

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

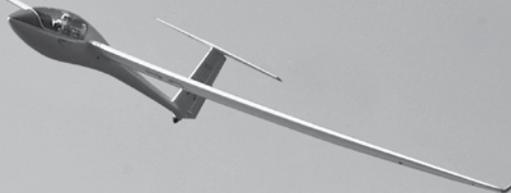
NOVEMBRE/DICEMBRE 2013 - n. 340

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

- **Un Bergfalke II tornerà a volare a Varese**
- **Paracadute d'emergenza per il volo a vela**
- **La lavagna per l'OLC a Novi Ligure**
- **Ho volato sull'aereo di mio nonno!**
- **Angelo Gritti**



Importanti

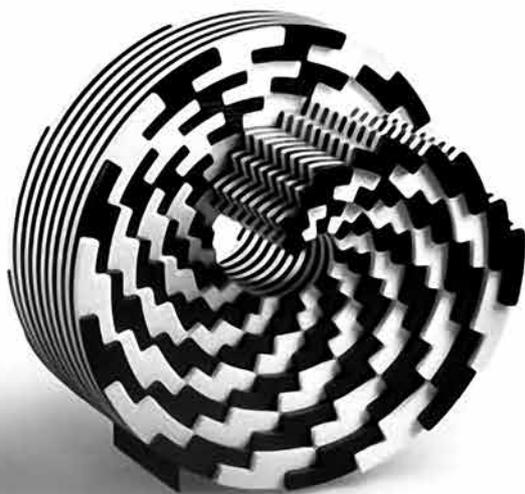
novità per i lettori

In questo numero siamo riusciti a raccogliere e diffondere molte attività in corso nei club italiani. Abbiamo potuto farlo solo grazie alla collaborazione di alcuni volenterosi membri di quei sodalizi che hanno organizzato corsi, escogitato nuovi stimoli per i soci, o realizzato importanti miglioramenti alle proprie strutture. Vogliamo proseguire su questa traccia continuando a dare conto di ogni piccola o grande novità locale, per raccogliere suggerimenti e fornire stimoli a una continua crescita dell'offerta volovelistica in Italia. Per questo, abbiamo bisogno dell'aiuto continuo dei lettori. Inviateci le ultime notizie e raccontateci come evolve l'attività volovelistica nel vostro club!

La qualità del lavoro svolto nei club, quasi sempre da parte di volontari, è negli ultimi anni cresciuta enormemente. La complessità del quadro giuridico richiede una sempre maggiore professionalità, ma ho notato che le persone motivate riescono a rispondere a queste esigenze vincendo sempre nuove sfide. Oggi, certificare una scuola, affrontare il tema della ATO, fare lavori su un allungamento pista, rinnovare la flotta sociale sono compiti per nulla facili e ci vuole grande impegno per inseguire un'asticella che si alza di anno in anno. Anche le pubbliche relazioni e il mantenimento di rapporti costruttivi con le autorità locali e con la proprietà del sedime aeroportuale sono compiti essenziali da svolgere con professionalità. Particolare ammirazione suscitano in me le iniziative che riescono a raccogliere e sfruttare l'enorme potenziale dei finanziamenti europei, un campo in cui generalmente il nostro paese perde il treno. Se i club esplorassero questo canale, anche consorziandosi per alcune iniziative, ci sarebbe modo di sviluppare le strutture, lanciare nuovi corsi, rendere più efficienti le flotte e chissà quante altre cose.

Un'importante informazione per i lettori. Il CSVVA, editore di questa rivista, ha deciso di portare avanti la distribuzione solo con la modalità della spedizione postale diretta a casa di ciascun abbonato, eliminando il sistema di consegne a pacchetto nella sede dei pochi club che ancora preferivano questa soluzione. I motivi di questa decisione sono essenzialmente contabili e logistici. Per i lettori questo significa che, se non la ricevono già per via postale, dovranno sottoscrivere l'abbonamento singolarmente, e inviare alla redazione i relativi dettagli. Questo numero è l'ultimo che potrete ritirare presso la sede del vostro club. Vi preghiamo quindi di provvedere alla sottoscrizione secondo le modalità indicate nella pagina seguente, mentre vi confermiamo che potrete usufruire della riduzione della quota con l'opzione Prima Volta a soli 25 Euro.

Nella speranza di ricevere numerose richieste di abbonamento, vi raccomando di indicare nella causale il vostro nome completo, eventualmente anche l'indirizzo; oppure di inviare una mail alla redazione con i dati essenziali, facenti riferimento allo stesso cognome di provenienza del bonifico o versamento per non rendere impossibile l'identificazione dei pagamenti. Buona lettura coi prossimi sei numeri di *Volo a Vela*!



Sculptura n. 363,
Marcello Morandini, 1990

Fotografie: www.francocanziani.it

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



Semisfera,
Giovanni Santi Sircana, 1970

Fotografie: www.francocanziani.it

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

MAP – Museo Arte Plastica

Comune di Castiglione Olona – Palazzo dei Castiglioni di Monteruzzo

1849 Mazzucchelli

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

Fondata da Plinio Rovesti nel 1946

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



Direttore responsabile:

Aldo 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:

Un volo di prova in alianti
(foto da AeC di Belluno)

Progetto grafico e impaginazione:

Claudio Alluvion

Stampa:

Master Graphic - Leggiono (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

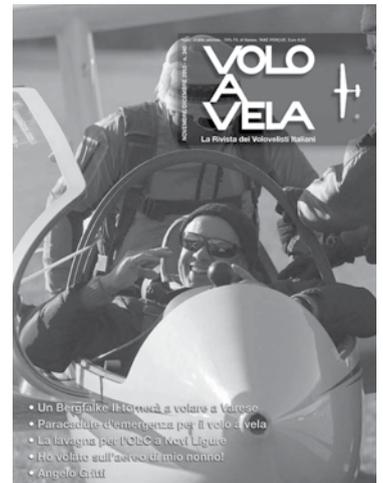
Autorizzazione del Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 di Registro. Spedizione in abbonamento postale art. 2 Comma 20/B Legge 662/96, Filiale di Varese. Pubblicità inferiore al 45%. Le opinioni espresse nei testi impegnano unicamente la responsabilità dei rispettivi autori, e non sono necessariamente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

issn-0393-1242

In questo numero:

NOVEMBRE/DICEMBRE - n. 340

- **Notizie in Breve** 4
- **Canoni demaniali** 12
- **Un Bergfalke II tornerà a volare a Varese** 13
- **Paracadute d'emergenza per il volo a vela** 17
- **Enemonzo: raduno e opere** 24
- **La guida ai fuoricampo** 24
- **Raduno di primavera 2014** 25
- **La lavagna per l'OLC a Novi Ligure** 26
- **Ho volato sull'aereo di mio nonno!** 30
- **Mini-corso volo a vela 2013 a Belluno** 35
- **Aggiornamento dei Flarm** 39
- **Ciao Artemio** 41
- **Trofeo Ruggero Ancilotti** 43
- **Angelo Gritti** 45
- **Confessioni di un Sessuagenario** 48
- **Lettera del Presidente ANSV, prof. Bruno Franchi** 50
- **Stage Pro-Promo** 54



• Un Bergfalke II tornerà a volare a Varese
• Paracadute d'emergenza per il volo a vela
• La lavagna per l'OLC a Novi Ligure
• Ho volato sull'aereo di mio nonno!
• Angelo Gritti



Controlla sull'etichetta
LA SCADENZA
del tuo abbonamento

LE TARIFFE PER IL 2014

DALL'ITALIA

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

DALL'ESTERO

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

Modalità di versamento:

- con bollettino postale sul CCP N° 16971210, intestato al CSVVA, Aeroporto Paolo Contri Lungolago Calcinate, 45 - 21100 Varese, indicando 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 Calcinate del Pesce (VA) - 21100 Varese.

CID 2014

È iniziato il Campionato Italiano di Distanza 2014. In sintesi, le principali novità rispetto all'edizione 2013 sono:

- la partecipazione è sempre gratuita ma è necessario iscriversi online;
- l'iscrizione può essere fatta dai piloti italiani solo dopo il rinnovo 2014 della tessera FAI (è necessario avere già la tessera 2014 o il bollino adesivo 2014);
- voli validi vanno dal 1 marzo (o data di iscrizione del pilota se successiva) al 15 settembre
- vengono stilate tre classifiche, e quindi a fine periodo avremo tre Campioni Italiani di Distanza, rispettivamente per le classi Open, 15M e Club;
- verranno valutati i migliori tre voli di ogni pilota per ogni classe;
- le classifiche provvisorie si trovano sul sito acao.it e verranno aggiornate periodicamente a partire da fine marzo/inizio aprile;
- le classifiche CID non sono sul sito OLC, utilizzato solo per l'upload dei voli;
- per la catalogazione dei voli, l'attribuzione dei punteggi ai voli validi e la formazione delle classifiche, l'ACAO utilizza la piattaforma web OLC;
- il file IGC di ogni volo deve quindi essere inviato al sistema OLC entro 48 ore dall'atterraggio;
- i file IGC originali dei voli non devono essere modificati (non bisogna cambiare il nome del file e non bisogna salvare eventuali modifiche da programmi di visualizzazione e analisi del file) e devono essere conservati dal pilota titolare del volo fino alla fine del campionato (almeno fino a 30 giorni successivi alla data della premiazione).

Per l'iscrizione gratuita e per consultare il regolamento: <https://acao.it/attivita-sportiva/cid2014.html>

Emilia Glider Race

Quest'anno il Campionato Emiliano ha cambiato nome in Emilia Glider Race 2014. Chi ha partecipato lo scorso anno si è molto divertito e ci sono stati apprezzamenti da parte di tutti i partecipanti. Dopo un anno di collaudo ha inizio la seconda stagione per l'Emilia Glider Race, un'interessantissima novità che ha il fine di promuovere l'attività agonistica e propedeutica alle gare di velocità. Si tratta di un task assegnato, uguale per tutti, con linea di partenza e traguardo di arrivo situati e studiati appositamente per permettere che i decolli e atterraggi avvengano da più aeroporti (Pavullo, Sassuolo, Rubbiano). Una volta in volo e raggiunto il taglio di partenza, la prova si svolge normalmente rispettando gli schemi regolamentari standard del Regolamento Nazionale Volo a Vela 2014. Si giunge quindi al taglio d'arrivo finale (si-

tuato in un punto intermedio e a quota adeguata) e poi con comodo si plana verso la propria base di partenza per l'atterraggio. La formula è stata studiata per permettere a chi non ha mai fatto gare di avvicinarsi a questo "mondo" sfruttando la piattaforma per fare esperienza con le stesse regole che troveremo in una gara a livello nazionale o internazionale, ma con il vantaggio di "volare in casa", in un territorio conosciuto, clima amichevole e senza spese di trasferta.

Ecco le principali novità 2014:

- 17 temi tracciati da piloti esperti tenendo conto di tutti gli eventuali scenari meteo;
- prove di velocità con tipologie diverse, racing task, AAT, Partenza Simultanea;
- per la classifica verranno valutati i migliori 3 voli di ogni pilota;
- la gara è in classe unica ad Handicap;
- le comunicazioni di convocazione, dalla Direzione gara ai partecipanti, saranno via SMS o tramite l'apposito gruppo "EmiliaGliderRace" sul messenger Whatsapp;
- il calendario delle prove prevede le seguenti date: 11 e 25 maggio, 29 giugno, 20 luglio, 31 agosto, 7 settembre; 30 marzo come giornata di prova e il 14 settembre come recupero se non si fossero ancora raggiunti i tre task validi.

La partecipazione è gratuita. Per l'iscrizione occorre visitare la specifica pagina su [Soaringspot.com](http://www.soaringspot.com) <http://www.soaringspot.com/egr2014/>

Motore di sostentamento elettrico

Un gruppo di studenti e professori della scuola superiore "Duale" di Mosbach (Baden-Württemberg) sta sviluppando la motorizzazione elettrica per un biposto. Il lavoro procede da tre anni e si prefigge di realizzare un sistema di solo sostentamento, che abbia prestazioni sufficienti senza essere penalizzato da peso eccessivo.



Uno dei maggiori costruttori di alianti, la Schleicher, segue con interesse e compartecipazione il nuovo sistema, che verrà molto presto integrato nella linea di produzione del nuovo biposto di 20 metri d'apertura, l'ASG 32 che dovrebbe effettuare tra poche settimane i primi voli di collaudo. Il motore è installato su un pilone retrattile e dovrebbe offrire un'autonomia di oltre 100 chilometri, grazie alle batterie che sono fornite dalla ditta tedesca BE-Power. Per gli studenti della specialità di meccanica e automazione elettronica si tratta di un progetto altamente motivante, sia perché si vuole offrire ai piloti un miglioramento rispetto alle attuali complicazioni d'uso dei motori di sostentamento a scoppio, sia per il legame diretto con l'industria e con la realizzazione pratica in serie di un progetto. Infatti la Schleicher ha già un carnet di ordini per la versione elettrica denominata ASG 32 EL. Oltre ad essa è prevista la variante a decollo autonomo e, forse, quella senza motore.

Nota tecnica Grob Astir

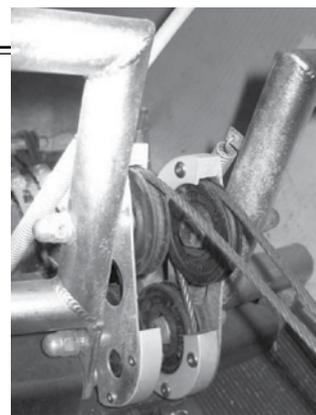
L'officina che detiene la responsabilità tecnica degli

alianti Grob (Mono, Speed e Twin Astir) ha diffuso una nota tecnica.

Nella documentazione si descrive un intervento di sostituzione delle pulegge di plastica localizzate sui cavi della pedaliera e sul cavo di rilascio del gancio di traino. Le nuove pulegge sono realizzate in alluminio e sono esenti dal noto problema della formazione di crepe.

L'Easa ha fatto propria la nota tecnica con la direttiva AD 14-027.

Le parti possono essere ordinate dalla stessa officina Lindner. <http://ltb-lindner.com/g-103-ad-sb.html>



Fiberglas-Technik Rudolf Lindner EASA AP.161	Technische Mitteilung (TM-G05) „Seilrollen 42 mm“	Grob Sailplanes EASA.A.250	Blatt 1 von 1 Ausgabe 17.01.2014
---	--	----------------------------------	-------------------------------------

Gegenstand: Austausch Seilrollen Durchmesser 42 mm

Betroffen: **Grob Sailplanes** (Kennblatt TCDS EASA.A.250)

GROB G 103 TWIN II	WerkNr. 3501 – 3729 (*)
	WerkNr. 3730 – 3878
	WerkNr. 33879 – 34078
GROB G 103A TWIN II ACRO	WerkNr. 3544 – 3729 (mit Anhang „K“) (*)
	WerkNr. 3730 – 3878 (mit Anhang „K“)
	WerkNr. 33879 – 34078 (mit Anhang „K“)
GROB G 103C TWIN III ACRO	WerkNr. 34101 – 34203 (**)
GROB G 103C TWIN III	WerkNr. 36001 – 36014 (**)
GROB G 103SL Twin III SL	WerkNr. 35002 – 35051 (**)
GROB G 102 Standard Astir III	WerkNr. 5502 – 5652 (mit Anhang „S“)
GROB G 102 Club Astir III	WerkNr. 5501 – 5652 (mit Anhang „C“)
GROB G 102 Club Astir IIIb	WerkNr. 5501 – 5652 (mit Anhang „Cb“)

(*) Werknummern des „Twin II“ und „Twin II Acro“ vor 3730 sind betreffs Seilrollen in den Pedaleinheiten nicht betroffen.

(**) Alle „Twin III“, „Twin III Acro“ und „Twin III SL“ haben geschlossene Seilkäfige in den Pedaleinheiten, entsprechend andere Fristen.

Dringlichkeit: Austausch der Kunststoff-Seilrollen mit 42 mm Durchmesser in den Seitenruder-Pedaleinheiten muss erfolgen

- bei offenen Seilkäfigen bis 31.03.2014
- bei geschlossenen Seilkäfigen bis 31.05.2014

Austausch der Kunststoff-Seilrollen mit 42 mm Durchmesser in den Seilzügen von Pedalverstellung / Kupplungsbetätigung wahlweise – keine Frist.

Android, 7 pollici, 600 nit

Un articolo di Andrea "Flak" Carnevali pubblicato sul VFR Magazine ha indicato nell'Asus Nexus 8 (versione dal 2013) uno dei migliori dispositivi Android da 7 pollici per l'uso aeronautico anche in pieno sole. Attenzione, la versione precedente, identificata dal numero 7, non dispone di uno schermo sufficientemente luminoso per l'utilizzo outdoor e in volo.



L'applicazione più diffusa per il volo VFR è SkyDemon, disponibile anche in versione Android, mentre per il volo a vela occorrerà rivolgersi al software gratuito XC-Soar o ad altri programmi a pagamento.

Generalmente è considerato visibile alla luce solare un monitor con almeno 700 o 800 nit (unità di misura della luminosità degli schermi) anche se, come dimostrano le scelte operate da produttori come Garmin e Dynon, se si vuole realmente sfidare il sole estivo alle nostre latitudini, molto più intenso di quello invernale, è opportuno salire a 1.000 nit o anche più. I nit non sono l'unico fattore che determina la visibilità del monitor: la riflettanza dello schermo (effetto specchio), l'angolo di visione la-

terale, la dimensione del monitor possono influire notevolmente a parità di nit, come pure la distanza di lettura e la direzione della luce incidente; si può tuttavia partire dai nit massimi per valutare a spanne se un monitor sarà leggibile al sole sempre, abbastanza o praticamente mai. Il Nexus 2013 vanta sulla carta uno schermo LCD capacitivo con la luminosità più alta tra tutti i tablet consumer sul mercato, quasi 600 nit (570/590 a seconda delle prove), e con il contrasto assoluto più elevato (con 0,43 nit minimi). Per fare un paragone è molto vicina alla luminosità del nuovo Garmin 795, dato per 600 nit, e circa il 40% in più del retina display dell'iPad mini (390/415 nit), che per dimensioni e fascia di impiego costituisce di fatto l'antagonista naturale del Nexus.

Il Nexus ha connettività WiFi e Bluetooth, mentre il 4G è opzionale. Il GPS integrato riceve anche i satelliti del sistema russo Glonass. L'intero articolo di VFR Magazine: <http://tinyurl.com/pknd3au>

Nuovo segretario FAI

La FAI ha annunciato di aver scelto il nuovo segretario generale, dopo un bando pubblico, che ha preso servizio il 1° marzo 2014. Si tratta della bravissima volovelista tedesca Susanne Schödel, di 41 anni. Ha avuto la meglio su molti altri candidati soprattutto per la sua esperienza professionale di gestione di organizzazioni no-profit e di rapporto con le istituzioni politiche.



Per ben due volte, nel 2009 e 2011 ha vinto il Campionato Mondiale femminile e detiene numerosi record continentali. Ha servito come direttore di compagnie benefiche sportive, di ricerca, e cura del cancro al seno, dopo aver lavorato per molti anni nel ministero delle politiche sociali a Hessen, in Germania.

Marketing FAI

La FAI ha anche annunciato di aver assegnato a Markus Haggeneay l'incarico di dirigere la sezione Marketing e Sport della federazione internazionale, dopo le dimissioni

di Rob Hughes dallo stesso incarico. 54 anni, tedesco, Haggenev porta l'esperienza maturata come organizzatore di eventi e osservatore in vari eventi sportivi. Tra l'altro, è stato organizzatore di undici edizioni della coppa Gordon-Bennett per gli aerostati e di alcuni campionati europei della stessa specialità.

