

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

MAGGIO/GIUGNO 2014 - n. 343

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

- **Mondiale in Finlandia**
- **Radar mondiale Flarm**
- **42° VGC Rally ad Arnborg in Danimarca**
- **Coppa Internazionale Leonardo Brigliadori**
- **I tre giorni di Blumberg**



Il costo *dei ricambi*

Il costo di mantenimento di un aliante passa anche attraverso il prezzo d'acquisto di ricambi e di parti per applicare migliorie. L'impatto può essere molto significativo per un club, anche se credo che nessun sodalizio metta a disposizione dei propri soci alcun aeromobile senza assicurarne il valore. Sono magari le migliorie ad andarci di mezzo, venendo accantonata l'idea di applicarle. Per i proprietari privati, che invece in qualche caso preferiscono fare a meno della polizza "kasko", l'impatto potrebbe diventare devastante.

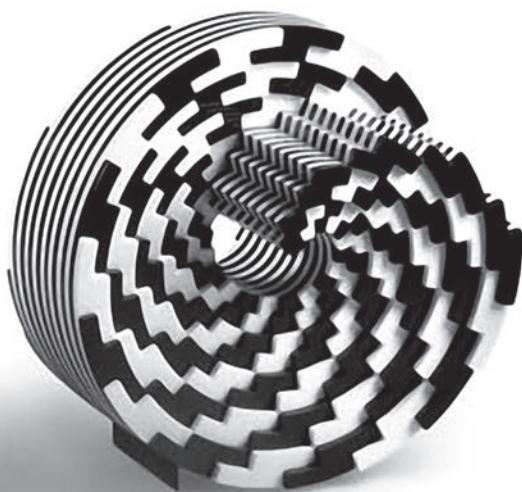
Purtroppo, dal 2012 c'è stata una crescita impressionante dei listini di quasi tutti i fabbricanti. In conseguenza di ciò, è sempre più facile che un piccolo incidente comporti riparazioni per un totale che rappresenta una cospicua proporzione del valore totale del mezzo.

I costruttori danno alla burocrazia di EASA la colpa dell'aumento dei costi: per ogni piccola modifica, per ogni disegno tecnico ci sono dei costi fissi di registrazione, mentre per l'amministrazione tecnica di ogni modello (type certificate) pagano una quota annuale all'ente europeo. A prova di ciò, i nuovi alianti sono spesso identificati come mere varianti del progetto precedente, anche se ai nostri occhi appaiono come del tutto differenti. L'accorpamento però non è retroattivo, e i costruttori di molti diversi modelli del passato sono perennemente tenuti a coprirne i costi.

Una nota ditta tedesca, dopo aver rilevato linea e modelli da un fallimento, ha iniziato molti anni fa a im-

porre ai proprietari degli alianti vecchi un contratto di servizio annuale, che in pratica sembra una tassa. Dopo qualche tempo, anche le altre aziende hanno affrontato il tema del servizio di manutenzione, scegliendo un diverso approccio: l'aumento dei prezzi dei ricambi. Siamo di fronte a più che un raddoppio.

Per fare qualche esempio, la fornitura delle parti metalliche del carrello principale oggi supera largamente i 3-4.000 Euro per un monoposto, cui si sommerà la manodopera e qualche riparazione. Il complicato carrello retrattile di un motoaliante TMG può arrivare a oltre 15.000. Un timone verticale di un biposto, la sola parte mobile, rientra a malapena nei 5.000 Euro. Le capottine, una volta note per avere prezzi esorbitanti, non sono più l'unica parte costosissima da rimpiazzare. Per alianti di valore relativamente basso, come i classe Club, le riparazioni dopo un piccolo incidente superano con facilità i due terzi del valore del mezzo. Concludo quindi con un invito a rivedere le condizioni della propria polizza, facendo attenzione agli importi di franchigia, alle eventuali franchigie mascherate sotto le voci "sconti" o "bonus", e alla congrua valutazione del mezzo per non incorrere in riduzioni proporzionali del risarcimento. I premi variano ampiamente, tra 1,3 e 3 percento del valore assicurato. Una buona polizza garantisce di poter effettuare le riparazioni che dovessero rendersi necessarie, permettendo al nostro parco macchine di continuare a volare, come meritano.



Sculptura n. 363,
Marcello Morandini, 1990

Fotografie: www.francocanziani.it

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



Semisfera,
Giovanni Santi Sircana, 1970

Fotografie: www.francocanziani.it

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

MAP – Museo Arte Plastica

Comune di Castiglione Olona – Palazzo dei Castiglioni di Monteruzzo

1849 Mazzucchelli

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

Fondata da Plinio Rovesti nel 1946

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



Direttore responsabile:

Aldo Cernezzi

Segreteria:

Bruno Biasci

Archivio storico:

Umberto Bertoli, Lino Del Pio,

Michele Martignoni

Nino Castelnovo

Prevenzione e sicurezza:

Marco Nicolini

FAI & IGC:

Marina Vigorito Galetto

Vintage Club:

Vincenzo Pedrielli

Corrispondenti:

Celestino Girardi

Paolo Maticocchio

Aimar Mattanò

Sergio Colacevich

Giancarlo Bresciani

In copertina:

il nuovo ASG 32

all'esordio in Finlandia

(foto di Elena Fernani)

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@volovela.it

www.csvva.volovela.it

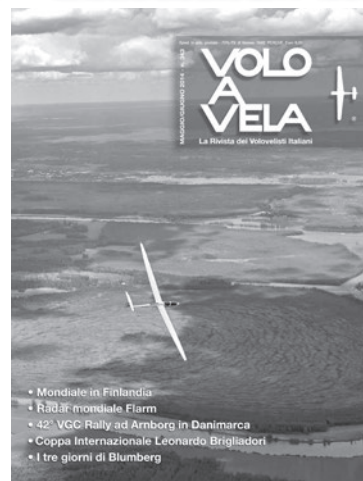
Autorizzazione del Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 di Registro. Spedizione in abbonamento postale art. 2 Comma 20/B Legge 662/96, Filiale di Varese. Pubblicità inferiore al 45%. Le opinioni espresse nei testi impegnano unicamente la responsabilità dei rispettivi autori, e non sono necessariamente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

issn-0393-1242

In questo numero:

- Notizie in Breve 4
- Due nuovi giovanissimi piloti in AVL 12
- Cinque nuovi piloti al Mugello 13
- Mondiale in Finlandia 14
- Radar mondiale Flarm 22
- 42° VGC Rally ad Arnborg in Danimarca 36
- Commenti sulla via del ritorno 37
- 1° Campionato Italiano Classe FAI 13,5 m
- 1° Coppa Internazionale Leonardo Brigliadori 36
- I tre giorni di Blumberg 53

MAGGIO/GIUGNO 2014 - n. 343



• Mondiale in Finlandia
• Radar mondiale Flarm
• 42° VGC Rally ad Arnborg in Danimarca
• Coppa Internazionale Leonardo Brigliadori
• I tre giorni di Blumberg



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@volovela.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.

Svizzera: aerei ultraleggeri

Dal 1984 è vietato in Svizzera l'esercizio di velivoli ultraleggeri, vale a dire, secondo la definizione locale, che non possono volare gli aerei con un carico alare inferiore a 20 kg/m². Dal 2005 sono tuttavia ammessi alla circolazione i velivoli della categoria Ecolight (piccoli aerei da 450 kg, molto diffusi in Europa e in Italia). Lo scopo di questa prima apertura era di sostituire i vecchi aerei più piccoli con velivoli moderni, in particolare per ridurre l'inquinamento ambientale. Attualmente 32 aerei Ecolight sono iscritti nella matricola svizzera degli aeromobili.

Dal 12 settembre, il Consiglio federale ha deciso di allentare parzialmente il divieto di volo per gli apparecchi più leggeri. La relativa modifica dell'ordinanza sulla navigazione aerea consentirà, in futuro, un esercizio circoscritto di questo tipo di aeromobile. Saranno ammessi alla circolazione soprattutto i velivoli ultraleggeri dotati di motore elettrico.

La maggior parte dei velivoli ultraleggeri attualmente ammessi alla circolazione presentano però un carico alare superiore a 20 kg/m². Il divieto in vigore è pertanto superato e nel frattempo sono stati raggiunti importanti progressi in campo tecnico. I velivoli ultraleggeri moderni non sono paragonabili ai "tagliaerba volanti" vietati 30 anni fa per l'eccessivo rumore e inquinamento prodotto. Una sentenza del Tribunale federale ha inoltre evidenziato che il divieto di volo per i velivoli ultraleggeri nonché la relativa attuazione sono contestabili dal punto di vista giuridico.

L'allentamento del divieto di volo ha come obiettivo la promozione dei velivoli dotati di motore elettrico, lo sfruttamento dei potenziali di sostituzione e di innovazione e la garanzia di un adeguato livello di sicurezza.

In futuro, oltre alla categoria Ecolight, saranno ammessi alla circolazione anche i seguenti velivoli:

autogiro con motore a combustione o elettrico; velivoli con comandi aerodinamici e motore elettrico; delta (trike) e deltaplani dotati di carrello e motore elettrico.

Gli aeromobili di nuova ammissione sottostanno per principio all'obbligo di utilizzare un aerodromo, vale a dire che non possono essere esercitati su un campo libero. Negli aeroporti nazionali di Zurigo e Ginevra è vietato l'esercizio di questo tipo di aeromobile, a eccezione della categoria Ecolight. A tutti i velivoli ultraleggeri ammessi alla circolazione in futuro saranno applicati gli stessi valori limite di emissione stabiliti per la categoria Ecolight. Infine, la Svizzera impone ai piloti requisiti più severi rispetto all'estero.

Il nuovo regime è entrato in vigore il 1° ottobre 2014. A partire dall'inizio del 2015, non appena saranno state apportate le necessarie modifiche giuridiche, potranno essere avviate le procedure di ammissione.

Sconfinamenti spazio aereo svizzero

Il Servizio d'inchiesta svizzero sugli infortuni (SISI) ha pubblicato i rapporti relativi a due incidenti aerei che hanno interessato voli VFR. In una nota, Skyguide, la società di controllo del traffico aereo, rileva come questi casi evidenzino chiare lacune a livello di sicurezza, giungendo a chiedere in particolare una separazione netta tra i voli a vista e quelli strumentali.

Il 2 giugno 2012 un velivolo della compagnia SkyWork e un elicottero di una società turistica privata si sono pericolosamente sfiorati all'aeroporto di Berna-Belp. Nessuno è rimasto ferito, ma secondo il SISI l'incidente - classificato come "airprox" - è da considerarsi grave, con alto rischio di collisione.

Due mesi dopo, l'11 agosto 2012, un caso analogo ha interessato un Airbus della Swiss e un aliante privato a Waldshut (Germania), non lontano dalla frontiera elvetica. Il pilota del piccolo velivolo è entrato senza autorizzazione nello spazio aereo svizzero: sprovvisto di un transponder, è risultato invisibile sugli schermi dei controllori di Skyguide. Anche in questo caso il SISI classifica i fatti come "gravi". (Leggete un approfondimento del fatto nella notizia successiva, N.d.R.)

In seguito a questi due incidenti sono stati adottati miglioramenti puntuali, rileva Skyguide, secondo cui il problema è tuttavia di fondo e riguarda il traffico misto tra voli a vista e voli strumentali. Nell'interesse della sicurezza aerea - scrive la società di controllo - questo problema dovrà essere risolto al più presto.

Lo spazio aereo elvetico è il più complesso e il più denso d'Europa, ricorda Skyguide: le strutture e le procedure in uso risultano estremamente impegnative per i piloti. "La mancanza di standard o l'impiego di velivoli non muniti di transponder generano rischi che dovranno essere eliminati". Il SISI sta attualmente esaminando una decina di altri incidenti verificatisi dopo il 2012 e le cui cause sono da ricercarsi nella coesistenza tra voli a vista e voli strumentali. Secondo Skyguide, questi casi sono decisamente aumentati negli ultimi anni e possono verificarsi ovunque. Implicati sono principalmente piccoli aerei privati, alianti, piccoli aerei turistici, elicotteri, mongolfiere o parapendii.

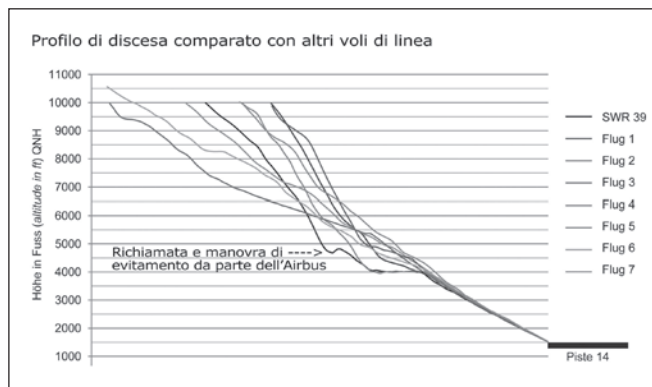
Grave airprox

Il comunicato svizzero riportato più sopra fa riferimento ad un grave episodio, che è stato oggetto di un'approfondita (e prolissa) analisi dell'agenzia sicurezza volo BFU. (Rapporto completo: http://www.sust.admin.ch/pdfs/AV-airprox/2208_d.pdf). Sono passati due anni dall'evento, ma solo ora esso viene portato alla ribalta delle cronache.

Secondo un giornale tedesco, l'11 agosto 2012 alle 15.32, un Airbus A340 proveniente da San Francisco si avvicinava per l'atterraggio alla pista di Zurigo. Uno dei tre piloti presenti nella cabina di pilotaggio ha notato un aliante che si trovava alla stessa altezza in rotta di collisione. Per scongiurare l'impatto, il pilota ha dovuto manovrare l'Airbus portandolo all'angolo di inclinazione massimo autorizzato. I due aeromobili si sono quindi incrociati a pari quota, passando alla distanza di 260 metri l'uno dall'altro. Entrambi hanno poi proseguito il volo atterrando secondo le precedenti intenzioni. L'aliante è sceso sul campo di volo di Bohlhof (Germania) entro una mezz'ora dall'evento.

Gli investigatori notano nella loro relazione che gli alianti, senza transponder, sono invisibili sul radar e sugli apparati anticollisione. Si fa però anche notare che la discesa del jet era iniziata prematuramente, con un profilo molto più ripido del normale, seguendo in maniera un po' accentuata le istruzioni della torre. All'origine della discesa prematura ci sarebbero le nuove procedure di comunicazione tra l'ente di controllo e gli aerei, adottate per ridurre il numero di messaggi radio e alleggerire il carico di lavoro dei controllori. L'indagine conclude invitando l'Ufficio Federale dell'aviazione civile UFAC a verificare la correttezza di questo approccio insieme a Skyguide.

Nel punto dell'incidente, l'aliante si trovava di circa 60

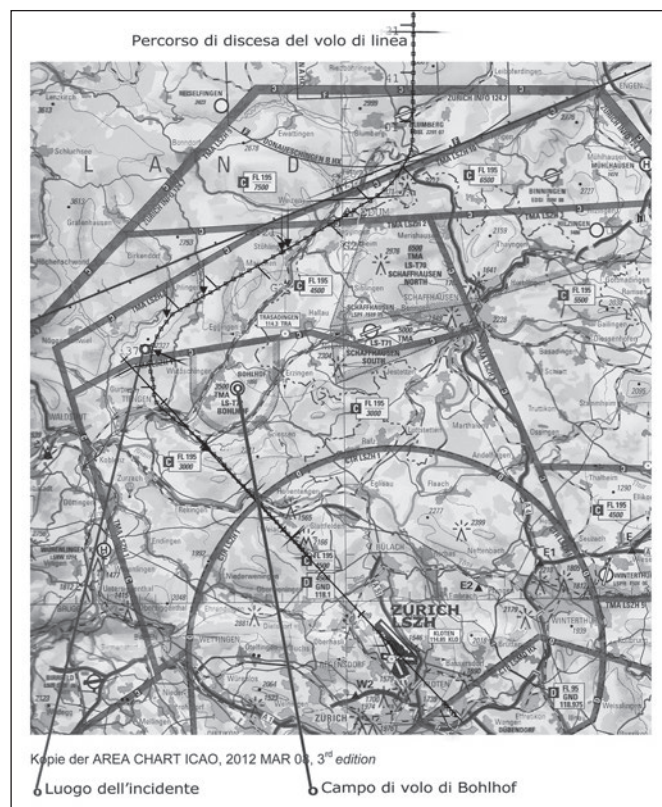


metri più in alto rispetto alla quota massima di 4.500 piedi per lo spazio aereo G. Di fatto, aveva seppur di poco sfiorato all'interno di uno spazio C, nel quale è obbligatorio il contatto radio e il transponder. L'aereo di linea aveva intrapreso una discesa ripida, e quando stava per sfiorare in basso nello spazio G ha notato l'aliante, facendo una virata e riguadagnando qualche decina di metri di quota. L'analisi tecnica condotta dall'agenzia svizzera mostra bene ogni dettaglio dei voli, anche confrontando i profili di discesa di altri 14 voli commerciali a titolo esemplificativo. Per tutti noi, quindi, una serie di moniti! In primo luogo al rispetto assoluto dei limiti di quota. Non ci sono "tolleranze", come del resto è ben chiaro ai piloti di gara che si vedono azzerato il punteggio anche per un solo metro di troppo pur con le continue polemiche che si trascinano a riguardo. In secondo luogo, alla corretta tenuta della propria documentazione, in quanto in casi del genere la licenza, le abilitazioni e i rinnovi vengono tutti verificati nel dettaglio: tempo di dotarsi della fonia in lingua inglese e del proficiency test.

Il Fox è ancora sul mercato

In Polonia è di nuovo disponibile la linea di produzione dell'aliante acrobatico Fox, biposto. La storia di questo biposto tuttora insuperato per l'acrobazia affonda le radici nei progetti del Kobuz, dello Jantar e quindi dello Swift, da parte dei due ingegneri polacchi Marganski e Myslowski. Del Fox sono offerte tre varianti: quella base, puramente acrobatica, la versione P con prolunghe opzionali per il volo veleggiato, e una versione radicalmente diversa con abitacolo monoposto. Ad oggi, sono stati prodotti circa 240 esemplari del Fox, che si è quindi affermato anche commercialmente oltre che attraverso i risultati di gara.

