

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

LUGLIO/AGOSTO 2014 - n. 344

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

- Prova del biposto ASH 30Mi
- Raduno da record per i Galif
- Associazione Fly & Joy
- La Coppa Città di Rieti
- ACAO: Open Day



Tra poco *si riparte...*

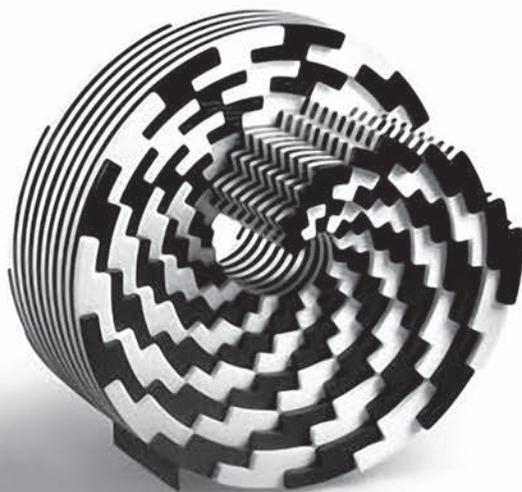
La pausa stagionale porta a bilanci e riflessioni. In questo numero della nostra rivista, ampio spazio è stato dedicato alle iniziative di sviluppo dei club, e ancora più ne verrà impegnato nelle prossime uscite. Pochi sono i gruppi di volo a vela in Italia, eppure alcuni si distinguono a livello continentale dimostrando una vitalità senza precedenti: giornate aperte, corsi gratuiti di teoria, cospicui investimenti sulle strutture, l'organizzazione di raduni, esposizioni ed eventi. Sembra essere partita una competizione campanilistica con effetti benefici per tutti. Che bel segno di vitalità! Penso, e spero di non essere per questo colpevole di protagonismo, che una parte degli stimoli ad agire sia venuta anche dal confronto con le precedenti iniziative raccontate su queste pagine in passato.

Il volo a vela italiano è afflitto da grossi problemi oggettivi, ma è anche in grado di sostenere le battaglie e di affrontarne di nuove, con l'obiettivo della crescita. Certo la questione delle concessioni demaniali (e dei relativi canoni), temporaneamente congelata da vari

interventi dei TAR, resta sospesa come una Spada di Damocle; certo, ci sono polemiche vecchie e nuove sulla gestione dell'agonismo mentre proteste e ricorsi si stratificano oltre ogni ragionevolezza; certo ancora, il quadro normativo in cui operano le scuole complica l'operatività e pesa sulle segreterie dei club. In qualche club l'energia brilla fortissima, nonostante le difficoltà, in altri si mantiene comunque viva sotto una coltre di difficoltà.

Chiudo solo con una raccomandazione che mi sta sempre a cuore: che i club trovino in questa stagione anche le risorse e la volontà di organizzare ciascuno, o meglio ancora in consorzi regionali, almeno una giornata dedicata pienamente alla Sicurezza e alla Prevenzione degli incidenti.

Tra tutte le influenze negative, sono soprattutto i pericoli e gli incidenti più o meno gravi a convincere molti praticanti a limitare o abbandonare il nostro sport. Più tempo va dedicato alla divulgazione della cultura della Sicurezza.



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 Castelno

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:

Il piazzale dell'aeroporto
Adele e Giorgio Orsi,
durante l'Open Day ACAO
(foto di Anna Dalmazzo)

Progetto grafico e impaginazione:

Claudio Alluvion

Stampa:

Master Graphic - Leggiano (Va)

Redazione e amministrazione:

Aeroporto "Adele e Giorgio Orsi"

Lungolago Calcinate, 45

21100 Varese

Cod. Fisc. e P. IVA 00581360120

Tel./Fax 0332.310023

csvva@voloavela.it

www.voloavela.it

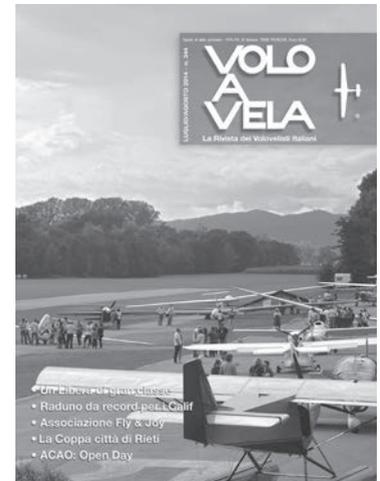
Autorizzazione del Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 di Registro. Spedizione in abbonamento postale art. 2 Comma 20/B Legge 662/96, Filiale di Varese. Pubblicità inferiore al 45%. Le opinioni espresse nei testi impegnano unicamente la responsabilità dei rispettivi autori, e non sono necessariamente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

issn-0393-1242

In questo numero:

LUGLIO/AGOSTO 2014 - n. 344

- **Notizie in Breve** 4
- **Gianfranco Rotondi, ingegnere e i suoi alianti** 11
- **ASH 30Mi, un Libera di gran classe** 13
- **Raduno da record per i Calif** 21
- **Calendario Fly Pink** 28
- **Associazione Fly & Joy** 29
- **La Coppa Città di Rieti** 34
- **Acao: Open Day** 46



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.

Giorgio Frailich, 1927 - 2014

Franco Poletti ha inviato queste righe, a commiato dell'amico Giorgio Frailich, uno tra i fondatori del volo a vela in Italia, scomparso a inizio ottobre 2014.

“Un abbraccio alla sua famiglia anche da tutta la redazione della nostra rivista. “L'ombra del declino corporale non è passata sulla splendida figura del Pilota Giorgio Frailich, morto oggi in Milano alla età di 87 anni, rara la sua attitudine al comando, profonda la sua capacità di insegnare, bello il suo tratto umano in ogni gesto. Lascia al Volo a Vela italiano la dote di alcune centinaia di allievi trasformati in buoni piloti di aliante. Negli amici resta un semplice convincimento: abbiamo vissuto vicino ad una brava persona. Siamo accanto - l'ora è solenne - alla famiglia di Giorgio Frailich.”

Aeroporti demaniali e AeCI

Sono iniziati in autunno gli incontri tra AeCI ed ENAC in merito al nuovo Regolamento per l'affidamento degli aeroporti demaniali proposto in bozza dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile. Una delegazione dell'Aero Club d'Italia, guidata dal Presidente Giuseppe Leoni, ha incontrato i vertici dell'ENAC, per formulare delle proposte volte a tutelare il mondo dell'aviazione generale, del VDS e degli Aero Club Federati. I lavori in itinere prevedono altri incontri sul tema. L'AeCI punta a far inserire nel testo una previsione di sconti sui canoni demaniali, ripristinando la precedente agevolazione del 90%. Il testo tiene in particolare conto la situazione pregressa, a difesa dei club già assegnatari di concessioni demaniali, al fine di proteggerli da improvvisi cambi di titolarità della concessione.

Francesco Volpi, cent'anni pilota

Festa grande all'aeroporto Caproni di Trento per la consegna dell'Aquila di San Venceslao al comandante Francesco Volpi, classe 1914, licenza di volo rinnovata lo scorso 8 maggio 2014. «Non ho fatto niente per arrivare a 100 anni, ma nemmeno niente per non arrivarci».

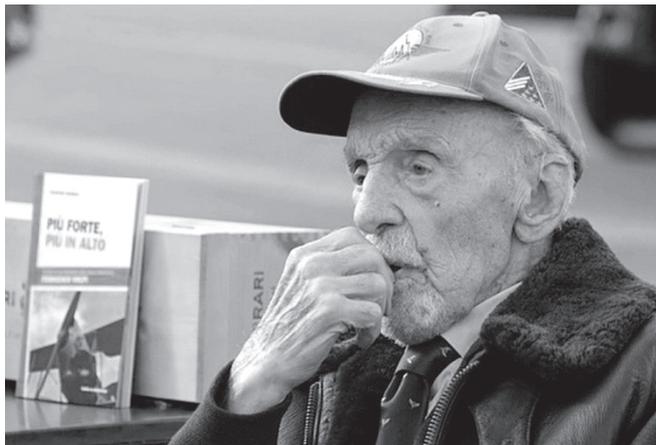


Così ha commentato quando gli è stata conferita la massima onorificenza della Provincia.

Al termine delle cerimonia, Volpi è salito sulla riproduzione di un Caproni 100, un aereo della Seconda guerra mondiale, e con l'imprenditore trentino Mario Marangoni come copilota è decollato e ha sorvolato l'aeroporto lasciando nel cielo una scia tricolore.



«Si tratta di un esempio per tutto il Trentino e soprattutto per i giovani», ha detto l'assessore Tiziano Mellarini. Il Comandante Volpi, è l'unico pilota in Europa e il secondo nel mondo che può vantare 80 anni di attività di volo ininterrotta.





Colonnello durante la seconda guerra mondiale, impegnato sul fronte russo, fondatore dell'Aeroclub Trento, promotore della Scuola Nazionale di volo in montagna e padre dell'aeroporto G. Caproni di Trento, Volpi rappresenta un simbolo di tenacia e spirito di servizio, come in molti hanno ricordato.

Guglielmo Giusti compie 90 anni

Grande festa anche a Calcinate: Guglielmo Giusti, uno dei fondatori del club, ha compiuto 90 anni. Ed è stato



un fiume di ricordi, alcuni commoventi, altri eroici, ma la maggior parte molto divertenti. Guglielmo, durante la festa, ha dato prova di memoria, arguzia, saggezza e ancora gran lungimiranza, condita in salsa comica che ha fatto rimanere tutti a bocca aperta e a occhi lucidi, per la commozione ma ancor più per le risate irrefrenabili. E, dopo aver gentilmente declinato l'invito a volare dicendo che l'ultimo volo l'aveva già fatto, ha poi naturalmente abdicato, pensando giustamente che un pilota l'ultimo volo non lo farà mai... Alberto Balducci, che è uno che sa tenere ben alto il testimone passato da Guglielmo, lo ha accompagnato in volo su uno degli alianti del club, trainato da Umberto Bertoli, altra colonna storica e carismatica del club. All'atterraggio Guglielmo, con la sua solita verve comica, ha sentenziato "Eh, forse mi piace, mi sa che mi iscriverò al corso!"

Nuovi regolamenti sportivi italiani

La Sezione Tecnica di Specialità, organo consultivo dell'AeCI, ha redatto le nuove versioni dei regolamenti sportivi. Cito solo qualcuna delle modifiche apportate: sono state meglio specificate le regole che decretano la validità di una prova di gara, a seguito delle difficoltà di interpretazione emerse durante l'estate. È stato ripristinato il classico Campionato Promozione. Meglio definite le modalità di esecuzione della prova motore, e stabilite nuove pesanti penalità per condotte di volo pericolose nelle immediate vicinanze della linea di partenza. Le norme che inquadrano i record nazionali sono state meglio specificate nella parte Equipaggi, in particolare chiarendo che su biposto entrambi i piloti devono essere in possesso di licenza sportiva FAI e di nazionalità italiana. Più restrittive le norme sulle dichiarazioni elettroniche. Per chi vuole dedicarsi alla caccia di nuovi record, un'attenta lettura è indispensabile.

Il testo è stato ratificato dalla CCSA dell'AeCI, ma appena dopo la pubblicazione sono emersi alcuni punti sui quali c'è poca condivisione da parte dei piloti sportivi, come per quanto riguarda la creazione di una nuova classe di record nazionali per i 18 metri. Una revisione per l'anno in corso appare improbabile, in considerazione della già avvenuta omologazione del regolamento e, per quanto concerne i record, le eventuali modifiche non verrebbero comunque ratificate dalla CCSA se non a stagione australare già iniziata da tempo (molto rilevante per i record).

Certificato il LAK17b FES

La collaborazione tra la fabbrica lituana dei LAK e la LZ di Luka Znidarsic ha portato alla certificazione EASA per il monoposto 17b dotato di motorizzazione anteriore elettrica per il solo sostentamento.

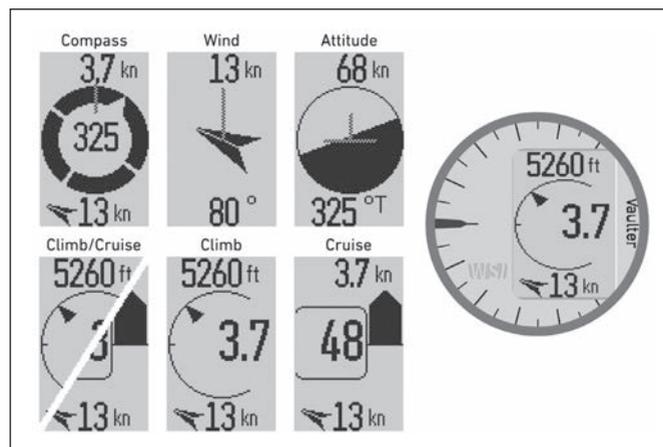
Il decollo autonomo non è previsto né autorizzato, seppure sia stato eseguito durante alcuni test. Il motore è il ben noto FES, la cui popolarità sta crescendo e che attrae l'interesse di molti piloti. Il lavoro si è svolto nell'arco di oltre quattro anni e rappresenta un notevole successo per le due aziende e per i progettisti.
<http://www.front-electric-sustainer.com/news.php>

SeeYou Mobile 6.0

La versione 6.0 del programma di navigazione per palomari e PNA basati su Windows CE è stata rilasciata a fine ottobre. Le tante novità sono verificabili sul sito del produttore sloveno, ma citiamo "a discrezione" le funzionalità Oudie Live per la connessione a Internet, l'upload automatico dei voli su SeeYou Cloud, il Live Tracking, l'aggiunta della capacità di scaricare voli e dati da altri logger, la correzione automatica del QNH prima del decollo (molto utile), una nuova impostazione dei colori per dare maggiore contrasto alla mappa soprattutto in pianura, la riduzione degli allarmi per spazio aereo che talvolta erano troppo invadenti, e la riparazione di una serie di bug che affliggevano in particolare i calcoli delle AAT. I vecchi Oudie possono essere aggiornati a questa nuova versione software. <http://www.naviter.com/>

Variometro inerziale

Il variometro Butterfly è stato il primo a creare una nuova categoria di strumenti per gli alianti: il variometro "inerziale". All'inizio questo termine appariva misterioso, ma oggi i prodotti che si sfidano su questo tema sono numerosi e provengono da LX-Nav, LXNavigation e, da pochissimo tempo, da una start-up australiana fondata da due piloti. Uno di essi, James Wharington, è stato a lungo membro della comunità di sviluppo del software XCSoar. Il concetto di variometro inerziale si sta facendo largo piuttosto lentamente (non sono molti i piloti



che lo hanno adottato nelle massime competizioni, ma tra di essi figurano alcuni tra i più famosi campioni), ma le opinioni stanno diventando in buona parte positive, a testimonianza che dopo una prima fase sperimentale, ora i meccanismi di calcolo hanno raggiunto una buona efficacia. In estrema sintesi, i sensori di accelerazione permettono a un algoritmo di discriminare, eliminandole dalla lettura, turbolenze e transienti orizzontali, per fornire un'indicazione visiva e acustica di estrema rapidità e precisione, ma priva di informazioni spurie. I prezzi sono purtroppo elevati. Per maggiori informazioni Wharington Smith Instruments Pty Ltd, <http://WharingtonSmith.com> RBE Avionik GbR, <http://rbe-avionik.de/>

1.000 km OLC per Busca

Un silenzio lungo dieci ore e 1012,94 chilometri, rotto solo dal soffio del vento. È il volo con cui il gressonaro Alessandro Busca, portacolori dell'Aeroclub Valle d'Aosta, ha vinto il campionato italiano di distanza in aliante in classe Club. Busca, classe 1968, pilota di elicotteri della Pellissier Helicopter ma anche maestro di sci, guida e alpinista capace di conquistare l'Everest, ha volato con partenza da Aosta e sorvolato un'area che va dal lago di Como a Dignes-les-Bains, a Nord di Cannes in Francia, con un aliante non motorizzato ASW 24, di proprietà del club valdostano. Il volo di Busca è stato registrato il 10 maggio e gli ha permesso di conquistare anche il terzo posto in classifica come miglior volo assoluto, dietro ai 1.633 chilometri di Alberto Sironi e ai 1.243 di Ugo Pavesi, entrambi portacolori dell'Aeroclub Adele Orsi.

