

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

MAGGIO/GIUGNO 2018 - n. 367

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani



- **ASK 21B**
- **In gara a Rieti con un atleta**
- **Come le rondini a primavera: si torna a Rieti**
- **46° VGC Rally a Stendal-Borstel**
- **Dietro le quinte del Trofeo Oltrepò**



m49[®]

FROM NATURE TO FASHION.

1849 Mazzucchelli

www.mazzucchelli1849.it



Alla ricerca di candidati

Il commissario straordinario dell'Aero Club d'Italia, prof. Pierluigi Matera, ha da poco compiuto il primo semestre del suo incarico. La sua nomina, voluta dal governo e dai ministeri competenti, è giunta dopo la valutazione di non validità dell'elezione dell'ex senatore Giuseppe Leoni. L'arrivo del commissario è stato persino un po' tardivo, tanto che tutte le attività sportive aeronautiche avevano rischiato di essere cancellate per l'anno in corso, come esplicitamente ordinato dall'AeCI in un molto discutibile comunicato dell'allora direttore generale Cacciatore. Tale comunicato suonava perentorio, ma vi si leggeva l'intenzione di esercitare un ricatto verso il governo e verso gli sportivi: se l'elezione non è valida, tutti a terra. Insiadatosi il 14 febbraio scorso, Matera ha rapidamente preso visione degli statuti e dei documenti in scadenza. Per i rappresentanti dei vari sport eletti a suo tempo nelle Sezioni Tecniche di Specialità STS, e i loro collaboratori, è intervenuta una pragmatica conferma del loro ruolo, e un improvviso ed enorme carico di lavoro: tutti gli atti pendenti (nuovi regolamenti, calendari gare, iniziative politico-sportive) sono stati sottoposti a revisione e a un'estenuante richiesta di chiarimenti, col fine di assicurare al commissario che ogni atto sarebbe stato legittimo e rispondente ai criteri delle leggi nazionali, internazionali e sportive. La stagione sportiva è stata salvata, con i regolamenti approvati il giorno stesso dell'inizio della prima gara di volo a vela.

Da allora, presso l'AeCI tutto transita attraverso le verifiche del commissario che è accompagnato, generosamente a proprie spese, da una squadra di consulenti sottratti al lavoro dello studio legale che conduce. I dipendenti in forza all'ente pubblico hanno in qualche caso

risposto alle richieste del commissario con atteggiamenti che risalgono al classico "non si può, abbiamo sempre fatto così", per poi passare ad una sorta di resistenza passiva della quale non si gioverà la loro carriera. In molti speriamo che questa fase commissariale si prolunghi abbastanza da imprimere all'AeCI un nuovo indirizzo dal quale non si torni più al passato.

Tra i molti aspetti positivi che abbiamo verificato spiccano la revisione dei regolamenti sportivi e la semplificazione di molte pratiche attraverso la pulizia da alcuni inutili bizantinismi burocratici. Né manca una prospettiva politica internazionale. La squadra nazionale, affidata a Luca Frigerio quale tecnico selezionatore, ha iniziato un percorso di svecchiamento nell'organizzazione dei team e delle trasferte. C'è una chiara visione dell'importanza di conseguire risultati sportivi, secondo le linee guida del CONI.

Per il volo a vela, che non ha portato di recente un contributo al Medagliere italiano, il commissario ha espresso l'incoraggiamento ad ospitare alcuni importanti campionati continentali o mondiali in Italia. Ad oggi si sta pensando a Rieti per il Mondiale 2022 (con l'opzione del 2024 in alternativa), e a un Mondiale Femminile a Ferrara.

Il commissariamento, che è un drastico atto politico, grazie a Matera che ha dato spazio e deleghe ai rappresentanti delle STS non è la negazione della democrazia; tuttavia non potrà perpetuarsi per sempre. Più di qualcuno aggiunge la parola "purtroppo". In effetti vediamo fervore d'iniziativa e un'efficienza amministrativa ammirevole. Il mondo sportivo saprà nel prossimo anno proporre un candidato alla presidenza che sia all'altezza di questa eccellente gestione?

Aero Club Adele Orsi

Calcinate - Varese



Lungolago di Calcinate
21100 Varese
Tel. +39 0332 310073
acao@acao.it - www.acao.it

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 Cermezzi

Vicedirettore:
Marina Vigorito Galetto

Segreteria:
Bruno Biasci,
Marco Niccolini

Archivio storico:
Lino Del Pio,
Michele Martignoni,
Nino Castelnovo

FAI & IGC:
Marina Vigorito Galetto

Vintage Club:
Vincenzo Pedrielli

Corrispondenti:
Patrizia Roilo,
Maria Grazia Vescogni,
Vittorio Pajno,
Giancarlo Bresciani

In copertina:
I colori e le trasparenze del DFS Rhönsperber, progettato nel 1934 da Jacobs
(Foto di Vincenzo Pedrielli)

Progetto grafico e impaginazione:
Marco Alluvion

Stampa:
Pixartprinting
Quarto d'Altino (VE)

Redazione e amministrazione:
Aeroporto "Adele e Giorgio Orsi"
Lungolago Calcinate, 45
21100 Varese

Cod. Fisc. e P. IVA 00581360120
Tel./Fax 0332.310023

csvva@voloavela.it
www.voloavela.it

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

issn-0393-1242

In questo numero:

MAGGIO/GIUGNO 2018 - n. 367

- Notizie in Breve 4
- ASK 21B 13
- In gara a Rieti con un atleta 19
- Come le rondini in primavera: si torna a Rieti 26
- 46° VGC Rally a Stendal-Borstel 33
- Dieto le quinte del Trofeo Oltrepò 40
- Veni Vidi Vici 42
- FAI World Air Games 2020 50
- Un aiuto al SAR dal tracciamento OGN 56



Controlla sull'etichetta
LA SCADENZA
del tuo abbonamento

LE TARIFFE PER IL 2018

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

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

Per informazioni relative all'invio delle copie della rivista (associazioni, rinnovi, arretrati):
Tel./Fax 0332.310023 • E-mail: csvva@voloavela.it

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

Sono già tre i piloti paraplegici di acrobazia

Sul sito Tgcom24 è apparsa una breve storia del pilota paraplegico Iwan Piccioni (si scrive proprio così). Quarantatreenne di Giulianova (Teramo), è il terzo italiano paraplegico a raggiungere questo traguardo, rapidamente il giro dei siti d'informazione, venendo ripresa ed approfondita tra gli altri da "iopensospositivo.it" che il 1° agosto 2018 riporta:



Quarantenne paralizzato da dieci anni a seguito di un incidente, ottiene il brevetto di volo per aliante. L'Ente nazionale di aviazione civile (Enac) ha rilasciato a Iwan Piccioni il "Glider Pilot License" pochi giorni fa. L'uomo aveva visto la sua vita cambiare del tutto dieci anni fa, più precisamente nel marzo del 2008. Quel giorno un incidente di moto lo bloccò dalla seconda vertebra dorsale, costringendolo ad una vita sulla sedia a rotelle. Lui però, da sempre appassionato di sport, non si è arreso e non ha abbandonato la sua passione. Prima dell'incidente Iwan praticava windsurf, karate, era istruttore di nuoto e bagnino.

Da allora ha giocato a basket in carrozzina e fatto canoa, è diventato istruttore di kayak e ha partecipato ai campionati italiani di nuoto, ma il suo sogno era quello di volare. Ha cominciato su piccoli ultraleggeri come passeggero finché non ha conosciuto Stefano Zuccarini, il primo pilota disabile acrobatico al mondo. Grazie a lui si è avvicinato a questa disciplina ed è stato amore al primo giro. "In volo mi dimentico della carrozzina e la mia disabilità scompare. Perché volare ci rende tutti uguali e io ritrovo una nuova libertà!" confida Iwan con gli occhi accesi di passione. Da qualche anno l'uomo frequenta il Centro Nazionale Acrobazia Italiana, in provincia di Terni. Per arrivarvi e seguire le lezioni si sposta di 600 chilometri per due volte a settimana.

Il viaggio non gli pesa, così come l'addestramento. Nulla può ostacolare un uomo e il suo sogno. Chiedendogli perché ami così tanto il volo ci confida: "Nel cielo nessun essere umano ha le ali, ma quelle che mi dà il volo mi fanno sentire di nuovo libero e felice". Dopo più di un anno di studio e lavoro, Iwan ha conseguito il suo brevetto, diventando l'unico ragazzo paraplegico in Abruzzo e il terzo in Italia ad aver conseguito questo risultato. Per Iwan questo non è un punto d'arrivo

ma un nuovo inizio per cose sempre più grandi. Si sta infatti dedicando all'addestramento acrobatico e conta di partecipare in un futuro alle gare nazionali di acrobazia e ai mondiali.

"Ho capito che anche senza l'uso delle gambe posso affrontare tante sfide e che bisogna sempre perseguire i propri sogni ignorando i propri limiti" sono le conclusive parole di Iwan. La sua storia ci mostra come, con tanta forza di volontà e fiducia in sé stessi, sia possibile trovare sempre nuove stupende ragioni di felicità.

Un'altra intervista a Iwan riporta:

Cosa vuol dire per lei aver ottenuto il brevetto di volo per aliante? "E' stata una grande sfida, se penso anche alla mia età. Ho dovuto rimettermi a studiare, a 25 anni dall'esame di Maturità. Quando ho iniziato un anno fa, sinceramente, pensavo che potesse essere un passatempo, invece sono stato completamente assorbito dallo studio e mi sono motivato. Così per un anno, due volte a settimana, mi sono recato all'Aeroclub Centro Nazionale Acrobazia Italiana di Castel Viscardo, in provincia di Terni, percorrendo 600 chilometri, per fare teoria e pratica".

Ma in Abruzzo non ci sono centri per praticare? "Ho bisogno di un aliante modificato per disabili, perché al posto delle gambe io uso le braccia, ed è presente a Castel Viscardo e a Varese. Inoltre nel mio aeroclub c'è una pista adatta di 800 metri".

Come ha iniziato? "In occasione di una manifestazione sportiva regionale ho conosciuto Stefano Zuccarini,



il primo pilota disabile acrobatico al mondo, che mi ha invitato a provare l'aliante a Castel Viscardo ed è stato amore a prima vista".

Che sensazioni ha provato quando ha volato per la prima volta? "Dopo tanti anni ho provato la stessa ebbrezza di quando a 15 anni ho iniziato a fare windsurf. Sono sempre stato un grande sportivo e lo sono tuttora; ma windsurf, kite, snowboard fino all'incidente... Insomma, sono abituato ad acrobazie aeree anche in acqua e a gestire tutte le condizioni meteo e il vento. E proprio risentire il fischio del vento nelle orecchie, dopo tanti anni, è stata una grande emozione. Non dico che non ho avuto paura, anzi ero pieno di dubbi all'inizio, ma mi sono sempre detto: ce la devo fare".

Com'è il mondo a mille metri d'altezza e solo con la forza delle braccia? "Per quella mezz'ora di acrobazie o per quell'ora o due del volo a distanza sono finalmente libero e felice. Sono così concentrato che dimentico la

mia disabilità: in volo ci sono io, l'aliante e quello che c'è intorno. Certo, ci vogliono conoscenza, esperienza e coraggio, ma in cielo non è la guerra continua che combatto ogni giorno a terra per le barriere architettoniche che incontro sulla mia strada. E' incomprendibile come ancora oggi, per esempio, si costruiscano marciapiedi impraticabili per noi disabili... Come è possibile, poi, nel 2018, che in spiaggia la passerella arrivi a 20 metri dalla riva e io non possa toccare il mare?"

Il messaggio per tanti ragazzi e ragazze sulla sedia a rotelle che possono tornare "liberi e felici" come dice di sentirsi in volo? "Riporto le parole del mio istruttore Pietro Filippini alla prima lezione: neanche io come te ho le ali, ma volo lo stesso. Non sono mai stato considerato un allievo disabile perché non c'è alcuna differenza su un aliante tra piloti, anche se io do velocità e accelerazione con le braccia, invece che con le gambe".

Elena Fergnani, campionessa italiana classe Club

Alle gare di Ferrara, dirette come sempre da Giampietro Magri, nella Classe Club si è classificata prima tra gli Italiani la giovane Elena Fergnani, divenendo così Campione Italiano Classe Club per il 2018. Considerato che le prove si sono svolte in condizioni meteo non certo facili, Elena ha dimostrato di avere acquisito una competenza sportiva del massimo livello, a prescindere dal "genere".

CAMPIONATO ITALIANO CLASSE CLUB 2018										
Club										
#	CN	Contestant	Glider	Handicap	Total	1	2	3	4	5
1	96	Davide Giovanelli	Std. Cirrus	100	2,712	1 (851)	4 (751)	1 (1.000)	1 (0)	7 (110)
2	AMO	Elena Fergnani	Ls 1f	101	2,652	4 (805)	3 (756)	2 (916)	1 (0)	1 (177)
3	41	Nicola Fergnani	Ls 1f	101	2,638	3 (806)	1 (806)	6 (884)	1 (0)	3 (162)
4	I	Simone Selvini	Cirrus Std	100	2,539	2 (811)	8 (685)	4 (879)	1 (0)	2 (164)
5	ZY	Remo Negossi	Discus	107	2,408	5 (788)	2 (782)	7 (798)	1 (0)	12 (60)
6	D11	Fabrizio Campagna	Discus b	107	2,381	7 (788)	5 (744)	8 (798)	1 (0)	11 (65)
7	40	Michele Fergnani	Discus	107	2,313	5 (794)	9 (600)	9 (751)	1 (0)	5 (158)
8	C71	Luca Urbani	Cirrus Std	100	2,256	9 (522)	7 (703)	3 (892)	1 (0)	6 (148)
9	DM	Giacomo Dall'Olio	Cirrus Std	100	1,979	11 (316)	6 (717)	5 (874)	1 (0)	10 (72)
10	1W	Andrea Faggioni	SZD 55-1	106	1,763	9 (411)	10 (568)	11 (682)	1 (0)	8 (102)
11	SI	Franco Poletti	Discus	107	1,685	12 (302)	12 (475)	10 (746)	1 (0)	3 (162)
12	N	Marco Ghetti	DISCUS	107	1,493	14 (298)	11 (860)	12 (633)	1 (0)	13 (0)
13	N	Sergio Elia	DG200	106	1,332	13 (300)	13 (388)	13 (552)	1 (0)	9 (92)
14	4F	Angela Fergnani	Ls3	107	703	10 (317)	14 (79)	14 (337)	1 (0)	13 (0)
12	01	Marco Ghetti	DISCUS	107	1,493	14 (298)	11 (860)	12 (633)	1 (0)	13 (0)
13	N	Sergio Elia	DG200	106	1,332	13 (300)	13 (388)	13 (552)	1 (0)	9 (92)
14	4F	Angela Fergnani	Ls3	107	703	10 (317)	14 (79)	14 (337)	1 (0)	13 (0)

È infatti la seconda donna italiana a vincere un Campionato nazionale, dopo quello conquistato nel 1976 da Adele Orsi nella Classe Libera. Che questo sia avvenuto dopo oltre quarant'anni è un

Coppa Città di Ferrara-Gara di PROMOZIONE										
Promozione										
#	CN	Contestant	Glider	Handicap	Total	1	2	3		
1	DM	Luca Mosconi	DG300	104	1,429	2 (499)	1 (522)	2 (408)		
2	WLF	Federico Barbieri	Mosquito B	106	1,210	3 (482)	4 (321)	3 (407)		
3	EP	Gianni Pedrotti	Discus b	107	1,149	4 (333)	3 (407)	1 (409)		
4	AR	Pietro Silveri	ASH26 E	117	1,068	1 (514)	6 (272)	7 (282)		
5	KU	Davide Leonardi	Ls 6	111	913	6 (289)	7 (252)	4 (372)		
6	FOX	Fabrizio Giustranti	DG 300	104	898	5 (309)	2 (414)	9 (175)		
7	J	Walter Minelli	ASW 19	100	781	9 (110)	5 (314)	5 (357)		
8	DG	Silvano Melotti	DG 200	106	677	8 (136)	7 (252)	6 (289)		
9	DJ	Alessandro Dell'Andrea	Ls3	106	529	7 (280)	9 (52)	8 (197)		

CAMPIONATO ITALIANO CLASSE UNICA 2018										
Unica										
#	CN	Contestant	Glider	Handicap	Total	1	2	3	4	5
1	LEO	Riccardo Brigliadori	JS1	122	3,832	1 (884)	2 (960)	1 (1.000)	1 (333)	1 (883)
2	3AB	Davide Schiavotto	ASG 29E/18	119	3,626	3 (821)	9 (886)	2 (922)	8 (256)	2 (629)
3	CU	Giancarlo Grinza	Ventus3 Fes/18	119	3,542	5 (802)	1 (1.000)	5 (906)	4 (328)	6 (331)
4	SA	Stefano Ghiorzo	ASH25 (26)	122	3,343	8 (770)	10 (834)	9 (893)	5 (322)	8 (504)
5	EX	Roberto Pineto	Ventus 2cav/18	119	3,321	6 (783)	13 (858)	6 (925)	14 (233)	10 (495)
6	TS	Hartmann & Dardel	Twin Shark	116	3,318	11 (722)	8 (801)	11 (875)	19 (211)	3 (599)
7	LB	Lucio Bordin	Ventus 2ba/15	114	3,255	2 (803)	21 (828)	16 (771)	9 (238)	6 (331)
8	FR	Raffaelli & Galetto	Arcus M	116	3,254	4 (825)	12 (875)	12 (846)	20 (508)	15 (445)
9	AS	Mauro Brunazzo	Quantus	123	3,232	14 (703)	17 (846)	8 (846)	11 (288)	9 (301)
10	AY	Alberto Pozzi	Ventus 2cav/18	119	3,199	15 (699)	11 (811)	10 (822)	15 (272)	14 (468)
11	BFG	Prodonati & Bardelli	Arcus M	116	3,108	7 (780)	6 (912)	14 (731)	7 (591)	20 (234)
12	D	Alessandro Giolotti	Ventus 2b	114	3,048	10 (694)	4 (931)	18 (718)	17 (254)	16 (441)
13	SI	Carlo Miodini	ASW 22 ble	123	2,983	21 (527)	5 (522)	15 (778)	16 (270)	12 (488)
14	AG	Berni Hubka	JS1 / 18	119	2,978	28 (334)	15 (834)	3 (919)	2 (314)	4 (537)
15	G	Luca Monti	Lak 19/18	114	2,972	19 (629)	14 (856)	4 (914)	18 (232)	21 (311)
16	S7	Margherita Acquademì	Ventus3 Fes/18	119	2,964	12 (713)	19 (838)	20 (822)	24 (417)	13 (684)
17	53	Aranzini & Caraffini	Asg 32	116	2,887	13 (710)	7 (654)	13 (844)	25 (194)	23 (259)
18	LH	Giuseppe Dal Grande	Ventus 2cav/18	118	2,831	17 (643)	3 (935)	25 (566)	3 (326)	19 (379)
19	B9	Lorenzo Monti	Lak 19/18	114	2,666	18 (632)	16 (848)	7 (908)	12 (298)	27 (0)
20	K2	Roberto Istel	Arcus M	116	2,659	25 (963)	20 (829)	17 (277)	26 (199)	5 (648)
21	AS	Andrea Salvadori	DG808B	118	2,612	26 (958)	22 (810)	19 (846)	21 (233)	10 (495)
22	LA	Lorenzo Allegretti	Ventus 2cav/18	118	2,481	9 (740)	23 (776)	21 (881)	13 (284)	27 (0)
23	YP	Dallo Rosa & Anderson	Duo Discus	110	2,421	10 (738)	27 (234)	22 (676)	9 (245)	18 (294)
24	PP	Acquademi & Bresciani	Arcus T	116	2,259	23 (472)	25 (825)	25 (566)	5 (322)	22 (294)
25	HI	Paolo Guardigli	Ventus 2cav/18	118	2,050	20 (823)	28 (256)	27 (533)	22 (250)	17 (402)
26	FK	Marco Kessler	Lak 17b/18	117	2,046	22 (510)	24 (719)	24 (571)	22 (250)	27 (0)
27	ET	Francesco Ziche	Ventus 2cav/18	118	1,816	27 (397)	18 (844)	23 (592)	29 (6)	25 (49)
28	6B	Andrea Amati	Ls6w/18	117	1,456	24 (453)	29 (238)	28 (408)	27 (187)	24 (173)
29	K	Patrizia Rollo	Discus 2ka	109	1,339	29 (267)	26 (584)	29 (288)	28 (80)	26 (48)

evento di rilievo che speriamo sia uno sprone per le altre voloveliste ad intraprendere l'attività agonistica.

