

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

LUGLIO/AGOSTO 2008 - n° 309

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

**Congresso Nazionale
e Assemblea FIVV**

Due italiani alla Flatland Cup

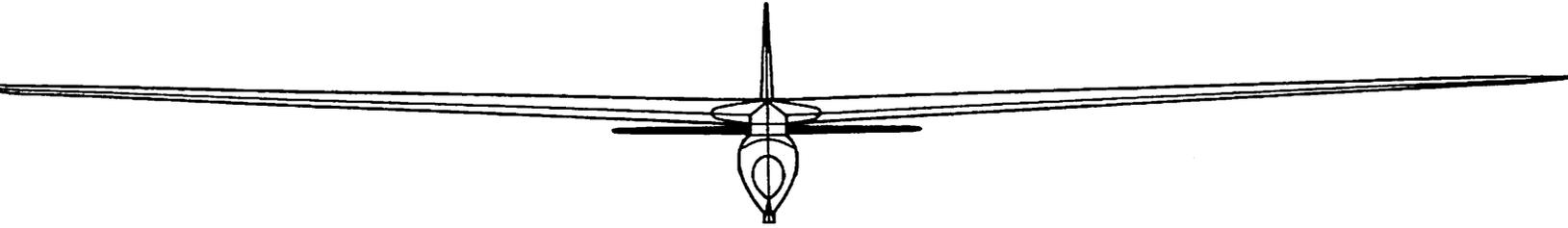
Lunghe planate sull'Appennino

Aero Club Adele Orsi

Varese

An aerial photograph of the Aero Club Adele Orsi in Varese, Italy. The image shows a large green field with a runway and taxiway. In the background, there is a large lake (Lago Maggiore) and a town. The text "Aero Club Adele Orsi" and "Varese" is overlaid on the top of the image.

www.acao.it
e-mail: acao@acao.it
Lungolago di Calcinate n. 45 - 21100 Varese
telefono 0332 310073



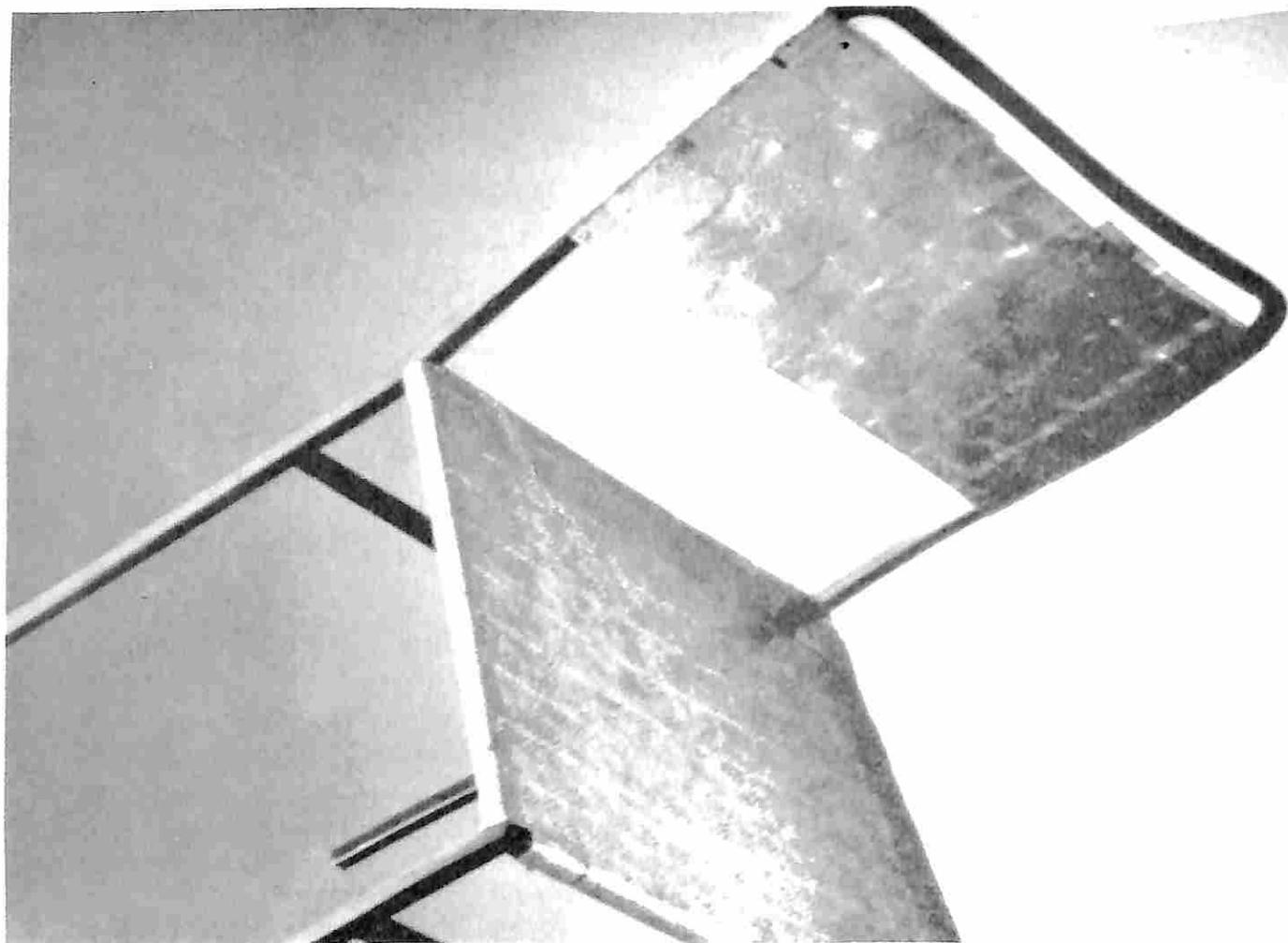
Un omaggio a voi e a Adele Orsi

Il nostro editore, il Centro Studi Volo a Vela Alpino, in questo numero ha preso due iniziative: fare omaggio a tutti i lettori di una copia del nuovo libro dedicato alla memoria di Adele Orsi, e cercare di migliorare la rivista, anche col vostro aiuto attraverso la compilazione di un questionario. Incominciamo da quest'ultimo, sottolineando quanto per noi sia importante sapere da voi cosa vi piace, cosa cambiereste, e cosa manca in Volo a Vela. Certo non potremo accontentare tutti, ma ogni suggerimento sarà prezioso. Al termine della raccolta dei questionari pubblicheremo i risultati, e faremo il possibile per soddisfare qualcuna in più tra le vostre esigenze.

Le risposte non dovrebbero impegnarvi più di un quarto d'ora, e in seguito dovrete solo affrancare la busta allegata ed inviarcela. Ogni risposta ci conforterà dimostrandoci il vostro interesse per il nostro lavoro, qualunque sia il contenuto di ciò che avrete scritto. Vi preghiamo quindi di dedicarci un po' del vostro tempo per aiutarci a migliorare il nostro lavoro per voi, lettori, e per il volo a vela in generale. In particolare, vorremmo risultare utili per tutti i 2.000 volovelisti italiani, e anche per un buon numero di appassionati che ancora devono iniziare l'avventura del volo, o che sono temporaneamente in una pausa. Oggi, invece, raggiungiamo poco più della metà dei piloti.

Ed ora, una piccola introduzione al modesto tributo che il CSVVA, sotto il coordinamento di Margot Acquaderni e con l'appoggio del presidente Umberto Bertoli, ha voluto dedicare a Adele Orsi. Si tratta di un piccolo riconoscimento, se paragonato a tutto ciò che Adele ha dato al volo a vela, sia nel permettere la nascita di un grande club che prospera da quasi sessant'anni con beneficio dei soci e dello sviluppo dello sport aereo in Italia, sia con l'esempio della sua personalità forte, sicura, sobria e modesta. Personalmente mi dispiace di averla potuta conoscere solo per qualche momento, ma ringrazio Margot che ha condotto in porto quest'opera, e il giornalista che ne ha redatto i testi pur volendo rimanere anonimo: senza di loro avrei perso qualcosa di veramente importante.

Aldo Cernezzì



SICOBLOC

SICOBLOC è un semilavorato in PVC o in resina SURLYN, caratterizzato da colori perlacci, 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.

MAZZUCHELLI 1849 S.p.A.

Fondata nel 1849 MAZZUCHELLI 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 MAZZUCHELLI 1849 è in grado di offrire semilavorati dai colori, decori ed effetti inimitabili.

SICOBLOC

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

**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 Cernezzì

Segreteria

Bruno Biasci

Archivio storico

Umberto Bertoli, Lino Del Pio,

Nino Castelnuovo

Prevenzione e sicurezza:

Marco Nicolini

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

Aldo Cernezzì

Vintage Club:

Vincenzo Pedrielli

Corrispondenti:

Celestino Girardi

Paolo Miticocchio

Aimar Mattanò

Sergio Colacevich

Giancarlo Bresciani

In copertina:

Decorazioni anticollisione
su un DG-600

(foto di Aldo Cernezzì)

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 0332/310023

POSTA ELETTRONICA

csvva@voloavela.it

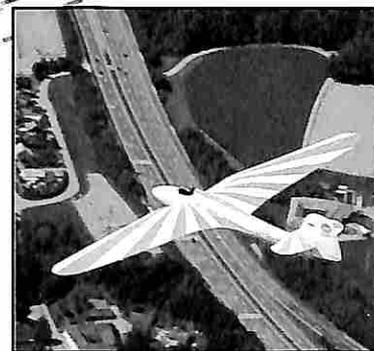
Autorizzazione del Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 di Registro. Spedizione in abbonamento postale art. 2 Comma 20/B Legge 662/96, Filiale di Varese. Pubblicità inferiore al 45%. Le opinioni espresse nei testi impegnano unicamente la responsabilità dei rispettivi autori, e non sono necessariamente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

issn-0393-1242

In questo numero:

n. 309 luglio/agosto 2008

Editoriale	1
Lettere	4
Volare, e far volare	
Dimissioni del Presidente FIVV	
Le vicende dell'Aero Club Centrale	
Il Congresso annuale 2008	11
Flatland Cup in Ungheria	17
Da Isernia a Firenze	24
Dai Club	30
Congresso OSTIV	32
Raduno d'epoca in Austria	38
La storia dello Spyr-5	49
L'Assemblea della Federazione	51
In breve	58
Piccoli annunci	62



Controlla sull'etichetta
LA SCADENZA
del tuo abbonamento

LE TARIFFE PER IL 2008

DALL'ITALIA

• Abbonamento annuale, 6 numeri della rivista	Euro 40,00
• Abbonamento annuale promozionale "prima volta" 6 numeri della rivista	Euro 25,00
• Abbonamento annuale "sostenitore", 6 numeri della rivista	Euro 85,00
• Numeri arretrati	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 IBAN: IT66S0504850180000000589272 (dall'estero BIC: POCITM1219) 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

Volare, e far volare

Iniziativa per ipovedenti

Volare è passione, amore, sentire il sangue nelle vene bruciare, volare è tutto, è come entrare in simbiosi con l'infinito, essere un tutt'uno uomo-macchina. Volare vuol dire portare i propri sensi al massimo, essere in una situazione di libertà assoluta, fuori dal quotidiano, volare è assaporare la vita in una dimensione speciale, volare è come sentire un'opera ma essere dentro l'essenza della musica, volare è come essere in quadro, con la sola differenza che il soggetto sei tu, pilota. Volare è come sorvegliare con calma un nobile vino, volare è come amare con passione la propria donna, volare è sentire, vedere, toccare, assaggiare il cielo, volare è incontrarsi con Dio, volare è ritrovare se stessi, volare è far la pace con il mondo, volare è... questo e ancora di più.

Dopo questa piccola introduzione su cosa vuol dire personalmente volare, con questa lettera aperta voglio ringraziare in modo particolare l'Aeroclub Adele Orsi, il Presidente Giorgio Nidoli, il Direttore dell'Aeroporto Alberto Albertazzi, il Vice presidente Luigi Altieri, tutti i componenti del Consiglio Direttivo, tutti gli istruttori, di Teoria e Pratica, che con la loro santa pazienza hanno reso possibile al sottoscritto di imparare semplicemente a volare.

Ma, soprattutto, volevo sentitamente ringraziare tutti coloro che il 20 giugno 2008 hanno reso possibile la realizzazione del mio sogno, ossia far volare i ciechi e ipovedenti di Varese.

Sì, con questa possibilità noi abbiamo potuto contribuire a realizzare un sogno e a far divertire questi ragazzi, facendo loro sentire le magiche sensazioni che il volo può dare.

La sensazione più forte che questi ragazzi, tut-

ti concordi, hanno provato, è che librarsi nell'aria è straordinario.

Nonostante la mancanza della vista, i sentimenti, le impressioni del loro primo volo erano di esaltazione, stupore. Impressioni vivaci che coglievano l'attimo che fuggiva all'istante: non sembravano uomini che non vedevano, ma al contrario la mia personale sensazione era che con il loro comportamento, forse particolarmente sensibile, avessero colto alla perfezione il mistero del volo e le sue componenti, perfino tecniche.

Insomma, una giornata indimenticabile per loro, per me e anche per le persone che mi sono state vicino in quei momenti, come il Comandante Lino Del Pio, Partemio Pazzi, Francesco Campironi, l'inossidabile Pilota Marinaio Poeta Napoletano Antonino Pollio, il Segretario Sempre Presente Massimo Zottola.

Voglio congedarmi, con alcuni versi del sommo Vate Gabriele D'Annunzio: "Finora non avevo ancora veramente vissuto!.. È nell'aria che si sente la gloria di essere uomo e di conquistare gli elementi. C'è una squisita fluidità dei movimenti e la gioia di planare nello spazio."

Con questo ultimo pensiero, spero di interpretare il sentimento dei 250 e più soci che formano il Club Volovelistico migliore del mondo ("con licenza", come dice il nostro Presidente Giorgio Nidoli).

Grazie ancora di cuore a tutti coloro che hanno collaborato, sperando nell'anno che verrà di riorganizzare un nuovo incontro con gli amici ciechi e ipovedenti di Varese.

Massimiliano Filpa

Dimissioni del Presidente FIVV

La lettera di dimissioni



Cari amici, è tempo di cambiare, passare la mano. I giovani stanno premendo, vogliono dare un maggiore impulso alla Federazione, chiedono spazio con una legittima richiesta di visibilità. Era tempo che mi chiedeva: perché non metterli alla prova e verificare le loro capacità. Un timore ce l'ho, la Federazione oggi ha raggiunto dei riconoscimenti e una visibilità mai avuta e se mal gestita mi dispiacerebbe vederla retrocedere. E il rischio c'è perché, a livello epidermico, mi sembra di vedere tra loro qualcuno mosso solo da voglia di protagonismo: ma poi... forse mi sbaglio e allora perché non provare?

Per questo ho deciso di dimettermi, lasciando l'incarico con qualche mese d'anticipo sulla scadenza naturale che sarebbe a maggio del prossimo anno, forse per stanchezza dopo nove anni, ma anche perché voglio bene al Volo a Vela e se realmente c'è un gruppo capace di dare un maggiore impulso, mi sembra sciocco aspettare. Mi sono dimesso, ma con una speranza: che il prossimo direttivo sappia amplificare ulteriormente quel trend di crescita e credibilità che la nostra Federazione ha saputo raggiungere e che è ben consolidato. Eh sì, perché se penso a quello che è stato fatto, a cosa c'era quando siamo partiti nove anni fa, beh, permettemi di sentirmi fieramente orgoglioso.

Quando presi la Presidenza, la Federazione quasi non esisteva, non aveva nessun potere, nessuna visibilità, era un "leggiadro fantasma" che si muoveva tra i Club con un modestissimo numero di soci. Erano anni non felici per il nostro sport, l'onda lunga del successo del Campionato del Mondo del 1985 era finita già

da un pezzo. Alla presidenza dell'AeCI c'era un avvocato che non dava molto spazio alla nostra specialità, e il nostro gioiello di famiglia, l'Aero Club Centrale di Rieti, rischiava di affogare nei debiti.

Erano gli anni in cui noi volovelisti non avevamo nessuna visibilità e rappresentatività in ambito Enac, Enav e Agenzia Nazionale Sicurezza Volo. Poi siamo partiti, abbiamo rifatto lo statuto e rinnovati gli organi. Ricordo ancora quando abbiamo fatto le prime assemblee per costruire uno staff di tutto rispetto e nel nostro Consiglio c'erano i migliori. Ma vi rendete conto, avevo come collaboratori Bob Monti, Alberto Bianchetti, Giorgio Marchisio, Walter Vergani, Diego Volpi, Andrea Ferrero, Aldo Cernezzì, Angelo Moriondo, Leonardo Brigladori e poi gli altri Tonino D'Angeli, Mario Girardi, Claudio Testa, Lorenzo Monti, Francesca Resi. Con questi magnifici Consiglieri ne abbiamo fatta di strada.

Abbiamo combattuto contro la gestione dell'AeCI e abbiamo vinto, dando impulso alla riforma dell'Ente con una battaglia passata anche attraverso la FAI e con l'appoggio di tutte le specialità aeronautiche. Sono orgoglioso di aver lavorato con questi compagni d'avventura che, più che colleghi Consiglieri, si sono dimostrati soprattutto dei veri amici. Oggi la Federazione ha una buona struttura, potere sportivo e visibilità e... accidenti stanno bussando alla porta. Devo andare. Sono i giovani; beh, facciamoli entrare.

Arrivederci a tutti.

Andrea Tomasi
Ex Presidente FIVV

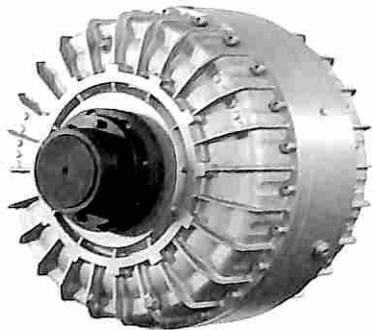
GIUNTI IDRODINAMICI K - TRANSFLUID

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



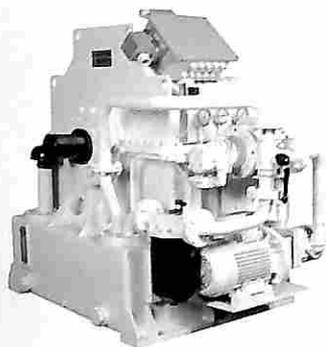
GIUNTI IDRODINAMICI SKF - TRANSFLUID

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



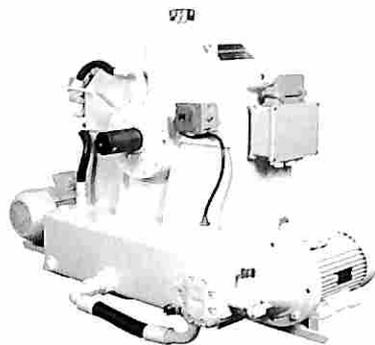
GIUNTI IDRODINAMICI KSL - TRANSFLUID

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



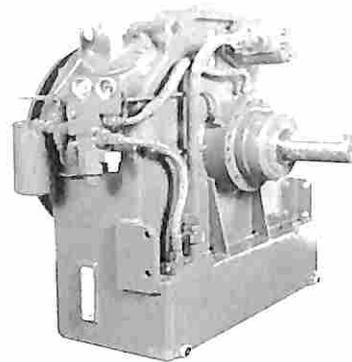
GIUNTI IDRODINAMICI KPTB - TRANSFLUID (per motori elettrici)

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



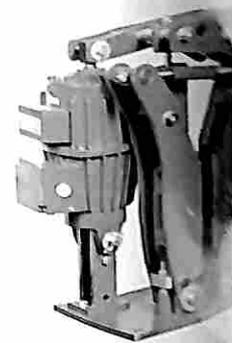
GIUNTI IDRODINAMICI KPTO - TRANSFLUID (per motori endotermici)

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



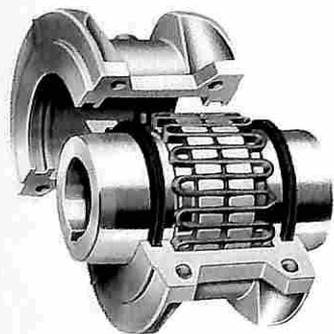
FRENI A DISCO E A CEPPI TRANSFLUID

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.



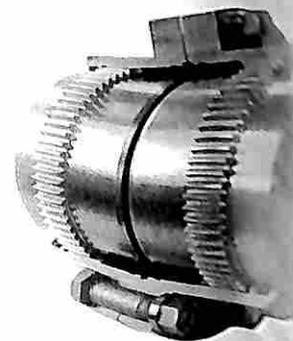
GIUNTI ELASTICI RILLO - REICH

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



GIUNTI OSCILLANTI A DENTI TRANSFLUID

Per coppie fino a 500000 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.



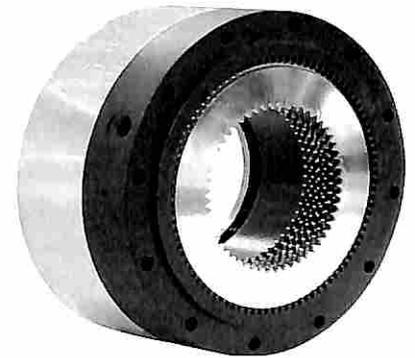
FRIZIONI A COMANDO IDRAULICO SH/SHC - TRANSFLUID

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



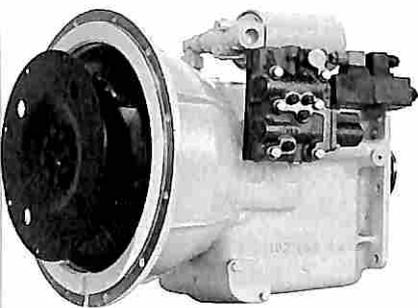
FRENI DI SICUREZZA AD APERTURA IDRAULICA SL - TRANSFLUID

Per coppie fino a 9000 Nm.



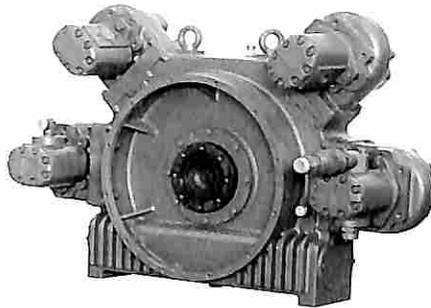
TRASMISSIONI IDRODINAMICHE TRANSFLUID

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.



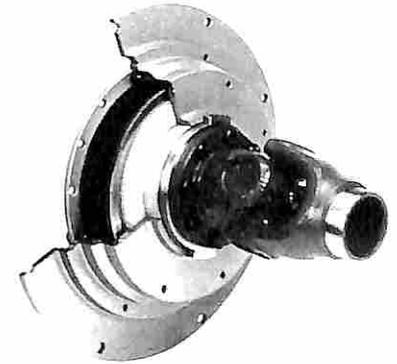
ACCOPIATORI ELASTICI RBD - TRANSFLUID

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.



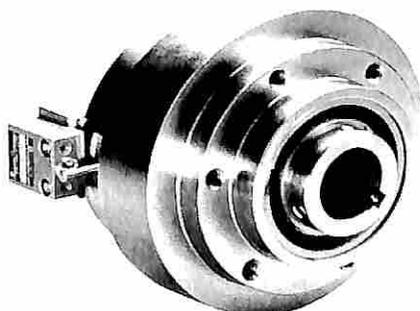
GIUNTI ELASTICI AC-REICH

Per abbattimento vibrazioni torsionali
Per coppie fino a 40000 Nm.



LIMITATORI DI COPPIA A COMANDO PNEUMATICO NEXEN

Per coppie fino a 3600 Nm.



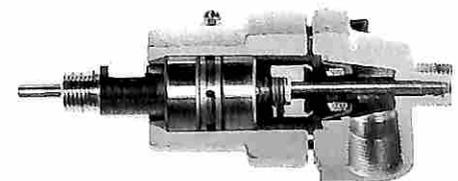
FRIZIONI E FRENI A COMANDO PNEUMATICO NEXEN

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.



Le vicende dell'Aero Club Centrale

Cari amici, sabato scorso a Voghera l'amico Sen. Leoni, Presidente dell'AeCI lamentò, durante l'assemblea della FIVV, che all'Aero Club Centrale di Volo a Vela (AeCCVV) di Rieti alcuni volano gratis, e che quell'ente ancora non ha pagato, se ricordo bene, 118.000 Euro dovuti all'AeCI.

Mi è dispiaciuto moltissimo sentire parole così poco informate! Inoltre, avendo sentito le buone intenzioni di persone più che capaci che intendono realizzare un nuovo Centro Tecnico Federale a Rieti, credo utile ricordare brevemente la storia del CNVV (Centro Nazionale Volo a Vela), poi diventato AeCCVV, per tentare di capire perché a quell'ente, che appartiene a tutto il volo a vela italiano, in oltre trent'anni non è mai stato consentito di sviluppare tutto il suo potenziale. Spero che i miei ricordi e le mie conclusioni vengano, in questa stessa sede, opportunamente integrate e corrette da chiunque possa aiutare a ricordare meglio una storia così frustrante, scusandomi per gli eventuali errori. Mi auguro infine che queste riflessioni servano soprattutto per non far arenare di nuovo l'entusiasmo e il futuro lavoro di persone di buona volontà, ricordando che "chi non conosce la storia finirà per ripercorrerla".

Per chi non avesse tempo o interesse a leggere il lungo seguito, anticipo subito alcune conclusioni di questo scritto:

- nessuno, ad eccezione delle promozioni del volo formalmente organizzate con il concorso dell'AeCI, ha, per quanto di conoscenza dell'attuale consiglio direttivo, mai volato gratis con i mezzi dell'AeCCVV – non so chi abbia mai informato l'amico Leoni, ma le cose stanno così, ed essere accusati del contrario è, lo debbo dire, assai offensivo nei confronti dei collaboratori dell'AeCCVV che molto hanno fatto per non far morire l'ente e mantenere un'indispensabile presenza del volo a vela italiano sull'aeroporto di Rieti;
- il consiglio direttivo dell'AeCCVV sarebbe più che

contento di veder fiorire un Centro Federale a Rieti – sperando che non ripeta gli errori del passato e tra questi soprattutto quello di dipendere troppo da enti pubblici per far volare i volovelisti;

- pensiamo che l'AeCCVV avrebbe molto da contribuire mettendo a disposizione quanto resta del, a suo tempo, glorioso CNVV per far partire più in fretta il nuovo progetto federale;
- concordo pienamente con il nostro presidente Mario Girardi, quando afferma che è pronto a rassegnare le dimissioni per favorire piani migliori, quando questi piani saranno dettagliati, finanziati e pertanto attuabili, anche se duole aver letto altrove che nei programmi presentati a Voghera si prevedeva "di chiudere l'AeCCVV e di trasferire al nuovo Centro Federale la flotta dell'AeCI" senza aver nemmeno mai rivolto una parola al riguardo alle persone dell'AeCCVV, quasi fossero dei malfattori da condannare e punire senza nemmeno ascoltarli;
- negli ultimi anni, purtroppo, il peggior nemico dell'AeCCVV è stato l'AeCI, che, con un suo ingiustificato commissariamento voluto dal suo anteriore Presidente, ha causato praticamente la distruzione patrimoniale e operativa dell'AeCCVV e, per la inadeguata competenza del commissario scelto dall'AeCI, la cancellazione del Campionato Mondiale di Volo a Vela del 2003 dopo una apposita visita a Rieti del Presidente della IGC, con grave danno all'immagine mondiale del volo a vela italiano, solo riscattata dai Mondiali di questi due ultimi anni.

