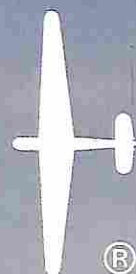


Sped. in abb. postale - 70% Fil. di Varese. TAXE PERÇUE. Euro 8,00

LUGLIO/AGOSTO 2006 - n. 297

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

Emozioni dal Grand Prix 2006

Insubria Air Show a Varese

Intervista:
Sebastian Kawa

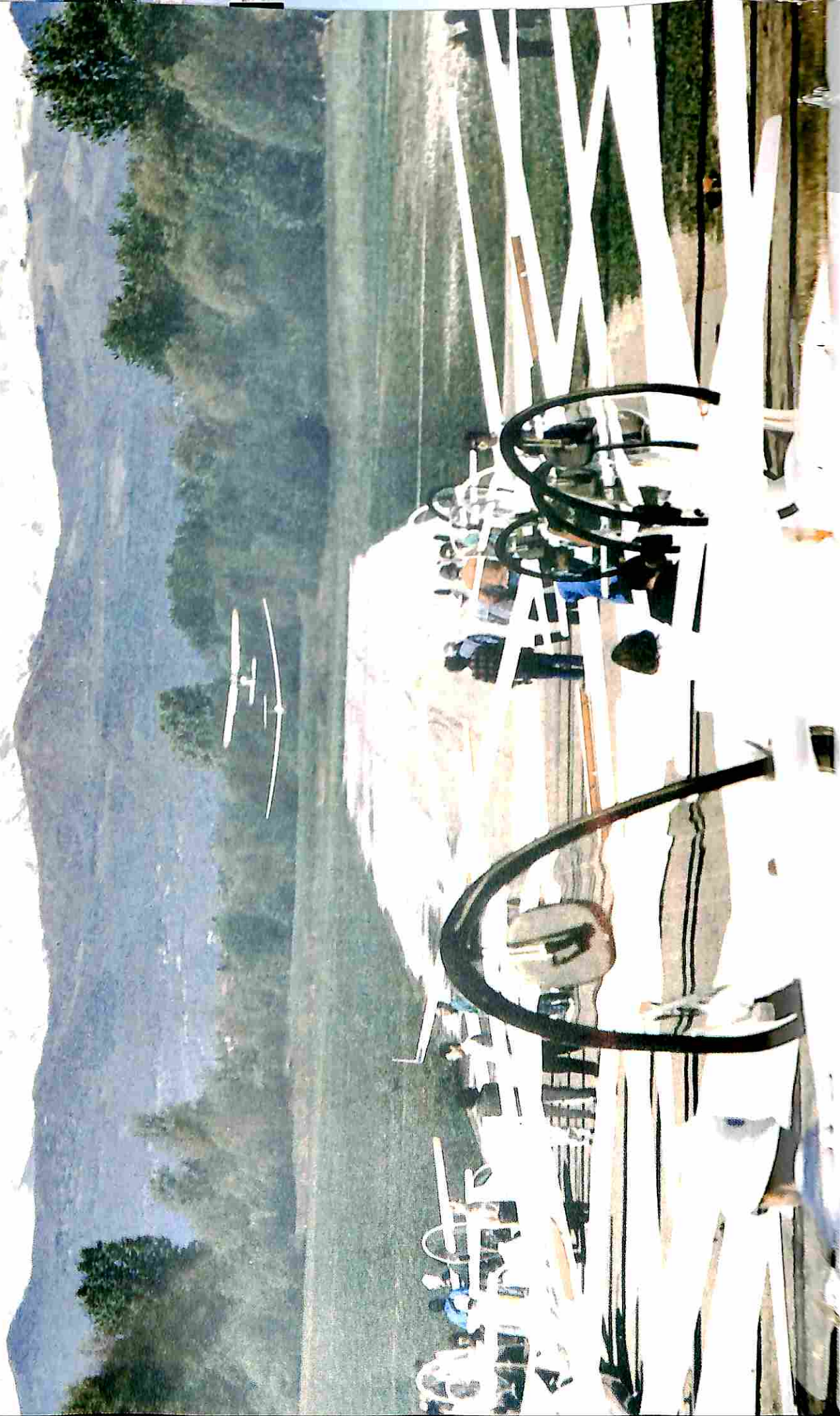
Alianti a Grumento
e Scalea

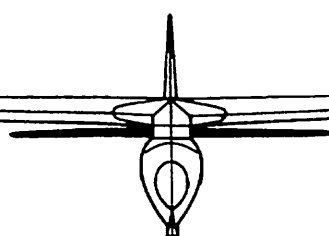


Aero Club Adele Orsi - Varese

www.acao.it

e-mail: acao@acao.it





Grande potenziale

Il volo a vela ha un potenziale enorme, ancora da esprimere. La formula del Grand Prix, raccontata anche in questo numero, rende davvero possibile appassionarsi alle competizioni anche come semplici spettatori; e potrebbe raggiungere un pubblico curioso di volo, ma non praticante. È certamente questa una delle strade da battere con determinazione per far uscire il nostro sport dall'angolino buio in cui si è ritirato. Mezzo secolo fa, infatti, l'aliante era probabilmente più noto alla popolazione, grazie alla propaganda ancora legata alle forze armate, e grazie alla mancanza di concorrenza da parte di altre forme economicamente abbordabili di volo, che si sono sviluppate solo dagli Anni 70. Abbiamo bisogno di nuovi piloti, di nuovi appassionati, di nuovi lettori!

C'è voglia di aprire, o finalmente lanciare, alcune magnifiche basi di volo nel Meridione italiano. Si è trovata la voglia e le capacità per creare nuove manifestazioni aeronautiche di grande richiamo, come l'Avioexpo di cui abbiamo parlato ampiamente nello scorso numero, o l'Insubria Airshow presentato in questo. In quasi tutti i club, gruppetti di volontari molto motivati stanno discutendo nuove iniziative, realizzano giornate "aperte" ai visitatori, portano gli alianti nelle piazze, ipotizzano nuove gare speciali e raduni. Molti club stanno cercando di dare avvio a programmi interni di formazione avanzata (il cosiddetto "secondo periodo"), sull'esempio dei sodalizi più grandi e dei più famosi club francesi.

Queste iniziative, e le altre in gestazione, trovano supporto nel materiale divulgativo preparato dalla FIVV, nei numerosi tabelloni della mostra che è disposizione degli enti affiliati che la richiedano temporaneamente, nella consulenza di chi ha già fatto queste esperienze. La nostra rivista è poi il veicolo ideale per diffondere idee e confrontare i risultati ottenuti. Un rischio di tanto potenziale è infatti, a nostro parere, quello della parcellizzazione, con l'inutile moltiplicazione degli sforzi e degli errori. Il Congresso Nazionale, che si terrà il 14-15 ottobre ad Affi (VR) è anche una perfetta occasione per scambiare informazioni, suggerimenti e uscire dal provincialismo che un po' ci affligge. Non mancate.

Aldo Cernezi

SPAZZOLE INDUSTRIALI



SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE

THE PROFESSIONAL CHOICE

**VOLO
A
VELA**

Fondata da Plinio Rovesti nel 1946

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



Direttore responsabile:

Aldo Cernezzi

Segreteria

Bruno Biasci

Archivio storico

Umberto Bertoli, Lino Del Pio,

Nino Castelnuovo

Comitato redazionale:

Carlo Faggioni, Plinio Rovesti

Prevenzione e sicurezza:

Marco Nicolini

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

Aldo Cernezzi

Vintage Club:

Vincenzo Pedrielli

Corrispondenti:

Celestino Girardi

Paolo Miticocchio

Aimar Mattanò

Sergio Colacevich

Giancarlo Bresciani

In copertina:

Il passaggio delle Frece Tricolori durante l'Insubria Airshow di Varese

Foto di Aldo Cernezzi

Progetto grafico e impaginazione:

Impronte - Milano

Stampa: Serostampa - Milano

Redazione e amministrazione:

Aeroporto 'Paolo Contri'

Lungolago Calcinate, 45

21100 Varese

Cod. fisc. e P. IVA 00581360120

Tel. 347/5554040 - fax 0332/313018

POSTA ELETTRONICA

csvva@voloavela.it

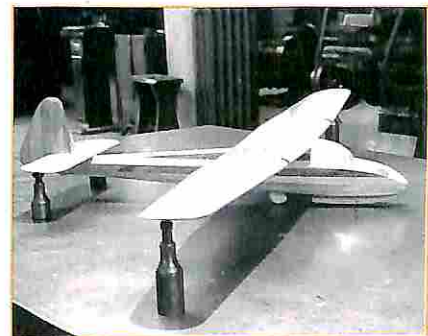
Autorizzazione del Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 di Registro. Omaggio bimestrale ai soci del CSVVA e della FIVV, spedizione in abbonamento postale art. 2 Comma 20/B Legge 662/96, Filiale di Varese. Pubblicità inferiore al 45%. Le opinioni espresse nei testi impegnano unicamente la responsabilità 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:

n. 297 luglio/agosto 2006

Editoriale	1
Lettere	4
Epoca: il volo a rimorchio	9
Fast and Furious: il Grand Prix	14
Insubria Air Show	18
Intervista: Sebastian Kawa	26
Epoca: il CVT-1 Zigolo	34
Record di quota al verricello	38
Grumentum: il Grande Sud!	42
Valtellina: impatta e sopravvive	45
In breve	50
Piccoli annunci	56
In memoriam: Domenico Brazzale	58



LE TARIFFE PER IL 2006

DALL'ITALIA

- Abbonamento annuale, 6 numeri della rivista
- Abbonamento annuale promozionale "prima volta" 6 numeri della rivista
- Abbonamento annuale "sostenitore", 6 numeri della rivista
- Abbonamento annuale "benemerito", 6 numeri della rivista
- Numeri arretrati

Euro 40,00

Euro 25,00

Euro 85,00

Euro 250,00

Euro 8,00

DALL'ESTERO

- Abbonamento annuale, 6 numeri della rivista

Euro 50,00

Modalità di versamento:

- con bollettino postale sul CCP N° 16971210, intestato al CSVVA, Aeroporto P. Contri - Lungolago Calcinate, 45 - 21100 Varese, indicando sul retro la causale e l'indirizzo per la spedizione;
- con bonifico bancario alle coordinate ABI 05048, CAB 50180, CIN S, c/c 589272 intestato a CSVVA, indicando la causale e l'indirizzo per la spedizione, e dandone comunicazione agli indirizzi sotto riportati;
- con assegno non trasferibile intestato al CSVVA, in busta chiusa con allegate le istruzioni per la spedizione.

Per informazioni relative all'invio delle copie della rivista (associazioni, rinnovi, arretrati): tel/fax 0332-310023. E-mail: csvva@voloavela.it

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

A proposito dell'aliante "Eolo" 3V-1

Ho letto con piacere l'articolo apparso su "VOLO A VELA" di gennaio/febbraio 2006 - n. 294. Mi ha riportato indietro nel tempo, ai primi anni del dopoguerra, quando, con un gruppo di incoscienti come me, senza istruttori, ma con tanta, tanta passione, abbiamo dato vita al "Gruppo Sportivo di Volo a Vela Vergiate".

Eravamo tutti molto giovani, una spudorata temerarietà era il nostro motto e il nostro propulsore. In un capannone, a Vergiate, si trovavano già dei velivoli, diciamo così, incidentati, Zoegling e Cantù; li abbiamo riparati, ce ne siamo procurati degli altri, Asiago, Vizzola II, Cat 28. Con la nostra piccola flotta abbiamo imparato, totalmente da autodidatti, a volare.

Avevamo molti progetti in mente: la realizzazione del biposto scuola con l'Ing. Della Torre, oppure il velivolo da traino dell'Ing. Garcea; progetti abbandonati per vari motivi. Ci siamo limitati a costruire un Sant'Ambrogio e il tutt'ala Fauvel oltre, naturalmente, alle piccole o grosse riparazioni. Adesso il nostro sogno era quello di costruire un aliante, ma non un aliante qualsiasi, uno con elevate caratteristiche tecniche.

I primi a buttarsi in quell'avventura fummo Gian Secondo Mattaini, Aldo Trecchi e io (Giacomo Beia). Mettemmo insieme le nostre idee, producemmo anche qualche schizzo, raccogliemmo il tutto in modo ordinato e ci presentammo all'Ing. Giovanni Bruni, capo ufficio tecnico della SIAI Marchetti, che ci incitò a proseguire, garantendoci il suo appoggio e la sua collaborazione nei calcoli e nella ricerca di un profilo alare ideale (era la fine degli anni '40). Non era più solo un sogno, stava diventando un progetto.

A questo punto iniziarono ad assillarci alcuni interrogativi tutt'altro che irrilevanti: dove trovare il materiale? Con quali fondi? Le idee non mancarono, furono interpellati industriali e amici, dapprima in zona, poi sempre più lontano, ma le nostre domande restavano sempre senza risposta.

Chiedemmo un appuntamento con l'Ing. Alessandro Marchetti (presidente onorario del gruppo), il quale ci ascoltò, guardò il progetto e disse: "L'idea è bella, vedrò se posso farvi avere il materiale".

Continuammo a lavorare al progetto, terminato l'orario di lavoro ci trattenevamo in ufficio con l'Ing. Bruni e qui

non possiamo dimenticare l'aiuto del disegnatore "volontario" Fraccapani.

Una sera, mentre eravamo totalmente assorbiti da calcoli e disegni ricevemmo una visita del tutto inaspettata: il direttore tecnico della SIAI, l'Ing. De Ambrosis. La domanda che ci pose non fu meno sorprendente: "A che punto siete?"

Eravamo totalmente frastornati e preoccupati, cosa rispondere, provammo con una bugia: "Al 70%". Passarono solo pochi secondi, ma a noi il tempo che precedette la risposta de l'Ing. De Ambrosis sembrò un'eternità. Come avrebbe reagito?

Ma quello che disse fu come musica per le nostre orecchie: "Portate tutto quello che avete già realizzato, l'Ufficio Tecnico vi darà una mano per terminare disegni e calcoli. Per la costruzione vi accorderete con il capo reparto Falegnameria che è già stato informato e procurerà il materiale adeguato e, con la vostra assistenza, provvederà alla costruzione".

Tutto questo per dire che, anche se l'articolo apparso su Volo a Vela inizia precisando "questo articolo... non vuole raccontare le vicissitudini progettuali e sportive della macchina", non di meno tralascia un particolare tutt'altro che insignificante: l'aliante EOLO 3V-1 non è un progetto SIAI Marchetti ma è un progetto del "Gruppo Sportivo di Volo a Vela Vergiate", anche se certamente, dobbiamo essere grati alla SIAI perché senza il suo aiuto tutto sarebbe stato più difficile e lungo.

Al collaudo, effettuato da Attilio Pronzati, era presente l'Ing. Alessando Marchetti, il quale non fece minimamente cenno a quanto aveva attuato per aiutarci.

La sua sigla I-BIGI è stata scelta per ringraziare, a modo nostro, l'Ing. Giovanni Bruni.

Pilotato da Attilio Pronzati, l'Eolo ha partecipato a parecchie gare battendo anche dei primati. Anche il Generale Mantelli manifestò interesse, tanto che ci trovammo ad essere invitati a partecipare ai campionati mondiali in Francia dove però ci imposero come pilota l'Ing. Ferrari.

Scusate la precisazione ma noi del "Gruppo Sportivo di Volo a Vela Vergiate" siamo ancora molto orgogliosi di aver progettato l'aliante EOLO 3V-1.

Giacomo Beia

Menino.Beia@virgilio.it



Postbrevetto: attenzione sul carattere del singolo

Caro Aldo,

so di essere monotono, prolisso, ripetitivo e noioso ma sono altrettanto consapevole che quando si parla di sicurezza la priorità è una sola: il prosieguo del nostro VaV. Per questo bisogna insistere e capire che i mulini a vento sono dentro di noi. È contro noi stessi che dobbiamo combattere cercando ognuno con i propri pensieri e modi di fare di sviscerarne tutti i problemi, anche i più banali e porli in discussione su un tema che sta diventando scottante.

Vogliamo per una volta smettere di imitare Tafazzi? Forse ci fa piacere darci martellate sulle palle? L'ultimo fatto di Torino è l'ennesima goccia che ha fatto traboccare il vaso. Avevo già scritto sulla Sicurezza sul N. 276 di VaV a pag. 47, e sull'Esasperazione sul N. 278 di VaV a pag. 5, e con molto rammarico noto che abbiamo capito niente o non vogliamo sentire, forse siamo fatti così per soffrire.

Io alla sicurezza ci tengo e non solo alla mia, convinto che gli errori involontari nel nostro sport sono alla portata di mano, per questo insisto fino alla noia. Premetto una cosa importante per chiarire eventuali equivoci: non sono assolutamente contrario alle competizioni anzi, sono convinto che siano il modo migliore per sviluppare il VaV in tutte le sue prerogative e forme.

Pur non partecipando alle stesse sono conscio che queste siano il traino al miglioramento e alla sicurezza degli alianti. Le macchine attuali per questo motivo sono diventate più performanti, certamente più sicure e comunque più facili da pilotare. Anche la scuola di volo ha subito un netto miglioramento in tutte le sue fasi specialmente nella mentalità volovelistica iniziale per i piloti ma, dopo la licenza, c'è qualcosa che non quadra nell'uomo/pilota di VaV.

Mi ripeterò sino alla nausea, bisogna seriamente lavorare sulla mentalità di chi insegna il postbrevetto, di chi è emulo, di chi trascina e fa fare i primi passi in modo esasperato spingendo a far per forza e subito gare e competizioni senza voler capire che tutti, anche chi si dimostra particolarmente portato e più bravo di altri come carattere, devono rallentare, ragionare e far con calma i propri voli in tranquillità e sicurezza.

Questa mentalità del passo più lungo della gamba è già

insita dentro di noi proprio perché facciamo questo sport, ma esagerare o peggio ancora esasperare le competizioni ci porterà alla defezione dei partecipanti. È un mio pensiero senza la pretesa di aver per forza ragione, ma con la speranza di farci ragionare ed analizzare un argomento trito e ritrito, non nuovo che tutti conosciamo ma mai messo sul piatto della sicurezza: l'uomo e il suo maledetto egoismo ed egocentrismo.

Prendo lo spunto da una frase che mi disse il buon Vittorio Colombo quando andai a trovarlo all'ospedale di Briançon (aveva inciampato su un pino sulle montagne del posto distruggendosi solo le caviglie), mi disse: "Non pensavo assolutamente potesse succedere a me; ultimamente mi sentivo un Dio." Detto da lui che aveva ed ha la mentalità del garista, che ha vinto due titoli italiani, uno dei primi a percorrere lunghe distanze mi ha fatto fare una riflessione che mi ha sempre accompagnato nel progredire dei voli e nel mio modesto insegnamento nel Secondo Periodo.

Una riflessione che resta un punto fermo per la sicurezza da trasmettere agli altri: non bisogna arrivare al punto in cui ci si crede invincibili o troppo sicuri di sé stessi tanto da rischiare oltre il dovuto (fossimo pagati!). Né tanto meno incidere o spingere oltre i loro limiti i piloti se non conosciamo gli uomini o peggio se non capiamo il carattere o quanto sia il loro vero desiderio di fare il nostro sport.

Non ho e non abbiamo bisogno di psicologi per capire che chi pratica il VaV, chi più chi meno, ha bisogno di sentire un po' di adrenalina per fare certe cose; è il nostro modo di essere ma esagerare in questo va oltre il reale bisogno delle nostre ricerche. Siamo in pochi e se andiamo avanti così saremo sempre meno perché agli occhi degli altri o peggio ancora agli occhi di qualche genitore che vorrebbe farlo praticare al figlio, sembrerà pericoloso (visto i fatti incresciosi che succedono) quando invece non lo è assolutamente se riusciremo a cambiare il nostro modo di incidere su chi sta cominciando.

Mi ripeto, siamo in pochi e le gare sono indispensabili per il prosieguo del VaV (senza queste che sport sarebbe?), però i dati alla mano ci dicono che gli amici che ci hanno lasciato purtroppo lo hanno fatto nella stragrande maggioranza in questi eventi. Proviamo a ragionare su questi fatti anche se in ritardo per qualcuno ma con la speranza e l'augurio di aiutare qualcun altro.

Non bisogna lavorare solo sugli alianti ma su un nuo-

vo modo di pensare la competitività. Chi trascina, chi insegna, organizza deve cambiare o modificare lo status quo dell'attuale mentalità volovelistica.

Non cito esempi che tutti conosciamo ma vorrei pregare tutto il nostro mondo ad una netta presa di posizione nei confronti della sicurezza ed a non sprecare il tempo di coloro che s'impegnano a far statistiche su incidenti che sotto gli occhi di tutti gridano rabbia. L'impegno nel conoscere più a fondo l'uomo pilota deve essere primario per accompagnarlo con le dovute attenzioni nel cammino iniziale del suo VaV; senza esasperare i suoi desideri, specialmente le sue e le nostre mire.

Volare, volare, volare per allenare con la nostra insistenza la propria mente alla tranquillità, di conseguenza al ragionamento che porta a più sicurezza. Altro non so dire se non che proviamo su questa strada nuova su un percorso che ci è già stato tracciato dagli amici che non ci sono più e non voglio ergermi a professore perché sono consapevole che è una strada difficile e che gli errori sono alla portata di mano sempre e comunque. Solo con la grande attenzione sull'uomo senza esasperare all'opposto inutili paure, potremo aiutare chi sta iniziando i primi passi. Sono oltretutto consapevole che tutti possono sbagliare ma ciò non deve essere una scusante o un adattamento di tanto in tanto alla sicurezza; deve essere una presa di posizione di tutto il nostro mondo ed il primo insegnamento deve diventare: attento prima di tutto a te stesso.

Certo è che chi si impegna nei vari periodi dopo la licenza deve essere il primo nel cercar di capire il carattere dei "manovaletti" nei vari stadi di avanzamento. Questo a tutti i livelli, chi insegna e chi impara. Non è importante essere campioni d'insegnamento ma essere coscienti che coloro ai quali stai trasferendo il tuo modo di volare, questi assorbono tutto e rischiano di metterlo in pratica.

Rischiamo anche noi per una volta, proviamo a mettere la sicurezza davanti a tutto: questo è il mio pensiero, ripetitivo fino all'esasperazione sull'attuale mentalità volovelistica convintissimo che incidere sull'uomo pilota sia fondamentale; mi basterà se servirà anche ad uno solo.

Ercole "Zio" Rossi (ACAO)



Riabbassare l'asticella

Tutte le nostre discussioni sulla "sicurezza" non serviranno a molto.

Se vogliamo provare a ridurre le morti nel nostro sport non è solo sulla sicurezza che bisogna puntare, ma

NUOVA SEDE PER IL CONGRESSO NAZIONALE

Affi, 14-15 ottobre 2006



L'annuale appuntamento con il Congresso Nazionale del Voila a Vela, organizzato dalla FIVV, avrà luogo quest'anno presso il moderno Centro Eurocongressi di Affi (Verona).

A partire dal sabato mattina, fino a domenica pomeriggio, si susseguiranno riunioni, relazioni, seminari, premiazioni e la presentazione dei programmi per il 2007.

Lo spazio disponibile, e articolato, permette anche la presenza di aziende espositrici; avrà luogo un'asta di materiale usato.

Dettagli, orari e istruzioni per l'arrivo sul sito www.fivv.it

soprattutto sul perché la sicurezza viene spesso fatta scendere nella scala delle priorità, concedendo il primo posto a ciò che da sempre distingue la nostra specie umana: il bisogno di andare sempre più in là, di scoprire cose nuove, di competere, di vincere, contro gli altri e contro noi stessi.

Chi ci obbliga a tentare di arrivare sempre un po' oltre, ad alzare sempre un po' di più l'asticella?

Chi ci obbliga a fare le gare? Perché la competizione prima di tutto?

Chi ci obbliga a tentare i 500 km, o i 1.000 km, o i 3.000 km?

È il puro divertimento? È la gara con noi stessi per soddisfare il nostro ego, il nostro bisogno di superare le nostre debolezze, per superare gli altri? Per scoprire nuove frontiere?

Questa è la storia dell'uomo. Che si è spinto sempre più in là, sempre oltre, pagando la ricerca e le scoperte spesso con la vita. È inutile fare l'elenco, ma tutte le scoperte e i grossi passi avanti dell'uomo hanno richiesto un prezzo in vite umane.

Quindi non bisogna solo predicare (e praticare) la sicurezza. Tanto alla fine la competizione tra la "sicurezza" e questa connaturata necessità di "andare oltre" e di vincere ha un esito incerto; ognuno la gestisce a modo suo.

Se vogliamo ridurre gli incidenti, dobbiamo prima di tutto "riabbassare l'asticella" e fermarci un momento a pensare. Magari, per restare in metafora, rallenteremo un po' il progresso dell'umanità, ma sicuramente ridurremo il numero degli amici morti.

Sicuramente un grosso incentivo a questa corsa alla competizione, alla corsa in avanti, è arrivato con l'enorme e capillare diffusione della comunicazione in senso lato e della tecnologia (Internet, e-mail, computer, logger, simulatori ecc.). Chiunque, anche l'inesperto, può vedere e rivivere virtualmente voli lunghi e difficili, spesso molto al di sopra delle sue possibilità. E la voglia di emulare, di superare, di andare sempre più avanti, di vincere cresce e cresce.

Lo so che probabilmente quello che dico va contro il comune pensiero della comunità volovelistica di oggi, ma sono stufo di andare ai funerali e di piangere abbracciando gli amici e i parenti dei nostri amici morti.

Forse sarà meglio rallentare un po'. Senza polemica.

Roberto Visonà (AVL)



Cari Ercole e Roberto,

le vostre lettere sono state scritte a seguito dell'incidente di aprile che ci ha portato via l'amico Enea Bonaretti. Vi ringrazio del vostro contributo. Purtroppo, da allora, sono accaduti di nuovo degli incidenti. Non incidenti "nuovi", però: le tipologie sono sempre le stesse eppure non sembra possibile fermare questa catena.

Sapete entrambi, in quanto lettori di questa rivista, quanto io sia sensibile al problema della sicurezza. Del resto, cercando un approfondimento del dialogo con i piloti che scelgono di lasciare il volo a vela, dopo qualche motivazione di ordine pratico o economico essi giungono quasi sempre a citare anche lo sgomento per la scomparsa di qualche personaggio conosciuto. Un argomento emotivo, non troppo razionale, ma giustificabilissimo.

Ritengo che solo la divulgazione di una corretta cultura aeronautica, con elementi specifici del volo a vela, possa riportare il nostro sport sulla giusta strada. Secondo periodo, stage e rivista sono alcuni degli strumenti per giungere a questo risultato. Dall'altra parte, tra i praticanti, occorre però sintonizzare la radio e orientare correttamente l'antenna...

Nel frattempo, per ogni incidente, ci sono tristi realtà familiari e tanti allontanamenti dal campo di volo. Diamoci tutti da fare per formare il carattere dei nuovi piloti, e di noi stessi.

Aldo Cernezzì

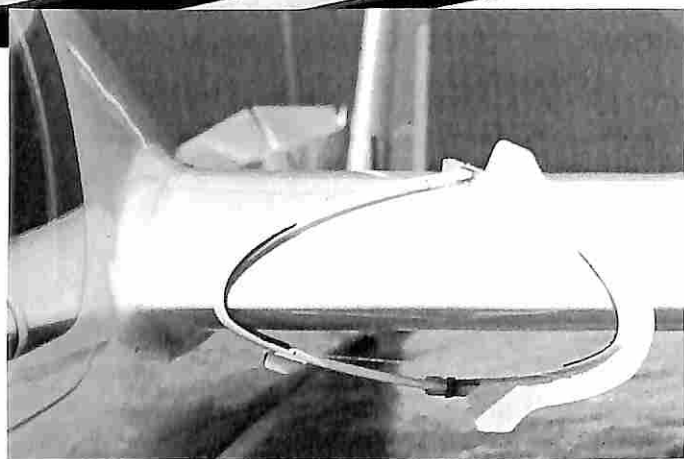


C'È DI PIÙ?

La tecnologia
d'avanguardia
Ora omologato in Italia
anche a singolo asse



Una ricca gamma di accessori
per ogni esigenza



"NETTA-MOSKERINI" MOTORIZZATO

- veloce:** - 1 minuto per pulizia semiali
- affidabile:** - fino a 140 Km/h
- di basso consumo:** - oltre 100 pulizie (6,5 A/h batt.)



