

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

SETTEMBRE/OTTOBRE 2013 - n. 339

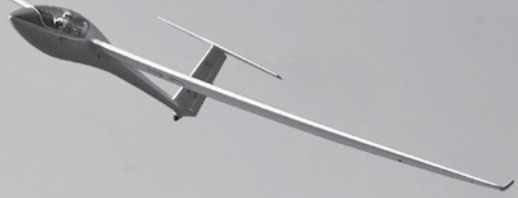
VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani



- I campionati europei a Vinon
- Sulle piante, alla CIM
- Prova in volo ASH-31Mi
- Congresso nazionale 2013
- Il campionato Emiliano online



Ci aspetta *un anno più difficile*

Prima che inizi la stagione dei bei voli, è il momento di prepararsi al meglio.

La prevenzione degli incidenti deve essere la principale ambizione di tutti noi. Quindi, via col ripasso dei manuali d'uso degli aliante, delle procedure operative a terra, delle operazioni d'emergenza. Ancora meglio, un paio di voli con un istruttore, andando a rivedere i comportamenti di base (controlli pre-volo, atterraggi) e riprovando le rimesse da assetti inusuali. Negli ultimi anni se è verificato un elevato numero di incidenti che, seppure in qualche caso piuttosto gravi, non hanno dato luogo a fatti tragici. In altre parole, qualche volta "è andata bene" ma non per questo si può abbassare la guardia. Manteniamo alta l'attenzione, per permettere agli angioletti di distrarsi anche un po'!

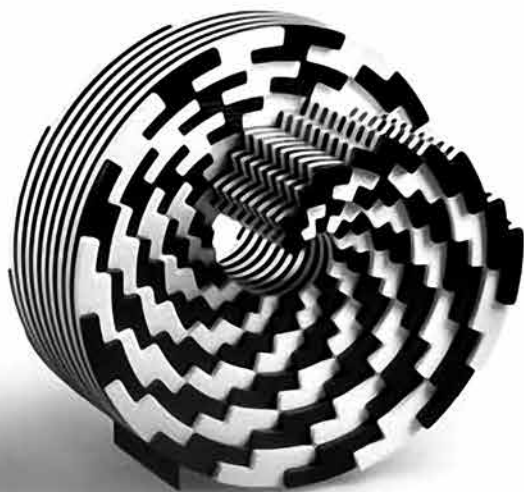
In alcuni club stanno partendo iniziative di divulgazione, impennate su intere giornate dedicate a relazioni, discussioni e conferenze sulla sicurezza. Invito tutti gli organizzatori ad aprire questi appuntamenti, per fornire anche ai soci di altri club la possibilità di intervenire.

Un altro compito importante, che spero tutti potranno svolgere efficacemente in questo nuovo anno, è la diffusione della cultura sportiva volovelistica, e della passione per il volo in aliante. Le notizie che giungono da molti gruppi italiani sono legate allo stato di depressione dell'economia nazionale: molti club hanno difficoltà a confermare gli affitti (o i canoni) delle strutture e dei terreni, portando a soffrire tutta l'o-

peratività della linea di volo. C'è una chiara tendenza alla trasmigrazione dei piloti più appassionati verso aeroporti che, magari più lontani da casa, offrano le migliori condizioni in termini di disponibilità, giornate di apertura, iniziative sportive e didattiche. Si tratta chiaramente di una minoranza relativa, ma "pesante", formata dalle persone più motivate che sono quindi disposte persino a spendere di più (in qualche caso), o a fare più strada, pur di poter aggiungere qualità e frequenza alla propria carriera sportiva.

Purtroppo, c'è anche il lato negativo di questo fenomeno: la perdita di affezione e il rischio di abbandono che investono tanti altri piloti. La burocrazia non ci viene in aiuto, con gli ultimi aumenti per i rinnovi e la "tegola" della Tessera FAI obbligatoria (solo in Italia) anche per le Insegne. Per chi non ha trovato le motivazioni più forti, o le ha perse, o per chi è stato colpito da una situazione personale di minore disponibilità economica, le difficoltà operative interne al proprio club possono essere la causa della drastica decisione di non rinnovare l'associazione e la licenza.

Gli abbandoni ci saranno, e tocca a tutti i club combatterli su tutti i fronti: offrendo migliore operatività, allargando la base con corsi teorici "aperti" e qualche volo introduttivo, mostrando attenzione per la qualità delle relazioni personali nel sodalizio e tra i livelli gerarchici, e organizzando iniziative aggreganti a basso costo ma di ampia visibilità.



Sculptura n. 363,
Marcello Morandini, 1990

Fotografie: www.francocanziani.it

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



Semisfera,
Giovanni Santi Sircana, 1970

Fotografie: www.francocanziani.it

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

MAP – Museo Arte Plastica

Comune di Castiglione Olona – Palazzo dei Castiglioni di Monteruzzo

1849 Mazzucchelli

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

Fondata da Plinio Rovesti nel 1946

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



Direttore responsabile:

Aldo Cernezzì

Segreteria:

Bruno Biasci

Archivio storico:

Umberto Bertoli, Lino Del Pio,

Michele Martignoni

Nino Castelno

Prevenzione e sicurezza:

Marco Nicolini

FAI & IGC:

Marina Vigorito Galetto

Vintage Club:

Vincenzo Pedrielli

Corrispondenti:

Celestino Girardi

Paolo Maticocchio

Aimar Mattanò

Sergio Colacevich

Giancarlo Bresciani

In copertina:

P. Hartmann sull'ASH-31Mi

(foto di Laurent Couture)

Progetto grafico e impaginazione:

Claudio Alluvion

Stampa:

Master Graphic - Leggiano (Va)

Redazione e amministrazione:

Aeroporto "Paolo Contri"

Lungolago Calcinate, 45

21100 Varese

Cod. Fisc. e P. IVA 00581360120

Tel./Fax 0332.310023

csvva@voloavela.it

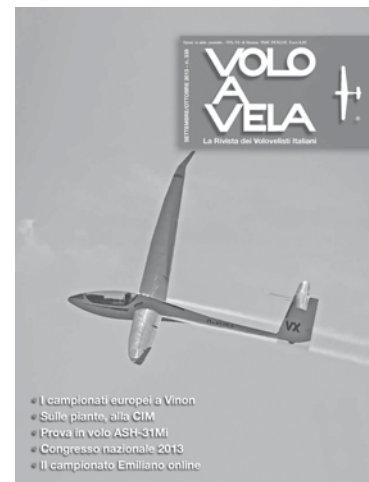
www.csvva.voloavela.it

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

issn-0393-1242

In questo numero: SETTEMBRE/OTTOBRE - n. 339

Notizie in Breve	4
Volo a motore, efficienza e volo planato	11
I campionati europei a Vinon	15
Sulle piante alla CIM 2013, la versione di 42	25
Prova in volo ASH-31Mi	32
La mia visita in Venezuela	39
Congresso nazionale 2013	44
Il campionato Emiliano online	53
Notizie dai Club	59



Controlla sull'etichetta
LA SCADENZA
del tuo abbonamento

LE TARIFFE PER IL 2014

DALL'ITALIA

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

DALL'ESTERO

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

Modalità di versamento:

- con bollettino postale sul CCP N° 16971210, intestato al CSVVA, Aeroporto Paolo Contri Lungolago Calcinate, 45 - 21100 Varese, indicando la causale e l'indirizzo per la spedizione;
- con bonifico bancario alle coordinate IBAN: IT 30 M 05428 50180 000000089272 (dall'estero BIC: BEPOIT21) intestato a CSVVA, indicando la causale e l'indirizzo per la spedizione, e dandone comunicazione agli indirizzi sotto riportati;
- con assegno non trasferibile intestato al CSVVA, in busta chiusa con allegate le istruzioni per la spedizione.

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

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

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

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

Calendario delle competizioni italiane 2014

Gara	Denominazione	Organizzatore / Località	Data inizio, o prima parte	Data fine, o seconda parte
TRA	Trofeo Ruggero Ancillotti	ACAO Varese	dal 14/01	al 30/09
CID	Campionato Italiano di Distanza OLC	ACAO Varese	dal 01/03	al 15/09
Classe Unica	Trofeo Città di Torino	AeC Torino	11-12-13/04	18-19-20-21/04
Classe Club	Campionato Italiano	AVL Alzate Brianza	25-27/04	01-04/05
Classe 13,5M	Campionato Italiano e Coppa Leonardo Brigliadori	AVL Alzate Brianza	dal 25/04	al 04/05
Classe Unica	Campionato Italiano	AVF Ferrara	30-31/5, 01-02/6	06-07-08/06
Classe 18M	Grand Prix e Campionato Italiano	ACAO Varese	dal 14/06	al 23/06
Standard	Campionato Italiano	AVM Voghera	04-05-06/07	11-12-13-14/07
Classe Unica	Trofeo dell'Oltrepò	AVM Voghera	04-05-06/07	11-12-13-14/07
Promozione	Gara di Promozione	AVM Voghera	04-05-06/07	11-12-13-14/07
Tutte le classi	Coppa Internazionale del Mediterraneo	AeC Rieti	dal 04/08	al 15/08
Classe Unica	Coppa Città di Rieti	AeC Rieti	dal 17/08	al 23/08

Tassa sul lusso: automobili

Per qualche giorno le agenzie di stampa hanno annunciato che il governo sarebbe stato pronto a cancellare la "tassa sul lusso" che colpisce le auto di potenza superiore a 185 kW. Al momento di entrare in stampa, sono state però smentite. Quel che è certo, è che di abolizione per il settore dell'aviazione non se ne parla proprio.

Già a settembre, il viceministro dell'Economia Luigi Casero aveva evidenziato che il superbollo "è stato sbagliato metterlo e costa pochissimo toglierlo" e che "il settore dell'auto è trainante, per cui è fondamentale un'azione di sostegno". Dal 1° gennaio 2012, tutte le vetture con oltre 185 kW hanno pagato 20 euro per ogni kW eccedente tale soglia. Una misura che non ha permesso allo Stato d'incassare il gettito previsto alla sua introduzione. Le entrate si sarebbero anzi ridotte a causa di una vera e propria migrazione delle auto di lusso verso altri mercati, in particolare Francia, Germania e l'Europa dell'Est. L'eliminazione della sovrattassa avrebbe un impatto molto limitato sul gettito nel breve periodo e dovrebbe invece assicurare un aumento degli introiti per lo Stato nel medio periodo.

Il 'superbollo' fu dapprima introdotto dall'esecutivo Berlusconi a luglio 2011, con una sovrattassa di 10 euro sopra i 225 kW (saliti a 20 euro oltre 185 kW col governo Monti all'interno del decreto "Salva Italia"). Monti e i suoi tecnici avevano previsto un introito di 170 milioni di euro, ma lo Stato ne incasserà solo circa 60. Ciò conferma due cose: che le previsioni di incasso redatte dagli esperti dei ministeri sono sempre errate di quasi un intero ordine di grandezza, gettando il ridicolo sulla capacità

di gestione dello Stato; e in secondo luogo che l'imposizione di tasse sui beni "di lusso", apparentemente equa in quanto dovrebbe colpire la vera ricchezza, in realtà riduce il volume d'affari di molti settori e colpisce in fasce per nulla privilegiate della popolazione, quelle che vivevano dell'indotto creato dal mercato del cosiddetto "lusso": meccanici, gommisti, assicurazioni, mancato introito IVA ecc. L'introduzione del superbollo calcolato in base alla potenza (non in base al valore effettivo dell'auto) non solo si è rivelata un flop, ma ha anche causato un danno per il momento non calcolabile per l'erario: ha sostanzialmente distrutto il mercato delle auto potenti e ha fatto registrare la conseguente perdita dell'Iva e dell'Ipt. Non solo: ha anche ucciso una passione tutta italiana. E un settore che su quella passione si sosteneva.

Tutto questo era già avvenuto negli Anni Settanta, sotto la spinta delle "crisi petrolifere" segnate dall'aumento rapidissimo dei prezzi del petrolio, che avevano portato all'adozione di quelle che all'epoca venivano chiamate "misure di austerità". Per quanto sia dura far digerire alla maggioranza delle persone un aumento delle tasse, uccidere dei settori (tra questi l'aviazione nonché la nautica) per far sembrare più accettabili i sacrifici chiesti alle masse è un suicidio economico.

Sul sito de "il Fatto Quotidiano" leggiamo che *la percezione negativa della gente, il superbollo e i controlli sempre più pressanti dell'Agenzia delle Entrate un effetto lo hanno avuto: gli italiani hanno reagito in modo rapido, vendendo semplicemente la maggior parte delle supercar presenti sul territorio. "Per non farsi vedere in giro e incorrere negli sguardi di riprovazione dei passanti" spiegano alcuni.*

I concessionari Porsche calcolano una 'fuga' di almeno mille esemplari al giorno, un crollo delle vendite del marchio in Italia vicino al 45% (a cui fa da contraltare un successo a livello mondiale con cifre record nel 2012) e una fortissima svalutazione dei modelli.

Secondo la Federauto, Maserati ha perso il 77% di vendite nel marzo scorso, Ferrari il 38% (anche in questo caso a fronte di ottime vendite all'estero e bonus extra agli operai di Maranello sulla falsariga della Volkswagen). I concessionari licenziano i venditori o a chiudono bottega.

In Francia, il governo Hollande secondo il quotidiano La Tribune, avrebbe in cantiere un provvedimento per incamerare quattrini dalle auto potenti, non attraverso un superbollo che colpirebbe il già immatricolato, ma con una soprattassa d'acquisto sulle auto di grossa cilindrata.

Classe Club e Coppa Leo Brigliadori

L'Aeroclub Volovelistico Lariano invita a partecipare alle due competizioni del 2014. Si tratta del Campionato Italiano Classe Club che si terrà nei fine settimana 25/26/27 Aprile 2014 e 1,2,3 Maggio 2014, con premiazione Domenica 4 Maggio che è in calendario anche come giornata di riserva; e della Coppa Internazionale Leonardo Brigliadori valevole come Campionato Italiano Classe 13,5m che si svolgerà dal 25 Aprile 2014 al 3 Maggio 2014, con riserva e premiazione sempre Domenica 4.

La gara è aperta alle Federazioni Straniere e il club ha già provveduto a diffondere gli inviti. L'AVL esprime il proprio orgoglio per ospitare la prima gara internazionale di questa categoria, dedicata all'amico e grandissimo pilota Leo Brigliadori che dell'AVL è stato un pilastro. A breve saranno diffusi i primi bollettini con tutte le indicazioni del caso.

Tra poco sarà dato avvio ad una pagina web specifica, mentre è già in funzione l'indirizzo e-mail gare@avl.it. L'organigramma delle due gare vede impegnato alla Direzione & Meteo Giorgio Ballarati, lo scoring è affidato a Elio Cresci e allo staff AVL, la Direzione dei decolli a Danilo Centimeri; l'addetto Sicurezza è Fabio Pessina e in Segreteria ci sarà Anita Volonterio.

È stabilito un numero massimo di partecipanti pari a 40 equipaggi complessivamente.

I costi sono: Iscrizione a 250 euro, ridotta a 150 euro per i minori di 26 anni, il traino a 50 euro, il campeggio in aeroporto costa 5 euro al giorno per la tenda e 10 per camper o roulotte.

Viene data la possibilità, dopo la chiusura delle iscrizioni, a tutti i partecipanti, di poter volare per conoscere il campo di gara ai costi dei soci AVL senza ulteriori addebiti.

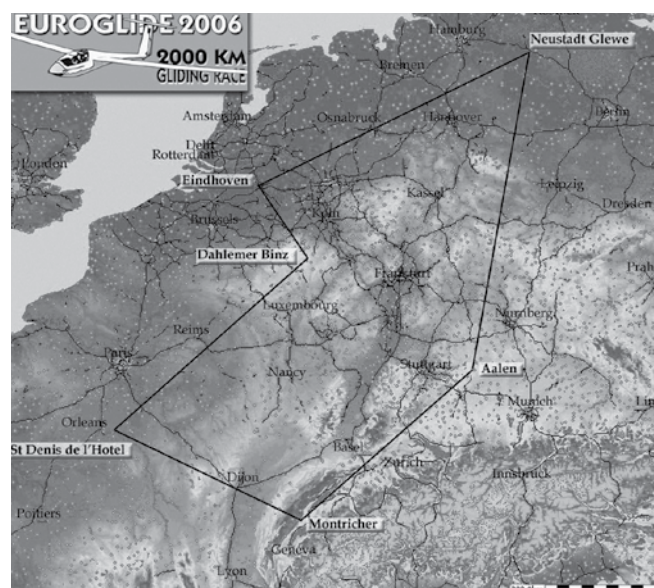
Livno-Adria Cup 2014

Nel 2013 l'aeroporto di Livno non ha ospitato l'ormai tradizionale gara balcanica, a causa di importanti lavori di rifacimento della pista e di costruzione di nuovi hangar anche grazie a fondi europei (da noi nessuno riesce ad ottenerli e spenderli nei tempi previsti dall'amministrazione UE?). Dal 2014 però si riparte con la Coppa Livno-Adria, con le date previste dal 5 al 13 luglio. Con l'occasione il club locale, forse l'unico attivo volovelisticamente in Bosnia-Erzegovina, festeggerà il trentennale dalla sua fondazione. La meteo e il clima amichevole, insieme con i costi bassissimi di partecipazione e con la bellezza dei luoghi, adatta anche al turismo per le famiglie (mare in Croazia e parchi naturali in Bosnia), garantiscono tanto divertimento. La gara ha normalmente una gestione rilassata, con rispetto dei regolamenti leggermente elastico. Le velocità medie sul percorso possono talvolta essere elevatissime.

Per arrivare dall'Italia Centrale può essere pratico utilizzare il traghetto da Ancona a Spalato, ma a costi purtroppo molto elevati per il passaggio con auto più rimorchio. Visitate il sito <http://www.aeroklub.livno.org/> per compilare il form d'iscrizione.

Euroglide 2014

L'organizzazione della Euroglide edizione 2014 sta già lavorando. Le date previste per questa inusuale gara biennale sono dal 23 giugno al 5 luglio. Non è stato ancora definito il percorso, che viene preparato dopo attento studio degli spazi aerei nelle varie nazioni ospiti dell'interessante sfida.



Il regolamento prevede un solo task di circa 2.400 chilometri, da percorrere a tappe alla massima velocità media possibile. Ci si troverà quindi ad atterrare e ripartire da aeroporti diversi, realizzando un "raid" itinerante, senza rendez-vous intermedi in totale indipendenza. È anche accettabile, a seguito di fuoricampo, percorrere una certa percentuale del viaggio in auto, verso un nuovo luogo adatto al decollo.

Nessun italiano vi ha mai partecipato, ma le cronache delle edizioni precedenti sono disponibili online sul sito della gara, e raccontano di esperienze inusuali e molto divertenti. Gli ingredienti sono: avventura, libertà, lavoro di squadra, e tanti imprevisti. Nel 2002 è stato realizzato da Pamela e Gerrit Kurstjens il record della gara: il percorso è stato completato in soli quattro giorni. Nel 2008 invece si è avuto il record di partecipanti, con 41 equipaggi, dei quali 33 hanno concluso il percorso nel rispetto del regolamento. L'organizzatore è l'Aero Club di Eindhoven (Olanda). Sito web www.euroglide.nl

Triangolo di 1.000 km per due piloti paraplegici

Il racconto: per la prima volta due piloti disabili, con un aliante dotato di comandi manuali del timone di direzione, hanno completato un tema predichiarato di 1.000 km. Si tratta di Adam Czeladzki (Polonia) e di Simon Smith (Sud Africa).



Adam Czeladzki

Alla partenza, dopo mezz'ora di uso del motore di sostentamento, hanno raggiunto la prima termica a 700 metri sul terreno, con già un bel + 4m/s.

La seconda termica è stata di nuovo molto potente, cosa inusuale: di solito nel primo lato si cerca di "galleggiare" usando anche valori deboli.

Solo dopo iniziano i cumuli, nel tratto con vento contrario verso il fiume Orange, dalle parti di Douglas. Oltre il fiume, però, c'era un cambio di massa d'aria con sovrappiù e possibili forti temporali.



Simon Smith

Al secondo punto di virata, Grekwastad, la termica era da 6 m/s, poi hanno proseguito accanto al margine del grosso nembo, come si fa spesso. La planata verso il terzo pilone ha attraversato ben 40 km di discendenza, nel cielo blu privo di cumuli: appena prima del pilone, un vasto altocumulo aveva messo in ombra una parte del percorso che però ha iniziato a fornire una sottile linea di convergenza, che hanno usato in entrambe le direzioni, ripassando nell'aria migliore grazie alla traccia visibile sul computer. Quindi ancora 40 km di planata con vento in coda, verso un grosso cumulo in rotta.

Esplorandone la base, alla ricerca di un buon valore, hanno così perso invece la planata finale... Cominciava a farsi sentire la delusione della sconfitta, ma qualche modesto valore ha permesso di "galleggiare" verso l'arrivo. Ovviamente, quando ormai non è più utile, poco prima del tramonto ecco ancora una salita da fondo scala, che hanno abbandonato per non atterrare dopo il termine legale. Adam Czeladzki è rimasto paraplegico a seguito di un brutto atterraggio con un LS-8 durante i campionati polacchi del 2009 a Lisie Katy. Non volendo abbandonare il volo, ha acquistato un Discus 2C con comandi manuali per il timone.

Nel 2013 ha finalmente riconquistato la sua posizione nella Squadra Nazionale Polacca, questa volta nella classe 20M volando su un Duo-Discus modificato, col quale ha partecipato agli Europei di Ostrow (Polonia) concludendo con un eccellente 8° posto.

Simon Smith è rimasto paralizzato da una lesione per un incidente di parapendio nel 1999. In Scozia ha potuto partecipare a un corso di pilotaggio di aliante grazie al locale club riservato ai disabili. Tornato in Sud Africa, ha fondato la DAASA, associazione nazionale dei piloti disabili, per promuovere il volo e soprattutto l'aliante nel suo Paese.

Mozzo dell'elica, nota per i Solo 2350C

Il motore Solo 2350C è quello installato su alianti dotati di un'elica bipala non ripiegabile, accoppiata a una riduzione a cinghia, come DG-1000T, Antares 18T e JS-1T. Di questi modelli sono ben pochi gli esemplari presenti in Italia. Non sono affetti da alcun problema i motori Solo 2350D, dotati di elica multipala ripiegabile come i Duo-Discus ecc.

Il cedimento del mozzo dell'elica su queste motorizzazioni è spettacolare e certamente pericoloso: l'elica si stacca con un pezzo del mozzo, volando libera. Gli eventi sono già abbastanza numerosi da giustificare ampiamente la nota tecnica che prescrive di non utilizzare il motore sugli alianti di questi tipi. È ovviamente già in corso da tempo la sperimentazione di un nuovo mozzo elica modificato, ma per ora la soluzione è in attesa di verifica e approvazione.

