

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

SETTEMBRE/OTTOBRE 2020 - n. 381

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

- **DG-1001e Neo**
- **Twin Shark MS**
- **Acrobazia in aliante anno 2020**
- **Doppio impatto con la montagna**
- **Evento paralimpico ad Alzate Brianza**



m49[®]

FROM NATURE TO FASHION.

1849 Mazzucchelli

www.mazzucchelli1849.it



2020

L'anno che sta per finire è inevitabilmente legato all'evento mondiale della pandemia. Nella mia vita non ho memoria di un altro periodo così lungo che sia stato dominato, nella comunicazione, nei notiziari e nelle conversazioni private, da un unico grande e drammatico problema che ha sovrastato tutti gli altri.

E che non si è limitato a radicarsi in una sola comunità o zona socio-economica (come avvenuto ad esempio per le crisi finanziarie), ma ha pervaso tutto il mondo quotidianamente, per lunghissimi mesi. Si vede ora l'uscita, che inizia ad apparire in grazia dei vaccini prodotti da una ricerca scientifica meravigliosa e accelerata, eppure è chiaro che il percorso di produzione e distribuzione richiederà pazienza e organizzazione. Nel frattempo si sono accumulati danni al benessere psicologico ed economico di moltissime persone, perché non tutti avevano le "spalle larghe" o hanno equamente beneficiato di protezione sociale. Siamo ben connessi virtualmente tramite la tecnologia, però le relazioni interpersonali sono diventate più rarefatte e la progettualità o, diciamo, la fiducia nel futuro, per alcuni sono cambiate o in qualche caso addirittura scomparse. Tutti dovremmo allungare una mano a chi resta isolato.

Lo sport del volo in aliante ha attraversato questa prima fase pandemica con relativa facilità: acrobazia e velocità hanno risposto adattando i calendari sportivi e recuperando eventi nella coda della stagione. La gestione dei club sembra aver retto all'impatto del ridotto volume di traffico, e la meteo ci ha inaspettatamente offerto buone condizioni fino a ottobre inoltrato.

A livello politico-sportivo, mentre l'AeCI è in regime normale dopo il lungo commissariamento, è la FAI ad aver destato grandi preoccupazioni per una disattenta gestione dei programmi di spesa: la diri-

genza ha sperato per diversi anni di condurla al grande salto verso un'economia dello sport come prodotto vendibile all'industria della comunicazione e intrattenimento. Molto si è speso e tuttavia... nulla si è raccolto.

La Conferenza Generale FAI, svoltasi online, è arrivata dopo un periodo di fibrillazione delle singole specialità in cui molti nodi sono venuti al pettine e si è conclusa con l'elezione di un consiglio direttivo quasi completamente rinnovato (riconfermata con moltissimi voti internazionali Marina Vigorito Galletto) e con un nuovo presidente più giovane, il pilota di elicottero inglese David Monks. Nel Consiglio s'impegnano ora ben tre personaggi cresciuti nel mondo dell'aliante, quindi a noi vicini: la stessa Marina, il presidente IGC Eric Mozer, e il presidente EGU Patrick Naegeli. Non ci aspettiamo favoritismi, ma conoscerli bene di persona è molto rassicurante. Verrà certamente dato ulteriore impulso alla drastica ristrutturazione della FAI per trovare il modo di far quadrare i conti e garantire la continuità dei servizi.

I campionati internazionali di volo a vela riprogrammati nel 2021 dopo la pausa forzata si svolgeranno in Francia e Germania nel pieno della prossima estate, ma avranno purtroppo costi maggiorati e qualche difficoltà logistica in campo, poiché si teme che gli strascichi della pandemia perdureranno fino all'autunno.

Nessuno è in grado di prevedere se essi avranno effettivamente luogo, e se la partecipazione sarà numerosa come al solito, non essendo possibile escludere che i viaggi intercontinentali e i trasferimenti dei mezzi siano difficili, proibiti o scoraggianti per l'aumento delle tariffe. Quel che è certo è che la nostra condivisa passione ci dà la forza e l'immaginazione che servono per vedere i cumuli e le rotte energetiche oltre il freddo dell'inverno!

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 Cernezzi

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:
Una splendida giornata di fine
settembre 2020, nel varesino.
Ai comandi Nicola Calò
(foto di Maurizio Menegotto)

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:

SETTEMBRE/OTTOBRE - n. 381

- Notizie in Breve 4
- DG-1001e Neo 15
- Twin Shark MS 23
- Acrobazia in alianti anno 2020 34
- Doppio impatto con la montagna 44
- Evento paralimpico ad Alzate Brianza 53
- Paolo Andreani, aeronauta 57
- Analisi delle finanze FAI 60
- Calendario sportivo 2021 64



Controlla sull'etichetta
LA SCADENZA
del tuo abbonamento

LE TARIFFE PER IL 2020

DALL'ITALIA

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

DALL'ESTERO

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

Modalità di versamento:

- con 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: IT73H031115018000000089272 (dall'estero BIC: BLOPIT22) 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.

Alianti di Bicester, un trasloco spiacevole

L'aeroporto di Bicester, uno dei più antichi e meglio conservati siti ex-militari dell'Inghilterra, è oggetto di un progetto presentato da Bicester Motion, una consociata di Bicester Heritage, che ha creato un polo dell'industria automobilistica vintage negli edifici restaurati dell'ex-RAF. Geoghegan insiste sul fatto che il club di volo a vela ha avuto l'opportunità di continuare l'attività accanto a quella del collezionismo di vetture storiche, ma "non ha mai preso alcun impegno formale, preferendo una decisione rapida e risoluta di non accettare la nostra offerta". Tuttavia, Andrew Reid, presidente ad interim del Windrushers Gliding Club racconta una storia molto diversa: secondo Reid, "il Windrushers Gliding Club si è trasferito da Bicester perché, nel dicembre 2019 - e solo un anno dopo la firma di un contratto di locazione di sei anni - Bicester Motion ha comunicato che il suo contratto di locazione sarebbe stato rescisso con effetto dalla fine di luglio 2020." Questo è stato uno shock per il club che, in buona fede, aveva investito una grossa somma di denaro per allestire nuovi locali prima ancora che il contratto d'affitto fosse stato firmato. Le richieste di proroga del contratto di locazione per un periodo di rinegoziazione sono state ignorate e non sono state offerte condizioni per un nuovo contratto di locazione.

"Bicester Motion ha detto che avrebbe gestito il campo d'aviazione e che avrebbe richiesto al club di prenotare in anticipo i giorni in cui avrebbe voluto volare. Dato che il volo a vela è fortemente condizionato dalle condizioni meteorologiche, questo da solo renderebbe l'operazione non sostenibile". Il club si è avvalso di una consulenza legale e alla fine, "con grande rammarico", ha accettato di non avere altra alternativa se non quella di lasciare l'aeroporto il 30 giugno, ponendo fine a 64 anni di intensa attività di volo a vela a Bicester. Un piccolo numero di proprietari di alianti privati rimane sul posto. "Un effetto collaterale non voluto, ma del tutto prevedibile, del passaggio dalla storica operatività basata su un "orientamento piste" completamente libero (decolli in ogni direzione, a 360°), alle attuali piste designate è stato un aumento delle lamentele per il rumore proveniente dai villaggi vicini", osserva Reid.

Questa è purtroppo una tendenza in crescendo, che induce l'aviazione a spostarsi dai siti storici a causa di contrastanti interessi non aeronautici.

Paolo Nava, Argento in acrobazia

Da www.ilgiorno.it/monza-brianza
3 ottobre, di Gabriele Bassani

Paolo Nava, ventuno anni, di Misinto ha una passione per il volo molto spiccata ereditata dal padre. Tra poco otterrà il brevetto di volo commerciale, spera di trasformare la sua grande passione in una professione e intanto incassa un prestigioso trofeo al timone di un aliante. Dopo avere raggiunto due anni fa il titolo di campione



italiano nella categoria "Sport" di volo a vela acrobatico, il giovanissimo pilota misintese Paolo Nava ha ottenuto il secondo posto nel campionato tricolore della categoria superiore di questa specialità, la "Club". Il successo è arrivato al termine di una serie di acrobazie in cielo sopra l'aeroporto di Lucca-Tassignano, dove Paolo ha conquistato il secondo posto nazionale, dietro all'esperto Pietro Filippini. Nava è pilota dell'Aeroclub Volovelistico Lariano di Alzate Brianza, dove da anni coltiva la sua grande passione del volo a vela, che affianca alla formazione con cui vuole fare del volo la sua professione. "Sto completando il corso di formazione alla scuola di volo di Bergamo che avrei dovuto concludere a luglio ma che, a causa del Covid, andrò a concludere a fine ottobre, ottenendo il brevetto di volo commerciale" racconta Paolo, rivelando che il suo sogno è quello di pilotare dei Jumbo cargo ma che si dice "pronto ad affrontare qualsiasi lavoro nel settore del volo". La passione per il volo se la porta dietro da quando era bambino, quando ammirava i voli di papà sull'ultraleggero. Dal 2018, appena maggiorenne, ha iniziato a infilare una serie di trofei prestigiosi a livello nazionale, mettendosi in evidenza tra i migliori in questo sport molto particolare, dove la concentrazione e la rapidità di riflessi sono tutto. Un percorso velocissimo per lui che ricorda: "Ho iniziato ad aprile del 2017, il brevetto l'ho ottenuto a settembre dello stesso anno". Ha iniziato a frequentare l'aeroclub di Alzate Brianza dove ha incontrato l'istruttore, Marco Biagi, che lo ha da subito indirizzato verso il volo acrobatico. Dopo avere frequentato l'istituto aeronautico a Milano ha iniziato il corso per pilota civile a Bergamo. Nell'ultima gara di Lucca, il giovanissimo pilota misintese ha confermato tutte le proprie doti nella specialità del volo acrobatico senza motore, che rappresenta per lui una grande passione, un hobby da affiancare alla preparazione professionale. "Sono molto contento di questo risultato, per il quale voglio ringraziare in modo speciale il mio istruttore Marco Biagi" dice il giovanissimo pilota.

Campionato nazionale di acrobazia: spettacolo a Castellazzo

Da www.reggionline.com

11 ottobre 2020, di Michele Angella

Evoluzioni e piroette a 1.000 metri di altezza con velivoli senza motore. La vittoria è andata al modenese Gianluca Giovanardi. La scuola di volo che si trova in località Castellazzo, in provincia di Reggio Emilia, ha ospitato la 14ª edizione del campionato italiano di acrobazia in aliante. Competizione, ma soprattutto spettacolo sui cieli di Reggio dove si sono radunati i migliori rappresentanti a livello nazionale della disciplina. Piloti provenienti da ogni parte d'Italia che hanno regalato emozioni, volteggiando e disegnando traiettorie scenografiche.



Un successo per l'Aeroclub Volovelostico Tricolore che ha organizzato la manifestazione. L'associazione è nata nel 2003 ed è totalmente composta da volontari. Dal 2008 gestisce l'aviosuperficie di volo di Castellazzo, una pista in erba della lunghezza di quasi 600 metri. "Siamo una delle cinque scuole di volo accreditate in Italia per il volo acrobatico", dice il presidente dell'Aero Club Tricolore Gianluca Bondavalli. Direttore di gara della manifestazione Pietro Filippini, per ben 42 volte campione italiano della disciplina di volo acrobatico in aliante e campione del mondo nel 2012: "Questa struttura è bene attrezzata e potrebbe ospitare in futuro anche competizioni internazionali".

La vittoria è andata al modenese Gianluca Giovanardi, classe 1989, che ha ottenuto il primo posto sul podio nella classe Sport, seguito da Pietro Bedogna (1975, di Mantova) e dal giovanissimo Michele Brevini (2001) che ha preso il brevetto al club Tricolore due anni fa, a soli 17 anni. Durante la giornata di sabato si è tenuta anche l'emozionante gara di volo artistico, che ha visto la vittoria di Marco Di Pierro, seguito da Alberto Gaddoni e Roberto Zecchi. In totale hanno partecipato dieci piloti, che hanno punteggiato il cielo di Reggio Emilia con incredibili acrobazie accompagnate da fumogeni e musica classica.

www.avtricolore.com

<https://www.reggionline.com/campionato-italiano-acrobazia-aliante-spettacolo-castellazzo-video/>



Warren Buffett e il trasporto aereo

Di *Theron Mohamed*,

5 maggio 2020, da *Business Insider* via *Twitter*

Nello scorso aprile 2020, il fondo Berkshire Hathaway di Warren Buffett ha venduto in forte perdita le sue partecipazioni nelle "quattro grandi" compagnie aeree statunitensi, dopo essere entrato nel settore nel 2016, come rivelato dal famoso investitore. Il boss del BH è già stato scottato dalle compagnie aeree in passato, e per più di 25 anni ha messo in guardia dai loro pericoli. "Gli investitori hanno versato denaro in un pozzo senza fondo, attratti dalla crescita delle compagnie aeree nazionali, finanziare una crescita senza profitto (o peggio), quando avrebbero dovuto esserne respinti", ha scritto nella sua lettera agli azionisti del 1992, aggiungendo che "ha partecipato a questa follia" quando ha scommesso sulla US Air nel 1989.

Buffett investì nelle quattro grandi compagnie aeree perché prevedeva che si sarebbe allargato il numero di utenti e che i vettori avrebbero per lo meno mantenuto il loro valore e continuato a riacquistare le proprie stesse azioni sul mercato finanziario.

"Più il settore è cresciuto, peggiore è il disastro per i proprietari". In particolare, Buffett ha detto che il suo investimento di 358 milioni di dollari nella US Air nel 1989 "è andato male prima che l'inchiostro si asciugasse sull'assegno". "Sapevo che l'industria sarebbe stata fortemente competitiva, ma non mi aspettavo che i suoi leader si sarebbero impegnati in un comportamento kamikaze prolungato", ha scritto nella lettera. "La ricompensa a breve termine per la buona gestione nel settore delle compagnie aeree è semplicemente la sopravvivenza, non la prosperità", ha aggiunto, citando anche Richard Branson, il miliardario proprietario della Virgin Atlantic, che attualmente sta chiedendo al governo britannico un piano di salvataggio, su come diventare milionario: "Non c'è davvero niente da fare. Inizia come miliardario e poi compra una compagnia aerea".

Buffett ha sconsigliato le compagnie aeree anche nella sua lettera del 2007: "Il peggior tipo di business è quello che cresce rapidamente, richiede un capitale significativo per generare la crescita, e poi guadagna poco o niente", ha detto Buffett. "Qui un vantaggio competitivo duraturo si è rivelato elusivo fin dai tempi dei fratelli Wright", ha continuato. "Infatti, se un capitalista lungimirante fosse stato presente a Kitty Hawk, avrebbe fatto un enorme favore ai suoi successori abbattendo Orville". Buffett era chiaramente consapevole dei rischi quando ha investito nelle quattro grandi compagnie aeree. Scommetteva che la gente avrebbe volato di più e che le compagnie aeree non si sarebbero ridotte di valore e avrebbero continuato a riacquistare le loro azioni, generando un solido ritorno per il Berkshire. Poi la pandemia ha colpito, innescando restrizioni di viaggio e alimentando la paura di viaggiare.

Il numero dei passeggeri è calato drasticamente, le riserve delle compagnie aeree sono crollate, e i vettori hanno accettato i salvataggi governativi che limitano i riacquisti di azioni e richiedono miliardi di dollari in rimborsi di prestiti. Le compagnie aeree stanno inoltre cedendo quote di proprietà al governo USA, e almeno due stanno perseguendo un aumento di capitale che diluirà i loro attuali azionisti. Il netto cambiamento di prospettiva ha fatto sì che il progetto di investimento di Buffett non fosse più valido, e ha deciso di tagliare le perdite vendendo a una frazione del prezzo di acquisto. "Il mondo è cambiato per le compagnie aeree", ha detto. "Il futuro mi è molto meno chiaro".

Mélanie Gadoulet, IGC champion pilot of the year 2019

La pilota francese Mélanie Gadoulet è stata insignita del titolo di Pilota dell'anno 2019, insieme alla coppa World Soaring Cup, durante l'incontro annuale della FAI Gliding Commission (IGC) all'inizio del 2020 dal Presidente della IGC Eric Mozer.



Mélanie è stata selezionata tra i campioni in tutte le classi dei Campionati FAI 2019, sulla base di una formula decisa da IGC. I contendenti per il Campione Pilota Campione dell'anno 2019 di IGC erano: i Campioni del mondo Juniores Jake Brattle (GBR) nella classe Club e Simon Schröder (GER) nella classe Standard; Stefano Ghiorzo, Campione del mondo nella classe 13,5m; le campionesse del mondo Elena Fergnani (ITA) nella classe Club, Sarah Arnold (USA) nella classe Standard e Mélanie Gadoulet (FRA) nella classe 18 m.

Mélanie, 25 anni, ha iniziato a volare in aliante a 16 anni, grazie ad un programma parascolastico della scuola superiore. Non aveva ancora sentito la chiamata di una vocazione, ma aveva scelto questa opzione per accompagnare un amico. In seguito è stata contattata dalla Federazione francese (FFVP) che le ha proposto un corso di perfezionamento presso il CNVVV di Saint Auban.

"Oggi non riesco ancora a credere a quanta



strada abbiamo fatto. Dieci anni dopo i miei primi voli in aliante, sono campione del mondo a 25 anni. È incredibile. Non avevo mai desiderato partecipare alle gare di alianti perché ho fatto molto nel nuoto agonistico, ma la Federazione mi ha incoraggiato e con la perseveranza, oggi sono qui e non posso più vivere senza il volo a vela. Il destino e il tempo hanno fatto la cosa giusta". Mélanie

ha partecipato ai suoi primi campionati mondiali femminili nel 2015, in classe Standard, dopo il ritiro di uno dei membri permanenti della squadra francese. È arrivata quinta, come nel 2017, nella classe 18 metri. Nel 2019, Mélanie ha vinto nella stessa classe, con una gara che descrive come "perfetta", con la sua compagna di squadra Anne Ducarouge. E per la terza volta consecutiva, la Francia ha portato a casa la Coppa a squadre. "Non vedo l'ora di andare in Australia perché lì il tempo sembra essere sempre fantastico, e mi piace volare veloce. Invece ho scoperto che il maltempo australiano è il tempo perfetto per me. L'ho scoperto sul posto e mi sono veramente sfogata in queste condizioni".

Dietista qualificata dal 2017, Mélanie dedica le sue vacanze al volo a vela, all'allenamento o alle competizioni. Questa medaglia d'Oro è il risultato di impegno e sacrifici personali. "In volo trovo un senso di libertà, e nelle competizioni di volo a vela, si può superare sé stessi e raggiungere un sentimento di realizzazione personale alla fine di ogni volo. Lo amo e firmerò per molti altri anni per volare al massimo livello".

"Desidero dedicare questa vittoria nel campionato del mondo ma anche questo titolo di Pilota Campione dell'anno della IGC a mio padre, morto di cancro nel settembre 2018. È un onore per me vincere questo importante trofeo che dedico anche a tutta la mia famiglia, che mi ha sempre sostenuto nel mio sport".



Electrify-In

Il quarto Electric Fly-In (12-13 settembre 2020 a Grenchen, Svizzera) ha attirato ancora una volta grande attenzione. Quest'anno l'evento si è svolto sotto il nuovo nome Electrify-in. Sono passati quattro anni dall'inaugurazione della prima piattaforma elettrica d'Europa e dal suo "Smartflyerchallenge Fly-In" all'aeroporto di Grenchen in Svizzera. Alfons Hubmann, presidente della CIACA (Commissione FAI dedicata agli aeromobili Experimental e autocostruiti) è molto orgoglioso di aver creduto in questo evento di successo fin dall'inizio: "Ancora una volta questo evento ci ha convinto del grande progresso in atto nella mobilità elettrica e del suo impressionante numero di sostenitori. Non si sono mai visti così tanti veli-



voli elettrici in un solo luogo". Il consigliere federale Guy Parmelin ha accolto i partecipanti all'Electrify-In con un discorso di dieci minuti il sabato sera. Durante il fine settimana si è svolta una serie d'interessanti presentazioni sulla mobilità elettrica e sul suo futuro. Il pubblico è stato attratto da una grande esposizione di macchine volanti a



propulsione elettrica come eSling, Pipistrel Velis Electro, Sunseeker Duo, il quadriposto Smartflyer e molte altre. Altri eventi speciali associati, come la seconda edizione dell'E-Trophy -Airside Award Ceremony di sabato e la sessione di autografi con il corridore di sci e campione olimpico Dominique Gisin (un pilota appassionato), facevano parte del programma.



Bertrand Piccard, patrocinatore di Electrify-In, ha negli scorsi anni ottenuto diversi record (ratificati dalla FAI CIACA) per il suo volo intorno al mondo con l'aereo ad energia solare Solar Impulse. Il prossimo Electrify-In si terrà sempre a Grenchen nel settembre 2021.

Scuole tedesche: programma di Modellismo e Aeronautica

Inizialmente ispirato al singolo evento Aeronautica e Scuola (Amburgo, 1992) organizzato dall'Aeroclub Nazionale Tedesco (DAeC), il Rossendorf Aeromodelling Club offre con successo alle scuole, da oltre 25 anni, il programma di Aeromodellismo e Aeronautica. L'obiettivo è offrire agli studenti l'opportunità di scoprire il mondo dell'aviazione in modo divertente e interattivo. Il programma è flessibile: si svolge nell'arco di uno o due giorni, a seconda del voto degli studenti e del tempo a disposizione presso le scuole. Se organizzato nell'arco di due giorni, gli studenti possono anche provare a far volare da soli i modellini radiocomandati.



La prima giornata inizia con un viaggio attraverso la storia e la fisica dell'aviazione. Ogni importante punto di svolta tecnologico è accompagnato da piccoli esperimenti che aiutano la comprensione. In seguito, gli studenti imparano a costruire un semplice aliante fatto di styropor che, a seconda dell'età dell'allievo, possono personalizzare con icone colorate. Il massimo del divertimento arriva quando gli studenti possono effettivamente testare i loro modelli su un percorso di planata personalizzato al loro peso e quindi alla loro velocità all'aria. Questo è sempre un momento esaltante. In molti casi, quando si torna a scuola, gli insegnanti organizzano una gara sulla maggiore distanza di volo in un luogo adatto, come la palestra della scuola.



Il secondo giorno, gli studenti vedono per prima cosa come un modellino di aereo guadagna quota grazie all'elica azionata elettricamente. Una volta che vola abbastanza in alto, prendono il controllo dei comandi di volo. A quel punto viene chiesto loro di volare figure semplici, come virate complete, curve a 180 gradi e rettangoli con virate a 90 gradi. Se il tempo lo permette, possono anche volare alcune termiche e sperimentare come il modello sale nel cielo. Grazie a questo volo, gli studenti hanno la possibilità di sperimentare l'indescrivibile sensazione di connessione con un modellino di aereo. Si rendono anche conto di quanto sia necessario per ottenere il pieno controllo di un modellino in volo. Vedere così tante facce felici durante e dopo questo programma è un premio a sé stante.

Ferrara, accordo con Enac

Di **Alessandra Mura**, 27 ottobre 2020,
<https://lanuovaferrara.gelocal.it/>

Basta anche solo un quarto d'ora tra le nuvole per guardare per sempre il cielo con occhi diversi. Per i ferraresi è un'emozione a portata di mano (e di portafogli) grazie all'attività di promozione al volo portata avanti con passione dall'Aero Club Volovelistico Ferrarese (AVF) di via Dotti. Una missione che ha rischiato di infrangersi contro il muro di un complicato e annoso contenzioso con Enac (l'ente proprietario dell'area) sul pagamento del canone di occupazione. Il rischio di dover restituire un arretrato di quasi 600mila euro è stato ora scongiurato dal ritrovato dialogo con Enac, che ha permesso di ricondurre la somma pretesa entro i confini iniziali (70mila euro) - in corso di "estinzione" con una rateizzazione concordata - e di fissare l'importo del canone annuale.

In mezzo, una battaglia trentennale costellata da ricorsi a cui ora si spera di mettere il sigillo definitivo. Sì, perché la concessione "provvisoria" rilasciata all'Avf risale al 1986, quando l'attuale presidente, Donato Vincenzi, era ancora un bambino.

«L'intesa ritrovata con Enac ha di fatto superato anche l'esito dell'ultimo pronunciamento del Tar su un ricorso

risalente al 2013 - spiega lo stesso Vincenzi - Ora il nostro obiettivo, e auspicio, è quello di poter formalizzare e mettere nero su bianco gli accordi e ufficializzare definitivamente la concessione. È una certezza che i nostri soci meritano di avere». Un punto di ripartenza indispensabile per poter "volare alto". Cosa che ai circa quaranta soci dell'Avf riesce benissimo, e che i "profani" possono provare prenotando un volo con istruttore.