- barografo:** - 6.000/12.000 m
- 150 ore di registrazione
- macchina fotografica:** - alimentazione da pannello solare
- indicazione orario/data
- sensore motore:** - kit per motoalianti di serie

ILEC SN10 IL COMPUTER CAMPIONE D'ITALIA

LA NUOVA GENERAZIONE DI COMPUTER COMPLETI,
MA SEMPLICI E AFFIDABILI, AD UN PREZZO ECCEZIONALE



ALIMAN s.r.l. - Via Isonzo - Aeroporto - I-22040 Alzate Brianza (CO)
Tel. 0347 2212784 - Fax 0347 2212784 - e-mail: aliman@tin.it

Il volo a rimorchio

Una pietra miliare sul cammino dell'aviazione tedesca a vela

Dove l'Arma aerea germanica spiega le sue ali, spiega le ali anche la vittoria. Una simile Aviazione non può essere soltanto l'opera dei trapani, dei martelli ad aria compressa e delle presse gigantesche, ma essa è una creatura dello spirito che vive in essa.

Era difficile di mantenere sveglio nel popolo tedesco lo spirito aviatore perché per lunghi anni la Germania era priva di una aviazione e coloro che dovevano assolvere questo arduo compito, si limitavano ad un pugno di uomini. Con il volo a vela, essi crearono una rocca dello spirito aviatore del popolo tedesco, che più tardi doveva divenire la culla dell'Arma aerea germanica.

Ma il volo a vela non avrebbe mai potuto raggiungere il suo slancio senza una invenzione che schiudeva una nuova via: il volo a rimorchio. Soltanto il volo a rimorchio rese l'alante indipendente dai pendii dei monti, ai quali esso sembrava legato da tutte le premesse naturali, e con la possibilità del volo librato sulle correnti calde d'aria che salgono verso l'alto, l'alante si trovò aperte al volo tutte le province germaniche, dalle coste dei mari nordici fino al margine delle Alpi.

Ma con ciò l'adottamento del volo rimorchiato è uno di quei risultati che rappresentano una pietra miliare sul cammino di un'evoluzione tecnica gravida di destino.

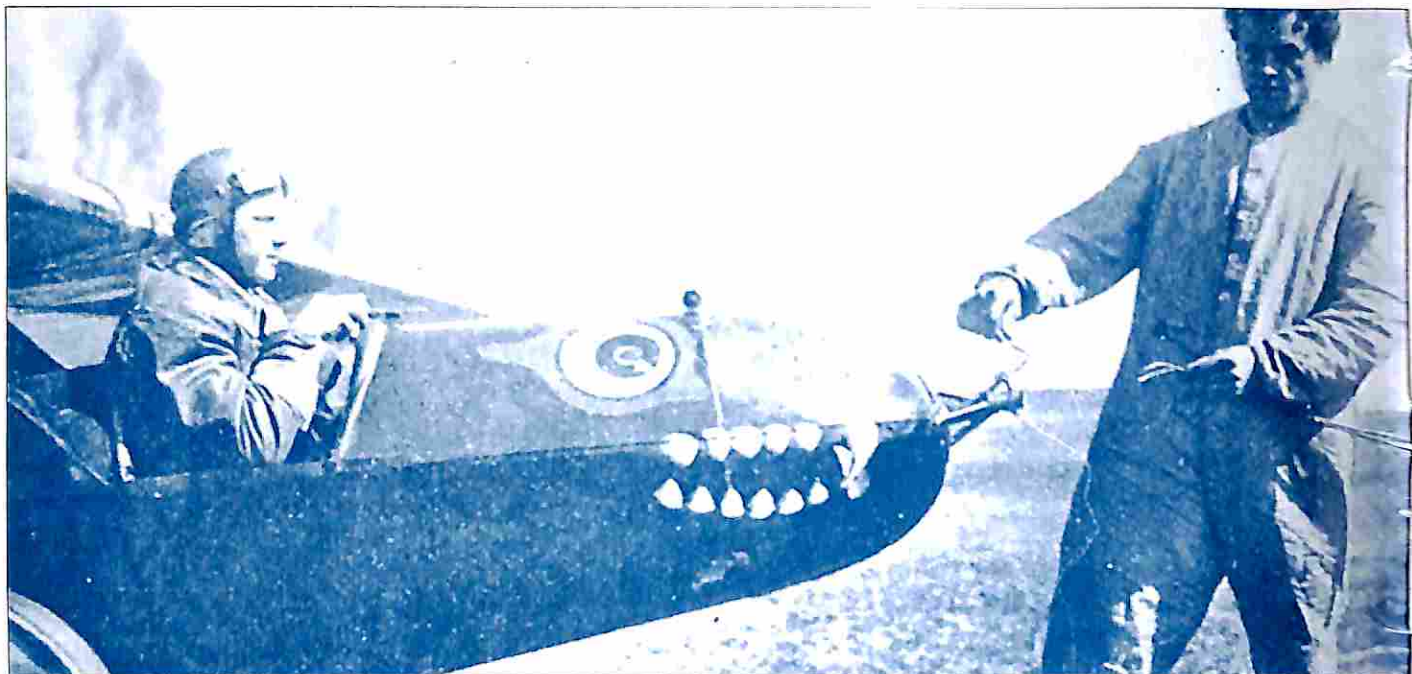
Quando il futuro maestro di volo acrobatico Gerhard Fieseler eseguì il 12 marzo del 1927, assieme al noto aviatore a vela Espenlaub, il primo volo rimorchiato, non avrebbe per altro pensato nessuno che con ciò si era iniziata una nuova epoca del volo degli alianti. Ma, appunto per questa ragione, il volo rimorchiato è un certificato eloquente della volontà inflessibile di vita dell'Aviazione germanica.

Questo piccolo episodio storico ha un sapore alquanto amaro perché esso ricorda troppo vividamente alla brutale oppressione sotto la quale l'Aviazione tedesca doveva allora piegarsi. Tanto più chiaramente risalta peraltro la forza d'azione dell'aviatore tedesco.

Fieseler faceva parte allora di quel numero limitatissimo di uomini che volavano "ciò nonostante". E, in un paese che non doveva possedere aeroplani, o tutt'al più aeroplani leggerissimi, ciò non era cosa molto facile. Chi voleva tuttavia guadagnarsi un tozzo di pane alla leva di comando, doveva decidersi volente o nolente a

Con questo titolo Gerhard Meyer scriveva sull'edizione italiana della rivista Der Adler del 15 luglio 1941 un articolo riguardante la nascita del traino aereo avvenuta 14 anni prima descrivendo nello stesso tempo i primi approcci del volo veleggiato favorito appunto dal traino in quota degli alianti. Abbiamo scelto di conservare il testo nella sua integrale originalità: il tono ovviamente risente del modo enfatico con cui, durante la guerra mondiale, si descrivevano fatti inerenti la partecipazione all'evento bellico. Meyer evidenzia con orgoglio nell'articolo l'intraprendenza di due noti piloti tedeschi, Fieseler e Espenlaub che avevano "inventato" questo nuovo modo di involo.

**Espenlaub
aggancia il
cavo di traino
all'aliante
condotto da
Edgard Dittmar**



partecipare al "circo aereo" di molto effetto, ma poco remunerativo, vale a dire alle manifestazioni di volo acrobatico con le quali gli aviatori tedeschi soddisfacevano la curiosità delle masse.

Non si deve però sottovalutare il valore di tali spettacoli. Essi mantennero vivo nel popolo il pensiero del volare anche nei tempi più difficili.

Il programma di simili spettacoli aviatori è ancora nel ricordo di molti di noi. Nomi, che oggi stanno davanti alla Nazione come incisi nel popolo già negli anni ramminghi dell'Aviazione tedesca di allora. In prima linea si trovavano due grandi aviatori della caccia della guerra mondiale, Udet, l'odierno intendente superiore per il materiale dell'Aviazione e Fieseler che è oggi il creatore dell'apparecchio di collegamento dell'Arma aerea

germanica: la "Cicogna Fieseler" (lo Storch, N.d.R.).

Udet effettuava dei voli sul suo "Flamingo" e si esibiva nei suoi famosi looping con l'elica ferma e sollevava un fazzoletto con l'estremità dell'ala, in virate paurose, sfiorando il suolo.

Fieseler entusiasmava il pubblico con il suo "mulinello pilotato" di una straordinaria esattezza e con "l'otto verticale" nel quale egli eseguiva la vite in avanti come primo e unico aviatore.

Ma anche questi spettacoli da parata di un'eletta capacità aviatoria non potevano avvincere le masse a lungo. Nuove gesta, nuove "attrazioni", come si diceva con mordace scherno di se stessi, dovevano venire escogitate. E così si giunse all'invenzione del volo rimorchiato.

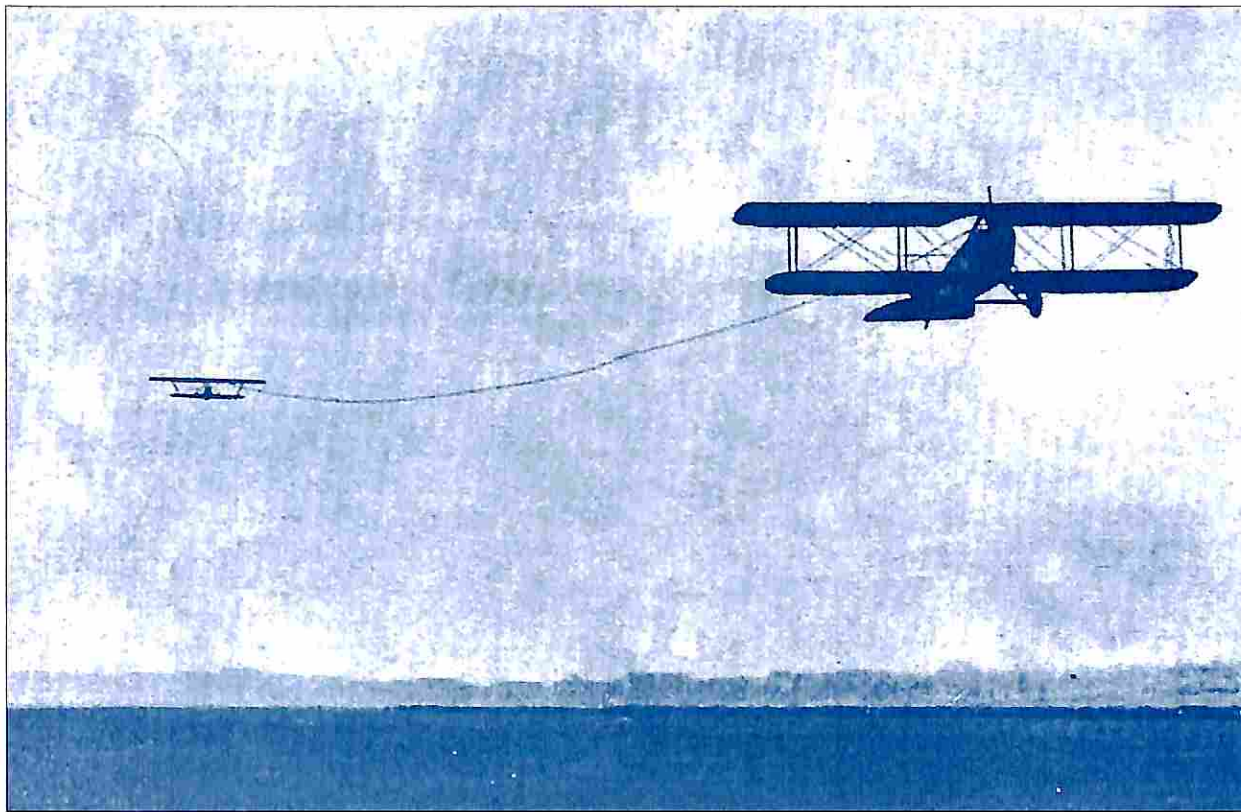
La prima manifestazione di que-

st'idea incontrò una tempesta di voci negative dei costruttori. Attaccare un aliante dietro un aereo a motore? Sembrava roba da pazzi. Intanto l'idea rimediata fugacemente cominciava a divenire un affare dell'ambizione personale. In Fieseler si risvegliò la "tigre della Macedonia". Il vecchio cacciatore, il quale, con la sua squadriglia, aveva saputo tenere per mesi interi tutto un settore del fronte balcanico, contro una molteplice superiorità numerica del nemico, era anche ora deciso fermamente alla realizzazione di un'idea che riteneva giusta. Progettò da sé il dispositivo di rimorchio e lo costruì egli stesso.

Una sera, sul campo d'aviazione di Kassel, un pesante biplano LVG, che aveva vissuto ancora le folate degli shrapnel del fronte occidentale, si trovava pronto per il

**È questo
il terzo traino
avvenuto
a Rossitten
nel maggio
1927.
Espenlaub
traina Dittmar**





primo volo a rimorchio.

Al capo posteriore della fusoliera un po' più avanti dell'impennaggio, vi sporgeva verso l'alto una larga forcina che serviva da conduzione ad una lunga canna che era assicurata alla parte posteriore dell'apparecchio, al disopra del sedile del pilota. La canna poteva sbalottare liberamente da tutti i lati ed i suoi tracolli venivano limitati soltanto dalla forcina conduttrice. Un tratto della canna sporgeva oltre l'impennaggio ed aveva il compito di acco-

gliere la sottile fune da rimorchio e di condurla ad un punto al disopra del sedile del pilota dove questa veniva assicurata, perché, durante lo sganciamento, la corda che sarebbe scattata indietro non doveva assolutamente colpire la fusoliera o i timoni. Lo sganciamento avveniva dal sedile del pilota. La corda penzolante si sfilava in seguito dal tubo e cadeva all'indietro.

Naturalmente il primo a sganciare era l'aliante perché il primo volo a vela rimorchiato venne ese-

guito nelle sue caratteristiche allo stesso modo in cui esso prese piede più tardi in molti campi d'alianti: l'aliante si sgancia e vira nella zona di ascesa, mentre il pilota dell'apparecchio a motore preme la sua "carriola" in basso con la corda da rimorchio penzoloni. Prima dell'atterraggio, il pilota dell'aereo a motore getta la corda sul campo.

Circa cento metri dietro il biplano, riposante su di un lato, con una delle sue ali strette e lunghe appoggiato al suolo, si trovava l'a-



Gerhard Fieseler pronto per il primo traino aereo avvenuto il 12 marzo 1927 a bordo dell'aeroplano LVG B-III. Si può notare il dispositivo di ancoraggio del cavo di traino. Ai comandi dell'aliante si trovava Espenlaub.

Lo schema di collegamento tra trainatore e trainato

liante nel quale si voleva far rimorchiare il noto veleggiatore Espenlaub. Espenlaub stesso sembrava di accingersi al rischio con sentimenti alquanto misti, e non c'era da meravigliarsene perché nei prossimi minuti un simile nuovo esperimento poteva andar bene, ma avrebbe potuto anche andar storto. Fieseler invece manteneva la calma di un uomo che è completamente sicuro del fatto suo.

Infatti Fieseler ebbe ragione. Tutto il gas il motore cominciò a ronzare, l'impacciato biplano si mosse e trascinò dietro a sé l'aliante che inciampò con fracasso per

qualche metro sulla pista, si levò e ad un tratto si trovava librato nell'aria. Anche il biplano aveva già levato un po' il codino, traballò un po' sotto il carico insolito ma le ruote si staccavano già dal suolo e tutto il convoglio si trovava nell'aria.

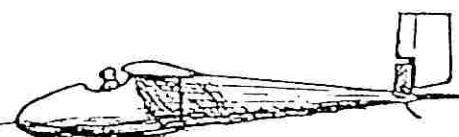
In questo istante tuttavia Espenlaub considerava il rischio come riuscito, sganciò e, dalla considerevole quota di dodici metri,

compì un atterraggio impeccabile. Fieseler prese nota di questa "rottura dei rapporti" e, dopo un bel giro sul campo, venne ad atterrare elegantemente al fianco dell'a-

liante, che ora era divenuto il primo rimorchio aliante del mondo. Già durante il primo esperimento pubblico del volo a rimorchio, che ebbe luogo il 18 aprile 1927 in una giornata aviatoria di Kassel, l'organizzatore fece notare le possibilità non ancora valutabili che si schiudevano con ciò al volo a vela; "che un aereo privo di motore viene portato a grandi altezze (ai margini delle nubi ecc.), dove forse ci sono correnti d'aria che rendono possibile di effettuare, senza forza motrice, lunghi voli da un paese all'altro. Non durò poi molto tempo, finché

Auf Flugplatz Kassel-Waldau.

Gelenkige Befestigung
Ausklink-Griff
Al-Rohr



12.3.27 Gerhard Fieseler

Gottlob Espenlaub

20.3.27 Antonius Raab

Gottlob Espenlaub

In etwa 10 m Höhe brach an Espenlaub's Segler das Seitenruder ab.

März

April

Mai

1927

Oster-Montag.

Mo	7	14	21	28	4	11	18	25	2	9	16
Di	8	15	22	29	5	12	19	26	3	10	17
Mi	9	16	23	30	6	13	20	27	4	11	18
Do	10	17	24	31	7	14	21	28	5	12	19
Fr	11	18	25	1	8	15	22	29	6	13	20
Sa	12	19	26	2	9	16	23	30	7	14	21
So	13	20	27	3	10	17	24	1	8	15	22

Grossflugtag in Kassel-
1. Vorführung des R.-K.-Schleppzuges mit Schleppdoppeldecker "Schmetterling". Piloten Raab und Katzenstein.

1. Schleppflug Fieseler-Espenlaub

Raab-Espenlaub Schleppvorführung vor Film und Presse in Kassel. Espe's Seitenruder brach in etwa 10 m Höhe ab.

4. Deutscher Küsten-Segelflugwettbewerb in Rossitten, Ostpreussen, 2. bis 17. Mai 1927. Dort führten Espenlaub und Dittmar ihren Schleppflug vor. Datum nicht bekannt, jedoch vor dem 11. Mai 1927.

venne il momento in cui questa prefazione piena di presentimenti di uno spettacolo aviatorio divenisse realtà. Il movimento tedesco del volo a vela colse la proposta. Ciò risultava tanto più facile inquantocché i brevetti del dispositivo di rimorchio costruito da Fieseler erano facilmente eludibili.

Ed in breve, leggeri apparecchi sport a due posti rimorchiavano la loro concorrenza priva di motore fino ai "margini delle nubi", non soltanto al disopra della Rhön, al disopra del Hornberg e dei Monti dei Giganti, ma anche al disopra dei prati e dei agri del bassopiano della Germania settentrionale. In quegli anni cominciava a farsi strada la scoperta che un aliante veleggiatore può volare anche nelle correnti d'aria calda che si elevano al disopra della terra riscaldata dal sole. Questo "volo termico" provocò quell'immane assalto ai primati che in un certo qual modo rese il volo a vela maggiore.

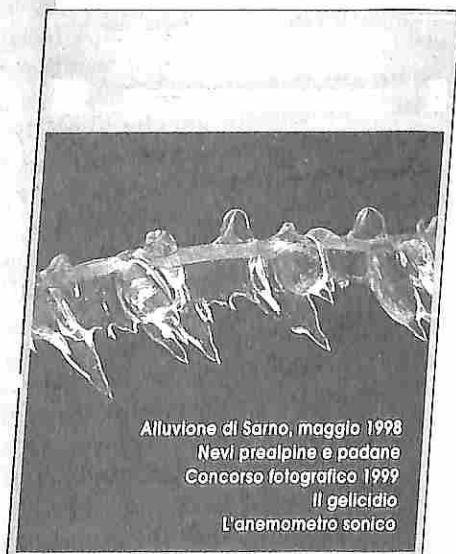
I canali di venti ascensionali cominciano raramente al disotto dei 300-400 metri di altezza ma in compenso non si presentano soltanto nelle montagne, ma dappertutto dove la terra si estende sotto il cielo. Se dunque un aliante viene portato in volo di rimorchio in una simile zona di ascesa, che è naturalmente raggiungibile

anche dal pendio di un monte, esso può poi virare e girare e guadagnare sempre più quota. Esso può spingersi fino al prossimo canale di vento ascensionale e veleggiare in questo modo per ore ed ore con le nubi e coi venti. E con ciò, l'azione di un tedesco, compiuta durante i tempi difficili dell'aviazione, raggiunse esiti che non era possibile prevedere.

Aviatori tedeschi s'intrattengono quali ospiti di stati stranieri in molti paesi della terra per mostrare al mondo quello che ha saputo creare lo spirito aviatorio tedesco. In Finlandia, nell'America del Sud e nel Giappone essi raggiunsero dei primati che furono possibili soltanto perché gli alianti vennero rimorchiati nell'aria. Heini Dittmar raggiunse nell'America del Sud un primato mondiale di altezza di 4675 metri e anch'egli venne portato in tale occasione fino alla torre di nubi largitrice di energia ascendente. Senza il volo rimorchiato le Alpi non sarebbero state superate ancor oggi dall'aliante. Ma così il primo sorvolo delle Alpi riuscì già nell'anno 1933, quando il veleggiatore svizzero Farner si fece rimorchiare da un apparecchio a motore da Zurigo a Milano. Molti studi importanti in riguardo ai venti ed alle condizioni meteorologiche delle zone alpine devo-

no i loro preziosi risultati ai veleggiatori tedeschi che intrapresero numerose spedizioni, spingendosi dalla Germania fino ai giganti montani coperti di ghiaccio, dopo che l'apparecchio a motore li aveva rimorchiati nelle correnti ascendenti delle creste e dei pendii scozzesi.

La gioventù germanica ha riconosciuto e sfruttato le possibilità del volo a rimorchio. Essa si è temprata nello sport per essere pronta nella lotta. Successivamente all'adozione del volo rimorchiato, i leggeri veleggiatori si libravano nel cielo azzurro al disopra della Wasserkante con la stessa facilità che al disopra delle montagne della Germania meridionale. I giovani che allora si facevano trascinare su in alto, fino nelle nubi, dagli apparecchi a motore per sentire lo stormire del vento, il che significa "volare", stanno ora alla leva di comando dei grandi aeroplani da combattimento e dei velocissimi caccia che rombano diretti verso l'Inghilterra. Allora essi hanno accolto in sé quella forza nascente dall'entusiasmo e dalla fedeltà al proprio dovere che oggi permette loro di affermarsi vittoriosamente: lo spirito aviatorio tedesco che un tempo salvò l'Aviazione della Germania dalla decadenza e che oggi conduce l'Arma aerea germanica alla vittoria. ■



Alluvione di Sarno, maggio 1998
Nevi prealpine e padane
Concorso fotografico 1999
Il gelicidio
L'anemometro sonico

Rivista di meteorologia, clima e ghiacciai.

Organo ufficiale di informazione della Società Meteorologica Italiana.

Esce in 4 numeri all'anno. Abbonamento: Euro 36,00

PER I SOCI FIVV PREZZO SPECIALE DI EURO 31,00

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

Per informazioni:

SOCIETÀ METEOROLOGICA ITALIANA

Via G. Re 86 - 10146 Torino

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

Fast and Furious

Ben Flewett, campione del Grand Prix 2006 in Nuova Zelanda, racconta la sua esperienza e spiega perché questa formula è convincente

**Ben Flewett
Da Gliding
Kiwi, aprile-
maggio 2006**

**Traduzione
e adattamento
di Aldo Cernezzì**

La formula del Grand Prix rivoluzionerà il volo a vela. Perché? È competizione pura, "fast and furious". Condurre i voli con rendimento costante, nella speranza di emergere verso le prime posizioni di classifica dopo vari giorni qui non funziona! Il Grand Prix riporta il puro divertimento nelle gare di volo a vela. Potendo scegliere, ormai vorrei partecipare solo a questa formula.

Dal momento in cui si apre il traguardo per la partenza simultanea, il pilota sa in che posizione si trova. Concludere a una frazione di secondo da qualcuno significa perdere il 10 per cento dei punti, il 20 per cento se davanti c'è solo il vincitore di giornata.

Quando si vede un aliante appena più alto, bisogna darsi da fare: planare a casa con pochi secondi di ritardo non è accettabile. Una piccola indecisione, un piccolo ritardo, costano una posizione e dei punti.

La gara allora diventa eccitante, soprattutto verso la conclusione di ogni prova, e i piloti tentano rotte e tattiche differenti per sorpassare il pilota più avanti. Nel Grand Prix si è incentivati a diversificare le proprie decisioni.

DOMINIO DELLA TRAIETTORIA

In molte occasioni, l'ordine d'arrivo è stato deciso da una manciata di secondi; posizioni finali sono state guadagnate o perse negli ultimissimi chilometri del percorso, mettendo alla prova la capacità di gestire alla perfezione la planata finale fino a quota zero.

Addirittura, in una giornata si è dimostrato determinante mantenere il dominio della traiettoria più interna sul pilone d'allineamento finale.

NUOVE REGOLE

I piloti sono stati rimborsati delle spese di partecipazione; gli allianti sono stati imbottiti di strumenti di telemetria (via telefono satellitare e GPRS) e di tre telecamere; le immagini venivano trasmesse a un elicottero in hovering ad alta quota, quale ponte radio per la ritrasmissione a terra verso la cabina di regia.

Le regole sono diverse dal solito, il pilota deve capirle bene per rivoluzionare la propria strategia. Considero che sia stato un vantaggio, in mezzo a tante novità, la mia familiarità con l'area di gara incentrata su Omarama.

Nutro grande rispetto per chi è giunto da lontano, non avendo mai volato qui, e pure è riuscito a dare filo da torcere a John Coutts, a Terry Delore e a me stesso.

DUE NUOVE STELLE

Anche per chi resta al suolo, tutto è nuovo: una rivoluzione. Sono nate due nuove stelle, Gavin Wills e Kirk Davis, che hanno commentato le immagini spiegando al pubblico le strategie, le difficoltà, le opzioni e le delusioni dei piloti, proprio mentre si svolgeva la gara. Per me era bellissimo sapere che i miei amici e familiari potevano seguirmi in ogni momento.

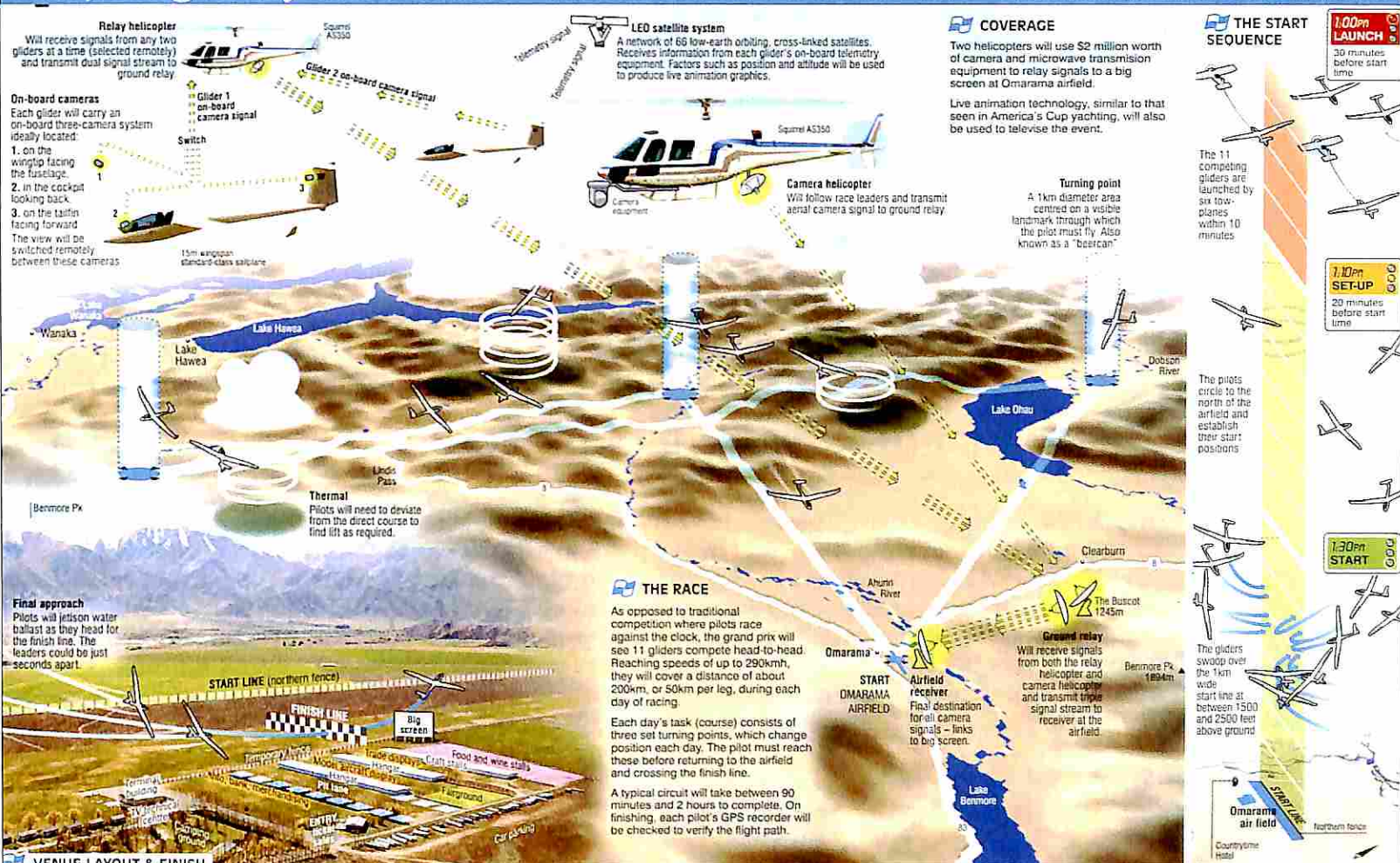
METRI PREZIOSI

Ho vissuto il massimo della soddisfazione nel quinto giorno, che

non era iniziato bene. Dopo la partenza, per un piccolo errore, mi ritrovavo tra gli ultimi. Tutti si gettarono sul Lindis Pass, mentre io ho dovuto fermarmi per salire. Allora mi sono impegnato a fare più quota sugli Ewe, sperando che gli altri non potessero trovare buoni valori a bassa quota nel Lindis. In effetti si è trattato di un buon recupero, e al pilone di Goodger ero secondo a poca distanza da John Coutts, 10 metri più alto di me. Coutts voleva agguantare il "bonus" di un punto, elargito a chi raggiunge per primo questo pilone. Io lo seguivo senza farmi notare, guadagnando qualche metro, con la speranza di superarlo nel suo punto cieco un attimo prima del cilindro. Ma a 2 km dal pilone John abbassa un'ala e si guarda intorno... allora entrambi buttiamo giù il muso per accelerare, uno accanto all'altro. Avevo a lungo immaginato una situazione come questa: sapevo che prima o poi sarebbe accaduto, e che c'era un forte rischio di trascinarci entrambi a terra. Mi domandavo se John avrebbe voluto correre il rischio, considerando il vantaggio che il mio Discus 2 mi garantisce rispetto al suo LS-8 alle velocità elevate.