«L'aliante, e tutto ciò che non ha motore e sfrutta solo la spinta delle correnti e del vento, è la massima espressione del volo - dice Alex -. Lo amo da sempre, è passione allo stato puro. Ho iniziato nel 1985 con il parapendio, poi dal 1989 con il deltaplano fino al 2003, facendo anche molte gare. Oggi volo in aliante per divertimento, il problema è sempre il tempo libero, che manca. Un po' come la montagna: ci vado ancora, ma per divertirmi. Determinate imprese le puoi fare se sei molto allenato, e per allenarti serve tempo».

Per l'Aeroclub Valle d'Aosta il campionato italiano ha riservato altre soddisfazioni grazie agli ottimi piazzamenti nella classe Open di Ugo Vietti (ottavo) e nella classifica unica femminile dove Cristina Pession ha sfiorato il podio chiudendo al quarto posto con 650,35 punti. Il sodalizio può quindi brindare ai suoi successi sportivi, ma non alla situazione generale che, tra crisi e impatto del nuovo aeroporto, è poco entusiasmante, per usare un eufemismo. Fino a pochi anni fa, nei mesi primaverili arrivavano da tutta Europa fino a 200 piloti d'aliante al «Corrado Gex», portandosi dietro famigliari che generavano un indotto non indifferente tra alberghi e ristoranti.

«Adesso saranno sì e no in 40 i piloti - dice Attilio Viglino, il presidente dell'Aeroclub che raccoglie circa 130 soci tra volo a vela e a motore -. La crisi si fa sentire, perché chi deve pagarsi benzina e autostrada è molto penalizzato, visti i prezzi. Ma paradossalmente è stato lo sviluppo commerciale dell'aeroporto a incidere su attività come la nostra. Chi vola in aliante ama la libertà di entrare in pista, guardare il marito o l'amico che decolla, prendere il sole su una sdraio vicino al suo aliante, tutte cose proibite in uno scalo come quello di Aosta. È vero che, dall'altra parte, hai il vantaggio di essere appetibile per quei piloti che hanno velivoli da centinaia di migliaia di euro e cercano la sicurezza e la sorveglianza, ma non basta questo a compensare le perdite di chi ha scelto di andare in altri aeroclub proprio per una questione di libertà».

EASA cambia rotta

L'EASA ha indetto lo scorso ottobre a Roma una riunione cui hanno preso parte 350 professionisti e operatori dell'aviazione generale. Il programma prevedeva di esplorare le possibilità di semplificazione del quadro normativo del comparto "più fragile" dell'aviazione civile. I partecipanti si sono stupiti del cambio di rotta promosso dall'ente europeo, che sembra esprimere una forte volontà di riforma. Quella che poteva sembrare una furba mossa mediatica si è rivelata invece una svolta promettente. È stato riconosciuto esplicitamente il ruolo fondamentale che ha la "passione" nell'attività di volo dei club e dei privati, come dichiarato dal direttore generale EASA, Patrick Ky. Numerose riunioni delle commissioni tematiche hanno permesso di approfondire molti aspetti. Sul tema Sicurezza, il direttore generale ha auspicato un miglioramento attraverso la formazione, la prevenzione delle piantate motore, l'applicazione di regole proporzionate alle attività e ai rischi, facendo riferimento anche al mondo ULM che, pur in mancanza di certificazione, mostra dati statistici non diversi da quelli dell'AG.

Il gruppo dedicato all'armonizzazione europea ha visto un forte intervento di C. Dries, della Diamond Aircraft, che ha stigmatizzato gli elevatissimi costi di certificazione EASA, e la latitanza dei burocrati quando si ha bisogno del loro appoggio. Altri partecipanti hanno sottolineato come l'esistenza di EASA non abbia portato ad alcun miglioramento effettivo della Sicurezza, mentre ha certamente creato un esagerato aumento dei costi. Si è quindi potuta notare l'inusuale libertà di espressione, reciproca, che ha caratterizzato i dibattiti; viene quindi confermato che Patrick Ky ha instaurato un nuovo regime di fiducia. Il gruppo di studio della road-map ha concretamente definito gli obiettivi da raggiungere. Viene confermato il rinvio di tre anni per l'entrata in vigore delle norme sulle ATO (scuole), mentre si cerca attivamente una terza via tra il quadro ATO rinviato e la sua aboli-

zione in toto. Le scadenze ispettive sulle ATO sono state allungate a cicli di quattro anni, alleggerendo il carico amministrativo. Ritorna anche la facoltà di validazione temporanea per le licenze straniere, ed è incredibilmente stato approvato da EASA il documento sulle modifiche e riparazioni minori come redatto dalla FAA americana, senza procedure (costose) di approvazione delle annotazioni. Il rapporto diretto con la FAA sta anche producendo un riconoscimento reciproco e automatico dei documenti rilasciati dai due enti nell'ambito dell'Aviazione Generale, per esempio nel settore dei complementi di certificazione STC. Anche il quadro LSA, redatto dalle industrie, potrebbe venire adottato dall'EASA. Qualche costruttore di piccole dimensioni ha sottolineato che le certificazioni, oltre ad essere complesse e costose, rappresentano però un forte alleato in quanto permettono di stipulare polizze assicurative RC a prezzi ragionevoli per le aziende. Si è formato buon consenso sul fatto che delegare parte della responsabilità ai costruttori e anche agli utilizzatori avrebbe l'effetto di sfoltire il lavoro cartaceo, e che il sistema attuale necessita di una profonda revisione. La prossima riunione su questi argomenti si terrà a Friedrichshafen durante la fiera tematica di settore: anche questo è un buon segno, EASA non si chiude nei propri recinti.

Magagne in Francia

La "politica" del volo a vela in Francia è da un anno e mezzo in subbuglio, mentre sono state confermate le voci di un passivo gestionale per il centro nazionale di Saint Auban. Il presidente della federazione FFVV, eletto un anno e mezzo fa, si è subito ritrovato oggetto di contestazioni da parte della lista di minoranza. Al centro delle polemiche, la modalità della sua elezione: si è protestato per aver concesso al centro nazionale di esprimere il voto come un qualunque club, e assegnandogli ben 9 voti (e il Centro non era in regola coi pagamenti delle quote federative, quindi di fatto in mora). Peraltro, il presidente del centro era lo stesso candidato alla presidenza FFVV e, avendo vinto l'elezione con soli 7 voti di margine, la correttezza della decisione oltre essere discutibile in sé, pone sotto una luce quantomeno dubbia la reale rappresentatività e legittimità degli organi direttivi insediati. Immediatamente è stata sollevata un'eccezione di legittimità, e le carte sono finite al tribunale civile. Questo è stato un errore da parte della lista minoritaria, in quanto la competenza spetta in primo luogo al Comitato Olimpico nazionale; molto tempo è stato perso, il ricorso al comitato è stato presentato con ritardo e alla fine accolto con la sola indicazione del suggerimento di ripetere le elezioni nel prossimo mese di marzo, senza scendere nel merito ulteriormente.

Il bilancio del Centro Nazionale suscita preoccupazione per le perdite di esercizio annuali che per vari anni consecutivi a partire dal 2009 hanno raggiunto la cifra record di quasi 200.000 Euro (757.000 nel quadriennio olimpico). Parte delle perdite è imputata al cambio di rotta della Federazione, che dal 2009 ha iniziato a richiedere il pagamento di una quota d'affitto per gli alianti che essa mette a disposizione del Centro. Si tratta di mezzi (quasi sempre altamente competitivi) acquisiti dalla FFVV con il denaro dei contributi statali. Altri alianti della FFVV sono invece assegnati ad alcuni dei piloti della squadra nazionale, e non vengono affittati o utilizzati al di fuori del programma di partecipazione alle selezioni e gare internazionali. Nel considerare i conti del centro nazionale francese va tenuto conto che il centro occupa direttamente un ampio numero di dipendenti, che rappresentano solo una parte del personale attivo per gli stage e le iniziative. A loro si aggiungono molti istruttori distaccati dal ministero dello sport, i quali percepiscono uno stipendio statale e quindi non gravano sulle casse di St. Auban (un taglio del personale di circa il 30% dovrebbe aver abbassato il deficit a partire dallo scorso anno).

AVL al meeting austriaco

Si è svolto sabato 18 ottobre a Seefeld in Tirol (Austria) il meeting annuale del volo a vela austriaco, organizzato dall'Aeroclub Austria. L'aero club lariano era presente come espositore con una propria delegazione. È stata la prima presenza in assoluto da parte di AVL ad un evento del genere. La partecipazione nasce dal progetto del direttivo AVL di promuovere l'aeroporto e l'aeroclub di Alzate Brianza direttamente presso i piloti volovelisti oltre confine, proponendo loro di venirci a trovare nei mesi primaverili (ma non solo) con i loro alianti. Per l'occasione è stato predisposto un volantino in tedesco con alcune testimonianze "illustri" di nostri amici volovelisti (Bert Schmelzter, Tilo Holighaus, Ricky Brigliadori e Albert Kiessling): piloti che hanno accettato con grande piacere di fare da testimoni per il club, citando



le potenzialità volovelistiche offerte nella bella stagione. Nel volantino anche alcune foto e altre info sul nostro club. Molti i curiosi interessati al nostro stand: speriamo nei prossimi mesi di vedere qualche nuovo arrivo.



Altri DG-1001 come trainer militari

La forza aerea brasiliana BACE è la quinta al mondo a dotarsi di alianti biposto DG-1001 per le proprie scuole di volo militare. L'ordine stavolta è per dieci alianti, compresa la formazione del personale didattico e di manutenzione, che verranno consegnati alla Brazilian Air Force Academy basata a Pirassununga (Sao Paulo, Brasile).



La base militare ospita la più grande Accademia aeronautica dell'America Latina, e forma ogni anno circa 1.200 piloti. Con la consegna, prevista per l'estate prossima, verranno ritirati dal servizio gli attuali Blanik L-23.

I GP dei prossimi anni

Le gare inserite nel calendario Sailplane GP della FAI-IGC si svolgono in vari luoghi del mondo e permettono di svolgere la selezione dei finalisti, una ventina, che si contenderanno il titolo mondiale ogni due anni. È stato aperto il processo di definizione del circuito di gare, che è il settimo della serie da quando è stata creata la formula Grand Prix. Questa settima serie occuperà un solo anno, a partire dal 31 ottobre 2015, mentre la Finale GP verrà assegnata ad un club ancora da identificare, per svolgimento in una settimana tra il 1° gennaio e il 1° giugno 2017. I club interessati devono inviare la propria candidatura per una selezione o per la finale entro il 31 gennaio 2015. I requisiti organizzativi da soddisfare a cura del club ospitante sono elencati in una pagina del sito dedicato dall'IGC specificamente ai Grand Prix, che rappresentano uno dei punti di maggiore attenzione da parte della FAI. <http://www.sgp.aero/about-sgp-racing/bid-for-future-events>

Nuovo CT della Squadra Nazionale

La STS volo a vela ha il grande piacere di comunicarvi che Luciano Avanzini è il nuovo Commissario Tecnico della Nazionale Azzurra. Con la collaborazione dell'Ufficio Sportivo dell'AeCI, sono stati fatti tutti i passi necessari per istituire ufficialmente la figura del CT, che mancava nei regolamenti nazionali, e abbiamo accolto la disponibilità di Luciano ad assumersi un incarico così

gravoso. Luciano avrà i seguenti compiti:

- formare le rappresentative nazionali per le gare FAI, in base ai criteri inviati al Consiglio Federale per l'approvazione;
- compilare i preventivi di spesa, d'accordo con i responsabili amministrativi approvati dalla CCSA e in base agli importi forniti dal Presidente della STS volo a vela;
- gestire gli allenamenti di squadra;
- collaborare con i capisquadra per l'organizzazione delle trasferte;
- individuare gli allenatori accompagnatori;
- dirimere eventuali controversie e fornire chiarimenti sui regolamenti vigenti, in collaborazione con il Presidente della STS volo a vela.

Estate in volo libero

Anno difficile per il volo libero in deltaplano e parapendio, causa il brutto tempo che ha messo in serie difficoltà gli organizzatori delle manifestazioni. Nell'area di volo del Monte Cucco in Umbria si sono chiusi i campionati italiani di deltaplano disputati su cinque prove tra i 75 ed i 115 km. Alla competizione erano presenti settanta piloti. La vittoria è andata per l'ennesima volta ad Alex Plover (San Cassiano, Bolzano), pluricampione del mondo, seguito da Christian Ciech, trentino trapiantato a Varese, e da Suan Selenati di Arta Terme (Udine), protagonista lo scorso anno di un lungo cross attraverso i Balcani, dal Friuli fino al monte Olimpo in Grecia.

La Icaro di Varese si conferma produttore di ali altamente competitive.

Da Kopaonik in Serbia la nazionale di parapendio è ritornata con una medaglia di bronzo faticosamente guadagnata alle spalle di Svizzera e Germania. Un Campionato Europeo sfortunato dal punto di vista meteo, con poche prove valide disputate in condizioni non ottimali. Nelle classifiche individuali vince il tedesco Torsten Siegel con Luca Donini di Molveno (Trento) migliore degli italiani in settima posizione. In campo femminile ha vinto la francese Seiko Fukuoka Naville.

Gli altri componenti del team erano Davide Cassetta (Torino), i trentini Christian Biasi e Nicola Donini, gli altoatesini Franz Erlacher, Peter Gebhard e Joachim Oberhauser, Silvia Buzzi Ferraris (Milano), Nicole Fedele (Gemona del Friuli) ed il CT Alberto Castagna di Milano. Ventidue le nazioni in gara.

Sul Lago di Cavazzo (Udine) si è conclusa Acromax, tappa italiana della Coppa del Mondo di acrobazia in parapendio, organizzata dal Volo Libero Friuli nell'ambito degli eventi del progetto Gemona Città dello Sport e del Benstare.

Assoluto il dominio dei francesi, a cominciare dalla classifica "solo", cioè individuale, con Tim Alongi, seguito da Eliot Nochez e François Ragolski, tutti transalpini. Per la categoria "syncro", cioè a coppie, al primo posto si collocano Raul Rodriguez (Spagna) e François Ragolski (Francia), seguiti da Tim Alongi e Eliot Nochez, francesi, ed al terzo posto Rafael Goberna (Brasile) in coppia con Hernàn Pitocco (Argentina). Tra le donne primo posto all'ungherese Alexandra Grillmayer dietro la francese Leila Simonet e l'austriaca Nicole Schmidt. Successo per il Trofeo Tre Pizzi, gara internazionale di parapendio organizzata nelle Marche dal Volo Libero Monte Gemmo. In questa estate mai sbocciata, gli organizzatori sono riusciti a pescare tre giorni di tempo favorevole per permettere ai circa 50 partecipanti giunti dall'Italia e dall'estero di affrontarsi in tre manches tra i 47 e gli 80 chilometri. L'area di volo è stata la vallata tra Fabriano e Camerino lungo la dorsale dell'Appennino Umbro-Marchigiano ed atterraggio ad Esanatoglia (Macerata) dove era posta la sede logistica dell'organizzazione. Ha vinto il bolognese Alberto Vitale, seguito da Davide Cassetta di Torino e Franz Erlacher di Bolzano.

