1,42 m
Superficie alare	10,85 m ²
Allungamento	20,7
Profili	Wortmann FX-61-163 alla radice FX-60-126 alla tip
Peso a vuoto	225 kg
Max al decollo	350 kg
Vne	250 km/h
Vra	160 km/h
Vstallo	65 km/h a 295 kg
Fattori di carico	+5,3/-2,65 a 160 km/h
Efficienza max.	37,5:1 a 95 km/h

Glasflügel 205 Club Libelle

Il Libelle Club (modello 205) si differenzia grandemente dal più diffuso Standard 201. Quest'ultimo nacque con una destinazione verso le competizioni del massimo livello, è di costruzione particolarmente leggera (180 kg il peso a vuoto), ma non è un buon "incassatore" di atterraggi un po' pesanti. La coda a croce e le ali basse (quindi più vicine al suolo) possono venire danneggiate facilmente, ma commercialmente è stato un enorme successo, con ben 601 esemplari costruiti.

Per offrire un mezzo più pratico e robusto, adatto all'uso nelle scuole e da mettere a disposizione per il noleggio, dimostrando una visione di ampio orizzonte, la Glasflügel dei coniugi Hanle propose la variante Club, un aliante ben diverso, con ala alta e coda a T, costruito con maggiore robustezza (e peso più alto di ben 45 kg), in grado di accogliere comodamente anche piloti di cospicue dimensioni fisiche e più facile da pilotare. Il carrello era fisso proprio per non incorrere in errori di atterraggio. Le caratteristiche aerodinamiche dell'ala non sono diverse da quelle del Libelle Standard e del successivo Hornet 206, con diruttori al bordo d'uscita.

Costruttori	Glasflügel
Progettisti	Wolfgang Hutter, Eugen Hanle
Primo volo	Settembre 1973
Quantità	171
Lunghezza	6,40 m
Apertura alare	15 m
Altezza	1,42 m
Superficie alare	9,80 m ²
Allungamento	23
Profili	Wortmann FX 66-17A II 182
Peso a vuoto	225 kg
Max al decollo	350 kg
Vne	200 km/h
Vra	150m/h
Vstallo	67 km/h
Fattori di carico	+5,3/-2,65 a 160 km/h
Efficienza max.	35:1 a 85 km/h

Nord Est zona promettente

*Voli emozionanti e lunghe distanze
anche con alianti low-cost*

Video su YouTube:

Dopo aver conseguito il brevetto di volo a vela a Udine-Campoformido, mi sono presentato al campo di volo di Rivoli di Osoppo nella primavera del 1982. Ricordo un gruppo di entusiasti e sognatori, che tenevano i velivoli (Stinson L5, un aliante Blanik biposto e il monoposto di "alta prestazione" SHK-1) protetti da un telo antigrandine, una vecchia corriera Saurer come club-house, una striscia di prato in affitto come pista. Mi accolsero come una giovane speranza, ho iniziato la mia collaborazione per migliorare la struttura e dopo oltre un decennio abbiamo raggiunto i nostri obiettivi. Purtroppo una concomitanza di situazioni ci ha incamminati verso un lento declino.

La flotta si riduce, il ricambio di persone non è sufficiente, l'aliante lascia spazio ai velivoli ultraleggeri. Così oggi ci troviamo ad essere gli stessi di allora (più

le anime di coloro che hanno chiuso le ali) a riprendere in mano la situazione, a cercare nuove vie e guardare nuovamente avanti.