Passero

Un interessante aliante d'epoca italiano, che ha bisogno di un restauro attraverso la reintelatura, sta cercando un nuovo proprietario. La storia di questo modello risale al 1956, anno in cui entrano in linea dodici nuovi esemplari del monoposto "Passero", costruiti dalla italiana Meteor su licenza Scheibe Flugzeugbau sullo stesso progetto dello "Spatz L-55", e ceduti agli aeroclub a prezzi di favore. Con l'immissione di questi nuovi alianti l'AeCI inizia, anche per quanto riguarda il materiale, una nuova politica: si passa dalla cessione gratuita di alianti in assegnazione dell'Aeronautica Militare, alla vendita con forte riduzione di alianti che divengono proprietà degli aeroclub locali. Una prova della maturità e della vitalità del volo a vela e delle capacità dei suoi cultori a rendersi partecipi, anche dal lato economico, del suo progresso (informazioni tratte dal sito yankee-yankee.com di Giancarlo Bresciani).

Chiunque sia interessato a restaurare ed acquistare questo Passero (solitario) può chiamare Marco al n. 3471459415 o scrivere a marcofranco68@libero.it



Traino finisce nel Lago di Varese

Da Varese7Press.it, 3 agosto 2018

È finito nel migliore dei modi l'atterraggio "forzato" direttamente nel lago di Varese da parte di un aereo di quelli solitamente usati come traino per gli alianti del Volo a Vela di Calcinate del Pesce. Illeso infatti il pilota che ha raggiunto la riva a nuoto aiutato da alcune persone.



L'incidente è avvenuto poco dopo le 16, in prossimità della pista del Volo a Vela di Calcinate, con l'ammarraggio di emergenza dovuto all'arresto accidentale del motore durante la fase di traino di un aliante. Sul posto si sono recati due mezzi dei Vigili del Fuoco di Varese e il gruppo sommozzatori per recuperare il velivolo, aiutati da numerosi volontari immediatamente mobilitati tra gli amici del circolo del volo a vela, mentre per il pilota nessun problema fisico.



Su "IlGiorno.it" del 4 agosto, è stato pubblicato questo racconto: << I sommozzatori di Milano solleveranno l'aereo con dei palloni e lo rimorchieranno a riva. Ieri per mettere in sicurezza l'area sono state posizionate delle barriere assorbenti in caso di fuoriuscita di idrocarburi. Per fortuna l'incidente di ieri pomeriggio ha avuto solo questo tipo di conseguenze [...]. Ieri pomeriggio il velivolo, uno Stinson L-5, piccolo aereo utilizzato per portare in quota gli alianti che decollano dal vicino Aeroclub di Calcinate del Pesce, si è inabissato nel lago di Varese. L'incidente non è dovuto a un errore del pilota o a una manovra azzardata, bensì a un'avaria a uno dei motori (sic). Avaria della quale l'aviatore, 54 anni, molto esperto e con un monte ore di volo considerevole alle spalle,

si è immediatamente accorto. Il pilota, sapendo di non riuscire a tornare sulla pista per un atterraggio, ha quindi scelto di "allagare". Ovvero ha diretto l'aereo verso lo specchio di lago che si allunga davanti a Cazzago Brabbia. Scelta consapevole e responsabile, tenendosi lontano dalle abitazioni o da eventuali imbarcazioni.

L'impatto con lo specchio d'acqua è stato brusco ma, grazie all'abilità dell'aviatore, tutto sommato tenuto sotto controllo. L'aviatore è rimasto illeso. Da solo è uscito dalla carlinga dell'aereo. È rimasto aggrappato per parecchi minuti alla carlinga [...]: pilota esperto e generoso ma un volo simile metterebbe apprensione a chiunque. Quindi ha raggiunto da solo, a nuoto, la riva. Qui è stato soccorso da alcuni passanti che hanno assistito alla scena. Sul posto sono arrivati i vigili del fuoco di Varese e il 118 che ha inviato un'ambulanza. Sono stati mobilitati i sommozzatori di Milano e anche il gruppo volo di Malpensa. Il pilota è stato visitato dai sanitari di Areu: nemmeno un graffio per fortuna.

L'aereo è stato recuperato: l'incidente non ha avuto conseguenze se non molto limitate per il mezzo. Dopo il recupero dell'aviatore sono partite le operazioni di messa in sicurezza del velivolo. >>

Su "Varesenews.it" del agosto si legge: << Sono iniziate nella prima mattina di sabato 4 agosto le operazioni di recupero del piccolo aereo caduto nelle acque del lago di Varese venerdì pomeriggio 3 agosto. Dopo alcune ore di lavoro, nel primo pomeriggio, il mezzo è stato estratto dal lago e parcheggiato sul piazzale del lido. Il Comune di Bodio Lomnago ha emesso un'ordinanza per vietare l'uti-



lizzo dell'area di alaggio per le barche, il transito veicolare e anche pedonale nell'area. Il mezzo, planato in acqua con un'operazione di ammaraggio condotta dal pilota (uscito illeso dall'incidente), si era inabissato nel lago lasciando a galla solo la coda del velivolo. In mattinata gli uomini dei vigili del fuoco che stanno conducendo le operazioni di recupero si sono recati prima in hangar per verificare le dimensioni e le caratteristiche dell'aereo e poi hanno montato il campo base delle operazioni al lido di Bodio Lomnago. Da qui sono usciti con diversi mezzi del comando di Varese e della squadra dei sommozzatori da Milano per verificare le condizioni del fondale e misurarne la profondità lungo il tratto di recupero dell'aereo. Il velivolo, che si trovava a largo del lido, tra Bodio Lomnago e Cazzago Brabbia, è stato prima riportato a galla con l'ausilio di grosse boe, svuotato dell'acqua imbarcata e dunque trainato fino a riva dove rimarrà stoccato e custodito fino alla sua rimozione. >>



Il pilota è stato intervistato dopo l'evento, dall'inviato dello stesso sito di notizie locali: «È affaticato, non è ferito e sembra non avere nulla di rotto Luca Bonini, il pilota d'aereo che alle 16.30 di oggi, venerdì 3 agosto ha avuto un problema all'aereo da traino alianti decollato dal "Volo a Vela" di Varese e caduto nelle acque del Lago di Varese. L'uomo dopo aver effettuato l'ammarraggio è uscito dalla cabina, è rimasto aggrappato alla coda dell'aereo per qualche minuto e poi, dopo aver raccolto le forze ed essersi ripreso dallo spavento, ha raggiunto a nuoto il Pizzo di Bodio, dove un abitante del luogo lo ha aiutato e lo ha portato nella sede dell'ACAO alla Schi-ranna, dove è stato visitato dai sanitari di Areu. L'aereo si trovava a circa una cinquantina di metri da riva. Per telefono, alla redazione di Varesenews, ha fatto sapere di non essere ferito: «Ho scelto deliberatamente di cercare di atterrare in acqua per evitare di far male a qualcuno e non cadere sulle case», ha detto. >>

Rieti, volo a vela protagonista con la candidatura mondiale 2022

Da IlMessaggero.it, 2 agosto 2018, di Giacomo Cavoli
Neanche il tempo di dare il via alla prima giornata di competizioni della Coppa Internazionale del Mediterraneo che Rieti, di buon mattino, il primo giorno di agosto si sveglia di nuovo carica di speranza, scoprendosi pronta per poter finalmente tornare a sognare i grandi palcoscenici nazionali e mondiali del volo a vela.

A dare la carica al volovelismo reatino e ai quaranta partecipanti della Coppa, ieri mattina, all'aeroporto Ciuffelli è stato il saluto del commissario straordinario dell'Aero Club d'Italia Pierluigi Matera, avvocato, docente di diritto privato apprezzato per la competenza nell'ambito del diritto sportivo, chiamato alla guida dell'ente nel febbraio scorso per scongiurare fin da subito il blocco delle attività sportive che avrebbe rischiato di colpire le discipline sotto egida dell'AeCI e tracciare, nel corso del suo incarico, la nuova rotta normativa e gestionale dell'ente per traghettarlo, nei prossimi tempi, verso la regolare elezione del nuovo, futuro presidente. L'ultima volta di un presidente dell'Aero Club d'Italia al Ciuffelli fu nel 2012, in occasione delle premiazioni della Coppa Internazionale, con l'arrivo di Giuseppe Leoni, senatore in quota leghista, poi sostituito dalla nomina straordinaria di Matera.

Uomo di diritto, Matera parla come un manager («Lo sport, all'interno dell'Aero Club d'Italia, è il nostro core business. Noi ce la stiamo mettendo tutta per aiutare l'A-

eCI, ci aspettiamo anche il vostro aiuto») e il suo inglese fluente con marcato accento british stupisce i tanti piloti stranieri che a Rieti non mancano mai. E alla già netta sterzata gestionale impressa in questi mesi da Matera agli uffici dell'Aero Club d'Italia, si è aggiunto anche l'invito del commissario straordinario, rivolto ai due Aero Club reatini, per l'invio di un video promozionale che sintetizzi la forza, la bellezza e l'esclusività del volare a Rieti, vedendolo così caricato direttamente sul sito dell'AeCI. Non soltanto il saluto ai piloti della CIM ma, per il commissario straordinario, anche l'incontro con l'Aero Club Rieti e l'Aero Club Centrale, tutti riuniti in una tavola rotonda che, fra l'Aero Club d'Italia e le realtà volovelistiche reatine, non si ricordava da anni mentre, nel frattempo, la giornata di gara veniva coordinata dal vice presidente dell'Aero Club Rieti, Sergio De Marco. Ad affiancare Matera a Rieti, il direttore generale dell'AeCI Giuseppe D'accolti, insieme al delegato provinciale del Coni Luciano Pistolesi, i presidenti dell'Aero Club Rieti, Enrico Bagnoli e del Centrale, Raffaello Bortolazzi con il vice Luigi Aldini, oltre a Marco Scarafoni, presidente della STS Sezione Tecnica di Specialità di volo a vela. «Rieti ha tutte le carte in regola per poter presentare la candidatura ai prossimi campionati mondiali di volo a vela del 2022». Questo, in sostanza, il pensiero assai di-



Il commissario straordinario dell'Aero Club d'Italia Pierluigi Matera col direttore di gara Aldo Cernezzì e, a sinistra, il presidente dell'Aero Club Rieti Enrico Bagnoli

retto espresso da Matera, il quale si è dichiarato pronto a perorare personalmente la causa di Rieti nella prossima conferenza FAI (Federazione Aeronautica Internazionale) in programma a Luxor, in Egitto, oltre ad invitare tutti, ieri mattina, ad unire le forze per lavorare di concerto verso la possibilità di ospitare al Ciuffelli, fra quattro anni, il terzo mondiale di volo a vela della storia reatina, dopo quelli del 1985 e del 2008, oltre alle tre edizioni dei campionati europei disputati nel 1982, 1994 e 2015. Un obiettivo che darebbe nuovo vigore al movimento di via Rosatelli, dopo l'occasione sfumata di Rieti come sede del Mondiale 2020: un sogno che però dovrà essere messo nero su bianco entro fine settembre, termine ultimo per la presentazione della candidatura di Rieti alla FAI. Il Commissario ha anche citato il giusto e mai sopito sogno di proteggere lo spazio aereo ad uso del volo veleggiato, con la creazione di un "parco dell'aria" da inserire nel contesto delle protezioni garantite dall'UNESCO.

Due medaglie europee per l'Italia del parapendio

Da Gustavo Vitali - Ufficio Stampa FIVL. Dal 15° Campionato Europeo di parapendio gli azzurri tornano a casa con un soddisfacente risultato, medaglia d'argento per la squadra e bronzo per il bolognese Alberto Vitale nel singolo. La squadra campione d'Europa 2018 è la Spagna che precede appunto l'Italia, poi la Francia campione del mondo in carica e la Germania. La medaglia d'oro nella classifica individuale è stata messa al collo del britannico Theo Warden che ha superato d'un soffio il tedesco Torsten Siegel e il nostro Alberto Vitale, protagonista di una splendida rimonta. Migliore nella graduatoria femminile la francese d'origini nipponiche Seiko Fukuoka Naville. Argento per Yael Margelisch (Svizzera), bronzo per Meryl Delferriere (Francia). La campionessa d'Italia Silvia Buzzi Ferraris, milanese, ha terminato al sesto posto dopo aver vinto una prova femminile. Ventuno le quote rosa presenti.

Un plauso per le prestazioni di Joachim Oberhauser di Termeno (Bolzano), di Marco Littamè (Torino) e Marco Busetta di Paternò (Catania) che si sono messi in luce durante alcune task, contribuendo al successo del collettivo. L'evento ha impegnato 150 piloti in rappresentanza di 28 nazioni per due settimane nei cieli di Montalegre, nel nord del Portogallo. Il team italiano si è presentato con la ferma determinazione di cancellare la prova opaca dello scorso anno ai mondiali di Feltre. Operazione riuscita. Questi i restanti piloti azzurri convocati dal CT Alberto Castagna di Cologno Monzese: Christian Biasi di Rovereto (Trento), Federico Nevastro (Padova) e l'emiliano Michele Boschi.

Durante il campionato sono stati effettuati otto voli, uno al giorno, su distanze tra i 52 ed i 94 chilometri, percorsi contrassegnati da punti salienti del territorio, che i parapendio hanno aggirato prima di raggiungere l'atterraggio in media dopo due o tre ore, in un caso anche solo un'ora e mezza. Cancellati due task per avverse condizioni meteo, un dovere per riguardo alla sicurezza dei piloti.

Sito ufficiale e risultati:

<https://airtribune.com/europg2018/info>

Direttiva di sicurezza EASA sui Glasflügel

È stata emessa una Direttiva Urgente EASA relativa agli alianti Glasflügel, tutti i numeri di serie: H 301 "Libelle", H 301 B, Standard Libelle, Standard Libelle 201 B, Standard Libelle 203, Glasflügel 604, BS 1, Kestrel, Club Libelle 205, Hornet, Hornet C, Mosquito, Mosquito B e infine H304, per quanto riguarda il gancio baricentrale nell'uso applicato al traino con verricello.

È stato rilevato che sono possibili malfunzionamenti del gancio a causa del non corretto angolo delle alette deflettrici accanto al gancio. Si verificano agganci incerti e sganci non comandati. È necessaria un'ispezione secondo quanto descritto nella nota tecnica emessa dal titolare della airowrthiness, Streifeneder. In caso venga rilevata un'irregolarità, occorre applicare la modifica già

sviluppata. Va inoltre sostituita una pagina del manuale, prima di effettuare qualunque nuovo lancio al verricello. Per chiarimenti: Glasfaser-Flugzeug-Service GmbH, Hansjörg Streifeneder, Grabenstetten, Germany, email: info@streifly.de

Pista libera!



<https://www.youtube.com/watch?v=OyaEUJduLQs>

A noi piace. È un brano rap realizzato professionalmente, con immagini di volo in aliante e un testo ironico riguardo al nostro sport. Certo, il rap in tedesco può suonare strano per il nostro

orecchio latino e mediterraneo.

È invece una classica canzone romantica che parla di un amore finito, Ohne Dich dei tedeschi Glashaus. La citiamo qui perché il video è interamente ambientato in volo, sul monoposto LS4 D-5119 e perché ha avuto solo su YouTube quasi 2,5 milioni di visualizzazioni. <https://www.youtube.com/watch?v=rCNevGsF1WU>

Mappe aeronautiche VFR gratuite in pdf



<https://openflightmaps.org/live/li-italy/>

La missione del progetto Open Flightmaps è di sviluppare e mantenere un archivio universale dei dati aeronautici, allo scopo di facilitare la creazione di mappe VFR di alta qualità utili alla comunità dell'Aviazione Generale. Come

suggerito dal nome, una caratteristica fondamentale del progetto è di essere open source, poiché coordina il lavoro di una vasta comunità di collaboratori volontari.

L'archivio è amministrato dall'associazione Open Flightmaps, OFMA, un'organizzazione no-profit costituita specificamente a tale scopo, la quale ha il supporto di due Università, di molte associazioni di piloti ed altre organizzazioni nell'ambito dell'Aviazione Generale. La struttura dell'archivio OFMA segue il modello AIXM raccomandato da Eurocontrol. L'associazione Open Flightmaps (OFMA) garantisce, sotto Licenza Generale Utenti OFMA, una licenza mondiale gratuita e non esclusiva di uso dei dati contenuti nell'archivio OFM, a patto che si rispettino le condizioni della licenza. Questi diritti includono esplicitamente l'uso commerciale e non escludono alcun campo di attività. Per quanto possibile, questi diritti possono essere esercitati su tutti i media e i formati che siano oggi noti o creati in futuro.