Foto <http://www.gustavovitali.it/pagine/comfivl/varie-agosto-01-09-14.html>

Progetto Euroglider

Un aliante biposto da addestramento con motore elettrico, questo è l'obiettivo della collaborazione avviata da



Dassault Aviation insieme all'AEDEVV (associazione per lo sviluppo del volo a vela francese) e il gruppo ISAE. Il programma ha

una durata di quattro anni, il primo dei quali dedicato a definire i caratteri strutturali dell'aliante, seguito da tre anni di sviluppo del progetto a partire dalle specifiche adottate.

Secondo i partner, il concetto si inserisce bene nella nuova tendenza ad aiutare la diffusione della propulsione elettrica in aviazione, mantenendo un approccio realisticamente ottimista (ottimizzazione della potenza richiesta, uso del motore per una parte modesta dell'attività totale di volo). Il progetto dovrà rispettare le esigenze di un'auspicata industrializzazione per la produzione in serie da parte di un costruttore europeo specializzato nell'aviazione leggera, rispondendo alle reali esigenze degli utilizzatori e dei praticanti il volo a vela, adottando soluzioni tecnologiche innovative e conseguendo una riduzione dei costi di formazione basica. Dopo la produ-

zione del monoposto Pégase e dello sfortunato biposto Marianne, partita dopo il 1980 e il 1990, questa sarebbe la prima volta che si affronta lo sviluppo di un nuovo aliante in Francia.

Posa di cavi in montagna

Ci è stata segnalata la posa di due cavi sul territorio prealpino lombardo e piemontese.

Un cavo è stato teso dalla cima del monte Generoso sino a Capolago (versante Svizzero), per 14 chilometri di lunghezza da 1.600 m a 146 m di quota, per i lavori di ristrutturazione dell'albergo in vetta del monte Generoso. Come da Notam, non è prevista la rimozione del cavo fino alla fine di luglio 2015.

Un altro cavo d'acciaio da 22 mm di sezione verrà presto installato in località Pian D'Arla (1.307 m) fino a località Segletta (960 m) in comune di Aurano, sul versante del monte Zeda nei pressi di Piancavallo. In questo caso si tratta di un'installazione più o meno permanente, per creare l'attrattiva turistico-sportiva di una "planata" tra le due cime; i turisti vengono allacciati al cavo e appesi ad un carrello scorrevole venendo a creare una sensazione paragonata al volo.

Corsi gratuiti di teoria

L'AVS (volo a vela Scaligera di Verona) comunica che anche quest'anno è in atto il Corso di Teoria del volo a Vela per il conseguimento della Licenza di pilota di aliante con la possibilità di frequentazione gratuita da parte di chiunque sia interessato. Negli anni passati l'iniziativa ha visto la partecipazione di numerosi appassionati e tra questi molti dei nuovi brevettati dell'associazione. Il corso segue il programma ministeriale ed è presentato dal Direttore della Scuola CMT Gianluca Ortombina e dal suo Staff di istruttori di Volo.

Si prega, se possibile ma non necessario, di dare la conferma della presenza inviando mail a info@voloavelaverona.it con i dati anagrafici, telefono e eMail di chi intervverrà. Potete liberamente estendere l'invito agli amici interessati. Le lezioni si svolgono con cadenza bisettimanale ogni lunedì e venerdì dalle ore 21:00 nell'aula didattica del hangar della Associazione. Il programma farà una pausa natalizia dal 20 dicembre al 5 gennaio 2015, e giungerà a conclusione il 2 marzo. Durante le serate potranno essere proiettati filmati didattici. L'accesso è possibile dalle 20:30 fino alle 24:00 presentandosi al cancello della ex base militare.

Associazione Volovelistica Scaligera a.s.d., Via Boscomantico, 37139 - Verona
info@voloavelaverona.it www.voloavelaverona.it

Gianfranco Rotondi, ingegnere, e i suoi alianti



L'aliante Tobia sull'aeroporto di Bresso

Come consuetudine l'ADAF (Associazione Diplomati e Allievi dell'Istituto Feltrinelli) ha organizzato una serie di giornate aperte dal 20 al 23 Marzo 2014 presso l'istituto tecnico Giacomo Feltrinelli di Milano, con annessa mostra di aeromodelli.

Quest'anno, all'esposizione si è aggiunto grazie all'interessamento dell'AVL (Associazione Volovelistica Lariana) e in particolare del suo presidente ing. Alessandro Scaltrini, un simulatore di volo in aliante.

L'ing. Scaltrini ha voluto così creare un momento dedicato alla memoria dell'ing Gianfranco Rotondi, che è stato insegnante presso il Feltrinelli e che in un laboratorio di questo istituto ha realizzato l'aliante Tobia insieme ai propri allievi.

L'ing. G. Rotondi sull'aeroporto di Bresso (foto fine anni 1950)



Sono stato coinvolto nella preparazione d'una conferenza dal mio amico Vincenzo Pedrielli: infatti lui sapeva che avevo anch'io fatto parte della squadra che costruì l'aliante Tobia come allievo del Feltrinelli nel periodo di avvio del progetto. Oggi sono un collaboratore volontario del CSVVA (Centro Studi del Volo a Vela Alpino) di Calcinate e non ho avuto problemi ad accedere alla vasta raccolta di foto dei due alianti progettati dall'ing Rotondi, il Gheppio e il Tobia. In questo lavoro mi è stato molto utile Umberto Bertoli, lui pure allievo del Feltrinelli praticamente nel medesimo periodo (una classe prima della mia). Più laboriosa è stata la ricerca di note biografiche. Su questo tema sono stato indirizzato ed ho contattato quindi l'ing A. Folchini del politecnico di Milano, che mi ha fornito ampio materiale per completare la presentazione. Va ricordato che l'ing. Rotondi è stato il promotore del CAP (Club Aviazione Popola-



L'aliante Gheppio in volo alla periferia di Milano

re, dedicato a costruttori di aeromobili amatoriali) e per un lungo periodo ha anche presieduto questa associazione. La conferenza è stata tenuta nel pomeriggio del 22 Marzo. La presentazione con la proiezione di diverse schermate ha illustrato la figura e il lavoro svolto dall'ing. Rotondi che con

grande passione ha dato lustro al volo a vela Italiano e all'aviazione popolare in particolare. Chi fosse interessato ad ottenere copia in formato pdf di questa conferenza può richiederla inviando un'e-mail al seguente indirizzo: csvva@volovela.it ■



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



ASH 30Mi

Un Libera di gran classe



Il prototipo del nuovo classe Libera in volo sulla Germania

Prendi una bella fusoliera dalla linea filante progettata dagli studenti dell'Akaflieg di Stoccarda per il biposto sperimentale FS-31, e attaccaci le ali lunghe e flessibili del monoposto ASW 22. Il rivoluzionario ASH 25 è nato in questo modo, con la denominazione provvisoria di ASW 22-2, e ha intanto compiuto trent'anni di carriera. Il parere di tanti esperto fu per

lo più tranciante: rimarrà un prototipo, o se ne farà una piccola serie non profittevole. In qualche caso le profezie sono sbagliate, in questo caso oltremisura: sono stati costruiti più di 260 esemplari in molte varianti, cresciute negli anni per apertura alare, dotazioni e motorizzazioni. Oggi il "25" è un aliante molto diffuso, facilmente visibile su campi di gara e nei club.

Le versioni pure o con motore di sostentamento (il monocilindrico Rotax 275) rappresentano un'alternativa economica a biposto recenti, per chi accetta l'abitacolo meno spazioso e un'innegabile complessità di montaggio e di movimentazione al suolo. La Schleicher offre la possibilità di aggiornare e motorizzare molti degli esemplari in circolazione.



Con la disponibilità di nuovi bi-posto molto allettanti, la casa ha deciso di sviluppare un erede per riconquistare il mercato della Classe Libera, sfruttando i propri successi recenti legati a ottimi profili alari molto sottili e impostando un maggiore carico alare massimo che, come tutti sanno, è una delle chiavi più importanti verso il successo sportivo e l'estensione delle prestazioni alle alte velocità, soprattutto se il profilo adottato riesce a mantenere un buon coefficiente di portanza per non penalizzare le doti di salita in termica. Dopo l'annuncio del nuovo ASH 30 è però trascorso parecchio tempo prima di giungere all'esposizione del prototipo e al volo di collaudo. Altri anni sono passati prima che la produzione in serie venisse avviata. Nel frattempo, l'enorme successo commerciale del monoposto da 18 metri ASG 29 ha dato energia all'azienda, che ha approfondito e adottato nuove tecniche costruttive. Il ritardo di lancio del "Libera" ne ha forse penalizzato il mercato, ma l'ASH 30 ha alcuni punti forti a proprio favore, e li vedremo tra poco. Se i numeri sono esatti, almeno 7 esemplari dovrebbero essere già stati costruiti e consegnati, mentre l'azienda è impegnatissima a gestire la produzione di mono "29" (oltre 250 esemplari) e "31" (100 esemplari a decollo autonomo).

Alexander Schleicher GmbH

Alexander-Schleicher-Str. 1
D-36163 Poppenhausen, Germany
info@alexander-schleicher.de

Motore	Wankel monorotore, Austro Engines AE-50, iniezione elettronica
Potenza	41 kW (55 hp)
Trasmissione	Cinghia dentata, rapporto 1:2,68
Elica	Schleicher AS2F1-1 R153-92-N1 in carbonio
Serbatoio carburante principale	14 litri
Serbatoi ausiliari (opzionali)	2 x15 litri (installati nelle ali)
Apertura alare	26,5 m
Superficie	17,17 m ²
Allungamento	40,89
Profilo alare	DU 08-135/15 modificato
Lunghezza	9,3 m
Larghezza in abitacolo	0,72 m
Altezza deriva	1,81 m
Peso a vuoto	Circa 630 kg
Massa massima al decollo	850 kg
Portata max. in abitacolo	200 kg
Carico alare max.	49,5 kg/m ²
Vne	270 km/h
Vel. stallo (1g, per massa = 700 kg)	73 km/h
Vel. di minima caduta	90 km/h @ 700 kg; - 0,42 m/s
Efficienza max.	Non dichiarata. Stimata circa 60-65
Rateo di salita	2,3 m/s (declared)
Autonomia (serbatoio di serie)	450 km
Autonomia (serbatoio di serie, volo livellato)	140 km



Il prototipo

Ho avuto l'opportunità di provare in volo l'esemplare numero 1, a Varese. Come da regola non scritta, il prototipo è più pesante (qualche decina di kg) rispetto ai modelli di serie, con un ulteriore aggravamento in seguito alle riparazioni che ha dovuto subire per un incidente stradale mentre viaggiava nel rimorchio. Io stesso sono lontano dal "peso piuma", così il volo in biposto insieme al rappresentante per l'Italia Giorgio Ballarati ha visto il "30" decollare in marcatto sovrappeso.

L'abitacolo anteriore, cresciuto in spaziosità e ottimamente rifinito. I comandi del motore sono manuali e invariati rispetto ai modelli precedenti



Anche l'elica è prodotta direttamente dalla Schleicher. La fusoliera ha forme più allungate e meglio raccordate al trave di coda

Al suolo

L'aspetto estetico generale richiama bene l'immagine della Schleicher. La capottina in due parti, le ali lunghe e sottili con modesto diedro alla radice (che al suolo si annulla verso l'estremità per la flessione delle ali), le winglet molto sviluppate verticalmente e il trave di coda decisamente sottile sono marchi di fabbrica dell'antica azienda di Poppenhausen.

La somiglianza col predecessore è forte, ma tutte le parti sono nuove: l'abitacolo è più lungo e spazioso, la sua integrazione con la trave di coda più dolce e meglio sviluppata, mentre la deriva è più alta.

Non sono in grado di confermare se i terminali alari siano costruiti negli stessi stampi dei monoposto. Il profilo alare, moderno, reca a circa il 95% della corda in prossimità del bordo d'uscita sotto ai flaperoni, una linea di forellini che fungono da turbolatori pneumatici, per controllare la transizione da flusso laminare a turbolento. Una tale estensione del regime laminare è eccellente e alla pari coi



Grandi passi avanti per l'abitabilità del sedile posteriore

migliori profili odierni; facile ipotizzare che la planata resti molto buona alle velocità elevate.

Il confronto tra le polari pubblicate mostra che l'ASH 25 realizzava la discesa di 1 m/s alla velocità di circa 150 km/h, mentre il "30" lo fa a 163 km/h, e il distacco si amplifica ulteriormente per velocità via via più alte.

Una modifica importante è l'adozione di connessione automatiche per tutte le linee di comando, non solo in fusoliera ma anche alle intersezioni alari. Se i tronconi centrali sono davvero pesanti, e un attrezzo con ruote per il montaggio si rende molto desiderabile, l'inserzione delle parti esterne è facile si effettua in pochi minuti.



La fusoliera è lunga, con alta deriva e un cockpit che spicca, soprattutto per il confronto con l'allungamento delle ali

Fusoliera

La fusoliera è di circa 30 cm più lunga dell'ASH 25. L'abitacolo anteriore è molto lungo e confortevole, anche se non troppo largo. Ancora più evidente è il miglioramento dell'abitacolo posteriore, che ora può accogliere per lunghi voli anche piloti alti e di taglia forte. Non ho potuto verificare meglio, ma solo i "pozzetti" in cui si devono infilare i piedi, piuttosto stretti e a contatto con la fusoliera verso l'esterno e la struttura del sedile anteriore all'interno, potrebbero creare qualche problema con scarpe e sovrascarpe invernali. Entrambe le pedaliera e i sedili sono regolabili a terra e in volo. I pedali del posto anteriore sono montati su una doppia rotaia a "V" che li fa divergere quando retratti verso il sedile, per una migliore ergonomia. La finitura degli interni è elegante e di qualità. Nessuna parte meccanica è a vista, il meccanismo di chiusura delle capottine è nascosto nella cornice. La visibilità circostante è stata migliorata abbassando la linea di cintura dell'abitacolo e

allontanando i due pannelli strumenti dal viso dei piloti. La ventilazione interna ha fatto un salto di qualità e offre tra l'altro una serie di getti d'aria (con flusso regolabile) integrati nell'archetto che separa le due capottine, al fine di disappannare il trasparente posteriore. La ruota principale e la sua struttura sembrano ben dimensionate e robuste. L'estensione verticale, considerevole, propone un abitacolo piuttosto alto e permette di avere una sufficiente distanza dal suolo delle estremità alari.

Il generoso diametro della ruota permette di operare agevolmente anche su superfici in erba. I netamoscerini retrattili, con incasso "a scomparsa" in fusoliera sono disponibili come optional.