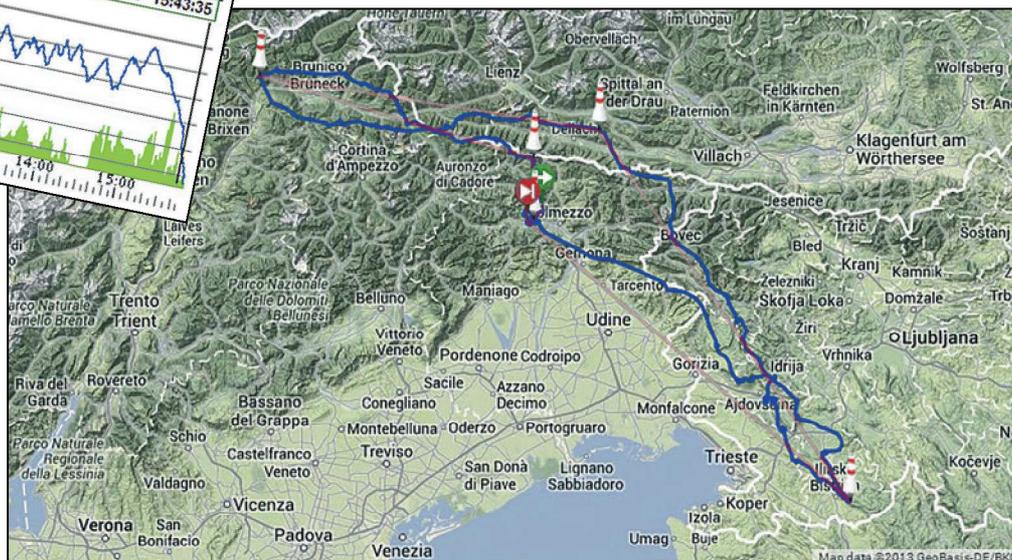
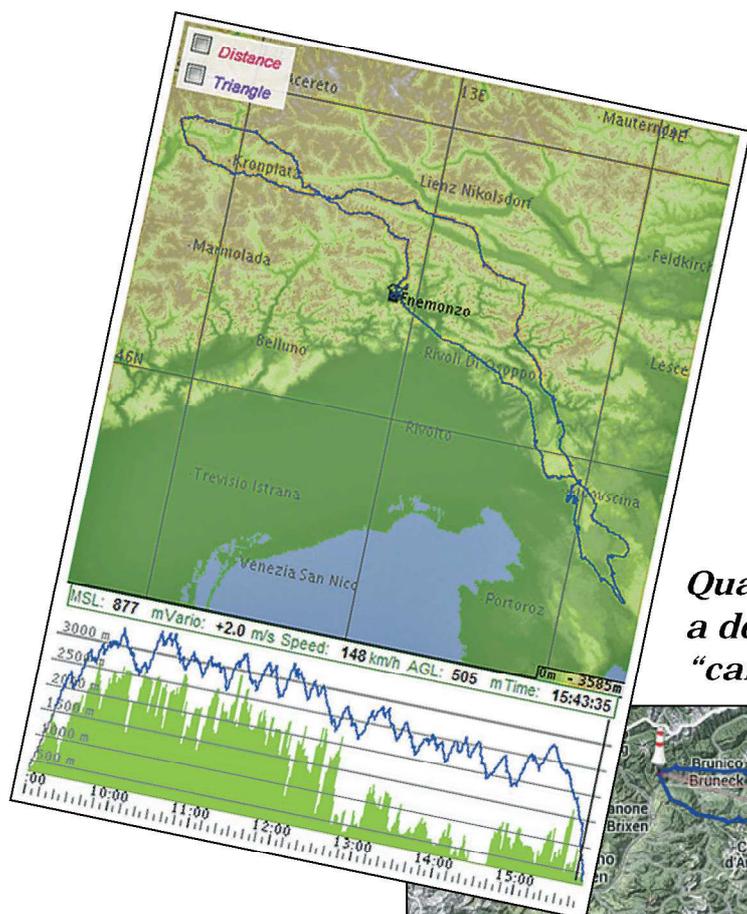
Fortunatamente sappiamo ancora sognare e l'entusiasmo che ci trasmettono i "più bravi", come il caro Viviano tra gli altri, autore delle considerazioni che potete leggere più avanti, ci fanno ben sperare. Allarghiamo gli orizzonti collaborando con il C.V.N.E. di Enemonzo e con la scuola di volo dell'amico Bepi di Premariacco. A poca distanza l'uno dall'altro sorgono tre campi di volo a vela, ciascuno con caratteristiche diverse e che possono completarsi a vicenda, dalla scuola al secondo periodo alla performance di tutto rispetto, facendo in modo che il volo a vela sia uno Sport, e sottolineo sport non passatempo, diffuso e per tutti.