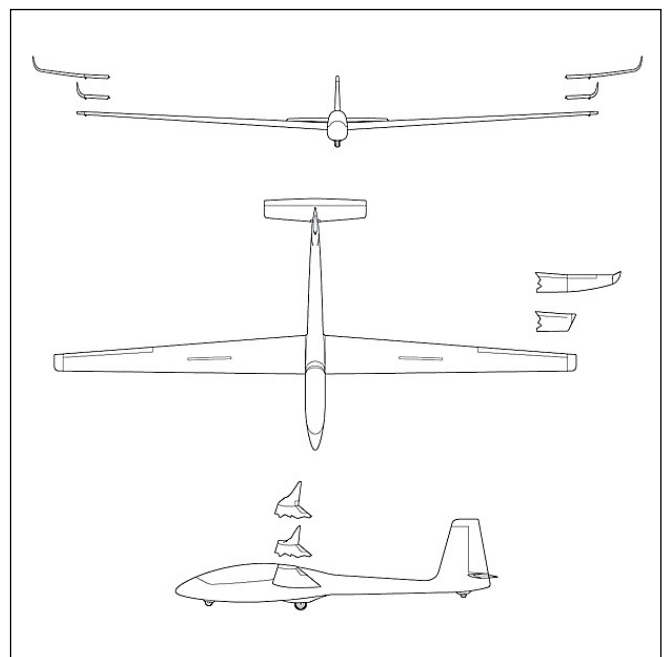
Per leggere la direttiva EASA potete cercare quella con il n. 2013-0217-E.

Perkoz certificato EASA

Il costruttore polacco SZD ha ottenuto la certificazione EASA per il nuovo biposto erede del vecchio Puchacz. L'SZD-54-2 Perkoz promette prestazioni di alto livello nel volo di distanza (con le prolunghe per l'apertura alare di 20 metri l'efficienza dichiarata è 42:1) e un involuppo di volo acrobatico. Risponde ai regolamenti di progetto CS-22. La connessione dei comandi è automatica durante l'assemblaggio, il freno ruota è idraulico con leva di comando sulla barra. Una delle preoccupazioni degli ac-

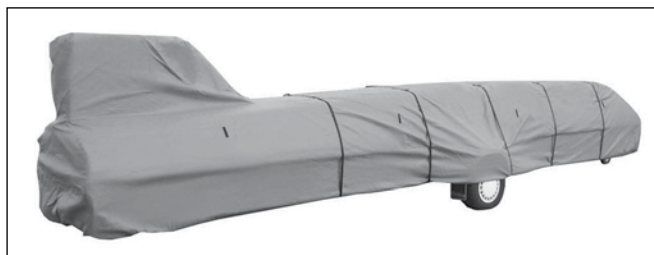


quirenti accorti è la durata di vita della cellula, che in questo caso è del tutto tranquillizzante: la vita di progetto è programmata a 15.000 ore, mentre la SZD è ancora in attesa di avere la vita operativa certificata dall'EASA.



Copertina all-weather anche per i rimorchi

Costa 459 Euro la nuova famiglia di copertine protettive per rimorchi prodotte dalla CAPA. Sono realizzate su misura con un tessuto idrorepellente, non impermeabi-



le al 100% ma sostenute da una fodera microareata che garantisce di non creare un effetto "serra" eliminando il rischio di condensazione dell'umidità. La ditta fornisce anche dei semplici kit per le eventuali riparazioni e una borsa per lo stoccaggio (in opzione). È anche possibile ottenere la stampa di loghi e scritte per identificare il proprio rimorchio e per pubblicità, ma è illegale e non possibile circolare con la copertina sul rimorchio. Un'asola robusta antifurto, attraverso la quale far passare una catena con lucchetto, rende meno probabili gli eventuali furti. CAPA, D-48691 Vreden, Germania: www.capa-shop.de

Sanzioni ANSV

La mancata segnalazione di incidenti aeronautici secondo quanto definito dall'art 4 del decreto Legislativo n. 18 del 14 gennaio 2013, relativo alle esclusive competenze (obbligatorie) dell'ANSV in materia, può essere soggetta a sanzioni molto pesanti, da 3.000 a 12.000 o da 20.000 a 80.000 Euro. Oltre alle mancate segnalazioni, sono sanzionate le azioni di ostacolo alle indagini e le modificazioni della "scena" di un incidente.

Sono ovviamente escluse dalle sanzioni le persone che effettuano operazioni di soccorso. Il termine per la segnalazione è di 60 minuti. Le sanzioni non sono applicabili per il soccorso oppure a seguito di autorizzazione (a rimuovere l'aeromobile e modificare la scena) da parte dell'autorità competente "sul luogo dell'incidente" (autorità locali), "possibilmente dopo consultazione con l'ANSV". In altre parole, sperando che l'ANSV continui ad applicare la regola con il buon senso, se si verifica un incidente (danni all'aeromobile o a persone), sia esso in aeroporto o in fuoricampo, prima di modificare l'apparenza della scena o rimuovere l'aliante, è bene cercare l'approvazione di un'autorità. Nel caso di una gara, può anche essere sufficiente l'autorizzazione del direttore di gara, al quale devono essere fornite informazioni veritiere circa lo stato dell'aliante. Guai soprattutto a rifiutarsi di collaborare con le autorità, di fornire i documenti e di permettere i rilievi, quando fossero richiesti.

Cessna esce dal comparto dell'aviazione leggera e di diporto

Nel 2009, al momento del lancio del nuovo modello base, lo Skycatcher 162, sembrava che il famosissimo costruttore di aeroplani americano avrebbe potuto dare la massima credibilità, dominandolo, al mercato del settore Light-Sport grazie alla propria reputazione, alla potenza industriale e a una rete di vendita mondiale. Be', ci si sba-



gliava. Oggi la Cessna ha annunciato non la cessazione della produzione di questi modelli, ma che essa "non ha futuro". Ne sono stati costruiti ad oggi circa 200 esemplari, contro una previsione di 300-600 all'anno e un carnet di ordinativi che aveva superato i 1.000 esemplari, poi disdetti per l'inaffidabilità della strumentazione interamente elettronica e per gli aumenti del prezzo rispetto agli annunci iniziali. Al primo posto tra i motivi più probabili di questo flop, il prezzo medio di vendita pari a circa 150.000 Dollari, troppo alto per il settore delle scuole, in concorrenza con prodotti Europei ampiamente collaudati come i Tecnam.

Poi il peso troppo elevato, il rumore diffuso dall'elica a pale mozzate, la potenza modesta in relazione al peso, la scelta di non installare i diffusissimi motori Rotax con basso costo di gestione. Con questa mossa, la Cessna abbandona in pratica la fetta di mercato degli aerei da addestramento basico, ai quali era finora legata dall'ipotesi che chi inizia con una certa marca, poi al momento di acquistare un aereo di tale livello o, soprattutto, di fascia superiore, si rivolgerà alla stessa marca. Oggi il modello Cessna più "economico" è lo Skyhawk da circa 400.000 Dollari, troppo per la quasi totalità delle scuole di volo mondiali, dalli quali si attende un boom del mercato soprattutto in Cina con i recenti alleggerimenti dei requisiti medici per i piloti (adeguamento agli standard mondiali). Proprio in Cina doveva partire una linea di produzione attraverso la Shenyang Aircraft Corporation, un consorzio di industrie dell'aviazione di proprietà statale. Il risparmio sui costi di produzione sarebbe stato di circa 70.000 Dollari per ogni aereo, e le fabbriche americane erano già sature di altre commesse. Anche l'inseguimento di una certificazione completa in Europa (EASA) si è dimostrato troppo complesso persino per la Cessna, che ha dovuto rimborsare molti clienti in attesa oltre i termini contrattuali.

WinPilot per iPad

Su iTunes, raggiungibile anche attraverso il sito Winpilot, (<http://snipurl.com/28az30n>) è disponibile la nuova versione adatta all'ambiente Apple, in particolare per iPad. Il pacchetto da scaricare e acquistare al costo di 49,99 Dollari USA, è completo di un database aeronautico territoriale, e funziona unicamente in moltissimi paesi europei, tra i quali è inclusa l'Italia. Mancano in particolare

la Rep. Slovacca, la Finlandia, gli Stati dell'ex-Jugoslavia (a parte la Slovenia). Il GPS interno è la fonte dei dati di posizione, oppure può essere usato in modalità di Simulazione. L'hardware richiesto è quindi un iPad con GPS, generalmente accoppiato alle funzioni 3g (potrebbe non essere presente sugli apparati con sola connettività WiFi).



Questa volta l'autore di racconti aviatori quali:

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

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

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

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

**FLUID COUPLING
K SERIES**

Oil or water constant fill
Up to 3500 kW



**FLUID COUPLING
KX SERIES**

Oil or water constant fill
low drag torque
Up to 1000 kW



**FLUID COUPLING
KSL SERIES**

Start up and variable
speed drive
Up to 4000 kW



**FLUID COUPLING
KPT SERIES**

Start up and variable
speed drive
Up to 1700 kW



**FLEXIBLE COUPLING
BM-B3M SERIES**

Up to 33100 Nm



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

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



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

Up to 19000 Nm



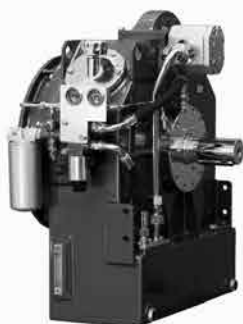
**OIL OPERATED POWER
TAKE OFF
HF SERIES**

Up to 1300 kW



**FLUID COUPLING
KPTO SERIES**

For internal combustion engine
P.T.O. for pulley and cardan shaft
Up to 1000 kW



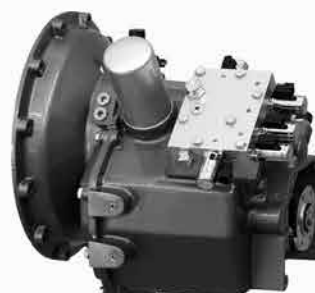
**MULTI PUMP DRIVE
STELLADRIVE SERIES**

Up to 1300 kW



**POWER SHIFT
TRANSMISSION**

With torque converter
Up to three speeds
Electric selector
Up to 95 kW



**ELASTIC COUPLING
RBD SERIES**

For internal combustion engine
Up to 16000 Nm



Franco Balducci

Bibliografia: "Caduta Libera", di W. ed M. Hoffer Ed. Euroclub (Anno 1990)

Coordinate della pista di Gimli: 50°37'44" N, 97°02'38" W

Volo a motore, efficienza e volo planato



*L'avventura di un fuoricampo
molto speciale, trent'anni dopo*

The Gimli GLIDER

Lead Page Photography by Wayne Glowacki

La sensibilità richiesta a chi si cimenta nel volo libero, il volo vela in particolare, è stata molto utile al pilota canadese Bob Pearson, istruttore altresì di aliante, il quale, il 23 luglio 1983 durante il volo 143 di Air Canada effettuato con un Boeing 767 (modello 233), su rotta Montreal-Ottawa-Edmonton, riuscì a salvare l'equipaggio e 61 passeggeri grazie a un perfetto volo planato, mai verificatosi in precedenza con un simile aereo

pesante ben 132 tonnellate. L'aereo era rimasto senza carburante a causa di un'incredibile catena di malintesi avvenuta a monte nel momento del rifornimento del carburante, allorché in luogo di calcolarlo in litri/kg come richiesto dalle normative vigenti da ormai cinque anni, venne ancora erroneamente calcolato in libbre dagli addetti al rifornimento e non con il sistema metrico con il quale era stato predisposto l'aereo.

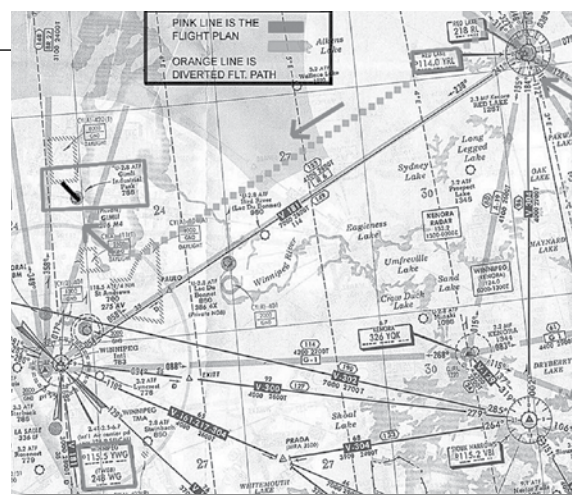
Il velivolo, superato il punto di non ritorno della rotta, a 41.000 piedi di quota subì l'improvviso arresto di uno dei due motori e inutili risultarono i frenetici tentativi del Comandante Pearson, all'epoca quarantottenne, e del primo Ufficiale Maurice Quintal per riavviarlo. Venne perciò selezionato subito un aeroporto alternato per l'atterraggio, quello di Winnipeg. Poco dopo anche il secondo motore subì un arresto, preceduto da un sordo tonfo che non era mai stato indicato come un sintomo collegato alla carenza di carburante nelle edizioni del manuale di volo. In queste condizioni è presto venuta meno la pressione dell'impianto idraulico che assiste tutti i servizi, rendendo i comandi quasi impossibili da operare. Anche questa situazione, ritenuta del tutto improbabile, non era contemplata nel programma di addestramento teorico e di simulazione. Immediatamente è stata fatta uscire la piccola pompa d'emergenza aerodinamica, una turbinetta intubata che nel flusso d'aria riesce a produrre la pressione minima indispensabile per azionare i sistemi idraulici essenziali. Avvicinandosi al finale, con il necessario smaltimento della velocità, la turbinetta purtroppo perde di efficienza e i comandi diventano sempre più duri.

Il 767 era all'epoca un aereo molto moderno, dotato in gran parte di strumentazione elettronica nel cruscotto, che è diventata inutile per la mancanza di energia elettrica generata dai motori. Rimanevano solo alcuni strumenti basici, ma tra questi certamente mancava un indispensabile variometro per calcolare il rateo di planata. La febbrile consultazione



Visita in cabina nel deposito di Mojave

del libretto delle emergenze da parte di Pearson e del secondo pilota non servì a nulla, perché mancava totalmente un capitolo sul volo a motori (entrambi) spenti. Purtroppo, eseguiti rapidi calcoli in base alla velocità, alla direzione e al rateo approssimativo di discesa, i due piloti si accorsero che



La rotta verso l'alternato di Winnipeg, e la deviazione verso Gimli

non sarebbero riusciti ad atterrare neppure nel previsto scalo alternato di Winnipeg suggerito dalla torre di Ottawa, per cui dovettero prendere l'estrema decisione di tentare un atterraggio a Gimli, un piccolo aeroporto sul quale anche i controllori non erano in grado di dare alcuna informazione né di organizzare un servizio di emergenza al suolo. È stato il Primo Ufficiale a suggerire tale alternato d'emergenza, avendovi prestato servizio quando era pilota della Riserva canadese. Il Comandante Pearson, esperto anche nel volo librato, riuscì a mantenere l'efficienza al massimo per permettergli il volo planato senza perdere di portanza, a circa 410 km/h e senza quindi cadere in stallo, rispettando i tre principali parametri di qualunque volo e cioè altitudine, velocità di progressione e direzione.



Atterraggio corto e perfetto. Qualche passeggero si è ferito scendendo dagli scivoli posteriori

Nell'avvicinamento in diretta, il Comandante accortosi di essere probabilmente troppo alto ha effettuato una manovra usuale per un aliante, ma davvero insolita per questi grossi aerei: la scivolata a comandi incrociati, che ha scosso la cabina con forti vibrazioni e oscillazioni.



Gimli, qui in corto finale, è in disuso

Con faticosa e perfetta manovra il pilota riuscì a far appoggiare le ruote del velivolo alla velocità di 330 km/h, suscitando forte meraviglia ed apprensione fra gli appassionati che da parecchio tempo utilizzavano l'aviosuperficie per eventi motoristici come le gare di accelerazione e piccoli circuiti di velocità tra le vie di rullaggio. Era in corso, in effetti, una gara automobilistica del club di Winnipeg; parte del circuito interessava la pista d'atterraggio dismessa, e la zona circostante era adibita a parcheggio dei numerosi camper e roulotte. Un ragazzino affermava che l'aereo si arrestò a poche decine di metri da lui, mentre stava correndo con la sua bicicletta sulla pista abbandonata.



Bob Pearson, oggi



Il Comandante Pearson durante un volo in aliante

Il carrello anteriore, appoggiandosi sul basso guard-rail che separava le due corsie predisposte per le gare di accelerazione di dragster, ha collassato accorciando ulteriormente la corsa dell'aeroplano. A distanza di qualche tempo, i tecnici hanno effettuato riparazioni provvisorie, permettendo al 767 di ridedollare per raggiungere un sito dove rimetterlo in servizio.

I piloti, sottoposti a regolare e approfondita inchiesta, vennero alla fine riammessi al pilotaggio essendo stata comprovata la responsabilità dell'accaduto ad alcune inadeguatezze nelle procedure della compagnia aerea durante il rifor-

nimento del carburante.

Inoltre vennero ufficialmente sottolineate la bravura e il sangue freddo dimostrata soprattutto dal Comandante Pearson durante tutta l'emergenza, "grazie alla sua notevole competenza acquisita nel volo libero senza motore".



Nella cittadina, una via intitolata al pilota



Pearson e Quintal visitano il luogo dell'atterraggio a pochi mesi dall'evento

Il calcolo di planata e l'atterraggio

Il primo Ufficiale Maurice Quintal si dedicò ai calcoli di planata per raggiungere Winnipeg. Usando la quota misurata da un altimetro pneumatico di riserva, prese in considerazione la distanza volata come indicata via radio dalla torre di Ottawa, che la calcolava sulla base dell'eco del radar sui propri schermi. L'aereo perdeva 5.000 piedi (circa 1.500 metri) per avanzare di 10 miglia nautiche (19 km circa), risultando un'efficienza pari a 12:1.

Il carrello principale, dopo l'estrazione per gravità, si bloccò correttamente, non così il ruotino anteriore che infatti al momento di toccare collassò, di fatto accorciando la corsa dell'aereo sulla pista in disuso. La modesta pressione idraulica disponibile non permise nemmeno di estendere le appendici aerodinamiche flap e slat, senza le quali il controllo della discesa era problematico e la velocità d'atterraggio più elevata.

Per modulare la planata d'avvicinamento, Pearson accortosi di essere troppo alto e quindi di rischiare lo schianto in fondo alla pista, scelse allora di mettere il Boeing in scivolata, avendo escluso di poter fare un 360 in sicurezza. Appena toccato terra, con i comandi induriti, il Comandante si è appeso ai pedali dei freni, facendo scoppiare due pneumatici del carrello principale. Il naso del velivolo si è andato ad appoggiare con precisione al centro del guard-rail dopo un primo rimbalzo, schiacciandolo e con ciò contribuendo a limitare i danni e fermare l'aereo in breve spazio.

Ci fu un piccolo incendio nella zona di prua, prontamente spento dai tecnici automobilistici, accorsi con i loro estintori. Una decina di passeggeri rimase ferita leggermente durante le operazioni di abbandono del velivolo, perché la coda era molto alta e gli scivoli non erano della lunghezza sufficiente per tale condizione.

Il problema del carburante

Il sistema di indicazione della quantità di carburante sul Boeing 767 è complesso e basato su due computer indipendenti con due canali di misurazione, e un confronto incrociato. L'aereo aveva solo 4 mesi di vita ed era un modello nuovo, per il quale alcune procedure e la lista degli equipaggiamenti minimi (cioè operativi e irrinunciabili) era nel processo di una continua revisione. Era diventata prassi, quindi, dare maggior credito ai tecnici della manutenzione che al testo scritto. I due voli precedenti, che avevano visto qualche malfunzionamento di uno dei due canali di misurazione, diedero origine a una catena di fraintendimenti tra tecnici e i vari piloti succedutisi al comando, fino alla creazione di una situazione per cui gli strumenti erano "morti" nonostante un canale di misura funzionasse. Una verifica a vista con un galleggiante veniva eseguita in questi casi, tuttavia i 767 erano i primi aerei dell'Air Canada con calibrazione sul sistema metrico (litri e chilogrammi) invece che su galloni e libbre.

Per il volo verso Edmonton, servivano 22.300 kg di carburante (49.200 libbre); il controllo manuale misurò la presenza di 7.682 litri (2.029 galloni). Il rifornimen-

to prevedeva di fare una conversione da litri a kg del carburante disponibile, poi una sottrazione sul totale necessario, quindi una seconda conversione al volume da caricare. Purtroppo la tabella utilizzata recava semplicemente un fattore di conversione errato; tutti verificarono l'esattezza dei calcoli, ma nessuno si accorse del coefficiente sbagliato. Al volo 143 mancarono quindi ben 10.000 kg o 15.000 litri di kerosene per poter completare la missione.

La linea aerea mise a terra per sei mesi il capitano, ritenendolo il principale responsabile del grave incidente. L'indagine ufficiale invece diede la responsabilità alla compagnia ed elogiò l'operato dell'equipaggio. Nel 1985 la FAI conferì al Com. Pearson il primo Diploma for Outstanding Airmanship (capacità aviatorie), neonato riconoscimento per i piloti che abbiano svolto un lavoro eccezionale. L'evento fu ripetuto molte volte al simulatore con fini didattici e di sperimentazione, ma in moltissimi casi gli equipaggi non riuscirono a completare l'atterraggio senza gravi danni o la perdita totale. Il Primo Ufficiale Quintal divenne comandante nel 1989, mentre Pearson, al quale è stata intitolata una via nei pressi dell'aeroporto di Gimli, andò in pensione nel 1993.

Il 767 atterrato a Gimli rimase in servizio per un totale di 25 anni, fino al 2008. Oggi è parcheggiato in un'area di smontaggio e recupero nel deserto di Mojave. Nell'aprile del 2013 è stato offerto all'asta con una stima di quasi 3 milioni di dollari canadesi, ma l'offerta migliore non ha superato i 425.000 ed è stata considerata insufficiente.

Aldo Cernezzì

I campionati europei a Vinon

La gara ha confermato quanto sia difficile volare al massimo livello competitivo nel territorio montano delle Alpi Francesi

In Libera gli alianti più moderni

Condizioni meteo alterne e temi corti, ma impegnativi



Vinon, nella parte Sud della Durance, ampio aeroporto con quattro ampie piste. Molti hangar e una vasta area campeggio

Si sono svolti durante lo scorso mese di giugno a Vinon i campionati europei delle classi 15, 18 e Libera.

Come sempre, lo scrivo per i lettori meno avvezzi al mondo delle competizioni internazionali del calendario FAI, luogo e date vengo-

no decisi dall'assemblea plenaria della commissione volo a vela della FAI (detta IGC), sulla base delle candidature pervenute.