«La nostra attività si svolge da marzo a settembre, mentre in inverno si eseguono solo voli a planare», sottolinea Vincenzi. Il sole e il calore sono infatti i migliori complici del volo a vela (ovvero senza motore) visto che le “strade invisibili” percorse dagli alianti sono garantite dalle correnti ascensionali che si innescano a terra con il surriscaldamento e che acquistano forza a partire dai 200 metri di altezza. Servono ali e velocità.

Sta poi all'abilità e all'esperienza del pilota, una volta “sganciato” dal mezzo a motore che lo traina in quota, scovare le correnti e percorrerle anche per chilometri e chilometri. In inverno, invece, ci si deve accontentare appunto di voli a planare, con atterraggio quasi immediato. «Uno degli “indizi” della presenza di una corrente ascensionale sono i cumuli, nuvolette con il fondo piatto», svela Vincenzi. E se quello che non c'è (il motore) non si può guastare, il punto di atterraggio resta la principale variabile. Qui entra in gioco la vocazione “geografica” del territorio ferrarese, che con i suoi campi sconfinati è una grande pista di atterraggio naturale. E se il pilota, in alto nel cielo, è immerso in una silenziosa solitudine, il ritorno a terra è all'insegna della socialità. «È uno degli aspetti più sorprendenti di questo magnifico sport - continua Vincenzi - perché una volta a terra il pilota chiama gli amici perché lo vengano a prendere.

Poi si “smonta” l'aliante, lo si carica e si offre una pizza agli “aiutanti”, come ringraziamento».

L'Aero Club ha otto mezzi, compresi tre biplani acrobatici, (con la flotta in corso di rinnovamento) ma non è raro che i soci (piloti con brevetto) possiedano un aliante personale, i cui costi oscillano dai 4-5.000 euro dei modelli più semplici fino ai 100mila di quelli da competizione. Poi ci sono voli con passeggeri, che per qualche istante possono anche provare il brivido di tenere la cloche, sotto l'attenta guida di piloti istruttori. «Spesso le mogli e le fidanzate regalano al loro compagno l'emozione di un volo, ma ci sono richieste anche da parte di molte donne - afferma il presidente - Si capisce immediatamente chi tra loro potrebbe diventare un pilota: lo vedi dalla curiosità,

dalle domande, da una certa luce negli occhi.

Un volo non è particolarmente costoso: abbiamo pacchetti su Groupon al prezzo di 89 euro, oppure ci sono promozioni per voli a 50 euro. Vuol dire coprire a malapena le spese.

Ma nessun Aero Club ci guadagna, la nostra è soprattutto una passione».

Gare di Ferrara 2021

Giampietro Magri, direttore di gara, ha presentato un'interessante iniziativa, della quale riportiamo qui il comunicato ufficiale: “In attesa che AeCI pubblichi ufficialmente il Calendario Gare 2021 e nella speranza che il Covid le possa permettere, presentiamo una nuova iniziativa extra gare, consistente nel raggiungere Ferrara dall'aeroporto più lontano in volo veleggiato. Il regolamento in sintesi: la partecipazione è riservata solo a tutti i concorrenti che parteciperanno alle competizioni di Ferrara. Il periodo va dal venerdì dei due weekend antecedenti le gare al giorno prima dell'inizio gare. Premio di € 600 agli alianti puri o premio di € 400 a quelli motorizzati. La distanza viene misurata in linea retta, in caso di parità viene considerata la velocità media. Tuttavia al fine di non facilitare coloro che partono dagli aeroporti più lontani, al fine delle pari opportunità, vengono prese in considerazione le spezzate purchè vengano sorvolati entro un raggio di 5 km aeroporti o aviosuperfici facilmente riconoscibili in SeeYou. Per un corretto confronto, dopo il volo il pilota dovrà comunicare allo scorer i nomi delle località da lui sorvolate, tutto ciò perché è comprensibile che non si potrebbero gestire dichiarazioni di percorsi prestabiliti. L'arrivo deve avvenire sulla pista di Ferrara. Durata massima del traino di decollo fino allo sgancio 6 minuti, più 10% di tolleranza, 10 minuti più 10% di tolleranza di accensione del motore per il decollo autonomo. I file dei voli dovranno pervenire allo scorer e a tal proposito, prima dell'impresa, gli intenzionati dovranno far pervenire allo scorer un loro file dove si possa valutare chiaramente l'accensione del motore. I file saranno visibili in seguito sul sito AVF, ma non durante quel periodo e solo durante il primo briefing, durante il quale avverrà la consegna del premio. Per Par Condicio, al fine di non escludere i numerosi concorrenti ferraresi, valgono le stesse regole ma con partenza da Ferrara verso l'aeroporto più lontano. Nell'aspettarvi numerosi si spera di aver fatto cosa gradita ed interessante.”

Danni all'aeroporto di Großrückerswalde

Il campo d'aviazione di Großrückerswalde ha dovuto temporaneamente sospendere le operazioni di volo, a causa di danni alla pista in erba. La polizia sta ora cercando i testimoni dell'incidente avvenuto nel fine settimana. I colpevoli rischiano una condanna per danneggiamenti alla circolazione aerea. Secondo le informazioni, gli autori si trovavano sul campo di volo tra il tardo pomeriggio del 31 ottobre e la mattina del 1 novembre successivo. I danni sono stati creati dalla guida di almeno un veicolo, lasciando solchi profondi fino a 15 centimetri nell'area della pista.



Le operazioni di volo sono state temporaneamente sospese per motivi di sicurezza. La polizia di Marienberg ha pubblicato un numero per segnalazioni telefoniche di persone informate sui fatti. Il quotidiano locale sottolinea che è stato danneggiato anche un paletto di segnalazione del confine dell'aeroporto.

Le linee aeree perdono liquidità



Secondo la IATA, l'International Air Transport Association, l'industria del trasporto aereo brucerà 77 miliardi di dollari in contanti durante la seconda metà del 2020 (quasi 13 miliardi di dol-

lari al mese o 300.000 dollari al minuto). La lenta ripresa dei viaggi aerei vedrà l'industria aerea continuare a bruciare denaro contante a un tasso medio compreso tra 5 e 6 miliardi di dollari al mese nel 2021, anche supponendo che venga presto distribuito il vaccino anti Covid-19. Il settore, inoltre, non dovrebbe diventare positivo fino al 2022. Per questo motivo la IATA ha invitato i governi a sostenere l'industria del settore nel corso della prossima stagione invernale con ulteriori misure di soccorso. Ad oggi, i governi di tutto il mondo hanno fornito 160 miliardi di dollari di sostegno, inclusi aiuti diretti, sussidi salariali, sgravi fiscali per le società e sgravi fiscali specifici per l'industria, comprese le tasse sul carburante.

“Serve il sostegno del governo per l'intero settore. L'impatto si è diffuso su tutta la catena di valore del viaggio, compresi i nostri partner aeroportuali e di infrastrutture

di navigazione aerea che dipendono dai livelli di traffico pre-crisi per sostenere le loro operazioni. Gli aumenti dei tassi rappresenterebbero l'inizio di un circolo vizioso e spietato di ulteriori pressioni sui costi e ridimensionamenti. Ciò prolungherà la crisi anche per l'attività economica globale degli altri settori legati ai viaggi e al turismo”, ha affermato il Ceo e presidente di IATA, Alexandre de Juniac.

L'associazione delle compagnie aeree prevede che i livelli di traffico di dicembre 2020 saranno inferiori del 68% rispetto all'anno scorso, a fronte di una riduzione del 55% rispetto a quanto previsto a luglio. Non si prevede un ritorno della redditività del settore fino al 2022.

“I programmi di sostegno iniziali si stanno esaurendo. Oggi dobbiamo suonare l'allarme: se i programmi di sostegno non verranno sostituiti o ampliati, le conseguenze per un'industria già zoppicante saranno disastrose.” Dall'esame delle disponibilità di cassa e di liquidità dei vettori, la IATA ha rilevato che in media le compagnie aeree hanno avuto finanziamenti sufficienti per appena otto mesi e mezzo da inizio pandemia - (solo fino a metà febbraio 2021). La maggior parte dei governi ha dichiarato che qualsiasi altra sovvenzione è improbabile, ma l'economista capo della IATA Brian Pearce dice: “Il settore dei viaggi aerei non è abbastanza forte da sopravvivere senza assistenza.

Le entrate delle compagnie aeree sono diminuite di circa l'80%, i costi sono scesi solo del 50%, mentre gli aerei e il personale sono costi difficili da ridurre. Questo è il motivo per cui le compagnie aeree stanno bruciando denaro contante e continuano a subire perdite significative”, osserva Pearce.

De Juniac è enfatico: “La situazione è molto seria. Il settore resterà a corto di liquidità e vedrete sempre più fallimenti. È una situazione critica e urgente”.

Boeing prevede...

Chicago, Usa – La Boeing ha pubblicato la previsione annuale per il mercato aerospaziale commerciale e della difesa, che riflette l'impatto della pandemia COVID-19 e la visione di Boeing delle dinamiche di mercato a breve, medio e lungo termine. Il Boeing Market Outlook (BMO) del 2020 prevede che i mercati dell'aviazione commerciale e dei servizi continueranno ad affrontare sfide significative a causa della pandemia, mentre i settori militare e di servizi governativi rimarranno più stabili. “Anche se quest'anno è stato senza precedenti, riteniamo che aerospazio e difesa supereranno queste sfide a breve termine, tornando alla stabilità per emergere con forza”, ha affermato Marc Allen, Chief Strategy Officer di Boeing. Il BMO prevede un valore di mercato totale di 8.500 miliardi di dollari nel prossimo decennio, inclusa la domanda di prodotti e servizi aerospaziali. La previsione è in leggerissimo calo a causa dell'impatto della pandemia COVID-19. Le compagnie aeree a livello globale hanno invece già iniziato a riprendersi da un calo superiore al 90% del traffico passeggeri e delle entrate, ma una ripresa completa richiederà anni, secondo la previsione.

Il Boeing Market Outlook 2020 prevede una richiesta di 18.350 aerei commerciali nel prossimo decennio – inferiore dell'11% rispetto alle previsioni comparabili del 2019 – valutata a circa 2.900 miliardi. Nel lungo termine, con i principali driver del settore che dovrebbero rimanere stabili, si prevede che la flotta commerciale tornerà al suo trend di crescita, generando una domanda per oltre 43.000 nuovi aeroplani nel periodo di previsione di 20 anni. Il BMO prevede anche un'opportunità di mercato da 2.600 miliardi di dollari per la Difesa e lo Spazio nel prossimo decennio. Questa previsione di spesa riflette la continua importanza di aerei militari, sistemi autonomi, satelliti, veicoli spaziali e altri prodotti a livello nazionale e internazionale. Tale domanda continua ad essere di natura globale, con il 40% delle spese che dovrebbero originarsi al di fuori degli Stati Uniti.

“L'aviazione commerciale si trova ad affrontare sfide storiche quest'anno, che hanno un impatto significativo sulla domanda a breve e medio termine di aerei e servizi”, ha affermato Darren Hulst, vicepresidente Commercial Marketing. “Eppure la storia ha già dimostrato che i viaggi aerei sono resilienti. L'attuale crisi caratterizzerà le strategie della flotta a lungo nel futuro, con le compagnie aeree che si concentreranno sulla costruzione di flotte versatili, network e innovazioni del modello di business che offrono la massima capacità e la massima efficienza al rischio più basso per una crescita sostenibile”.

Secondo la proiezione del CMO, si prevede che nei prossimi 20 anni la crescita del traffico passeggeri aumenterà in media del 4% all'anno; la flotta commerciale globale raggiungerà 48.400 aerei entro il 2039, contro i 25.900 aerei odierni. Durante questo periodo, l'Asia continuerà ad espandere la sua quota mondiale, rappresentando quasi il 40% della flotta rispetto a circa il 30% di oggi.

La domanda di aerei a corridoio singolo come il 737 Max si riprenderà prima, per via del loro ruolo chiave nelle rotte a corto raggio e nei mercati nazionali, nonché per la preferenza dei passeggeri per il servizio punto a punto. Nel mercato widebody, la domanda sarà influenzata da una ripresa più lenta nei mercati a lungo raggio, tipica dopo gli shock dei viaggi aerei, nonché dalle incertezze dell'impatto del COVID-19 sui viaggi internazionali.

La domanda di trasporto merci, elemento relativamente positivo nel 2020, dovrebbe crescere del 4% all'anno e generare, nel periodo di previsione, un'ulteriore domanda di 930 nuovi jet cargo widebody e 1.500 cargo convertiti. La flotta mondiale di aeroplani continuerà a generare domanda di servizi di aviazione, compresi i componenti e catena di fornitura; ingegneria, modifiche e manutenzione; formazione e Servizi; e soluzioni digitali e analisi.

Ruoli professionali: *in tutto il mondo, la necessità a lungo termine di piloti commerciali, tecnici di manutenzione e personale di cabina rimarrà solida.*

Il Boeing Pilot and Technician Outlook 2020 prevede che l'industria aeronautica civile avrà bisogno di quasi 2,4 milioni di nuovo personale da qui al 2039. Il Commercial Market Outlook (CMO) è la previsione più lunga sul mercato del trasporto aereo ed è considerata l'analisi più completa del settore dell'aviazione com-

merciale. Il CMO e altre previsioni di mercato Boeing sono disponibili su <https://www.boeing.com/market>

Sport aereo in Russia

La Federazione degli Sport Aeronautici della Russia (FAS) è un ente pubblico, nato il 30 luglio 1992. I principali obiettivi statutari della Federazione sono: assistenza per un massiccio sviluppo dello sport aereo; alti livelli di prestazione dello sport aereo; il coinvolgimento dei giovani; l'orientamento professionale; il patriottismo nell'educazione dei giovani; la rappresentanza attiva della Russia nella FAI. L'organizzazione comprende nove federazioni sportive di specialità, insieme a diverse organizzazioni pubbliche regionali. La Federazione ha più di 2.000 membri. La FAS è membro del Comitato Olimpico russo dal 1995 e membro attivo della FAI dal 2001.

Sergey Ananov, 55 anni, ne è il Presidente. È stato anche Vice Presidente della Commissione Generale Sport Aerei della FAI per diversi anni. Appassionato pilota di elicotteri, detiene personalmente cinque record mondiali. Sergey è stato intervistato circa l'impatto della COVID-19 sugli sport aerei nel suo Paese e sulle nuove prospettive per la FAI.

Per cominciare, qual è la situazione della COVID-19 in Russia in generale?

Secondo i dati ufficiali di metà ottobre, 1,55 milioni di cittadini sono stati infettati, e circa 21.000 sono morti a causa COVID dall'inizio della pandemia.



AFFIDABILITÀ E
PRECISIONE SU CUI
CONTANO I PILOTI.

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

Tel. +49 7477-262 / Fax +49 7477-1031
WWW.WINTER-INSTRUMENTS.DE

Questo è per il paese con una popolazione di 146 milioni di persone. La seconda ondata è arrivata, come ovunque. Speravo per il meglio, ma sembra che dovremo convivere con questa piaga per molto tempo. Mentre attendiamo la distribuzione diffusa del vaccino, penso che l'anno prossimo non sarà più facile di quello attuale.

Sei riuscito a fare qualcosa quest'anno in termini di sport aerei?

Le federazioni russe di sport aerei sotto il mio controllo hanno fatto il massimo possibile in queste condizioni. Fino a luglio, c'è stato un blocco totale. Dalla metà dell'estate, gli organi di governo federali hanno riaperto gli eventi sportivi, ma solo se in accordo con le autorità regionali. Il loro consenso si è realizzato solo in alcune regioni. Ma il problema principale era la posizione del Servizio federale di sorveglianza in materia di sanità: per ogni evento era necessario il loro consenso, e non erano interessato all'argomento. Tuttavia, grazie alla nostra perseveranza, quasi tutti gli sport sono stati in grado di tenere il loro minimo di competizioni previste in Russia, compresi i campionati nazionali. Il paracadutismo si è mosso in autonomia sull'onda della preparazione per il Mondiale 2020 a Tanay, diventando uno dei soli venti sport in Russia che hanno tenuto i campionati in tutte le discipline outdoor. Naturalmente, abbiamo preso tutte le precauzioni necessarie. Fino a settembre, c'era l'obbligo per tutti i partecipanti di presentare un test COVID-negativo non più tardi di 72 ore prima dell'inizio. Se qualcuno si è presentato senza un test, gli abbiamo dato l'opportunità di farlo sul posto. Le coppe del mondo non si sono svolte in Russia perché era problematico per uno straniero entrare nel paese. Il numero di spettatori è diminuito drasticamente. E naturalmente tutti gli sponsor si sono dileguati.

Gli sponsor hanno un ruolo significativo negli sport aerei in Russia?

Purtroppo no. È stata la situazione del COVID-19 che ci ha mostrato la profondità della caduta. E forse farà sì che noi e gli sponsor ci rivolgeremo l'uno verso l'altro. Nel mondo, le entrate di tutti gli sport nel 2020 si sono quasi dimezzate (da 135 a 73 miliardi di dollari). Il numero di nuovi contratti di sponsorizzazione è diminuito del 40%. Sono altrettanto preoccupato per la FAI come lo sono riguardo al mio NAC. La FAI non ha dei grossi finanziatori. Ritengo che attrarre sponsor sia attualmente il compito principale della FAI, ora che abbiamo procedure ben stabilite per tutti gli sport. Siamo meglio di chiunque altro sul pianeta a identificare chi è il migliore nel nostro sport, ma non abbiamo ancora imparato come attirare il nostro pubblico e come lavorare con il pubblico a beneficio degli sponsor. E questa è l'essenza stessa della partnership con gli sponsor.

Perché sottolinei il valore di sponsorizzazione quando si parla di impatto di COVID-19 sugli sport aerei?

La situazione finanziaria della FAI è legata non da ultimo alla situazione finanziaria dei NAC (gli enti delle singole nazioni che le rappresentano nella FAI). Oggi i NAC soffrono finanziariamente a causa del COVID. Non possiamo fare affidamento solo sulle quote associative. Per so-

pravvivere nel mondo post-COVID - ogni NAC e la FAI in generale - dobbiamo creare spettacoli e venderli. Ci sono molti modi come fare questo, ma nel complesso è un compito semplice, in teoria. Parlo di sponsorizzazione, perché ora, durante la pandemia, la sponsorizzazione sta diventando più richiesta della pubblicità diretta. E questa è la nostra occasione!

Le aziende hanno budget pubblicitari limitati, e la sponsorizzazione è meno costosa e più mirata. È il momento di capire che il modo antiquato di offrire uno sponsor per collocare il suo logo su una lavagna o un banner non è sufficiente. Lo sponsor vuole una partnership attraverso la comunicazione con il nostro pubblico, che si traduce in un aumento dell'interesse e della fiducia nel suo marchio o nel suo prodotto. E idealmente, dovrebbe anche andare a beneficio dei nostri seguaci.

Hai detto che l'epidemia di COVID-19 ha aggravato la mancanza di sponsor. Cosa si può fare per migliorare la situazione? Creare una piattaforma per i nostri atleti, membri e appassionati, piloti ricreativi e privati, dipendenti dell'industria aeronautica, appassionati di aviazione e sport estremi - tutti coloro che sono attratti o possono essere attratti dagli sport aerei. Ora tutti si sono chiaramente resi conto che è necessario per attivare la comunicazione digitale con gli appassionati. Diventeremo più attraenti per gli sponsor se, più velocemente di altri, daremo contenuti entusiasmanti al nostro pubblico che ha fame di divertimento. Voglio dire prima di tutto, i contenuti video, il consumo dei quali sta crescendo in assenza di eventi sportivi dal vivo.

E soprattutto, durante la pandemia, il pubblico, seduto ad annoiarsi a casa, è più propenso a prestare attenzione al nostro particolare contenuto. Vi è un gran numero di account privati sui social network che tutti noi usiamo. Migliaia di post sul tema degli sport aerei vengono pubblicati privatamente ogni giorno. Se la FAI canalizzasse centralmente questi flussi video sotto il proprio marchio, poi il pubblico si consoliderebbe intorno alla FAI e avremmo qualcosa da offrire agli sponsor. Gli eSports, la digitalizzazione del nostro sport e la sua presentazione sono una nuova tendenza. Questo, tra l'altro, soddisfa le richieste della generazione più giovane, che sta decidendo quale sport preferisce. I nostri World Air Games e gli eventi multisport tenderanno a prosperare perché porteranno insieme un pubblico più eterogeneo intorno a loro.

(Nota del vostro direttore: nel periodo pre-Covid, la FAI ha investito parecchio denaro alla ricerca di connessioni internazionali, relazioni con enti locali e con sport emergenti, affannandosi alla ricerca di sedi dove dare nuovo slancio ai WAG e altri eventi ambiziosi, proprio nel tentativo di fare un salto di qualità per reperire sponsor. Il risultato è stato un grave dissesto finanziario della FAI stessa, al quale si sta ponendo rimedio con tagli di spesa e un ridimensionamento degli obiettivi.

Le elezioni FAI sono in programma a breve, con vari candidati che hanno espresso programmi differenziati).

Silvia Ciampelli, campionessa dell'aria

Di **Marina Martinelli**

13 novembre 2020 www.casentinopiu.it

Sinceramente ero tentata di cestinare questo articolo perché l'eccellente ufficio stampa del comune di Bibbiena ne ha divulgato uno suo, ma poi mi sono detta: e perché mai, meglio esagerare per portare a conoscenza le cose belle, ed eccolo qua!



Dopo la nostra intervista sei andata avanti a quanto pare. Vuoi raccontarci qualcosa?

Certo che sono andata avanti, ho cominciato a prepararmi per le gare di classe Club che avrei dovuto fare a Lucca nel settembre del 2019, ma purtroppo, per problemi familiari ho dovuto interrompere. A dicembre ho ripreso ad allenarmi per le gare di categoria Avanzata di quest'anno, categoria impegnativa perché fa parte di quelle più alte.

Ti aspettavi di arrivare prima dato le poche prove che hai potuto fare durante il lockdown?

No, non me lo aspettavo di vincere perché d'inverno non riesco ad allenarmi molto a causa delle condizioni meteo che non sempre lo permettono. Poi col lockdown ho dovuto interrompere completamente gli allenamenti. Sostanzialmente ho ricominciato ad allenarmi ad agosto per le gare di settembre.

Come erano le condizioni del cielo durante la prova che ti ha permesso di portare a casa la tua vittoria?

Le meteo sono state pessime per tutti i giorni di gara purtroppo, a causa delle nubi basse e del forte vento, per cui dovevamo aspettare quei momenti in cui "il cubo acrobatico" fosse sgombrato dalle nuvole per potervi andare in volo. In Avanzata ci sono ben due voli da fare con programmi diversi e per entrambe le prove le meteo erano brutte. Ovviamente tutto deve rientrare nelle norme di sicurezza per cui... Certo, sarebbe stato meglio una giornata di sole.

Ti sei resa conto di aver vinto quando eri in volo?

Non me ne sono resa conto perché su entrambi i voli deve essere fatto un conteggio dei punti, infatti, la classifica viene fatta in base ai punti acquisiti in entrambi i voli, per cui, finché non esce la graduatoria, nessuno di noi sa

come si è piazzato.

Adesso ci sono ancora traguardi da raggiungere?

La categoria Avanzata è un traguardo molto importante perché mi permette di avere requisiti per accedere ai Mondiali, infatti i miei traguardi futuri sono i mondiali di categoria Avanzata oltre ad iniziare a prepararmi per gli italiani di categoria Illimitata.

Come ci si sente ad essere campionessa di Aliante?

Mi sento con l'irrefrenabile voglia di far meglio. Non mi rendo conto di questa vittoria, ma mi rendo conto di aver causato un bel movimento intorno a questa vicenda, e come è scritto nel comunicato della gara, sono la prima donna nella storia dell'acrobazia italiana ad aver conquistato un titolo di massimo livello. Non ci credevo, ma adesso mi sento spinta ad andare avanti, e più imparo e più sento di dover imparare e di perfezionarmi.

Adesso lasciati andare come quando sei lassù e raccontaci...

Penso spesso al volo durante il giorno, ed è un pensiero costante, e lo sogno come l'ho sempre sognato da quando ero bambina. Penso alla prima volta che ho visto lo "Swift S1", l'aliante con cui sto volando e da come ne sono rimasta incantata da subito, chiedendomi come sarebbe stato volare con quella "formula Uno" dell'aria... ora lo so perché con lui e grazie a lui, faccio parte del cielo.

Silvia non mi ha mai chiamato per avere un articolo, lo sono venuta a sapere da un'amica che abbiamo in comune. Solo quando l'ho contattata per saperne di più, ha accettato di parlarne perché, vedete, lei non ha bisogno di lode o dei complimenti del caso, Silvia è ripagata costantemente dal suo cielo, quel cielo che la accoglie rendendola libera e leggera, totalmente sgombra da tutti i pensieri, quello stesso cielo che ce l'ha resa campionessa italiana di Aliante.