Didascalia

Un volo Mare e Monti

*Quando le condimeteo ti costringono
a dei piacevoli
"cambi di programma"*



Con un LS-7 Diego Bandion ha esplorato le Alpi fino a Brunico e la Slovenia sin quasi al confine con la Croazia

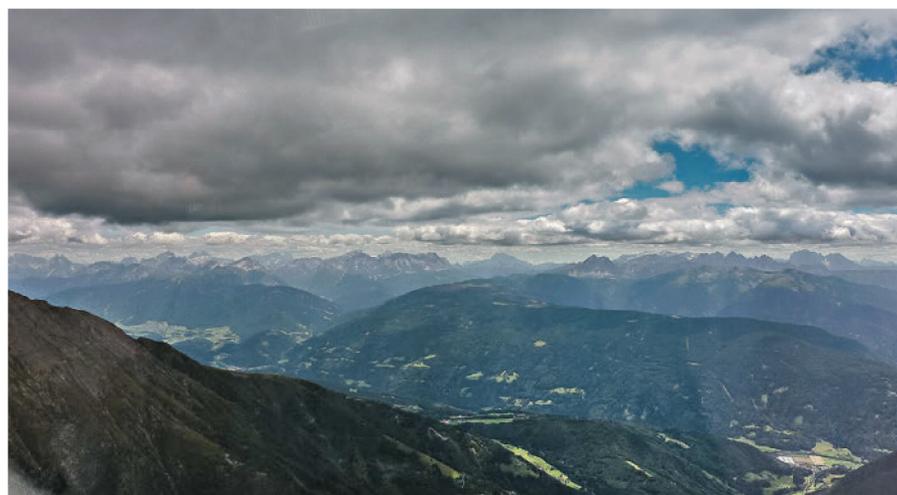
Dopo una primavera e un inizio estate veramente demoralizzanti, luglio ha concesso finalmente alcune giornate buone per il volo a vela.

Si sente spesso parlare di "Caronte", l'anticiclone africano che ha portato sulla nostra penisola temperature particolarmente elevate, a volte fastidiose persino al Nord.

Il suo rovente dominio però sembra essere insidiato dal passaggio di una veloce perturbazione di origine atlantica in transito sulle regioni settentrionali, transitata la quale si prevedono venti settentrionali, un brusco abbassamento delle temperature, e il ritorno al tempo stabile su tutta l'Italia. Ok, domani è buona e si vola!

Sgancio alto

Allerto il mio amico Paolo Gross, compaesano e compagno d'avventure, il quale manifesta il medesimo desiderio. Martedì 30 luglio arriviamo a Enemonzo di buon'ora, speranzosi di decollare presto. In realtà la giornata stenta a partire e io decollo alle 11.00 ora locale. Al traino esploro i classici punti di sgancio a Nord di Enemonzo, ma tutto sembra fermo... Chiedo a Fabio, ai comandi del Super Dimona, di portarmi sul Col Gentile, ma anche lì l'aria è completamente immobile.



In montagna, i cumuli vanno saldandosi



Sulla via del rientro dalla Slovenia

Verso Sud-Est, col mare Adriatico a destra

Decido allora di proseguire al traino fin sullo Zoncolan e sganciare alto, circa a 1.600 metri "Eco" sperando che le condizioni siano migliori.

La scelta si rivela fortunata e finalmente comunico lo sgancio, liberando così il motoaliante da traino, che ritorna velocemente al campo per portare su anche Paolo.

La termica è piena e vigorosa e in poco tempo sono a base cumulo a 2.300 m. Ritorno verso la nostra aviosuperficie dove ho stabilito lo start del tema per la giornata: un triangolo di 570 km con vertici Vipiteno - Golte (stazione sciistica in Slovenia) e ritorno a Enemonzo.

Le condimeteo sembrano evolvere per il meglio e speditamente arrivo sulle creste di confine a 3.300 metri. In val Pusteria, famosa per le condizioni spesso eccellenti, il plafond è a circa 3.400 m e procedo senza difficoltà verso il primo pilone a Ovest di Vipiteno.

Però all'altezza di Rio di Pusteria le cose cambiano radicalmente.



Pusteria e Gai, due paradisi del volo a vela

Troppi cumuli e si copre tutto

Mi trovo sotto una copertura al 90% e più avanti, verso il Brennero, le basi precipitano di parecchie centinaia di metri! Abbandono l'obiettivo di aggirare il pilone di Vipiteno e comunico la mia scelta a Paolo che nel frattempo mi sta raggiungendo.