A terra, sul megaschermo, tutti hanno potuto seguire e capire cosa stava accadendo, mentre eravamo ormai alla Vne (più ridotta per il Discus 2). A 1 km dal pilone era chiaro che, nonostante stesse perdendo più quota, John non intendeva proprio mollare! Alla fine, mi ha battuto per una questione di metri.

Nella richiamata ci siamo accor-



ti che c'era con noi anche un terzo, attirato nello stesso gioco: il francese Olivier Darroze. Ci accorgemmo subito di quanto siamo stati stupidi, dovendo affrontare, bassi, una planata sulle colline a Ovest del Lindis. John, a causa della minore quota, ha dovuto lottare a lungo, più di me, per risalire.

Io intanto potevo entrare nella valle di Dingle, per appoggiarmi al costone dell'Hunter. Notai con piacere, a poca distanza davanti a me, l'elicottero TV che segue sempre gli alianti delle prime posizioni. Ero quindi ancora in gara!

SORPASSI

Il segreto, sul costone, è semplicemente di andarci vicini. Accostato alla roccia riscaldata dal sole, mi accorgevo di avvicinarmi all'elicottero. Richiamando in una zona molto portante, notai che il tedesco Uli Schwenk mi tallonava a un'incollatura, leggermente più

alto. Non mi si staccò per molti chilometri fino al pilone sulla vetta dell'Hunter. Bella tattica! Aggirando l'Hunter riconobbi il polacco Sebastian Kawa appena davanti a me. Avvicinandomi al costone ancor di più ho guadagnato la sua stessa quota. Ormai ero in testa, di poco, e l'elicottero seguiva me. Proprio durante il mio sorpasso su Sebastian, un Discus 2 si infilò in mezzo tra noi e ci passò entrambi: era Giorgio Galetto. Con 30 metri in più su di me, mi sarebbe stato difficile batterlo! La corsa a oltre 200 km/h ora doveva proseguire verso il Ben Ohau, a pochi metri dal costone roccioso, inseguiti dall'elicottero della TV a circa 50 metri alla nostra destra. Facevo piccole variazioni rotta, cercando di ridurre il distacco di quota da Giorgio, perché non volevo rinunciare al 20 per cento dei punti. Una delle richiamate non è però riuscita a Giorgio perfettamente,

costringendolo ad accelerare in discendenza, e riducendo il suo vantaggio a soli 10 metri. All'inizio della planata verso casa in aria povera di energia, sapevo di essere nei guai. Le alternative erano poche. Pensai alle collinette Ribbonwood, ma sapevo che Giorgio non mi avrebbe mollato, tenendomi bloccato sotto di lui. Con una secca deviazione riuscii a sorprenderlo e guadagnare l'aria portante delle colline, ma lui rimaneva con un vantaggio di 4 metri.

La mia ultima chance poteva solo essere la traiettoria sul piloncino finale. Giorgio tentò in ogni modo di guadagnare la rotta ideale, ma riuscivo a bloccarlo con leggere richiamate e affondate. Con l'ultima virata quasi alla Vne andai verso Omarama, tuffandomi in effetto suolo da 5 km prima dell'aeroporto. Ora non potevo più controllare Giorgio, impegnato com'ero a evitare alberi e cespugli.

Lo schema delle comunicazioni audio, video e di telemetria, come pubblicato dall'Otago Daily Times

gli. Solo dopo il traguardo d'arrivo, mi accorsi che l'aliante di Giorgio era dietro di me. Il giorno era mio!

TUTTI FUORI

Un altro giorno, pure a più di 1.000 metri sul terreno, era ormai chiaro che saremmo tutti atterrati fuoricampo. Solo a Omarama si possono avere di queste certezze. Essendo comunque in vantaggio, rinunciai a fare scelte spregiudicate, e atterrai sulla stessa pista

dove erano già scesi Galetto e Kawa (ottima compagnia per la mia classifica), dopo aver eseguito un looping a 300 metri. Per qualche secondo, l'elicottero del ponte radio perse i miei segnali... l'equipaggiamento non funziona a testa in giù. La regia, anticipando il mio atterraggio, riprese tutto dalle telecamere installate nel mio aliante, soprattutto Giorgio e Sebastian che mi hanno raggiunto immediatamente per congratularsi con me.

EMERGENZA IN DIRETTA

Tensione al suolo, invece, quando Uli Schwenk scavalcò una sella, ritrovandosi in un catino sostanzialmente inatterrabile, il Landsborough. Gavin Wills notò subito l'errore di Uli, e inviò l'elicottero TV a seguirlo in diretta. La ricerca di un luogo per atterrare fu seguita da tutti, compresa la moglie, impotente davanti al megaschermo. Alla fine grande sollievo, mentre Uli posava l'a-



Boys and girls don't do this at home

Le tattiche e le tecniche di volo descritte in questo testo vanno inquadrare nella realtà della situazione: una gara importante, con visibilità presso il pubblico; una manciata di piloti tra i più esperti in assoluto provenienti da tutto il mondo; condizioni ottimali di conoscenza dei luoghi e di pianificazione. Leggendo tra le righe si può anche capire che nessuna delle azioni compiute è stata effettuata con lo spirito del "se mi va bene, ho vinto", ma con attenta valutazione delle alternative da parte di piloti d'eccezionale lucidità. Preghiamo i lettori di non trarre la conclusione che tali modalità di volo siano alla loro portata. L'imitazione è un processo pericolosissimo per chi non sa riconoscere di trovarsi in una condizione che non permette tali exploit in sicurezza.



Risultati mediatici

Organizzatore dell'evento è stato Peter Newport, di professione produttore televisivo. Si è lamentato di non aver avuto supporto, bensì competizione e antagonismo, dalle due organizzazioni che abitualmente operano a Omarama.

La sua esperienza è stata fondamentale nel gestire senza improvvisazione la complessa macchina mediatica costruita attorno al Grand Prix. È stato investito un fiume di denaro, nell'ottica di un progetto a media scadenza (almeno altri 3 anni, magari seguendo anche il circuito dei vari Grand Prix Regionali di qualificazione).

La FAI crede molto a questa formula per rinnovare il volo a vela di competizione e lanciarlo finalmente a livello di spettacolarizzazione presso un pubblico più vasto. La FAI è la proprietaria del format e dei diritti. La casa di produzione neozelandese ambisce a farsi assegnare l'esclusiva anche organizzativa, per ottimizzare le potenzialità del progetto.

A seguito di questa edizione, e grazie alla mole e qualità del materiale filmato, è stato prodotto il magnifico DVD "Gladiators of the Sky" che sta vendendo bene tra gli appassionati volovelisti. Dobbiamo purtroppo notare che la possibilità di seguire la gara davvero in tempo reale, da casa via Internet, non si è realizzata. Enormi sarebbero stati i costi per allestire una regia video, e il commento audio, per la trasmissione più o meno in diretta. Anche gli ovvi, numerosi contatti personali dell'organizzatore (uomo davvero del mestiere), non si sono concretizzati nella trasmissione in diretta o di brevi sunti sui canali TV satellitari seppure di nicchia.

Allo stato attuale, ci si è dati un obiettivo alternativo, forse più facile da raggiungere: la trasmissione di sunti o delle gare integrali in "streaming" via Internet, a pagamento (sottoscrizione di un abbonamento per i vari GP, o con la formula pay-per-view). Ho avuto l'opportunità di visionare una magnifica trasmissione esemplificativa, realizzata a posteriori con il materiale grezzo e con l'aggiunta di un bel commento audio a due voci. Il potenziale è davvero interessante, ma ancora il punto debole è l'enorme difficoltà nella distribuzione al di fuori di un pubblico di piloti appassionati.

Aldo Cernezz

liante su un sentiero per veicoli da fuoristrada sotto l'occhio della telecamera.

ENTI STUPIDI

L'ingerenza della Civil Aviation Authority è stata molto dannosa. Ci è stato imposto un limite di 15 metri di quota minima per eseguire i passaggi veloci, poi innalzato a metà della gara a ben 30 metri a seguito di infrazioni al primo divieto. Eravamo unanimi nel condannare tale decisione, ma la CAA si limitò a ribadire il divieto dimostrando ignoranza e scarsa comprensione della sicurezza.

In una competizione come questa, l'arrivo è fondamentale. Normalmente, esso deve essere a quota zero, per sfruttare tutta l'energia potenziale. In più, i piloti tendono a conservare la zavorra d'acqua fino all'ultimo, per non sacrificare un vantaggio di planata. Vietando le richiamate sotto di una certa quota, i piloti planeranno

comunque fino al suolo, ma poi saranno costretti dalle norme ad atterrare in diretta, pieni d'acqua e a velocità elevatissima. Anche l'eventuale spostamento del traguardo a un paio di km fuori dell'aeroporto non è una soluzione adeguata, lasciando qualcuno a galleggiare senza più energia nel tentativo di rientrare.

Si propongono inoltre i soliti dilemmi sull'accuratezza della misurazione della quota, in particolare a bordo dell'aliante per consentire al pilota una decisione corretta.

Soprattutto, è stata davvero irritante la posizione assunta dalla CAA, che si è arroccata nonostante una petizione proveniente dai migliori piloti del mondo.

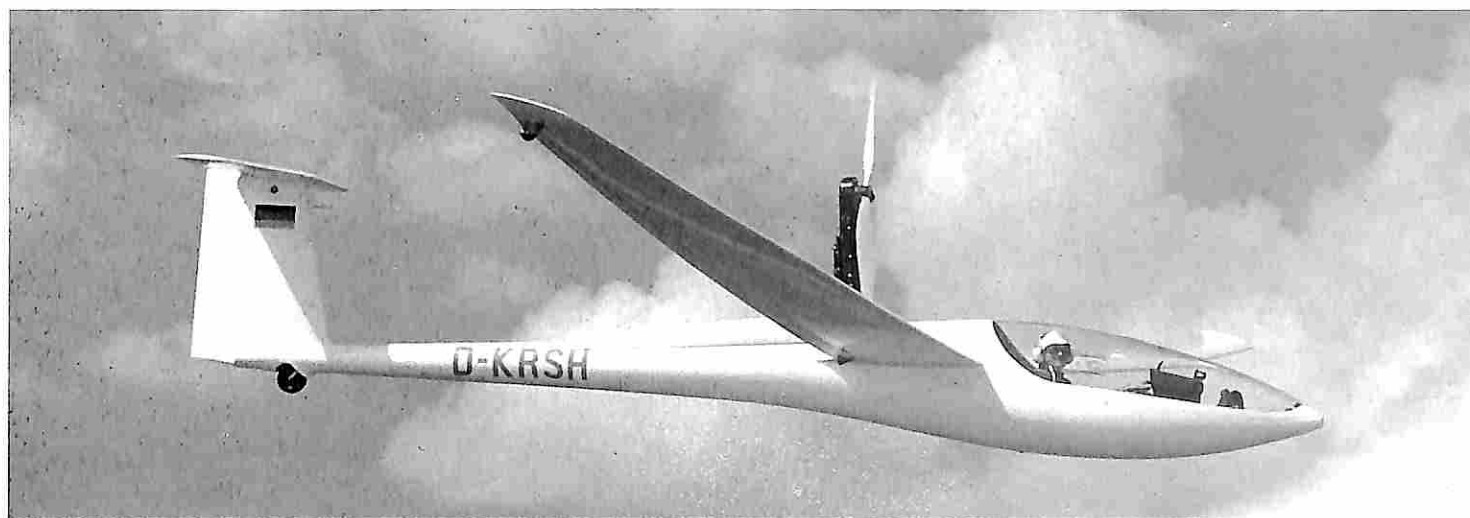
SICUREZZA

Nessun problema di sicurezza, a mio parere, né per la partenza simultanea (che anzi diminuisce i rischi legati alla tattica e alla lun-



Ben Flewett, autore di questo articolo, viene intervistato per la TV

ga ricerca di un vantaggio di quota), né per la presenza degli elicotteri TV, che ci potevano perfettamente filmare anche da distanze di circa un chilometro. ■



DG Flugzeugbau GmbH Im Schollengarten 20

Postfach 4120

Phone 07257/890 Switch board and management

8910 Aircraft sales - 8960 Service

Fax 07257/8922

D - 76646 Bruchsal Untergrombach - Germany

D - 76625 Bruchsal - Germany

DG 505MB nuovo biposto a decollo autonomo, motore "Solo 2625" da 64HP, in fusoliera

DG 800S super 15 m. corsa, ultima generazione, prolungha a 18 m. e winglets

DG 800B il nostro "top model": il primo decollo autonomo della classe 18 metri, con fortissima motorizzazione

GLASFASER ITALIANA s.p.a. • 24030 VALBREMBO (BG) - Tel. 035/528011 - Fax 035/528310

Testo e foto
Aldo Cernezzi

Insubria Air Show

*Acrobazia,
Frecce Tricolori
e tanto pubblico
sul lago di Varese.
L'ACAO ospita
un evento
di rilevante
importanza.*



*La pattuglia
civile Red Bull
ha eseguito
una bella
performance*

Sull'aeroporto "Paolo Contri" di Calcinate del Pesce, in provincia di Varese, nel fine settimana del 13 e 14 maggio 2006 si è svolto l'Insubria Airshow, organizzato congiuntamente dall'Aero Club Adele Orsi di Calcinate, Aero Club Milano, Aero Club Como ed il neonato Aero Club Vergiate "Alessandro Marchetti". Il supporto della Provincia è stato determinante, insieme con l'Aero Club d'Italia.

Lo sport aereo era al centro della manifestazione, con l'undicesima edizione del Trofeo Reggiani di acrobazia illimitata a motore. Direttore della manifestazione è stato Luca Salvadori, che ha anche partecipato al Trofeo di acrobazia come pilota del CAP 21 DS "The Silver Chicken".

La manifestazione ha visto la presenza di veri e propri mostri sacri dell'acrobazia internazionale, quali il francese Pierre Marmy e l'olandese "volante" Frank Versteegh.

Per un appassionante filmato di 30 minuti, selezionate il video N° 69 dal sito: www.vogliadivolare.it



La PAN si è limitata a una serie magistrale di passaggi in formazione

L'olandese Frank Versteegh ha divertito il pubblico sfruttando ogni possibilità offerta dal suo aeroplano. Un pilota entusiasmante!

Luca Salvadori,
(primo
a sinistra)
direttore della
manifestazione
e presidente
della
Federazione
acrobatica
FSIVA,
a colloquio
coi consiglieri
e volontari
dell'ACAO



I VANTAGGI PER IL CLUB

I volontari del Club volovelistico Adele Orsi, inclusi quasi tutti i Consiglieri, si sono prodigati su due fronti: aiutare l'organizzazione, e fornire informazioni alle ondate di curiosi che si affacciavano al banco allestito presso la piscina del Club.

Il pubblico ha avuto l'occasione, durante le mattinate, di fare la prima esperienza di volo sull'aliante: molti ne hanno approfitta-

to, e tanti altri hanno acquistato un "buono" valido per compiere il volo di prova in date successive. Il campo di volo è stato interamente dedicato alla manifestazione in cambio di un congruo versamento, che è andato a rimpinguare le esauste casse del sodalizio. La scelta della data ha purtroppo un po' penalizzato i soci volovelisti che, mentre il sabato hanno ammirato le prove generali e le prime esibizioni sotto un cielo grigio e poco invitante, la

domenica hanno invece rosicato ammirando i magnifici cumuli a circa 3.000 metri.

Un sondaggio ha rivelato a posteriori che la maggioranza dei soci vuole che l'evento sia ripetuto anche nei prossimi anni, ma possibilmente in una stagione meno propizia al volo veleggiato.

IL PUBBLICO

L'accesso alla zona dell'aeroporto era a pagamento, per il prezzo di 15 Euro (ingresso valido per due giorni), che è stato da molti ritenuto eccessivo; un buon numero di pass gratuiti era a disposizione dei soci del club. Nonostante questo, nella zona dell'aeroporto erano presenti circa 10.000 persone paganti, mentre in tutta l'area del Lago di Varese le presenze sono state stimate in circa 100.000 spettatori.

È inutile negare che una larga maggioranza di questi sia giunta al solo scopo di ammirare le Frecce Tricolori, e del resto il reflusso è iniziato non appena si è conclusa la breve esibizione della Pattuglia Nazionale.

Solo una piccola minoranza ha mostrato un interesse (solido, peraltro) verso l'aviazione sportiva in generale e il volo a vela in particolare.

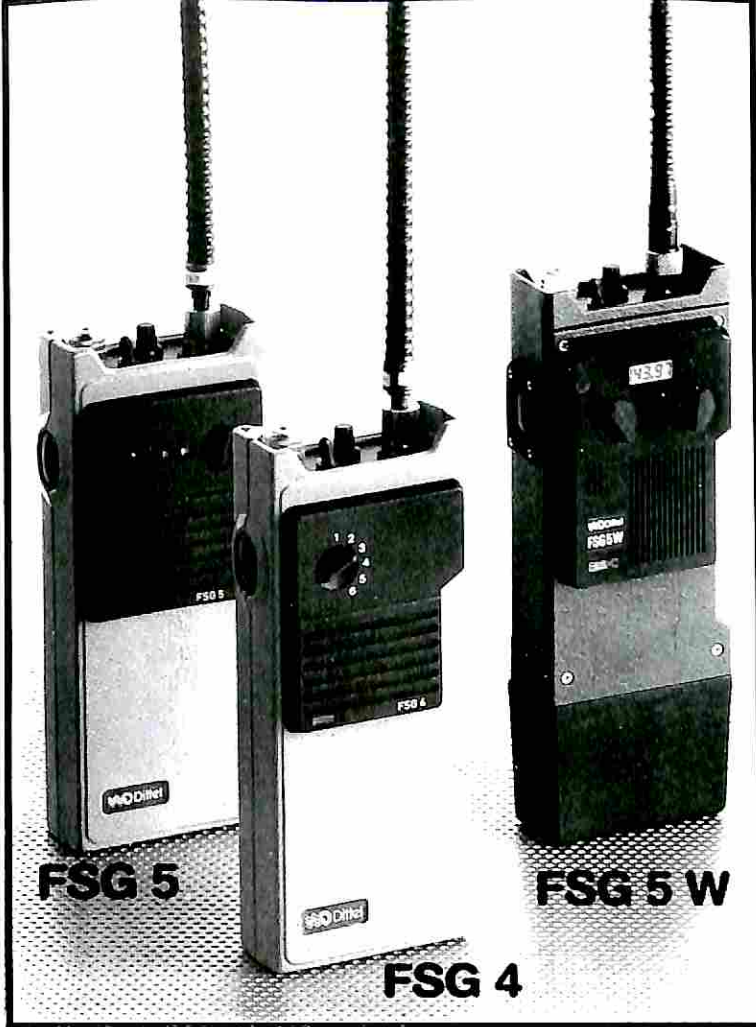
La viabilità della zona è stata modificata per l'occasione, chiudendo al traffico l'importante asse Schiranna-Gavirate della strada provinciale. Le ripercussioni sul traffico in tutta l'area di Varese sono state pesanti, con lunghe code che si sono sciolte dopo un paio d'ore.

I PUNTI DI ATTRAZIONE

Nel corso di questi due giorni abbiamo potuto ammirare l'esibizione dell'Eurofighter pilotato da Maurizio Cheli, e dell'avanzatissimo trainer Aermacchi M-346 pilotato dal comandante Ceceonello, un prototipo che merita di conquistare posizioni di mercato. Ma, sorprendentemente, una delle esibizioni più intense, spettacolari ed esagerate è stata offerta dal Canadair della protezione civile:

*In attesa
delle Frecce,
l'aeroporto
di Calcinate
era pieno
di visitatori*



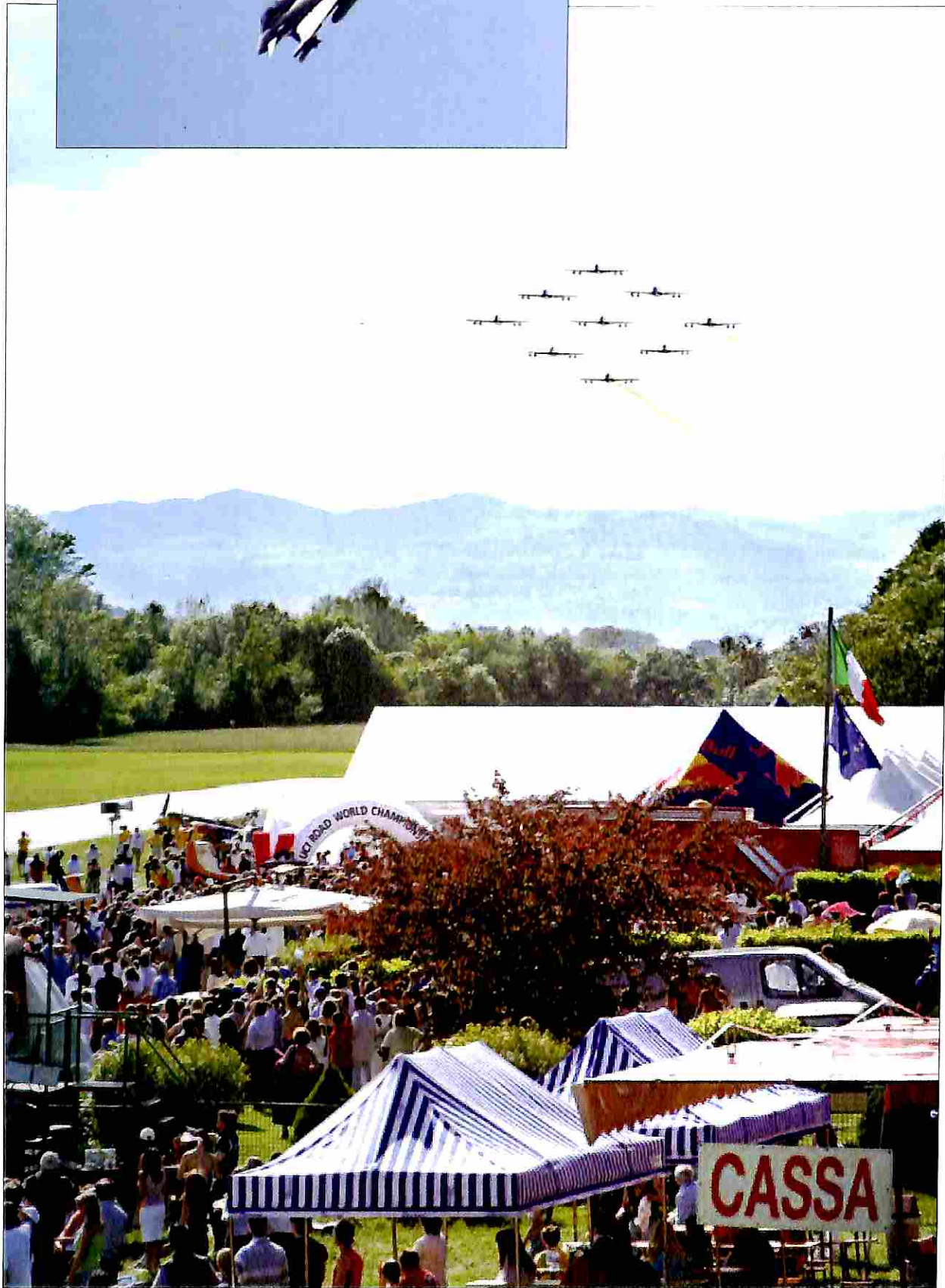


AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS

**Molto
composta la
dimostrazione
in volo
dell'Eurofighter
comandato da
Maurizio Cheli**



ha mostrato una manovrabilità incredibile, l'abilità di virare in spazi ridottissimi, e il suo pilota ha giocato con lanci d'acqua e successivi "passaggi" attraverso la propria stessa scia.



**I nove MB-339
della PAN,
in passaggio
sulla pista
dell'Aero Club
volovelistico
Adele Orsi**

Oltre a questi, era degna di nota la presenza del team Red Bull, composto esclusivamente da piloti ex-PAN, e la minipattuglia dei Pioneer, ultraleggeri ma in grado di fornire una buona esibizione arricchita con creatività grazie all'uso di effetti pirotecnici.

Nel corso della gara di acrobazia Trofeo Reggiani, i piloti hanno volato con rigoroso impegno il programma, per poi scatenarsi ciascuno nelle sregolate acrobazie del freestyle, in assetti improbabili e incredibili.

LA DIRETTA TELEVISIVA

L'airshow ha trovato ampio spazio televisivo su RaiDue, nel corso del classico programma "contenitore" della domenica pomeriggio, con collegamenti in diretta ripetuti più volte.

Poca traccia dell'evento, invece, nei siti Internet e sulla stampa locale.

Alle scuole è stata, molto correttamente, offerta la possibilità di ritirare gratuitamente i permessi d'ingresso per gite con gli alunni. Il pubblico ha mugugnato esprimendo sconcerto per la brevità dell'esibizione della Pattuglia Nazionale, che si è limitata ad una serie di passaggi in formazione, seppure assolutamente magistrali. Non ci si poteva del resto aspettare molto di più, conside-



rando la vicinanza all'aeroporto di Malpensa a Sud, alle montagne a Nord.

L'organizzazione ha tratto beneficio dall'enorme pubblicità garantita dalla presenza delle Freccie, ma l'accoglienza sul campo (tre punti di ristoro con birra, porchetta e gelati) è risultata sovradimensionata rispetto alle presenze che si sono principalmente concentrate nell'orario previsto per la PAN. ■

I Red Bull nella romantica e spettacolare figura del "cuore"

Il Canadair carica l'acqua: mostrerà un'incredibile vocazione per gli airshow!

GIUNTI IDRODINAMICI K - TRANSFLUID

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



GIUNTI IDRODINAMICI KX - TRANSFLUID

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



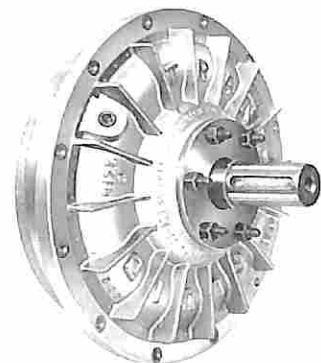
PRESE DI FORZA CON GIUNTO IDRODINAMICO KFBD - TRANSFLUID

A riempimento costante.
Potenza trasmissibile fino a 500 kW.