Presidenza AeCCVV

Come preannunciato nella riunione del Consiglio Direttivo del 1° marzo 2014, il presidente dell'Aero Circolo Centrale di Rieti ha rimesso il mandato per urgenti motivi professionali. Dovrà infatti trasferirsi fuori dall'Italia, per svolgere un incarico che presenta elementi di conflittualità con la partecipazione al consiglio di Associazioni o Enti pubblici e privati. Nel comunicato, il presidente Ferrauti si dice addolorato di aver dovuto prendere questa decisione, e ricorda con piacere i mesi bellissimi trascorsi in un clima di lavoro sano, a fianco di uomini eccellenti, in una Associazione di cui essere orgogliosi, che va curata come preziosa cosa, tenera e cara.

Come da statuto, occorre ora procedere a nuove elezioni, rinnovando anche il consiglio direttivo. L'Assemblea dell'AeCCVV è stata convocata in Rieti, presso la sede del Circolo, sabato 05 aprile 2014 alle ore 11.00 in seconda convocazione. All'ordine del giorno, oltre alla presa d'atto delle dimissioni con decadenza del consiglio, seguita dall'esecuzione delle nuove votazioni per le cariche sociali, c'è anche la ratifica ai nuovi organi direttivi del mandato assembleare per avviare la procedura di federazione dell'AeCCVV all'Aero Club d'Italia, già deliberato lo scorso 1° febbraio.

FAI Awards

Importante riconoscimento internazionale per Andrea Tomasi, già presidente della FIVV, del CUS di Trento e oggi membro della Sezione Tecnica di Specialità dell'AeCI. Nel corso di una cerimonia tenutasi a Kuala Lumpur, in Malesia, ha infatti ricevuto il prestigioso Diploma Paul Tissandier, riservato a persone che hanno recato servizio alla causa dell'aviazione e in particolare dello sport aereo, "attraverso il lavoro personale o una spiccata devozione". Altre sette personalità internazionali hanno ricevuto lo stesso diploma FAI. Ad Andrea vanno le congratulazioni della rivista.

Sono stati inoltre assegnati vari altri riconoscimenti FAI. In particolare cito i due nuovi premi sponsorizzati dal partner istituzionale, la Breitling. Il primo è il Milestone Trophy (pietra miliare), per gruppi o individui che hanno segnato un passaggio significativo nella tecnologia aerospaziale nel corso dell'anno precedente, con particolare riguardo allo sport. Il vincitore per il 2013 è il gruppo



danese Copenhagen Suborbitals. Il secondo trofeo Breitling è lo Youngster Award, riservato a un giovane che, nell'anno precedente e prima di compiere 25 anni, abbia realizzato una notevole prestazione sportiva. Il vincitore è il giovane inglese Robert Rizk, pilota di acrobazia in aliante (dettagli nel prossimo paragrafo).

La Medaglia d'Oro FAI è stata conferita al russo Mikhail Mamistov, più volte campione mondiale di acrobazia a motore e in aliante.

La prestigiosa Medaglia Lilienthal, per meriti di servizio al volo a vela per prestazioni sportive straordinarie di un volovelista ancora in attività, è stata assegnata al neozelandese Bob Henderson, già presidente dell'IGC.

A conferma che la FAI non intende mai lasciarsi coinvolgere in questioni nazionali, il Diploma Charles Lindbergh, riservato a chi abbia portato per lungo tempo, almeno dieci anni, contributo al progresso dell'aviazione e dello sport aereo, è stato conferito a Jiri Dodal. Si tratta del potente segretario generale dell'ente aeronautico della repubblica Ceca, già al centro di polemiche per supposti atti di corruzione e sospettato di collaborazionismo con la polizia segreta negli anni del regime.

Robbie Rizk

Approfondiamo la breve storia del vincitore del Breitling Youngster Award: Robbie Rizk ha iniziato a frequentare il club di volo a vela all'età di soli 9 anni, seguendo il padre e divertendosi a guidare il veicolo di recupero dei cavi del verricello. Il suo interesse per l'acrobazia in aliante si è sviluppato tanto rapidamente da essere a 14 anni già campione nazionale della categoria Avanzata. Nel corso della competizione volava in biposto con il padre, che ha dichiarato di essere stato solo un passeggero e safety pilot. Oggi è il pilota di acro più giovane del mondo, e nel mondiale 2013 si è classificato al nono posto in generale. Nel 2014 si cimenterà con le gare della categoria Illimitata.

<http://www.getintoflying.co.uk/the-team/Rizk#sthash.qY52O1MV.dpuf>

Assistenza Cambridge

Un comunicato congiunto, inviato in rete dalla ClearNav e dal tecnico Roy Ridgeway, informa che è stato stipulato tra le parti un accordo in virtue del quale Ridgeway cede alla ditta Americana un vasto stock di pezzi di ricambio dei sistemi CAI 300. La CN potrà quindi fornire il servizio di assistenza tecnica e riparazione della linea di prodotti Cambridge, aggiungendo la recente serie 300 alle più vecchie serie L-Nav, S-Nav e CAV II. Per i piloti europei il contatto più diretto con la vendita e l'assistenza dei due marchi americani è sempre quello di Klaus Keim: TEKK Technische Konsultation Keim, Würmhalde 1, 71134 Aidingen (Germania); e-mail: info@tekk-home.de

Record velocità in delta

Qui non si tratta di voli con vento in coda, ma di impegnativi percorsi di Andata e Ritorno. Johnny Durand, con un'ala rigida Moyes Litespeed RX 3.5, ha polverizzato i valori precedenti: su un tratto di 100 km, ha coperto l'A/R alla media di 90,4 km/h battendo i 75 km/h di T. Suchanek, mentre su un tratto di 300 km ha tenuto la media A/R di 71,3 km/h battendo i 57 km/h di R. Holtkamp, entrambi record in vigore dal 1998. Queste prestazioni risentono dell'avanzamento realizzato nell'aerodinamica dei delta e delle ali rigide, con profili più sottili e migliore planata alle alte velocità. Migliorata anche l'efficienza massima, grazie al maggiore allungamento.



Sense and avoid

Un recente esperimento svolto in Australia ha dimostrato le capacità automatiche di rilevamento dei traffici e di gestione di una manovra di evitamento da parte di un drone Scan Eagle.



Il drone è dotato di sensori ottici che effettuano una costante scansione dello spazio aereo, riconoscendo i conflitti di traffico. Nel test, il drone ha lanciato una comunicazione con i dati di traffico e la necessità di correzione, verso la sua base di controllo dove i piloti sono in grado di comandare a distanza il velivolo privo di equipaggio. Questi esperimenti sono ritenuti indispensabili per giungere alla regolamentazione dell'accesso dei droni allo spazio aereo, in condivisione con i voli con equipaggio.

Transponder in Austria

Il Ministero dei Trasporti austriaco pianifica l'adozione su vasta scala di zone con obbligo di transponder (TMZ) in ampie parti dell'Austria. Se il piano sarà adottato, l'obbligo potrà colpire persino deltaplani e parapendii. Le zone più colpite sono la Stiria e la Carinzia, mentre il Tirolo resta più facilmente accessibile al volo sportivo. L'aero club nazionale austriaco sta trattando col Ministero dei trasporti per difendere l'attuale organizzazione dello spazio aereo salvaguardando la pratica degli sport aeronautici.

Non sono ancora disponibili mappe delle nuove zone Transponder, ma intanto è stata aperta una raccolta di firme per la petizione anti-TMZ <http://miniurl.com/bf3N>

Ari-Simulation

Nuova convenzione universitaria per la Ari-Simulation di Andrea Bonaiti con il CUS Milano. Partita dal volo in aliante, oggi la Ari propone simulatori specializzati e multi disciplina, che possono essere usati come ausili didattici in un corso di pilotaggio basico. Un apparato polivalente è oggi installato presso gli uffici dell'aviosuperficie

Kong e Volo Club Lecco. La Kong offre anche un'economica scuola di volo per conseguimento del PPL sul velivolo P92 certificato.



La Ari propone il simulatore sia per la formazione basilica sia per il secondo periodo, con familiarizzazione sul territorio per voli cross-country e situazioni di emergenza (per esempio l'atterraggio fuoricampo). <http://www.ari-simulation.com/>

Indagine in Val d'Aosta

Un articolo apparso online sul sito <http://www.lastampa.it> racconta di un'indagine in corso che sta gettando scompiglio sulla dirigenza dell'aero club Valle d'Aosta. Tre presidenti, incluso l'attuale presidente in carica, sono accusati dalla Procura di aver ottenuto 185.000 euro di finanziamenti regionali non dovuti, oltre a rimborsi dal Fisco e indebiti sgravi fiscali grazie a dichiarazioni false. Per questo motivo gli ultimi tre presidenti dell'Aeroclub Valle d'Aosta sono finiti davanti al giudice: Matteo Santin, 44 anni, di Quart, è stato il presidente fino al 2008, Gianni Peruzzi, 58 anni, di Aosta, fino al 2011 e Attilio Viglino, 55 anni, di Aosta, è l'attuale presidente. Coinvolta anche la società di manutenzione Stol S.r.l.

Il processo è però stato rinviato. Gli avvocati difensori hanno sottolineato come si sia arrivati al dibattimento senza passare dall'udienza preliminare; per truffa aggravata il massimo della pena è di sei anni di carcere e il passaggio davanti al gup è previsto. E così il giudice, Davide Palladino, ha accolto la richiesta degli avvocati: la palla passa di nuovo alla procura che ora dovrà chiedere il rinvio a giudizio. Potrebbero volerci alcuni mesi. Secondo il pubblico ministero, Pasquale Longarini, i tre controllando Aeroclub e la Stol srl avrebbero evaso le imposte sui redditi o l'IVA attraverso fatture false e documenti emessi dalla Stol nei confronti dell'Aeroclub per lavori che in realtà non erano mai stati realizzati. Le cifre sono notevoli: nel periodo 2008-2010 sarebbero state emesse fatture «relative a operazioni inesistenti» per un totale di 173.494 euro. L'inchiesta si concentra sulle fatture emes-

se dalla Stol srl, società di cui Matteo Santin è il legale rappresentante, mentre Peruzzi è «l'amministratore di fatto». Anche i bilanci presentati alla Regione per ottenere il contributo non sarebbero stati regolari: secondo il pm bilanci e scritture contabili degli anni dal 2006 al 2011 «non rispondono al vero». Così facendo, secondo l'accusa, i tre avrebbero indotto la Regione in errore, e l'avrebbero portata a erogare contributi non dovuti, più di 185 mila euro, «procurandosi un ingiusto vantaggio patrimoniale».

AIR Glide

Chi segue i lenti sviluppi dell'innovativo variometro Butterfly dovrà imparare a conoscere la nuova denominazione del produttore, che a seguito di una fusione con altre imprese ha preso il nome di AIR Glide. Tutta la linea di prodotti è dedicata al volo a vela con variometria, navigazione, informazioni di prossimità e traffico, nonché registrazione del volo. Oltre al famoso Butterfly Vario, sono disponibili schermi a colori in tre misure (oltre a



quello standard, ci sono quelli rettangolari da 3,7 e da 5,7 pollici). Il software è specifico per i prodotti AIR Glide e promette di essere semplice ed intuitivo. Salvo che per il display più grande, non sono necessari fori maggiorati nel pannello strumenti.

Accessori LX-Nav

Tra le novità della LX-Nav abbiamo notato un nuovo sensore aggiuntivo che permette al computer di bordo di conoscere in quale posizione si trovano i flap.



Una volta impostate nella polare dell'aliante anche le velocità raccomandate per i vari settaggi di flap, il computer può indicare al pilota il settaggio ottimale per ogni situazione di carico e di volo. Il prodotto si chiama Flap Encoder.



Un incentivo ad installare il sistema anticollisione a Led di altissima luminosità, sempre più frequentemente installati sul bordo d'attacco della deriva di aliante moderni, è il piccolo dispositivo Flarm-ACL, che permette di comandare l'accensione automaticamente quando il Flarm di bordo registra la presenza di altri aeromobili. Un modo

per risparmiare la batteria, e non dimenticarsi di accendere la luce stroboscopica a Led. Per il collegamento dei dati di volo dal variometro V7 ad un palmare o PNA, può essere di aiuto il piccolo modulo aggiuntivo che trasmette i dati, senza fili, via Bluetooth. Ovviamente l'apparato di navigazione e display deve essere dotato di modalità di comunicazione bluetooth.

Vertenza legale USA

La vedova di un volovelista americano ha lanciato un'azione legale contro la Schleicher e contro il rappresentante di vendita della stessa azienda negli USA. L'evento riguarda la caduta in spirale di un ASG 29 condotto da Tim Donovan, che non ha potuto lasciare l'abitacolo ed è deceduto nell'impatto. L'incidente risale al 2009 ed ha avuto vari testimoni tra i compagni di gara. L'atto di citazione ha fatto leva su alcuni difetti di montaggio (si era resa necessaria la sostituzione dei perni di fissaggio) testimoniati da uno scambio di email tra il pilota e il costruttore, per cercare di dimostrare che sussisteva qualche difetto di origine. Il giudice del New Hampshire ha ritenuto estraneo alla responsabilità il rappresentante, mentre la Schleicher ha chiuso la vertenza accettando un accordo privato con la controparte a fronte di un versamento non quantificato nel dispositivo di chiusura della vertenza. Un messaggio firmato da un pilota molto vicino alla famiglia Donovan ha riportato che sarebbe stato pari a 1,1 milioni di dollari.

Vendite militari Schleicher

Questa volta l'acquisto di aliante biposto per la scuola vede protagonista la Schleicher che tramite il rappresentante per l'Australia, Bernard Eckey, ha venduto alla forza aerea australiana ben undici ASK 21Mi, dotati di motore retrattile per il decollo autonomo. L'accordo include la fornitura degli aliante e il servizio di formazione per il personale operativo.

I biposto verranno usati per l'addestramento basico dei futuri piloti militari, con base in quattro aeroporti per coprire tutto il territorio dello stato-continente.

Colpo grosso per Flarm

Qualche tempo fa, la Flarm aveva fondato un'impresa parallela per portare la propria tecnica anticollisione nel campo delle grandi miniere. La dit-



ta, chiamata SafeMine, ha ora 45 dipendenti ed ha installato sistemi di controllo del traffico terrestre in varie decine di grandi miniere e impianti di estrazione. Le funzioni anticollisione sono garantite dall'hardware, simile a quello del PowerFlarm, che offre maggiore potenza di trasmissione e maggiore sensibilità dei ricevitori. L'antenna, posizionata in alto, riesce a coprire un buon volume di spazio intorno ai giganteschi veicoli che circolano anche in mezzo a normali vetture, strutture fisse, e personale di terra. Un impianto generale di registrazione permette di tenere sotto controllo la posizione dei mezzi e di richiamare i conducenti a comportamenti sicuri e corretti. Oggi giunge la notizia che la SafeMine è stata ceduta alla multinazionale svedese Hexagon, forte di circa 14.000 dipendenti.



TOWERCLUTCH

- Standard SAE mounting
- Input elastic coupling
- Oil or air actuation
- In-line or pulley drive



- Compact and heavy duty design
- Multiple SAE pump pads
- MPCB electronic control
- Power up to 1350 kW



STELLADRIVE splitter boxe

The Stelladrive is an innovative module that fits between engine and transmission to drive a plurality of hydraulic pumps and implements, taking power directly from the engine flywheel.

It is directly mountable on the engine SAE housing and flywheel, featuring built in elastic coupling to damp torsional vibrations and compensate possible misalignments

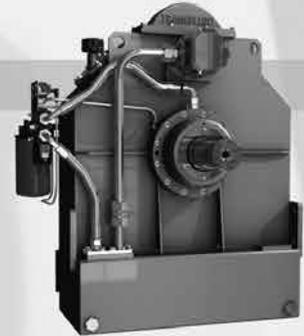
- Power up to 1380 kW

KPTO drain type coupling PTO

- Variable fill start up drive
- Standard SAE mounting
- In - line or pulley drive
- Remote control



- Explosion proof upon request
- Built - in elastic coupling
- Built - in feed oil pump
- Power up to 1000 kW



SRBD single pump drive

- Compact axial design
- Standard SAE mounting
- Easy installation thanks to QD clamping System
- SAE flanges for SAE and DIN hydraulic pumps
- Several rubber stiffness available
- Torque up to 5300 Nm

POWERSHIFT TRANSMISSION

- 3,2 or 1 speed full power-shift transmission
- 10" flywheel Torque Converter or Fluid Coupling
- Max stall torque ratio > 3
- SAE 3 or SAE 4 input - SAE or DIM output
- Electronic transmission control system (TCS)
- Available with PTO, 4WD, Brake
- Power up to 95 kW - 3000 rpm



HYBRID MODULE

- Fits between any SAE engine and SAE transmission
- Input SAE 4 - 10"; SAE 3 - 11 1/2"; SAE 1 - 14"
- Electric machine up to 150 kW
- Industrial and marine applications
- Power up to 620 kW

Canoni demaniali

I club che sorgono su aree demaniali, cioè su aeroporti di proprietà pubblica, devono la propria esistenza ad una concessione da parte dell'ente che gestisce gli spazi in questione per conto del titolare (Stato, Regione, Provincia, Comune). Tipico esempio di aree demaniali sono le spiagge, le strade, i porti, i fiumi e i laghi. Strade ferrate e autostrade sono demaniali quando non sono di proprietà privata. La concessione, per quanto riguarda gli aeroporti, è conferita e gestita dall'Enac, che è obbligato a seguire le indicazioni di legge quando deve riscuotere il dovuto da chi utilizza tale concessione. La normativa in vigore fino a poco tempo fa prevedeva una grossa agevolazione per gli Aero Club, che venivano a pagare solo il 10 per cento (un decimo) dell'importo calcolato coi criteri di legge. Tale importante agevolazione aveva la seguente origine:

- *LEGGE 11 luglio 1986, n. 390 - Disciplina delle concessioni e delle locazioni di beni immobili demaniali e patrimoniali dello Stato in favore di enti o istituti culturali, degli enti pubblici territoriali, delle unità sanitarie locali, di ordini religiosi e degli enti ecclesiastici.*
- Con Decreto Legge 415 del 1995 (convertito in Legge 85/95) l'agevolazione era stata estesa anche alle associazioni sportive dilettantistiche (successivamente il DM 195/98 aveva ribadito e precisato i requisiti delle associazioni per essere ammesse al beneficio).

Poi improvvisamente, nel 2005, è uscito il DPR n. 296 del 13 settembre 2005 con il quale è stato emanato

Nuova grossa tegola sui club che hanno sede su terreno demaniale. Decuplica l'importo dovuto per gli affitti, se non ci sarà un'efficace azione

il Regolamento concernente i criteri e le modalità di concessione in uso e in locazione dei beni immobili appartenenti allo Stato abrogando all'art. 29 esplicitamente tutte le norme precedenti che disciplinavano la materia (L. 390/86, art. 5 c. 8 e 8bis DL 415/95).