Le ali hanno marcata rastremazione. La struttura con longherone principale, affiancato da uno secondario, è ricoperta da una copertura classica in sandwich composito. Gli aerofreni si estendono solo dal dorso dell'ala.





Gli alettoni di tipo Friese hanno corda costante e sono divisi in due pannelli separati e bilanciati, incernierati in sette punti. Le prolunghe opzionali della versione P portano l'apertura alare da 14 metri a 16,15 metri.

Le dotazioni includono prese di ventilazione dell'abitacolo, antenna transponder annegata nella deriva, due ganci traino, connessione automatica dei comandi. Il carrello di atterraggio è fisso e carenato. Completa la strumentazione, con una dotazione di strumenti pneumatici, lo sbandometro, la bussola, la batteria principale, due G-metri e una radio aeronautica AR6201. I prezzi partono da 86.250 Euro (IVA esclusa). Con 2.500 Euro in più si ottengono le prolunghe.

Margański & Mysłowski, sp. Z O. O., ul. Strażacka 60, 43-382 Bielsko-Biała, Polonia.

E-mail: e.marganski@pro.onet.pl.

Spazio aereo Austria

Sul sito dell'ente austriaco per il controllo del traffico aereo è reperibile facilmente il file elettronico con lo spazio aereo nei formati TXT e KML. www.austrocontrol.at

Si tratta di un bel servizio reso agli utenti. Purtroppo però entro la fine di quest'anno è prevista una massiccia revisione degli spazi e, soprattutto, l'adozione obbligatoria per tutti del transponder per ogni tipo di volo. Ciò significa anche per spazi E e G, anche per gli alianti e anche per chi pratica parapendio e deltaplano.

La decisione definitiva rispetto a questo obbligo generalizzato verrà presa a breve, ed è già partita una petizione online per cercare di porre dei limiti all'impatto di una regola che appare sovradimensionata. Austrocontrol giustifica questa proposta con la necessità di armonizzare gli spazi secondo il piano europeo SERA, e nel contempo garantire la massima sicurezza dei voli.

Se vi serve dare un'occhiata generale alla struttura attuale dello spazio austriaco, con i limiti di quota e le zone di volo, potete usare la mappa interattiva pubblicata qui, <http://streckenflug.at/LUFTRAUM/index.php> dove si può notare come già oggi il volo cross-country alle quote consentite dalle onde orografiche non sia più praticabile.

Preturo nella stampa

Un gruppo di volovelisti ha trascorso una decina di giorni dello scorso agosto volando dall'aeroporto di L'Aquila – Preturo, ritrovando una buona base di partenza per attività sull'Appennino durante un periodo in cui nel luogo più famoso, Rieti, la possibilità di volare fuori dallo schema delle gare è molto penalizzata. La meteo favorevole ha permesso di realizzare prestazioni interessanti, volando spesso e per varie centinaia di chilometri. La disponibilità di un traino è stata prenotata con un certo anticipo per non avere sorprese. Sulla stampa nazionale, invece, lo stesso aeroporto è di solito al centro di notizie di cronaca non proprio incoraggianti. Dopo la ristrutturazione del 2009 in vista del G8 (spostato in extremis a L'Aquila per un segnale di attenzione mondiale verso la città colpita da un gravissimo terremoto), si è fatto un gran parlare di voli di linea. È invece ormai chiaro che per Preturo, come per vari altri scali italiani, un futuro può essere garantito soprattutto dal traffico privato e da occasionali voli speciali, dallo sport aeronautico e dai servizi di emergenza. Tutti orizzonti che certamente non richiedono investimenti faraonici. Sullo sfondo di questa situazione, sono gli scontri politici a trovarsi in primo piano nei racconti giornalistici, redatti a colpi di comunicati stampa, esternazioni, denunce. Ecco quindi una sintesi, fatta di qualche citazione sparsa, dei notiziari locali.

Il 24 agosto 2011, l'Aeroporto dei Parchi ha ottenuto dall'ENAC la certificazione di seconda categoria ICAO, con deroga in terza categoria su richiesta, per effettuare prestazioni antincendio: questa certificazione consente alla struttura di accogliere aerei fino a 12 metri di lunghezza con capienza dai 20 ai 42 posti. A partire dal 1° marzo 2012 la gestione dell'aeroporto è stata affidata per vent'anni alla società Xpress s.r.l. Da parte della società di Gestione Xpress s.r.l. sono state avviate le procedure per ottenere la certificazione in categoria 2B per l'apertura al traffico commerciale. L'esordio al traffico commerciale è stato catastrofico: il collegamento quotidiano con Malpensa ha totalizzato 7 passeggeri in tre settimane con la totalità dei voli partiti vuoti, o quasi (tra quei sette passeggeri in tre settimane è incluso l'amministratore delegato e azionista della Xpress, Giuseppe Musarella, che ha volato due volte; quindi i passeggeri paganti sono stati cinque). La compagnia regionale francese Twinjet ha quindi presto interrotto (giugno 2014) il servizio che effettuava con un aeroplano a elica da 18 posti. Poco dopo è giunta la cancellazione dei voli diretti a Olbia.

La TourgesT, che doveva garantire il collegamento, ha deciso per la sospensione dei voli, a pochi giorni dalla presunta data di inizio del servizio. La compagnia ha accusato la stampa locale di aver condotto una campagna "denigratoria" verso l'attività dell'aeroporto, predisponendo il pubblico a non considerare l'offerta.

La società Xpress aveva pianificato 12.600 passeggeri per il 2012, 56mila per il 2013 e 100mila per il 2014 (ma ne sono stati registrati soltanto 7 prima della sospensione). L'offerta dei voli si è rilevata fallimentare e i lavoratori assunti dalla società sono stati per lo più licenziati, a seguito della revoca dei fondi "Lavorare in Abruzzo 3", inizialmente assicurati dalla Regione Abruzzo, per gravi irregolarità tecniche nella domanda presentata.

Alla società di gestione sono stati versati in tre anni contributi comunali per circa 500.000 euro: 196.000 nel 2012, altrettanti nel 2013 e 100.000 di anticipo nel 2014, che avrebbero dovuto essere tutti rendicontati, ed invece una regolare rendicontazione risulta solo per il 10%.

Dopo i lavori del 2009, il sedime aeroportuale è stato ulteriormente ampliato di due ettari, con il cambio di destinazione d'uso dei terreni fino ad oggi agricoli con l'intenzione di assicurare alla Xpress la possibilità di costruire un centro commerciale. Il core-business della società era stato dapprima dichiarato non tanto e non più associato ai voli, ma alla gestione delle "attività non aviation", le attività commerciali interne all'aeroporto, e tale obiettivo è scritto sull'offerta tecnica presentata al Comune dell'Aquila: a pagina 21, si legge che "un importante obiettivo, in considerazione dell'esiguo numero di passeggeri sull'Aeroporto dei Parchi, sarà la costituzione e la gestione del 'Centro commerciale Zafferano Rosso'". Nel frattempo l'Enac impone un ulteriore allungamento pista di qualche decina di metri, che richiede l'esproprio di alcuni terreni, e un finanziamento regionale di ben 2,7 milioni di Euro resta in bilico, col rischio di venire ritirato prima dell'erogazione.

Sulla gestione dello scalo di Preturo sono state avviate due inchieste giudiziarie, una vertente sulle modalità di assegnazione del mandato alla Xpress, l'altra per il sospetto interrimento di rifiuti e materiali pericolosi nel corso dei lavori sul sedime aeroportuale.

Gli arresti in Enac

Sono stati arrestati alcuni funzionari pubblici dell'Enac e un imprenditore per associazione a delinquere finalizzata ai reati di corruzione, turbata libertà degli incanti, falso e frode nelle pubbliche forniture. L'inchiesta affidata al pubblico ministero Mario Palazzi ha portato in carcere Sergio Legnante, ex direttore dell'aeroporto di Ciampino e funzionario dell'Enac, Alfonso Mele ingegnere in servizio presso la direzione centrale dell'Enac e Massimiliano

Mantovano dominus della società Fama srl, Resine industriali srl ed Edil Motel srl. Agli arresti domiciliari invece sono andati Adriano Revelant collaboratore di Mantovano, Luigi Guerrini anch'egli collaboratore di Mantovano e Renato Lolli anch'egli legato a Mantovano. Gli indagati sono Miriam Brusca e Massimiliano Masti.

Gli arrestati sono accusati di aver fatto in modo che tutti i lavori eseguiti presso gli aeroporti minori del Lazio, in particolare presso quello di Roma-Urbe, fossero illegittimamente assegnati alle società riconducibili ad un imprenditore, capo dell'organizzazione criminale. Le indagini hanno consentito di rilevare che alcuni lavori assegnati non sono stati eseguiti affatto oppure sono stati eseguiti parzialmente e/o in difformità dei relativi capitolati tecnici. All'ex direttore dell'aeroporto di Ciampino, Legnante, viene contestato anche il reato di corruzione. In cambio dell'affidamento degli appalti all'imprenditore Massimiliano Mantovano, l'ex direttore avrebbe ottenuto sottocosto una piscina e i lavori di ristrutturazione della sua villa all'Axa. Non solo, ma l'ex direttore Enac di Ciampino avrebbe chiesto e ottenuto anche l'assunzione di suo fratello, formalmente presso lo studio del commercialista Massimiliano Masti, che si era accordato con Mantovano. Le gare d'appalto, per centinaia di migliaia di euro, erano pilotate per finire a società riconducibili al Mantovano. Un esempio: l'attività di indagine ha riguardato l'appalto da 66mila euro per gli alloggi di servizio dell'aeroporto dell'Urbe aggiudicato alla società Fama Srl. I lavori furono affidati in subappalto allo Studio Bc, Claudio Bernacchi, per soli 4.500 euro. Altra frode è quella relativa alla recinzione aeroportuale affidata alla Mgm, sempre di Mantovano: lavori per quasi 900mila euro che vennero subappaltati alla ditta Studio Bc ad un prezzo di 71mila euro. E ancora: l'appalto per la realizzazione della viabilità interna sull'aeroporto di Aquino, aggiudicata alla Mgm per 886mila euro quando i lavori finirono in subappalto alla Edil Moter per 90mila euro.

In un'intercettazione, due stretti collaboratori dell'imprenditore non usano giri di parole sulla qualità dei lavori in relazione al costo dell'appalto. «Hanno fatto con tremila e cinquecento euro - affermano - un lavoro di settantamila euro...».

Chiuso l'aeroporto di Gorizia

Funzionari dell'Enac di Mestre hanno apposto sul portone di ingresso l'ordinanza che vieta l'ingresso all'area, dovuta a motivi di sicurezza per la possibile presenza di residui bellici e per la necessità di sostituire la rete di recinzione danneggiata in più punti. Sul posto c'erano anche i rappresentanti dell'associazione Alpe Adria che gestisce i campi di volo, il vicepresidente della Provincia Mara Cernic con l'assessore Federico Portelli.



L'aeroporto di Gorizia era stato da poco riaperto, dopo anni di chiusura, da un gruppo di appassionati. La decisione di Enac sarebbe dovuta alla presunta presenza di ordigni esplosivi della seconda guerra mondiale nel terreno sottostante, ma da quel periodo sono passati 70 anni, negli anni '60 e '70 l'aeroporto era utilizzato da aerei di linea ben più pesanti di quelli che frequentano oggi le piste, e inoltre le piste sono state recentemente arate ad una profondità di mezzo metro e poi rullate per venire inerbite e vengono regolarmente percorse da un grosso trattore per il taglio dell'erba.

Si è in seguito svolta una riunione in Municipio per inventare una strategia volta a riaprire lo scalo, anche utilizzando fondi privati per la messa in sicurezza e la gestione dell'area. «Fondi che - opinione comune - è meglio trovare subito, dato che se si aspetta l'Enac, si potrebbe andare avanti mesi e mesi».

La società consortile si è impegnata a rappresentare gli interessi di tutto il territorio a partire dalle associazioni sportive e dalle iniziative imprenditoriali, come l'azienda slovena Pipistrel, che sta investendo nella realizzazione di un grosso stabilimento di produzione dei propri aerei ultraleggeri e del nuovo quadriposto Panthera. Anche altre aziende artigianali hanno manifestato l'intenzione di insediarsi a Gorizia.



Molto incisivo è stato l'intervento del presidente della Pipistrel, Ivo Boscarol: «Se l'aeroporto non sarà riaperto in tempi brevi sarà a rischio anche l'investimento fatto sulla Pipistrel per la quale il campo di volo è fondamentale». Per accelerare la riapertura Boscarol collaborerà anche finanziariamente. Il problema principale rimane quello delle bonifiche belliche e in tal senso tutti si sono impegnati a ricercare gli atti che dimostrano come queste siano già state effettuate in passato. Sarebbe questo l'elemento di scambio con l'Enac. Sorge ora anche il problema del pagamento dei canoni concessori del sedime. L'Agenzia del Demanio nazionale sollecita il saldo della concessione del sedime a carico dell'Aeroclub o società esercente pari a 139.147 euro all'anno.

JS1C-18 Evo

Nonostante l'evidente successo di vendite e nei risultati di gara, i fratelli Jonker hanno già lanciato una nuova versione del loro 18 metri, il JS-1C. La variante Evo propone dei terminali alari modificati, dotati di winglet di nuova generazione inclinate all'indietro e con una mino-

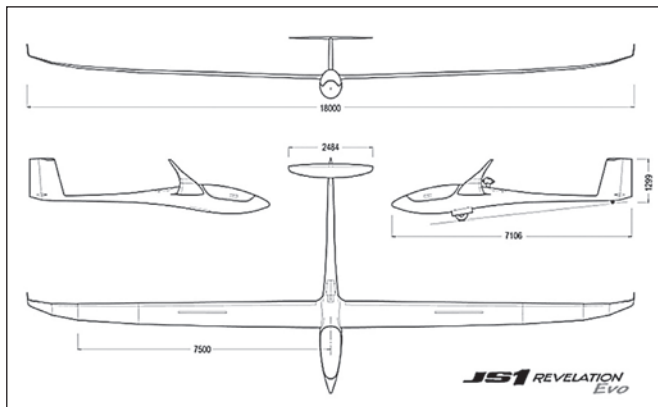
Dimensions and Weight

Wing Span	18 m
Wing Area	11.1 m ²
Aspect Ratio	29
Fuselage Length	7.16 m
Fuselage Height	1.32 m
Maximum Weight	600 kg
Wing Loading (max)	54 kg/m ²
Wing Loading (min, 70kg pilot)	35.3 kg/m ²

Performance

Best Glide Ratio	1:53
Minimum Sink Rate	0.5 m/s
Best Glide Speed at max. weight	120 km/h
Best Glide Speed at 450 kg	100 km/h
V _{NE} Never Exceed Speed	290 km/h
V _{RA} Rough Air Speed	203 km/h

re superficie totale. In questo modo l'azienda sudafricana afferma che si raggiunge un carico alare ancora più elevato (meno di 1 kg per metro quadro di aumento del carico, in realtà), maggiori prestazioni alle altissime velocità e una migliorata manovrabilità alle basse velocità.



I primi due esemplari così modificati hanno partecipato al Mondiale polacco ai comandi dei due fratelli Jonker.

Ohlmann sull'e-Genius

Klaus Ohlmann si è dedicato a qualche volo sul motoalante elettrico sperimentale e-Genius, stabilendo sette nuovi record mondiali. Be', c'è un piccolo trucco: i voli registrati come motoalante (prestazione a motore) hanno visto prestazioni legate soprattutto alle buone capacità di veleggiamento dell'alante sperimentale, oltre che allo straordinario talento di Ohlmann.



Tra il 15 e il 19 luglio 2014, sono state stabilite le seguenti prestazioni: 178 km/h su andata e ritorno di 100 km; 93 km/h sui 500 km A/R; distanza massima 504 km; quota massima 6.376 metri; velocità di salita su guadagno di 6.000 metri pari a 1 ora e 53 minuti; velocità massima su tratto rettilineo di 15 miglia pari a 230 km/h.

L'e-Genius è stato realizzato presso l'università di Stoccarda sotto la guida del professor Rudolf Voit-Nitsch. Grazie alla buona aerodinamica e alla propulsione elettrica, può viaggiare a circa 160 km/h con l'autonomia di 400 km in aria calma. Le batterie al litio installate sono organizzate in nove pacchetti di 13 celle, per la capacità totale di 56 kWh e il peso di ben 280 kg.

Foto di una collisione

Un fotografo inglese ha avuto l'incredibile prontezza di documentare dettagliatamente una collisione tra alian-



© Martin Boss/GEOFF ROBINSON PHOTOGRAPHY.

ti in volo. Diciamo subito che non ci sono state perdite umane, quindi non ci sono implicazioni etiche e di opportunità nel mostrare queste immagini, che però sono protette dal copyright (rimando perciò al sito originale per visionarle tutte).

La collisione si è verificata a circa 1.400 metri sul terreno, durante un volo di competizione. Uno dei due alianti ha immediatamente perso un'ala, e il pilota settantenne si è lanciato con il paracadute atterrando illeso. In un'intervista per la TV locale ha dichiarato che si è trattato di uno scontro, similmente ad un incidente d'auto, con l'altro alante che gli è sembrato materializzarsi dal nulla. Il suo alante si è immediatamente rovesciato in avanti. La situazione gli è stata subito chiara: era necessario abbandonare l'abitacolo e lanciarsi aprendo il paracadute. L'addestramento ha avuto l'effetto desiderato, portando a una serie di gesti rapidi come l'apertura delle cinghie e della capottina. Dalle foto, emerge chiaramente che la cupola in plexiglass si è staccata dal telaio appena investita dal flusso d'aria. La discesa col paracadute è durata più di due minuti, non c'era alcun vento significativo e quindi l'atterraggio è stato facile, ma è avvenuto in un campo coltivato mentre una macchina mietitrice si trovava a meno di 50 metri di distanza. Ha perciò raggiunto rapidamente il margine del campo nonostante una leggera ferita alla gamba. Più tardi, in ospedale, gli è stata diagnosticata una frattura composta a una vertebra, per la quale è servito solo un periodo di riposo.