Per capire quanto sopra, torniamo alla storia dell'ente. Parto dal 1971, anche se la storia del volo a vela a Rieti inizia molti anni prima. A quel tempo esisteva il Centro Nazionale di Volo a Vela (C.N.V.V.) che amministrativamente, se ricordo bene, funzionava come una sezione distaccata dell'AeCI, ed era governata dall'indimenticabile Plinio Rovesti, a quel tempo Maggiore dell'Aeronautica Militare, con Ettore Muzi come istrut-

lore. Questa struttura prosperò per molti anni, fino allo straordinario traguardo dei Campionati Mondiali del 1985, probabilmente uno dei tre migliori mai organizzati in tutta la storia del volo a vela mondiale, sotto la guida del Prof. Piero Morelli e del Prof. Mario Girardi.

Dopo, non essendo io più residente in Italia, persi il contatto diretto con il CNV. In un anno che non ricordo il CNV fu, per esigenze dell'AeCI, trasformato in aero club locale, l'attuale AeCCVV, e fu governato da vari consigli di amministrazione eletti dai volovelisti (ai Briefing di Bologna?) fino a giungere, anni dopo, alla gestione dell'ing. Piero Pugnetti, un volovelista del nord Italia.

Piero era una persona positiva e molto creativa, sia nella soluzione dei problemi con la pubblica amministrazione, che nel gestire la contabilità dell'ente. Sotto la sua guida direi che l'AeCCVV riuscì sempre a sopravvivere alla costante riduzione delle risorse pubbliche trasmesse dall'AeCI. Erano anche gli anni del Piano Rinnovo Flotta ottenuto dal presidente dell'AeCI Raffaello Teti, che portò al nostro volo a vela molti fra alianti e traini. Purtroppo Piero, "usando" l'AeCCVV, iniziò anche degli "affari" con l'AeCI. Non ricordo bene i dettagli, ma essenzialmente si trattava dell'acquisizione e vendita di un grande stock di materiale aeronautico militare, incluso alcuni traini L-19 smontati; gran parte del materiale militare risultò non facilmente ri-certificabile per uso civile in Italia e fu, credo, finalmente venduto negli Stati Uniti. Fu usata una società apposita già esistente (la SNA Scuola Nazionale Aeronautica S.r.l.) e, per quanto abbia potuto capire, quando c'era qualche affare, in genere la SNA guadagnava e l'AeCCVV perdeva.

Nel frattempo l'AeCCVV deperiva economicamente, ma riuscì a organizzare con successo molte gare internazionali, tra le quali dei campionati europei e la CIM, una tradizione che perdura ancora oggi. Poi Piero purtroppo ci lasciò, e in sua assenza fu trovata una voragine nei conti dell'AeCCVV.

Adesso inizia la parte più importante di questa storia. Per tentare di risanare la situazione finanziaria dell'AeCCVV, alla fine fu eletto un consiglio direttivo con Giorgio Orsi presidente, e molti "big" del volo a vela italiano nel Consiglio Direttivo; Giorgio mi chiese di partecipare per le mie connessioni con la FAI. Giorgio fece fare subito una revisione professionale dei conti dell'AeCCVV, che mostrò l'ampiezza insospettata del "buco" finanziario. Per tamponare le falle più gravi e continuare l'attività, Giorgio, credo ricordare, prestò

subito personalmente, tramite fidejussioni, circa 200.000 Euro, di cui 100.000 restano ancora oggi come debito dell'AeCCVV nei suoi confronti. Fu imposta una politica imprenditoriale volta a risanare l'AeCCVV, ma anche a prepararlo per un rilancio a livello mondiale - c'è un documento che traccia la "visione" dell'AeCCVV approvata in una delle sue prime riunioni di consiglio.

Fu chiesto ed ottenuto, in una rocambolesca seduta della IGC a Seattle, un Campionato Mondiale a Rieti per il 2003, anche come occasione di marketing internazionale per il cielo di Rieti, e fu "inventato" un Parco dell'Aria protetto dall'Unesco come base giuridica da perseguire per evitare l'occupazione dello spazio aereo, come poi, purtroppo, è avvenuto con il CTR di Perugia. Poi, di colpo, il disastro.

C'era stata una avvisaglia: nel 2001 il presidente dell'AeCI, avv. Mario Testa, mi fece sapere che la mia presenza nel consiglio dell'AeCCVV violava lo Statuto dell'AeCI, essendo io spagnolo, e "forzò" le mie dimissioni informando che, per "difetti nel Consiglio" avrebbe ritirato la flotta dell'AeCI data in convenzione d'uso all'AeCCVV se il problema non fosse stato sanato al più presto.

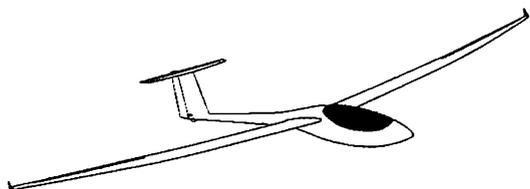
Ecco quindi la "bomba": senza preavviso alcuno, l'AeCI informa che l'AeCCVV è stato commissariato, per, cito a memoria, "inadempienze nella esibizione dei libri contabili". Questi libri furono richiesti, credo senza alcuna personale malizia, da un ispettore dell'AeCI che si presentò a Rieti tra Natale e Capodanno, e riferì che in quella data non aveva trovato una persona "responsabile" che potesse esibirgli i libri contabili. Per l'AeCCVV il commissariamento fu devastante: nottetempo sparì l'intera officina compreso un valore importante di pezzi di ricambio, il Mondiale 2003 dopo una ispezione a Rieti da parte del Presidente della IGC fu cancellato per inadeguata capacità organizzativa del commissario, fu svenduto un buon aliante biposto dell'AeCCVV per un valore più che modesto, e in generale il patrimonio e la reputazione dell'AeCCVV furono progressivamente falciati.

Chiaramente, l'AeCI aveva deciso la morte per asfissia dell'AeCCVV. Però, nel frattempo alcuni stavano osservando con grande timore il progetto, molto avanzato, di modifica dello Statuto dell'AeCI, che, tramite nuove procedure elettorali, avrebbe essenzialmente garantito una designazione permanente dell'Avv. Testa come presidente dell'ente. Presumo, ma è solo una mia ipotesi, che il commissariamento fu anche dovuto alla prevedibile opposizione di Giorgio Orsi, che, buon

conoscitore di statuti, avrebbe votato contro quel progetto al Consiglio Federale. Fu in quel momento che Leonardo Briigliadori, unico in Italia (lo riferisco come testimone privilegiato di quei fatti), capì il pericolo di quella bozza di statuto per tutto lo sport aereo italiano e, prendendo di petto la situazione, attaccò frontalmente l'AeCI fondando la Confederazione degli Sport dell'Aria (C.S.A.), raccogliendo in seno alla medesima una robusta rappresentanza di tutte le altre discipline aeronautiche, per poi presentare alla FAI una dirompente richiesta di sostituzione dell'AeCI con la CSA come membro della FAI per l'Italia.

LA FAI, che, quasi unica tra le federazioni sportive internazionali, ha sempre gelosamente conservato la facoltà, da parte della sua assemblea, di designare i membri FAI di ogni paese in base alla loro reale rappresentatività, formò una commissione per esaminare la situazione e giunse alla conclusione che la richiesta era fondata, e che sarebbe stata esaminata alla prossima assemblea, scrivendo al CONI e ad altri enti pubblici italiani per chiedere maggiori informazioni sulla reale rappresentatività dell'AeCI. Il contrasto era forte, perché l'AeCI era storicamente presente nella FAI come uno dei 7 membri fondatori nel lontano 1905, e in Italia la sua rappresentanza internazionale è sancita da una legge dello Stato – anche se tale legge non era vincolante per l'assemblea della FAI, associazione di diritto svizzero.

Allo stesso tempo altre "inquietudini" iniziarono a gravare sul mondo politico in qualche modo connesso all'AeCI, non ultime le rimostranze dei politici regionali e locali che avevano fatto assegnare 2 miliardi di lire al campionato mondiale del 2003 e, con i soldi già parzialmente spesi, si trovarono di fronte ad una imbarazzante cancellazione dell'evento. Non conosco i dettagli, ma il potere politico alla fine decise di commissariare l'AeCI designando l'on. Leoni come commissario e di cambiare gli statuti dell'AeCI. La ten-



sione attorno a questa situazione era così elevata che lo stesso Leoni trovò tracce di sabotaggio sul suo motoalante. Andò avanti diritto, revocando subito il commissariamento dell'AeCCVV, e restaurando il precedente consiglio direttivo; anche per questo atto, il volo a vela italiano deve essergli specialmente grato. L'AeCCVV, alle successive elezioni, fu penosamente "riavviato" dal Presidente Prof. Mario Girardi, che trovò terra bruciata, con un personale demoralizzato, pochissimi "clienti" e dei debiti paurosi e in parte addirittura sconosciuti. Rimboccate le maniche, fu avviato un periodo di durissimo risanamento, risparmiando al centesimo, con molto lavoro e poche soddisfazioni. Emersero ulteriori debiti verso l'erario, verso il demanio e vari fornitori. Insomma, una desolazione. Non potrò mai descrivere adeguatamente l'esperienza di quei giorni, ma ricordo la rabbia per lo scempio inutile di risorse, per il tempo perso, per la stupidità priva di senso di un danno così grande che, con un commissariamento frivolo, era stato causato al volo a vela italiano in uno dei suoi "luoghi più sacri".

Ricordo, ad esempio, la determinazione di Alessandro Bruttini, che decise che la sfida sarebbe stata vinta offrendo ai frequentatori il meglio del poco che avevamo: scrisse con tenacia lezioni e presentazioni PowerPoint, accompagnò in volo e a cena centinaia di volovelisti, e lentamente si sparse la voce che l'AeCCVV era povero, ma offriva istruzione ed esperienze volovelistiche più che valide. La "clientela", silenziosamente, tornò alla grande. In tutto questo l'AeCCVV forse non ha "suonato abbastanza la sua tromba" sulla sua quasi miracolosa rinascita – troppo chiuso in se stesso, teso a rinegoziare e pagare debiti e a sopravvivere.

Chiudo questa nota con una riflessione finale. Rieti è troppo unico e bello, e i volovelisti sono troppo pochi per potersi permettere lotte intestine senza senso. È fondamentale e urgente ricucire dei rapporti franchi ed efficaci con i politici regionali e locali, che hanno visto con incomprensione e diffidenza tutte queste passate vicissitudini del volo a vela italiano a Rieti. Spero solo che queste righe aiutino a non ripetere, ancora una volta, gli errori del passato. I volovelisti italiani si meritano di poter godere finalmente in pace il loro meraviglioso cielo reatino.

Con amicizia,

Alvaro de Orleans-Borbon

Il Congresso Annuale 2008

*Ritrovarsi a fine stagione tra amici, nuovi alianti,
conferenze e discussioni*

Aldo Cernezzì

Immagini e link interessanti su
<http://meetingvoloaavela08.blogspot.com/>

Trovano tutte il proprio piccolo spazio nella scaletta degli eventi legati al Congresso Nazionale, le mille sfaccettature del volo a vela. Sono tanto numerose che è quasi impossibile seguirle tutte. Giunto alla settima edizione, il Congresso è ormai un appuntamento maturo, che ha guadagnato spessore moltiplicando l'interesse dei volovelisti, da quando si tiene in contemporanea col Meeting organizzato da Di Bartolomeo e Marchesini. In pratica, alle riunioni delle Commissioni specialistiche, alle conferenze, presentazioni, premiazioni e seminari, si aggiungono l'esposizione di accessori e alianti, e la possibilità di esporre alianti e materiali usati che i privati desiderano vendere.

Il Meeting e il Congresso sono quindi la fusione dei due concetti originatori: il glorioso, e talvolta un po' noioso, Briefing Due Torri, e la tradizionale fiera di Valbrembo che ha dovuto soccombere alle difficoltà organizzative.

Tanti sono stati i punti d'interesse dell'edizione 2008 svoltasi per la seconda volta consecutiva a Voghera-Rivanazzano, e purtroppo mancandoci l'ubiquità ognuno si è perso qualcosa.

L'assemblea della FIVV, con all'ordine del giorno il rinnovo completo delle cariche sociali, ha visto

una numerosa, e soprattutto vivace, partecipazione. Più avanti ne riportiamo un esteso resoconto.

SEMINARI E CONFERENZE

Lucas Marchesini e Andrea Bonaiti, con Giuliano Golfieri, hanno presentato potenzialità e sviluppi della simulazione per scopi didattici, di studio di fenomeni particolari, di propaganda e di intrattenimento.

In una sala attigua, il simulatore statico realizzato da Andrea Bonaiti ha attratto decine, centinaia di piloti che hanno voluto provarlo. Dai volovelisti più esperti, ai familiari e i bambini, tutti si sono seduti nell'abitacolo e hanno assaporato il volo virtuale, cogliendone le molte ottime qualità. L'investimento per realizzare questo simulatore non è ingente, e le possibilità che si aprono sono enormi. Il dubbio che ci rimane, personalmente,



*Tanti piloti
hanno
dimostrato
partecipazione
per i temi
oggetto
del Congresso*



Angelo Montalti
ha fatto il punto
su ENAC,
Istruttori,
Motoalianti
e traini ULM

Nicola Fergnani
ha raccontato
la positiva
esperienza, pur
tra difficoltà e
con pochissime
risorse,
del Progetto
Giovani

Giorgio Galetto
ha guidato
la Commissione
Istruttori



è a quale categoria di acquirenti possa davvero interessare. I club, con il timore forse immotivato di veder calare le ore volate nella realtà? Le scuole di volo quale ausilio alla didattica, col rischio di aumentare il carico di lavoro sugli istruttori senza un ritorno economico immediato? Forse, a nostro parere, soprattutto a un ente nazionale che si impegni a farne uso di promozione itinerante, e anche a nuovi sodalizi, soprattutto in zone dove il volo reale non sia comodamente praticabile: pensiamo a piccoli club nel Sud, la cui attività potrebbe iniziare con questo simulatore, e con periodiche trasferte di gruppo presso aeroporti ospitali.

A seguire, Luca Sartori ha potuto effettuare un forte collegamento



tra la simulazione e lo studio della vite, alla quale sta dedicandosi con impegno e rigore tecnico-scientifico. Ha riferito che i risultati emersi dall'assaggio dei tre esemplari di ASK-21 dotati delle zavorre in coda opzionali non sono stati incoraggianti: la manovra di uscita non dimostra una sufficiente omogeneità nelle varie ripetizioni, tale da poter dichiarare senza ombra di dubbio che la pratica della vite su questo aliante con le zavorre apposite sia completamente priva di rischi. Il programma di istruzione itinerante alla vite è pertanto sospeso; si attende l'occasione di poter provare altri modelli quali il DG-500 e il DG-1000. Anche la mailing list Volo a Vela del CSVVA ha visto in seguito numerosi interventi che riguardavano l'argomento delle vite, a dimostrazione dell'interesse generale. Un fatto emerge con chiarezza: Luca Sartori ha delineato gli scenari di volo che portano all'incidente legato alla vite, e questi sono molto diversi dalla classica sequenza didattica che vuole prima l'assetto fortemente cabrato, poi lo stallo, e quindi la vite. Questa situazione "classica" è invece tutt'altro che realistica, ed questa constatazione che porta molti a ritenere inutile l'addestramento all'uscita dalla vite, pensando sia preferibile concentrarsi sulla prevenzione e correzione dello stallo. Nella pratica invece, la vite incorre direttamente da situazioni di volo apparentemente normali come

una virata a bassa velocità, quando intervengano fattori turbativi quali una turbolenza, una corrente ascensionale asimmetrica, l'applicazione di un eccesso di barra con escursione degli alettoni, ecc.

Il sottoscritto ha presentato il lavoro svolto dall'EGU nell'ambito delle normative EASA presenti e future. EASA è un nome che incute terrore... e in effetti ha emanato imposizioni e divieti che hanno reso più complicata la gestione, per esempio, delle manutenzioni. È inoltre parzialmente responsabile dell'abolizione delle abilitazioni al TMG (i motoalianti con motore fisso), che oggi non possono più venire rilasciate ai possessori della licenza d'aliante.

Eppure, l'EASA è un ente gestito con procedure formali codificate e democratiche che permette alle parti coinvolte di cooperare all'elaborazione dei regolamenti, prima che vengano emanati. L'EGU risponde a questa esigenza grazie a un magnifico gruppo di consulenti volontari, e tiene sotto controllo l'operato di EASA provvedendo a fornire alternative valide e razionali.

Inoltre, dall'EASA ci vengono grandi speranze legate alle nuove categorie dedicate all'aviazione leggera, che potrebbero dare un incredibile impulso al rilancio dello sport e del turismo aeronautico. Sono in fase avanzata di redazione le norme sulle Licenze di Pilotaggio LAPL per aviazione leggera, la quale nel caso dell'aliante si chiamerà LAPL-S (Light Aircraft Pilot's License - Sailplanes, salvo modifiche del nome ancora non definitivo); tra gli obiettivi dell'EGU in accordo con Europe Air Sports, c'è quello di impedire l'entrata del termine "ricreativo" (Leisure, in inglese) all'interno della definizione delle licenze, proprio al fine di combattere una eventuale tendenza a sminuirne l'importanza che potrebbe essere strumentalizzata cercando una segregazione).

La Licenza LAPL verrà rilasciata direttamente da EASA, senza la mediazione dei ministeri nazionali, a seguito della creazione di



scuole e istruttori riconosciuti direttamente da EASA. Si apre quindi la via a grandi semplificazioni procedurali, e anche l'ormai famigerato TMG, che abbiamo dato per perduto, rientra tra le competenze di una scuola dedicata alle LAPL-S.

Il vero pericolo per il futuro del nostro sport, viene a mio parere dagli scenari futuri dello Spazio Aereo. Se gli spazi a cui avere accesso libero si ridurranno drasticamente, non saranno le nuove licenze a dare respiro all'aviazione leggera. E con le proiezioni economiche totalmente concordi sull'inarrestabile incremento del traffico commerciale, non è lontano il momento in cui potremmo doverci dotare tutti di transponder, e soprattutto temo la riduzione del-

lo sport aereo a livello di nicchia in "riserve" di estensione limitata.

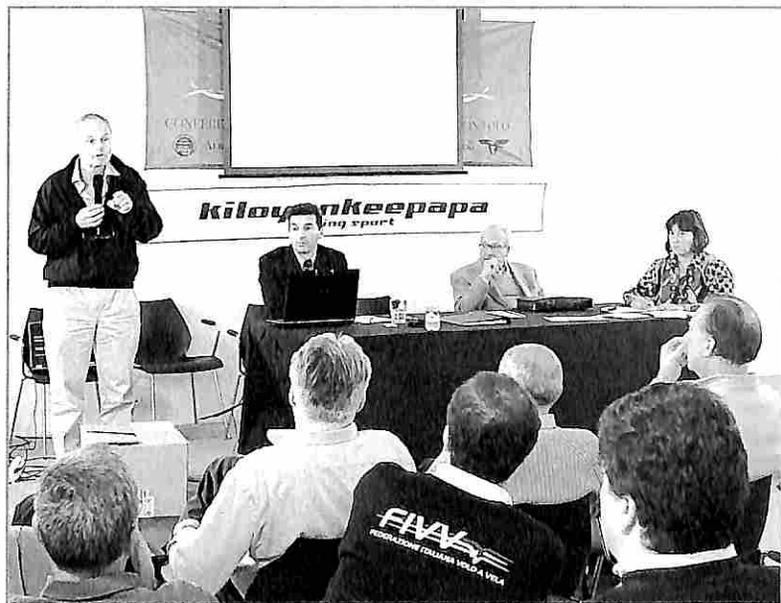
Angelo Montalti ha in seguito descritto dettagli approfonditi dello stato attuale delle normative ENAC italiane. Ha risposto a un fuoco di fila di domande pratiche, incentrate soprattutto sulla possibilità di trainare aliante con velivoli ULM, e di aggirare difficoltà per scadenze, istruttori e abilitazioni al TMG. Su quest'ultimo aspetto, assume importanza la linea guida comunicata dalla FIVV per il prossimo, probabile, auspicabile Piano Rinnovo Flotta dell'AeCI: almeno un biposto scuola dotato di motore per il decollo autonomo dovrà farne parte, e verrà assegnato a un club che si impegni a renderlo disponibile con pari trattamento a tut-

ti i piloti di altri club italiani che desiderino conseguire la tradizionale "abilitazione al motoalante" (che è tuttora prevista dalla normativa in vigore, ma che non è più possibile conseguire su aliante a motore fisso TMG).

Per il traino con ULM, invece, la norma in vigore semplicemente non lo prevede, e quindi non è proibito, ma si aprono incertezze legate all'assicurabilità di questa pratica. È in avanzata gestazione invece la revisione del decreto 404, che creerà tra l'altro la categoria degli "ULM avanzati" che avranno maggiore libertà di movimento per quote e su aeroporti, al prezzo di alcune abilitazioni di navigazione di una dotazione più ricca (radio, transponder). Purtroppo, la bozza attualmente in ENAC prevede l'esplicitazione che un ULM può trainare un aliante ULM, e questo implicitamente taglia fuori gli alianti non-ULM. La prima nota sull'agenda del rapporto tra FIVV ed ENAC è quindi l'eliminazione di tale nota, al fine di mantenere quanto meno lo stato attuale, preso atto che l'ente si è dichiarato contrario a concedere il traino misto in forma esplicita.

Angelo Moriondo, presidente dell'AeC Torino, ha presentato con Andrea Ferrero lo stato di avanzamento dei World Air Games. Un'impresa organizzativa quasi ciclopica, che li sta impegnando su tutti i fronti. Le televisioni nazionali hanno promesso una buona copertura dell'evento che durerà una settimana con centinaia di competizioni di tutte le specialità aeronautiche. La ricerca di finanziamenti pubblici è andata a buon fine, ma purtroppo la crisi finanziaria ha portato i due più importanti sponsor privati (una banca e un'assicurazione...) a ritirare il proprio impegno. Manca quindi almeno un milione di Euro dalle casse dell'organizzazione.

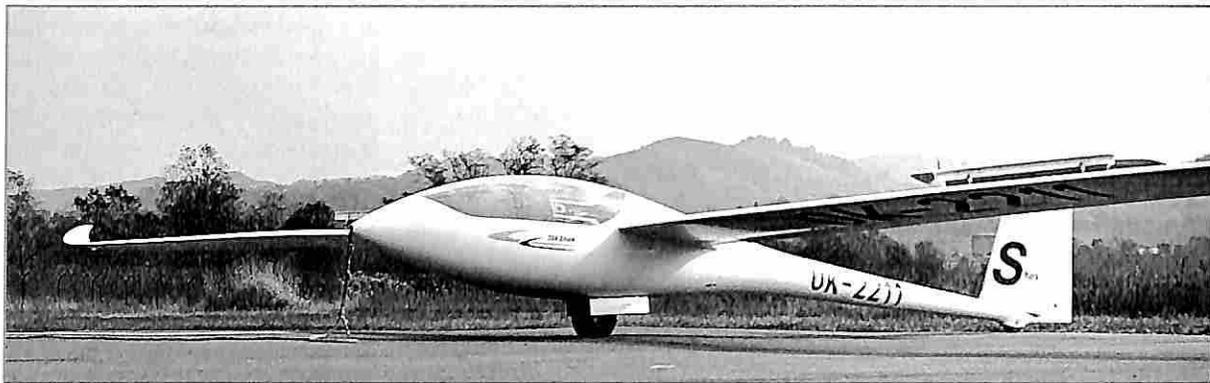
Angelo Moriondo ha conquistato una grandissima competenza nel settore della promozione e diffusione del volo, con particolare riguardo ai rapporti con gli enti pubblici e le società private.



Angelo Moriondo e Andrea Ferrero: gli aspetti organizzativi, economici e sportivi del prossimo grande evento, i World Air Games di Torino 2009

Alvaro de Orleans ha ricordato dettagli storici del rapporto tra AeCI e AeCCVV, nel quale ora si inserisce anche la FIVV

**Grande
curiosità
intorno
al nuovo
HpH 304S
"Shark", dotato
di propulsione
a getto**



La gara di volo a vela, affidata ad Andrea Ferrero, si svolgerà con regole ispirate al Grand Prix, con alcune varianti ad hoc. I piloti invitati dall'ente organizzatore sono tutti campioni del mondo in carica, con l'aggiunta dell'italiano Giancarlo Grinza per il quale la FAI ha riservato al nostro Paese una "wild card".

Ogni giorno saranno molteplici gli eventi in programma, quindi è probabile per esempio che il traguardo d'arrivo sarà in montagna, dove tutti i concorrenti dovranno ricongiungersi prima di venire all'atterraggio in gruppo, magari tra un lancio di paracadutisti e una gara di slalom con gli elicotteri che impegnerà parte dell'aeroporto. Altre conferenze hanno riguardato l'aerodinamica, i lavori della Com-

missione Istruttori sotto la guida di Giorgio Galetto, quelli del Progetto Giovani riportati da Nicola ed Elena Fergnani, le nuove tecnologie e strumenti. Purtroppo l'accavallarsi degli impegni ci ha reso impossibile assistervi.

LINEE GUIDA FIVV

I rappresentanti del gruppo dirigente rinnovato della FIVV hanno espresso le linee di azione che intendono perseguire nell'immediato e nel lungo periodo. Si trattava comunque di anticipazioni, mentre è stato chiarito che il consiglio FIVV neoeletto non ha ancora deliberato alcunché. Tra i temi indicati, spiccano l'incompatibilità tra l'impegno in Commissione Sportiva e l'eventuale appartenenza alla "Rosa Nazionale"; l'inten-

zione di rendere il Flarm non obbligatorio per le gare; l'intenzione di abolire il CID, a favore di una maggiore presenza italiana nell'OLC per i voli di distanza, togliendo a questi il valore per la Graduatoria Nazionale; la modifica del calendario gare 2009, a suo tempo pubblicato come ultimo atto della gestione FIVV precedente; il progetto di costituzione di un Centro Tecnico Federale, a Rieti, che dovrebbe andare a sostituire l'AeCCVV anche per l'attività di stage e di organizzazione delle gare, oltre ad occuparsi anche della scuola basilica di primo periodo.