L'art. 11 del nuovo DPR individua i nuovi soggetti che possono beneficiare del canone agevolato (dal 10% al 50% del canone calcolato) e tra questi non sono più comprese le associazioni sportive dilettantistiche sic et simpliciter, ma solo una serie di enti e associazioni che debbono avere particolari caratteristiche. Per le associazioni non aventi scopo di lucro è previsto che debbano avere i seguenti requisiti:

- perseguono in ambito nazionale fini di rilevante interesse nel campo della cultura, dell'ambiente, della sicurezza pubblica, della salute e della ricerca;
- svolgono la propria attività sulla base di programmi di durata almeno triennale;
- utilizzano i beni di proprietà statale perseguendo, ove compatibili con i propri scopi, l'ottimizzazione e la valorizzazione dei medesimi, garantendo altresì l'effettiva fruibilità degli stessi da parte della collettività.

Come si vede, sembrerebbe che si sia voluto circoscrivere l'agevolazione nei confronti di Associazioni di rilevanza nazionale (anche per le associazioni di promozione sociale l'agevolazione è rimasta solo per quelle iscritte nel registro naziona-

le, non anche in quelli provinciali e regionali) escludendo le associazioni locali.

Nel 2013 ENAC ha iniziato una serie di verifiche e ha richiesto il parere dell'Agenzia Generale del Demanio nonché dell'Avvocatura dello Stato, per ottenere chiarimenti. Sembrerebbe che ad oggi abbiano avuto la conferma di quanto sopra e pertanto, in alcune Direzioni Aeroportuali di Circostrizione sono già state avviate le procedure per disconoscere le agevolazioni finora riconosciute ai club di volo.

Ad oggi risulta che gli uffici dell'Aero Club d'Italia si stiano prodigando per ottenere dal Demanio il riconoscimento degli Aeroclub federati tra gli enti di cui alla lettera g) dell'Art. 11. C'è da sperare che possano riuscirci.

Le alternative sarebbero in primis quella di un intervento legislativo volto a modificare l'art. 11 del DPR 296/2005, oppure senza modifiche alle leggi, l'effettuazione di un passaggio abbastanza complesso, che prevedesse di rinominare tutte le concessioni esistenti a favore dell'Aero Club d'Italia (che potrebbe avere i requisiti previsti dall'ultimo comma dell'art. 11 del DPR 296/05): poi però ci sarebbe da superare lo scoglio dell'art. 5 del DPR che vieta la sub concessione. Qua sarebbe necessaria un'interpretazione ministeriale o dell'Agenzia del Demanio che stabilisca che i contratti d'uso tra l'Aero Club d'Italia e gli Aero Club federati non è considerata sub-concessione (magari prevedendo schemi tipo). ■

Un Bergfalke II tornerà a volare a Varese

Un altro aliante d'epoca nella flotta del club di Calcinate



La squadra di recupero del Bergfalke I-EVAM

In una bella giornata di Novembre 2013 un gruppo di amici del Gruppo Alianti d'Epoca (GAE), costituito all'interno dell'ACAO e del Centro Studi (CSVVA), ha recuperato in una cascina nei dintorni di Parma il Bergfalke II con marche di registrazione I-EVAM, dove giaceva accantonato ma in ottime condizioni da alcuni anni. L'operazione di acquisizione, anche

negli aspetti di contrattazione finanziaria, era stata sponsorizzata e seguita da un gruppo iniziale formato da: Del Pio, Albertazzi, Bassalti e Moia. Successivamente il gruppo si è allargato ed hanno aderito al finanziamento dell'operazione circa 13 persone. Il recupero è stato effettuato utilizzando il carrello a suo tempo adattato per l'aliante Ka-7.

Il Bergfalke si aggiunge agli alianti d'epoca già presenti a Calcinate e cioè: l'M-100 di Stefano Bassalti, il Ka-7 e l'EC 38/56 Urendo. Domenica 8 dicembre 2013 è stata effettuata una prima ispezione per verificare lo stato d'uso, per una prima pulizia generale e per pianificare gli interventi da effettuare in officina allo scopo di ottenere il certificato di navigabilità. Nella medesima giornata il Bergfalke è stato anche assemblato per verificare eventuali problemi tra le varie parti rimovibili e per verificare i giochi sui comandi di volo. Con l'occasione abbiamo potuto eseguire le prime foto sull'aeroporto di Calcinate. Su questo Bergfalke alcuni piloti del gruppo hanno effettuato voli di brevetto, tanto tempo fa... e ciò ha scatenato emozioni e piacevoli ricordi attorno all'aliante quando è stato portato in linea di volo.



L'M-100 di Stefano Bassalti



Una moltitudine di volontari attorniano il Bergfalke per aiutare nelle operazioni di assemblaggio delle ali e degli impennaggi



Il Bergfalke II in testata pista dell'aeroporto di Calcinate assieme al Ka-7

Nell'officina dell'ACAO sono già iniziati i lavori di pulizia interna ed esterna e di controllo della fusoliera.

Sono stati smontati e controllati i cruscotti e si sta procedendo all'installazione della radio VHF. Si spera di riuscire a rendere volabile il Bergfalke nella primavera di quest'anno.

Questo aliante, unitamente al Ka-7, sarà a disposizione di tutti i soci dell'ACAO. Opera di sensibilizzazione è in atto presso tutti i piloti del club per un loro intensivo utilizzo.

Ciò anche perché l'ACAO possa vantare di avere nella sua flotta alcuni aliante d'epoca a fianco di quelli moderni.

Il nostro obiettivo è che queste macchine vengano utilizzate normalmente, come del resto avviene in alcuni importanti centri di volo a vela esteri.

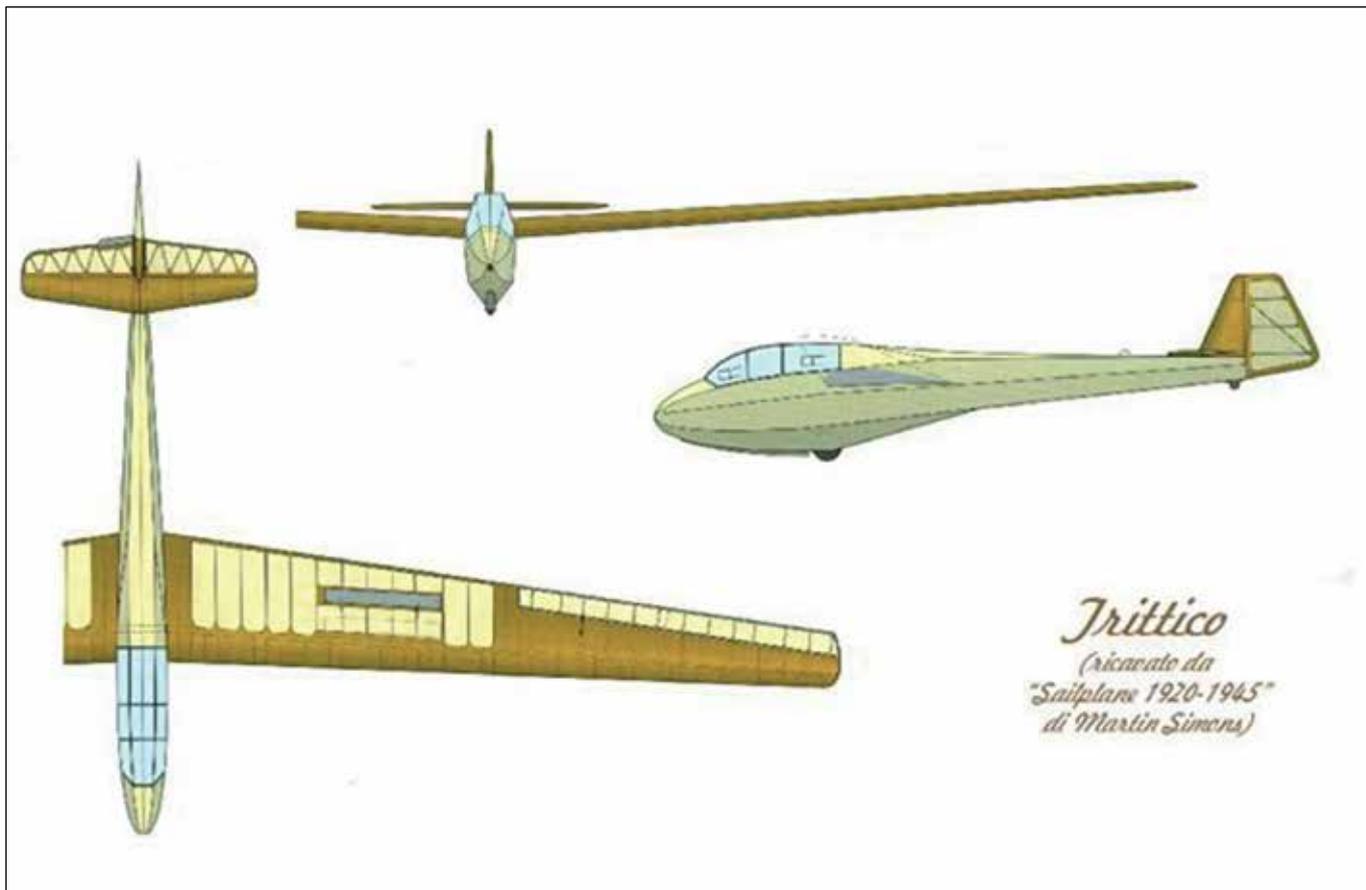
Gli amici del GAE sono intenzionati a rendere più visibile la propria attività organizzando anche incontri di volo, o semplicemente portando in linea frequentemente i due aliante d'epoca biposto consentendo a piloti e passeggeri di effettuare dei bei voli. ■



Urendo



Zoegling



Le caratteristiche tecniche del Bergfalke II:

Progetto	Scheibe
Anno di progettazione e 1° volo	1955
Esemplari costruiti	circa 300
Anno di costruzione I-EVAM	1964
Apertura alare	16,60 m
Lunghezza	8,00 m
Superficie alare	17,70 mq
Allungamento	15,57
Massa a vuoto	250 kg
Carico alare	24,8 kg/mq
Efficienza massima	28:1 a 80 km/h
Velocità di discesa	0,72 m/s a 72 km/h
Velocità da non superare	160 km/h
Limiti fattore di carico	+4g / -2g



Con la sua abilità artistica Ettore Schioppa, pilota e sponsorizzatore del Bergfalke, sotto le feste Natalizie ha "prenotato" l'I-EVAM per una rappresentazione tipica di questo periodo.

Paracadute d'emergenza per il volo a vela

Com'è fatto, come va trattato, come si usa.



Matteo Negri, migliaia di salti in paracadute e piegatore certificato

“Sapere come è fatta e come funziona una cosa non serve necessariamente ad intervenire per ripararla quando capita un inconveniente; ma semplicemente ad usarla meglio, per ottimizzare i risultati ed evitare di provocare danni.”

Questa frase che da giovanissimo mi ha illuminato, non l'ha pronunciata né un grande scienziato, né un famoso filosofo ma un esperto istruttore di teoria in una lezione di scuola guida che stavo frequentando per ottenere la patente della

moto quando avevo 16 anni. È una considerazione apparentemente talmente banale da sembrare scontata ma...

I nostri paracadute

Chiedendo informazioni ai piloti più esperti, invece di avere risposte esaurienti, vista la mia esperienza come paracadutista, ricevevo a mia volta altre domande. Da qui il sospetto che, contrariamente a qualsiasi altro componente dell'aliante, contrariamente

a qualsiasi aspetto atmosferico, forse, quest'oggetto, non fosse così conosciuto. In effetti, un po' per scaramanzia, viene considerato principalmente un cuscino; si pensa o si spera che non debba mai servire ad altro, solo chi è stato costretto a “collaudarlo”, forse, vi si imbraga in maniera diversa. Una cosa molto positiva che ho percepito nettamente è stata la curiosità e la voglia di sapere, che si celavano subito dietro il primo atteggiamento di “indifferenza scaramantica”.

Siamo fortunati ad avere come ripiegatore di fiducia un grande paracadutista, Matteo Negri, con migliaia di lanci ("salti" in gergo parà) all'attivo, pilota tandem, istruttore e ripiegatore certificato. Non è stato difficile convincerlo a darci disponibilità per una lezione sul maneggio, funzionamento ed utilizzo del materiale di emergenza e non è stato difficile neppure convincere i piloti a parteciparvi numerosi. La serata è stata certamente interessante, coinvolgente e divertente, sono stati anche aperti due paracadute con differenti caratteristiche per mostrarne la sequenza di apertura.

Dovendo fare un sunto del briefing possiamo dividere le informazioni in tre punti principali:

- cura del materiale (controlli quotidiani, imbrago e manutenzione ordinaria obbligatoria);
- funzionamento del materiale (apertura e dispiegamento);
- utilizzo corretto (manovra di apertura ed atterraggio).

Maneggio

Apprendo i materiali, uno con calotta tonda e uno con la velatura rettangolare a profilo alare, è stato facile mostrare il perché di alcune raccomandazioni riguardo il maneggio. Quando si devono trasportare a mano è bene assicurarsi di afferrare gli spallacci e non le bretelle della velatura.

Sono quasi tutti dotati di "patelle" assicurate con velcro che coprono le bretelle, ma alcuni invece ne sono sprovvisti e presentano le bretelle ben in vista; occhio a non afferrarle perché è vero che si possono facilmente infilare nuovamente nella sacca ma intanto, le funicelle che non si vedono perché rimangono dentro, saranno irrimediabilmente andate "a spasso" con il pericolo formare dei nodi.



Matteo mostra "al rallentatore" come fuoriesce la calotta durante un lancio d'emergenza

Mai "strapazzarlo" troppo, specialmente non farlo flettere o torcere sulla lunghezza; questo potrebbe accadere nel tentativo di infilarlo di forza in uno spazio angusto, magari il bagagliaio di un'auto, oppure appoggiandolo su un gradino o in mezzo ad altri oggetti.

La sollecitazione potrebbe far spostare gli spinotti di chiusura.

Buona abitudine è quella di sbragarsi riagganciando immediatamente i moschettoni dei cosciali.

Spezzoni "vaganti" potrebbero infilarsi nella maniglia e, al momento di imbragarsi nuovamente, l'afferrare i nastri potrebbe significare anche tirare, di conseguenza, l'apertura con fuoriuscita dell'estrattore a molla o comunque lo spostamento degli spinotti. Se munito di maniglia e cavo metallico (sono ben visibili!) controllare che il cavetto abbia sufficiente gioco nella maniglia stessa in modo da assorbire i naturali movimenti dovuti al maneggio; in caso contrario preoccuparsi, perché significa che gli spinotti sono probabilmente stati spostati ed ulteriori movimenti potrebbero provocarne l'apertura. Sul libro di testo per i piloti scritto da Bergomi, viene ricordato di controllare la presenza del sigillo e lo stato degli spinotti di chiusura: sì, ma come? Apprendo, senza paura, le patelle di protezione sul dorso, che poi si possono richiudere senza problemi, comunemente si tratta di agire su delle chiusure a velcro. Purtroppo ogni modello è diverso e ci si deve necessariamente informare preventivamente su come agire, ma questo controllo è importante per essere certi che siano al loro posto.



A capo del tavolo, un socio indossa il paracadute e ha tirato la maniglia. Una piccola vela esce con una molla, quindi nel flusso d'aria trascina con sé tutta la calotta



Semplici elastici in lattice mantengono in ordine i fasci di cordini, raccolti in gruppi. Vanno sostituiti regolarmente

Un'errata manovra potrebbe averli parzialmente spostati e potrebbero continuare a chiudere solo per una loro piccola porzione, a quel punto i normali movimenti del pilota sul seggiolino o il normale corretto maneggio, potrebbe provocarne il definitivo sgancio con l'uscita involontaria del pilotino.

La maniglia dovrebbe rimanere sempre al suo posto, nel caso non lo fosse va riposizionata correttamente facendo fare il giusto "giro" al cavo o nastro di trazione! Osservando, è sempre ben chiaro, se il tragitto del cavo è corretto o se invece fa percorsi tortuosi che potrebbero impedirne il funzionamento. Nel dubbio riporre il materiale e sostituirlo!

Per quanto riguarda la manutenzione, una sacca sporca può essere lavata solo dal ripiegatore in laboratorio, certamente non in lavatrice dalla mamma o dalla moglie! Il massimo che possiamo fare da noi è dare una spazzolata superficiale per togliere eventuali tracce di sporco grossolano quali fango ecc.

Sbalzi di temperatura e ambienti umidi portano alla nascita di cicli ripetuti di condensazione, che si annida fin nelle pieghe più profonde della calotta; l'esposizione a temperature elevate, o al sole diretto, comporta la perdita di elasticità e struttura degli elastici di gomma che tengono ordinati i cordini, che possono cedere o persino squagliarsi. Non è quindi pratica corretta quella di tenere il paracadute in abitacolo durante notti e giorni, al parcheggio o nel rimorchio; meglio conservarli in un locale asciutto e temperato.

Ripiegamento periodico

I ripiegamenti sono obbligatori ogni 180 giorni. Un paracadute per uso strettamente personale, stante la sospensione dell'attività nel periodo invernale, potrebbe al limite essere ripiegato solo una volta l'anno, ma ciò non viene certamente raccomandato. Durante la procedura di manutenzione, il materiale viene tenuto aperto, spiegato per 24 ore in modo da far distende-



I due fasci di funi escono dagli spallacci del paracadute

re le fibre ed eliminare le vecchie pieghe... insomma, lo si resetta! Dopo un minuzioso controllo di tutte le sue parti, viene ripiegato sostituendo i materiali deteriorati, prevalentemente elastici che tengono "in chiaro", cioè ben raccolte e "belle libere", le funicelle. Saltare i ripiegamenti significa rischiare, per esempio, che questi elastici col tempo si seccino non svolgendo più il loro compito, oppure si fondano incollando tra loro le funicelle; il risultato, nel peggiore dei casi, si chiama "fiamma" ovvero il materiale che fuoriesce dalla sacca ma che non riesce a spiegarsi risultando del tutto inutile.



La molla che espelle il piccolo "pilota"

Apertura

La fase di apertura e spiegamento del paracadute è stata quella probabilmente più attesa proprio per vedere che cosa c'è dentro a quello strano zaino e perché è così affidabile. È poco utile descriverla a parole, potrei riempire pagine per fare un lavoro minuzioso ma non servirebbe a nulla, bisogna vederla.

La cosa importante da sapere è che tirando la maniglia liberiamo dei fermi che permettono ad un piccolo paracadute tondo chiamato "pilotino estrattore" di uscire dalla sacca ed allontanarsi dal nostro corpo grazie ad una molla a spirale piuttosto grossa montata all'interno del pilotino stesso.

Il pilotino fa attrito con l'aria e possiamo immaginare che ci si ancori del tutto, permettendo al materiale all'interno della sacca, grazie alla nostra caduta, di uscire. Viene disteso ordinatamente grazie agli elastici di cui abbiamo parlato poc'anzi, che garantiscono la giusta scansione delle varie fasi. Una volta tutto disteso, la vela comincia a prendere aria e a spiegarsi facendo man mano sempre più attrito fino a completare l'apertura. Il tutto dura pochi secondi e, a seconda del materiale, del peso del pilota ecc, si completa in circa 40-70 metri di caduta verticale.

Consiglio chi possiede un paracadute personale, di chiedere al proprio ripiegatore di permettergli di aprirlo al momento della consegna per il ripiegamento periodico. La prima volta, almeno, per vedere come funziona, tutte le altre successive per simulare la manovra di apertura in modo di avere un'idea della posizione, dello sforzo da applicare, dell'ampiezza del gesto necessario... Tutte cose che vale la pena provare per "farsi un'idea".