Il pilota del secondo alante ha potuto effettuare un normale atterraggio, pur essendo afflitto dalla preoccupazione di avere ucciso un collega. Solo dopo, è stato informato che egli era in buone condizioni di salute.

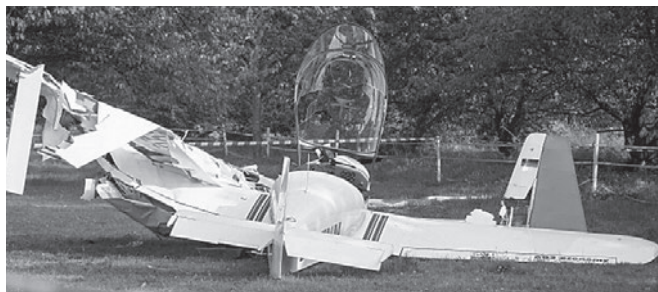
Alla gara erano iscritti 35 alianti. La federazione BGA ha aperto un'indagine tecnica.



La collezione completa delle foto, scattate da un appassionato che stava ammirando gli alianti in gara dal giardino di casa: <http://miniurl.be/r-mdi>

Esito fortunatissimo

L'incidente avvenuto lo scorso 7 agosto a Winninger in Germania, fortunatamente senza vittime o feriti, ha dell'incredibile. Una collisione è avvenuta tra un aereo ultraleggero Zenair ad ala bassa e un vecchio aliante, mentre si trovavano nelle immediate vicinanze dell'aeroporto nella regione di Coblenza, ed entrambi avevano intenzione di procedere all'atterraggio su due piste



adiacenti l'una all'altra. L'evento è particolarmente inusuale in quanto i due mezzi, dopo lo scontro, sono rimasti incastrati, venendo a terra senza recare danni ai tre occupanti grazie al solo paracadute balistico installato nell'ultraleggero. In pratica, il castello motore e parti del carrello dello Zenair sono penetrati nella struttura a traliccio di tubi dell'aliante, rimanendovi quindi incastrati come in una rete. La fortuna ha voluto che neanche la sollecitazione dovuta all'apertura del balistico abbia potuto sciogliere il vincolo meccanico che si era creato tra i due aeromobili. Il pilota 17enne dell'aliante, pur a sua volta dotato di un paracadute di salvataggio a

spalla, ha deciso di rimanere a bordo. Sull'aereo trovavano posto il pilota 32enne e una sua amica. Per tutti, solo qualche medicazione senza necessità di ricovero. Le notizie sui siti d'informazione locale sono anche in questo caso, come ormai fa parte della normalità, seguite da numerosi commenti che esprimono preoccupazione per l'incolumità delle persone al suolo, quando non anche criticano la legalità stessa del diporto aeronautico o la sanità mentale di chi lo pratica. Ma a noi deve solo interessare che le collisioni rappresentino un rischio reale e molto grave (di solito) per le conseguenze che può avere, mentre oggi apprezziamo con sollievo l'esito benevolo di questi due ultimi fatti.

Gare minori

Pochissimi iscritti per due gare alle quali sono stato personalmente affezionato: la Coppa dei Pirenei, dopo un paio d'anni di sospensione a causa dei piccoli terremoti organizzativi sull'aeroporto di Jaca, è tornata in calendario ma, forse per l'annuncio estremamente tardivo, ha visto sette iscritti di nazionalità spagnola nella classe Club (che per le usanze spagnole va assimilata a un campionato Promozione, specialmente adatto a chi fa le prime esperienze di competizione), e addirittura solo quattro in classe Competizione, di cui due spagnoli, un inglese e un francese. Va detto che l'intenzione di ripartire con questa classica dei Pirenei, riportandola al periodo originale della seconda metà di agosto, è stata comunicata con meno di due mesi di anticipo. Vincitore è risultato Pedro Toquero su DG-1001. La partecipazione richiedeva un'iscrizione temporanea al club Nimbus, che ha le sue radici storiche nella sede di Monflorit. Sono state volate cinque prove, con temi molto brevi compresi tra 120 e 200 chilometri. La coppa Livno Adria si è svolta in Bosnia Erzegovina dopo la sospensione del 2013 dovuta alla realizzazione di consistenti lavori di riqualificazione dell'aeroporto, finanziati con fondi europei. Solo tre giorni di gara validi e nove gli iscritti nella classe Club, gara che ha un elevato valore competitivo grazie alla presenza di alcuni campioni sloveni che si sono divisi i primi tre posti sul podio, seguiti da piloti austriaci e croati. Il vincitore è stato il sempre brillante Boris Zorz. Consiglierei a chiunque voli con un aliante adatto, di prendere parte a questa bella gara, nonostante l'oggettiva distanza della sede, grazie al buon livello dei partecipanti in Club e alla bellezza sia delle condizioni meteo sia dei luoghi; solo qualche indicazione da seguire correttamente per i fuoricampo, vista la presenza ancora di alcuni campi minati nel territorio. Nella classe mista, cinque iscritti con vittoria dell'austriaco Friedl Storka, seguito dal tedesco Goesta Worf e dallo sloveno Erazem Polutnik. Gli alianti erano tutti di alte prestazioni, andando dal Ventus CM al JS-1 per finire con un ASH-31Mi. I task sono stati compresi tra 150 e 330 chilometri.

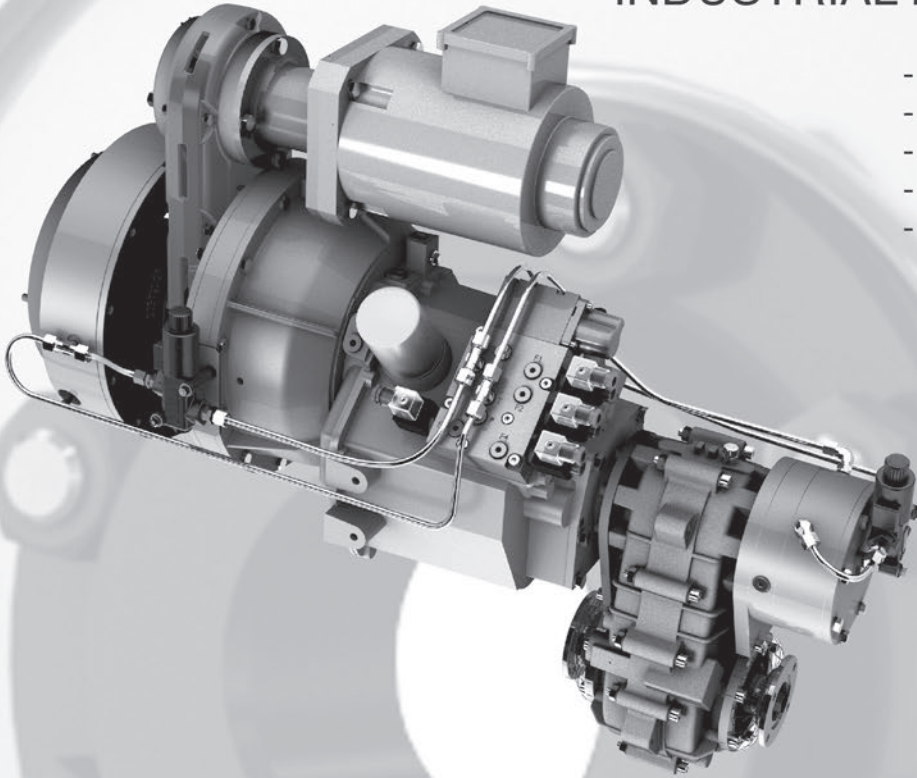
TRANSFLUID

trasmissioni industriali

HTV700

INDUSTRIAL HYBRID TRANSMISSION

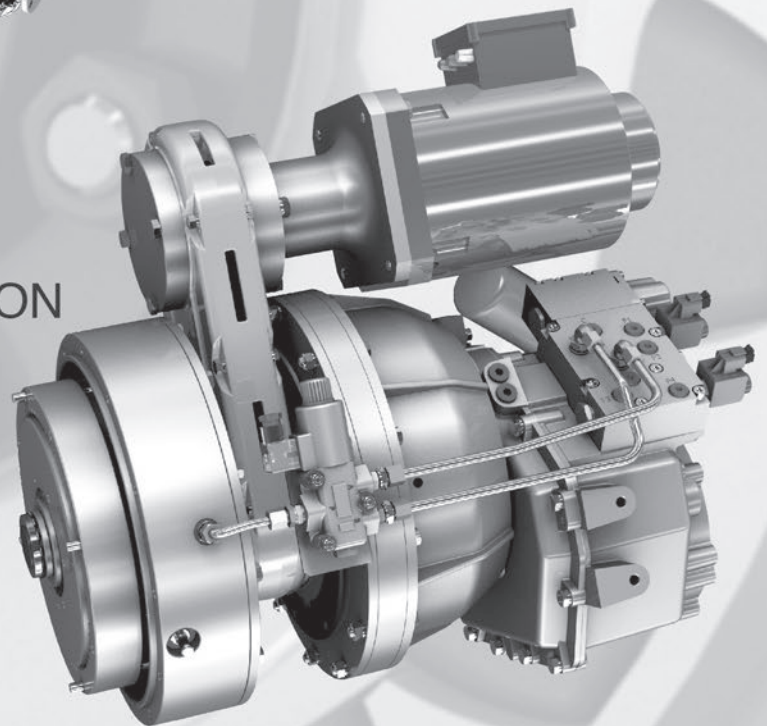
- SAE input 4 - 10"
- Up to 95 kW internal comb. engine
- Up to 20 kW electric machine
- Oil or Air input dry clutch
- Full electronic control



HTM700

MARINE HYBRID TRANSMISSION

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



drive with us

Due nuovi giovanissimi piloti in AVL

Il 24 maggio ad Alzate Brianza hanno conseguito la licenza di pilota d'aliante due giovanissimi nuovi piloti. Soltanto diciassette anni è l'età di Alessandro Mauri, che studia presso un Istituto Tecnico Aeronautico paritario, mentre ha da poco compiuto diciotto anni Andriy Smetanyuk. Entrambi hanno brillantemente superato senza alcuna sbavatura l'esame pratico di volo con l'ispettore C.te Ermanno Ronchetti. Esame perfetto, Alessandro e Andriy hanno dunque coronato il loro sogno!

Nel mese di dicembre avevano invece conseguito la licenza due amici dell'AVL: Stefano Monti e Diego Rigamonti. Gli esami pratici si sono svolti approfittando di una breve finestra meteo abbastanza favorevole, sempre alla presenza dell'ispettore C.te Ronchetti. Con l'occasione Giorgio Maestri e Andrea Strata hanno effettuato il volo check per la verifica e il mantenimento della qualifica di istruttore, in rispetto della normativa vigente: esame anche per loro superato senza la minima sbavatura! Tanti complimenti a tutti gli istruttori AVL, che nel 2013 hanno realizzato ben tre sessioni d'esame.



Andriy Smetanyuk



Alessandro Mauri



Stefano Monti



Il com. Ermanno Ronchetti durante l'esame primaverile



Gruppo di istruttori e allievi nella sessione dello scorso dicembre

Cinque nuovi piloti al Mugello



Il 12 luglio 2014, presso l'AeC Mugello, cinque nuovi piloti hanno conseguito il brevetto di Volo a Vela con l'esaminatore ENAC Comandante Ermanno Ronchetti: si tratta di Alessandro Giammaria, Stefano Michelotti,

Filippo Veneri, Francesco Grigolato e Dante Malquori. Nella foto sono presenti anche i due istruttori Alessandro Alessandrini e Matteo Nigi, il presidente dell'aero club Gabriele Taddei e il trainer Alessandro Sizzi.



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

Mondiale in Finlandia

***Freddo, pioggia, persino la neve
Organizzazione perfetta
e una magnifica accoglienza***

Sono terminati il 6 luglio i 33esimi campionati mondiali per le classi Club, Standard e Biposto 20M. A Räyskälä si sono dati appuntamento più di cento piloti da venticinque nazioni. La seconda parte dell'evento, per le classi 15, 18 e Libera, si è invece appena conclusa a Leszno (Polonia) mentre scrivo questo articolo. Della gara finlandese non racconterò la cronaca perché tutto è già disponibile sui siti e sui blog, e forse li avrete già letti. Queste sono le mie impressioni e un riassunto delle opinioni che ho raccolto. Prima di tutto, questo campionato è stato un trionfo della sicurezza. Due alianti hanno riportato poco più di graffi alla vernice, uno è stato ammaccato negli spostamenti a terra con la macchina, ma nessuno ha dovuto abbandonare



la gara per motivi tecnici. È quasi impossibile fare di meglio! Questo risultato fuori dell'ordinario è il vanto dell'eccellente organizzazione e testimonia la qualità dei piloti partecipanti, competitivi ma sempre corretti. Non credo si possa chiedere di più ad un rapporto conclusivo.

Squadra italiana al completo, da sinistra: Maurizio Quintarelli aiutante, Vittorio Squarciafico, Vittorio Pinni, Paola Lanzieri aiutante e Team Captain, Elena Fergnani, Aldo Cernezz e Michele Sarti aiutante

I temi e la meteo

Il task setting non è stato sempre perfetto, ma il numero di fuoricampo giornalieri è stato ragionevole. Un solo giorno il task era chiaramente sottostimato, un'altra volta (solo per la 20 metri) il percorso è stato impossibile per tutti. Un paio di volte siamo stati mandati verso aree non ottimali, con meteo debole mentre altrove c'erano cumuli più invitanti. In ogni caso, la mia esperienza precedente di assistente o caposquadra, mi fa ringraziare la direzione per non averci inflitto trop-



Ancora in termica, aspettando la partenza del campione inglese su Arcus T "CUS"

pe volte gli "esercizi di allineamento e ritorno al parcheggio". Non è facile decidere già alle 8 del mattino di non far schierare, montare, zavorrare e nastrare... senza gravare di lavoro le squadre e i piloti, quando il rischio è quello di tenere a terra i piloti in una giornata inaspettatamente migliorata. Cortesi messaggi SMS ci informavano per tempo. Con meteo avversa, persino il primo briefing veniva posticipato, e noi potevamo leggere il messaggio e spegnere la sveglia tornando a dormire.

I meteorologi che si sono dati il cambio, coprendo circa una settimana ciascuno, erano tutti validi e preparati volontari. Ad ogni cambio di turno, il precedente veniva dichiarato "esiliato in Siberia" per le colpe del cielo. I briefing quotidiani erano disponibili in streaming dal vivo su internet. Credo sia la prima volta che ciò viene aggiunto ai servizi usuali. Un giorno, con la tosse un po' forte, ne ho approfittato mentre la mia copilota assisteva di persona. Il direttore ha ogni giorno trovato il tempo di presentare qualcuno che stava facendo un ottimo lavoro, o ci ha fatto cantare Happy Birthday, o ci ha raccontato brevissimi aneddoti.



Plafond basso e gruppo di biposto che tira tardi a base nube aspettando di partire

Umore

In effetti un elemento che non è mai venuto meno era lo humour. Durante la formale ma rapidissima cerimonia d'apertura, uno dei dignitari locali ci ha dato il benvenuto "ai Giochi Invernali della FAI" scherzando sulle temperature registrate. Ad ogni messaggio di cancellazione di un task seguivano consigli su come passare la giornata: procedura di scongelamento alla sauna, bere una birra e poi alla sauna, andare alla sauna e poi vicino al falò. Sì, faceva davvero così freddo e ha piovuto tantissimo. Durante un volo di allenamento, vedendo basse nubi, ho chiamato l'aeroporto: "Condizioni per l'atterraggio?" Risposta: "Nevica sull'aeroporto, ma c'è termica a 5 km dal campo". Un giorno, a fine giugno, siamo usciti dal briefing trovando il campo completamente bianco di una sottile nevicata.



Freddo e condizioni difficili, Elena e Aldo in tenuta invernale

Fair Play

Pure assenti sono state le proteste e i ricorsi, per quanto mi risulta. Alcune delle personalità venute a Räyskälä su mandato dell'IGC per verificare la corretta applicazione del regolamento e per aiutare l'organizzazione, mi hanno detto di aver trovato un sereno, efficiente, allegro e amichevole ambiente di lavoro, nel quale ogni eventuale problema veniva riconosciuto e risolto con un sorriso dopo il giusto lavoro e senza recriminazioni. Essendo stato dietro le quinte in passato, so che non è sempre così. Il direttore Heikki Pohjola aveva sempre un sorriso per tutti.

Costi e trasferta

Prima di partire per Räyskälä, c'era diffusa preoccupazione per le modeste possibilità di fuoricampo, si ripassavano le migliori procedure per l'eventuale ammaraggio nei numerosi laghi, e si temeva d'affrontare enormi costi di vita. Alla fine, credo che nessuno di noi abbia mai visto un lago come l'ultima chance per l'atterraggio, grazie alla preparazione di tutti e a un task-setting intelligente. Forse anche perché non si sono verificate le temute discendenze nelle planate finali, spesso presenti negli scorsi anni soprattutto a bassissima quota.

Per quanto riguarda i costi, certo, la Finlandia è mediamente costosa anche per gli standard europei. Per me, che vivo a Milano, non significativamente più cara. Soprattutto, Räyskälä si trova in una bellissima (e monotona) regione fatta di migliaia di laghetti, fo-

reste e natura... il tutto è gratis. La luce è affilata, il cielo cristallino e i colori sono vivaci, con forti contrasti verso la dominante blu. Le case in legno chiaro, disponibili per l'affitto, sono moderne e magnificamente progettate; sembrano uscire da una rivista di architettura d'interni. Quello che manca, sono le occasioni per spendere il denaro! Il ristorante-bar dell'aeroporto è l'unico esercizio pubblico nel raggio di almeno 20 km, quindi una birra o un caffè con gli amici sono il massimo del costo di una serata. Le saune del campeggio erano a disposizione gratuita ed è lì che si svolge la vita sociale. I locali includono un grande salotto, una piccola biblioteca e la possibilità di chiacchierare con amici e colleghi. Per me è inconcepibile buttarsi nelle fredde acque del lago dopo aver sobbollito a vapore nella sauna come un sedano nel brodo, ma questo era il clou di ogni serata, dopo il volo o per scaldarsi nelle tristi giornate di pioggia.



