

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

MARZO/APRILE 2021 - n. 384

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

- **Esordire in gara**
- **Il Drago di Tortona**
- **Ermanno Bazzocchi, una storia appassionante**
- **Ricordi dell'Olandese Volante**
- **FlyPink Master**
- **28° Congresso European Gliding Union**



m49[®]

FROM NATURE TO FASHION.

1849 Mazzucchelli

www.mazzucchelli1849.it



Ottima Partenza!

Scrivo queste righe il 2 giugno, ricorrenza della Repubblica italiana. Il volo a vela ha fatto una partenza perfetta, grazie in parte a una meteo generosa ma soprattutto all'impegno dei piloti appassionati. In meno di tre mesi abbiamo navigato prima tra le restrizioni Covid, in parte superabili grazie alla partecipazione al CID e al possesso della Licenza sportiva FAI con auto-certificazione, al posticipo della gara di Torino, all'esplosiva serie di giornate d'aprile che hanno benedetto lo stage SAP di Calcinatè, fino alla completa ripresa delle competizioni nazionali. La cancellazione del Mondiale tedesco e pure della fiera Aero2021 non ci ha colto di sorpresa, ma è una grande delusione per chi ha lavorato all'organizzazione; resta ancora in programma con qualche chance di realizzazione il Mondiale francese.

La positiva evoluzione della fase pandemica ha consentito (a noi Italiani ed Europei privilegiati) di dimenticare già le giustificazioni per praticare il nostro sport, e manca ancora pochissimo tempo prima di liberarci anche delle mascherine in molte, se non proprio tutte, le attività quotidiane all'aria aperta.

Dai club mi giungono resoconti informali, generalmente positivi: i nuovi allievi non scarseggiano e soltanto pochissimi soci hanno scelto (o avuto la necessità) di sospendere o abbandonare il volo. Si vede anche un accresciuto interesse da parte di alcuni giovanissimi che, pur rimanendo una rara presenza sui nostri campi di volo, non sono più soltanto un'eccezione alla regola. Molti sodalizi hanno ridiscusso le priorità di bilancio affrontando con capacità organizzative la critica fase "buia" del rallentamento dovuto alle restrizioni.

Le elezioni dei nostri rappresentanti presso l'Aero Club d'Italia si sono svolte con una partecipazione di votanti che non ha precedenti: per la STS volo a vela

si sono recati a Roma 78 piloti aventi diritto al voto. Sono stati eletti Marco Scarafoni, Giancarlo Grinza e Alberto Albertazzi, mentre una settimana prima è stato eletto Rappresentante di Specialità VaV il torinese Giovanni Marino. Tali elezioni sono chiaramente valide, nonostante le incomprensibili decisioni prese dall'AeCI: la scelta iniziale di svolgerle in forma remota, in sé dovuta ed eccellente, si è schiantata contro la realizzazione di una piattaforma di voto sviluppata per l'AeCI ma non certificata e priva di esplicite garanzie sulla gestione dei dati personali (quando esistono piattaforme internazionali in uso in mezzo mondo, a costi irrisori). Da qui la marcia indietro, a convocazioni già partite, ritornando alla modalità di voto in presenza, e indicando una data differente che (guarda caso?) coincideva con una competizione volovelistica in calendario. Ulteriore modifica, e comunicazione del cambio data al 31 maggio. E meno male che l'AeCI ha ascoltato i commenti e le proteste dei presidenti dei club.

Questa partecipazione al voto dimostra che i volovelisti riconoscono l'importanza dell'AeCI e che esso sia consigliato da rappresentanti in grado di indirizzarlo per il meglio.

La trasferta è stata costosa in termini di spesa e di tempo, ma l'abbiamo affrontata con fiducia e per passione. Certo, 78 votanti sono forse meno di un quinto degli aventi diritto al voto (serve la Licenza sportiva FAI), ma lo sforzo messo sul piatto è evidente.

Ed è sempre grazie alla partecipazione di alcuni volovelisti scrupolosi e impegnati, che c'è stata una revisione delle assicurazioni legate alla Licenza sportiva, con un forte risparmio di spesa da parte dell'AeCI che si riverserà sui piloti tramite rimborsi della quota eccedente versata dai singoli, tramite i rispettivi club locali. Insomma, un gran bel trimestre!

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 Cernezzì

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 violenta termica
al monte Legnone, 26 aprile
(foto di Alberto Sironi)

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

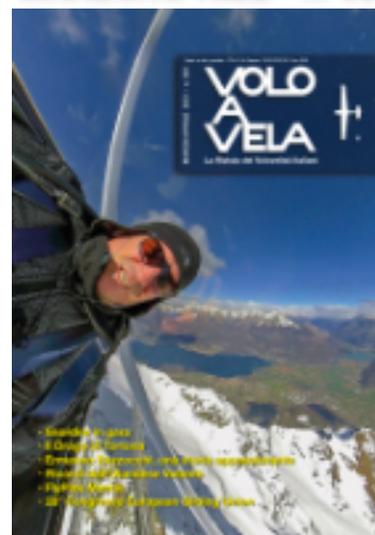
Autorizzazione del Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 di Registro. Spedizione in abbonamento postale art. 2 Comma 20/B Legge 662/96, Filiale di Varese. Pubblicità inferiore al 45%. Le opinioni espresse nei testi impegnano unicamente la responsabilità dei rispettivi autori, e non sono necessariamente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

issn-0393-1242

In questo numero:

MARZO/APRILE - n. 384

- Notizie in Breve 4
- Esordire in gara 15
- Il Drago di Tortona 30
- Ermanno Bazzocchi,
una storia appassionante 40
- Ricordi dell'Olandese Volante 50
- FlyPink Master 58
- Virtual wintercamp 2021 60
- 28° Congresso
European Gliding Union 62



Controlla sull'etichetta
LA SCADENZA
del tuo abbonamento

LE TARIFFE PER IL 2021

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.

Nuovo aeroclub Gran Sasso d'Italia Ferro Piludu

Riceviamo da Ezio Sarti, e con piacere pubblichiamo, la notizia della nascita di un nuovo aeroclub. La redazione si congratula con i promotori di questa iniziativa che denota coraggio e ci conforta quale segno di ripresa. Ecco il comunicato originale: "Con immenso piacere informo gli amici piloti, che il giorno 10-04-2021, è nato un nuovo aeroclub di volo a vela, **Gran Sasso d'Italia Ferro Piludu**, con sede nella città de L'Aquila presso l'aeroporto dei Parchi di Preturo. La prima considerazione è sul nome: Gran Sasso d'Italia, la vetta più alta degli Appennini, che evoca a tutti gli amanti del volo a vela eccezionali condizioni meteo per il volo veleggiato. Come naturale barriera ed elemento di separazione tra due brezze di mare, quella dell'Adriatico e quella del Tirreno, crea condizioni aerologiche uniche al mondo per il nostro sport. Questa montagna costituisce un trampolino di lancio ideale per iniziare i voli di distanza. Ci si può facilmente spingere a sud sino alla Maiella ed oltre, e a nord verso i monti della Laga, al Vettore ed oltre, sino ad agganciare la Val Topina, per arrivare al monte Nerone. Le condizioni meteo e l'orografia del luogo consentono inoltre di anticipare di una o due ore gli orari di partenza in confronto a quelli tipici di altre valli dell'Italia centrale.

Ferro Piludu: grande campione e maestro di generazioni di piloti d'aliante e di volovelisti, compreso il sottoscritto e tanti miei amici; fu il primo a capire le peculiarità uniche dell'aerologia dei cieli che contornano la catena appenninica, con il suo cuore centrale, il Gran Sasso d'Italia. Oltre agli scopi istituzionali, il club ha queste principali finalità ed obiettivi:

Accoglienza ed ospitalità: sembrano due parole ovvie, ma l'esperienza ci ha insegnato che purtroppo non è, e non è sempre stato così; la storia di Ferro Piludu ce lo ha dimostrato.

Accogliere tutti gli ospiti, italiani o stranieri che vorranno venire a volare nei nostri cieli.

Organizzare corsi di perfezionamento al volo e al volo sportivo.

Ospitare tutti i gruppi che con i loro istruttori vorranno scegliere come base il nostro Aeroporto dei Parchi, offrendo loro tutto il supporto logistico ed organizzativo necessario, compreso il servizio meteo.

Organizzare stage post-brevetto per il conseguimento delle insegne FAI.

Sinergie e aggregazione, essendo nostra volontà creare un centro sinergico di aggregazione, collaborazione tra tutti i club di volo a vela, con particolare attenzione a quelli che promuovono al loro interno le attività sportive.

Quando i tempi saranno maturi, cercheremo di organizzare almeno una gara di volo a vela, con spirito di collaborazione con tutti gli altri aeroclub.