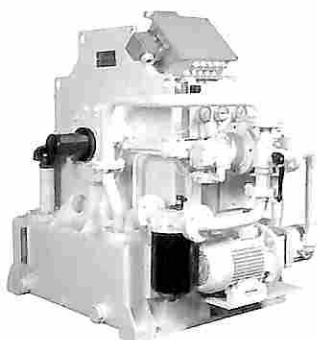
GIUNTI IDRODINAMICI SKF - TRANSFLUID

A riempimento costante per motori
endotermici.
Montaggio diretto su volani predisposti.



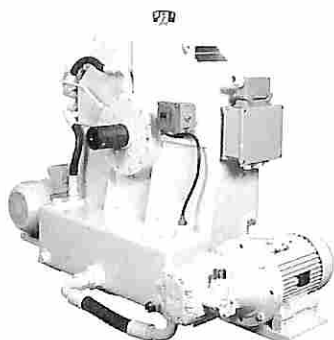
GIUNTI IDRODINAMICI KSL - TRANSFLUID

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



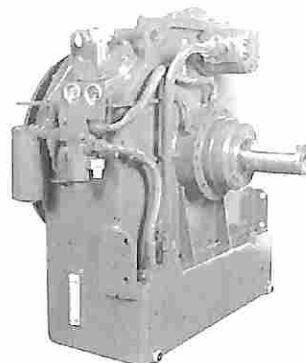
GIUNTI IDRODINAMICI KPTB - TRANSFLUID (per motori elettrici)

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



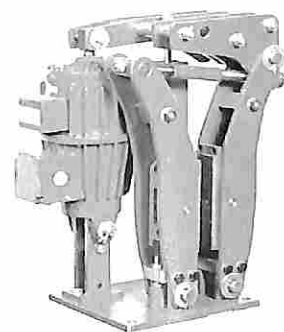
GIUNTI IDRODINAMICI KPTO - TRANSFLUID (per motori endotermici)

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



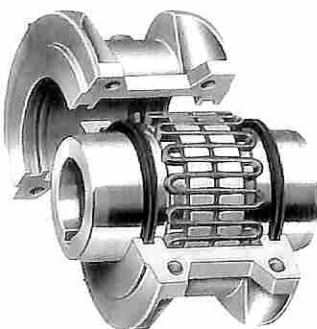
FRENI A DISCO E A CEPPI TRANSFLUID

Per coppie fino a 19000 Nm.



GIUNTI ELASTICI STEELFLEX - FALK

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



GIUNTI ELASTICI MULTICROSS - REICH

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



GIUNTI ELASTICI RILLO - REICH

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



GIUNTI OSCILLANTI A DENTI TRANSFLUID

Per coppie fino a 5000000 Nm.



PRESE DI FORZA A COMANDO IDRAULICO HF - TRANSFLUID

Potenze fino a 800 kW.



FRIZIONI A COMANDO PNEUMATICO TPO - TRANSFLUID

Con uno, due, tre dischi.
Per coppie fino a 11500 Nm.



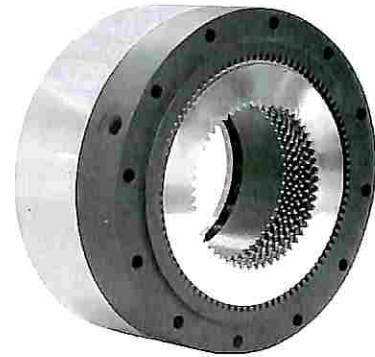
FRIZIONI A COMANDO IDRAULICO SH/SHC - TRANSFLUID

Inserzione sotto carico.
Per coppie da 120 a 2500 Nm.



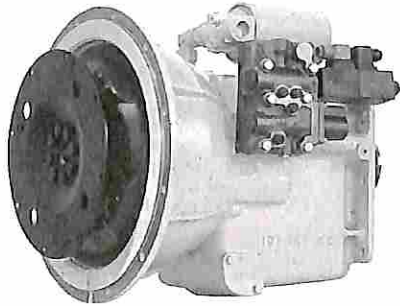
FRENI DI SICUREZZA AD APERTURA IDRAULICA SL - TRANSFLUID

Per coppie fino a 9000 Nm.



TRASMISSIONI IDRODINAMICHE TRANSFLUID

Inversione a comando idraulico con cambio a una o più marce.
Per potenze fino a 75 kW.



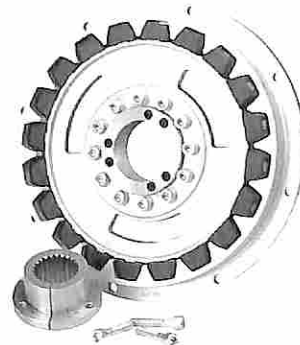
ACCOPIATORE MULTIPLO MPD - TRANSFLUID

Potenze fino a 1100 kW.



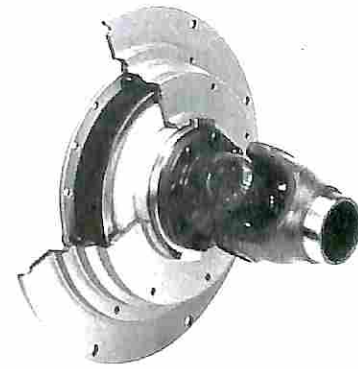
ACCOPIATORI ELASTICI RBD - TRANSFLUID

Per l'accoppiamento di motori endotermici a pompe, compressori, generatori.
Per coppie fino a 16000 Nm.



GIUNTI ELASTICI PER CARDANO VSK-REICH

Per coppie fino a 16000 Nm.



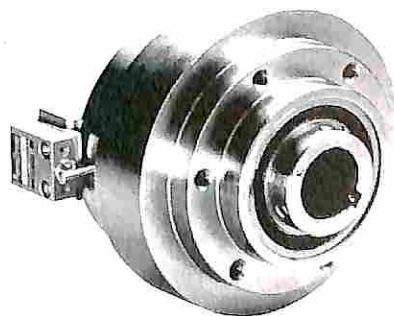
GIUNTI ELASTICI AC-REICH

Per abbattimento vibrazioni torsionali
Per coppie fino a 40000 Nm.



LIMITATORI DI COPPIA A COMANDO PNEUMATICO NEXEN

Per coppie fino a 3600 Nm.



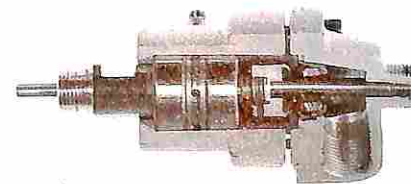
FRIZIONI E FRENI A COMANDO PNEUMATICO NEXEN

Per coppie fino a 34000 Nm (a dischi).
Per coppie fino a 37000 Nm (a denti).



COLLETTORI ROTANTI FILTON

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



Sebastian Kawa

Marina Vigorito Galetto

Dal Mondiale della Classe Club di Vinon. Intervista con il campione che ha conquistato per cinque volte la medaglia d'Oro in quattro anni

Con 5 medaglie d'Oro vinte in quattro anni, a soli 34 anni Sebastian Kawa, può già essere considerato una leggenda ed entrare di diritto nell'Olimpo del Volo a Vela internazionale.

Nato nel 1972 a Bielsko-Biala, nel sud della Polonia, Sebastian inizia a volare nel 1988, dopo una brillante carriera di velista che lo vede più volte campione Polacco classe 420 e medaglia d'argento nella World Cup.

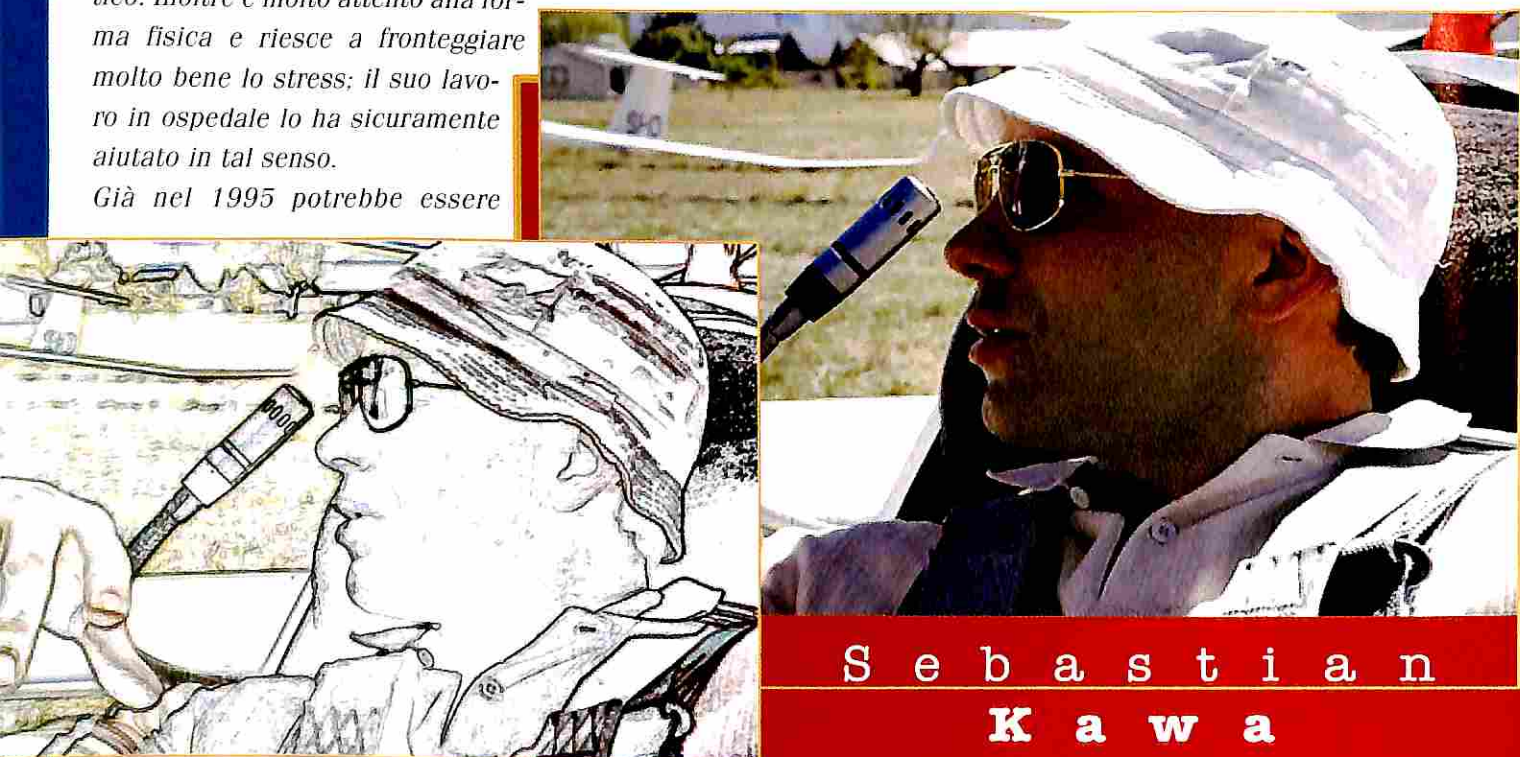
La fine del regime comunista nel suo Paese dà una forte spinta all'economia Polacca e migliora in pochissimi anni lo stile di vita generale, questo permette a un giovanissimo Sebastian di affacciarsi al mondo del Volo a Vela internazionale, dove comincia subito a farsi notare per il suo straordinario talento.

La sua condotta di gara è sempre caratterizzata da una grande regolarità, sbaglia pochissimo ed è un buon tattico. Inoltre è molto attento alla forma fisica e riesce a fronteggiare molto bene lo stress; il suo lavoro in ospedale lo ha sicuramente aiutato in tal senso.

Già nel 1995 potrebbe essere

campione europeo Juniores in Polonia, ma subisce il furto delle apparecchiature fotografiche e perde un giorno di gara. Le foto, poi ritrovate dopo la chiusura ufficiale del campionato, dimostrano che avrebbe vinto con largo margine e l'IGC gli conferisce un diploma speciale, non potendo annullare i risultati ormai ufficiali.

Vince il primo titolo nel 2003 a Nitra, Slovacchia, laureandosi Campione del Mondo in World Class. Nel 2004 diventa Campione del Mondo in Club Class ad Elverum, Norvegia. Nel 2005 vince il Campionato Europeo di Club Class, di nuovo a Nitra e anche il primo Grand Prix di Volo a Vela a Saint Auban, in Francia, dimostrando di trovarsi perfettamente a suo agio anche in montagna e di non farsi intimidire in alcun modo dall'indiscussa superiorità dei due mostri sacri del volo montagna: Eric Napoleon e Giorgio Galetto.



S e b a s t i a n
K a w a

VINON, 28 LUGLIO, 2006

Incontro Sebastian poco dopo l'annuncio ufficiale della cancellazione dell'ultima prova, cosa che lo laurea di fatto Campione del Mondo di Classe Club. È finalmente tranquillo, rilassato.

"Complimenti Sebastian!"

"Grazie Marina". Mi dice con un gran sorriso.

"Gli Inglesi ti chiamano Sebastian "Lucky" Kawa. Quanto conta per te il fattore fortuna in una gara?"

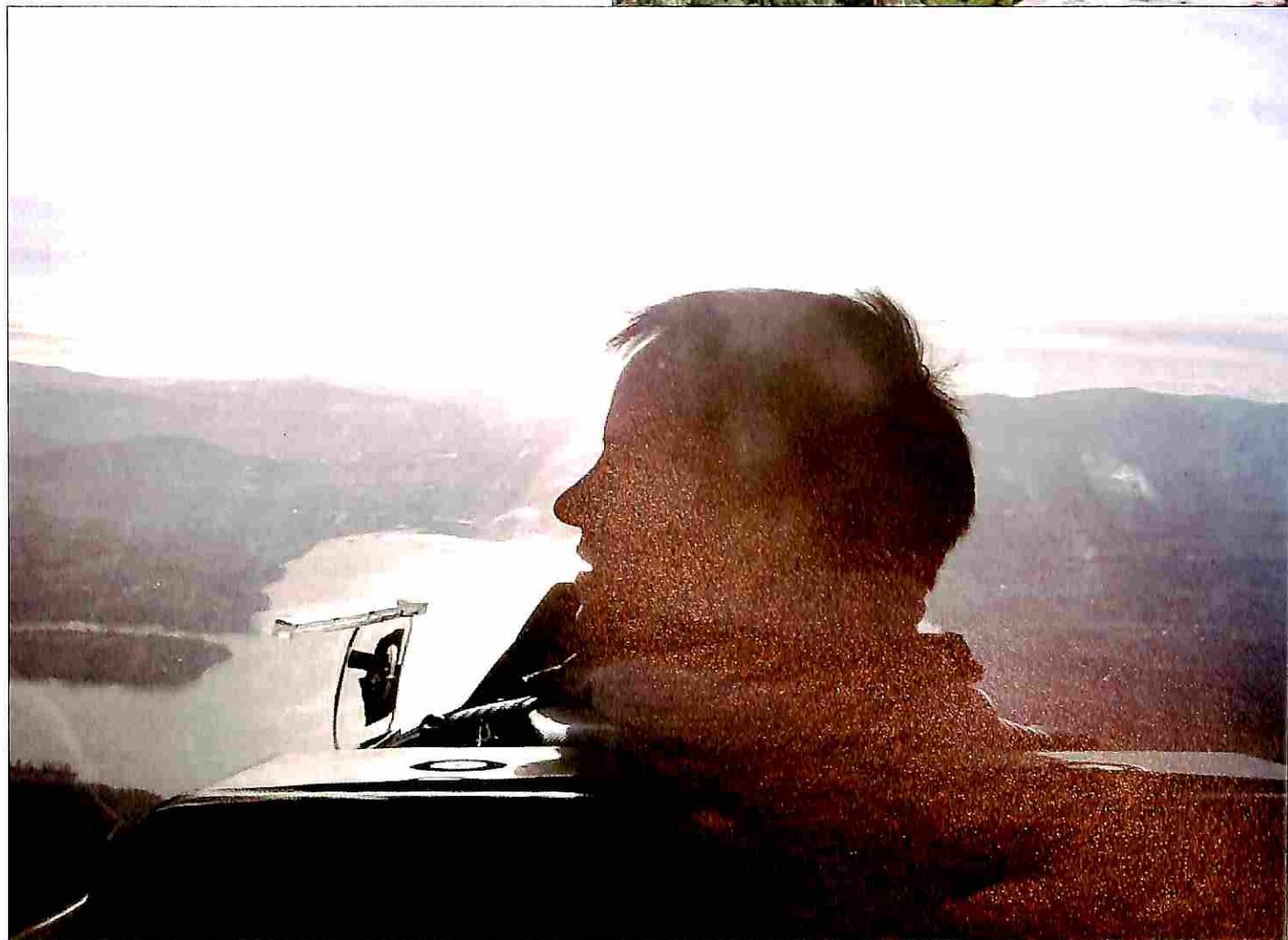
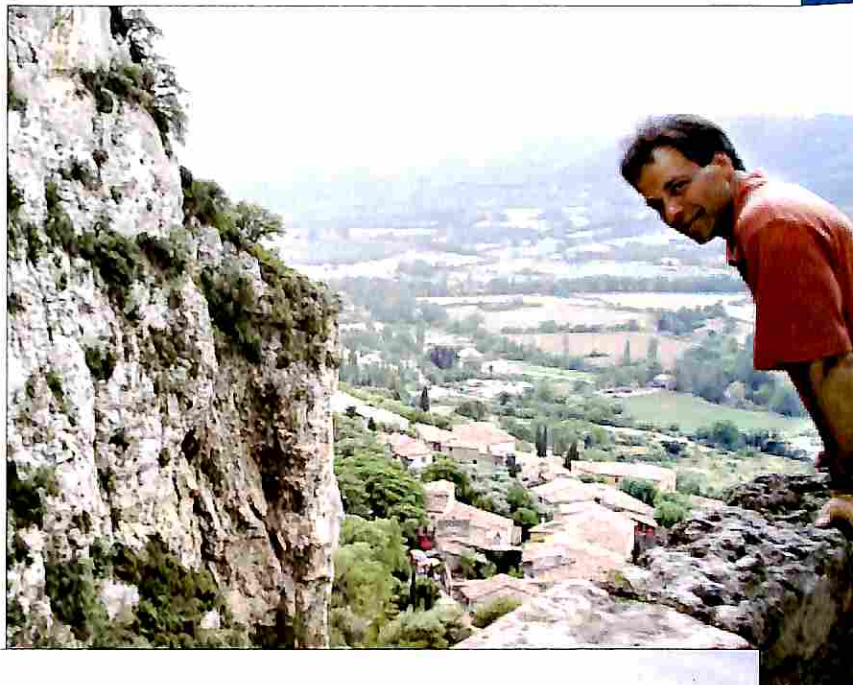
"In questa gara sono stato fortunato. Soprattutto all'inizio ho preso dei rischi e mi è sempre andata bene, mentre il mio compagno ha perso molti punti e mi è dispiaciuto moltissimo per lui."

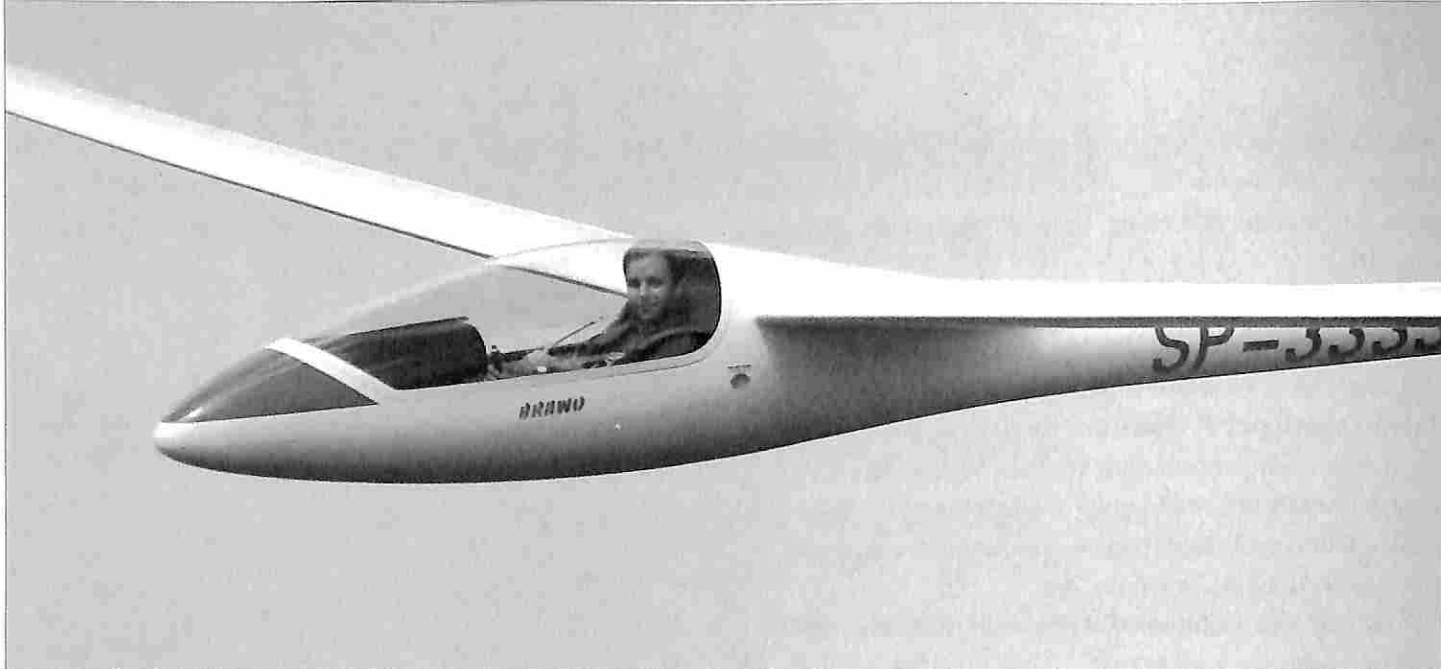
"In che senso hai preso dei rischi? Sei uno che rischia molto in gara?"

Si fa molto serio. "Devi sempre fare il calcolo di quanto paga il rischio che ti stai prendendo e decidere se ne vale la pena. Ma una cosa è rischiare un fuoricampo e perdere dei punti o una gara, un'altra è volare in modo poco sicuro."

"Ti piace il volo di coppia?"

"A me piacerebbe molto avere un compagno, anche se trovo difficile condividere le scelte con un altro. Forse non ho ancora trovato il compagno giusto. Sicuramente il volo di coppia





offre molti vantaggi, più opportunità. Soprattutto nelle giornate difficili, con condizioni meteo non eccezionali, poter "tastare" più aria aiuta molto, ma è importante che il livello dei due piloti sia omogeneo, altrimenti è solo un problema per il pilota più esperto"

"Hai la fama di essere un tipo freddo..."

Mi interrompe ridendo. "Ma chi, io? Dici sul serio? Tutti i miei amici mi chiamano "l'Italiano", perché sono molto espansivo, gesticolo quando parlo, e non nascondo mai i suoi sentimenti!"

"Sei il Numero 1, ma tu, come ti vedi?"

"Nella vita di tutti i giorni mi vedo come una persona molto normale. Sono un medico, lavoro in ospedale per tante, tante ore, e i bambini sembrano avere la predilezione per venire al mondo di notte! Ad un neonato non importa se sei il "numero 1", e questo ti aiuta a ridimensionare tante cose."

"Eppure tutti ti considerano un temibile avversario."

"In gara mi trasformo. Se mi devo difendere, so essere molto determinato. In questa gara sono quasi sempre partito per primo: con i temporali non si poteva aspettare troppo e fare troppa tattica, ma sapevo di avere dietro i Francesi tutto il tempo e questo mi ha veramente stancato, anche perché loro potevano contare su informazioni meteo durante la gara che io non avevo. Però sono riuscito a non mollare. Mantenere la concentrazione è stata una delle cose più difficili."

"Montagna o pianura?"

"Montagna, sicuramente. In pianura non puoi inventare niente, è solo tattica. In montagna invece, voli! Poi hai molte più opportunità, sei padrone delle tue scelte. Inoltre, la montagna è più selettiva, puoi veramente apprezzare le differenze tra i vari piloti."

"Tu vinci quasi tutte le gare alle quali partecipi."

Mi interrompe un po' piccato "In Nuova Zelanda non ho vinto." Questa volta sono io a ridere. **"Infatti, ho detto quasi!"**

"Come fai a trovare la motivazione per andare avanti e continuare a vincere?"

"Questo è un vero problema. Soffro di depressione post gara!" Mi dice con un sorriso. "Mi sento come un pallone sgonfio, mi succede sempre dopo una vittoria. Poi riprendo la vita di tutti i giorni e ritrovo la motivazione e la grinta per ricominciare."

"Sei istruttore nel tuo club?"

"Mi piacerebbe, ma non ho tempo. Però seguo molto i piloti già brevettati, soprattutto i più giovani. Li porto in giro, faccio delle serate, cerco di trasmettere agli altri la mia esperienza, soprattutto ai più giovani. Penso che sarei un buon istruttore, mi piace molto."

Ha voglia di chiacchierare, Sebastian, e così lo lascio parlare di sé a ruota libera. "Sai, è la prima volta che sento veramente il peso della gara. Mi sono sentito responsabile nei confronti del Team e del mio compagno. Forse sto maturando come pilota. Sì, in effetti, mi sento più maturo e consapevole."

Prima d'ora, a tutte le gare alle quali ho partecipato, non mi sono mai considerato il migliore, anzi. Non credevo di avere le stesse opportunità di vittoria degli altri, soprattutto di piloti che potevano vantare tanti anni di esperienza più di me. Forse anch'io volavo in modo diverso, più istintivo. Qui invece mi sentivo molto responsabile, non perché dovessi dimostrare qualcosa a qualcuno, questo no. Piuttosto, sapevo che tante persone avevano delle aspettative nei miei confronti e che non potevo deluderli. Qui c'erano almeno altri 10 piloti ad altissimo livello, non potevo certo sottovalutarli.

Quando volo a casa mi piace molto sperimentare, questo mi



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

•••

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

•••

Richiedetelo alla redazione

fax 031 3032 09
redazione@voloavela.it

Euro 12,90

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

LICENZA DI PILOTA DI ALIANTE

Richiedetelo alla

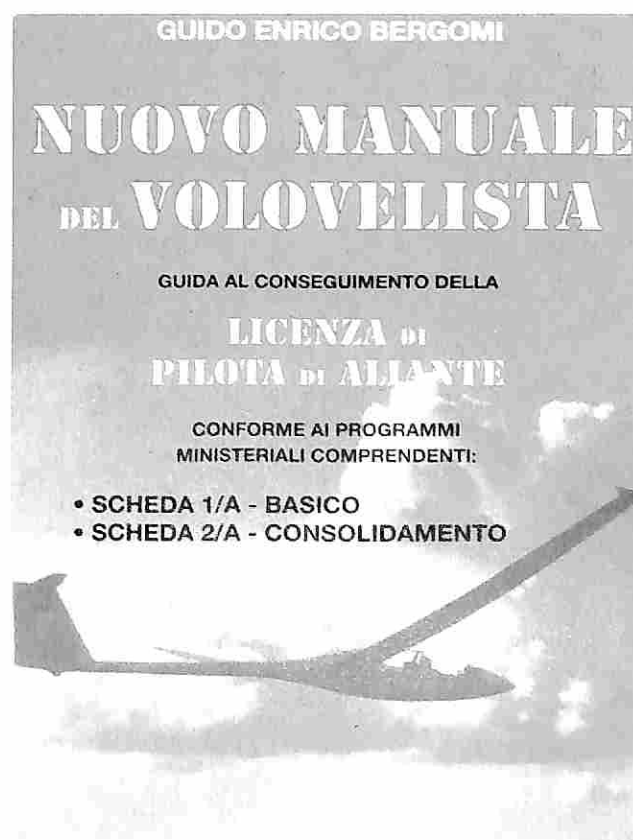
Casa Editrice VEANT

Via G. Castelnuovo, 35 - Roma

Telefono 06.5599675

o presso il vostro Club

Euro 23,24



rende più consapevole dei miei limiti, ma spesso ai Nazionali in Polonia, tanti giovani piloti mi battono perché cerco di trovare nuove strade, nuovi percorsi. So di essere un modello per loro, una specie di idolo e cerco di essere un modello positivo, per quanto posso. Qui in Francia dovevo essere il loro coach, ma purtroppo erano più interessati alle ragazze francesi e ai party in piscina, che alla classifica! A Rieti sarà diverso: a letto alle 10 e guai a chi sgarra.