Due sottili perni trattengono il cordino attraverso due asole. Tirando la maniglia, i perni si sfilano dalle asole e la molla viene rilasciata

Il salto

L'ultimo importante punto che si è trattato è stata proprio la manovra di apertura una volta abbandonato il velivolo. Si può intervenire sul sistema di apertura in svariati modi, quello consigliato da Matteo consiste nell'afferrare la maniglia con la mano più vicina e tirarla verso l'esterno distendendo completamente il braccio, contemporaneamente fare la stessa cosa

con la mano opposta in modo da compiere un gesto simmetrico allo scopo di ottenere una certa stabilità nel flusso d'aria durante la caduta, riducendo la tendenza ad "andare a rotoli".

In pratica si imita la posizione ad "angelo" utilizzata agli albori del paracadutismo militare. Le braccia aperte e un po' in avanti, le gambe leggermente divaricate con le ginocchia piegate e quindi i piedi di rivolti verso l'alto;



La calotta dei sistemi a vela rettangolare (sterzabile) è contenuta in una sacca grigia



la pancia curvata all'infuori (è questa la posizione in cui è più facile stabilizzare l'assetto di caduta). In ogni caso va notato che la caduta libera durerà solo pochi secondi, dopo aver tirato la maniglia. Un movimento asimmetrico delle braccia, invece, ci imprimerebbe delle rotazioni che si trasferirebbero al fascio funicolare.

Atterraggio

Con paracadute emisferico, “tondo”, in prossimità del terreno, una ventina di metri, aspettare l'impatto a piedi ben uniti, ginocchia appena leggermente flesse e gambe protese nella direzione di caduta, muscolatura in tensione, testa bassa con il mento verso il petto ma mantenendo lo sguardo sull'obiettivo. Pensare di dover “contrastare” il suolo.

All'impatto le gambe leggermente flesse garantiranno il giusto assorbimento dell'energia, la tensione della muscolatura eviterà il cosiddetto effetto “mozzarella” consentendo, però, allo stesso tempo, di ammortizzare l'urto. Dopo la “botta”, conservando la tensione muscolare, lasciarsi cadere sul gluteo per terminare l'atterraggio a terra, la testa bassa con il mento al petto eviterà di sbatterla all'indietro

Con paracadute a profilo alare, potendolo gestire

come una qualsiasi ala, lavorando bene con i comandi, è possibile atterrare controvento e frenare eseguendo la flare come con gli aeromobili. Aspettando l'impatto la posizione adatta è comunque sempre la stessa precedentemente descritta per l'atterraggio con paracadute emisferico, con piedi uniti, gambe leggermente flesse e muscolatura in tensione.

Teniamo presente che la prima volta che pilotiamo una nuova ala potremmo non eseguire l'atterraggio alla perfezione.

Un'altra cosa da considerare è che per qualsiasi motivo potremmo anche “decidere” di non toccare i comandi, in questo caso la vela viaggia ad una velocità minima poiché viene ripiegata in posizione “frenata” per garantire comunque che i parametri di atterraggio rimangano in sicurezza, ma non garantisce di arrivare in una zona adatta.

Si è anche accennato ad atterraggi particolari, le possibilità sono veramente molte e non è possibile né opportuno stare ad approfondirle, una cosa importante la si può però dire: nel caso ci si renda conto che appena atterrati sarà il caso di liberarsi rapidamente del materiale, per esempio per atterraggi su specchi d'acqua, è lecito, in prossimità del contatto, prepararsi allentando il pettorale, ma attenzione, senza mai aprirlo del tutto, perché vorrebbe dire uscire dall'imbrago.



La sacca che contiene la vela rettangolare

Prestare attenzione, in generale a tutta la vestizione del paracadute, e in particolare alla corretta chiusura del pettorale e del corretto “giro” del nastro nella maglia autobloccante. Ricordate: pettorale aperto significa uscire dall'imbrago!

Chiaramente questo scritto non è una lezione, solo il racconto di un'interessante e divertente serata passata all'ACAO.

Non vuole e non deve essere esaustiva, se le cose non sono ancora chiare e vi son rimasti dubbi, è giusto così. Le risposte le potrete avere da persone qualificate quali i vostri istruttori e/o i vostri ripiegatori specializzati. Conoscere per sapere ed usare meglio, ma anche mostrare e discutere per far nascere nuove domande e la necessità di approfondimento, fa parte della Sicurezza Volo.

Grazie a Matteo Negri per il briefing, al Consiglio, al Presidente ed ai responsabili del Club, alla Sicurezza Volo ACAO, nonché al nostro Direttore per la disponibilità, addirittura entusiasmo, con il quale hanno accolto e favorito l'iniziativa fornendo disponibilità di tempo e mezzi.

A tutti gli Amici Piloti per la partecipazione attiva ed ad Aldo e tutto il CSVVA per l'ospitalità tra queste pagine. ■



Il momento del lancio della molla



La posizione da tenere durante la caduta libera (pancia in fuori, arti stesi e aperti per stabilizzare)



La posizione di atterraggio (mani sulle maniglie e ginocchia leggermente flesse con muscoli tesi)



1st International Vintage Glider Meeting Vittorio Bonomi

1^o Raduno Internazionale di Alianti d'Epoca



Allievo Cantù



Comune di Alzate Brianza



Aeroclub Volovelistico Lariano

From 16th to 24th May 2014
Dal 16 al 24 Maggio 2014

Aeroclub Volovelistico Lariano
Aeroporto Giancarlo Maestri
Alzate Brianza (Como) Italy
info: www.avl.it

Enemonzo: raduno e opere



La domanda di autorizzazione per i lavori

Grandi progetti di miglioramento sono stati intrapresi nei mesi scorsi. Innanzitutto sono stati spianati circa 500 mq per raccordare la partenza sulla pista 09. Grazie a questo intervento sarà possibile arretrare l'area di decollo permettendo la partenza anche dal pianoro rialzato usato fino ad ora solo per allineare gli aerei prima del decollo. L'arretramento del punto d'inizio corsa è reso possibile dal materiale di riempimento che ha addolcito l'angolo con la sottostante pista. Si tratta di circa 50 metri di corsa in più che, essendo tra l'altro in discesa, ci consentiranno maggiore sicurezza staccando prima dalla pista, oltre a permetterci di volare con peso al decollo superiore. Ringraziamo il sindaco Iussa, la ditta Boria Luigino e il socio Lorenzo che ha seguito i lavori. Oltre alla Forestale, finanziatrice e autorizzatrice!

La seconda fase dell'intervento, grazie ai contributi ottenuti con il finanziamento europeo "Euro leader", ci



Al lavoro sull'estensione pista

consentirà di eseguire i seguenti importanti lavori relativi alla sicurezza dell'aviosuperficie: prima di tutto la realizzazione di una pista secondaria d'emergenza di 300 x 80 metro, a Sud-Est della testata finale 27, con orientamento di circa 100°; la riduzione dei repellenti a metà e fine pista; la collocazione di tubi per l'acqua derivante dal depuratore; il taglio di alcuni alberi sul lato Sud.

La guida ai fuoricampo

Solo l'area più prossima ad Enemonzo è oggetto della mini-guida pubblicata sul sito del club <http://www.cvne.it/> L'area dove sorge l'aeroporto di Enemonzo è sostanzialmente alpina, con un'orografia piuttosto articolata, dorsali e vallate difficili da riconoscere per i nuovi piloti o per gli ospiti. Nonostante l'apparenza, l'atterrabilità è sempre garantita (con le dovute quote) da un sistema di aeroporti e aviosuperfici che consentono di pianificare i voli in assoluta sicurezza. In ambiente alpino è sempre doveroso considerare gli alternati selezionandoli solo tra gli aeroporti o i fuoricampo più facili e sicuri. Tutta l'area alpina della vicina Carinzia, la val Pusteria, la zona a Nord dei Tauri (per chi riesce ad arrivarci...) è formata da ampie vallate con valide possibilità di atterraggio, in aeroporti e in ottimi campi segnalati. La situazione diventa delicata in pratica solo nella vicina area dolomitica, dove i pochi riferimenti a fuoricampo da considerare in situazioni di emergenza sono separati tra loro da ampie aree assolutamente inatterrabili, vallate strette praticamente senza fondovalle. Anche la val Venosta (ampia vallata verso la Svizzera a Ovest di Merano) è completamente inatterrabile, a causa dei frutteti che occupano ogni angolo di terra coltivabile. L'area attorno al nostro aeroporto normalmente non richiede pianificazione di voli con l'appoggio di fuoricampo, tuttavia vista la variabilità delle condizioni meteo in giornate ad alta instabilità, la possibilità di non valutare correttamente eventuali sottovento dovuti all'ingresso di venti da Nord piuttosto frequenti in zona, è necessario conoscere alcuni riferimenti da usare solo in condizioni di emergenza. In particolare, rientrando dalle Dolomiti, dalla val Pusteria o dalle vallate della Carinzia magari a tarda sera, oppure in condizioni marginali o degenerate, si potrebbero creare le situazioni di potenziale pericolo. In queste situazioni il pilota potrebbe essere tentato di non rispettare i coni di sicurezza sugli aeroporti pur di provare il rientro a Enemonzo. In questi casi i fuoricampo esistenti vanno assolutamente conosciuti con un sopralluogo personale, nella consapevolezza che non esistono praticamente aree atterrabili al di fuori di quelle segnalate.

Raduno di Primavera 2014

Cari Amici Volovelisti, anche quest'anno vi aspettiamo numerosi ad Enemonzo dal 1° al 4 maggio 2014 per quattro giornate di volo. Per garantire una rapida linea di decollo, saranno presenti 3 traini: il PA-18, il motoalante Super Dimona e il Maule o l'Husky. Speriamo di avere fortuna con la meteo come l'anno scorso. L'or-

ganizzazione è a cura del CVNE, Centro volovelistico del Nord-Est di Enemonzo, insieme al Comprensorio Alpi Orientali CVAO.

La quota di partecipazione è contenutissima, pari a soli 30 Euro. Sarà fornita assistenza meteo. Inviata al più presto le vostre iscrizioni a Raffaello Del Moro, raffaellodm@yahoo.it

Lucidate le ali e... non mancate! ■



**1-4
Maggio
2014**

Raduno di primavera a Enemonzo 4 giornate di volo, incontri e amicizia

Cari Amici Volovelisti, anche quest'anno vi aspettiamo numerosi ad Enemonzo il 1, 2, 3, e 4 maggio 2014 per quattro giornate di volo. Per garantire una rapida linea di volo, saranno presenti 3 traini: il PA18, il superdimona e o il Maule o l'Husky. Speriamo di avere fortuna con la meteo come l'anno scorso. Lucidate le ali e...non mancate!

Programma del raduno

Come aderire:

manda una mail a raffaellodm@yahoo.it indicando le tue preferenze. Se vieni con un alante biposto è necessario avvertirci per organizzare i traini al meglio.

L'invito è rivolto a tutti gli appassionati di volo dell'area CVAO e ai simpatizzanti.

E' prevista l'effettuazione di un servizio meteo.

Preghiamo tutti i piloti interessati di farci avere l'adesione quanto prima, al fine di poter organizzare al meglio l'evento.

Logistica & libagioni

Cene e pernottamento sono a carico dei partecipanti. Siamo disponibili a segnalarvi alloggi agrituristici, pensioni e alberghi in zona.

Quota per l'adesione

per coprire le spese ogni pilota dovrà versare l'importo di 30 euro

Info

Raffaello Del Moro
raffaellodm@yahoo.it
+39 335 8187421

Mercoledì 30 Aprile ore 18

- accoglienza primi arrivi
- dalle ore 20.00 cena al ristorante sull'aviosuperficie

Giovedì 1 Maggio

- Ore 9.00 briefing e registrazione piloti partecipanti.
- Ore 10.00 inizio decolli (l'orario può variare in funzione delle condizioni meteo)
- Ore 18.00 sistemazione alianti
- Ore 20.00 cena in ristorante della zona

Venerdì 2 Maggio

- Ore 9.00 briefing
- Ore 10.00 inizio decolli (l'orario può variare in funzione delle condizioni meteo)
- Ore 18.00 sistemazione alianti
- Ore 20.00 cena in ristorante della zona

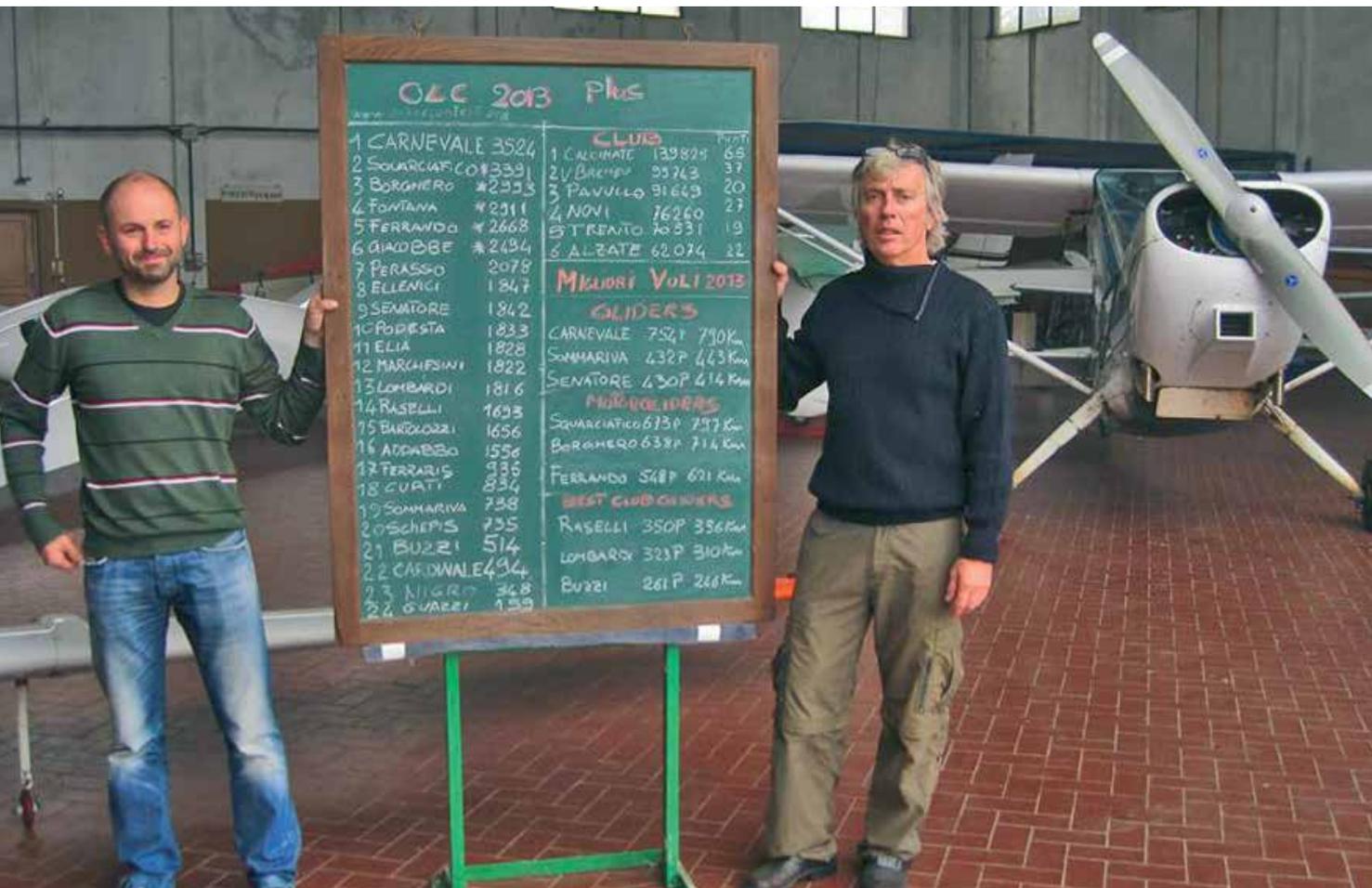
Sabato 3 Maggio

- Ore 9.00 briefing
- Ore 10.00 inizio decolli (l'orario può variare in funzione delle condizioni meteo)
- Ore 18.00 sistemazione alianti
- Ore 20.00 cena "ufficiale" al ristorante "Privilegio" sull'aviosuperficie

Domenica 4 Maggio

- Ore 9.00 briefing
- Ore 10.00 inizio decolli (l'orario può variare in funzione delle condizioni meteo)
- Dalle ore 16.00 sistemazione alianti Saluti e partenze

La lavagna per l'OLC a Novi Ligure



Una semplice ma simpatica lavagna ha dato grande impulso al volo sportivo a Novi. Classifiche separate per alianti puri o motorizzati, e per chi usa gli alianti della flotta sociale

Non tutti conoscevano l'OLC nel mio club. La possibilità di avere una classifica gratuita e costante nel tempo mi ha convinto che i soci si sarebbero divertiti a partecipare. Così è stato: dai neobrevettati ai piloti, tutti si sono dati da fare per migliorare le proprie prestazioni. Un risultato imprevisto nella dimensione e nella qualità. La lotta a tutti i livelli di classifica è stata combattuta vivacemente, con gli ultimi voli di stagione dove la determinazione di migliorarsi ha conosciuto livelli mai visti prima. Tutto questo è merito sempli-

cemente della mitica lavagna, dove ogni giovedì prima dell'aperitivo si trascrive la classifica OLC dell'ASD Novi. Si evidenziano i tre voli migliori della settimana divisi in tre categorie: "glider", "motorglider" e "glider del club", riservata ai voli effettuati su alianti appartenenti alla flotta sociale. Livelli diversi, ma ognuno trova la sua visibilità e... la sua gloria. Tutti per varie casualità hanno avuto la possibilità di primeggiare. I piloti se le sono suonate di santa ragione con risultati sorprendenti.

Nella lavagna si inserisce anche la classifica degli altri club. Il totale dei chilometri volati si è moltiplicato, così il nostro club ha potuto lottare a lungo per una buona posizione in classifica per gruppi: abbiamo mantenuto il terzo posto fino ad agosto, poi abbiamo ceduto a Pavullo, finendo quarti. Comunque un risultato impensabile un anno prima.

Grande entusiasmo nella vita di club, sano agonismo vissuto come si dovrebbe, pressione solo per chi la vuole e... vero sport per tutti. A fine anno premiazione con medaglie autofinanziate.

Piccolo versamento di cinque euro a testa, premiati i primi tre assoluti e i primi tre di ogni categoria. Abbiamo distribuito delle pergamene

a tutti con i punti conseguiti nella stagione, unita a una spilla ricordo dei tre gabbiani del volo a vela. Con cinque euro, mica male!

Tutti contenti ed è già il 2014 e si ricomincia.

Risultati: più chilometri fatti nel club, possibilità di parametrare il rendimento personale di anno in anno, meno soci che sbadigliano nei voli locali, rivalità sana e stimolante a tutti i livelli.

Per non avere problemi basta replicare fedelmente le classifiche di OLC. Non fare deroghe di nessun tipo e non farsi prendere da voglia di regole diverse o modificate. Se il pilota è scontento, protesti con OLC. Provate, con poco sforzo otterrete divertimento e continuità nel vostro club. ■



Hangar pittoresco e vivace, come le cene in compagnia

*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. 035-628011

Ho volato sull'aereo di mio nonno!