Per tutte le attività ci avvarremo della collaborazione logistica e delle attrezzature aeroportuali della società **Sunrise Aviation**, tra cui due traini Maule e Robin. La Sunrise Aviation ha preso in gestione l'Aeroporto dei Parchi per i prossimi vent'anni. L'aeroporto dei Parchi è perciò indipendente da ENAC, aumentando considerevolmente l'operatività di volo e logistica, compresa quella dei nostri ospiti. Soci fondatori e consiglieri (cariche provvisorie in essere fino alla prima assemblea): Simone Silveri, Carlo Taranta, Marco Bellucci, Piero Tovaglieri, Michele Sarti (Vice presidente), Ezio Sarti (Presidente).

Per ulteriori info e se vuoi iscriverti contattaci su:

info@aeroclubgransasso.it o telefono 348 1540356.

Quota Associativa promozionale: 100,00 euro all'anno. I soci potranno inoltre usufruire dei servizi della Sunrise Aviation a tariffe agevolate. Sono benvenuti tutti i vostri suggerimenti e proposte. Vi aspettiamo tutti per un'estate di voli indimenticabili. Ezio Sarti".

Campionato Classe Club

L'Aeroclub Volovelistico Lariano ha il piacere di comunicare che in accordo e su autorizzazione dell'Aero Club d'Italia, a seguito delle condizioni meteo eccezionalmente sfavorevoli verificatesi nelle date originariamente previste per la competizione (nessuna prova disputata) ha provveduto a riprogrammare la gara fissando le prove nelle seguenti nuove date: 21-23 e 28-30 maggio 2021 (31 maggio come giornata di riserva). È confermato che il Campionato Italiano Classe Club 2021, competizione iscritta nell'IGC Ranking List, gara riservata ad aliante di classe Club è valevole per l'assegnazione del titolo di Campione Italiano. È altresì confermata la possibilità di iscriversi anche ai piloti che non erano originariamente iscritti. Sul sito dell'aeroclub (www.avl.it) nell'apposita sezione Gare 2021 è possibile scaricare il modulo di iscrizione, il regolamento e consultare tutte le informazioni del caso. I piloti interessati a partecipare sono pregati di inviare il modulo debitamente compilato all'indirizzo mail: segreteria@avl.it. Direttore di Gara, task setter, meteo e classifiche: Giorgio Ballarati; Responsabile sicurezza: Fabio Pessina; Responsabile piloti trainatori: Andrea Strata; Segreteria: Anita Volonterio.

Quota Iscrizione Euro 250, train Euro 50. I piloti di età sino ai 25 anni compiuti godranno di una quota di iscrizione ridotta ad Euro 150.

Conversione Licenza SPL - Aliante

Si informa che tutti i possessori di licenza di aliante possono presentare istanza di conversione della propria licenza anche dopo l'8 aprile 2021. Il pagamento dovuto per la conversione è di 238,00 euro.

Al fine di proseguire con il processo di conversione delle licenze di aliante rilasciate ai sensi del DPR 566/1988, in licenze digitali SFCL in accordo a quanto previsto dal Reg UE 2020/358, tutti i possessori di **licenza di Aliante** possono presentare istanza di conversione della propria licenza anche dopo l'8 aprile 2021 purché sia valida la Visita Medica. Il richiedente dovrà registrarsi sul sito Enac "Servizi online" e dotarsi di un indirizzo di posta elettronica certificata (PEC) personale, poiché i titoli secondo Parte-SFCL saranno rilasciati in formato elettronico ed inviati direttamente all'indirizzo PEC. Si ricorda inoltre che la licenza di Aliante SPL rilasciata in accordo al Regolamento Europeo 1178/2011 sarà sostituita solamente nei casi in cui sia richiesta una nuova abilitazione, certificazione o per mancanza di spazi. I privilegi della licenza IT.FCL (RE 1178/2011) e quelli della licenza IT.SFCL (RE 2020/358) essendo simili non necessitano della sostituzione della licenza stessa.

Licenze Sportive, riduzioni di prezzo

Con una Circolare, l'AeCI ha dato ai piloti una notizia senza dubbio graditissima: la riduzione dei costi per il ri-



Roma,

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

CIRCOLARE N° 18 / 2021

OGGETTO: Rilascio/Rinnovo Licenze FAI 2021 - Assicurazione obbligatoria per Sportivi. Periodo 30 aprile - 31 dicembre 2021.

1. In merito al rilascio/rinnovo delle licenze FAI per il periodo dal 30 aprile al 31 dicembre 2021, si comunica che l'AeCI ha affidato il servizio alla Compagnia Generali S.p.A.

2. Come noto, i soci atleti delle Federazioni Sportive Nazionali, delle Discipline Sportive Amatoriali e degli atleti di promozione sportiva sono tenuti alla stipula dell'assicurazione obbligatoria di cui al decreto 3 novembre 2010 "Assicurazione obbligatoria per gli sportivi dilettanti."

Nell'ambito del predetto obbligo di legge, per coloro che accedono alla polizza dal 30 aprile al 31 dicembre 2021, gli importi relativi al premio per ciascun assicurato di cui alla polizza con la Compagnia Generali S.p.A., affiliata fino al 31 dicembre 2023 della polizza assicurativa collettiva per gli infertori degli sportivi, in favore dei tesserati titolari di licenza sportiva FAI, sono pari a:

- € 68,47 per gli infertori da attività sportive in volo per tutte le specialità ad esclusione dell'aeromodellismo e dell'indoor skydiving;
- € 28,93 per gli infertori attività sportive di aeromodellismo;
- € 83,33 per attività di indoor skydiving in volo.

La copertura assicurativa avrà effetto a partire dalle ore 24:00 del giorno del rilascio/rinnovo della licenza sportiva FAI sino al 31 dicembre 2021.

La polizza, in fase di emissione, sarà pubblicata sul sito istituzionale dell'Ente non appena disponibile.

La messa in copertura del rischio è garantita dalle ore 24 del 30 aprile 2021 a seguito di formale aggiudicazione del servizio da parte di AeCI e ordine fermo all'emissione della polizza dato alla compagnia dal competente Broker VERSPIEREN Italia Srl.

3. La Licenza Sportiva FAI potrà essere rilasciata/rinnovata utilizzando i moduli allegati (A1, A2, B e C) previo versamento dei seguenti importi:

a. Fide Jure, Fide Vela, FDS/1, FDS/2M, Patrocinatoria (incluse Indoor)

- € 94,47 di cui:
 - € 68,47 per l'assicurazione infertori attività sportive in volo;
 - € 26,00 rinnovo/rilascio della Licenza FAI;

b. Aeromodellismo

- € 54,93 di cui:
 - € 28,93 per l'assicurazione infertori attività sportive a Terra;
 - € 26,00 rinnovo/rilascio della Licenza FAI;

c. Patrocinatoria Indoor Skydiving

- € 109,33 di cui:
 - € 83,33 per l'assicurazione infertori attività sportive in volo;
 - € 26,00 rinnovo/rilascio della Licenza FAI.

4. La gestione della polizza è affidata al Broker VERSPIEREN Italia S.r.l. - Via G. Fara, 35 - 20124 Milano, i cui punti di contatto sono:

• per assistenza in merito alla polizza

Paolo Rizzo Tel. 02-06668707

e-mail: polizza@verspieren.it

• per domande e gestione contorni

Matteo Tonello Tel. 02-06668716

e-mail: assistenti@verspieren.it

5. In caso di infertorietà, il socio assicurato dovrà inviare denuncia di sinistro allo VERSPIEREN e, per conoscenza, all'AERO CLUB D'ITALIA, utilizzando l'apposito modulo, reperibile al link: <http://www.aeci.it/upload/files/Modulo%20infertoriet%C3%A0.pdf> e la documentazione ad essa connessa.

6. Le Licenze FAI sono valide dalla data di rilascio/rinnovo fino al 31 dicembre 2021 e, su disposizione della stessa FAI, non vengono più emessi né tesserati in plastica né bollati.

Il rilascio della licenza FAI, pertanto, verrà registrato nel Database istituito dalla FAI e nel Data Base dell'AeCI, a cui l'atleta potrà accedere, per verificare la validità della propria licenza utilizzando la propria e-mail.

Dette licenze possono essere rinnovate alla loro scadenza, sempre che l'interessato mantenga i requisiti richiesti per il rilascio/rinnovo e vengano inoltrate allo scrivente per il tramite di un Aero Club Federato, accompagnate dai moduli allegati, debitamente compilati in ogni loro parte.

I Soci che hanno ottenuto il rilascio/rinnovo della licenza FAI entro il 30 aprile 2021 non dovranno svolgere alcun adempimento. La copertura assicurativa continuerà senza alcuna soluzione di continuità fino al 31 dicembre 2021 e, per il periodo successivo al 30 aprile, sarà garantita dalla stessa polizza.

L'Aero Club d'Italia provvederà a rimborsare agli Aero Club dei soci tesserati gli importi pagati per la copertura assicurativa che risulteranno eccedenti rispetto ai costi sostenuti.