Michele Sarti, Aldo ed Elena durante un'ottima cena internazionale



Il cielo non promette nulla di buono... ma si volerà!

I campioni

Veniamo ai nuovi campioni. Nella Classe Club, l'età media è la più bassa ed è facile ipotizzare che ciò sia legato al minimo costo degli alianti utilizzati (anche se tanti sono magnificamente rifiniti e strumentati). Al secondo posto troviamo il giovane pilota militare francese Killian Walbrou, un grande talento che poche settimane dopo ha conquistato anche il terzo posto in Classe Libera nel Mondiale di Leszno! Al primo posto c'era il suo compagno di squadra Eric Bernard. Ter-



Veloce cavalcata sotto una bella strada di cumuli

zo, il danese Rasmus Orskov, quarto l'altro francese Valentin Grit. Tutto si è deciso all'ultimo giorno, portando a un grande risultato di squadra per la Francia. Chi ha scelto di utilizzare un aliante di handicap più elevato, contando sulla migliore vocazione a penetrare il vento, non è riuscito a trarre vantaggio dal mezzo, così fino a metà classifica sono i soliti Hornet, Libelle, LS-1 e Cirrus a dominare la gara.

In Classe Standard il risultato è pure rimasto aperto fino all'ultimo, con i due fratelli inglesi Hood molto, molto vicini alle medaglie. In conclusione, Sebastian Kawa ha finito al secondo posto pur avendo volato bene, come tutti si attendono da lui, vincendo varie giornate. Non è però bastato per battere il giovane belga Bert Schmelzer, che è campione mondiale con solo 31 punti dopo sette giorni di gara. Il suo è il primo Oro per il Belgio. Il distacco da Kawa, e da Jez Hood al terzo posto, è così piccolo che, per me, equivale a un pari merito. Ma una Medaglia d'Oro è un risultato straordinario, che resta negli annali. Tutti gli occhi erano su Bert, quando anche all'ultima prova ha concluso con un'ottima prestazione mantenendo il suo stile attento, paziente, ottimista e concentrato.



Il DG-1001 in termica durante una fase di bel tempo



Ancora cieli minacciosi, ma l'evoluzione è rapidissima

Non ha mai riportato una vittoria di giornata, ma è stato uno dei soli tre piloti a completare il task del quinto giorno. Nelle interviste ha poi ringraziato la sua famiglia per il costante supporto (mamma e papà impegnati a tempo pieno in aeroporto), e ha condiviso l'onore del titolo con il fratello Tijl. Ha inoltre espresso un sorprendente ma convinto apprezzamento per le condizioni meteo incontrate, che ha definito variabili, impegnative, interessanti e piacevoli. In una delle ultime importanti planate, ormai a quota molto bassa, non ha mai perso la fiducia di trovare un ottimo valore, come in effetti è avvenuto (a soli 150 metri da terra, l'ultimo giorno). Per chiunque altro una crisi di nervi sarebbe stata normale, ma Bert ha mantenuto l'atteggiamento di chi vola per divertirsi oltre che per fare il miglior risultato.

In Classe Biposto 20 metri c'ero io stesso con Elena Fergnani. La FAI-IGC ha stabilito che solo un aliante per nazione partecipi alla 20M, e abbiamo subito il dominio del team inglese. Letteralmente. I fratelli Steve e Howard Jones, nel loro Arcus T, hanno vinto ognuna delle prime sei giornate, accumulando un distacco surreale sul secondo posto.



Il gusto di Elena Fergnani per le inquadrature particolari!



Nessun danno nei numerosi fuoricampo

All'ultimo giorno, raggiunti dall'aliante dei francesi che erano partiti solo qualche minuto dopo di loro, hanno condotto tutto il resto del volo con il solito passo implacabilmente veloce, grazie al quale i francesi hanno vinto la prova con solo 6 punti sui Jones. Mai un singolo errore.

Lo stile di volo era "semplice": salire il più alto possibile solo dove necessario, magari alla fine di una strada di cumuli prima di un'area morta; planare dritto senza deviazioni significative né alcun tentativo abortito di spiralarne in termica; poi fermarsi finalmente solo

in salite superiori alla media di giornata, talvolta anche a meno di 200 metri da terra. Facile, no? Perché non abbiamo fatto tutti lo stesso, nemmeno nelle altre classi? Sapevano, vedevano o trovavano sempre quello che il resto dei partecipanti della 20M non trovava.

Schermata con un gran numero di traffici Flarm



Il nuovo biposto ASG 32, il cui motore era stato sbarcato



Il cielo si apre e... bum! Bellissimi cumuli



Aliante in affitto per la squadra USA, ma il copricapottina è spettacolare

Il solo nuovo aliante di tutto il campionato era il bi-posto ASG 32Mi, portato alla Medaglia di Bronzo dal team austriaco Achleitner-Rass. Il prototipo era troppo pesante per il regolamento (limite di 750 kg al decollo), quindi i due piloti hanno lasciato il motore Wankel in Germania, prima di partire. Dei sedici equipaggi in gara, solo Austria e Francia avevano quindi un aliante puro (Badaroux-Seretti usavano l'Arcus S e hanno concluso al quarto posto).

La Medaglia d'Argento è andata a Antti Lehto, campione locale che volava il suo nuovo Arcus M con Nikke Luukkanen. Prestazione notevole, ma si sono presi lo scandaloso distacco di 871 punti dagli Inglesi. 110 punti più indietro, ecco gli Austriaci, e altri 110 punti portano al quarto posto dei Francesi. Il tre volte campione mondiale Janusz Centka, con Mikolaj Zdun, si è dovuto accontentare del quinto posto.

Condizioni

Le infrazioni di spazio aereo hanno penalizzato solo pochi piloti, ma il prezzo è stato elevatissimo. Al pri-

mo evento, si viene dati per atterrati al punto GPS di entrata nello spazio limitato o proibito, anche se avviene prima di tagliare il traguardo di partenza. Questo è quanto accaduto quando l'unica buona termica si trovava vicino a una zona con quota molto limitata, e lo scarroccio (unito al diametro via via crescente del grande roccolo) ha tradito alcuni equipaggi, tra cui quello del team rumeno con cui abbiamo in varie occasioni collaborato o scambiato opinioni. Per quell'evento si sono giocati il podio!

Una difficoltà che non mi aspettavo, dal punto di vista tattico, è quella di adeguare le proprie scelte e l'atteggiamento al rapidissimo mutare delle condizioni di veleggiamento.

È facile farsi l'idea che la giornata possa sfociare in una pura prova di distanza, per poi scoprire che invece il task era fattibile a velocità di tutto rispetto. Altrettanto facile, pensare che buttandosi fuori rotta verso un bel cumulo si potesse guadagnare rispetto agli altri. Davvero stupefacenti, poi, le velocità di planata dei club, mentre noi della 20M eravamo tutti conservativi, e non senza ragione.



Le zone di prosciugamento dei laghi, molto frequenti, offrono alcune delle migliori salite

Ricordi

La brutta o pessima meteo sfuma nella memoria, mentre adesso ci ricordiamo delle sette prove valide in ogni classe, sufficienti per escludere il "fattore lotteria" dai risultati finali. Le ultime tre prove hanno visto condizioni molto buone, con quote fino a 1.800 metri e bei valori. Stupisce vedere quanto rapidamente può cambiare l'aspetto del cielo: da un'opprimente copertura di cumuli bassissimi e neri, con frequenti piogge locali, a una serie magnifica di sfumature del blu, pun-

teggiato da sani e vivaci cumuletti bianchi, la cui ombra corre veloce sul terreno verde. La vista, da 1.000 fino a 1.600 metri, è impressionante: la terra è coperta di foreste, segnata da centinaia di punti blu (i laghetti), con vaste distese d'acqua a loro volta punteggiate da una miriade di isolette boschive circondate da piccole spiagge. Più lontano, a Sud e Ovest, il mare. Naturalmente, dopo la fine del Mondiale, si è aperta una stagione tra le più belle che si ricordino negli ultimi decenni. Una visita volovelistica a Räyskälä è altamente raccomandata! ■

Premiazione della classe 20M. Le cerimonie erano brevi, allegre, simpatiche, piene di attenzioni per il pubblico. Prima del passaggio di un F-18 militare, è stato suggerito di proteggere le orecchie dei bambini



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

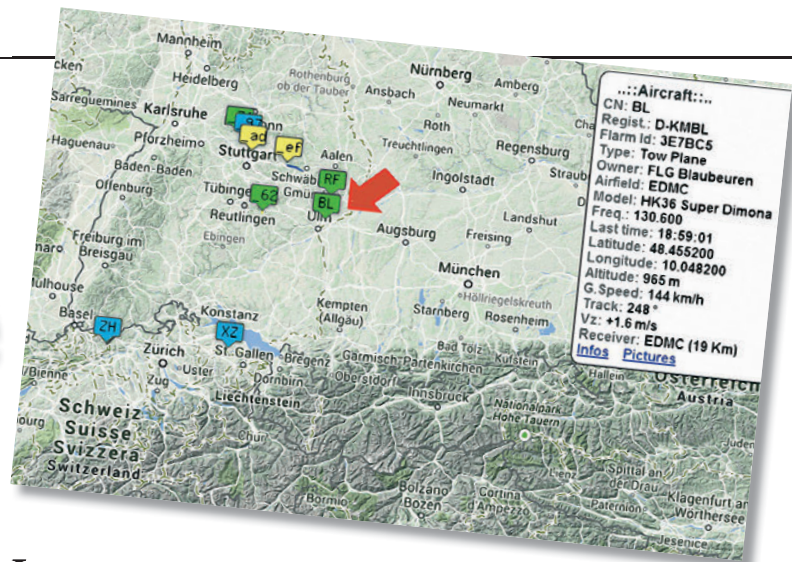
Grande officina per una manutenzione completa per qualsiasi tipo di aliante: rinnovo documenti, manutenzione motore, riparazioni complesse, riverniciatura PU qualità DG, ricambi LS e DG

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 · 76646 Bruchsal · Germania <http://www.dg-flugzeugbau.de>

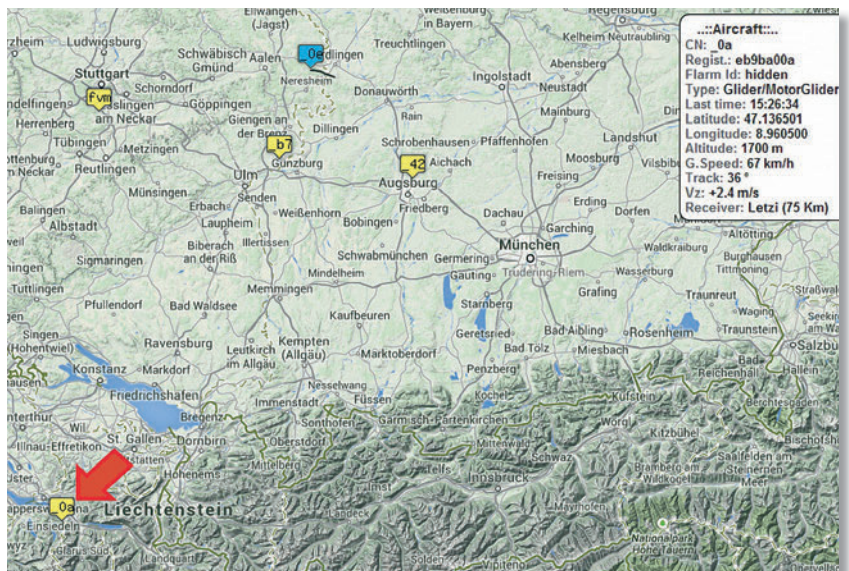
Radarmondiale Flarm



*I voli visualizzati in tempo reale, su Internet
Sperimentazione e sviluppi per il tracking
Un po' di precauzioni per conservare la privacy*

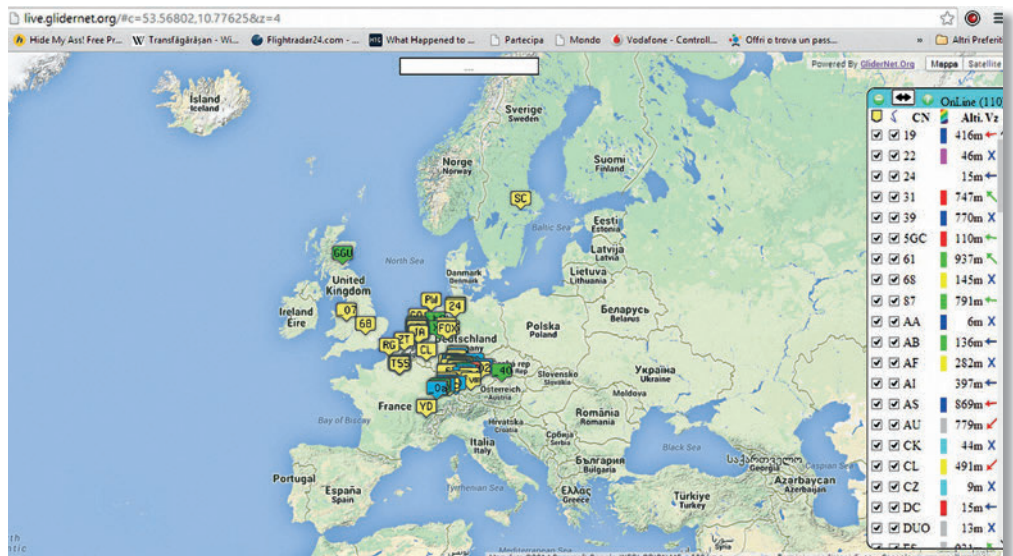
La freccia indica il velivolo di cui sono disponibili tutti i dettagli nel riquadro

Da un paio d'anni, alcuni tecnici hanno iniziato a utilizzare le proprietà dei sistemi di avviso di traffico, per analizzare i dati ricevuti da stazioni terrestri mettendoli a disposizione di apparati locali di gestione dei movimenti su uno specifico aeroporto, o anche caricandoli su appositi siti Internet. Per esempio, da qualche mese l'ACAO di Calcinate (VA) sperimenta con successo un software di compilazione della "tabella voli giornaliera" che sfrutta un'unità Flarm, installata sulla finestra della segreteria del club quale stazione ricevente dei movimenti degli aeromobili nell'area di traffico. In conseguenza della soddisfacente sperimentazione, dal prossimo anno 2015 l'accesso a Calcinate sarà riservato solo agli aeromobili equipaggiati con un trasmettitore compatibile col protocollo Flarm. L'obbligo di avere a bordo un tale sistema è per ogni tipo di aeromobile, e il pilota noterà che, anche se l'aeroporto fosse deserto, il proprio Flarm emetterà probabilmente un allarme di potenziale collisione, durante la fase finale o più spesso durante il rullaggio al suolo.



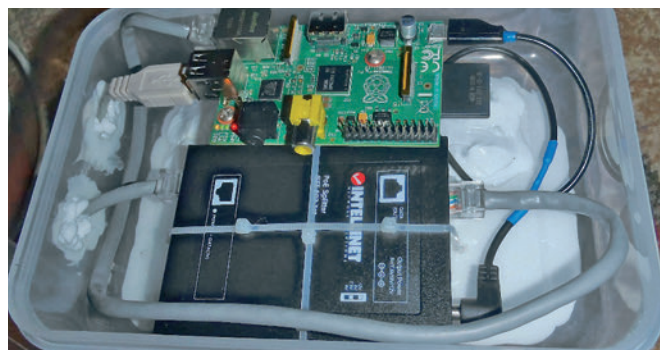
Il proprietario di questo aliante, invece, non ha inserito alcun dato personale, indicando solo il tipo di aeromobile

Schermata sull'Europa. Nel riquadro si nota che si stanno ricevendo segnali da 110 aeromobili, organizzabili per ordine di quota o alfabetico sulla sigla



Nulla di diverso da quanto avviene quando un altro aliante al suolo abbia il suo Flarm ancora attivo.

Il sito del club, nella sezione “webcam”, offre le classiche viste sulla pista, riprese da due telecamere (una a sud, l'altra sul piazzale), ma anche una visualizzazione dell'area di traffico aeroportuale con gli aeromobili in sovrapposizione in tempo reale. È inoltre possibile ascoltare in streaming le comunicazioni radio sulla frequenza dell'aeroporto. Fantastico, soprattutto per chi deve rimanere a lavorare o a casa col raffreddore, magari in una giornata “bomba”! Servirà da stimolo, o

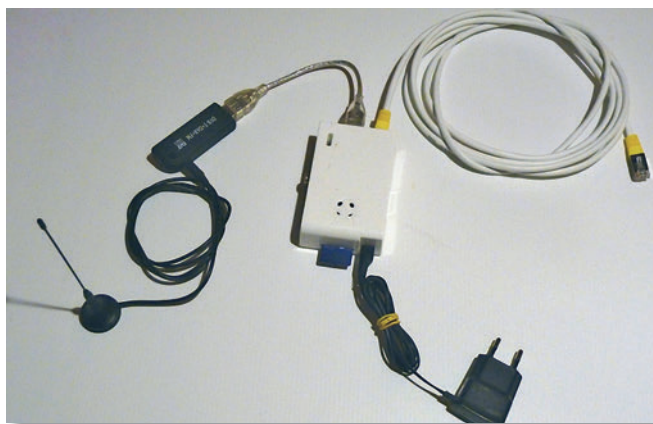


Una realizzazione da esterni, con alimentazione via Ethernet (e l'apposito modulo PoE)

sarà un forte motore d'invidia? Per me è una fonte di allegria vedere che si vola, magari poco, quasi tutti i giorni.