Sono stati inoltre indicati altri punti, che riportiamo dal programma elettorale:

- portare tutti i club dentro la Federazione e ottenere il tesseramento di tutti i soci con brevetto;
- individuare metodi e mezzi di volo più economici per la scuola e per il traino aereo; razionalizzare le risorse e utilizzare le opportunità offerte ora dal mercato per una riduzione dei costi di volo in generale;
- valorizzare al massimo la classe club e l'avviamento allo sport attraverso questo tipo di alianti;
- offrire vantaggi diretti ai soci degli Enti affiliati (adeguamento al Decreto 16/04/08 assicurazione obbligatoria sportivi);
- impegnare le risorse organizzative ed economiche a sostegno dello sviluppo e della formazione, pur nel rispetto delle indicazioni dell'AeCI e del CONI da cui giungono le fonti finanziarie principali;
- fare comunicazione all'interno (sito FIVV) e all'esterno.

ESPOSITORI

Nella zona d'ingresso alla clubhouse dell'aeroporto erano raccolti gli stand degli espositori. La rivista **Volo a Vela** e il suo editore, il Centro Studi Volo a Vela Alpino, erano presenti con Stefano Caraffini che ha raccolto numerosi abbonamenti e distribuito i Quaderni, bollettini, libri e soprattutto il Questionario per i nostri lettori. Se non l'avete già fatto a Voghera, vi preghiamo di compilarlo ora e d'inviarcelo: desideriamo migliorare la rivista per il vostro interesse, e raccogliere suggerimenti per aumentarne la diffusione.

L'AeCCVV di Rieti ha presentato il programma per gli stage e raccolto le prenotazioni, come avviene per lunghissima tradizione.

Due le linee di abbigliamento dedicate al volo a vela: Kiloyankeepapa e PostFrontal, entrambe presenti e sempre al centro dell'attenzione.

Accessori per la movimentazione, alimentatori, regolatori di corrente e strumenti, erano in esposizione allo stand della PeterPan Soaring, rappresentante per l'Italia di alianti, e di accessori realizzati nella Repubblica Ceca dalla IMI Gliding. Innovativo e allegro il particolare design delle selle per le ruote alari.

Ancora strumenti e servizi di manutenzione erano al centro dello stand Glasfaser, ditta di Valbrembo. La DSX aveva invece in bella mostra vari apparati elettronici, tra i quali il modulo anticollisione T-Advisor, il nuovissimo logger omologato FAI con interfaccia opzionale USB per le memorie esterne, e sistemi di gestione dei pannelli solari. Speriamo con questo di non aver dimenticato nessuno.

CENA E PREMIAZIONI

La cena del sabato sera è stata ospitata dal ristorante dell'elegante golf club Salice Terme, e per chi lo voleva è proseguita con la musica della discoteca. Durante la cena, con un cambiamento improvviso del programma pubblicato, si è proceduto alla cerimonia di premiazione del CID 2008.



ALIANTI

All'esterno, sono molti i privati che hanno portato il proprio aliante nella prospettiva di venderlo. Facendo un rapido giro era quindi possibile esaminare senza troppe perdite di tempo tanti esemplari disponibili immediatamente. Siamo a conoscenza di un paio di transazioni andate a buon fine.

Le aziende produttrici hanno portato parecchie novità e modelli conosciuti. È innegabile che la massima curiosità si è incentrata sull'HpH 304S, dotato di motore a turbina. È rimasto esposto, la turbina è stata retratta innumerevoli volte, è stata spesso avviata fungendo da richiamo col suo inconfondibile rumore, e ha volato. Il pilota dimostratore ha eseguito

alcuni classici passaggi veloci, eleganti e non acrobatici, ma il mezzo è stato anche a disposizione dei piloti che hanno voluto provarlo. Ad oggi, sono circa 100 i piloti che lo hanno saggiato, in giro per il mondo.

Presenti anche i modelli LAK, distribuiti in Italia dallo stesso importatore del 304, la PeterPan che fa capo ai fratelli Monti.

Molta curiosità anche per il DuoDiscus XLT della Schempp-Hirth, che ha una nuova fusoliera con abitacolo estremamente spazioso e comodo, dimostratosi perfettamente adatto anche a chi supera i 200 cm di statura, che sieda davanti o dietro. Finalmente anche il sedile posteriore ha una conformazione in grado di garantire eccellente

**Un continuo
viavai di piloti,
amici, ragazzi
e bambini
intorno
la simulatore
FTSS-1
di Andrea
Bonaiti**



Alcune immagini dal sito del meeting (v. pag 11)

abitabilità; la fine del mal di schiena per gli istruttori di secondo periodo? A quando la presentazione di un biposto equivalente, ma flappato e dotato di decollo autonomo, restando nell'apertura di 20 metri? Se ne parla da parecchio,

ma la casa smentisce ogni illazione, come del resto ha sempre fatto in passato. A Voghera era presente lo stesso Tilo Holighaus, affiancato da Roberto Vanoni; Riccardo Briigliadori era presente per la rappresentante ufficiale, la ditta Glasfaser. Bellissimo il Ventus 2Cxa, 18 metri con fusoliera stretta, oggi l'aliante più competitivo della classe...

Insieme con l'ASG-29, presente anch'esso, e rappresentato in Italia dalla B&B di Giorgio Ballarati. Della Schleicher è interessante anche l'ASK-21 con motore per decollo autonomo.

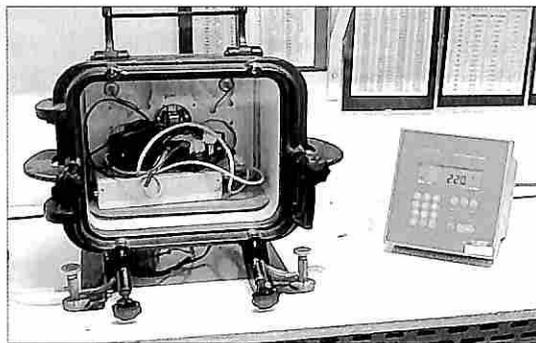
La DG offre col DG-808 il suo cavallo di battaglia, un prodotto ormai maturo e dalla reputazione

indiscutibile; con l'LS-10 ha invece un valido aliante competitivo per chi desidera mantenere un "piede" sia in classe 15M che in 18M, mentre l'LS-8 è un classico intramontabile. Stefano Maruelli è il rappresentante per l'Italia. Ha compiuto molti voli anche il Silent 2 Targa della Alisport, con la presenza dell'immancabile Luigi Bertonecchini. Il mondo degli alianti ULM ha accolto anche il nuovo Pipistrel Taurus, portato a Voghera da Eugenio Corbellini. Anche per questa sezione ci scusiamo per le eventuali omissioni. Quel che è certo, è che chi non viene al Congresso si perde un'incredibile concentrazione di cose interessanti. ■



GLASFASER Italiana S.p.A

DA OLTRE 30 ANNI AL SERVIZIO DEL VOLO A VELA.



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

**24030 VALBREMBO (BG) - Via delle Ghiaie, 3
Telefono 035.528011 - Fax 035.528310 - e-mail: info@glasfaser.it**

Flatland Cup

Una gara internazionale nella pianura ungherese

**Due italiani
alla Quinta Edizione**



Dal 26 luglio al 9 agosto si è svolta a Szeged, in Ungheria, la 3ª edizione della Flatland Cup.

La competizione internazionale era valida quale premondiale femminile e quindi non mi è parso vero di poter andare, con Antonio, a conoscere il terreno di gara che ospiterà nel 2009 la 5ª edizione

dei Campionati Mondiali Femminili di volo a vela.

Abbiamo cercato di coinvolgere altri piloti italiani, ma per diversi motivi nessuno è potuto venire ed è stato un grande peccato. Innanzitutto i costi: soltanto 140 Euro d'iscrizione, nessun costo di campeggio; un po' più cari i traini, 42 Euro a 600 m. Nel complesso,

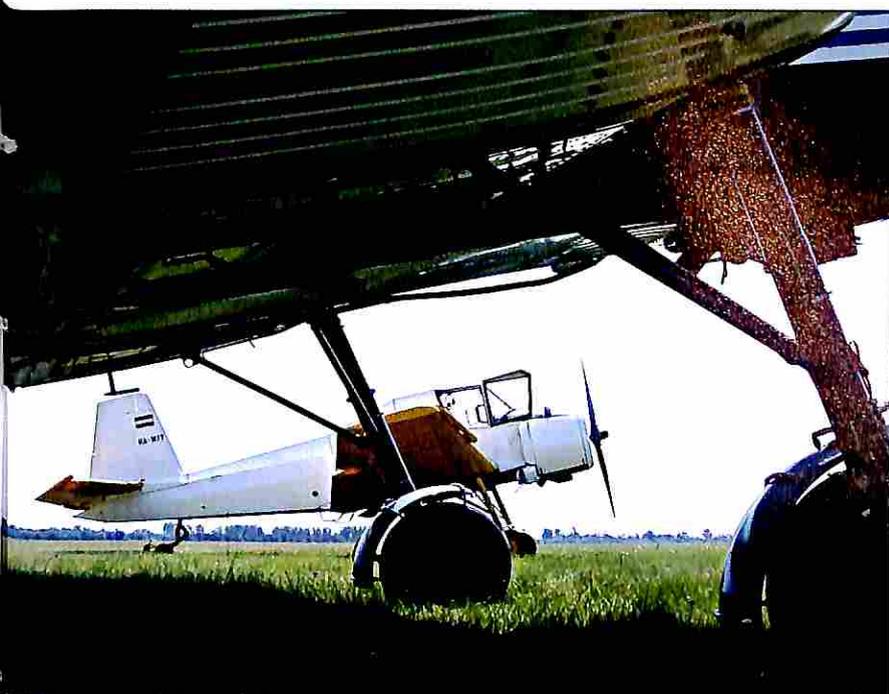
comunque, una gara a buon mercato.

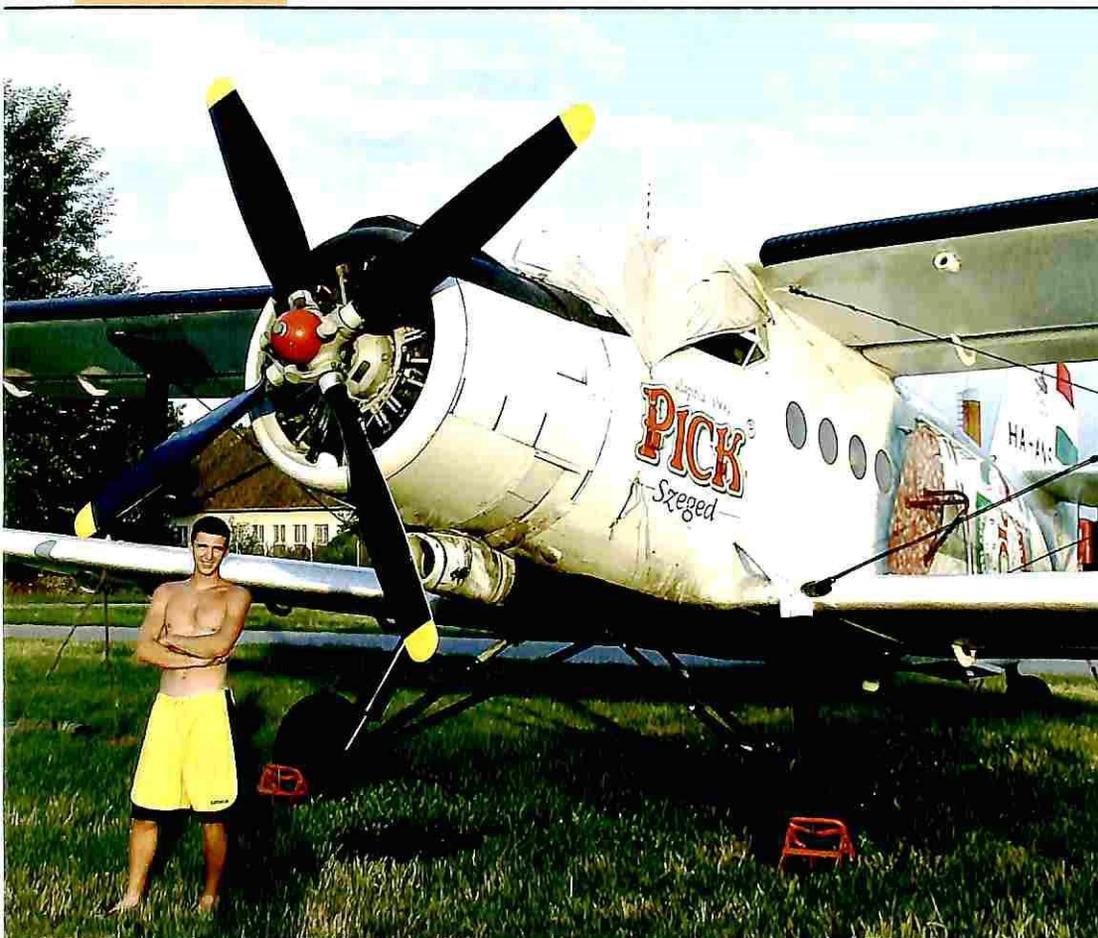
Abbiamo volato 12 giorni sui 14 previsti con temi che sono andati da circa 250 km al tema più lungo di 626 km ...in termica secca!

AMBIENTE CORDIALE

La gara comprendeva il campionato Classe Club ungherese con

**"57" Margot
Acquaderni
"53" Antonio
Caraffini**





Stefano Caraffini e il gigantesco Antonov AN-2: motore stellare da 30.000 cc e 1.000 cavalli, utilizzato come traino per alianti

Stefano e Antonio in linea di decollo



trenta partecipanti, e si prevedevano varie altre categorie che però sono state raggruppate in classe Unica ad handicap con ventuno partecipanti. Questi gli alianti: l'ASW.22BLE di Antonio, 4 Jantar 2B, 1 LAK 12, 1 DG1000; 10 alianti 18 metri, il mio Ventus 2 15 m, 1 Discus 2, 1 Discus e 1 LS8.

Magnifico il campo: una pista in asfalto di 1100 metri, affiancata da una pista in erba e diverse altre, per una larghezza totale di 800 metri circa. L'orientamento della pista che abbiamo usato era 16/34, ma sarebbe stato possibile sfruttare anche l'altra, orientata 27/09. Insomma, una vera piazza d'armi.

Molto cordiale l'ambiente. Abbiamo campeggiato in aeroporto e così abbiamo avuto modo di conoscere diversi "vicini di casa". È sempre molto piacevole e interessante confrontarsi con piloti di altre nazionalità.

LE GIORNATE DI GARA

Primo giorno

Tempo un po' incerto e ci assegnano un'AAT da 2h30; distanze minima e massima 136,0 - 421,9 km. La gara è cominciata all'insegna della disattenzione... Antonio ed io non abbiamo tagliato correttamente la linea di traguardo e così abbiamo cominciato con diversi punti persi. Undicesimo Antonio e quindicesimo io.

Secondo giorno

Magnifico cielo, base 1.800/2.000 metri, con valori medi sui 2 m/s. Racing task di 400 km. Bel volo e buon piazzamento per entrambi.

Terza giorno

La meteo si presenta ancora molto bella: un altro racing task, 454 km. Volo divertente a più di 100 km/h con base a 2.000 metri e ascendenze fino a 3 metri. Buon piazzamento per me. Antonio invece ha incontrato qualche difficoltà e perde la sua 6° posizione in generale, finendo al dodicesimo posto.

Quarto giorno

Sono previsti temporali: AAT da 3h30 per 173,3 - 490,9 km. Facciamo una gimcana fra i temporali. Non è stata una gara brillante



per nessuno dei due: retrocedo al decimo posto, ma Antonio riguadagna una posizione. Segue una giornata con meteo molto incerta e senza volo.

Quinto giorno

Racing task da 370 km prima verso Ovest e poi verso Est. La meteo sembra essere bella. Veniamo

310 km, ma (purtroppo) viene cambiato tema perché è prevista termica blu, debole e viene quindi assegnata una AAT da 2h15: 173,4 - 516,9km. La previsione meteo è stata completamente sbagliata e il tempo assegnato assolutamente troppo corto. Improvvisamente il cielo si è "acceso" e "pullulato" da

miriadi di magnifici cumuletti. Gran divertimento e volo veloce. Vince il DG1000 percorrendo 272 km a 119 km/h. Antonio è il più veloce, vola 313 km a 124 di media e termina soltanto undicesimo. Le sue lunghissime ali sono talvolta penalizzanti... Io percorro 275 km a 110 di media e mi piazz



Antonio Caraffini chiacchiera col vincitore della Libera, il campione locale Tulkos Janos

**In fuoricampo
all'imbrunire,
dopo 8 ore
e 20 minuti
di volo**



informati che, oltrepassato il Danubio, le condizioni saranno piuttosto deboli (così dicono i locali). Parto malissimo, seguendo Antonio che m'incoraggia e mi dà informazioni lungo il percorso. Non va, giornata "no". Non riesco a salire, finisco bassa diverse vol-

te e comincio a deprimermi. Per cinque ore ho lottato contro pensieri negativi. Antonio vola a 94 di media, mentre io riesco a rientrare in campo, ma sono ultima e depressa. La danese Helle Lundgren vince la seconda prova consecutiva volando a 101 di media.

Sprofondo in quattordicesima posizione. Fondamentale il supporto di mio figlio Stefano, fantastico squadrista, di Antonio e dei miei amici che, da casa, mi aiutano a superare la fase buia.

Sesto giorno

Viene assegnato un racing task di

**La città
di Szeged**



zo settima. Risalgo di una posizione, raggiungendo Antonio che ne perde una.

Settimo giorno

Altra AAT da 3 ore: 244,4 - 590,2km. Ancora una bella giornata, ci difendiamo bene. Sempre molto bene la danese che continua la sua scalata verso i vertici della classifica.

Ottavo giorno

Racing task di 358 km. La giornata si presenta abbastanza difficile, pochissime le condensazioni che visualizzano le salite nella prima fase del volo. 88 km/h per il vincitore, il danese marito di Helle. A 80 km dall'ultimo pilone mi trovo a 400 m. Comincio allora una danza fra i 400 e i 600 avanzando di campo in campo... alla media di ben 67 km/h riesco a chiudere il percorso; scopriamo di essere rientrati soltanto in cinque. Antonio conquista l'ottava posizione in generale e io risalgo in undicesima posizione. Segue una giornata di riposo, anche per via della meteo parecchio incerta.

Nono giorno

Come promesso, ci assegnano un tema lungo. Racing task di 626 km. Decolli previsti alle 10.30. Immaginiamo già una super giornata, strade di cumuli e invece... 626 km in termica secca! Per la verità i primi 100 km erano segnati da alcuni fumulus e rari piccolissimi cumuletti. La media verso il primo pilone è al di sotto dei 100 km/h e il cielo è sempre più azzurro... Antonio mi precede di 30 km circa. Devo dire che la giornata è stata durissima, anche perché abbastanza noiosa. Volo un po' in compagnia, un po' da sola e fortunatamente verso i tre quarti del volo mi unisco ad un gruppetto.

Incrocio Antonio a 15 km dall'ultimo pilone, lui è praticamente in planata verso casa. Sono ormai le 18, ma non dispero visto l'esperienza dell'ottava giornata, credo proprio di riuscire ad arrivare a casa. Le condizioni si fanno sempre più deboli. Alle ore 19 sono a 45 km da casa a 350 m. Agganciamo uno 0,5 e rifacciamo 850 m. Troppo pochi per poter superare il grandissimo bosco che abbiamo



**Un tipico cielo:
la pianura
ungherese
è propizia
per il volo
a vela**

davanti. Peccato, ero soltanto 200 m sotto la planata. Ci avevo sperato! Atterro assieme ad altri 2 aliante alle 19.20 dopo ben 8 ore e 20 di volo. Rientrano soltanto 6 aliante, Antonio passa in sesta posizione e io in decima. Fortunatamente la mia squadra arriva velocissima e alle 21.30 sono di nuovo in campo.

Decimo giorno

I piloti mostrano segni di stanchezza. Mi sento male quando vedo che l'orario previsto dei decolli è di nuovo alle 10.45. Ancora racing task: 315 i km assegnati, ma è ancora prevista termica secca. Decolliamo e, dopo aver atteso di

fare il massimo della quota, il cielo si "accende" di nuovo. Antonio è partito prima di me. Probabilmente sono partita al momento giusto. Le condizioni sono ottime e chiudo i miei 315 km a 113 di media. Il desiderio di riposo è grande e per una volta alle 16 l'aliante è già picchettato. Antonio non è veloce abbastanza per poter ottenere molti punti, scende in generale in settima posizione e io lo raggiungo in ottava.

Undicesimo giorno

Le previsioni sono belle. Racing task: 505 km. Parto assieme ad Antonio, ma subito dopo il primo pilone finisco un po' bassa e per-

**Antonio
all'ombra
di un grosso
traino**



**La tabella
riassuntiva
della gara
di Classe
Libera
ad handicap**

#	Pts	CN	Pilot	Country	Glider	27.07	28.07	29.07	30.07
1	10415	PM	Tülkös János	ARK	LS 8/18m	3 (701)	2 (889)	1 (1000)	4 (835)
2	9706	SE	Helle Lundgren	VEJLE	LS 8	13 (481)	8 (734)	2 (909)	1 (1000)
3	9695	BK	Borosnyay Károly	Diamond	DG 1000/20m	16 (284)	1 (1000)	3 (860)	3 (856)
4	9084	GE	Kapuy László	MSE	Ventus 2cT/18m	7 (600)	3 (873)	8 (794)	11 (703)
5	9059	RA	Per Givskov Kristensen	VEJLE	Ventus 2c/18m	17 (277)	6 (765)	18 (624)	2 (863)
6	8708	57	Acquaderni Margherita	ACAO	Ventus 2	15 (425)	7 (762)	5 (846)	16 (651)
7	8633	53	Caraffini Antonio	ACAO	ASW 22BL	11 (532)	5 (771)	16 (662)	12 (670)
8	8490	XI	Bolla Mária	AC Esztergom	Ventus 17.6m	4 (634)	16 (637)	7 (803)	10 (728)
9	8436	IR	Réti István	ARK	Ventus 2cM/18m	11 (532)	19 (613)	10 (777)	5 (776)
10	8210	IT	Tóth Géza	OPITZ	Jantar 2b	6 (610)	11 (660)	12 (743)	9 (748)
11	7902	RI	Basa Richárd	MÁV	Ventus 16.6m	2 (722)	14 (645)	11 (775)	14 (661)
12	7828	NT	Nagy-Kovács Géza	BMRK	Jantar 2b	14 (465)	12 (652)	19 (590)	13 (663)
13	7718	KT	Tibor Hegedús Gábor Pacz	DAC 1930	LAK 12	1 (764)	10 (672)	9 (782)	7 (754)
14	7538	CJ	Dobransky Péter	OPITZ	LAK 17/18m	8 (595)	18 (621)	15 (720)	17 (639)
15	7328	II	Pollerman Judit	MALÉV	Jantar 2b	21 (0)	17 (633)	13 (731)	6 (773)
16	7292	73	Márkus Tímea	MÁV	Discus	20 (11)	21 (277)	4 (850)	15 (656)
17	7146	MG	Geráth Károly	RK Dunaferri	Ventus 16.6m	9 (583)	13 (650)	20 (370)	20 (584)
18	6899	KZ	Ábrok Ágnes	MALÉV	Jantar 2b	5 (616)	15 (640)	13 (731)	21 (566)
19	6099	DD	Bodzsár András	KARE	Discus 2	18 (228)	20 (314)	6 (834)	8 (753)
20	3988	ST	Slana Nikolaj	AC Lesce	DG 800S	19 (92)	9 (699)	21 (310)	18 (605)

**L'aeroporto
è situato
accanto
al bacino
di canottaggio**

do di vista tutti. Anche Antonio per tutto il volo non incrocia nessuno. A circa 70 km da casa mi avverte di una copertura che spegne praticamente tutta l'ultima zona di gara. Cerco di tenermi sempre alta e rallento tantissimo quando

incontro la copertura. Antonio stravince. Rientriamo in 10. Entrambi guadagniamo una posizione in generale: Antonio sesto e io settima. Siamo tutti molto contenti anche se veramente abbastanza stanchi e non diamo parti-

colare peso al nero che sta avanzando. L'organizzazione ci dice che ci sarà soltanto un po' di pioggia e così, dopo aver picchettato i nostri allianti, ci rechiamo al camper per cenare. Schiocco di dita e... un vento



01.08	02.08	03.08	04.08	06.08	07.08	08.08	09.08
5 (856)	2 (680)	6 (860)	2 (969)	1 (1000)	2 (880)	3 (966)	3 (779)
1 (1000)	6 (595)	2 (962)	7 (822)	8 (711)	8 (749)	7 (943)	1 (800)
2 (888)	1 (719)	1 (1000)	6 (833)	2 (976)	1 (904)	12 (604)	4 (771)
3 (874)	4 (625)	12 (748)	16 (588)	4 (953)	11 (712)	4 (961)	12 (653)
12 (699)	8 (564)	3 (948)	1 (1000)	6 (911)	4 (786)	2 (987)	13 (635)
20 (445)	7 (571)	7 (835)	4 (904)	9 (705)	3 (829)	5 (953)	2 (782)
16 (601)	11 (524)	8 (827)	3 (935)	5 (929)	17 (560)	1 (1000)	14 (622)
14 (691)	9 (560)	16 (669)	8 (726)	14 (682)	9 (724)	9 (920)	9 (716)
4 (858)	5 (597)	15 (714)	10 (624)	18 (650)	12 (685)	8 (939)	11 (671)
13 (695)	17 (421)	10 (765)	17 (581)	3 (960)	15 (570)	6 (947)	15 (510)
6 (837)	3 (635)	9 (803)	18 (575)	9 (705)	6 (757)	19 (425)	17 (362)
8 (742)	14 (472)	17 (659)	14 (602)	15 (672)	10 (717)	10 (897)	10 (697)
15 (687)	15 (453)	18 (656)	5 (903)	9 (705)	19 (491)	15 (547)	18 (304)
7 (759)	12 (521)	11 (752)	9 (648)	17 (661)	7 (753)	13 (574)	19 (295)
11 (701)	10 (544)	13 (732)	13 (612)	13 (691)	13 (684)	17 (478)	6 (749)
9 (738)	18 (380)	4 (904)	10 (624)	7 (712)	5 (776)	11 (615)	6 (749)
18 (557)	13 (520)	14 (717)	12 (616)	9 (705)	16 (563)	16 (528)	5 (753)
17 (586)	16 (441)	20 (414)	15 (600)	16 (668)	14 (659)	14 (567)	16 (411)
19 (478)	20 (288)	5 (881)	20 (95)	19 (541)	18 (535)	18 (435)	8 (717)
10 (722)	19 (377)	19 (617)	19 (566)	20 (0)	20 (0)	20 (0)	20 (0)

costante a 80 km orari investe il campo, il campeggio. Tutto prende il volo, la tenda di Stefano, il tendalino, i piatti, i bicchieri, la cena, tutto! Ci precipitiamo agli alianti, che fortunatamente sono ben fissati e non si sono mossi. Il vento

ha colto di sorpresa anche la coppia danese che stava smontando l'LS8. Hanno dovuto lasciare un'ala appoggiata per terra e riversare la fusoliera a terra nella speranza di non danneggiare nulla. Fortunatamente è stato così.