Ripercorro la Val Pusteria a ritroso, in direzione Est, determinato a raggiungere almeno il secondo pilone in Slovenia.

Qui le condizioni sono ancora buone e avanzo lungo la valle del Gai, altro paradiso del volo a vela. Giunto nei pressi del Weissensee, una fitta coltre di fumo causata dagli incendi che stanno infierendo in quelle zone da giorni, m'impedisce di andare oltre. Sono costretto nuovamente a rivedere i miei piani...



Incendi in fondo alla valle del Gai impediscono di proseguire verso Est



Magnifici cumuli nel cuore della giornata

La svolta verso Sud

Era ormai da un po' di tempo che osservavo la situazione a Sud, verso la pianura: vedevo dei bellissimi cavolfiori bianchi alti nel cielo e un'aria che sembrava cristallina. Ok, prua per 180°! Sorvolo l'aeroporto di Bovec e davanti a me lo scenario che si presenta è... entusiasmante! C'è una visibilità straordinaria e il cielo è disseminato di cumuli, come quando in un noto simulatore di volo s'impostano le condizioni meteo denominate "bombastic"! Il volo a questo punto diventa divertimento puro e il plafond molto alto m'invita a procedere senza timori verso Ajdovscina, zone queste ancora inesplorate per me.





Sorvolo i verdi campi di Postumia e proseguo ancora, verso il mare che sembra essere lì, a un tiro di schioppo; identifico perfettamente il golfo di Trieste, la penisola istriana con Punta Salvore e più in là Rijeka (Fiume) e in lontananza la propaggine Nord dell'isola di Krk.





Sono ormai a Sud del Monte Nevoso e la strada di cumuli continua davanti a me verso la Croazia, invitante e promettente, ma sono quasi le 16.00 e i 150 km di distanza da Enemonzo suggeriscono, mio malgrado, di fare dietrofront.





Si torna a casa

Sul monte Nanos, vicino ad Ajdovscina, ritrovo Paolo che nel frattempo sta scendendo dalla pedemontana con il suo ASW-20. Termichiamo assieme in un'ascendenza piuttosto scorbutica, disturbata probabilmente da un Nord-Est che in quel punto si fa sentire parecchio.

In seguito il rientro avviene senza difficoltà: arrampico l'ultima termica a Nord di Gorizia e successivamente sfrutto le ottime doti di planata del mio LS7-WL per 80 km fino a Enemonzo, dove atterro felice, quasi incredulo, per il meraviglioso dono che questa giornata mi ha concesso!

Unico rammarico, non aver avuto con me una macchina fotografica o una videocamera (le mie immagini sono state realizzate con un iPhone) per immortalare le meraviglie che nemmeno nei miei sogni più belli avevo mai immaginato... ■



da: *La Gazzetta dello Sport*, dicembre 1926

GP1

Il Dott Cattaneo dell'Ateneo Pavese demolisce due record nazionali stabilendone uno mondiale⁽¹⁾

Record di volo



Le tappe del volo a vela

Il dottor Cattaneo dell'Ateneo Pavese demolisce due records nazionali stabilendone uno mondiale

L'entusiasmo, l'ardire, la tenacia di cui i goliardi pavesi seppero fare scoglio nel campo del volo veliero, hanno finalmente avuto, sabato scorso, il premio meritato.

Uno dei loro, il dott. Ettore Cattaneo, ha volato dalla vetta del Campo dei Fiori sino al piano, battendo due records nazionali e stabilendone uno mondiale.

12 MINUTI FIDAR DI MESE IL

L'entusiasmo, l'ardire e la tenacia dei goliardi pavesi hanno finalmente avuto sabato scorso, 16 dicembre 1926, il meritato premio.

Il Dott. Ettore Cattaneo ha volato dalla vetta del Campo dei Fiori sino al piano, battendo due record nazionali e stabilendone uno mondiale.