Il processo si dipana nei due anni precedenti e viene sempre accompagnato da piccole o grandi diatribe circa i meriti e demeriti di certe località. Vengono presi in considerazione argomenti quali i costi, il potenziale numero di partecipanti, la meteo prevalente e, certamente, anche i potenziali rischi legati ad aspetti locali che potrebbero andare a sommarsi a quelli già insiti nell'attività di volo e nella competizione. Durante la presentazione della candidatura, un rappresentante nazionale ben preparato deve anticipare domande e perplessità, proponendo soluzioni.

Premessa che mi sento in dovere di fare, in quanto l'incidente tragico c'è stato. Nel caso degli EGC di Vinon 2013, era stato preventivamente affermato che i temi di gara avrebbero teso a minimizzare il vantaggio sportivo di chi conosce a menadito le rotte locali, trasformando Vinon in un luogo pressoché equivalente alla pianura, soprattutto nelle giornate con previsione di forte vento, con vantaggio anche per la sicurezza dei piloti.

Il mio socio Alberto e io abbiamo volato a Vinon l'anno precedente, il 2012, nella gara organizzata per consentire di allenarsi in vista degli Europei. Non avevamo l'obiettivo del campionato, ma solo quello di divertirci e conoscere nuovi orizzonti, facendo esperienza in un evento di elevato livello. Più motivati erano gli altri partecipanti italiani del 2012: Giorgio Galetto, Alberto Sironi e Ugo Pavesi.

All'Europeo di quest'anno ha in seguito rinunciato Galetto, mentre in classe Libera Luciano Avanzini si è aggiunto a Sironi.



Grossi roccoli prima della partenza. Spesso è stato difficile conquistare una quota sufficiente a iniziare la prova



Il biposto EB-28 di Pristavec, pilota sloveno di lunghissima esperienza



I due biposto più grandi: l'Eta condivide la termica con l'EB-28

Le due occasioni, a distanza di un anno, hanno avuto almeno due elementi in comune, che sono lo schema meteo con cumuli stratosferici nei giorni pre-gara, quasi del tutto spariti in seguito (solita sfortuna da campionato), e i temi che certamente erano quelli classici lungo le creste, ben lontano dal portare i piloti a qualcosa “di simile alla pianura”.

Personalmente ho il ricordo di lun-

ghe ore trascorse a cercare di avere una quota appena ragionevole per partire, andando quindi a planare con l'incognita assoluta del prossimo aggancio. In giorni più normali, invece, quando i migliori riescono a volare veloci, basta un niente, una quota di soli 100 metri più bassa del dovuto, per rimanere tagliati fuori dal Parcours che spesso rappresenta l'unica possibilità per avanzare o rientrare ra-

pidamente. Ancora più che a Rieti, qui occorre studiare a tavolino le quote minime tenute dai piloti più bravi ad ogni critico passaggio di linea o di cresta.

All'improvvisazione intuitiva occorre dare pochissima libertà, pena clamorose “incatramate” e poco dignitose accensioni del motore, magari dopo soli 20 minuti di volo sul task.

Giornate deboli e regolamento

La mia personale opinione è che occorra aumentare la vigilanza, alzare la soglia di prudenza ed essere disposti all'abbandono del task, nelle giornate o nelle zone in cui si faccia veramente fatica "a star per aria". Lungo un percorso si possono facilmente trovare zone morte o smorte... Se si ha la quota e la ragionevole certezza di poterle superare in scioltezza, fino al prossimo buon agancio, allora è sensato procedere. Quando invece ci si trova a dover avanzare in condizioni molto marginali, meglio fare il grande rifiuto e usare le proprie risorse (anche il motore, quando c'è), per tornare in lidi più sicuri. Lo so, è solo un predicozzo, scusatemi: in gare di questo livello ci si va perché per anni si è costruita una vasta esperienza sotto la spinta di una seria e forte motivazione, superando tante giornate difficili. Solo una cosa potrebbe mettere d'accordo prudenza, regolamento e competizione: nei commenti online sono in molti a convergere sull'idea di rilanciare lo "scarto della prova peggiore" dalla classifica finale. Ma altri ritengono che tale regola potrebbe invece incentivare voli un po' più aggressivi o spregiudicati, in opposizione all'attuale tendenza più "speculativa" per la quale spesso si vola in gruppo, sfruttando gli errori degli altri.

I voli

Torniamo a raccontare la gara del 2013 e le condizioni incontrate, basandoci sui rapporti stilati da piloti di diverse nazionalità che descrivono un'estrema variabilità e voli a tratti molto difficili.

Tutti indicano una separazione effettiva tra prima parte e seconda parte del campionato.



Pochi cumuli e tanta stabilità nella valle della Durance

Il primo giorno, l'ex campione della 15M Steven Raimond è andato fuoricampo dopo soli 55 km, mentre nella seconda prova ha fatto una planata iniziale di soli 21 chilometri. I tre bravissimi francesi, Boudierlique, Ruch e Barrois invece hanno dominato quasi ogni prova. Nei primi cinque giorni, nemmeno una delle prove ha "pagato" il punteggio pieno di 1.000 punti, a causa della brevità dei circuiti assegnati. Nella 18 metri,

due giornate (su cinque) da 1.000 punti, con la supremazia del solito Kawa, di Russell Cheetham e del francese Didier Hauss. Forte anche il suo compagno di squadra, Christophe Cousseau.

Nella Libera dominio incontrastato di Michael Sommer sul magnifico monoposto EB-29, seguito da Luciano Avanzini sul Quintus e da Killian Walbrou sul piccolo JS-1C da 21 metri di apertura, con Alberto Sironi subito dietro.



Sulla verticale dell'aeroporto di Saint Auban, guardando a Sud in una giornata eccellente

Riguardo alla prima prova, Ronald Termaat ha raccontato che era soddisfatto del terzo posto, ma ritiene di essere rientrato troppo presto rispetto al tempo assegnato per l'AAT. Nel secondo settore aveva preferito seguire i cumuli alti, facendo un'ampia deviazione; il terzo settore era pessimo con copertura totale e qualche pioggia. Comunque il secondo e terzo posto, conquistati da due JS-1C da soli 21 metri rappresentano un bel risultato, dietro all'imprendibile EB-29.

Alla sesta prova, AAT per tutte le classi. Tre ore e un quarto per 15M e 18M, e solo due ore e quarantacinque per la Libera. I piloti hanno dovuto avere pazienza, chi poteva ha ricevuto informazioni meteo aggiornate da terra durante il volo, e per i locali di nuovo un innegabile vantaggio.



Planata finale sul fiume, spesso con vento al traverso o frontale. Ma vi si trovano spesso fasce positive per rimbalzi

Nella 18M, vittoria di Jaroslav Tomana, che era partito tardi e ha chiuso con quasi 15 minuti d'anticipo (di solito, nelle AAT, un tale anticipo significa aver sbagliato qualcosa, ma come talvolta accade, meglio chiudere in anticipo che non chiudere. E qui coloro a cui l'AAT non piace hanno ottime ragioni di critica). Metà dei piloti non ha chiuso, infatti... Nella Libera, ancora una vittoria per Sommer e l'EB-29, con 1.000 punti, che aveva ritardato la partenza fino a mezz'ora dopo gli olandesi, ma Termaat riesce a risalire al quarto posto in generale. Sono finiti fuoricampo un bel po' di contendenti, tra cui Peter Hartmann (su ASH-31) e i nostri due amici Avanzini e Sironi che fino ad allora stavano conducendo una gara sensazionale.

Fine Gara

Alla penultima giornata i temi sono compresi tra 367 e 440 chilometri. Christophe Ruch, dopo aver vinto sei prove su nove, perde l'occasione del trionfo a favore del compagno di squadra Louis Boudier, che lo ha battuto di quattro minuti per il secondo posto di giornata. Terzo chiude JD Barrois, e tutti parlano dei "Tre Moschettieri". L'enorme distacco dal terzo è di 500 punti, e addirittura di 1.000 punti totali dal quarto classificato, l'inglese Phil Jones. Nella 18M, piccola rivoluzione di classifica: Didier Hauss, in testa al penultimo giorno, parte 21 minuti dopo il compagno Cousseau, ma è questo a vincere la prova mentre Sebastian Kawa ne approfitta per mettere a segno il sorpasso ai danni del leader. All'ultima prova Hauss fa ancora peggio: non chiude il tema finendo al 5° posto in generale. Qualcosa è andato storto nella tradizionale robustezza delle coppie francesi, che si allenano tutto l'anno al volo di squadra.



L'aliante di Didier Hauss schierato per il decollo

È il padre di Kawa a raccontarlo con drammaticità: Sebastian doveva tenere sotto controllo l'aggressività e partire al momento migliore, che si ipotizzava tra le 14:30 e le 14:45 visto il tema da 407 km. Hauss aveva più o meno la stessa idea... Con una straordinaria visibilità "da circolo polare", la manfrina della tattica pre-partenza non si è realizzata. I francesi sono scappati via, ma si arenano sulle prime montagne. Kawa e Hauss hanno un grande vantaggio sugli avversari e potrebbero farsi un "giro d'onore", ma... no, non funziona così tra personaggi dominanti. Nella zona del Morgon le nuvole si sono saldate, formando una copertura che ha ucciso le termiche. Ognuno ha cercato una diversa soluzione per superare la zona, sparpagliandosi sulla Durance tra Gap e Sisteron. Proprio sul Morgon, Kawa ha riagguanta-

to i francesi (il padre di Kawa seguiva da terra alcuni partecipanti sul tracking, ma Hauss non era tra i piloti dotati del trasmettitore). Dopo aver aggirato il pilone a Nord del lago di Serre-Ponçon, tutti sono scappati via dalla valle in cui il vento s'intubava, verso direzioni più o meno casuali. Il gruppo di Cousseau ha scelto la via Nord verso Les Ecrins e poi di nuovo al Morgon, che poco prima aveva dato buone salite. Eppure, nonostante il lato affacciato ad Ovest fosse esposto al sole e a favore di vento, appena arrivato Kawa vi ha trovato solo discendenza, per un semplice motivo: qui nasceva la convergenza e le nuvole vi si erano formate stabilmente per tutto il giorno, impedendo un costante riscaldamento delle rocce, lasciando solo la possibilità di qualche termica pulsante nei momenti di maggiore insolazione.



Un JS-1 Revelation



Janowitsch in fuoricampo vicino all'aeroporto (foto dal blog di S. Kawa)

A quota troppo bassa per procedere, Kawa ha quindi scelto di lasciare il gruppo e planare verso la valle in direzione di Gap. Intanto, pochi minuti dopo, i pendii delle montagne avevano ripreso a lavorare come si deve, a tutto vantaggio di Tomana. Le speranze di una (ennesima, N.d.R.) Medaglia d'Oro stavano svanendo, ma Hauss non è arrivato a chiudere il percorso. La pressione emotiva, ben controllata da Kawa anche quando ha perso il gruppo, ha invece spinto Hauss a cercare ancora un'ottima salita verso il Pic de Bure, dove però non ha trovato nulla e quindi non era rimasta che la planata per l'atterraggio a "casa" di Klaus Ohlmann (Serres çà Batie).

In Libera il volo di squadra dei tedeschi è stato interpretato più liberamente da Sommer (EB-29)

che seguiva e raggiungeva i due compagni partiti in anticipo Franck (su Quintus M) e Beck (su ASW-22BLE).

Il campione francese Killian Walbrou si è dimostrato adattabile ad ogni classe, dopo aver collezionato vittorie in Club e in 18M, con un ottimo secondo posto in Libera col JS-1C. In questa classe, dopo decenni di torpore commerciale e di progetti, stupisce la ricchezza di proposte dei nuovi modelli da parte di tanti costruttori.

La Open è quindi diventata terreno di sperimentazione e di confronto tra mezzi molto diversi sia per apertura alare sia per concezione. Col tempo si sta facendo strada il dubbio che il Quintus possa non essere l'arma definitiva, mentre non si può avere che una certezza: a prescindere dal prezzo, l'EB-

29 monoposto è il meglio (anche perché il regolamento permette di variare configurazione, in questo caso 25 o 29 metri, anche da un giorno all'altro sulla base dei desideri o considerazioni meteo, ma non lo si può avere facilmente.

Il costruttore sa di avere in mano il progetto vincente, ma non ha intenzione di strutturare la propria azienda su una domanda elevatissima nell'immediato, ma che potrebbe arrestarsi dopo poche decine di esemplari; così procede finendo non più di sei alianti all'anno, che vende a caro prezzo.

Stupisce peraltro che, pur in assenza della correzione ad handicap, alianti piccoli (8 metri in meno del 29) come il JS-1 e l'ASH-31 possano competere ad altissimo livello.

Sebastian Kawa e la sua peggior giornata

Per Sebastian Kawa questa è un'altra vittoria di una lunga serie, tanto che oggi è quattro volte campione in carica: dei Mondiali classe 15M (Texas) e Standard (Argentina), nonché degli Europei Standard (Ostrow, in Polonia) e 18M (qui a Vinon). In un'intervista ha dichiarato di non aver avuto molto tempo per prepararsi alla gara di Vinon, dopo gli impegni della stagione precedente. Durante la primavera aveva partecipato alla FCC gliding Cup di Prievidza in Slovacchia, dove in undici giorni di competizione ha potuto vedere da vicino l'efficienza del team francese ottimamente organizzato, ma nel tempo restante si è dedicato alla messa a punto dell'ASG-29, tra l'altro rifacendone i profili di buona parte delle semiali. Ha inoltre installato un variometro Butterfly, del quale è molto contento (e che è uno degli sponsor del pilota polacco, N.d.R.).

Nella sesta giornata Kawa ha chiuso solamente decimo, suo peggior piazzamento nel corso del campionato. Si era capito che il tema avrebbe lasciato i piloti non ricchi di esperienza locale specifica senza alcuna idea precisa di dove andare: si volava tra le montagne più alte anche se la previsione era pessima e le condizioni erano praticamente non volabili. Più a Sud, c'erano fantastiche strade di cumuli, ma le aree dell'AAT non vi si estendevano a sufficienza. Sotto la copertura, al Morgon si trovava solo uno 0,2 m/s di salita e si doveva poi attraversare il lago di Serre-Ponçon e quindi ritornare indietro, finendo alla base della montagna. Non credendo possibile lasciare quel posto così basso, si è allungato a NO, dove si vedevano dei cumuli e un po' di sole. Pensava di fare la quota per approccia-



Sebastian Kawa ha conquistato quattro Ori in 12 mesi

re più alto la montagna al rientro, ma di nuovo non ha funzionato: non riusciva a superare una piccola cresta per arrivare a "pizzicare" l'area Nord del tema AAT. Invece andando verso gli Ecrins, con un po' di fortuna e sorpresa ha trovato un +3 m/s, ma riprendendo la rotta verso il Morgon e il famoso Parcours ormai aveva iniziato a piovere. Di nuovo si è trovato basso attraversando verso il campo atterrabile di Marcoux, vicino a Digne, dove una nuova salita ha salvato il suo volo. Davvero una brutta giornata, dice Kawa. I problemi erano quindi finiti. Una grossa linea di convergenza lo ha portato ai confini delle restanti aree del task, e ritiene che debba essere stato tutto molto più facile e divertente per il gruppo che era partito prima. Meglio sarebbe stato seguire i francesi sin dall'inizio, ma dichiara che non aveva idea che potesse diventare così difficile riagganciare il volo di pendio e rientrare verso il campo, quando non sai come farlo in queste deboli condizioni. Ammette quindi di aver commesso lo stesso errore che aveva fatto nel 1997.

Per riguadagnare la cima della classifica, nei giorni successivi ha cercato di tornare a volare come prima, ma la meteo non era per nulla buona e, dopo il tragico incidente del settimo giorno, la competizione non si svolgeva in maniera normale nella seconda settimana. Alla nona prova, mentre stava osservando il comportamento di Didier Hauss, lui improvvisamente è tornato indietro. Forse c'era stato un altro incidente con annullamento della prova? No, stava solo andando a fare un'altra partenza, ma si è rivelata una decisione sbagliata. Kawa, che pure non stava andando veloce, ha proseguito guadagnando 100 preziosi punti su di lui.

Il giorno successivo, l'ultimo, il peso di quella decisione sbagliata ha messo Hauss sotto pressione e ha sbagliato ancora, atterrando fuoricampo.

In genere, su questo campo di gara i piloti locali tendono a seguire i percorsi standard, così può capitare che in giornate eccellenti gli altri partecipanti seguano le proprie intuizioni e i migliori cumuli, riuscendo talvolta a battere i favoriti.



suo libro *Sky Full of Heat*. (www.sebastiankawa.pl www.skyfullofheat.com)

Alex Nielles

Le circostanze dell'incidente non sono state ancora chiarite dalle autorità. Questo pilota spagnolo, che partecipava al campionato europeo col suo Ventus 2 CXM, aveva un'ampia esperienza del volo di montagna e in onda, grazie alla sua carriera sportiva formata principalmente sui Pirenei. Non era nuovo alle Alpi Francesi e si poneva nei confronti del volo con umiltà, concentrazione, profonda dedizione. Di lui ho particolarmente forte il ricordo di un campionato all'estremità Est dei Pirenei, a La Cerdanya: Alex prendeva la parola ad ogni briefing per diffondere tra i compagni la sua vasta conoscenza dei percorsi migliori in relazione alla meteo di giornata. Non mi era mai capitato di vedere un pilota altamente competitivo prepararsi generosamente a divulgare i propri "segreti", con belle presentazioni al computer, proprio durante un'importante competizione. Per me che mi trovavo in Italia, la notizia della sua morte è arrivata col passaparola, via mail, mentre il sito ufficiale della gara, e le comunicazioni della direzione, tralasciavano completamente l'argomento. Pur avendo assegnato una giornata di riposo, non è stato indicato il tragico motivo di tale decisione. Le prime note ufficiali, trincerate dietro le solite affermazioni di "attesa delle indagini" e "rispetto per gli organi competenti", sono arrivate dopo ben quattro giorni. Sulla stampa locale sin dal primo giorno si leggeva della sciagura, con la nota che la dirigenza rifiutava di rispondere alle domande dei giornalisti.

Il rito degli autografi sulle copie del suo interessante libro "Sky Full of Heat". Prima parte biografica, poi un approfondimento sulle tecniche di volo e di gara

Quando invece la meteo è marginale, o il vento non ha la direzione abituale, i francesi sanno tirar fuori ogni risorsa. Per esempio, tutti sanno che il vento taglia le termiche nella valle di Serre-Ponçon ma alla sesta giornata si sono visti alianti salire bene sotto la copertura, a bassa quota, praticamente in mezzo al lago.

Poi si è sparsa la notizia dell'incidente in cui è morto lo spagnolo Alex Nielles. Kawa afferma di aver provato lo stesso sconforto di quando è mancato Herbert Weiss al GP in Nuova Zelanda, ricordando che allora avevano fatto colazione insieme, lavorato al suo computer e preso appuntamento per proseguire il lavoro in serata. Ma lui non era tornato. Nel caso del campionato europeo 2013, dopo l'incidente c'è stato un giorno di riposo, poi del cattivo tempo, e quindi l'opportunità per riflettere e superare il trauma. Kawa pensa che per tutti i piloti questa tragedia abbia avuto almeno un effetto

positivo facendo prendere maggiori margini di sicurezza.

Dell'organizzazione dice che è stata un modello per tutti. Solo le informazioni sugli spazi aerei erano davvero migliorabili: tante aree proibite o regolamentate, e non tutte erano sempre elencate sul foglio del tema. Qualche pilota è incappato in gravi penalità per non aver avuto informazioni abbastanza chiare.

L'aliante su cui ha volato Kawa, un ASG-29 con numero di serie 13, gli è stato consegnato solo una settimana prima della gara ed appartiene alla squadra nazionale polacca. Il volo a vela di competizione permette per ora a questo super campione polacco di esercitare il lavoro di medico solo come volontario, per ora, al fine di mantenere la competenza e potersi dedicare totalmente quando lascerà le competizioni. Il ministero polacco dello sport gli dà un contributo, ma molto viene da tante piccole aziende e anche dalle vendite del

Si dice che sul campo, nel rapporto diretto, la direzione sia stata vicina ai familiari garantendo la migliore assistenza, ma sono dell'opinione che l'atteggiamento di riservatezza sia stato del tutto ingiustificabile, e unanamente deprecabile.

Conclusione

Le competizioni a Vinon, come anche a Saint Auban, raramente si concludono con sorprese positive per i piloti che non sono cresciuti nella zona. La meteo può essere straordinaria, ma anche molto stabile con poche termiche forti e lunghi tratti da percorrere "in punta di piedi". Lo scenario naturale è splendido, così come la visibilità che permette di goderne. Il rischio di farsi male è sempre presente e sta dietro ogni piccolo dettaglio. La probabilità di non chiudere percorsi pur brevi, dopo pochi chilometri, può facilmente cogliere un buon pilota per



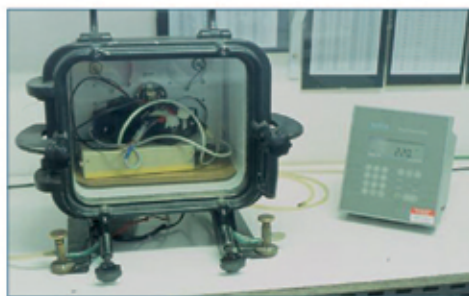
I team captain con le coppe della classifica per nazioni: Francia, Germania e Polonia

una o due volte nel corso di una gara, lasciando quasi nessuna speranza di recupero. Le Alpi Francesi sono a mio parere un ambiente eccezionalmente interessante per il volo a vela, grazie anche all'eleva-

tissimo numero di giornate volabili durante l'anno, ma per eccellere qui occorre dedicare anni di tentativi e di esperienza, senza dimenticare di copiare, copiare e copiare dai campioni locali. ■

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

Il 12 agosto, in serata l'aeroporto di Rieti era pieno di tensione e angoscia: l'aliante "42", in gara alla CIM e condotto da Edoardo Lastrico, non era rientrato e non dava notizia di sé. Già dal tardo pomeriggio erano giunte segnalazioni della ricezione di un allarme da un sistema di localizzazione. Le voci circolavano con fatica, e ogni volta alcuni dettagli apparivano incoerenti o contraddittori. Qualcuno pareva aver ricevuto dei tentativi di chiamata provenienti dal cellulare del pilota disperso. Un nutrito gruppo di volontari si è messo all'opera cercando di ricostruire le informazioni di posizione che venivano ricordate via via da vari piloti. Si facevano ipotesi sul percorso, sull'ultimo punto conosciuto. Improvvisamente fa la sua comparsa un set di coordinate che portano a una zona collinare piuttosto impervia, fuori dalle abituali rotte di gara, ma regna la confusione sul modo in cui sono arrivate: è stato inviato un sms dal pilota, o un messaggio radio? Una triangolazione VHF con il PLB da parte del servizio di ricerca e soccorso, o il PLB stesso è riuscito automaticamente a comunicarle? È ormai notte quando abbiamo la conferma che il relitto è stato localizzato. Per circa sei ore, tutti siamo stati nell'incertezza e nell'angoscia più totali. Una squadra viene depositata da un elicottero al buio il più vicino possibile all'aliante, e raggiunge non senza difficoltà il pilota per portarlo in ospedale. Dell'aliante pare non restino che le strutture gravemente danneggiate da un impatto col suolo sulla riva di un torrente, poi risollevato dal contatto col terreno dall'elasticità della vegetazione che lo sostiene. Il racconto in prima persona del pilota, al quale va la nostra gratitudine e la cui buona salute attuale ci riempie di gioia, aggiunge una prospettiva diversa. Quella di chi si è trovato per un tempo soggettivamente indeterminabile ad essere privo di coscienza della propria posizione e situazione, eppure forse ancora in grado di tenere in mano i comandi. Se così non fosse stato, è mia personale opinione che l'aliante avrebbe avuto meno facilità a mantenere una velocità contenuta e non sarebbe uscito stabilizzato da una spirale stretta (picchiata o addirittura vite). Da questa esperienza traiamo un incoraggiamento a sottoporci a controlli medici approfonditi e a non sottovalutare le nostre condizioni fisiche. Nella mia opinione personale, ho sempre pensato che la quasi totale assenza di racconti di gravi malori che abbiano colto uno dei due occupanti di un biposto potesse smentire la tendenza ad attribuire a malori improvvisi alcuni incidenti del passato. Il caso di Edoardo Lastrico, che tanto generosamente ci racconta sulle pagine della rivista, potrebbe cambiare un po' il mio punto di vista. Esso va intanto a sommarsi al caso di un giovanissimo pilota svizzero, deceduto in un impatto contro il pendio, per il quale il medico patologo non esclude sia stato incapacitato da un inatteso attacco epilettico (contrattura visibile delle estremità), e di un pilota americano che avrebbe perso i sensi durante l'esecuzione di un passaggio veloce sull'aeroporto.