Ha piovuto tutta la notte ed eravamo già convinti che la nostra gara fosse finita.

Dodicesimo giorno

Infatti l'alba dell'ultimo giorno è all'insegna del vento forte da Nord, cielo coperto e pioggia intermittente. Briefing alle 9 come sempre. Viene distribuito il tema per la giornata: AAT di 2h30, 147,7 - 478,2 km. Decolli alle 13. I piloti ridono, alcuni dicono che si rifiutano di volare, altri che è soltanto una farsa della direzione di gara. Il clima è molto rilas-

sato ma, poco alla volta, il cielo si rischiarava ed il grigiore lascia posto a dei bellissimi cumuli, non tanto alti. Partenza ritardata di un quarto d'ora. I traini riscaldano il motore: si decolla! 35 km/h di vento da Nord, base 900 metri che diventerà 1.200, termiche non tanto forti. Penso che sia meglio restare in compagnia, vista la giornata non certamente facile.

Parto assieme al leader della classifica, mentre Antonio fatica a salire in mezzo ai roccoli molto disordinati della Classe Club. Prima partenza, seconda partenza e via verso il primo cerchio. Molti cumuli non tirano. Il panorama è magnifico, l'aria è veramente tersa e si vede molto bene la presenza di alcuni piovoschi che ci impediscono di allungare il volo all'interno del primo cerchio.

Viriamo verso il secondo cerchio. Dopo una fase un po' incerta, finalmente raggiungiamo il plafond e voliamo fino in fondo al secondo cerchio. Atterro con 30 secondi di anticipo, mentre Antonio è in anticipo di 10 minuti. Mi piazza seconda e "rubo" la sesta posizione a mio marito che termina settimo.

Bilancio di questa gara: direi molto positivo!

"57": 62 ore volate e 4.377 km percorsi

"53": 58 ore volate e 4.515 km percorsi

Vale veramente la pena volare una volta in questa meravigliosa zona.

www.flatlandcup.hu/2008/ ■

La classifica del Campionato di Classe Club, dove non era iscritto nessun pilota italiano

CLASSE CLUB					
#	CN	Pilot	Country	Glider	Total
1.	BW	Gyöngyösi András	OPITZ	Discus	10315
2.	P	Kassai Péter	MALÉV	Discus	10309
3.	42	Kovács Krisztián	SZRE	Std. Jantar 3	10229
4.	ARI	Bereczky Ferenc	MSE	Std. Jantar 2W	10180
5.	52	Kiss Dániel	ACFH	Std. Jantar	9977
6.	LXN	Vrečer Andrej	AK Celje	Mosquito	9869
7.	37	Barka József	CSKSE	Std. Jantar 2	9728
8.	ID	Keszy-Harmat Zoltán	Horizont	ASW 15	9482
9.	GTI	Glauzinyec Vlagyiszláv	Szombathely	Std. Jantar 3	9190
10.	ZP	Földi Zoltán	ARK	Std. Jantar 2W	9161
11.	ZS	Szegény Péter	SZRE	Std. Cirrus	9059
12.	IE	Diófási Orsolya	Horizont	ASW 15	8854
13.	J	Kmetovics Milán	DAC 1930	Std. Jantar	8445
14.	A1	Veigli Szabolcs	MALÉV	PIK 20 D	8423
15.	MA	Keczán Attila	AC Debrecen	Std. Jantar 2	8419
16.	47	Oltvai Csaba	DAC 1930	Std. Jantar 2	8249
17.	KL	Balog István	SZRE	Cirrus/Cirrus VTC 17.74	8017
18.	YZ	Lingureanu Sorin	SIL	ASW 24	7859
19.	Z9	Szauer Zsolt	MALÉV	PIK 20 D	7848
20.	TF	Lattmann Zsolt	AC Esztergom	Std. Jantar 2	7818
21.	BB	Borkuti Béla	Horizont	Glasflugel 304	7782
22.	91	Kapuy Ádám	MSE	Std. Jantar 2	7712
23.	LX	Rojnik Crtomir	AK Celje	Std. Libelle	6696
24.	GJ	Kapuy Gábor Péter	MSE	Std. Jantar	6392
25.	82	Filemon Edina	MALÉV	Std. Jantar 2	5168
26.	RD	Zákányi Eszter	OPITZ	Std. Jantar 2	4776
27.	33	Lendl Zsolt	MALÉV	Std. Jantar 3	4684
28.	2H	Kádár Andrea	AC Debrecen	ASW 19	4323
29.	24	Dembitz Gabriella	MALÉV	Std. Jantar 3	4272
30.	DB	Szilágyi Márta	AC Esztergom	ASW 19	3735
31.	DK	Hamar Zoltán	Horizont	LS 1 f	3215

Da Isernia a Firenze

Senza girare una termica? È possibile!

Volo del 31 agosto 2008

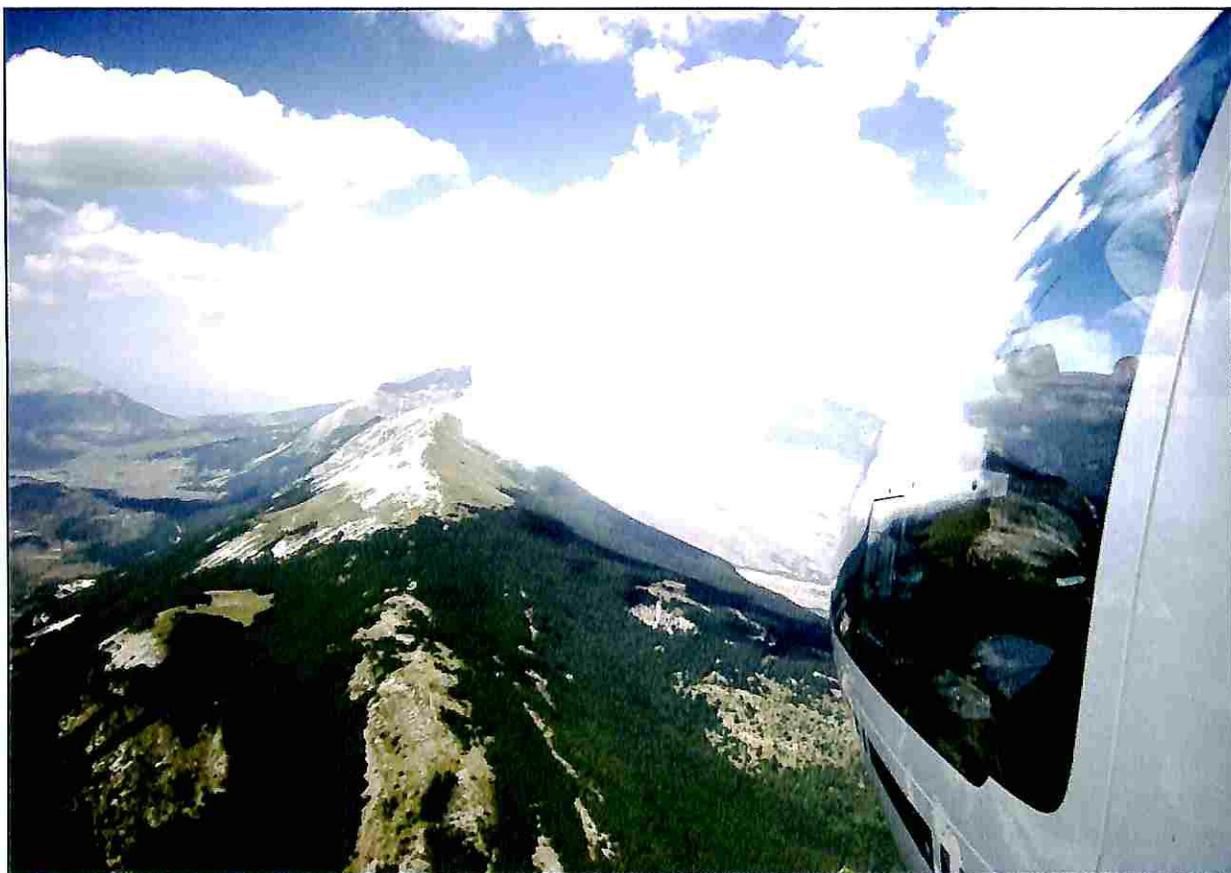
Sono già molti anni che lo scopo primario dei miei voli è quello di affinare e perfezionare la ricerca delle rotte energetiche, delle quali il compianto Attilio Pronzati è stato pioniere. Per raggiungere questo obiettivo, ho cercato di concentrare la mia attenzione sulle sensazioni che l'aria ci trasmette di continuo attraverso la pressione che esercita sulla resistenza dei comandi e sulle superfici del nostro velivolo; ho affinato la lettura del cielo, cercando di interpretarne le diverse colorazioni che corrispondono ad una diversa den-

sità dell'aria e ad un diverso contenuto energetico: in cielo molto coperto, cerco di leggere i segni derivanti sempre dalla diversa densità delle formazioni cumuliformi.

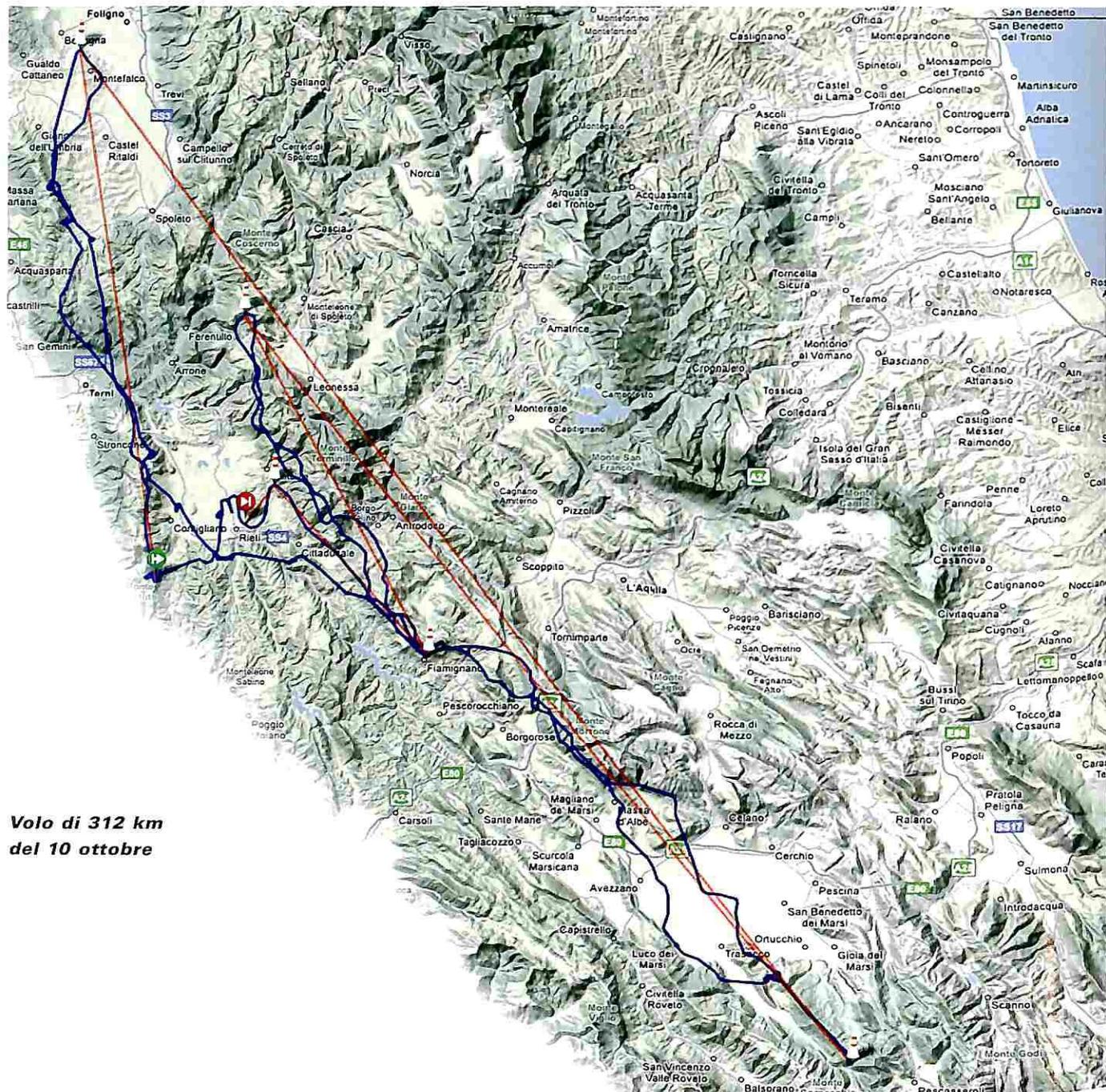
Procedendo con la conoscenza mi sono reso conto che era possibile allungare di molto le planate, anche al di fuori dei classici fronti di brezza e dei costoni, proprio migliorando l'osservazione e adottando un pilotaggio più accorto.

È noto come sia possibile seguire un fronte di brez-

Le foto di questo articolo sono dell'archivio dell'autore, e non sono state scattate in occasione del volo descritto.



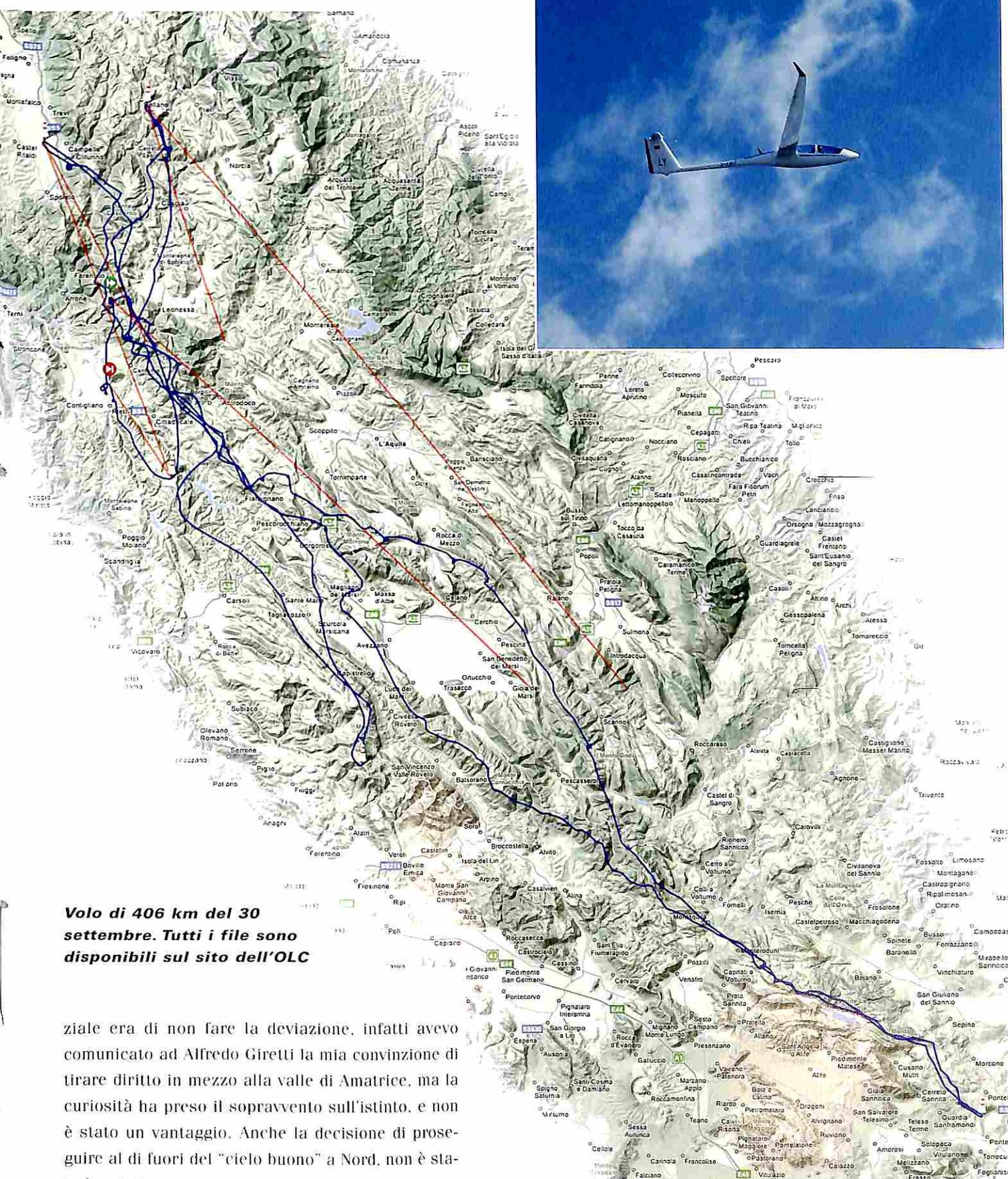
*Alla Lama
di Coltello.*



**Volo di 312 km
del 10 ottobre**



Veniamo adesso ad una sintetica descrizione di questo volo: la partenza è avvenuta poco dopo le 11 ora locale, senza eccessivi problemi per l'aggancio. È stato possibile effettuare subito delle belle planate che mi hanno portato rapidamente al traverso di Campobasso; andare oltre era sconsigliabile perché completamente blu. Ho invertito la rotta ed ho cominciato subito la splendida planata che mi ha portato sino ad est di Firenze. C'è da segnalare che la deviazione effettuata verso i Monti della Laga non è stata vantaggiosa, ma ho voluto verificare se potessi trarne un vantaggio compensando con una maggiore velocità. La scelta ini-



Volo di 406 km del 30 settembre. Tutti i file sono disponibili sul sito dell'OLC

ziale era di non fare la deviazione, infatti avevo comunicato ad Alfredo Giretti la mia convinzione di tirare dritto in mezzo alla valle di Amatrice, ma la curiosità ha preso il sopravvento sull'istinto, e non è stato un vantaggio. Anche la decisione di proseguire al di fuori del "cielo buono" a Nord, non è stata la migliore.

Arrivato a quel punto avrei dovuto proseguire per sfruttare una nuova strada di cumuli, che avrebbe portato il limite molto più a Nord. E in alternativa,

invertire la rotta prima della carenza energetica, che mi ha costretto a cercare una termica per risalire e iniziare una nuova galoppata verso Sud.



Nel ritorno, sempre la curiosità che in fondo serve a provare a me stesso che la via scelta d'istinto è quella giusta, ho fatto una svantaggiosa deviazione sul Vettore.

Alla fine, arrivato a Preturo ho sfruttato una buona

termica e ho deciso, sapendo benissimo che ai fini della distanza non era produttivo, di puntare verso Est, cioè Popoli invece di prendere quella splendida e sicura strada che ripartiva dall'Altopiano delle Rocche e proseguiva verso Scanno.

Per di più, sapevo benissimo che a quell'ora i venti locali spingono da Ovest e che i rilievi sono allineati agli stessi, ma la "curiosità" di vedere se il Morrone ben esposto al sole e al vento fosse buono e potesse portarmi sulla Maiella, ha fatto il resto.

Arrivato ad avere sufficiente visibilità, non c'era altro da fare che proseguire il volo come ho fatto poiché in quella zona era entrata la "brezza cattiva", ed era tutto finito. Non avevo più quota per scavalcare nella piana di Avezzano (ci ho provato!), ho di conseguenza invertito la rotta puntando di nuovo l'Ovest, ma ero ormai troppo basso rispetto alle colline, ho fatto costone sottovento portante a causa della diversa qualità dell'aria fino a trovare una bella conca in mezzo alle colline con dei campi atterrabili dove ho avviato il motore.

Riflessioni a freddo: dal racconto sembra trapelare il rimpianto per gli errori causati dalla curiosità di verificare che la strada giusta fosse quella detta-





ba sempre ringraziare la curiosità, che ritengo sia il vero motore del volo e della vita.

Dati del volo: km 790; 12% del tempo in spirale; 88% in planata; efficienza media 164,5; velocità media 108 km/h; le tre planate più lunghe 388 km, 180 km, 92 km; velocità media al suolo in planata 144 km/h.

P.S. Chiunque voglia approfondire l'argomento per discutere delle particolarità tecniche di questo tipo di volo o possa portare dei contributi

ta dal mio istinto e che la mia curiosità fosse stata di conseguenza mal corrisposta. Credo invece si deb-

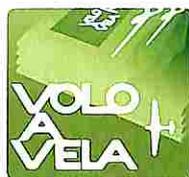
per esperienze personali, può contattarmi a questo indirizzo: reginaldi@libero.it ■

Il sito del CSVVA



Centro Studi Volo a Vela Alpino

Storie di persone
Organismi volovelistici
Monografie tecnico scientifiche



La rivista edita dal CSVVA

E' uscito il n.308 ecco la copertina ed il sommario



Centro Documentazione Volovelistica

Riviste, libri, fotografie e video.
I nostri database:
- Libri
- Articoli riv. "Volo a Vela"
- Marche alianti Italiani



Gruppo Alianti d'Epoca

Le ricerche storiche sugli alianti, i restauri e i raduni "vintage"

- Per:**
- Consultare i sommari della rivista "Volo a vela" compreso l'ultimo numero uscito
 - Ricercare i riferimenti d'archivio di qualunque articolo, sin dal primo numero edito nel 1946
 - Leggere biografie di personaggi illustri del volo a vela italiano
 - Consultare il catalogo dei libri conservati nella biblioteca del CSVVA
 - Individuare foto e tritici di alianti
 - Trovare dati pertinenti gli alianti immatricolati in Italia tramite le marche civili
 - Avere notizie su restauri di alianti d'epoca e conoscere la storia dei libratori

Iscriviti alla mailing list di Volo a Vela

visitate il sito del Centro Studi Volo a Vela Alpino

www.voloavela.it

NOTIZIE dai CLUB

Volo a Vela dà spazio alla pubblicazione di notizie riguardanti le attività dei club locali. Vi preghiamo di farci pervenire brevi note o articolini su qualunque iniziativa si svolga a livello locale, quali: giornate aperte, effettuazione degli esami per la licenza di pilota, piccole gare amichevoli, feste e ricorrenze, sviluppo di programmi di "secondo periodo", conferenze, serate a tema, acquisto di nuovi mezzi, ristrutturazioni ecc. Quando possibile, completate il testo con una o due foto significative. Per svolgere con regolarità questo semplice compito, suggeriamo ad ogni club di nominare un responsabile della comunicazione. Intendiamo con questo arricchire la **vostra rivista** di un più forte legame con le realtà locali, anche minori, e stimolare il sorgere di un più vivo spirito d'iniziativa. Saremmo felici di poter trarre la conclusione che le associazioni volovelistiche sono in fermento. Nessuna notizia è troppo "piccola" per queste pagine. Fateci sapere tutto quello che "bolle in pentola"!

Raduno alianti VDS e Vintage

La Speziana di Spessa Po (Pavia)

Si è svolto nei giorni 20-21-22 giugno 2008 presso l'avio-superficie La Speziana di Spessa Po (Pavia) il Raduno alianti motorizzati ULM e alianti Vintage.

Si è trattato del primo evento del genere che raggruppava una quindicina di piloti e alianti VDS; si tratta di alianti motorizzati che possono rullare e decollare autonomamente e sono registrati come ULM presso l'AeCI.

I piloti volovelisti provenivano da diverse località d'Italia ed è stata per loro la prima occasione di incontrarsi e cono-



I Corbellini della Speziana



I piloti

Aviosuperficie Speziana

Coordinate	N 45°07'77" E 09°21'77"
Pista erbosa	m 540 x 30
Orientamento	10/28
Radio	MHz 118.050
Meteo automatica	339.2040745
Telefono	0382.729513
E-mail	ecociarli@tele2.it

scersi, ospitati sulla bella aviosuperficie Pavese gestita dalla cordialissima famiglia Corbellini e situata a un passo dalle rive del Po. Il nome le deriva dall'omonima Cascina e Azienda Agricola collegata e gestita con maestria dalla stessa famiglia Corbellini, agricoltori e piloti loro stessi. Sul campo è possibile campeggiare ed è presente un caratteristico e raffinato ristorante.

Erano presenti i modelli Silent Club, compreso uno con motorizzazione elettrica "AE", Silent 2, Silent 2 Targa, Taurus, Swift, tutti a decollo autonomo e motore retraibile in fusoliera e gli alianti vintage Ka-6, M-100 e un bel Libelle H-301 trainati in volo con la collaborazione dei piloti trainatori Tessitore e Borgo e il loro L-5, Pietra con un magnifico Piper PA-18 e uno Yuma ultraleggero.



Lo Swift

Il raduno è stato un successo di amicizia e goliardia dovuto anche a tre giornate di sole e di caldo estivo dopo quasi due mesi di ininterrotta pioggia. I campi coltivati erano ancora gonfi d'acqua e il Po era un grande fiume. Molti sono stati gli amici che con aerei e motoalianti hanno voluto fare visita alla Speziana durante il raduno.

Un cordiale arrivederci al prossimo raduno Alianti VDS.