La capottina, ordinatissima. Ben concepito il meccanismo di chiusura e blocco



Il piccolo gruppo di comandi del motore (manetta, freno dell'elica, avviamento)



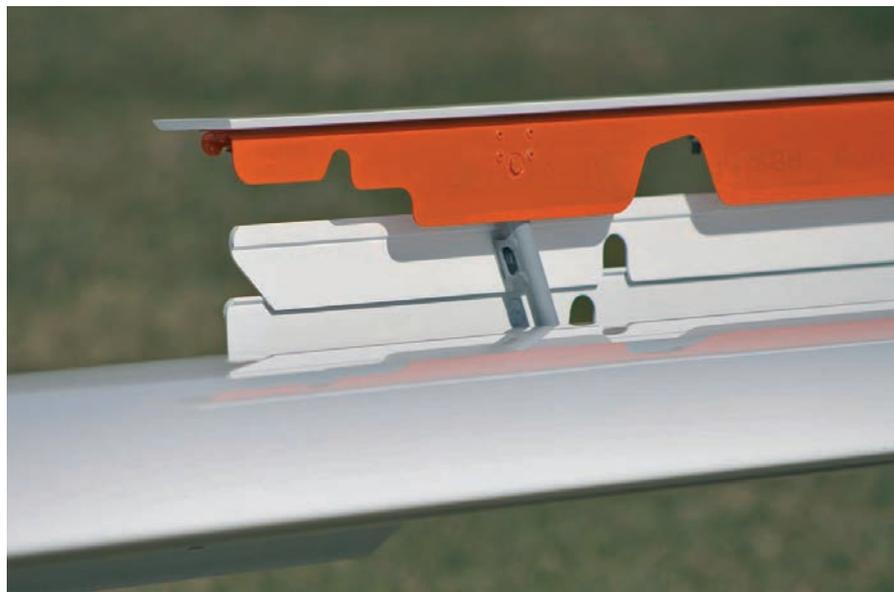
L'estensione dei flap in posizione Landing



La ruota principale di generose dimensioni

Il decollo autonomo

Il motore wankel AE-50 è conosciuto da molto tempo, qui ovviamente nella versione ad iniezione elettronica. Nulla di nuovo nemmeno nell'unità di comando. L'avviamento è immediato, il regime di minimo è subito stabile e il suono di scarico appare piacevole e rassicurante, a differenza dei più comuni motori a due tempi, specialmente se a carburatore. Le procedure di estrazione e retrazione sono controllate manualmente, non sono previsti automatismi (né sul blocco dell'elica, né sul suo allineamento verticale, né per la retrazione). Forse si può appoggiare l'idea che non sia necessario cambiare qualcosa che ha ben funzionato per almeno due decenni. Il pilota deve inoltre mantenere sotto controllo le temperature dell'aria di raffreddamento del rotore e dell'acqua che avvolge il cilindro, verificando che siano nei parametri corretti per le differenti operazioni. Al motore va portato diligente rispetto con l'adozione di procedure di smaltimento del calore per evitare surriscaldamenti, raffreddamenti troppo rapidi; gli si



I diruttori a tripla lama sono efficaci e facili da dosare

deve chiedere di erogare la massima potenza non prima che sia stata raggiunta la temperatura corretta. La potenza erogata è sufficiente, ma abbastanza lontana dal record dei nuovi motori Solo 2T a iniezione installati su Quintus, DG-1001 e Arcus M (che erogano 13 cavalli in più). Considerando che eravamo di oltre 30 kg fuori peso (quindi in territorio da test-pilot), l'accelerazione al suolo su pista in asfalto è

stata più che sufficiente, e la salita iniziale ha sfiorato i 2 m/s, valore che considero adeguato. Non mi potevo aspettare di più dai 55 cavalli installati su 880 kg di aliante. Dal posto anteriore, il rumore del motore è moderato, e mi ha permesso di parlare col copilota senza cuffie, cosa impossibile sulla concorrenza. Anche le vibrazioni sono estremamente contenute; per aver di meglio bisogna passare all'elettrico.



In volo l'eleganza di questo Classe Libera da 26,5 metri è senza rivali

Volo libero

Nel volo planato, ci si stupisce della silenziosità dell'abitacolo dovuta all'ottima sigillatura, alla perfezione dei raccordi sulle superfici e all'ingegnoso sistema di ventilazione. La meteo non mi ha dato molte possibilità di provare una vera termica, ma qualche simulazione delle manovre e qualche timido sbuffo autunnale mi hanno fatto apprezzare la leggerezza degli sforzi sui comandi, nettamente migliore di qualunque biposto di generazione più vecchia. L'armonizzazione degli sforzi è buona, ma ovviamente una tale ampia apertura alare richiede un po' di lavoro e spesso dei decisi fondo-corsa sulla pedaliera per virare rapidamente. Con piede e alettoni a fondo, l'imbardata inversa resta sotto con-

trollo alle normali velocità di termica. Il rateo di rollio, migliorato certamente rispetto ai vecchi "25", non mi ha però impressionato: empiricamente ho contato fino a 7 secondi o poco più per una completa inversione di virata da +/- 45°.

Mi sia concessa una divagazione sul pilotaggio di alianti grandi e d'inerzia elevata: meglio mantenere una buona velocità sia durante le manovre di ricerca del nucleo della termica, sia quando si seguono strade di cumuli e linee energetiche; mantenere i flap in posizione neutra, riservando le estensioni positive per quando il centraggio è perfezionato. Non rallentare alla velocità di migliore salita se è probabile il ricorso a correzioni di inclinazione o raggio. Se emerge la necessità di virare davvero rapidamente (e in un Classe Libera ciò dovrebbe accadere raramente), i

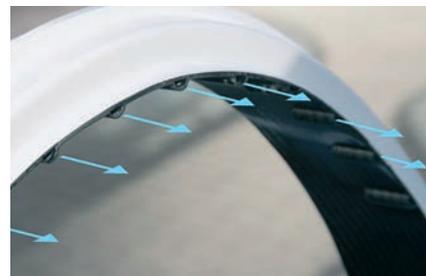
comandi a fondo corsa per la virata vanno integrati con una leggera azione a picchiare, che ne aumenta l'autorità. Di sicuro, vanno evitate le richiamate ripide se poi si ha intenzione di inclinare per entrare in spirale. Tra l'altro, un errore di uno o due secondi durante questa manovra può facilmente instaurare una spirale picchiata, che è fenomeno tra i più seri e pericolosi con alianti grandi e pesanti. (Per favore, tenete conto che ciò si applica a tutti i grossi Liberoni degli ultimi 40 anni). Si ottiene il meglio da questi magnifici bestioni, filanti e imponenti, con un pilotaggio dolce e con l'applicazione di piccole escursioni dei comandi, magari sostenute per un ragionevole tempo. Strappi violenti e correzioni improvvise sono solamente dannose per le prestazioni.



Connessioni automatiche anche sulle estensioni alari



Pulsante che controlla la ventilazione centrale



Schema della ventilazione nell'arco centrale

Comportamento

La stabilità dell'ASH 30Mi è fuori dal comune. In parte ciò è dovuto alle norme di certificazione in vigore da qualche anno. Ho dato avvio a un'oscillazione fugoide (colpo in avanti o indietro sulla barra, poi mantenuta ferma al centro), rilevando che si instaurava un periodo molto lungo, con modesta escursione e generalmente auto-limitantesi. Nel volo lento o in spirale, ho percepito solo un leggerissimo dondolare delle ali in avanti e indietro, fenomeno spesso molto più marcato sui Libera, in particolare vecchi esemplari del "25". I movimenti della massa d'aria vengono trasmessi al pilota in maniera piuttosto facile da sentire e interpretare. Le sensazioni sono però "mediate" e ammortizzate, diluite nel tempo. Le ali, come è tradizione del costruttore tedesco, sono più flessibili della media. Le estremità si alzano durante le richiamate in misura perfettamente simmetrica. Il confort di volo mi ricorda quello delle berline Citroen a sospensione idropneumatica, un tappeto volante negli slogan degli Anni Sessanta. Un effetto della

flessione delle ali in virata è l'aumento del diedro che comporta un aumento della stabilità. Una volta che il trim sia regolato, si possono lasciare i comandi e l'aliante procede come su rotaie, con una sensazione di fiducia e qualità che è enfatizzata dalla planata "piatta" e "fluida" e dal basso livello di rumore aerodinamico. Lo stallo è docile in ogni posizione dei flap. Solo abusando a lungo della barra a cabrare si può giungere a un inizio di caduta d'ala, dal quale si esce immediatamente con piede opposto e rilasciando un po' della trazione sulla barra. Ho poi provato, in quota, le configurazioni di atterraggio, anche con flap a diruttori estratti a fondo. La velocità cresce correttamente quando si aprono i diruttori (buon fattore di sicurezza). L'applicazione di flap Landing, grazie al meccanismo dei comandi, deflette automaticamente la parte terminale degli alettoni verso l'alto, riducendo l'angolo d'attacco e garantendo la migliore autorità di rollio in atterraggio. Anche in rullaggio al suolo, a bassissime velocità, rimane un ottimo controllo laterale. L'esemplare che ho provato non era dotato di ruotino di coda sterzante.

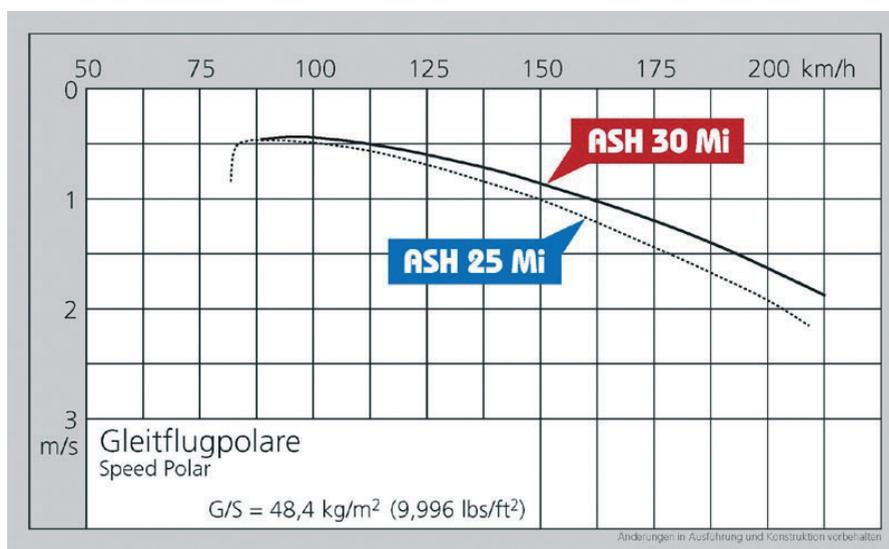
Punti forti

Per un pilota concentrato sulle gare, l'ASH 30Mi può non essere in cima alla lista dei desideri.

Il suo carico alare massimo è abbastanza lontano dal valore di 58 kg/m² che sta diventando lo standard di sviluppo negli alianti da competizione. Non voglio però comparare due tipologie diverse (oggi i Libera realmente competitivi sono tutti monoposto): il rivale più diretto del "30" è il Binder EB 28 Edition (55 kg/m² quando usa i terminali corti, 51 kg/m² con le estensioni a 28 metri). La capacità di carico in abitacolo del 30 è finalmente adeguata e permette di volare nel rispetto dei limiti di certificazione, se i due piloti pesano meno di 100 kg ciascuno. Gli aspetti più positivi che potranno risultare apprezzati dal mercato sono: la bellezza della linea (non a tutti piacciono le ali relativamente corte dei 20M), l'eccellente comodità degli abitacoli, l'avanzato sistema di ventilazione, la qualità delle finiture interne e, certo, le notevoli prestazioni accoppiate a piacevoli caratteristiche di volo lento.

Inoltre, il motore che ha un suono "sano" e non genera vibrazioni fastidiose, la marcata stabilità, le planate lunghe e una più ampia gamma di velocità utili in confronto con i Libera della generazione precedente. Il prezzo finale con una dotazione di optional ragionevole e un rimorchio, si avvicina ai 300.000 Euro comprese le tasse.

In conclusione, le emozioni e l'impressione che ho tratto da questo volo sono ben descritte da una parola in particolare: Lusso. All'esclusività della grande apertura si aggiungono finiture moderne, comodità e prestazioni di tutto rispetto. ■



Confronto tra la polare del "25" e del nuovo ASH

Raduno da record per i Calif

*A Reinsdorf, vicino a Berlino
Nove alianti italiani,
e ancora una possibilità di crescita*



Appassionati di tante nazioni celebrano la qualità e la bellezza dell'aliante italiano più famoso



La struttura in alluminio permette di applicare colorazioni originali

Questo di Reinsdorf (sigla Icao: EDOD, a Sud di Berlino) è il sesto Calif Friends Meeting. All'origine c'era un piccolo gruppo di fortissimi appassionati, incentrati sull'aeroporto di Bolzano con quattro alianti. Il numero di partecipanti crebbe di anno in anno. I meeting successivi hanno avuto luogo a Kempten (Germania) con cinque alianti, Reinsdorf con sei, Calcinato con otto Calif, Buno nel 2013 con sette. Questo 2014, di nuovo a Reinsdorf, ha visto il record di presenze grazie a ben nove Caproni Calif riuniti per la settimana di volo e celebrazione. Veramente impressionante! I piloti provenivano da cinque nazioni (Olanda, Germania, Francia, Belgio e Italia), ma si sono aggiunti dei visitatori dalla Svizzera.



Tutta la squadra con il colore dell'amato aliante

Super-verricello

Il raduno ha sfruttato l'ospitalità del club volovelistico di Berlino, che ha messo a disposizione il proprio "super-verricello" che raccoglie due cavi sintetici di 2.500 metri sui due tamburi speciali. I Calif hanno raggiunto la quota record di 900 metri! Per i traini aerei, sono stati usati un Wilga 35 e un Fuji FA200-180. Il primo è un trainatore molto diffuso nei paesi dell'Est europeo; ha un motore potente, ma il progettista non ha fatto nulla per ridurre la resistenza aerodinamica. Si ha quindi una rapidissima accelerazione al suolo, mentre la salita è lenta e il consumo di benzina ne soffre pesantemente. Il Fuji, sconosciuto in Italia, è invece molto diffuso in Germania, dove ne volano almeno cinquanta esemplari; è una macchina semplice di costruzione metallica, con carrello triciclo, affidabile e motorizzata con un classico Lycoming da 180 cavalli.



Il potente verricello a due tamburi: 950 metri di quota!



Un decollo al verricello



Esperienze

Per Roberto Troiano e me, questo raduno ha portato nuove esperienze. Intanto era la prima volta che portavo in giro per l'Europa il rimorchio con un viaggio di oltre 1.000 chilometri. Poi c'è stata l'emozione del primo lancio al verricello col Calif, con la sua schiacciante accelerazione che ci ha portati in una manciata di secondi a 130 km/h per raggiungere una quota incredibile.

Il raduno era stato condotto da Rainer Strelzets e sua moglie Yvonne, che si sono presi cura di oltre trenta persone sotto ogni aspetto di questo raduno: la logistica, l'organizzazione di un tour aereo sopra Berlino con il mitico biplano Antonov AN-2, la gestione dei treni, la conduzione del verricello, la preparazione delle cene e infine la scelta del magnifico ristorante panoramico girivole sulla Torre Radio di Brandeburgo. Roberto e io, dal canto nostro, per una serata abbiamo cucinato una buona carbonara per trentadue persone, mentre Erik Kurtz si è improvvisato pizzaiolo producendo ottimo pane, focaccia e una decina di tipi di pizze.



Roberto Troiano, di Calcinate



Roberto e Ottavio Paolini impegnati con la carbonara



In volo sul gigantesco biplano Antonov AN-2



Cena sul ristorante panoramico a Berlino



Roberto serve l'prezzatissima carbonara

Voli importanti

La meteo, per nostra fortuna, non avrebbe potuto essere migliore. Cinque giornate ottime, con distanze realizzate fino a 470 km. Purtroppo durante un atterraggio ho colpito una luce pista con l'estremità alare, e così ho dovuto lasciare a terra il mio Calif nei giorni successivi. Gli amici mi hanno quindi consolato portandomi in volo sui loro alianti italiani, permettendomi di godere, nonostante l'inconveniente, dei magnifici cieli a Sud di Berlino, con infinite strade di cumuli!