Le carte possono anche essere create su misura, inquadrando la mappa e cliccando su "crea PDF". Stampabili in formato A4 o anche A3. I dati sono invece disponibili in molteplici formati, tra i quali è di interesse per i piloti il formato TXT OpenAir ottimizzato per SeeYou. L'ultima release dello spazio aereo italiano è aggiornata al 22 giugno 2018. Purtroppo la complessità del nostro spazio aereo è sorprendente, e rappresenta un forte limite alle attività di volo sportivo.

Tragico incidente Siemens

Un tragico incidente ha causato la morte di due piloti che si trovavano a bordo dell'aereo Magnus eFusion. Questo aereo biposto ad elica, con motore elettrico Siemens e un pacco batterie, è stato visto più volte nelle fiere aerospaziali, e aveva conquistato un record mentre trainava un aliante con un rateo di salita eccezionale.



L'incidente è avvenuto durante uno dei numerosi voli di collaudo, nelle vicinanze di Budapest in Ungheria. Un comunicato del costruttore recita: durante un volo sperimentale, iniziato intorno alle ore 10:10, per cause ancora ignote l'aereo Magnus eFusion è precipitato in un campo di granturco. I due occupanti, il pilota e il passeggero, sono deceduti nell'impatto. L'azienda aggiunge che è stata avviata un'inchiesta. Sul sito AVweb si legge il racconto di una testimonianza diretta: L'aereo è stato visto manovrare a bassa quota, poi prendere fuoco e in seguito schiantarsi con una caduta pressoché verticale.



La Siemens usava l'eFusion per le prove su motori elettrici ad alta densità di potenza, e su batterie ad elevato contenuto di energia. Del motore si sa che pesava circa 50 kg e poteva sviluppare oltre 260kW. Le batterie erano agli Ioni di Litio, ed installate davanti alla paratia anteriore dell'abitacolo, una posizione che dovrebbe garantire la maggiore sicurezza per l'equipaggio.

Considerazioni apparse sui siti dedicati al volo elettrico concordano che si tratta di un brutto colpo per l'avanzamento dei progetti elettrici. Le batterie, si sa da sempre, possono incendiarsi in maniera violenta a seguito di un impatto. In questo caso, se l'inchiesta confermerà che l'incendio si è scatenato prima dell'impatto, si dovrebbe pensare a un cortocircuito elettrico o a un difetto delle batterie o dei circuiti. Come accaduto per le automobili elettriche, gli incendi sono rari ma attirano l'attenzione dei media, nonostante (nel caso delle auto), siano centinaia quelle a combustibile fossile che prendono fuoco



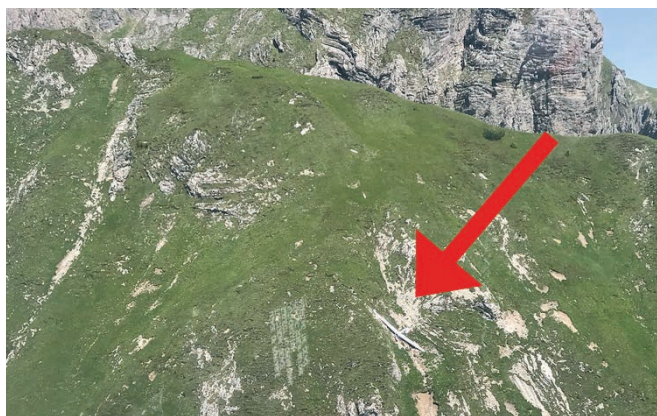
co ogni giorno sia in seguito a danneggiamenti, sia per problemi elettrici, sia per perdite di carburante. Nel caso di questo aereo sperimentale e acrobatico, esiste la speranza che l'indagine identifichi la causa dell'incidente e permetta di sviluppare soluzioni correttive. Sino ad oggi eravamo solo a conoscenza di alcuni casi di incendio di batterie dei sistemi FES, sempre avvenuti al suolo senza comportare rischi per i piloti, e di un impatto contro una montagna da parte di un aliante Antares, le cui batterie (contenute nelle ali) si sarebbero incendiate dopo l'incidente, ma che certamente non erano state causa di esso.

Aliante caduto, il pilota è morto sul colpo

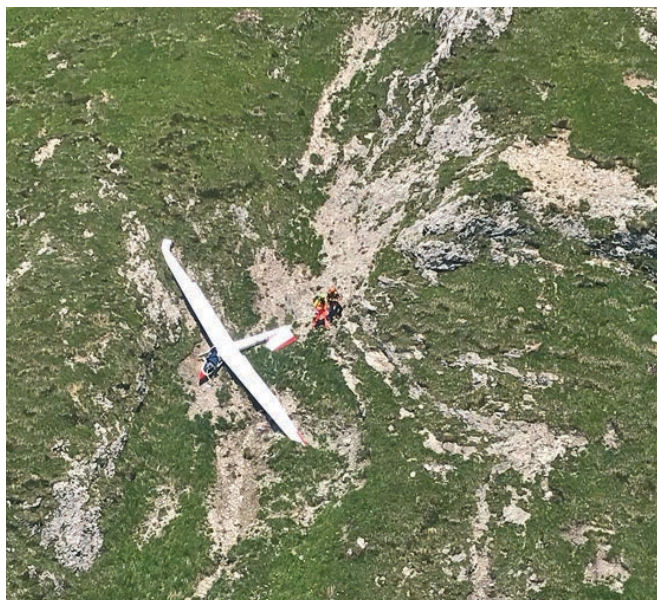
di Cristina Contento, www.vvox.it

Nella giornata del 10 giugno 2018 un aliante partito dalla base di Belluno aveva fatto perdere le sue tracce. Il giorno seguente il velivolo è stato ritrovato insieme al corpo senza vita del pilota trevigiano. Lo comunica il Soccorso Alpino che ha partecipato alle ricerche assieme ai vigili del Fuoco. L'elicottero del SUEM Servizio di Urgenza ed Emergenza Medica di Pieve di Cadore, che stava passando nelle vicinanze impegnato in un'altra missione, ha avvistato l'aliante nella tarda mattinata.

Il velivolo era precipitato in zona Le Piaie, tra il Monte Serva e il Monte Pelf, a circa 1.800 metri di quota. L'eliambulanza ha sbarcato un tecnico di elisoccorso, un medico e un infermiere, che non hanno potuto far altro che constatare il decesso del pilota Angelo Moresco, 59



anni, di Castello di Godego. Ottenuto il nulla osta dalla magistratura per la rimozione, la salma è stata recuperata con un verricello e trasportata all'ospedale di Belluno. Il trevigiano, titolare di una concessionaria di auto a Ponte nelle Alpi, è stato sottoposto ad autopsia su disposizione della magistratura: le cause del decesso non sarebbero ascrivibili a un malore, ma gli accertamenti medico-legali le avrebbero addebitate all'impatto del velivolo con la montagna. L'aliante, dalle prime stime, avrebbe prima urtato una croda in cima alla vetta, poi sarebbe rovinato nella zona della località Piaie dove il velivolo è stato ritrovato in quel sorvolo che l'elisoccorso del Suem ha effettuato dirigendosi verso un'altra missione, lunedì mattina. L'impatto contro il picco è stato verificato dalla presenza, più in alto del luogo del ritrovamento, del plexiglas che chiude la carlinga. Un primo colpo che ha poi fatto rimbalzare il velivolo più in basso. Le indagini affidate ai carabinieri del nucleo investigativo



della Compagnia di Belluno, hanno visto un'altra tappa importante di questa tragedia: il recupero del velivolo e il suo trasporto a valle, nell'hangar dell'aeroporto Arturo Dell'Oro, dove è stato posto sotto sequestro. L'aliante è stato dapprima smontato e trasportato su un pianoro, dal quale dove un elicottero della Elifriuli lo ha verricellato e, pezzo per pezzo, trasportato a ridosso dell'hangar. Alle operazioni hanno partecipato i soci dell'aeroclub coordi-

nati dai carabinieri del soccorso alpino della Compagnia di Cortina. In zona anche gli elicotteri dei carabinieri. Oltre al recupero degli oggetti, come il telefonino dello sfortunato pilota, è stata anche recuperata la strumentazione a bordo del tipo scatola nera, benché gli alianti non abbiano esattamente lo stesso dispositivo: si chiama infatti "Flarm" ed è uno strumento che ha registrato il volo dell'aliante pilotato da Moresco. Ora saranno la perizia, che sarà disposta dalla magistratura ordinaria (che indaga per disastro aereo colposo e omicidio colposo), e anche l'inchiesta dell'ANSV, a chiarire se invece il velivolo abbia subito qualche guasto in volo che possa averne provocato caduta e schianto. «La prossima settimana attendiamo l'ispettore ANSV» spiega il vicepresidente dell'aeroclub Davide Zampieri.

Nuovi record FAI

La FAI ha ratificato due nuovi record di volo a vela. Per l'Italia è importante il record continentale di velocità su percorso triangolare di 300 km, portato da Alberto Sironi a 140,97 km/h.



Il volo si è svolto a Rieti il 29 luglio 2017 su aliante Quintus M di classe Libera. La prestazione precedente di 136 km/h apparteneva a Laszlo Hegedus.

Un nuovo record mondiale è invece stato ratificato a favore di Pieter Nouwens (Sud Africa) per un eccezionale volo di velocità su triangolo di 1,250 km, percorsi a ben 166,00 km/h sull'aliante Jonker JS3 15 metri. Altrettanto impressionante è che al decollo da Potchefstroom erano quattro i JS3 15 metri che hanno coperto lo stesso tema a velocità molto vicine, condotti da Oscar Goudriaan, dai due fratelli Uys e Attie Jonker, e dallo stesso Nouwens. La prestazione precedente apparteneva a Steve Fossett con 149 km/h. La data del volo è il 6 gennaio 2018 e potete trovarlo su OLC a questo link: <https://www.onlinecontest.org/olc-3.0/gliding/flightinfo.html?dsId=6210857>



La prestazione precedente apparteneva a Steve Fossett con 149 km/h. La data del volo è il 6 gennaio 2018 e potete trovarlo su OLC a questo link: <https://www.onlinecontest.org/olc-3.0/gliding/flightinfo.html?dsId=6210857>

Novità radio 8,33 kHz

Con riferimento alla pubblicazione AIP GEN 1.5 denominata "strumentazione aerea, equipaggiamento e documenti di volo", item 1 "equipaggiamento per le comunicazioni" paragrafo 1.3 "spaziatura canali VHF ad 8.33 kHz", un Notam impone di cambiare il terzo capoverso come segue:

In attesa di approvazione UE ai sensi del regolamento (UE) 1079/2012 articolo 14.4, dal 1 luglio 2018 gli aeromobili non equipaggiati di apparato radio con spaziatura dei canali a 8.33 kHz possono operare solo in quelle porzioni dello spazio aereo italiano dove non è obbligatorio il contatto radio oppure è utilizzato un sistema di offset della portante con spaziatura dei canali a 25 kHz.

In sostanza, per quanto concerne l'Italia e limitatamente all'interessamento di volumi di spazio aereo determinati, si può per ora continuare ad usare le vecchie radio.

Se qualcuno è riuscito a posticipare la spesa della sostituzione, e a condizione che non si trovi a dover contattare stazioni operanti a banda stretta, be' a quanto pare ha fatto bene.

Revisione generale dei rimorchi

Luciano Avesani (l.avesani@alice.it) ci informa che all'interno del DD 18/5/2018, n. 211, Allegato 1 al DM 18.5.2018, è stato pubblicato il calendario delle scadenze dei controlli tecnici dei rimorchi. Quelli immatricolati fino al 31/12/2000, ad esclusione di quelli già revisionati nel biennio precedente, a prescindere dal mese di immatricolazione, potranno utilizzare la finestra temporale intercorrente fra il 21 maggio 2018 e il 31 dicembre 2018. A partire dall'anno 2019, come d'uso, il termine ultimo per ottemperare al richiamo è il mese di immatricolazione/revisione. Per il 2019, si potranno presentare i rimorchi immatricolati dal 01/01/2001 al 31/12/2006 e quelli immatricolati prima del 2001 e non revisionati nel biennio precedente. Nel 2020 si potranno presentare i rimorchi immatricolati dopo il 01/01/2007 e quelli per i quali sono trascorsi 4 anni dalla prima immatricolazione o 24 mesi dall'ultima revisione. Negli anni seguenti, il controllo tecnico sarà effettuato con la periodicità prevista dall'art. 5, comma 1, lettera del D.M. 2014/2017. Si precisa che la prenotazione, se effettuata entro i termini, estende la possibilità di circolazione del rimorchio fino alla data assegnata dall'UMC. Si rammenta che i rimorchi che non hanno ottemperato a precedenti chiamate a revisione non possono circolare, fino al controllo tecnico, incorrendo nelle sanzioni previste.

Aliante in piazza con le Frece Tricolori

Nell'ultimo fine settimana di giugno si è svolto ad Arona un grande evento aeronautico, costruito intorno all'esibizione completa delle Frece Tricolori e con la partecipazione di numerose realtà degli sport dell'aria. I bambini hanno potuto fare molte salite vincolate, la sera del venerdì, con un pallone ad aria calda. Il sabato hanno partecipato all'esibizione pomeridiana un HH 139 Elicottero dell'Aeronautica Militare con la dimostrazione elisoccorso; lo ZLIN 52 aereo acrobatico, pilota Guido Racioppoli; 4 aerei YAK 52 - Team YakItalia; l'Aero Club Como con l'ammarraggio di anfi e idrovolanti; l'elicottero della Guardia Costiera di Genova e gli ultraleggeri anfi Seamax. Domenica, al programma si sono aggiunti il Pitts Special e un biplano storico. Naturalmente, l'esi-



bizione delle Frece Tricolori della Pattuglia Acrobatica Nazionale dell'Aeronautica Militare è stata il clou della manifestazione, e il principale motivo di attrazione per il foltissimo pubblico che ha passeggiato per ore sul lungolago. Le presenze sono state stimate in circa 200.000 persone. Durante le giornate dell'evento sul Lungolago Caduti di Nassirya di Arona, sono stati allestiti gli stand degli sponsor della manifestazione aerea, espositori di modellini e la vendita di abbigliamento, accessori e gadget vari. L'Aeroclub di Vergiate "A. Marchetti" ha esposto in Largo Alpini all'interno di un'area creata appositamente per far divertire i più piccoli, un vero aliante Discus



B "AG", un elicottero ultraleggero e diverse tipologie di deltaplani, oltre a vari stand con modellini e gadget. Nell'stand di Poste Italiane era attivo il servizio di annullo filatelico domenica 1 luglio. Presso la sala Tommaso Moro del Comune di Arona era presentata una mostra per il Centenario della morte di Francesco Baracca che è rimasta aperta al pubblico dal 23 giugno al 1° luglio. Presso l'Ufficio Turistico erano esposte le opere d'arte del pittore Andrea Gnocchi. Presso il Salone Merzagora gli alunni delle scuole elementari di Arona hanno allestito una mostra celebrativa dell'Arona airshow. Pur essendo l'evento uno tra i più importanti della stagione ed essendo lo stesso causa di un Notam parecchio 'incisivo', il volo a vela era rappresentato solo da due soci dell'AeC Vergiate (Gianni Maiocchi e Giacomo Zanon) che hanno accolto le richieste degli organizzatori portando il proprio aliante in piazza affrontando difficoltà non trascurabili (divieti d'accesso e carenza di parcheggi) ma dando così modo ai 200.000 presenti di vedere da vicino un aliante, forse per la prima volta, e di avere notizie su come la nostra attività viene svolta. Grazie a una cortese fornitura messa a disposizione dal CSVVA, i due soci di Vergiate hanno distribuito gratuitamente copie della nostra rivista ed adesivi 'Io Amo Volo a Vela'.

ASK 21B

*La versione aggiornata del classico addestratore
Dopo 39 anni di produzione, alcuni miglioramenti*



Il nuovo ASK 21B è più comodo, pratico e manovrabile

L'ASK 21 costituisce in gran parte del mondo l'ossatura di base della scuola di pilotaggio.

In produzione ormai da 39 anni dopo il primo volo di collaudo avvenuto nel 1978, è particolarmente apprezzato per la sua robustezza, per le piacevoli caratteristiche di maneggevolezza e per la semplicità di gestione anche al suolo. Questo aliante non ha soltanto incontrato un grandissimo successo di mercato (950 gli esemplari realizzati, per una media di circa venticinque aliante nuovi ogni anno), ma è di fatto diventato il modello di riferimento per la scuola e le attività primarie dei club.



Più spazio per i piloti



Due viste del sistema di connessione automatica dei comandi di volo. Un ammodernamento molto significativo

Il progetto è stato firmato da Rudolf Kaiser, e rappresenta il suo primo lavoro interamente in compositi (fibra di vetro, con poche parti in carbonio e in legno). Nel concepimento di questo aliante, Kaiser ha privilegiato la comodità, piacevolezza e facilità d'uso rispetto alle prestazioni di planata.

La vita della cellula è stata via via prolungata, fino a

18.000 che sono il limite attuale.

Al classico ASK 21 si affianca ora la versione B, alla quale sono stati applicati parecchi miglioramenti, senza modificarne lo spirito originale.

In primis, spicca l'adozione delle connessioni automatiche dei comandi di volo.

Niente più spinotti da collegare ad ogni rimontaggio.



Le strutture dei due sedili sono completamente nuove e ridisegnate secondo le tendenze attuali, già viste sui modelli di più alte prestazioni: c'è più spazio per entrambi i piloti e la posizione di seduta è più confortevole. Il pannello strumenti posteriore è stato spostato indietro, lasciando più spazio al sedile anteriore che è così più arretrato e reclinato e finalmente dispone di un poggiatesta regolabile. Le due barre di comando sono state invece spostate più avanti, con vantaggio per il comfort dei piloti di alta statura.