Motori estratti per decollare

Congresso OSTIV

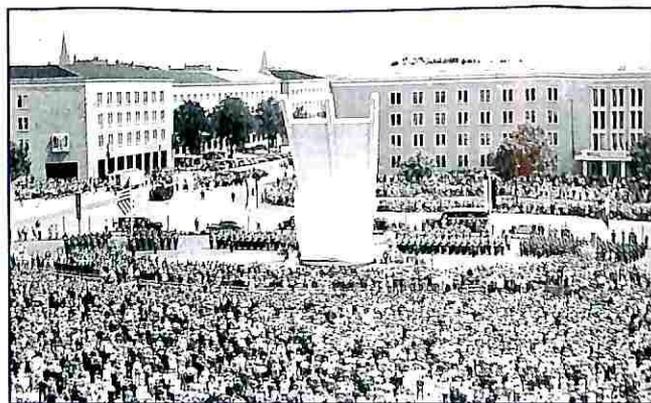
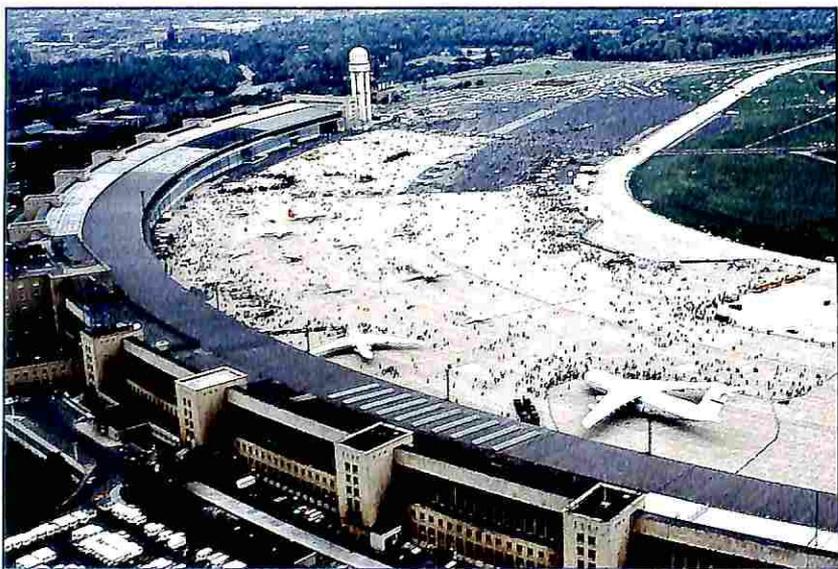
*Tecnica e scienza del volo a vela
L'avanguardia, le speranze, il progresso
Addio a Tempelhof*

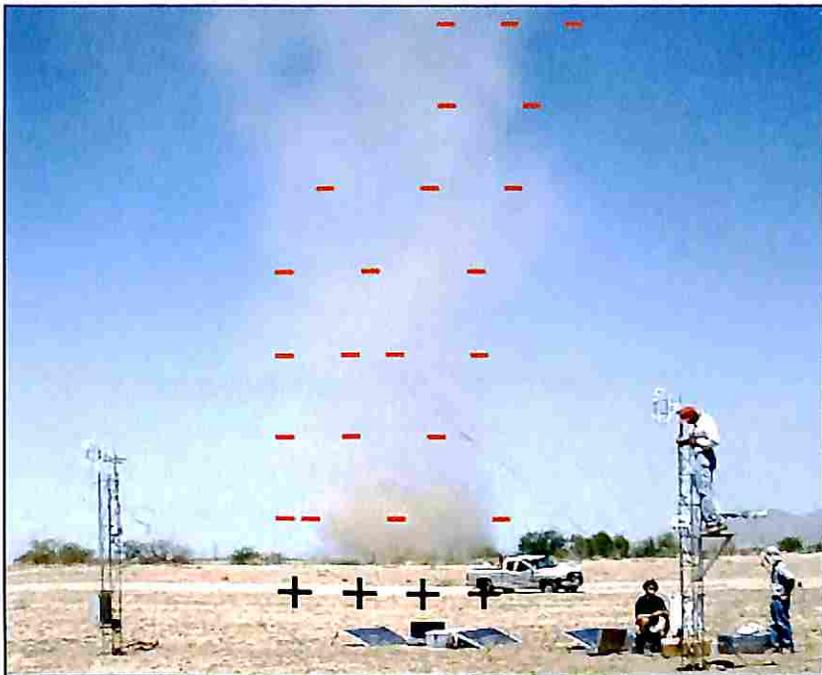
Le immagini risalgono al 1947 (il DC-3), al 1951 (inaugurazione del monumento al Ponte Aereo), al 1955 (Super Constellation) e al 2006. L'esposizione aeronautica è del 1984

L'ente culturale che si occupa della ricerca tecnico-scientifica sull'aliante e sul volo a vela è l'OSTIV, emanazione della FAI-IGC con una solida tradizione. Da qualche anno è presieduta dal notissimo esperto di aerodinamica prof. Loek Boermans, che con l'apporto di alcuni collaboratori è riuscito a rilanciare la pubblicazione scientifica Technical Soaring. Come da tradizione di lunga data, in occasione dei campionati mondiali si svolge anche il Congresso biennale, assegnato per il 2008 a Lüsse sede dei mondiali delle classi flappate.

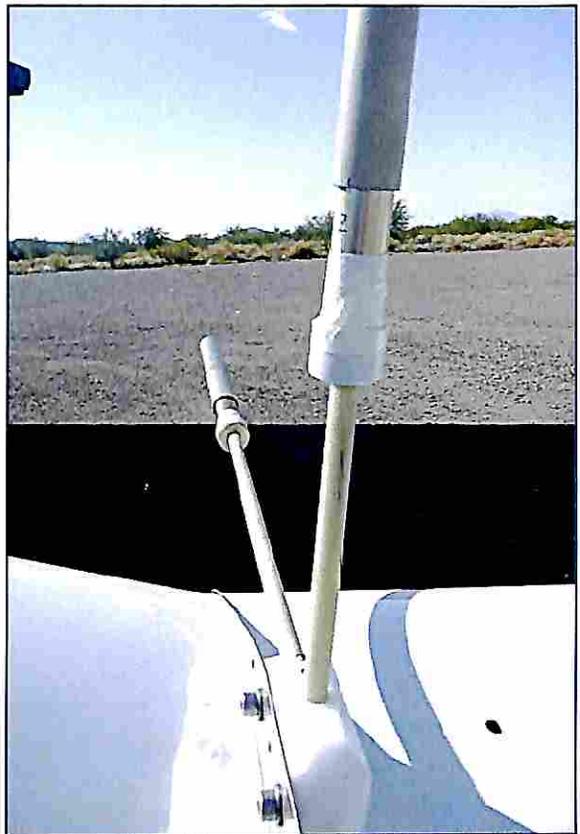
Per arrivare a Lüsse da tutto il mondo, si scende al glorioso aeroporto di Berlino Tempelhof, il quale resterà nella storia per l'epico ponte aereo durato 462 giorni che permise alla città di sopravvivere e rimanere legata al mondo occidentale nei primi anni seguenti alla seconda guerra mondiale. Bernald Smith, anziano volovelista americano sempre attivo

L'aeroporto di Berlino-Tempelhof ha chiuso definitivamente, soccombendo al cambiamento dei tempi. Il suo passato è legato alla storia del Ponte Aereo, e l'edificio ad arco è tuttora la terza costruzione più grande del mondo

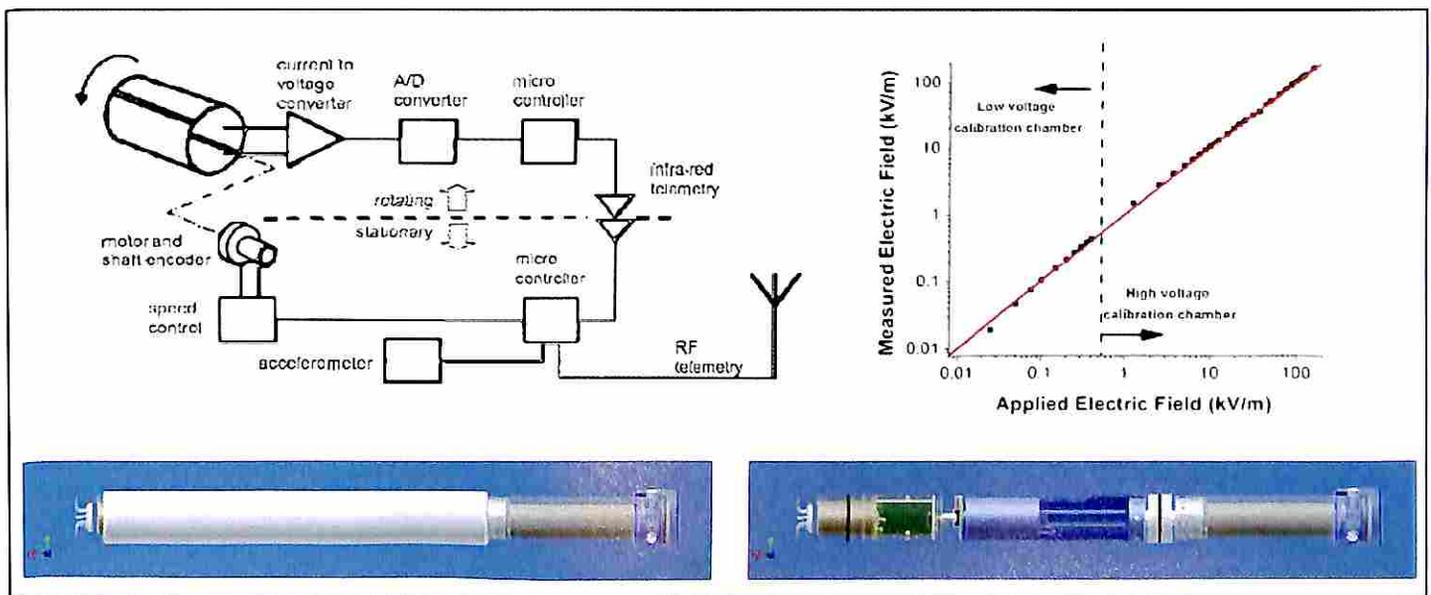




Le cariche elettriche vengono portate in quota dalle termiche creando una differenza di potenziale



La coppia di sensori installata sull'ala di un Discus 2



sul fronte scientifico e tecnico, ha svolto qui proprio in quegli anni un'attività intensissima di volo... e anche di facchinaggio per scaricare il suo aeroplano da tutti i beni inviati dall'occidente. Oggi Tempelhof ha chiuso, soccombendo ai piani urbanistici della nuova amministrazione comunale e all'antieconomicità della sua gestione. L'edificio che ospita lo scalo è ancora oggi la terza costruzione più grande del mondo, con i 1.200 metri lineari su cui si sviluppa l'arco dell'edificio principale.

RICCO CARNET

Dall'aerodinamica al progetto degli alianti, dalla sicurezza passiva alle tattiche di gara, dalla meteorologia alle procedure d'istruzione, questi e altri argomenti sono stati trattati in quasi cinquanta presentazioni. La cerimonia di apertura si è tenuta nella sala comunale di Belzig, alla presenza di un ampio pubblico. Il presidente Boermans ha consegnato all'Ing. Jan Schwochow il premio per la migliore presentazione, per la sua lezione sul flutter "Aeroelasticity in Sail-

Lo schema del sensore ideato per rilevare le termiche a distanza, attraverso la misurazione dei campi elettrici

Nilton Renno (USA), ideatore del sensore elettrico, accanto al Discus 2 utilizzato per i primi esperimenti



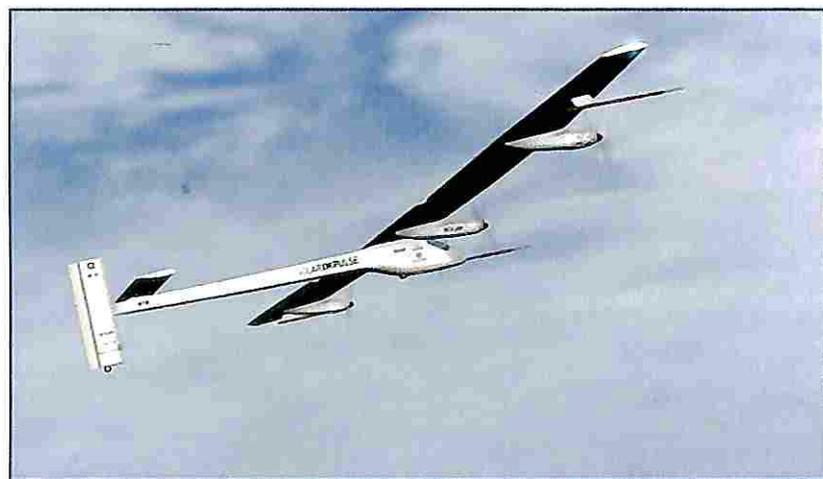
plane design". tenuta a Varese durante il Motorless Flight Symposium del 2004. La targa del premio Klemperer è andata al professore ungherese Jozsef Gedeon, per i numerosi contributi al progresso della tecnologia degli alianti e della sicurezza.

Il Congresso si è tenuto invece sull'aeroporto di Luse, a pochi passi dall'aula briefing della competizione. Citiamo solo alcuni dei tantissimi argomenti trattati.

VOLO SOLARE, AERODINAMICA

La prima sessione è stata dedicata da E. Schöberl all'avanzamento del volo con energia solare, dal Sunrise (1974) all'attuale Solar Impulse di Bertrand Piccard. Immediatamente a seguire, è giunta la lettura di Hannes Ross sul progetto di un volo di circumnavigazione

Due viste della versione quasi definitiva del Solar Impulse, motoaliante solare elettrico col quale Bertrand Piccard intende volare intorno al globo. Sessantuno metri d'apertura!



del globo con un velivolo a energia solare, che dovrebbe realizzarsi nel 2011 con il già citato Solar Impulse. L'aeromobile somiglia a un grandissimo motoaliante di ben 61 metri d'apertura alare (pari al gigantesco Airbus A-380) e il peso totale di 1,5 tonnellate.

Johannes Dillinger ha descritto la storia di progetto del nuovo aliante di classe Libera, il monoposto Concordia concepito in esclusiva per l'americano Dick Butler. Il fattore di allungamento di questo straordinario aliante è pari a 57,2, per una massima efficienza calcolata di oltre 70, e un carico alare massimo di ben 62 kg/m^2 .

Per l'Italia, il prof. Fabrizio Nicolosi dell'università di Napoli ha trattato prima l'attività di ricerca sull'analisi e ottimizzazione dei velivoli leggeri (toccando tra l'altro l'ottimizzazione delle winglet per i deltaplani), e quindi ha fatto molte considerazioni sul progetto dell'ala e delle winglet per il bimotore Tecnam P2006. Johan Bosman, il progettista dell'aerodinamica del nuovo aliante sudafricano JS-1, ha parlato della previsione della transizione del flusso (da laminare a turbolento) ottenuta con metodi di analisi computazionale della dinamica dei fluidi. In pratica, il flusso viene simulato al computer. L'esposizione si è soffermata in particolare sulla critica regione della radice alare, dove il flusso è turbato dall'intersezione con la fusoliera.

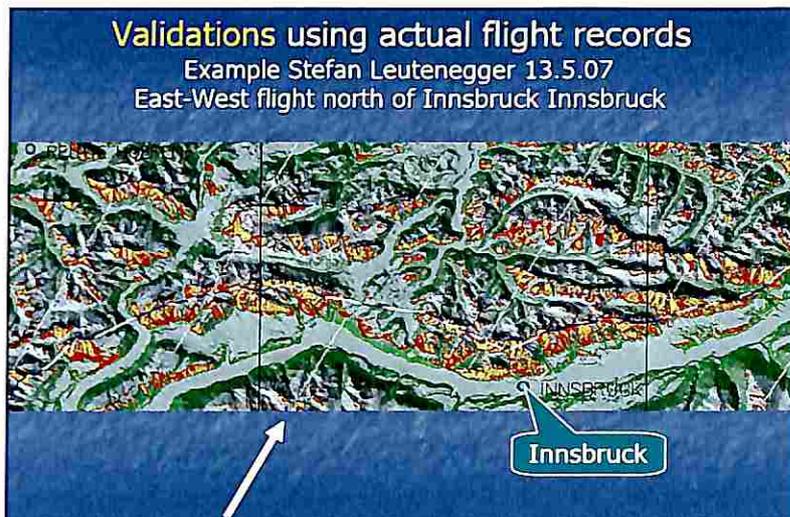
MATERIALI

Christoph Kensche ha affrontato la vita operativa dei compositi. Oggi esiste generalmente un limite pari a 12.000 ore di volo, che è basato su teorie e alcuni limitati test su campioni strutturali. La reale, se esiste, diminuzione delle caratteristiche fisiche di un longherone per fatica, è però ancora da misurare con accuratezza. Un'ulteriore estensione della vita utile, tenuto anche conto di eventuali riparazioni e/o dei differenti carichi aerodinamici, è sempre possibile. Tuttavia, le attuali 12.000 ore equivalgono a ben quindici mesi di volo, e i test devono estendersi ben oltre tale limite, comportando tempi lunghi e costi elevati. Il dato interessante è che test relativamente brevi hanno permesso di apprezzare una diminuzione della rigidità (non della robustezza!) di un campione, e da qui sarebbe possibile estrapolare una stima realistica della durata in servizio delle strutture. Il lavoro non è ancora concluso, ma si apre una strada relativamente semplice per valutare e garantire durate anche più lunghe delle attuali.

SICUREZZA

Molte presentazioni hanno avuto per argomento centrale la sicurezza e il salvataggio in emergenza del pilota. Frank Thurecht ha delineato i requisiti per un sistema di estrazione balistico del pilota su allianti e motoallianti, il "SOTEIRA" che è in studio presso l'Akaflieg di Darmstadt. L'azionamento di una singola leva dovrebbe permettere l'estrazione del pilota, e l'apertura del paracadute, con un sistema a razzo. Sono ancora in corso i test preliminari.

L'italiano Paolo Astori ha presentato uno studio sulla

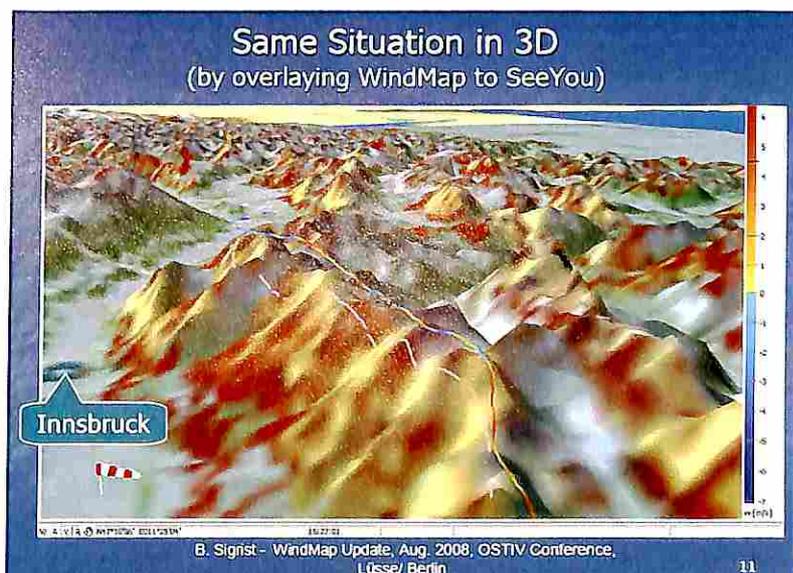


Lo svizzero Beda Sigrist ha ideato un modello di previsione delle potenzialità volovelistiche in relazione al vento. Tiene in conto anche canalizzazioni e convergenze

protezione passiva degli occupanti durante un atterraggio d'emergenza, realizzato insieme all'Ing. Vittorio Pajno. L'analisi ad elementi finiti (FEM) è stata applicata a vari scenari d'impatto. Per contenere le accelerazioni subite dagli occupanti entro limiti di sopravvivenza, sono state simulate varie strutture rigide e deformabili. Queste ultime garantiscono i migliori risultati riducendo le forze applicate al corpo dei piloti.

Il Dott. Günter Ambros e il Prof. Richard Eppler hanno entrambi presentato studi sulla riduzione dei rischi specifici del lancio a verricello.

WindMap viene quindi ad affiancarsi al già noto TherMap dedicato all'irraggiamento solare



B. Sigrist - WindMap Update, Aug. 2008, OSTIV Conference, Lüsse/Berlin

11

PROGETTAZIONE E COSTRUZIONE

Christoph Haß è il presidente dell'Idaflieg, la federazione dei gruppi universitari tedeschi (le dieci Akaflieg). Ha descritto le attività dell'ente, soffermandosi sul meeting invernale dedicato alle ricerche e ai progetti in cantiere nelle università, e quindi descrivendo il meeting estivo dedicato alle prove in volo e ai rilevamenti delle polari.

Sono gli stessi studenti a progettare, costruire e portare in volo un'ampia varietà di aeromobili. Oggi i progetti spaziano da un aereo biposto acrobatico con motore da 300 cavalli, a un alianti biposto leggero da 20 metri d'apertura con elevatissimo allungamento, o ancora a un classe Standard con ala canard e fino a un nuovo motoalianti concepito in particolare per il traino di alianti. In totale, il numero di aeromobili realizzati è prossimo a 200.

METEOROLOGIA

Nilton Renno ha presentato uno studio per un sensore per la ricerca delle termiche. La tecnologia si basa sulla misurazione dei campi elettrici dell'atmosfera. Il sensore sviluppato da Renno riesce a "vedere" le termiche dalla distanza di circa un chilometro. I primi incoraggianti test si sono svolti con un sensore al suolo, e un altro installato su un Discus 2a.

Il meteorologo svizzero Olivier Liechti, noto per il programma PC-Met, ha esposto due letture sull'ottimizzazione della velocità media cross-country in caso di allineamenti delle ascendenze, che vanno a influenzare il percorso da seguire e le velocità di planata. L'uso di programmi di simulazione e analisi permette di adattare le tattiche e le strategie alle condizioni meteo.

Sempre dalla Svizzera, Beda Sigrist prosegue il suo lavoro di mappatura delle Alpi in relazione alle possibilità di volo veleggiato. Dopo il sistema TherMap, che analizza nel dettaglio la potenzialità statistica di formazione delle termiche sulla base dell'esposizione dei costoni, ora amplia il discorso anche al volo nella dinamica di pendio, con l'omologo sistema Wind-Map, che giunge a modellizzare anche convergenze e canalizzazioni del flusso di vento.

Per la prima volta era presente una delegazione dall'Iran, rappresentato da due studentesse di Teheran, la sig.na Bahareh Bastanfard e la sig.na Laleh Shabrang che hanno affrontato l'uno lo studio della "struttura e della dinamica di una zona frontale", e l'altra la climatologia dell'area Mediterranea, che dimostra di avere una significativa influenza sulle condizioni meteorologiche registrate a Teheran. ■

LA RIVISTA

Tutte le presentazioni verranno progressivamente pubblicate in edizione integrale sulla rivista trimestrale dell'OSTIV.

Per abbonamenti rivolgersi a:

OSTIV

c/o TU Delft, Fac. Aerospace Eng.

Kluyverweg 1

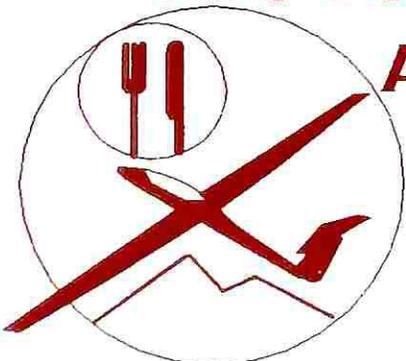
2629 HS Delft

Olanda - The Netherlands

Fax: (+31) 15-278 3533

e-mail: l.m.m.boermans@lr.tudelft.nl

RISTORANTE

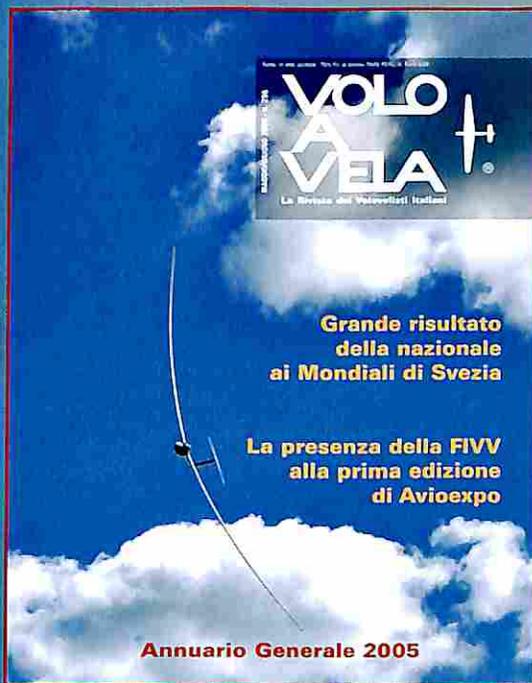


AL VOLO A VELA

SPECIALITA' TOSCANE
Chiuso **LUNEDI e MARTEDI**

Sconto del 10%
ai soci VOLOVELISTI
sui prezzi del menù

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



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 bonifico bancario alle coordinate IBAN:
 IT66S0504850180000000589272
 (dall'estero BIC: POCIITM1219)
 intestato a CSVVA, indicando la causale
 e l'indirizzo per la spedizione
 (è gradito un cenno di riscontro alla redazione);

con bollettino postale sul CCP N°
 16971210, intestato a:
 CSVVA, Aeroporto "P. Contri"
 Lungolago Calcinate, 45
 21100 Varese,
 indicando la causale e l'indirizzo
 per la spedizione;

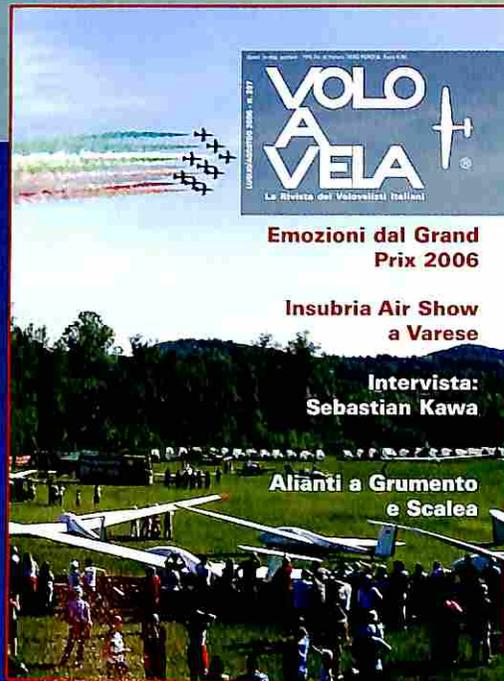
Le tariffe 2008:

**Abbonamento
 annuale (6 numeri)
 Euro 40,00**

**Abbonamento sostenitore
 annuale (6 numeri)
 Euro 85,00**

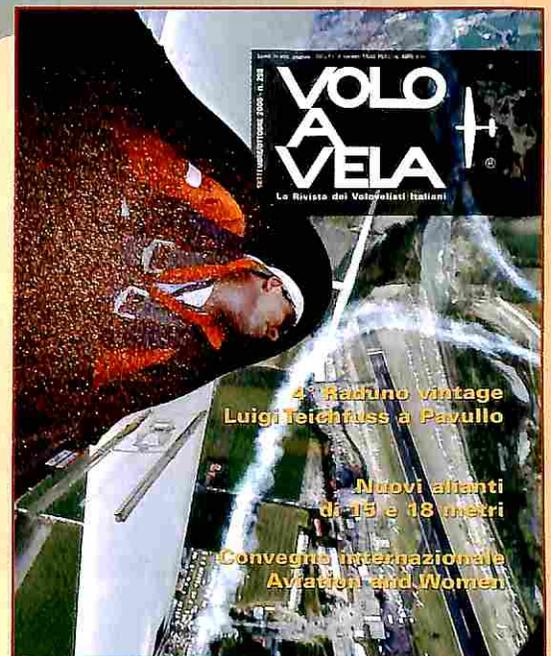
**Abbonamento dall'estero
 (sped. internazionale)
 Euro 50,00**

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



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

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





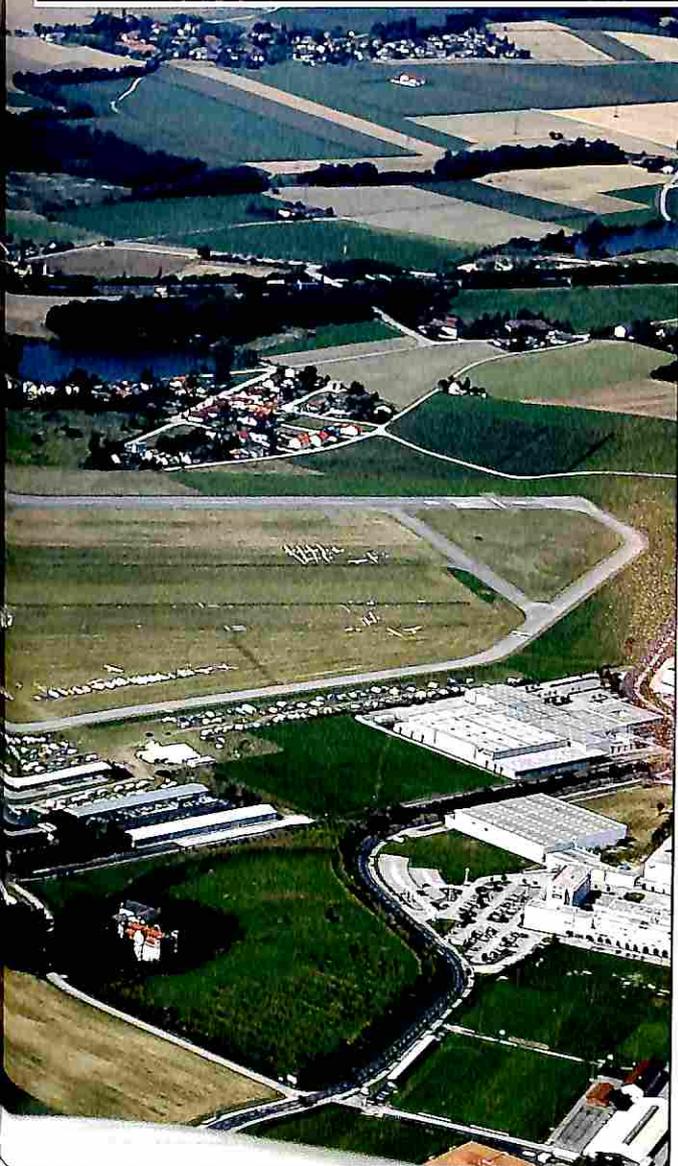
36° VGC Rally

A Wels, in Austria: quasi un mondiale!