Aldo Cernezzi

Sulle piante alla CIM 2013, la versione di 42

*Un incidente generato da cause mediche
Tracciato di volo e racconto in prima persona
Ancora da chiarire molti dettagli*



Dal sito de Il Messaggero, l'unica immagine del "42" dopo il ritrovamento a notte inoltrata.

È passato un po' di tempo da quando mi sono trovato sulle piante e ancora ho una certa confusione nella testa che si è dipanata solo con la vista del tracciato del logger che mi

ha chiarito alcuni punti della storia anche se altri, per ora, restano confusi; mi sembra comunque il momento di raccontare la storia di un evento che consideravo impossibile.

Il pilota

Ho incominciato a volare nell'autunno del 1979 e, causa mancanza di commissioni d'esame, mi sono brevietato nel 1981. Ho completato il C d'Argento nel 1982, l'Oro nel 1984 e, dopo un volo di 480 km già nel 1985, ci ho messo una vita a completare il diamante dei 500 che è arrivato solo nel 1990.

Questo lunghissimo tirocinio mi ha reso molto sensibile ai problemi dell'insegnamento del volo di performance al quale ho dedicato, negli anni, parecchio tempo sia nel mio club, l'AVA Valbrembo, sia presso l'AeCCVV di Rieti.

Ho incominciato a volare a Rieti nel 1982 per poi avvicinarmi al mondo delle competizioni nel 1992, diventando pilota nazionale nel 1993. Da allora ho sempre partecipato almeno ad una competizione all'anno che è spesso stata a Rieti. Rieti crea una specie di dipendenza, una volta conosciuta.

Non sono mai stato un pilota da podio, troppo prudente e conservativo e, negli ultimi tempi, sono diventato ancora più conservativo, soprattutto per la pigrizia sopraggiunta che ha diminuito la voglia di affrontare le fatiche dei recuperi dal fuoricampo. Volo per il mio piacere, cercando di misurarmi con i più bravi per



Un Discus 2 simile a quello dell'evento qui descritto

migliorarmi: mi sono sempre sentito una sorta di gentleman driver che vola ben al di sotto dei limiti e che comunque ha accumulato una grande esperienza di competizioni ad alto livello e di cieli anche molto lontani grazie alle trasferte in Patagonia e Namibia.

Ore di volo totali:
circa 5000

Ore di volo sull'aliante 42:
circa 1500

Ore di volo nell'ultimo anno:
circa 150

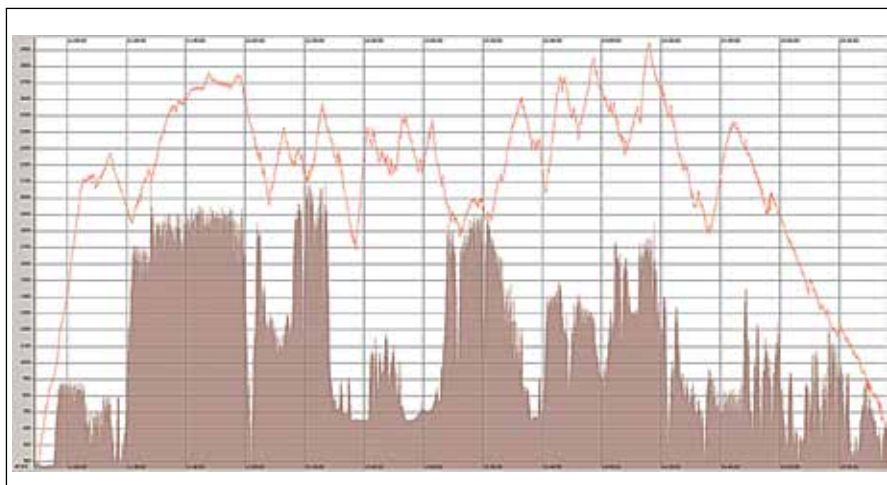
L'aliante

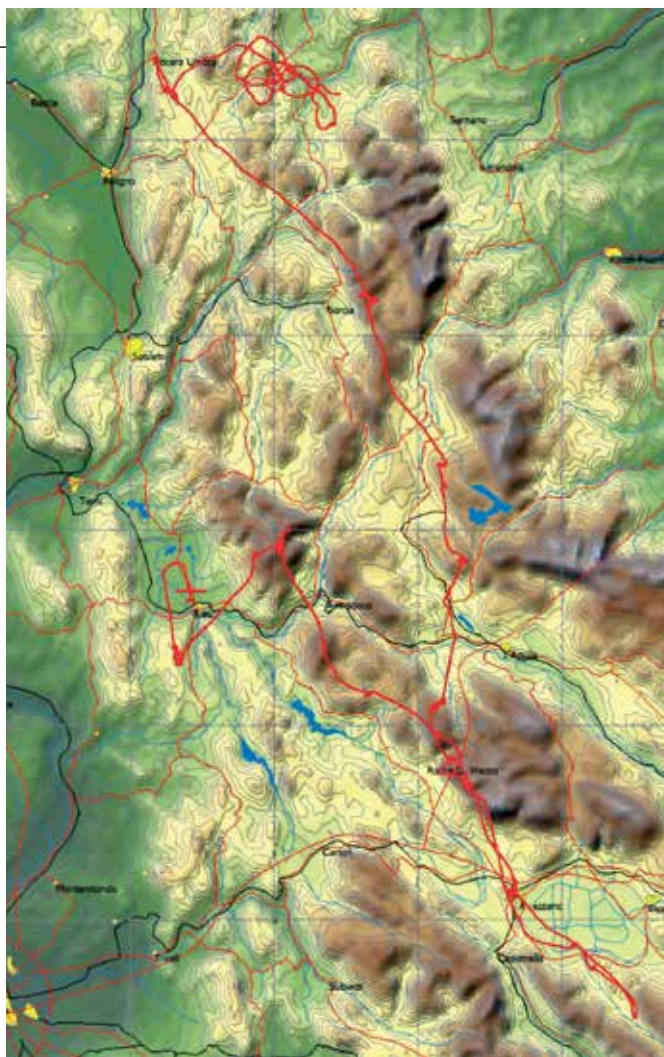
Il Discus 2 D-4542 che il mio club, l'AVA Valbrembo, mi ha affidato per partecipare alla competizione in classe standard è una macchina facile ed estremamente performante con la quale ho costruito un rapporto quasi simbiotico nel corso di tanti voli e di tante gare. Il giorno dell'incidente volavo con un carico di 140 litri che, con il mio peso, danno un carico alare di circa 50 kg/m². Carico che è rimasto inalterato quasi fino alla fine del volo perché solo negli ultimi minuti, prima di tentare l'ultimo mancato aggancio, ho scaricato per una trentina di secondi.

La CIM 2013

Quest'anno non sono riuscito, ma non ero il solo, a entrare in sintonia con la strana meteo che il cielo ci ha regalato. Sono arrivato a Rieti con qualche giorno d'anticipo per cercare di mettere bene a punto la mia preparazione ma ho trovato un cielo strano, poco comprensibile.

Barogramma dell'intera durata del volo





Il tracciato dell'intero volo

Niente funzionava come avrebbe dovuto, i costoni più verdeggianti del solito restituivano solo una frazione dell'energia che siamo abituati a trovare; il vento veniva dalla parte sbagliata ma non c'era il plafond che permette, di solito, di sfruttare al meglio anche i lati Est delle montagne. A queste difficoltà si è aggiunto un parterre di concorrenti di livello mondiale che sono in grado, comunque, di ottenere medie altissime su qualsiasi tema la Direzione di Gara possa proporre.

Mi sono sentito inadeguato e ho iniziato a sperare che Rieti mi regalasse qualche bella giornata classica e facile, mentre tiravo fuori tutto quello che so per cercare almeno di completare i temi proposti, di correre per vincere nemmeno la più vaga idea.

Giorno dopo giorno ho fatto del mio meglio fino alla quarta prova "Pescasseroli - Nocera" quando, in ritardo per un errore di valutazione ad Avezzano, sono arrivato ad agganciare la dorsale appenninica al Gorzano troppo tardi mentre si stava chiudendo la breve finestra che ha permesso medie stratosferiche a chi l'ha sfruttata al momento giusto.

Il cielo stava degenerando e vedevo i cumuli saldarsi tra loro e creare grandi zone d'ombra a nord del Vettore ma, soprattutto, mi preoccupava il ritorno tardi da Nocera in condizioni ormai marginali. Così ho gettato la spugna e sono tornato a Rieti rinunciando al tema, approfittando della quota incamerata ma compromettendo in modo irrimediabile la mia classifica. Non un problema così grave per un amatore come me.

12 AGOSTO - Settima prova: Start7, Villa Vallelunga, Nocera, Rieti Finish

I ricordi della giornata sono confusi e sono riuscito a ricostruire il volo solo vedendo il tracciato del logger perché, durante il volo, sono successi eventi che non ricordo e che mi hanno tormentato durante la degenza in ospedale: mentre mi ricordavo perfettamente le fasi finali del volo, non riuscivo a ricordarmi come fossi arrivato a Pievebovigliana, nella zona nord dei Sibillini, dove mi hanno recuperato i volonterosi ed efficienti ragazzi del SAR.

Il volo

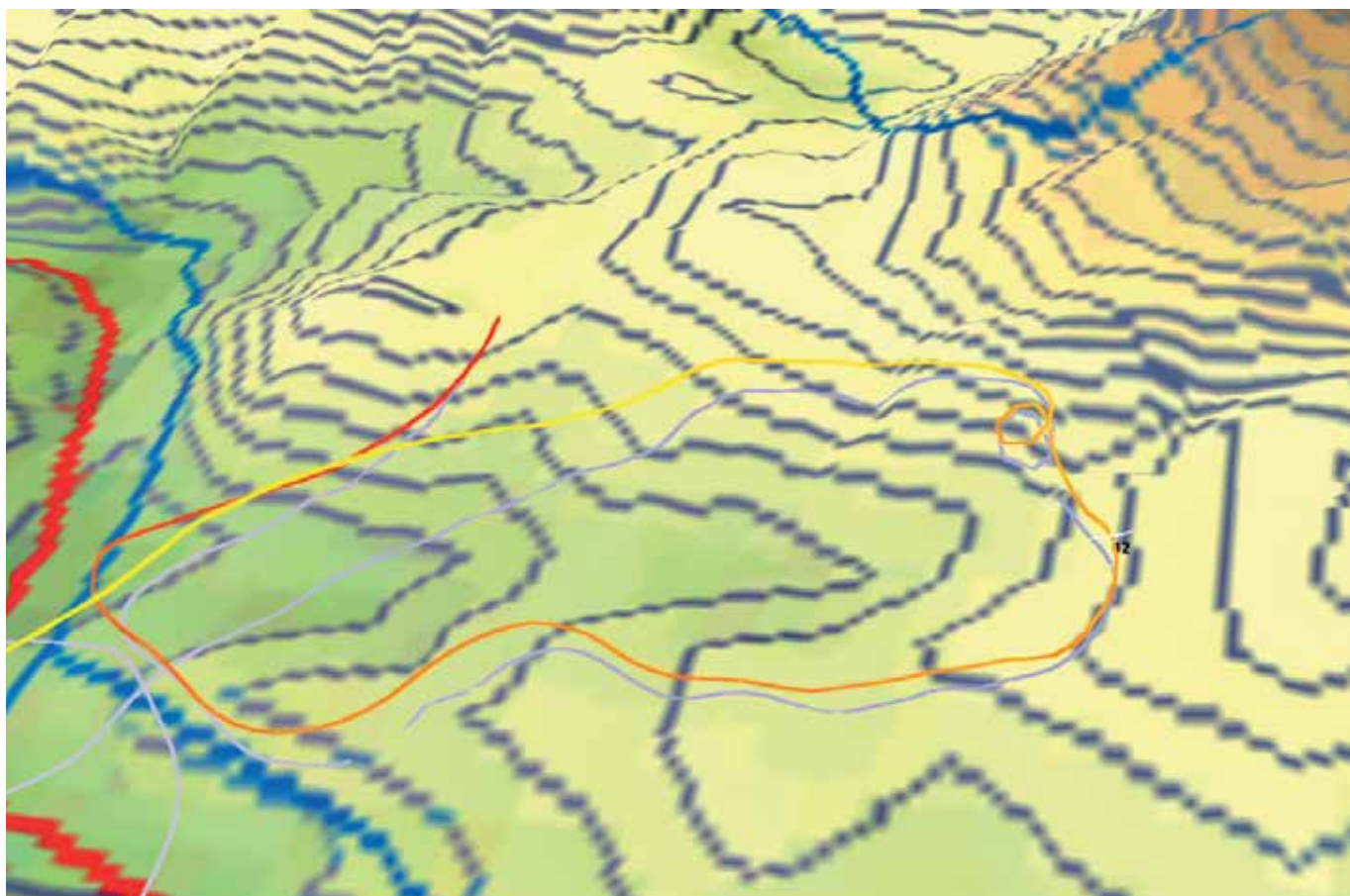
Il cielo continua a cambiare e il vento dovrebbe ruotare da Nord-Ovest, a Sud sono attesi temporali mentre a Nord dovrebbe essere secca.

Decido di partire il prima possibile, approfittando del fatto che sono il primo della classe a decollare. Lo sgancio è fortunato, aggancio subito un forte valore che mi dà 2.300 nella zona di San Giovanni (punto di sgancio a SO della città) e la possibilità di avvicinarmi al Terminillo ben sopra cresta con un aggancio facile che mi porta a 2.700 sul versante che guarda Posta. Sono le 12.00 Zulu (14.00 locali), ora di partire. Sono preoccupato per la componente da NO prevista che potrebbe lavare Nuria e Velino così punto sopra Rascino, approfittando della buona quota di partenza, piano veloce ma conservativo e punto alcuni cumuli ad Est di Lama di Coltello.

Trovo una bella salita che mi permette di affrontare il Velino in groppa.

Durante la salita provo un senso di nausea e ho un conato di vomito, ma mi passa subito e non do alcuna importanza all'evento anche perché sono alto, il cielo è bello e il disturbo è passato.

Mi fermo alla "spaccatura" del Velino in un 3-4 m/s che mi dà 2.500 e la possibilità di puntare direttamente i bei cumuli che vedo in Valle Gialla.



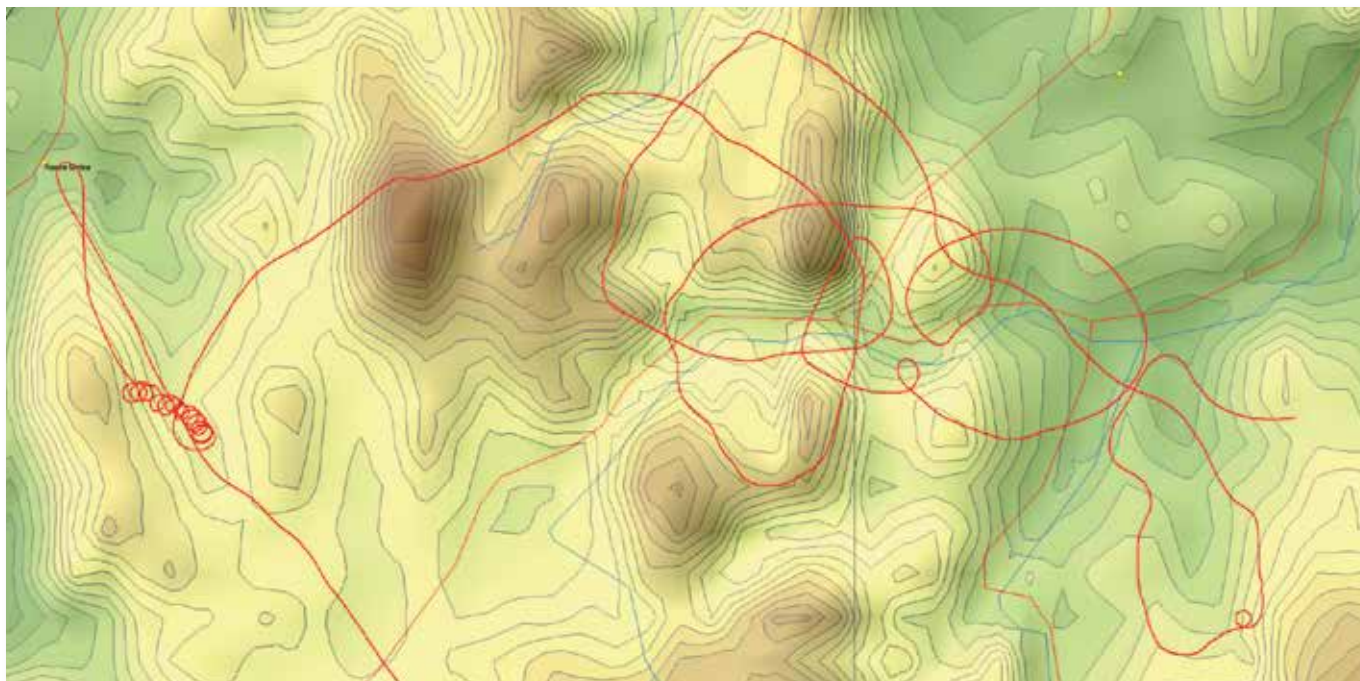
Gli ultimi minuti di volo

Decido comunque di passare sopra Capistrello perché vedo una continuità di condensazioni che mi consente d'accelerare un po', poi punto direttamente un bel cumulo sopra Trasacco che mi premia con un +4 tondo, alle 12.46 Zulu giro il pilone a base cumulo. Molto bene, le condizioni sono forti e più facili di quanto mi aspettassi, la media è di 104. La strada del ritorno è facile perché è la stessa, però stavolta non trovo il valore alla spaccatura, alle autostrade decido di andare verso la valle de L'Aquila ed il passo delle Capannelle. È una buona idea, un buon valore mi porta a 2.700. Bei cumuli in mezzo alla valle segnano la strada, ho il dubbio di deviare verso il costone ma decido che è

meglio tenere la prima bastionata, qualche giro a Norcia mi dà 2.900 e scappo per non fare violazioni di quota massima. Avanti è blu ma non c'è altro da fare che tenere lo zoccolo orografico in modo da raccattare qualcosa e puntare Nocera. Giro il pilone alle 14.34 Zulu alla media di 90 scarsi sul secondo lato e di 90 abbondanti sul totale.

Poi inizio a tornare verso casa e centro un bel valore che mi dà 2.400 e la planata per casa ma, in cima alla termica, alle 14.42 succede qualcosa che io non ricordo e che le indagini mediche svolte non sono ancora riuscite a spiegare: il "42" allarga il raggio di virata e punta decisamente verso Est mentre io dovrei andare a Sud. Segue una lunga

planata con una traiettoria ondivaga, senza virate precise né tratti dritti, nella quale l'aliante, forse anche sospinto dal vento, si sposta verso Est continuando un'unica virata destra a bassa inclinazione continuando a perdere quota. A 920 metri con un terreno a 700 metri circa, alle 15.28 Zulu all'improvviso l'aliante fa una spirale molto stretta poi segue l'orografia e si dirige verso una selletta dove si ferma sulle piante alle 15.35 Zulu. Io mi ricordo solo quest'ultima fase: nella mia memoria mi trovo su un pianoro a bassa inclinazione, il cielo non è morto e credo che sia possibile tentare un aggancio su una selletta ben esposta al vento ma sono basso e non ho margine, vedo una



Lasciata la termica a quota più che sufficiente, l'aliante prende a seguire un percorso puramente casuale. Avvengono due virate strette (o spirali) tra una serie di planate e cambi di rotta, fino al consumo di quasi tutta la quota e all'arresto su un leggero pendio

macchia di lecci proprio sul bordo di una piccola radura che potrebbe essere il trigger della termica, mi concentro al massimo e sento tutto quello che il fidato 42 mi dice. C'è solo turbolenza, non c'è salita, devo continuare a farlo volare e appoggiarlo sulle piante.

Sono fermo, intero, l'aliante è sostanzialmente intatto, si è rotta la capottina col contraccolpo che le ginocchia hanno dato al cruscotto spingendolo verso l'alto. Tiro fuori il PLB dalla custodia, srotolo l'antenna e schiaccio il pulsante, lampeggia, funziona, tiro un sospiro di sollievo, purtroppo il cellulare non prende e mi preoccupa per chi mi sta aspettando.

Intanto imbrunisce e fa freddo, ma perché non ho portato la copertina termica che porto sempre quando volo sulle alpi? In distanza incomincio a sentire il rumore degli elicotteri e vedo le loro luci, mi danno grande cal-

ma perché del PLB non funziona solo la lucina ma tutto il sistema.

Sono un miracolato, se il "42" non si fosse diretto verso una zona con montagne più basse di me e se non mi fossi "svegliato" poco prima di aver consumato tutta la quota chissà quali conseguenze avrebbe potuto avere questa brutta avventura.

Prima di vedere il logger non riuscivo a capire perché mi avessero trovato a Pievebovigliana quando io non mi ricordavo di esserci mai andato, la traiettoria ondivaga e insensata che prende il 42 dopo la termica a Noceira spiega il perché: io c'ero, ma non c'ero.

Anche adesso, quando tutti gli esami medici sono finiti e hanno escluso qualsiasi mia predisposizione a fattori di rischio, nessuno mi sa dire perché, so solo che è andata bene e che quello che è successo non mi ha lasciato nessun danno e ho la consola-

zione di non aver fatto errori da "sveglio".