Omarama, NZ: nuova attività

Milan Kmetovics è un istruttore di volo a vela professionista che operava in collaborazione con il Glide Omarama Gliding Club di Gavin Wills. Ha iniziato a volare a 15 anni nel 1999 in Ungheria, suo paese natale, e ha accumulato più di 3.000 ore di volo. Ha partecipato personalmente a gare di volo a vela, e ha anche organizzato e diretto tre Campionati del Mondo di aliante.



Per cinque anni ha lavorato a Omarama come istruttore con Glideomarama e, dopo la chiusura della società, ha aggiunto alla sua licenza un'abilitazione commerciale CPL(G) per continuare l'attività con il proprio marchio KahuSoaring. Ha creato un'organizzazione CAA part 149 (aviazione da diporto) e quindi non offre voli panoramici di breve durata, né viaggi di piacere o giri turistici. Questo non significa che l'utente debba essere già un pilota per volare con KahuSoaring, né iscriversi alla scuola, ma è necessario un "autentico interesse per il volo a vela o l'aviazione in generale". Per questo motivo, il pacchetto più breve dura un'intera giornata, con alcune lezioni teoriche al mattino, e il volo nel pomeriggio, seguito da un de-briefing. Si applicano i limiti massimi di peso (100 kg) e di età (min 15 anni), e una buona padronanza dell'inglese è essenziale per ottenere il massimo godimento dell'esperienza. Si prega di notare che per volare con Milan dovrete entrare a far parte del club di volo a vela come socio a breve termine.

I programmi didattici: **un giorno** di introduzione al volo a vela a 750 dollari, con 2,5 ore di volo (su DuoDiscus), 1 aerotrainer, lezioni teoriche, materiale didattico e briefing. Il corso può essere condiviso tra due persone, (i voli extra e i decolli extra si aggiungono al prezzo, meno i voli vengono rimborsati ad un tasso di \$100/ora). **Una settimana** con 6 giorni di istruzione e un giorno di riposo a 6.400 dollari, su Twin Astir, spese di traino incluse per circa 30 lanci fino al primo volo solista (il numero di lanci è variabile e a discrezione dell'istruttore). **Cinque giorni di volo in montagna** per piloti a motore o di aliante con perfezionamento del cross country in montagna a 3.100 dollari e 15 ore di volo incluse (su Duo Discus); il tempo di volo extra viene addebitato a \$100/ora. I traini aerei vanno pagati direttamente al fornitore (Southern Soaring club)

<https://kahusoaring.nz/>



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: para@acao.it • Tel. 0332.310073

DG-1001e Neo

*Nuove winglet e motore FES più potente
In arrivo le batterie maggiorate,
quasi indispensabili su un biposto*



Il primo esemplare, appartenente a un club tedesco, è in fabbrica per l'installazione delle prolunghes da 20 metri

Il DG-1000 ha già una lunga storia ed è stato interpretato in numerose varianti. Si va infatti dai 17,2 m di apertura, per l'acrobazia spinta, fino ai 20 metri con winglet, passando per la versione da Club e addestramento con 18 m (la mia preferita) per un totale di oltre 300 esemplari costruiti.

Le estremità sono intercambiabili, dando all'aliante vere capacità "multiruolo". Le versioni denominate DG-1001 hanno visto miglioramenti soprattutto al car-

rello di atterraggio, che nei primi esemplari aveva la tendenza a collassare, problema risolto con l'adozione di un meccanismo retrattile elettrico.

Da tre anni la DG ha sposato il progetto delle winglet Neo, di ultima generazione disegnate da Johannes Dillinger (allievo di Boermans scelto da Dick Butler per l'aerodinamica del mitico Concordia, aliante puro da 28 metri, esemplare unico).



Grafica, finiture e dotazioni di serie sono andate via via migliorando nella produzione DG

Le winglet Neo stanno progressivamente trovando posto su quasi tutta la produzione passata e presente della DG ed LS. I biposto della DG hanno trovato tiepida accoglienza in Italia: solo qualche esemplare del 500-505 nei club, e una manciata di 1000 Club con carrello retrattile, grazie al rinnovo flotta AeCI di parecchi anni fa; modello che invece ha avuto enorme successo per i centri di addestramento di varie forze armate, a incominciare dalla USAF.

In passato abbiamo provato per questa rivista sia il 20 m in versione con motore di sustentamento (e più tardi anche quello con il Solo da 68 cavalli per il decollo autonomo), sia il 18 metri privo di winglet che nella versione Club a carrello fisso costa poco meno di un ASK21 ed è adatto sia al X-Country, sia all'acrobazia (si può in seguito installare il carrello retrattile elettrico). Quest'ultima versione si distingue per l'altezza sulla ruota principale: il 1001 Club è basso, per un facile accesso, e appoggia anche sul ruotino anteriore; il 20 m appoggia invece saldamente la coda a terra e ha gli abitacoli molto in alto, a causa delle gambe del carrello ben più lunghe, creando qualche difficoltà per accomodarsi al posto anteriore.

Ora la famiglia si allarga con i primi

esemplari già consegnati della versione "e-Neo" con motore elettrico anteriore FES. La rivista scandinava NORDICGLIDING ha pubblicato per prima un'interessante prova del 1001e-Neo, redatta da Robert Danewid che è in Svezia un personaggio volovelistico di rilievo (presidente della federazione, delegato internazionale, e proprietario di un ASG-32Mi), e grazie a lui e ad altre fonti online ho potuto supplire all'impossibilità di viaggiare per una prova diretta.



Immagine creata al computer, col DG-1001 e Neo in volo



La più ampia flotta di DG-1000 Club appartiene all'Accademia della U.S. Air Force, in Colorado. Altri sono in dotazione a Brasile, Australia e Indonesia

Indiscrezioni bene informate ci dicono che anche la Schempp-Hirth si sta preparando a mettere il FES sul Duo Discus (e chissà, magari sull'Arcus?).

La DG però invia le fusoliere in Slovenia alla LZ Design per l'installazione del motore, mentre la casa di Kirchheim ha già una squadra di tecnici addestrati e autorizzati per operare in sede. La Schleicher invece punta sui motori elettrici retrattili in collaborazione con le università, così come anche i sudafricani della Jonker (in collaborazione con... la Solo di Wolfgang Emmerich).



Winglet Neo su ala da 18 metri



Pannello strumenti posteriore. Comandi motore di serie



In versione 20 metri, le nuove estremità sono molto eleganti. Aumenta la stabilità, inversione di virata in 6 s

Il FES sul biposto

I monoposto con FES usano un sistema ormai standardizzato. La potenza del motore, i circuiti di controllo e le batterie, pur con un continuo affinamento, sono sostanzialmente sempre uguali e offrono prestazioni adeguate fino a una massa complessiva di poco superiore ai 500 kg. Su un biposto di massa che raggiunge e supera i 750 kg, serve una maggiore disponibilità di potenza, e di capacità delle batterie.

Il primo requisito è già soddisfatto dal nuovo motore da 30 kW (invece di 22), mentre la coppia di batterie con il 50% di capacità in più, a fronte di un aumento di peso del 20 % (da 32kg totali a 40 kg) è pronta ma non

è stata ancora installata nel DG-1001. Tuttavia la predisposizione è completa.

Le voci in circolazione dicono che il retrofit sui monoposto non sarà possibile, oppure che l'operazione potrebbe essere alquanto costosa.

Le winglet Neo

Sono due le novità da valutare: il motore FES e le winglet Neo che sono diventate un aggiornamento molto desiderato per i monoposto LS1 ed LS8, con varianti già pronte anche per LS7 e persino LS6 (flappato). Nessuna chance di poterle installare sui vecchi DG-100, 200 e 400, purtroppo.



Pannello anteriore, con spie carrello e antincendio



Sedile posteriore regolabile anche in altezza



Il primo esemplare in costruzione. Per l'uso nei club, la mia preferenza va per la configurazione 18 metri Neo, con carrello retrattile basso

Le qualità di volo del DG-1001, in passato criticato per una certa "pesantezza" e la maneggevolezza non ottimale con le tip da 20 metri, sono migliorate in misura sensibile. Diventa più facile percepire i movimenti dell'aria e centrare le spirali con minor uso del timone. Anche l'estetica ne guadagna grazie alla linea più pulita delle estremità, finalmente prive della discontinuità di planimetria e diedro che dava al vecchio disegno un aspetto sgraziato. Si presume che sia stato ottenuto anche un miglioramento delle prestazioni assolute. L'LS8 Neo ha infatti raccolto risultati eccellenti nelle gare di Classe Standard degli ultimi anni nonostante sia un modello derivato dall'LS6 che risale al 1983.

Uso del motore

L'uso del FES è molto semplice, a patto di seguire le indicazioni del manuale. I comandi sono duplicati in entrambi i posti di pilotaggio. Per prima cosa, nonostante il display dello strumento FCU possa apparire acceso, la funzionalità del motore non è possibile se non è stato dapprima inserito il contatto principale di potenza, posizionato in basso sul cruscotto e protetto da una copertura rossa. In effetti si può tenere il contatto inserito per tutta la durata del volo, per non sbagliare. In secondo luogo va azionato l'interruttore in alto sull'FCU, e quindi si può inviare potenza al motore, attraverso una rotazione in senso orario della manopolina, del tutto simile a quella che regola il volume sulle radio. Appena si dà sufficiente energia, l'assorbimento del motore viene indicato sul display, e l'elica si dispiega per forza centrifuga iniziando la trazione. Lo spigni-

mento avviene ancora più semplicemente, azzerando rapidamente la manopola della potenza; l'elica si ferma in fretta e si richiude accanto alla fusoliera senza interferire con la capottina, poi il comando automatico la muove a scatti, quanto basta fino all'allineamento orizzontale di "parcheggio".

A differenza dei motori a scoppio, il FES dà il meglio di sé a potenza ridotta. Grazie alla mancanza di altre fonti di resistenza aerodinamica (nessuna struttura o pilone retrattile), la trazione è sufficiente a mantenere l'aliante in volo livellato con un assorbimento modesto (4 o 5 kW sui monoposto, poco meno di 8 kW su questo biposto).

Con questa regolazione, le temperature di elettronica e motore restano lontane dai massimi, e l'autonomia di un FES monoposto arriva a quasi un'ora, mentre sul DG-1001 dotato di batterie Gen2 non si superano i 30 minuti (47 km di distanza). Si arriverà a un'ora (100 km) con le Gen3 che fanno parte dell'equipaggiamento di serie. Guadagnare quota col FES è poco consigliabile, perché all'aumentare dell'assorbimento cala la tensione erogata e di conseguenza anche la potenza disponibile, ed aumentano le temperature. La salita, pur in presenza di valori superiori a 1,3 m/s per brevi periodi col biposto (e 2 m/s sui mono), drena rapidamente le batterie che iniziano a erogare corrente a minor tensione, riducendo la potenza disponibile. Con batterie Gen3 anche la capacità di salita sarà migliore.

Il motore produce all'esterno un suono simile a un ronzio di tonalità bassa, proveniente dall'elica, ma solo quando viene erogata parecchia potenza.



La versione 20 metri originale: le estremità appaiono poco aggraziate

In abitacolo invece si avverte un rumore elettromeccanico, non forte ma amplificato dal cono di prua rivolto verso i piloti, e somiglia a una macina o al trita-tutto. Lo so, non è una descrizione poetica, e per i nostalgici del “bel canto” di certi motori pluricilindrici, beh... siamo agli antipodi.

Il livello acustico è assolutamente tollerabile e permette di comunicare a voce senza interfono. Il motore raggiunge presto circa 50°C di temperatura nella calda giornata estiva, e un po' di calore si percepisce anche nell'abitacolo.

Nelle fasi d'uso a potenza minima, il normale sensore ENL del logger non riesce a distinguere con certezza

l'azionamento del motore. Occorre dotarsi di un logger dotato di sonda esterna MOP, che va applicata su una parte dell'abitacolo scelta con cura e dopo varie prove. Di solito ci si affida a un sistema integrato nel computer di navigazione.

Per chi sforna le classifiche di gara, un MOP mal posizionato crea difficoltà di scoring e, alla fine, non può che andarci di mezzo il pilota che nei casi più dubbi dovrà vedersi assegnare una presunta accensione del motore anche solo per rumori aerodinamici di livello simile a quello indicato dal MOP (stavo per scrivere “supposta” invece di presunta, credo che potesse rendere bene l'idea ma mi hanno fermato).



Il vano batterie, pronto per la nuova generazione

Elica sul muso

La presenza dell'elica richiede una pur semplice modifica del cono che accoglie e trattiene la fusoliera nei rimorchi per il trasporto su strada. Essa produce inoltre, restando esposta al flusso d'aria durante tutte le fasi di volo, una resistenza aerodinamica aggiuntiva, anche quando a riposo.

La riduzione delle prestazioni di planata è inevitabile, ma di non facile quantificazione.



Schermata motore su LX9000



Unità di comando motore FCU

Volo a Vela ha pubblicato in passato il confronto quantitativo tra aliante puro e FES, grazie alle prove della Idaflieg, ma è probabile che le diverse conformazioni della fusoliera di diversi modelli possano dare effetti più o meno sensibili. In linea di massima si perde da 1 punto di efficienza fino al 2% di prestazione assoluta. Una forchetta molto ampia, in effetti. In un campionato molto agguerrito, il pilota dovrà scegliere se pagare la comodità del FES con una perdita di prestazioni, o se rimuovere l'elica installando un'ogiva di prua che ripristini l'aerodinamica originale rinunciando all'elica.

Per chi

Il DG-1001e Neo fa parte di una nuova, piccola schiera di alianti moderni che si posizionano sul mercato sperando di incontrare l'interesse dei club, di partecipanti a comproprietà frazionali, di piloti in cerca di un mezzo moderno che sia facile nel pilotaggio, nella gestione del motore in volo, e che garantisca quasi sempre il rientro senza fare fuoricampo. Potrebbero anche essere intenzionati a partecipare, di tanto in tanto, a poche competizioni senza eccessi di agonismo. Su questa linea si pongono anche il nuovo Schleicher AS34Me (basato su ASW28), il monoposto Shark e diverse proposte dal mondo del VLA e ultraleggeri. Il motore elettrico li rende ben più moderni e, per taluni piloti, attraenti, rispetto all'acquisto di un aliante usato di prestazioni paragonabili (un DG400 o 800b, solo per fare qualche esempio). In passato è stato quasi sempre il successo nelle competizioni a trainare le vendite degli alianti, anche perché il progresso prestazionale è andato di pari passo a una migliore maneggevolezza e facilità di pilotaggio. Sono ben lontani i tempi del Libelle Club, ultimo aliante concepito non per le gare ma per i club e l'uso quotidiano di semplice divertimento. E sono altresì lontani i tempi delle produzioni di migliaia di esemplari (come avvenne per Ka-6, LS4, Discus... con una storia che è andata via via calando nei numeri di vendita). Con oltre 300 pezzi realizzati, il DG-1000 figura già piut-

tosto bene in questa classifica, e sembra che avrà ancora una lunga vita commerciale.

Il miglioramento apportato dalle winglet Neo, sia esteticamente che nell'aerodinamica, ha modernizzato il DG-1001 rendendolo molto adatto ai nostri tempi. Il prezzo indicato dalla fabbrica è di 139.000 euro esclusa IVA, rimorchio, strumenti; la dotazione di serie è ricca e include i doppi comandi motore, le batterie di grande capacità, doppio caricabatteria, due ganci Tost, zavorra in coda e le tip da 20m. Posso stimare che il prezzo finale completo possa raggiungere i 210.000 euro, cifra di molto inferiore a quanto serve per un Arcus M nuovo, e tuttavia di circa 65.000 euro superiore alla quotazione media di un Duo-Discus XLT usato (quasi introvabile).



In atterraggio, la versione con carrello "alto"



In versione Club Neo, 18 metri e carrello fisso. È sempre possibile installare in seguito il carrello retrattile e le prolunghe

Dati DG-1001e-Neo

Apertura alare	m	17,2	18	20
Superficie alare	m ²	16,3	16,72	17,53
Allungamento		18,15	19,38	22,82
Lunghezza fusoliera	m	8,57	8,57	8,57
Altezza alla deriva	m	1,8	1,8	1,8
VNE	km/h	270	270	270
Capacità zavorra	litri	160	160	160
Massa max al decollo	kg	750	750	790
MTOM acro cat. A	kg	630	-	-

Motorizzazione

Motore		brushless LZ Design
Potenza	kW	circa 30 (40 HP)
Elica		pieghevole a due pale
Batterie (nuova serie)		LZ Design gen3 (Kokam LiPo 8,9 kWh, 41 kg)
Batterie oggi in uso		LZ Design gen2 (Kokam LiPo 4,2 kWh, 31,5 kg)

Twin Shark MS

Prova in volo di un esemplare di serie

Dopo la prova del prototipo, ecco le impressioni di volo in termica



Coda che ricorda l'ASH 25, abitacolo non troppo lungo uguale a quello dei Binder EB28, ala di planimetria inconfondibile

Sono passati già quasi due anni dalla mia prova del prototipo Twin Shark presso la fabbrica a Kutná Hora nella Rep. Ceca. Approfittando di una pausa nelle gare estive di Rieti 2020, ho potuto fare un bel volo in termica e costone sfruttando le condizioni meteo che, pur insufficienti per dare il via al decollo di decine di partecipanti, mi hanno permesso di assaggiare il com-

portamento di questo aliante in varie situazioni classiche anche a carico alare molto elevato.

Per prima cosa ripassiamo, senza dilungarci troppo, la descrizione dell'aliante. Il biposto 304 Twin Shark MS è dotato di un motore retrattile Solo 2625 a carburatori, che con 62 cavalli permette agevolmente il decollo autonomo.



Progettato e costruito dalla HpH in Rep. Ceca, con la collaborazione di varie università

Esteticamente si riconoscono alcuni elementi della produzione di altri costruttori: l'abitacolo e la prua sono praticamente identici agli EB28-29 Binder (alianti di classe Libera di costo molto elevato), la deriva e la coda ricordano il glorioso ASH25 Schleicher, qualche dettaglio ravvicinato è saggiamente copiato dai progetti Glasflugel, ma la personalità del 304TS si esprime nell'ala con bordo d'attacco superellittico che termina in winglet di forma inusuale, molto sottili e affilate, e nel piano di coda con le estremità curve verso il basso. L'insieme offre un'impressione d'eleganza ed equilibrio delle forme.

L'ala è in quattro parti, sei se si considerano le due esili winglet da inserire verticalmente. Il fissaggio delle prolunghie avviene con un perno incernierato, passante dal bordo d'attacco. L'intersezione tra ala e fusoliera non mostra aumenti dello spessore alare, a diffe-

renza di molte realizzazioni moderne, ma la corda si allunga verso l'avanti creando un raccordo. L'azienda dichiara che è il profilo aerodinamico ad essere stato ottimizzato per questa zona dove il flusso è turbolento, anziché laminare.



Il cruscotto ha il top piatto, per più visibilità anteriore rispetto al prototipo



trol Devices on Sailplane Ailerons”(di Lukas Popelka). Ha collaborato il politecnico di Brno (ARTI), condotto da Robert Popela e Zdenek Patek. Nel calcolo di fluidodinamica al computer sono stati adottati 72 parametri, per giungere a una laminarità teorica del 95% all’infradosso.



Turbolatori soffianti nei flap-alettoni, prese NACA

Il piano di coda ellittico e la cura nei raccordi aerodinamici

Aerodinamica

I profili alari sono moderni, della famiglia denominata PW10-145 con spessore medio del 14,5%. Lo studio aerodinamico è dell’Accademia delle Scienze ITAS VSP R&D che nel 2010 ha ricevuto il Diploma dell’Ostiv per i due documenti, *“Parametric study on flapped airfoil lift enhancement by vortex generators”* (di N. Souckova, L. Popelka, M. Matejka, D. Simurda), e *“CFD and Wind-tunnel Testing of Passive Flow Con-*



- Sistemi fotovoltaici
- Pensiline e carport

- Accumulo di energia
- Illuminazione a LED

- Noleggio operativo
- Assistenza e monitoraggio

GRUPPO ELMEC | 50 ANNI DI AFFIDABILITÀ, 15 ANNI DI ESPERIENZA NELLE RINNOVABILI

Elmec Solar srl - Via Piet 1 21020 Brunico (VA) - info@elmecsolar.com - T. 0332 802111 - elmecsolar.com





Sigillatura mobile dello scarico di zavorra

Le curve del coefficiente di portanza (C_L) mostrano un aumento progressivo e continuo all'aumentare dell'angolo d'attacco, senza indesiderate saccature negative (che andrebbero a penalizzare la salita in termica). Anche ai bassi numeri di Reynolds tipici delle parti vicine all'estremità, la curva di portanza promette valori eccellenti. Questi calcoli sono stati verificati su alcune sezioni alari nei tunnel del vento dell'ITAS e dell'ARTI sia con le bilance, sia con misurazioni all'infrarosso. I turbolatori soffiati alimentati da alcune prese NACA sono allineati nella superficie inferiore dell'intera estensione dei flaperoni.

Il peso effettivo è risultato pari a 510 kg a vuoto, compresi vari optional (nettamoscerini, duplicazione dei comandi motore nell'abitacolo posteriore, impianti e strumenti elettronici).

Il confronto rispetto al peso dichiarato in fase di studio (480 kg) è lusinghiero per l'azienda, visto il ricco equipaggiamento di questo esemplare. In totale si tratta di qualche decina di kg in meno ri-

spetto all'Arcus M e una settantina all'A-SG32Mi, i più diretti concorrenti. Ciascuna semiala principale pesa 93 kg e include i diruttori. Le prolunghe pesano 16 kg, mentre la winglet è una piuma.

La massa massima al decollo è di 850 kg per un carico alare massimo di 55,4 kg/m² mentre il carico minimo con un solo pilota di 70 kg a bordo (+ 6kg per il paracadute) è pari a 38,5 kg/m².

Un'ampia escursione di carichi alari che promette bene per le competizioni, ed è possibile arrivare al carico massimo anche con un solo pilota a bordo, se lo si ordina con i cassoni alari maggiorati (fino a 240 litri di capacità totale).

Costruzione

Si notano subito l'ottima cura nella realizzazione di molti dettagli e la qualità della finitura. Il vano dei diruttori ha terminali di forma semicircolare, che rispecchiano con precisione la curvatura della piastra superiore.

Le lame dei diruttori, in sandwich composito rigido, sono altrettanto belle e risultano pressoché indeformabili (se confrontate con le lamiere utilizzate da altri costruttori).



Ben realizzata la cassa dei diruttori, senza spigoli



Il motore Solo a carburatori

La capottina in monopezzo, apribile lateralmente verso destra, e realizzata su un telaio sagomato in compo-

siti nel quale scorrono nascoste alla vista le aste di chiusura, non è dotata di guarnizioni di sigillatura, che sembrano non necessarie.

Il motore

Il sistema Binder-Solo è classico: trasmissione fissa, senza frizioni, con cinghia dentata. Tutto il propulsore è vincolato al pilone retrattile e la cinghia resta tesa e in asse anche quando il motore è a riposo. L'alimentazione è a carburatore. È interessante la soluzione per l'alimentazione elettrica del meccanismo di retrazione e dell'avviamento, uguale a quella dei monoposto 304MS e basata su due leggere batterie al Litio-Manganesi installate molto vicino al motore, nel vano bagagli (con cavi più corti). Tali batterie, non collegate ad un alternatore, vanno rimosse e ricaricate al banco ma hanno dimostrato di poter offrire energia per molteplici estrazioni e avviamenti, dando al motorino uno spunto eccellente. In abitacolo c'è una pompetta in gomma da strizzare alcune volte per dare il "cicchetto" al motore, cioè arricchire la miscela per l'avviamento; è questa una soluzione semplice, ma che non mi piace molto (in passato ho avuto esperienze negative con pompette molto "anziane". Ne consiglio una regolare sostituzione come per ogni parte in gomma). Il motore gira regolare dopo pochi secondi. Nel clima estivo, presto si può dare la potenza per il decollo. Non ho percepito alcuna variazione di regime, né incertezze di carburazione.

LX navigation

Il migliore
aggiornamento per
il vostro sistema.

LX10K

Consegnando il tuo
vecchio sistema a
1990 € + iva.



Questa è solo una conferma di una regola generale per tutti gli alianti: prima di qualunque acquisto è sempre bene provare l'ergonomia in prima persona. Le mie impressioni possono essere ben diverse da quelle riscontrate da altri piloti, a seconda della corporatura e delle proporzioni fisiche individuali.

In volo

Il decollo, alla massa massima di 850 kg e parecchia acqua in coda, si svolge con facilità sorprendente. Ho adottato l'abituale tecnica d'usare flap negativi per la prima parte del rullaggio. L'accelerazione è rapida con manetta al massimo (non c'è nessuna tendenza a puntare il muso verso il suolo) e in poco tempo ci troviamo in volo. Già durante la pur breve fase di accelerazione si percepisce la docilità di pilotaggio e l'immediata efficacia degli alettoni. La salita è costante e superiore ai 2 m/s al carico massimo, il tono del motore sempre regolare.