Ottavio ha diviso i suoi voli con tanti piloti appassionati



La passione, si vede!

Il gruppo

L'aliante più anziano era quello del 1972, con circa 2.700 ore di volo; il più "fresco" è invece un Calif nuovo, appena importato dall'Australia con solo quattro voli registrati sul libretto! Al di fuori del gruppo, ci sono altri Calif basati in Francia, Austria e Italia, quindi la partecipazione ai prossimi raduni può realisticamente ancora crescere.

Il nome del gruppo, Calif Friends, esprime bene l'atmosfera che si è subito creata. Non si tratta solo di un raduno, ma di una riunione di amici uniti dalla stessa passione per il volo, che sanno apprezzare i bei momenti della vita: il buon cibo, il buon bere, aiutarsi a vicenda in ogni maniera possibile, e condividere le speciali sensazioni di volo che solo il magnifico aliante italiano Calif può dare. Ad oltre trentadue anni dal blocco della produzione da parte della Caproni, il Calif A-21S è oggi più vivo e apprezzato che mai, e riesce a unire persone con uno spirito che avrebbe riempito di gioia il conte Gianni Caproni. Penso che ora toccherà di nuovo a noi ospitare un altro raduno Caproni Calif Friends a Calcinato, nel 2015. ■



Ottavio e Steven, i due autori dell'articolo



In volo sotto a bei cumuli



Un bimbo felice sull'Antonov

Dati tecnici

Equipaggio	2
Apertura alare	20,63 m
Lunghezza	7,84 m
Superficie alare	16,19 m ²
Allungamento	25,65
Peso a vuoto	445 kg
Portata	199 kg

Peso massimo	644 kg
Carico alare	32,9 - 39,8 kg/m ²
Efficienza	43 (a 105 km/h)
Discesa min.	0,62 m/s (a 85 km/h)
Velocità minima	63 km/h
Vel. manovra	160 km/h
Vel. Massima Vne	255 km/h
Fattori di carico	+ 5,3/ -2,65g
Profilo alare	FX 67K-170



Un aereo da traino giapponese, il Fuji FA-200



Strumentazione Peschges degli Anni '90: il VP9



Un esemplare dotato di winglet, omologato in Germania

*Auguri di Buon Natale
e di un Meraviglioso 2015
dal gruppo delle*



Associazione Fly & Joy

*Un club in rapida crescita,
aperto tutti i giorni
L'area di volo di Udine
con le sue potenzialità*



Hangar e piazzale adiacenti alla pista di Premariacco

Sono un socio della Fly & Joy e un appassionato di volo a vela, appena posso e il mio lavoro lo consente, mi rifugio in quell'angolo di paradiso del volo... in quel di San Mauro di Premariacco (Udine) dove ha sede la Fly & Joy.

La nostra è un'Associazione Sportiva Dilettantistica che ha avuto origine nel 1996. Dalla sua fondazione ad opera dei fratelli Giuseppe e Domenico Agostino, ha avuto come oggetto sociale la diffusione e la divulgazione del volo come passione e disciplina.

L'attività è iniziata sulla proprietà dei fratelli Agostino con poco più d'una striscia d'erba e il soffitto di un capannone. Già allora la società contava un buon numero di iscritti, i fondatori essendo una trentina di soci.



L'ASK 21 utilizzata dalla scuola e dai soci



Decollo!

La prima passione a catalizzare gli sforzi fu il volo in aliante, disciplina che aveva sempre occupato una posizione di secondo piano nelle attività svolte dai canonici Aero Club della Regione. L'attività di volo a vela a livello amatoriale è stata presto affiancata dal volo

ultraleggero, un'attività di volo diportistico con velivoli leggeri a motore che conobbe il suo boom nei primi anni del terzo millennio.

Fly & Joy si fece trovare preparata a livello infrastrutturale e commerciale, rispondendo alla domanda con una scuola di volo VDS patrocinata dall'Aero Club d'Italia costituita da uno staff professionale e da una completa flotta di velivoli di produzione regionale. La domanda di partecipazione era incalzante e la risposta fu aggressiva.

Quattro velivoli scuola, una struttura manutentiva propria e tre istruttori di volo a tempo pieno, fecero di Fly & Joy la principale struttura regionale per il Volo da Diporto Sportivo entro il primo lustro del 2000. Le copiose iscrizioni,

avevamo raggiunto il numero di 120 soci, la portarono con il solo passaparola all'attenzione della comunità di piloti nazionali e degli stati confinanti, divenendo luogo di riferimento per stage e raduni sia nazionali che esteri.



La flotta del club è variegata e assicura operatività tutti i giorni dell'anno (esclusi Natale e Pasqua). Attiguo c'è un ristorante



Gli allievi sono ogni anno numerosi

L'impulso economico e la professionalità acquisita portarono alla conseguente fondazione di una struttura didattica per l'aviazione generale (PPL), ebbe inizio la fase di certificazione con ENAC della struttura e nel 2006 iniziò l'attività didattica e formativa per piloti di aliante e velivoli a motore di aviazione generale (tipo Cessna, Piper, ecc.). Entro il 2010, la scuola divenne nota anche per i risultati nei nuovi settori, e con l'accresciuto numero di piloti e la conseguente attività di volo poté sviluppare anche offerte promozionali e volte ai giovani.

La collaborazione con istituti scolastici privati come il Volta di Udine, occasionale fino a quel periodo, fece maturare l'esperienza necessaria a rendere Fly & Joy il partner di riferimento per tutte le attività di volo del noto istituto tecnico industriale A. Malignani di Udine. La formazione dei giovani piloti divenne uno degli obiettivi di punta della società, che come di consueto non fece tardare i risultati.

Ad oggi dalla nostra struttura otto allievi su un totale di 20 dei corsi volo a vela e ultraleggero hanno ottenuto l'ingresso all'Accademia Aeronautica, e due si sono distinti nei mondiali di acrobazia in aliante edizioni 2011, 2012 e 2013 guadagnando, nelle due edizioni primo, secondo e terzo posto. Forte di questi risultati Fly & Joy è diventato il secondo centro italiano per l'acrobazia in aliante in pochi anni di attività nel campo.

Struttura della società

La formula vincente di Fly & Joy risiede anche nella struttura del direttivo: Presidente, Vicepresidente,

e amministrazione sono direttamente coinvolti nelle attività sociali e formative, mantenendo sempre vivo il contatto con soci e allievi, in modo da poter sempre essere pronti a soddisfare la domanda nel rispetto di altissimi standard di sicurezza e formazione. Giuseppe Agostino, oltre che presidente è anche proprietario in società di terreni e infrastrutture impiegate da Fly & Joy, pertanto la realizzazione dei lavori di adeguamento ed ampliamento, e la continuità della gestione sono assicurate. Il Vicepresidente Aimaro Agostino, figlio di Giuseppe, è stato sia socio che allievo di Fly & Joy prima di entrare a far parte come istruttore e membro del consiglio direttivo, pertanto è garantita anche la gestione dei rapporti con l'utenza e la gestione dell'attività didattica. Le attività di volo sono aperte tutto l'anno esclusi solamente i giorni di Natale e Pasqua; l'apertura nei primi due giorni di ogni settimana è solo su appuntamento.



Si fa buon uso delle videocamere GoPro



La GoPro stavolta è montata sull'ala del K21

Le attività sociali

Fly & Joy svolge principalmente attività didattica per allievi provenienti da tutta Italia e offre il servizio anche presso altre strutture. La flotta è ricca e variegata, includendo tutti i tipi di velivoli desiderabili dall'utente medio.

Tre velivoli ultraleggeri soddisfano le richieste dell'appassionato medio, e dopo il corso di volo possono

essere impiegati dagli allievi che decidono di continuare l'attività associandosi. Tre velivoli di aviazione generale rispondono alla crescente domanda di licenze di fascia alta, anche questi restano disponibili per l'impiego da parte dei soci dopo i corsi. Tre alianti multi-ruolo ricoprono la domanda formativa e diportistica del gruppo di volo a vela, senza eguali nel Triveneto per numero, impegno e varietà di discipline.

La gestione dell'adiacente piscina, il contesto paesaggistico in cui la struttura è inserita, la presenza dell'attigua

Piccola trattoria San Mauro, rendono Fly & Joy un punto di riferimento piacevole per il tempo libero di tutta la famiglia, e molte adesioni sono giunte grazie alle attività ricreative, che hanno permesso a molte persone di entrare in contatto con il mondo del volo scoprendo e riscoprendo la loro passione.

Non ultimo, il servizio di ricovero dei velivoli ha riscosso notevole successo; sebbene quello di Fly & Joy non sia l'hangar più ampio in regione, è di sicuro quello più richiesto. Da molto tempo la capienza massima è stata raggiunta e richieste continuano a pervenire da tutta la regione e dal Veneto.



La stagione migliore è la primavera, ma si prolunga nell'estate fino a settembre inoltrato



Suggestivi i voli al tramonto

Dati indicativi della società

Fly & Joy ad oggi conta su 90 associati: mediamente ogni anno vengono preparati circa 30 allievi di cui il 50% rinnova l'iscrizione a fine corso, e un ulteriore 50% di quest'ultimi presenta domanda di iscrizione per uno dei nostri altri corsi. La congiuntura che stiamo attraversando fa sì che qualche socio rinunci al rinnovo, ma la costante richiesta e rinnovo di associati, mantiene viva e frequentata l'associazione. L'hangar offre ricovero a trenta velivoli di vario genere. Otto appartengono a Fly & Joy, gli altri sono di proprietari privati. Le ore di volo svolte dai velivoli societari oscillano tra le 1.000 e le 1.500 annue, l'ultimo dato ne rileva 1.200. Questo valore è la cartina tornasole del giro d'affari.

Il volo a vela

I volovelisti della nostra associazione, che in questo momento assommano al numero di 41 soci, fino ad oggi non hanno partecipato all'Online Contest OLC. Sono tre gli alianti privati residenti. Un volo veleggiato interessante, secondo le rotte più utilizzate, inizia di solito con l'aggancio a 500 metri di quota leggermente a Nord del campo, indi raggiungendo le prime pendici delle Alpi Giulie. In 20 minuti di volo è possibile, seguendo la catena del Gran Monte o dei Musi, raggiungere il Monte Canin e da lì partire verso Nord o, seguendo le catene suddette, allontanarsi verso Ovest. Il periodo migliore per buone termiche è ovviamente la primavera, ma anche durante tutta l'estate, fino a settembre compreso, talvolta anche in ottobre, si tro-

vano spesso buone condizioni di volo in termica. Per gli appassionati di acrobazia, nelle giornate invernali con cielo terso e aria calma, si svolge un'intensa attività.

Scheda riassuntiva

Dimensioni	690 × 40 m
Terreno	Erba
Elevazione	320 ft msl (110 m)
Coordinate	N46°04'01", E013°22'13"
Orientamento	09 – 27 (pista 27 preferenziale per gli alianti)
Radio Frequenze	121,90 MHz
Giuseppe Agostino	+39.347.3438759
Aimaro Agostino	+39.392.8748926
Segreteria	+30.0432.729778

Indirizzo stradale: Località Casali Pasch, 1
33040 San Mauro di Premariacco (UD)

Per raggiungerci in automobile è conveniente utilizzare l'autostrada A23 Palmanova-Tarvisio uscendo al casello di Udine-Sud. Prendere la tangenziale Sud del capoluogo friulano fino a località Paparotti, dove alla rotonda si devierà verso Remanzacco; oltrepassato il paese di Cerneglons si svolgerà a destra seguendo l'indicazione Premariacco.

L'aeroporto si trova in località Preana, poco fuori l'abitato di Orzano sulla Strada Provinciale 48: la segnaletica stradale vi porterà all'ingresso. ■

La Coppa Città di Rieti



In coppia con Sironi

*La competitività verso
il supercampione polacco*

Le incertezze fino all'ultima planata

“Ciao Alberto, allora facciamo la Città di Rieti assieme? sai vale un sacco di punti, ci sono Kawa, Boudierlique, Peter!” “Fammi pensare, chiedo ai soci e poi ti faccio sapere”.

“OK io intanto tengo l'iscrizione”.

È incominciata così la mia ultima avventura di volo a vela di quest'anno.

La coppia

Io, ormai emigrato che vola sul Cessna 172 tra i vigneti della California e lui ai Mondiali in Polonia. Con Al-

berto Sironi ci conosciamo da 20 anni, da quando a Calcinata si volava tutte le domeniche e si cercava di imparare dal Bob (Roberto Monti) e dagli altri campioni di allora. Siamo sicuramente diversi, ma da sempre condividiamo la passione per il volo a vela.

Tanti anni di voli anche se in gara pochissimi incontri diretti. Un volo di distanza memorabile quando, incontrandoci ad Oropa, girammo assieme la valle del Rodano (per la cronaca, quel giorno Alberto raggiunse il punto più ad Ovest in A/R mai raggiunto ancora oggi da Calcinata, mentre io feci un triangolo che nessuno ha mai più fatto da Torino).



Le termiche hanno faticato a vincere la stabilità. Franca Vorano annulla la prova con un briefing in linea di volo

Poi la vita mi ha portato lontano dall'aliante; mentre lui è diventato il campione che conosciamo, io relegavo il volo a pochissime gare (anche se qualche prova la vinco ancora) e a zero voli di distanza.

Una settimana all'anno però tornavamo indietro facendo il SAP (Stage Alta Performance di Calcinte), che lui organizzava diligentemente e che io aspettavo per poter respirare ancora la passione per volare assieme a tanti "giovani" piloti. Ogni anno spiegavamo come volare in tutte le condizioni, insegnavamo dal costone all'onda e passavamo le sere in sauna a commentare i "giovani" ai quali cercavamo di dare quello che nessuno aveva dato a noi: insegnare in modo sistematico a correre in aliante.

Nel 2009 ci ritroviamo a fare la gara di Torino, con il Duo Discus, presente Sebastian Kawa, già allora supercampione. Il primo giorno è una giornata strana,

molto tecnica, ma Edo, Luca e Charlie, veterani del posto, e noi due, capimmo che per fare l'ultimo pilone o si riusciva a fare onda o non c'era alcuna speranza. Ci riuscimmo e vincemmo la prova, mentre tutti gli altri andarono fuori, 1.000 punti e festa finita, la gara era ormai di uno di noi quattro (la vinse Luca) con Sebastian Kawa fuori gioco.

L'avversario

Così arriviamo a Rieti e gli dico "Alberto l'abbiamo battuto già una volta, possiamo riuscirci ancora, in fondo siamo a casa nostra" e si parte. Primo giorno e primo brivido: ci ritroviamo a 950 m msl a l'Aquila, praticamente per terra, con Alberto che impreca e io che sto zitto e cerco dove poter accendere il motore in sicurezza.



Ugo Pavese in volo di pendio. La foto è di Luigi Di Placido, da un punto di osservazione sul monte Rotella (Sulmona)

Ma Eolo era con noi e prendiamo un 3,3 m/s (confermato da SeeYou) per 1.700 m in nove minuti, che ci riporta in orbita e in gara. Alla fine vince Louis Boudlerique, mentre noi siamo quinti a 60 punti dal vincitore e... davanti a Sebastian di 3 punti :-). Alberto: "Ce la siamo cavata" e io: "Si ma non è da rifare!"

Il secondo giorno facciamo la miglior prova: il tema era complesso con ben due incroci (ovvero una volta est-ovest ed una ovest-est), davvero strano, mai fatto e sicuramente impegnativo.