Devo sicuramente ringraziare qualcuno che ha aiutato il 42 a prendere una traiettoria sicura mentre io non c'ero e non posso non pensare agli amici volovelisti che se ne sono andati in cielo da tempo (grazie Gigi, grazie Francesco, grazie Sergio, grazie Roberto, grazie Roger, grazie Giovanni); devo anche ringraziare la scelta di essermi dotato di un PLB, maturata nei giorni di angoscia alla CIM 2009 quando le ricerche dell'aliante austriaco D-KGSA scomparso non portavano a nulla, e ringraziare infine tutta la macchina dei soccorsi, attivata immediatamente dalla Direzione di Gara (grazie ancora Franca, Pram e Roberto), per l'efficacia e la competenza con la quale sono riusciti a recuperare me e l'amato 42. ■

*Incocca,
tende,
scaglia.*



*Progresso,
Performance,
Piacere.*

Arcus by Schempp Hirth



GLASFASER

I T A L I A N A

24030 Valbrembo, BG - Via delle Ghiaie, 3
www.glasfaser.it - Tel. 035-628011

Prova in volo

ASH-31Mi

*Doppia apertura 18 e 21 metri
Massimo comfort, carico alare non elevatissimo
ma prestazioni al vertice*



Peter Hartmann ha provato il monoposto ASH-31Mi durante i campionati europei di Vinon

Ecco un nuovo aliante che, come tanti altri degli ultimi quindici anni, punta a fornire ottime prestazioni in due classi di competizione. Stavolta, come già per il sudafricano JS-1C, si parla della possibilità di passare dalla Classe 18M alla Classe Libera.

Lo Schleicher ASH-31Mi è infatti stato descritto come una considerevole evoluzione dell'ASH-26, che può volare anche in configurazione da 21 metri, molto interessante per l'accesso alla Libera.

Il decollo autonomo è garantito dal motore Wankel (rotativo) da 56 cavalli a iniezione elettronica, rea-

lizzato in esclusiva per la Schleicher dalla Diamond Engines. L'aerodinamica è derivata in gran parte da quella di maggior successo dell'ASG-29, e il punto di separazione delle prolunghe è a 7 metri dalla radice alare, risolvendo una delle maggiori perplessità che affliggevano il "26": la semiala in un solo pezzo da oltre 9 metri, che comportava l'uso di un rimorchio particolarmente lungo.

Tale punto di separazione abbastanza lontano dall'estremità permette inoltre di ottimizzare i diversi terminali alari per entrambe le configurazioni d'apertura.

Esame al suolo

Come per altri alianti Schleicher, le winglet sono un solo paio, che si presta ad essere montato su entrambe le diverse tip alari. Gli alettoni e flap sono interconnessi con l'abituale mixer di comandi che permette di selezionare la posizione Landing dei flap, portando contemporaneamente in negativo gli alettoni verso l'estremità, così garantendo ottima manovrabilità anche in configurazione d'atterraggio corto.

Tutti i comandi si connettono automaticamente durante il montaggio dell'aliante. Nell'insieme, la qualità della costruzione e delle finiture appaiono eccellenti.

L'impianto per la zavorra d'acqua

vede il ritorno alle sacche installate nei cassoni alari da 160 litri, che lasciano anche spazio ai serbatoi supplementari per il carburante per un totale di 30 litri disponibili. Per il riempimento totale di ciascuna sacca, è necessario abbassare di volta in volta l'estremità alare corrispondente. Lo scarico non pone alcun problema ed è sufficientemente rapido.

La disposizione prossima al baricentro della zavorra rende superfluo l'eventuale serbatoio di zavorra in coda che infatti non è previsto. La ruota principale, quando estratta, si posiziona bene avanti al baricentro, rendendo meno probabile l'appruamento sotto applicazione della potenza anche su piste non asfaltate. Il ruotino di coda sterzante, apparentemente robusto e

che funziona egregiamente, può essere sostituito facilmente con una ruota di coda fissa.

Il motore a iniezione ha la compensazione automatica del titolo della miscela secondo la densità dell'aria, e garantisce buoni valori di salita anche operando su piste a quote elevate.

Il rateo di salita dichiarato è di circa 4 m/s in condizioni standard al livello del mare. Ridotti i consumi rispetto ai motori a due tempi: il serbatoio standard da 16 litri permette un'ora circa di autonomia, e si giunge a quasi 3 ore con entrambi i serbatoi supplementari (totale di 46 litri). Per una salita a 1.000 metri si consumano indicativamente 2,5 litri di carburante. È possibile volare livellati a 140 km/h senza vibrazioni.



Vista ravvicinata durante lo scaricamento dell'acqua

La prova

Sono da qualche anno il felice proprietario di un monoposto ASG-29 e non avevo finora prestato molta attenzione al fratello maggiore della Schleicher, l'ASH-31. Però l'anno scorso un amico mi ha chiesto consigli per scegliere un aliante di quella categoria e così mi sono trovato coinvolto nella scelta d'acquisto. Erano pochissimi, in effetti uno solo, gli articoli che riferivano le impressioni di volo del nuovo monoposto a decollo autonomo, e vi si potevano leggere solo delle descrizioni e la polare ufficiale divulgata dal costruttore.

Proprio la polare, frutto di calcoli della Schleicher, mi ha dato subito qualche motivo di riflessione: per prima cosa, le polari pubblicate dalla casa di Poppenhausen si rivelano quasi sempre non troppo diverse dalla realtà, poi in essa ho notato che il 31 pareva promettere molto, soprattutto nel campo delle alte velocità. Apparentemente, l'ASH-31 sembra essere ottimizzato proprio per le velocità di planata elevate, fatto che lo mette in contrasto con la sua reputazione: si era sparsa l'opinione che si trattasse di un aliante pensato per i "vecchi ragazzi" senza ambizioni agonistiche. A questo punto la mia attenzione era stata completamente catturata dall'ASH-31. Ho trovato l'opportunità di averne un esemplare in prestito per il Campionato Europeo di Vinon nella Classe Libera, in mezzo a un gruppo di alianti nuovissimi e di alte prestazioni, e non me la sono lasciata scappare.

Tutti i concorrenti più moderni appena incontrati al Mondiale di Uvalde (Texas) sarebbero stati presenti anche a Vinon, escluso soltanto il poderoso Concordia. Per la gara ho sostituito il ruotino

sterzante con la ruota fissa integrata nella coda, perché garantisce minore resistenza aerodinamica e maggiore stabilità direzionale in decollo con vento al traverso: la ruota principale è in posizione avanzata, quindi il peso che grava sulla coda è significativo.

Prime impressioni

Al primo volo con questo monoposto di 21 metri sono rimasto sorpreso, perché non immaginavo che i tre metri in più di aperture alare, rispetto al mio abituale ASG-29, permettessero di mantenere lo stesso "feeling", e poi perché la velocità ottimale in termica (spirale) era un po' più alta di quanto mi aspettavo.

Nel confronto diretto, in volo, con gli altri alianti della Libera (i vecchi Nimbus, ASW-22 e i nuovi Quintus, EB e JS1), riuscivo a salire pari a loro... fino a un giorno con termiche molto "rotte". Allora proprio non ce l'ho fatta e sono stato seminato. Dopo l'atterraggio, ho avuto una chiacchierata con Daniel Rossier, pilota della Squadra Svizzera che vola da qualche tempo col 31 e che mi ha dato un po' di consigli sinceri e disinteressati. Tra l'altro,

mi ha suggerito di mantenere sempre una velocità di 5-10 km/h più elevata di quella che parrebbe la più giusta alla nostra sensibilità di piloti esperti. In termini quantitativi, al carico massimo di 53 kg/m² e con circa 40° di inclinazione in spirale, la velocità da tenere è di 115-120 km/h. Dopo aver dato fiducia al suggerimento di Rossier, non ho più perso nessuno, in salita.

Valutazione in gara

Di nuovo, nei primi voli è emerso istintivamente il confronto col mio ASG-29, le cui reazioni alla massa d'aria percepisco facilmente. È un aliante che "ti parla". Il 31 mi è sembrato meno comunicativo, ma devo confessare che negli ultimi anni non ho mai volato con altri Classe Libera, sin da quando un tragico incidente con un ASH-25 mi ha fatto perdere un caro amico nelle Alpi Austriache. D'altro canto, mi sentivo a mio agio all'ipotesi di volare in montagna con un aliante di "soli" 21 metri, che infatti si è dimostrato docile e ben reattivo ai comandi. Col tempo ho imparato a sentire i segnali che mi inviava quando si attraversano delle salite.





Peter Hartmann in procinto di atterrare, mentre scarica la zavorra

Ho particolarmente apprezzato la buona manovrabilità sull'asse longitudinale (rollio), che ritengo indispensabile per volare in ambiente montagnoso. Anche la planata alle alte velocità è un punto di forza, mentre di solito i Classe Libera offrono il piacere della planata lunga, ma solo a velocità molto limitate. Con l'ASH-31 i 55 punti di efficienza scommetterei che ci sono veramente, e in più la polare sopra i 180 km/h resta quasi piatta. Persino a 200 km/h non ho notato alcuna differenza rispetto ai ben più carichi 18 metri (oggi volano a 57 di carico, cioè circa 4-4,5 kg/m² in più del massimo carico consentito all'ASH-31Mi). Sensazioni da Open Class, senza gli svantaggi correlati!

Il motore

La motorizzazione è concettualmente superba e forse la migliore tra quelle che ho provato con motore retrattile. Le vibrazioni sono bassissime come se il propulsore fosse elettrico. Il wankel si rivela estremamente affidabile e non ha mai deluso in tutti i tentativi di avviamento. Un po' fastidiosa è, invece, la procedura di raffreddamento prima della completa retrazione del motore. Il manuale la descrive nel dettaglio, ma sottolinea che si tratta di una procedura non obbligatoria. Io l'ho adottata perché ritengo importante concedere al motore la massima cura.



Il motore wankel è concettualmente semplice. Il pistone ruota eccentricamente, l'ammissione e lo scarico sono controllati da luci come in un due tempi, non ci sono valvole e sistema di distribuzione. Nessuna parte è in moto alternato.

Il raffreddamento dello statore è a liquido, quello del rotore ad aria forzata. La tenuta delle camere di scoppio è generata dalle fasce apicali che strisciano sulla parete dello statore e che rappresentano l'unico punto critico: in caso di corrosione, possono bloccarsi e si perde compressione. È quindi importante prevenirla con adeguata protezione nei periodi di scarso o nullo utilizzo. Dopo un inizio segnato da scarsa affidabilità negli anni Sessanta, i progressi della metallurgia hanno permesso di creare motori di lunga durata.

I comandi di volo

L'armonia dei comandi è buona: gli sforzi sulla barra sono sempre modesti, mentre i pedali sono un po' più duri, ma sempre meno di altri alianti di apertura superiore. L'efficacia del timone di direzione potrebbe essere migliore, ma a velocità non inferiori a 110 km/h è comunque sufficiente a correggere l'imbarcata inversa generata dagli alettoni. Il comportamento aerodinamico è conforme alle migliori aspettative. Solo con comandi decisi e violenti ho potuto portare l'aliante in stallo. I preavvisi di stallo sono chiari e ben riconoscibili. La rimessa è del tutto standard anche al carico alare massimo.

Il trim funziona correttamente in un ampio ventaglio di velocità. Gli aerofreni (diruttori) sono molto soddisfacenti e addirittura eccezionali se confrontati con i vecchi, grossi Classe Libera. Gli sforzi di estrazione e retrazione sono modesti e alla portata di ogni pilota, anche di corporatura minuta.

Il comando del carrello retrattile è stato modificato rispetto all'ASH-29 con l'adozione di una molla pneumatica più potente. Le operazioni sono quindi più facili e con sforzi molto limitati.



Dettagli tecnici

Apertura alare	21 m	18 m
Superficie alare	13,2 m ²	11,9 m ²
Allungamento	33,5	27,3
Lunghezza	7,07 m	7,07 m
Larghezza abitacolo	0,66 m	0,66 m
Altezza dal sedile alla capottina	0,877 m	0,877 m
Peso a vuoto	430 kg	420 kg
Massa massima al decollo	700 kg	630 kg
Carico alare massimo	53 kg/m ²	53 kg/m ²
Carico alare minimo con 75 kg	38,26 kg/m ²	41,60 kg/m ²
Carico massimo in abitacolo	115 kg	115 kg

Comfort e sicurezza

Quando il motore è spento e retratto, l'abitacolo è molto silenzioso.

La sicurezza è garantita dall'abitacolo concepito per assorbire bene gli impatti, la visibilità in tutte le direzioni è molto buona o eccellente, così come la manovrabilità. Il sedile e l'ergonomia offrono molto spazio e comodità anche per piloti di statura molto alta.

Il motore dall'avviamento affidabile contribuisce a dare il miglior giudizio all'ASH-31Mi per quanto concerne la sicurezza.

Conclusione

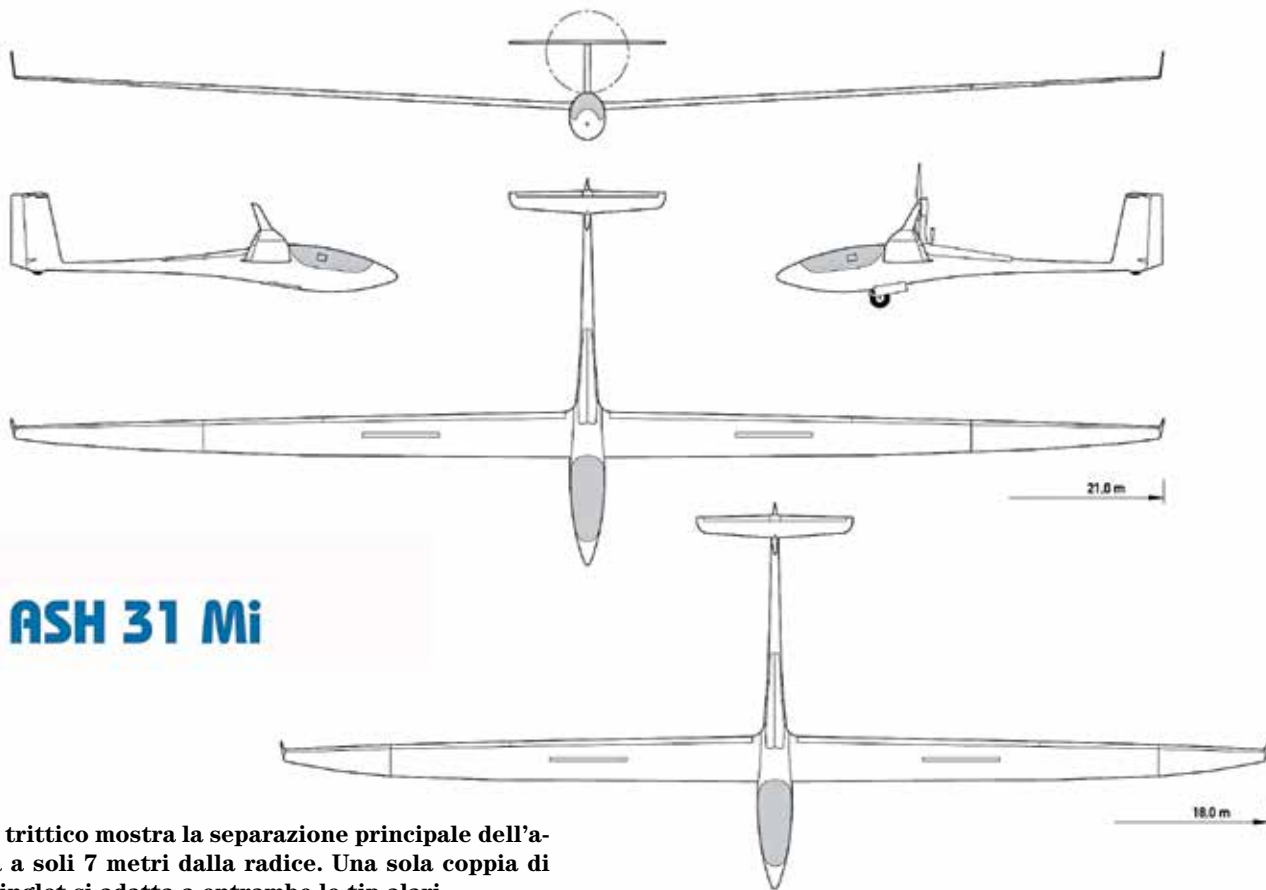
Dopo quattro settimane di utilizzo

e una gara importante (in cui Peter ha molto ben figurato, N.d.R.), sono molto soddisfatto e grato delle tante ore di volo che ho accumulato col 31, che ora è tornato al suo proprietario.

In questo tempo, non ho sfruttato l'opportunità di provarlo nella configurazione alternativa a 18 metri d'apertura ma... be', i 21 metri sono già una nuova classe a parte! Per sintetizzare in poche parole, l'ASH-31Mi è un aliante monoposto da turismo e divertimento, con grandi ambizioni anche per le gare.



Peter Hartmann, campione austriaco che vive in Italia, nell'abitacolo dell'ASH-31Mi



ASH 31 Mi

Il tritico mostra la separazione principale dell'ala a soli 7 metri dalla radice. Una sola coppia di winglet si adatta a entrambe le tip alari



Via Lago, 35 - 21020 Brebbia (Va)
 Tel. +39 0332.989113 - Fax +39 0332.989086
 info@nauticalavazza.it - www.nauticalavazza.it

- Ricostruzioni
- Riva refitting
- Installazione elettronica
- Verniciature e ricondizionamenti su tutte le superfici
- Riparazioni legno vetroresina - carbonio



Simply the best

Il sistema ClearNav

Display VGA, DD-Variometro / Logger

Sviluppato dal team Kellerman / Cambridge

25 anni

TEKK

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



clearnav

WWW.TEKK-home.de INSTRUMENTS

La mia visita in Venezuela

*Aeroclub Volovelistico di Altigracia de Orituco
Vecchi amici, nostalgia e la passione del volo
Agosto 2013*



Sintesi del clima locale: un bellissimo cavallo e uno Janus CM a decollo autonomo

Nel 1963 un gruppo di studenti del Liceo Cecilio Acosta nella città di Coro (Venezuela), ha conseguito la maturità (qui chiamata “diploma di bachiller”). Tra i membri di questo gruppo, che sono stati insieme dall’inizio del liceo nel 1958, si è creato un legame d’amicizia che dura da più di cinquant’anni, anche se per continuare gli studi universitari si erano separati: Italia, Germania, Inghilterra... Io ero uno del gruppo e il 31 agosto 2013 ci siamo riuniti a Coro per riaffermare la nostra amicizia. È stato un incontro molto emozionante. L’evento comprendeva una Messa di ringraziamento, nella quale è stato evidenziato il valore dell’amicizia e della nostra religione seguita da un intrattenimento con cena, musica di quegli anni e da uno sketch comico dal titolo “Il Baule dei Ricordi” che riassumeva in chiave cabarettistica i nostri percorsi.

La riunione è stata davvero gratificante per lo spirito perché mi ha riportato ai miei teneri anni, quando stavamo crescendo assimilando i principi e i valori che le nostre famiglie ci insegnavano, e che sono poi stati la base della nostra moralità come persone e cittadini.

Anche la frase coniata da Simon Bolivar, che ogni giorno, varcando la soglia del Liceo leggevamo “La Morale e il Sapere sono i nostri bisogni primari” è rimasta indelebile dentro di noi, convinti che questi rimangano tra gli obblighi fondamentali dell’umanità.

Il mio soggiorno in Venezuela mi ha portato a riunirmi con gli amici del volo a vela dell’Aeroclub di Altagracia de Orituco e condividere con Alberto Mangione e Martin Feder, Presidente e Vice Presidente, momenti preziosi. Mentre ero in hangar, è successo un fatto che mi ha colpito molto perché non lo ritengo una semplice coincidenza ma un segno del destino. Arrivò casualmente un signore, Roberto Munhoz, con il suo bimotore Seneca, perché voleva iniziare il corso di volo a vela.

Al momento delle presentazioni, sentendo il mio cognome, mi chiese, molto emozionato, se conoscevo Pepe Paolini, che era stato il suo primo Istruttore di volo a motore. Io dissi che anch’io feci il mio primo volo a motore su Cessna 172 con Pepe. Lui era mio fratello e tutti i suoi allievi li considerava “fratelli dell’aria”.

È stato come ritrovare una persona di famiglia, ho provato un’emozione forte perché ho capito che la passione per il volo a vela è un sentimento che unisce; i Calif Friends Meeting che si tengono ogni anno dimostrano questo.



Cumuli in pianura, a perdita d’occhio



Ottavio quando imparava a pilotare il Cessna



L’atterraggio dello Janus CM



L'autore, impegnato nel faticoso compito di portare in volo un'allieva

Pensando a questo hobby, ho considerato quanto sia vecchio il sogno dell'uomo di volare tanto da portare alla figura mitologica di Icaro che, la leggenda dice, ha sacrificato la sua vita nel vano tentativo di provare a farlo. Più avanti nei secoli troviamo il genio universale di Leonardo da Vinci, che ha dedicato la sua vita a studiare la meccanica del volo, trattata dettagliatamente nel suo "Codice sul Volo degli Uccelli". Nonostante la sua ammirazione e affettuosa riverenza e rispetto per il cavallo, è il suo rapporto con i volatili, considerati la quintessenza della libertà, che lo porta a scavare in questo

mondo e a concepire modalità di volo non con il fine di costruire un veicolo pratico o come mezzo da record. Il suo sogno è di essere "libero, come un uccello", "per guardare dall'alto la forma dell'universo finito, per sapere come conoscere anche la sua essenza".

A questo proposito vale la pena ricordare che Leonardo concepì il paracadute, l'indicatore di direzione del vento e studiò l'uso del propulsore per creare correnti d'aria portanti oltre a essere stato il primo ideatore del volo verticale "l'elicottero in quanto tale". Studiò il volo degli uccelli e le correnti d'aria ascendenti in grado di spingere

e sostenere in volo, dove si vede chiaramente l'idea di "pianificazione" e di conseguenza l'ulteriore sviluppo degli alianti, volovelista nei suoni italiani più belli. "Volo velista" in comunione di una sola anima, fratelli dell'aria, l'elemento sacro.

Leonardo non ha visto concretizzarsi le sue idee sul volo, ma ne pose le basi, con una visione futuristica, per permettere che questo accadesse. È affascinante leggere la biografia di Leonardo Da Vinci e ammirare l'universalità del suo genio (Leonardo Da Vinci, l'incarnazione del genio, di Marcel Brion. Ed. Byblos).