Per arrestare il motore, dopo una breve fase di raffreddamento, si spegne il contatto e si estrae il fermo elica appena questa si sia fermata, come visibile nello specchietto. Una volta in posizione verticale, si comanda la retrazione che si conclude rapidamente: tutta la procedura di spegnimento richiede poco più di 15 secondi.

L'estrazione e avviamento sono ancora più rapidi. Ci siamo portati verso la valle del Salto, essendo quella di Rieti completamente in ombra. Retraggo il carrello d'atterraggio: c'è un deviatore a destra, sotto una protezione per evitarne l'azionamento accidentale. Purtroppo funziona come i vetri elettrici di una vecchia automobile e devo tenere premuto il pulsante fino al termine del lavoro. In totale 5 o 6 secondi.

Provo l'estrazione, che avviene con le stesse modalità e tempi, fino all'accensione delle spie verdi sul cruscotto. Preferirei un comando da poter azionare e poi



A destra, MCU motore, pulsante avviamento, spia antincendio

dedicarmi ad altro, mi domando infatti come potrei gestirlo in caso di necessità immediata.

Inizio a prendere confidenza con il pilotaggio del Twin Shark cercando una termica sotto un cumulo dall'aspetto invitante.

Il meccanismo del trim elettrico applica al comando notevoli resistenze (molle e altri elementi meccanici) quando si rendono necessarie escursioni importanti della barra sul cabra-picchia.

Le piccole correzioni sono invece prive di sforzi anomali.

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!



Air Insurance Solutions

Partner:



Scopri di più, visita il sito:

www.bfbassicurazioni.it/aeronautica/

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



Ruota principale, struttura e freno a disco Tost

Mi abituo rapidamente a pilotare soprattutto con la levetta elettrica (che mi ricorda il *cruise control* di un'auto). L'interazione con i flap è calibrata molto bene, quindi in volo rettilineo è comodo usarli per modulare la velocità, mentre le piccole correzioni di assetto longitudinale si fanno con la modesta escursione "libera" della barra. Innesco la fugaide, che ha come al solito un periodo di circa venti secondi o poco più, e si amplifica molto lentamente. Dopo una decina di cicli, la velocità indicata oscilla ancora solo tra 90 e 160 km/h.

La visibilità è ottima in tutte le direzioni; prima di iniziare una deviazione riesco facilmente ad osservare all'interno e indietro. Le virate, con il baricentro situato in posizione moderatamente arretrata, richiedono flap e trim per stabilizzare la velocità. L'inversione di virata, coi flap a zero o alla prima tacca positiva, a 100 km/h richiede circa 4,2 secondi (molto meglio dei 5s misurati nella prova del prototipo) e gli sforzi sul timone tramite la pedaliera sono modesti. Anche da dietro, i pedali non impongono fatiche al pilota. La sensazione è di ottima armonizzazione tra barra e alettoni, e che i diversi settaggi di flap non sbilancino questo buon risultato. L'uscita dalla virata è veloce e l'accelerazione molto rapida.

La barra ha una forte tendenza autocentrante nelle virate. Il Twin Shark digerisce bene ogni maltrattamento e si stabilizza in virata anche a soli 95 km/h senza richiedere correzioni. La tendenza ad aumentare l'inclinazione, un fatto normale sugli alianti, è qui ridotta al minimo. Aumentando la velocità fino ad almeno 115-120 km/h, mi accorgo che il valore ottenuto dalla termica migliora in misura evidente, e il pilotaggio diventa ancora più omogeneo. Non è sorprendente: stiamo volando a pieno carico. Del tutto assenti le oscillazioni ritmiche longitudinali tipiche dei vecchi classe Libera che avevano ali molto flessibili.

Provo una serie di stalli dapprima dolcemente, quindi con cabrate abbastanza brusche. Tutto sempre molto prevedibile, anche con flap in Landing. La ripresa da ogni assetto è immediata al rilascio della trazione sulla barra.



In salita a motore su Rieti. A sinistra la spia di posizione del trim elettrico. A destra la pompetta di avviamento. Ampio spazio a disposizione



Esclusive Sport Helmets

Il percorso

Lascio il Nuria per allungare verso il Velino. I costoni non lavorano come mi aspetterei, il vento sudoccidentale è piuttosto debole e manca l'aiuto del sole.

La ventilazione in abitacolo anteriore sarebbe da migliorare, ma non saprei in che modo. La bocchetta a destra emette un flusso troppo concentrato e modesto per dare sollievo, e la presa d'aria nel finestrino laterale a sinistra è vicina alla spalla: non fornisce aria a tutto l'abitacolo (l'apertura andrebbe forse montata in posizione più avanzata, suppongo). A Est di Avezzano si

sale benino, ma non tanto da farmi indulgere oltre, lascio dopo qualche giro positivo. Il costone della Val Roveto promette bene. Arrivo a quota appena suffi-



In planata, ai comandi c'è Pietro Silveri. Il pilotaggio è gradevolissimo

ciente, ma sopra c'è un bel cumulo alto e finalmente stringo un valore forte. Aspetto di avere una quota più tranquillizzante prima di avanzare veloce.

Dopo la strettoia che sfocia su Sora l'ombra torna a coprire il pendio. Si avanza perdendo un po' di altezza. A Settefrati è meglio iniziare il rientro, sfruttando ogni anfratto del costone. Ci vuole un po' di pazienza, non si può correre a 200 km/h come mi sarei aspettato... Peccato! Di nuovo alla strettoia, m'impegno a salire e posso valutare l'attraversamento in Valle Gialla, che in effetti si rivela molto più attiva. Ancora termica, sempre ricordandomi di tenere alta la velocità. Poi Trasacco e da lì verso la cresta di Celano-Ovindoli, dove arriviamo di nuovo bassi. Lavoro la ripida cresta a NO di Celano, stando molto vicino al rilievo e modulando le virate e controvirate. Riesco a sfruttare bene i flap. Con circospezione raggiungo lo spigolo del Velino, non senza qualche pensiero riguardo alla ragionevolezza di attaccarmi al costone così basso, mentre dovrei raggiungere almeno il classico punto delle "Autostrade" per risalire: il mio accompagnatore Pietro Silveri, proprietario del mezzo e rappresentante della HpH per l'Italia, si è accorto prima di me che il vento è girato da ONO, quindi ce l'abbiamo a sfavore!

Giunti allo spigolo delle Autostrade (la A24 Roma-Teramo), il costone gira a destra verso NE e si sale con calma, debolmente ma stabilmente, evitando quasi in extremis di dover accendere il motore o cercare il fuoricampo. Abbiamo scaricato un po' d'acqua ed esplorando il pendio identifico la porzione più attiva, concentrandomi nel pilotaggio. Riusciamo a guadagnare una quota che dovrebbe permettere di seguire, sempre sotto cresta, il monte Cava, per poi

passare alla Lama di Coltello. Il progetto si realizza, sempre con circospezione. Al Nuria una deviazione verso Est mi permette di conservare la quota e raggiungere in sicurezza la piana di Rieti. Sopra la zona di prenotazione scarichiamo l'ultima acqua residua e riaccendo il motore (seguendo fedelmente la checklist) che si avvia immediatamente.

In atterraggio

Ancora un po' di prove di stallo e di vite incipiente, rese facili dal carico alare ridotto, e poi vado all'atterraggio che è del tutto normale. Il carrello va aperto per tempo, dovendo insistere col comando situato a destra per alcuni secondi fino a completa estrazione. I diruttori non hanno tendenza a spalancarsi da soli a comando sbloccato e libero (se sono aperti di poco tendono a richiudersi). Aprendoli del tutto con la barra libera, si realizza un rapido e sano aumento della velocità, di circa 20 km/h.

La discesa si avvicina ai -5 m/s. Apertura e chiusura sono facili e alla portata di ogni pilota, mentre il gomito sinistro non incontra ostacoli fino a fondo corsa. Anche i flap non richiedono sforzi anomali, in effetti il comando è leggero ed ergonomicamente ben situato. Con diruttori e flap pieni, la discesa è ripida, ma poi riduco a metà i freni per la richiamata. Agendo sul freno a disco idraulico Tost non c'è tendenza a buttare giù il muso, e per questo motivo non è installato un ruotino anteriore. Il pilotaggio mi è sembrato in generale ben poco impegnativo.



Su Rieti in rientro. Una giornata relativamente breve, ma sfruttabile grazie alla disponibilità del motore

Il mercato

La clientela tradizionale del marchio è quella di chi cerca un mezzo moderno, affidabile, ben costruito e di prestazioni adeguate. Finora il catalogo proponeva soltanto i monoposto 304 Shark, che raramente vengono portati in gara; la soddisfazione dei clienti è però molto chiara anche raffrontando i numeri di produzione (più di 80 monoposto Shark e altrettanti 304C/Z) con la scarsità di esemplari offerti sul mercato dell'usato. La ditta in effetti agisce da intermediario per le compravendite, e talvolta rileva e rinnova gli aliante dei clienti, per rivenderli.

Le quotazioni del monoposto infatti restano elevate, con ottima tenuta del valore.

La concorrenza dell'Arcus M si è fatta più forte con l'ultima edizione evoluta (nuove winglet e piano di coda, massa autorizzata fino a 850 kg), aliante che vanta un lungo pedigree competitivo. L'ASG32Mi ha pure dimostrato ottime prestazioni in gara. Penso che il prezzo non rappresenti una motivazione determinante nella scelta di quale modello acquistare, ma il Twin Shark concede un certo risparmio. Le ottime qualità dell'aliante e della sua motorizzazione potranno garantirgli un buon successo commerciale. ■



Una bella termica sulle cave di Avezzano

HpH 304TS Twin Shark MS

Costruttore	HpH, rep. Ceca, www.hph.cz
Gruppo motoelica	Binder
Motore	Solo 2625 / 02
Potenza	62 HP / 46 kW
Apertura alare	20 m
Lunghezza	8,95 m
Superficie	15,38 m
Allungamento	26,5
Profili alari	PW10-145 14,5%
Massa a vuoto	510 kg (MS, decollo autonomo)
Massa max.	850 kg
Carico alare min.	38 kg/m (al decollo: 585 kg*)
Carico alare max.	55,4 kg /m (al decollo: 850 kg)
Capacità zavorra	120 litri (opz. 240 litri)
Serbatoio carburante	32 litri (opz. +15 litri)
Eff. max.	1:49 a 125 km/h
Vz min.	0,72m/s a 92 km/h e 547 kg
Vne	275 km/h

Acrobazia in aliante

Anno 2020

I risultati, i nuovi campioni e le grandi promesse

L'acrobazia in aliante, in Italia, è disciplinata da un documento dell'AeCI intitolato "Regolamento Tecnico Attività Acrobatica Alianti" e scaricabile dal sito dell'AeCI.

Questo documento definisce le regole tramite le quali si sviluppa l'attività acrobatica in Italia: quali sono i centri per l'acrobazia, quali gli istruttori, quali i piloti suddivisi per categoria, quali le competizioni e in che modo si devono sviluppare.



L'aliante MDM FOX biposto è, insieme allo Swift monoposto, parte principale delle flotte dedicate all'acrobazia illimitata

Come si svolge una competizione

Per ciascuna competizione viene nominato dall'AeCI, su richiesta del Club ospitante, un Direttore di Gara, che ha il compito e la responsabilità di controllare il corretto funzionamento della gara, un Capo Giudice, che deve avere titolo anche internazionale, e 2 giudici; la giuria ha il compito di valutare le figure eseguite dai piloti. I punteggi assegnati dai giudici, tramite opportune fiches, vengono inseriti nel software ACRO, approvato CIVA (la commissione della Federazione Ae-

ronautica Internazionale che si occupa di acrobazia), che in base agli algoritmi previsti produce la classifica. Le figure acrobatiche eseguite dai piloti compongono il programma di gara che viene eseguito in un box (detto anche cubo) acrobatico di 1.000 metri di lato con altezza minima da terra variabile dai 200 ai 400 m in base alla competizione e utilizzando un aliante abilitato all'acrobazia: nelle nostre competizioni sono stati utilizzati ASK21 anche in versione modificata per i portatori di paraplegia, Pilatus B4, Swift S1 e MDM Fox.

C.I. ILLIMITATA 2020, AVIOSUPERFICIE ALPINA, 24-26 LUGLIO 2020

Rank	Team	Level	Pilot	Aircraft	Registration	Known	Unknown	V.A. ILL	V.A. LIB	Totals	Qual %	
1	ITA	ILL	PIETRO FILIPPINI	Swift S-1	OE-5607	1577,44	1521,12	4595,69		8094,24	81,349	
2	ITA	ILL	GIANFRANCO LAGI	Swift S-1	OE-5707	1885,57	1467,83	4506,23		7859,63	78,991	
3	ITA	ALT	ANGELO FILIPPINI	Swift S-1	OE-5607		1759,75		1426,31	3617,22	6843,38	74,791
4	ITA	ALT	ROBERTO BURCHI	Swift S-1	OE-5707		1608,48		1071,60	3536,65	6215,13	67,936
5	ITA	ALT	VITTORIO RUSSO	Swift S-1	OE-5607		500,26		1111,11	3476,58	5088,35	55,610

Competition Director: TOMMASO CACCIA (ITA), Competition Chief Judge: LUCA ANDRAGHETTI (ITA), Scoring Director: CARLO CORRADI, Flight Director: MAURO FAIVRETTO (ITA)
 Judges: LUCA ANDRAGHETTI (ITA), LINA CORRADI (ITA), ROBERTO DE MICHELE (ITA), VALENTINO POLI (ITA)
 Judges Assistant: SILVIA CHIAPELLI, EDUARDO BRIGHENTI, FILIPPO MACERA, ARMINA LEVINA
 Chief Referee: Francesco FEDERICO LEALI

Classifica finale Illimitata, fine luglio a Castel Viscardo

Le figure acrobatiche dei campionati italiani sono riportate nel catalogo GAF che definisce il simbolo, il numero di catalogo e il K, ossia il fattore di difficoltà; ogni competizione a seconda del livello prevede programmi con K totale massimo crescente.

Per ogni appuntamento agonistico, che assegni titoli individuali, è prevista anche una gara di volo artistico: questa è una caratteristica delle gare che si svolgono in Italia, l'ultima amata idea di Pietro Filippini.

Nel volo artistico sono previste anche figure "nuove", ossia non desumibili dal catalogo GAF: alcune di queste sono riportate in un apposito catalogo (Arcobaleno, Il Giorno e la Notte, ecc.), che va arricchendosi nel corso del tempo.

Tra le figure presenti in questo catalogo più interessanti menzioniamo: Grande e piccolo, l'Otto italiano, l'Arcobaleno, il Cuore, il Bersaglio. Nella competizione di Castellazzo sono state proposte ed eseguite tre figure nuove: il Looping-tonneau, il Dieci e il Cono. Al fine di poter ottenere una corretta valutazione i piloti, prima dell'esecuzione del volo, devono presentare dettagliatamente il programma di volo e l'eventuale figura nuova ai giudici.

- I programmi acrobatici possono essere di tipo:
- Imposto Conosciuto: programma identico per tutti i piloti e pubblicato anzitempo e quindi noto ai piloti da mesi;
 - Imposto Sconosciuto: programma proposto a tutti i

piloti per quella competizione e reso noto ai piloti solo durante la competizione e quindi mai provato;

- Libero: programma proposto dal singolo pilota con figure desumibili dal catalogo GAF;
- Volo Artistico: programma proposto dal singolo pilota anche con figure nuove e preferibilmente eseguito con musica e fumogeni. Una vera e dolcissima danza.

Quest'anno 2020 il calendario, che era stato previsto a fine 2019, è stato bloccato dalla situazione Covid e solo dopo la ripresa dell'attività, intorno ai primi di luglio, è stato pubblicato l'aggiornamento prevedendo un fitto alternarsi di gare nella seconda parte dell'estate. Nel giro di poche settimane si sono susseguite le seguenti gare di cui riportiamo classifiche e un breve commento.

Illimitata, Trofeo Gamberini

24-26 luglio, Campionato italiano di categoria Illimitata e Trofeo Gamberini di Volo Artistico a Castel Viscardo. Che dire? Pietro Filippini, il grande e inesauribile coach dell'acrobazia in aliante italiana, conferma la sua supremazia.

Nella categoria illimitata sono ammessi solo alianti illimitati, quali lo SWIFT S-1 e l'MDM FOX ed anche il pilota deve avere requisiti ben precisi riportati nella graduatoria nazionale (oggi i piloti illimitati si contano sulle dita di una mano).

C.I. ILLIMITATA 2020, AVIOSUPERFICIE ALPINA, 24-26 LUGLIO 2020

Rank	Team	Level	Pilot	Aircraft	Registration	V.A. LIB	V.A. ILL	Totals	Qual %
1	ITA	ILL	PIETRO FILIPPINI	Swift S-1	OE-5607		4595,69	4595,69	82,066
2	ITA	ILL	GIANFRANCO LAGI	Swift S-1	OE-5707		4506,23	4506,23	80,468
3	ITA	TAL	STEFANO ZUCCARINI	ASK-21	I-NWQ	3725,25		3725,25	77,609
4	ITA	TAL	ANGELO FILIPPINI	Swift S-1	OE-5607	3700,13		3700,13	77,066
5	ITA	TAL	IRIAN PICCIONI	ASK-21	I-NWQ	3630,91		3630,91	75,625
6	ITA	TAL	ROBERTO BURCHI	Swift S-1	OE-5707	3621,92		3621,92	75,438
7	ITA	TAL	GIACOMO DI NAPOLI	ASK-21	I-NWQ	3553,43		3553,43	74,830
8	ITA	TAL	VITTORIO RUSSO	Swift S-1	OE-5607	3551,11		3551,11	73,961
9	ITA	TAL	ROBERTO DICCIOTTI	Swift S-1	OE-5607	3525,45		3525,45	73,447
10	ITA	TAL	IMAN FAIVRETTO	ASK-21	I-NWQ	3498,74		3498,74	72,890
11	ITA	TAL	PAOLO COLUCCI	ASK-21	I-NWQ	3482,22		3482,22	72,546

Competition Director: TOMMASO CACCIA (ITA), Competition Chief Judge: LUCA ANDRAGHETTI (ITA), Scoring Director: CARLO CORRADI, Flight Director: MAURO FAIVRETTO (ITA)
 Judges: LUCA ANDRAGHETTI (ITA), LINA CORRADI (ITA), ROBERTO DE MICHELE (ITA), VALENTINO POLI (ITA)
 Judges Assistant: SILVIA CHIAPELLI, EDUARDO BRIGHENTI, FILIPPO MACERA, ARMINA LEVINA
 Chief Referee: Francesco FEDERICO LEALI

Trofeo Gamberini di Volo Artistico, Castel Viscardo, fine luglio

AVL-2020-Cam Italiano Promozione, Alzate Brianza - CO, 31 jul - 2 aug 2020

Rank	Team	Pilot	Aeroplane	Registration	Known	Ranked by FPS percent	
						Totals	Orali %
1	ITA	MARCO DI PIERRO	ASK 21	D-7135	703,66	703,66	74,069
2	ITA	CARLO CARDINALI	ASK 21	D-7135	687,04	687,04	72,320
3	ITA	ROBERTO VILLA	ASK 21	D-7135	616,62	616,62	64,908

Contest Director: Luca Fiborea (ITA), Contest Chief Judge: LUCA ANDRAGHETTI (ITA), Scoring Director: Luca Fiborea (ITA), Flight Director: Alessandro Scalini (ITA), Judges: J1 - LUCA ANDRAGHETTI (ITA), J2 - ALDO MARENGO (ITA), J3 - FABIO FRANCO (ITA).

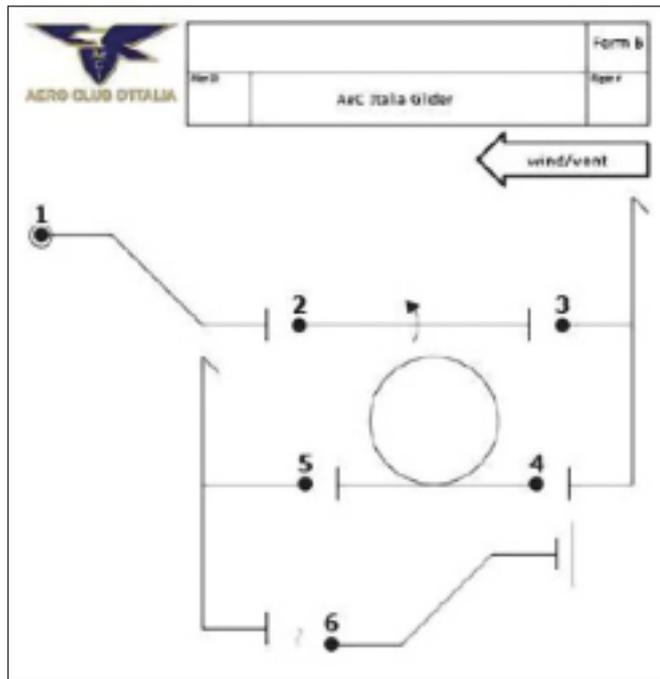
Classifica del Campionato Promozione ad Alzate Brianza (2 agosto), vinto da Marco Di Pierro

La competizione si svolge secondo le regole internazionali CIVA e la classifica contribuisce a definire chi può far parte della squadra italiana nelle competizioni internazionali. I piloti hanno eseguito un libero conosciuto, un imposto sconosciuto e una finale mediante un programma G1 ed un volo artistico.

A seguire il Trofeo Gamberini di volo artistico ha visto una partecipazione più numerosa di piloti tra cui una FlyPink (la giovanissima Iman Zahara Favretto) e due piloti paraplegici (Stefano Zuccarini e Iwan Piccioni).

Promozione, Trofeo Maestri

31 luglio - 2 agosto presso l'Aeroclub Volovelistico Lariano, Alzate Brianza, con l'istruttore per l'acrobazia



Un programma acrobatico della Promozione

Marco Biagi, si sono svolti il Campionato italiano Promozione e il Trofeo Maestri di Volo Artistico. Il Campionato promozione è il primo scalino che permette al pilota di entrare in Graduatoria Nazionale dei piloti acrobati (occorre il 65% del punteggio massimo acquisibile). Purtroppo una data così troppo vicina alla ri-



Marco Di Pierro ha vinto la Promo sul K21

apertura del volo dopo il lockdown non ha permesso ad altri novelli piloti acrobati di partecipare per carenza di allenamento.

AVL-2020-Cam Italiano Promozione, Alzate Brianza - CO, 31 jul - 2 aug 2020

Rank	Team	Level	Pilot	Aeroplane	Registration	Ranked by percent		
						ART ILL	ART LIM	Totals
1	ITA	VAL	MASSIMO CICERI	Pilatus B4	D-1234	3990,17	3990,17	71,253
2	ITA	VAL	MARCO DI PIERRO	ASK 21	D-7135	3251,00	3251,00	67,729

Contest Director: Luca Fiborea (ITA), Contest Chief Judge: LUCA ANDRAGHETTI (ITA), Scoring Director: Luca Fiborea (ITA), Flight Director: Alessandro Scalini (ITA), Judges: LUCA ANDRAGHETTI (ITA), ALDO MARENGO (ITA), FABIO FRANCO (ITA).

Il Trofeo Maestri dedicato al Volo Artistico, vinto da Massimo Ciceri dell'AVL

CAMPIONATO ITALIANO CLASSE CLUB, AEROPORTO LUCCA-TASSIGNANO-LIQL, 11 SET - 13 SET

Rank	Team	Pilot	Aeroplane	Registration	G1	G2	Totals	O'all %
1	ITA	PIETRO FILIPPINI	ASK 21	I-IVWQ	1967,16	4044,22	6011,38	84,075
2	ITA	PAOLO NAVA	ASK 21	I-IVWQ	1808,73	4018,10	5826,82	81,494
3	ITA	ROBERTO BURCHI	ASK 21	I-IVWQ	1844,38	3948,44	5792,83	81,019
4	ITA	ENRICO TOFFOLETTI	ASK 21	I-IVWQ	1828,13	3915,97	5744,10	80,337
5	ITA	STEFANO ZUCCARINI	ASK 21	I-IVWQ	1792,58	3801,01	5593,59	78,232
6	ITA	IVAN PICCIONI	ASK 21	I-IVWQ	1833,50	3517,95	5351,45	74,845

Contest Director: LUCA ANDRAGHETTI (ITA), Contest Chief Judge: VALENTINO POLI (ITA), Flight Director: CLAUDIO MICHELINI (ITA), Judges: VALENTINO POLI (ITA), GIUSEPPE NOTTOLINI (ITA), LORIANO GRECCHI (ITA).