Sedile e poggiatesta anteriore



Pannello strumenti posteriore più compatto e arretrato



Il sedile posteriore ben conformato



GLIDERSERVICE NOVAK

Officina di riparazione e manutenzione per alianti dalle strutture composti
Specializzati in **RIVERNICIATURE**

Al vostro servizio
dal 1988 - più
di 1700 alianti
riverniciati in tutto
il mondo



- Riverniciatura completa con vernice di poliuretano o poliestere (gelcoat)
- Ogni tipo di riparazione e modifica
- Rinnovamenti ARC, ispezioni ogni 3000 ore, ispezioni speciali

- Certificato di garanzia per la qualità del servizio
- Tutti i servizi conformi alle regolazioni EASA
- Vicino al confine con l'Italia



La scuola della Wasserkuppe, sempre prima utente dei nuovi modelli Schleicher, dispone già dell'ASK 21B

I sedili offrono migliore supporto ed ergonomia nella zona sotto le cosce. I punti di ancoraggio delle cinture sono stati riposizionati più avanti. Gli schienali sono facili da regolare. L'escursione della pedaliera anteriore è stata estesa per adattarsi facilmente alle diverse taglie dei piloti. I pedali del timone sono stati ridisegnati per facilitare la manutenzione e la sostituzione dei cavi di comando.

Il pannello strumenti anteriore offre più superficie per un maggior numero di strumenti, pur senza limitare lo spazio per le gambe del pilota. La vecchia leva di sgancio d'emergenza della capottina è stata rimpiazzata con un pomello a tirante, come su gran parte dei monoposto. Dietro, il pannello è più stretto e garantisce la massima visibilità esterna verso i lati dell'abitacolo; ci sono delle comode maniglie per aggrapparsi durante l'uscita. È anche cresciuto lo

spazio disponibile per le gambe del passeggero (soprattutto le ginocchia).



Barra avanzata, sedile più reclinato, e più spazio per piloti di alta statura. Il cruscotto interferisce meno con le ginocchia

Tutta la cuscineria è imbottita con materiali ad assorbimento d'impatto. Le tasche laterali sono ora una dotazione standard. Le bocchette di ventilazione danno un maggiore flusso e sono più silenziose.

La ruota principale è ora la stessa, più grande, già adottata sulla versione a decollo autonomo ASK 21Mi. Una sigillatura flessibile applicata alla carenatura impedisce allo sporco e al terriccio di entrare nella fusoliera. Un'importante modifica è stata concepita per l'impianto frenante a disco con comando idraulico: il circuito, ora sigillato, che non permette il formarsi di bolle d'aria neanche facendo spesso il volo rovescio. La Schleicher vanta inoltre che è aumentata l'efficacia degli alettoni, della quale trarranno vantaggio soprattutto i corsi di acrobazia, ma non spiega come è stata ottenuta. In un altro punto della presentazione è stato però fatto riferimento all'adozione di perfezionate sigillature delle fessure (tela e mylar) tra ala e comandi mobili; questo potrebbe spiegare l'aumentata efficacia degli alettoni.

Sempre a vantaggio dell'uso acrobatico, il tubo di pitot integrato nel muso è stato migliorato, rendendo inutile l'adozione della attuale prolunga durante l'esecuzione di attività acro.

I punti di fissaggio delle zavorre di prua sono stati ridisegnati per facilitarne l'uso frequente. D'altro canto in coda è presente un alloggiamento interno per zavorre, con coperchio trasparente, simile a quanto già visto sul DG 1000. Per esempio, per l'addestramento alla vite non è più necessario montare i pesi esterni alla deriva, che sporcavano la bella estetica e forse davano anche qualche inconveniente aerodinamico sul timone.



Ora anche il K 21 dispone di un alloggiamento per zavorre nella deriva



Approvati ENAC per il ripiegamento e la manutenzione dei paracadute d'emergenza!



Capability: Mars • Para - Phernalia • Strong National • Spekon • Paratec

ACAO è dealer unico per l'Italia dei paracadute Mars



Per info: officina@acao.it • Tel. 0332.310073



Dall'esterno, solo la livrea e la ruota maggiorata permettono di distinguere questa nuova versione "B"

Il classico ASK 21

Progettista: Rudolf Kaiser

Costruttore: Alexander Schleicher GmbH, Germania

Data primo volo dicembre 1978

Data entrata in servizio 1979

Esemplari 950

Lunghezza 8,35 m

Apertura alare 17,0 m

Altezza 1,50 m

Superficie alare 17,95 m²

Efficienza 34

Peso a vuoto 360 kg

Peso minimo pilota 70 kg (compreso paracadute)

Peso max al decollo 600 kg

VNE 280 km/h

Vb (velocità max in turbolenza) 200 km/h

Vm (velocità di manovra) 180 km/h

Vt (velocità max al traino aereo) 180 km/h

Vw (velocità max lancio con verricello) 150 km/h

Velocità massima efficienza 34 a 85 km/h (monoposto)

34 a 90 km/h (biposto)

Velocità minima di discesa 0,65 m/s a 68 km/h (monoposto)

0,72 m/s a 76 km/h (biposto)

Velocità di stallo 65 km/h (monoposto)

74 km/h (biposto)



La connessione dell'elevatore



L'indicatore della posizione del trim e la bocchetta di ventilazione



Il semplice promemoria per l'uso delle zavorre di coda

In gara a Rieti *con un atleta*



Dal sedile posteriore dell'Arcus, le esperienze di gara di un pilota italiano



Dalla Svizzera con un Arcus T di proprietà del club

Quest'anno, grazie alla segnalazione dell'amico Aldo, ho avuto la possibilità di volare a Rieti durante la CIM, ospite come "pilota +1" di Yves Gerster (Svizzera) su uno splendido Arcus T. Non si tratta della mia prima esperienza di gara in quanto avevo già volato qualche anno fa con Aldo durante il trofeo Città di Torino sempre in qualità di +1. Ma Rieti è Rieti... e non occorre spiegarne il perché.

Il meteo ha purtroppo disturbato la gara e, mentre scrivo queste note, prima della fine della competizione per motivi di urgenza di invio in stampa, ho potuto effettuare solo tre voli. In ogni caso questi sono stati sufficienti per apprezzare le eccellenti qualità di volo dell'Arcus che anche quando carico d'acqua rimane molto docile, stabile e "facile" da pilotare anche per un pilota di scarsa esperienza come me. Ne ho inoltre apprezzato la silenziosità ed efficienza anche ad alte velocità.



Yves Gerster, giovane e forte pilota svizzero, con Sergio Cometto

Fino ad ora ho effettuato tutti i decolli, i traini e tutte le prime salite ante-gara, fantastica macchina! Durante un briefing ho potuto gioire insieme a tutti di un primo posto di task giornaliero dell'amico Franco Poletti, il nostro decano, che è un esempio per tutti noi, in quanto è stato capace di un'ottima performance in una giornata tutt'altro che facile con un tema di oltre 350 km! Nella stessa mattinata abbiamo poi festeggiato il compleanno di Giorgio Marchisio che segue Franco a pochissima distanza in termini sia di età che di energia e determinazione. È un piacere volare con loro!

Della CIM ho apprezzato la perfetta organizzazione e l'atmosfera di gara internazionale che si respira grazie anche alla partecipazione di piloti provenienti da mezza Europa e non solo. Si nota una generale cura dei dettagli da parte di tutti i piloti, con schieramenti che iniziano già dalle 9:30 del mattino, presenza puntuale e molta attenzione ai briefing, decolli veloci e atterraggi sicuri e composti anche in presenza di molti alianti in arrivo allo stesso tempo. Nei roccoli non ci sono stati



Trio svizzero, il veterano Werner Danz con Yves (28 anni) e Remy Hirt che ha vinto la 15M (24 anni)

problemi e tutti si sono comportati molto professionalmente (perlomeno nei miei tre voli).

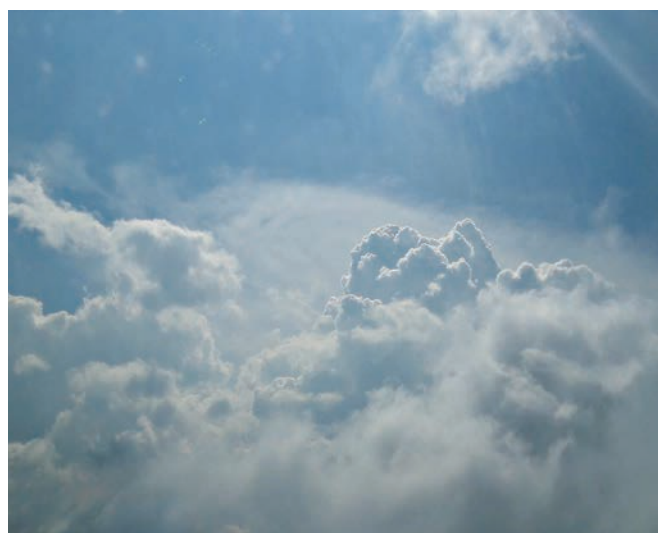


L'Arcus T a riposo dopo un'ottima giornata di volo, condizione purtroppo rara nelle gare estive del 2018



Fortissima variabilità atmosferica che ha messo a dura prova i sistemi di previsione e le scelte della direzione di gara

Infine mi fa piacere parlare un po' del mio pilota: nonostante abbia solo ventotto anni è molto preparato ed ha già nel suo logbook oltre 1.200 ore. Quel che più mi piace di lui è la sua determinazione e preparazione. Non è venuto a Rieti solo per una vacanza... si nota subito il suo costante impegno per cercare di vincere la gara o perlomeno portare a casa un podio. La sua preparazione quotidiana dell'aliante è meticolosa e poco prima di andare in volo compie un "rituale" (così lui stesso lo ha definito) che consiste nello spruzzare il bordo di attacco con un spray che ha, tra le altre funzioni, quella di far aderire meno gli insetti che improvvidamente vengono a spiacciarsi sulle nostre ali. Inoltre cura la sua alimentazione facendo in modo che sia adatta al volo e, nonostante non sia astemio, evita accuratamente di bere alcolici, anche solo in misura minima, durante tutta la gara. E va a dormire presto.



Tante nuvole e qualche occasione di salire al "piano di sopra"

lx nav

Nano⁴

"Logger IGC con Touch screen"

Da:
590 EUR + IVA

Toccami!



- Touch screen
- Navigazione Waypoint e Task
- Indicazione Spazi Aerei
- Variometro interno
- Registratore di volo IGC (anche per motori JET a turbina)





La bellezza del Lago del Salto, visto da una quota relativamente critica

Ho avuto la netta impressione che non lasci nulla al caso o all'improvvisazione del momento, insomma un vero atleta. In volo non prende rischi inutili, con mia grande gioia, anche se un giorno mi ha portato a volare accanto, e anche molto molto vicino, a un potente temporale, con tanto di fulmini e scrosci di pioggia... a terra mi ha poi confessato sorridendo che gli piacciono i temporali "... c'è molta energia! ..." dice, inoltre volare un po' nella pioggia serve a pulire le ali dai famigerati insetti (non abbiamo il netta-moschini) e guadagnare quindi efficienza per la planata finale rigorosamente eseguita a bassa quota ed alla massima velocità (a meno che il traguardo sia un ring ad alta quota).

Per finire, mi sto divertendo un mondo! Volare mi piace in ogni caso anche senza pilotare, si tratta inoltre di una splendida occasione per fare esperienza cercando di far tesoro di ogni dettaglio da utilizzare poi per i voli durante i quali sarò io il PIC...

Grazie ad una discreta e poi buona meteo ho potuto effettuare ancora due voli con Yves Gerster: il primo è stato piuttosto faticoso a causa di termiche poco generose che ci consentivano soltanto raramente quote poco superiori a 2.000 m QNH; la giornata inoltre si è spenta molto presto, poco dopo le 17, quindi nell'ultimo tratto di gara siamo finiti bassi nei pressi di Piediluco e siamo stati costretti a dar motore quando man-

cavano pochi minuti al raggiungimento del traguardo. Abbiamo poi saputo che non siamo stati gli unici ad incappare in problemi simili... Nonostante questo inconveniente (dar motore equivale ad un fuori campo) ci siamo piazzati quinti di giornata e con un punteggio



Le montagne di Rieti hanno un fascino indescrivibile

che ci ha permesso di mantenere il secondo posto in classifica generale. In realtà la nostra salita al secondo posto in classifica è dovuta anche al ritiro forzato della coppia Boudier (padre e figlio) a causa dei danni riportati a terra dal loro aliante Arcus M "GT2", durante il forte temporale di due giorni prima ... ma le gare sono fatte anche di questi eventi. L'importante è sempre che nessuno si faccia male, gli alianti si riparano molto più facilmente delle persone.

L'ultimo giorno di gara è stato meteorologicamente molto più vicino a ciò che ci si aspetta da Rieti in agosto. Siamo riusciti a raggiungere quote migliori fino a sfiorare alcune volte i 3.000 metri (mediamente si arrivava a 2.500). I quasi 400 km del task si sono potuti percorrere con medie più alte dei giorni precedenti e con meno fatica (molto legata al clima caldo/umido). Abbiamo inoltre potuto finalmente volare in alcune delle più spettacolari e divertenti zone dell'area (monti Velino e Vettore ad esempio). Abbiamo fatto un solo basso dalle parti di Avezzano scendendo verso il primo pilone, poi il volo si è mantenuto su quote non inferiori a 1.500 H e con picchi di quasi tremila. Un volo stupendo che ci ha ripagato delle fatiche dei giorni precedenti.



In termica con velocità costante e precisione di pilotaggio



Montagne! Ma a causa della meteo abbiamo spesso volato sulle zone collinari, fino a Siena



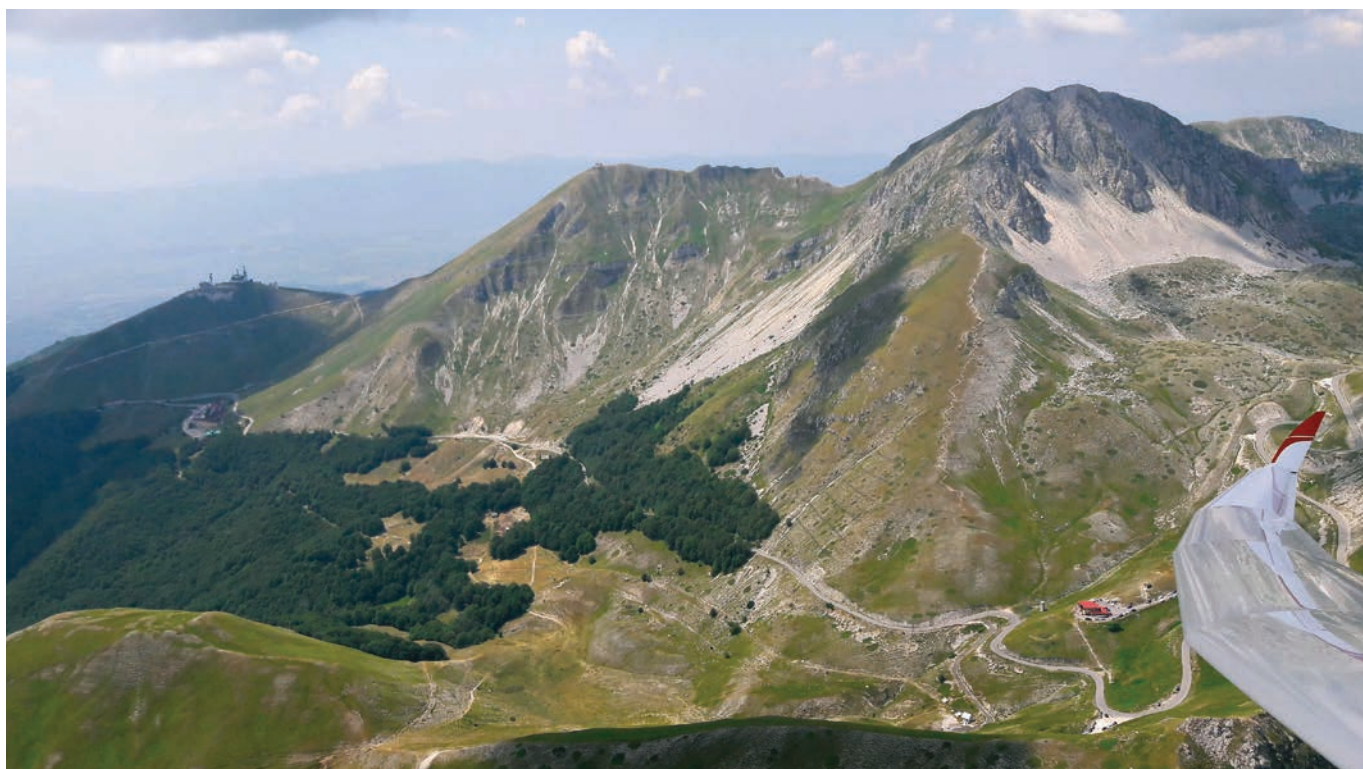
**SIAMO DIVENTATI GRANDI,
MA CONTINUIAMO A SOGNARE.
PER VOLARE SEMPRE PIÙ IN ALTO!**



Quasi quotidiano l'incontro con violenti piovvaschi. Il task setting ha fatto tutto il possibile per permetterne l'aggiramento e trovando valore sportivo anche in queste difficili condizioni

Yves si è impegnato al massimo ma non è riuscito a recuperare i punti che ci separavano dai primi, siamo arrivati secondi di giornata a pochissimi punti dai primi e ci siamo quindi confermati secondi in classifica generale. Comunque un ottimo risultato per il giovane Yves ed una stupenda esperienza di volo per me che, pur non essendo nuovo della zona, ho potuto apprezzarla da un profilo diverso, quello di gara ap-

punto, con tutte le sue emozioni aggiuntive. La stessa sera è poi avvenuta la premiazione ed ho avuto l'emozione di salire sul podio con Yves e di portare a casa una coppa che rappresenterà un bellissimo ricordo di queste grandi giornate passate nella "magia" del volo a vela, esaltata al massimo livello grazie ed a causa del clima agonistico che si genera in gara. Grazie ancora Aldo e grazie Yves! ■



Il gruppo del Terminillo visto da Sud Est. L'influsso del vento da NE è stato quasi quotidiano, ma con apporto di aria umida in quota

LX navigation

Equipaggia il tuo aliante con la nuova generazione di variometri stand alone compatibili con il sistema cartografico Zeus.



Otteni uno sconto del 10% per gli ordini emessi entro il 31 ottobre 2018.

LX navigation
ITALY

Marco Massimo Kessler
+39 393 431 84 78

info@lxnavigation.it
www.lxnavigation.it

*Lo sconto è valido solo per i pacchetti specificati e solo per ordini emessi in unica soluzione prima del 31 ottobre 2018, fino ad esaurimento delle scorte disponibili in quantità limitata presso LX navigation Italia.