I primi due appartenevano ad un altro goliardo pavese, l'avv. Franco Segrè, che decollando dal monte

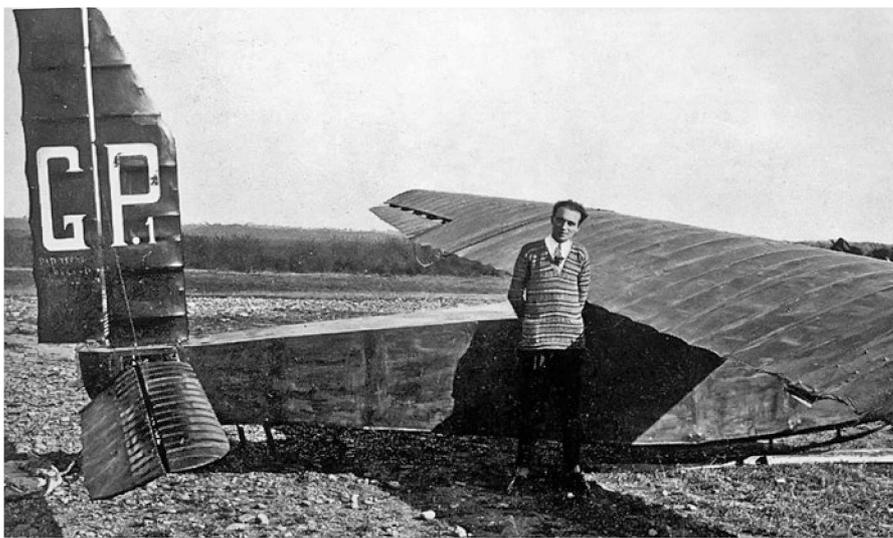
Mazze qualche mese dopo la chiusura del concorso di Asiago aveva percorso 6,2 km ed aveva potuto tenere l'aria per 12 minuti. Il record del mondo di distanza apparteneva invece al tenente Thoret che, il 25 agosto 1923 a Vauville, aveva percorso 8,1 km. Tutti questi record sono stati largamente superati da Ettore Cattaneo, pilota del gruppo aviatorio studentesco pavese.

⁽¹⁾A quei tempi (1926) le informazioni non si diffondevano rapidamente come ai giorni nostri. Il giornalista de *La Gazzetta dello Sport* evidentemente non sapeva che il record di Thoret era già stato superato nel 1923 da quello del tedesco Albert Bosch con 18,7 km e che, nell'ottobre del 1924 Arthur Martens aveva stabilito ancora un nuovo record coprendo la distanza di 21,2 km.

Decollare o volare con il vento in coda presenta già qualche difficoltà in pianura; in montagna poi diventa ancor più difficile. Giungendo da Nord sabato scorso il vento batteva contro il versante Nord del Campo dei Fiori, deflettendosi quindi verso l'alto dopo aver toccato le pendici del monte. Sul versante opposto veniva quindi a formarsi una sensibile depressione, che creava dei vortici e generava correnti discendenti di notevole intensità. Impegnatosi a tentare l'impresa, già due volte rinviata a causa del maltempo, il dott. Cattaneo ha voluto tuttavia partire ad ogni costo.

Infatti, alle ore 13 e 37' 29", alla presenza dei Commissari dell'Aeroclub d'Italia e del cronometrista sig. Pirovano, il volo aveva avuto il suo felice inizio. Correndo per pochi metri sulla piccola pista in legno e sotto la spinta dei lanciatori, il "GP1" decollava agevolmente e si librava nel cielo. Subito dopo però, veniva preso tra i vortici e perdeva sensibilmente quota, dando molto da fare al suo pilota che, grazie anche alla grande sensibilità dell'apparecchio, poteva proseguire il volo perdendo la minor altezza possibile.

Dopo essersi allontanato dal pendio, l'aliante entrava in una zona di maggiore calma e poteva con buona regolarità continuare il suo volo. Passava davanti al grande albergo Campo dei Fiori, sorvolava Induno e S. Ambrogio, poi, compiendo una piccola deviazione, puntava su Varese. Sui piccoli centri sorvolati e sul capoluogo, il dott. Cattaneo lanciava manifestini ringrazianti la cittadinanza Varesina per l'ospitalità offerta ai goliardi pavesi, con un messaggio del Magnifico Rettore dell'Università di Pavia.



Ettore Cattaneo accanto al GP.1 progettato dall'Ing. Abate



I preparativi per il tentativo di record. Gli aiutanti numerosi sono pronti a tendere gli elastici



Foto di gruppo con l'aliante già sulla rampa di lancio

Passando sulle ultime propaggini a Nord-Est della bella cittadina lombarda, il coraggioso pilota passava oltre e giungeva sull'abitato di Belforte, avendo ancora una cinquantina di metri di quota.