Vincenzo Pedrielli
vincenzopedrielli@fastwebnet.it





Il Vintage Glider Club (VGC) è nato nel 1973 per iniziativa di Chris Wills, figlio del famoso Philip Wills, più volte campione del mondo di volo a vela. Al primo raduno VGC d'alianti storici che si tenne a Husbands-Bosworth in Inghilterra, presero parte poco più d'una ventina di appassionati di nazionalità inglese, tedesca, francese e svizzera. L'obiettivo principale del Club era allora, come oggi, di salvaguardare, restaurare e mantenere in ordine di volo le macchine in legno e tela o in tubi e tela che avevano scritto la storia del volo a vela europeo a cavallo della Seconda Guerra Mondiale.

Dal 1973 in poi, ogni anno, il VGC organizza un raduno d'alianti d'epoca in un Paese europeo ogni volta diverso, e il numero delle macchine partecipanti è andato via via crescendo, come pure il numero degli iscritti al VGC. Oggi il VGC conta quasi un migliaio d'iscritti, allargandosi non solo a livello Europeo, ma a tutto il mondo.

Gli alianti, salvati dalla distruzione, restaurati e tuttora volanti nell'ambito del VGC sono oltre 400 in Europa, con il maggior numero in Germania, Polonia, Olanda, Francia e Svizzera. Purtroppo l'Italia non rientra in questa classifica anche se di storia ne avremmo molta da raccontare.

TRE PISTE

Ma veniamo ora al raduno di quest'anno svoltosi a Wels, in Austria, dal 30 Luglio al 10 Agosto. Wels è

**Il fiume Traun
si snoda nella
vallata di Wels,
vicino a Linz**



una cittadina di circa sessantamila abitanti situata sul fiume Traun in una zona collinosa a 270 m sul livello del mare, a pochi km da Linz e a metà strada tra Salisburgo e Vienna. Una cittadina ricca di storia e d'interessanti luoghi da visitare.

Dispone di un campo volo di ampie dimensioni con una pista in asfalto di 1.390 metri per 30 di larghezza, e

altre due piste erbose di 930 m per 50, una per i voli a traino aereo e l'altra per quelli al verricello.

CENTINAIA DI PARTECIPANTI

Gli alianti iscritti al raduno erano oltre un centinaio provenienti da 18 nazioni europee. I piloti partecipanti erano 230 ed il numero totale dei presenti supe-



L'Hutter 17 era un progetto dei fratelli Hutter, che ne distribuivano i piani di costruzione. In seguito essi entrarono in Schempp-Hirth. Circa 100 gli esemplari costruiti. Efficienza max 17:1 a 64 km/h, per soli 9,7 m d'apertura e 65 kg di massa a vuoto (93 kg il carico massimo in cabina)



Il Mucba è stato prodotto in oltre 290 esemplari a partire dal 1954. Molto diffuso nei club polacchi, ma una licenza di costruzione è rimasta attiva anche in Cina. 15 metri d'apertura, 195 kg di peso, profilo alare NACA-43012A ed efficienza 24

Un altro Mucba e, in secondo piano, i biposto Ka-7



Lo Spyr V, un biposto affiancato con sedili sfalsati costruito in Svizzera. Nelle pagine successive una breve storia dei primi voli dell'amico Hans Nietlispach con questo aliante ai Mondiali del 1954

rava le 500 persone di cui solamente 3 Italiani (con mogli). Una partecipazione la nostra piuttosto esigua, che rispecchia però lo scarso interesse nel nostro paese per gli alianti d'epoca e la loro storia. La presenza più massiccia, sia come numero d'alianti che di partecipanti, è stata come al solito quella tedesca, seguita poi dagli Olandesi. Per far funzionare tutta l'organizzazione, sono stati impiegati un'ottantina di volontari. Il lavoro organizzativo si è snodato nel corso di due anni e mezzo. Tutte le dodici giornate hanno visto realizzata una talvolta modesta, talvolta frenetica, attività di volo. Numeri di quest'ordine di grandezza sfidano per rilevanza eventi come i Campionati Mondiali di volo a vela. L'aliante più vecchio che ha partecipato alla manifestazione è stato l'Holz der Teufel del 1927, apparten-

nente al team tedesco. Particolarmente notato l'acrobatico Habicht, che nella stagione non volativa rimane in esposizione presso il Museo della Wasserkuppe, mentre qui ha dato spettacolo più volte eseguendo notevoli acrobazie. Sono stati molti i biposto che hanno offerto l'opportunità di volare a tanti partecipanti sprovvisti d'aliante, come il sottoscritto. Personalmente ho avuto l'opportunità di fare un bel volo col Kranich IIb HB-475 dello Svizzero Werner Roth. Eliminando la capottina posteriore ho potuto scattare molte delle foto di alianti in volo pubblicate anche in questo articolo.

12 GIORNATE, QUASI 1.000 ORE

Due le linee di volo con traino che impiegavano quattro aerei a motore; una per gli alianti di piccola stazza e una seconda per quelli di maggior peso e dimensione, in particolare i biposto. Altre due linee di volo sono state disposte per il decollo al verricello. Relativamente modesti i tempi d'attesa.





Lo Slingsby T 21 del 1944 deriva dal Grunau Baby con le modifiche necessarie per il secondo posto. Nacque così il primo biposto-scuola inglese e si poté abbandonare l'istruzione su monoposto. 16,5 m d'apertura, e 24 d'efficienza

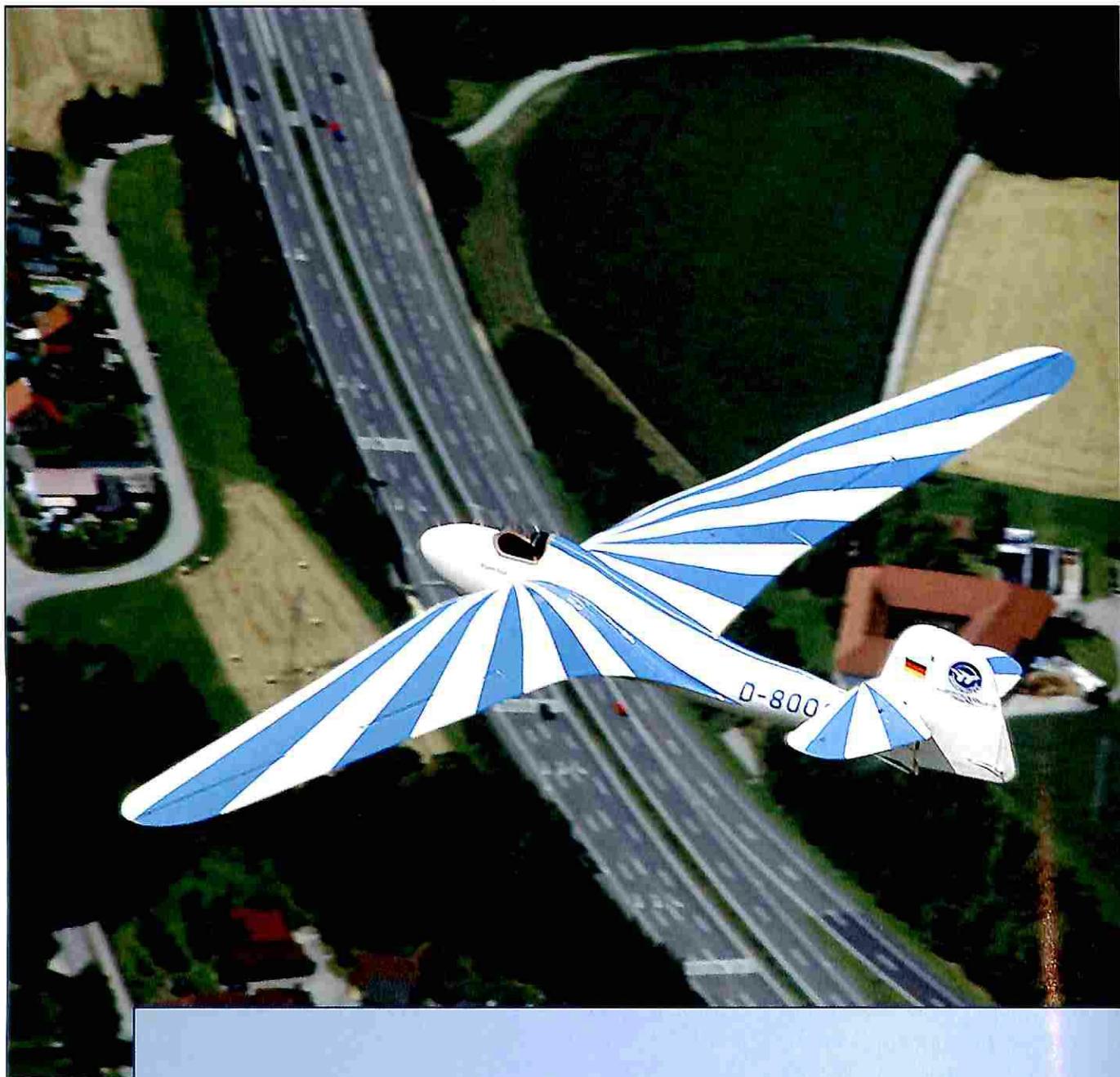
Durante tutta la manifestazione sono stati effettuati 452 traini a motore e 411 lanci al verricello. Nelle tre giornate migliori, i decolli di alianti sono stati oltre 150, raggiungendo il numero record di 184 lanci il 6 e il 7 agosto. Il totale delle ore volate è un dato impressionante: 832 ore e 28 minuti.

Spicca tra tutti il volo di sette ore compiuto dall'Olandese George Slot con il suo Ka-4 Rhoenlerche PH-247, ma la soglia delle sei ore è stata superata da parecchi piloti. Non sono stati registrati fuori campo e tutti hanno volato nella massima sicurezza.



L'Autore si appresta a un volo all'aria aperta con il bellissimo Kranich IIb, il biposto scuola e di alta performance molto diffuso in Germania a partire dal 1935

Magnifica livrea per l'Habicht (falco, in tedesco), un aliante per l'acrobazia illimitata progettato da Hans Jacobs per il DFS. L'esibizione acro all'interno dello stadio di Berlino per le Olimpiadi del 1936 fece notizia in tutto il mondo. Oggi ne volano due repliche



Un altro biposto con sedili affiancati e sfalsati, l'M-200, progetto dei fratelli Morelli costruito su licenza in Francia

INTERMEZZI

Una servizio di catering, sistemato in un ampio tendone, ha offerto pasti caldi a prezzi ragionevoli, oltre a della ottima birra. Lo stesso tendone veniva utilizzato ogni mattina per il briefing dei piloti.

Per offrire a partecipanti di alternare il volo con qualche visita guidata e soprattutto per far piacere alle mogli de compagne, sono state organizzate visite guidate in pullman. Particolarmente interessanti le gite a Linz e a Salisburgo, oltre ad una escursione in battello sul Danubio.

Credo che la Serata Internazionale non sia una novità, per chi ha letto i reportage sui precedenti Rally del Vintage Gliding Club. Anche questa volta ha avuto tutta l'aria di una sagra culinaria, con tante bancarelle che esponevano, ma soprat-



Questo aliante per l'istruzione primaria del 1933, rigorosamente monoposto, è un progetto del DFS che porta il nome di Hol's del Teufel (al diavolo con questo, o più liberamente: in bocca al lupo!)

Il Foka 5 o SZD-32 è l'ultimo sviluppo della serie Foka con coda a T. Con 34 di efficienza ha vinto i Mondiali del 1965 in Inghilterra, e quindi venne il successo commerciale con 330 esemplari. Struttura in legno e copertura in sandwich composito



tutto offrivano, specialità gastronomiche internazionali. Come specialità italiana abbiamo offerto dell'ottimo parmigiano di montagna, che abbiamo proposto come "Parmesan of Pavullo". Un modo come un altro per ricordare ai partecipanti i nostri raduni vintage di Pavullo e le relative specialità gastronomiche.

SI CONTINUA

Chi volesse più informazioni sul 36° VGC Rally, può visitare il sito <http://www.wels2008.at/>

Dove avrà luogo nel 2009 il raduno vintage del VGC? L'anno prossimo sarà ad Achmer, nel Nord della Germania, a pochi km dal confine con l'Olanda.

Il trittico dello Spyr V. Nonostante i 18 metri d'apertura, la costruzione in legno permette di limitare la massa a vuoto a 265 kg. Bassissimo carico alare

gewichte	
: Flügel ohne Querruder	138,5 kg
Querruder mit Gewichtsausgleich	11,5 kg
Rumpf komplett mit Einbauten	87,5 kg
Haube	6,5 kg
Instrumente	5 kg
Flüchflächen mit Gewichtsausgleich	16 kg
Leergewicht	265 kg
Beladung normal	160 kg
Fluggewicht normal	425 kg
Beladung maximal	230 kg
Flügelfläche	20,2 m²
Flüchverhältnis	1:17
Flächenbelastung	21 kg/m²

Hochleistungs-Zweiflügler Spyr Va. Konstruktor: A. Hug.

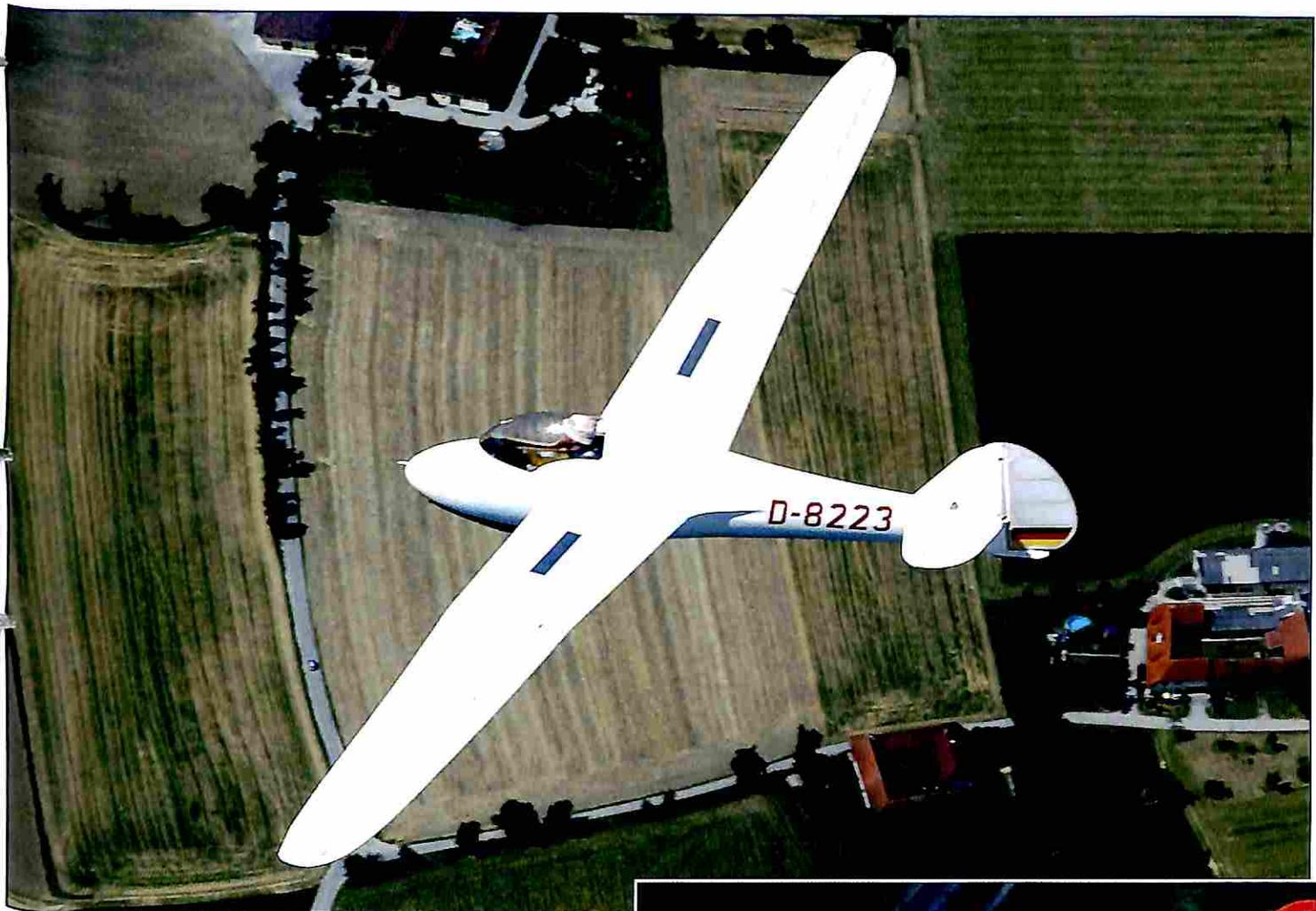
Leistungen

Kleinste Fluggeschwindigkeit	0,75 m/s
Fluggeschwindigkeit	0,60 m/s
Bester Gleitwinkel	1:24

Lo Schleicher Ka-4 Rhonlerche, biposto basico del 1955. Semplice e robusto, in tubi e tela, con efficienza modesta (19:1 a 79 km/h)



L'Hutter 28 è il primo aliante dotato di capottina preformata in un unico pezzo. Con 12 metri d'apertura, l'efficienza misurata è pari a 24, contro i 28 di progetto



Cosa si potrà prevedere? Direi senz'altro la solita grande e sempre crescente affluenza di macchine e di persone da ogni parte d'Europa e dal resto del mondo. Italiani? Io, penso come al solito, ma spero anche tanti amici in più e magari, sarebbe magnifico, un aliante o due. ■



L'Olympia Meise progettato da H. Jacobs del DFS (istituto tedesco per la ricerca sul volo a vela) vinse il concorso per il monotipo olimpico. Le Olimpiadi di Helsinki 1940 vennero annullate per la guerra, ma questo aliante fu prodotto in centinaia di esemplari in Germania, Francia e Inghilterra con denominazioni variabili (Nord 2000, Olympia 2b, Type 5)



LASTAR

Cambridge Serie 302

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

Vendita, Manutenzione, Installazione

TEKK Technische Konsultation Keim

Würmhalde 1, D-71134 Aidlingen

email: kkeim@t-online.de

+49 (0)7034-6523-13 (Fon) -14 (Fax)

<http://www.tekk-home.de>



La storia dello Spyr-5

Ai mondiali di Camphill, 1954

Quando, con il team svizzero, giunsi a Camphill in Inghilterra, eravamo tutti molto curiosi di esaminare le infrastrutture locali. In particolare eravamo attratti e intimoriti dai decolli con i potentissimi verricelli diesel "condotti da specialisti molto qualificati" e dotati di una semplice ascia a mano per tranciare il cavo in caso d'emergenza. Anche le dimensioni della pista erano molto inaspettatamente peculiari: nella zona di schieramento il terreno scendeva verso una striscia di terra costellata di grandi massi di pietra, per poi risalire verso la collina dove era impiantato il verricello, mentre a ovest si snodava una collina per i voli in dinamica. Grossi problemi se un decollo fosse andato male!

E così il destino ci colpì: il personaggio più prestigioso del team Svizzero, il direttore generale Pirat Gehriger, fallì il primo decollo e si fermò in mezzo alle rocce danneggiando il suo prototipo monoposto WLM. Tutto il team si mobilitò subito per le riparazioni, che richiesero un'intera settimana.

**Racconto estratto dal libro *Segelflug di Hans Nietlispach*
Nietlispach_Hans@bluewin.ch**

La stampa britannica invece si diede a fare ipotesi sui favoriti della competizione mentre ancora non erano terminati gli arrivi di tutte le squadre, e parlò molto del nostro biposto Spyr-V. Con la sua ala dotata di un profilo dell'età della pietra, e con l'abitacolo a due posti affiancati che aumentava inutilmente la sezione frontale, il pronostico non era favorevole. L'ala appariva molto particolare anche per il complesso diedro che gli dava una sagoma anteriore a "M", e la grossa fusoliera venne definita "incinta di due gemelli". La reputazione del povero Spyr-V era già ai minimi, quando avvenne l'incidente di decollo.

Io e Bernhard Müller, copilota, eravamo pronti per il primo decollo da Camphill. Il verricellista diede potenza troppo bruscamente, e metà del gancio di

Hans Nietlispach, primo da destra, insieme al copilota Bernhard Müller, circondati da una folla di curiosi. Al momento di andare in stampa abbiamo ricevuto la triste notizia della scomparsa dell'autore



traino venne strappato fuori dalla fusoliera, sotto al mio sedile. Lo Spyr fece un balzo in avanti, e cominciò una salita ripida. Temendo che potesse accadere il peggio, tirai lo sgancio. Nulla, il comando non era più efficace. Allora spalancai i diruttori e puntai il terreno per tentare un atterraggio mentre ancora il verricello stava tirando con forza. Il manovratore chiuse la manetta proprio all'ultimo momento, e io riuscii a posarmi vicinissimo al verricello, senza urtare alcuna pietra, salvandoci entrambi. Ci vollero comunque tre giorni per le riparazioni, e la fama dello Spyr-V scese ai minimi.

Nonostante la situazione fosse catastrofica, il caposquadra insieme con la mia giovane e coraggiosa moglie Josette, il capo progetto Spyr Jakob Gehring, il copilota e io non perdemmo mai l'ottimismo. In segreto, ci davamo iniezioni di fiducia discutendo le eccezionali doti nel volo lento di questo aliante progettato da August Hug. La creatura sale molto meglio di ogni altro aliante, e può restare in volo quando tutti sono costretti ad atterrare fuoricampo "aux vaches". Il clima britannico prometteva di essere ideale.

Avevamo ancora a disposizione due giorni d'allenamento, finalmente senza più gli incontrollabili verricelli diesel, rimpiazzati da apparati tedeschi. Il primo decollo, esaltante, fu perfetto. Il secondo fu di nuovo molto stressante. La competizione esordì il primo giorno con debolissime termiche disturbate dal-

l'intenso vento da ONO pari a 40 km/h. "Beni" ed io ci scambiammo un sorriso ottimista: hello, benvenuto, clima inglese!

Il tema era di distanza libera. La fortuna ci accompagnava mentre superavamo i nostri concorrenti e ci trovavamo più alti di tutti. Partimmo, vento in coda, verso Est nel sottovento di Camphill e, giunti alla prima debole termica, lo Spyr-V dimostrò le sue eccezionali qualità nel migliore dei modi. In tre ore di volo, sfruttando il vento a favore, giungemmo in vista della costa orientale per atterrare senza inconvenienti da qualche parte nel Wash (l'estuario formato da quattro fiumi tra Spalding e King's Lynn, N.d.R.). Con circa 130 km volati, eravamo primi, surclassando il secondo, l'amico americano Paul McCready con soli 80 km validi. In maggioranza, gli altri erano atterrati nei pressi della partenza.

Lo Spyr-V divenne allora una star per la stampa, peraltro imbarazzata dalle azzardate previsioni della vigilia. I giornalisti ebbero molto tempo per dedicarsi a queste analisi, visto che la pioggia interruppe le gare per ben otto giorni consecutivi. Camphill ormai era nota come Damphill (collina bagnata, N.d.R.), e il nostro aliante brillava nei racconti sui quotidiani. Con l'arrivo dell'aria migliore lo Spyr perse la testa del campionato, superato dagli alianti più carichi e veloci, ma concluse onorevolmente nei primi dieci. La gara fu vinta dal francese Gerard Pierre sul Breguet 901. ■



**COSTRUTTORI
DI CERTEZZE**

Allianz Group

Sede: via Padre Reginaldo Giuliani 10 - 20052 MONZA
TEL. 039/2301500 - Fax 039/380729 - e-mail monza.centro@agenzie.ras.it

Assicurazioni in tutti i rami
Consulenza assicurativa per aziende e privati
Risk management
Gestione posizioni assicurative per l'industria
SPECIALIZZATI IN ASSICURAZIONI AERONAUTICHE
Responsabile ramo aviazione: **GIANNI PAVESI**

Rinnovate tutte le cariche

Aldo Cernezzì

Interventi e discussioni

L'assemblea FIVV del 18 ottobre 2008 prometteva di avere un valore particolare, in quanto il Presidente Andrea Tomasi si presentava dimissionario con circa sei mesi d'anticipo sulla scadenza del mandato, e tutte le cariche federali dovevano essere rinnovate svolgendo regolari elezioni. Ricordiamo che il diritto di voto è riservato ai presidenti dei singoli Enti Affiliati. Sul sito www.fivv.org appena rinnovato dal Consiglio della Federazione, potete trovare il verbale completo dell'Assemblea.

Qui citiamo quindi le parti che ci sono sembrate più rilevanti. Su ventuno enti affiliati, ne erano presenti solo quindici.

Andrea Tomasi ha preso la parola per un significativo discorso di commiato, condiviso dal Consiglio uscente, con una simpatica presentazione grafica dal titolo "Un magnifico volo dal 1999 al 2008", nella quale i personaggi di rilievo degli ultimi dieci anni erano rappresentati da caricature nello stile di Asterix.

La FIVV era allora un'associazione rifondata con lungimiranza da Walter Vergani, ma priva di riconoscimento e di struttura, e con il lavoro e il tempo è cresciuta fino ad essere un riferimento per i volovelisti. La presenza di critica e di voci discordanti, divenuta più pressante nel corso dell'ultimo anno, è anche una dimostrazione della maturità raggiunta dalla Federazione stessa.