Non valida per pacchetti con radio e transponder.

Copyright © 2018, LX navigation d.o.o., tutti i diritti riservati.

Come le rondini in primavera: si torna a Rieti

*Diceva Paul Valéry:
“Meglio essere una rondine che una piuma”.
Tutte e due volano, ma la prima va dove
vuole lei e la seconda dove vuole il vento.
(Luciano De Crescenzo)*



In alto: Liana nel monoposto Standard Astir. Qui sopra: foto di gruppo dello Stage con Andrea Strata primo a destra

È iniziata la stagione volovelistica e riprendono gli stage al Centrale di Rieti: eccomi di ritorno per il mio secondo periodo di addestramento nei cieli reatini. È trascorso un anno da quella splendida settimana di volo del giugno 2017, un'esperienza volovelistica che ha aggiunto un importante tassello al mio progresso di crescita come pilota di aliante.

All'arrivo della primavera di quest'anno, inevitabilmente, il momento più atteso è stato quindi quello dello stage di Rieti. Settimana programmata già dall'autunno scorso in occasione del Meeting di Volo a Vela che si è tenuto a Voghera il giorno 7 e 8 ottobre. Niente è stato più semplice del mettersi d'accordo con gli amici con i quali l'anno scorso ho condiviso la mia prima esperienza di stage. Ci siamo incontrati a Voghera e senza tergiversare abbiamo scelto lo stage S2, lo stesso del 2017, che coincide con la prima settimana di giugno. Stage e team ben riusciti non si cambiano, ci siamo detti.

A Voghera, in occasione del meeting, l'inoscidabile responsabile degli stage dell'AeCCVV di Rieti, Alessandro Bruttini, era presente con lo stand del club e tra abbracci e pacche sulle spalle, contenti di ritrovarci, gli abbiamo comunicato che nella prima settimana di giugno, in blocco, ci saremmo ripresentanti. Alessandro prende nota, poi afferra il suo cellulare e parla con Sandro Sette, quell'angelo di tutor che mi aveva seguita l'anno scorso. Il team non sarebbe stato al completo senza di lui!

Volare a Rieti, scrivevo l'anno scorso su questa rivista, è come finire dentro un vortice di emozioni, quello che accomuna tutti è la bellezza di volare nei cieli reatini, le cui condizioni atmosferiche sono così uniche per questa disciplina sportiva, che porta tanti piloti italiani e stranieri a recarsi in queste valli nei sei mesi centrali dell'anno solare, periodo della stagione volovelistica in quel di Rieti, per allenarsi e seguire gli stage dell'aeroclub Centrale che, oltre ad essere settimane di addestramento al volo di distanza, hanno creato e sempre creano momenti intensi di

amicizia e simpatica goliardia.

Gli stage si susseguono da fine maggio ai primi di settembre con la sola interruzione di agosto, periodo in cui si svolgono le competizioni sportive: la Coppa Internazionale del Mediterraneo e la Coppa città di Rieti, gare che, anche in questo caso, si svolgono da parecchi anni al Ciuffelli e che richiamano tanti piloti di diversa nazionalità.

Le attività dell'aeroporto G. Ciuffelli di Rieti fervono da sempre: dal 1935, quando Caproni manifestò l'intenzione di impiantare delle officine aeronautiche e successivamente, nel dopoguerra, quando nel 1952, al traffico aereo militare, si aggiunse l'aviazione sportiva e poco dopo il volo a vela.



Jacopo Romei neobrevettato AVL



In centro, Stefano Chierchi neobrevettato AVL; a sinistra Paolo Beccaceci e Franco Caprioglio entrambi veterani degli stage del Centrale



Mariella D'Angela inarrestabile sul suo LS1



Liana e Andrea Strata



tare sulla nostra assistenza, soprattutto

Sul sito dell'Aeroclub Centrale Volo a Vela, nel menù "club" è presente un link intitolato "Un po' di storia del Volo a Vela custodita da Luigi Aldini" che riporta le scansioni di alcune pagine storiche della rivista "Ali Nuove. Quindicinale di Aviazione": alla sezione "Ali Nuove Silenziose" ci sono gli articoli degli anni '50 che parlano del volo a vela.

La passione di quegli uomini ha lasciato un'eredità importante, ed anche se non sempre ci sono stati periodi facili, il volo a vela italiano non si è lasciato intimorire.

Negli anni gli stage del Centrale hanno accolto una moltitudine di piloti di differente livello per preparazione ed esperienza, portandoli un po' per volta ad acquisire una maggiore capacità tecnica, una migliore conoscenza e di conseguenza sicurezza nel volo e, da ultimo, ma non per importanza, anche una buona preparazione psicologica. In poche parole: tutto ciò che è relativo alla com-

ponente umana non tecnica, non fisica, non tattica, ma che bisogna venga formata ed informata per l'ottimizzazione della prestazione sportiva. Nel caso di noi volovelisti, che ci troviamo immersi in un fluido tridimensionale, con ali di plastica e come unico motore la forza della natura, la nostra mente risulta essere l'unico e reale computer di bordo e, se la psiche non la confonde ma al contrario s'intendono, avremo, a mio modesto parere, piloti migliori e probabilmente anche maggiore passione e meno abbandoni.



Andrea Strata, tutor AVL, con Jacopo Romei

Volendo citare il mio istruttore preferito in AVL, che quest'anno dopo una lunga assenza è tornato a fare il tutor agli stage del Centrale: "insegnare a piloti già bravi a migliorare, è semplice.

Formare piloti dopo il brevetto e portarli a buon livello di volo di distanza in sicurezza è tutt'altra faccenda". Da parte mia aggiungo che nell'organizzazione di uno stage di addestramento di volo, sono molteplici gli aspetti da considerare e tutti importanti; tra questi, a mio avviso, la scelta dei tutor è fondamentale.

Ho poca esperienza lo ammetto, ho il brevetto da soli tre anni e ne sono cosciente, ma in questo poco tempo, sia per spirito di intraprendenza ma anche grazie a splendide persone che sono diventate cari amici, ho avuto modo di frequentare altri club di volo. Piacevoli occasioni con interessanti chiacchierate sui tanti argomenti che riguardano il volo. Un po' per questo, un po' per deformazione professionale, senza neanche rendermene conto più di tanto, ho incominciato ad occuparmi di comunicazione anche nell'ambito del volo a vela.

Ho pertanto familiarizzato con diverse realtà e con i tanti che oltre ad essere piloti svolgono una infinità di attività legate a questa disciplina sportiva, quindi, fatte le dovute premesse, riportando anche la mia esperienza, per quanto modesta possa essere, mi sento in grado di dire che essere un ottimo pilota che ha conseguito ragguardevoli risultati sportivi non vuol dire essere anche capace di trasmettere queste esperienze, di ascoltare un pilota meno esperto, di



Tra un volo e l'altro... una ciliegia tira l'altra!

guidarlo nel suo percorso, di adattarsi alle sue esigenze e pertanto potersi definire ed essere percepito come un bravo tutor.

OFFICINE AERONAUTICHE GHIDOTTI S.r.l.

Via dei Grilli, 5 - 41012 Carpi - Modena - Tel. +39 059 681227 - info@officineghidotti.com - www.officineghidotti.com



- Riparazioni, modifiche, ricostruzioni di ali ed aeromobili in materiali compositi
- Lavori di lattoneria e strutture tubolari metalliche saldate
- Riparazioni, ricostruzioni di strutture lignee e reintelature - Riverniciature
- Ispezioni e rinnovi ARC - Servizio CAMO - Assistenza tecnica e burocratica

OFFICINA ALIANTI: Via Prato delle Donne, 19 - 44100 Ferrara (FE) - Aeroporto di Aguscello



Lo stage S2 al completo con i piloti dell'A.M. di Guidonia in fondo a sinistra

Viceversa, un pilota che vuole imparare, non dovrebbe mai perdere l'occasione di ascoltare un bravo pilota, ma seguire le indicazioni dei tutor che ritiene più adatti per lui, non valutandone solo le qualità sportive ma anche le capacità formative. Trovare un tutor che oltre che bravo ci sia anche gradito, è estremamente importante.

Esco ora dall'antro e, dopo aver vaticinato come la Sibilla Cumana, continuo a dar seguito alla mia esperienza di volo a tre anni dal brevetto. Pertanto, non riferirò di performance o di risultati sportivi raggiunti, avrei ben poco da dire a tal proposito. Il volo a vela non è per me, purtroppo, uno sport che si lascia raggiungere facilmente: ho bisogno di più tempo il che non gioca però a mio favore. Nel volo necessita disciplina, perseveranza e un grande impegno, un'infinita pazienza e la capacità di superare ogni piccola o grande sconfitta, evitando di contabilizzarla, perché numericamente, graverebbe in un file interiore che non ti fa più staccare l'ombra da terra, quando invece c'è bisogno di energia per ricominciare.

Come per l'anno scorso, anche quest'anno, alcuni piloti dell'Aeronautica Militare di Guidonia erano con noi allo stage di formazione S2 del Centrale. Si tratta del Tenente Colonnello Simone D.P., Maggiore Emanuele T., Maggiore Francesco D. e, come per i loro colleghi che li hanno preceduti, erano a Rieti per essere addestrati al volo di distanza.

Va da sé che trattasi di piloti esperti, di impeccabili professionisti, istruttori e militari, ma la mancanza del motore fa anche di loro dei "passerotti" o meglio "aquilotti" determinati al punto che quando, per radio, gli veniva indicata una buona termica, arrivano in formazione comunicando:

<Aliante Uno in avvicinamento, Aliante Due in avvicinamento, Aliante Tre in avvicinamento>. Centrata la termica non la mollavano più fino alla successiva planata verso un altro cumulo.

Il giorno seguente intravedo Spoleto sulla destra e per radio comunico ai militari: ragazzi sulla destra abbiamo Spoleto, è quella in basso e, poco distante, inizia la Val Nerina. Dopo alcuni secondi mi rispondono: <Spoleto in vista Uno, Spoleto in vista Due, Spoleto in vista Tre>, fantastici! Volare con loro oltre che un onore, è stato divertente e formativo.

I primi giorni dello stage ho volato in biposto con il mio insostituibile tutor, Sandro Sette, che nelle ore di volo di addestramento, ha saputo (a proposito della scelta dei tutor) continuare con attenzione, professionalità e gentilezza la sua opera, iniziata lo scorso anno.

Sandro, durante lo stage, si alternava con Andrea Strata (istruttore di volo presso AVL), nel compito di avere a seguito gli aquilotti militari. A sua volta Andrea si occupava di altri passerotti, piloti neo brevettati desiderosi di conoscere i cieli di Rieti. Il tutto ovviamente orchestrato dal responsabile degli stage, Alessandro Bruttini. Mentre Mariella, Franco e Paolo, piloti più esperti e veterani degli stage del Centrale, tentavano diverse missioni seguiti da terra sempre da Alessandro.



Roberto Reginaldi ha tenuto una lezione sull'alimentazione



Schieramento dello stage AeCCVV al completo

Purtroppo non siamo stati molto fortunati quest'anno perché le condizioni meteo sono state poco favorevoli sin dall'inizio della stagione volovelistica, sia nel Nord che in Centro Italia. E così di giorni buoni per volare, nella nostra settimana, ne abbiamo avuti solo tre.

In verità vi è stato anche un quarto giorno, ma c'era un'unica debole termica in tutta la valle, poco distante dalla prenotazione e perfettamente sfruttata degli aquilotti militari che instancabilmente l'hanno tenuta a lungo. Chi ha tentato di spostarsi ha bucato e si è visto costretto ad atterrare.

In quella stessa giornata sono passata a volare con un aliante monoposto. Sistema l'abitacolo, metto un cuscino dietro la schiena, accorcio tutta la pedaliera, perché ho sempre qualche problema ad arrivare bene ai comandi. Mi agganciano il cavo, il traino parte. Nel

mentre, avverto che i piedi scivolano dalla pedaliera, riprendo il controllo, ma questi scivolano ancora e non capisco perché. Sgancio che sono ancora in pista, mi sono staccata di poco dal suolo. Riatterro subito, tutto bene.

Vengono a recuperarmi e ritorno in linea ma non mi sento tranquilla e quindi rinuncio a decollare nuovamente. Ciò che poi abbiamo avuto modo di appurare più tardi è che la posizione delle mie gambe era

tale che i piedi erano costretti a gestire la pedaliera con la parte centrale delle mie scarpe che avevano una suola di gomma molto liscia scivolando così di lato alla pedaliera.

Le condizioni meteo dei giorni successivi non mi hanno più permesso di riprovare a volare da sola in quei cieli, esperienza fatta invece l'anno scorso, con "sua maestà LS4" che mi aveva resa così felice.

Questi i fatti e sono veritieri ma io so che c'è dell'altro, e non è stato facile farci i conti. Lo stesso "altro" che durante la cena di fine stage, Alessandro, in una chiacchierata tête-à-tête, mentre fumavamo (io una sigaretta e lui l'eterno pezzo di sigaro) ha affrontato con nonchalance dicendomi <ce la potevi fare>, intermezzando queste parole con altre affinché le sentissi, ma attento a non aggravare un peso che già sapeva essere dentro di me.



La cena di fine stage

Sotto forma di silenziosi pensieri, le motivazioni nel valutare se decollare o meno in monoposto, erano: c'è troppa foschia e non si vede bene la pista; il tempo è incerto; non ho dormito bene; ho avuto una settimana di lavoro stressante; ho mal di schiena; non ho digerito; ho una spalla che mi duole.

Volare è un privilegio, e per me lo è ancor di più. Il volo e la mia vita da qualche tempo viaggiano in parallelo: volare m'insegna a vivere e le esperienze della vita mi addestrano a volare.

Ho volato in monoposto con gli alianti del mio club e anche a Rieti l'anno scorso, ma non tanto quanto i voli fatti in biposto, e vorrei essere capace di tradurre in parole ciò che provo in quei momenti dove metro per metro e chilometro per chilometro conquisti una porzione di cielo e un po' più di distanza.

Ricordo in particolare un volo fatto con il Mono Astir. In biposto mi era già capitato di vivere quell'esperienza e ne ricordo tutta la bellezza, ma quella volta in cui stavo volando da sola e mi sono ritrovata a veleggiare accarezzando con l'ala il bordo delle nuvole in una giornata di confluenza, tale è stata la commozione, che ho pianto. Conquistata dal cielo ma ancor di più dal messaggio che in quel momento aveva per me: ti accolgo e ti mostro tutto il mio splendore e sono così munifico da lasciarti credere che con delle ali di plastica mi stai assoggettando.

La settimana di stage si è conclusa e, a casa nei giorni a venire, riguardo gli appunti presi durante i briefing mattutini. Ho annotato gli interessanti suggerimenti di Roberto Reginaldi che ha tenuto un paio di incontri sull'alimentazione. Mi rendo conto che riassumere così le belle lezioni di Reginaldi è veramente

riduttivo. La sua esposizione ha toccato argomenti così intriganti e di una tale profondità che mi risulta molto difficile riportarli. Tra i miei appunti anche le tante indicazioni di Alessandro Bruttini che quotidianamente proponeva durante i briefing. Tra questi, ce n'è uno segnato al secondo giorno di stage che rileggendolo mi ha particolarmente colpito perché non ricordavo questo argomento, scrivo: <questa mattina Alessandro sta parlando del "timore nel volo">. Profetico!

Da Rieti sono tornata un po' più istruita, con dentro tante cose belle ma anche con un bel bubbone reso evidente dall'ineluttabilità degli eventi. I giorni a seguire sono stati alquanto turbolenti e, dopo una breve assenza dai campi di volo e di momenti di riflessioni, sono tornata decisa a voler risolvere.

Ho escogitato uno stratagemma per aggirare la mia mente. Ho ricominciato a volare da sola ma su un aliante biposto, il collaudato ASK 21. Mi sono detta: <ti senti più sicura con un biposto? Bene! decolla con questo aliante e pensa di avere alle tue spalle, come compagno di volo, chi più ti aggrada o magari quella parte di te che tante volte ti ha dato una mano>.

Devo dire che per fortuna abbiamo un Io cosciente e un'intelligenza superiore che non so dove abbiano sede ma di sicuro non nella mente, perché quest'ultima è un po' ottusa, oppure a servizio della parte non sempre migliore di noi. Lo stratagemma sta funzionando! Ed è addirittura migliore di quanto pensassi. Il seguito verrà poi da sé...

Grazie Alessandro, grazie Rieti, grazie Sandro, grazie Luigi e grazie Andrea. ■



Verdi montagne in questa annata ricca di piogge

Vincenzo Pedrielli

<https://www.vgc2018.de>



46° VGC Rally

a Stendal-Borstel

*In Germania un grande raduno Vintage
con 200 persone e 80 alianti*



In alto, uno dei tanti francobolli dedicati a Lilienthal, e il monumento al suo sogno. Qui sopra, l'enorme aeroporto di Stendal ha ospitato centinaia di appassionati

Il tradizionale raduno di alianti d'epoca organizzato per conto del Vintage Glider Club dall'Aero Club Stendal e.V. si è tenuto quest'anno nella Sassonia-Anhalt in Germania, a Stendal, circa 120 km a Nord-Ovest di Berlino.



Un decollo al verricello. Questa foto di archivio mostra la pista nella sua intera lunghezza di quasi tre chilometri

L'evento si è svolto presso l'aeroporto di Stendal Borstel (identificativo Icao EDOV) dal 30 luglio al 10 agosto 2018.

Uno scalo di dimensioni straordinarie, costruito nel 1934 occupando un terreno di ben 127 ettari come aeroporto civile adibito al trasporto di merci. In pratica era invece a tutti gli effetti un aeroporto militare anche se tenuto nel più stretto segreto visti i vincoli

e sanzioni seguenti alla prima guerra mondiale. Trascorse le vicissitudini della seconda guerra mondiale, è diventato davvero un aeroporto civile. In passato ha ospitato per ben tre volte i campionati mondiali di acrobazia aerea e, nel 2015 e 2017, i campionati nazionali tedeschi di volo a vela. L'anno prossimo sarà la sede di gare internazionali e nel 2020 ospiterà i campionati mondiali FAI.