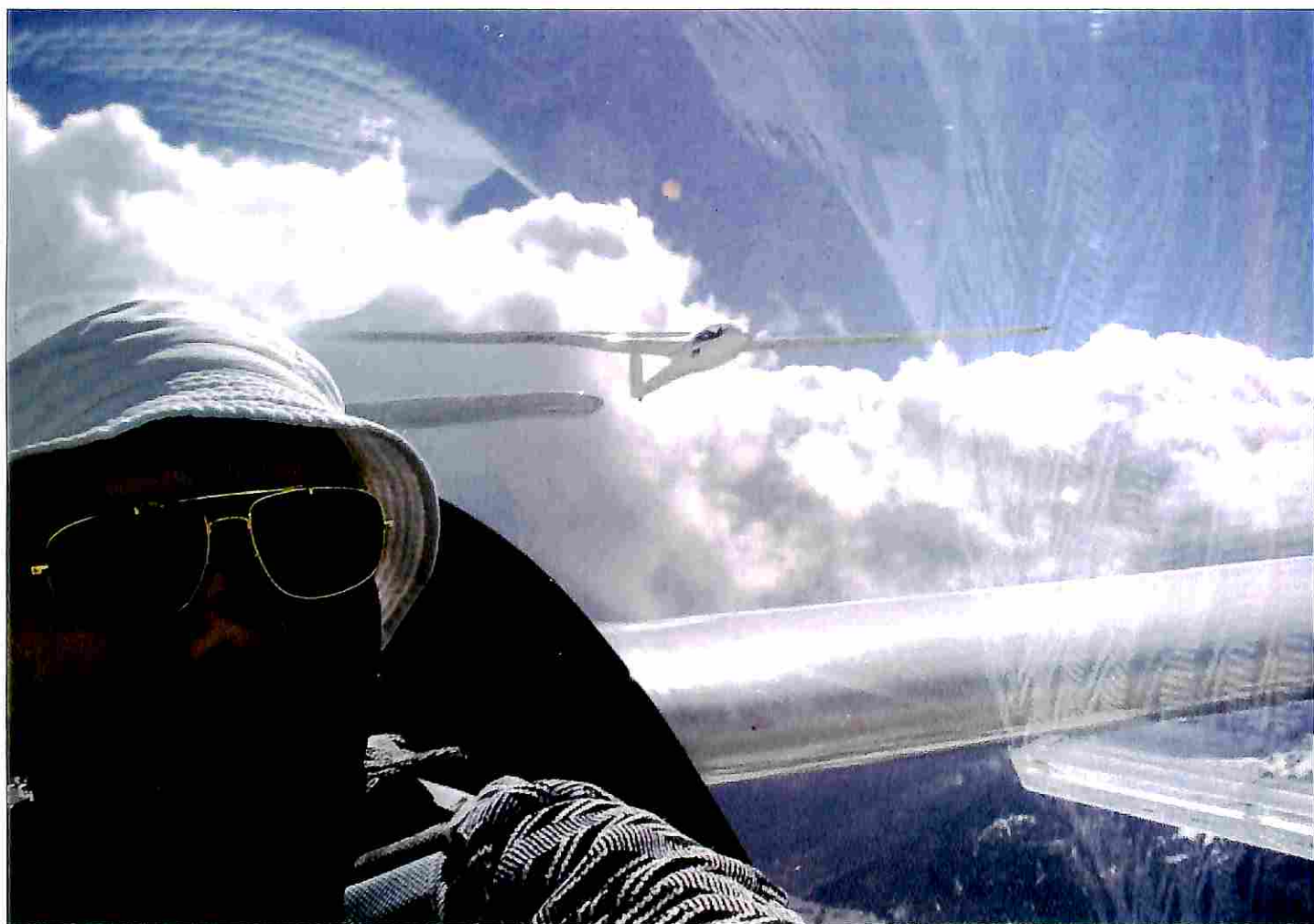
A volte, quando esco dall'ospedale, prendo il Pirat del club e



faccio un po' di acrobazia. Volare mi rilassa e mi aiuta a staccare con la quotidianità.

Pensa che sul lavoro solo pochissime persone sanno che volo. Cerco di tenere separate le due cose, sono due aspetti diversi della mia vita. Adesso torno a casa da mia moglie e da mia figlia e torno ad essere una persona normale."

Questo è Sebastian "magic" Kawa. ■

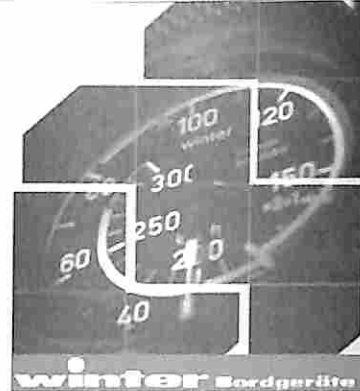




Controllo al banco di strumenti
pneumatici e giroscopici

Calibrazione e certificazione barografi e logger

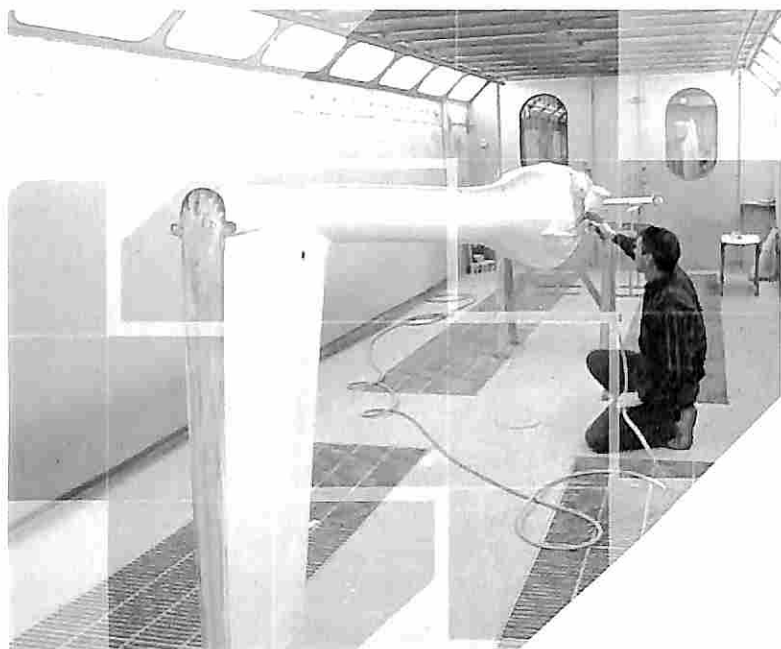
Vendita e assistenza strumenti



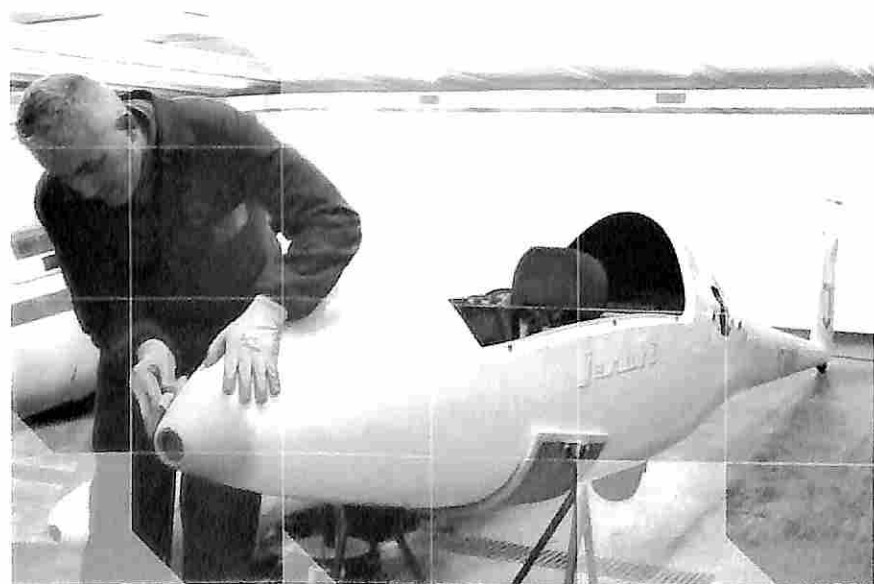
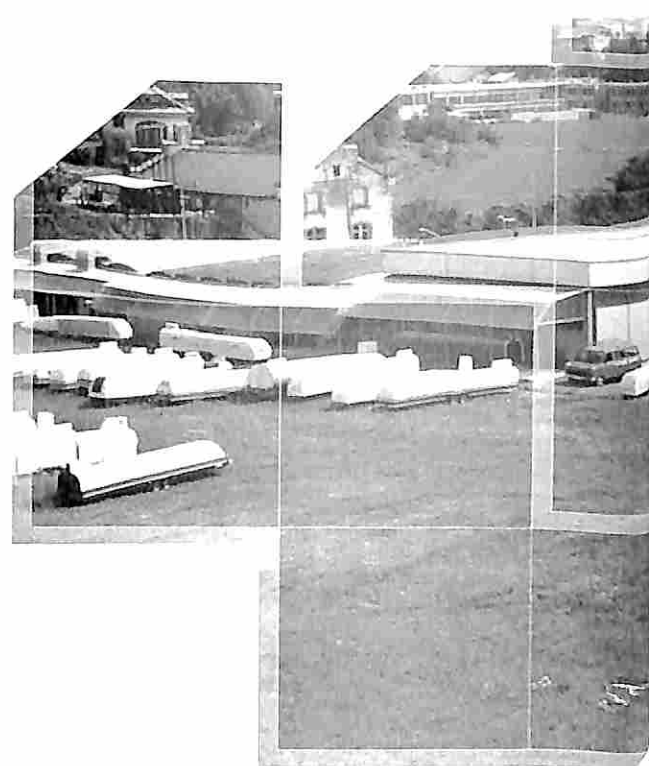
Vendita e installazione strumenti



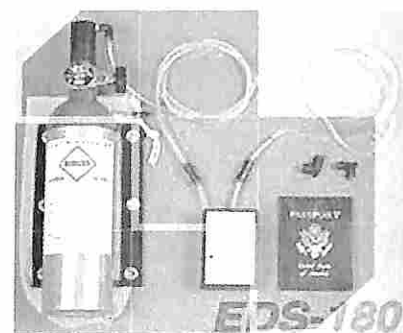
LX 7007



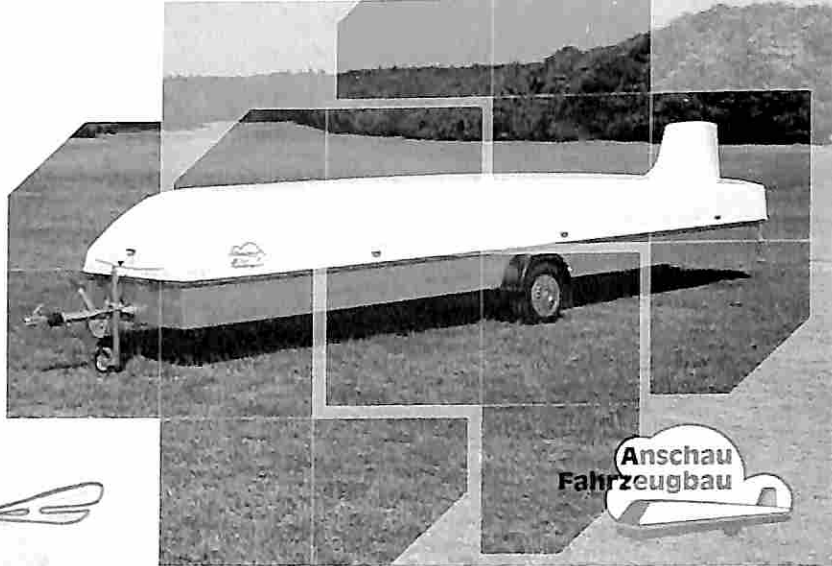
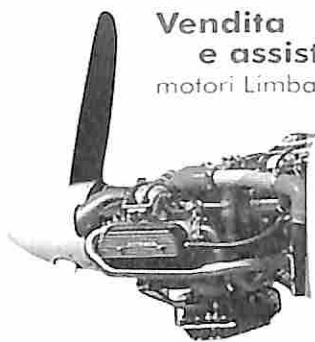
Manutenzione e riparazione di alianti,
motoalianti e velivoli a motore



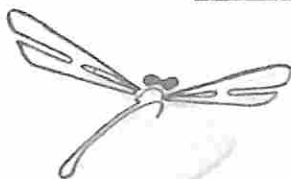
Impianto ossigeno EDS-180
grande autonomia con basso peso
e piccolo ingombro



**Vendita
e assistenza**
motori Limbach

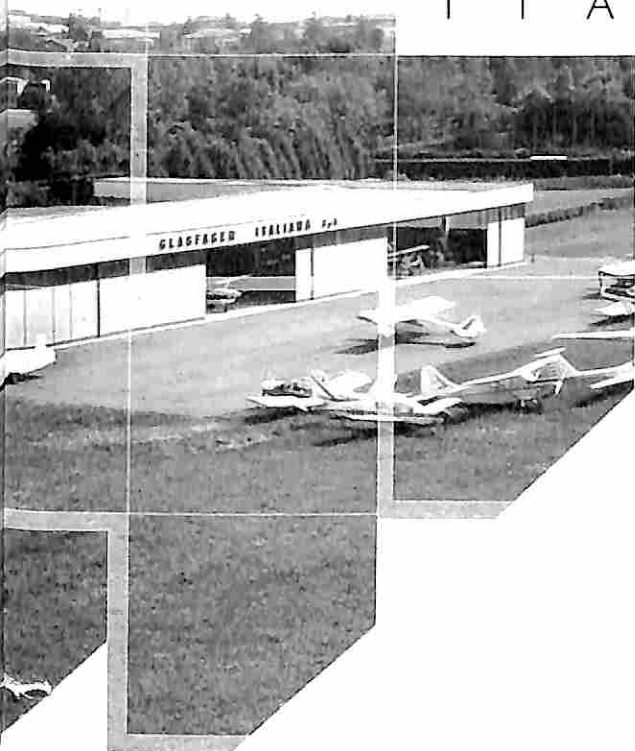


**Anschau
Fahrzeugbau**



GLASFASER
I T A L I A N A

**Rimorchi
per trasporto aliante
Anschau "Komet"**
la qualità al prezzo più basso!

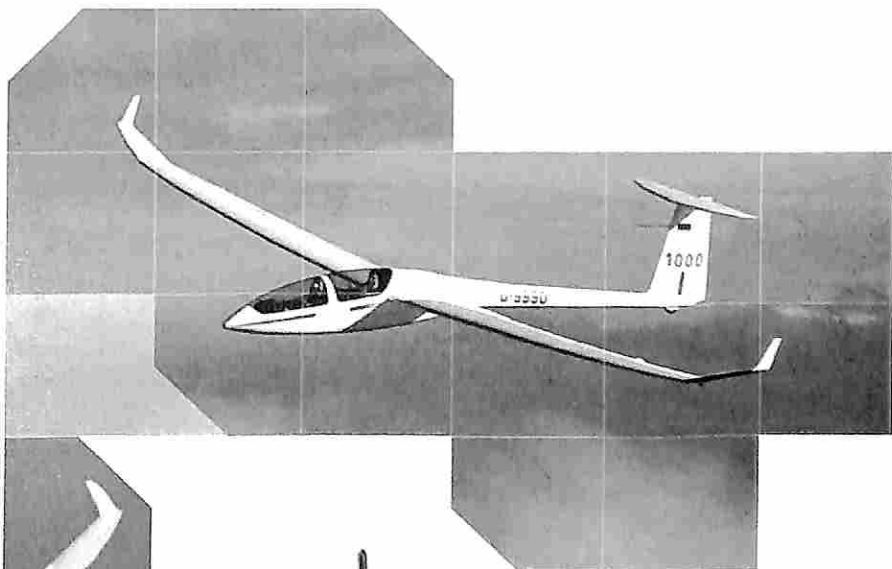
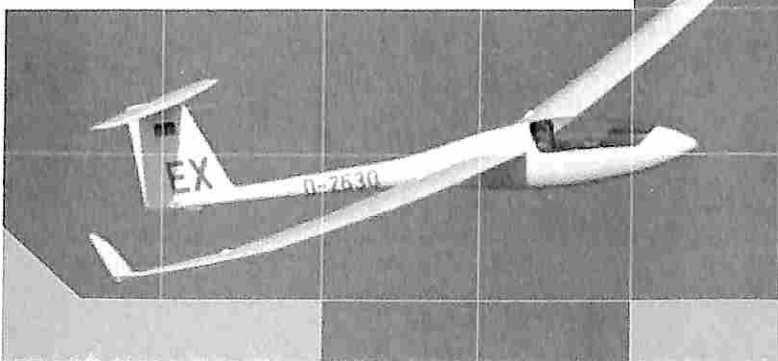


**Vendita,
installazione
ed assistenza**

www.glasfaser.it - Tel. 035 52.80.11

Rappresentanza italiana di:

- Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH
- DG-Flugzeugbau GmbH
- Grob-Werke



flarm

CVT-1 Zigolo



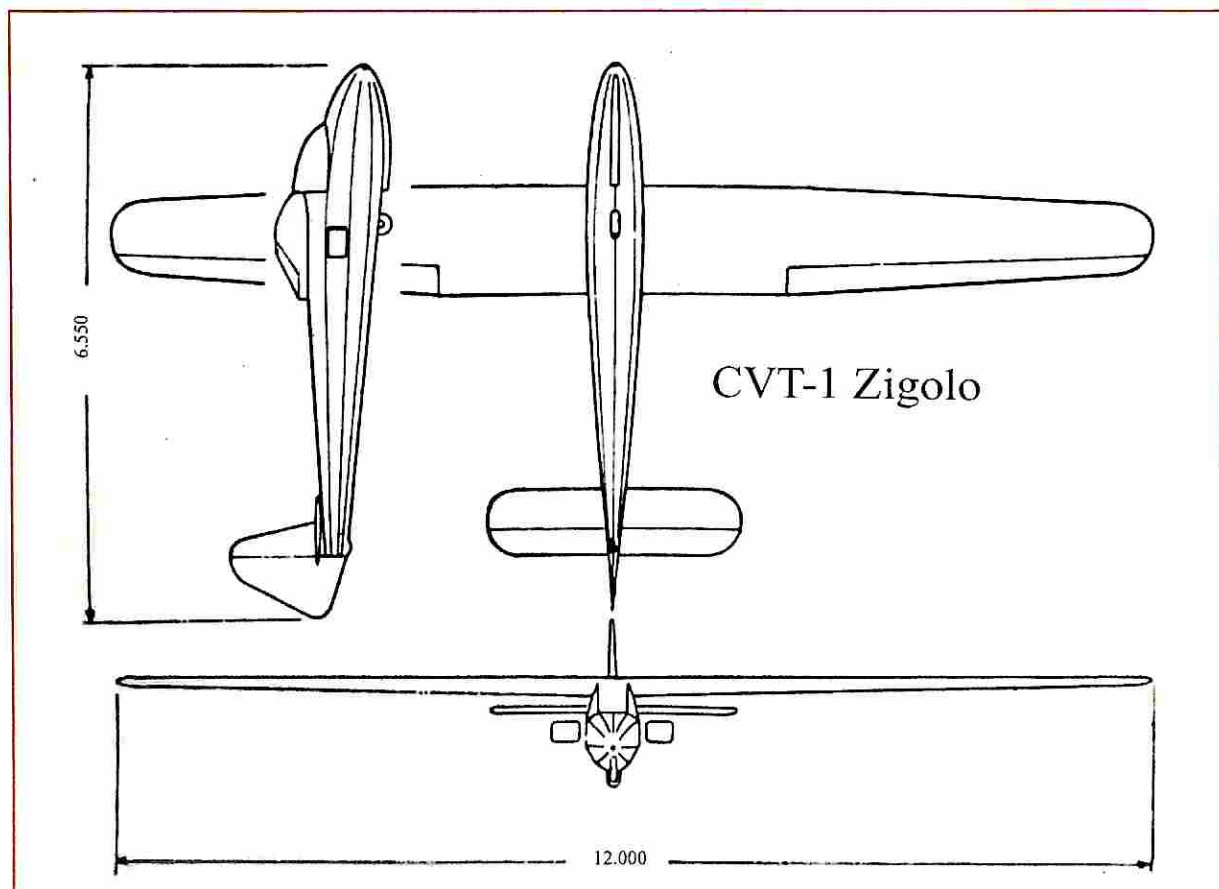
Testo e foto:
**Vincenzo
Pedrielli**

Il Centro di Volo a Vela del Politecnico di Torino (CVT) fu fondato nel Maggio 1952 da un gruppo di sette appassionati che volevano cimentarsi nel progetto di un aliante, com'era già stato fatto con successo prima della guerra dagli Akafliieg tedeschi (Akademische Fliegergruppe) e dal Regio Politecnico di Milano.

Alberto e Piero Morelli, insieme con Attilio Lausetti, Franco e Mario Ferrero, Luigi Marazzi Ghislieri e Aldo Conti, fondarono il CVT che aveva per fine statutario "la realizzazione di alianti prototipi sperti-

Vincenzo Pedrielli è a disposizione dei lettori per chiarimenti e approfondimenti su temi storici e del Vintage Gliding Club. Vi invita a mettervi in contatto con lui tramite la redazione, o scrivendo direttamente a:

vincenzopedrielli@fastwebnet.it

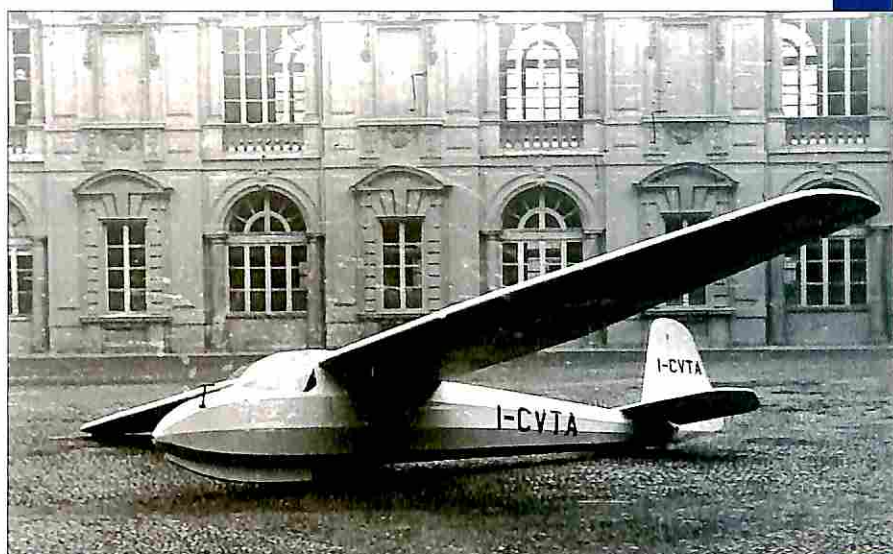


Le caratteristiche principali del CVT-1 Zigolo

Apertura alare	m 12
Superficie alare	mq 14
Allungamento alare	10
Profili alari	NACA 4415
Lunghezza totale	m 6,55
Peso a vuoto	kg 155
Peso totale max	kg 250
Carico alare	kg/mq 17,8
Velocità minima di sostentamento	km/h 45
Velocità massima	km/h 180
Velocità di caduta minima	m/s 0,78
Efficienza max	23

mentali e di quanto poteva servire al loro impiego e miglior uso".

Il primo progetto del CVT fu battezzato CVT-1 Zigolo e richiese 16 mesi per la costruzione (Maggio 1952-Ottobre 1953), molto di più di quanto stimato all'inizio. L'obiettivo era stato fissato nel costruire una macchina di medie caratteristiche, che fosse sicura sia aerodinamicamente sia strutturalmente, a basso



costo, di limitato ingombro e d'elevata maneggevolezza. L'ala in un sol pezzo era monolongherone, con bordo d'attacco rivestito di compensato, resistente a torsione. L'intelatura dell'ala e delle superfici mobili era estesa anche alle parti rivestite di compensato. La soluzione ad ala alta era stata preferita per maggior sicurezza in caso di una capottata e la piccola apertura, oltre al vantaggio di un minor ingombro, offriva un'elevata maneggevolezza in virata.

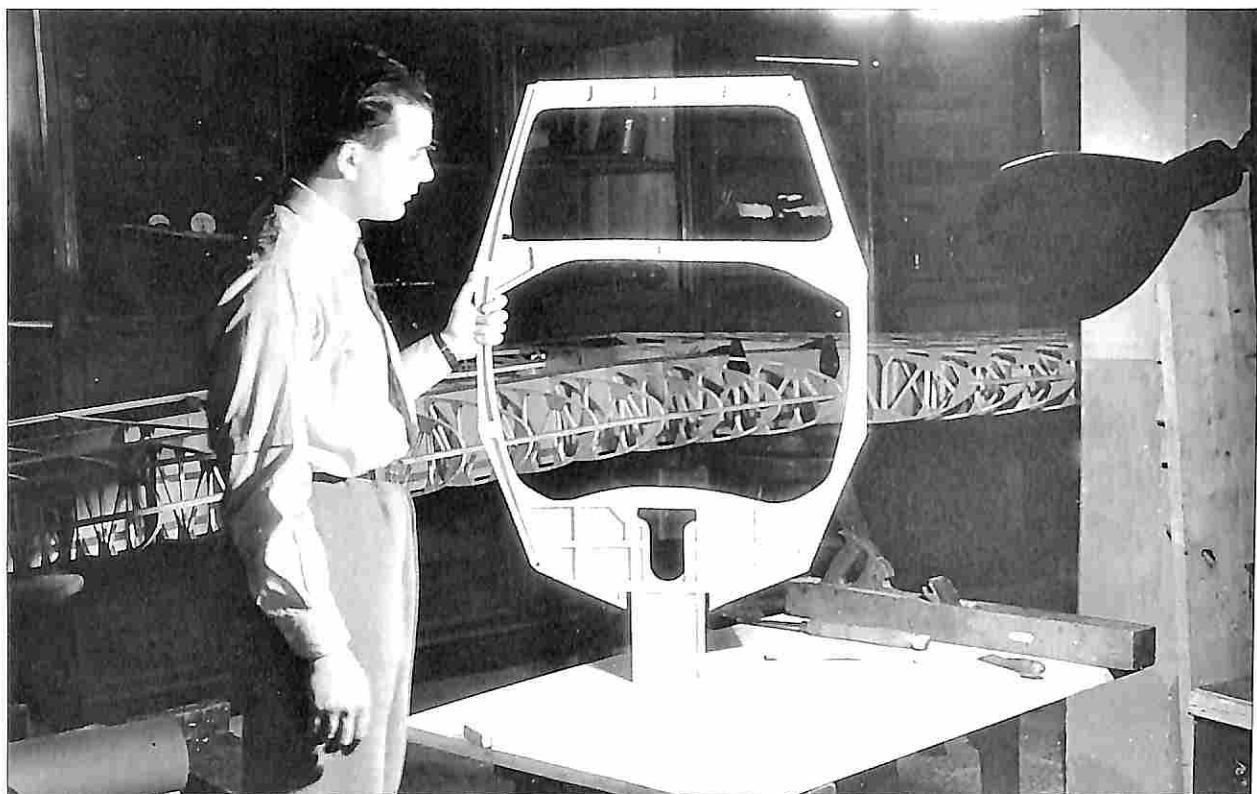
La fusoliera, di struttura classica a correnti ed ordinate, era interamente rivestita di compensato e dota-

Lo Zigolo nel 1954, davanti alla sede del Politecnico di Torino

Un modellino realizzato per la galleria del vento



**Il giovane
ingegnere
Alberto
Morelli
nel laboratorio
di costruzioni**



ta di un ruotino di atterraggio e di un pattino molleggiato con tamponi di gomma. L'abitacolo del pilota, anteriore all'ala, era chiuso da una capottina in plexiglas di facile realizzazione e ottima visibilità. I

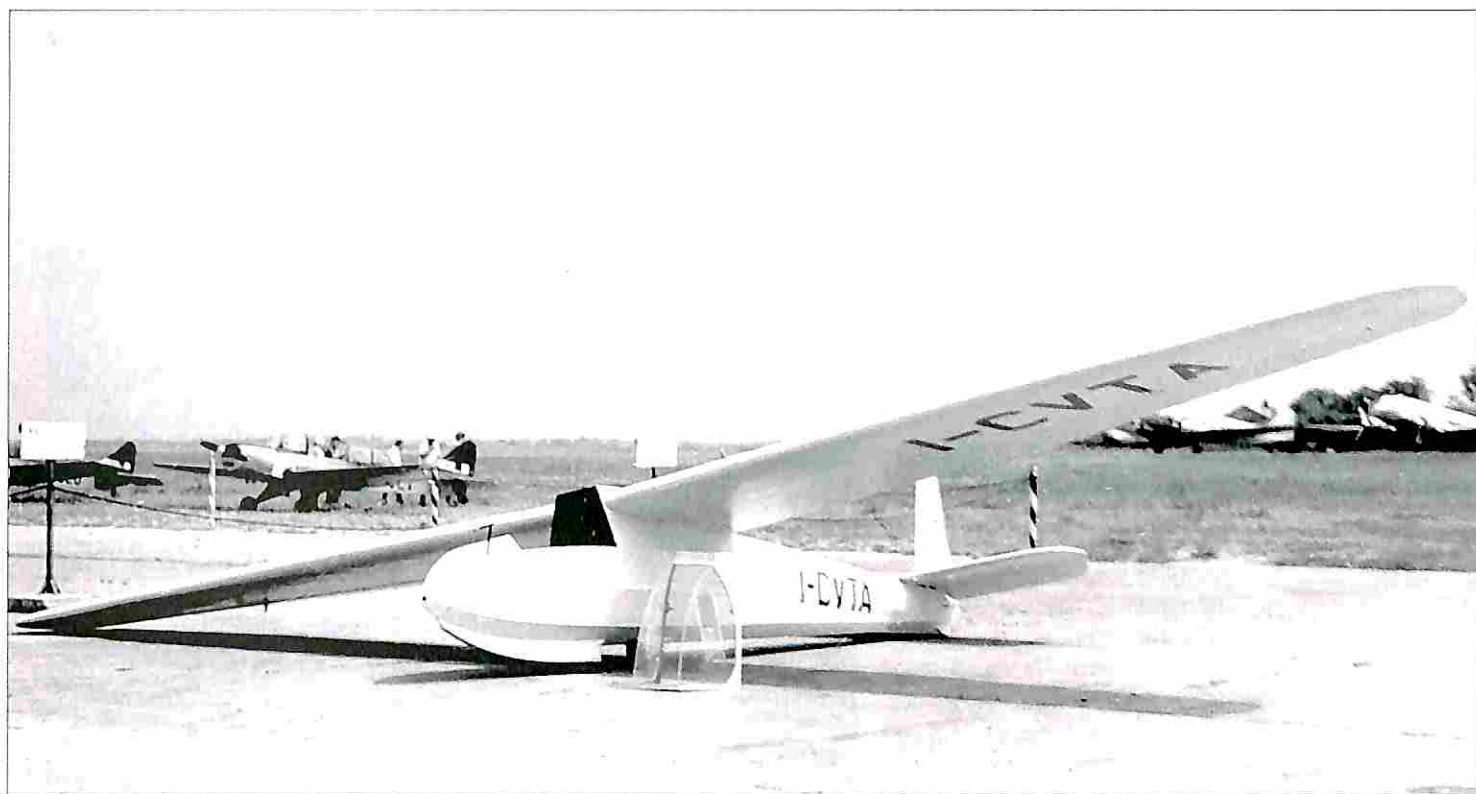
comandi erano di tipo normale con la pedaliera regolabile in volo.