Il primo lato ci riesce benissimo e, da buoni intenditori di Rieti, tiriamo diritto dallo start al Morrone, praticamente senza perder tempo. La scelta di deviare dalla rotta ed appoggiarci al Morrone è felice: prendiamo un +4 m/s assieme a Luca, facciamo il pilone e via verso San Biagio lungo una linea di convergenza. Al pilone incontriamo Kawa e lì capiamo che anche oggi gli saremmo stati davanti per cui ci diciamo: "Non è da noi e non lo facciamo mai, ma siamo davanti e se lui ha vinto tanti mondiali e noi neanche uno in due :-) forse conviene seguirlo per una volta!"

Ed infatti facciamo 200 km con Kawa davanti, noi e Luca a fargli da scudieri. Sto pilotando io e lo vedo virare fuori rotta, dopo un attimo siamo in un 2 metri e lì

mi dico: "Se non salgo come Kawa, Alberto mi uccide". So di non essere in forma (con 30 ore di aliante e 50 di Cessna 172 negli ultimi mesi c'è poco da esserlo), mi sento come alla Maturità, ma vedo che non perdo e in cima, soddisfattissimo, gli dico "fai te che a me basta così!".



Andrea Ferrero discute il task e le scelte con Sebastian Kawa



Luca Castelli e Dario Crespi, prossimi all'atterraggio sull'Arcus "BRA"

Arriviamo al Serano e Charlie Sierra (così le sigle dell'Arcus M utilizzato da Sebastian) è davanti di un chilometro. Ci scoccia arrivarci dietro anche se sappiamo che il cronometro di giornata ci darà ragione, non ci piace l'idea di vederlo atterrare davanti a noi. Così gli dico: "Spingi Alberto, spingi, vedi che lui non sta spingendo, non conosce e la Val Nerina tira, spingi vedrai che lo prendiamo".

Quando entriamo in valle a Rieti e lo superiamo, giro lo sguardo e lo vedo buttar giù il muso, ma ormai so che non ha più storia, so che Alberto farà gli ultimi 10 km perfettamente e quindi so che atterreremo prima del CS. Luca sornione osserva da dietro la sfida sapendo bene che l'handicap gli farà vincere la prova. Alla sera finiamo secondi a pochi punti da Luca, ma diamo 9 minuti a Sebastian terzo.

Sappiamo che possiamo batterlo, ma dopo averlo visto volare, anche che bisogna volare davvero bene. E poi non c'è solo lui: anche gli altri non scherzano.

Tensione quotidiana

Nella terza prova facciamo un grosso errore tattico e ci salviamo facendo un rientro da Gatto Silvestro alla caccia di Titti (ovvero in punta di piedi).

Davanti c'è Luca che con Sandro Montemaggi fa tutto bene, noi finiamo quarti e Luca ci rifila 100 punti in generale.

Porca mucca, ci siamo mangiati la gara!

Luca è uno tosto, però Kawa e gli altri sono dietro e quindi vediamo di non mangiarci anche il podio... e poi si sa le gare finiscono alla premiazione, non prima. E si arriva all'ultima prova, il nervosismo fa la sua parte, facciamo molto bene, come molti, il primo pilone. Arriviamo al secondo pilone veloci, dopo aver seminato gli altri facendo un passaggino "tricky tricky", ma poi sbagliamo a leggere il cielo e dopo l'ultimo pilone ci incastriamo. Vediamo i più forti passarci sopra.



Peter Hartmann ha volato sul biposto ASH 30Mi, lo stesso esemplare oggetto della prova su questo numero

So, grazie ad un sms, che Luca è andato fuori e quindi noi potremmo vincere la gara, se solo riuscissimo a tornare a casa da Foligno dove tutto sembra spento. “Scarica l’acqua per favore, scarica tutto”, Alberto riluttante apre il rubinetto e lentamente, molto lentamente guadagniamo la quota per la Val Nerina e casa. Si atterra, arriva la prima classifica: Lui “Kawa primo, noi secondi” e io: “Cosa? e come ha fatto?” “Oggi ci ha massacrato ma ci sono tanti fuoricampo dobbiamo aspettare perché i punti di velocità cambiano”. Io e Chiara puliamo e lui fuma, come in trance. Poi... “Siamo davanti di 16 punti e mancano ancora tanti fuori campo”.

Per concludere

È fatta, siamo settimi di giornata dietro a tutti i big stranieri, ma la classifica generale dice che abbiamo vinto noi!! E gli stranieri non sono passati :-)
Angelo Gritti da cui, credetemi, sia io che Alberto abbiamo preso molto in quanto a

pennellar costoni e che mi ha insegnato tutti i passaggi e le quote fondamentali per volare competitivi a Rieti, un giorno scrisse: “Dio conservi il cielo di Rieti”.
Con tutte le infinite magagne spero sia sempre così. Sono sicuro che dall’alto ha fatto il tifo per noi due. ■

Spesso gli arrivi si svolgono in gruppo



Il rovescio della medaglia

*Ogni anno si rinnovano le lamentele
Costi elevati e la richiesta di miglioramenti*



Il Ventus CM di Herbert Pirker, che quest'anno ha raccolto un risultato lusinghiero

A Rieti si svolgono due belle gare estive che vedono una consistente partecipazione di piloti stranieri. La CIM richiama più di 80 piloti, mentre la successiva Coppa Città di Rieti, che ha luogo dopo la metà di agosto e prevede un minore numero di prove, oscilla tra i 20 e i 40 partecipanti. Negli anni più recenti ho sempre preso parte a entrambe, e mai mi è capitato di vederne una scorrere tranquilla e senza polemiche. Nella forma sono spesso in profondo disaccordo con le voci più aspre, mentre nella sostanza ritengo che le rimostranze siano sufficientemente fondate. Mi dispiace affrontare il tema anche sulla rivista, e tuttavia

il ruolo di “giornalista” e di commentatore m’impone di riportare anche fatti e opinioni meno divertenti. Nel 2014 le discussioni sulle gare reatine sono iniziate in giugno e luglio con una serie di messaggi pubblici su aspetti organizzativi, col risultato di soffiare sulla brace di questioni apparentemente immutabili. I tre punti focali, numero chiuso alle iscrizioni, atterraggi con vento da Nord e procedure aeroportuali per decolli con vento da Sud, sono legati a scelte complesse che coinvolgono i costi organizzativi, gli accordi operativi con l’Enac, le opinioni e le scelte sia del club organizzatore sia del direttore di gara.

I numeri

Il tema degli atterraggi con vento da Nord è stato risolto dalla Direzione annunciando per la prima volta, finalmente dopo anni in cui si sono verificati episodi variamente spiacevoli, una procedura basata sul cerchio d'arrivo a quota elevata che ha permesso di entrare in un circuito destro per pista 34 con tutta calma. Imperiose richieste di sblocco delle iscrizioni e di ampliamento delle procedure, inviate sulla lista mail dei volovelisti da parte soprattutto di Ezio Sarti sono state invece accolte con gelo e silenzio dall'organizzazione, il che non ha contribuito a rasserenare gli animi.

La critica al numero chiuso era supportata dall'evidenza che con i Campionati Europei del 2015 in calendario, si sarebbe ridestato l'interesse di piloti del massimo livello non solo verso la CIM (che si svolgeva parzialmente in sovrapposizione al Mondiale di Lesz-



Di nuovo aria stabile e difficoltà ai decolli

no), ma anche verso la Coppa, nella quale si vedeva una buona opportunità di allenamento e ricognizione del campo di gara per tutti. Perché quindi porre un tetto di 40 iscrizioni? La risposta sta nella volontà del club organizzatore, che lo ritiene necessario per la programmazione di traini e servizi, i quali vanno impostati a fine inverno. Il club ha anche pienamente ragione di sottolineare che, alla data di chiusura delle iscrizioni (fine marzo 2014), il numero di richieste non

era superiore al massimo stabilito. Ci sono state però richieste tardive, e non è improbabile che se i termini di iscrizione fossero stati riaperti ufficialmente, altri piloti ancora si sarebbero fatti avanti.

L'inevitabile arrivo di qualche disdetta ha permesso, solo però all'ultimo istante, di accogliere qualcuno in "lista d'attesa", portando il totale effettivo in gara a 36 aliante per la Coppa. In sintesi, per date e numeri effettivi, il club ritiene di avere avuto tutte le ragioni; l'opinione dei piloti differisce, e si pensa che la Coppa avrebbe potuto raggiungere anche i 50 o 60 iscritti.

Il vento

Alcune delle velocità medie più elevate si realizzano sfruttando l'appoggio orografico. Essendo i costoni appenninici orientati per Sud-Est, è con venti sudoccidentali (siano essi sinottici o brezze locali) che le condizioni sono affidabili ed esaltanti. Se sono venti sinottici, l'influenza si estende fino al suolo in aeroporto, dove l'uso della tradizionale pista 34 diventa critico. I fattori in gioco sono la massa del singolo aliante, (ma ogni aliante in gara deve poter decollare, pena la non validità della prova), i limiti imposti dal manuale di volo dell'aereo da traino (valori al traverso o in coda), le condizioni assicurative degli stessi traini e della competizione. Per concludere, con venti da S o SO si rischia di rimanere a terra, mentre i costoni lavorano e permetterebbero di divertirsi.

La soluzione è il decollo per pista 16, ma qui le divergenze sono state insanabili. Delle sei giornate perse nell'estate 2014, almeno tre o quattro erano a causa del vento al suolo incompatibile col decollo per 34. Io e qualche altro fortunato, siamo riusciti a partire (fuori gara, dopo l'annullamento del task) con gli alianti a decollo autonomo verso Sud, in contatto con la "Torre" Enac che ci ha fornito le informazioni sulla pista preferenziale. Ho trovato onda alla Maiella, buoni valori nei luoghi classici, e addirittura Kawa ha dato sfogo al suo disappunto volando per due volte consecutive lo stesso task già annullato dalla Direzione.

Aver volato fuori gara significa che si poteva fare la prova? Non così semplicemente: le procedure operative vengono concordate preventivamente con l'Enac, confrontandole con le indicazioni dell'AIP; nel caso di Rieti, l'AIP prevede che l'uscita dal campo verso Sud avvenga con una virata a sinistra, che per operazioni di gara è poco integrabile coi circuiti di tanti traini (senza contare che la virata porterebbe su zone inatterrabili, con problemi di gestione di qualsiasi eventuale emergenza).



Dalla Val Roveto, vista in direzione Est. Questo passaggio, proposto più volte, è stato sempre molto selettivo. Anche troppo...

Come tutti quanti hanno approfittato per volare, io ho fatto una virata a destra, che permette una maggiore, se non totale, disponibilità di alternative e di stare quasi sempre fuori da zone abitate.

La soluzione passa quindi attraverso una trattativa dettagliata con l'Enac, che è possibile solo se il club e la Direzione ne sono fermamente convinti, cosa che fino al 2014 non è stata vera.

Orari e pesi

Esiste per la verità anche la questione degli orari: il famigerato flusso da Sud tende a crescere nel corso della giornata, quindi anticipando i decolli si potrebbe portare in aria un buon numero di alianti prima che il vento fermi le operazioni.

Ciò significa lasciare i piloti in condizioni ancora molto deboli, magari condensandoli in una sola termica a bassa quota, con un più alto numero di riatterraggi e

maggiori rischi di collisione. La Direzione ha sempre privilegiato condizioni che permettano di "sgranare" rapidamente gli alianti, per la sicurezza. Qualche volta, però, una mezz'ora di attesa di troppo può aver significato la perdita di opportunità.

Aggiungiamo quindi la questione della suddivisione in classi, sempre rigettata per la Coppa Città di Rieti: dividendo i partecipanti in gruppi meno numerosi, si potrebbe meglio gestire questo fattore.

Non dobbiamo tralasciare le divergenti opinioni dei partecipanti: durante la CIM, in tali condizioni, è stato proposto ai piloti di volare senza zavorra. Per la decisione, sarebbe stata necessaria l'unanimità in quanto l'opzione non era prevista dal regolamento locale pubblicato prima della gara.

Ebbene, sono stati numerosi i pareri negativi, che significano "meglio non volare che non essere tutti ad armi assolutamente pari".



Guadagnare la quota di partenza è stato raramente facile. Il Monte Terminillo offre intanto il suo magnifico scenario

Nel resto d'Europa

Il cielo europeo ha congiurato per scontentare i volovelisti in tutta Europa, quest'anno. Le notizie da altri campi di volo erano terribili: nubifragi, perturbazioni gigantesche, giornate non volabili o marginali. Rieti ha offerto condizioni un po' diverse dal solito, ma il numero di prove effettuate è stato sufficiente a validare entrambe le gare. Ora, certamente un pilota può imprecare contro il destino, ma quando piove nessuno ha nulla da recriminare (o quasi!). Stare a terra mentre sui costoni si vedono i cumuli fa invece soffrire, sia per la voglia di divertirsi, sia per la tensione agonistica, e non ultimo anche per i costi della vacanza reatina. La valutazione di quante giornate siano state perse per inadeguatezza della macchina organizzativa sono varie e non unanimi. Quattro le prove valide omologate per la Coppa, su sei disponibili; sei su dieci per la CIM. Molto meglio di altri luoghi in Europa, ma decisamente inferiore alle aspettative. Voglio qui sottolineare come i costi siano i più alti conside-

rando le quote d'iscrizione, i traini (gravati dai costi di gestione e tasse), e anche le tariffe del campeggio. Nel quadro generale, stona pure la carenza di un posto di ristoro in campo, visto che il tradizionale ristorante è chiuso per la solita serie di ripicche locali che hanno portato a ispezioni e contenziosi con l'Enac circa i termini e le tariffe di concessione; le vertenze sono in tribunale e il servizio chissà se riaprirà.

L'Arcus M "61" in procedura d'atterraggio



Rieti pro e contro

- + alta probabilità di ottima meteo
 - + percorsi veloci
 - + territorio di volo affascinante
 - + ampia offerta di divertimento, gastronomia e cultura nei dintorni
 - + partecipazione di molti ottimi piloti
 - + campeggio ombreggiato con begli alberi
 - + piscina
 - + officina in aeroporto
-
- temi spesso ripetitivi
 - costi ai massimi livelli europei
 - lunghi tempi di decollo
 - abolizione dei decolli verso Sud
 - indecisioni nell'applicazione dei regolamenti
 - scelta dei temi affidata a un pilota partecipante

Sviluppo

Ho ricevuto davvero tante richieste di affrontare questi temi sulla rivista, quindi eccomi a provare a rispondere alla domanda "Come è potuto accadere?" e a fare alcune considerazioni, anche in vista della prossima gara estiva, della quale io stesso sarò, probabilmente, il direttore. Le giornate perse per la difficoltà di decollo sono state almeno tre, più una o due per le debolissime condizioni di veleggiamento all'ora e nella zona di sgancio; nel passato recente non si era mai verificato un ciclo meteo tanto spesso improntato al Sud-Ovest. La diffusa insoddisfazione si è sommata ad alcuni episodi legati a errori nell'applicazione del regolamento. La CIM classe Club è stata seguita da strascichi per proteste e ricorsi: l'assegnazione di handicap non esatti (non corretti sulla base delle pesate) ha reso intricatissima una già discutibile diatriba sulla validità di una prova (solo due concorrenti su nove hanno superato la distanza minima).

Tutto ciò era evitabile? Quasi certamente sì, attraverso due accorgimenti: la suddivisione della Coppa in classi più piccole, o la diversa rotazione delle classi per la CIM, e la preparazione di procedure per il decollo per pista "16" (verso Sud) per entrambe le gare. Il primo è puramente organizzativo, ma il secondo include elementi complessi.