Massima sensibilità

Da Internet si scopre però che è possibile utilizzare una stazione ricevente appositamente realizzata. Non serve quindi sacrificare un'unità Flarm: si annullano gli allarmi in finale e si guadagna un'incredibile sensibilità di ricezione se al ricevitore è collegata un'antenna ben fatta e ben posizionata. L'hardware è semplice ed economico: un adattatore-ricevitore per la televisione digitale terrestre, del tipo da collegare a un computer tramite la porta USB; un piccolo processore indipendente basato per esempio sul modulo Raspberry Pi (o Banana Pi, Cubieboard 2, Odroid U3, o una partizione apposita su un PC); un'antenna con buona visibilità dello spazio aereo circostante, sia essa autocostruita o acquistata pronta dai siti per radioamatori. La ricezione raggiunge, nelle condizioni migliori, l'impressionante distanza di 100 chilometri. Per esempio, mentre scrivo queste righe mi trovo in Germania, sotto la nebbia della pianura, ma attraverso il sito <http://live.glidernet.org> vedo che sull'Engelberg (Svizzera, presso Interlaken) c'è un Super Dimona che spirala a 2.900



Un set minimale: antenna a stilo, ricevitore USB, mini-computer Raspberry Pi con una scheda SD, e alimentatore

metri; il suo segnale è ricevuto dalla stazione di Lucerna-Beromunster, che si trova a 49 km di distanza da Engelberg. In Scozia, un Twin Astir sta galleggiando a 600 metri con un debole “+1”. Le informazioni che sono visibili, cliccando sull'icona di ogni singolo aeromobile, dipendono da quanto indicato dal proprietario del Flarm nelle impostazioni del proprio apparato. Si va dalla massima indeterminazione a dati specifici come le marche civili, marca e modello, persino il nome del pilota.

In mancanza di una sigla identificativa, il software di visualizzazione assegna un codice identificativo casuale. Non solo gli alianti sono visibili, ma tutti gli aeromobili dotati di un apparato Flarm compatibile. Accade sempre più spesso, infatti, che anche aerei a motore, motoalianti, e persino elicotteri ne siano dotati, soprattutto nel territorio alpino e in Germania.



Un classico ricevitore TV digitale terrestre da collegare a un computer via USB

Software e analisi dei dati

Il software è disponibile gratuitamente tramite il gruppo di sviluppatori volontari Open Glider Network, che intanto sta pure lavorando alla creazione di una piccola trasmittente per offrire un sistema di tracking in tempo reale, senza alcuna intenzione di invadere il “territorio” delle allerte di prossimità e di traffico.

Altri sviluppi potrebbero vedere persino un'integrazione nei sistemi di controllo del traffico in zone dove gli aerei si trovino spesso in stretta vicinanza con altri traffici importanti. È mia opinione che gli enti di controllo non utilizzeranno questa pur valida risorsa, a causa della congenita mancanza di certificazioni.

Va da sé che evidentemente il software è in grado di decrittare il protocollo delle trasmissioni Flarm, e l'esperienza dimostra che vengono ricevuti correttamente anche gli apparati compatibili come il DSX. Sembra quindi che l'attuale versione del protocollo Flarm (la 5.xx) non sia significativamente diversa dalla versione 4.xx già scaduta nel 2013. La descrizione del protocollo non è infatti difficile da trovare in rete, a seguito del lavoro di un informatico, apparentemente di nazionalità italiana, che ha infranto la crittazione attraverso un lavoro di analisi delle trasmissioni emesse da posizioni note. Il risultato è stato ottenuto già parecchi anni fa, e restano sconosciute le motivazioni che hanno portato la ditta svizzera a non intervenire con una crittazione più complessa, ma è probabile che si tratti di considerazioni sia commerciali, sia di eccessivo carico di calcolo per il piccolo processore incorporato.

Grande Fratello

Implicazioni etiche e di privacy non mancano: chiunque può oggi, attraverso Internet, osservare i traffici dotati di Flarm nelle zone coperte dai ricevitori che, a loro volta, diventeranno certamente sempre più diffusi sul territorio. Per quanto mi risulta, ma potrei essere smentito, il software mostra anche i traffici impostati in modalità "stealth", per i quali non riporta però i dati identificativi.

Ogni specifica identità Flarm può essere riferita a un determinato aeromobile soprattutto tramite le impostazioni del dispositivo, o anche attraverso il database Flarmnet, al quale ci si registra volontariamente. In entrambi i casi, si tratta di informazioni che sono messe a disposizione di chiunque dal pilota stesso, in piena consapevolezza (fatto salvo il caso d'eventuali interazioni automatiche tra software gestionali di un club e il suddetto database, che consiglieri ai club di non implementare). In meno d'un minuto, partendo dalle marche di registrazione indicate, ho verificato che l'aliante svizzero era un Super Dimona, e attraverso Google ho quindi trovato l'aeroporto di base e il nome dell'intestatario del velivolo. In altre parole, se avete a cuore la riservatezza, non abilitate la trasmissione del Flarm ID, né inserite le marche dell'aliante e il vostro nome nelle impostazioni dell'apparato anticollisione

installato sull'aliante che state per usare. Magari vi siete inventati una scusa per assentarvi dal lavoro, e il vostro capo vi osserva intanto svolazzare nei cieli europei! Improbabile, ma non se il capo è profondo conoscitore del nostro sport...

Se un pilota dovesse compiere un'infrazione dello spazio aereo, non dovrebbe invece rischiare sanzioni nel caso che l'unica evidenza fosse quella della trasmissione Flarm, in quanto per definizione occorrerebbero delle fonti di dati certificate, e di sicuro un sistema Flarm ricevuto da un software indipendente non risponde a questi requisiti. Mi sentirei quindi di tranquillizzare tutti gli utenti, mentre torno a ricordare quanto sia importante rispettare gli spazi aerei, soprattutto per i volumi crescenti di traffici commerciali e per le pressioni lobbistiche volte a segregare il volo a vista in territori sempre più confinati.



Un'ottima antenna del tipo "collineare", ben installata su un tetto

La realizzazione

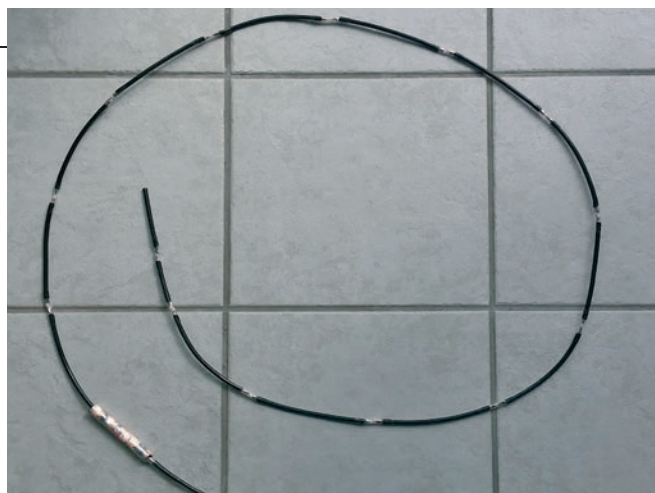
Chi vorrà entrare nel mondo della ricezione Flarm da casa propria, potrà dedicarsi alla sperimentazione e all'invenzione, o seguire dei passi standardizzati ben descritti sui siti che fanno capo a Open Glider Network. Chiunque abbia qualche competenza tecnica di base riuscirà senza problemi a realizzare una copia del marchingegno, mentre i più esperti potranno metterci del loro arricchendo la propria esperienza. La manualità serve in particolare per la costruzione dell'antenna e ancor più per la sua installazione. Un elenco delle stazioni registrate, con molti dettagli tecnici di ciascuna installazione e alcuni indirizzi per contattare i gestori, si trova qui: <http://wiki.glidernet.org/list-of-receivers>

Primo passo, l'acquisto al prezzo di circa 30 Euro di un modulo Raspberry Pi (meglio il modello B), in pratica un minicomputer grande come un pacchetto di sigarette, con processore ARM a 700 MHz, fino a 512 Mb di memoria RAM e una memoria di archiviazione basata solo su una scheda SD da almeno 4 GB, del tutto assenti gli hard disk. Nel modello B sono presenti due porte USB, un'uscita video HDMI e una porta Ethernet. Il sistema operativo è una delle tante varianti di Linux. La comunicazione tra il modulo e un PC casalingo, per impostare alcune preferenze personali, richiederà l'uso di un emulatore di terminale, come d'abitudine per i settaggi dei router e altre interfacce anzianotte. Tutto il software necessario è già impacchettato, bell'e pronto, in un'immagine della scheda SD da copiare dopo averla scaricata per esempio da qui: <http://ognconfig.onglide.com/>

Secondo passo, la scelta del ricevitore DVB-t che deve essere basato sul chipset RTL2832U. Il programma installato sul Raspberry gestirà il ricevitore indicandogli



Quattro dei dodici spezzoni di cavo che formano l'antenna collineare



Un'antenna collineare autocostruita: l'elemento sensibile è una serie di spezzoni di cavo coassiale. Andrà inserito in un tubo rigido protettivo

le frequenze da sintonizzare, analizzerà i dati ricevuti e, se esiste un collegamento a Internet tramite Ethernet (o nei modelli più avanzati via WiFi), invierà tutti i dati a un server APRS per l'implementazione sulle pagine di visualizzazione.

Terzo passo, l'antenna. Le piccole antenne a stilo in dotazione ai ricevitori DVB-t sono sufficienti per qualche prova, ma solo raramente possono ricevere i Flarm da più di uno o due chilometri. Le stazioni riceventi oggi già attive si dividono tra quelle che usano un'antenna del genere "Ground Plane" (uno stilo verticale e quattro stili inclinati verso il basso, ben nota ai vecchi CB) collegata a un preamplificatore per antenne TV, e quelle più numerose che hanno scelto di installare una "Collineare", in pratica un tubo di plastica verticale lungo circa 1,5 metri, dentro al quale sono collegati in serie una dozzina di antenne "Dipolo a mezza onda", realizzate tagliando e saldando con cura degli spezzoni di cavo coassiale. Una realizzazione più accurata prevede di utilizzare solo il filo centrale col suo isolante, sostituendo la calza metallica del coassiale con dei tubetti di ottone di diametro adatto. Il lavoro va fatto con precisione e cura maniacale. Per chi volesse studiare il tema, un testo di riferimento è The ARRL Antenna Book, a pagina 248, leggibile anche online al link: <http://bit.do/TgXW>

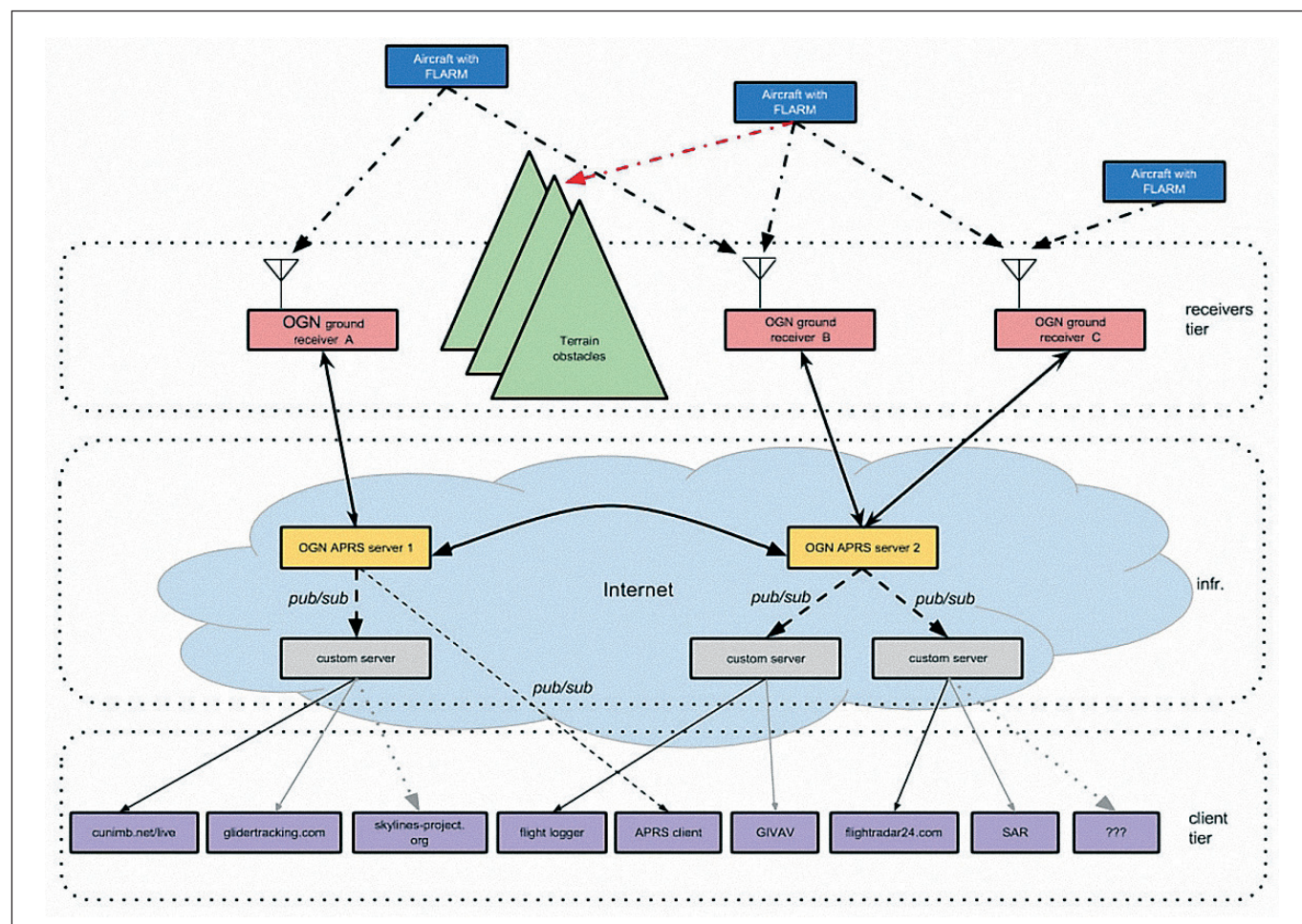
Il Flarm opera in Europa su frequenze della banda 868 MHz, che condivide con ogni tipo di comunicazione a corto raggio come telecomandi e antifurto, e che si situa immediatamente dopo la banda televisiva (che si conclude a 860 MHz). Non è perciò difficile reperire prodotti industriali per la banda 868 e gli amplificatori TV vi operano appena fuori dai margini di progetto, di solito mantenendo buone prestazioni. In particolare, per ordini minimi di cinque antenne, è raccomandata una ditta artigianale cinese, raggiungibile tramite il sito Alibaba a questo indirizzo abbreviato: <http://bit.do/TgW3>

Quarta giunge l'installazione. Un sito ideale ha completa visibilità del cielo nella direzione desiderata, meglio se su un luogo sopraelevato; su una vetta di montagna si otterrebbe la migliore portata possibile, ma fornire al dispositivo alimentazione, collegamento di rete e assistenza potrebbe risultare molto impegnativo. Durante i temporali, con scariche elettriche, è come sempre altamente consigliabile disconnettere l'antenna dal dispositivo e/o dall'alimentazione; sarebbe invece controproducente fare un collegamento di terra dell'antenna o del ricevitore, in quanto trasformerebbe a tutti gli effetti l'antenna in un parafulmine che attirerà le scariche della zona limitrofa.

Conclusioni

Lo sviluppo di questo sistema sarebbe stato inimmaginabile solo pochi anni fa. La tendenza a rendere pubblico ciò che una volta era considerato privato, si applica ad un sempre maggiore numero di ambiti, e

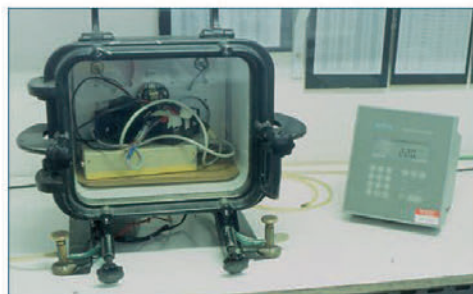
per quanto ciò possa non piacere, questa è la direzione verso la quale tutto il mondo sta marciando. Tra le applicazioni molto interessanti della ricezione Flarm a lunga distanza, c'è la possibilità di monitorare lo spazio aereo circostante, magari durante una manifestazione o una gara. Un direttore di gara potrebbe osservare molti dei concorrenti nelle fasi di aggancio e salita, o controllare le partenze sul percorso. Una sola stazione posta su una montagna potrebbe bastare per svolgere le funzioni di tracking con finalità di sicurezza, di visualizzazione della gara per il pubblico, o per il controllo della sportività di alcuni comportamenti. Nell'insieme, i vantaggi pratici sembrano eccedere gli svantaggi etici. In un mondo sempre più sensibile anche all'efficienza energetica, la stazione ricevente basata su minicomputer rappresenta il minimo del consumo elettrico (l'installazione su partizione di un PC assorbirebbe molta più energia), ma si deve prevedere un sistema di spegnimento e accensione automatica nelle ore volabili. ■



Schema logico del funzionamento del sistema. I ricevitori inviano i dati analizzati a due server, tra loro interconnessi, per l'eliminazione di ricezioni multiple e la visualizzazione su diverse pagine web. Vi consigliamo di visitare live.glidernet.org

GLASFASER Italiana S.p.A

DA OLTRE 30 ANNI AL SERVIZIO DEL VOLO A VELA.



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

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



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

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



*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 52.80.11



42° VGC Rally ad Arnborg in Danimarca

*Il raduno annuale del Vintage Gliding Club
Il cielo pieno di alianti colorati, vivacissimi,
con ali a gabbiano quasi trasparenti*



L'altissimo numero di presenze permette ormai di inserire i raduni annuali VGC tra i massimi eventi volovelistici mondiali

Ad Arnborg, piccolo centro di poco più di 600 anime, situato nel mezzo della Danimarca a 280 km Nord-Ovest di Copenaghen, si è tenuto il quarantaduesimo VGC Rally dal 2 al 12 agosto, organizzato dal Vintage Glider Club.

L'evento si è svolto presso il National Danish gliding center, fondato nel 1988 e situato a Est di Arnborg su una vasta area di 60 ettari.

I primi lavori di preparazione sono iniziati due anni fa.

I piloti partecipanti, in rappresentanza di diciotto diverse nazionalità, sono stati questa volta ben 191, cui si devono aggiungere gli assistenti al volo e gli appassionati di alianti d'epoca arrivando al numero di 338 presenze. I numeri, quindi, danno a questo evento una rilevanza davvero eccezionale. Oltre alla numerosa rappresentanza europea, hanno partecipato, benché senza aliante, anche piloti dagli USA, dall'Australia e, per la prima volta dalla nascita del VGC, dalla Corea del Sud.