Particolarità dell'aliante erano i freni aerodinamici, costituiti da piastre fuoriuscenti dai fianchi della

fusoliera. Il risultato, positivo in base alle prove in galleria, non fu confermato dalle prove in volo a causa della cedevolezza del comando di estrazione/retrazione che non portava le piastre nella posizione di ortogonalità al flusso aerodinamico nelle condizioni di massima apertura. Dai risultati sperimentali era evidente che l'effettivo incremento di C_r si aveva per la piena apertura a 90° delle piastre, poiché solo in quelle condizioni si manifestava lo stallo della parte centrale dell'ala; bastavano pochi gradi in meno per determinare una deflessione del flusso laterale anziché verticale. La modifica a quel comando non fu però mai realizzata preferendo sostituirgli i tradizionali diruttori sul dorso dell'ala.

Lo Zigolo, ancora in fase di costruzione, fu esposto sospeso a mezz'aria nel Luglio del 1953 al Salone della Scienza e della Tecnica e a Ottobre dello stesso anno veniva montato ed esposto nel cortile del Castello del Valentino a disposizione dei fotografi. La sua costruzione era stata seguita scrupolosamente dal RAI.





che oltre ai calcoli aveva anche richiesto numerose prove statiche, tutte quante felicemente superate.

Il collaudo in volo fu affidato al Maggiore Adriano Mantelli che, in seguito ad una prima visita dello Zigolo, suggerì il rafforzamento dello schienale del sedile.

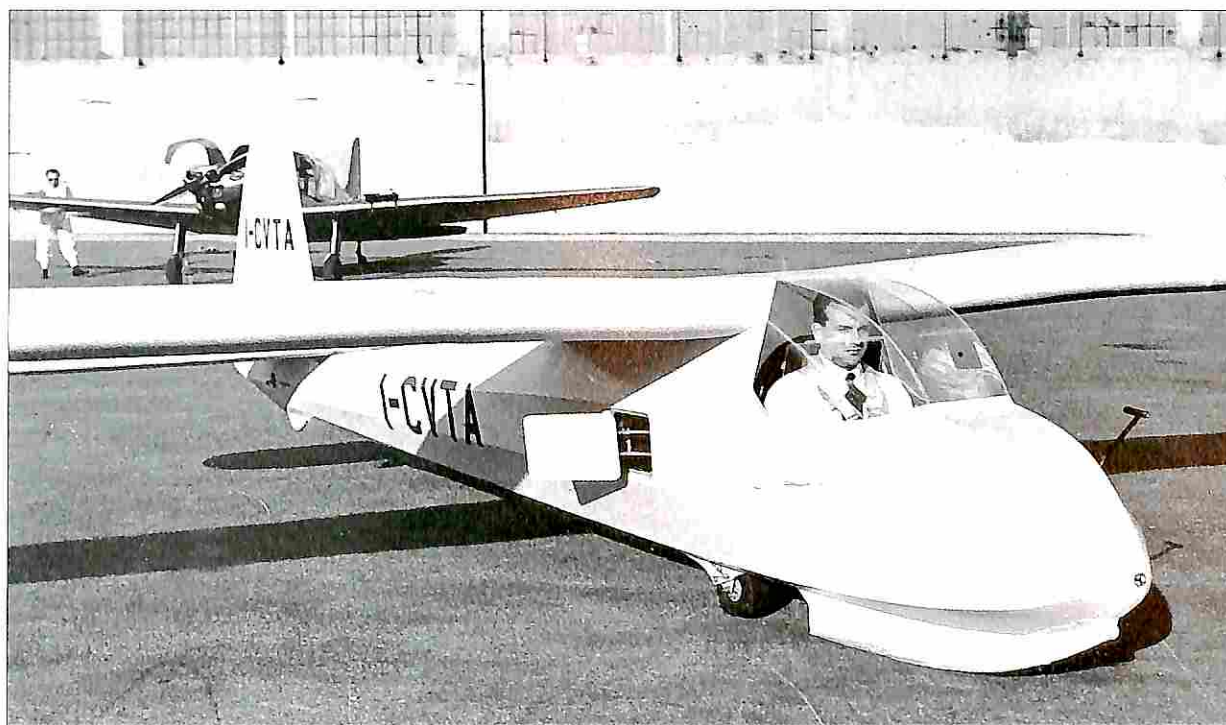
Il collaudo a traino aereo avvenne con successo decollando dalla pista dell'aeroporto di Torino Aeri-

talia il 7 aprile del 1954.

Il giudizio di Mantelli fu più che lusinghiero. A detta sua "certamente il miglior aliante della sua categoria realizzato fino ad oggi in Italia".

In quei 16 mesi il Gruppo del CVT non aveva soltanto costruito il primo prototipo d'aliante, ma aveva messo insieme un laboratorio attrezzato ed acquisito soprattutto le tecnologie di base. ■

**Lo Zigolo
sull'aeroporto
di Venezia**



**Gli originali
aerofreni
a piastra,
che non
trovarono
utilizzo
nella realtà,
ma furono
sostituiti
con più
tradizionali
diruttori**

Luca Sartori

Record di quota al verricello

Nuovi materiali e tecnologie

Lanci a oltre 1.200 metri

Training acrobatico a costi bassissimi

*L'enorme
aeroporto
di Chambley,
non più
utilizzato
dalla NATO*

Riceviamo dalla Federazione Francese un'ottima notizia, che riguarda un po' tutti, anche se principalmente da nuove chances a tutti quelli che stanno da lungo aspettando per fare un corso acro a prezzi di assoluta concorrenza.

DIMOSTRAZIONE A CHAMBLEY

Il 21 e 22 agosto si sono svolte sulla pista di 2.950 metri dell'aeroporto di Chambley, già sede di una base NATO, alcune prove di lancio a verricello elettrico con cavo sintetico in fibra aramidica

Dyneema. Il luogo si trova nei pressi della cittadina di Metz, in Lorena, a circa 50 km a Sud del Lussemburgo. Si è voluto confermare che le quote di 1.275 m, raggiunte in occasione delle prime prove, saranno realizzabili anche col biposto acrobatico "Fox".





Alcune immagini del verricello elettrico ESW-2B: la struttura, i tamburi e, in basso, il motore da 200 kW senza manutenzione

In una conferenza stampa sono stati confermati i notevoli risultati, alla presenza di funzionari del ministero dello Sport e della Gioventù, della stampa locale e specializzata, di televisioni, nonché del presidente e del direttore della Federazione Volo a Vela Francese.

L'intento è di aprire una scuola europea di volo a vela e di acrobazia, e di organizzare il Campionato Mondiale Acro nel 2009, per il quale il Consiglio Regionale di



SCHEDA TECNICA ESW-2B

Sito del costruttore:

<http://www.bEEPworld.de/members28/onkelmaggus/>

Video di un lancio, dalla cabina del verricello:

<http://crvvbretagne.free.fr/public/DemoTreuilElec/DemoTreuilElec-Ploermel-Oct2004.wmv>

Massa totale:	3,5 t comprese le 50 batterie da 12V e 88 A/h cad.
Massa max dell'aliante:	850 kg
Accelerazione max:	10 m/s ²
Alimentazione:	da 7 a 20 kW secondo necessità
Prezzo:	73.554 Euro, IVA inclusa
Consegna:	8-12 settimane
Velocità max del cavo:	120 km/h
Velocità min del cavo:	18 km/h
Potenza motore:	205 kW (270 HP)
Frequenza max lanci:	20 lanci/ora (biposto, fornitura elettrica da 20 kW)
Costo energia per un lancio a 400 m:	0,15 Euro
Ammortamento cavo:	0,20 Euro
Ammortamento batterie:	0,50 Euro (2.000 lanci/anno/5 anni)
Ammortamento verricello:	1,05 Euro (2.000 lanci/anno/30 anni)



tenendo l'aliante ad alti angoli d'attacco (ad eccezione delle prime fasi post decollo, naturalmente) si siano ottenuti risultati persino migliori di quelli avuti su ASK-13. Per contro i lanci saranno un po' più costosi del previsto (ma sempre convenientissimi), in quanto

il cavo sintetico in tensione assume una durezza notevole, tanto da creare problemi di usura dei tamburi in metallo.

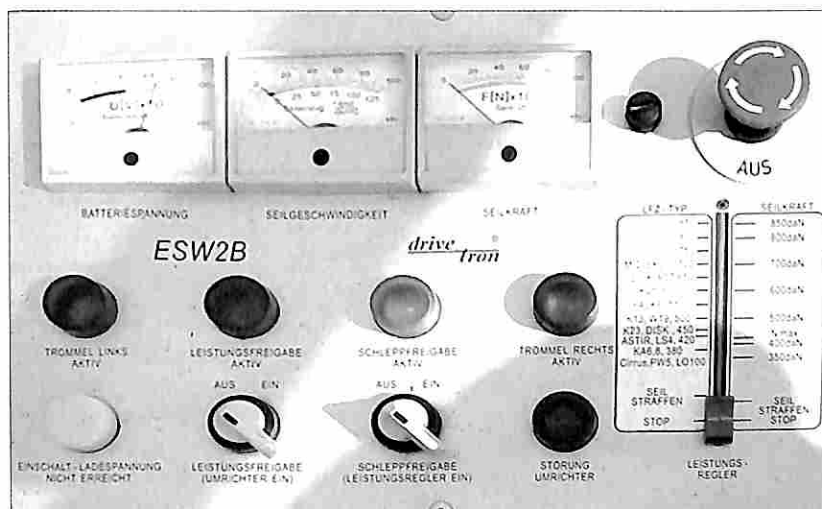
Si pensa dunque di considerare questi ultimi come pezzi soggetti a vita ridotta, con sostituzione programmata. Per limitare l'usura del cavo i lanci vengono effettuati da pista erbosa. Da valutare anche l'impatto d'usura delle impurità raccolte dal cavo e costrette fra le varie spire.

Anche il biposto Fox ha raggiunto quote elevate, sufficienti per programmi acrobatici

Lorraine (proprietario del fondo) è molto favorevole.

Essendo uno dei firmatari della "petizione" che ha dato il via al progetto, mi sono informato sugli esiti delle prime prove. Su ASK-21 sono state ottenute quote superiori ai 1.200 metri in assenza quasi totale di vento, e pare che





Il pannello dei comandi, anche nel dettaglio, fa notare la grande semplicità operativa

NUOVI MATERIALI E TECNOLOGIE

Solo grazie ai nuovi cavi realizzati in fibra aramidica Dyneema è stato possibile stendere quasi tre km di cavo. I

Il principale vantaggio del Dyneema risiede nella sua leggerezza: 1.000 m pesano solo 13 kg, un peso nettamente inferiore a quello dei cavi in metallo, che non potrebbero essere sostenuti da un normale aliante.

Inoltre, questa fibra sintetica ha una bassissima elasticità, quindi il riavvolgimento sul tamburo, dopo lo sgancio dell'alante, si svolge con regolarità e precisione.

VERRICELLO ELETTRICO

Il verricello ElektroWinde ESW-2B a motore elettrico, già utilizzato

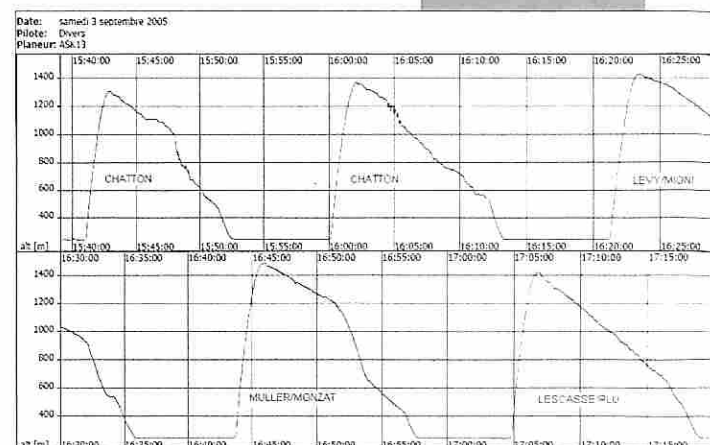
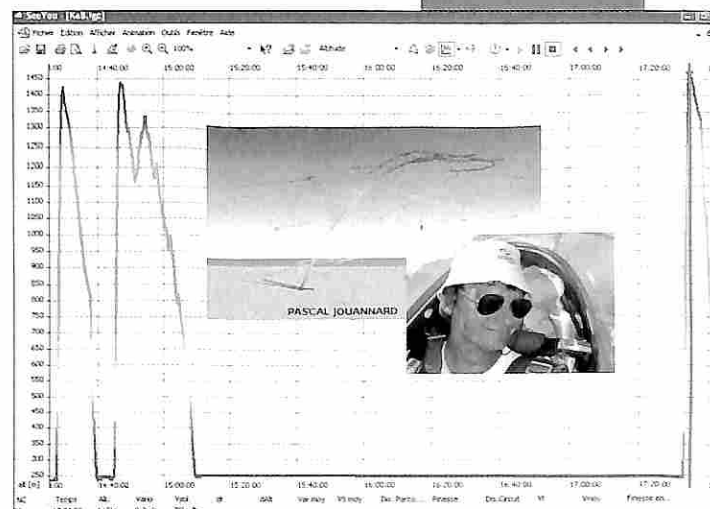
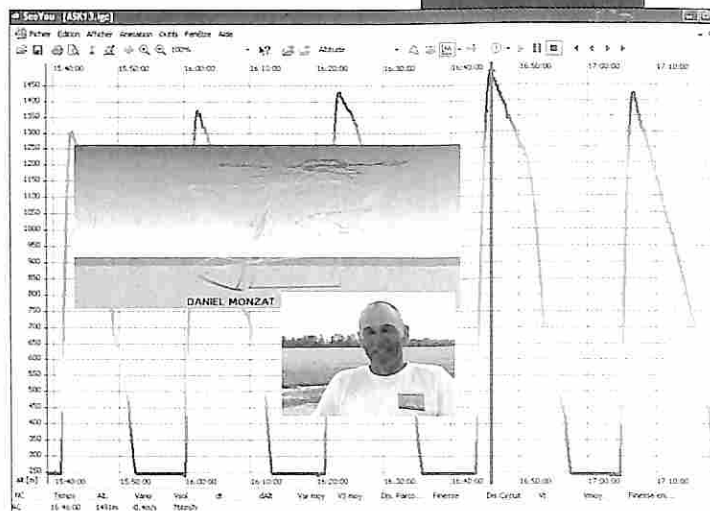
su altri aeroporti, è stato trasportato a Chambley appositamente per queste prove.

Dispone di un sistema di controllo elettronico che facilita le operazioni di lancio.

La manutenzione richiesta è modestissima: il motore trifase è senza usura e senza manutenzione. Allo stato attuale è certificato per lunghezze del cavo fino a 2.000 metri, ma con modeste modifiche ai tamburi si potrà utilizzare regolarmente anche con 3.000 metri.

Nel corso del lancio di un ASK-21, infatti, la parete laterale di un tamburo ha ceduto.

Per limitare i requisiti d'alimentazione, sono installate 50 batterie da 88 A/h; nel caso sia disponibile una linea elettrica trifase a



400 V da 200 kW, è possibile fare a meno delle batterie.

Il sistema è quindi ancora da perfezionare, ma comunque la strada è aperta.

È dato che si parla di un centro a livello europeo, sicuramente i corsi si terranno con concorso d'istruttori da vari Paesi. Chambley non è poi così lontano! ■

I barogrammi che dimostrano il reale raggiungimento di quote da record

Giuseppe
Cunetta

Grumentum: il Grande Sud!

*In volo da Grumento a Scalea
La nuova frontiera*

*Una giornata
con brezza
tesa da Ovest*



Cinquecento km col carrello mentre tutta l'Italia si riversa sulle spiagge affollate di agosto! Mi sembra di risentire gli amici a Rieti apostrofarmi in questo modo mentre io, con fare fintamente deciso, mi avvio con la 164 a gas di papà, l'unica con gancio in famiglia, ed al traino l'inossidabile carrello Ghidotti che custodisce la "creatura". Il viaggio in auto va liscio come l'olio, cinque ore dopo sono già all'aviosuperficie di Grumento Nova, mentre all'imbrunire il cielo si mostra limpido e fa ben sperare per il mattino dopo.

Infatti, il giorno dopo, 13 agosto, alle 08.30 il sole illumina deciso da Est in una giornata con brezza tesa da Ovest. In meno che non si dica si formano lenticolari splendide dappertutto. Apprendo quasi subito che a Rieti la gara è ferma a causa del maltempo che purtroppo interessa tutto il versante orientale fino alla Puglia, così il mio traino che sarebbe dovuto decollare da Foggia alla volta di Grumento rimane bloccato a terra in attesa della prima finestra meteo accettabile. Guardo il cielo, interdetto: che fosse una di quelle favolose giornate d'onda da

Ovest che ti sparano su fino ad 8.000 metri delle quali ho sentito favoleggiare tante volte...? Con Maurizio Mazzeo, il pilota del traino di Foggia, ci si sente più o meno ogni ora: allora, com'è? Si è alzata la base? Se passi tutto a Sud-Est dovresti trovar pulito! Finalmente nel tardo pomeriggio la tanto attesa telefonata: decollo, tra 60 primi ci vediamo a Grumento. Un'ora dopo, giusto il tempo di hangarare il Morane e siamo diretti ad una ottima cena a base di funghi e tartufo locale.

SOLO 150 CV

Il mattino dopo, 14 agosto, il cielo è terso, visibilità infinita, brezza tesa da Ovest. A Rieti le nubi basse fanno rimanere ancora una volta gli allanti in hangar.

Alle nove siamo già in aeroporto, con Maurizio facciamo un paio di circuiti col Morane; anche se la pista in asfalto è lunga ben 1.200 m, con una elevazione di 650 m i 150 CV sono decisamente pochini per cui analizziamo per benino i parametri di decollo, i campi atterrabili sulla testata e tutte le altre procedure di sicurezza. A Grumento sono le 10.30, non ci sono cumuli, ma decidiamo di fare



*Il Discus
ha trovato
dinamica,
termica
e termoonda*



**Grumento:
la pista
di 1.200 metri
in asfalto**

**Il bellissimo
panorama
del Vallo
di Diano**

**Un decollo
dietro
al Morane,
anche
a Scalea**

un primo traino di prova. Allineiamo il Discus sulla testata 25 e tra l'entusiasmo dei tanti amici accorsi salto dentro e decollo facendomi leggero leggero dietro all'amico "Morane".

TERMICA, DINAMICA E FASCE PORTANTI

Dopo una prima virata non proprio semplicissima, saliamo abbastanza agevolmente e a 300 m ground decido di sganciare. Giusto il tempo di un looping sulla verticale del campo e sarei pronto ad entrare in sottovento, ma... sento chiaro un valore, prima 0.2, poi 0.4 poi 1 m/s, la termica è marcata da una coppia di bellissimi falchi che mi stanno accanto proprio sulla verticale degli scavi archeologici dell'antica città romana di Grumentum. Qualche minuto dopo sono a 1.000 ground, saluto gli amici per radio e gli do appuntamento per il pomeriggio. Lo scarroccio mi indica una componente da Ovest che aumenta significativamente con la quota, con una indicata di 100 ed una Ground Speed di 140 mi porto sul costone di Montemurro sul quale sveltano le pale eoliche. La dina-

**Basilicata
e Campania
offrono scenari
stupendi,
e magnifiche
condizioni
meteo per
il volo a vela**

mica è dolce e decisa al tempo stesso. Mi dirigo a Nord dove intanto vedo un bel cumulo formarsi davanti ai miei occhi sulla sommità del Volturino. Il volo nella valle dell'Agri si fa sempre più interessante: sono appena le 11.30 locali ed ho già fatto termica, dinamica, fascia portante. I cumuli si formano decisi su tutto il lato Est e quando sono in base vedo strade a perdita d'occhio sia verso Nord-Est, Foggia, sia verso Nord-Ovest, Salerno. Decido di andare in po' in direzione di Potenza e Melfi, arrivo in vetta al Pierfaone e lì dopo un po' di otto sopravvento ai cumuli riesco a saltar su bordeggiandoli al ritorno in una situazione di termoon-da da manuale. Giusto il tempo di qualche altra foto e di godermi la vista del tavoliere, del Vulture, dei laghi di Monticchio e rientro nella Val d'Agri questa volta diretto al costone ad Ovest che la separa dal Vallo di Diano. Il vento è calato ed una nuova strada di cumuli sembra disegnare una rotta tra il monte Sirino e Salerno, la percorro fino circa a Contursi Terme. Sono le quattro del pomeriggio, non ho fatto una grande distanza, ma come primo volo in zona mi posso accontentare di aver trovato condizioni tanto belle quanto varie, mi avvio verso il ritorno e chiamo Maurizio a terra per coordinarmi per l'hangaraggio.

ROTTA PER SCALEA

Domani mi aspetta un altro trasferimento col carrello fino a Scalea. Ma tornando a casa vedo

ancora la strada di cumuli ben disegnata a Sud-Ovest. Un occhio alla cartina, da Grumento a Scalea sono 50 km ma il terreno in mezzo è bello alto e ben poco atterrabile: né nell'LX né nel palmare ho le coordinate di Scalea, maledizione. Telefono a terra e me le faccio dettare. Ok coordinate inserite, planata con 300 m in esubero, procedo verso il Raparo, poi l'Alpi, ultima termica a 2.000 m QNH. Informo gli amici che atterro a Scalea e metto in prua 180. Il mare non è ancora in vista, ma so che di lì a poco mi si dovrebbe aprire il golfo di Maratea. La strada fortunatamente è portante, efficienza 60 poi 50. Mi rimarrà sempre vivo il ricordo del momento in cui improvvisamente ho visto l'azzurro del cielo riportato anche sotto l'orizzonte e, tra i tanti cucuzzoli ho individuato quello con il Cristo prospiciente il golfo di Maratea. Arrivo al mare con 1.400 m di quota, ho tutto il tempo di godermi il panorama facendo un lungo arco sul mare verso Sud; riesco per una volta a misurare la precisione dell'efficienza nominale del mio Discus rispetto a quella volata: 43.

SUD: NUOVA FRONTIERA

Mi porto su Diamante per un ultimo paio di giri di termica, mentre Scalea smaltisce il traffico di paracadutisti in caduta libera da 4.500 m e quando mi viene confermato il via libera mi porto in un interminabile sottovento 27 che dura tutti i 2.200 m della nuova

bellissima pista asfaltata. Poco dopo il mio atterraggio arrivano col Morane anche Maurizio e Stefano con i quali più tardi andrò a recuperare a Grumento il resto delle mie cose, prima della usuale pantagruelica cena celebrativa. Ero sicuro che ne sarebbe valsa la pena, ma ciò che non sapevo è che sia aerologicamente, sia turisticamente, Grumento avesse tutta la potenzialità che vi ho trovato. Un territorio su misura per il volo a vela. Avevo sempre sentito mio padre, con Attilio, Alvaro, Leonardo, ecc. parlare del Sud come della nuova frontiera del volo a vela e questa esperienza mi ha dato tutte le motivazioni per volerne esplorare le potenzialità fino in fondo. Sono certo che per il prossimo anno la cosa si ripeterà con maggiore organizzazione ed enfasi.

Per Alberto Bianchetti

Caro Alberto, ne parlavamo sempre. Mi accusavi di essere il tuo tentatore perché in ogni giornata promettente ci dicevamo a vicenda: oh, oggi andiamo avanti! Diverse volte, anche col K21, arrivati a Pescasseroli abbiamo guardato il Sud con la speranza e l'intenzione di trovare le condizioni adatte ad andare avanti, ma quella giornata non è mai ancora arrivata. Pur con tutte le limitazioni e gli impegni, il tuo entusiasmo e la tua dedizione al volo non sono mai cessati e hanno costituito per tutti noi, tuoi allievi, un costante stimolo a migliorarci e a godere della bellezza del nostro sport. Dovevamo andarci insieme a Scalea e a Grumento, tu certamente non ti saresti tirato indietro. Caro Alberto, puoi star certo che ogni volta che sarò lassù e che sarò contento di volare mi ricorderò di te, del tuo sorriso, del tuo entusiasmo. Ci mancherai Alberto.



Valtellina: impatta e sopravvive

*Rapporto ANSV su un gravissimo incidente di volo.
Il pilota è stato tratto in salvo.*

Pubblichiamo alcuni ampi estratti dalla lunga relazione dell'Agencia Nazionale per la Sicurezza del Volo, istituita nel 1999, relativa all'incidente di volo in montagna accaduto a Sondrio il 26 marzo 2003.

Adattamento di Aldo Cernezi

PREMESSA E OBIETTIVI

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

GENERALITÀ

Il 26 marzo 2003, alle ore 16.45 locali, l'aliante DG-800S (senza motore) impattava il terreno in una zona di alta montagna in prossimità del Corno Mara, circa 8 km a Nord-Est di Sondrio (Carnale). Il pilota si feriva gravemente, mentre l'aliante subiva danni irreparabili. Un primo esame del relitto è avvenuto sul luogo dell'impatto, nel giorno successivo: quindi è stato approfondito dopo la rimozione del relitto.