Le condizioni del terreno verso la testata Nord, per esempio, sono insoddisfacenti. Sono bastate quattro movimentazioni in quella zona per disintegrare la ruota di gomma piena del pivottante del mio Arcus, che ha poi subito danni permanenti allo snodo. Il tratta-

mento della superficie comporta ulteriori accordi con Enac, e l'assorbimento di nuovi costi (che alla fine sarebbero forse a carico del club). Inoltre, i decolli di cui sono stato testimone al Mondiale del 2008, erano sani e assicuranti solo per le due classi più leggere (club e PW5), mentre gli Standard (a 525 kg di massa al decollo) facevano un'impressione molto meno positiva; e si tenga conto che in una normale estate, la maggioranza degli alianti presenti vola a 600 kg (classe 18M), 750/800 kg (20M) e oltre gli 800 per la Libera (in gran parte, ma non tutti, decolli autonomi). Proibire l'uso di zavorra non è compatibile col regolamento sportivo nazionale, mentre si potrebbe imporre un limite al carico alare (fattore solo indirettamente correlato alla lunghezza della corsa di decollo), ma occorre svolgere le pesate quotidiane. Personalmente ritengo che quando il famigerato vento raggiunge i 15 nodi, il decollo verso Sud diventa la migliore alternativa senza controindicazioni; quando invece resta tra 8 e 12 nodi, si crea il massimo imbarazzo per la Direzione e per i piloti trainatori.

Per il 2015 è stato promesso che verranno elaborate le soluzioni migliori, sotto la spinta del Campionato Europeo che certamente non deve subire limitazioni operative imbarazzanti per tutto il volo a vela italiano.





L'Enac non apprezzerà questa scena, che per noi è bellissima e promettente

Il club ha promesso di far eseguire un trattamento della pista verso la testata Nord e di concordare con Enac le procedure migliori per il decollo su pista 16. Un aspetto che voglio sottolineare in quanto incoraggia a ben sperare, è che nonostante il facile pronostico negativo il rapporto tra la Direzione e chi ha espresso veementi critiche si è sviluppato comunque in maniera positiva. Tanto che Ezio Sarti, di fronte all'inaspettata assenza dell'AM, ha ricevuto e accolto la richiesta di portare il proprio contributo meteo ai briefing durante la CIM, seguito poi da Andrea Ferrero per la Coppa. ■



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

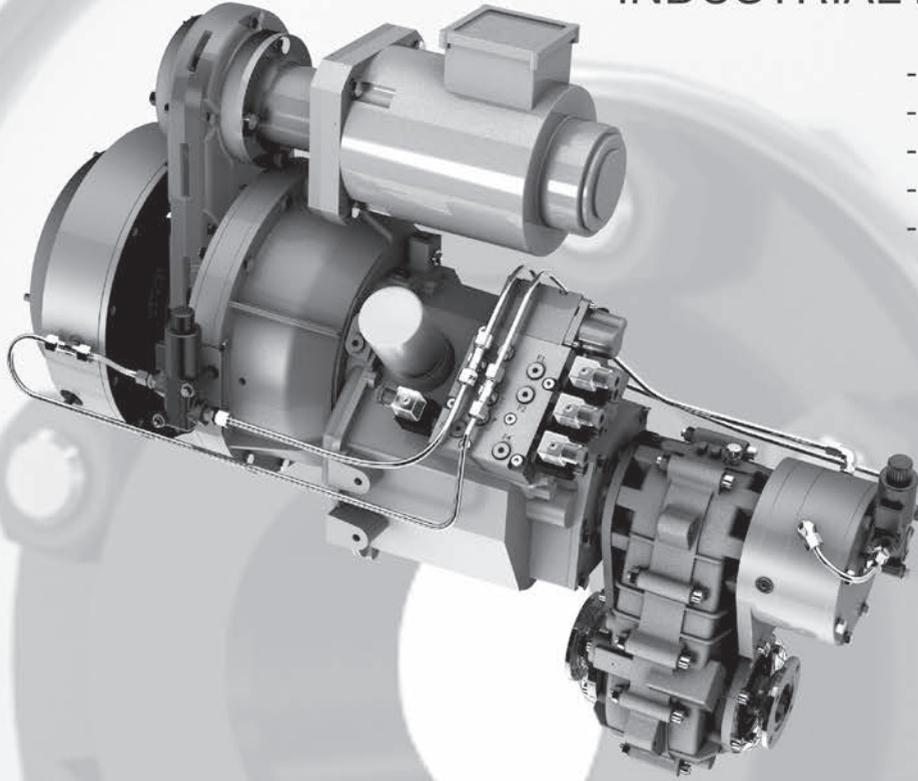


TRANSFLUID

trasmissioni industriali

HTV700

INDUSTRIAL HYBRID TRANSMISSION

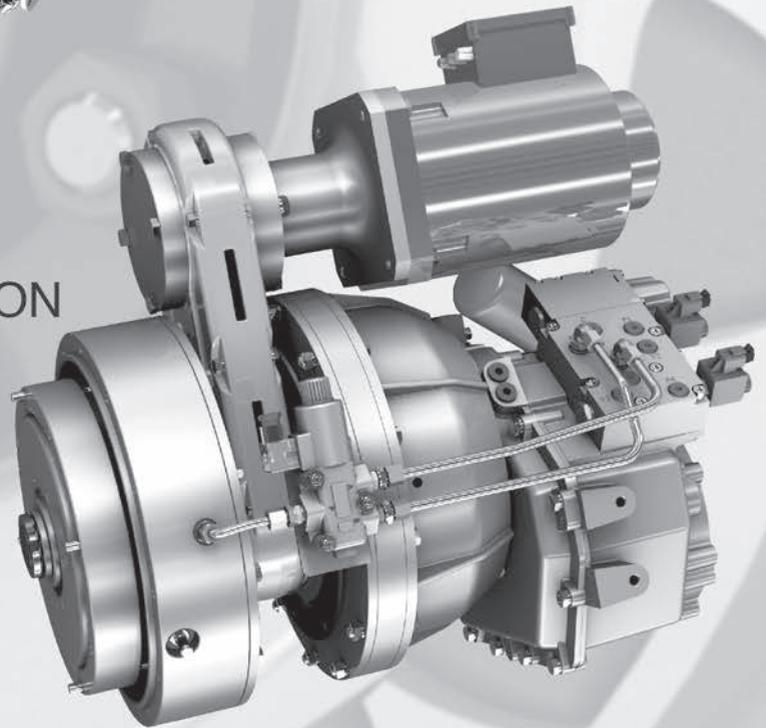


- SAE input 4 - 10"
- Up to 95 kW internal comb. engine
- Up to 20 kW electric machine
- Oil or Air input dry clutch
- Full electronic control

HTM700

MARINE HYBRID TRANSMISSION

- SAE input 4 - 10"
- Up to 140 kW internal comb. engine
- Up to 20 kW electric machine
- Oil or Air input dry clutch
- Full electronic control



drive with us

ACAO: Open Day

*Il club di Varese ha aperto al pubblico per un giorno
Come, perché e con quali risultati*



Ben studiati i percorsi di accoglienza. Il pubblico entrava dal gate, direttamente verso gli alianti ma senza avvicinarsi alla linea di decollo

La soddisfazione si leggeva negli occhi dei soci mentre chiudevano le porte degli hangar la sera del 21 settembre 2014. Era appena finito il primo Open Day organizzato dall'Acao nell'aeroporto Adele e Giorgio Orsi di Calcinate e il successo ottenuto era palpabile e completo. Come ogni club di volo sa bene, non è

facile avere contemporaneamente la presenza di un pubblico numeroso, interessato e di ogni età, accanto a un così alto numero di passeggeri che hanno aderito all'invito di volare, provando l'emozione di un volo vero in aliante, in aereo, in ULM o in TMG, cioè con tutti i mezzi disponibili a Calcinate.

Un impegno condiviso

Difficile dire quanta gente abbia varcato i cancelli del club o si sia affacciata a bordo pista; probabilmente in difetto, si può stimare in circa un migliaio le presenze di visitatori nell'arco della giornata, durante la quale i voli effettuati sono stati 65 con quasi 90 passeggeri. Ma da dove viene questo successo? E come possiamo mettere a fattor comune il brillante risultato conseguito già dal primo evento, perché possa diventare patrimonio comune del nostro mondo?

In questo articolo vogliamo provare a ripercorrere i passaggi che hanno portato l'Acao dall'idea alla realizzazione, individuare i punti di forza e di debolezza per migliorarci e migliorare la formula adottata.



Davanti agli hangar, tutti i mezzi in esposizione, con visita guidata



La nostra presidente, Margherita Acquaderni Caraffini

Proviamo quindi ad analizzarne gli elementi di successo ma anche gli errori che dovranno essere evitati in futuro insieme ai punti da migliorare, il tutto per poter condividere con gli altri club la nostra esperienza, aggiungendo anche qualche spunto di riflessione. Prima di entrare nel merito, una cosa va subito detta: il successo è figlio, innanzitutto, di una totale coesione e condivisione di obiettivi del Consiglio del club, di una corale adesione dei soci che in un numero elevatissimo (oltre 80!) hanno dedicato il loro tempo e le loro energie ad organizzare e gestire la giornata e renderla gradevole, piacevole e divertente ai visitatori. Senza una **piena condivisione dell'impegno** e un apporto intelligente e responsabile di tanti soci è impossibile anche solo pensare di muovere una macchina complessa e impegnativa come quella messa in piedi per l'Open Day Acao.

Premesse legali

L'ACAO opera su un **aeroporto privato**, la cui proprietà fa riferimento (non direttamente) alla fa-

miglia Orsi e al Centro Studi Volo a Vela Alpino. Questo rapporto ha garantito stabilità per oltre cinquanta anni, e mantiene in parte libero il club da obbligazioni verso l'ENAC. Nel rispetto delle norme vigenti circa la gestione degli aeroporti, ma non dovendo sottostare ai termini di una concessione demaniale, non si è ravvisata la necessità di richiedere autorizzazioni né l'emissione di un Notam; per quanto concerne l'attività del club, si trattava semplicemente di normali voli turistici.

Le **preoccupazioni fiscali** sono state annullate dall'esame della normativa: le Associazioni Sportive Dilettantistiche (legge n. 398 del 1991) hanno facoltà di organizzare, per un massimo di due volte l'anno, eventi aperti al pubblico dei "non soci" senza implicazioni fiscali, cioè senza applicazione di tasse sui prodotti e servizi venduti, col solo obbligo di relazionare l'assemblea dei soci e lasciare agli atti una relazione dettagliata (art 25, comma 2, della legge 13 maggio 1999, n. 133). *"Per le ASD non concorrono a formare il reddito im-*

ponibile, per un numero di eventi complessivamente non superiore a due per anno e per un importo non superiore a 51.645,69 euro i proventi realizzati per il tramite di raccolte pubbliche di fondi effettuate occasionalmente, anche mediante offerte di beni di modico valore o di servizi ai sovventori, in concomitanza di celebrazioni, ricorrenze o campagne di sensibilizzazione in conformità all'articolo 143, comma 3, lettera a), del Testo unico delle imposte sui redditi. Agli utenti sarà opportuno consegnare una ricevuta Escluso IVA art. 25 Legge 133/99 da registrare poi tra i proventi Open Day 2014".

Altrettanto preoccupante era l'esecuzione stessa dei voli propaganda. Tuttavia, nella sua ultima versione lo statuto "tipo" dell'Aeci in accordo con l'Enac prevede l'effettuazione di questi voli, sin dallo scorso marzo i voli propaganda con remunerazione. Sono indicati limiti nella durata del volo (entro i trenta minuti) e i requisiti per i piloti responsabili delle operazioni.



Una linea di accoglienza all'ingresso del pubblico



80 volontari del club sono stati appena sufficienti per guidare i visitatori tra i mezzi e le strutture

Gli elementi dell'iniziativa

All'imprescindibile condizione del coinvolgimento di tantissimi soci, crediamo si debbano aggiungere le seguenti:

1. individuare da subito un tema importante da sostenere nell'arco della giornata, declinandolo in ogni sua parte con obiettivi chiari ed immediati;
2. concentrare su di esso le risorse del club, suddividendo specifiche aree di lavoro e organizzazione;
3. descrivere i punti di forza del volo, in particolare del volo a vela, mirando a smontare i luoghi comuni che lo circondano e i falsi miti che lo condizionano;
4. aver voluto ricordare che Acao e Varese hanno una storia da rappresentare, un sito da far apprezzare, una flotta da provare e un'organizzazione impeccabile da mettere a disposizione dei visitatori;
5. utilizzare le risorse che i media possono concedere, lavorando molto sulla comunicazione dell'evento;
6. mettere a disposizione del pubblico un ampio ventaglio di servizi, pensati non solo per chi voleva volare ma anche e, lasciateci dire, soprattutto per chi in fondo ancora non era pronto a farlo;
7. da ultimo, ma non per ultimo, porre una spasmodica attenzione alla Sicurezza, in ogni dettaglio della giornata e in ogni momento dell'evento, cercando di non lasciare nulla al caso o all'improvvisazione del singolo.

Tema e Obiettivi

Il volo non è un evento effimero o un gioco per bambini viziati, non è incoscienza o sfida da superuomini: è rigore, scienza, tecnologia e preparazione; è storia e sviluppo, rispetto e condivisione, spirito di gruppo e gioco di squadra. È, nella nostra bella Provincia, anche Storia con la S maiuscola e, nel nostro club, la volontà di farlo crescere e sviluppare rendendolo sempre più forte e conosciuto, aumentandone la capacità di essere scuola di allievi e piloti di ogni età, e fucina di campioni. Il Consiglio Acao ha voluto che ciò emergesse da questa giornata di avvicinamento al volo, attraverso:

- l'evocazione della nascita del volo nella nostra Provincia;
- la promozione della conoscenza storica del Volo a Vela;
- l'apertura al pubblico e la valorizzazione del Museo del Centro Studi Volo a Vela Alpino, memoria storica del VV italiano;
- l'avvicinare al volo reale il più ampio numero possibile di persone incerte o indecise, attraverso un volo virtuale in aliante con il simulatore;
- l' esporre staticamente tutti gli aeromobili, dai vintage ai più moderni, dai modelli statici ai monoposto più performanti, di proprietà sia privata che del club;

- il rendere disponibili spiegazioni e dettagli su ogni tipo di aeromobile;
- la promessa che tutti i fondi raccolti con l'Open Day, attraverso lo sforzo corale e il sacrificio dei soci, compreso chi ha semplicemente rinunciato ad una potenziale giornata di volo, sarebbero stati utilizzati per il potenziamento della flotta del club attraverso l'acquisto di un nuovo aliante la cui sigla sarà OD1, per questo primo evento, e con numerazione crescente per i successivi;
- l'offerta di un'ampia possibilità di volo al pubblico a tariffe il più possibile contenute, mettendo a disposizione molti alianti (sia del club che privati), diversi aerei (del club e privati), ogni altro mezzo privato come motoalianti, ultraleggeri e due idrovolanti, mentre era disponibile l'opzione della videoregistrazione HD con microcamere a bordo, e rilasciando sempre al termine di ogni volo e a prescindere dal mezzo utilizzato, un attestato di volo personalizzato.



Carlos Marcora a proprio agio con la griglia



Lo stand modellistico, dove si realizzavano a mano i piccoli alianti in balsa e schiuma. Il progetto del modello I-LORY è online: <https://www.storehouse.co/stories/t3rtj-i-lory>



La linea di volo ha operato con precisione. Ogni passeggero ha ricevuto un briefing e i voli seguivano un programma ben studiato

Aree di lavoro, gruppi e linee guida

Attraverso la mailing list del club, i soci sono stati **coinvolti con largo anticipo** e poi tenuti aggiornati sullo sviluppo; si è loro spiegato sinteticamente quanto il Consiglio intendeva fare e come lo avrebbe organizzato. Contestualmente si è richiesta la più ampia partecipazione attiva all'organizzazione dell'evento che, per sua natura, richiedeva energia e risorse in grande quantità.