Nel corso delle annualità 2022 e 2023 i costi annuali per le assicurazioni saranno i seguenti:

- € 102,70 per gli infertori da attività sportive in volo per tutte le specialità ad esclusione dell'aeromodellismo e dell'indoor skydiving;
- € 43,40 per gli infertori attività sportive di aeromodellismo;
- € 125,00 per attività di indoor skydiving in volo.

Nel comunicare quanto sopra, si resta a disposizione per ogni eventuale ulteriore chiarimento.

Il Direttore Generale AeCI
Giampaolo MARIANI

lascio delle Licenze Sportive annuali FAI. Gran parte del costo è costituito dal premio assicurativo per la copertura su vita e lesioni gravi, resa obbligatoria dalle leggi nazionali sulla pratica di tutti gli sport a livello organizzato. La riduzione è stata possibile a seguito della rinegoziazione del contratto d'assicurazione dopo la scadenza del precedente. L'argomento era stato portato all'attenzione dei responsabili da alcune richieste di chiarimenti provenienti da piloti circa i termini del contratto (quello pubblicato fino a poco fa sul sito AeCI era già scaduto), seguite dall'interessamento di persone che hanno sensibilizzato l'ente. Chi aveva già pagato il prezzo precedentemente indicato riceverà tramite il proprio club federato il rimborso della quota pagata in eccesso.

Cancellato il Mondiale tedesco

Il campionato del mondo in programma a Stendal nell'agosto 2021 è stato definitivamente cancellato. È particolarmente doloroso per gli organizzatori, persino più che

per i partecipanti.

Il presidente di DAeC Stefan Klett ha dichiarato: "Ci dà grande amarezza che, dopo anni di preparazione, questo mega-evento non possa aver luogo. L'aeroclub Stendal è conosciuto a livello internazionale come un eccellente sede di attività sportive. Ringrazio l'intero team aiutanti impegnati a Stendal per il loro eccellente lavoro, in particolare Christoph



Barniske. Come direttore dei campionati del mondo, ha preparato un insieme di regole funzionanti in stretto e intenso scambio con l'IGC e i piloti. Ha fatto un ottimo lavoro."

L'Ungheria si è candidata con successo alla International Gliding Commission (IGC) ad ospitare l'edizione 2022. "La preparazione di un evento del genere è estremamente complessa e richiede anni. Auguriamo buona fortuna e successo agli ungheresi", ha affermato Henning Schulte. Nel 2021, i Mondiali di volo a vela nelle classi Standard, 15 metri e Club dovrebbero (per quanto risulta ad oggi) svolgersi in Francia a Montluçon-Guéret dal 7 al 21 agosto. Gli organizzatori del campionato di Stendal, dopo aver subito la riprogrammazione dal 2020 al 2021, hanno tenuto riunioni con i rappresentanti dello stato federato di Sassonia-Anhalt e col Comune di Stendal nel tentativo di ottenere un'esenzione dalla quarantena di 10 giorni imposta a tutti i viaggiatori e partecipanti, ma senza un risultato positivo, e questo si è tradotto in un evento de facto impossibile per i circa 125 partecipanti piloti e per gli aiutanti così come per gli organizzatori stessi.



Stendal-Borstel – situato circa 100 km a ovest di Berlino – era un tempo una base militare per 135 elicotteri da combattimento e 10.000 soldati: l'enorme campo d'aviazione ha ospitato facilmente il grande Vintage Rally VGC nel 2019 e sarebbe stato un luogo perfetto per una Coppa del Mondo.



Dalla Francia, Béatrice de Reynal della direzione gara assicura in un bollettino del 23 aprile che il Ministero dello Sport francese ha approvato il campionato e classificherà qualsiasi pilota ospite in Francia come "atleta di punta" dando così il via libera per la partecipazione, nonostante le severe restrizioni attualmente in vigore.

Nuova pagina web UniTrento

Adriano Ellero ha rifatto da poco il sito dell'associazione



volovelistica legata all'università di Trento AVUT che, nonostante sia ancora embrionale, verrà continuamente arricchito di contenuti sia di natura puramente volovelistica, sia dal punto di vista tecnologico e pedagogico. L'associazione è tra l'altro orgogliosa di annunciare la nascita della Scuola di Volo registrata DTO 060. <https://www.voloavelaunitrento.it> Ellero era già l'ideatore della pagina Fly Safe che conteneva il primo database dei fuoricampo nel Nord-Est, costruito su Googlemaps per il

CVAO. I dati sono andati persi per un disguido del server a pagamento, ma per fortuna il lavoro è stato mantenuto in buona parte, e poi aggiornato dal CVNE attraverso in particolare Pier Fassina.

Fly Safe includeva un calcolatore di planata sui vari punti atterrabili che simulava le possibili planate secondo un task impostabile liberamente.

Questa funzione dava una chiara idea al pilota neofita di quale fosse il suo raggio di azione in funzione della quota e della polare dell'aliante, evidenziando i coni di planata. Ora anche questo calcolatore è in fase di ricostruzione, aggiungendo nuove variabili come il vento e l'orografia in forma più moderna, sfruttando le nuove API di Google.

San Marino: divieto di traffico per aerei ultraleggeri

L'aeroclub San Marino, presieduto da Edgardo Casali e con sede nell'aviosuperficie Torraccia inaugurato nell'estate del 1985, dotato di scuola di volo per aeromobili e ultraleggeri, lamenta che per "un ostacolo burocratico insormontabile creato dalle autorità italiane, i piloti sammarinesi dovrebbero chiedere ogni volta la preventiva autorizzazione al sorvolo del territorio italiano, con tutti i ritardi che può comportare l'espletamento di questa noiosa pratica amministrativa".

Ma questo non è il solo problema causato dall'entrata in vigore del DPR433, il quale fra l'altro non riconosce la validità degli attestati per la guida degli ultraleggeri rilasciati dall'Autorità per l'Aviazione civile e navigazione marittima sammarinese.

Il vicepresidente del Comites San Marino Amadei, preoccupato delle pesanti restrizioni ai danni dell'aviazione sammarinese che automaticamente ricadono anche su tanti cittadini italiani residenti a San Marino appassionati del volo sportivo, ha rappresentato agli interlocutori la necessità di pervenire quanto prima ad un accordo bilaterale tra Italia e San Marino per superare l'impasse.

Per questo Amadei sottopose a suo tempo la questione alle istituzioni italiane.

Carte VFR gratuite

Regione	Link	Note
Austria	mappe di volo https://www.openflightmaps.org/lo-austria/?airac=2104&language=local	
Austria	ICAO https://www.austrocontrol.at/piloten/vor_dem_flug/aim_produkte/luftfahrtkarte_-_icao_1500_000	
Germania	mappe di volo https://www.openflightmaps.org/ed-germany/?airac=2104&language=local	
Germania	Mappe online https://secais.dfs.de/pilotservice/service/aup/aup_edit_map.jsp	
Italia	mappe di volo https://www.openflightmaps.org/li-italy/?airac=2104&language=local	Compresa la Corsica
Francia	ICAO https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/produits-numeriques-en-libre-disposition/cartes-sia.html	
Svizzera	ICAO https://map.geo.admin.ch/?layers=ch.bazl.luftfahrtkarten-icao&zoom=2&lang=en&topic=ech&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe	1: 500.000
Svizzera	deltaplano https://map.geo.admin.ch/?selectedNode=node_ch.bazl.luftfahrtkarten-icao2&zoom=2&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe&layers=ch.swisstopo.fixpunkte-agnes,ch.swisstopo.pixelkarte-pk25.metadata,ch.bazl.segelflugkarte&laye&lang=de&topic=ech&E=2769983.58&N=1230694.02	1: 250.000
Svizzera	modifiche https://staysafe.admin.ch/it/video-podcast-luftraumaenderungen-2021	Video tutorial 2021: sei cambiamenti nello spazio aereo, sia allentamenti che restrizioni
Slovenija	mappe di volo https://www.openflightmaps.org/lj-slovenia/?airac=2104&language=local	

Gianni Spreafico ha segnalato ai piloti italiani che l'ente francese per l'assistenza al volo SIA <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/> mette a disposizione gratuitamente le carte VFR e Volo a Vela, non georeferenziate, per chi vola in Francia. Sono aggiornate con tutte le ultime modifiche alla struttura dello spazio aereo e se non volete aver problemi con norme e Regole dell'Aria, c'è anche un utilissimo manualetto su come ci si comporta in volo in Francia. Link breve alla pagina di download delle mappe <https://tinyurl.com/yubah8xw> Nella tabella qui sopra potete esaminare una raccolta di alcune preziose risorse disponibili in rete per la consultazione e la stampa di carte di navigazione aerea in Europa.