*De Havilland Puss Moth
Rarissimi gli esemplari volanti
Il restauro dell'aereo appartenuto al nonno*



Tim Williams porta il suo Puss Moth fuori dall'hangar

Beh, non esattamente l'aereo del nonno, ma quasi. Anzi, stesso modello ma ancora più vecchio. Dopo aver aspettato per più di un anno il week-end giusto per andarci con moglie e figli (maschi), mi sono stufato e ieri sono andato a trovare Tim Williams che sta restaurando l'I-FOGL, il De Havilland Puss Moth del nonno Antonio, che il Museo della Scienza e della Tecnica di Milano, cui era stato donato negli Anni Cinquanta, aveva mandato in malora abbandonandolo in una cascina a Gallarate. Tim abita con la moglie Penny a 90 minuti da Londra. Denford Manor è una bella casa lungo una strada oggi trafficata, ma che 40 anni fa lui attraversava in rullaggio con l'aereo per risalire

il prato da cui decolla. Accanto alla casa, nelle vecchie stalle vi sono i laboratori di un'azienda che ripara aerei d'epoca con cui Tim collabora ogni tanto. In un capannone separato c'è un ampio locale in cui restaura l'I-FOGL. Quando arrivo, Tim è appena tornato da un fly-by ad una manifestazione dove si è recato col suo Puss Moth e, come previsto, ripartiamo subito per andare a provarlo. A mezzo chilometro da casa sua ha un piccolo hangar davanti al quale ci appare l'aereo. Più piccolo di come lo immaginassi (ma attenzione alla foto, Tim è un gigante). Il suo Puss Moth è del 1930, costruito quindi un centinaio di esemplari e un paio d'anni prima dell'I-FOGL.

La particolarità dell'aereo è di essere stato in pratica il primo "velivolo per gentlemen". Carlinga chiusa e riscaldata, funzionalità semplice, affidabilità, largo raggio di azione, monoplano ad ala alta, aerodinamicamente fine e quindi veloce. Per questo si diffuse molto e raggiunse allora moltissimi primati mondiali. Tra questi, la seconda traversata dell'Atlantico da Ovest e la prima assoluta dall'Europa verso l'America.

Mi fa accomodare sul sedile posteriore, purtroppo sprovvisto di cloche e pedaliera. Le cinture di sicurezza mi fissano in modo molto incerto al piccolo seggiolino. Nessun giro d'ispezione, apertura dei serbatoi, blocco dei freni, tre manate robuste all'elica e il moto-

re Gipsy comincia a girare con un bel rumore tranquillo. È un 6.250 cc che sviluppa un centinaio di cavalli e frulla in crociera a 1.800 giri: di tutto riposo a vantaggio dell'affidabilità. Trotterelliamo su per il campo. Il vento, non pochissimo, è al traverso per un decollo in discesa. Mentre giriamo per allinearci al decollo una coppia di fagiani si allontana senza fretta verso la siepe a pochi metri dall'ala sinistra, abituati alla scena, pare. La corsa per il decollo in un campo per niente preparato ha qualche sobbalzo. Niente in confronto alla vivacità dell'aria a metà pomeriggio. La salita è più decisa di come me l'aspettassi, mentre la reazione alle termiche è più brutale che in aliante o motoalante, dove l'allungamento delle ali attutisce le acce-



Al lavoro sulle parti del Puss Moth recuperato in Italia

lerazioni verticali. Passiamo sopra un costone collinare sul quale c'è un club di volo a vela. Poi superiamo l'inversione termica, direi a meno di 500 metri di quota, e l'aria diventa subito tranquilla.



L'ala scoperta mostra tutta la sua età e i maltrattamenti subiti



Vista su Highclere Castle, dove viene girata la serie TV Downton Abbey

Giriamo per la campagna inglese, punteggiata da ville e parchi di incredibile bellezza costruite coi soldi delle fortune fatte nei commerci con l'India oltre due secoli fa. Tra queste anche quella in cui viene girata la serie televisiva Downton Abbey: Highclere Castle, di cui avevamo conosciuto il proprietario, George, ottavo conte di Carnarvon, compagno di studi d'un amico comune.

Navigazione a vista, ma moderno GPS che copre sul cruscotto uno dei primi giroscopi, comunque tutt'ora funzionante. Nessuna formalità per il volo. Decollati da un campo qualsiasi, senza annunciarci a nessuno e anche per aria non comunichiamo con nessuno. Tim è fiero della libertà aeronautica di cui ancora si gode in Inghilterra. Col suo Puss Moth è andato fino in Australia, sponsorizzato dalla British Airways. Che però, dato l'aspetto vetusto dell'aereo, non ha voluto scrivere BA sulla carlinga, preferendo un più anonimo

"British Heritage". Tim ha collezionato più di 1.800 ore di volo su Puss Moth ed ha appena rimesso il motore a zero ore. Il suo esemplare era stato regalato, nuovo, per il 23esimo compleanno a una figlia Vanderbilt (che aveva già ricevuto un biplano Tiger Moth per il 21esimo...), poi finì ad un Marajà, poi... Ora Tim ne sta scrivendo la storia.

All'atterraggio, a soli 55 nodi, Tim si aiuta a scendere coi freni aerodinamici: i montanti degli ammortizzatori del carrello vengono ruotati di traverso al flusso dell'aria. Sistema ingegnoso che replica la resistenza all'aria opposta dai tiranti dei meno efficienti biplani dell'epoca sui quali i piloti si erano però abituati a calibrare l'angolo di discesa. Fermi in poche decine di metri, rulliamo fin davanti all'hangar dove Tim ruota l'aereo con molta facilità aiutato dai freni sulle ruote, comandati indipendentemente premendo oltre il fine corsa della pedaliera. Incredibilmente, in due minuti e senza fatica, Tim

ripiega le ali all'indietro per l'hangaraggio di fianco al suo biplano Tiger Moth. Non ha dovuto staccare nessun comando dato che, curiosamente e contrariamente a tutti gli alianti che conosco, i comandi sono a cavi in guida flessibile (come le biciclette) invece che ad aste.

Il motore Gipsy parte con tre manate sull'elica e frulla a 1.800 giri in crociera





Primo velivolo per gentlemen, con cabina chiusa e riscaldata

Prendiamo il tè e una torta di carote con sua moglie Penny. Apprezzano le due bottiglie di Barbera Isabella che ho portato. Parliamo della “Gavazzeria”, gli racconto di Antonella che mi ha tirato fuori dal lago a Morcote dov’ero ammarato, dei campionati con Marco Gavazzi e, pensando ai comandi del Puss Moth, della volta che a momenti mi devo buttare per colpa della ritenuta del cavo della pedaliera (racconto apparso su VaV: il pomolo grigio di regolazione dei pedali, caduto proprio nel vano della cloche bloccandone l’escursione verso l’avanti, a causa della mancanza della cuffia di protezione in tessuto, N.d.R).

Loro mi raccontano dei soggiorni a Venezia, delle decine di Vogalonga completate. Tim infatti costruisce e restaura imbarcazioni tipiche della laguna veneta: è anche un maestro d’ascia straordinario. Sono fieri dell’esibizione sul Tamigi per le celebrazioni del Giubileo della Regina l’anno scorso, anche se hanno preso molto freddo e molta acqua.

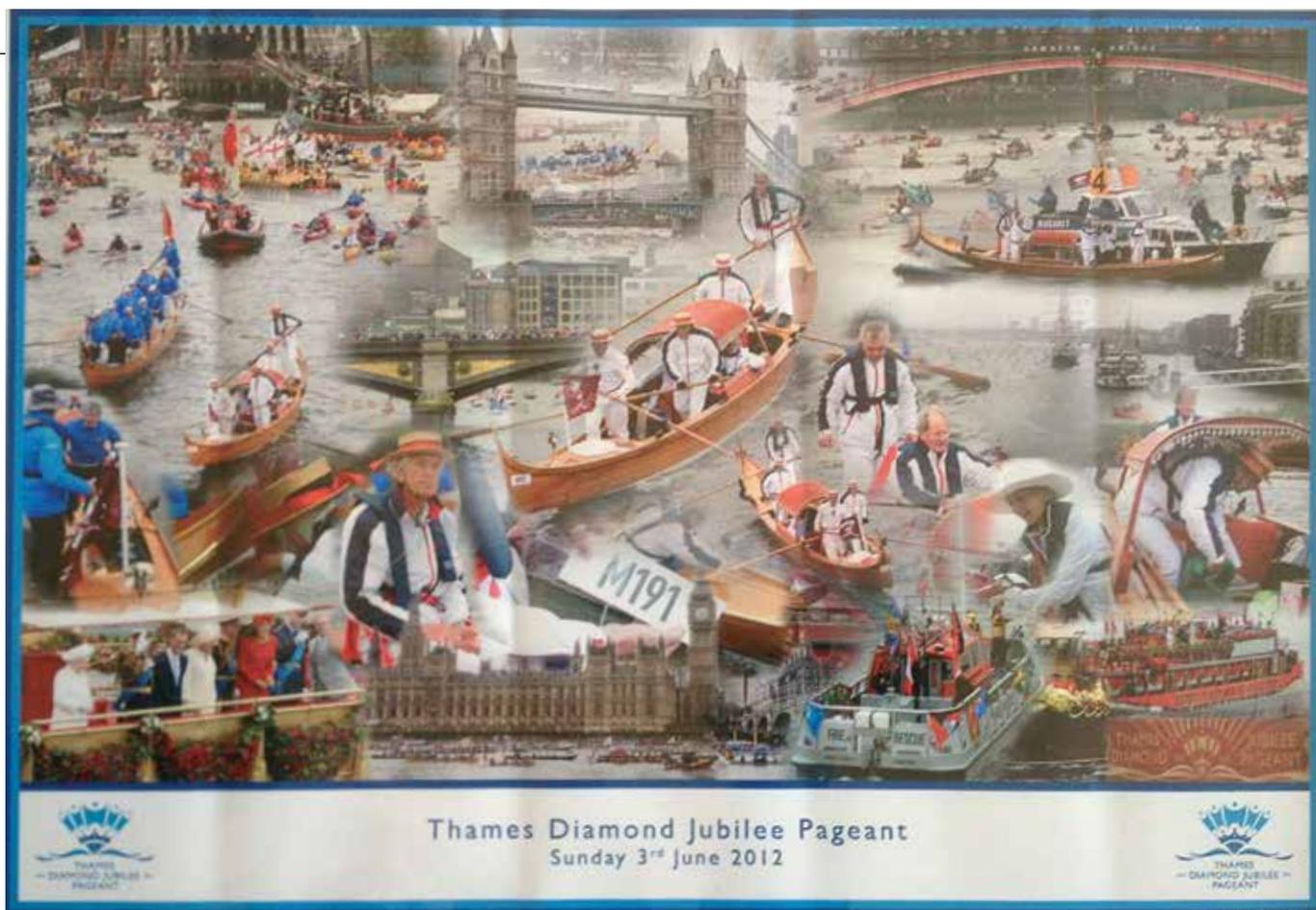
Mi raccontano del brevetto della figlia, ottenuto a 21 anni in due settimane con un amico istruttore volando col Tiger Moth da un campo militare dismesso. Ora sta ad Oxford e purtroppo il nipote non pare interessato al volo. Racconta di quando ha deciso di scrivere a mio papà per dirgli, pensandolo proprietario del Puss Moth, che faceva parte di un club molto esclusivo: ne sopravvivono 11 esemplari, di cui solo 3 volanti.

Prendiamo il tè e una torta di carote con sua moglie Penny. Apprezzano le due bottiglie di Barbera Isabella che ho portato. Parliamo della “Gavazzeria”, gli racconto di Antonella che mi ha tirato fuori dal lago a Morcote dov’ero ammarato, dei campionati con Marco Gavazzi e, pensando ai comandi del Puss Moth, della volta che a momenti mi devo buttare per colpa della ritenuta del cavo della pedaliera (racconto apparso su VaV: il pomolo grigio di regolazione dei pedali, caduto proprio nel vano della cloche bloccandone l’escursione verso l’avanti, a causa della mancanza della cuffia di protezione in tessuto, N.d.R). Loro mi raccontano dei soggiorni a Venezia, delle decine di Vogalonga completate. Tim infatti costruisce e restaura imbarcazioni tipiche della laguna veneta: è anche un maestro d’ascia straordinario. Sono fieri dell’esibizione sul Tamigi per le celebrazioni del Giubileo della Regina l’anno scorso, anche se hanno preso molto freddo e molta acqua. Mi raccontano del brevetto della figlia, ottenuto a 21 anni in due settimane con un amico istruttore volando col Tiger Moth da un campo militare dismesso. Ora sta ad Oxford e purtroppo il nipote non pare interessato al volo. Racconta di quando ha deciso di scrivere a mio papà per dirgli, pensandolo proprietario del Puss Moth, che faceva parte di un club molto esclusivo: ne sopravvivono 11 esemplari, di cui solo 3 volanti.

Ma è giunta l’ora di andare a veder l’I-FOGL perché devo tornare a Londra per una cena con l’ambasciatore italiano di fresca nomina. Il comodo laboratorio dove Tim lavora da quasi due anni sull’aereo ha un cartello all’ingresso che tradisce la passione per l’Italia ed un dominio della lingua ancora leggermente imperfetto.



Tim Williams accanto all’esemplare del 1930



Tim è maestro d'ascia e ricostruisce gondole veneziane e imbarcazioni per il Tamigi

La moglie dice che il locale è troppo confortevole e caldo e lui ci sparisce per giorni, soprattutto in inverno.

Ed ecco il 'nostro' aereo. Che impressione! L'ala scoperta mostra tutta la sua età e i segni dei maltrattamenti subiti. La carlinga è parzialmente smontata, il motore rimosso. Tutti i pezzi riposano su ordinati scaffali. La cura per i particolari di TW è maniacale. Ha scoperto che il seggiolino posteriore aveva, sotto al cuoio, un cuscino gonfiabile, ed è riuscito a farne rifare uno uguale. Tutte le viti originali sono state rimosse, disossidate, protette e rimesse. Ad ogni passo concluso del lavoro, convoca un suo amico ispettore che ne certifica il risultato in modo che, se l'aereo fosse re-immatricolato in Inghilterra, sarebbe addirittura possibile ottenerne il certificato di navigabilità. Dietro alla fusoliera tiene le parti già ultimate: un'ala in attesa della verniciatura argentea

definitiva, i piani di coda, il timone, riportato ad un giallo vivacissimo come forse era in origine.

Mi mostra una quantità di dettagli con una passione infinita: gli spinterogeni che ancora danno la scintilla, la presa d'aria del riscaldamento modificata per prevenire incendi, la marmitta ad espansione libera, probabile modifica italiana per aumentare le prestazioni in gara, i serbatoi alari da riformare, un termos che sembra far parte di quello che doveva essere tra i primi variometri... Gli spiace moltissimo che non ci sia più il cruscotto, sparito dalla cascina a Gallarate dove l'aereo era stato abbandonato all'aperto e incustodito. Doveva essere in radica con strumenti inglesi modificati apposta per avere le scritte metriche in italiano. Qualcuno l'ha visto, per favore? Reperire strumenti originali sarà un'impresa quasi impossibile. Il seggiolino del passeggero era

sprovvisto di cinture. In compenso quello del pilota aveva solo una grossa fascia di ritenzione toracica della cui reale efficacia dubitiamo parecchio. Incredibilmente il motore si è conservato molto bene e non dovrebbe presentare grossi problemi. Le ali di legno invece avranno bisogno di molta cura, anche se nei posti in cui non hanno subito danneggiamenti la colla resiste ancora bene. Il longherone è curiosamente arretrato ed in buono stato. La fusoliera tubolare, salvo qualche raddrizzamento, pure.

Ci lasciamo ripromettendoci altre visite, con la famiglia, magari tra aprile e settembre quando il campo di lawn tennis nel suo giardino è agibile. Un personaggio incredibile, Tim Williams, che merita di essere frequentato. Che fortuna averlo trovato, anzi, veramente ci ha trovati lui. Quanta passione, quanta dedizione, e, quindi, quante soddisfazioni... ■

Mini-corso volo a vela 2013 a Belluno

*Esperienza, passione,
una sede prestigiosa, i social media,
contenuti di alto livello.
273 partecipanti e tre serate divulgative.*



La sala cinema dell'aeroporto militare di Istrana, con tante presenze al corso di introduzione al volo a vela

Anche quest'anno l'Aeroclub di Belluno Arturo Dell'Oro ha rilanciato l'iniziativa del Mini-corso di Volo a Vela.

Lo scopo principe, come sempre,

è quello di raggiungere una platea ampia ed eterogenea, promuovere la nostra amata disciplina, infondere la stessa passione che ci anima per arrivare un giorno a stimo-

lare e contribuire alla formazione di nuovi piloti.

La strada è lunga ma è l'unico vero mezzo di sostentamento per il Volo a Vela.

Fin qui l'iniziativa in se non rappresenta alcuna novità. Quest'anno però questa campagna ha raggiunto un dato importante: 273 partecipanti alle tre serate di lezioni teoriche e ben 130 voli propedeutici prenotati. Com'è possibile riempire un cinema di tanti potenziali piloti di volo a vela? La domanda è la stessa che noi tutti, piloti, istruttori e più in generale appassionati sostenitori del Volo a Vela ci poniamo da anni. L'esperienza accumulata in dieci anni di ripetute campagne promozionali è sicuramente uno dei fattori di successo. Ma migliorare è un obbligo e la perfezione non esiste.

Ridurre le distanze

Si comincia dall'aliante in piazza, accompagnato da un articolo introduttivo sui giornali locali. Per quanto dispendioso in termini di tempo, oltre che di organizzazione e coordinamento con gli enti comunali, questa fase della promozione è fondamentale. Essa infatti permette ai profani di entrare in contatto col mondo del volo e soprattutto con l'aliante, di ammirarne la forma, di toccarne le superfici, di creare curiosità e di rompere gli indugi. Ma non solo, il contatto in piazza riduce le distanze tra coloro che sono del mestiere o comunque gravitano attorno all'aeroporto per diletto e chi invece è totalmente nuovo a questo mondo che ancora oggi rimane per pochi.



La pagina iniziale della presentazione

Il primo contatto

Proprio in piazza, i piloti di volo a vela esperti e gli istruttori parlano con i curiosi, grandi e piccini per



Il logo del 51° Stormo Caccia

spiegare loro come possa un aliante librarsi nell'aria e quanto sia meravigliosa una simile esperienza. La passione profusa dai piloti durante questo momento è così viva ed intensa da divenire contagiosa. Inevitabilmente, il passante incuriosito rimane affascinato e intrappolato dalle proprie emozioni.

A questo punto si passa alla registrazione: al passante che mostra interesse viene chiesto di registrarsi sul sito dell'aeroclub, o di scrivere sul retro del volantino i propri dati, o infine di mandare una e-mail al referente preposto per il minicorso, manifestando la propria adesione. Mai nulla di impegnativo! Solo passione, sorrisi e cortesia.

Quest'anno l'Aeroclub di Belluno ha optato per un doppio appuntamento in piazza: Conegliano e Treviso. Due eventi adiacenti per aumentare l'effetto di risonanza. Ma non basta! Quest'anno la formula è stata arricchita di un altro magico elemento, la sede in una base militare.

Il pubblico entusiasta di visitare la base e assistere al corso





Un momento del corso con lezioni e filmati

Social Media

Si decide quindi di provare con Internet. Il database di registrazione predisposto sul sito dell'Aeroclub di Belluno ben si presta ad una compagnia mediatica su Facebook. Con una spesa modestissima e tramite la diffusione virale dei social network, si raggiungono in pochi giorni risultati che non hanno precedenti. Giorno per giorno, il numero crescente delle registrazioni al corso alza il livello di tensione e l'asticella del lavoro che si deve preparare. Una platea numerosa ed una sede prestigiosa meritano un lavoro di altissimo livello.