Folta partecipazione ai briefing meteo. Ottime termiche, tanto sole sempre, ma rari i cumuli



Il Bergfalke del gruppo di amanti degli alianti storici GAE (ACAO, Varese)

Hanno partecipato alla manifestazione del Vintage Glider Club il notevole numero di duecentosette tra piloti e accompagnatori provenienti da ben venti nazioni. L'Italia è stata rappresentata da un consistente gruppo di quattordici persone. Ottantadue gli alianti in campo di cui due italiani: il Bergfalke I-EVAM e l'M-100 I-ALEB. Il Club locale ha schierato una squadra di 54 persone, tutti volontari, per svolgere le attività necessarie alla buona riuscita della manifestazione. Nel confronto con i campionati internazionali degli alianti moderni, ogni raduno del VGC non sfigura per vitalità e partecipazione. Gli aeromobili sono più vivacemente colorati... i capelli più spesso (ma non sempre) grigi o bianchi!

I briefing sono stati effettuati puntualmente ogni giorno prima di dare inizio alle attività di volo. Per i decolli sono stati impiegati tre aerei per il traino e due linee di verricello. I tempi di attesa al decollo sono stati più che accettabili. A consuntivo della grande kermesse, sono stati operati 525 lanci al verricello e 200 traini a motore!

Si è volato in piena sicurezza praticamente tutti i giorni. Scarsa presenza di cumuli, ma tuttavia le termiche, pur nel cielo blu, non sono mancate. La meteo è stata buona e non ci dobbiamo lamentare delle alte temperature che hanno raggiunto picchi di 35°/36°. La pioggia è stata quasi assente, tranne un paio di temporali a chiusura di giornata o durante la notte.

AFFIDABILITÀ E PRECISIONE SU CUI CONTANO I PILOTI.

DA OLTRE 80 ANNI. IN TUTTO IL MONDO. OGNI GIORNO.

winter
instruments

TEL. +49 7477-262 / FAX +49 7477-1031
WWW.WINTER-INSTRUMENTS.DE



Spazio in hangar per tutti gli alianti iscritti

Martedì, la tradizionale *Serata Internazionale con grande abbuffata*. Una bella festa!

Tutti i partecipanti delle varie nazioni si sono prodigati al meglio in una mini-sfida a colpi di specialità nazionali. Inutile dire che lo stand italiano è stato preso d'assalto e, al di là dei tradizionali salumi, formaggi e vini che vanno sempre alla stragrande, l'idea di offrire del chinotto, originale fin che si vuole, è stata più che apprezzata da tutti.

Non siamo famosi solo per il Chianti! Significative le alici dei Danesi accompagnate da un bel liquorino, e i formaggi e il cioccolato proposto dagli Svizzeri. E che dire della popotte dei francesi? "Mais, quest'que c'est la popotte? Mais, monsieur, bien sûr une soupe au champagne!" Una zuppa allo champagne.



Il banco italiano nella serata gastronomica internazionale



Il Minimoia è più significativo simbolo del movimento Vintage. Ce n'erano ben tre in questa edizione del Rally VGC



Lo Schleicher Ka-4 Rhönlerche progettato nel 1954

Nel mezzo della manifestazione, per lasciare un attimo di respiro ai piloti, il Club ha organizzato una visita in pullman presso la cittadina di Stölln, dove alla fine del XIX secolo Otto Lilienthal effettuava i suoi voli. La stele che ricorda il suo sacrificio incorso mentre si avventurava come primo pioniere tedesco nell'esplorazione del volo, riferisce a una volontà superiore i successi dei suoi tentativi e il fallimento del suo ultimo volo. Nel punto in cui, nel suo ultimo volo, Lilienthal trovò la morte, il VGC ha posto una corona di fiori. Prima di rientrare al campo volo, abbiamo fatto una breve sosta nell'antica cittadina di Tangermünde, dove il fiume Tanger incontra l'Elbe. Alla gita in pullman si sono aggregate anche alcune macchine d'epoca.



Il Ka6E durante una verricellata



Proponiamo un futuro più efficiente e green per **aziende** e **abitazioni**



Soluzioni fotovoltaiche



Batterie d'**accumulo** per fotovoltaico



Progetti illuminazione **LED**



Noleggio e servizi di finanziamento

GRUPPO ELMEC | 50 ANNI DI AFFIDABILITÀ E 9 ANNI NEL FOTOVOLTAICO E LED

Elmec Solar - via Pret 1 - 21020 Brunello (VA) - 0332.802111 - info@elmecsolar.com - www.elmecsolar.com - www.elmec.com



Aliante polacco: SZD 9bis "Bocian"



I colori e le trasparenze del DFS Rhönsperber, progettato nel 1934 da Hans Jacobs

Anche la classica Serata Nazionale, a cura degli ospiti tedeschi, è stata ben organizzata, con un buffet ricco di ogni ben di Dio, ascoltando musica jazz proposta da una orchestrina locale.

Infine, il 10 agosto una cerimonia ha sancito la chiusura al 46° VGC Rally di Stendal. Tutti pronti per il rientro a casa. Arrivederci l'anno prossimo in Inghilterra a Tibenham, per il 47° Vintage Glider Rally.



4500 ore di lavoro per questa replica dell'EL-2-M, Šedý Vlk, costruita da Jiří Leník



Il coloratissimo schieramento del raduno VGC

L'aeroporto di Stendal

Situato nelle zone della ex-DDR, praticamente equidistante (poco più di due ore di auto) da Berlino, Amburgo, Hannover e Lipsia, e a circa 12 ore di autostrada da Bologna, l'aeroporto EDOV offre spazio sovrabbondante, con pista in asfalto lunga ben 2.000 metri a cui si aggiungono due prolungamenti in erba

sulle estremità, arrivando a sfiorare i 3 chilometri di lunghezza utile. C'è poi, in parallelo, una pista in erba più corta.

L'orientamento 08/26 è praticamente Est-Ovest. I servizi disponibili sono numerosi, compreso il distributore con ampia scelta di carburanti. Si svolgono attività di volo a motore, elicottero, ultraleggero, alianti e palloni aerostatici. ■

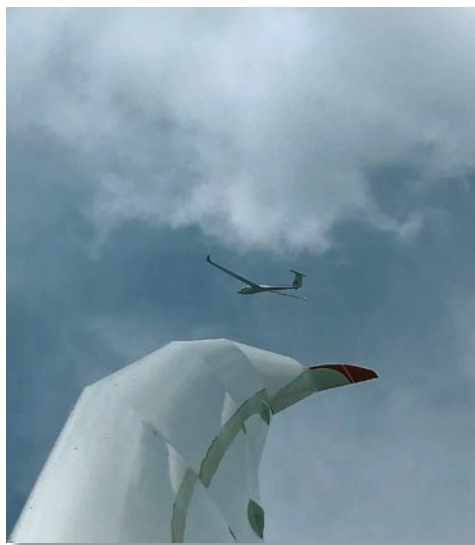
Nome	Stendal Borstel EDOV
Orari	LT SUM 0900 bis 1900 / LT WIN 0900 bis SS
C-Tel.	+49 (0)3931-713279
Radio	Stendal Info 122.400 MHz
Coordinate	52.37,73 N 12.49,204 E
Elevazione	184ft / 58 m
Piste	08/26 in cemento, 1.997 x 52 m; 08/26 in erba 700 x 40 m
Omologazioni	5.700 kg, 14.000 kg PPR, HEL, GLD (P), GLD, UL, PJE, Ballon
Hangaraggio	possibile su richiesta
Carburanti	Avgas 100 LL, Jet A1, Super Plus senza piombo
Pernottamento	fare richiesta a Aero Club Stendal e.V.
Ristorante	affacciato sul piazzale (chiusura il Lunedì)
Raccomandazione	Non sorvolare le zone abitate
Contatti	Aero Club Stendal e.V. (+49(0)3931-713279)



- ✓ ISPEZIONI ANNUALI
- ✓ RINNOVI CN/ARC
- ✓ INSTALLAZIONI CERTIFICATE FLARM
- ✓ PASSAGGI DI PROPRIETÀ
- ✓ IMMATRICOLAZIONI TEDESCHE/INGLESI
- ✓ VERNICIATURE, RIPARAZIONI E MODIFICHE

Dietro le quinte del Trofeo Oltrepò

A Voghera Rivanazzano dal 18 al 27 maggio



Come ogni anno, da ormai già dodici anni, si svolge presso l'AVM a Rivanazzano il Trofeo dell'Oltrepò. Questa era l'undicesima

edizione perché nel 2012 un NOTAM di chiusura aeroporto ci aveva impedito di organizzare la competizione.

La gara non si è svolta come di consuetudine a fine giugno, periodo felice per i voli in pianura, bensì impegnando il secondo e il terzo week-end di maggio, settimane in cui le giornate possono essere ancora un'incognita. Infatti, di sei giorni di gara previsti, ne sono stati volati soltanto quattro.

Ma non sono qui per raccontarvi della meteo, dei temi e dei risultati che potete trovare su Soaring Spot, bensì per le novità che ora vi illustrerò, quasi come qualcuno mi facesse un'intervista. Ricominciamo!

Sono già passati già dodici di anni da quando, con un'immensa emozione, prendo i tempi dei decolli e atterraggi e coordino la segreteria della gara chiamata Trofeo dell'Oltrepò, in quel di Rivanazzano.

Da allora, puntuale quasi come un orologio svizzero, LILH mi vede sorridente ad accogliere gli amici volovelisti tra cui, immancabili, Roberta e Peter, gli "italo-stranieri" della simpatica combriccola. La partecipazione al Trofeo è aperta a tutti i piloti internazionali, come da regolamento italiano, e l'idea di scrivere i bollettini anche in inglese era venuta in mente a Damino (Ceriani, nda) anni fa, durante una riunione



Il biposto Twin Shark per la prima volta in Italia

ne per l'organizzazione della gara. Nonostante questa proposta, però, nessuno di noi si era "preso la briga" di scriverli, come nessuno aveva sentito il bisogno di scrivere due righe per la rivista. Solo quest'anno alcuni eventi eccezionali per la nostra gara hanno fatto sì che prendessi la penna in mano.



Un piccolo fronte, montagne verdissime, condizioni meteo non facili ma eccitanti

Il primo, che poi sarà naturale conseguenza dell'altro, è stata la presenza del nuovo biposto della HpH, il Twin Shark, che con le sigle di gara TS ha solcato per la prima volta i cieli italiani proprio da noi, prima apparizione in assoluto! L'aliante era pilotato da Peter e dal costruttore stesso, Jaroslav Potmesil, di nazionalità Ceca.

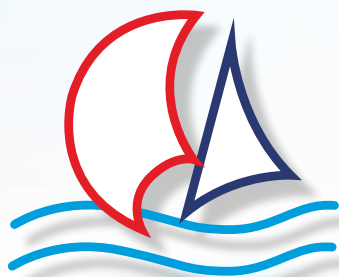
Per me è stata una graditissima sorpresa trovare Jaroslav e il TS poiché sapevo, dai primi moduli di iscrizione, che Peter avrebbe volato su un altro biposto, con

Christian (Derold, nda), di nazionalità austriaca ma che vola in Nuova Zelanda, che avevo già conosciuto durante le gare reatine. Alla fine, Christian ha volato con il suo monoposto, l'ASH 31.

Benvenuto tra noi!

Ed ecco qui che, da piccolo Trofeo nazionale, quest'anno si è trasformato in gara "internazionale".

Chissà l'anno prossimo... Cedo ora, volentieri, la penna ad Andrea (Ferrero, nda) il quale... no non vi anticipo nulla... Buona lettura! ■



nautica
lavazza s.r.l.

- Marina e lifting up to 20 tons.
- Riva refitting
- Installazione elettronica
- Verniciature e ricondizionamenti su tutte le superfici
- Riparazioni legno - vetroresina - carbonio

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

Veni Vidi Vici

Il campionato italiano Biposto



Piogge, instabilità, valori forti e momenti più deboli... e l'arcobaleno

“Ciao Fausto, come stai?” Saluto Fausto Bardelli ed osservo il tizio alle sue spalle: alto robusto con gli occhialini. Mah..., mi sembra di conoscerlo però lui sta sulle sue. Poi gli occhi si incrociano: “Ma sei Yuri, non ti riconoscevo mica”. E ci scambiamo un abbraccio come succede tra i piloti che hanno vissuto tante avventure volanti assieme e non si vedono da moltissimo tempo.

Con Yuri ho fatto uno dei più bei voli mai fatti, ov-

vero la traversata da Parigi a Valence (circa 500 km) in Francia. Un volo in linea retta, quattro alianti in gruppo e per territori completamente sconosciuti a tutti. Lui è sempre stato un pilota con la “manina” e senza dubbio uno dei pochi che riuscisse a far volare un LS 7 quasi come un LS 8. Erano anni che non lo vedevo e reincontrarlo in gara con l’Arcus M al Campionato italiano biposto a Voghera mi faceva davvero piacere.



19 partecipanti per una gara molto bella. Tutti hanno apprezzato l'amichevole e cortese accoglienza

Però è un altro da mettere in lista, uffi, non bastano Stefano, Alberto, Peter e Mauro, adesso si aggiunge pure Yuri oltre naturalmente a Roberto con cui riva-

leggio tutti gli anni a Rieti. Amen, che fossero forti lo sapevo, ora spero solo di riuscire a batterne almeno uno e non arrivare proprio ultimo.



Il Twin Shark in termica, in uno dei suoi primi voli di gara

TOST

Flugzeuggerätebau

			
Aircraft wheels • Aircraft tires • Hydraulic brake system			
			
Tow cable retractor winches • Safety releases • Cables • Ropes			
			
Towing / Launching equipment • Maintenance www.tost.de			



L'ASH 31Mi del pilota austriaco C. Derold



Brioche per tutti prima del briefing!



Una grigliata di carne in hangar

Il Campionato italiano viene estrapolato della Classe Unica in cui oltre ai campioni citati mi ritrovo una pleora di altri amici fortissimi che ovviamente rendono la competizione interessante.

Anche lì speriamo di batterne qualcuno e non arrivare proprio in fondo altrimenti a casa chi ci torna più. Dovete sapere che Piera, la mia fan numero uno, per cercare di spronarmi a far bene in gara ha mutuato il detto di una famosa canzone di Celentano di molti anni fa: "Chi non vola non" Per cui se arrivo ultimo, addio.

L'ambiente a Voghera è come sempre molto accogliente, ma i croissant e la nutella oltre ai succhi di frutta, offerti liberamente a tutti i partecipanti al briefing, non li avevo mai visti, neppure ai GP.



Il podio del Campionato Biposto

Campionato Italiano 20mt biposto 2018

#	CN	Contestant	Club	Glider	Handicap	Total	1.	2.	4.	5.
1	BPG	Prodorutti & Bardelli	AeC Serristori	Arcus T	116	1,946	1 (723)	5 (485)	3 (642)	5 (96)
2	PP	Brunazzo & Acquaderni	AVF	Arcus T	116	1,889	4 (557)	4 (508)	2 (675)	3 (149)
3	PA	Ferrero & 1	ACAO	Arcus	116	1,819	6 (542)	6 (482)	1 (714)	6 (81)
4	AM	Sironi & Chiarelli	ACAO	Arcus T	116	1,636	2 (700)	1 (671)	5 (101)	2 (164)
5	BRA	Ghorzo & 1	ACAO	Arcus T	116	1,283	5 (545)	2 (589)	7 (0)	3 (149)
6	K2	Istel & 1	AeC Pavullo	Arcus M	116	1,184	7 (209)	3 (565)	4 (362)	7 (48)
7	TS	Hartmann & 1	Tirolo/Austria	HPH 304 Twin Shark	116	1,109	3 (604)	7 (234)	6 (50)	1 (221)



Molta curiosità intorno al nuovissimo Twin Shark al suo esordio in competizione

La meteo del primo giorno promette bene e la direzione ci assegna un tema su 5 punti di ben 310 km che per Voghera non sono pochi.

Purtroppo i cumuli sono finti, tutti o quasi tutti, e finisco basso prima ancora di partire. “Che palle, ma perché mi sono già cacciato nei casini” mi dico mentre cerco di evitare un fuoricampo prima della partenza.

Il resto della prova prosegue come all’inizio, ovvero:

rema rema rema, e ad un certo punto mi parcheggio per 20 minuti in una debolissima salita nella speranza di fare 400 m e poter scavalcare il Monte Penice.

Possibile che con tutti questi cumuli io debba sempre finir basso?

L'autostima è per terra e solo alla sera scopro che era stato per tutti un calvario.

Rientrano solo in quattro con medie sui 70 km/h.



AEROPORTO CIVILE STATALE "G. PAOLUCCI" - LIDP PAVULLO NEL FRIGNANO

Aperto tutti i giorni
Stage di 2° e 3° periodo
Volo accompagnato con aliante Duo Discus
Possibilità di decollo al verricello e al traino
Ristorante, camerette, wellness & fitness, wi-fi

**UNA MERAVIGLIOSA VACANZA
PER VOI E LA VOSTRA FAMIGLIA**

www.aeroclubpavullo.it





Tante nuvole, non tutte generose di salite. E ancora un bel po' di neve

Faccio fuoricampo virtuale e prendo 300 punti dal primo, con l'unica consolazione che a pochi punti da me c'è Stefano. Vittorio, il vincitore di giornata commenta così: "Sono rientrato solo perché mentre io ero fermo la terra girava dalla parte giusta". Yuri nel frattempo fa più punti di tutti i biposto e va in testa nel campionato.

Il secondo giorno la meteo è più o meno uguale al primo giorno, ma stavolta si prevede acqua e quindi ci danno un AAT di 2 ore. Arrivo tredicesimo, ma la classifica è davvero molto corta dove solo Alberto e Gianca riescono ad andare oltre i 600 punti. Nella biposto adesso sono quarto in classifica generale per cui torno a casa con l'onore salvo.



Masse d'aria diverse e stratificate alle varie quote

Si arriva al secondo fine settimana e la meteo sembrerebbe migliore. L'organizzazione si spinge oltre e ci assegna un tema di 364 km. Alla mattina, come mio solito, avviso Gianca e Yuri che oggi avrei vinto e gli sarei andato davanti. Lo faccio sempre con gli amici più forti, tanto non costa e fa ridere.