Trofeo dell'Oltrepò e Promozione

La gara di Voghera-Rivanazzano si svolgerà nei fine settimana di giugno 2021. È regolarmente iscritta al calendario gare AeCI. La partecipazione è suddivisa tra Piloti Nazionali e Promuovendi, con l'usuale formula della Classe Unica ad handicap per i primi, dalla quale verrà estrapolato il Campionato Italiano Classe Libera, senza handicap; per la Promozione, valgono i requisiti di partici-

zione come da Regolamento nazionale (proibito l'uso di zavorra scaricabile, e di alianti con fattore handicap superiore a 120,5).

Nei giorni 4-06 e 11-13 giugno 2021, l'aeroclub Volovelistico Milanese organizza il 14° Trofeo dell'Oltrepò sull'aeroporto di Voghera Rivanazzano. Sul sito www.flyavm.it e su www.soaringspot.com potete trovare il 1° bollettino, il modulo di iscrizione e il tariffario. Il primo giorno di gara, alla presentazione dei documenti, dovrà essere anticipato il valore di tre traini, rimborsabili in caso non utilizzo da parte del pilota.

Per la sola categoria Promozione questi traini sono già compresi nella quota di iscrizione. Il pagamento dei traini presso la segreteria dell'aeroclub potrà avvenire mediante contanti, assegno e POS. Nei week end precedenti la gara, nonché giovedì 3 giugno, sarà possibile effettuare voli di allenamento per tutti i concorrenti e chiunque desiderasse provare il teatro di gara. Alla sera del 3 giugno, giorno precedente la gara, alle ore 18.00 la Direzione terrà un briefing di presentazione della gara raccomandato per coloro che non hanno mai volato sull'aeroporto di Voghera Rivanazzano.

Le prossime gare italiane

Conclusa la Coppa Città di Varese – Trofeo Walter Vergani, e il concomitante Campionato Italiano Classe 18 metri, le successive gare in programma in Italia sono:

- il riprogrammato Campionato Classe Club ad Alzate Brianza;
- il Trofeo Città di Torino: dal 22 al 30 maggio. www.torinoglider.com
- il Trofeo dell'Oltrepò a Voghera e Campionato Classe Libera: 4-5-6 e 11-12-13 giugno. http://www.flyavm.it/trofeo_oltrepo.html
- la Coppa Città di Ferrara e Campionato Classi Standard e 15 m: 18-19-20 e 25-26-27 giugno. <http://www.volovelafergara.com/competizioni-2021.html>
- la CIM Coppa Internazionale del Mediterraneo, a Rieti: 3 – 13 agosto http://www.aeroclubrieti.it/w/?page_id=2014
- la CCR Coppa Città di Rieti con la Gara di Promozione: 15 – 22 agosto http://www.aeroclubrieti.it/w/?page_id=2030
- la E3Glide a Varese: gara internazionale FAI per aliante con motore elettrico, dal 28 agosto al 3 settembre <http://acaio.it/e3glide/>

Biposto a decollo autonomo elettrico

Il TwinSilent della Alisport Swiss è un aliante ultraleggero biposto in compositi con installazione anteriore del motore elettrico. È progettato principalmente per i voli di piacere. Le sue prestazioni sono paragonabili ai più comuni aliante biposto scuola. Il TwinSilent è un'evoluzione del progetto "T-14 Bonus" della ditta ceca TsT, già diffuso dal 2005 in parecchie decine di esemplari dotate di motore Rotax 447 retrattile. Le ottime caratteristiche di volo, la qualità del design e l'affidabile unità propulsiva lo rendono interessante per il pubblico e per le scuole di volo.

Friedrichshafen rinviata al 2022

Friedrichshafen - La fiera aeronautica AERO non avrà luogo quest'anno. Messe Friedrichshafen ha dovuto prendere una decisione in considerazione delle restrizioni di viaggio dovute alla pandemia Covid-19. Gli organizzatori si stanno ora concentrando sulle prossime fiere. La data originariamente prevista da aprile era già spostata all'estate, ma nonostante il numero crescente di vaccinazioni in Europa è attualmente impossibile garantirne lo svolgimento dal 14 al 17 luglio.

Il responsabile della divisione AERO, Roland Bosch e il responsabile del progetto Tobias Bretzel spiegano: "È stato con un macigno sul cuore che abbiamo preso la decisione di annullare per la seconda volta la principale fiera europea dell'aviazione generale. Tuttavia, guardiamo avanti, verso la fiera European Rotors, che si svolgerà a Colonia dal 16 al 18 novembre e quindi ad **AERO 2022 (27-30 aprile 2022)**, i cui espositori e visitatori saranno i benvenuti a Friedrichshafen". AERO 2022 sarà incentrato sul riavvio del settore dopo la pandemia e offrirà una

gamma completa per tutte le aree dell'aviazione generale. Sono presenti aeromobili dai droni civili agli aliante, aerei ultraleggeri e autogiro, elicotteri, aerei da viaggio e da addestramento con motori a pistoni o turboelica e jet d'affari. L'aviazione sostenibile, i nuovi sistemi di propulsione, l'avionica all'avanguardia, i servizi e gli accessori per i piloti sono ulteriori punti focali della fiera. Queste aree tematiche si svolgono anche nelle Conferenze AERO, rendendo il più grande evento europeo di aviazione generale un'importante piattaforma per lo scambio di conoscenze e la formazione avanzata.

Ulteriori informazioni aggiornate sono disponibili su: www.aero-expo.com e www.messe-friedrichshafen.de.

Dopo FES, il RES

La pagina Facebook del Lithuanian Gliding Team ha pubblicato le foto e un video del decollo autonomo di un ASG29 modificato con l'installazione di un motore elettrico su pilone retrattile.