Celebrazione dei 50 anni di Maturità, (Bachiller): da sinistra Cesar Otero, ing. chimico, Ottavio Paolini, ing. aeronautico, Luis Valdivieso, avvocato e parlamentare, Antonio José Sanz, ing. nucleare, Aaron Badell, ing. civile. Compagni di banco dalle Elementari

Per chiudere vorrei citare l'Aeroclub Volovelistico di Altagracia de Orituco, che sopravvive, nonostante le difficoltà create dalla politica, grazie anche a nuovi soci Roberto Muñoz e Millie Miles, ringraziando la tenacia di Alberto Mangione, Martin Feder e Diego Tamayo con i quali ho condiviso grandi momenti e sguardi dall'alto dell'area geografica selvaggia e affascinante della savana di Altagracia.

Il club dispone di un moderno ASK-21



In futuro spero di volare, come anche auspica Alberto, sulle Ande venezuelane e su Falcòn, dal giardino fertile della Sierra de San Luis e a Los Medanos di Coro, nella penisola di Paraguaná, sede di uno dei centri di raffinazione del petrolio più grandi del mondo.

E dall'alto guardare a Santa Ana de Coro, la capitale dello stato

di Falcòn, la prima capitale della Capitaneria Generale del Venezuela e ora Patrimonio Mondiale dell'Umanità dall'Unesco. Coro, nella lingua indigena della tribù Caquetia, il cui capo tribù fu Cacique Manaure, vuol dire Vento. ■

Il "bagno", davvero estremo, per il primo volo solista di Ottavio Paolini



DG Flugzeugbau La qualità, sempre



DG Flugzeugbau

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

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

LS8 e LS10 i monoposti con le tipiche caratteristiche LS

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

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

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

DG Flugzeugbau - Otto-Lilienthal-Weg 2 - 76546 Bruchsal - Germania <http://www.dg-flugzeugbau.de>



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

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

Associazione Genitori per la Riabilitazione Equestre e Sportiva

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

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

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

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



Congresso nazionale 2013

Pavullo nel Frignano, 12 e 13 ottobre 2013

Nuove strutture in aeroporto, tanto sole e cumuli



Due giorni di intensa attività di volo, per turismo e scuola

Una volta all'anno è bello ritrovarsi tutti insieme, senza ansie agonistiche, per affrontare un'ampia gamma di tematiche e per conoscere le ultime novità. Questa volta è stato il club di Pavullo a proporre di organizzare il Congresso Nazionale in area appenninica e la meteo ha fatto tutto quello che poteva per rendere ancora più piacevole l'appuntamento.

Pavullo è uno dei club italiani meglio organizzati, sorge su un aeroporto che è un bel gioiello di accoglienza, con strutture più che adeguate in continuo arricchimento, e condivide le operazioni di volo con un discreto traffico turistico e dei servizi territoriali come la Protezione Civile e i VVFF. L'entusiasmo dei soci si sente ed è contagioso.

In hangar aveva grande spazio la “fiera” con gli stand di costruttori di strumenti e software, quelli dedicati alla vendita di prodotti locali della gastronomia, lo spazio della nostra rivista con libri e la raccolta di nuovi abbonati, poi lo stand dell’Aero Circolo Centrale di Rieti per le iscrizioni agli stage 2014 e la presentazione dei programmi.

Si è purtroppo notata l’assenza dei produttori di alianti.

La linea di volo è stata assediata da chi voleva sfruttare le due belle giornate con voli in mono o biposto, e da chi ha partecipato ai corsi per l’abilitazione al lancio con verricello, che a Pavullo è un metodo ampiamente utilizzato in affiancamento al traino (qui c’è uno dei pochissimi esemplari del nuovo trainer francese in compositi).

Come sempre, il programma del Congresso comprendeva diverse riunioni delle commissioni o gruppi e una serie di relazioni tematiche, in gran parte dedicate alla sicurezza e prevenzione degli incidenti.

Riunione della Squadra Nazionale

Marina Vigorito Galetto ha aperto la riunione della Squadra rammentando a tutti che l’AeCI sta finalmente operando con il nuovo Statuto.

Esso prevede l’esistenza di un organo puramente consultivo denominato Sezione Tecnica di Specialità, costituito da tre membri che sono stati eletti dai soci dei club in un’assemblea svoltasi a Roma presso la sede AeCI: si tratta della stessa Marina, di Luigi Giardino e di Lorenzo Monti, il quale però per mancanza di tempo ha dovuto quasi subito rassegnare le dimissioni, sostituito dal primo dei non eletti, Andrea Tomasi.



Tanti piloti si reincontrano ogni anno per il Congresso



Incessante attività al verricello per il corso di abilitazione

Lorenzo Monti manteneva solamente il ruolo di Commissario Tecnico della Squadra Nazionale, importante per dare una linea d'indirizzo al processo di selezione dei piloti da inviare in rappresentanza dell'Italia nei campionati mondiali ed europei. Nei mesi successivi al Congresso, tuttavia, ha reso le dimissioni anche da tale ruolo, che l'AeCI aveva sottolineato non essere previsto nello Statuto. Al momento di scrivere queste note, la situazione della STS e delle norme a suo tempo adottate per l'ambito agonistico (selezione dei piloti per i campionati, regolamenti sportivi) sono tutte in un limbo piuttosto nebuloso. Tornando alla riunione di ottobre, è stato sottolineato che il consuntivo dei risultati raccolti negli ultimi anni nelle gare internazionali dalla Squadra Italiana mostra un calo delle prestazioni medie. Il CT si trovava d'accordo con i piloti riuniti che ciò potesse essere dovuto, in tutto o in parte, anche alla mancanza di risorse umane: sono sempre vacanti le posizioni di allenatore ed è sempre difficile organizzare le rappresen-

tative con le necessarie figure di appoggio al suolo (capitani, tecnici, aiutanti e meteorologi). Lorenzo Monti intendeva consolidare la linea già tracciata negli ultimi due anni: la preselezione dei candidati si dovrebbe svolgere due anni prima della gara, per garantire la migliore pianificazione e allenamento; all'interno della preselezione, dovrebbero essere di preferenza assoluta inviati a campionati internazionali coloro i quali si sono allenati con gare di ricognizione sullo stesso territorio nell'anno precedente. (In sintesi: si svolge una preselezione di alcuni piloti per ciascuna gara; verranno inviati quelli che si sono allenati sul luogo, ma se nessuno lo ha fatto allora la scelta definitiva si baserà sulla posizione nel ranking nazionale).

Eccezioni alla regola dell'allenamento nell'anno precedente sono previste solo per destinazioni particolarmente lontane, oltreoceano. Il calendario prevede per esempio i mondiali 15M, 18M e Open in Australia a Benalla, e per questa gara verrà identificato un territorio di

allenamento in Europa che sia paragonabile alla condizione presente in Australia. Il condizionale è d'obbligo visto che le decisioni sono sempre soggette all'approvazione del Consiglio federale dell'AeCI, il quale ha dimostrato di non condividere a priori o anzi di riformare quanto proposto dalla STS o dalla figura, non prevista dallo statuto, di Commissario Tecnico.

Qualcuno dei presenti ha puntato il dito verso l'AeCI che non darebbe sufficiente supporto logistico ed economico, che non è in grado di reperire personale d'appoggio e che elargisce contributi molto modesti. I rappresentanti della STS hanno però ricordato che il volo a vela non ha storicamente portato all'AeCI un numero di Medaglie d'Oro tale da poter essere considerato uno sport di punta, a differenza di altre specialità (per esempio il modellismo e il paracadutismo, nonché il volo libero). La STS desidera trovare una soluzione per organizzare trasferte più efficaci, ma le risorse vanno reperite all'interno della nostra comunità.



In hangar lo spazio espositivo per accessori, strumenti, rivista e la gastronomia. Assenti invece i costruttori

Si è svolta una lunga discussione sul ruolo di allenatore e coach della squadra. Mauro Brunazzo ha esposto un piano di ricostruzione di tale ruolo, aprendo sia alla nomina di un coach professionista quale collaboratore di volta in volta in singole trasferte (in Italia si pensa a Giorgio Ballarati, ma anche eventualmente a coach stranieri), sia alla condivisione del ruolo da parte di una serie di piloti competitivi di alto livello, su base di volontariato. L'intervento di Brunazzo è stato accolto come un'autocandidatura, investendolo di una responsabilità per la quale egli sembra in effetti molto adatto per le sue doti di energia ed intelligenza.

I piloti giovanissimi riceveranno certamente dalla STS un occhio di riguardo nell'assegnazione delle risorse e del budget, allo scopo di facilitare l'accumulo di esperienze internazionali in tempi rapidi. Il modesto bilancio AeCI verrà quindi indirizzato principalmente verso di loro, mentre i piloti selezionati per la classe Biposto (20M) saranno fortemente incoraggiati a portare questi giovani nel ruolo di copiloti.

Le relazioni tematiche: meteo

Ezio Sarti è venuto a presentare la nuova versione del servizio meteo che organizza su varie basi geografiche in Italia (con l'appoggio su server messi a disposizione da volontari di alcuni club nazionali). Il modello RASP carica i dati meteo grezzi da Internet per poi "macinare" i calcoli durante le notti, fornendo al mattino una serie di visualizzazioni altamente specializzate per le esigenze dei volovelisti. Il servizio di Ezio è gratuito



Il banco espositivo della nostra rivista, gestito dalle gentili volontarie, Luisa e Paola

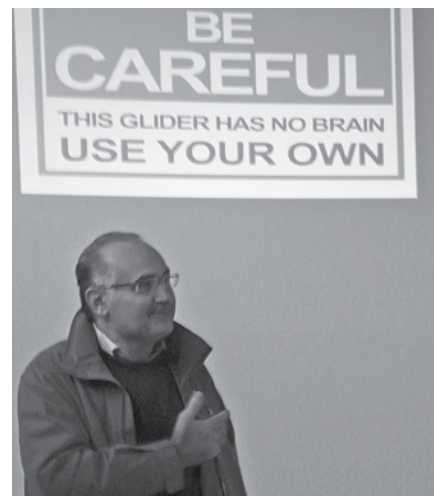
ed estremamente utile, ma come tutte le previsioni è necessario che il pilota serio ed ambizioso le segua per un lungo arco di tempo confrontando le letture previsionali con l'osservazione reale, al fine di giungere a creare "fiducia" e capacità di interpretazione. Personalmente, nei voli a Rieti ho per esempio trovato di grandissima utilità la previsione delle linee di confluenza e di onda (una delle decine di parametri che si possono visualizzare con il modello RASP), grazie alle quali ho migliorato le mie prestazioni agonistiche seguendo le rotte più energetiche.

La sicurezza e gli incidenti

L'intervento più lungo era composto da tre parti svolte da tre relatori indipendenti ma coordinati: Alessandro Bruttini, Mauro Brunazzo e io stesso. Bruttini, esperto istruttore e coordinatore degli stage AeCCVV, ha affrontato per primo l'incontro tematico sulla sicurezza nel volo a vela, esponendo con la sua eccellente abilità oratoria (formata anche grazie ai lunghi anni di presenza sui palchi internazionali della danza classica) il tema dello "Human Factor".



Alessandro Bruttini



Aldo Cernezzì

La storia degli studi sulla sicurezza aeronautica ci dice che fino agli anni Quaranta dello scorso secolo, gli incidenti venivano quasi sempre interpretati come conseguenze di problemi tecnici e meccanici. Le statistiche mostrano un nettissimo miglioramento nella sicurezza del volo a partire dagli anni Cinquanta (dieci volte in meno), con l'affacciarsi delle prime solide teorie sulla prestazione umana (human factor). Oggi tali teorie tendono ad esplorare il funzionamento della mente umana (senza trascurare gli aspetti fisiologici) quale ricevitore e analizzatore di dati e informazioni. Il fattore umano si esprime in vari ambiti: il rapporto del pilota con i comandi e la tecnologia: ergonomia del cockpit, posizione dei comandi, errori di montaggio; l'influenza dell'ambiente sul lavoro del pilota: stress da calore, freddo, vibrazioni e turbolenza; il pilota in relazione con sé stesso e con l'ambiente umano: personalità e dinamiche di gruppo, leadership, relazioni (diatribe, antipatie, competitività).

Emerge dalle analisi un segnale circa l'opportunità di svolgere un training mentale per il volo a vela. Un debriefing dopo ogni volo è molto efficace nel "fissare" un insegnamento; si può iniziare anche da soli, all'occorrenza, riflettendone a caldo, per poi discuterne in gruppo il giorno dopo. Tra i molti vantaggi, Bruttini ha sottolineato come grazie al debriefing si creino automatismi di pilotaggio sempre più corretti; si memorizzano meglio le situazioni di volo; aumenta l'esperienza migliorando il processo di decisione. In un debriefing devono esistere fasi d'ascolto delle impressioni degli altri e di confronto; è necessario affrontarlo in umiltà capendo, se del caso, perché non sono stati raggiunti deter-

minati obiettivi originali del volo. L'AeCCVV grazie al nuovo presidente, lo psicologo Ferrauti, ha presentato l'innovativo corso di gestione della tensione emotiva basato sul metodo STAI che è già stato usato da squadre nazionali di sport come pattinaggio velocità, sci, scherma (tutti sport fisici).

Lo STAI viene portato al volo a vela adattandolo al nostro sport, caratterizzato da un continuum corpo-macchina (come per gli sport più fisici), ma senza attività muscolare significativa. Alcuni degli aspetti che rimangono in comune con gli altri sport si incentrano sulla gestione delle proprie energie. Si inizierà con due incontri (il programma STAI prevederebbe 25 incontri standard), con suddivisione del tempo sul 60 % di pratica (esercizi in aula su postura e rilassamento jacobsoniano, per esempio) e il restante 40% di teoria (relazioni). I corsi si prefiggono l'obiettivo di conoscere il modello mentale del singolo pilota, valutando come risponderebbe in condizioni critiche o d'emergenza, trovando soluzioni individuali. Luigi Aldini ha lavorato attivamente nei due giorni del meeting per rendere sempre più fattivi e cordiali i rapporti di

collaborazione fra l'AeCCVV e gli aeroclub italiani di volo a vela e per consolidare l'idea che gli stage dell'AeCCVV costituiscano una tappa importante nel percorso di apprendimento delle tecniche volovelistiche di ogni pilota che abbia conseguito il brevetto.

Il rapporto tra sicurezza e gare

Mauro Brunazzo, pilota di solida e provata esperienza nelle competizioni, ha affrontato il tema dello stress in gara, affiancandolo a quello del piacere e divertimento. Un accoppiamento in sé elementare ma al tempo stesso geniale.

Le gare estive di Rieti hanno visto quest'anno 14 aianti danneggiati, due piloti in ospedale e quattro altri che hanno abbandonato la competizione per vari motivi legati, più o meno, a disagio o insoddisfazione. Sembra quindi difficile pensare che qualcuno si sia divertito (a parte quelli sul podio, forse).

Con quale obiettivo i piloti appassionati partecipano alle gare? Più d'uno, in realtà: accumulare ore, stare tra i propri amici, confrontarsi con gli altri, perseguire un buon piazzamento o la vittoria.





Il settore dedicato alla strumentazione LXnavigation: ampia la gamma dei computer Zeus

Rispetto ad altri sport, nessuno di noi ha un coach, un allenatore o un qualche tipo di “guru” che possa valutare la nostra forma e la nostra prestazione dall'esterno, dandoci consigli e indirizzando le nostre energie. Abbiamo quindi necessità di fare efficaci autovalutazioni. Un'autovalutazione è utile per sé, per i propri risultati, per gli altri piloti e anche per i nostri cari. Mauro Brunazzo ha quindi proposto di definire questo atteggiamento come un metodo operativo che vuole battezzare S.A.V.E., per Sereno, Alto, Veloce, Enjoy.

Nell'acronimo, Sereno sta anche a significare anche Consapevolezza. Alto significa in senso lato Sicurezza (non vuole fare riferimento all'altezza assoluta, ma al sentirsi sicuri che viene garantito dal fatto di non uscire da una condizione che permette di procedere senza ansia). Veloce è indice in senso lato della Soddifazione che si trae da un volo ben riuscito. Questi tre punti del Metodo SAVE possono essere valutati anche prima della gara. Poi, per ogni volo, ognuno dovrà darsi un volo per ciascuna delle 3 voci (da 1 a 9).

Ma soprattutto occorre domandarsi: ci ho provato gusto, sono contento del volo? Emergerà sem-

pre che i maggiori punteggi delle 3 voci producono un alto livello di “Enjoy” (soddifazione). Nella stessa giornata, chi avrà volato meno “alto”, avrà vissuto un livello di stress molto più elevato, e quindi sarà stato meno sicuro e avrà tratto meno o poca soddifazione. Brunazzo poi procede a presentare la proposta di un programma per accrescere il valore delle gare secondo la valutazione del Metodo SAVE: un sistema di calcolo del punteggio (scoring) alternativo e parallelo a quello ufficiale, che vorrebbe battezzare “Enjoy Italian Ranking”. Mancando nel nostro sport (che è piccolo) la moltitudine di categorie agonistiche di altri sport (abbiamo solo il livello d'in-

gresso della Promozione e quindi nessuna altra categoria intermedia prima dei Nazionali), aumenta lo stress da mancanza di soddifazione. Il piazzamento può essere per anni prolungato nelle zone di coda classifica.

Attraverso l'adozione di un handicap per pilota, similmente a quanto avviene nel golf (correzione sulla base del rapporto tra posizione nel ranking IGC del più bravo tra i partecipanti), una classifica finale non ufficiale sarebbe l'espressione della performance ottenuta rispetto allo standard di ciascuno, anziché in termini assoluti.

Insomma, la graduatoria Enjoy misurerebbe il successo di ciascuno in relazione a quanto ottenuto nel passato oltre che rispetto agli altri concorrenti. Brunazzo ha mostrato come sarebbero state le classifiche delle gare reatine di quest'anno con l'applicazione del fattore correttivo Enjoy.

I campioni sarebbero sempre piazzati molto bene, ma non avrebbero necessariamente vinto; chi vola da poco tempo ma è in crescita, avrebbe avuto una posizione eccellente o addirittura in cima alla classifica (la quale, lo ribadiamo, è da intendersi come parallela alla classifica di gara tradizionale).



LXnav e Naviter hanno presentato le nuove versioni software e i modelli Oudie

Appunti di prevenzione

Il terzo intervento sulla Sicurezza, tenuto da me stesso, è stato breve e sintetico. Ho presentato come già altre volte una rapida carrellata su cosa può andare storto nel volo in aliante, in un ventaglio di argomenti che includono i fattori tecnici (accessori, dettagli, sigillature, interferenze e oggetti in abitacolo), fattori umani (mentalità, attenzione, fisiologia della visione e dell'idratazione), fattori ambientali (turbolenze inattese, velocità minima di manovra sul pendio, discendenze), per poi dare spazio a qualche scorciatoia o trucchetto mentale per affrontare con maggiore serenità gli atterraggi e le difficoltà del volo. Sono contento di avere ricevuto quindi un paio di inviti per trattare più ampiamente questi temi presso club locali, ai quali partecipo con entusiasmo sperando di trovare un gruppo numeroso di partecipanti alle discussioni.

Premiazione: la cena

La cena del sabato sera, presso il bar ristorante dell'aeroporto, ci ha permesso di gustare le classiche specialità della cucina emiliana, una delle più varie e interessanti del Paese. Il gran numero di partecipanti ha reso le cose un po'

difficili al gestore, che però se l'è cavata egregiamente. La compagnia ha fatto il resto. Durante la cena si sono succedute anche le premiazioni di molte competizioni "decentrate" di distanza: il CID e il Campionato Emiliano, ognuno con varie classifiche individuali e per club.



Giorgio Galetto con il Trofeo Ruggero Ancillotti, gara basata sulla classifica OLC-Speed (6 voli, velocità su 2:30 ore)



La cena con specialità locali e tante premiazioni (CID, OLC, campionato emiliano)

STS e agonismo

La seconda giornata ha ospitato molte presentazioni a partire dal mattino. Chiedo scusa ai relatori dei quali mi fossi eventualmente dimenticato, o che non ho avuto il tempo di ascoltare di persona.

Andrea Tomasi ha descritto il funzionamento e il programma della Sezione di Specialità di cui fa parte al seguito delle dimissioni di L. Monti. Lorenzo, a sua volta, ha presentato un'analisi a consuntivo della partecipazione dei piloti alla vita agonistica, notando che si confermano alcuni "buchi" nella media di presenze: soprattutto è la classe Club, altrove estremamente vitale, a rimanere perennemente asfittica in Italia.

Le motivazioni possono essere molte, e si è aperta una breve discussione tra i presenti, come in un'assemblea. Io personalmente ho puntato l'attenzione sul rapporto tra costi di gestione degli alianti Club e costi di partecipazione alle gare Club: ritengo che mentre i primi siano abbordabilissimi per tanti piloti, i secondi restano ancorati a tariffe standard che non differenziando la Club dalle altre classi, di fatto, stridono fortemente proprio nel confronto con i costi del volo locale.

In altre parole, mi pare probabile che chi sceglie la Club lo faccia principalmente per i costi modesti, ma le gare costano care. Se gli enti organizzatori non riescono a fare promozione di questa classe anche offrendo servizi a prezzo, come dire, "politico", forse ai piloti della Club resta solo l'alternativa di andare a gareggiare all'estero, dove traini e iscrizioni (complici quote di sgancio più basse, maggiori risorse di volontariato e organizzazioni più spartane) possono costare anche la metà.

Portale internet

La rivista Volo a Vela ha presentato il nuovo sito internet dedicato non solo a sé stessa, ma soprattutto a tutto il nostro sport. Vi si trovano alcune novità: un archivio dei numeri della rivista pubblicati recentemente (12 mesi di ritardo rispetto alla pubblicazione cartacea in abbonamento), i link diretti con chiarimenti per i servizi meteo, soprattutto quello di Ezio Sarti che ce ne ha offerto i vantaggi generosamente), le classiche e approfondite informazioni di accesso per i curiosi e i principianti, risistemate per dare la migliore accoglienza che siamo stati capaci di creare; gli spazi web dedicati alle iniziative dei club, delle Fly-Pink, i temi della sicurezza e le pagine istituzionali con le informazioni e i regolamenti sportivi. Nelle prossime settimane daremo il via a un programma di aggiornamenti continui, sperando che il sito www.voloavela.it divenga il migliore strumento per i volovelisti e per chi vuole avvicinarsi all'aliante.

Sponsor

In seguito, il presidente dell'Aero Club Torino Angelo Moriondo, forte anche della sua esperienza di or-

ganizzatore dei World Air Games e di amministratore, ha presentato un programma di rilancio internazionale del volo in aliante con l'obiettivo di creare un circuito di gare di altissimo livello. Nell'insieme la platea non è sembrata condividere l'entusiasmo di Moriondo, dimostrando un certo pessimismo rispetto alle potenzialità mediatiche del nostro sport. Personalmente sostengo che la visibilità di un evento sportivo non dipende direttamente dalla telegenicità e dal "format", che certo sono elementi imprescindibili, ma che la leva più forte per decretare il successo di una formula ce l'ha lo sponsor. Se lo sponsor principale paga i media, questi danno visibilità. Viceversa, il meccanismo non decolla e l'organizzazione spreca le sue risorse. L'esperimento di reperire 500.000 dollari e di investirli sulla realizzazione di riprese e telecronache, già stato fatto in Nuova Zelanda, è sostanzialmente fallito: parte dei fondi sono stati recuperati con la vendita di filmati in DVD agli appassionati, per un ritorno economico col contagocce; la trasmissione di una telecronaca online in tempo reale si è dimostrata troppo onerosa e faticosa, rispetto alle possibilità d'incasso.