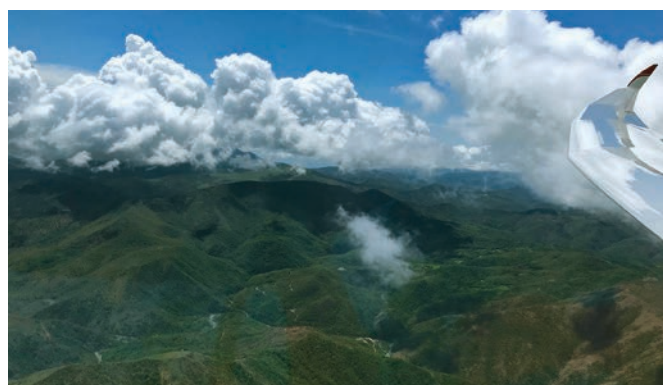
Solo che alla sera atterro e né uno né l'altro sono ancora arrivati. Oops sta a vedere che oggi ho fatto una buona manche. Avendo fatto la prima parte con Stefano ero convinto di non aver fatto proprio male, ma da lì a ritrovarmi in testa ne passa. Poi arriva Vittorio Pinni e, tanto per non perdere l'abitudine reatina mi passa davanti nella classe Unica, dove però sono pur sempre secondo e nella biposto primo. Stefano, Alberto, Peter e Roberto sono usciti tutti, Mauro arriva 15 minuti dopo, ma Yuri?

11° Trofeo dell'Oltrepò

Voghera-Rivanazzano, Italy, 18 May 2018 - 27 May 2018

Unica

#	CN	Contestant	Club	Glider	Handicap	Total	1.	2.	4.	5.
1	FD	Guido Dalla Rosa	ASD Emilia in Volo	LS 8	109	2,226	2 (865)	5 (558)	6 (756)	12 (47)
2	CU	Giancarlo Grinza	AeC Torino	Ventus 3 - 18m	119	2,225	6 (682)	2 (637)	3 (816)	1 (90)
3	GG	Vittorio Pinni	ASD Emilia in Volo	LS 8	109	2,027	13 (520)	8 (519)	1 (903)	3 (85)
4	BPG	Prodorutti & Bardelli	AeC Serristori	Arcus T	116	1,962	5 (700)	11 (490)	7 (734)	14 (38)
5	SA	Ghiringhelli & 1	ACAO	ASH 25 >= 26m	122	1,961	7 (636)	12 (489)	4 (776)	9 (60)
6	DW	Aldo Cernezzi	ACAO	DG 600M/17m	113	1,896	3 (760)	10 (497)	9 (595)	13 (44)
7	PP	Brunazzo & Acquaderni	AVF	Arcus T	116	1,884	9 (539)	9 (512)	5 (773)	9 (60)
8	PA	Andrea Ferrero	ACAO	Arcus	116	1,861	12 (524)	13 (487)	2 (818)	15 (32)
9	V	Vittorio Squarciafico	AVM	LS 8	109	1,756	1 (867)	6 (544)	13 (284)	7 (61)
10	AM	Sironi & Chiarelli	ACAO	Arcus T	116	1,600	4 (745)	1 (671)	14 (118)	5 (66)
11	CM	Christian Derold	Tirolo/Austria	ASH 31 Mi/21m	122	1,546	16 (338)	14 (424)	11 (715)	4 (69)
12	EB	Egidio Babbi	AVF	ASG 29/18m	119	1,418	14 (502)	7 (521)	12 (392)	19 (3)
13	27	Luigi Giardino	AeC Torino	SZD 55	105	1,390	9 (539)	16 (298)	10 (537)	18 (16)
14	K2	Roberto Istel	AeC Pavullo	Arcus M	116	1,213	19 (202)	4 (568)	11 (424)	17 (19)
15	BRA	Ghiorzo & 1	ACAO - Varese - ITALY	Arcus T	116	1,178	11 (527)	3 (591)	17 (0)	9 (60)
16	TS	Hartmann & 1	Tirolo/Austria	HPH 304 Twin Shark	116	971	8 (584)	18 (241)	16 (58)	2 (88)
17	SI	Franco Poletti	ACAO	Discus bWL	108	786	18 (329)	16 (298)	15 (97)	6 (62)
18	LR	Luca Urbani	AeCCVV	Discus 2a	109	714	17 (330)	15 (356)	17 (0)	16 (28)
19	GE	Luca Castelli	ACAO	ASG 29/18m	119	511	15 (450)	19 (0)	17 (0)	7 (61)
20	E	Ermanno Ronchetti	AeC Pavullo	ASH 31 Mi/21m	122	0	20 (0)	19 (0)	17 (0)	20 (0)



Il podio della Standard



Il podio della classe Unica. Un solo punto di vantaggio per Dalla Rosa su Grinza (secondo). Anche il vostro direttore se l'è cavata bene sul DG 600



Ancora una vista dal piano di sopra

Yuri non si vede, ma più passa il tempo più ci sono buone probabilità di essergli davanti. Infine atterra e la classifica prende la sua forma finale. Sono vincitore di giornata nella biposto. E vai!! Oltre alla bottiglia mi sono assicurato la pace familiare fino a Rieti. E quando mai mi ricapita di stare davanti ai pluricampioni mondiali e nazionali? Con Andrea il mio grande copilota ci battiamo il cinque mentre mi dice che domenica volerà con Peter. Ma la gara non è ancora finita ed il giorno dopo la meteo è davvero poco promettente. Il tema è un AAT e le condizioni sono davvero scarse. Riesco a fare 55 km mentre Alberto, primo di giornata, non va oltre i 113 km.

La prova paga pochissimi punti ed il vantaggio accumulato il giorno prima mi fa chiudere la gara sul podio della biposto poiché nell'ultimo giorno previsto la meteo non consente di correre.



11° Trofeo dell'Oltrepò

Promozione

#	CN	Contestant	Club	Glider	Handicap	Total	1.	2.	4.
1	LAB	Lapo Alessandro Busi	AVL	ASW 20	109	1,413	1 (427)	1 (557)	1 (429)
2	K	Patrizia Roilo	AeC Pavullo	Discus 2a	109	1,254	4 (332)	2 (544)	2 (378)
3	SL	Stefano Corradi	Emiliainvolo ASD	Silent 2 E	98	1,009	4 (332)	6 (351)	3 (326)
4	ZZ	Riccardo Ceriani	AVM	LS 8	109	893	2 (390)	3 (503)	8 (0)
5	88	Gianni Biagi	Emiliainvolo ASD	DG 200	106	747	3 (338)	8 (109)	4 (300)
6	IT	Stefano Gagliardi	AVM	DG 300	104	600	6 (249)	6 (351)	8 (0)
7	ET	Massimo Villa	AVM	LS 8	109	546	8 (70)	5 (355)	5 (121)
8	2M	Maria Antonietta D'Angela	Emiliainvolo ASD	LS 1 f	100	394	9 (18)	4 (376)	8 (0)
9	63	Edoardo Russo	AVM	Ventus 2c/18m	118	195	7 (74)	9 (2)	6 (119)
10	TG	Maurizio Fontana	AVM	DG 300	104	81	10 (0)	10 (0)	7 (81)



Mariella D'Angela al lavoro sul suo aliante. La osserva Lapo Busi che ha vinto tutte le tre prove della Promozione. Oltre a lui, passa in Nazionale anche Patrizia Roilo

Nella classe Unica, vinta da Guido ad un punto da Gianca, finisco ottavo, ma la medaglia nella biposto non me l'aspettavo e la conserverò molto gelosamente perché sarà molto difficile che mi ricapiti. Yuri vince la biposto e si laurea Campione Italiano, mentre Mauro è secondo. Per essere stato quasi dieci anni fuori dalle competizioni Yuri s'è dimostrato ancora il fortissimo pilota che conoscevo: regolarità e pazien-

za lo hanno premiato con un titolo strameritato: Veni Vidi Vici. Complimenti Yuri! Ma adesso non stare via altri dieci anni, dai.

Un grazie speciale ai miei copiloti: Nando, Andrea e Marco che hanno sopportato i G e i miei bassi. Come sempre avere dei bravi copiloti aiuta nell'ottenere il risultato ottimale. Infine grazie mille a tutta l'impeccabile organizzazione. ■

TRANSFLUID

trasmissioni industriali

PERMANENT MAGNETS

Electric Machine
from 8 kW to 75 kW - 3000 rpm
natural convection cooling
from 100 Vdc to 300 Vdc battery



HYBRID TECHNOLOGY

Electrical power from 8 to 300 kW
3 navigation modes
Diesel engines from 50 to 1100 kW
Parallel hybrid technology and installation



drive with us

Via Guido Rossa, 4 • 21013 Gallarate (VA) Italy

Ph. +39 0331 28421 • Fax +39 0331 2842911 • info@transfluid.it • www.transfluid.eu



FAI World Air Games 2020

*Una ricognizione in Turchia, sui siti
dove si svolgeranno i WAG*



Mappa dei luoghi che ospiteranno le molteplici manifestazioni dei World Air Games in Turchia

L'ente organizzatore

La Türk Hava Kurumu – THK, o Associazione aeronautica Turca, è un'organizzazione senza scopo di lucro, fondata con lo scopo di promuovere la partecipazione e la comunicazione delle attività sportive e di aviazione civile in Turchia. È anche titolare del ruolo di governo degli sport aeronautici sul territorio nazionale. Il nome originale era Türk Tayyare Cemiyeti (società turca degli aeroplani) e fu fondata per iniziativa del Mustafa Kemal Atatürk nel febbraio del 1925. Dal 1929 la THK è membro della

Federazione Aeronautica Internazionale FAI, partecipando ad iniziative sportive di respiro nazionale e anche mondiale, come nel 1997 quando la prima edizione dei WAG fu ospitata in Turchia. L'evento volovelistico fu organizzato con gli alianti della World Class, il monotipo PW5.

Negli Anni '40 la TTC ha gestito una fabbrica di aeromobili progettati sia dal proprio centro studi, sia su licenza della ditta inglese Miles. Nel 1952, l'azienda è stata scorporata dalla THK e ceduta alla MKEK, che tenne in produzione il THK-15 sotto la nuova denominazione di MKEK-4.

Il presidente della THK, Kursat Atilgan, ha dichiarato che le zone turistiche della nazione ospite sono raggiungibili in meno di quattro ore di volo da un bacino di oltre due miliardi di persone, rendendo la scelta della Turchia molto promettente in termini di richiamo per gli appassionati. Il paese già dispone di ottime strutture ma è pronto ad investire in ulteriori miglioramenti a favore della pratica degli sport aerei. Durante le riunioni esplorative, l'Aero Club di Germania è stato tra i più scettici, esprimendo disappunto per lo stato dei diritti umani in Turchia e riservandosi di valutare l'opportunità di inviare la propria rappresentativa agonistica solo dopo aver ricevuto garanzie riguardo alla loro sicurezza personale.

John Roake su Gliding International ha scritto che: il paese oggi mostra ancor più forti contrasti tra la sua proiezione verso il futuro e la tradizione immutabile. Il sito delle gare di volo a vela è tuttora al centro di una zona rurale ed agricola, ed è normale vedere le pecore pascolare sulle colline, la sera. Le donne ancora si coprono la testa e il volto, e vanno a lavare i panni al fiume come fanno da secoli. Quasi assenti le automobili private, mentre nei campi lavorano le più moderne e gigantesche mietitrebbia. La popolazione di Inonu non supera le 4.000 persone. Il nome della città evoca in turco le famose caverne. Qui nacque alla fine dell'800 Ismet Inonu, che divenne Primo Ministro e morì nel 1973. In tutta la Turchia sono frequentissime le costruzioni abitative incompiute, a causa dell'inflazione che aumenta i costi e della difficoltà a reperire finanziamenti; inoltre, una volta completate, le case diventano soggette alla tassazione. Per quanto riguarda l'aviazione, tutto gira intorno ai militari o alla

THK civile che ha ben 2.600 dipendenti. Ad Inonu si svolge l'addestramento primario di tutti gli aspiranti piloti militari: sono più di 400 gli allievi che si presentano qui ogni anno.

I nuovi piloti civili di aliante sono almeno 200 all'anno, che utilizzano una flotta di quarantacinque alianti, principalmente di costruzione polacca. In Turchia, peraltro, non esiste alcun aliante registrato a proprietari privati. Negli anni a partire dal 1931, la Germania inviò ad Inonu numerosi piloti per l'addestramento al pilotaggio che era proibito dai trattati post-bellici in patria. La THK ha interessi vastissimi, che spaziano anche nell'immobiliare e nel commercio internazionale. Una legge dello Stato garantisce alla THK una piccola tassa per ogni singola pelle di pecora venduta in Turchia.

La Turchia è convinta che il primo volo con un velivolo sia avvenuto qui, attraversando il Bosforo largo due chilometri, già all'inizio del 1600.

(Aldo Cernezzi)



Gli alianti biposto Puchacz schierati nel centro di addestramento di Inonu. Il centro dispone di ben 45 alianti

L'Assicurazione Ultraleggera!

- ✓ Confrontiamo le migliori assicurazioni sul mercato Italiano ed Estero. **Risparmi fino al 40%!**
- ✓ Ma il prezzo non è tutto, **la nostra offerta pensa alla qualità** con una vasta gamma di garanzie dedicate.
- ✓ Infine, **potrai sempre contare sulla nostra assistenza**, soprattutto nel momento del bisogno!

 **BFB**
Air Insurance Solutions

Partner:

 **ASCAIR**
MARINE & AVIATION INSURANCE BROKERS

Scopri di più, visita il sito:

www.bfbassicurazioni.it/aeronautica/

Contattaci al: 347.1474976 (anche WhatsApp)
Scrivici: airsolutions@bfbassicurazioni.it



Dal 24 giugno al 1° luglio 2018 i rappresentanti delle commissioni sportive della FAI e tre rappresentanti di aeroclub nazionali sono stati ospitati dall'Associazione Aeronautica Turca THK per il viaggio di ispezione ai sei siti sui quali si svolgeranno i World Air Games del 2020.

In questa prima fase non sono state prese decisioni tecniche o sportive, in quanto il viaggio è stato organizzato dall'Associazione Aeronautica Turca, la THK, più che altro per dimostrare alle amministrazioni locali l'importanza dell'evento e l'opportunità di appoggiare una manifestazione di tale portata, in termini di impegno finanziario e logistico. Abbiamo infatti avuto parecchi incontri formali e ufficiali con i sindaci e i gli assessori delle località visitate. Dal livello e dall'opulenza delle strutture messe a nostra disposizione, presumo che il viaggio abbia centrato l'obiettivo che la THK si era prefissata.

Per quanto riguarda gli aspetti tecnici e sportivi, i referenti delle varie commissioni sportive hanno ricevuto nei giorni scorsi una bozza del programma, delle tempistiche e dei numeri di piloti che la THK si aspetta. A breve ci saranno delle riunioni più specifiche e per fine anno la struttura dei WAG 2020 dovrebbe essere definita. Incontrarsi di persona è stato molto importante per stilare una prima bozza d'intesa sulla gestione del progetto, identificando le figure chiave e i responsabili di settore.



Le località turche dedicate al parapendio sono sceniche e attraggono appassionati da tutto il mondo



22 Settembre 2018

Rievocazione della coppa Schneider

“Venezia, la coppa Schneider e i records di velocità “ questo è il titolo dell’importante evento che si terrà il prossimo 22 Settembre dalle ore 10 presso l’Aeroporto Nicelli di Venezia Lido.

La manifestazione organizzata dalla società aeroportuale in condivisione con Volandia, Air Vergiate, A.S.I Auto Moto Club Italiano, con Historical Aircraft Group e Luckyplane si propone di celebrare gli straordinari eventi aeronautici che videro a Venezia assieme a Montecarlo, l’Inghilterra e gli Stati Uniti d’America i luoghi ove, dagli anni 1910 agli anni 1930, tra il mare e la terra, ardimentosi piloti con velivoli idrovolanti di elevate prestazioni gareggiavano per vincere l’ambito trofeo messo in palio dal mecenate imprenditore Jacques Schneider. La pura velocità ad esaltare le caratteristiche tecniche del mezzo aeronautico che di anno in anno progrediva nella affidabilità e nelle prestazioni.

Questo il programma di massima:

- dalle ore 10:00 alle ore 10:45 atterraggio aerei storici
- alle ore 11:00 inizio conferenza con inaugurazione mostra nel salone centrale
- dalle ore 14:30 mostra statica automobili e aeromobili
- alle ore 16:30 decollo aerei storici

I temi sviluppati ed i relatori, coordinati dall’Ing. Filippo Meani, saranno i seguenti:

- Prof. Gregory Alegy Docente Luiss: la coppa Schneider dalla tecnologia alla velocità
- Dott. Pietro Lando Giornalista e Consigliere Associazione Amici del Nicelli: l’aeronautica a Venezia
- Sir Colin Terry KBE rtd RAF & former Prs. RAC: il punto di vista Inglese
- Ing. Maurizio Longoni Curatore Fondazione Volandia: l’MC.72 e gli idrocorsa Italiani
- Ing. Sergio Coniglio giornalista: i motori da corsa
- Sig. Luigino Caliaro Autore pubblicitario: presentazione del libro “ Rosso Corsa “

L’evento è aperto al pubblico e intende valorizzare la presenza dell’aeroporto del Lido quale luogo eletto di diffusione della cultura aeronautica nel preciso impegno assunto dalla scrivente società che recentemente ha ottenuto da ENAC il rilascio della concessione aeroportuale per la durata di anni venti.

Tutti gli amici di Acao sono gentilmente invitati all’evento.

Buffet gratis, niente tasse di atterraggio e benzina a prezzo ridotto: € 2,48 iva e accise compresa.

Vi aspetto con piacere



Voli in biposto su panorami di mare indimenticabili

Sono comunque già stati individuati alcuni punti deboli delle varie località e, a parte la logistica dei trasporti, il problema principale sarà la connessione internet, necessaria per la compilazione delle classifiche e per l'invio dei dati. Abbiamo comunque avuto ampie assicurazioni che saranno presi i provvedimenti necessari.

I trasporti saranno impegnativi, anche perché ci sono sei sedi, la cerimonia di apertura sarà ad Ankara presumibilmente il 4 settembre e la Cerimonia di chiusura ad Antalya il 13 settembre, quindi bisogna capire come spostare più di mille persone dalla capitale agli aeroporti di riferimento e poi ad Antalya per la chiusura e il rientro.

Il viaggio è iniziato ad Ankara, la capitale, dove abbiamo visitato la sede e il museo della THK, il mausoleo di Atatürk, il museo dell'aviazione e il sito dove si svolgeranno le gare di aeromodellismo e droni e la cerimonia di apertura.

Ci siamo poi trasferiti a Eskisehir e abbiamo visitato il centro di volo a vela di İnönü, che nel 1997 ha già ospitato con successo la prima edizione dei WAG. L'aeroporto, vastissimo, accoglierà anche le mongolfiere.

Il terzo giorno ci siamo spostati a Efeso, dove abbiamo visitato il sito archeologico di Ephes e il centro di paracadutismo di Selçuk. Ci siamo poi spostati verso Pamukkale per visitare le piscine di calcare terrazzate a Denizli Çardak e il sito archeologico di Hierapolis.