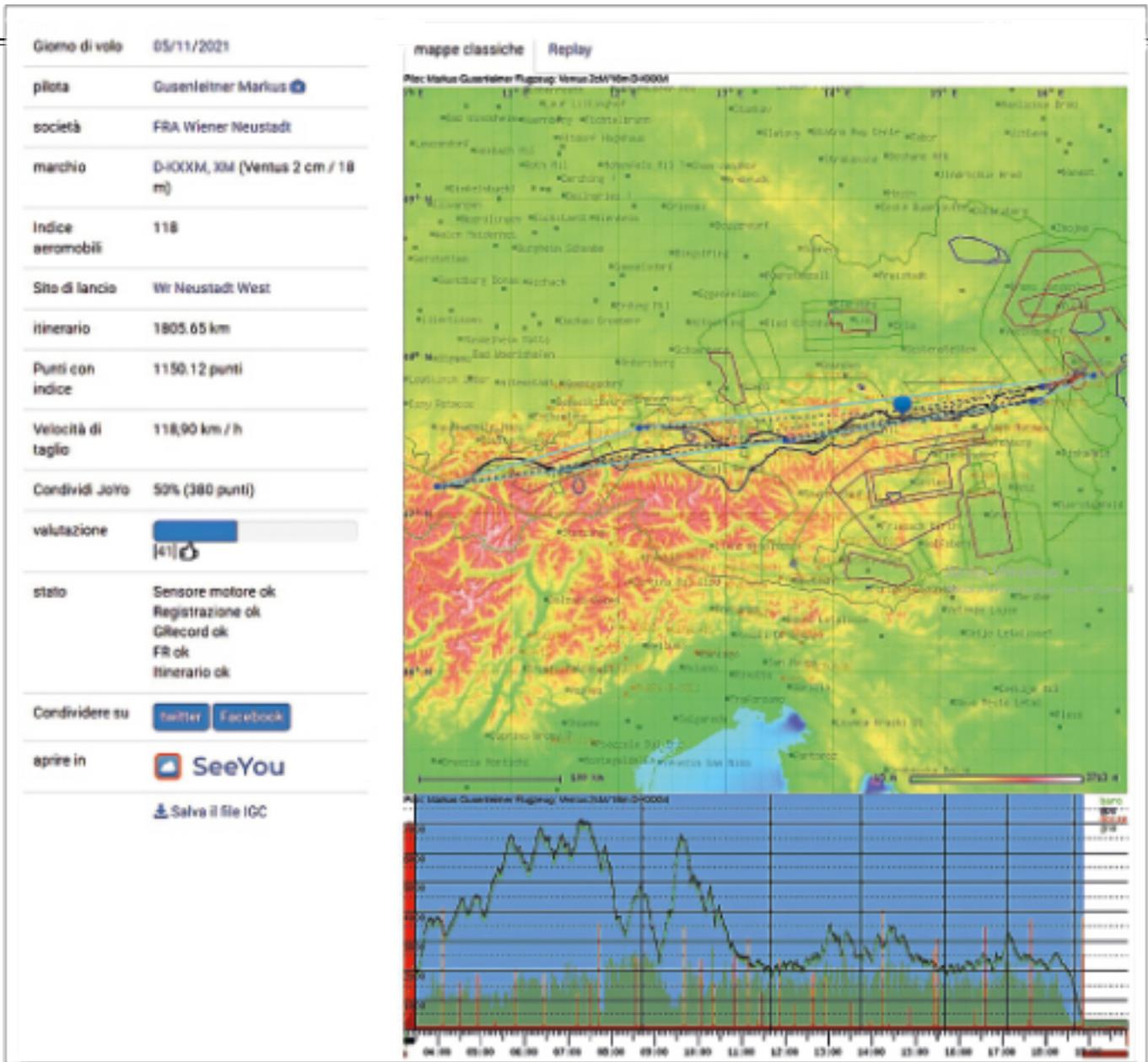


La radicale modifica è stata commissionata dal proprietario americano di un ASG29 con predisposizione per il motore sin da nuovo, ma in cui non era mai stato installato il motore a benzina. Purtroppo la ditta tedesca non aveva messo a disposizione del proprietario il nuovo motore dotato di avviamento elettrico, ed egli non intendeva installare una motorizzazione già superata dal modello Es più recente. Dopo il completamento del lavoro e l'ottimizzazione dell'elica sul motore elettrico da 30kW è apparso evidente il potenziale non solo di sostentamento, ma anche di decollo autonomo. Va comunque ricordato che questo aliante è registrato negli USA con la formula "Experimental" e non è quindi certificato. Le batterie sono delle Sony cilindriche, non quelle di formato rettangolare a busta tipiche del FES, con capacità totale di 6,6 kWh per un peso di 36 kg. Le celle cilindriche Sony sono caratterizzate da una maggiore resistenza interna, il che tende a far loro produrre più calore durante l'erogazione della potenza, da cui discende il punto debole di questo sistema: la temperatura di esercizio non deve superare i 65°C.

Nelle prove, la massima potenza è stata mantenuta per non più di un minuto, riducendo in seguito l'erogazione a una quota di sicurezza. La salita da terra fino a 600 metri sembra aver consumato circa un quinto della capacità totale della batteria, lasciando l'80% per l'eventuale rientro. L'autonomia, in configurazione priva di zavorra, promette ancora una buona autonomia dopo un decollo. Nel volo livellato, la resistenza prodotta dal motore esposto all'aria tramite il pilone porta a richiedere un assorbimento di circa 7,5 kW continuativi, valore più elevato dei 4,5 kW tipici del FES; ciò lascia perciò da valutare l'effettiva

possibilità di mantenere il motore acceso per i circa 50 minuti teorici in volo livellato (in relazione al riscaldamento delle batterie non dotate di sistema di raffreddamento).

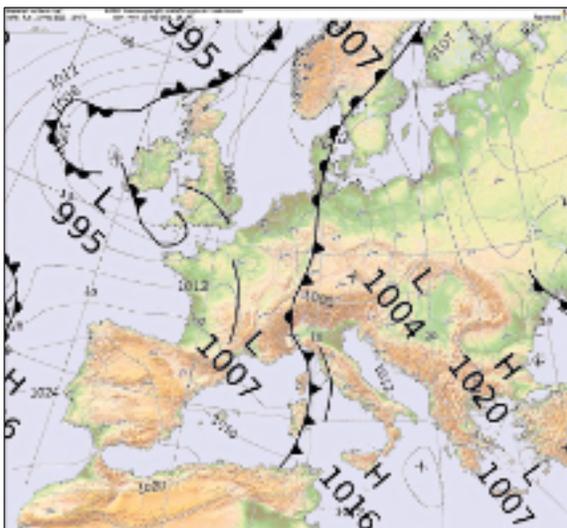




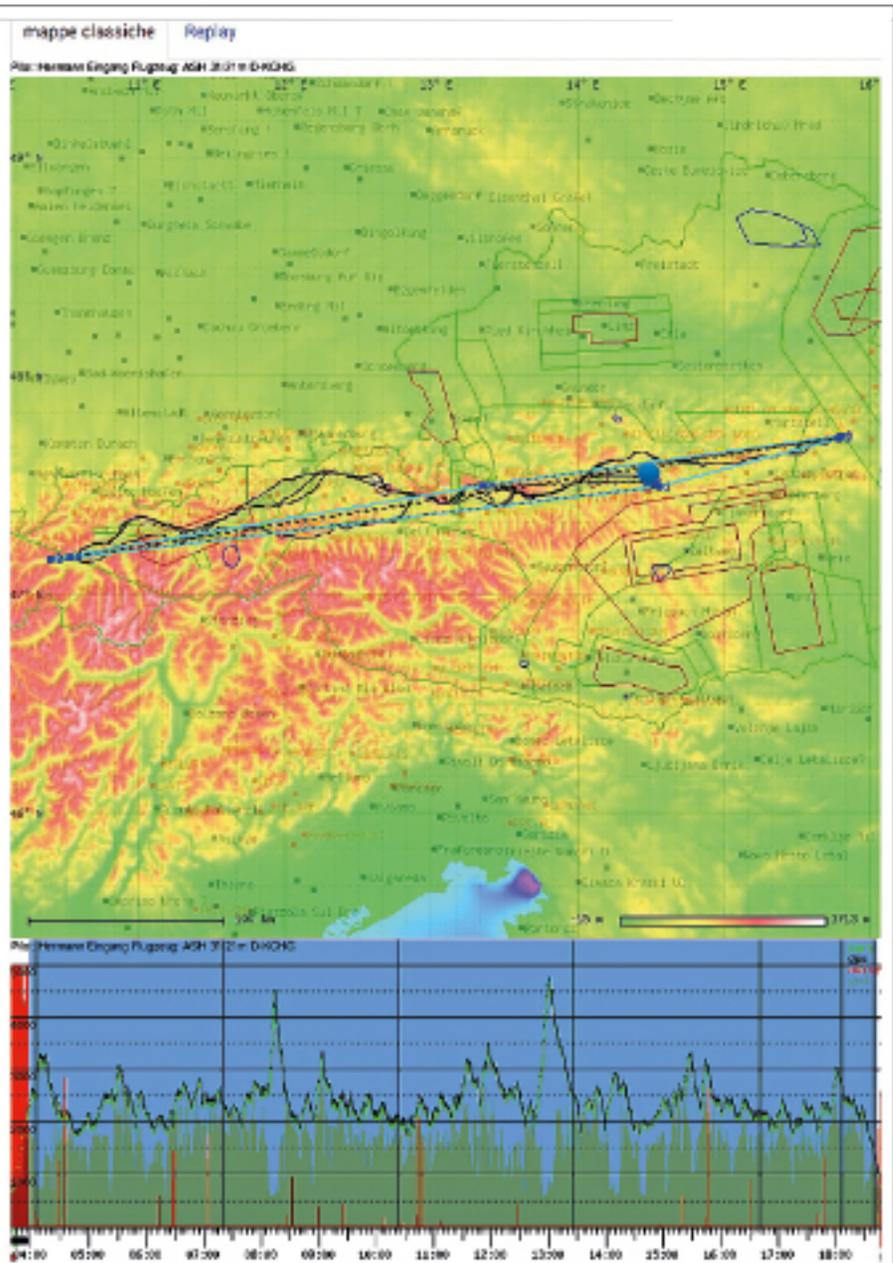
1.805 km in Europa

Dall'Austria arriva notizia di due voli sensazionali nella stessa giornata, l'11 maggio 2021, eppure significativamente diversi: Markus Gusenleitner ha coperto la distanza di 1.805 km secondo le regole del campionato distanza

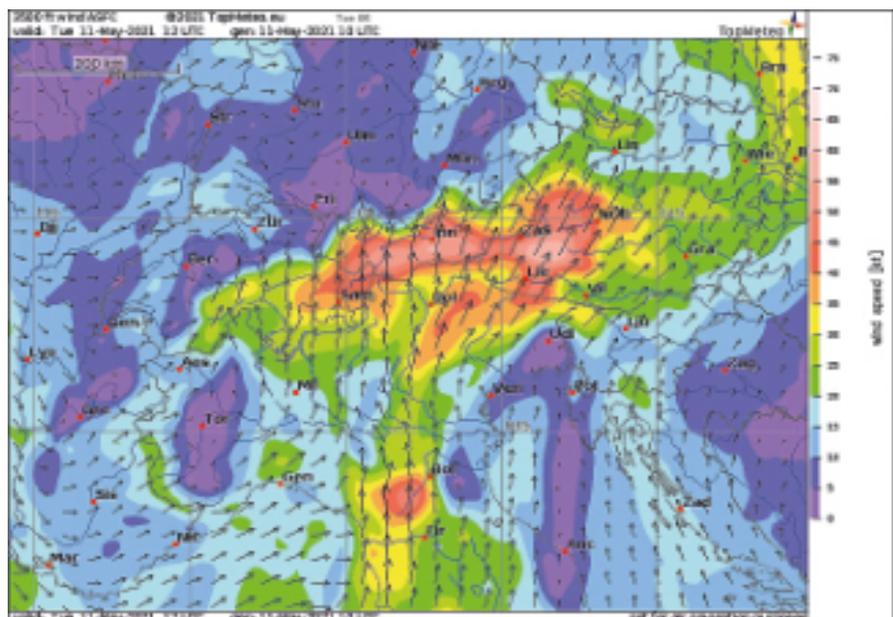
Sis-AT, la prima metà ad alta quota in onda da Sud e poi proseguendo in costone, con un Ventus 2 CXM, sulla durata di 15 ore e 23 minuti con decollo da Wiener Neustadt West. Markus ha aggirato Lanzing, poi a Sankt Anton am Arlberg, Scheiterplatz, Tischleralm, Sankt Christof, Oberberg e Hornstein.