Il programma

Ed è così che si lavora sui 3 punti cardine del corso con il massimo impegno e d'intensa coordinazione:

- Il programma
- La qualità dei contenuti
- La forza comunicativa

Il programma prevede una sequenza di video e argomenti didattici che vengono suddivisi nelle tre serate. Ogni video introduce l'argomento che viene poi trattato dal relatore, alternando così momenti di relax ad alto impatto emozionale e visivo, con momenti di comunicazione allargata in cui fornire esempi e spiegazioni.



La locandina pubblicitaria

Il programma prevede una sequenza di video e argomenti didattici che vengono suddivisi nelle tre serate. Ogni video introduce l'argomento che viene poi trattato dal relatore, alternando così momenti di relax ad alto impatto emozionale e visivo, con momenti di comunicazione allargata in cui fornire esempi e spiegazioni.

Nella prima serata si descrive il volo a vela in tutte le sue forme ed espressioni, creando curiosità e stupore. Nella seconda serata si forniscono nozioni e concetti per spiegare il volo a vela e le missioni propedeutiche (long briefing) previste durante il mini-corso. La terza serata, appositamente studiata dopo il volo propedeutico, illustra il programma e le modalità di svolgimento del corso vero e proprio per il conseguimento della licenza GPL. Se lo studio e la realizzazione del materiale didattico per le lezioni teoriche del mini-corso sono state un impegno rilevante per pochi relatori, la gestione della linea di volo è stato un onere gravoso (sebbene piacevole) per molti soci che hanno permesso di totalizzare 130 voli in pochi giorni. Il meteo, inizialmente sfavorevole, ha regalato poi un memorabile scenario



Intense giornate con tanti voli prova

che vedeva l'aliante librarsi tra le dolomiti innevate ed un cielo terso invernale. Il mini-corso ad oggi ha prodotto dieci nuovi allievi ma, cosa che più conta, ha avvicinato 273 persone a questo nostro mondo che, nonostante la sua bellezza, rimane ancora nell'ombra.

Conclusioni

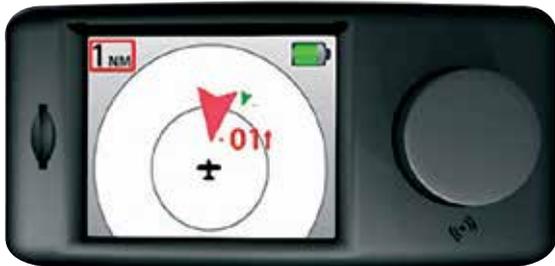
Il risultato così ottenuto, purtroppo

po, non permette alcuna auto-celebrazione. Al contrario, come si evince, un impegno organizzativo così imponente, ha portato ad un esito alquanto modesto in termini di numero di nuovi allievi effettivamente iscritti, ma spero, come suggerito da Aldo Cernezzì, che questa esperienza possa portare ad altri aeroclub spunti ed elementi di riflessione per il futuro del volo a vela. ■



Foto ricordo e, quindi, presenza su Facebook

Aggiornamento dei Flarm



Vista anteriore del PowerFlarm

Come ormai tutti sanno, l'apparato Flarm ha un protocollo di comunicazione esclusivo, che viene modificato ogni due anni. L'azienda, che al momento del lancio dei primi esemplari nel lontano 2004 aveva dichiarato di voler creare uno standard di comunicazione "aperto", ha ben presto cambiato idea, instaurando questo regime nel quale a cadenza biennale occorre installare una nuova versione del programma nel dispositivo. Solo attraverso questa procedura il Flarm permette di avere un sistema funzionante. I dispositivi non aggiornati, alla data di scadenza, diventano incapaci di comunicare con quelli aggiornati, perdendo ogni funzionalità utile. La prossima revisione obbligatoria e gratuita del software sarà la 6.xx, che è in programma per marzo 2015. Questi cambiamenti di versione sono sempre stati gratuiti, e speriamo che rimarranno tali. Sono molti gli utenti che ritengono discutibile o fortemente criticabile questa politica, in quanto è facile ipotizzare che qualcuno delle decine di migliaia di apparati non venga aggiornato alla data precisa. Per l'azienda questo salto di sistema, identificato dal primo numero nella versione del software (oggi siamo alla versione 5), permette tra l'altro di mettere fuori gioco l'eventuale concorrenza non licenziataria (infatti i dispositivi alla data programmata smetterebbero di comunicare con i Flarm aggiornati). A difesa delle proprie ragioni, la Flarm porta la maggiore elasticità e sicurezza di questo sistema, non dovendo garantire retrocompatibilità. Quale che sia l'opinione che ciascuno ha, io desidero fare di nuovo chiarezza su questo tema, e approfondire il nuovo aggiornamento minore che è stato appena reso disponibile sul sito www.flarm.com nella pagina dell'"Update".

*Chiarimento e consigli
Una nuova versione opzionale,
con qualche implicazione*

Non obbligatorio, ma con conseguenze

Prima di procedere all'aggiornamento 5.13 (non obbligatorio) del vostro Flarm, occorre avere ben presenti un paio di cose.

La nuova versione è solo una correzione della precedente; il sistema è sempre della generazione 5.xx. Tutti possono, se vogliono, continuare ad usare la versione 5.xx (es: 5.09) già installata.

Ancora una piccola parentesi: una delle interessanti funzioni Flarm è quella dell'allarme anche per ostacoli fissi. Avvicinandosi a una struttura del genere di antenne, linee elettriche, funivie ecc., se tale ostacolo è catalogato nel database viene presentato un allarme visivo e acustico che permette di notare e mantenere la distanza di sicurezza da questi manufatti. Questa funzione sfrutta, appunto, un database compilato con i dati provenienti da autorità nazionali dei paesi alpini, Italia compresa. L'estensione del file che va caricato nel dispositivo, finora, era .obs

Qui si concentra la novità di Aprile 2014: da oggi, gli aggiornamenti del database sono a pagamento (25 Euro +Iva) a causa, come dichiarato dall'azienda, "dei costi pagati agli enti che forniscono i dati". Il nuovo database è già disponibile, ma ha un'estensione .ob2

ed ecco l'inghippo: l'aggiornamento facoltativo 5.13 porta lo strumento a poter leggere solo il nuovo formato .ob2 del database.



Il PowerFlarm Core, privo di display

Il Flarm così aggiornato darà un allarme con un codice apposito, nei primi trenta secondi di avviamento, cui si può dare il "ricevuto" premendo il tasto funzione. In seguito, la funzionalità sarà normale, ma non ci saranno allarmi per ostacoli a meno che sia già stato installato (quindi, preventivamente acquistato) il database ostacoli nella nuova versione, rimuovendo la precedente. Oltre alle versioni software (tutti devono avere installato la generazione attuale, la 5.xx), esistono differenti versioni hardware, identificate dalla prima cifra del numero di serie. Si legge chiaramente sull'adesivo sotto al dispositivo. Le primissime versioni sperimentali arrivavano alla F03. Pochi esemplari della F04 sono ancora in circolazione, e su di essi è possibile installare il software 5.13 senza perdere la funzione ostacoli .obs, in quanto il database .0b2 non potrà mai funzionare su di essa.

PowerFlarm

Da circa due anni la ditta svizzera si è concentrata sulla produzione di un nuovo modello, compatibile ma differente dal classico Flarm. È stato denominato PowerFlarm ed è disponibile in alcune varianti. C'è la versione completa, pronta da usare (anche con vano batterie incorporato), e le due versioni "Core" senza display, che richiedono l'installazione a bordo: in tal caso si tratta di uno scatolo metallico da montare all'interno del cruscotto, al quale vanno collegate le antenne e il computer di bordo. Solo la versione "Core Pure" è priva della funzione di ricezione anche dei

segnali dei transponder; quella con batterie, e quella Core permettono quindi di integrare nella segnalazione dei traffici circostanti anche gli aeromobili dotati di Modo C, Modo S e ADS-b. Con la Core Pure si ottiene la normale funzionalità di un vecchio Flarm classico. La differenza con il sistema classico esiste, e si riassume in una maggiore potenza di trasmissione, una più alta sensibilità del ricevitore (e quindi una maggiore portata di funzionamento in termini di distanza, nonché una migliore adattabilità su aeromobili metallici come i traini), e nella presenza di due ingressi antenna per la funzione Flarm: possono quindi essere dislocate in posizioni complementari sull'aeromobile per meglio coprire il volume di spazio circostante. La differenza di prezzo tra Pure e Core è di circa 500 Euro.

Sintesi

In conclusione, se aggiornate ora (gratuitamente) il vostro Flarm 5.xx alla versione 5.13, dovrete rinunciare alla funzionalità "ostacoli", o in alternativa dovrete acquistare il database nuovo. Solo se avete un vecchio hardware F04 (quello privo di indicazione "più alto / più basso"), potete aggiornare senza perdere funzionalità. Se la versione attuale 5.xx su tutti i Flarm in circolazione, attendendo la versione 6.xx del 2015; in quel momento, io personalmente spenderò i 30 Euro per il nuovo database, che rappresentano comunque un investimento non troppo oneroso a favore della sicurezza. ■



DG Flugzeugbau
La qualità, sempre



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>

Ciao Artemio



Artemio Spini

Ci manchi con le tue battute spiritose. Ci manchi con i tuoi racconti di pesca (tua ultima passione da quando non potevi più volare da solo), di raccolta funghi in quel di Ravaschetto. Ci mancherai con i tuoi prodotti ortofrutticoli che coltivavi in grande quantità e con grande passione e che poi ti piaceva regalare agli amici. Soprattutto ci mancheranno i tuoi ricordi degli stupendi voli con il tuo Hornet nella zona di Osoppo e Gemona. Le tue avventure volovelistiche con altri amici in quel di Grumentum o di Trento. Ma ci mancheranno tantissimo i ricordi legati ai primi periodi del Centro Studi di Volo a Vela Alpino nella creazione del quale tu hai avuto parte importante. Ci mancheranno anche i racconti sui tuoi voli da Calcinate e le analisi post-volo che facevi appena scendevi dall'aliante. Ciao Artemio, sappiamo che per una persona come te quest'ultimo "volo" silenzioso sarà sereno, con una forte e grande ascendenza che ti porterà in alto nei cieli che tu hai sempre amato solcare.

*I tuoi amici
del Centro Studi Volo a Vela Alpino*

IL PIACERE DEL VOLO DI DISTANZA

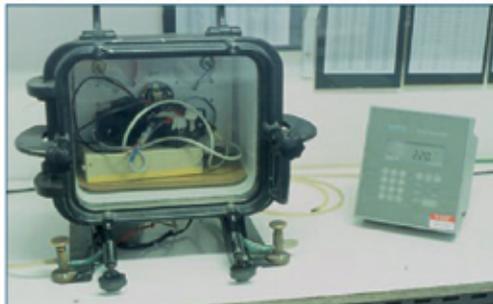
di Paolo Miticocchio

Richiedetelo all'autore:
Via Alessandro Volta, 54 - 20052 Monza (MI)
Tel./Fax 039 386404
e-mail: miticocchio@fiscalinet.it



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



Trofeo Ruggero Ancillotti

Edizione 2014

L'ACAO organizza l'edizione 2014 del Trofeo Ruggero Ancillotti (TRA). Il direttore di gara è Alberto Albertazzi che potete contattare via e-mail:

alberto.albertazzi@acao.it.

Questo trofeo, istituito alla memoria del caro amico rimasto vittima di un tragico incidente durante una competizione, si prefigge di promuovere il volo di velocità sul territorio italiano. La partecipazione è gratuita e aperta a tutti i piloti, italiani e stranieri, purché ciascun volo si svolga con decollo da un aeroporto sul territorio italiano. Altro requisito fondamentale è che il volo libero, cioè senza ausili propulsivi (motore o traino), abbia inizio entro un raggio di 15 chilometri dal luogo di decollo (il tratto di 2,5 ore oggetto di valutazione del punteggio, invece, può iniziare a qualunque distanza dal decollo, purché vi si sia giunti senza ulteriore uso di propulsione meccanica). Segue un estratto del regolamento TRA 2014, in forma meramente esplicativa. Ai fini della competizione fa testo il documento pubblicato sul sito OLC.

Iscrizione

L'iscrizione avviene automaticamente con l'invio del primo volo alla piattaforma dell'OnLine Contest (OLC) e presuppone l'accettazione incondizionata del regolamento. Sono ammessi tutti i tipi di aliante e aliante motorizzati, mono e biposto. Nel caso di biposto il volo deve essere inviato a nome del pilota con la posizione più alta nel Ranking Internazionale IGC.

I voli

Valgono ai fini della classifica del TRA i voli effettuati con decollo da un aeroporto situato sul territorio italiano tra il 14 gennaio 2014 e il 30 settembre 2014. Sono validi anche i voli realizzati quali prove di distanza per le insegne FAI, per i record, nonché quelli effettuati nel corso di gare



dichiarare il tema di volo.

Classifica

Il TRA è una competizione in classe unica ad handicap. Per la formazione della classifica e la catalogazione dei voli, l'ACAO utilizza la piattaforma web dell'OLC. Il punteggio di ogni volo è determinato dalla massima velocità media conseguita all'interno di un volo di qualsiasi durata, dal quale il sistema estrapola automaticamente la migliore fase della durata di 2,5 ore (senza perdita di quota), sulla quale viene calcolata la velocità media, in seguito corretta con l'handicap dell'aliante usato. Nel rispetto delle condizioni di inizio del "volo libero" entro i 15 km, il pilota durante il volo non ha altri compiti che quello di coprire il terreno alla velocità massima, possibilmente per un tratto di almeno 2,5 ore; dopo il volo, deve semplicemente inviare il file al sistema OLC, e dopo pochi istanti può già visualizzare la prestazione calcolata dal sistema.

Le regole per la determinazione del punteggio sono quelle della competizione OLC Sprint task in corso di validità sotto sintetizzate (per il regolamento completo e aggiornato si veda il punto 4 della sezione OLC-League nella pagina "regolamenti" del sito OLC) che viene qui descritto in forma sintetica.

Definizioni

Il punto di partenza e il punto di arrivo sono scelti automaticamente dal sistema tra i fix del file IGC di volo in modo che la somma delle distanze percorse dal pilota tra i due punti sia massima. Il punto di arrivo può "distare" al massimo 150 minuti (2,5

di velocità. I voli devono essere documentati tramite registratori di volo approvati IGC.

Non è necessario

h) dal punto di partenza. I punti di virata possono essere al massimo 3 e devono collocarsi temporalmente tra il punto di partenza e il punto di arrivo. La quota del punto di partenza non può essere maggiore della quota del punto di arrivo. Prima del punto di partenza, il volo libero (senza traino o uso del motore) deve cominciare all'interno di un cilindro di 15 km di raggio centrato nell'aeroporto di decollo. La velocità media di ogni volo che rileva ai fini del punteggio del volo è il rapporto tra la somma delle distanze in km dal punto di partenza al punto di arrivo intorno a un massimo di tre punti di virata e il tempo fisso di 2,5 ore. Tale velocità media V_m viene quindi corretta con l'handicap dell'aliante usato. Verranno considerati solo i voli con una velocità media superiore ai 20 km/h. Il punteggio di ogni concorrente nella classifica è dato dalla somma dei punteggi dei 6 migliori voli presentati dal pilota nel periodo di validità della gara. Tali voli potranno anche essere effettuati dal pilota con aliante diversi.

Invio dei voli

Il file del volo deve essere inviato al sistema OLC entro 48 ore dall'atterraggio. La classifica provvisoria è pubblicata e costantemente aggiornata sul sito dell'OLC alla voce Speed / Champion

Premiazione

Il primo pilota della classifica definitiva risulterà vincitore della terza edizione del Trofeo Ruggero Ancillotti. Alla premiazione il vincitore ritirerà il Trofeo Ancillotti dal detentore del 2013 per poi cederlo al vincitore dell'edizione successiva e così via. Il Trofeo sarà consegnato in modo definitivo al pilota che dovesse riuscire a vincerlo per tre edizioni consecutive. La premiazione avverrà in occasione del Congresso Nazionale di Volo a Vela 2014. ■

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



clearnav

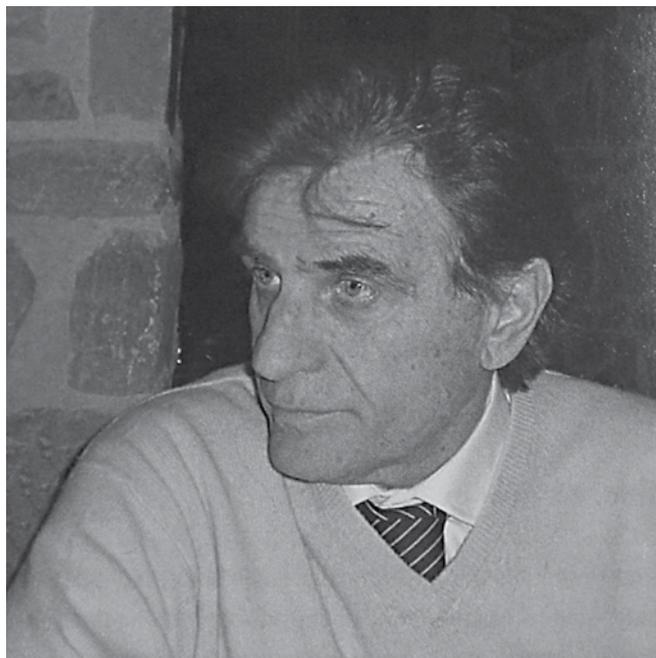
WWW.TEKK-home.de INSTRUMENTS

Angelo Gritti

Angelo Gritti se n'è andato via veloce, come era abituato volare.