Presentazione del programma degli stage del Centrale di Rieti. Una bella galleria fotografica delle passate edizioni

Ci si è messa anche la “sfortuna”, con un incidente mortale durante il GP in questione, per dimostrare che l’organizzazione non era pronta ad affrontare questo tema.

Occorrerebbe semmai al volo a vela un nuovo sponsor disposto a spendere 1 milione sull’organizzazione, e 5 milioni per la pubblicità sui mezzi d’informazione... Cosa che pare a molti del tutto improbabile.

Human Factor e Franco Bosio

L’evento di massima attrazione del Congresso 2013 era la relazione sullo Human Factor condotta da un esperto del settore, il pilota “Frankie” Bosio. Con vivacità e con l’aiuto della valida e apprezzata assistente Neila Zuccaro, ha trattato temi di ampio respiro, introducendo i concetti base e le teorie di fondo, per passare alla raccolta di giudizi e opinioni, presentando quindi un “caso da manuale” che, con un po’ di personale dispiacere, era tratto dalla storia di una famosa regata nautica. I riferimenti ai



“Frankie” Bosio, relatore sullo Human Factor

rischi del mare (sempre legati alla meteo, ovviamente) sono stati validi ma non direttamente accettati dalla platea.



Il banco sempre molto frequentato della The Aerodyne, negozio di accessori e materiali

A testimonianza dell’impegno che Bosio è disposto a concentrare sul volo a vela, a seguito del Congresso abbiamo ricevuto un dettagliato e interessantissimo debriefing dell’incontro, che troverà tutto lo spazio in questo o nel prossimo numero della nostra rivista.

Qui ci limitiamo a una carrellata: lo Human Factor concerne le persone, nel loro contesto lavorativo e di vissuto quotidiano, nel rapporto con strumenti, equipaggiamenti,

procedure e ambiente operativo. Le componenti in gioco che vanno a comporre il “Modello SHELL” sono: Hardware (aliante), Liveware (pilota), Software (procedure e regole), Environment (ambiente e organizzazione), Liveware (relazione con altre persone). Due sono gli obiettivi da raggiungere: Sicurezza del Volo e Efficienza operativa. Per raggiungerli, e nel caso del volo a vela, avere meno incidenti, occorre certamente investire. ■

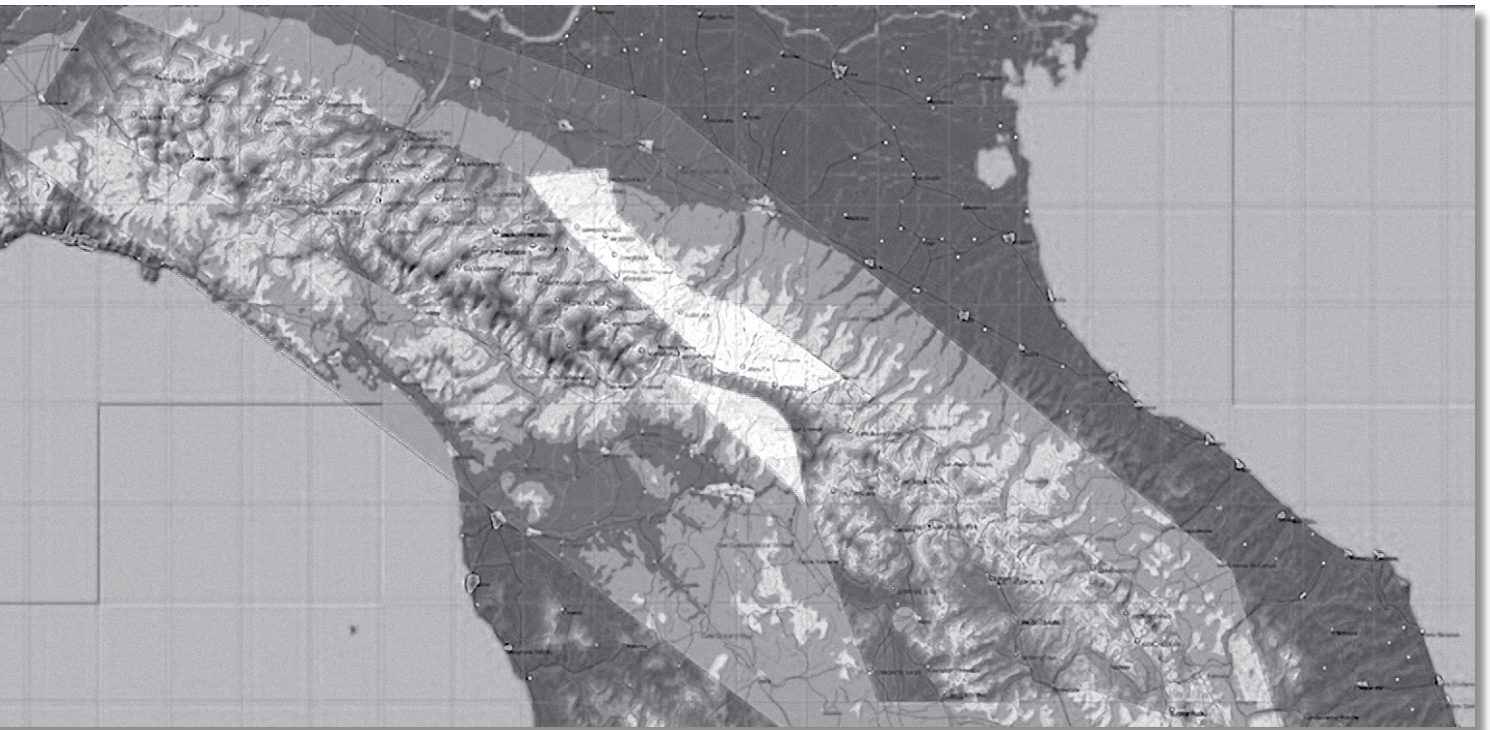
Storia della psicologia in aviazione

- 1937 Agostino Gemelli, indagini sulla psicologia del pilota. Negli USA, primi esami psicologici per reclutare le persone “adatte”.
- 1950 nasce l’ergonomia
- 1957 nasce lo studio di Human Factor
- 1975 anche la IATA (federazione attività commerciali) apre allo HF
- 1977 avviene il più grande incidente aeronautico, quando due Boeing 747 si scontrano sulla pista di Tenerife, e partono i primi corsi HF
- 1986 nasce il CRM, disciplina di gestione delle risorse ed interazioni umane e dei processi decisionali
- Fino ad oggi il CRM si dedica anche al volo con un solo pilota a bordo. Come derivazione, nasce la disciplina preventiva del Threat and Error Management, la gestione della Minaccia e dell’Errore (TEM)

La materia dello Human Factor ha fornito risultati eccezionali: applicata con sistematicità, dal 1959 si è verificato un calo drastico di incidenti aeronautici nel settore commerciale e militare (circa 1/10 del periodo storico precedente. Un ultimo concetto che è stato introdotto da Bosio è quello della Dissonanza Cognitiva. Si tratta della frequente contraddizione tra atteggiamento cosciente (sarò prudente) e comportamento effettivo. Nella guida di veicoli, si realizza spesso: per esempio “odio il cretino che passa col rosso, però quando lo faccio io ho buoni motivi”.

Il Campionato Emiliano online

*Una gara di velocità con decolli simultanei
da vari aeroporti
Formula nuova che ha avuto successo*



L'area di gara con lo spazio aereo

Il campionato organizzato per la prima volta da Andrea Terenziani contiene un'interessantissima novità: si tratta del primo esperimento di tema di gara assegnato, uguale per tutti, con linea di partenza e traguardo di arrivo situati appositamente (e a quota adeguata) per permettere che i decolli dei concorrenti avvengano da molteplici aeroporti diversi. In sostanza, si decolla da un aeroporto qualsiasi che permetta di raggiungere l'appuntamento per la partenza. Da lì in poi la prova si svolge normalmente, si giunge a tagliare il traguardo d'arrivo che come lo Start è lo stesso

per tutti, e poi con comodo si plana verso la propria base di partenza per l'atterraggio. Le date non sono state fissate: il programma prevede una serie di weekend disponibili, poi il Direttore chiama i piloti con un ragionevole preavviso quando le previsioni meteo promettono di poter svolgere una prova soddisfacente. Questo primo anno è andato oltre il mero esperimento, regalando molto divertimento senza la necessità di investire su trasferte che talvolta (causa meteo) si possono rivelare frustranti. Complimenti per l'idea e per la realizzazione!

Prima giornata

Il task di domenica ha offerto uno scenario meteo molto variabile e difficile. Ne abbiamo viste di ogni! Dalle neviccate in zona Abetone, al vento forte che costringeva allo sconfinamento dal campo d gara nella zona Nord. Abbiamo visto piloti che, presi dall'entusiasmo delle condizioni, hanno abbandonato fregandosene del tema per correre dietro ai cumuli... magari per poi accendere il motore! Abbiamo visto qualcuno che non aveva finora mai fatto gare tagliare correttamente la partenza e girare la prima boa e anche oltre: complimenti!

Ma congratulazioni soprattutto a Marco Tarozzi che con la sua performance si è rivelato vincitore di giornata. Penso che in sintesi questa prima prova sia stata un'esperienza positiva e molto istruttiva dal punto di vista agonistico.

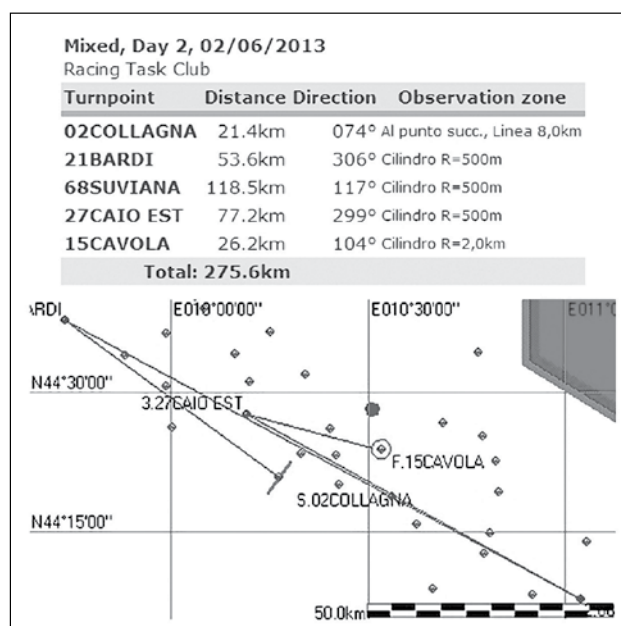
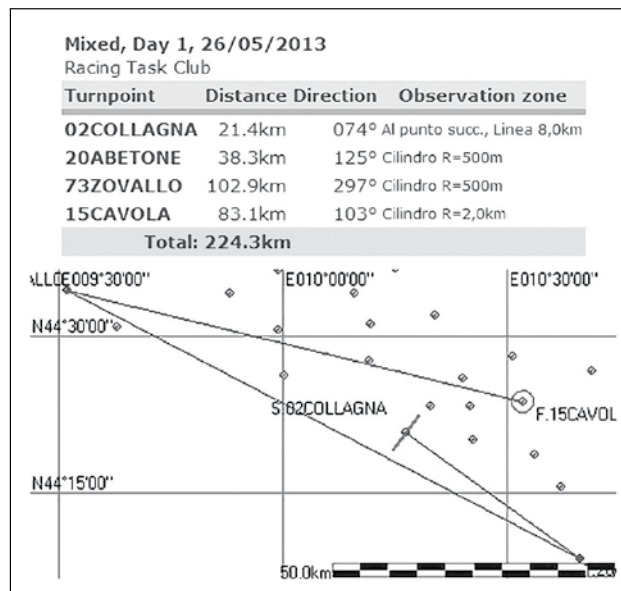
Tramite il controllo di valutazione eseguito col programma SeeYou Competition, oramai uno standard usato in tutte le competizioni del mondo, si sono evidenziati gli errori commessi da alcuni piloti: superamento del limite di velocità sulla linea di partenza (attenzione, è una velocità GPS, il vento e la quota fanno scherzi!), l'invasione orizzontale di spazi aerei (errore grave, attenzione alla navigazione, sempre! N.d.R.), taglio dell'arrivo a quota inferiore ai 1.700 metri QNH assegnati per permettere a tutti il rientro a casa, come nel caso di Marco Tarozzi che ha conteggiato solo punti di distanza senza la velocità. Per la verità Marco ha tagliato basso, poi ha rifatto la quota e quindi è tornato sul traguardo per rifare il taglio. Il regolamento nazionale delle gare non lo permette (una volta passato il traguardo, se si è troppo bassi si è in una situazione di fuoricampo virtuale). Una delle lezioni è proprio que-

sta: per affrontare una gara, studiare il regolamento nei dettagli apparentemente insignificanti. (In una gara come questa, con partenze e arrivi tanto alti e remoti, una modifica alle procedure sarebbe desiderabile, ma non si può uscire dagli schemi regolamentari standard se si vuole avere un ruolo anche propedeutico, senza perdere

l'omologazione degli enti di riferimento nazionali. N.d.R.). Quindi, invito tutti a familiarizzare con queste regole e sfruttare questa piattaforma completamente gratuita per fare esperienza e arrivare alle gare tradizionali ben preparati e senza patemi! Le stesse regole che troveremo in una gara a livello nazionale, qui le abbiamo gratis!

Seconda giornata

Il secondo task del campionato emiliano ha funzionato correttamente. Le classifiche sono aggiornate immediatamente su Soaringspot.com. A tale proposito, congratulazioni a Vittorio Pinni che è risultato il migliore della giornata. Ringrazio tutti i piloti partecipanti, lo staff organizzativo e il capo-scoring. Per gli interessati ho fatto un'animazio-



ne con SeeYou sincronizzata sullo start, interessante per vedere chi era in testa prima e dopo. Consiglio la di riprodurlo in HD 720 per poter leggere le sigle di gara. http://www.youtube.com/watch?v=NHVzZJzObq4&feature=em-upload_owner

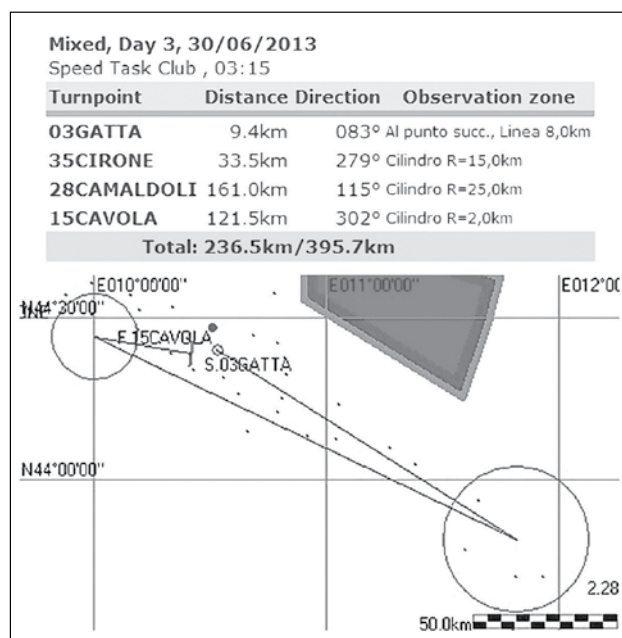
Terza e ultima giornata

La meteo ci ha offerto una giornata più che buona, con quote fino ai 2.300 metri e valori oltre i 3 m/s. La scelta del task si è rivelata azzeccata, con una bellissima cavalcata verso Camaldoli.

La linea di rotta ha combaciato esattamente con l'allineamento di cumuli che si è formato durante la gara.

La premiazione conclusiva è stata fatta alla cena congresso annuale volo a vela a Pavullo, con premi di natura gastronomica: coppe, salumi e formaggi molto apprezzati dai concorrenti e una medaglia di partecipazione per tutti.

L'esperimento si è concluso con un risultato assolutamente positivo, quindi vi diamo appuntamento per la seconda edizione nel 2014. Presto su Soaringspot.com verranno pubblicati i regolamenti aggiornati e tutto quanto necessario per partecipare. ■



La classifica definitiva

#	Total	CN	Pilot	Team	Glider	1	2	3	4		
1	2665	AA	Marco Tarozzi	AeC Pavullo	LS 10/18m	950	1	875	3	840	4
2	2537	27	Andrea Terenziani	Parmasoaring	ASW 24	922	2	718	7	897	2
3	2000	GG	Vittorio Pinni	Parmasoaring	LS 8	0	9	1000	1	1000	1
4	1802	56	Marcello Cristiani	AeC Pavullo	Ventus 2CXM	479	5	467	9	856	3
5	1607	UB	Umberto Bonfatti	AeC Pavullo	Discus A	0	9	810	5	797	8
6	1587	ADX	Adriano Dall'Ollo	AeC Pavullo	Ventus 2 ax	0	9	870	4	717	9
7	1383	9	Giampaolo Bozzetti	Parmasoaring	ASG 29/18m	0	9	908	2	475	12
8	1258	PR	Paolo Ruggeri	AeC Pavullo	LS 8	431	6	0	13	827	5
9	1070	EVE	Ermanno Ronchetti	AeC Pavullo	Ventus 2cxm	391	7	0	13	679	10
10	898	UJ	Tiziano Castaldi	AeC Pavullo	Discus b	88	8	0	13	810	7
11	825	VP	Guido Dalla rosa prati	Parasoaring	Duo Discus XLT	0	9	0	13	825	6
12	723	FB	Vittorio Fausto Bardelli	Sassuolo	DG 800B/18m	0	9	723	6	0	13
13	523	DD	Romeo Monti	AeC Pavullo	Duo Discus XLT	0	9	0	13	523	11
14	497	DD	Paolo Guardigli	AeC Pavullo	Duo Discus XLT	0	9	497	8	0	13
15	490	2V	Giovanni Lombardi	Parmasoaring	Ventus 2c/18m	490	3	0	13	0	13
16	480	MF	Marco Forni	Parmasoaring	Discus b	480	4	0	13	0	13
17	462	VP	Stefano Corradi	Parmasoaring	Duo Discus	0	9	462	10	0	13
18	446	GB	Gianluca Baranzoni	AeC Pavullo	LS 3	0	9	446	11	0	13
19	285	VP1	Davide Ferrari	Parmasoaring	Cirrus STD	0	9	285	12	0	13



I premi finiscono così... gustati fino in fondo!



Il campione divide il premio con i compagni



Burocrazia

Diventa obbligatoria la Licenza FAI per le prove sportive

e insegne

A causa dell'assicurazione, aumentano i costi per seguire il programma di Insegne FAI che dovrebbe essere il primo stimolo a iniziare una carriera nel nostro sport

Il 9 gennaio, una circolare dell'Aero Club d'Italia firmata come di consueto dal Direttore Generale in carica, ha comunicato che l'obbligo di possesso della Licenza Sportiva FAI, rilasciata per l'Italia in esclusiva dall'AeCI, si deve intendere applicato anche ai voli per il conseguimento delle Insegne Sportive FAI. Una tegola di proporzioni enormi cade in testa al volo sportivo di base, quello che di solito ha bisogno di scoprire la mentalità del "volo per obiettivi", uscendo dalla logica alla lunga per molti noiosa, del volo di piacere *tout court*. Da sempre la FAI promuove il sistema delle Insegne quale incentivo primario allo scopo di prevenire gli abbandoni della pratica (dopo il conseguimento della licenza di pilota, può esaurirsi la "spinta", in quanto le competizioni o i record possono sembrare all'inizio dei punti d'arrivo troppo ambiziosi, o costosi, o adatti solo ai potenziali campioni). Ricordiamo che il programma prevede l'antico "brevetto C d'Argento" (oggi chiamato Insegna), articolato in tre prove (50 km di distanza, 1.000 metri di guadagno quota e ben cinque ore di durata); di solito ci vogliono poi alcuni anni per accumulare le tre prove del "C d'Oro": un guadagno di quota di 3.000 metri, le famose Cinque Ore che restano valide dall'Insegna precedente, se conseguita, e una distanza libera di almeno 300 km; l'Insegna d'Oro può essere ulteriormente integrata da tre singoli "Diamanti" (il pilota ha il diritto di vestire una spilla con il logo FAI-Alianti in oro, alla cui base possono stare i tre diamantini, veri o finti secondo la

<p>Aero Club d'Italia - Roma Registro di Protocollo Prot.:0000557 del 09/01/2014 USCITA Titolario: SPR/SR/IF 20141-0000557</p>	 AERO CLUB D'ITALIA
<p>Prot. SP/ CIRCOLARE N° <u>01</u>/2014</p>	<p>Roma, 09 GEN. 2014</p>
<p>AGLI AERO CLUB FEDERATI PRATICANTI IL VOLO A VELA</p>	
<p>e, p.c. Ai Componenti STS di Volo a Vela</p>	
<p>Oggetto: Insegne FAI di Volo a Vela.</p>	
<ol style="list-style-type: none"> Il Decreto Legge del 16/04/2008 impone l'assicurazione infortuni per tutti gli sportivi, che praticano le diverse discipline, per il tramite della Federazione Sportiva Nazionale riconosciuta dal CONI. Ogni sportivo, dunque, che pratica uno degli sport aeronautici, dovrà richiedere la Licenza Sportiva FAI, comprensiva dell'assicurazione obbligatoria infortuni, tramite un Aero Club federato a questo AeCI. A riguardo, è stato riscontrato invece che molti piloti di volo a vela che effettuano le prestazioni per il riconoscimento delle Insegne FAI di Volo a Vela non sono in possesso delle Licenze Sportive FAI in corso di validità, in evidente contrasto con la suddetta norma di legge. Per quanto sopra, si comunica che, a partire dall'01/01/2014, potranno essere convalidate ed omologate solo le prestazioni per le insegne di volo a vela effettuate da piloti in possesso della Licenza Sportiva FAI in corso di validità e certificate da Giudici nazionali in regola con la tessera giudice dell'anno in corso. L'accertamento del mancato possesso di detti requisiti comporterà il respingimento della richiesta di omologazione dell'insegna, seppure il volo effettuato risulti conforme alle norme FAI per il conseguimento dell'Insegna stessa. Si richiede di utilizzare il nuovo Modulo allegato che, compilato in ogni sua parte, dovrà essere inviato, debitamente firmato dal Giudice nazionale, a questo AeCI a: <ul style="list-style-type: none"> - lmancini@aeroclubitalia.it e quaglia@aeroclubitalia.it 	
<p>e al tecnico valutatore individuato dall'AeCI nelle persone di:</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - Andrea Tomasi, per le Insegne ARGENTO tomasi@fbk.eu - Luigi Giardino, per le Insegne ORO e DIAMANTI lgiardino@tin.it 	
<p>Si resta, comunque, a disposizione per ogni eventuale ulteriore chiarimento e si porgono i più cordiali saluti.</p>	
<p>IL DIRETTORE GENERALE (Gen. Giulio ACCIATORE)</p>	
<p>All. 1 AeCI - Via Cesare Beccaria, 35/a 00196 Roma - Tel. 06 36.08.461 - Fax 06 32.60.9226 - AeCI CF 80109730582 - www.aeci.it</p>	
<p>Ente di Diritto Pubblico Membro della Federazione Aeronautica Internazionale (FAI) Federato al CONI Membro della Europa Airsports</p>	

voglia di spendere...) per la distanza di 300 km realizzata secondo le regole dei "voli predichiarati", cioè con punti di partenza e virata indi-

cati prima del volo, per un'ulteriore distanza di almeno 500 km in forma "libera", e per il guadagno di ben 5.000 metri di quota.