Briefing meteo con un ombrello in mano...



Ma col bel tempo, riluce questo Antonov A 15 di costruzione metallica



In primo piano, lo Schleicher Ka-2 e lo Slingsby Prefect



Il Condor, progettato da Heini Dittmar negli Anni Trenta, è stato costruito in soli 18 esemplari, nell'anteguerra e subito dopo l'armistizio

Va sottolineato che in questi ultimi anni il Vintage Glider Club si è esteso ben oltre l'Europa, includendo Brasile, Sud Africa, Giappone e buon'ultima, la Corea del Sud.

Il Club ospitante aveva schierato una squadra di supporto all'evento di oltre novanta persone. Per fare un paragone, ad un Campionato del Mondo bastano una trentina di persone o poco più per far girare il tutto.

Quattro linee di volo con verricello ed altre quattro con traino aereo sono state predisposte per ridurre al minimo i tempi d'attesa.

A fine giornata, un folto gruppo di aiutanti riusciva ogni sera a sistemare ben trentacinque alianti

nell'hangar appena ristrutturato, dove stavano al riparo per la notte.



Nel dopoguerra la produzione è ripartita anche presso la Schleicher, con la versione Condor IV, biposto. Pare che altri esemplari siano stati costruiti in Argentina su licenza



Lo Slingsby T-31, biposto affiancato con abitacolo aperto

Gli alianti d'epoca, provenienti dai vari paesi Europei, sono stati in tutto novantatre. Tra di essi, l'aliante presente in un maggior numero di esemplari è stato il biposto Slingsby T-21 con undici unità. Un'altra presenza numerosa, quella dei Grunau Baby, seguita dagli Schleicher Ka-6E e Ka-6CR. Alianti storici bellissimi, che permettono di riassumere l'evoluzione della tecnologia e delle conoscenze scientifiche che hanno portato all'aliante moderno. Tra quelli presenti ricordiamo il mitico e preziosissimo Minimoa, affiancato da Grunau Baby, Ka-6, L-Spatz, Ka-2, Bergfalke, Cumulus 3f, Kranich II, Briegleb BG 12, Condor IV, Slingsby T13 Petrel, Slingsby T21, T31, Mosway, PIK 5C, Mü 13, Foka 4, Weihe, Olympia Meise, Hütter 17, Hütter 28. Tutti in condizioni spettacolari, e in grado di compiere voli meravigliosi.



La spettacolare livrea dello L-Spatz 55 (13,2 metri di apertura alare)



Questo Petrel è ormai l'unico esemplare esistente. Costruito a fine Anni Trenta come sviluppo inglese del tedesco Rhoadler, ha 17,4 metri d'apertura



Progettato da Edmund Schneider insieme a Wolf Hirth, il Grunau Baby II appartiene a una famiglia di alianti costruita in oltre 6.000 esemplari



Il Focke-Wulf Kranich III fu l'ultimo sviluppo dei modelli Kranich, nata dal progettista Hans Jacobs nel 1935. Fu costruito in centinaia di esemplari

Voli

Le condizioni meteorologiche durante tutta la manifestazione sono state più che accettabili. Si è potuto volare con soddisfazione per cinque giorni dei dieci disponibili. La giornata più attiva è stata quella dell'8 agosto con ben 158 lanci al verricello e 78 traini aerei. In una sola ora, i due verricelli a doppio cavo sono riusciti a completare ben 24 alianti. I decolli nell'arco di tutto il raduno sono stati in totale 837. Nelle due giornate di migliori condizioni atmosferiche, per movimentare il raduno, è stata organizzata una gara di distanza, basata su un triangolo di 103 chilometri di lato. Questo percorso è stato completato con successo da un Bociam, un Bergfalke e da sei Ka-6. A parte il successo della gara di distanza, molti piloti hanno effettuato voli di durata di oltre sei ore.



Il Kranich in termica



Il Minimoa, monoposto da 17 metri. Fu il primo a portare zavorra d'acqua, in fusoliera



La cena della Serata Danese

Convivio

Come consuetudine nei Rally VGC, anche ad Arnborg non poteva mancare la Serata Internazionale, con le sue specialità enogastronomiche presentate ed offerte dai paesi partecipanti. Una specie di "Festa Paesana, o meglio Festa Europea" alla quale si sono aggregati i soci del Club con relative famiglie. Anche la serata nazionale è stata bene organizzata dal club ospitante con un tradizionale menù danese, ascoltando musiche e canzoni locali... la serata si è

infatti allungata ben oltre la cena con le danze. Trenta volontari a servire e ben venti persone in cucina, si sono presi cura degli oltre quattrocento ospiti!

Il Rally di Arnborg, come molti altri Rally VGC, ha soddisfatto partecipanti e organizzatori e si è concluso martedì 12 agosto con un caloroso: "Arrivederci a Terlet" in Olanda, per il prossimo Rally VGC. ■

Il monoposto da addestramento PIK 5 Cumulus, con 12 m d'apertura, fu prodotto in Finlandia in circa 30 esemplari nel dopoguerra



Commenti

sulla via del ritorno

*Tre giorni di viaggio dalla Finlandia all'Italia.
Tempo per riflettere e visitare i costruttori*



Il nuovo ASG 32 al suo esordio in competizione. Volava con il motore sbarcato a causa dei limiti di peso imposti per la classe 20M

Prima settimana di luglio, è tempo di tornare a casa dopo i Mondiali di Rääskylä. Davvero tanto tempo, visto che dovremo guidare per quasi 3.000 km.

La salute del volo a vela

Ho ben presenti le cifre del rapporto annuale di John Roake sulla partecipazione al nostro sport, che parlano di un lento ma costante declino in tutto il mondo.

I campionati FAI portano invece a una prospettiva differente, e si potrebbe pensare che il volo a vela sia in ottima forma: la gara si è svolta con la partecipazione di un centinaio di piloti, alcuni dei quali giovanissimi, provenienti da 25 nazioni. Il livello di sicurezza è stato elevatissimo. Le squadre, pur con forti differenze organizzative, erano tutte equipaggiate con materiali sufficientemente moderni. Nonostante i costi non modesti

della vita in Finlandia, nessuno era costretto a radicali compromessi sulla qualità della permanenza, anche se non ho invidiato i molti che dormivano in tenda. Nella mia vita quotidiana non ho molte occasioni per parlare e condividere esperienze con gruppi sociali diversi, ma qui è stato possibile. I volovelisti, peraltro, sono un gruppo sociale in sé, o siamo piuttosto una miscela di origini e motivazioni diverse?

Certamente ognuno ha la propria storia, ma siamo tutti pronti ad accettare gli altri colleghi con le loro peculiarità; le differenze si rimpiccioliscono, ma sono interessanti. Il fatto stesso che tanti piloti vengano da zone lontane, affrontando costi molto elevati e lunghe distanze, è una testimonianza della salute del nostro sport. Alcune aree del mondo non sono ancora rappresentate, per esempio non ci sono volovelisti in Cina, e credo ci vorranno almeno dieci, forse vent'anni, prima che ciò avvenga. Sono molto pochi in India, nei paesi arabi, in Africa, ma arriveranno e saremo pronti ad accoglierli.

Giovani

Giovani aiutanti erano parte di quasi tutte le squadre nazionali. Tengono i blog informativi e collaborano durante l'arco della giornata. Ovviamente fanno anche

un'intensa vita sociale, stringendo amicizie internazionali. È stato interessante vedere le dinamiche di relazione intorno al gigantesco falò di mezza estate, sulla spiaggia del lago, in una serata davvero suggestiva. Il gruppo degli organizzatori finlandesi, formato da 50 persone, a sua volta includeva una dozzina di ragazzine e ragazzini. È stupefacente e ammirevole vedere che a soli undici anni d'età, un giovane preparato può muoversi in sicurezza e responsabilità sulla linea di volo, tra eliche, cavi e traini, ovviamente sotto la discreta supervisione degli adulti. Impensabile in Italia, sia per la tradizionale iperprotettività delle nostre famiglie, sia per le normative che addirittura vorrebbero impedirci di avere più di un aiutante designato accanto ad un aliante in linea di decollo. Per fortuna, spesso le nostre regole vengono pronunciate ma non implemen-

tate. Il volo a vela è una splendida base comune che rende facile condividere momenti e pensieri. In Finlandia ho potuto conoscere tanti giovani che non chiedevano solo di "imparare" dai più esperti, ma che offrivano in cambio la loro conoscenza del mondo, la loro musica preferita, o che raccontano volentieri le condizioni di vita nel proprio paese. Di solito non ho contatti con questo gruppo di età, e sono stato contento di ascoltare i loro progetti per il futuro e d'accorgermi di come siano consci di essere i soli responsabili della propria vita. Non mi hanno fatto sentire vecchio quando dicevo di essere nato prima dei computer (per non dire, prima della TV a colori!), perché loro sanno bene quanto il mondo stia cambiando sempre più in fretta.

Una vista da sotto dell'ASG 32



Per imparare

Quante volte abbiamo sentito dire che le gare sono un'occasione per imparare. È stato vero anche per me, ma ero ormai arrivato a un plafond di preparazione. Partecipando al Mondiale il concetto si è rinnovato. Accanto a un gruppo selezionato dei migliori piloti del mondo, anche le più piccole imperfezioni diventano evidenti, perché gli altri non concedono spesso altri errori a loro volta. Nel mio caso particolare, ero completamente inesperto del volo di gruppo, in cui si viaggia accanto per centinaia di chilometri dividendo le stesse termiche giro per giro. Con Elena Fergnani (l'altra parte del nostro equipaggio) abbiamo deciso di usare questa tecnica soprattutto negli ultimi tre giorni di gara. Ogni tanto qualcuno rimaneva indietro, ma di solito venivamo ripresi perché il gruppo dopo un po' diventa molto prudente. Mi

sono spesso trovato a chiedermi, "perché giriamo questo debole valore", "perché non lasciamo?". Il risultato però era di un volo infinitamente meno faticoso, e che dava risultati abbastanza affidabili. Purtroppo non siamo mai riusciti a seguire il gruppo dei campioni, gli Inglesi, che erano di gran lunga sempre i più veloci. Prima della partenza si nascondevano tra le condensazioni, o riuscivano a lasciare un punto difficile con 50 metri più di noi, o semplicemente l'attesa prima dello start avveniva in condizioni stressanti, in base nube con alianti che sfilavano da varie direzioni e un potenziale di collisione piuttosto elevato. Forse avremmo dovuto provare con maggiore determinazione, e con più pazienza.

Aspetti tecnici

Per anni ho ascoltato pareri su quanto sia importante la prepa-

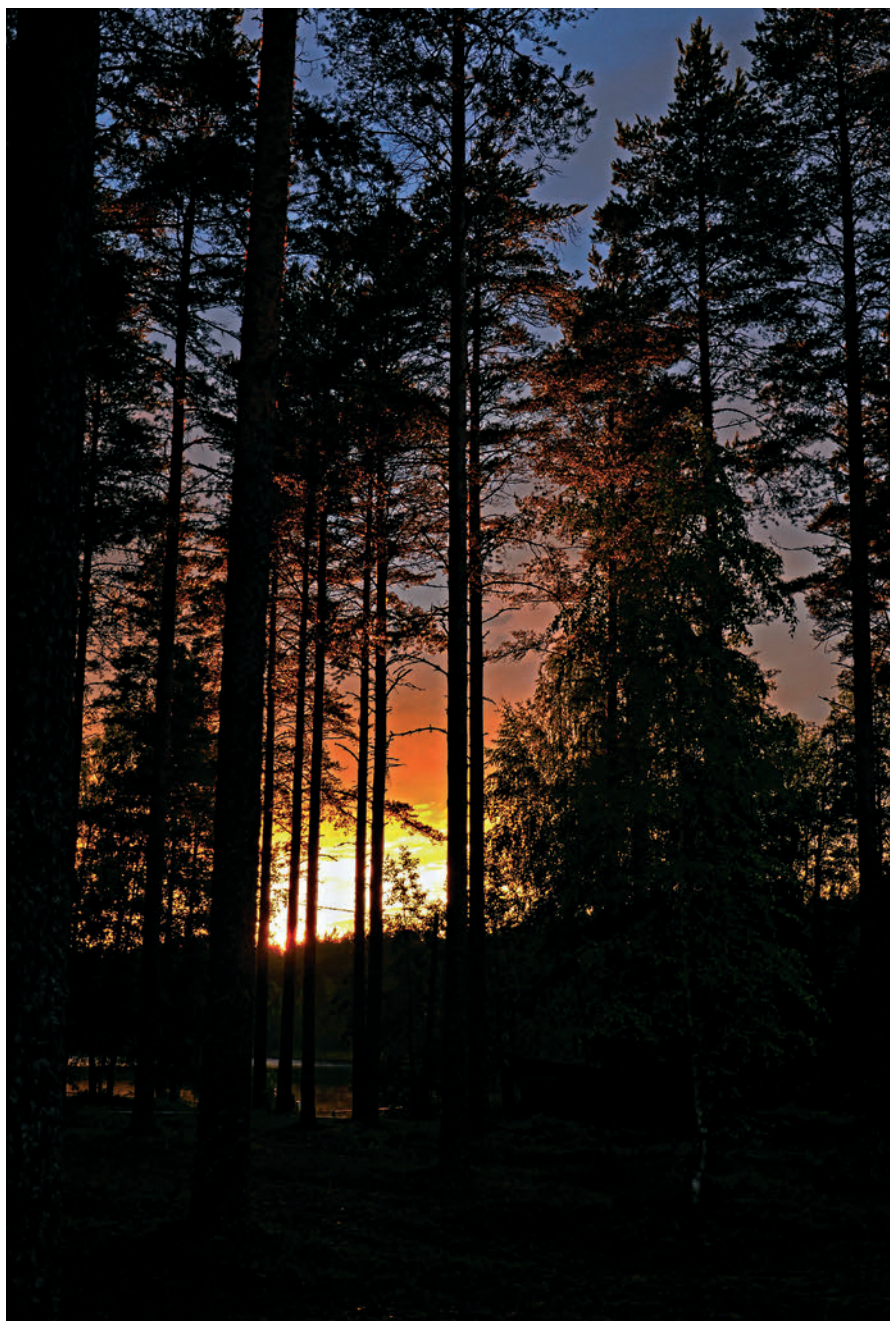
razione dell'aliante prima della gara. Certo però, pensavo, dare tanta attenzione a dettagli apparentemente insignificanti come un chilogrammo di bilanciamento in coda deve essere uno sfogo per l'insicurezza, una fissazione buona solo per instaurare una sensazione di vantaggio psicologico. Be', ammetto che avevo torto. Volando con la vera élite (non solo un paio di campioni e una dozzina di comprimari come nelle gare nazionali, ma tra piloti della massima ambizione) mi sono accorto che il mio Arcus planava peggio degli altri. Mi è stato anche esplicitamente riportato da due colleghi! Alcune parole dette qua e là, circa alianti "nati meglio di altri" dello stesso modello, mi hanno messo temporaneamente nello sconforto. Ma poi, come sarebbe che gli alianti migliori appartengono sempre ai campioni più bravi? Una fortuna sfacciata? Perverse strategie dei costruttori?



L'aeroporto di Rayskala, con due piste molto ampie e lunghe, parzialmente asfaltate

Ora so che non c'è una base oggettiva per queste voci, almeno per gli alianti degli ultimi 25 anni: rimossa e rifatta la sigillatura della capotina, trovato il giusto quantitativo di zavorra in coda, e soprattutto avendo ristudiato le velocità specifiche per i diversi settaggi di flap, il nostro Arcus M ha iniziato a planare esattamente come i migliori, forse persino meglio di altri! Ecco alcuni dei miei errori precedenti. Nella scelta del flap mi lasciavo guidare da una sorta di "sensibilità" personale, invece di seguire quanto dichiarato nel manuale. Il dubbio di sbagliare mi è venuto proprio in quei giorni, avendo trovato in rete una polare composita, con le prestazioni ai vari settaggi di flap, per un aliante biposto che era indicato nella diapositiva come Janus 2, la denominazione provvisoria che era stata data all'Arcus nella fase di sviluppo. A pari velocità di planata, la discesa verticale poteva variare anche di 0,1 m/s, un'enormità in termini di prestazione. A 140 km/h per 750 kg di massa, selezionare il -1 invece dello 0 comporta un degrado della planata di circa il 15 per cento, rendendo l'Arcus molto peggiore di un Duo!

Stessa origine per il mio errore di centraggio: la mia improbabile "sensibilità" della quale mi fidavo troppo. Con troppa acqua in coda, il pilotaggio in termica diventava più facile, gradevole. L'aliante non richiedeva molta trazione sulla barra per girare stretto e mi era facile tenere la velocità desiderata anche in forti variazioni di salita o turbolenza. Salivo come su binari, con poca necessità di toccare il trim. L'esperienza degli altri piloti mi ha invece detto che si deve accettare (con l'Arcus, ed ogni aliante può essere diverso) un pilotaggio meno gradevole in salita, togliendo zavorra dalla



coda, per avere la migliore planata alle normali velocità. Inoltre mi è stato detto che a seguito di appositi esperimenti, le velocità di transizione al flap negativo vanno persino aumentate rispetto alle indicazioni del manuale. A conferma di queste esperienze, sul blog della squadra nazionale francese è apparso un post che descriveva la preparazione pre-gara. Per il

Qualche volta, al tramonto, il cielo si trasformava dopo una giornata uggiosa

monoposto Discus 2a, pare associato che un chilo di differenza nel muso (pari a qualche etto in coda), può avere un impatto significativo sulle prestazioni! Occhio a volare sempre con le stesse scarpe!

Il nuovo Biposto

La coppia austriaca formata da Michael Rass e Guido Achleitner (rappresentante della Schleicher per l'Austria) ha volato sul nuovo biposto ASG 32 nella classe 20 metri. Hanno concluso con un ottimo terzo posto, pur avendo avuto solo il tempo di un volo di prova in Germania, dopo il quale hanno peraltro dovuto sbarcare il motore viste le limitazioni di peso imposte dal regolamento FAI. Mi è difficile riportare una valutazione del comportamento di questo nuovo aliante, essendo state non molto numerose le occasioni di volo in stretta vicinanza. Le planate affiancati non sono state lunghe, e le termiche ci hanno spesso visto impegnati a quote nettamente diverse, quindi con valori di salita non paragonabili. Nell'insieme, il 32 sembra certamente all'altezza del-

la concorrenza, il che è già un bel risultato visto che occorre qualche gara prima di trovare il migliore centraggio dei pesi e riconoscere il pilotaggio ideale, verificare le prestazioni ai diversi settaggi di flap e tenere la velocità ideale in termica.