Campionato nazionale Classe Club a Lucca Tassignano (13 settembre), per il quale tutti i piloti usano l'ASK21. Primo è il "guru" Pietro Filippini, seguito da Paolo Nava

Il programma da eseguire è un imposto conosciuto con figure basiche pubblicato anno per anno da AeCI nel suo Regolamento Tecnico; quest'anno Abbrivio, Tonneau, Fieseler, Looping, Fieseler e Risalita, per un K totale di 72. Nel volo artistico troviamo il pilota più esperto Ciceri a confronto con il neo promosso di Piero.

Classe Club

11-13 settembre: l'acrobazia in aliante si sposta presso l'Aeroclub Volovelistico Toscano, aeroporto di Lucca, in un weekend all'insegna del bel tempo e sotto il controllo del presidente STS Roberto Diciotti. Che dire di Roberto? Sembra un frullino! Lo ho visto aprire e chiudere l'hangar, pulire e controllare il traino, organizzare lo spuntino del mezzogiorno compresa la differenziazione dei rifiuti, montare e smontare lo Swift, tenere i rapporti con il club di paracadutismo, addestrarmi nell'utilizzo del software ACRO e volare come pilota in gara, ma sicuramente mi sono scordata altre sue attività!. Il Centro per l'acrobazia di Lucca è in attesa di un nuovo aliante acrobatico e nel frattempo ha utilizzato i mezzi di Torre Alfina.

Il Campionato Italiano di Classe Club ha visto di nuovo sul podio Pietro Filippini che questa volta ha volato

con ASK21. Il K21 modificato ha portato nel bellissimo aeroporto di Lucca i piloti paraplegici che si sono cimentati sia nella classe CLUB sia nel volo artistico.

Avanzata, Intermedia, Trofei Ambrogetti e Duranti

Ed ecco che l'estate comincia a cedere: il 25-26 settembre presso l'Aeroclub di Castel Viscardo, aviosuperficie di Torre Alfina, in condizioni meteo molto difficili, cominciano il Campionato italiano Categoria Avanzata (definisce quali piloti possono entrare nella squadra nazionale per questa categoria), il Trofeo Ambrogetti di Volo Artistico, il Campionato italiano Cat. Intermedia e il Trofeo Duranti. Meteo disastrosa: pioggia, vento, nubi basse e persino una tromba d'aria. La competizione ha visto la sua conclusione solo nella data alternata, ossia il weekend successivo.

Si classifica Campione Italiano 2020 di categoria Avanzata la nostra bravissima FlyPink Silvia Ciampelli, seguita a pochi punti di distanza da Angelo Filippini. La gioia di Silvia è incontenibile, il suo volo è stato perfetto; la sua determinazione la porta a sperare di poter far parte della squadra italiana per la categoria Avanzata nelle competizioni internazionali: sarebbe la prima donna!

CAMPIONATO ITALIANO CLASSE CLUB, AEROPORTO LUCCA-TASSIGNANO-LIQL, 11 SET - 13 SET

Rank	Team	Level Pilot	Aeroplane	Registration	ART ILL	ART LIM	Totals	O'all %
1	ITA	VAL PIETRO FILIPPINI	Swift S-1	OE-5607	4785,50		4785,50	85,455
2	ITA	VAL PAOLO NAVA	ASK 21	I-IVWQ		4031,05	4031,05	83,980
3	ITA	VAL ENRICO TOFFOLETTI	ASK 21	I-IVWQ		3962,38	3962,38	82,550
4	ITA	VAL ROBERTO BURCHI	ASK 21	I-IVWQ		3947,41	3947,41	82,238
5	ITA	VAL STEFANO ZUCCARINI	ASK 21	I-IVWQ		3809,67	3809,67	79,368
6	ITA	VAL ROBERTO DICHIOTTI	Swift S-1	OE-5607		3725,28	3725,28	77,610
7	ITA	VAL GIACOMO DI NAPOLI	ASK 21	I-IVWQ		3581,78	3581,78	74,620
8	ITA	VAL IVAN PICCIONI	ASK 21	I-IVWQ		3510,73	3510,73	73,140

Contest Director: LUCA ANDRAGHETTI (ITA), Contest Chief Judge: VALENTINO POLI (ITA), Flight Director: CLAUDIO MICHELINI (ITA), Judges: VALENTINO POLI (ITA), GIUSEPPE NOTTOLINI (ITA), LORIANO GRECCHI (ITA).

Il Trofeo Carmassi di Volo Artistico, sempre il 13 settembre. Due piloti hanno usato lo Swift monoposto, per gli altri il K21. Lucca sta aspettando un nuovo aliante acro

C.I. CAT. AVANZATA - INTERMEDIA, AVIOSUPERFICIE ALFINA, 25-27 SETTEMBRE 2020

Rank	Team	Pilot	Aeroplane	Registration	Fr/Known		Ranked by scores	
					Fr/Unknown	Totals	Oral %	
1	ITA	 SILVIA CIAMPELLI	Swift S-1	OE-5607	1507,95	933,69	2441,65	78,008
2	ITA	 ANGELO FILIPPINI	Swift S-1	OE-5607	1359,91	1012,84	2372,75	75,807
3	ITA	 ROBERTO BURCHI	Swift S-1	OE-5607	1618,09	576,43	2194,53	70,113
4	ITA	 ALBERTO GADDONI	Swift S-1	OE-5607	1268,62		1268,62	40,531

Contest Director: PIETRO FILIPPINI (ITA), Contest Chief Judge: LINA CORRIAS (ITA), Scoring Director: CARLO CORSINI (ITA),
 Judges: LINA CORRIAS (ITA), VALENTINO POLI (ITA), ROBERTO DE MICHELE (ITA),
 Judges Assistant: PAOLO STERNIERI, FILIPPO MACERA, MALGORZATA PISARSKA,
 Other key staff: Trainatore FEDERICO LEALI

Campionato di categoria Avanzata, a Torre Alfina presso il Club Castel Viscardo, 27 settembre. Tutti sullo Swift, ma meteo disastrosa. E si laurea campionessa Silvia Ciampelli!

Categoria Sport, Trofeo Tricolore

Dulcis in fundo 9-11 ottobre, con una situazione meteo favorevole, il novello centro per l'acrobazia in aliante dell'Aeroclub Volovelistico Tricolore propone sull'aviosuperficie di Castellazzo (RE) il XIV Campionato Italiano Categoria Sport e il Trofeo Tricolore di Volo Artistico.



Angelo Filippini nello Swift



Silvia Ciampelli, ormai nella Squadra nazionale

C.I. CAT. AVANZATA - INTERMEDIA, AVIOSUPERFICIE ALFINA, 25-27 SETTEMBRE 2020

Rank	Team	Pilot	Aeroplane	Registration	Known		Ranked by FPS scores	
					Known	Totals	Oral %	
1	ITA	 FABRIZIO DI CRISTOFARO	ASK 21	I-IVWQ	1070,42	1070,42	81,093	
2	ITA	 GIACOMO DI NAPOLI	ASK 21	I-IVWQ	1036,54	1036,54	78,526	
3	ITA	 MASSIMILIANO DI TRANI	ASK 21	I-IVWQ	1033,32	1033,32	78,282	
4	ITA	 GIUSEPPE CIPRIANO	ASK 21	I-IVWQ	1032,82	1032,82	78,244	
5	ITA	 IWAN PICCIONI	ASK 21	I-IVWQ	1025,75	1025,75	77,708	
6	ITA	 ENRICO TOFFOLETTI	ASK 21	I-IVWQ	1014,76	1014,76	76,876	
7	ITA	 EDOARDO BRINGHENTI	ASK 21	I-IVWQ	813,89	813,89	61,658	

Contest Director: PIETRO FILIPPINI (ITA), Contest Chief Judge: LINA CORRIAS (ITA), Scoring Director: CARLO CORSINI (ITA),
 Judges: J1 - LINA CORRIAS (ITA), J2 - VALENTINO POLI (ITA), J3 - ROBERTO DE MICHELE (ITA),
 Judges Assistant: PAOLO STERNIERI, FILIPPO MACERA, MALGORZATA PISARSKA,
 Other key staff: Trainatore FEDERICO LEALI

Classifica finale della categoria Intermedia, Torre Alfina, 27 settembre

C.I. CAT. AVANZATA - INTERMEDIA, AVIOSUPERFICIE ALFINA, 25-27 SETTEMBRE 2020

Ranked by FPS percent

Rank	Team	Pilot	Aeroplane	Registration	V. ART.	Totals	Overall %
1	ITA	GIUSEPPE CIPRIANO	ASK 21	I-IVWQ	3316,24	3316,24	80,884
2	ITA	FABRIZIO DI CRISTOFARO	ASK 21	I-IVWQ	3201,83	3201,83	78,093
3	ITA	MASSIMILIANO DI TRANI	ASK 21	I-IVWQ	3153,99	3153,99	76,927
4	ITA	IRENE PANTALEONI	ASK 21	I-IVWQ	3111,62	3111,62	75,893
5	ITA	ENRICO TOFFOLETTI	ASK 21	I-IVWQ	3076,24	3076,24	75,030
6	ITA	SILVIA CIAMPELLI	Swift S-1	OE-5607	3048,56	3048,56	74,355
7	ITA	EDOARDO BRINGHENTI	ASK 21	I-IVWQ	3023,57	3023,57	73,746
8	ITA	ALBERTO GADDONI	ASK 21	I-IVWQ	2891,85	2891,85	70,533

Contest Director: PIETRO FILIPPINI (ITA), Contest Chief Judge: LINA CORRIAS (ITA), Scoring Director: CARLO CORSINI (ITA).
 Judges: J1 - LINA CORRIAS (ITA), J2 - VALENTINO POLI (ITA), J3 - ROBERTO DE MICHELE (ITA).
 Judges Assistant: PAOLO STERNIERI, FILIPPO MACERA, MALGORZATA PISARSKA.
 Other key staff: Trainers FEDERICO LEALI.

Il Trofeo Ambrogetti di Volo Artistico, 27 settembre

C.I. CAT. AVANZATA - INTERMEDIA, AVIOSUPERFICIE ALFINA, 25-27 SETTEMBRE 2020

Ranked by FPS percent

Rank	Team	Pilot	Aeroplane	Registration	V. ART.	Totals	Overall %
1	ITA	FABRIZIO DI CRISTOFARO	ASK 21	I-IVWQ	3315,78	3315,78	80,873
2	ITA	GIUSEPPE CIPRIANO	ASK 21	I-IVWQ	3284,88	3284,88	80,119
3	ITA	IWAN PICCIONI	ASK 21	I-IVWQ	3248,57	3248,57	79,233
4	ITA	MASSIMILIANO DI TRANI	ASK 21	I-IVWQ	3212,16	3212,16	78,345
5	ITA	STEFANO ZUCCARINI	ASK 21	I-IVWQ	3207,46	3207,46	78,231
6	ITA	SILVIA CIAMPELLI	Swift S-1	OE-5607	3090,33	3090,33	75,374
7	ITA	VITTORIO RUSSO	Swift S-1	OE-5607	3086,90	3086,90	75,290

Contest Director: PIETRO FILIPPINI (ITA), Contest Chief Judge: LINA CORRIAS (ITA), Scoring Director: CARLO CORSINI (ITA).
 Judges: J1 - LINA CORRIAS (ITA), J2 - VALENTINO POLI (ITA), J3 - ROBERTO DE MICHELE (ITA).
 Judges Assistant: PAOLO STERNIERI, FILIPPO MACERA, MALGORZATA PISARSKA.
 Other key staff: Trainers FEDERICO LEALI.

Il Trofeo Duranti di Volo Artistico, 27 settembre

XIV Campionato Italiano Sport, Aviosuperficie Castellazzo (RE), 09-11 Ottobre 2020

Ranked by scores

Rank	Team	Pilot	Aeroplane	Registration	Known	Free	Totals	Overall %
1	ITA	Gianluca Giovanardi	ASK 21	D-3944	959,86	1174,07	2133,93	79,328
2	ITA	Pietro Bedogna	ASK 21	D-3944	983,37	1139,99	2123,36	78,935
3	ITA	Michele Brevini	ASK 21	D-3944	961,27	1070,66	2031,94	75,537
4	ITA	Marco di Piero	ASK 21	D-3944	963,90	1032,33	1996,24	74,210
5	ITA	Gianluca Bondavalli	ASK 21	D-3944	950,33	891,51	1841,84	68,470
6	ITA	Paolo Beccaceci	ASK 21	D-3944	930,14		930,14	34,578
7	ITA	Mario Pelicelli	ASK 21	D-3944	917,46		917,46	34,106
8	ITA	Michele Rangan	ASK 21	D-3944	913,98		913,98	33,977
9	ITA	Daniel Zeni	ASK 21	D-3944	887,69		887,69	33,000
10	ITA	Carlo Cardinali	ASK 21	D-3944	765,18		765,18	28,445

Contest Director: Pietro Filippini (ITA), Contest Chief Judge: Luca Andraghetti (ITA), Scoring Director: Maria Grazia Vezzoni (ITA), Flight Director: Claudio Barbieri (ITA).
 Judges: Luca Andraghetti (ITA), Paolo Sternieri (ITA), Giancarlo Cocchi (ITA).
 Judges Assistant: Federico Bigi, Federico de Nigris, Roberto Lupoli.
 Other key staff: Graziano Ferretti - Co-Scorer, Pier Paolo Bigi - Trainers 1, Luciano Benati - Linea volo, Loris Manfredini - Reception.

A Castellazzo (RE) presso l'AeC Tricolore, 11 ottobre, il Campionato nazionale classe Sport, su ASK21. Gianluca Giovanardi conquista il passaggio alla categoria successiva, battendo di pochi punti Pietro Bedogna e Michele Brevini

XIV Campionato Italiano Sport, Aviosuperficie Castellazzo (RE), 09 11 Ottobre 2020

Ranked by FPS percent

Rank	Team	Pilot	Aeroplano	Registration	Free	Totals	Of all %
1	ITA	Marco di Pierro	ASK 21	D-3944	3946,23	3946,23	82,213
2	ITA	Alberto Gaddoni	ASK 21	D-3944	3826,65	3826,65	79,722
3	ITA	Roberto Zecchi	ASK 21	D-3944	3697,05	3697,05	77,022
4	ITA	Pietro Badogna	ASK 21	D-3944	3597,38	3597,38	74,945
5	ITA	Paolo Beccaceci	ASK 21	D-3944	3586,31	3586,31	74,715
6	ITA	Michele Rangan	ASK 21	D-3944	3421,62	3421,62	71,284

Contest Director: Pietro Filippini (ITA), Contest Chief Judge: Luca Andraghetti (ITA), Scoring Director: MariaGrazia Vesogni (ITA), Flight Director: Claudio Barbieri (ITA),
 Judges: J1 - Luca Andraghetti (ITA), J2 - Paolo Stermieri (ITA), J3 - Giancarlo Cocchi (ITA),
 Judges Assistant: Federico Bigi, Federico de Nigris, Roberto Lupoli,
 Other key staff: Graziano Ferretti - Co-Scorer, PierPaolo Bigi - Trainatore f, Luciano Benedi - Lines volo, Loris Manfredini - Reception

Il Trofeo Tricolore di Volo Artistico, 11 ottobre a Castellazzo. Vince Marco Di Pierro

Il mio impegno nello studio di ACRO è stato premiato e senza troppi problemi vengono prodotte le classifiche. I piloti hanno eseguito un imposto conosciuto e a seguire, i primi cinque, un libero: Giovanardi passa di categoria. Nel volo artistico primeggiano gli ospiti provenienti da AVL. Bellissimi e dolcissimi i voli che hanno creato anche un inconveniente: una signora da una casa in zona ha allertato i vigili del fuoco dichiarando che un aereo stava precipitando in fiamme (fumogeni rossi).



Podio classe Sport



Podio del Trofeo Tricolore

Conclusione

Ringraziamo tutti coloro che con il loro impegno e competenza hanno permesso lo sviluppo di queste competizioni: ricordiamo in primis i direttori di gara Pietro Filippini e Luca Flaborea e i giudici Luca Andraghetti, Lina Corrias, Aldo Marengo, Fabio Franco, Valentino Poli, Roberto De Michele, Giuseppe Nottolini, Lorian Crechi, e i neo giudici Giancarlo Cocchi e Paolo Stermieri. Un ricordo anche ai trainer, che opportunamente addestrati per il traino di gara hanno portato in quota i nostri atleti; e grazie anche agli scorer, gruppo in cui ora mi trovo.



Le evoluzioni artistiche con i fumogeni hanno persino scatenato un allarme "aereo in fiamme"



Silvia Ciampelli ha preso la licenza d'aliante a Foligno, poi ha scoperto la vocazione per l'acrobazia. Oggi è campionessa nazionale di cat. Avanzata (generale)

Ritratto di Silvia Ciampelli

Irene Pantaleoni, anch'essa novella pilota acrobatica, ci racconta chi è nella vita la neo-campionessa italiana, con la quale condivide la stessa passione.

Silvia Ciampelli mamma e infermiera... amante degli animali e, quando non si occupa di loro, non perde occasione per andarsi ad allenare in aliante. Nata a Chiusi della Verna, attualmente vive nella cittadina di Bibbiena in Casentino. Vi parlo della Campionessa Italiana per l'Acrobazia in aliante, categoria Avanzata, anno 2020.

Silvia si allena presso l'Aviosuperficie "Alfina" nella provincia di Terni, dove ha sede il CNAAC Centro Nazionale Acrobatico dell'Aero Club d'Italia, ed è socia dell'Aero Club Volovelistico di Castel Viscardo. Si è avvicina al mondo del volo nel 2012 a Foligno conseguendo il brevetto nel 2013, ha fatto e continua ancora a fare attività di volo a vela a Montecchio Sant'Apollonia e successivamente ha conseguito l'abilitazione al verricello sia come pilota che come lanciatore, facendo il corso presso l'Aeroporto di Pavullo.

Lei stessa ci racconta: *"quando volavo a Montecchio ho iniziato con alianti storici, costruiti in legno, tipo il Ka6. Poi un bel giorno sono arrivata ad Alfina e passando da lì ho scoperto l'acrobazia in aliante; mi si è aperto*

un mondo! Sono grata a Pietro Filippini che mi ha dato modo di trovare la chiave per esprimermi, di conoscermi e con i suoi metodi di insegnamento ora so meglio valutare i miei limiti ma anche le mie possibilità".

Pietro Filippini, pilota campione del mondo, coach della Squadra Nazionale Acrobatica, convinto assertore del metodo d'insegnamento per "per tentativi ed errori", è riuscito, racconta Silvia *"a tirar fuori quello che sono"* e Pietro è davvero un maestro in questo: lui è in grado di far sviluppare ad ognuno le proprie ali.



La campionessa celebrata dal Sindaco di Bibbiena, Filippo Vagnoli



I fumogeni permettono di disegnare curve e linee nel cielo, con effetto scenico particolarmente adatto al Volo Artistico

Dopo un periodo di pausa dal volo, ha pensato che era giunto il momento di provare l'acrobazia; la curiosità a tal punto che decise di intraprendere questa avventura. Il suo primo volo acrobatico è segnato da questa data, il 17/12/2017, stesso giorno dei fratelli Wright (sarà un caso?); prese un po' di giorni di tempo per riflettere, ne sentì il bisogno per essere certa di intraprendere l'abilitazione all'acrobazia, sentiva che era giusta per lei.

Dopo qualche volo con il K21 ha proseguito il suo allenamento prima con il Fox e poi con lo Swift S-1 con il quale ha sostenuto l'esame per l'abilitazione nell'aprile del 2018. Lo Swift è l'aliante acrobatico per eccellenza e di categoria illimitata.

La prima gara di Campionato Italiano inizia con la Categoria Promozione cui Silvia partecipa nel maggio 2018 conquistando il terzo gradino del podio. Nel 2019 ha partecipato e vinto il Campionato Italiano Categoria Intermedia. Il 2020 è stato un anno particolare: nonostante il fermo causato dal Covid, Silvia è riuscita ad allenarsi in ogni momento possibile, *"cercando di non far mancare la mia presenza alle persone a me care"*.

Aveva un obiettivo ben chiaro, partecipare anche quest'anno al campionato. L'aspettava la Categoria Avanzata, che le permette di accedere ai futuri mondiali. Gli allenamenti che ha fatto sono stati davvero impegnativi, e concentrati da metà anno, appena lo Stato e l'Ente hanno reso possibile la ripresa delle attività sportive.

L'impressione al momento della lettura dei risultati della competizione? *"Speravo di salire sul podio ma certo non pensavo di*

salire sul gradino più alto!". La gara di per sé è stata molto impegnativa in quanto svolta a fine settembre e slittata in parte ai primi di ottobre, quando la meteo certo non è stata di aiuto, come per tutti i partecipanti. Gara divisa in due settimane proprio per impossibilità di avere la quota di sicurezza, a causa delle nubi basse che impedivano l'utilizzo del box acrobatico. Nessuno dei partecipanti si è arreso, sfruttando fino all'ultimo la luce del sole.

"Ringrazio e dedico la mia vittoria a Pietro Filippini 'realizzatore di sogni' e a tutti quelli che mi hanno supportato. È un invito per tutti a non smettere d'inseguire i propri desideri." ■



Silvia Ciampelli nello Swift (foto di Irene Pantaleoni)

BETWEEN SKY AND SEA AMONG THE BEST TWO-SEATERS



TwinShark

Twin Shark – a new milestone in sailplane manufacturing. Lead the field with the 304TS two-seater, 20 m class self-launcher with Binder system, 485 kg, 120 l water, best glide 49. What more do you need?

WWW.HPH.CZ

Your new contact in Italy:

Pietro Silveri

HpH 304 Shark dealer

M: +39.3357015773

T: +39.0294759877 or +39.089880122

info@silveriyacht.it

www.silveriyacht.it

Marina Charter, Importatore

CNB yacht builders (Jeanneau, Lagoon)

Doppio impatto con la montagna



Relazione d'inchiesta sull'incidente occorso all'aeromobile Mistral-C, località Le Piaie (Belluno), 10 giugno 2018

Un pilota hanno perso la vita impattando contro un costone, quando stava eseguendo degli "8" a ridottissima distanza dal terreno. Il ridotto margine di quota, una visibilità non ottimale a causa delle condensazioni, e forse una repentina variazione di direzione del vento potrebbero essere le cause di questo tragico incidente, realizzatosi soprattutto per l'insufficiente margine di distanza laterale. Nel valutare la mancanza di raccomandazioni a seguito dell'analisi, va ricordato che per statuto l'ANSV può soltanto formulare raccomandazioni di sicurezza indirizzate agli enti pubblici di riferimento. Non si tratta mai, quindi, di generiche raccomandazioni rivolte ai piloti. Segue la relazione ANSV dalla quale abbiamo solo tralasciato alcune immagini e tagliato qualche ripetizione, dovute allo schema standard delle relazioni d'inchiesta.

L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV), istituita con il decreto legislativo 25 febbraio 1999 n. 66, è l'autorità investigativa per la sicurezza dell'aviazione civile dello Stato italiano, di cui all'art. 4 del regolamento UE n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010. Essa conduce, in modo indipendente, le inchieste di sicurezza. Ogni incidente e ogni inconveniente grave occorso ad un aeromobile dell'aviazione civile è sottoposto ad inchiesta di sicurezza. [...] L'unico obiettivo dell'inchiesta di sicurezza consiste nel prevenire futuri incidenti e inconvenienti, non nell'attribuire colpe o responsabilità. Essa è condotta indipendentemente e separatamente da inchieste (come ad esempio quella dell'autorità giudiziaria) finalizzate all'accertamento di colpe o responsabilità. L'inchiesta di sicurezza è condotta in conformità alla Convenzione aviazione civile internazionale (Chicago 1944) e al regolamento UE n. 996/2010. Ogni inchiesta di sicurezza si conclude con una relazione che può contenere, ove opportuno, raccomandazioni di sicurezza indirizzate agli enti di riferimento, che consistono in una proposta formulata a fini di prevenzione. [...] La relazione garantisce l'anonimato di coloro che siano stati coinvolti nell'incidente o nell'inconveniente grave (art. 16, paragrafo 2, regolamento UE n. 996/2010).

Aeromobile
Data e ora
Luogo

aliente Valentin GmbH Mistral-C marche D-4956
10 giugno 2018, 14:45 ora locale
località Le Piaie, Monte Serva (Belluno)

Descrizione

Dopo circa 2h 10' di volo dal decollo avvenuto al traino dall'aeroporto di Belluno, il Mistral C impattava contro una parete montuosa in località Le Piaie, presso il Monte Serva, in provincia di Belluno, a circa 1.850 m di altitudine. L'aliante veniva segnalato disperso alla sera, e ritrovato il giorno successivo tramite l'elicottero del Servizio di Urgenza e Emergenza. L'aliante non era dotato di ELT né di altro apparato



che ne favorisse la localizzazione. A bordo era presente il solo pilota, deceduto nell'evento.