STORIA DEL VOLO

L'aliante era decollato alle 11.37 da Alzate Brianza, con l'intenzione di raggiungere prima Aosta, e poi il passo del Tonale, per fare quindi ritorno ad Alzate. Dall'esame del logger risulta però che il pilota ha raggiunto il versante Sud del Monte Rosa sorvolando il San Primo, il Generoso, il Tamaro, per poi invertire la rotta, sorvolando il Tonale alle 16.09 ad una quota di circa 3.200 metri QNH. Intrapreso il ritorno, il pilota ha sorvolato il fianco Sud del Corno Mara alle ore 16.40, dove

sfruttando una buona termica saliva da 2.240 a 2.400 m di quota. In quel momento era quindi in volo da circa cinque ore. Due minuti dopo iniziava una breve planata in direzione Nord-Ovest, lungo la cresta occidentale del Corno Mara.

Alle 16.43, in un'altra termica, l'aliante iniziava a salire di quota spiralandolo in senso antiorario per un minuto, raggiungendo i 2.550 m di quota. Quindi il logger ha cessato di funzionare a seguito dell'impatto col terreno a 2.507 m.

Il pilota ha ricordi confusi, ma ha riportato che mentre planava verso Ovest ha incontrato una forte turbolenza che gli ha fatto perdere il controllo dell'aliante. I soccorsi raggiungevano il pilota dopo mezzanotte, assistendolo in loco prima del trasporto a valle in elicottero avvenuto solo all'alba.

ESPERIENZA DI VOLO, DATI DELL'ALIANTE

Il pilota, svizzero, è nato nel 1959. Titolare di licenza d'aliante dal 1988, e di PPL dal 1992, con all'attivo circa 600 ore di volo a vela. Il pilota ha dichiarato che l'aliante portava circa 100 litri di zavorra d'acqua, rientrando quindi ampiamente nei limiti di carico e di centraggio previsti.

AMBIENTE

Il Corno Mara è situato a Est della Val di Tegno, che si diparte dalla Valtellina a Nord di Sondrio. Il versante sud-occidentale del Corno Mara presenta una parete molto scoscesa che



sfuma, verso i 2.500 m, in un pendio poco ripido. L'aliante è stato rinvenuto su un pianoro inclinato, coperto di neve e privo di vegetazione. La prua dell'aliante era diretta a NE. Il bordo d'attacco della semiala sinistra (opposta al pendio durante la planata) presentava una rottura compatibile con l'urto contro un masso posto circa venti metri più in avanti e in alto rispetto al punto di arresto. Ciò fa ritenere che l'aliante, dopo l'impatto iniziale, sia scivolato all'indietro.

Le condizioni meteo erano favorevoli, con poca foschia e solo una debole brezza di valle proveniente da Ovest. È plausibile che tale flusso d'aria si sia incanalato nella Val di Tegno generando, in prossimità del Corno Mara, la corrente ascensionale sfruttata dal pilota, rinforzata da una componente termica dovuta al riscaldamento del pendio roccioso esposto a Sud-Ovest.

Il pilota stava procedendo verso la direzione di provenienza della luce solare, quindi non si può escludere un abbagliamento.

PENDIO

Per quanto riguarda le caratteristiche del pendio, si ritiene rilevante la presenza di neve fresca al di sopra dei 2.200 metri. La parte inferiore del pendio era quindi soggetta a riscaldarsi molto più di quella superiore, e tale discontinuità potrebbe aver determinato, in corrispondenza della parte innevata, la formazione di improvvise correnti discendenti o di locali turbolenze, come riportato dal pilota.

Sulla base di tutti gli elementi, si ipotizza quindi che l'aliante abbia virato verso monte con una separazione verticale dal terreno in rapida diminuzione. In questa fase il pilota ha incon-

trato turbolenza, o forte discendenza, fino a urtare il terreno innevato con l'estremità alare destra. Ciò ha determinato una decisa rotazione in senso orario dell'aliante, e l'impatto della fusoliera col pendio.

TECNICA DI VOLO

Si osserva che la tecnica di volo correttamente adottata per lo sfruttamento di correnti ascensionali di pendio, prevede l'esecuzione di tratti rettilinei lungo il costone e l'esecuzione di virate di 180° sempre verso la valle. Ciò discende dal fatto che è sempre essenziale avere a disposizione una via di scampo, nel caso si dovessero incontrare discendenze o moti turbolenti. Viceversa le virate di 360°, in vicinanza del pendio, precludono ogni via di scampo in caso di raffica di vento in coda o turbolenze.

RELITTO

La fusoliera si è spezzata nella zona dell'abitacolo. La semiala sinistra era danneggiata nella parte centrale, forse a causa dell'urto contro una roccia. La semiala destra presentava danni da urto in corrispondenza dell'estremità. Tutte le rotture riscontrate sono compatibili con l'impatto con il terreno, e non si deve quindi supporre la preesistenza di danni strutturali o alle linee di comando.

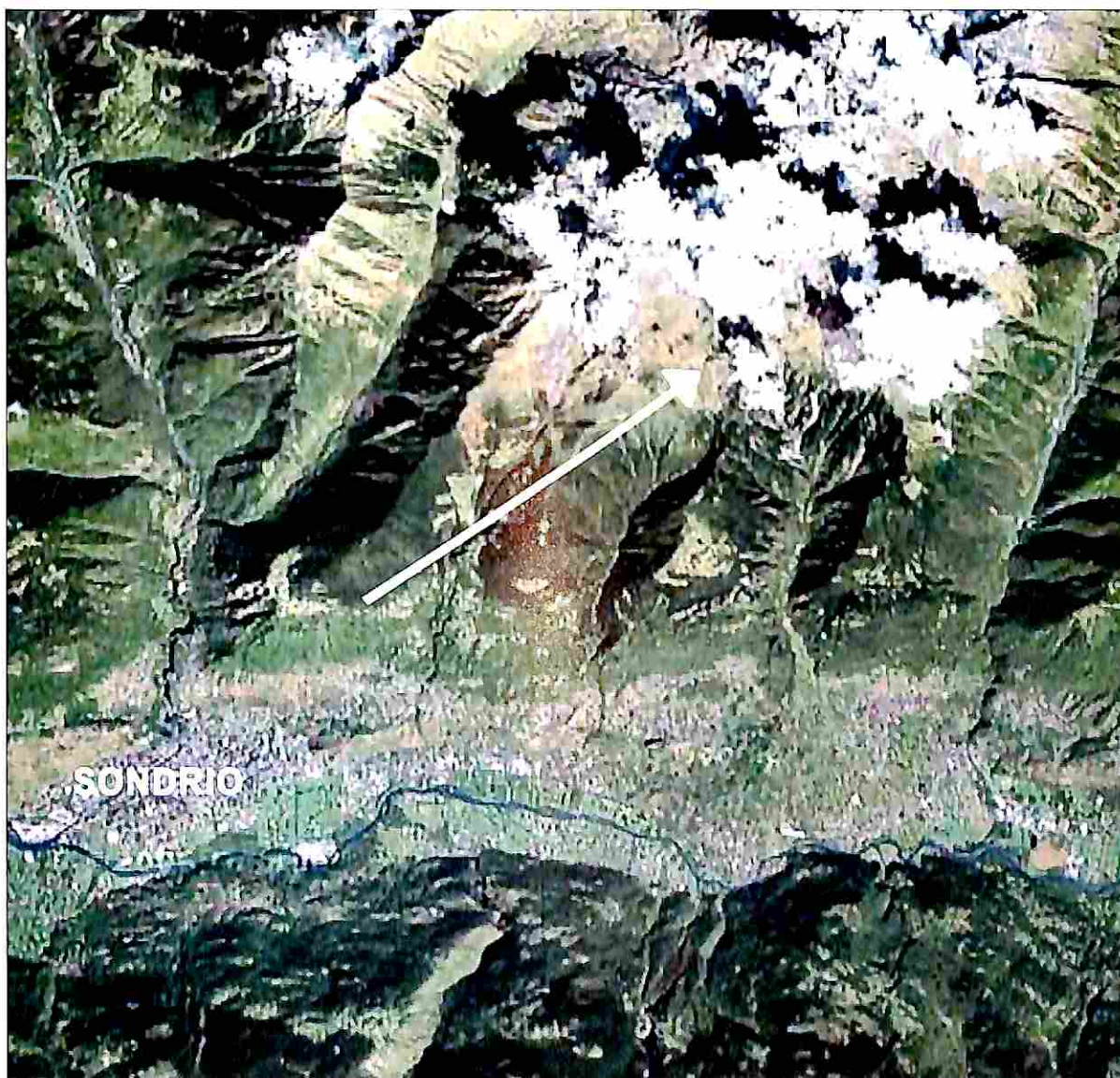
SOPRAVVIVENZA

Il pilota accusava forti dolori alla schiena, ed era in stato di ipotermia. In ospedale gli sono stati diagnosticati la rottura dello sterno e una lesione della milza.

*A sinistra:
il relitto giace
su una zona
con pendenza
più moderata,
sul Corno Mara
in Valtellina*



*Dettaglio
dei danni
alla coda*



*Il punto
d'impatto*

L'aliante non era dotato di localizzatore d'emergenza ELT. Il pilota ha perso conoscenza nell'impatto. Ripresosi dopo circa un'ora, è riuscito ad usare il proprio telefono cellulare per avvertire il fratello che, lo stesso giorno ed in anticipo di circa trenta minuti, aveva effettuato un volo analogo ed era già atterrato ad Alzate Brianza. Non riusciva però a fornire precise indicazioni sul luogo dell'incidente, essendo impossibilitato a leggere i dati del GPS. Il soccorso è partito con un elicottero del 118 di Sondrio e uno del Centro SAR dell'Aeronautica Militare.

Solo alle 22 veniva identificato il ripetitore di telefonia cellulare da cui partivano le chiamate del pilota, circoscrivendo la ricerca alla zona tra i comuni di Montagna e di Tresivio. Le ricerche proseguivano a piedi, con l'apporto di molti enti, tra i quali i VVFF che azionavano una potente cellula fotoelettrica, grazie alla quale il pilota poteva guidare i soccorsi via telefono.

Il pilota disponeva di capi d'abbigliamento molto leggeri, e aveva cercato di proteggersi dal freddo avvolgendosi nel paracadute personale.

RACCOMANDAZIONI ANSV

Il pilota, precipitato ad alta quota e gravemente ferito nell'impatto, è stato localizzato dopo sette ore, solo in virtù del fatto che era riuscito a fornire indicazioni circa la propria posizione con un telefono cellulare. L'aliante era privo di ELT e il

pilota era sprovvisto di indumenti protettivi adeguati. La scarsa attenzione alle problematiche della sopravvivenza, e della ricerca e soccorso in ambiente ostile da parte dei piloti dell'aviazione turistico-sportiva è emersa anche in occasione di altre inchieste.

Si raccomanda di sensibilizzare i piloti, attraverso le scuole e gli strumenti più opportuni, a considerare attentamente, in fase di pianificazione, anche gli aspetti legati alla sopravvivenza e alla pericolosità e difficoltà delle operazioni di ricerca e soccorso, onde adottare le opportune misure precauzionali.

NOTE PERSONALI

Alcuni fattori di questo incidente sono comuni a tanti altri eventi accaduti in ambiente montagnoso:

- ✗ la direzione di volo verso Ovest, con sole piuttosto basso, che rende la leggera foschia, soprattutto attraverso il plexiglass, un muro lattiginoso incompatibile con il volo in stretta prossimità del pendio;
- ✗ l'impatto è avvenuto ad una quota corrispondente a una netta diminuzione della pendenza del costone, quasi su un pianoro arrotondato, come in tanti altri eventi;
- ✗ l'esecuzione di spirali, in prossimità del pendio, rappresenta sempre un aggravamento del rischio;
- ✗ l'insorgenza di una turbolenza non attesa dal pilota. ■

La mia vita col Mustang

La mia vita in Aeronautica Militare

di Guido Enrico Bergomi

I libri di G. E. Bergomi sono in vendita nelle migliori librerie aeronautiche al prezzo speciale di Euro 15,00 cadauno.

I due volumi contengono tanti emozionanti ricordi e una grande quantità di belle foto, comprese quelle di tutti i velivoli pilotati dall'Autore (tra gli altri l'MB-308, l'AT-6, il G-59, il mitico P-51 Mustang, e il jet DH-101 Vampire), raccontando con semplicità fatti belli e meno belli degli Anni '50.



IL PIACERE DEL VOLO DI DISTANZA

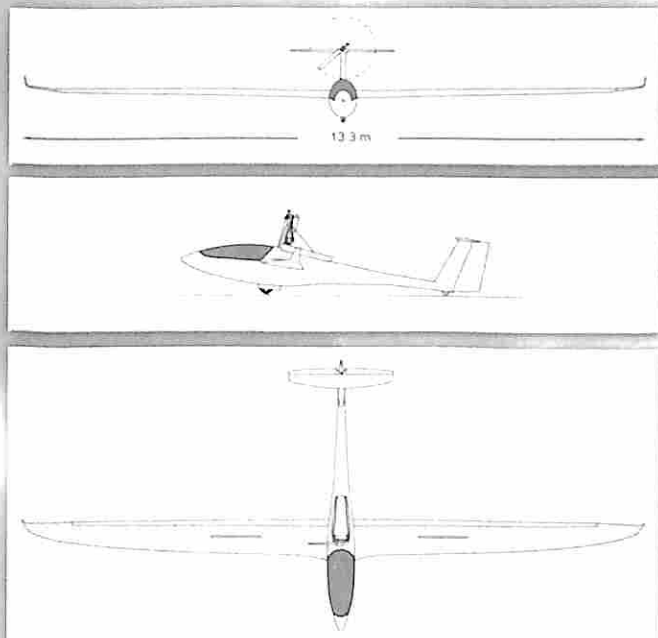
di Paolo Miticocchio

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



novità **SILENT 2** 2006 **TARGA**

VELEGGIATORE ULM A DECOLLO AUTONOMO CON MOTORE AD INIEZIONE ELETTRONICA*



* **DISPONIBILE ANCHE CON MOTORE ELETTRICO**

Alisport srl - Cremella (Lecco)

Tel. 039.9212128 - Fax 039.9212130 - info@alisport.com

MIGLIORIE DEL SILENT 2 TARGA RISPETTO AL SILENT 2

- APERTURA ALARE incrementata a 13,3 m
- WINGLETS alari di nuovo disegno ed a pinna verticale
- PIANO DI CODA a pianta ellittica e nuova superficie ottimizzata
- CARRELLO d'atterraggio retraibile in fusoliera
- CHIUSURA AUTOMATICA degli sportelli del vano motore
- Comando FERMO ELICA riposizionato sul lato destro della fusoliera
- PEDALIERA regolabile anche in volo
- Nuovo sistema di VENTILAZIONE e antiappannamento della capottina
- Terzo FILTRO BENZINA nel circuito di alimentazione del motore
- Nuovo sistema di DECOMPRESSORE del motore
- PANNELLI SOLARI flessibili per carica della batteria motore (opzione)

Il SILENT 2 TARGA promette maggiore efficienza a velocità più elevate, conferma la risaputa maneggevolezza ed il piacere del pilotaggio, per continuare a trasmettervi sempre nuove emozioni.

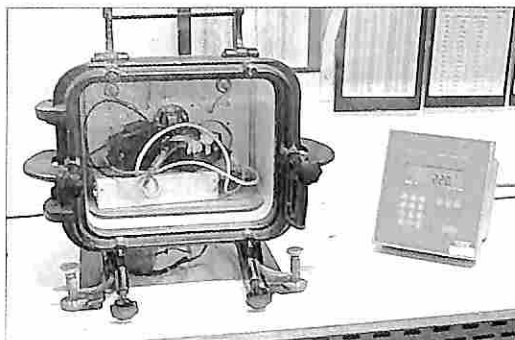


www.alisport.com

EDAX
www.edax.net

GLASFASER Italiana S.p.A

DA OLTRE 30 ANNI AL SERVIZIO DI VOLO A VELA.



**Centro autorizzato per la calibrazione di barografi e logger,
indispensabile per l'omologazione dei record.**

24030 VALBREMBO (BG) - Via delle Ghiaie, 3

Telefono 035.528011 - Fax 035.528310 - e-mail: glasfase@mediacom.it

news

Parapendio: un italiano vince in Europa

Luca Donini ha conquistato la medaglia d'oro nei Campionati Europei di Parapendio, che si sono svolti dal 1° al 14 luglio a Morzine-Avoriaz (Francia).



Scheibe ha chiuso

Dopo 55 anni dedicati alla costruzione di ali, la Scheibe ha chiuso i battenti ai primi di giugno del 2006. Gli eredi del fondatore si sono ritrovati con una debole motivazione, e progressivamente hanno preferito uscire dal mercato. La sfida lanciata dai produttori dell'Est europeo, con il lancio di motoalianti moderni e piacevoli, era del resto difficile da sostenere.

Tra i più famosi e diffusi prodotti dell'azienda, spicca il motoalante Falke, utilizzato in molti club come trainer básico, o per i "passaggi" agli alianti motorizzati, o persino come trainer nelle sue versioni dotate dei motori più potenti. La ditta Sammet, di Heubach (Germania) ha assunto il compito di garantire la continuazione dell'aeronavigabilità dei Falke, fornendo supporto tecnico e pezzi di ricambio.

Web: tutorial su polare e velocità ottimale

Una buona presentazione divulgativa sulla curva polare e sulla velocità di planata, arricchita di grafici e animazioni, è disponibile al link <http://home.att.net/~jdburch/polar.htm>

Derek Piggott e le assicurazioni

A 83 anni è ancora abbastanza in forma da volare in competizione. Lo scorso anno ha partecipato a tre gare con un DuoDiscus Turbo, e quindi con un piccolo Russia AC-4 (simile al Silent). C'è però un problema: nonostante sia in ottima salute, tanto da essere ancora titolare della licenza a motore con visita medica regolare, le assicurazioni rifiutano di garantirgli l'estensione della copertura per le competizioni.

Pompa elettrica per zavorra

Il sistema è tutt'altro che nuovo, ma ora una ditta olandese lo propone in un kit completo pronto all'uso: una pompa elettrica, una batteria a 12V, un set di tubi e raccordi adeguati ad ogni specifico modello d'aliante. Il prezzo è di 39 Euro senza batteria, o 59 con batteria inclusa (il peso potrebbe rendere più costosa la spedizione). Potete vedere sul sito www.fillsystems.com

Incidente sul tabloid

Il "Daily Telegraph" ha pubblicato la foto di un aliante svizzero, privo di un'ala, mentre sta precipitando al suolo. La didascalia descrive il gravissimo incidente, e informando il lettore che il pilota è deceduto nell'impatto avvenuto pochi istanti dopo l'attimo fotografato. Non si è certo trattato di una dimostrazione di buon gusto editoriale.

L'incidente è avvenuto durante i campionati nazionali svoltisi a Bern-Belp. In fase di arrivo veloce, il pilota di un Ventus CM 17,6 metri ha probabilmente superato la Vne, o ha incontrato qualche turbolenza inattesa. Pochi istanti prima di spezzarsi in aria, le ali sono state viste oscillare con violenza, alla quota di circa 100 m. Questo evento sembra il duplicato di quanto avvenuto in Italia qualche anno fa con lo stesso tipo d'aliante.

SuperDimona di nuovo in produzione

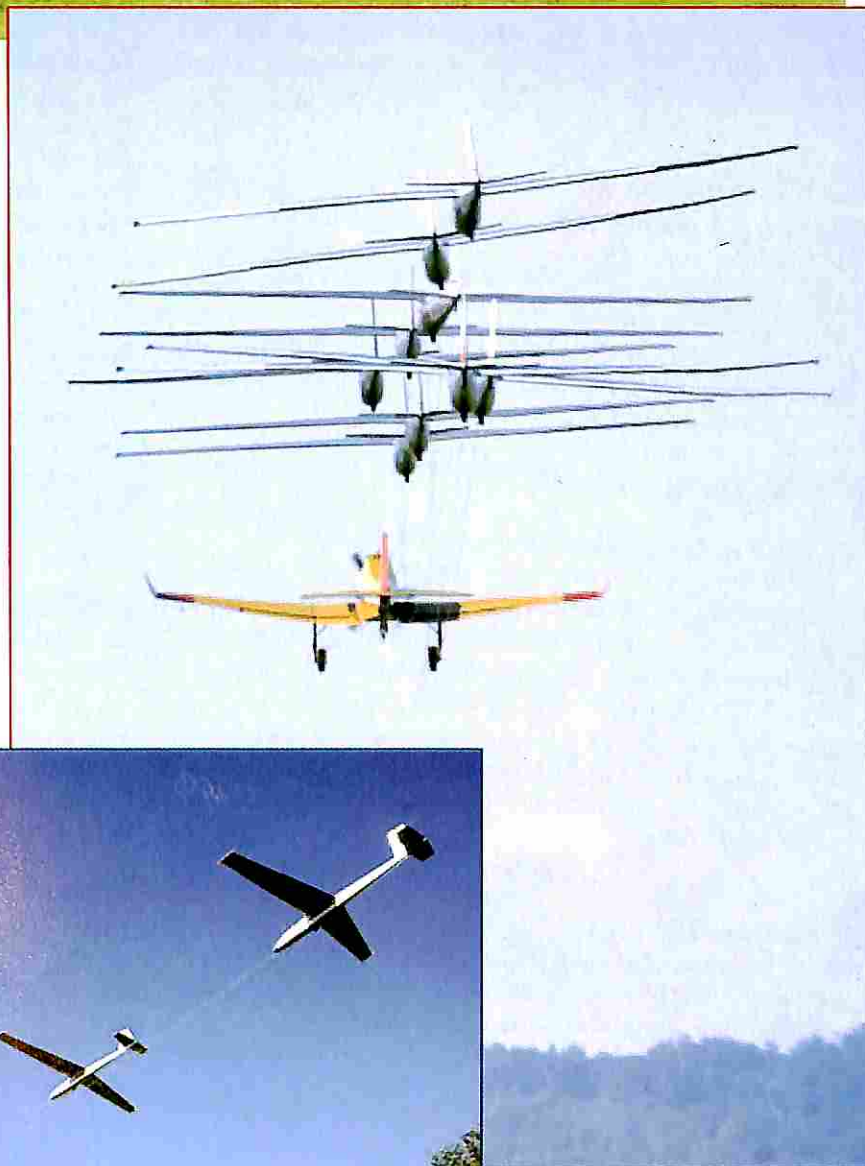
La Diamond Aircraft ha fatto ripartire la produzione del motoalante turistico Super-Dimona, stavolta presso una ditta basata in Repubblica Ceca. La linea è strutturata per circa 30 esemplari all'anno.



Record per lo Cmelak

Se qualcuno avesse ancora dei dubbi sul potenziale dei Turbo-Cmelak quali aerei da traino, queste fotografie dovrebbero fugarli del tutto.

È stato realizzato un traino multiplo da record, con ben nove biposto Blanik che hanno decollato al traino di uno di questi particolari aerei da lavoro spinti da una turbina.



Il libro di Leo Brigliadori

L'edizione in lingua inglese del libro di Leonardo e Ricky Brigliadori ha incontrato recensioni davvero entusiastiche, sottolineando soprattutto come vi vengano affrontati per la prima volta alcuni temi (psicologia, fattore umano, tattica, strategia di gara) finora inesplorati. Anche le fotografie sono state molto apprezzate. Solo una fonte ha preferito criticare la qualità della traduzione che, possiamo invece affermare, è se non perfetta quantomeno molto comprensibile per chiunque nel mondo.

In Sud Africa in agosto

Oltre 10.000 metri, e voli di distanza di 1.000 km. Sembra incredibile, ma nell'inverno australe si può volare in onda. L'aeroporto El Mirador si trova a 1.200 m di quota, ed è situato ai piedi dei monti Drakensberg (che giungono fino a 3.500 metri). Ogni anno vengono pianificate due settimane di stage sui voli d'onda, al prezzo di circa 2.000 dollari USA. Per provare, contattate Mark Howse: Memories@lantic.net

FLARM obbligatorio anche in Australia

Per ora solo nella regione del Queensland, il FLARM è obbligatorio per partecipare alle competizioni regionali e nazionali. La federazione nazionale australiana ha dato in via sperimentale il permesso di stabilire l'obbligatorietà dell'apparecchio "anticollisione", che viene prodotto su licenza. Opera su una frequenza leggermente diversa, ma tutti i FLARM possono essere facilmente riprogrammati via software per adattarsi alle diverse regioni del globo.

Procedure di traino

La federazione inglese BGA, tra le meglio strutturate di tutto il mondo, ha pubblicato on-line una nuova edizione del "Manuale del pilota di traino" al link:

<https://www.glidering.co.uk/bgainfo/clubmanagement/documents/aerotownotes.pdf>

Questo documento è proprietà intellettuale della BGA e può essere scaricato gratuitamente solo ad uso individuale. Per distribuirne copie multiple, o tradurlo, occorre il benessere della BGA.

Microlift, il Saqqara

Tra breve avverrà il volo di collaudo del Saqqara, un aliante ultraleggero costruito e progettato in Venezuela

che rientra nei parametri FAI per mezzi in grado di sfruttare le condizioni di microascendenze a bassissima quota note come "microlift" e tanto care al nostro Piero Morelli. Realizzato in fibre di carbonio, la versione con decollo a piedi pesa solo 58 kg e può portare piloti fino a 90 kg di peso.

L'Archäopteryx va sul mercato

Un altro aliante che può decollare "a piedi" (foot-launch), noto da diversi anni, sta entrando definitivamente in produzione. La ditta svizzera che lo costruisce, la Ruppero Composite, ha annunciato il prezzo di vendita che per i primi 30 esemplari sarà di 22.250 Euro.

Herbert Weiss vince un Grand Prix

Herbert Weiss (D) ha vinto il secondo dei nove Grand Prix di qualificazione che si è tenuto a Nitra, nella Repubblica Slovacca. 14 i piloti in gara, tra i quali l'italiano Edoardo Tarchini. Nei sei giorni di competizione Weiss è riuscito a superare l'ex campione europeo Petr Krejcirik (CZ).

Nuovi piloti

Si sono svolti lunedì 19 giugno 2006 ad Alzate Brianza gli esami teorici e di volo VDS con esaminatore l'ing. Nando Groppo. Congratulazioni ai neo piloti volovelisti Valter Colombo e Andrea Meda. Il tempo era ideale per la prova di volo e tutto si è svolto regolarmente.

Fibre di carbonio

La domanda di fibre di carbonio, nelle loro varie forme, è in crescita costante e non riesce ad essere soddisfatta dalla produzione. I più recenti aerei commerciali (per esempio il Boeing 777 e l'Airbus 308) ne usano in ampie quantità, e i prezzi delle fibre stanno salendo inesorabilmente. Ci si attendono ripercussioni anche sul prezzo di listino degli alianti.

Problemi per il PW-6

Il biposto polacco, derivato dal PW-5, è un addestratore economico, pratico ed interessante. Purtroppo però, la PZL Swidnik ha deciso di non proseguire con la linea di produzione, motivata dal buon successo di mercato delle loro pale in compositi per elicotteri, che stanno impegnando la totalità delle proprie risorse produttive. Gli stampi del PW-6 sono quindi stati donati ad una nuova azienda, la quale ha avuto bisogno di parecchio tempo per ottenere tutte le certificazioni. Solo in seguito, ci si è accorti che la donazione era subordinata al ritiro di uno stock di ricambi già pronti, ad un prezzo che la nuova ditta non è in grado di pagare. I giochi sono quindi fermi, al momento, per il PW-6; e anche per i clienti che abbiano bisogno di pezzi di ricambio.

Volare in aliante anche con il solo attestato "VDS V.M"



"Volare con le ali" è il motto della FIVV Federazione Italiana Volo a Vela che patrocina la nascita di corsi di pilotaggio con veleggiatori presso le scuole VDS ed Aeroclub. Le scuole possono dotarsi di un aliante biposto ultraleggero a decollo autonomo ed idoneo all'insegnamento della tecnica del volo silenzioso.

Con questi semplici ed economici alianti biposto ULM, dotati di motore ed elica a scomparsa tali da permettere il decollo autonomo, si può imparare a volare "solo con le ali", e da subito i futuri piloti capiranno quanto è affascinante il mondo del volo a vela.

Le scuole VDS certificate dall'Ae.C.I., che operano su aviosuperfici o campi di volo con piste anche erbose e di lunghezza attorno a 500 m, hanno la possibilità di affiancare alla scuola di volo a motore anche la scuola di volo a vela.