Volo a vela e Olimpiadi

Nel 1940, le Olimpiadi in Finlandia dovevano vedere la presenza anche del volo in aliante con una gara di velocità. Fu lo scoppio della seconda guerra mondiale (non mi piace usare le iniziali maiuscole per una guerra... N.d.R.) a mettere tutto in sospenso; le Olimpiadi furono rilanciate per il 1952, ma intanto il volo a vela era sparito dal programma e da allora i vari tentativi (timidi, forse) di riportarlo in primo piano sono sempre stati rigettati. Per qualche tempo,

io stesso ho auspicato che i nostri delegati sportivi s'impegnassero a ripristinare il "futuro" che era andato perduto nel 1940. Ora invece sono convinto che non essendoci realistiche speranze di riuscita sia meglio non sprecare risorse, concentrandosi su altri orizzonti: il Comitato Olimpico prende in considerazione soprattutto gli sport che hanno un pubblico e che portano, quindi, denaro. Il contrario non si realizza! Dobbiamo anche tenere presente quali sono le dimensioni del volo, quando questo viene confrontato con sport maggiori: solo a Roma, per fare un esempio, esistono 150 associazioni sportive dedicate al pugilato. Noi, con una ventina di gruppi su tutto il territorio nazionale, siamo sostanzialmente irrilevanti, pur con la bellezza e il fascino del volo di distanza.



Il paesaggio ha pochi rilievi, ma è leggermente ondulato dove affiorano gli strati di roccia. Viste come questa possono arrivare pochi minuti dopo di una fase di copertura totale, avendo appena sfiorato il fuoricampo per mancanza assoluta di condizioni



I fratelli Jones, su Arcus T, hanno letteralmente dominato la gara, probabilmente stabilendo un nuovo record (6 vittorie consecutive)

Qualche sport di nicchia, come il Curling (sapete, quelle masse di metallo fatte scivolare su ghiaccio con regole simili a quelle delle classiche bocce), ha conquistato le televisioni per la rapidità dell'azione, la fotogenia delle riprese soprattutto per le gare femminili (mi spiace, ma è così), e il fatto di poter essere usato facilmente come un "tappabuchi" dalla regia televisiva. Il volo a vela tuttavia non può offrire una massa di spettatori, non ha tempi rapidissimi per riempire i vuoti di trasmissione, ed è a ben guardare poco telegenico, se si considera la variabilità delle condizioni meteo, raramente ottimali per delle riprese spettacolari.

Storia

L'aeroporto di Rääskälä è stato fondato 51 anni fa per la pratica sportiva dell'aliante e del paracadutismo, in risposta alla crisi che aveva investito il club di Hämeenlinna la cui sede era stata convertita dai militari in campo di addestramento per la guida dei carri armati. In mezzo secolo di

crescita, Rääskälä ha avuto un glorioso esordio internazionale ospitando i Campionati Mondiali del 1976, quando erano presenti solo due classi di gara: la Standard e la Libera. La prima era in rapido sviluppo, con regolamento modificato di anno in anno fino a includere l'uso di zavorra e il carrello retrattile. Il '76 fu l'anno del dominio da parte dell'aliante finlandese PIK-20B, dal quale stavano derivando le versioni flappate "D" e motorizzate "E", che ancora oggi

godono di una buona reputazione. Orgoglio finnico al massimo, con questa coincidenza temporale! La classe Libera vedeva in gara molti Nimbus 2, gli Jantar 2 e gli ASW 17. Ho riletto le classifiche dell'epoca, notando che molti nomi coincidevano con quelli di oggi. Jones, Hohlhaus, Stouffs, Selen, Monti, Riera, Butler. Tutti genitori o parenti stretti dei campioni di oggi.

In attesa di partire, sperando che uno dei "bravi" faccia la sua mossa



Però, un momento, Dick Butler è la stessa persona che quest'anno era a Leszno con il suo aliante Concordia, progettato e costruito appositamente per lui con la collaborazione di Boermans e Waibel! Nel 1976 volava in Finlandia con un altro aliante da lui estesamente modificato, il Glasflügel 604. Nessuno interpreta la Classe Libera come Butler, che nella vita ha guidato un'azienda che produce missili per le forze armate americane. I vincitori delle due classi si portarono a casa due premi di grande valore: un televisore a colori per George Lee nella Libera, un oggetto che all'epoca era un vero status-symbol, ma nulla in confronto al PIK 20 nuovo di fabbrica che è stato regalato a Ingo Renner per la vittoria in Standard! Se

volete approfondire la storia del Mondiale 1976, vi consiglio di leggere l'articolo apparso su Soaring, disponibile nell'archivio online <http://www.ssa.org/files/member/1976%20WGC.pdf>

Räyskälä è anche nota nelle cronache volovelistiche per gli Europei del 1996, durante i quali venne assegnato alla Classe Libera un tema di 1.000 km per la prima volta nella storia delle gare internazionali. Su venti piloti, ben diciassette chiusero il percorso con velocità intorno ai 120 km/h. Se da un lato la mia opinione è che qualunque task che garantisca i 1.000 punti di giornata (oltre 3 ore di impegno per il vincitore) dovrebbe essere sufficiente a creare una gara onesta e sportiva, dall'altro devo ammettere che qualche tema più lungo può far

emergere altre qualità dei piloti, come la capacità di mantenere alti livelli di concentrazione per lungo tempo, completando il profilo dei campioni e riducendo le oggi marcate differenze tra maestri della distanza e della velocità. Nel frattempo, di temi così non se ne sono più visti.

Regole della 20M

La classe Biposto 20M è limitata nel numero di partecipanti e nella massa massima degli alianti. Un solo equipaggio per ogni nazione ai Mondiali, una massa non superiore a 750 kg. Queste regole sono state emanate dall'IGC dopo discussioni svoltesi nell'arco degli ultimi cinque anni, e sono state oggetto di molte critiche.



Una piccola esposizione dei modellini statici HpH. Qualche collezionista è giunto a spendere un totale sopra il milione di Euro



Un monoplano Shark a decollo autonomo, 18 metri, quasi pronto per la consegna

Credo di poter provare a indovinare le motivazioni che hanno portato a queste norme: forse l'IGC voleva approfittare della nascita di una nuova classe per fare un test sulla prospettiva di limitare il numero di partecipanti. Ci sono infatti spinte a riunificare i due eventi delle sei classi Mondiali in un'unica sede (e non si può fare con 250 piloti), e tentativi di scoraggiare o ridurre il volo di gruppo. Tuttavia, non penso sia probabile la formazione di una maggioranza di delegati internazionali disposta a dimezzare i campionati, quando questi eventi sono, all'interno di un volo a vela asmatico, la parte che pare più lontana dalla crisi. Gare più piccole significano meno opportunità agonistiche per i campioni di tutte le nazioni, e quindi meno visibilità. L'unico fattore rilevante potrebbe essere la crescente difficoltà di molti enti sportivi nel finanziare pur parzialmente le frequenti e costose spedizioni delle squadre all'estero.

Per tornare a quest'anno, in Finlandia eravamo quindi solo se-

dici equipaggi, mentre a un paio di mesi dall'evento figuravano in lista venti partecipanti. Problemi familiari e di lavoro, all'ultimo momento, hanno fermato qualcuno, lasciandoci con una classe davvero un po' troppo piccola, ma anche il numero originale non è del tutto soddisfacente. Provo a profetizzare che torneranno a fioccare le proposte di ampliamento a due equipaggi per nazione. Non so quale sarebbe la mia preferenza, se dovessi esprimere un voto.

Noi, in mancanza di un compagno italiano, abbiamo fatto amicizia e condiviso decisioni con altri piloti, di volta in volta diversi ma tenendo un rapporto preferenziale con la coppia rumena (due piloti tedeschi trapiantati da decenni in Romania), e ci siamo trovati bene. Forse è persino più facile trovare un equilibrio nella collaborazione.

Elena Fergnani esamina le nuove ali



I limiti di massa a 750 kg hanno messo in crisi alcuni equipaggi sugli alianti a decollo autonomo. Abbiamo visto qualcuno smontare tutte le parti non indispensabili come i cuscini, le tasche portaoggetti, i serbatoi alari e le batterie extra, presentandosi alla pesata ufficiale con un abbigliamento da Club Med mentre il termometro segnava 5°C! Altri hanno dovuto rinunciare al motore, tout-court. Per me non c'è stato problema, grazie alla leggerezza della mia copilota Elena Fergnani, ma per due maschi adulti la scelta dell'aliante dovrebbe ricadere su un più leggero "T" anziché su un "M". In volo, non ho mai notato che chi era più leggero avesse un reale vantaggio, nemmeno nelle condizioni più deboli. Nella 20M infatti nessuno ha mai vinto una prova per aver termicato in un valore debolissimo, semmai grazie all'aver trovato una serie di +2 anche in giorni terribili. Ed eccomi perciò a profetizzare che ci sarà un lavoro di pressione sull'IGC affinché venga alzato il limite di massa fino a 800 kg (peso massimo dell'Arcus), se non addirittura oltre, visto che l'ASG 32 sarà forse certificato fino a 850 kg.

Visita alla HpH

Il viaggio di ritorno offre molte alternative di percorso, una delle quali passa nelle vicinanze di Praga. Città tra le più belle del mondo, ma avendola in passato già visitata in tre diverse stagioni (magnifica in settembre, e a metà marzo), ho scelto di dedicare un po' di tempo alla visita di una fabbrica di alianti, la HpH di Kutná Hora con solo una piccola deviazione. Vi siamo giunti nel tardo pomeriggio, quando i dipendenti erano tutti già tornati alle loro case. La storia della HpH è iniziata con la produzione di

modellini statici di alianti e aerei, per allargarsi poi alla lavorazione di stampi e prototipi industriali,

è per la HpH un hobby divertente, tutto sommato. Il titolare, Jaroslav Potmesil, nel contempo ha matu-



quindi giungendo alla produzione di alianti reali.

Ora possiedono due frese per il taglio di precisione e una macchina per il taglio ad acqua, controllate da computer su 5 assi con lavorazioni di estrema precisione (0,02 mm). La più grande può lavorare pezzi fino a 9 metri di lunghezza: inevitabilmente, realizzare gli stampi delle ali per i propri alianti

Il primo set di ali allungate a 20 metri per il monoposto Shark. Il lavoro sul biposto intanto procede regolarmente

rato esperienza aeronautica presso la Diamond contribuendo allo sviluppo dell'LF-2000, il prototipo da cui è scaturito il Katana, poi per la Stemme sul motoaliante turistico S-6, e anche in collaborazioni con Binder sulle motorizzazioni retrattili.

Il ramo modellistico dell'azienda si è separato ed è affidato al fratello di Jaroslav. Oggi il suo successo è planetario, coi modellini HpH che dominano il settore "premium" dei modelli statici di alto livello (e prezzo). Il catalogo conta oltre 400 tipi, a loro volta con un'infinità di varianti. Il prezzo medio al dettaglio di un aliante rifinito varia tra 400 e 800 Euro, cui si affianca una produzione in numeri limitati di aeromodelli in kit di montaggio. Il direttore mi ha riferito, con una chiara soddisfazione, che alcuni appassionati sono arrivati a mettere insieme collezioni da circa un milione di Euro di valore d'acquisto in prodotti HpH!

Il settore aliante è nato quando Potmesil, appassionato pilota sin dall'adolescenza, ha acquisito gli stampi e i diritti di produzione del Glasflügel 304. Si trattava di un interessante 15 metri flappato, basato sul profilo alare HQ-16 con aerofreni al bordo d'uscita nella forma di flap-diruttore. Questo modello era arrivato un po' tardi sul mercato della classe 15M, quando l'ASW 20 aveva già dimostrato di poter sbaragliare i precedenti avversari basati sul profilo Wortmann come il DG 200 e l'LS 3, nonché il Mosquito della stessa Glasflügel. A suo favore restava una qualità di finitura superiore, con innovazioni alla barra di comando e al trim, per esempio, e una bella realizzazione della capottina integrata col pannello strumenti. La produzione in Germania sopravvisse solo per due anni, poi venne spostata nella ex-Jugoslavia presso la fabbrica Jastrebo. È opinione diffusa che gli esemplari Jastrebo siano di minor interesse.

Si passa quindi al 1998 quando la HpH riesce a far ripartire la produzione negli stampi originali, lanciando il modello 304 CZ con alcune modifiche. Tra le opzioni

per rilanciare l'interesse verso un aliante sostanzialmente molto valido ma un po' vecchio, sono state realizzate delle prolunghe a 17,4 metri, ma anche una versione semplificata "C" che è più leggera e ha dei classici diruttori di tipo Schempp-Hirth considerati di più facile gestione rispetto ai freni sul bordo d'uscita. (Piccola digressione: i freni all'uscita sono estremamente efficaci e permettono rampe di discesa rapidissime; tuttavia il controllo della velocità nella fase di richiamata diventa più critico in quanto, a moderata estensione, creano anche un aumento di portanza e l'abbassamento della velocità di stallo, con un effetto apparentemente positivo che però scompare nel momento in cui il pilota li richiudesse, magari per un approccio sbagliato a quota troppo bassa, con potenziale di conseguenze disastrose per l'atterraggio. Nulla che non si possa imparare a gestire facilmente, ma in ogni caso una caratteristica diversa dal normale, che comporta incidenti in caso di errore di manovra). La maggiore semplicità di utilizzo ha fatto scegliere il 304 C per la flotta di monoposto della scuola di volo di Oerlinghausen. Uno di questi esemplari ha vinto

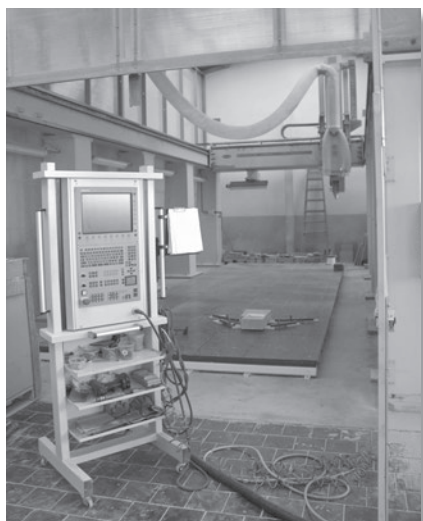


La semiala per il monoposto 20 metri, accanto al terminale dell'ala prevista per il biposto Twin Shark, che avrà i flap

nel 2004 la prestigiosa Barron Hilton Cup ai comandi di Petr Starek. In quello stesso anno la HpH ha mostrato le proprie ambizioni lanciando un modello completamente nuovo, il 304S, progettato intorno al profilo alare di Jiri Hordan. L'aspetto estetico è radicalmente diverso nelle ali, con bordo d'attacco curvo all'indietro, mentre la fusoliera mantiene alcune linee familiari ma è predisposta per l'installazione di motorizzazioni, tra le quali spicca la realizzazione di un propulsore a jet per aliante (304JS).



Gli stampi lavorati dal pieno con le macchine di precisione della HpH. Il materiale sintetico, di colore marrone chiaro, garantisce buona durata ed eccezionale facilità di lavorazione



La fresa di precisione (0,02 mm) per pezzi fino a 9 metri di lunghezza

Nel 2005 ho avuto modo di provarlo per questa stessa rivista, ricavandone un'impressione molto positiva. La navigabilità è però tuttora sotto un regime di certificazione limitata. La turbina fornisce circa 20 kg di spinta ed è alimentata a miscela di carburante Jet (kerosene) con il 4% di olio per turbine Aeroshell. Il serbatoio alloggiato in fusoliera contiene fino a 33 litri, per una durata di circa 50 minuti. L'avviamento non richiede gas propano, ma il carburante viene preriscaldato ad alta temperatura da un dispositivo elettrico che assorbe ben 25 Ampere per qualche secondo, quindi una batteria sana e ben carica è decisamente raccomandabile. Penso che una moderna LiFePo possa fornire questa corrente con ottima affidabilità anche se non pienamente carica. Il livello di rumore, da terra e soprattutto verso l'indietro, è potenzialmente molto fastidioso, mentre in volo è meno invadente di un motore a pistoncini.

Ad oggi sono stati costruiti un totale di 135 alianti HpH. Annualmente esce dalle linee un solo 304C, affiancato da una dozzina di 304S equamente divisi tra jet e decollo

autonomo a due tempi (sistema Binder con poche modifiche). La mia principale curiosità era legata allo sviluppo del nuovo biposto Twin Shark, annunciato da tempo e di cui sono state mostrate le semiali e la fusoliera. Lo stato attuale è di un lento, continuo progresso. Ho potuto vedere l'avanzamento dei lavori sull'abitacolo, con l'installazione delle prime linee di comando, e gli stampi di tutte le parti. Non ho potuto però farne delle fotografie. La sopravvivenza della HpH dipende dalla produzione di parti e stampi per conto terzi, e questi lavori hanno ovviamente la precedenza. Alla mia domanda: quando volerà? La risposta è stata divertente ma riservata: certamente di domenica!