Il personale di volo

Maschio, nazionalità italiana, età 59 anni. Licenza di pilota di aliante in corso di validità; certificato medico di seconda classe in corso di validità, con limitazione VML. Esperienza: dalla documentazione acquisita è risultato che il pilota avesse oltre 110h di volo totali, di cui 57h sul Mistral-C. Negli ultimi 6 mesi aveva volato per 42h 22, di cui 34h 25 sul Mistral-C. Negli ultimi 30 giorni prima dell'incidente, il pilota aveva effettuato 6h 17' di volo sul Mistral-C. L'autopsia ha attribuito il decesso a grave politrauma da precipitazione. Il dato tossicologico dei campioni prelevati è risultato negativo. Non sono state rilevate condizioni patologiche pregresse.

Il Mistral C, aliante semplice ed economico

TRANSFLUID
industrial & marine

Bellmarine
powered by Transfluid

Ibrido & **E**lettrico



Risparmio



Eco Friendly



+ Energia

TRANSFLUID S.p.A.

via G. Rossa, 4 • 21013 Gallarate (VA) Italy • Ph. +39 0331 28421 • info@transfluid.eu • www.transfluid.eu



È stata rilevata l'assenza di lenti a contatto. Entrambi gli occhiali ritrovati sul luogo d'impatto sono stati esaminati, riscontrando che erano graduati per garantire la medesima tipologia di correzione da vicino e da lontano, in linea con la limitazione apposta sul certificato medico.

L'aliante

Il Mistral-C è un aliante con semiali a sbalzo, appartenente alla Classe Club. La fusoliera è una monoscocca e i materiali costitutivi della struttura sono sandwich in fibra di vetro/legno.

Le sue caratteristiche principali sono le seguenti: apertura alare 15 m; superficie alare 10,85 m; lunghezza 6,73 m; MTOM 350 kg; VNE 250 km/h; velocità di stallo 65 km/h.

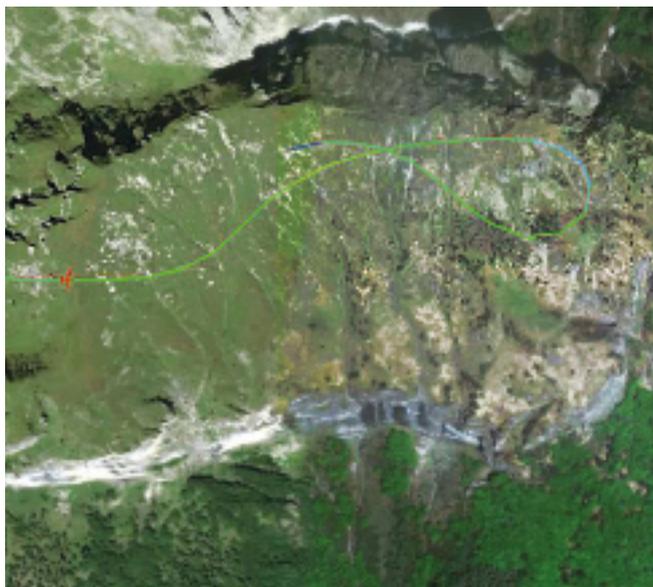
I documenti dell'esemplare in questione, anno di costruzione 1986, erano in corso di validità, con ultima ispezione eseguita l'11 gennaio 2018 e complessivamente un totale di 1.309h di volo.



Il cruscotto dell'aliante, dal sito del club

Evento

L'incidente è avvenuto in alta montagna a circa 1850 m di altitudine, in un territorio particolarmente scosceso, caratterizzato da pendenze elevate. Quest'ultimo aspetto ha impedito, per ragioni di sicurezza, l'effettuazione sul posto del sopralluogo operativo da parte dell'ANSV che, in coordinamento con i soccorritori, si è avvalsa dei rilievi effettuati da questi ultimi.

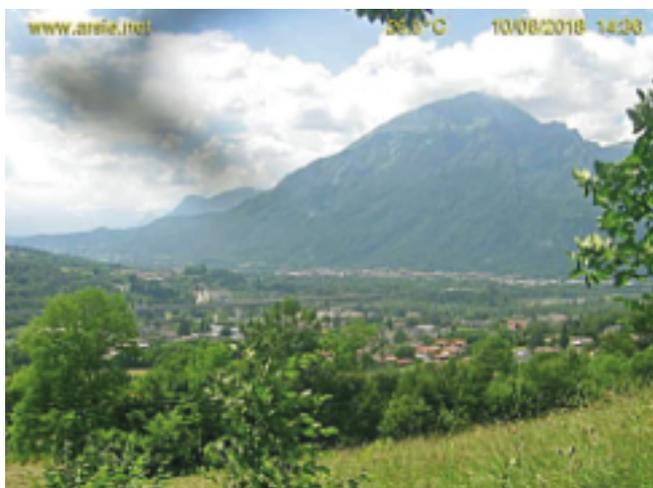


Traccia degli ultimi 80 secondi di volo

Meteo

I METAR inerenti all'orario di interesse, relativi alla stazione meteorologica di Dobbiaco (LIVD) e a quella di Passo Rolle (LIVR), riportavano, rispettivamente, quanto segue:

Metar LIVD 101155z ///03kt 9999 Sct025 24/06 Q1015 Rmk Sct Vis Min 9999= (5-7 ottavi di copertura a 2.500 piedi dal suolo);



Webcam su Le Piaie, ore 14:36



Webcam su Le Piaie, ore 14:46

Metar LIVD 101255z /////Kt 9999 Bkn025 24/09 Q1016
Rmk Bkn Vis Min 9999=(3-4 ottavi di copertura a 2.500
piedi dal suolo);

Metar LIVR 101255z 14012kt 9999 Few010tcu Bkn020
15/09 Q1020 Rmk Bkn Mon Cld Sct Vis Min 9999=(1-2



Webcam su Le Piaie, ore 14:56

ottavi di copertura a 2.000 piedi dal suolo);

È stato possibile acquisire alcune immagini del Monte Serva, registrate nell'arco orario di interesse, da una webcam. Da tali immagini si evince che la montagna in questione fosse parzialmente interessata da una copertura nuvolosa.

La posizione del sole durante l'evento era: circa 200° di azimut e 66° di elevazione.

Dal diagramma skew-T applicabile, si evince che a circa 1.800 metri di altitudine il vento cambiava direzione, da prevalentemente Sud-Ovest a Nord-Ovest. Un pilota, che era in volo, ha riportato condimeteo generalmente buone: ha stimato che la base delle nubi, in prossimità del Monte Serva, fosse intorno ai 1.800 m.

Testimonianze

Sono state acquisite le testimonianze di due piloti, che hanno fornito elementi di interesse per l'inchiesta. Uno di loro, in particolare, era in volo ed aveva comunicato un paio di volte via radio con il pilota del Mistral C: le comunicazioni intercorse avevano riguardato, in particolare, le condizioni meteorologiche esistenti nelle varie aree di volo della zona.

Dalle audizioni è essenzialmente emerso che il giorno dell'incidente il pilota del Mistral fosse abbastanza rilassato e tranquillo.

L'opinione dei due testimoni era che il pilota sostanzialmente possedesse l'esperienza necessaria per effettuare la tipologia di volo programmato.

Esame del luogo dell'incidente e del relitto

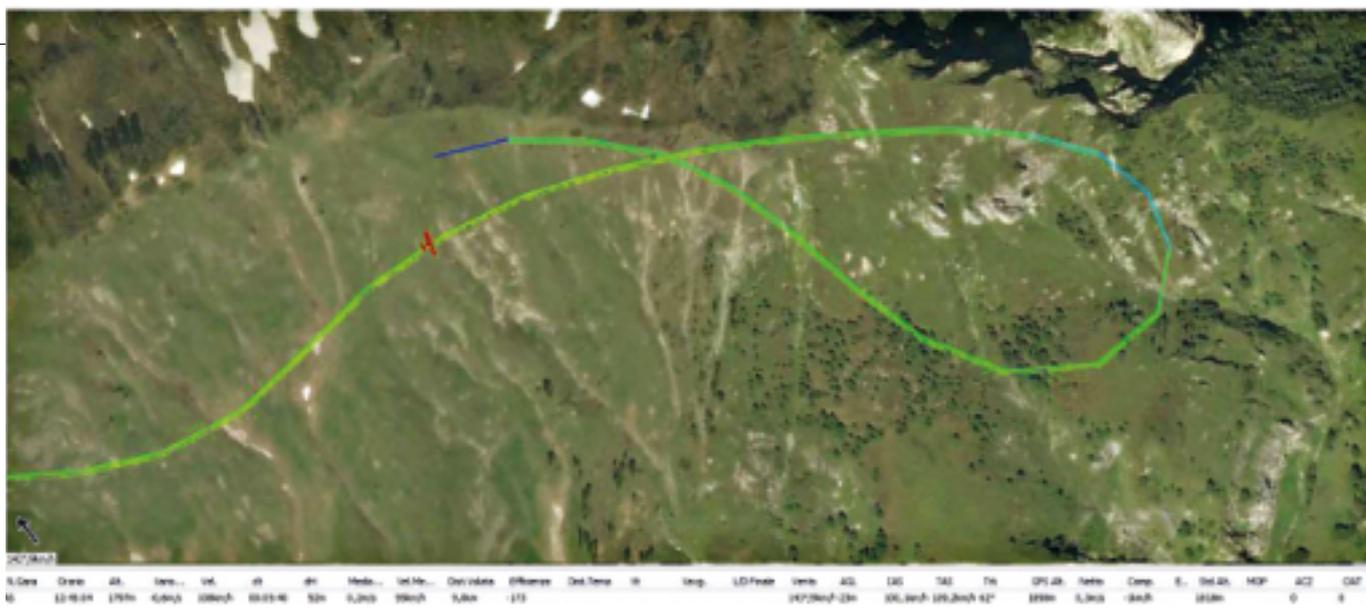
Il relitto si presentava concentrato nella zona di arresto finale, a circa 100 m dalla cima della parete montuosa.



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



Il punto dove l'aliante può aver urtato il pendio con l'ala sinistra, lasciando un solco nel terreno

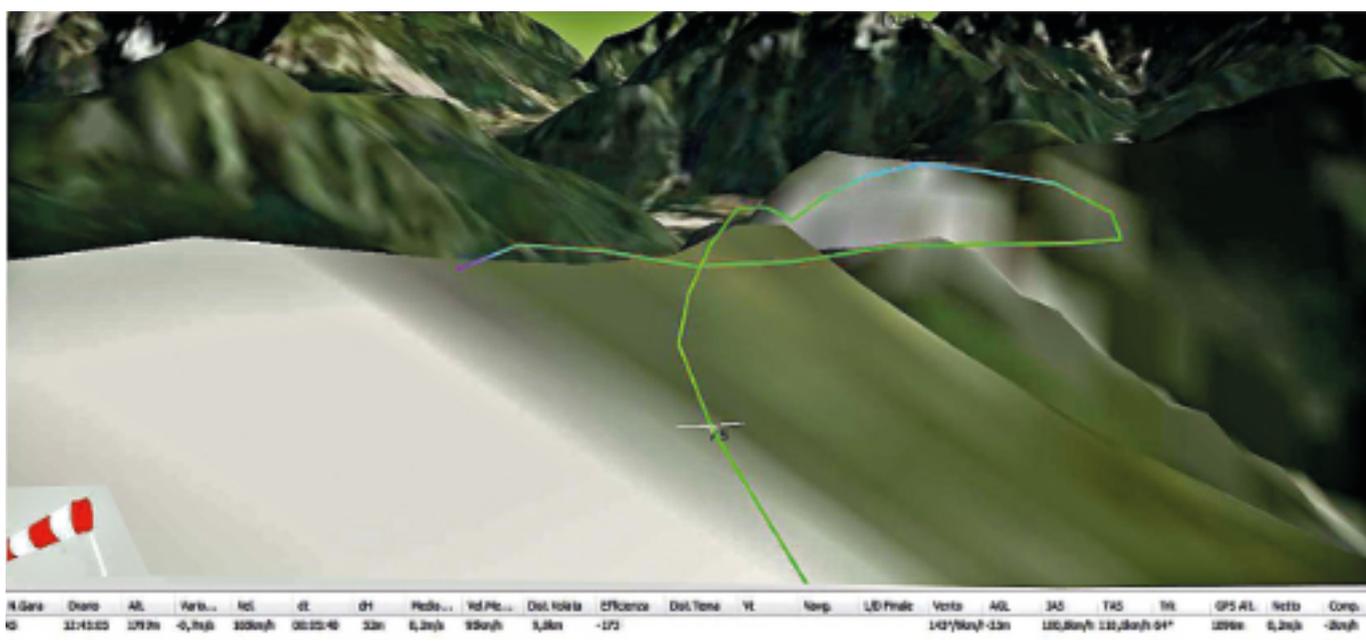
Nelle vicinanze sono stati rinvenuti frammenti di fibra di vetro, frammenti di plexiglass, piano orizzontale di coda e alettone semiala destra. Il resto dell'aliante era ancora collegato al relitto principale, accanto al quale si trovavano degli occhiali da sole; inoltre, nella tasca di una felpa non indossata dal pilota, erano presenti anche degli occhiali da vista.

A breve distanza dai frammenti di fibra di vetro è stato rinvenuto un solco lineare nel terreno, leggermente inclinato rispetto al piano orizzontale. Non sono stati rinvenuti ulteriori segni sul terreno.

Dopo la rimozione, il relitto stato trasferito in un hangar di Belluno, e ricomposto nella sua geometria di massima. Sono stati verificati i comandi di volo, riscontrandone la continuità, fatta eccezione nei punti appositamente troncati per consentire il trasporto. Le superfici di rottura delle leve di comando mostravano le caratteri-

stiche di rotture per sovraccarico, avvenute dunque a causa delle sollecitazioni anomale generatesi nell'incidente. L'unica parte mancante era la ruota principale del carrello.

Il relitto esaminato in hangar



Di nuovo il punto di probabile contatto col pendio, 41 secondi prima dell'impatto finale



L'estremità sinistra con segni di contatto al suolo

La *tip* della semiala sinistra mostrava un danneggiamento da interferenza e su di essa erano visibili resti di terreno e ciuffi di erba. La semiala destra non mostrava particolari danneggiamenti, ad eccezione del distacco della *tip*; dal raffronto con le foto scattate sul luogo di ritrovamento si evince, tuttavia, che tale distacco sia avvenuto durante il trasporto del relitto e non sia quindi correlabile con la dinamica dell'evento.

La fusoliera era rotta in due punti: immediatamente a valle del musetto e nel tronco di coda: quest'ultimo risultava danneggiato verosimilmente per il momento indotto dal peso dell'intera coda.



Il solco presente nel morbido terreno

Sul musetto erano presenti diversi graffi, probabilmente generatisi, dopo l'incidente, durante lo scivolamento del relitto principale lungo il pendio; nella parte inferiore appariva presente anche il segno di una strisciata, indicativa di un impatto a basso angolo. Il grado di distruzione complessivo risultava relativamente modesto, testimoniando un impatto a media energia.

Nessuno degli strumenti rinvenuti a bordo presentava una indicazione fissa dalla quale dedurre l'indicazione mostrata al momento dell'impatto.

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 alianti 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 Agucello



143°. In corrispondenza delle coordinate del solco lineare sul terreno, l'aliante risulta in una posizione tale da poter entrare effettivamente in contatto con la parete della montagna con la semiala sinistra: sono le 14:45:04. Per i successivi 41 secondi di volo l'aliante prosegue la sua virata a destra lungo il profilo del costone; poi, quando termina il costone, accentua la virata a destra, invertendo la rotta, per avviare una virata a sinistra forse al fine di riallinearsi al costone. Da tale punto in poi la direzione di provenienza del vento risulta in coda: ciò spiegherebbe parzialmente il passaggio da 87,5 km/h a 79,6 km/h di IAS nell'arco di 8s.

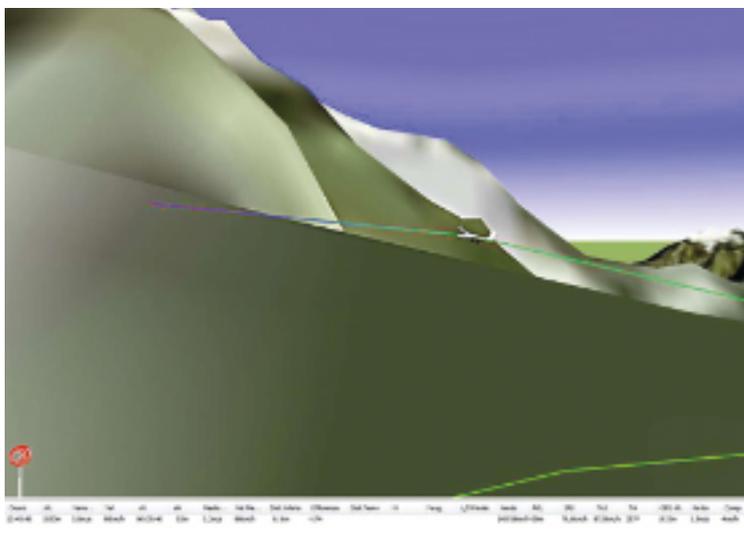
Vista della zona del primo contatto col terreno (solco)

Flarm

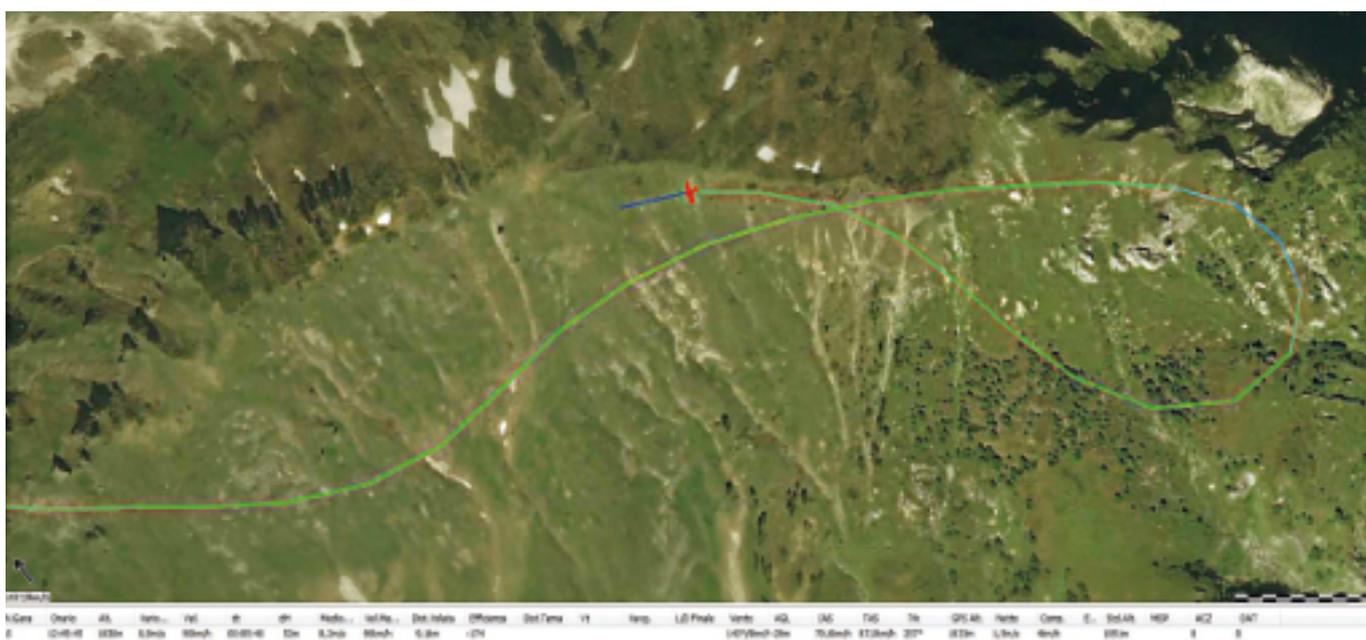
L'aliante era equipaggiato con un sistema FLARM. Il dispositivo è stato rinvenuto nei pressi del relitto ed è stato trasferito per estrazione e analisi dei relativi dati.

Dai dati si desumono l'ora di decollo al traino (12:34 locali) e quello di "atterraggio", che si presume coincidere con quello dell'incidente (14:45:46 LT).

Per circa due ore, il pilota ha alternato fasi di volo planato e di volo in spirale. L'ultima parte di volo si è svolta in prossimità del costone roccioso ad una ridotta distanza dalla parete. Negli ultimi sette secondi di volo il FLARM ha registrato un vento costante sui 9 km/h, proveniente da



Il terreno in risalita durante gli ultimi secondi di planata del Mistral



Traccia di volo con la posizione appena prima dell'impatto finale. Il terreno era in risalita, e non si esclude che la visibilità fosse localmente scarsa

Ad ogni modo, al di là del vento in coda, l'energia cinetica in questo intervallo di tempo, è stata anche usata per acquisire energia potenziale (aumento di quota di circa 20 m). Nell'ultimo secondo della registrazione Flarm si nota una brusca decelerazione: la distanza dal suolo, in tale frangente, è di poco meno di 30 m (al riguardo va considerato che il dato ha, in sé, un margine di errore, per cui la distanza reale era sicuramente minore data la pendenza del costone). Ciò si evince anche dalla rappresentazione 3D la quale, pur essendo soggetta a lievi imprecisioni cartografiche, mostra, l'impatto con il suolo ad un basso angolo. Tale ultima rappresentazione è coerente con i danneggiamenti riscontrati sul relitto, i quali sono riconducibili ad un impatto a media energia.

La registrazione termina al punto di N 012°12'38" in prossimità della cima del costone e non lontano dal solco rilevato nel terreno. Tale ultima coordinata, nell'incertezza della misurazione per ragioni di accuratezza e risoluzione, individua, approssimativamente, l'area d'impatto.

Analisi - Fattore ambientale

Le condizioni meteorologiche erano generalmente buone e in linea di massima compatibili con il volo programmato. In tale contesto va comunque precisato che le condizioni meteo, in montagna, presentano delle peculiarità e sono soggette a cambi repentini in archi di tempo ristretti. Conseguentemente, non si può determinare con incontrovertibile certezza quali fossero le effettive condizioni meteorologiche nel luogo ed al momento dell'incidente.

Le evidenze e le testimonianze acquisite portano tuttavia a non escludere che:

- L'area sorvolata fosse, sia pure solo parzialmente "annegata" nelle nubi, con conseguente riduzione della visibilità;
- Fossero presenti locali turbolenze.

Si può invece escludere che la posizione del sole possa aver contribuito alla dinamica dell'evento, abbagliando il pilota: emerge, infatti, che il sole si trovasse circa 60° alla sinistra del pilota.

Analisi - Fattore tecnico

Si è potuto escludere che l'aliante sia stato interessato, durante il volo, da rotture o danneggiamenti improvvisi. Anche il possibile contatto della semiala sinistra contro il costone roccioso (che parrebbe desumibile dal solco presente sul terreno e dai danneggiamenti presenti sulla *tip* della semiala sinistra) non ha indotto la perdita di controllo dell'aeromobile e non ne ha compromesso la struttura, come si evince dal tracciato GPS: dopo il possibile contatto, infatti, il volo prosegue per altri 41 secondi, con effettuazione di manovre che richiedono necessariamente l'integrità strutturale dell'aliante e dei suoi comandi.