Federico Gori durante il suo colorito intervento ha ricordato che è facile fare progetti con... qualcosa che appartiene ad altri



Alvaro de Orleans, il cui parere trovate anche in una lettera pubblicata su questo stesso numero



Mario Girardi, presidente dell'AeCCVV al centro di molta attenzione durante l'assemblea



Sono tanti i risultati positivi per i quali, avendo avuto parte a questo processo, possiamo essere moderatamente orgogliosi:

- la lotta contro l'AeCI della gestione dell'avv. Mario Testa, con la fondazione della CSA insieme alle altre FSA e la "concorrenza" per il riconoscimento della FAI;
- l'ottenimento della delega alla gestione sportiva del Volo a Vela dall'AeCI;
- l'efficace gestione delle questioni sportive contingenti;
- il riconoscimento, purtroppo talvolta solo implicito, da parte degli Enti pubblici;
- il lavoro di rappresentanza nelle sedi normative;
- la creazione di una struttura articolata;
- l'ottenimento di riconoscimenti internazionali per la rappresentatività della FIVV;
- la conquista dell'assegnazione di due Campionati del Mondo;
- la dotazione di mezzi di propaganda (mostra itinerante, stampati, video);
- la diffusione di una cultura della sicurezza in sede FAI e nazionale (gare);
- la collaborazione con organi internazionali (IGC, EGU, Europe Air Sports).

Il Presidente dell'AeC Torino Angelo Moriondo ha chiesto la parola per esprimere la sua visione sul

futuro di una federazione sportiva: essa ha due funzioni, ludica e agonistica. Ha suggerito che la FIVV, per trovare i fondi necessari a dotarsi di un ufficio e di personale professionale, cerchi un accordo con le altre dieci Federazioni Sportive Aeronautiche. In questo modo, forte dei suoi circa 60.000 iscritti, questo consorzio di federazioni potrebbe attrarre media e sponsor. Lavorando da soli, la consistenza numerica del Volo a Vela non è attraente per chi può investire cifre di rilievo. Il sig. Moriondo lancia anche l'idea di un circuito di gare tipo Grand Prix, abbinate ad una Lotteria Nazionale. In occasione dei World Air Games che si terranno a Torino dal 7 al 13 giugno 2009, gli organizzatori stanno già avanzando anche in questa direzione e hanno preso contatto con il Ministero, da cui dipendono tutti i concorsi a premi nazionali. Per la prima volta nella sua storia l'AeC di Torino è stato in grado di diminuire la quota sociale del 10%, in quanto il 45% dei ricavi del club è già di natura commerciale.

Andrea Berardi, dell'Associazione Volovelistica Roma, ha chiesto la parola per ricordare di aver sempre dato appoggio alla FIVV sin dalla sua nascita. E ha presentato una mozione d'indirizzo in sei punti, destinata ai nuovi organi direttivi FIVV e chiedendo:

- impegno a concentrarsi sul lavoro di comunicazione;

- pubblicazione dei verbali delle assemblee;
- di ottenere dall'AeCI una proroga per la modifica dello Statuto AeCI;
- tutela per gli spazi aerei;
- tutela per gli Enti federati;
- di valorizzare le competenze territoriali e personali.

Messa ai voti, la proposta ha ricevuto 4 voti a favore e 11 astenuti.

Il Presidente dell'Aeroclub d'Italia, senatore Giuseppe Leoni, ha preso la parola per ringraziare il Presidente dimissionario Andrea Tomasi per quanto ha fatto, e per essersi dimesso senza abbarbicarsi alla carica come fanno tanti altri.

Il suo discorso è stato lungo, iniziando dalle questioni amministrative: ha ricordato che l'AeCI è un ente di diritto pubblico, e come tale ha grosse responsabilità nella gestione del denaro pubblico. Poiché l'AeCI ha ricevuto un sollecito da parte della Corte dei Conti, ha lanciato a tutti gli Aeroclub un severo monito a regolarizzare la situazione economica, con la redazione di piani di rientro dei debiti.

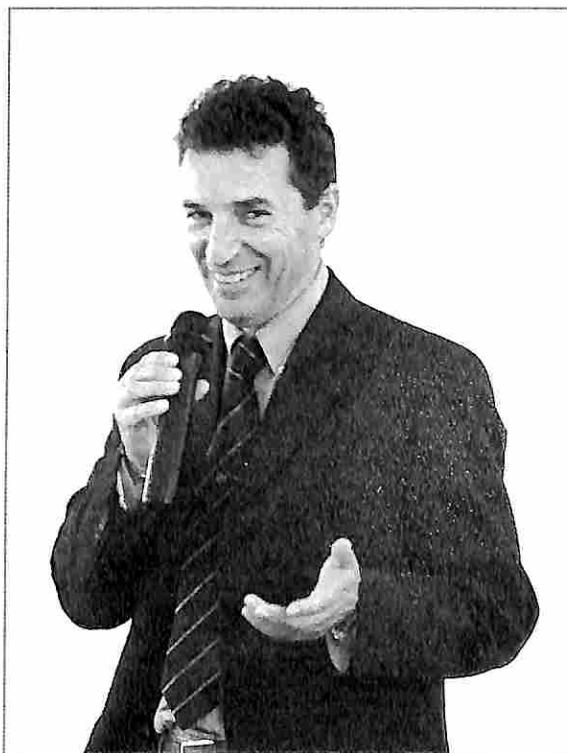
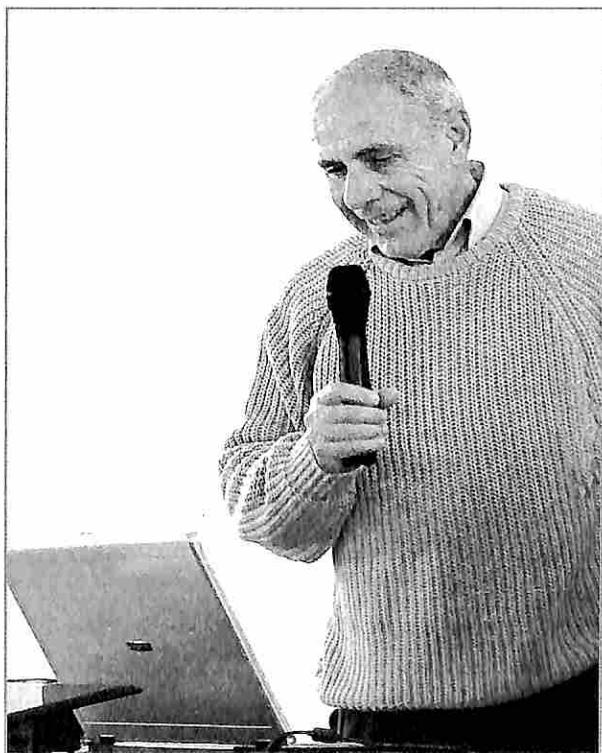
Ha quindi definito tragica la situazione economica dell'Aeroclub Centrale di Volo a Vela di Rieti: il debito ammonterebbe a 118.000 Euro e l'AeCI potrebbe dover vendere la flotta data in escrerenza al Centrale per pareggiare i conti. Il Presidente si è detto dispo-

sto ad accordare la sua fiducia alla nuova FIVV purché ci sia un piano di rientro del debito del Centrale chiaro e trasparente, e siano date garanzie per la creazione di un fondo di ammortamento per la manutenzione della flotta, che è di proprietà dell'Aeroclub d'Italia.

Il sen. Leoni ha espresso poi il suo sconcerto per l'assenza del Volo a Vela a Sud di Rieti, e per la scarsissima affluenza agli stage gratuiti di avvicinamento al volo organizzati con l'AeCI a Rieti. Ha ribadito l'importanza di andare incontro ai giovani, ma anche di conquistare delle Medaglie, perché i contributi per l'attività sportiva del CONI sono commisurati ai risultati agonistici ottenuti dai piloti.

Ancora sconcerto ha espresso per i verricelli ormai irreperibili o inutilizzabili, e per la gente che vuole incarichi e poi non si presenta agli appuntamenti di lavoro. Sulle richieste di proroga per la revisione dello Statuto, ha sottolineato che questo deve avere l'approvazione di ben cinque Ministeri di vigilanza e che ogni modifica deve essere pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale, quindi è stato indispensabile indicare termini stringenti, perché i tempi sono di circa due anni.

Di nuovo il suo intervento si è concentrato sull'AeCCVV, che ha definito una struttura che contrae solo debiti e dove ci sono troppi privilegi, dove si vola gratis. È nostra personale opinione che volesse con-



Leonardo Brigliadori, nuovo presidente FIVV, ha presentato un ambizioso programma per i prossimi anni

Andrea Tomasi, dimissionario, ha raccontato con spensieratezza gli eventi principali dal 1999 ad oggi

Risultati delle elezioni

CARICA	DELEGA ASSEGNATA DAL CONSIGLIO
Presidente:	Leonardo Briigliadori
Vicepresidente:	Manuele Molinari Commissione Sportiva
CONSIGLIERI:	
Giorgio Ballarati	Gestione Squadre Nazionali
Stefano Bianchetti	Comm. Istruttori, Scuole e Sicurezza
Stefano Carminati	Comm. Formazione sportivi nella sicurezza e Attività giovanile
Alvise Foscolo	Comm. Rapporti con ENAC
Yuri Prodorutti	Comm. Razionalizzazione gestione club e creazione nuovi club
Danilo Spelta	Comm. Promozione, Marketing Sviluppo
Gianni Spreafico	Comm. Normativa e Spazi aerei
Danilo Trovò	Comm. Censimento e Tesseramento
Collegio dei Revisori: Carlo Maldivi, Maurizio Noris	
Collegio dei Probiviri: Walter Vergani, Andrea Tomasi, Roberto Manzoni	

Nomine effettuate dal Consiglio

Segretario Generale:	Marina Vigorito Galetto
Tesoriere:	Stefano Carminati
Rappresentante AeCI all'EGU:	Aldo Cernezzì
COMMISSIONI	
Sportiva:	Manuele Molinari, Giorgio Ballarati, Luca De Marchi, Gianni Spreafico, Stefano Carminati
Scuole, istruttori, sicurezza:	Stefano Bianchetti, Giorgio Galetto, Luca Sartori, Flavio Formosa
Normativa spazi aerei:	Gianni Spreafico, Alvise Foscolo, Eugenio Lanza
Promozione, marketing, sviluppo:	Riccardo Di Bartolomeo, Gianni Vetrini
Razionalizzazione gestione club:	Giuseppe Pasetti
Comunicazione, rapporti con altre FSA, tesseramento:	Leonardo Briigliadori, Manuele Molinari, Rappresentanti di Zona
Formazione sportivi nella sicurezza:	Giorgio Galetto, Corrado Costa, Marcello Longhi, Diego Volpi, Spotti, Paolo Ventafridda
Attività giovanile:	Michele ed Elena Fergnani, Giancarlo Grinza
Gestione dati:	Elio Cresci, Giuliano Golfieri
Volo a vela da diporto e sportivo VDS:	Luigi Bertoncini

questo termine fare riferimento alla mancanza di un piano di ammortamento per la flotta di alianti (concessa in uso all'AeCCVV sin dagli Anni Ottanta, la quale sta ormai invecchiando). Tuttavia questa frase, ed altre, hanno certamente scatenato perplessità e critiche tra molti dei presenti.

Dopo aver riportato l'interesse da parte del presidente della Provincia di Rieti Melilli per la presenza qualificante del volo a vela, e dopo aver paventato la

possibilità che l'AeCI trasferisca flotta e strutture sull'aeroporto di Aquino, ha comunicato che andrà in Francia per una missione esplorativa di confronto con una realtà ben organizzata e trovare spunti e suggerimenti da applicare in Italia.

Alvaro de Orleans ha quindi risposto, anche nella sua qualità di consigliere dell'AeCCVV, concordando sulla necessità di uscire dalla logica della ricerca di sus-



Michele Fergnani, presidente dell'AeC di Ferrara, deposita la sua scheda di voto, sotto il controllo di Marina Vigorito, Tomasi, Vergani e Moriondo

sidi per gli sport aeronautici, ma invitando a porre la massima attenzione affinché gli sponsor commerciali non possano influenzare le normative e arrivare a governare il nostro Sport, come già è accaduto in casi evidenti quali la Formula Uno e il motociclismo.

Tuttavia ha sottolineato con forza che nessuno ha mai volato gratis Rieti. E che molto tempo fa, forse è lo stesso AeCI che avrebbe dovuto vigilare con più attenzione. Quando l'AeCCVV fu commissariato dall'AeCI, furono incontrate molte difficoltà a lavorare in modo sereno e produttivo; il Centrale ne ha subito un danno enorme del quale sta ancora pagando le conseguenze nonostante il lungo lavoro di risanamento degli ultimi anni. E in conclusione ha chiesto che i libri contabili siano controllati per verificare l'esatto ammontare del debito del Centrale.

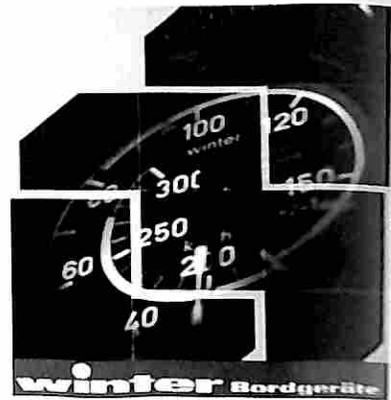
Mario Girardi, Presidente dell'AeCCVV, ha ribadito che il volo è stato sempre l'obiettivo primario del sodalizio, come confermato dalle 70 iscrizioni già ricevute per gli stage della stagione 2009, e di aver sempre lavorato al faticoso risanamento della situazione finanziaria ed economica. Ha anticipato che darà una risposta scritta alle affermazioni del Presidente AeCI sulla questione dei debiti. Ha poi concluso il suo intervento con una dichiarazione precisa: "Il Direttivo dell'AeCCVV è pronto a dimettersi a fronte di un piano dettagliato per l'insediamento di un nuovo Centro Federale a Rieti gestito dalla FIVV, purché siano date precise garanzie circa la disponibilità degli investimenti."

Nei mesi precedenti all'assemblea, si era sentito spesso parlare di due candidature alla presidenza FIVV, prima quella di Manuele Molinari, e più tardi quella di Leonardo Briigliadori. Nulla veniva comunicato in maniera ufficiale, ma si veniva a sapere di riunioni e discussioni. In seguito, a poca distanza dalle elezioni, un comunicato congiunto ha presentato l'esistenza di un accordo tra i due, che avevano deciso di presentarsi insieme: Briigliadori per la presidenza, e Molinari per la vicepresidenza, con un gruppo di consiglieri scelto di comune accordo.

In assemblea non sono emerse alternative alla candidatura unificata, e Leonardo ha descritto il programma sul quale intende lavorare per tutti, sostenendo tra l'altro che è impegno morale da parte dei club il pagamento delle quote d'affiliazione per la totalità dei rispettivi soci. Ha presentato i membri del suo staff e chiesto che venga loro accordata la fiducia dei presenti.

Andrea Berardi, dell'AVRoma, a questo punto e in seguito alle discussioni avvenute, ha restituito la scheda rinunciando al diritto di voto per quello che ha giudicato un "atteggiamento intimidatorio del candidato alla presidenza della FIVV".

Si è quindi andati a svolgere le operazioni di voto, i cui risultati sono sintetizzati nella tabella che riportiamo. Tutti gli eletti hanno ricevuto tra 9 e 12 voti, con due votanti che hanno depositato scheda bianca. ■



**Vendita
e installazione** strumenti

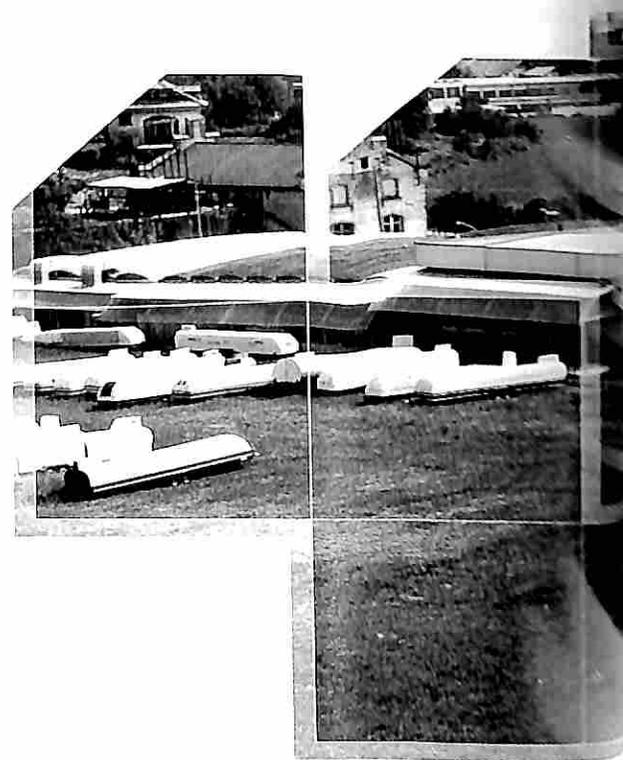
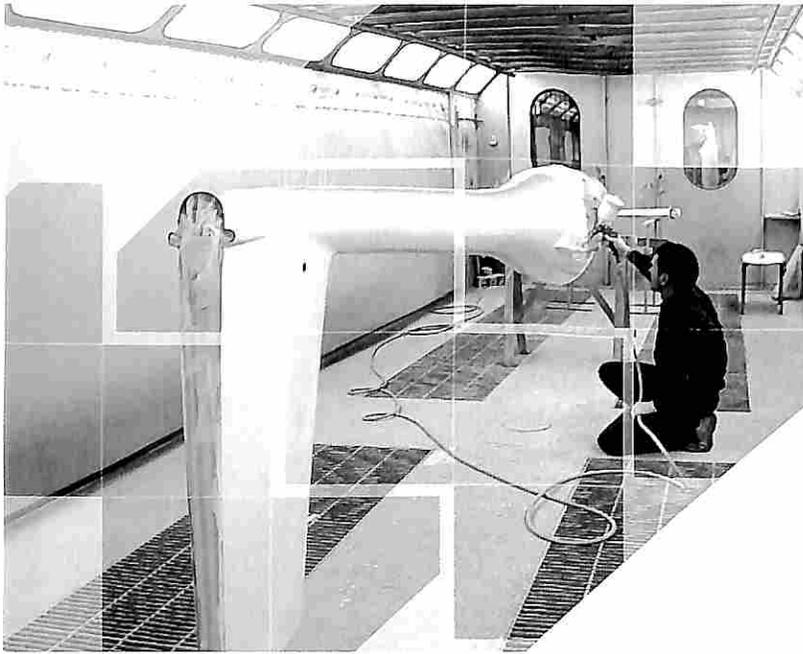
Controllo al banco di strumenti
pneumatici e giroscopici

Calibrazione e certificazione barografi e logger

Vendita e assistenza strumenti



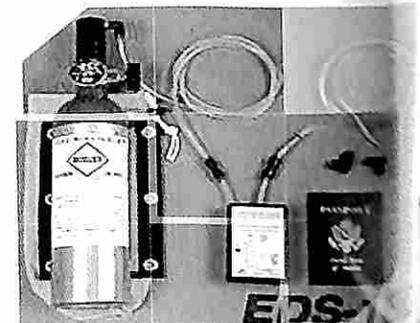
LX 7007



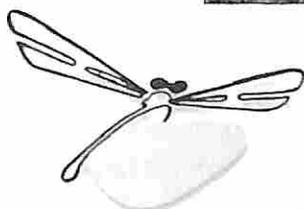
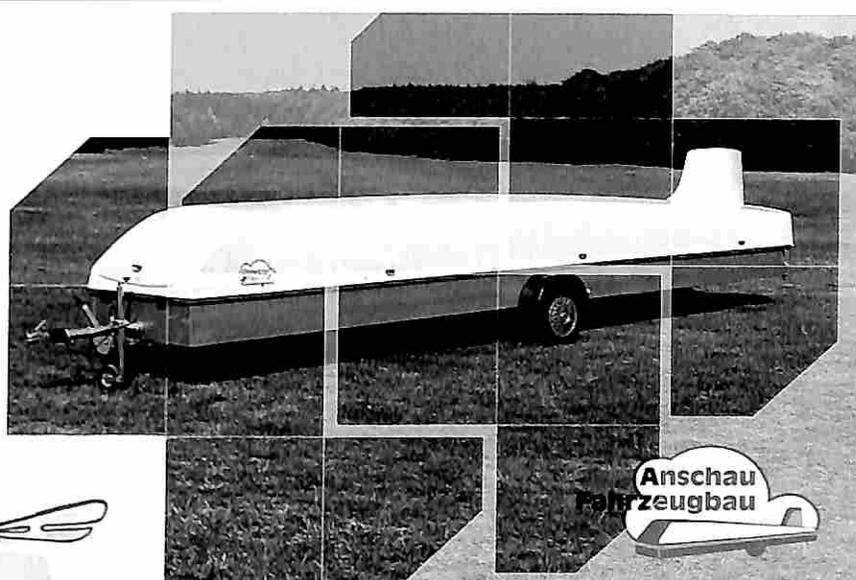
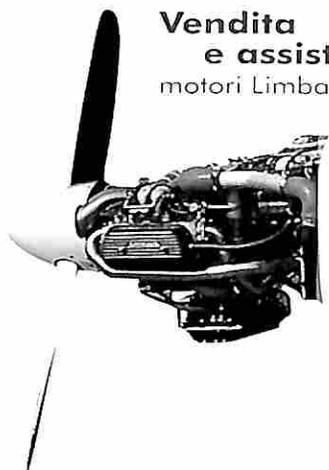
Manutenzione e riparazione di alianti,
motoalianti e velivoli a motore



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

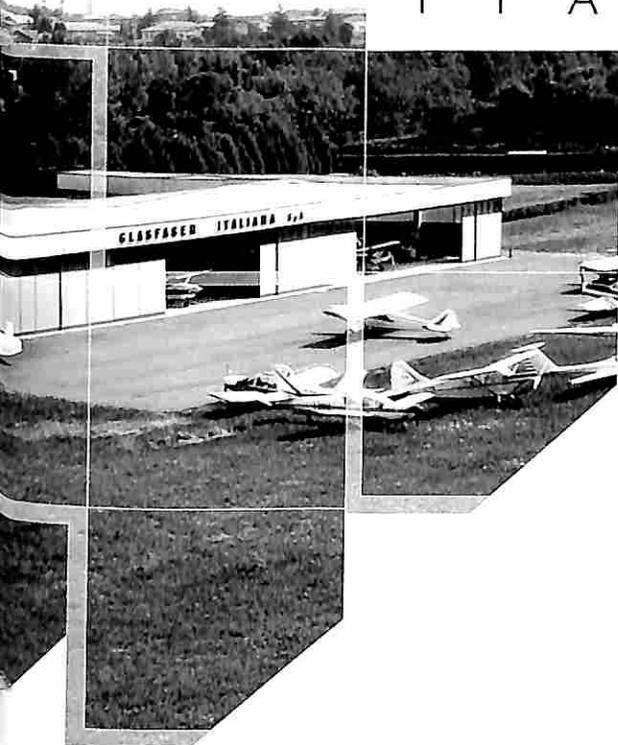


**Vendita
e assistenza**
motori Limbach



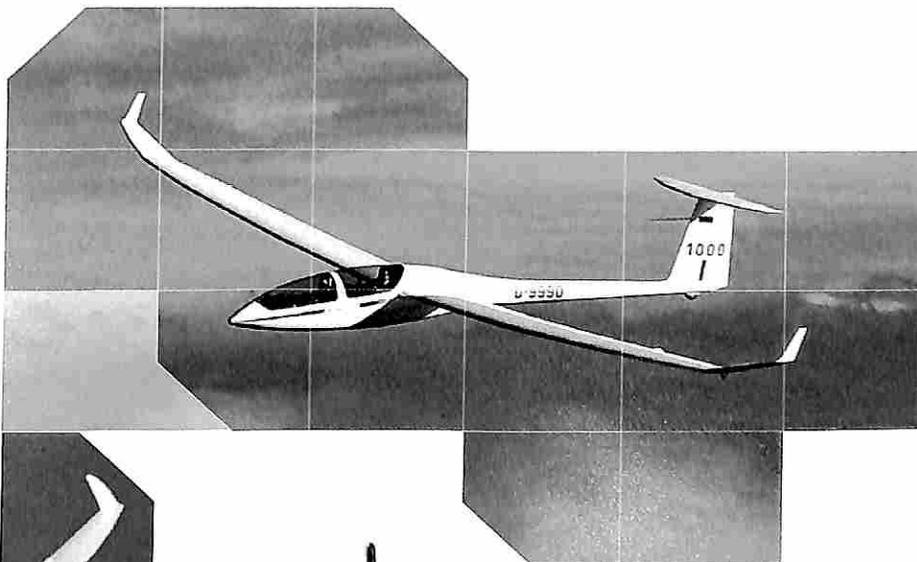
GLASFASER
I T A L I A N A

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



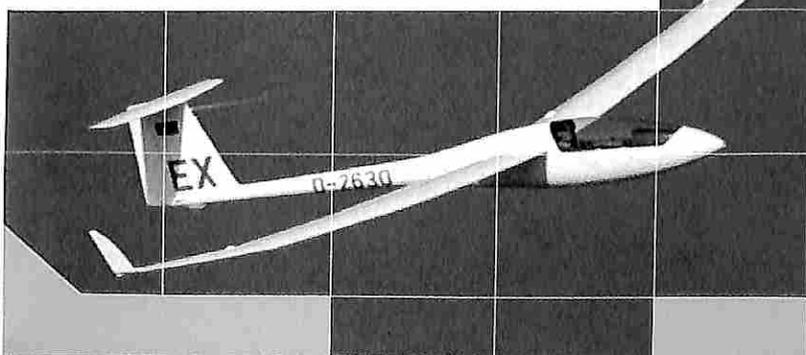
**Vendita,
installazione
ed assistenza**

www.glasfaser.it - Tel. 035 52.80.11



Rappresentanza italiana di:

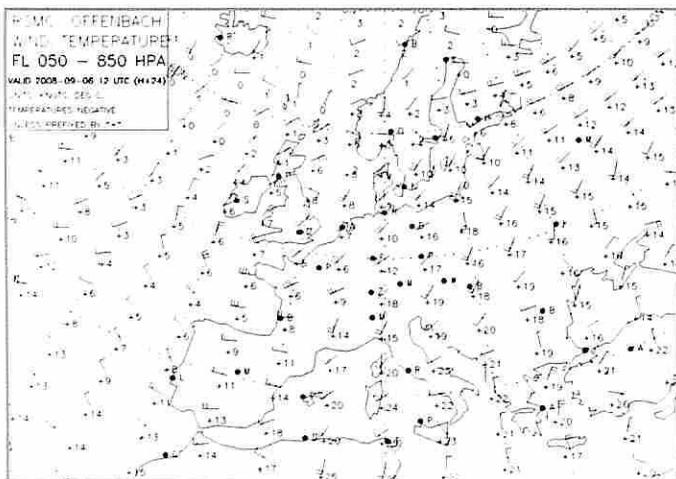
- Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH
- Grob-Werke



flarm

1.424 km con föhn da Sud

Il 6 settembre scorso, il pilota austriaco **Werner Amann** ha compiuto un volo davvero notevole, reperibile sul sito dell'OnLine Contest (Flug-ID = 3664). In presenza di vento da Sud ha coperto la distanza di 1.424,93 km alla media di 124,63 km/h con un aliante Ventus 2c da 18 metri d'apertura. Il decollo è avvenuto da Hohe-nems; l'ingresso di aria calda e la seguente copertura gli hanno impedito di terminare il volo sull'aeroporto di partenza, andando invece ad atterrare a Innsbruck.