La lista dei volontari è stata da subito suddivisa in Gruppi di Lavoro specifici (accoglienza, accompagnatori, linea di volo, piloti, trainer, modellisti, segreteria, bar e ristorazione, museo, simulatore di volo, intrattenimento dei bambini) a cui poi attribuire precisi compiti da svolgere in autonomia. Per ogni Gruppo sono state studiate le **linee guida comportamentali** e di coordinamento generale.

È stata sollecitata la disponibilità dei mezzi privati, rispetto ai quali si sono verificate le **caratteristiche assicurative** ed operative per l'evento specifico. Lo studio delle caratteristiche dell'offerta e dei costi di tutti i servizi resi al pubblico ha impegnato a lungo il Consiglio che doveva rendere accessibili i prezzi mantenendone comunque una redditività adeguata.

Si sono poi studiate **aree di volo dedicate**, che mantenessero il più possibile adeguate separazioni tra gli aeromobili in volo in caso di grande traffico passeggeri, ma che nel contempo fossero particolarmente

attraenti e panoramiche per il pubblico che doveva, in estrema sintesi, godere la bellezza del volo e del nostro territorio.

Identificazione punti forti del volo

Il nostro club si trova in una posizione ottimale per essere percepito dal "mondo esterno" data la sua ubicazione strategica in fregio ad una strada provinciale di grande percorrenza e affiancato dalla più nota pista ciclabile della Provincia. Queste caratteristiche hanno permesso, fino ad oggi, solo un'evidenza passiva della nostra presenza e, da parte degli estranei, solo curiosità distaccata rispetto a questi strani oggetti volanti tutti bianchi e all'apparenza piccoli e fragili. Ogni giorno decine di persone si fermavano a guardare per qualche minuto i decolli in una pausa di riposo, ma quasi nessuno osava varcare la soglia per chiedere informazioni o conoscere i soci.

Questa "rendita di posizione" non era stata sfruttata per sfatare i preconcetti e i falsi miti sull'insicurezza del volo, sul suo costo sostenibile solo dai nababbi, sulla presenza di superuomini che operano in spregio del pericolo e che sfidano il tempo e la meteorologia con incoscienza e indifferenza al rischio. Per riparare l'immagine del volo a vela, il percorso dei visitatori è stato pensato e organizzato per essere una sorta di lenta e tranquilla immersione nel volo, passando attraverso fasi definite e precise di crescita della consapevolezza e della coscienza delle sue implicazioni.

Al loro arrivo, ancora fuori dalle strutture, **i visitatori venivano accolti** da componenti del Gruppo Accoglienza che si preoccupavano **di accompagnarli in aula** dove venivano intrattenuti da un campione dello sport e della comunicazione del calibro di Alberto Sironi, con filmati di grande qualità, dettagli e aneddoti sul mondo volovelistico e descrizioni delle emozioni e delle particolarità di questo meraviglioso sport. Queste prime fasi permettevano di farli sentire a casa loro; la relazione era gestita con simpatia, sorrisi e disponibilità, ed ogni domanda, anche la più ingenua, otteneva risposta; spiegazioni e sensazioni di un volo vero facevano poi leva sulla presenza di immagini e musica particolarmente accattivanti.

I visitatori venivano successivamente affidati agli “accompagnatori” che si preoccupano di portarli prima al Museo del CSVVA, poi in **un giro tra hangar, officina e linea di volo**, durante il quale veniva poi proposto un volo promozionale spiegando le differenze tra i vari mezzi presenti sul campo.

Alla fine del percorso i visitatori venivano accompagnati al bar dove potevano ammirare il simulatore ed eventualmente consumare qualcosa mentre i più audaci giungevano in segreteria per scegliere il proprio volo anche in base alle spiegazioni su contenuti e costi delle varie proposte. In questo caso venivano presi in carico da volontari della Linea Volo che, finalmente, li consegnavano al Pilota per l'esperienza di volo reale.

Il programma stabilito ha permesso di creare un contatto personale continuativo e formato con più soci del club, ognuno dei quali faceva chiaramente percepire direttamente o indirettamente che il volo è gioia e divertimento, che



Piccoli volovelisti crescono



Ettore Schioppa e Antonino Pollio realizzano gli aliantini I-LORY

i piloti sono persone normali nei loro mestieri quotidiani e nella loro vita di tutti i giorni. Persone ordinarie e tranquille, diverse solo nel privilegio di godere della terza dimensione che solo la loro passione può permettere.

La storia del Volo, del Volo a Vela a Varese e dell'Acso

L'aeroporto di Calcinate sorge nella culla del volo, dove è nato e si è

sviluppato attraverso le più grandi aziende del settore e le gesta dei pionieri che all'inizio del secolo aprivano nuove vie e tracciavano la strada per i futuri piloti. L'Acso ha visto negli anni la presenza di grandi campioni che hanno fatto la storia del Volo a Vela nazionale, anche femminile, e che hanno esplorato e aperto nuove strade alpine, interpretando fenomeni meteorologici sconosciuti fino ad allora e fatto crescere la conoscenza teorica e tecnica di questo sport.



Gadget, abbigliamento e i coupon dei voli: Paola Bellora al lavoro

La storia del volo, la storia dell'Acao: il Museo del Centro Studi Volo a Vela Alpino! Quale modo migliore per entrare nello spirito del volo "consapevole" e costruito nel tempo dopo aver assaporato le prime emozioni con le bellissime immagini all'accoglienza? Ecco l'obiettivo: far percepire che **dietro a questo sport, forse esotico e certamente affascinante, c'è teoria e tecnica, conoscenza e preparazione e non improvvisazione o sfida incosciente.**

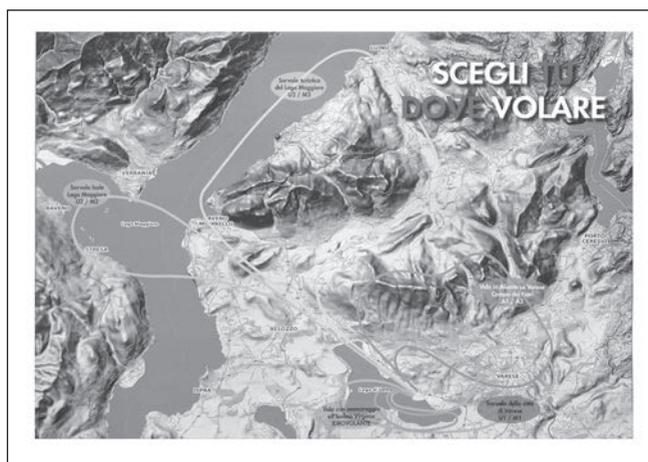
Comunicazione e media

Un tema difficile per uno sport di nicchia che difficilmente raggiunge la ribalta della cronaca, se si eccettuano gli eventi estremi o i fuori campo che diventano le solite "tragedie mancate" a causa di "vuoti d'aria assassini". Su questi temi il Consiglio Acao sta lavorando da tempo per modificare l'approccio dei media, proponendo sollecitazioni positive e ripetute quali eventi internazionali, stage, cultura sportiva integrata all'offerta di un'amministrazione provinciale particolarmente dinamica e attiva nello sviluppo dell'attrattività sportiva e del tempo libero.

Per l'Open Day si sono poi aggiunti momenti comunicativi specifici, utilizzando **radio** locali per intercettare i giovani, il sistema dei **web-magazine** per rapidità, capillarità e facilità di diffusione, le **televisioni** locali per il rilancio dell'evento, i media tradizionali quali i **quotidiani** e la partecipazione a **sagre e fiere**, e ogni altro momento promozionale utile.

Determinante è stato infine sfruttare la presenza della pista ciclabile che accoglie, soprattutto nei week-end,

migliaia di persone che sono state "incuriosite" con largo anticipo con **l'affissione di cartelli** ad hoc che promuovevano la giornata enfatizzando i punti più accattivanti.



La mappa dei tre percorsi di volo predisposti per l'Open Day

I servizi per il pubblico

È la parte determinante dell'offerta che non deve essere mirata solo al volo e alle sue componenti dirette ma, oseremmo dire, soprattutto deve trattare con simpatia e rispetto chi ancora non crede sia giunto il momento di volare, pur volendo respirare l'aria di un club di volo, i suoi odori e i rumori, rimanendo in compagnia degli amici o della famiglia in una giornata diversa, divertente e stimolante.

Sono state così organizzate ampie aree di ristorazione con un'offerta completa di generi alimentari. Il bar del club è stato aperto al pubblico che poteva osservare a rassicurante distanza i propri figli liberi di divertirsi sul **simulatore** (schermo a colori semicircolare di oltre 200 gradi, una incredibile realtà virtuale) o, quelli più piccini, in un'area dedicata dove i volontari li aiutavano a montare e far volare semplici **modellini** di librai in legno e polistirolo.

Erano poi offerti in vendita molti **gadget** di volo, dalle magliette della finale del Gran Prix ai cappellini griffati, e molti **libri** sulla storia del club e del volo a vela.

Il già ricordato Museo del CSVVA, per i meno giovani o i più interessati alla storia era affiancato dallo stand di Volandia, l'importante museo del volo di Malpensa, con il quale si è creata una collaborazione bilaterale, condividendo gli stessi obiettivi.

Non dimentichiamo la visita all'officina e all'**hangar traini**, dove il responsabile meccanico del club intratteneva i più tecnici e gli appassionati di motori con dettagliate e approfondite spiegazioni di meccanica aeronautica, o agli stessi hangar alianti e TMG dove gli accompagnatori descrivevano i principi fondamentali del volo e le prestazioni dei mezzi esposti facendo salire a bordo i più giovani o i curiosi che potevano così toccare con mano comandi e strumenti.

L'ospitalità era poi completata, per i passeggeri di ogni volo, dall'emissione di un **diploma** personalizzato che restasse a ricordo, unitamente al filmato in HD per chi ne faceva richiesta, della giornata passata insieme all'Acao.



L'ACAO è orgoglioso del nuovo magnifico simulatore, con fini turistici e didattici

Gestione della sicurezza

Inutile dire che è stato l'aspetto più delicato e maggiormente curato dell'evento. Avendo infatti ben chiara e cosciente l'idea che un semplice incidente, anche non grave, avrebbe condannato il club ad una immagine negativa e ricondotto il nostro sport nell'ambito di quelli praticati "solo dai matti", la sicurezza è stata in testa ad ogni azione preparatoria ed organizzativa.

- I **briefing** sono stati puntali e decisi, le scelte chiare e l'**applicazione delle procedure assoluta e completa**.
- Sono state individuate le **persone più idonee** a gestire ogni area ed ogni azione, a tenere sotto controllo ogni momento ed ogni persona; ogni socio addetto all'organizzazione è stato identificato con una maglietta di colore giallo con apposita scritta "Staff" percepibile anche a distanza.
- L'attività di volo e ogni altra attività sul campo è stata svolta seguendo **rigorosamente** le regole generali della **sicurezza aeroportuale**, descritte e memorizza-

te nel corso dei **briefing** e con la lettura del modello organizzativo distribuito ad ogni socio volontario.

- L'**assistenza di terra** alla Linea di volo è stata coordinata dai piloti più esperti e che potevano garantire l'assoluta padronanza delle condizioni più caotiche o imprevedibili, nonché la gestione della "radio" in presenza di forte traffico, anche il più eterogeneo.
- Si è previsto che l'attività di volo potesse essere interrotta dalla Linea in qualsiasi momento, se non sussistevano i requisiti di sicurezza sulla pista, e anche che il traffico potesse essere dirottato alle aviosuperfici più vicine.
- I coordinatori erano in continua vigilanza per verificare l'assenza di situazioni critiche ed erano a disposizione dei Gruppi per la risoluzione dei problemi.
- I Pompieri, sempre presenti, restavano pronti a eventuali interventi.
- La linea di volo aveva poi il compito di segnalare immediatamente gruppi o persone non accompagnate presenti in pista o nelle vicinanze della stessa per un loro pronto allontanamento.



Pronti per uno dei numerosissimi voli propaganda

- Ogni volontario e ogni accompagnatore collaborava per spiegare ai visitatori cosa potevano o non potevano fare.
- I piloti, poi, erano tenuti a un **briefing pre-volo obbligatorio** (pena l'esclusione dal servizio in volo) e, qualora rilevassero dubbi sul comportamento delle persone da trasportare, avevano l'autorità di farle desistere dall'imbarcarsi.

Sono infine state mantenute attive e senza modifiche tutte le procedure standard in uso a Calcinate, per rendere più semplice, fluida ed automatica la gestione della normale operatività.

Punti migliorabili

Certo, qualche errore è stato fatto, le cose da migliorare esistono e sono state messe a fuoco. Abbiamo per esempio sottostimato il numero di volontari per l'accompagnamento: quelli presenti sono stati sottoposti a un tour de force davvero estremo e avrebbero dovuto essere affiancati e rinforzati nel corso della giornata.

Come pure è stata, in alcuni momenti, sottostimata la modalità di front desk per la vendita voli, con le informazioni necessarie per decidere, che ha generato code ed attese nei momenti di picco.

Il black out elettrico che ha penalizzato per una mezz'ora il funzionamento della segreteria ha evidenziato la necessità di dotarsi di soluzioni d'emergenza.

Abbiamo dimenticato di presentare il "trasporto via terra" degli alianti, per esempio mostrando un carrello aperto che evidenziasse la posizione dei componenti dell'aliante al suo interno, evidenziandone così anche la semplicità costruttiva.

Vanno meglio tarate le tariffe, in particolare dei mezzi

intermedi quali motoalianti e ultraleggeri, per rendere appetibili anche questi voli

Va potenziato l'intrattenimento dei più giovani e dei piccoli.

L'area del sedime aeroportuale non è enorme e questo ha reso sofferente lo spazio lasciato ai modellisti che non hanno potuto esibire in volo i loro gioielli, ma solo mostrarli in modo statico.

Abbiamo mancato di utilizzare la serata, che in giornate di fine estate ancora gradevoli dal punto di vista meteorologico, permette momenti di festa all'aperto e di divertimento e goliardia post-volo.

Ringraziamenti

Un'ultima riflessione: ogni cosa può essere programmata e prevista nei minimi particolari e nei limiti del possibile, tranne ovviamente la meteorologia che fortunatamente ci ha assistito, ma nessun evento, grande o piccolo che sia, può essere portato a termine con successo senza una corale partecipazione dei dipendenti e dei soci, anche dei "non piloti" - mogli, figlie o fidanzate e i "meno giovani" colonna portante della storia del club..., senza un vero spirito di Gruppo e una forte volontà di sacrificio e supporto l'uno dell'altro. In questo crediamo che l'Acao sia davvero imbattibile... e ne abbia dato dimostrazione.

Da parte del Consiglio, della Presidenza e di tutto il gruppo di gestione vogliamo far giungere, attraverso le pagine della rivista, un sentito e profondo ringraziamento ai dipendenti che si sono prodigati senza risparmio e a tutti i soci, dai volontari che hanno speso energie senza fermarsi un attimo a quelli che hanno di buon grado accettato di rinunciare a una giornata di volo per dare spazio, per un giorno, alla gente comune per il bene del nostro sport.

Grazie a tutti!



Ancora qualche informazione prima del volo



1st Vintage Glider Meeting Plinio Rovesti



*Plinio Rovesti a bordo del "Roma"
dopo l'ammiraggio alla Schiranna*

Raduno di Alianti Vintage

**From 12th to 20th
June 2015**

Calcinate del Pesce • Varese
Aeroporto Adele e Giorgio Orsi

www.acao.it