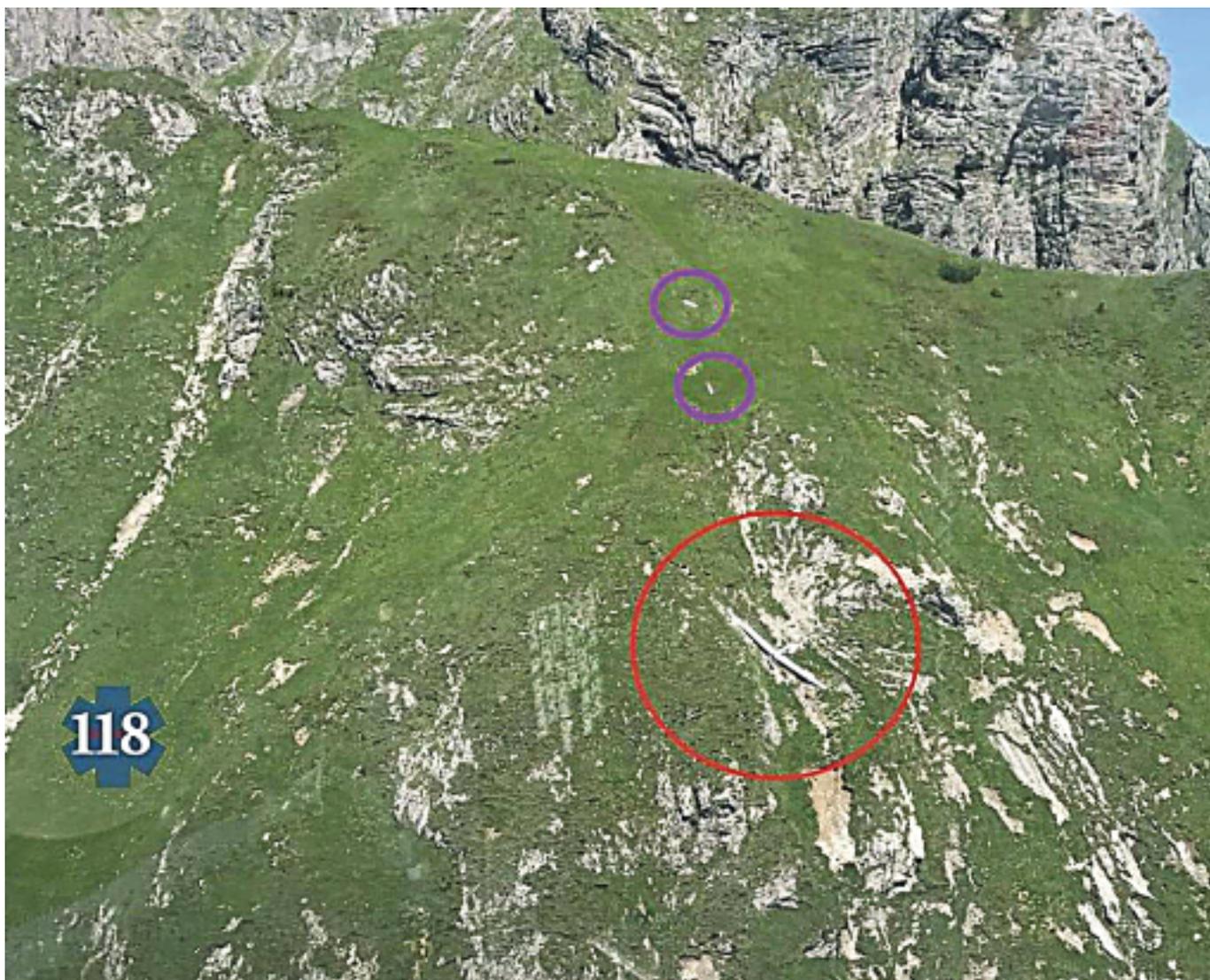
Analisi - Fattore umano

Il pilota era in possesso dei titoli per il volo programmato. Non aveva però al proprio attivo una significativa attività di volo. L'autopsia non ha rilevato patologie pregresse, che possano aver inciso sulla capacità di pilotaggio.

Non è stato possibile appurare, con incontrovertibile certezza, se, al momento dell'incidente, il pilota come previsto dalla limitazione sul suo certificato medico indossasse le lenti correttive. In particolare, non è stato possibile determinare se il pilota stesse indossando gli occhiali da sole graduati ritrovati nel luogo dell'incidente. Nel caso in cui tali occhiali fossero stati indossati al momento dell'evento, gli stessi, tenuto conto della probabile scarsità di visibilità nell'area sorvolata, avrebbero potuto influire sulla migliore visione possibile degli ostacoli e quindi sulla separazione dal suolo.



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



Nei cerchi viola, alcune piccole parti dell'aliante. Il relitto, quasi integro, è probabilmente scivolato dopo l'impatto dall'alto fino alla zona cerchiata in rosso

Dinamica

I dati acquisiti rendono compatibile l'ipotesi che, durante uno dei passaggi a distanza ravvicinata dal terreno, l'estremità dell'ala sinistra abbia strisciato il suolo, ancorché questo evento non abbia compromesso la prosecuzione del volo, per altri 41 secondi, durante i quali ha effettuato una specie di "8" prima di collidere con il suolo.

Analizzando le velocità tenute nelle fasi terminali di volo si può ragionevolmente ritenere che l'aliante avesse sufficiente energia di manovra; non si può però escludere, alla luce di quanto detto in precedenza, che il pilota abbia incontrato delle turbolenze ed un repentino abbassamento della visibilità che, a causa della ridotta distanza dal suolo, hanno portato l'aliante ad impattare, a media energia, il costone montano.

Cause

L'incidente è sostanzialmente riconducibile al fattore umano ed è stato causato da un contatto dell'aliante con il suolo, conseguente ad una inadeguata separazione dallo stesso tenuta dal pilota nella parte terminale del volo. Potrebbero aver ragionevolmente contribuito anche i seguenti fattori:

- la riduzione improvvisa della visibilità indotta dalle nubi nell'area sorvolata;
- la presenza di possibili turbolenze;
- l'utilizzazione di occhiali da sole (ancorché graduati) in condizioni di ridotta visibilità.

Raccomandazioni di sicurezza

Alla luce delle evidenze raccolte, l'ANSV non ritiene necessario emanare raccomandazioni di sicurezza. ■

Evento paralimpico ad Alzate Brianza

*Stefano Mazzucchi ha realizzato, col supporto dell'AVL,
una perfetta campagna di comunicazione
Le tute TeamMazzu e il volo in aliante hanno avuto visibilità
su molteplici organi stampa e tv nazionali*



Stefano Mazzucchi, organizzatore del primo meeting Valtellina & Brianza. Con lui la campionessa di corsa in salita nei gratacieli Cristina Bonacina, gli atleti paralimpici Igor Macera e Iwan Piccioni e gli altri sportivi del TeamMazzu (elenco completo nel testo)

Il TeamMazzu di patron Stefano Mazzucchi ha organizzato la prima edizione di “Valtellina & Brianza – Volo a Vela”, un raduno a cui hanno partecipato molti appassionati d’alianti, che è stata soprattutto occasione per cementare il connubio che lega la Valtellina alla Brianza sia da un punto di vista di enogastronomia che di territorio, cultura, attività sportiva e in particolare tramite il meraviglioso volo a vela. L’idea è partita dal valtellinese imprenditore e pilota di alianti, Stefano Mazzucchi, figlio del compianto Antonio che ha portato il volo a vela a Sondrio.

Il tutto si è svolto presso l’aeroporto Giancarlo Maestri di Alzate Brianza e ospiti degli amici dell’A.V.L. (Aeroclub Volovelistico Lariano) capitanati dall’infaticabile e inossidabile presidente Alessandro Scaltrini alla guida del blasonato club brianzolo oramai da più di otto anni.



Gli atleti TeamMazzu condividono passione e appartenenza alla squadra

Gli ospiti

Ospiti graditi e coccolati, i due piloti paralimpici di volo a vela acro, Igor Macera (Livorno) e Iwan Piccioni (Giulianova Marche – Teramo), che appartengono alla Squadra nazionale italiana paralimpica; il primo,



Iwan Piccioni accanto al K21

campionissimo prima nella barca a vela e poi nel volo a vela, mentre il secondo ha partecipato (con ottimi risultati) a tutte le tappe del challenge 2020 nazionale di volo a vela nella specialità Volo Artistico.

Da tre anni i piloti acrobatici paralimpici (unitamente ad un altro pilota: Stefano Zuccarini) crescono sportivamente sotto lo sguardo attento del coach Pietro Filippini, la cui scuola fa base a Castel Viscardo (Umbria) e organizza frequenti campus anche in altre sedi italiane. Oltre a loro, presenti in aeroporto anche Paolo Nava (campione italiano volo acrobatico a vela 2020), Enrico Roncone, Gianpaolo Bulanti e Benedetta Losa, oltre allo svizzero Davide Giovanelli (di Locarno con al suo attivo alcune notevoli affermazioni nella specialità Velocità) attualmente pilota a motore nell'ambiente aereo militare svizzero e in continua formazione.

Ad impreziosire il momento e a renderlo veramente indimenticabile, il quattordicenne violinista e pianista Riccardo Nani, che ha allietato tutti i presenti con un intermezzo musicale da brivido, unendo – idealmente – la terra al cielo; e, rimanendo sempre in tema, da menzionare la presenza della campionessa internazionale di “scalata ai grattacieli” Cristina Bonacina (di Lecco), pure lei testimonial del TeamMazzu.

Ovviamente, tutti i piloti presenti, vestivano tute da volo coloratissime e performanti firmate rigorosamente TeamMazzu, un prodotto di nicchia *made in* Valtellina.

Un connubio perfettamente riuscito e in particolare da una parte l'enogastronomia, fiore all'occhiello dell'intera Valtellina e Valchiavenna.



Riccardo Nani ha suonato alla tastiera e al violino una selezione di brani classici (la Csárdás di V. Monti), passando per il pop raffinato e concludendo con una sua composizione. Stile riflessivo e grande talento

Su tutti i pizzoccheri, la brisaola e il buon vino valtellinese che sono stati i protagonisti indiscussi, unitamente agli spettacolari voli a bordo degli alianti messi a disposizione dall'Aeroclub Volovelistico Lariano. Una giornata unica, dedicata al territorio, la cultura, l'attività sportiva, insomma ingredienti questi che hanno decretato l'ampio successo di questo evento destinato negli anni a diventare un appuntamento fisso.



Davide Giovanelli in primo piano a destra, durante l'ascolto delle belle musiche proposte dal diciottenne e autodidatta Riccardo Nani



Stefano Mazzucchi ha parlato dell'importanza dello sport e della musica, onorando il padre Antonio e l'agonismo paralimpico

Il risultato

L'ufficio stampa del TeamMazzu è riuscito a dare forte visibilità all'evento, ottenendo la pubblicazione su tante testate regionali e nazionali, non ultimo il Corriere della Sera (!) e in TV su un canale assai seguito, Studio Aperto di Italia1. Il 9 novembre intorno alle ore 19, all'interno del giornale StudioAperto di Italia1, è stato trasmesso un servizio sul volo a vela acrobatico con protagonista il pilota paralimpico Iwan Piccioni che usa un K21 con comando manuale del timone (a causa della paraplegia da cui è affetto). L'archivio della rivista Volo a Vela ha contribuito fornendo ai redattori di StudioAperto alcuni spezzoni di video acrobatici anche con riprese dall'esterno e dall'aria, che sono stati intercalati all'intervista e alle immagini riprese dalle videocamere di bordo. Una buona opportunità di propaganda per il volo in alianti, e una grande soddisfazione per Iwan Piccioni che ha raccontato all'Italia come, in volo, non ci sia nessuna disabilità grazie a semplici comandi manuali e alla determinazione del pilota e delle organizzazioni alle quali egli fa riferimento: "Sono contento di

stare tra le persone che non hanno disabilità, tra i campioni del volo acrobatico, e mi sento libero, felice, ma soprattutto uguale a tutti», aggiunge, «perché il volo dà a tutti le ali e non ci sono compassione, trattamenti di favore e limiti. La mia partecipazione alla gara e la mia vittoria sportiva sono la prova che un disabile può fare tante cose anche cosiddette normali». Iwan continuerà a partecipare alle gare con l'obiettivo di conquistare il podio. «Mi sento di aver conquistato una fetta di cielo, e le grandi linee che disegno nel cielo toccano la mia anima», ha concluso. ■



Riccardo Nani ha saputo mostrare le sue doti e ha riscaldato la fredda meteo autunnale

Paolo Andreani, aeronauta

*E inoltre naturalista, esploratore, alpinista
Le grandi imprese di un illustre milanese del Settecento*

Oggi volare è diventato normale, ogni giorno decine di migliaia di velivoli di vario tipo solcano l'atmosfera a grande velocità, l'uomo è sbarcato sulla Luna già da mezzo secolo, alcune sonde lanciate dalla Terra ormai stanno viaggiando oltre i limiti del Sistema Solare e si progetta l'esplorazione e il trasferimento di uomini su altri pianeti, eppure sono trascorsi solo 236 anni dal temerario volo di Paolo Andreani a Brugherio sul pallone ad aria calda fabbricato dai fratelli Gerli. Senza la fervida immaginazione di questi audaci uomini antichi, senza la loro sete di conoscenza, senza la loro "lucida follia", che derivava più dall'indomito carattere che dalla diffusione delle teorie illuministiche, all'epoca molto in voga, probabilmente saremmo ancora prigionieri della gravità.

Paolo Andreani fa parte di quel ristretto gruppo di aeronauti italiani che alla fine del Settecento ottennero grandi risultati nella pratica della "nuova scienza del volo", anche subentrando e sopravanzando per meriti ed evoluzione tecnica la progenitura francese. Essendo nato a Milano il 27 maggio 1763, Andreani era il più giovane dei tre illustri, il lucchese Vincenzo Lunardi (1754-1806) e il bolognese Francesco Zambecari (1752-1812). I tre aeronauti sono curiosamente accomunati da svariati fattori: erano tutti di origine nobile, tutti ebbero problemi vari con la giustizia o con il fisco, principalmente a causa di debiti contratti durante la loro avventurosa esistenza, tutti amavano viaggiare e compiere esperienze estreme, tutti erano accomunati dalla sete di conoscenza e di sperimentazione che caratterizzava pienamente il periodo storico nel quale vissero, tutti possedevano solide basi scientifiche e amavano mantenere uno "stile di vita" molto brillante e dispendioso. D'altro canto va detto che in quell'epoca solo chi disponeva di adeguate risorse economiche poteva affrancarsi da una vita priva di soddisfazioni, da una routine quotidiana dedicata esclusivamente al lavoro manuale, a quel lavoro che per la stragrande maggioranza della popo-

lazione significava la speranza di sopravvivenza propria e della propria famiglia.

Mentre però Lunardi e Zambecari condivisero diverse esperienze aerostatiche e furono anche in stretta competizione tra di loro, Andreani quasi certamente non ebbe contatti diretti con gli altri due, anche perché, come vedremo, dopo aver compiuto le proprie imprese di volo, si dedicò quasi subito alla coltivazione di altri interessi, sia pure sempre nel campo della scienza e dell'esplorazione, e non continuò a volare fino alla fine dei suoi giorni, come invece fecero Lunardi e Zambecari.

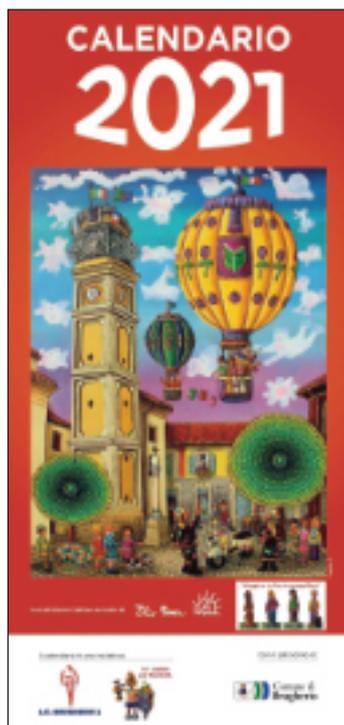
Il bolognese però in conseguenza di un volo durante il quale rimase gravemente ustionato. Lunardi effettuò voli in Gran Bretagna, Italia, Spagna e Portogallo. L'ultimo a Barcellona nel 1802, solo quattro anni prima di morire a Lisbona.



COMPAGNIA DELLA MONGOLFIERA

Associazione Culturale Compagnia della Mongolfiera - Piero Porati
Via Cavour 17 / Mazzini - 20861 Brugherio (MB)
www.compagniadellamongolfiera.it - info@compagniadellamongolfiera.it

Il volovelista Raimondo Messina (primo da destra) partecipa alla "Compagnia della mongolfiera"



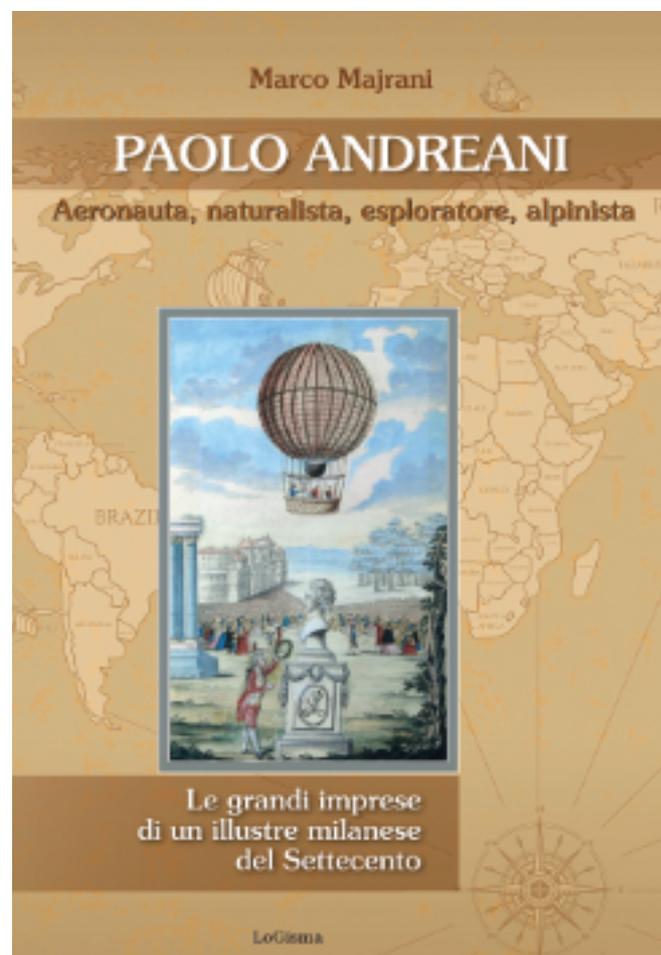
Gli storici voli di Paolo Andreani ebbero luogo a Moncucco di Brugherio, precisamente dal grande giardino antistante la villa di famiglia, ancor oggi esistente in via San Maurizio al Lambro. Il primo volo, effettuato quasi in segreto il 25 febbraio 1784, vide salire a bordo con Andreani due dei tre fratelli Gerli, Agostino e Carlo, gli architetti che l'avevano costruito a tempo di record. Confortato dal buon esito dell'esperimento, il 13 marzo successivo, Andreani si esibì nuova-

mente, questa volta dinanzi a una grande folla di invitati e il volo fu seguito da migliaia di occhi stupefatti. Il pallone, sul quale, oltre al conte Paolo, presero posto due intrepidi cittadini brugheresi Gaetano Rossi e Giuseppe Barzago che avevano contribuito alla preparazione della "macchina", salì a circa 1.500 metri di quota e andò ad atterrare dolcemente dopo circa mezz'ora nel territorio del comune di Caponago. L'eco dell'evento fu immensa e il giovanissimo nobile milanese fu celebrato perfino al Teatro alla Scala e da illustri poeti e scrittori contemporanei. Il pallone aveva un volume di quasi 5.000 metri cubi: la sua forma perfetta ci è stata tramandata dai disegni originali dei fratelli Gerli, pubblicati sugli "Opuscoli", volume ricercatissimo edito a Parma nell'anno successivo e dal magnifico quadro ad olio di Francesco Battaglioli, allievo e collaboratore del Canaletto, conservato a Gallarate presso la sede della Società Gallaratese per gli Studi Patri.

Cesare Cantù, nella sua *Grande illustrazione del Lombardo Veneto* (Corona e Caimi Editori, Milano 1858) così descrive il luogo: "Al nord di Cologno sta Moncucco, fatto bello all'occhio della grandiosa Villa Andreani, ora Sormani, una delle più distinte dei dintorni. Il maschio del palazzo sta sopra un rialto, che campeggia la pianura; i giardini offrono aranciere e passeggiate; ed in essa, per la prima volta in Italia, nel 1783 Paolo Andreani, fra gli evviva di un numeroso concorso, diede l'esempio di un viaggio aereo in un globo d'aria rarefatta, da lui fatto espressamente costruire, e felicemente compì quello in allora portentoso volo".

I voli di Andreani sono cronologicamente il quarto e il

quinto assoluti al mondo, i primi al di fuori della Francia, dopo i primi tre voli della fine del 1783 a Parigi e del 19 gennaio 1784 a Lione. Lo sbocciare di quella che venne definita come la "nuova scienza" in Italia (o, meglio, nei vari Stati che si dividevano all'epoca la nostra penisola), fu aspramente ostacolata dai governanti, che interpretarono la "macchina volante" come qualcosa di potenzialmente limitante del loro potere. In effetti, la Rivoluzione Francese adottò il pallone aerostatico come uno dei propri simboli più emblematici, sintetizzando il desiderio dell'Uomo di essere libero e gli usi militari dell'invenzione non tardarono ad arrivare, dal momento che Napoleone istituì già nel 1794 il corpo degli "Aerostieri militari". Ma per tornare al protagonista del nostro racconto, Andreani non stette a lungo a riposare sugli allori e a godersi la fama che gli era arrivata all'improvviso. Pochi mesi dopo i voli trionfali partì per uno dei suoi lunghissimi viaggi alla scoperta del mondo e della natura, seguendo lo spirito illuministico che lo spingeva ad esplorare territori sempre nuovi. Nei decenni a seguire, effettuò ascensioni nelle Alpi, visitò il Nord Europa, il Centroamerica e le terre di confine tra Stati Uniti e Canada, studiando le tribù indiane e probabilmente scoprendo le sorgenti del Mississippi, anche se non pubblicò i propri diari, che andarono in parte perduti durante l'attraversamento di un fiume gelato.



Si può dunque ben dire che Paolo Andreani visse diverse vite! Il suo carattere eclettico e irruente lo spinse ad approfondire svariate materie e discipline: dall'alpinismo all'esplorazione, dalla geologia alla mineralogia e a tutte le altre branche delle scienze naturali, si cimentò in tanti altri argomenti di studio, dall'architettura alla finanza, dalle scienze sociali alla etnografia, non trascurando di immergersi nel commento politico e nella linguistica, sebbene quest'ultima disciplina non gli risultasse molto congeniale. Non ci stupisce più di tanto per un uomo che visse nel periodo forse più rivoluzionario della storia, assistendo alla Rivoluzione francese, alla seconda rivoluzione industriale inglese e visitando le Americhe negli anni immediatamente successivi alle Guerre d'Indipendenza.

Sicuramente il nostro protagonista fu agevolato dall'origine nobile e dalle disponibilità economiche della famiglia, alle quali attinse fin troppo disinvoltamente, ma liquidarlo semplicisticamente come un "figlio di papà", ricco e viziato, un personaggio con "luci ed ombre", senza onestamente evidenziarne i punti a favore, sarebbe davvero ingiusto. Milano nel 1923 gli ha tributato l'onore di intitolargli una bella via nel centro della città, accanto al palazzo che oggi ospita la più importante biblioteca cittadina, istituzione che prende il nome dalla famiglia Sormani, cugini degli Andreani, che non ebbero eredi diretti e che ereditarono un'ingente fortuna, costituita da diversi notevoli immobili, come la villa di Moncucco che fu teatro dell'impresa aeronautica, il palazzo milanese in Largo Augusto, la rocca di Corenno Plinio, la villa di Casciago, oggi sede del Comune e altri palazzi e tenute in Lombardia.

Andreani soggiornò lontano da casa per quasi i due terzi della propria vita e morì in esilio, a Nizza, solo e dimenticato. Personaggi a volte imprevedibili, aspramente criticati e discussi per lo stile di vita non certo sobrio, come Paolo Andreani, sono sempre stati però il vero motore del progresso umano.

In conclusione, possiamo solo aggiungere che il triste epilogo della vita di Paolo, malato e in solitudine, non è molto dissimile da quello di tanti altri grandi personaggi della storia, della cultura e dell'arte. L'importanza di essi non va quindi misurata in base alle ricchezze che essi possono aver accumulato, né secondo un giudizio morale sui loro comportamenti, bensì in base all'eredità di idee e di pensiero che ci hanno tramandato. I recenti studi da parte di diversi autori, come Giuseppe Dicorato, Giuseppe Sardi e il sottoscritto hanno contribuito alla totale rivalutazione del personaggio e a una sua più approfondita conoscenza.

A Brugherio la memoria di Paolo Andreani è ancora vivissima, grazie soprattutto a un gruppo di entusiasti e attivissimi cultori della materia, che hanno fondato la "Compagnia della Mongolfiera", associazione che ha lo scopo di divulgare presso il pubblico la storia e la scienza dell'aerostatica e in particolare il ricordo di questo grande concittadino onorario. Il Comune di Brugherio ha ufficialmente deliberato l'istituzione di una giornata, il 13 marzo di ogni anno, anniversario ufficiale del volo, dedicata alla memoria di Paolo Andreani. ■

Alcuni brani sono stati liberamente tratti dal volume scritto dallo stesso autore di questo articolo, Marco Majrani *"Paolo Andreani aeronauta, naturalista, esploratore, alpinista"* – LoGisma editore – febbraio 2020. A colori, 216 pagine, rilegatura cartonata, euro 40 (incluse spese postali raccomandate). Il volume può essere richiesto direttamente all'autore inviando una mail a marco.majrani@fastwebnet.it.