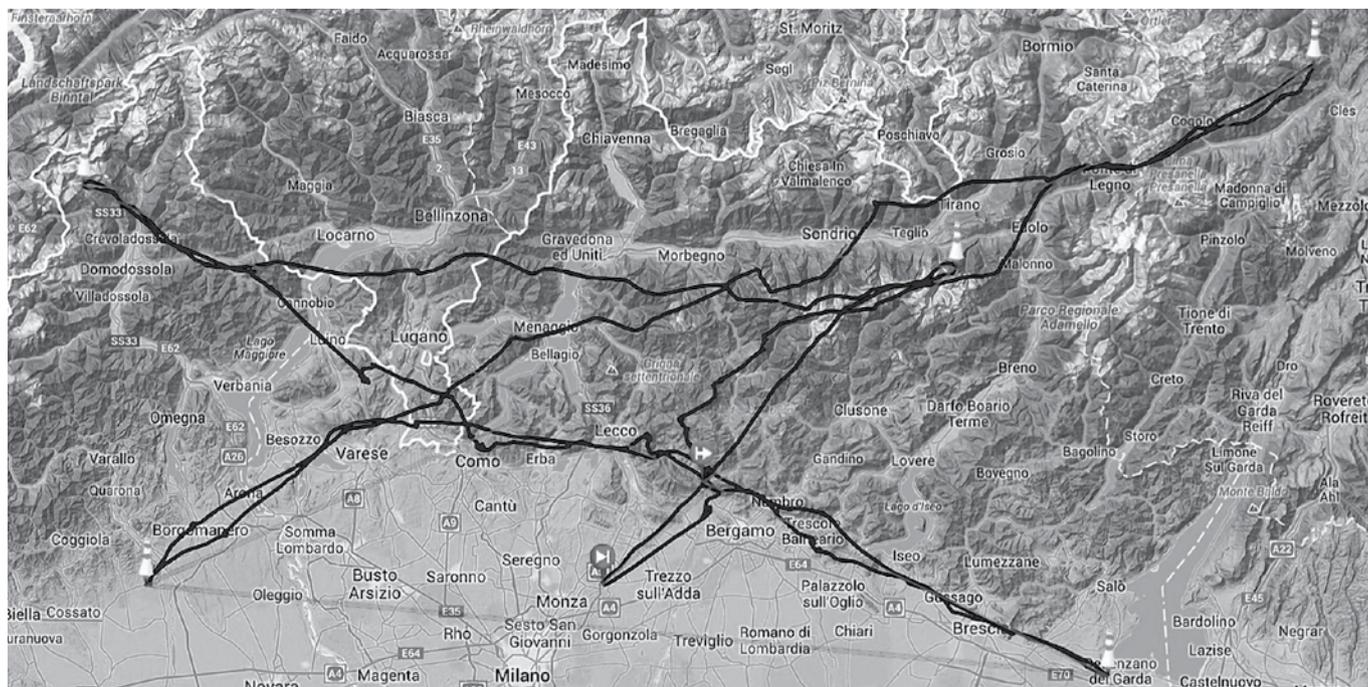
Per ricordarlo ho recuperato dall'OLC i dati del suo volo del 12 maggio 2013, su un Ventus 2c 18 metri, rigorosamente privo di motore. Un circuito di 955 km alla media totale di 108 km/h, dallo svolgimento molto originale: decollo da Valbrembo, primo pilone a Nord del lago di Santa Giustina, poi di corsa fino a Gattinara; da lì, nonostante le condizioni palesemente più forti nelle Alpi, c'è stata una lunga escursione in Pedemontana verso Est fino a Desenzano del Garda, con ritorno al Lago Maggiore per poi entrare in Val d'Ossola e invertire la prua sul Monte Leone presso Varzo, correre di nuovo sulle montagne fino a Teglio in Valtellina; finalmente la planata su Valbrembo. In Agosto, a Rieti, ha partecipato per l'ultima volta alla CIM in classe 18 metri, concludendo tre volte al terzo posto di giornata. Il piazzamento finale all'ottavo posto rappresenta già in sé un risultato sportivo eccellente, e stupisce se raffrontato allo stato avanzato della malattia. Il podio era sempre alla sua portata, perso solo per un volo concluso prematuramente con l'atterraggio a Preturo.

Il primo di Settembre, tornato a Valbrembo, ha fatto



ancora un bellissimo volo nel cuore delle Alpi, battendo il poco frequentato percorso attraverso Samaden fino a Silandro in Val Venosta. La vita di Angelo Gritti è stata intensissima e piena, ricca di grandi soddisfazioni non solo sportive, ma certamente anche professionali e personali. Per la sua forza, per l'indomabilità e l'anticonformismo, rimane con tutti noi un ricordo indelebile. Lascia una bella e numerosa famiglia, alla quale offro attraverso la nostra rivista le mie sincere condoglianze.

Aldo Cernezzì



“C’è qualcuno che ci può dare informazioni sulla Valtellina?” Angelo rispondeva sempre alle nostre chiamate alla ricerca di consigli per la giornata. Lui era il primo ad avventurarsi là al mattino e l’ultimo a rientrare su Valbrembo... “ancora un allunghino...” Un abbraccio forte alla comunità di Valbrembo e a tutta la sua bellissima famiglia. Ci mancherai, instancabile e tenace Angelone!

Margot Acquaderni con l’ACAO e il CSVVA

Non c’erano e non ci sono parole per il rammarico di aver perduto Angelo. Chi ha volato con lui sa che era un pilota generoso, premuroso con chi portava a spasso, a qualsiasi quota attento a non eccedere nei rischi. Sempre pronto ad aprire i diruttori per scendere alla quota di un pilota in dubbio o difficoltà, andandolo a riprendere. Sempre gentile, sempre modesto, spesso sotto tono, a Valbrembo un mito che ora diventa leggenda.

Lo voglio ricordare con un mio vecchio racconto di qualche anno fa, davvero un giorno strano di marzo, con Angelo che ne fa una delle sue. Come le chiamiamo noi, le Grittate.

“Oggi ne ha fatta una delle sue, una Grittata. Nonostante la copertura, l’aria era instabile e si volava a buone altezze. Alcuni piloti AVA di rango si sono spinti a Ovest fino a Macugnaga, l’Angelo dopo aver fatto un pilone sul lago d’Iseo li ha seguiti, proseguendo ancora per poi girare in val di Susa. 463 km, ma non su un Ventus da 18 metri... su un Cirrus, il mitico I-BOYS. Sulla carta questo Cirrus conta quanto un Astir, e fino a poche settimane fa anche meno. Va beh, ma non è questo quello che voglio raccontare.

Chi oggi ha volato sa che ad un certo punto la copertura era totale, si faceva vedere un po’ di pioggerellina, un po’ di nevischio, venticello... clima da vino e castagne. Tutti i piloti sono tornati verso le 16.30, uno è andato in fuoricampo alla Kong (aviosuperficie nei pressi di Lecco). Atterrati i piloti, messi via gli aliante, preso il carrello siamo andati a recuperare l’amico. Smontato il Discus, caricato sul carrello e via verso l’aeroporto. Arriviamo che sono passate le sei di sera, gli hangar sono ormai chiusi e in giro all’esterno dell’aeroporto più nessuno. Sembra una sera di novembre, non certo di marzo. Ci sta un punch caldo... Ma dov’è l’Angelo?

Ci guardiamo intorno, e sentiamo un fischio. Alziamo la testa, e cento metri sopra di noi si materializza un aliante, nero nel cielo ormai scuro, fa un breve sotto-



Preparativi di gara a Rieti, Angelo in compagnia di figlia e nipotina

vento rasoterra, e un corto finale tagliando la base. Il vecchio Cirrus rulla fermandosi a pochi metri da noi, e quasi nella penombra compare Angelo Gritti.

Ora io vi dico che c’era silenzio e mi sembrava di essere entrato in un racconto di Edgar Allan Poe; oppure in un film di John Carpenter. Perché non era possibile! Gli abbiamo sequestrato il registratore di volo, e sul CID online potete trovare questo log che non rende purtroppo l’idea delle condizioni meteo dell’ultima ora di volo.

Posso solo anticipare una cosa: quel Cirrus era su Cernobbio a 1.010 metri sull’Eco di Valbrembo, poi a 700 m a Sud del Boletto alle 17.20.

L’atterraggio a Valbrembo è avvenuto alle 18.03. Questi quaranta minuti di volo da Alzate a Valbrembo sono purtroppo poco documentati dal logger che registrava ogni 12 secondi. Troppi per capire cosa diavolo abbia fatto ad Est di Tavernerio, quando la traccia dell’aliante che fa un paio di “otto” scompare su SeeYou all’interno della montagna. Al San Genesio 538 metri sono stati sufficienti per completare gli ultimi 15 km. Con un Cirrus.

Naturalmente la prima cosa che abbiamo chiesto ad Angelo è stata “Ma dove sei stato? Da dove sbuchi?”. E come al solito la sua risposta è stata “Guarda, non me ne parlare...”. Dieci minuti più tardi, come un fantasma, si era già dileguato verso casa. Pioveva.

Paolo Ventafridda

Questi sono giorni tristi, per me in particolare e, ne sono certo, anche per tutti quelli che conoscevano Angelo. Leggere e vedere però gli aneddoti che tanti amici piloti stanno raccontando su di Lui e che ho letto con piacere mi rincuora un po’. È giusto che chi lo ha conosciuto scriva su di Lui, grande uomo e grande volovelista.

Io devo molto ad Angelo. Bastava chiedere e lui con semplice entusiasmo si apriva e ti raccontava il suo modo di volare, spiegava. Senza paura che altri scoprissero i suoi "segreti".

Sono più di 40 anni che ho iniziato a volare in aliante e conobbi Angelo circa 35 anni fa, quando iniziavo a partecipare alle mie prime gare a Rieti. Racconto questo aneddoto accaduto in quel periodo, così qualche giovane che non sa, potrà ricordarlo e imparare a conoscerlo meglio, anche perché lui fa parte della storia del nostro volo a vela. Eravamo in gara, mi sembra si trattasse della "Coppa del Velino". Tema del giorno: Rieti, Gualdo Tadino, Rieti. La giornata era bruttarella, nubi basse e un bel po' di vento da Sud-Ovest. Allora si volava con la prova fotografica (foto del punto di virata che venivano sviluppate in serata) e il GPS non era ancora stato neppure immaginato; la partenza spesso avveniva allo sgancio, e così fu quel giorno.

Io decollo tra i primi con il mono Astir del club. Angelo sarebbe decollato poco dopo. Dopo essere partito mi sento gasatissimo perché non sbaglio nulla. Sono al traverso di Foligno (60 chilometri dalla partenza) e sento tutti gli altri che stentano a traversare la val Nerina (più o meno, io sono avanti di 20 km). Finalmente spero di vincere la mia prima prova! All'ingresso della val Topina mi chiama Stefano Meriziola che stava al traverso del Monte Fionchi e mi chiede "Ezio dove sei che non ti vedo?" Ed io, senza pretattiche e con malcelata soddisfazione rispondo: "Sai, sono all'ingresso della Val Topina in direzione di Gualdo!" E lui di rimando: "Ma come c...o hai fatto a correre così?" Che soddisfazione, ragazzi! Non avevo finito di crogiolarmi nello scenario che mi vedeva protagonista per la prima volta nella mia vita da volovelista, quando vedo laggiù un aliantino piccolo piccolo che correva basso basso in senso opposto. Dentro di me penso "Mah! sarà un aeromodello!" Tuttavia, non sicuro del fatto, per esserne certo premo il pulsante della radio e parlo: "Chi è l'aliante basso in val Topina tra Foligno e Nocera Umbra con prua Sud?" Fu così che seppi che si trattava di Angelo.

Dovete sapere che del volo basso in costone, in quegli anni, io come quasi tutti, se non proprio tutti, non ne sapevamo nulla. Il volo a vela era quello termica-traversone descritto in tutti i libri su cui avevamo studiato. All'inizio pensai che stesse tornando indietro per riagganciare e fare quota sulla piana di Foligno perché così bassi non era possibile entrare in val Topina. D'altronde era impensabile che essendo partito dopo di me già avesse fatto il pilone di Gualdo e stesse tornando distanziandomi di oltre 40 chilometri: io non avevo commesso errori e avevo distanziato di molto altri bravissimi piloti. Invece mentre giravo in termica vidi l'aliantino di Angelo, sempre più piccolo, sparire ver-

so Sud in direzione del traguardo Rieti, sempre dritto senza girare. Rimasi di stucco!

Lì capii che quel pilota appena conosciuto volava in un cielo che solo lui riusciva a vedere ed interpretare. Non era il fatto di correre più veloce. Lui semplicemente aveva scoperto il modo di fare un altro Volo. Quel giorno, mi sembra di ricordare che mi dette un distacco di più di 30 minuti. Quell'aliantino piccolo piccolo con Angelo ai comandi me lo sono sognato spesso e non l'ho mai dimenticato. Poi per vicissitudini personali per diversi anni doveti lasciare le gare in aliante. Circa 6 anni fa ho ripreso, ma il ricordo di quell'aliantino piccolo piccolo e basso lo portavo sempre dentro di me. Allora un giorno durante la mia prima gara dopo il mio rientro, presi Angelo e gli chiesi: "Ma come si fa a volare così come fai tu?" E lui con entusiasmo iniziò a spiegare: "Bisogna crederci. Con il vento giusto sui costoni c'è un motore da 200 cavalli!" E giù a mimare il volo lungo i costoni e a spiegare le sue scelte. Se qualcuno ha visto alcuni dei miei voli ora sa da dove vengono. Dopo i suoi insegnamenti, spesso negli ultimi due o tre anni mi sono ritrovato in gara ad incontrare Angelo nello stesso punto, nello stesso tempo, alla stessa quota per la verità lui sempre qualche metro più in basso), sullo stesso costone. Questo significa che avevamo fatto le stesse scelte: il Maestro mi aveva proprio detto ed insegnato tutto senza nascondermi nulla.

Ciao Angelo, quando sarò in volo sui costoni delle nostre montagne ci sarai anche tu in volo con me.

Ezio Sarti

L'ultima occasione nella quale ho avuto il privilegio di condividere parte del mio volo con Angelo è stato il primo settembre. Ero decollato da Valbrembo alcuni minuti prima e dopo circa un'ora di volo mi stavo ancora trascinando faticosamente sulle Prealpi, a 1.500 metri, cercando di andare verso Est. A quel punto mi è arrivata la chiamata radio da Angelo che si informava sulla mia posizione. Con l'entusiasmo e l'energia che non gli mancavano mai mi disse: "Torna indietro e vieni sulla Madonnina che si fanno i 1.800, poi prosegui a Nord che cambia la massa d'aria...". Ho seguito il suo consiglio e il volo si è trasformato immediatamente: 2.500 sul Tre Signori, 3.000 in Valtellina, 3.900 sullo Stelvio dove ritrovo Angelo di ritorno dalla Val Venosta. Poi un bellissimo tratto insieme lungo l'Engadina... l'ultimo volo e l'ultimo ricordo per me con lui, la grande tristezza per momenti che non ci saranno più.

Francesco Rizzani

Confessioni di un Sessuagenario

(Ristampa di un articolo apparso sul n. 293 a fine del 2005)

Oggi è probabilmente l'ultimo giorno della Città Rieti, alla fine della quale si concluderà anche la stagione agonistica. In quella solitaria malinconia che ispira una giornata uggiosa senza gara, mi soffermo a pensare a questa ulteriore bella estate trascorsa tra L'Aquila e Rieti. Penso alle quattro gare a cui ho partecipato in queste due magnifiche località compiacendomi per i risultati ottenuti.

È evidente (ed è noto a tutti) quanto io abbia amato Rieti, il suo cielo e le sue gare, fin dal primo anno in cui vi posi piede (1970). Per trentacinque anni consecutivi le gare di Rieti mi hanno visto entusiasta partecipante; voi direte: che noia, sempre lì, ogni estate! Eppure proprio l'estate reatina rappresenta per me il punto culminante della stagione, il premio al faticoso lavoro di un anno. È un po' anche la conclusione effettiva dell'anno che per me non è il 31 Dicembre, ma il momento in cui richiudo la mia vecchia roulotte e girando la chiave ogni volta mi domando se mi sarà concessa un'altra estate così, altri voli, altri risultati belli o brutti che siano.

Questo peraltro è stato un anno di grazia. Ho riscosso i migliori risultati da quando volo, tutt'insieme e ciò ancora non mi pare vero. Ho vinto il Campionato Italiano della classe Standard a L'Aquila, ho vinto (per la prima volta nella mia carriera) la CIM, sono giunto secondo alla Velino e ho riconquistato la Coppa Città di Rieti. Non scrivo queste brevi note per inutile piaggeria, ma solo per trarre alcune considerazioni per me e per i miei 25 lettori.

La prima è che il volo a vela può essere anche uno sport della maturità; si può diventare Campioni a vent'anni, ma anche avere più che discreti risultati in età avanzata (ho 64 anni). Tempo addietro, alcuni veri grandi Campioni del nostro ambito sembravano aver teorizzato l'opportunità di un ritiro dalle competizioni dopo i sessant'anni. Ci vuole capacità di autocritica, dicevano; bisogna riconoscere i limiti che subentrano con l'età, i riflessi non sono più quelli di una volta ecc. Mi sento ora, se non proprio di contraddire, almeno di poter affermare che il problema può essere considerato in termini un po' diversi. Del resto, i medesimi

hanno poi smentito sé stessi andando a vincere nuove gare non avendo resistito alla privazione agonistica. Anzitutto non è vero ciò che diceva Seneca *senectus ipsa morbus* (la vecchiaia stessa è una malattia, N.d.R.). No! La vecchiaia non c'è se non ci sono malattie. Sono le malattie che infliggono duri colpi alla vita biologica e psicologica. Se da queste siamo stati per ora risparmiati, nulla vieta che il nostro equilibrio possa essere ancora intatto. Le nostre performance, relativamente ad una pratica come il volo a vela dove non è in gioco la forza fisica, possono addirittura migliorare con l'età; essendo uno sport della mente, si affinano le capacità derivanti dall'esperienza, quali la razionalità delle scelte e la capacità di non assumere rischi spesso inutili. Capacità che permettono di assicurare un rendimento in gara più costante e regolare. Il volo diventa naturalmente più facile, scorrevole, meno stressante. Rimando ad un recente articolo di Luciano Avanzini in cui afferma la necessità e la possibilità di volare bene senza assumere rischi particolari. Per vincere non occorre osare di più, dice anche Leo nel suo libro.

Per me questa "maturità volovelistica" è forse giunta in ritardo, ma oggi la so riconoscere. La mia spregiudicata maniera di volare, le famose "grittate" (che son cose da non fare!), un giorno primo ed un giorno fuoricampo, quella dannosissima incostanza di risultati, le vedo ora come una cosa del passato, finalmente superata. Oggi, con la famosa maturità, credo di essermi mondato da questi difetti, e mi pare quindi che potrebbe essere questo un esempio di quanti anni di volo possono avere davanti a loro i giovani e meno giovani che si affacciano alla ribalta delle gare. Ma forse c'è ancora una ragione in più, dietro questi successi in avanzata età: la motivazione! Il pilota che ha dato oramai un assetto definitivo alla sua vita e a quella della sua famiglia, sente che può ritornare a impegnare le sue risorse resesi ora più disponibili per perseguire un obiettivo che dimostri a sé stesso, prima che agli altri, che ha ancora qualcosa da fare bene; è un modo per sentirsi ancora competitivo e quindi giovane.

La seconda considerazione è che il tipo di aliante non conta nulla: il mio vecchio e malandato Discus (che peraltro vola benissimo) non ha nulla da invidiare a quelli di ultima generazione e sta benissimo alla pari con essi. Il secondo classificato alla CIM Standard è stato Simon Leutenegger, il quale ha volato con il suo solito DG 300, proprio lo stesso, pensate, che aveva già usato nel Mondiale di Rieti nel 1985. La rincorsa a macchine sempre più nuove e, si dice, performanti, è una nevrosi molto diffusa specialmente in Italia, che rende il nostro sport più costoso e spesso inarrivabile per molti, quindi più elitario. E perché non parlare della strumentazione: vedere il mio cruscotto per credere. D'accordo che vi parla un vero "analfabeta

informatico" e che i giovani, al contrario, per naturale inclinazione e formazione sono portati alla strumentazione più complessa ed esasperata. Un sano ritorno alla semplicità anche in questo campo, però, non è detto che sia penalizzante, anzi in certi casi potrebbe lasciare più spazio all'osservazione del cielo. Sono contento di leggere che al Mondiale Juniores di classe Club i cruscotti erano molto poco affollati di costosi sistemi di navigazione.

L'ultima considerazione e auspicio è che... Dio ci conservi Rieti! E che altri possano innamorarsene come è stato per me. Un bene che neppure noi sappiamo quanto sia prezioso, salvo rimpiangerlo amaramente quando si fosse perduto. ■



Questa volta l'autore di racconti aviatori quali:

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

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

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

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



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

PRESIDIO DIURNO DI RIABILITAZIONE
PER IL RECUPERO FUNZIONALE E SOCIALE DI 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



Lettera del Presidente ANSV, prof. Bruno Franchi

Segnalazione eventi

Per la comunicazione di eventi afferenti la sicurezza del volo

Telefono: 06/82078207

Fax: 06/8273672 - 06/8273822

E-mail: safety.info@ansv.it

Gentile Direttore,
prima di tutto desidero ringraziarLa per l'ampio spazio dedicato sul n. 338 (luglio/agosto 2013) di Volo A Vela (rivista che leggo sempre con grande interesse sin da quando ero ragazzo) all'incontro tenutosi il 13 giugno 2013 presso l'ANSV con una delegazione dell'ACAO di Varese.