Giorno di volo	05/11/2021
pilota	Ingresso Hermann
società	USFC spars
marchio	D-KCHQ, HE (ASH 31 / 21m)
Indice aeromobili	121
Sito di lancio	Spara
itinerario	1796.60 km
Punti con indice	1081.04 punti
Velocità di taglio	123,21 km / h
Condividi JoYo	54% (404 punti)
valutazione	<div style="width: 20%;"><div style="width: 20%;"></div></div> [28]
stato	Sensore motore ok Registrazione ok GRecord ok FR ok Itinerario ok
Condividere su	Twitter Facebook
aprire in	SeeYou
	Salva il file ICC



Hermann Ingress ha invece volato per 1.797 chilometri in costone, ed eseguendo soltanto due salite ad alta quota, con un ASH31Mi da 21 metri, decollando alle 3:58 da Trieben sulla durata di 14 ore e 44 minuti. Hermann ha aggirato Johnsbach, poi Bach, Kaiserbrunn, Stanz bei Landeck, Kleinau, Hofhaus e Admont. Hermann: “Le previsioni di vento forte non avevano lasciato dubbi sul fatto che la giornata fosse molto promettente. Subito dopo la partenza a Trieben, l'onda sul Gaishorn ha fornito un vero relax, che è svanito sul Dachstein che non ha offerto condizioni benevole.





Con un po' di fortuna, tuttavia, è stato possibile trovare una linea di Föhn sul lato ovest di Rossbrand. Da qui in poi è stato davvero bello e ad eccezione di alcune piccole sorprese che si possono trovare ovunque e in qualsiasi momento in questo mix di vento forte, rotori e forti termiche, il volo è stato molto divertente.

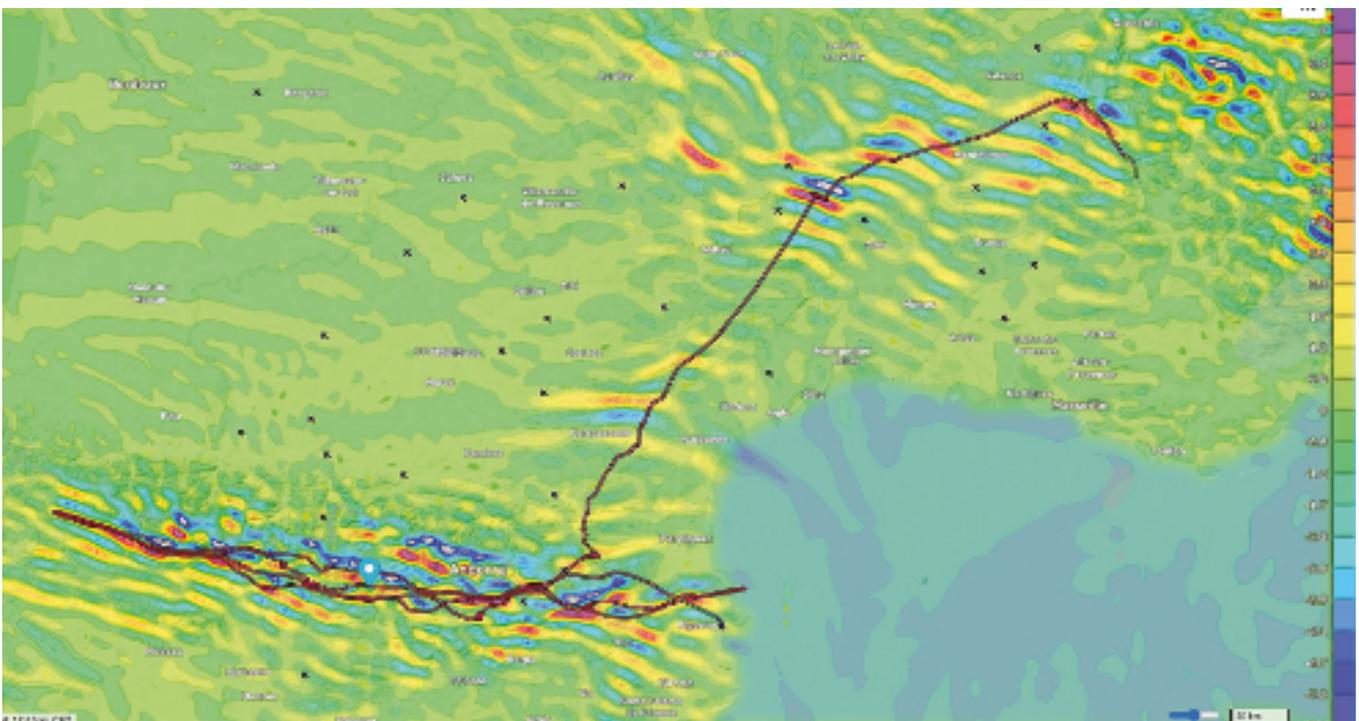
Klaus Ohlmann, dalla Francia ai Pirenei

Klaus Ohlmann insieme a Gil Souviron è riuscito a unire

le Alpi francesi (Serres La Batie) con i Pirenei. Una salita a 6.000 metri in onda gli ha agevolmente permesso di riagganciare sui Pirenei spagnoli per "chiudere" il volo con un lungo yo-yo fino a completare una prestazione OLC di circa 1.700 km. La schermata SkySight mostra chiaramente la traccia di volo sovrapposta alla previsione di onda.

Non tutto è andato come previsto: la tecnologia ha tradito Klaus per una batteria scarica. Quella del cellulare, che non ha suonato la sveglia facendogli perdere circa un'ora di tempo di volo utile! "Tuttavia," dice Klaus, "è stata una giornata fantastica e il collegamento dalle Alpi

	Stress	Wind
Partida des Plages	13:00:00	23:00
Wingspanstart	1.781,0 km	1.34,6 km
Speed	127,2 km/h	12,8 km/h
Wingspanstop	11:26:11	08:24:37
Wingspanklasse	Open	
Wingspanlang	06:22:18	
Wingspanhde	18:02:26	
Index	119,8	
Club	EASA Eagles, Agener, Geringer, Jeannery	
Tag der Messung	21.03.2021 18:23:54	
Wetter	100-0.000	



attraverso il massiccio centrale ai Pirenei ha funzionato, anche se è stato un po' complicato. Grazie per tutto il bel lavoro dei controllori del traffico aereo. Senza il loro aiuto, il volo non sarebbe stato possibile".

Michael Collins, 1930 - 2021

È giunta poco fa la notizia della morte di Michael Collins, protagonista della missione Apollo 11 che nel 1969 portò i suoi due compagni, Neil Armstrong e Buzz Aldrin, a camminare sulla Luna per la prima volta nella storia, mentre lui li attendeva da solo in orbita intorno a quella Luna sulla quale non avrebbe mai posato piede.



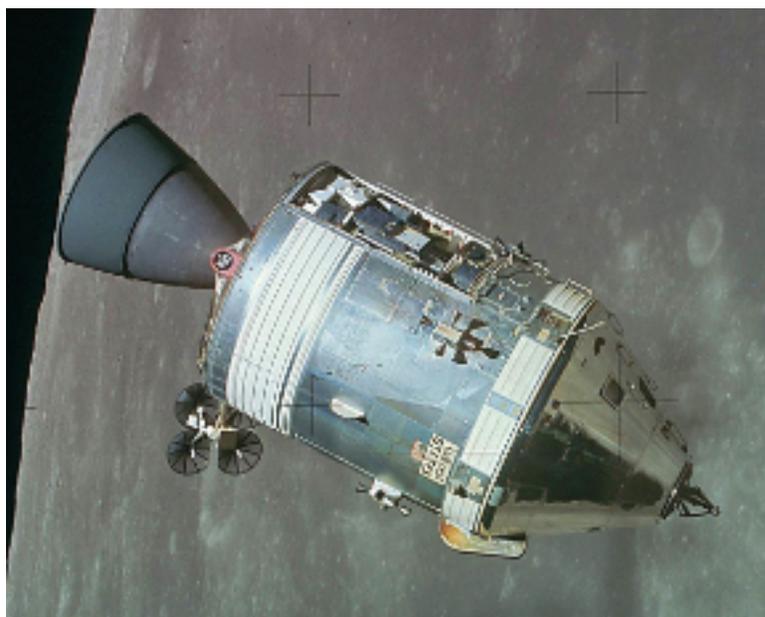
La sua autobiografia *Carrying the Fire* è una delle più belle e poetiche fra le tante scritte dagli astronauti di tutto il mondo. La casa editrice americana non ha ancora concesso i diritti per una traduzione italiana, nonostante Collins sia nato a Roma. La poesia di Collins merita di essere conosciuta anche in Italia. Se si pensa allo sbarco sulla luna, avvenuto esattamente 50 anni fa, quasi mai salta fuori il nome di Michael Collins. D'altronde, l'associazione è ricorrente: Armstrong e Aldrin furono i primi a mettere piede sulla luna. Collins fu l'unico dei tre a non poter provare il brivido della discesa sul satellite. Il suo compito, forse, era ancora più importante: doveva assicurarsi che gli altri due tornassero sani e salvi a casa.