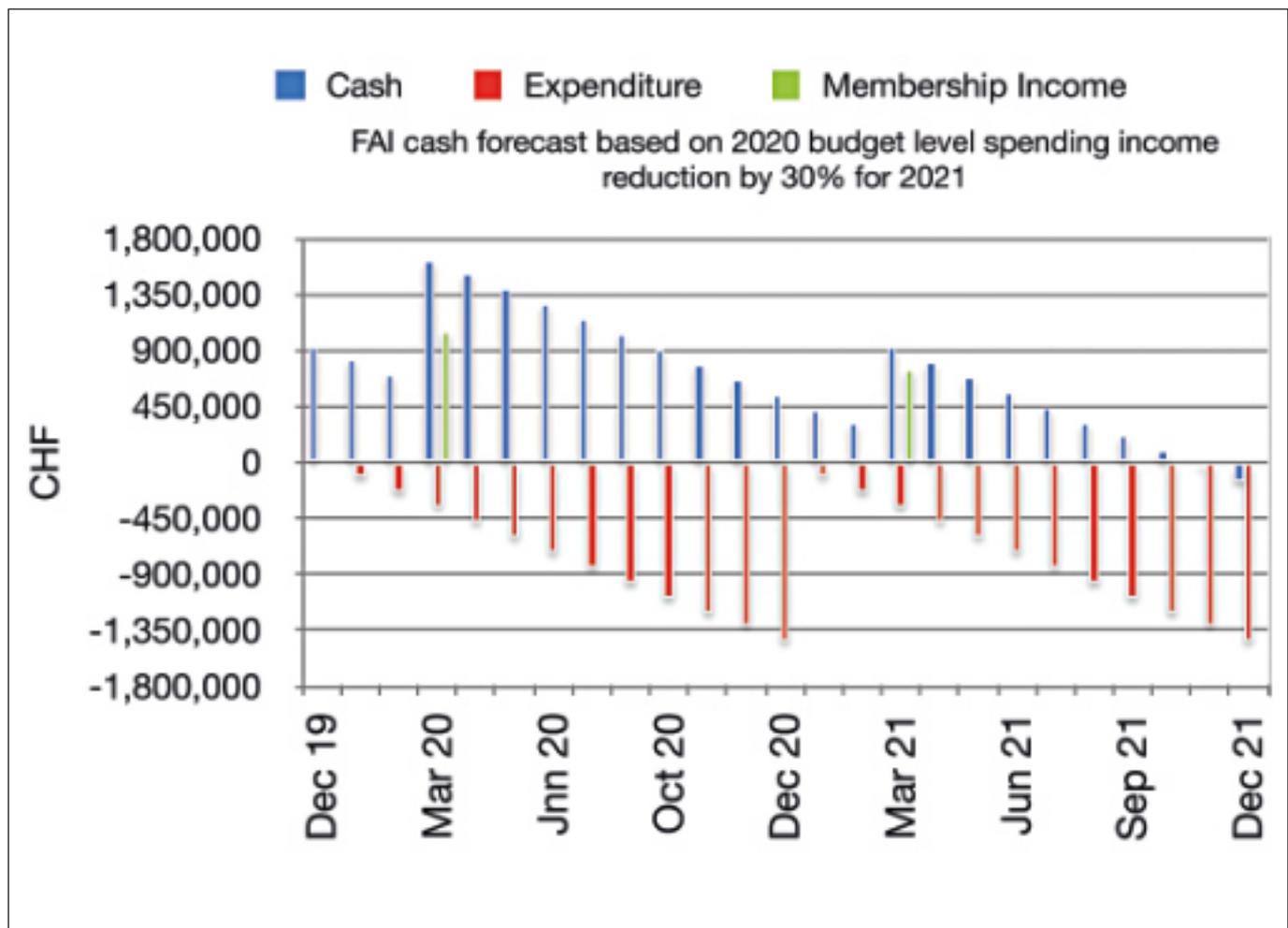
Chi desidera essere informato sulle iniziative e sugli eventi organizzati dalla Compagnia della Mongolfiera può consultare il sito: www.compagniadellamongolfiera.it



Analisi

Delle finanze FAI

La firma è del presidente RAeC, attualmente candidato alla presidenza della FAI stessa



Dal documento di previsione del RAeC: in verde le entrate FAI per le quote di associazione, contabilizzate sempre in marzo; in rosso il volume complessivo delle spese mese per mese; in blu le riserve di contanti che vanno ad esaurirsi

Il Royal Aero Club del Regno Unito ha analizzato i conti della FAI per il 2019, e ha sentito la necessità di lanciare un allarme. Il presidente del RAeC David Monks si candida alla presidenza FAI, le cui elezioni avranno luogo durante la Conferenza Generale in programma dal 2 al 5 dicembre. I rappresentanti delle singole nazioni e delle specialità parteciperanno all'evento in forma remota, come richiesto dalla prevenzione dei contagi Covid-19.

Il deficit per il 2019, come sottolineato da David Monks del RAeC, era stato preventivato in -198.413 Franchi Svizzeri, ma a consuntivo risulta essere pari a -445.266 CHF con un sovrautilizzo di 246.853 CHF.

Il preventivo netto d'esercizio di 5.373 CHF, consuntivato invece a -339.778 CHF, equivale a un mancato rispetto del budget di -339.151 CHF cioè un eccesso di spesa del 7000 %.

Budget 2020

Durante la Conferenza Generale FAI del 2019, il RAeC ha proposto un budget alternativo per il 2020 che, grazie alle pressioni di molti membri interessati, è stato approvato. Vorrei congratularmi con tutte le persone coinvolte; è stato un vero e proprio lavoro di squadra e un risultato storico ottenuto dai membri attivi (i NAC delle varie nazioni) per riprendere il controllo dell'organizzazione. Ma soprattutto, è stato un passo importante verso il salvataggio della FAI.

Nel giugno 2020, il RAeC ha richiesto informazioni finanziarie certificate per valutare come la FAI stava gestendo il budget 2020. Le informazioni richieste riguardavano il flusso di cassa previsto, il contante in banca, i creditori e i debiti pregressi. Al momento di scrivere, la FAI non ha fornito queste informazioni e ce ne chiediamo il motivo. Ciò costituisce una forte preoccupazione. Di conseguenza, per comprendere la situazione finanziaria della FAI, abbiamo prodotto noi stessi una previsione dei flussi di cassa per il 2021 sulla base di quanto segue:

1. Saldo del deposito bancario a dicembre 2019 secondo il bilancio certificato.
2. Una spesa mensile di 120.000 CHF al mese, sulla base del bilancio 2020.
3. Che vengano ricevute per intero le quote associative relative al 2020.
4. Una riduzione del 30% delle entrate da quote associative per il 2021, rimosse entro il 31 marzo 2021, a causa della situazione economica globale causata dalla pandemia di Covid-19.
5. L'assenza di altre entrate da sanction fees relative ai campionati internazionali, in vista del rischio di cancellazione di molti eventi.

La proiezione indica che la FAI esaurirà tutte le riserve tra ottobre e novembre 2021. La FAI possiede investimenti finanziari (attualmente valutate nell'ordine di 200.000 CHF) e un immobile dove è ospitata la sede

operativa, che se dovesse essere venduto potrebbe tradursi in circa 600.000 CHF. Questi asset non durebbero molto a lungo. Negli ultimi cinque anni le riserve della FAI si sono ridotte di 1,5 milioni di CHF a causa delle spese affrontate su progetti per i quali i soci erano stati rassicurati dall'Executive Board che sarebbe stato prodotto un ritorno economico, ma ciò non si è concretizzato. Per questo oggi la FAI ha esaurito le riserve di liquidità finanziaria e sta per superare un punto critico che, temiamo, senza una riforma radicale ed immediata possa portare molto presto al collasso finanziario della FAI.

Bilancio 2021

Ad oggi non è stato pubblicato il bilancio preventivo per il 2021 e, pertanto, non siamo in grado di esprimere valutazioni in merito. Nonostante la Covid-19, speravamo che queste informazioni sarebbero state rese disponibili dal Direttore Finanziario all'inizio dell'anno, in modo che i soci potessero contribuire a quella che sarà una difficile Conferenza Generale: le comunicazioni tra i soci saranno molto limitate visto che l'assemblea si svolgerà in remoto attraverso mezzi telematici.

Conclusione

Sulla base delle informazioni finanziarie attualmente disponibili, riteniamo che la situazione finanziaria della FAI sia critica. Il consiglio di amministrazione ha perso completamente il controllo dei budget nel corso del 2019 (in realtà anche prima) e di conseguenza la cattiva gestione degli investimenti per un totale di 1,5 milioni di CHF hanno esposto l'ente a un molto reale rischio di fallimento. La situazione è ancora recuperabile con una corretta gestione, ma solo se verranno intraprese azioni radicali prima e durante la prossima Conferenza Generale.

9 ottobre 2020



GLIDERSERVICE NOVAK

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

Al vostro servizio
dal 1988 - più
di 1700 allanti
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

Lettera aperta ai NAC da parte dei presidenti delle Commissioni FAI

Il nostro scopo

Ogni anno le Air Sport Commissions (ASC), tra le quali contiamo l'IGC che si occupa del volo a vela, supervisionano centinaia di eventi sportivi internazionali e sviluppano i regolamenti di gara. I Presidenti di tali commissioni hanno trovato una visione comune su varie questioni che la FAI sta affrontando. Vogliamo condividere con voi alcune delle nostre analisi.

Lo scopo di questa lettera è di informarvi su molti aspetti insoddisfacenti dell'operatività FAI come l'abbiamo seguita svilupparsi negli ultimi anni. La prossima conferenza generale sarà di fondamentale importanza e il vostro contributo è essenziale.

Alla Conferenza Generale del 2019 a Losanna, è stato dato il via a un processo di cambiamento indispensabile. L'obiettivo era quello di stabilire una correzione dalla quale pianificare un futuro sostenibile per lo sviluppo degli sport aerei. Questo cambiamento potrà mettere la FAI in condizione d'iniziare a uscire dai cinque peggiori anni nella sua storia finanziaria.

Già in precedenza, nel 2018, avevamo capito che la FAI aveva gravi problemi di governance.

Questo si è riflesso nei risultati delle elezioni di quell'anno. Due seminari sono stati organizzati sotto la bandiera del Programma One-FAI, raccogliendo prima trentacinque e poi diciannove persone in rappresentanza dell'Executive Board (EB), dei NAC, delle commissioni ASC e della Segreteria operativa. La conclusione generale è stata che le finalità e gli obiettivi della FAI dovrebbero essere incentrati sulle competizioni, e che le Commissioni portino la loro voce nell'EB. A seguito dei seminari, la leadership del progetto One-FAI è stata affidata all'Executive Board e al Gruppo di Lavoro sulla Strategia, presieduto da un membro del Board. Nessun progresso è stato riportato nella Conferenza Generale 2019, salvo riconoscere che le conclusioni tratte dai seminari One-FAI avevano un senso.

Il progetto One-FAI è diventato Refreshing FAI, poi FAI 2020. Il presidente della FAI ha creato un nuovo gruppo di lavoro e stilato una tabella di marcia. Le proposte dovevano essere presentate all'EB, poi al CASI (commissione sportiva centrale FAI www.fai.org/page/casi-about-us). Sappiamo che il gruppo di lavoro si è scambiato idee e proposte, ma nessuna è giunta a conoscenza della CASI. I Presidenti delle ASC hanno presentato le proprie proposte, senza alcun risultato. La tempistica dettata dalla road-map FAI 2020 non è stata rispettata, e il gruppo di lavoro è stato sciolto lo scorso settembre.

La nostra preoccupazione è che il presidente della FAI e l'EB possano ora promuovere alcune proposte improvvisate alla Conferenza Generale del 2020 in cui sarà difficile realizzare serie discussioni in forma remota (videoconferenza).

A nostro parere, la pandemia di Covid-19 e le sue conseguenze sono state paradossalmente - almeno sulla questione di governance - una benedizione. L'assoluta necessità di prendere decisioni cruciali ha mostrato come la FAI dovrebbe in realtà essere governata.

Durante la pandemia di coronavirus e fino ad oggi:

- Il lavoro online e le comunicazioni, sia scritte che verbali, sono state efficienti.
- L'EB ha gestito la struttura di base del FAI.
- I NAC hanno gestito gli sport nei loro territori.
- Le ASC hanno gestito le rispettive specialità negli eventi internazionali.
- La segreteria ha sostenuto l'EB, i NAC e le ASC.

La pandemia ha dimostrato:

- Che ognuno di questi attori è responsabile e può prendere decisioni nel proprio campo.
- Che ogni organo può e deve avere la fiducia degli altri.
- Che tutti gli organi possono comunicare con regolarità.

In tutto questo periodo, lo stile di gestione "verticale" che l'EB ha sempre adottato per impartire disposizioni alle Commissioni sportive ASC è stato quasi azzerato. I membri hanno operato liberamente all'interno di una struttura equilibrata e ben adattata alla realtà FAI. L'attuale statuto FAI permette già di operare con questa modalità gestionale, anche se qualche chiarimento sarebbe utile per meglio definire le responsabilità e competenze. Per il momento, tuttavia, lo statuto attuale può essere utilizzato senza modifiche per gestire la FAI in modo non gerarchico.

Errori

I presidenti delle Commissioni ritengono importante che i recenti errori siano ben riconosciuti, per garantire non si ripetano. Ricordiamo che:

- I World Air Games di Dubai sono stati sostanzialmente improvvisati, con le Commissioni che hanno dovuto risolvere da sole molti problemi.

Il seminario WAG che è seguito ha approvato la continuazione del programma WAG, ma adottando un *format* di air-show in un unico luogo, senza dispersione sul territorio.

Tuttavia, per i WAG del 2020 (poi 2022) che si sarebbero dovuti tenere in Turchia, poi finalmente cancellati, l'EB ha scelto l'esatto opposto: un conglomerato di eventi di prima categoria FAI, distribuiti in un intero paese.

- La partecipazione della FAI ai Giochi Asiatici del 2018 - un evento olimpico - è stata decisa senza il coinvolgimento delle ASC degli sport interessati. Essa si è conclusa con un disastro politico e sportivo, con l'espulsione della FAI da parte degli organizzatori, i quali hanno successivamente manomesso i regolamenti per assegnare le medaglie.
- La serie degli Air Games comprendeva tre diversi progetti nell'arco di sei anni, nessuno dei quali è stato presentato alle ASC prima di essere portato avanti. Questi progetti non sono andati da nessuna parte.
- La partnership di Noosphere con la FAI è stata utilizzata per costruire un sistema di gestione delle competizioni (l'eNavigator) che ha ignorato gran parte dei circa settecento eventi annuali delle Commissioni sportive FAI. È così poco funzionale che, in tre anni, è stato utilizzato in soli otto eventi. Le ASC continuano a sviluppare e a pagare per i propri sistemi di gestione delle gare.
- Altre sponsorizzazioni e fondi per eventi particolari non hanno quasi mai giovato ai nostri sport. I Campionati del Mondo di Drone del 2018, ad esempio, hanno generato circa 450.000 euro di entrate, ma la maggior parte (70%) è andata alle agenzie di comunicazione e marketing e solo l'1% alla Commissione che gestisce lo sport. L'uno per cento!
- Durante questo percorso gestionale, le riserve della FAI sono state saccheggiate e sono ora quasi esaurite.

Ci domandiamo come le stesse persone che sono state i decisori di questi fallimenti possano godere della legittimità per guidare la FAI nei prossimi anni. Questa storia recente dimostra che la FAI non deve investire in sogni elusivi e in imprese commerciali, non deve contare su magici introiti, ma deve prima di tutto occuparsi delle sue discipline sportive e di coloro che le gestiscono: i NAC e i loro membri, le ASC e gli organizzatori delle gare. Questi errori, avvenuti perché l'EB considera che le CSC siano sotto la propria autorità, sottolineano le notevoli differenze tra la visione delle Commissioni ASC e quella dell'Executive Board. I presidenti delle ASC sono in forte disaccordo con questa interpretazione.

Priorità

I presidenti ASC hanno presentato idee e proposte al presidente FAI, ma non hanno ricevuto risposte incoraggianti dal Programma FAI 2021 (descritto nella newsletter President's Musings). Essi ritengono che tale programma di un'evoluzione moderata attraverso la concessione alle ASC di un maggiore coinvolgimen-

to sia meno che accettabile: è una continuazione del modello che ha fallito.

Non accettiamo che il compito di riformare la FAI sia affidato esclusivamente all'EB. In realtà non vi è alcuna urgenza: il prossimo EB sarà molto impegnato, a partire dalla priorità assoluta di mettere in sicurezza le finanze della FAI.

I presidenti delle ASC sono estremamente preoccupati per la situazione finanziaria. Le cifre mostrano che la maggior parte della liquidità della FAI proviene dalle riserve proprie delle ASC, e che le entrate associative sono in caduta libera nonostante l'aumento delle quote del 10% approvato nella Conferenza Generale del 2019. Attualmente, non sembra esserci alcun piano per mantenere o migliorare le entrate dai soci. Non vediamo un futuro possibile per la FAI a meno che il flusso di entrate non sia messo al sicuro. Questa questione deve essere la priorità assoluta per l'Executive Board.

In conclusione

I presidenti ASC sono rincuorati dal fatto che un candidato alternativo alla carica di presidente della FAI si è fatto avanti con una visione costruttiva per la Federazione. Siamo anche lieti di vedere molti candidati per le posizioni di Direttore Esecutivo, tra cui alcuni presidenti ASC; le loro candidature ci portano ottimismo e aspettative.

Crediamo che:

- La responsabilità per i fallimenti del passato non possa essere evitata.
- Lo stato delle cose sia inaccettabile.
- La via da seguire appaia più chiara.
- La proposta di consentire ai membri dell'EB di ricoprire altri ruoli all'interno della struttura generale della FAI è fondamentale per consentire alle persone giuste di guidare la FAI nei prossimi anni e noi la sosteniamo pienamente.

Le cortine di fumo del recente passato devono essere identificate e consegnate alla storia; non trovano posto nel futuro della FAI. Siamo pronti a lavorare con candidati che dimostrino la loro volontà di creare una governance equilibrata e responsabile. Lavorando insieme, prenderemo le decisioni giuste per garantire un futuro solido alla FAI.

31 ottobre 2020

I presidenti delle Commissioni FAI:

Acrobazia aerea - CIVA - Nick Buckenham
Aeromodellismo - CIAM - Antonis Papadopoulos
Mongolfiere - CIA - Mark Sullivan
Aviazione generale - GAC - Rodney Blois
Volo a vela - IGC - Eric Mozer
Deltaplano e Parapendio - CIVL - Stephane Malbos
Microlight e paramotore - CIMA - Wolfgang Lintl
Elicotteri - CIG - Jacques Berlo
Paracadutismo - ISC - Gillian Rayner

Calendario Sportivo 2021

La Sezione Tecnica di Specialità dell'AeCI, presieduta da Marco Scarafoni, con membri Romeo Monti e Andrea Tomasi, ha rilasciato una versione ancora provvisoria ma abbastanza completa del Calendario Agonistico 2021. L'annata 2020 si è conclusa felicemente con un buon numero di gare realizzate nonostante il difficilissimo periodo legato alla pandemia, iniziando l'attività agonistica soltanto nel mese di giugno. La partecipazione di piloti stranieri a Rieti è cresciuta, e i partecipanti hanno concluso con soddisfazione un'annata altrimenti data per perduta, soprattutto nell'Europa Centrale.

Per il prossimo 2021, il calendario prevede tutte le gare ormai abituali nel nostro Paese, alcune delle quali si svolgeranno su giornate consecutive, e altre invece saranno spezzate su due fine settimana. In termini pratici, salvo modifiche richieste dagli organizzatori, saranno su settimana intera il Trofeo Città di Torino (campionato biposto 20 metri), ma non il Campionato di Promozione nello stesso luogo (su due week-end), il Trofeo Colli Briantei (e campionato classe Club), la Coppa Città di Varese (campionato 18 metri) e il Grand Prix di qualificazione a Varese. Restano invece su due weekend, il Trofeo dell'Oltrepò di Voghera-Rivanazzano (campionato Libera) e la Coppa Città di Ferrara (campionati classi Unica, Standard e 15 metri) affiancata da una Gara di Promozione. A Rieti si svolgono le classiche estive: CIM dal 3 al 13 agosto, e Coppa Città di Rieti dal 15 al 22 agosto, anche questa affiancata da una Gara di Promozione.

Le gare su almeno sei giorni consecutivi portano in dote l'aumento di valore quali occasioni di allenamento per i

piloti della Squadra Nazionale e aspiranti tali, e l'incoaggiamento alla partecipazione di piloti provenienti più da lontano. Rispetto al programma 2020, il calendario 2021 sviluppa questo tema con maggiore elasticità.

La Coppa Internazionale del Mediterraneo edizione 2020 è stata la prima svoltasi con la formula ad handicap in classe mista, ricalcando il concetto adottato da sei anni per la Coppa Città di Rieti che si è rivelata essere molto gradita ai più: divisione degli iscritti in due (o se si renderà opportuno anche tre) gruppi sulla base del valore di handicap dell'aliante.

Nella CCR ricordiamo che il valore discriminante è 116, ovvero gli alianti con indice pari o superiore a quello dell'Arcus volano nel gruppo di più alta performance, mentre tutti quelli con indice più basso concorrono nel gruppo di prestazione meno alta (per esempio tutti i 15 metri, gli alianti da 17 metri della prima generazione, i Duo-Discus, gli Janus e a scendere verso gli Standard e i club). La trasformazione della CIM ha preso spunto dalla considerazione che la maggior parte delle gare europee di grande successo si svolgono ad handicap e a causa delle ricorrenti difficoltà ad attirare concorrenti dotati di alianti di Classe Libera, Standard, 15 metri e Club, scoraggiati dalla scarsa probabilità di vedere un buon numero di presenze.

Il calendario non prevede lo svolgimento di alcun Campionato Nazionale a Rieti nel 2021, ma la meteo e la rodata organizzazione locale potranno garantire ugualmente una cospicua partecipazione di piloti italiani e stranieri.

Ente Organizzatore	Denominazione evento	Categoria / Classi	Data inizio	Data fine	Data alternata	Loc. di svolgimento	Validità C.I./Inter.le
AeC ADELE ORSI (ACAO)	Campionato Italiano Distanza (CID)	Distanza: Club, 15 m, Libera e femminile ad hcp	01-mar	15-set		Territorio italiano	SI C.I.
AeC TORINO	Trofeo Città di Torino e Campionato italiano 20m	Velocità: Classe Unica ad hdc	04-apr	10-apr		Torino Aeritalia	SI C.I.
AeC TORINO	Campionato italiano di Promozione	Velocità: Classe Unica ad hdc	2-5 apr	9-10 apr		Torino Aeritalia	SI C.I.
AeC VV LARIANO	Trofeo Colli Briantei e Campionato italiano classe Club	Velocità: Classe Club	26-apr	01-mag	2-5 mag	Alzate Brianza (CO)	SI C.I.
AeC ADELE ORSI (ACAO)	Coppa Città di Varese e Campionato italiano 18m	Velocità: Classe Unica ad hdc e 18 m	09-mag	16-mag	16-13 mag	Calcinate del Pesce (VA)	SI C.I.
AeC VV MILANESE	Campionato Italiano Open e Trofeo Oltrepò Pavese	Velocità: Classe Unica ad hdc e Open	4-6 giu	11-13 giu		Rivanazzano Voghera	SI C.I.
AeC VV FERRARESE	Coppa città di Ferrara e Campionati Italiani classi Unica, Standard, 15m; e Gara di Promozione	Velocità: Classe Unica ad hdc e Standard, 15m	18-20 giu	25-27 giu		Ferrara	SI C.I.
AeC ADELE ORSI (ACAO)	Prova di qualificazione Grand Prix 2020	Velocità: Classe 18 m	19-giu	26-giu		Calcinate del Pesce (VA)	NO
AeC RIETI	C.I.M. Coppa Internaz. del Mediterraneo	Velocità: Classe Unica ad hdc	03-ago	13-ago		Rieti	NO
AeC RIETI	C.C.R. Coppa Città di Rieti e Gara di Promozione	Velocità: Classe Unica ad hdc	15-ago	22-ago		Rieti	NO
AeC ADELE ORSI (ACAO)	E-Glide	Velocità: Classe E-Glide				Calcinate del Pesce (VA)	NO

SIT vuole rendere il mondo un posto migliore attraverso una migliore finitura superficiale.

Come SIT "Your Brush Solution" vogliamo porci tra la persona e la superficie e far sì che la superficie trattata dalle nostre spazzole ne migliori l'esperienza tattile.

Cerchiamo di raggiungere questo obiettivo da oltre 110 anni, giorno dopo giorno...



...innovando nella continuità



**SIT SOCIETÀ ITALIANA
TECNOSPAZZOLE S.p.A.**
Via Porrettana 453
40033 Casalecchio di Reno
Bologna - Italy
Tel +39 0516113211
info@sitbrush.com



DISARONNO®

VELVET

REFRESHINGLY SMOOTH
WITH THE UNMISTAKABLE TASTE
OF DISARONNO

PERFECT OVER ICE