Schempp-Hirth

Dovendo riportare alla fabbrica tedesca un set di pezzi di ricambio che erano stati messi a disposizione del Mondiale in Finlandia, ho anche potuto vedere la piena attività in corso non solo per la produzione, ma anche per le modifiche, le riparazioni e le regolazioni da applicare agli alianti che di lì a poco sarebbero stati impegnati nel Mondiale di Leszno. Il Quintus ha ora una piastra di ritenuta dei flap con tacche in posizioni differenti e un diverso calettamento del piano di coda; i piloti hanno già espresso soddisfazione per i miglioramenti. I pettegolezzi sul nuovo monoposto sono ora entrati nella fase del "non possiamo smentire". Ho qualche dubbio che la denominazione ufficiale sarà quella affibbiatagli dai piloti, il cosiddetto Ventus 3, in quanto pur nell'incertezza su ogni dettaglio, pare probabile che il Ventus 2 resterà immutato per la classe 15 metri, mentre il nuovo aliante dovrebbe rinverdire la presenza della casa di Kirchheim nel-

la classe 18 metri e magari, come suggeriscono le recenti tendenze di mercato, offrire anche prolunghe a circa 21 metri restando nell'ambito degli alianti puramente da competizione, quindi forse senza l'opzione del decollo autonomo (sono già oltre cento gli esemplari consegnati del concorrente ASH 31Mi, a decollo autonomo). Sappiamo per certo che non si tratterà di una nuova collaborazione con Lange, ma di un progetto nuovo totalmente sviluppato in casa. Con tutta probabilità, maggiori dettagli verranno divulgati poco prima della fiera di Friedrichshafen, dove speriamo di poterne vedere un mock-up o magari un esemplare quasi completo. ■

Altri modellini HpH: l'EB29 e lo Shuttle



1° Campionato Italiano Classe FAI 13,5 m

1° Coppa Internazionale Leonardo Briigliadori



L'aeroporto Maestri di Alzate Brianza, sede del Campionato classe Club e della prima Coppa Leonardo Briigliadori riservata ai 13,5M

Il Silent 2 a decollo elettrico del rappresentante francese Louistisserand

Manca poco meno di un anno al debutto della nuova Classe FAI 13,5 m ai Campionati Mondiali che si terranno a Pociunai, Lituania, dal 1° al 15 agosto 2015. Una prima gara si è già svolta in Italia con un anno di anticipo, sull'aeroporto di Alzate Brianza dal 25 aprile al 3 maggio 2014, gara internazionale e valevole anche per il titolo italiano di classe 13,5 m. Al primo classificato in palio anche la coppa FAI dedicata a Leonardo Briigliadori, ex campione del mondo e da sempre forte sostenitore della classe 13,5 metri in ambito internazionale.

È stata una gara che ha superato ogni aspettativa sia di buona riuscita della competizione, sia in fatto delle performance degli alianti in gara. Dieci i piloti iscritti, tra Italiani, Francesi, Inglesi e dagli Stati Uniti. Ben otto Silent di Alisport schierati in linea di partenza, di cui sette Silent 2 Electro, un Silent Jet e, a completare, due PW5.



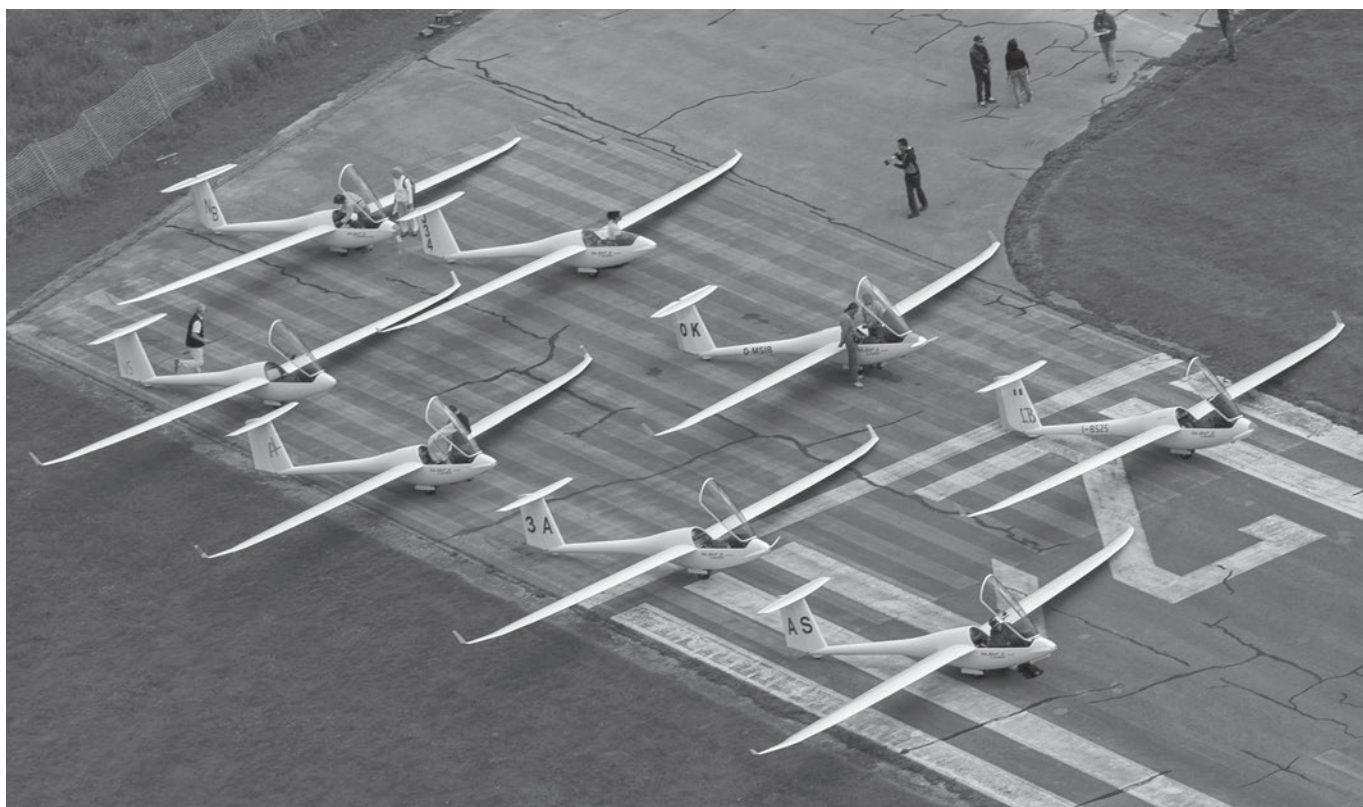
La competizione si è svolta in cinque giornate di gara su nove giorni disponibili; al termine l'ha spuntata Riky Briigliadori su Silent 2 Electro (1° cl.) davanti a Stefano Ghiorzo (2° cl.) su Silent 2 Targa Jet e Luciano Avanzini (3° cl.) su Silent 2 Electro. Risultati completi e di giornata sul sito

http://www.soaringspot.com/ita_club_135_2014/

È stato il primo Campionato Italiano di questa nuovissima Classe FAI, un campionato volto a quello che potrà essere il volo a vela del futuro con nuove formule di gara a portata di mano ancora tutte da scoprire. Le condizioni meteo sono state molto variabili durante i cinque giorni volabili, ma la perfetta organizzazione del direttore di gara Giorgio Ballarati, già direttore di gara di diverse competizioni nazionali e internazionali come i mondiali a Rieti nel 2008, ha consentito di poter sfruttare al meglio ogni singola giornata con percorsi di gara giornalieri molto interessanti compresi tra 170 e 320 km. Sette i Silent che sono decollati in piena autonomia con motore elettrico frontale, a distanza di pochi secondi gli uni dagli altri, con aggancio sull'aeroporto della prima termica a 150/200 metri e conseguente spegnimento motore per salvaguardare energia delle batterie necessaria per un eventuale rientro serale evitando così l'atterraggio fuori campo.



I Silent elettrici hanno fatto una piccola gara nella gara, ricercando la prima termica sull'aeroporto a quote bassissime



Il magnifico schieramento dei moderni Silent



Stefano Ghiorzo esegue un test al suolo del motore a getto installato sul suo Silent 2 Targa Jet

È stata intrapresa tra i partecipanti una sorta di “seconda competizione interna” il cui obiettivo era quello di utilizzare meno motore possibile dopo il decollo, come fosse una gara eco-friendly, e i residenti vicini all’aeroporto ringraziano!

Nell’unica giornata particolarmente scarsa meteorologicamente parlando, è da segnalare la completa assenza di fuori campo da parte di tutti i piloti su alianti Silent, dotati di motorizzazione, che hanno potuto sfruttare anche le capacità di crociera motorizzata dei loro alianti per il rientro in aeroporto.

Le performance inaspettate sono state le velocità medie riscontrate nelle varie giornate di gara che, per alianti piccoli come nella Classe 13,5 m, sono state di tutto rispetto anche fino a 114 km/h. Fanalini di coda i due PW 5, che hanno combattuto fino all’ultimo per portare a casa qualche risultato utile nel limite del possibile. Commenti positivi anche dai piloti stranieri che si sono divertiti molto con la formula del decollo

elettrico e hanno potuto apprezzare l’ospitalità italiana, l’organizzazione precisa e puntuale dei volontari dell’Aeroclub Volovelistico Lariano di Alzate Brianza (LILB) e soprattutto le situazioni meteorologiche sempre interessanti della zona prealpina dell’Italia settentrionale.



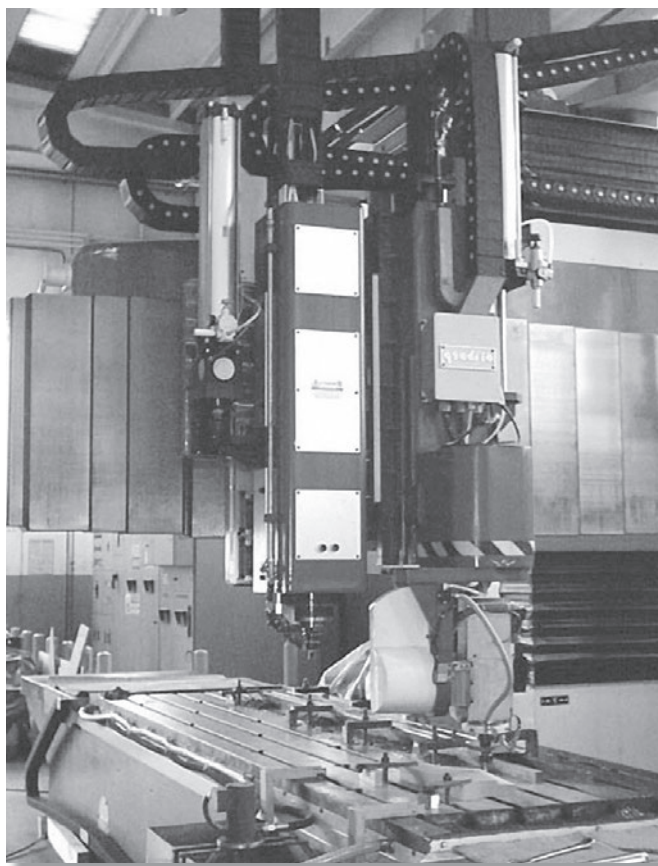
Ayala Liran-Truelove, una pilota inglese giovane e ambiziosa

Alla prima gara internazionale FAI nonché primo campionato italiano di questa classe hanno partecipato top pilot come i primi tre classificati Briigliadori, Ghiorzo e Avanzini, poi Alberto Sironi, detentore di diversi record nazionali e internazionali, André Louistisserand, rappresentante commerciale della Alisport in Francia, Ayala Truelove giovane pilota inglese ai primissimi posti del ranking mondiale femminile, François Pin, vincitore tra l'altro sempre su Silent 2 Electro del recente campionato Classe Club statunitense svoltosi in Texas (USA) a Luglio 2014 e della competizione 13,5 m, sempre negli Stati Uniti, a Moriarty, NM nell'agosto 2013.

Abbiamo ragione di pensare che buona parte dei piloti iscritti a questa competizione abbia già staccato il biglietto per il WGC 2015 Campionato mondiale classe 13,5 m previsto per l'anno prossimo a Pociunai. Di sicuro sarà un debutto prestigioso: essere il primo campione del mondo in una nuova classe è un'ambizione che può attrarre molti piloti e il continuo interesse in crescendo per tutte le opportunità che sta generando questa classe con nuovi modelli in costruzione renderà la competizione davvero avvincente e combattuta fino all'ultima termica.



Pannello strumenti di un Silent, con computer Zeus, vario LX, Flarm e strumento di controllo del motore elettrico FES



Una fresa di precisione nella fabbrica Alisport



I tecnici al lavoro sugli stampi



Luigi Bertoncini decolla col Silent 2 FES Electro

Non da meno saranno le innovazioni tecnologiche che avremo modo di apprezzare l'anno prossimo su tutti questi piccoli gioielli in gara. La soluzione della motorizzazione elettrica frontale era stata già adottata tre anni fa (2011) dalla Alisport, prima azienda al mondo a costruire un aliante ULM a decollo autonomo con motorizzazione elettrica frontale di serie, soluzione intrapresa anche da blasonate case costruttrici di alianti valutata l'effettiva efficienza e facilità d'utilizzo del sistema FES (Front Electric Sustainer / Self Launch).

I requisiti che la FAI -IGC ha stabilito per alianti di categoria 13,5 m sono solo due: un'apertura alare massima di 13,5 metri e un carico alare massimo di 35 Kg/m²; sono ammessi serbatoi alari per la zavorra d'acqua, carrello retrattile e gli alianti potranno essere con o senza motorizzazione indifferentemente. Per ora le aspettative di prestazioni di questi alianti sono state raggiunte e superate e ci si augura che saranno molti i paesi e piloti che intenderanno partecipare al primo

Campionato del Mondo. La curiosità aumenta sempre di più verso questa nuova classe e l'introduzione di questa classe è un primo passo per un futuro nuovo e diverso per volo a vela moderno. ■



Il decollo dell'americano Francois Pin



I tre giorni di Blumberg



Fine settimana di volo low-cost con alianti d'epoca



Alcuni alianti del gruppo Svizzero allineati in attesa del decollo

La sera di mercoledì 4 giugno 2014 mi chiama l'amico Stefano Bassalti. Ha saputo che a Blumberg in Germania (non molto lontano dal confine Svizzero, a nord di Zurigo) si sarebbe tenuto un raduno di alianti d'epoca, al quale vorrebbe partecipare con il suo M-100 fresco di rinnovo CN. Il programma prevede la partenza da Calcinate (Varese) il prossimo venerdì, e ritorno per il lunedì sera. Non posso rifiutare l'invito, che implica

il pernottamento in un locale dell'aeroporto. Come da programma si parte nel tardo pomeriggio con al traino il carrello. Ingresso in Svizzera al vicino valico di Gaggiolo e lunga, tranquilla galoppata per le autostrade svizzere sino al confine tedesco. Strada facendo, Stefano mi ragguaglia circa i contatti che aveva avuto con i responsabili dell'aeroporto e con gli amici svizzeri che gli avevano fornito indicazioni relative al raduno.

Sono già le 22,30 quando arriviamo al confine tedesco e un gentile doganiere ci indica il percorso per arrivare in aeroporto. Nel frattempo una nostra telefonata di preavviso aveva allertato Werner Roth che è venuto ad accoglierci all'incrocio della strada per l'aeroporto. Sistemiamo il carrello e quindi subito a prepararci il giaciglio, in una spartana camerata, oggi deserta, di circa quindici posti letto ricavata sapientemente in un'estremità di un hangar.

Sabato 7 giugno. Facciamo colazione ospiti nel camper di Werner e quindi subito via a montare l'M-100. Dopo solo mezz'ora l'aliante di Stefano fa la sua bella figura tra i circa venti aliante d'epoca, di cui più della metà provenienti dalla vicina Svizzera. Il briefing di giornata si svolge alle 10, all'aperto, sui tavoli del bar ristorante dell'aeroporto.



Lo Spyr IV in volo sopra l'aeroporto di Blumberg



Stefano con il suo M-100 veleggia nella medesima ascendenza del Ka-2 di Werner



L'aliante M-100 di Stefano sul campo di Blumberg

La meteo è favolosa! Prima delle 13 iniziano a decollare gli alianti abilitati al verricello. Il traino aereo si fa un po' attendere: deve arrivare da un altro campo di volo, essendo il trainatore di Blumberg fermo in manutenzione. Ma già alle due del pomeriggio sono tutti in volo. Io, come passeggero, salgo sul biposto Ka-2 svizzero HB-724 pilotato da Werner Roth. Due ore di magnifico volo sulle colline di questa zona che confina con la Foresta Nera ammirando le sorgenti del Danubio. Anche Stefano fa un volo stupendo dove le nostre rotte a un certo punto s'intersecano, dandomi modo di fargli delle belle foto. La giornata si conclude con tanta ottima birra e una cena preparata da un membro del locale aeroclub. Si va a letto stanchi ma soddisfatti in una camerata che si è nel frattempo popolata quasi al completo.

Domenica 8. La colazione la consumiamo stavolta nel grazioso ristorante locale, e quindi via ad asciugare la brina che durante la notte si è formata sulle superfici dell'M-100. Ore 10, il briefing descrive una meteo buona, purtroppo non brillante come

il giorno precedente. Volano tutti, ma con qualche difficoltà ad agganciare con partenze al verricello. Io apro ancora del Ka-2 per volare con Werner, ma non superiamo mai i 700 metri. Ho comunque occasione di fare altre belle foto soprattutto dello splendido Spyr IV di Silvio Polla. Cena piacevole come la sera precedente.

Lunedì 9. Iniziamo la giornata sotto il tendone di un camper, ospiti di amici svizzeri. Stefano, visto la meteo ancora favorevole e deciso a fare un terzo volo prima di lasciare Blumberg, atterra verso le ore 15,30. Smontiamo l'aliante e lo carichiamo nel carrello. Andiamo in ufficio a saldare i conti che, per il pernottamento e i pasti, sono stati veramente esigui come vuole la tradizione di ospitalità. Salutiamo gli amici esprimendo la volontà di esserci anche per il raduno del 2015, possibilmente con anche un biposto. Verso le 17 imbocchiamo la via del ritorno. Al rientro in Italia sopportiamo un minuzioso controllo doganale, e arriviamo verso le ore 23 a Calcinate; stanchi, ma pienamente soddisfatti del raduno e dei voli fatti! ■



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

• • •

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

Richiedetelo all'Aero Club Adele Orsi

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

Euro 12,90

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

LICENZA DI PILOTA DI ALIANTE

Richiedetelo alla

Casa Editrice VEANT

*Via G. Castelnuovo, 35 - Roma
Telefono 06.5599675*

*o presso il vostro Club
Ristampa, euro 25,00*



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

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

Associazione Genitori per la Riabilitazione Equestre e Sportiva

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

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

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

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