Gli esiti di tale incontro sono stati decisamente positivi e frutto di utili spunti di riflessione per l'attività dell'ANSV. Non a caso, successivamente, il 13 novembre 2013, c'è stato un altro incontro, sempre presso l'ANSV, nel quale, con la delegazione dell'ACAO, sempre guidata dalla Dott.ssa Margherita Acquaderni Caraffini, sono state esaminate congiuntamente alcune problematiche correlate alla *safety* nel volo a vela; nel corso del medesimo incontro sono stati anche presentati dall'ANSV i dati relativi agli incidenti/inconvenienti gravi occorsi ad alianti nel 2013. Purtroppo, però, nell'articolo in questione (come pure nella notizia "Sanzioni ANSV" pubblicata nel n. 339, a pag. 8) ci sono alcune imprecisioni, oltre al fatto che sono state riportate delle affermazioni che l'ANSV non può aver fatto e altre di cui è stato travisato il senso. Pertanto, in un'ottica di massima trasparenza e al fine di non creare confusione tra i volovelisti, vorrei

fare le seguenti precisazioni.

Prima di tutto mi pare doveroso ricordare che il compito dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV) è la conduzione delle inchieste di sicurezza (una volta si chiamavano inchieste tecniche) sugli incidenti e sugli inconvenienti gravi occorsi ad aeromobili civili, unicamente a fini di prevenzione. La raccolta delle segnalazioni di eventi di interesse per la sicurezza del volo è quindi strumentale all'assolvimento del suddetto compito di istituto, nonché allo svolgimento di un'attività di studio e di indagine sempre a fini di prevenzione.

Il regolamento UE n. 996/2010

E veniamo al regolamento UE n. 996/2010, inerente le inchieste e la prevenzione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile, che, in quanto regolamento UE, è direttamente applicabile negli Stati membri dell'Unione europea. Tale regolamento disciplina lo svolgimento delle inchieste di sicurezza, prevedendo, tra l'altro, dei precisi obblighi a carico degli operatori del settore. Tra questi obblighi c'è anche quello contemplato dall'art. 9 (*Obbligo di comunicare il verificarsi di incidenti e inconvenienti gravi*), il quale, al comma 1, prescrive quanto segue:

«1. Qualsiasi persona coinvolta che è a conoscenza di un incidente o di un inconveniente grave comunica immediatamente tale informazione all'autorità investigativa competente per la sicurezza dello Stato in cui si è verificato l'incidente o l'inconveniente grave.».

Come precisato dall'art. 2 (*Definizioni*) del medesimo regolamento, con il termine *persona coinvolta* si intendono i seguenti soggetti: il proprietario, un membro dell'equipaggio, l'esercente dell'aeromobile coinvolti in un incidente o inconveniente grave; qualsiasi persona coinvolta nella manutenzione, nella progettazione, nella costruzione dell'aeromobile, nell'addestramento del suo equipaggio; qualsiasi persona coinvolta nelle attività di controllo del traffico aereo, nelle informazioni di volo, nei servizi aeroportuali, che abbia fornito servizi per l'aeromobile; il personale dell'autorità nazionale dell'aviazione civile (in Italia, l'ENAC); il personale dell'EASA.

Quindi, i soggetti di cui sopra hanno il preciso obbligo di legge di comunicare immediatamente un incidente o un inconveniente grave all'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile dello Stato UE in cui sia occorso l'evento (se in Italia, quindi, all'ANSV,

a prescindere dalla nazionalità dell'aeromobile, perché ai fini del suddetto obbligo rileva il luogo in cui sia accaduto l'incidente o l'inconveniente grave). Facciamo un esempio: se un aliante immatricolato in Germania subisca un incidente o un inconveniente grave in Italia (e l'incidente può anche consistere in danni strutturali riportati durante un normale atterraggio fuori campo), il pilota dovrà comunicarlo all'ANSV. Se un aliante immatricolato in Italia subisca invece un incidente o un inconveniente grave in Francia (Stato membro della UE e pertanto destinatario del citato regolamento), il pilota dovrà darne informazione all'omologa autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile (BEA). Vale la pena di ricordare che l'obbligo di comunicare *immediatamente* l'incidente o l'inconveniente grave deriva dalla necessità di mettere in condizione la competente autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile di attivarsi subito, per evitare che vadano compromesse evidenze importanti per l'inchiesta di sicurezza. L'alterazione delle evidenze potrebbe infatti compromettere il regolare svolgimento dell'inchiesta di sicurezza. Lo stesso regolamento UE n. 996/2010, all'art. 23 (*Sanzioni*), prescrive che «Gli Stati membri prevedono norme relative alle sanzioni da applicare in caso di violazione del presente regolamento. Le sanzioni previste sono effettive, proporzionate e dissuasive». Come precisa il *considerando* n. 35 del medesimo regolamento «Le sanzioni dovrebbero in particolare permettere di sanzionare chiunque, in violazione del presente regolamento, diffonda informazioni protette dal medesimo, ostacoli l'attività di un'autorità investigativa per la sicurezza impedendo agli investigatori di adempiere

ai loro doveri o rifiutando di fornire registrazioni, informazioni e documenti importanti nascondendoli, alterandoli o distruggendoli; o che, avuta conoscenza del verificarsi di un incidente o di un inconveniente grave non ne informi le pertinenti autorità». Tradotto in altri termini, il legislatore dell'Unione europea ha ritenuto opportuno che fosse sanzionata da parte degli Stati membri una serie di comportamenti, attivi od omissivi, in grado di penalizzare il regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza condotte dalle rispettive autorità investigative nazionali per la sicurezza dell'aviazione civile. Le sanzioni richiamate dal regolamento UE n. 996/2010 sono essenzialmente mirate a costituire un deterrente nei confronti di chi, con il proprio comportamento, arrechi in vario modo pregiudizio allo svolgimento delle inchieste di sicurezza, palesando così insensibilità verso le problematiche della sicurezza del volo e della prevenzione in campo aeronautico. Quindi, le sanzioni cui fa riferimento il regolamento UE n. 996/2010 puniscono quei comportamenti che impediscano o penalizzino il regolare svolgimento delle inchieste di sicurezza. E tra i comportamenti che il legislatore dell'Unione europea ha ritenuto meritevoli di sanzione è ricompresa anche l'omessa immediata comunicazione all'autorità investigativa competente del verificarsi di un incidente o di un inconveniente grave, in quanto tale omissione può costituire un grave pregiudizio al regolare avvio della prescritta inchiesta di sicurezza.

Il decreto legislativo 14 gennaio 2013 n. 18

Con il decreto legislativo 14 gennaio 2013 n. 18 l'Italia ha dato attuazione a quanto previsto dal menzionato art. 23 del regolamento UE

n. 996/2010, prevedendo la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di quest'ultimo. In sintesi, il decreto legislativo in questione prevede quanto segue:

- i soggetti passibili di sanzioni si identificano con quelli ricompresi nella definizione di persona coinvolta di cui all'art. 2 del regolamento UE n. 996/2010;
- l'ANSV è il soggetto preposto all'applicazione del decreto legislativo in questione ed all'irrogazione delle sanzioni ivi previste;
- il procedimento sanzionatorio per l'irrogazione delle sanzioni, una volta definito dall'ANSV, è sottoposto all'approvazione della Presidenza del Consiglio dei ministri, che, sul testo proposto, dovrà assumere il parere del Ministero della giustizia e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tale procedimento è stato recentemente approvato ed è disponibile nel sito web dell'ANSV (www.anstv.it), nella cartella "Regolamenti e procedimento sanzionatorio";
- le violazioni contemplate dal decreto legislativo passibili di sanzioni sono le stesse individuate dal legislatore dell'Unione europea nel *considerando* n. 35 del regolamento UE n. 996/2010;
- le sanzioni previste dal decreto legislativo sono sanzioni amministrative pecuniarie, salvo che il fatto costituisca reato;
- gli importi delle sanzioni sono aggiornati ogni due anni;
- i proventi delle sanzioni sono versati direttamente all'entrata del bilancio dello Stato, non all'ANSV.

Il decreto legislativo in questione, in linea con il regolamento UE n. 996/2010, ha previsto che la comunicazione di un incidente/inconveniente grave debba essere fatta all'ANSV immediatamente, ossia entro sessanta minuti, che decorrono da

quando il soggetto obbligato alla comunicazione abbia avuto effettiva conoscenza dell'evento. La puntualizzazione dei sessanta minuti fatta dal legislatore nazionale risponde all'esigenza di non lasciare nel vago il termine "immediatamente", che avrebbe potuto prestarsi ad improprie interpretazioni. Come ho già detto, il rispetto di tale tempistica è di fondamentale importanza per consentire all'ANSV di attivarsi e di dare le disposizioni necessarie per evitare che vadano compromesse evidenze importanti per l'inchiesta di sicurezza; tali disposizioni, in particolari circostanze, possono essere date dall'ANSV anche per le vie brevi, al fine di assicurare la regolare attività operativa e per venire incontro alle esigenze degli operatori aeronautici. Ad esempio, l'ANSV ha frequentemente dato per telefono il nulla osta di competenza alla rimozione di un aeromobile incidentato dal luogo dell'evento, proprio per evitare penalizzazioni all'attività operativa. Ipotizziamo che durante una gara un aliante effettui un fuori campo e l'aliante riporti danni, il pilota, direttamente o, come spiegherò meglio dopo, tramite l'organizzazione cui faccia capo o, al limite, con il supporto del direttore di gara, dovrà comunicare immediatamente l'evento all'ANSV (il modo più rapido in questo caso è il telefono), che farà in modo di agevolare il più possibile il recupero dell'aliante in questione dopo aver dato alcune istruzioni per la preservazione delle evidenze (di solito dando disposizione di scattare alcune fotografie che documentino lo stato dell'aliante sul luogo dell'incidente ed il luogo stesso). In ogni caso, l'alterazione dello stato dei luoghi non potrà avvenire senza prima aver avuto l'autorizzazione dell'ANSV. Chi opera all'ANSV (io stesso sono un pilota in attività) è ben conscio delle problematiche degli operatori del comparto aviazione e pertanto cerca, per quanto

possibile e nel rispetto della legge, di agevolarli, riducendo al massimo gli aspetti burocratici. Vorrei anche aggiungere che l'ANSV considera coloro che siano stati eventualmente coinvolti in un incidente/inconveniente grave come dei soggetti che collaborano con l'ANSV nella individuazione delle cause dell'evento, con l'unico reciproco fine di migliorare la sicurezza del volo.

Al riguardo va anche precisato che il legislatore nazionale – proprio per agevolare l'assolvimento del citato obbligo di comunicazione degli incidenti/inconvenienti gravi, soprattutto da parte degli operatori aeronautici di *front line* – ha previsto pure la possibilità che a fare la comunicazione in questione per la persona obbligata sia l'organizzazione di cui quest'ultima faccia parte (ad esempio, l'aero club), tramite un apposito modello predisposto dall'ANSV (anch'esso reperibile nel sito web).

È di tutta evidenza come l'entrata in vigore di norme nuove imponga sempre grande cautela ed attenzione in sede di relativa applicazione, soprattutto nel caso in cui le norme emanate comportino, come nel caso in questione, l'applicazione di sanzioni. Proprio per questo l'ANSV ritiene opportuno e doveroso muoversi con grande attenzione e cautela, nella convinzione che ogni novità necessiti di un fisiologico periodo di assestamento. Un'applicazione eccessivamente disinvolta e non adeguatamente ponderata del decreto legislativo n. 18/2013 finirebbe infatti per disattendere gli obiettivi di fondo che il legislatore dell'Unione europea e quello nazionale si sono ripromessi di perseguire, rispettivamente con l'art. 23 del regolamento UE n. 996/2010 e con il conseguente decreto legislativo n. 18/2013.

Sempre per favorire gli operatori e rendere più comprensibili certe norme, l'ANSV ha predisposto un'apposita nota informativa relati-

va al decreto legislativo n. 18/2013, reperibile anch'essa nel sito web www.ansv.it, nella citata cartella "Regolamenti e procedimento sanzionatorio".

I rapporti con la magistratura

Visto che nell'articolo di VOLO A VELA si parla anche dei rapporti tra l'inchiesta di sicurezza e quella dell'autorità giudiziaria, forse è opportuno precisare meglio alcune cose.

Certamente il regolamento UE n. 996/2010 ha dato alle autorità investigative per la sicurezza dell'aviazione civile dei poteri incisivi che prima non avevano. Proprio in relazione ai rapporti con l'autorità giudiziaria sono state infatti introdotte dall'art. 12 delle significative novità in materia nell'ordinamento interno, che finiscono per interferire con alcune norme dello stesso codice di procedura penale. Tali novità riguardano, ad esempio, l'effettuazione degli accertamenti tecnici non ripetibili (ad esempio, il disassemblaggio di un motore per verificarne l'efficienza) e l'accesso agli elementi di prova posti sotto sequestro da parte dell'autorità giudiziaria. Adesso l'ANSV e i suoi investigatori (non "ispettori" come riportato nell'articolo) hanno le norme per confrontarsi alla pari con l'autorità giudiziaria.

Mi piace al riguardo ricordare che nelle premesse del regolamento UE n. 996/2010 viene affermato il principio (si tratta di una novità assoluta nell'ordinamento aeronautico) secondo cui si deve trovare un equilibrio tra interessi di prevenzione e interessi di giustizia, per garantire l'interesse pubblico generale. In particolare si dice che «Un incidente fa sorgere una serie di interessi pubblici diversi come la prevenzione di incidenti futuri e la buona amministrazione della giustizia. Tali interessi vanno al di là degli interessi individuali delle parti in cau-

sa e dell'evento specifico. Il giusto equilibrio fra tutti gli interessi è fondamentale per garantire l'interesse pubblico generale.».

In questo contesto si colloca una lettera del 7 marzo 2013 indirizzata dal Ministero della giustizia agli uffici giudicanti e requirenti nella quale, dopo aver segnalato la possibile interferenza delle norme del regolamento UE n. 996/2010 con le regole procedurali nazionali di natura penale, si sensibilizzano i magistrati sulla necessità di osservare puntualmente il regolamento in questione, avendo quest'ultimo

valore di fonte normativa primaria direttamente applicabile negli Stati membri.

Ciò premesso, va detto che le disposizioni di cui al regolamento UE n. 996/2010 relative al rapporto tra le due inchieste non sono e non saranno sempre agevoli da applicare, perché la loro applicazione, prima di tutto, presuppone sia la disponibilità da parte dell'autorità giudiziaria a confrontarsi, con spirito costruttivo, su norme nuove che modificano in maniera sostanziale gli scenari tradizionali a cui la stessa autorità giudiziaria è stata sino

ad oggi abituata, sia la disponibilità di entrambe le parti (autorità giudiziaria ed ANSV) a trovare, in un leale rapporto di confronto e collaborazione, nonché di reciproco rispetto, soluzioni equilibrate, che consentano il perseguimento dei rispettivi compiti, senza danneggiamenti reciproci, perseguendo come unico obiettivo l'interesse pubblico generale.

Un cordiale saluto e...
happy landings!

Bruno Franchi
(presidente ANSV)

Il manuale del verricellista secondo la normativa ministeriale

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



€ 10,00

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

Stage Pro-Promo

A Ferrara un programma per i piloti che esordiranno nelle gare

L'Aeroclub Volovelistico Ferrarese ha il piacere di comunicare a tutti i volovelisti interessati che anche per quest'anno ha organizzato lo stage PRO-PROMO, evento non competitivo di preparazione al campionato di Promozione.

Vi possono prendere parte sia piloti che intendono partecipare alle gare sia piloti che semplicemen-

te vogliono divertirsi a volare in modo più "organizzato". L'evento avrà luogo in concomitanza con lo stage stage "Fly-Pink Ferrara" e avrà inizio il 24 Maggio e termine il 29 Maggio.

Ai partecipanti è richiesto un contributo spese sotto forma di associazione temporanea all'AVF di 150 Euro oltre al costo dei traini

(58 euro a 600 metri, o 50 euro con acquisto di un carnet da 10 traini, entrambi da pagare in anticipo) e all'eventuale noleggio dell'aliante (60 euro/ora).

Le adesioni dovranno pervenire entro il 03/05/2014 a bottonisandro@gmail.com

Vi aspettiamo numerosi!

Venerdì 23 maggio

- Arrivo, pratiche segreteria
- Ore 20.00 - Cena

Sabato 24 maggio

- Briefing:
- Ore 10.00 - Benvenuto
- Presentazione programma stage
- Logistica aeroporto
- Procedure
- Descrizione area di volo piloni spazi aerei aeroporti nella zona
- Analisi meteo
- Ore 13.00 - Decolli per voli ambientamento

Domenica 25 maggio

- Briefing:
- Ore 9.30 - Tecnica nel fuoricampo (aspetti psicologici, scelta del campo, procedure)
- Analisi meteo
- Ore 13.00 - Decolli per voli ambientamento e simulati fuoricampo su biposti
- Ore 18.30 - Conferenza: Aspetti psicologici nelle competizioni di volo a vela (preparazione, gestione dello stress, lo stato di flow e la peak performance)

Lunedì 26 maggio

- Briefing:
- Ore 9.30 - Utilizzo software di navigazione in gara (LK8000 e SeeYou Mobile)
- Analisi meteo
- Task di giornata
- Ore 12.00 - Schieramento

- Ore 13.00 - Decolli per voli su task prefissato
- Ore 18.30 - Debriefing: analisi voli su SeeYou

Martedì 27 maggio

- Briefing:
- Ore 9.30 - Tattica di gara (prepartenza, taglio del traguardo, cambio di passo, aggiramento piloni, planata finale)
- Analisi meteo
- Task di giornata
- Ore 12.00 - Schieramento
- Ore 13.00 - Decolli per voli su task prefissato
- Ore 18.30 - Debriefing: analisi voli su SeeYou

Mercoledì 28 maggio

- Briefing:
- Ore 9.30 - Sicurezza nelle competizioni di volo a vela (comportamento in roccolo, sistemi anticollisione, arrivi in diretta e passaggi)
- Analisi meteo - Task di giornata
- Ore 12.00 - Schieramento
- Ore 13.00 - Decolli per voli su task prefissato
- Ore 18.30 - Debriefing: analisi voli su SeeYou
- Ore 20.30 - Cena di fine stage

Giovedì 29 maggio

- Briefing:
- Ore 9.30 - Bilancio dello stage: impressioni pareri critiche e suggerimenti dei partecipanti
- Analisi meteo
- Task di giornata
- Ore 12.00 - Schieramento
- Ore 13.00 - Decolli per voli su task prefissato
- Ore 17.30 - Premiazioni e saluti

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

Nell'im-



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

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

Il Consiglio Direttivo del CSVVA Calcinate del Pesce, Varese



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





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

• • •

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

Richiedetelo all'Aero Club Adele Orsi

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

Euro 12,90

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

LICENZA DI PILOTA DI ALIANTE

Richiedetelo alla

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

o presso il vostro Club

Ristampa, euro 25,00