Collins nasce in via Tevere a Roma il 31 ottobre 1930. Suo padre, un militare, era allora distaccato presso l'ambasciata statunitense nella capitale italiana. Dopo un'infanzia passata trasferendosi da una città all'altra, si forma all'accademia militare di West Point. Nel 1963 la NASA lo arruola come astronauta e nel 1966 compie il suo primo viaggio nello spazio sul Gemini 10, stabilendo il



record di altezza raggiunta rispetto alla superficie terrestre. Collins in breve tempo diviene l'uomo più esperto nel pilotaggio e nella gestione del CSM (Command and Service Module), ovvero il modulo principale che consentiva di eseguire tutte le manovre necessarie per compiere il viaggio sulla luna.

Collins non toccò mai la superficie lunare. Per tutte le 21 ore in cui Armstrong e Aldrin rimasero sulla luna per compiere la loro missione, l'astronauta italo-americano li osservò da lontano, compiendo numerosi giri intorno al satellite terrestre (uno ogni 47 minuti circa). Ciò significa che egli si trovò più volte a passare sul lato nascosto della luna, senza possibilità di comunicazione col Controllo Missione NASA sulla Terra, né con gli altri due astronauti. Michael Collins rappresenta un unicum nella storia dell'umanità: è stato per alcune ore l'uomo più solo di sempre. E avrebbe potuto essere ancora più solo, qualora non fosse riuscito a ricollegare il modulo lunare nel quale alloggiavano i suoi due compagni.

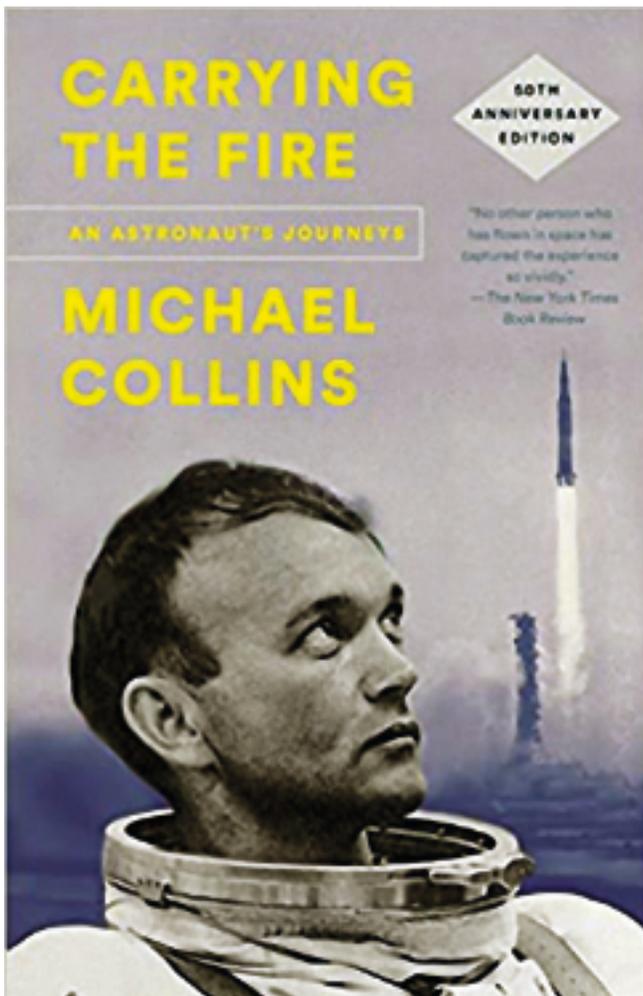




Michael Collins non ha mai amato i riflettori ed è stato sempre un uomo umile e modesto. Intervistato dalla BBC sulla sua condizione di estrema solitudine e isolamento dal genere umano, la sua risposta, alzando le spalle, è stata: "E quindi?". Ma c'è un momento preciso in cui Collins abbandona per un attimo la concentrazione di carattere tecnico-scientifico della missione. Ed è quando ammira da lontano il nostro pianeta, una sfera blu nell'infinito nero dell'universo. Poco prima di lasciarci, all'età di 89 anni, Collins ricordava in maniera molto nitida lo spettacolo che si trovò a contemplare: "Quando ho guardato la Terra da così lontano, così piccola da poterla coprire con la punta di un dito, luminosa, azzurra per l'o-



ceano, bianca per le nubi, in mezzo a tutto il nero dell'universo, la prima parola che è balzata alla mia mente è stata "fragile". Ho pensato nitidamente: "Come è piccolo e fragile il nostro pianeta". E oggi a distanza di cinquant'anni da quel giorno penso che non abbiamo ancora capito quanto".



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

Esordire in gara



Dopo il briefing ci si ritrova in pista, con gli alianti schierati secondo l'ordine di decollo stabilito dal Direttore di gara

Ecco come Walter Vergani aveva descritto le competizioni in alianti per i lettori del libro sui Mondiali di Rieti 2007/8, rivolto ai profani, con fini di divulgazione del nostro sport e di celebrazione dell'ottima riuscita di quell'evento sportivo internazionale. Una sintesi tuttora valida, mirabile per concretezza, eleganza e comprensibilità.

Quando falchi, rondini e aquile salgono nel cielo volando in circolo senza battere le ali, scomparendo

ben presto alla vista di noi terrestri, diciamo che essi veleggiano. Ecco perché il volo dell'aliante si chiama volo veleggiato o, più semplicemente, volo a vela.

Una gara di volo a vela richiede al pilota di trovare le migliori correnti ascensionali e di sfruttarle nel minor tempo possibile, in modo che le planate siano le più lunghe possibili.

Ecco spiegata l'essenza di una competizione volovelistica.

A differenza di quanto accadeva agli inizi (intorno agli Anni Venti dello scorso secolo), oggi si compete non più in durata di volo o in guadagno di quota, ma in Distanza o (soprattutto) in Velocità. Per diluire l'effetto casuale della fortuna, le gare non sono mai composte da un'unica prova, ma da un insieme di quattro, cinque, fino a dieci prove, come accade nei maggiori campionati sportivi, compresa la Formula Uno automobilistica. L'unica differenza è che le prove si svolgono in un periodo ristretto, cioè in una decina di giorni consecutivi, o in due fine settimana. Le prove di velocità, su un circuito assegnato uguale per tutti, sono a cronometro. Una volta iniziato il volo con il decollo e l'aggancio delle prime termiche, il concorrente sceglie all'interno di un lasso di tempo predeterminato l'ora in cui iniziare la propria prova, e la sua "performance" (distanza o velocità) viene misurata. Sulla base dei dati registrati durante il volo, si stabilisce così una classifica giornaliera e si assegna un punteggio massimo al vincitore, e decrescente secondo il valore della prestazione agli altri concorrenti. Vince la competizione chi ottiene il massimo punteggio nella somma dei risultati di giornata.

Poiché può darsi che non tutti i concorrenti riescano a compiere l'intero percorso, atterrando invece in un qualsiasi campo, prato o aeroporto, nelle gare di velocità il punteggio assegnato a ciascun concorrente è formato dalla somma di due calcoli giornalieri: uno per la distanza percorsa (di solito minoritario), più un altro (generalmente di maggiore importanza) per la velocità realizzata se il tema viene completato. I due punteggi e le loro proporzioni reciproche dipendono, giorno dopo giorno, dalla difficoltà nell'effettuare il circuito per intero; tale difficoltà è misurata attraverso il rapporto tra numero di concorrenti partiti e numero di concorrenti che hanno completato il percorso. Se la prova è troppo difficile o troppo facile, i punteggi possono essere svalutati secondo formule internazionalmente stabilite, in modo da ridurre l'effetto casuale della fortuna.

Poiché il volo a vela dipende dall'esistenza o meno di correnti ascendenti, e cioè dalle condizioni meteorologiche, i percorsi o "temi" di gara vengono decisi da una persona della squadra organizzativa ogni mattina, e quindi comunicati in una riunione generale chiamata "briefing", nella quale oltre ai risultati ed alla premiazione dei vincitori della prova precedente, vengono fornite tutte le informazioni sia meteo-



I traini portano tutti alla stessa quota, nello stesso punto di sgancio

rologiche sia operative che riguardano la prova del giorno. Poiché nelle competizioni di volo a vela ancora non c'è, se non in misura minima, il lato spettacolare che caratterizza altri sport in cui c'è presenza diretta o indiretta di pubblico, è prevalente l'interesse del concorrente a misurare i propri risultati con quelli degli altri, traendo preziosi insegnamenti per l'arricchimento delle proprie cognizioni volovelistiche. È per questo che i praticanti sono tutti amici, e gli eventi una festa irrinunciabile per tutti i partecipanti, organizzatori inclusi.