Qui si parava dinanzi a lui una piccola altura. Non v'era modo di poterla superare e allora il pilota, dopo aver letteralmente saltata una linea telefonica, prendeva terra su di uno strettissimo prato, andando a fermarsi contro una siepe di grosse robinie.

Il volo era finito. L'atterraggio era avvenuto precisamente nella località Fuga della Rocca, a Nord-Est di Belforte e alla quota di circa 300 metri. Erano le 13:53. Essendo partito da circa 1.100 metri di altezza, il "GP1" aveva percorso 11,5 km circa con un dislivello di circa 800 metri. Effettuando un plané di oltre 1:13, malgrado le sfavorevoli condizioni aerologiche e la scarsa conoscenza dell'apparecchio da parte del Cattaneo, il "GP1" ha dato prova delle sue ottime caratteristiche di volo. ■



Il logo "Non ti fidar di me, se il cuor ti manca"

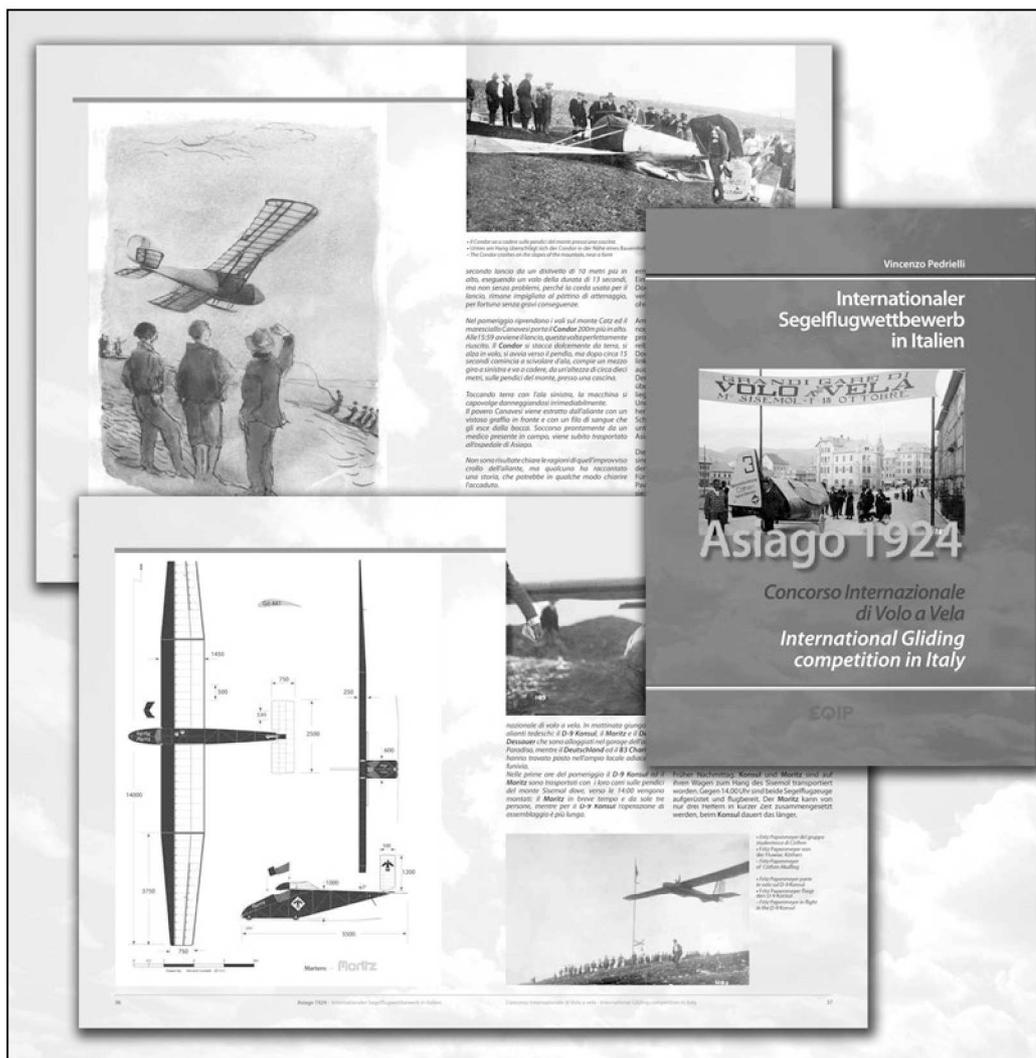


La complessa struttura a traliccio dell'ala. Semplice la costruzione della fusoliera