Sul web il database AIP europeo

È nato il portale European AIS Database (EAD) con accesso libero al pubblico.

Le funzioni gratuite sono limitate, ma l'origine, il processo e l'aggiornamento dei dati sono garantiti. È possibile creare Bollettini di Informazione Prevolo (PIB), generare rapporti standard e consultare la raccolta delle AIP (Aeronautical Information Publication) e le cartine.

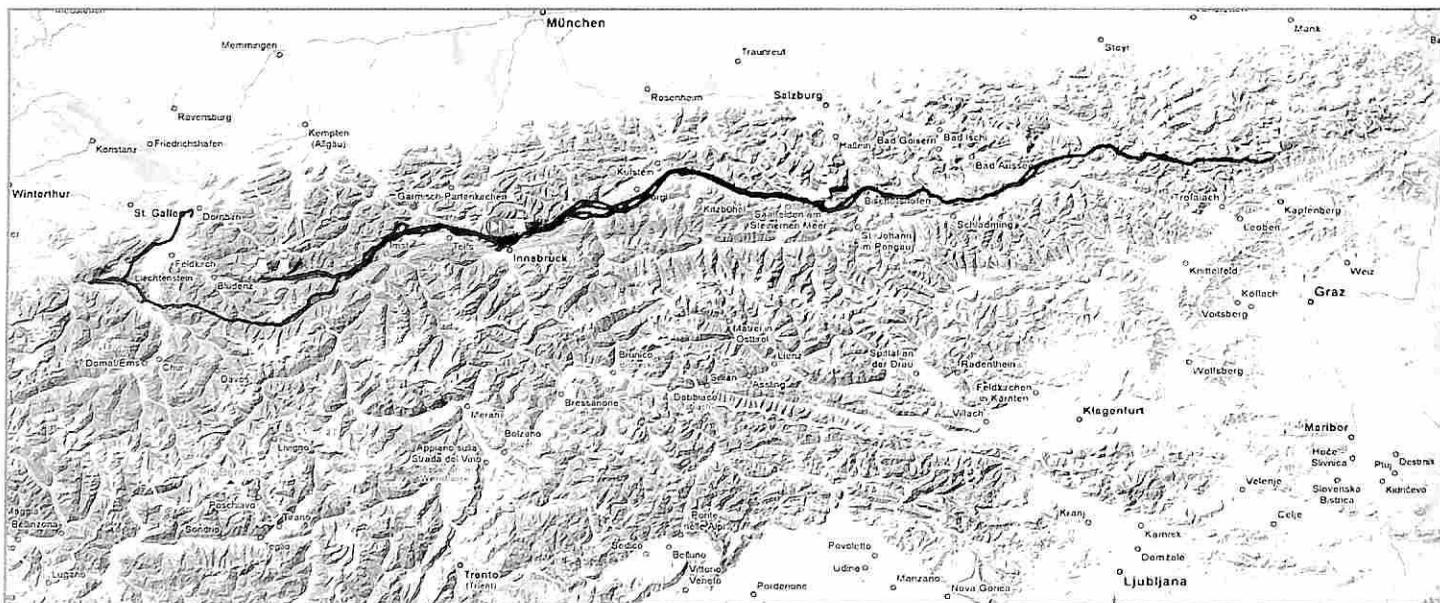
Come sempre, prima di accedere ai dati è necessario registrarsi.

<http://www.ead.eurocontrol.int/eadcms/eadsite/index.php.html>

Mapa in rilievo delle Alpi

La pianificazione dei voli di montagna può risultare molto più facile e intuitiva se la mappa che si utilizza è in rilievo. Attraverso il sito austriaco di Chris Hynek è possibile acquistare al prezzo di Euro 39,95 una riproduzione in alto rilievo in scala: 1:1.200.000, larga 77 cm (h 570 cm e spessore 20 cm). È disponibile anche la versione incorniciata.

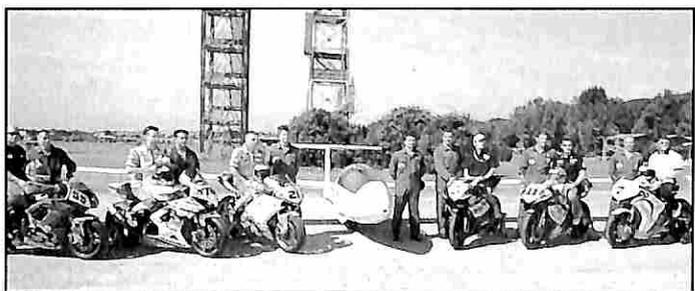
http://www.streckenflug.at/shop/product_info.php?products_id=537



La Superbike in aliante

Ha avuto grossa rilevanza sugli organi di comunicazione la visita dei piloti del campionato Superbike presso l'aeroporto di Guidonia. Il Tenente Stefano Testa dell'Ufficio Pubblica Informazione A.M. ha distribuito le informazioni.

Sei piloti della Superbike infatti, hanno potuto effettuare un volo spettacolare in aliante, presso l'Aeroporto di Guidonia. L'evento, organizzato in collaborazione con l'Aeronautica Militare, ha visto Troy Bayliss, Troy Corser, Max Neukirchner, Carlos Checa e Max Biaggi visitare il Centro di Volo a Vela dell'Aeroporto per un'affollatissima confe-



news

renza stampa, della quale riportiamo le principali dichiarazioni.

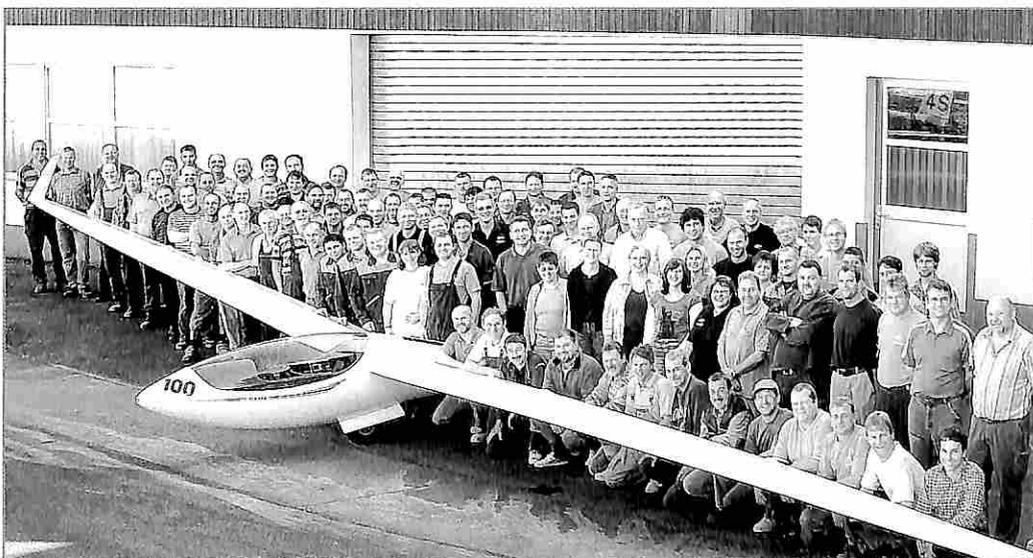
"Veleggiare nell'aria nel silenzio assoluto è una sensazione bellissima. Non è facile descrivere cosa si prova quando l'orizzonte inizia a girare davanti ai tuoi occhi". Sono le parole incredule, ma anche piene di entusiasmo, di **Max Biaggi**, subito dopo il suo primo volo su un aliante. E la pensano come lui gli altri cinque 'top riders' del campionato mondiale di motociclismo Superbike che giovedì 18 settembre sono stati ospiti del Centro di volo a vela dell'Aeronautica militare per presentare ufficialmente la gara di Vellelunga di domenica 21 settembre, la terzultima in programma per il campionato 2008.

Un connubio, quello tra la Superbike e l'Arma Azzurra, che si è rinnovato quest'anno dopo l'esperienza del 2007, quando l'altra tappa italiana del campionato - la gara di Misano - fu presentata presso il 5° Stormo caccia di Cervia.

"Il Centro di volo a vela è una finestra che l'Aeronautica Militare apre ai giovani, attraverso i tanti corsi di cultura aeronautica organizzati durante l'anno su tutto il territorio nazionale. Per questo siamo particolarmente orgogliosi di aver avuto tra noi questi grandissimi campioni, capaci di attirare intorno allo sport milioni di appassionati", ha detto il capitano Vincenzo Costagliola, comandante del Centro di Volo a Vela.

"Il cielo continuava a girare, girare, sembrava non fermarsi più. Fantastico" Troy Bayliss l'ha vista così, la sua prima volta su un aliante.

Consegnato il 100° ASG-29



Nella foto di Arnulf Muller, il gruppo delle maestranze Schleicher posa accanto al centesimo esemplare dell'**ASG-29**, sul mercato da soli due anni e mezzo.

Solo 39 sono stati consegnati nella versione pura, priva di motorizzazione; gli altri sono predisposti o già completi del motore di sostentamento.

Olivier Darroze ha vinto il recente campionato mondiale classe 18 metri proprio con un ASG-29

Annullamento di un record

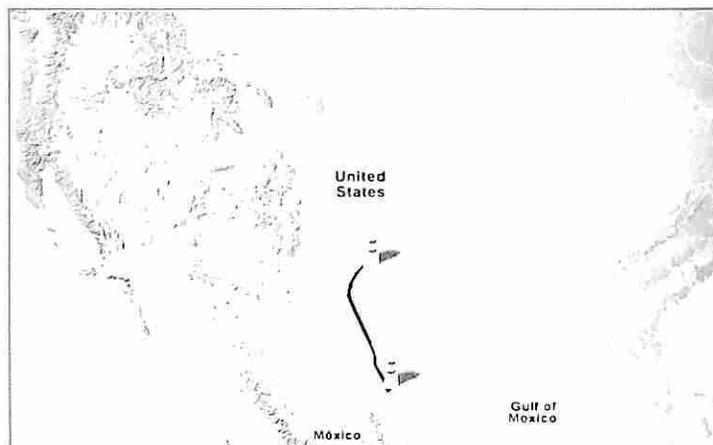
L'eccezionale volo compiuto dall'americano **Gary Osoba** il 19 luglio 2008 non ha potuto ricevere l'omologazione della FAI per il record di distanza libera con un piccolo aliantente in legno, il **Maupin Woodstock di soli 11,9 m d'apertura**.

Gli oltre 800 km del percorso hanno coperto gran parte del Texas, da Sud verso Nord, battendo la precedente prestazione di Leo Benetti-Longhini (627 km sul ben più aerodinamico Silent), ma il logger utilizzato era un classico e un po' antiquato Cambridge modello 20. L'IGC non riconosce più la validità di questo apparato per l'omologazione di record mondiali, per la carenza in alcuni requisiti di sicurezza e di software approvato, anche in considerazione del cambio di proprietà dell'azienda che ha attraversato vari problemi finanziari e non ha ritenuto di poter estendere il supporto ai modelli più vecchi.



Il volo è anche stato tardivamente inserito nell'OLC, perciò è in archivio ma non ha alcun punteggio. 815,48 i km totali, coperti in nove ore alla velocità media di 90,43 km/h. I problemi di omologazione hanno influito spesso anche in passato su voli importanti, anche prima dell'avvento dei logger GPS.

Considerando il valore sportivo dei tentativi di record, è



bene andare a verificare tutte le ultime informazioni sul proprio logger sul **sito IGC <http://www.fai.org/gliding/gnss>**

Creare un file di spazio aereo

Un interessante sito Internet permette di selezionare una qualunque area geografica di proprio interesse, con un'interfaccia Google Earth, e quindi di scaricare un completo file di spazio aereo nel formato OpenAir. È sufficiente in seguito cambiare l'estensione del file scaricato, modificandola nel solito "txt". Eseguite poi le opportune verifiche per assicurarvi della veridicità delle informazioni contenute; un primo esame fa pensare che siano molto aggiornate, ma è responsabilità del pilota valutarle.

<http://www.maddyhome.com/ctr/>

Nimbus 4D XL

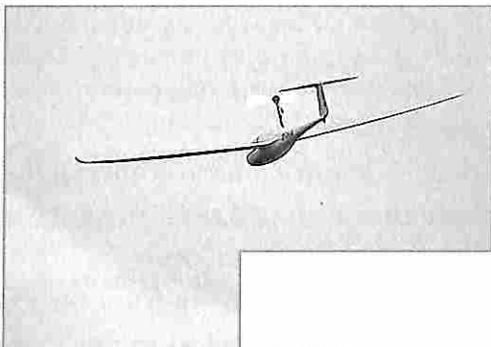
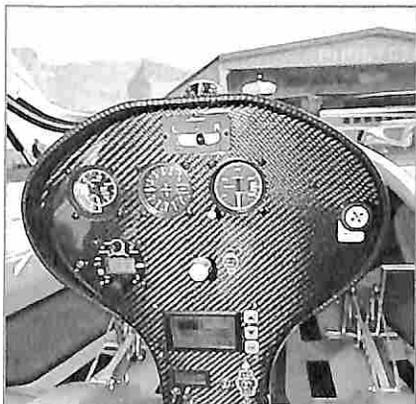
La nuova fusoliera XL che ha riscosso tanto successo commerciale sui DuoDiscus è ora disponibile anche per il biposto di Classe Libera Nimbus 4D e 4DM.

Ne sono già stati consegnati alcuni esemplari a partire dallo scorso maggio. L'unica differenza rispetto al DuoDiscus XL è che è stata mantenuta la vecchia struttura del carrello retrattile, meno alto.

Taurus elettrico

Anche l'aliante biposto ULM "Taurus" ha ricevuto una motorizzazione elettrica.

L'energia è fornita da circa 60 kg di batterie ricaricabili ai polimeri di Litio. Le prestazioni sono indicate dal costruttore in circa 2,7 m/s di salita, con un'autonomia di guadagno quota di circa 6.000 piedi (2.000 metri).



news

Turbine a getto

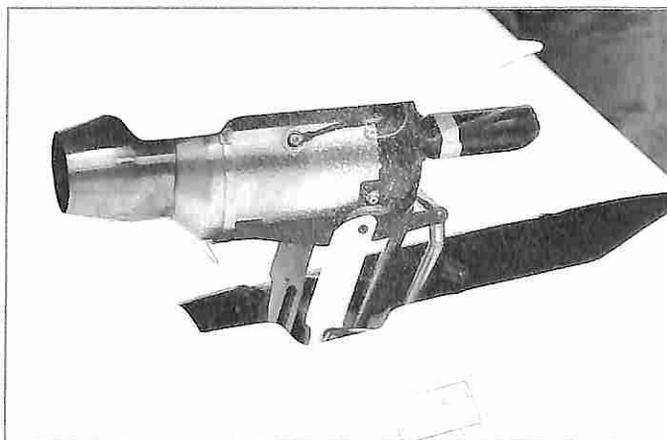
Ormai già da qualche mese hanno volato i primi prototipi di alianti con motorizzazione a jet, la cui produzione in serie sta per iniziare.



Alcuni esemplari dell'HpH 304S "Shark" sono già stati consegnati agli acquirenti americani con una turbina da 40 kg di spinta dichiarati, e pubblicheremo sul prossimo numero della nostra rivista una prova in volo di questo bell'aliante costruito nella Repubblica Ceca.

La Schempp-Hirth ha già affidato a un acquirente il primo prototipo del **Ventus 2CXa** con motorizzazione jet da soli 20 kg di spinta dichiarata.

Nel volgere di qualche mese ci aspettiamo di vedere questa nuova applicazione diffondersi rapidamente.



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 Cernezzi Tel. 02.48003325 aldo@voloavela.it

Silent Club, anno 2000, aliante VDS a decollo autonomo, marche civili AeCl I-6655, circa 150 ore di volo, 50 ore motore, completamente revisionato e riverniciato, strumentazione base, variometro elettrico Ilec, radio Filser, gancio di traino, impianto e batteria supplementare per strumenti, sella alare e sella di coda; eventuale rimorchio chiuso. Euro 32.000 + 3.000 rimorchio.
→ 039.9212128, Fax: 039.9212130

✉ info@alisport.com

Lak 17A 15/18m con doppie winglet, registrato in Inghilterra G-CKCY, numero di serie 132, anno 2002, 300 ore circa, computer LX-7000, radio Dittel. Carrello Cobra, sella alare e sella di coda, barra per rimorchio, copertine Jaxida. Visionabile ad Alzate Brianza. Euro 65.000.

→ 039.9212128 Luigi Bertoncini

✉ bertoncini@alisport.com

Duo-Discus D-2312, anno 2000, ottimo stato, lucidato a giugno 2007, Ossigeno MH, LX-5000 sui due posti, Flarm con ripetitore, pannelli solari, copertine Jaxida, supporti per montaggio in due persone anche anziane, carrello Cobra, visibile presso Alzate Brianza. Richiesta 95.000 Euro.

→ 02.62086483 - 331.6921145

Alessandro Scaltrini

✉ alessandro.scaltrini@tesi.it

Ventus 2cT 18m HB-2353 anno 2000, 700 ore totali, ore motore 15, condizioni perfette pari al nuovo, uniproprietario; computer LX7000 IGCpro, Colibri, vario elettrico Ilec, ELT ACK-E01, radio Becker AR4201, Ossigeno elettronico MH, copertine Jaxida complete, paracadute Butler/Strong, carrello Cobra monoasse con accessori, ruota e barra di traino. Consegna a fine agosto 2008.

✉ alberto.righini@alice.it

Discus 2b, D-3961, 130 ore, perfetto, Radio Dittel 17M, LX5000 aggiornato, Flarm, Elt, copertine nuove. Rimorchio Cobra Super.

→ 0362.96428; 328.7671784

Giannino Pozzi

✉ giannino.pozzi@tiscali.it

Ventus 2C 18m anno 1997, batteria in coda, ruotino di coda, Ilec SN-10, Becker, carrello Cobra 2 assi. Visibile a Calcinate (VA). Euro 68.000.

→ 335.380201 M. Secomandi

✉ secomandimaurizio@tin.it

Rimorchio stradale due assi, revisionato, ricoverato sempre al coperto, buona gommatura, omologato trasporto attrezzature sportive TATS, portata kg 1200, massa totale kg 1500, dimensioni m 7.3 x 2.1, sbalzo posteriore cm 218. Euro 1800.

→ 0332.429788 Emilio

DG800 B 18m winglet D-KAVF 1999, motore: Solo, ore motore 35; gelcoat perfetto, nessun incidente, ossigeno EDS-180, LX5000 ultima versione con 2 display digitali, sistema Flarm, logger Colibri, paracadute, pannello solare per ricarica batteria, carrello Cobra monoasse anno 2000, kueller, cavalletto. Seconda elica di scorta. Disponibile a Calcinate del Pesce.

Prezzo: 120.000 Euro

✉ a.marciante@tele2.it

Dimona H-36 motoaliante biposto con marche tedesche D-KEPP, anno 1982, con motore Limbach L2000 nuovo con sole 160 ore, transponder ModeC, radio e strumenti standard, cuffie nuove. Euro 45.000 non trattabili. Volendo anche solo quota del 40% dello stesso, per Euro 18.000.

→ 051.576581 Paolo Salizzoni ore ufficio

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

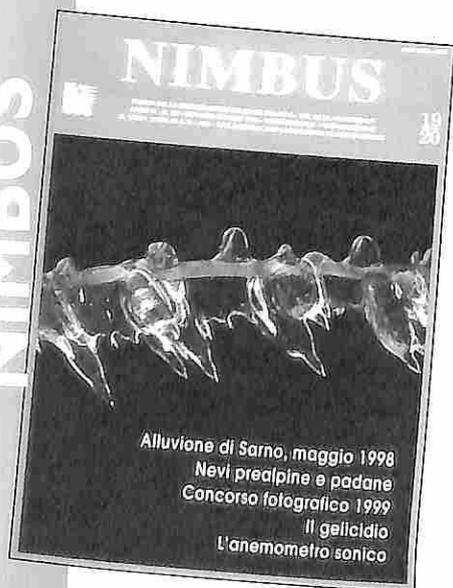
Visita www.nimbus.it: previsioni del tempo, link a siti meteorologici, articoli, tutti i numeri di Nimbus pubblicati, ed il Meteo Shop, vetrina della meteorologia che presenta il nuovo poster "Atlante delle nubi".

Per informazioni:

SOCIETÀ METEOROLOGICA ITALIANA

Via G. Re 86 - 10146 Torino

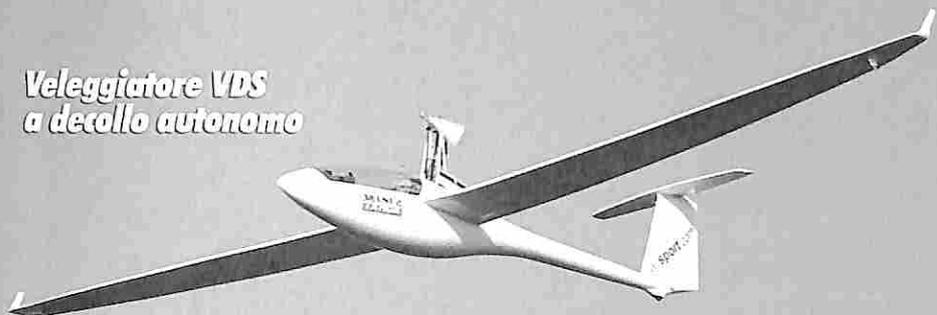
Tel. 011/797620 - Fax 011/7504478. e-mail info@nimbus.it



SILENT 2 TARGA

L'INNOVATIVA SUPERIORITÀ ITALIANA

*Veleggiatore VDS
a decollo autonomo*



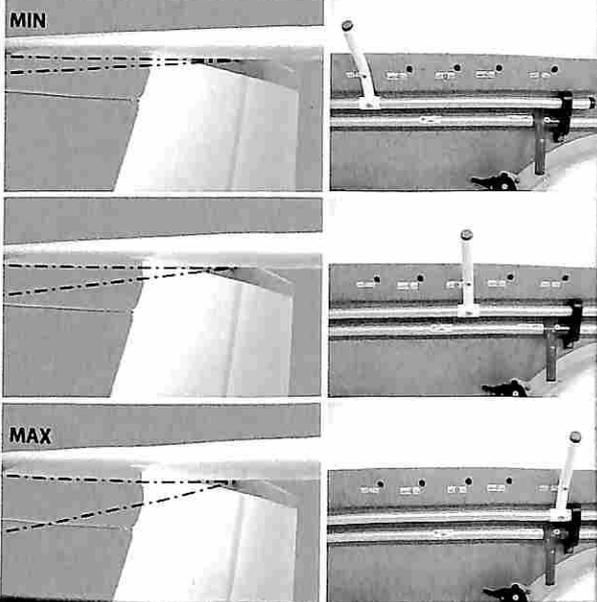
*Apertura alare 13.3 m
Massima efficienza 1:40
Winglets a pinna verticale
Piano orizzontale di forma ellittica, stabilizzatore ed elevatore mobili
Carrello retrattile
Trim automatico, variando la posizione dei flap
si otterrà il trimmaggio ideale*

sponsored by
TEXAX

Alisport srl
Tel. 039.9212128
Fax 039.9212130
info@alisport.com
alisport.com

*IL PIANO ORIZZONTALE è di forma ellittica
e l'innovativo stabilizzatore mobile è
azionato dalla leva dei flaps.*

NEW



→ 348.3510163 Sandro Bottoni
✉ sandrob@polistudio.it

Ventus B turbo marche D-KMII, N° di costruzione 33, anno 1985, con o senza strumenti, gelcoat buono stato, winglet 15 metri (+ 2 tipi di terminali per 15 m), prolunghe a 16,60 metri. Carrello coperto, telaio zincato, monoasse, tedesco omologato Italia, verniciato 2005, buonissimo stato, attrezzatura per movimentazione a terra, impianto ossigeno.

→ 393.9329972 Dino Giacobbe

Libelle Club D-2466, anno 1974, 1000 ore, completamente revisionato nel 2006, di veloce montaggio grazie agli innesti rapidi, radio Becker nuova, gancio baricentrale e in prua entrambe revisionati, anemometro nuovo, vario elettrico e pneumatico, compreso carrello coperto e paracadute. Visibile a Pavullo nel Frignano (MO).

Richiesta 11.000 euro.

→ 348.3702620 Mario Luise
✉ mario.luise@it.ibm.com

N. 2 roulotte in campeggio a Rieti, una con tettoia in lamiera 6x6 metri e pavimento, un'altra con tettoia coibentata 6x5 m e pavimento. Euro 2.500 tratt. cad.

→ 329.3941059 Aldo Colombo

DG 300, anno 1991, meno di 200 ore di volo, mai incidentato, come nuovo. Capottina azzurrata, ELT, FLARM, CN in corso di validità, carrello Comet in ottimo stato, visibile a Valbrembo.

→ 348.5221020

✉ cortina@raffaellocortina.it

Cerco **rimorchio chiuso** sezione tonda adattabile per contenere un Silent, utilizzabile su strada

→ 333.2740920 Emanuele

Ventus 2cx 18 metri, ottobre 2004. Carrello Cobra con fodere in cotone per protezione aliante. Strumentazione: Easy, Flarm, Elt, ossigeno. Rivestimento interno con finitura in pelle. Aliante visibile all'aeroclub di Valbrembo. Link foto da scaricare http://coverd.net/ftp/aliante/IMG_0001.JPG

→ 039.512487 (ore ufficio)

→ 335.5660391 Angelo Verderio

ASW28-18E con tip da 15 e da 18 metri, motore "Turbo" di sostentamento, verniciatura acrilica, capottina azzurrata, predisposto per ossigeno da 3 litri, sonda TE ILEC, pannelli soalri su coperchi motore, presa d'aria aggiuntiva, serbatoi benzina ausiliari, kueller e barra traino. Colori anticollisione. Eventualmente anche con carrello Cobra e strumentazione completa.

→ +39.335.209223 Mauro Brunazzo

✉ mikebravo@alice.it



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

• • •

Adottato dalla scuola dell'A.C.A.O.
al quale si può richiedere
tramite telefono o fax 0332.310073,
oppure con e-mail acao@acao.it

• • •

Euro 15,00

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



SPAZZOLE INDUSTRIALI



SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE

THE PROFESSIONAL CHOICE



DISARONNO.

IL GUSTO CHE SEDUCE IL MONDO.