Il quarto giorno abbiamo visitato Honaz, sito noto ai deltaplanisti, dove quasi sicuramente si svolgeranno le gare di delta. Abbiamo anche visitato Mount Babadag, una località a 3.500 metri, che inizialmente era previsto per il parapendio, ma la strada per arrivarci è piuttosto scoscesa e il posto è spesso in nube. La zona, all'interno della Cappadocia, è molto selvaggia e impervia, ma è di una bellezza struggente.

Il venerdì mattina ci siamo trasferiti a Fethiye e siamo andati a visitare la piattaforma di lancio dei parapendii di Ölüdeniz, detto anche Laguna Blu, molto famoso tra i piloti di para, il posto in assoluto più incantevole e meglio organizzato tra quelli che abbiamo visitato. Ai partecipanti è stato offerto un volo in tandem, con partenza dal monte sovrastante la bellissima baia e la mezzaluna di sabbia bianca che si protende nel mare, dove c'è la zona di atterraggio. Nel pomeriggio c'è stata una riunione con gli alti dirigenti della THK per fare il punto della situazione e stilare un programma per la prossima riunione che si terrà molto probabilmente a Losanna in autunno, dove le commissioni sportive dovranno fornire una proposta dettagliata sulla tipologia di gara che intendono proporre e il metodo di selezione dei piloti. Il sabato ci siamo trasferiti ad Antalya e abbiamo visitato l'aeroporto dove si svolgeranno le gare di acrobazia, sia a motore che in alianti, paramotore, aviazione generale ed elicotteri. Tra la fine del 2018 e l'inizio del 2019 gli aeroclub nazionali dovrebbero ricevere delle indicazioni sulla tipologia di selezione adottata dalle varie commissioni sportive, sul tipo di gara che si svolgerà e la richiesta di nominare un capo-delegazione. Successivamente, vista l'impossibilità per il capo-delegazione di essere presente sui vari campi, che tra loro a volte distano centinaia di chilometri, si dovranno no-



Deep Blue propone esperienze di volo nei luoghi più belli del mondo



MKEK 4 (detto anche THK15) è stato in produzione per un decennio dal 1955

minare dei vice, almeno uno per ciascun sito di gara. La Turchia è un paese immenso e bellissimo dai forti contrasti, dove convivono tradizione e modernità, sfarzo ottomano e rigore progressista, moschee e donne con l'abaya (il velo che ricopre interamente la persona) con le tipiche espressioni dell'occidente come fast-food, minigonne vertiginose e telefonino perennemente incollato alle orecchie. Un paese dove vuoi tornare appena decolla l'aereo che ti riporta a casa. ■

I Giochi mondiali dell'Aria del 1997 sono stati la prima edizione di una manifestazione che ambisce ad essere l'equivalente aeronautico delle Olimpiadi. Sono stati organizzati dalla THK in Turchia, su assegnazione della FAI. Vi parteciparono oltre 3.000 atleti da sessanta nazioni (su ottanta nazioni rappresentate nella FAI), con gare suddivise in sedici categorie di eventi sparsi su sette luoghi diversi della Turchia.

Presenti discipline del paracadutismo (Freestyle, formazione, precisione) a Efeso, del volo a motore (valido come 10° campionato mondiale di Rally aereo), dell'acrobazia ad Antalya, dell'aeromodellismo (con i Mondiali delle classi F3B ed F3C, gli Europei Juniores F1, e gli Europei S1, S3, S5-S8E), dei Microlight ad Aydin, del deltaplano ad Aydin e a Pamukkale, del parapendio a motore, degli aerostati (ovviamente in Cappadocia). E per il volo a vela si trattò dei primi e importantissimi Campionati Mondiali dell'allora nuova classe monotipo World Class (35 alianti PW5), con sede a İnönü (Eskisehir).

Un aiuto al SAR dal tracciamento OGN

La ricerca di un aliante disperso può giovare anche dei dati registrati dal sistema gratuito OGN

Open Glider Network, le unità di tracking e la ricezione dei Flarm



Unità di tracking OGN basata su progetto *open source*

I segnali emessi dagli anticollisione Flarm, pure se in effetti molto deboli, possono essere ricevuti anche da lunghissime distanze, purché in “portata ottica”, cioè se trasmettente e ricevente sono collegati da una linea retta senza ostacoli significativi. Le informazioni di posizione emesse dai Flarm vengono ricevute da una rete di antenne riceventi amatoriali, lunghe un paio di metri ed amplificate; i segnali ricevuti sono codificati secondo il protocollo attuale, e non vengono decrittati dallo speciale ricevitore autocostruito (di solito su base di un modulo per la TV digitale opportunamente adattato via software e con un piccolo processore Raspberry Pi), bensì semplicemente indirizzati tramite Internet ad un nodo Open Glider Network, il cui server provvede alla decrittazione e rende possibile la visualizzazione grafica sulle pagine live.glidernet.org, Flightradar24 e altre ancora. La rete di antenne riceventi OGN copre abbastanza bene il Nord Italia ad Ovest e nel Nord-Est, mentre la parte centrale della fascia prealpina e alpina non sono ben servite.

Questa opportunità tecnologica di basso costo e di prestazioni incredibili, tanto che talvolta si ricevono alianti in volo a oltre 300 km di distanza, ha aperto un ventaglio di conseguenze che vanno oltre il divertimento di vedere i propri amici o di farsi seguire da casa. Non tutte le implicazioni sono positive. Il valore sportivo di alcune gare viene messo in discussione dall'esistenza di reti di “ascolto” con volontari che danno in tempo reale informazioni tattiche ai piloti della propria squadra (posizione degli avversari, localizzazione delle migliori salite o delle zone “morte”). Tuttavia si è anche aperto un enorme e positivo potenziale di ausilio alla ricerca di alianti dispersi (sia in fase di preallarme, sia per rintracciare le ultime posizioni note di un aliante che manca all'appello). La rete OGN consente agli utenti di registrare i propri Flarm, in modo da essere direttamente riconoscibili e indicando dati precisi (a discrezione del proprietario), quali marca e modello, marche civili e di gara, tipologia di aeromobile. Viceversa è anche possibile scegliere il rifiuto del tracciamento (“opt-out”) da abbinare alla funzionalità Stealth del proprio Flarm se così si desidera. Insomma, un vantaggio per la sicurezza, e uno svantaggio per la privacy.

Un Flarm non registrato sull'OGN resta comunque visibile, ma senza dati identificativi. Registrandovi sul database OGN, invece, il Flarm-ID univoco del vostro apparato viene abbinato ad una serie di dati che coi stessi inserirete a piacimento. Un Flarm in Stealth viene ricevuto, ma non mostrato (salvo che vengano bypassate le protezioni di privacy in seguito a richieste derivanti dalle necessità del SAR). In questi casi, quando risultasse necessario recuperare tutte le informazioni possibili ai fini della ricerca e salvataggio, essere un utente non registrato causa una maggiore difficoltà: di tale aliante va almeno indicato il codice univoco Flarm, per ricostruirne per quanto possibile la traccia. Un aliante registrato offre ai suoi piloti una privacy quasi inesistente, ma rende la ricerca SAR immediata.



JIS3 RAPTURE

THE BEST.....PERIOD.



Non potrete tuttavia verificare la sensibilità di ricezione come invece è possibile nella pagina Range Analyzer.

Per i dispositivi compatibili (su licenza) prodotti con marchio LX, dopo il collegamento seriale può essere necessario inserire una password di accesso (quella standard per accedere alle funzioni Flarm è 43000).

In tutte le occasioni di collegamento a un PC è comodo provvedere anche a un aggiornamento all'ultima versione firmware disponibile; attenzione, dopo l'aggiornamento

alcune delle vostre impostazioni preferite potrebbero risultare modificate. In particolare, alcune versioni firmware sembrano tendere a inserire nel file di configurazione una limitazione del range di distanza (orizzontale e verticale, in due

dati separati) oltre il quale un altro aeromobile, anche se efficacemente ricevuto via Flarm-radio, non verrà mostrato sui display. Nel file di testo troverete, dopo che lo avrete aperto in un editor, troverete quattro di righe significative:

\$PFLAC,S,RANGE,65535

\$PFLAC,S,VRANGE,2000

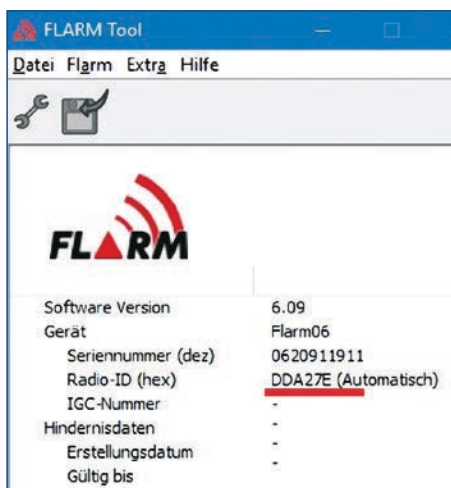
\$PFLAC,S,PRIV,0

\$PFLAC,S,NOTRACK,0

La prima impone la massima distanza orizzontale. Quello indicato è il massimo valore impostabile in ft (piedi). Oltre tale valore, il Flarm restituisce un messaggio di errore e non accetta il dato.

La seconda impone la massima distanza verticale.

La terza impone il dato di privacy (zero significa disattivata)



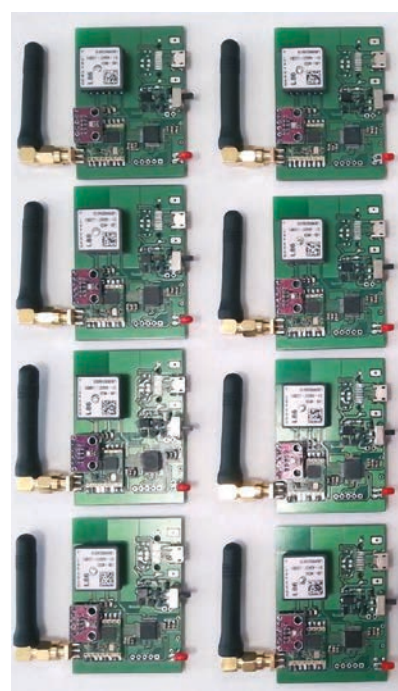
Infine, trovate il codice anche con FlarmTool

La quarta infine impone il rifiuto del tracciamento OGN (zero significa che accettate il tracciamento).

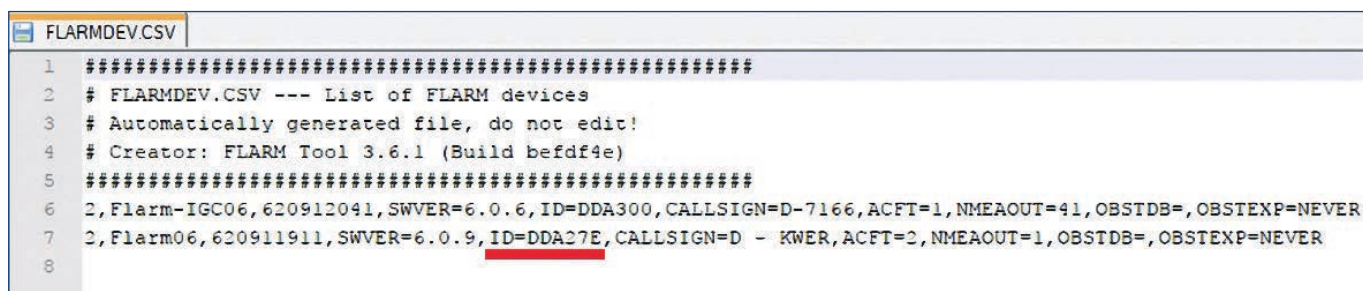
Il dispositivo di tracking OGN costa poche decine di Euro

L'economico trasmettitore di posizione OGN Tracker è un apparato Open Source (progetto hardware aperto e protocollo di trasmissione aperto) che svolge solo una piccola ma importante funzione: trasmettere la vostra posizione e pochi altri dati, in un formato direttamente compatibile con la rete di ricevitori OGN. Soprattutto se siete tra i pochi ancora a non avere a bordo un Flarm o simile, il Tracker OGN vi permette con un costo bassissimo di essere visibili sul sistema OGN.

Per i club diventa possibile creare un aggiornamento automatico delle tabelle dei decolli e atterraggi, e avere cognizione della posizione di ogni aliante della flotta. Produce anche le registrazioni dei voli in formato IGC, anche se prive di validità ufficiale e di sensori dell'uso dell'eventuale motore. Anche in gara questo apparato può essere una delle valide alternative a sistemi di tracking a fini mediatici, che in genere sono molto costosi. Ovviamente, la trasmissione del Tracker OGN permette di usufruire dei servizi di emergenza SAR da parte della rete OGN. Una cosa da chiarire subito: il Tracker non offre funzionalità anticollisione, e non interagisce con i Flarm. I Flarm non lo rilevano. Il progetto è nato deliberata



I prototipi del trasmettitore OGN proposto da ibisek.com



Il codice radio Flarm-ID è riportato sulla schedina SD anche nel file di configurazione Flarmdev.csv

mente per affiancarsi, senza interferenze, con i sistemi esistenti. I pacchetti dati vengono trasmessi in controfase, con formato differente e facendo uso di moduli radio non compatibili (Il chip radio nRF905 usato dai Flarm usa un preambolo specifico che è diverso da quello dei chip usati dal Tracker). Le stazioni riceventi OGN invece, tramite le antenne derivate dai ricevitori per TV digitale terrestre, sono in grado di raccogliere entrambi gli standard di trasmissione.

Potete autocostruire il vostro tracker per poche decine di Euro di materiali, seguendo le istruzioni pubblicate sul sito OGN <http://wiki.glidernet.org/ogn-tracker-diy> oppure ordinarlo da uno dei costruttori privati, prendendo gli accordi economici che riterrete opportuni. Sul sito viene indicato il riferimento al giovane costruttore <https://ogn.ibisek.com/> Il suo piccolo OGN-CubeTWO contiene una batteria al litio e offre lo slot Micro SD e tra breve sostituirà il precedente CubeONE.

SAR tramite OGN: istruzioni

Dal sito OGN riprendiamo le istruzioni da seguire nel caso che un aliante risulti disperso o in condizioni di incertezza.

- contattare i servizi di soccorso civili e militari al più presto;
- contattare la Flarm secondo il “protocollo SAR”;
- verificare sulla pagina <http://live.glidernet.org> se tale aliante è già rintracciabile sullo schermo; cliccando col tasto destro sulla sua etichetta grafica permette di rivederne la traccia dell'intera giornata fino all'ultimo contatto OGN;
- esaminare la pagina KTrax che conserva i dati per 24 ore; <http://ktrax.kisstech.ch/ktrax/?mode=sar>
- scrivere una mail a contact@glidernet.org e a info@flarm.com includendo il maggior numero di informazioni possibile: marche, Flarm ID, luogo e ora di decollo (specificare se locale o UTC);
- al più presto, inviare a info@flarm.com il massimo numero di file IGC scaricati direttamente da altri apparati Flarm di aliante che erano in volo quel giorno su zone geograficamente compatibili col presunto volo dell'aliante disperso;
- se l'aliante disperso è dotato di transponder, controllare anche la pagina <http://flightradar24.com>
- se il pilota era dotato di uno Spot o dispositivo simile, cercare i dati di riferimento per accedere alle pagine di tracking personali;
- provate a convincere i mezzi di soccorso (aerei ed elicotteri) a portare a bordo un Flarm autonomo e funzionante, perché nel caso il dispositivo dell'aliante disperso sia ancora funzionante, conoscendone l'ID si può avere la fortuna di localizzarlo;

Per prepararsi in anticipo a situazioni di questo tipo, si raccomanda di:

- registrare il proprio Flarm o trasmettitore OGN (costo irrisorio e buona funzionalità di tracking) sul database Glidernet, ricordandosi di aggiornare le informazioni e modifiche regolarmente <http://ddb.glidernet.org/>
- se non gradite essere costantemente “tracciati”, la vostra preferenza dovrebbe andare al settaggio su OGN “I don't want this device to be tracked” invece di impostare il vostro Flarm su “No Track”; rimarrete così rintracciabili dalla rete OGN, ma solo in caso di emergenza, invece di annullare questa possibilità;
- date il vostro numero di telefono ai responsabili sicurezza del vostro club o associazione nazionale;
- tenete il cellulare acceso durante il volo, anche in modalità “no dati”, e partite con la batteria ben carica;
- tenete il cellulare in una tasca chiusa, possibilmente alta, invece di riporlo in abitacolo;
- se avete anche dispositivi Spot o InReach, date in anticipo i vostri riferimenti a una persona facilmente contattabile in caso di emergenza;
- durante il volo, annunciate ai vostri amici la vostra posizione e intenzioni, via radio e con regolarità;
- volate in sicurezza.

L'esperienza di numerosi precedenti episodi di ricerca SAR ha dimostrato che la catena di informazioni e aiuti si deve attivare al più presto e con efficacia. È possibile ritrovare un pilota in vita anche dopo una notte, entro 12-18 ore dall'incidente. Mai smettere di sperare e di lavorare alla ricerca.

Gli operatori telefonici possono essere di grande aiuto nel rintracciare le ultime posizioni note di un cellulare acceso. Il contatto dovrebbe essere instaurato immediatamente dagli enti di soccorso, ma voi potete fornire loro al più presto il numero e le raccomandazioni migliori.

Anche i radar primari del controllo del traffico aereo possono evidenziare i passaggi di un aliante, pure se non equipaggiato di transponder.

L'OGN Open Glider Network mantiene i dati in memoria ai fini del Soccorso e può fornire una traccia in formato IGC di un aliante scomparso, se l'identificativo radio Flarm è conosciuto. Si può anche ricostruirlo a posteriori, ma ciò è molto più difficile e dal risultato incerto.

La Flarm, analizzando i dati contenuti nei file IGC scaricati da diversi altri apparati Flarm in volo nella stessa giornata, grazie all'ID del Flarm disperso può localizzare i vari punti in cui quest'ultimo sia stato ricevuto dagli altri dispositivi scaricati.

Ultimo, ma non per importanza, un ampliamento della rete ricevente OGN è vantaggioso ai fini della ricerca SAR. ■

Sit

YOUR
BRUSH
SOLUTION

Società Italiana TecnoSpazzole

www.sitbrush.com

+39 051 6113211





DISARONNO.

IL GUSTO CHE SEDUCE IL MONDO.