Asiago 1924

Concorso internazionale di Volo a Vela

Il libro è pubblicato dalla casa editrice EQIP in un prezioso volume di 144 pagine a colori, di 220x300mm, con copertina rigida ed è disponibile al prezzo di Euro 35,00 più spese di spedizione, presso l'editore stesso, oppure presso l'autore.
 e-mail: equip@equip.de
www.equip.de
vincenzopedrielli@gmail.com



Il libro è la cronaca giornaliera di ciò che accadeva sulle pendici dei monti Sisemol e Catz durante il primo concorso internazionale di volo a vela, organizzato dalla Lega Aerea Nazionale e sponsorizzato da "La Gazzetta dello Sport". È un confronto di commenti fra i piloti tedeschi Arthur Martens e Fritz Papenmeyer, principali protagonisti del concorso stesso e gli studenti universitari pavesi. Una vera e propria cronaca diretta, dove sono emersi curiosi aneddoti, come gli alianti tedeschi tenuti in ostaggio dai doganieri italiani, oppure la storia del mulo Matricola che, dopo aver consumato la sua ra-

zione di fieno, ha pensato di rosicchiare l'estremità dell'ala dell'aliante di Teichfuss. Questi e tanti altri retroscena hanno colorito la storia di questo primo concorso italiano. Tutto ciò è il risultato di una minuziosa ricerca effettuata da Vincenzo Pedrielli, che nel libro "Asiago, Concorso Internazionale di Volo a Vela", oltre a descrivere con dovizia di particolari le giornate del concorso, ha arricchito il libro con 90 foto d'epoca e venti fra disegni di alianti ed illustrazioni varie. Un libro da non perdere!

Umberto Bertoli

Leo e il volo a vela

Ero una bambina quando ho cominciato a frequentare i campi di volo.

Andavo a Rieti con tutta la famiglia e campeggiavamo in tenda sotto i pini marittimi in testa pista Sud. Accanto alla nostra tenda, quella di Leo con Adriana, Ricky e Stefano: loro erano più piccoli di noi. Ricordo che nella loro tenda c'era appeso l'abito blu, pronto per la premiazione: lui avrebbe vinto e già lo sapeva! Ecco, questo il mio primo ricordo di un grandissimo campione.

Poi arrivo a Varese... impossibile decollare da Calcinate e non sentire alla radio la sua inconfondibile voce. Leo certamente trascorreva più ore tra le nuvole che a terra.

Ti ricordi Leo quel giorno che mi hai fatto il grandissimo piacere di volare con me? Doveva essere un volo di allenamento in preparazione ad un mondiale. Siamo decollati da Calcinate con un Duo Discus. Non era una gran giornata, siamo arrivati bassi in Grigna e abbiamo penato per

un'ora fino ad atterrare fuori campo a Valbrembo... Quante risate ci siamo fatti! E quante ore abbiamo passato al telefono a confrontarci sui problemi della FIVV. E ancora a Roma, in AeCI, insieme a discutere di strategie per il volo a vela italiano ma anche a consolarci vicendevolmente. Tu mi parlavi di Adriana, io ti parlavo del mio papà.

Quando ti ho parlato del mio progetto delle Fly Pink tu mi hai subito sostenuto. Grazie per la stima e la fiducia che hai sempre mostrato. Grazie per avere dedicato la tua vita a questo sport, per averci insegnato tanto attraverso i tuoi racconti, la tua esperienza, i tuoi libri e per averci dato l'esempio: mai mollare, mai!

Tu sai quali sono i miei sogni nel cassetto, mi aiuterai a raggiungerli da lassù assieme a tutti i VIP (Volovelisti in Paradiso), vero? Grazie Leo! Un abbraccio forte a te e alla Adri da tutte le Fly Pink.