Oggi è quest'ultimo guadagno ad essere problematico, a causa delle restrizioni di quota imposte dalle norme di navigazione. Ricordo con ammirazione un volo negli USA realizzato dal nostro corrispondente Sergio Colacevich, che ottenne l'Oro e i tre Diamanti con un unico volo in Nevada, sulla preparazione del quale ha lavorato per anni: un punto basso aprendo i diruttori nella depressione della Death Valley, su un Discus senza motore. Se ne parla ancora, in tutto il mondo. Sono relativamente pochi i piloti che riescono ad andare oltre queste Insegne, ma gli obiettivi non mancano: il nome stabilito dalla FAI cambia in "Diplomi". C'è quello mitico dei 1.000 km, che pochissimi italiani hanno conquistato con decollo da un aeroporto nazionale, mentre altri l'hanno ottenuto in località molto frequentate dai cacciatori di Diplomi come l'Africa e gli Stati Occidentali degli USA. Il Diploma dei 2.000 km appartiene a una ristrettissima élite mondiale, ma ci sono anche Diplomi per multipli di 250 km a partire dai 750 il cui registro dovrebbe essere gestito dai singoli NAC nazionali (AeCI per l'Italia). La FAI è un'istituzione intelligente e certamente molto cauta prima di modificare ciò che esiste e crede molto in questo sistema. C'è la convinzione che le Insegne siano uno stimolo potente e accessibile a chiunque, ma che per la sua efficacia debbano essere certificate al di là di ogni ragionevole dubbio: da qui l'obbligo di supervisione da parte di un Osservatore Sportivo, un giudice che con la sua firma garantisce la veridicità delle informazioni e delle condizioni di svolgimento della prova, l'obbligo di registrare il volo con sistemi omologati che rendano impossibile la falsificazione delle prove (logger piuttosto costosi). Proprio su questo punto la FAI ha resistito caparbiamente alle critiche, ce-

dendo sull'adozione di registrazioni GPS meno "pregiate" solo per le prove minori, e sotto maggior controllo degli Osservatori. Ma, certamente, la FAI non richiede che il pilota sia in possesso di Licenza Sportiva, proprio per non limitare ulteriormente l'accesso alle prove (un logger in prestito non è difficile da trovare, una Licenza va richiesta in anticipo). La FAI definisce le Insegne e Diplomi nel capitolo 2 della Sezione Generale del Codice Sportivo Alianti: *Awarded by each NAC, The FAI badges are a set of international standards of soaring achievement that do not need to be renewed* (assegnate da ciascun Ente Nazionale, le Insegne sono una serie di prestazioni sportive standard, che una volta conseguite non hanno scadenza). Altri requisiti base: il pilota titolare deve essere solo a bordo, un Osservatore Sportivo deve garantire il rispetto di questa norma, l'Ente Nazionale deve tenere un registro delle prove e delle Insegne validate, un registratore di volo deve essere usato per la raccolta dell'evidenza della prestazione.

In Italia è la "legge Melandri" del 2008 a definire il ruolo delle Federazioni Sportive e il rapporto degli atleti con esse. C'è un'imposizione che ci riguarda in questo caso: l'atleta federato deve essere coperto da un'assicurazione infortuni durante lo svolgimento dell'attività sportiva strettamente legata alla specialità di riferimento, e tale assicurazione deve essere fornita dalla Federazione. No quindi a polizze personali, che sono ovviamente stipulabili ma non svincolano l'Ente dall'obbligo di fornire la copertura standard al proprio atleta federato. In volgarissimi soldoni, per le attività che prevedono il volo (escluso il Modellismo), il costo della polizza viene ovviamente ricaricato dall'Ente

sul prezzo complessivo di rinnovo della Licenza Sportiva: 150 Euro (che nel 2015 rischiano di aumentare a 190, come documentato dal contratto in corso), più 26 Euro per la pratica AeCI. Il totale fa oggi 176 Euro, probabilmente 216 Euro dal prossimo anno. L'importo può apparire accettabile per chi fa agonismo ad alto livello, ma anche tra i campioni serpeggia insoddisfazione. Certamente non è un costo indifferente per chi fa volo senza ambizioni mondiali, magari nemmeno con un aliante proprio... anche perché va a sommarsi a tutta una serie di costi fissi e variabili in continuo aumento, con pratiche sempre più complicate (per esempio, l'ENAC ha moltiplicato il costo per il rinnovo quinquennale delle Licenze di Pilota, una pratica che consiste nella mera sostituzione del documento con un altro stampato di fresco).

Per l'AeCI, le Insegne FAI sono state fino al 2013 considerate cosa diversa dall'attività agonistica, non riservate agli "atleti" e quindi ricevibili e omologabili anche senza il possesso della Licenza FAI. A mio parere l'attuale nuova interpretazione è invece sbagliata, rivelando un classico caso di timore della responsabilità oltre ogni ragionevolezza da parte di chi siede dietro una scrivania. Come già avvenuto nel settore del Volo Libero (delta e parapendio hanno visto decimata la partecipazione alle gare ufficiali del calendario nazionale), è facile prevedere un crollo delle richieste d'omologazione di prove d'Insegna. Peccato. L'assetto dell'Ente che a noi dovrebbe pensare conferma l'impressione che ormai non ci sia più modo, per i rappresentanti eletti, di portare pareri con la speranza che vengano ascoltati, né di influire con un voto "pesante" sui processi decisionali.


Con lo svuotamento di poteri persino della Commissione Sportiva Centrale (CCSA), oggi tutto viene deciso nel Consiglio Federale, e lì a quanto pare non si osa contraddire con forza, decisione e testardaggine le linee tracciate dalla Presidenza e dal Direttore Generale (lautamente compensato).

Un ricorso contro questa decisione non può essere presentato all'ente internazionale, la FAI, con qualche buona speranza di accoglimento: i NAC (singoli enti delegati dalla FAI per ciascuna nazione) sono sovrani nel proprio Paese; nel caso dell'Italia, è una legge dello Stato ad assegnare tale ruolo all'AeCI; è l'AeCI che paga una cospicua quota federativa alla FAI. Il mandato non può essere revocato unilateralmente dalla FAI stessa se non per motivi gravissimi, e quindi mancano ad essa le leve per poter prendere una tale drastica decisione, senza le quali però sono tutte le indicazioni che prendono un valore limitato.

Il futuro del nostro sport sarà segnato da questa tegola, che impatterà su di noi con la bella stagione? Non lo so. Forse, semplicemente, il ruolo di stimolo e di rilancio del "volo per obiettivi da conseguire" verrà sempre più preso dall'OLC, che ricordiamo essere un'iniziativa privata di una persona tedesca, che però sta avendo enorme successo ed è seguito quotidianamente in tutto il mondo tramite il suo sito Internet.

Potrebbe esserne colpita anche la frequentazione degli Stage, in particolare quelli dell'Aero Circolo Centrale, in vari aspetti imperniati sul programma delle Insegne (ma basterà declinare l'offerta su obiettivi diversi, come la velocità media sul percorso, le distanze assolute a prescindere dalle Insegne, l'introduzioni a vari tipi di volo come l'onda e il pendio o con la

Aero Club d'Italia - Roma
 Registro di Protocollo
 Prot.:00032438 del 23/12/2013
 USCITA
 Titolario: SPR/SR/SP
 2013U-00032438



AERO CLUB D'ITALIA

Roma, **23 DIC. 2013**

SP/LIC.FAI/AM/

CIRCOLARE N. **99**/2013

AGLI AERO CLUB FEDERATI
 AI CENTRI SPORTIVI MILITARI
 AI TITOLARI DI LICENZA FAI




Oggetto: Rilascio/Rinnovo Licenze Sportive FAI 2014 – Assicurazioni Infortuni obbligatoria.

In merito al rilascio/rinnovo delle Licenze sportive FAI per l'anno 2014 si comunica quanto segue:

1. L'Ae.C.I., per l'anno 2014 ha affidato il servizio assicurativo per gli infortuni degli sportivi, possessori della Licenza FAI, alla Compagnia AIG – American International Group – Agenzia di Via Kenia n° 16 – 00144 Roma, vincitrice della gara per il solo anno 2014, che prevede una copertura completa dell'attività sportiva.
2. Il costo della polizza 2014 è di € 190,00 per gli infortuni da attività sportive in volo e di € 75,00 per infortuni da attività sportive a terra, con un aumento rispetto al 2013 di € 40,00 per le attività in volo e di € 16,00 per le attività a terra.
 I suddetti maggiori costi verranno sostenuti dall'Ae.C.I. per l'anno 2014 con un contributo straordinario a carico del bilancio dell'Ente.
 Dal 2015 si valuterà la possibilità di stipulare una polizza onnicomprensiva RCT più INFORTUNI in modo da abbattere i costi e facilitare i contraenti.
3. Ciò premesso, **per l'anno 2014, il costo della Licenza Sportiva FAI resta invariato rispetto al 2013 e precisamente:**
 - € **176,00** per il Volo a Motore, il Volo a Vela, il VDS/VL, il VDS/VM e l' Aerostatica (comprensivo dell'importo di € 26,00).
 - € **85,00** per l'Aeromodellismo (comprensivo dell'importo di € 26,00).
 - € **126,00** per il Paracadutismo, in quanto, la STS della specialità di Paracadutismo ha ritenuto di proporre una riduzione di € 50,00, per ogni Licenza FAI di Paracadutismo 2014, con prelievo di fondi dal capitolo di spesa destinato al Paracadutismo dell'esercizio finanziario 2014.

AeCI - Via Cesare Beccaria, 35/a 00196 Roma - Tel. 06 36.08.461 - Fax 06 32.60.9226 - AeCI CF 80109730582 - www.aeci.it

Ente di Diritto Pubblico
 Membro della Federazione Aeronautica Internazionale (FAI)
 Federato ai CONI
 Membro della Europe Airsports

La circolare AeCI che avvisa sui costi sostenuti per fornire l'assicurazione ai tesserati

preparazione alle gare). Desidero quindi ricordare a tutti che, se avete l'intenzione o il desiderio di conseguire Insegne FAI nel corso di quest'anno, dovrete provvedere con largo anticipo a richiedere la Licenza all'AeCI, inviando tramite il vostro Club federato i moduli di domanda, l'autocertificazione sulle norme antidoping e pagando il dovuto. Chi è membro di associazioni non federate all'AeCI dovrà mettere in conto anche di diventare membro di un club federato, pagandone la quota sociale (alcuni club hanno uno schema tariffario di base che rende la cosa

economicamente praticabile, ma sempre di un aggravio ulteriore si tratta, purtroppo).

Se scegliete di dedicarvi ai voli OLC, raccomando in particolare di inviare ogni volo, anche quelli modesti, per contribuire al punteggio generale cumulativo del proprio club; di migliorare la propria prestazione di velocità secondo le regole OLC-Speed (tratto di volo di 2:30 ore senza perdita di quota); di vedere le classifiche riservate ai voli nei soli giorni del fine settimana, e di esplorarle per nazione, regione, club di appartenenza. ■



Stefano Bianchetti (primo a sinistra) col nuovo presidente Enrico Bagnoli

Elezioni all'AeC A. Bianchetti di Rieti

Nella giornata del 26 ottobre si è tenuta presso i locali dell'Aero Club di Rieti "Alberto Bianchetti" l'assemblea ordinaria per il rinnovo del Consiglio Direttivo dell'Aero Club di Rieti. Il Presidente uscente

Stefano Bianchetti, eletto Consigliere Federale dell'Aero Club d'Italia, ha infatti dovuto lasciare la presidenza del club per l'incompatibilità delle cariche. L'elezione avvenuta in luglio è stata ratificata dal Ministro dei Trasporti nel mese di agosto. Momenti di commozione da parte del Presidente uscente che ha ripercorso i momenti di questi quattro anni di presidenza prima di procedere all'elezione. Nuovo Presidente dell'Aero Club di Rieti è Enrico Bagnoli. Ex Aeromodellista, Pilota di volo a vela e motore, titolare dell'insegna sportiva "C d'Argento" è anche stato il Direttore di gara delle due edizioni del Rally Aereo organizzato dall'Aero Club di Rieti e Capo Trainatore durante le gare internazionali di volo a vela degli ultimi anni. Enrico, Ingegnere in pensione, è originario di Bari ma dal 1973 vive nella nostra città della quale si è innamorato sin dal primo momento e nella quale ha deciso di rimanere a vivere. I Consiglieri eletti nella stessa occasione sono: Claudio Pelos, Ennio Gerometta, Roberto Bortot, Sergio De Marco e Dino Del Nero; Franca Vorano è il Rappresentante specialità volo a vela, Massimo Veronese il Rappresentante specialità aeromodellisti, Stefano Gambaro il Rappresentante specialità volo a motore. Al neo Presidente Enrico Bagnoli e al consiglio direttivo l'augurio e l'appoggio incondizionato da parte del presidente uscente Stefano Bianchetti che continuerà ad essere il responsabile della Scuola di volo dell'Aero Club di Rieti.

Assemblea per il bilancio all'ACAO di Varese

Ieri si è svolta l'Assemblea in cui è stato mostrato il bilancio ACAO preconsuntivo 2013 e approvato il bilancio preventivo 2014. Prima della dettagliata spiegazione dell'andamento strettamente amministrativo, il presidente Margherita Acquaderni ha riassunto tutte le attività svolte nei primi nove mesi di mandato.

- 1) *Sicurezza*: con un certo sforzo e grazie al sostegno del CSVVA sono stati acquistati i Flarm per tutti i mezzi del club. Grazie ad un software gentilmente creato da Luca Bonini, la segreteria potrà ricevere sul computer dell'ufficio gli orari di decollo e atterraggio, controllando graficamente le posizioni degli aianti in volo attorno al campo.
- 2) *Comunicazione*: una volta al mese, Presidente e Consiglieri (magari non sempre tutti) saranno informalmente a disposizione per chiarimenti e per illustrare personalmente quello che viene portato avanti in Consiglio, per ascoltare le opinioni dei soci e le loro proposte.

Elezioni al Centrale

Il giorno 9 novembre 2013 si sono svolte a Rieti le elezioni per il rinnovo del Presidente e del Consiglio Direttivo

dell'AeCCVV. Presidente è risultato eletto, all'unanimità, il socio Fernando Ferrauti; Consiglieri, anch'essi all'unanimità, i soci Luigi Aldini (che è stato nominato vice-presidente), Alvaro De Orleans Borbon, Raffaello Bortolazzi, Antonio Di Stasi, Tristano Gargiulo. Il Collegio dei revisori dei Conti risulta composto dai soci: Diego Palazzoli (Presidente), Claudio Testa, Massimo Martellini. Il nuovo Direttivo si è messo subito al lavoro per affrontare con il massimo impegno, e in ordine di urgenza, i problemi ancora irrisolti che gravano sull'Associazione, allo scopo di garantire ai partecipanti agli stage 2014 una stagione all'insegna dell'efficienza e della sicurezza, sia per quanto riguarda l'attività di volo sia per quanto riguarda l'accoglienza e la logistica.

Otto nuovi piloti a Valbrembo

Il 16 ottobre 2013, sotto un cielo color del piombo, sferzati da una gelida brezza da Nord, il Comandante Pietro Filip-



pini ha laureato otto nuovi piloti di Valbrembo: Massimo Arrigoni, Andrea Bertuletti, Giuliano Gianotti, Daniele Innocenti, Alessandro Miccinesi, Andrea Pellicoli, Angelo Piazza e Maurizio Trespidi. A tutti loro vanno i complimenti dell'AVA Valbrembo e un grandissimo in becco all'aquila per i prossimi voli. Ovviamente un bravo anche agli istruttori di Volo a Vela Roberto Pirotta, Davide Spotti ed Enrico Ghirardelli che, con pazienza, hanno fatto spuntare le ali ai nuovi pulcini.

Iniziative a Verona



Le interessanti attività dell'Associazione Volovelistica Scaligera

Associazione Volovelistica Scaligera a.s.d. – AVS
www.voloavelaverona.it
<https://www.facebook.com/AvsVerona>

L'Associazione Volovelistica Scaligera a.s.d. con sede operativa presso l'aeroporto di Boscomantico nasce il 7 aprile 1997 per merito di un eterogeneo gruppo di appassionati. Lo scopo dell'Associazione, che è senza scopo di lucro ed è riconosciuta dalla Regione Veneto e dal CONI, è quello di promuovere lo sport del Volo a Vela nella città di Verona e provincia a costi assolutamente accessibili. La disponibilità della attuale sede si deve alla sensibilità del Comune di Verona che ha concesso, fin dalla nascita dell'AVS, l'uso di un hangar di quasi 1000 mq. Attraverso l'Assessorato allo Sport, il Comune di Verona concede ogni anno il proprio patrocinio alle attività. L'Associazione oggi conta 35 soci, che hanno a disposizione una flotta di due aianti biposto,

due monoposto di buone prestazioni e un aereo per il training. Sono presenti anche una quindicina di aerei privati di proprietà di alcuni soci. Il patrimonio attuale dell'associazione arriva a circa 150mila Euro di valore, tutti autofinanziati dai soci in 16 anni di attività di volontariato. Nel 2012, dopo un lungo lavoro di organizzazione, l'AVS ha ricevuto dall'ENAC la certificazione operativa della propria Scuola di Volo a Vela, che torna nella nostra città dopo 15 anni dalla chiusura di quella dell'Aeroclub di Verona. La scuola, che conta sulla disponibilità di quattro istruttori altamente qualificati, ha avuto subito un grande successo e ad oggi si contano ben 14 allievi iscritti.

Prime 5 licenze dopo 15 anni

Lo scorso 24 settembre 2013, 5 allievi della neonata scuola di volo hanno conseguito brillantemente il brevetto dopo l'esame di volo con l'esaminatore Volo a Vela Comandante Stefano Bianchetti. I nuovi piloti sono Francesco Barbieri, Tano Cavattoni, Giulio Grimoldi, Roberto Meneghini e Pierpaolo Mugnai. Essi hanno dapprima sostenuto assai positivamente un esame teorico ministeriale dopo aver seguito presso la Scuola AVS un corso di teoria di 90 ore; nel frattempo hanno effettuato con i propri istruttori di volo un rigoroso programma di addestramento pratico basato su un minimo di 40 missioni e 13 ore di volo complessive, che li hanno preparati alla sicura conduzione dell'aliante. Gli allievi sono stati presentati agli esami solo dopo aver sostenuto un pre-esame interno della Scuola di volo AVS.

Corso di cultura aeronautica e teoria del volo a vela

Sempre nell'ambito statutario, l'AVS, in occasione dell'arrivo della stagione autunnale ha organizzato domenica 6



ottobre 2013 un incontro con tutti gli appassionati del volo di qualunque età, aprendo le porte della propria sede e del proprio hangar presso

l'aeroporto di Boscomantico a Verona. In quell'occasione i cittadini intervenuti hanno visitato la sede, ammirato gli aerei e assistito alla presentazione dell'associazione e del "Corso di Cultura Aeronautica e Teoria del volo a Vela" poi sviluppato a partire da novembre e ancora in pieno svolgimento. Il corso, totalmente gratuito, è basato sul programma ministeriale di teoria previsto per il conseguimento del brevetto di pilota di Volo a vela



con il patrocinio del Comune di Verona. Sono stati predisposti alcuni interessanti video divulgativi che formano alcune delle basi delle serate di approfondimento. Al termine del corso verrà effettuata anche una simulazione dell'esame teorico ministeriale sulle materie trattate. I docenti sono gli stessi che tengono le lezioni ai piloti della neonata Scuola di Volo a Vela. Lo scopo è sia quello di riunire gli appassionati del volo di qualunque età e provenienza per condividere emozioni ed esperienze del volo senza motore, sia quello di far conoscere e riportare a fruizione dei cittadini veronesi l'area di Boscomantico che si colloca all'interno del parco dell'Adige.

Progetto per persone con disabilità (GALM)

Nell'ambito dell'applicazione del proprio statuto, il sogno nel cassetto di oggi è quello di riuscire a predisporre la scuola al conseguimento del brevetto anche a favore dei piloti diversamente abili. Il progetto ambizioso è condiviso in modo entusiastico da tutti i soci dell'AVS e realizzato con la collaborazione del GALM (Gruppo Animazione Lesionati Midollari), attraverso il coordinamento del suo presidente Gabriele De Rossi. L'AVS ha già predisposto tutta l'infrastruttura per abbattere le barriere architettoniche d'accesso alle aule didattiche e alla linea di volo. Gli istruttori sono abilitati alla formazione di piloti diversamente abili. L'unico tassello che manca alla realizzazione del progetto è l'acquisizione di un aliante opportunamente modificato che prevede l'investimento di circa 60/70mila Euro. L'AVS e il GALM si presenteranno con il progetto al Comune di Verona, alla Regione Veneto, alle altre istituzioni ed alle fondazioni cittadine per trovare i finanziamenti diretti o indiretti assolutamente necessari.

Marco Massimo Kessler

Scheda AVS

<i>Forma Giuridica</i>	Associazione Sportiva Dilettantistica – Ass. Riconosciuta
<i>Sede</i>	Aeroporto di Verona Boscomantico, 37139 VERONA
<i>Scuola di Volo a Vela</i>	I/RF/165
<i>Sito internet</i>	www.voloavelaverona.it
<i>E mail</i>	info@voloavelaverona.it
<i>Telefono</i>	045 4856250 e 348 3741362
<i>Presidente</i>	Raffaele Dynys
<i>Consiglieri</i>	Federico Agostinelli, Luciano Avesani, Ezio Bertino, Marco Massimo Kessler
<i>Istruttori Volo a Vela</i>	Com. Gianluca Ortombina, Gen. Paolo Forapan, Andrea Salvadori, Gabriele Stevanella
<i>Trainatore</i>	Piper Pawnee PA25 I-EEMX
<i>Alianti</i>	Grob Twin Astir I I-IAVS Grob Twin Astir II I-IVVE Grob Astir D-4808 Glasflugel Hornet D-9533