Per ulteriori informazioni contattate:
info@alibianche.it

Bertoncini Luigi
Commissione Volo a Vela Ultraleggero FIVV
www.fivv.it

Premio "Il mio cielo"

Domenica 11 giugno, ad Ozzano presso lo stand dell'Aero Club d'Italia, sono stati premiati i vincitori dei Premi "Il mio cielo" Quarta edizione, e "Il mio cielo junior", preselezione italiana del Premio internazionale "2006 FAI Young Artists Contest". Davanti ad un folto pubblico di appassionati e di autori, Gianfabio Scaramucci, ideatore dei Premi, Luciano Giannini, Presidente della FIVU e Paolo Dapporto, ideatore e organizzatore della Manifestazione "Cielo e Volo", hanno premiato gli autori delle migliori opere pervenute.

Al termine della Premiazione, dopo la presentazione del libro "Il mio cielo", nel quale ogni anno sono raccolte le migliori opere pervenute al Premio, l'organizzazione ha ringraziato tutti gli operatori e media del settore che ogni anno si impegnano a diffondere l'iniziativa:

AeCI, A.A.A., A.D.A., Aviazione Sportiva, Ulm.it, Cybernaua.it, Deltafly.it, Deltavolo.com, FIVL, FIVU, FIVV, FITA, Pianetavolo.it, Ultraleggeri.net, Volandomagazine.it.



Il mio cielo

Sezione Racconti

Per l'originalità del racconto: *Giovanni Boldrin*

Per lo stile di scrittura:

Ermanno Cavallini e Michele Gagliani

Per gli stimoli di riflessione indotti dalla lettura:

Luciano Landi

Sezione immagini

Per le foto: *Manuel Etzi ed Elio Tessari*

Per le illustrazioni: *Sveva Santamaura*

Il mio cielo Junior

In questo Premio, dedicato esclusivamente ai giovani, e relativo alle sole immagini, sono stati premiati:

Domenico Arces

Angelica Arrighetti

Chiara Carnesecchi

Antonio Dipierro

Sofia Foresti

Paola Inverardi

Andrea Suardi.



Il DVD sul Grand Prix

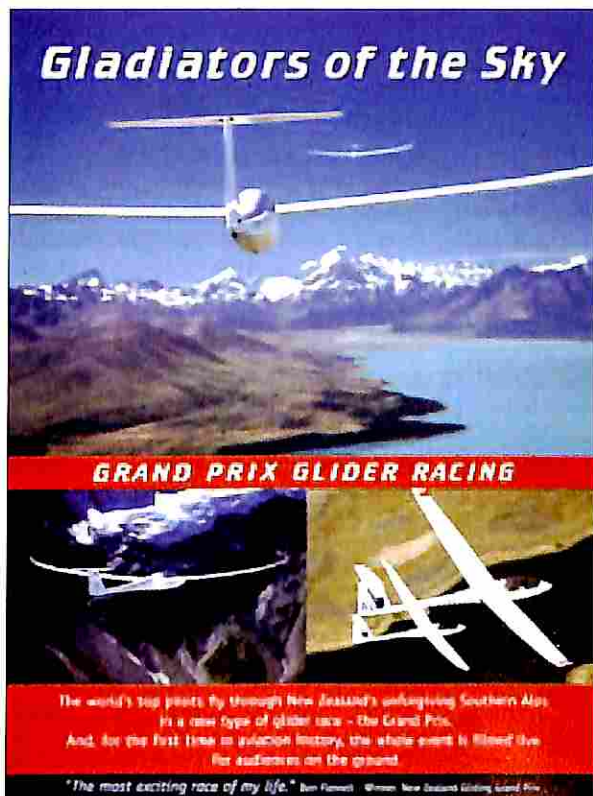
Gladiators of the Sky è il titolo del DVD girato in Nuova Zelanda a gennaio 2006, durante il Grand Prix.

La gara è stata costruita intorno a uno schema mediatico, con grandissima attenzione allo spettacolo.

Gli alianti sono stati letteralmente inseguiti in volo da tre elicotteri, riuscendo a rendere perfettamente l'eccitante atmosfera di questa particolare competizione in cui i concorrenti partono in gruppo.

Le vendite del DVD lo stanno portando in testa alla classifica dei filmati di volo a vela di tutti i tempi.

Per l'acquisto a \$29.95 più spese postali, rivolgetevi a: the Gliding Kiwi Bookroom, email: gk@johnroake.com



news

Celle a combustibile

La Antig di Taiwan sta per lanciare, nel prossimo anno, nuove celle al combustibile che potrebbero sostituire entro breve tempo le normali batterie, anche sugli alianti. I primi esemplari saranno dedicati espressamente all'uso per alimentare i computer portatili, promettendo un'autonomia di almeno nove ore. Il pieno si fa con una cartuccia di metanolo; con un processo elettrochimico, la molecola viene spezzata liberando energia elettrica.

Il "deturbolatore"

Tempo fa abbiamo dato notizia di un nuovo prodotto destinato a ridurre la resistenza aerodinamica su ogni tipo di aeromobile. C'è diffuso scetticismo su questa invenzione del dott. Sinha (www.sinhatech.com). Il prodotto è costituito da due membrane di sottilissimo materiale sintetico, separate da un'intercapedine; deve essere applicato su tutte le superfici, soprattutto il dorso dell'ala. Nel corso dei voli di collaudo sono emersi alcuni problemi legati alla temperatura e all'umidità, ma anche (secondo l'ideatore) la notevole efficacia. Con alcune modifiche Sinha ritiene di aver risolto gli inconvenienti. Nel frattempo, alcune prove su autoveicoli avrebbero dimostrato una riduzione dei consumi di carburante pari a circa il 10-20%.

Ruedi Sagesser (1914 - 2006)

Detto Sagi, svizzero, era un grande specialista nella riparazione e nel restauro di alianti in legno. Era ormai l'ultimo testimone in vita dello straordinario lancio di un aliante dal ghiacciaio della Jungfrau a quota 3.900 m, nel 1931. Ai comandi sedeva Gunter Groenhoff. Sagi ha costruito molti alianti innovativi, tra i quali l'Elfe 1 e l'Elfe PM3.

RISTORANTE



AL VOLO A VELA

SPECIALITA' TOSCANE
Chiuso LUNEDI e MARTEDI

Sconto del 10%
ai soci VOLOVELISTI
sui prezzi del menù

VARESE - via Lungolago, 45
☎ 0332 - 310170 - Fax 320487

PICCOLI ANNUNCI

L'accesso alla rubrica degli annunci è gratuito per tutti i soci.

Fateci sapere quando l'inserzione non serve più.

Detdate il vostro testo a: Aldo Cernezzì Tel. 02.48003325 aldo@voloavela.it

Dimona H36 motoalante turistico biposto, 1986 in ottime condizioni, motore Limbach 80 HP, TTSN 3570, 490 ore disponibili, Transponder ModeC, radio Becker 2009\25, GPS LX500, sistema ripiegamento ali.

☎ 045 6766376 ore ufficio

GROB 109B I-BREM stupendo motoalante turistico biposto, mai incidentato, in perfetto stato, sempre hangarato, strumentazione completissima, radio Becker, VOR, ADF, transponder Modo C, GPS, ELT, orizzonte, girobussola ecc. Euro 52.500 visibile a Valbrembo.

☎ 338 5060933 o 348 5221020

✉ gfbolis@tin.it oppure

✉ cortina@raffaello.cortina.it

DG808B 18m winglets D-KTGE, anno 2001, ore totali 90, motore 14 ore, XL package, pannelli solari sulla fusoliera, green canopy, ILEC SN10 + Volkslogger, Radio Becker AR4201, digital soaring indicator, Rimorchio Anschau. Glasfaser Italiana.

✉ info@glasfaser.it

☎ 035 528011

Discus HB-3098 anno 1990, visibile a Calcinate, carrello Cobra, ottime condizioni, pronto gara. Pilotabile anche con licenza italiana, vendesi interamente o quota 2/3.

☎ 335 6444421 (Dario Crespi)

✉ dario_crespi@libero.it

ASW 20 L D-4283, numero di serie 20455 15 m con prolunghe a 16,6 m, efficienza 41/46, anno 1982, bellissimo, paracadute, strumenti base + vario elettrico e calcolatore di planata ILEC SB 8 interfacciato a logger Colibri. Carrello Comet del 2002, praticamente nuovo. Prezzo interessante.

☎ 02 9340561 ore ufficio (Cesare).

Ventus 2b anno 1995, ore volate ca. 800, decolli ca. 190, perfette condizioni, LX5000 FAI, radio Becker AR 4201, ELT,

panello strumenti sollevabile, capottina azzurrata, seconda batteria in coda, serbatoio acqua in coda, vari accessori; carrello chiuso due assi. Glasfaser Italiana. 60.000 Euro.

Alois Baumgartner, Bolzano.

☎ 335 8067327

✉ alois.baumgartner@autoindustriale.com

Imbrago motorizzato (equivalente al "Mosquito") per decollo autonomo con deltaplano; adatto per piloti di peso 65-85 kg e altezza 1,70-1,90, da applicare su vela da 13 a 15 m²; decolla in 8-12 m e sale a 2,5 m/s; autonomia circa 2 ore di volo in crociera; usato solo 3 ore dal 5/2005, visibile a Modena. 2.800 Euro. Piero Ferrari

☎ 335 8013469 o 0536 947924 ore pasti

DG300 Full anno 1993, meno di 800 ore, equipaggiato con Zander SR940 + GP940, Becker, batterie doppie, impianto carica acqua, ELT, CN in corso di validità, carrello 2 assi Pirazzoli 1993 collaudato, visibile in Alzate Brianza (CO). 30.000 Euro. Disponibili Cover Jaxida (due anni) a 1.000 Euro.

☎ 335 5822452 (Nunzio Martelli)

LS8-A 15m, anno 1996, 1.300 ore strumenti base, computer SN10 ILEC, radio Becker, ballast di coda, carrello Cobra. Glasfaser Italiana.

✉ info@glasfaser.it

☎ 035 528011

LS4 anno 1983, 2.100 ore, strumenti base, computer LNAV Cambridge con ripetitore, winglets, carrello Comet III. Glasfaser Italiana

✉ info@glasfaser.it

☎ 035 528011

Discus 2 15/18m, 0 ore, consegnato Settembre 2005, strumentazione base, rimorchio Cobra. Glasfaser Italiana.

✉ info@glasfaser.it

☎ 035 528011

DG-200 I-LFOX anno 1979, ore 870, gelcoat in ottimo stato, strumenti di base, ossigeno elettronico MH, Volkslogger, ELT, radio, paracadute, ruota alare, kueller, carrello Pirazzoli 2 assi rimesso a nuovo recentemente.

☎ 335 6103805 (Roberto Piotto)

Ventus 2C 18/15m anno 1997, pronto al volo, batteria in coda, ruotino di coda, Peschges VP6 Competition, Logger VP8, Becker, pannello solare, paracadute, barra di traino, carrello Cobra 2 assi. Visibile a Calcinate (VA). Euro 75.000.

☎ 335 380201 (Maurizio Secomandi)

✉ secomandimaurizio@tin.it

ASH-26E anno 2001, 250 ore, strumentato, computer Zander, carrello, pronto al volo. Decollo autonomo con motore Wankel.

☎ 0382 729513 (Corbellini)

ASW-19 I-ALIA 1.500 ore, LX 5000 v.11, carrello Pirazzoli chiuso 2 assi omologato, Ossigeno elettronico MH EDS-1, logger Colibri, ELT, radio, paracadute semi-nuovo, ruota alare, kueller, copertine in tessuto. 20.000 Euro non trattabili.

☎ 339 7090230

✉ gicerves@libero.it

GROB G-109 B motoalante turistico biposto, marche I KEOG, in perfetto ordine, strumentazione completissima Radio Becker, VOR, ADF, Transponder, GPS a colori Bendix. Completo di carrello per il trasporto.

☎ 339 8897119

✉ sergio.candini@libero.it

Semiali da intelare e piani di coda di aliante Bergfalke IV danneggiato in decollo. Fusoliera molto danneggiata.

☎ 0584 99397 ore serali (Paolo)

M100 S I-CIRO, 1.000 ore totali di volo e riportato a zero ore nel 1995, in ottimo stato, prezzo richiesto Euro 3.500 compreso carrello per il trasporto.

☎ 329 3624334 (Gianluca De Angelis)

ASK 16 motoalante, anno 1974, motore Limbach L1700EB1 72 HP 3600 rpm, appena revisionato a 0 ore, strumentazione standard per motore e volo veleggiato, radio Becker AR-3201, elica Hoffmann revisionata a 0 ore, condizioni generali ottime. Visibile presso AVRO Rivoli di Osoppo (UD).

☎ 349 6387168

✉ f.rizzani@libero.it

Nimbus 4DM D - KBWL, mai incidentato, motore circa 70 ore, Cambridge S-Nav + GPS, 2 vario Bohli, 2 virosbandometri, Radio Becker, Ossigeno EDS, 2 paracadute. Visibile presso ACAO Varese.

☎ 335 8457473 o 02 29004912 (Franco Zuliani)

☎ 02 26411073 (Walter Vergani)

Fax 02 26412894

Bergfalke IV, anno 1974, 1.600 ore, danneggiato per atterraggio pesante in supporto carrello e cappottina. Per il resto ottime condizioni. Danno stimato da officina certificata 3.800 Euro. Strumentazione standard con radio Dittel 720

Vendesì: Euro 3.500.

Oppure riparato ed in ordine di volo Euro 9.000. Carrello sfornito di documenti.

✉ imezz@tiscalinet.it (Maurizio Mazzeo)

Filser LX4000, Computer Vario GPS, aggiornato ultima release, GPS 12 canali, Logger 20 ore, un display vario a lancetta con possibilità di aggiungere altri due (netto e totale).

☎ 335 5473852

✉ franco.ricciardi@fortech.it

Strumenti:

- **Aerograf 6000/12000 m**, completo Fototime II;

- **Barografo Winter 8000**;

- **Bussola Schanz**;

- **Zander SR 820 D**.

☎ 035 251392 (Mario Balzer)

✉ mbalze@tin.it

Spatz 55 monoposto e K-7 biposto in ottime condizioni, CN valido, carrello, causa passaggio a motoalante. Visibili a Rimini, prezzo interessante.

☎ 347 4520825 oppure 0541 759641 (Fabio Bernardi)

Roulotte tenuta a Rieti sempre al coperto (Palazzina).

☎ 335 6042430

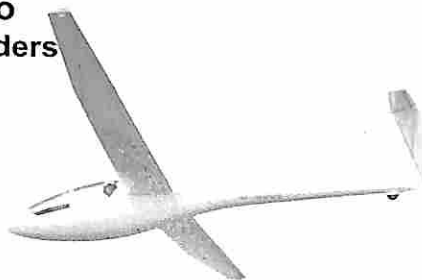
✉ vitalema@tin.it

Diamant 15 I-SEXY vetroresina, completo, ottimo stato, carrello chiuso in metallo. Lit 17 milioni.

☎ 0332 231518 (A. Mattanò)

Peter Pan Service

**Agente esclusivo
Top Performance Gliders**



www.peterpansrl.com

Tel 347-4750566

Tel 347-2304000

Tel 335-1486017

LAK17 - 15/18 m corsa

LAK19 - 15/18 m standard

LAK20 - 20/23/26 m biposto classe libera
tutti disponibili in versione turbo

- rimorchi
- strumenti e computer di volo
- teli da esterno
- distributore ICOM
- servizi riparazione e noleggio alianti



Domenico Brazzale

Si è spento serenamente all'età di 93 anni Domenico Brazzale, storico istruttore di volo a vela dell'Aero Club Vicenza.

Da sottufficiale dell'Aeronautica, intorno all'inizio della guerra ha fatto parte dell'importante gruppo di istruttori del centro volovelistico dell'Aeronautica Militare di Sezze (a Est di Latina). Nel 1955 sotto la sua validissima ed esperta guida un gruppo di appassionati vicentini costituiva, valendosi di un Canguro assegnato dall'Ae-CI, la sezione di volo a vela dell'AeC Vicenza, che dava inizio a questa attività nel centro berico.

Ma per molti anni il fiore all'occhiello del volo a vela vicentino, e il vero regno di Brazzale, fu il campo scuola estivo di Asiago, del quale egli era l'anima. Asiago offriva la possibilità di combinare la villeggiatura della famiglia con le esigenze dell'allievo pilota: sul campo infatti, mentre l'allievo o il pilota erano impegnati nelle loro attività aviatorie, le signore e i bambini avevano ampio spazio per trascorrere ore serene.

Da ex militare e bravissimo organizzatore, Brazzale impostava il corso su ordine e disciplina. Alle sette di mattina gli allievi dovevano essere in campo per l'apertura dell'hangar, la pulizia degli alianti e lo spostamento dei mezzi nella zona delle partenze. Salvo impedimenti dovuti al tempo, ogni allievo faceva tre voli al mattino e tre al pomeriggio; l'abilità e l'esperienza dell'istruttore li portavano a fare il primo volo da soli verso il trentesimo decollo, e in ulteriori pochi giorni effettuavano il primo volo veleggiato nelle ore buone della giornata. Ci si arrivava con una grande fiducia nell'istruzione ricevuta, e di conseguenza tutti se la cavavano bene.

Il successo fece sì che ai

vicentini si unissero in questa bellissima oasi volovelistica anche allievi e piloti di Padova, Trento, Verona e un folto gruppo di triestini.

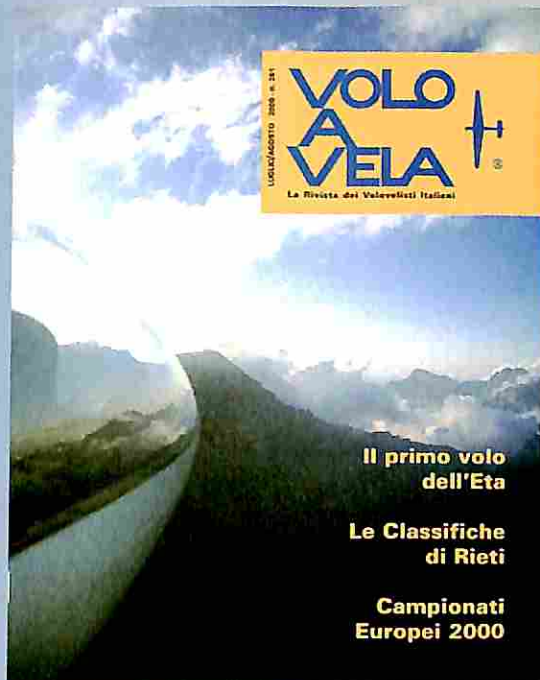
Brazzale era un bravissimo istruttore di "primo periodo", che sapeva imporsi con un'autorevolezza innata e senza alzare la voce. Volando da soli, i suoi allievi non dovevano allontanarsi dal cono di planata, e le fantasie esibizionistiche di qualcuno venivano prontamente frenate. Alla fine del corso tutti sapevano certamente fare bene quello che era loro richiesto per l'esame. Ho avuto la fortuna di essere tra questi, e sono convinto di aver acquistato un'impostazione che mi ha accompagnato in tutta la mia lunga attività.

Non so quanti allievi, tra Vicenza e Asiago, Brazzale abbia portato al brevetto. Alla fine della sua attività, ha speso i molti anni nella sua Dueville, mantenendo sempre contatti con i suoi ex-allievi che lo ricordano con affetto, e lo rivedevano con piacere in occasione di qualche festa o ricorrenza...

Smilian Cibic



Domenico Brazzale



PER RICEVERE VOLO A VELA

Il Centro Studi del Volo a Vela Alpino cura la pubblicazione della rivista Volo a Vela. Esistono varie modalità di abbonamento:

con bollettino postale sul CCP N° 16971210, intestato a CSVVA, Aeroporto Calcinate del Pesce - 21100 Varese, indicando sul retro la causale e l'indirizzo per la spedizione;

con bonifico bancario alle coordinate ABI 05048, CAB 50180, CIN S, c/c 589272 intestato a CSVVA, indicando la causale e l'indirizzo per la spedizione (è gradito un cenno di riscontro alla redazione);

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

Le tariffe 2006:

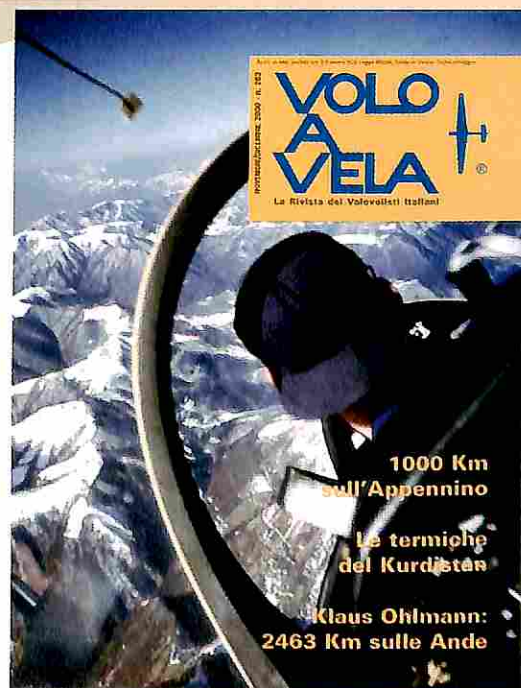
Abbonamento annuale (6 numeri)
Euro 40,00

Abbonamento sostenitore annuale (6 numeri)
Euro 85,00

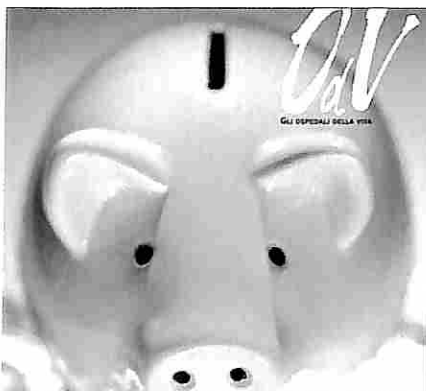
Abbonamento benemerito annuale (6 numeri)
Euro 250,00

Abbonamento dall'estero (sped. internazionale)
Euro 50,00

OFFERTA PROMOZIONALE valida per nuovi abbonati,
Abbonamento annuale (6 numeri)
Euro 25,00



Per informazioni relative all'invio delle copie della rivista (abbonamenti, arretrati, ecc.):
tel/fax 0332-310023
E-mail: csvva@voloavela.it



impronte
"Idee
che lasciano
un segno"



Powered by

Impronte è uno studio grafico che svolge progettazioni e realizzazione di prodotti di comunicazione e di immagini.

- Progettazione editoriale
- Progettazione grafica
- Editoria testi
- Traduzione
- Editoria multimediale
- Impaginazione
- Graphic design
- Realizzazione di siti web
- Stampa e distribuzione
- Progettazione di layout
- Software

About

Il nostro studio grafico è nato nel 1998 e si è evoluto nel tempo, diventando un punto di riferimento per le aziende e i professionisti che ci affidano i loro progetti. La nostra esperienza e la nostra competenza ci permettono di offrire servizi di alta qualità e di rispettare i tempi e i budget stabiliti.

Portfolio

- editoria
- immagine coordinata
- siti web

Studio impronte

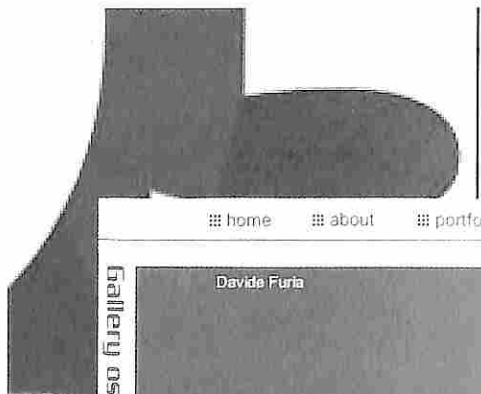
Portfolio

impronte

Contact

Impronte

via Garofalo, 4
20133, Milano
tel. 02.26.68.41.25

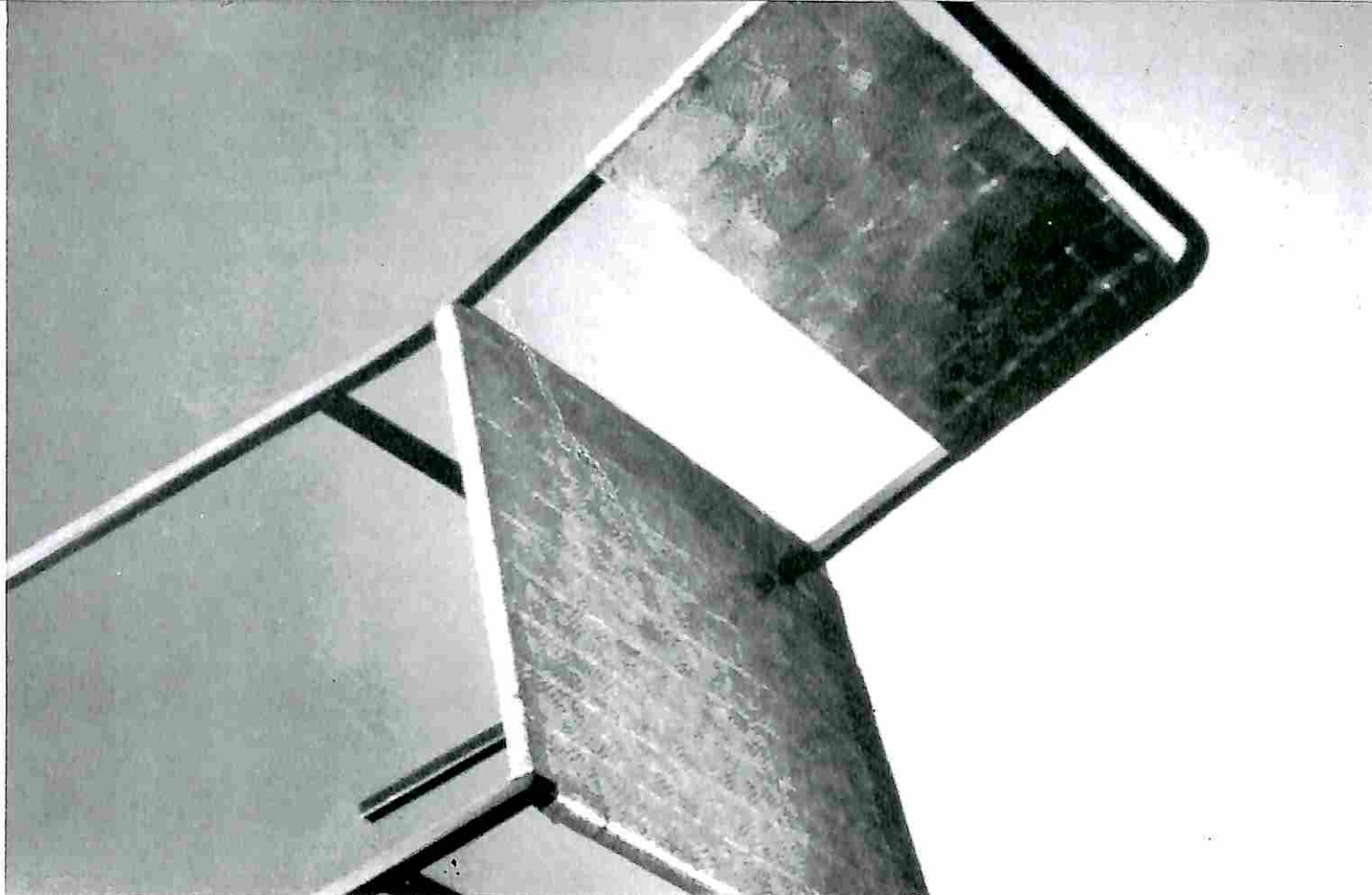


home about portfolio gallery contact

Gallery ospite

Davide Furia





SICOBLOC

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

La cangiante tridimensionalità che si evidenzia nei fogli SICOBLOC è davvero magica! Persino in un foglio dallo spessore di 0,2 millimetri è possibile ammirare l'effetto "profondità" che rende unico SICOBLOC.

SICOBLOC è disponibile in fogli flessibili, rigidi, telati in diversi spessori e in una affascinante gamma di decori, colori ed effetti. SICOBLOC è facilmente lavorabile e trova impiego in moltissimi settori merceologici.

MAZZUCCHELLI 1849 S.p.A.

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



1849 mazzucchelli

Via S. e P. Mazzucchelli, 7 - 21043 Castiglione Olona (Varese) Italy
Tel. (0331) 82.61.11 - Fax (0331)82.62.13 - Telex 330609 SICI



GREAT ITALIAN TASTE.
The eternal style.

DISARONNO ORIGINALE
Since 1525