Con l'affetto e la stima di sempre

Margot



In ricordo di Leo

Estate 1955, aeroporto di Bresso. Mentre stavo mettendo a posto i paracadute dentro il carroccio, sento dall'altra parte che Tu chiedevi all'Egidio: "Chi è quel ragazzino che lavora come un matto ogni sabato e domenica, lo conosci?" "Sì, sì, c'ho parlato... fa l'apprendista in una fabbrica di macchine del cinema. Abita a Milano dalle parti di Piazzale Loreto e viene qua in bicicletta. Qualche volta non torna neanche a casa per essere già qui la domenica mattina presto! Si arrangia come può alla mensa degli avieri e poi dorme da qualche parte" (dentro i P-51 Mustang parcheggiati all'epoca). E Tu: "Ma allora bisognerà fare qualcosa... un aiutino!" E l'Egidio: "Ma certo! Ne abbiamo già parlato in consiglio, quest'inverno lo faremo iscrivere al corso teorico, poi qualcuno provvederà." Così il 19 marzo 1956 iniziai a volare con il Piper I-MINK la mattina presto alle 05:00, istruttore Tuo fratello Riccardo, corso denominato 'Kamikaze One'. Tu eri già brevettato dal '54. Così andavano le cose all'AVM nel dopoguerra.

Il 12 maggio 1961 siamo partiti in treno con la Freccia del Sud, diretti a Palermo per il C.a.r. (addestramento per la leva militare), con sosta fuori programma a Cefalù... presentandoci il giorno dopo e beccandoci subito il primo rimprovero direttamente ancora da reclute... ahahah!

Poi alla caserma Montezemolo di Roma in attesa del trasferimento a Rieti, una domenica mattina, senza permesso, siamo usciti in strada dal seminterrato delle cucine, tanto per fare una scappata a Rieti. Ci ha subito beccato la ronda, che conosceva il trucco. Fortuna volle che l'ufficiale di picchetto era un mio lontano cugino di Santa Marinella, dove andavo in vacanza da piccolo ma che non vedevo da anni. Anche lì ci andò bene.

*Verso la fi
trattenuti in servizio causa Crisi di Cuba (un
momento di alta tensione della Guerra Fredda)*

e facendo le guardie armate (4 ore di guardia e 8 di riposo), ci siamo addormentati tutti e due. Al risveglio erano spariti i moschetti automatici MAB 38! Quando arrivò il cambio ci dissero che eravamo attesi al Corpo di Guardia. Già da lontano il sergente d'ispezione ci faceva segno con le mani a grata davanti agli occhi, segno inequivocabile della galera. Però poi appena dentro ci riconsegnò i nostri MAB! Solo allora capimmo che anche quella volta ci era andata bene!

E poi venne l'ultimo volo da avieri a Rieti. Era il 27 novembre 1962, io accompagnavo l'Adriano Spada, al quale avevamo fatto prendere il brevetto (costava solo ventimila lire) in quanto lui come centralinista ci faceva telefonare gratis a casa. Venne il Maresciallo Ettore Muzi all'altante, con il suo sigaro in bocca e ci disse: "Be', il tempo non è tanto per la quale, perciò state attenti a quello che fate. Vi traina il vostro collega, Campione italiano 1959 (con l'Urendo I-AVHH). Tu, lì davanti, sci un peperonc e vabbe', ma tu, là dietro, tienilo d'occhio sennò..." (solito segno delle mani a grata davanti agli occhi, sempre e solo minacciata... ahahah!)

Sui campi di volo Tu mi presentavi come un Tuo pari, anche se meno fortunato. Un po' meno dotato, aggiungo io. Tu che sei sempre stato il più bravo di tutti noi, nel capire qualcosa in più, qualche minuto prima di tutti, e ad afferrare il complicato evolversi delle termiche.

Ciao Leo, io non ho mai avuto paura dell'aldilà e adesso ne avrò ancora meno, perché ne sono già 'passati' tanti di amici che spero un giorno, chissà, di poterli riabbracciare.

Ciao Leo, per Te sono sempre "l'Aldo", per l'Adriana i tuoi figli Stefano e Richy "el Culum-basa".

E, per tutti gli altri amici, "il Colombino".

Aldo Colombo



La radiotelefonìa 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