Accanto a queste classiche competizioni volovelistiche, c'è infine anche un "Campionato di Distanza" (CID) che si articola su tutta la stagione e premia le maggiori distanze percorse. Ogni pilota presenta i propri migliori voli dell'anno. La possibilità di volare in giorni scelti dal singolo concorrente consente di valutare non solo la capacità dei partecipanti di sfruttare al meglio le condizioni di una stessa giornata, ma di evidenziare la competenza nello scegliere la migliore giornata del periodo stabilito. Una variante internazionale del CID online è l'Online Contest OLC (sulla cui piattaforma si appoggia oggi il Campionato Italiano di Distanza).

Walter Vergani

Voli sportivi: hanno sempre un obiettivo

State volando da qualche stagione, e vi sentite più sicuri delle vostre capacità? Vi sembra giunto il momento di mettervi alla prova misurandovi con gli altri? Oppure pensate di non essere pronti e credete sia meglio rimandare, o rinunciare tout-court? In ogni caso vi saranno utili alcune informazioni e consigli.

Le gare sono probabilmente la migliore soluzione per imparare a volare in maniera più efficace, perché attraverso l'immediato confronto con i concorrenti amplificano l'importanza d'ogni aspetto, piccolo o grande, del volo di performance. Inoltre hanno la caratteristica di dare valore e scopo a ogni volo: il "tema" assegnato è il laboratorio scientifico nel quale si quantifica l'efficienza del pilota. Ogni giorno ci si può dedicare alle analisi dettagliate degli stili di volo più diversi e dei processi decisionali applicati a condizioni identiche o quanto meno molto simili.

Oltre al confronto tecnico, si ha anche modo di conoscersi meglio, perché ognuno reagisce in maniera personale e con più o meno forti emozioni agli sviluppi della competizione: la crescita di un pilota, e di una persona nella sua interezza, passa attraverso il riconoscimento dell'individualità (sia nel bene, sia nel male) e nell'avvio di un percorso di correzione dei propri errori e degli atteggiamenti meno costruttivi. E s'impara moltissimo anche dalle "sconfitte", questo possono garantirlo tutti i campioni!

Aliante di proprietà?

Non è indispensabile possedere un aliante, grazie ad alcuni club che permettono a soci ben conosciuti e affidabili di prendere in prestito o affitto un mezzo della flotta sociale ad uso esclusivo per il periodo limitato di una gara. È però innegabile che avere il proprio aliante sia un vantaggio, in termini organizzativi e di preparazione. Con un aliante proprio potrete lavorare nei mesi precedenti alla prima gara per sistemare piccoli difetti, correggere le impostazioni degli strumenti, guadagnare fiducia nelle prestazioni di planata e nelle indicazioni del variometro.

Per gli esordi, e se come spero non avete timore dell'eventuale fuoricampo, la scelta parte dai più economici Classe Club, i cui valori vanno da circa 10mila fino a 35mila euro (condivisibili magari in proprietà). Le prime gare nazionali a cui potrete partecipare sono quelle riservate alla categoria piloti di Promozione, salvo eventuali modifiche future all'impianto del regolamento sportivo.



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

In tali gare italiane, da molto tempo non è consentito l'uso di zavorra scaricabile (acqua) e l'handicap massimo accettato è pari a 120,5 (il valore dei migliori 18 metri in circolazione o di anziani "classe Libera"). I Direttori di Gara hanno un occhio di riguardo per la Promo assegnando temi adeguati alla limitata esperienza dei partecipanti. Ci sono gare di questo tipo in varie sedi italiane (Torino, Voghera, Ferrara e Rieti), ma v'incoraggio a non rimanere legati al proprio club come unica sede di volo: qualche esperienza su altri campi di gara vi arricchirà, e scoprirete nuove inattese bellezze paesaggistiche.

Requisiti

Vale la pena ricordare i requisiti espressi dal regolamento nazionale per la Promozione.

Articolo A.1.7: *i piloti italiani che non appartengono alla Categoria Nazionale, possono partecipare alle Gare di Promozione se hanno conseguito l'Insegna FAI C d'Argento e hanno almeno un'esperienza di 150 ore di volo da solisti.*

Il "C" d'Argento è un'insegna FAI che si completa con tre prestazioni sportive: una distanza valida di 50 km, una durata di volo di 5 ore consecutive, e un guadagno di quota di 1.000 metri. È questa l'insegna che dovete puntare a conseguire, anche se non ci riuscite al primo tentativo. In effetti anche solo il provarci più volte farà crescere la vostra esperienza e sicurezza. Essa vi aiuterà a prendere confidenza con luoghi relativamente lontani dalla base abituale, dimostra la capacità di sostenersi in volo veleggiato (le cinque ore obbligano anche a sfruttare momenti deboli della giornata) e nel frattempo avrete preso confidenza con le definizioni dei punti di virata e gli altri

parametri sportivi di volo, non ultimi la quota di sgancio, quella di partenza e quella di arrivo.

In altre parole, la conquista del "C" d'Argento non va vista come un paletto burocratico.

È solo una mia opinione personale che un esordiente nelle gare debba avere confidenza con il volo di distanza in termica, dimostrata attraverso la capacità di gestire la navigazione e lo sviluppo della prova sportiva, anche in occasioni diverse da un unico tentativo d'Insegna in una giornata meteorologicamente eccezionale, cosa che poi, in gara, si realizzerà raramente. La comprensione dei regolamenti e il corretto uso degli strumenti senza troppe incertezze sono le fondamenta indispensabili su cui costruire un'esperienza positiva. Si aggiunga la comprensione delle limitazioni dello spazio aereo. Si unisca al tutto una buona familiarità col pilotaggio in vicinanza di altri traffici e una solida capacità di usare termiche anche deboli (ne parleremo in un prossimo articolo!)

Equipaggiamento e salute

Segue un lungo ma pur incompleto elenco di cose e competenze utili in gara ma, per estensione, davvero indispensabili anche per progredire sul proprio percorso di formazione volovelistica generale.

Il bagaglio tecnico – Fatevi una check-list con l'elenco di tutto quanto potrà esservi utile: le batterie coi loro caricatori; documenti del rimorchio; i documenti di bordo e il registro dei voli, compreso il certificato d'assicurazione RC, licenza, libretto del pilota aggiornato, visita medica; nastro adesivo per le sigillature, grasso, pesi di centraggio del baricentro, picchetti e corde, secchio, panni, detergenti; tubi e raccordi per l'acqua di zavorra.



Gli alianti schierati a Torino. Ognuno effettua il primo decollo quando è il proprio turno, ma se "buca" può ridecollare dallo stesso aeroporto altre due volte, nella giornata



www.icaro2000.com

Preparazione al recupero da fuoricampo – Serve un rimorchio efficiente, con pneumatici in ottima forma e recenti, cuscinetti ruota ingrassati o sostituiti, documenti in ordine, in grado di circolare. La patente “B” è sufficiente, salvo il caso di rimorchi pesanti e di automobili o camper tali da superare la massa complessiva di 3,5 tonnellate.

Lasciatelo sempre pronto per l’eventuale recupero, con tutti gli accessori utili, compresa magari una lunga corda con anello di aggancio Tost, il cavalletto, e ogni eventuale attrezzo per fissare le parti dell’alianti. Dovrete avere accordi con amici o un aiutante, disponibili a venirvi a prendere: per un aliante monoposto è in genere sufficiente una persona oltre al pilota stesso. E naturalmente dovete avere un’ottima conoscenza di come si smonta e rimonta il vostro aliante.

Il rapporto con gli aiutanti – Non è facile trovare un ottimo aiutante. Fatelo sentire parte della vostra attività e non una mera “ruota di scorta”. Il lavoro di squadra fornisce un grandissimo contributo al risultato finale.

Poiché sarà quasi certamente un amico pilota, incoraggiatelo ad imparare dalle vostre esperienze. Un aiutante personale presente per tutta la gara viene considerato una vera e propria necessità solo nei campionati mondiali o continentali (per i quali si viene selezionati dagli organi sportivi dell’AeCI), mentre per le gare cui ci si iscrive liberamente si tende a farne a

meno, prendendo semplicemente accordi preventivi con qualche amico in caso di necessità. La diffusione degli alianti motorizzati è responsabile, o forse è conseguenza, di questo cambiamento che ha radici anche nella cultura sociale odierna.

Preparazione a molti voli lunghi – La gara offre un tema ogni giorno, tranne quando la pioggia è matematicamente certa. Il tempo speso in volo andrà da un minimo di tre ore a oltre sei, cui vanno aggiunti i tempi di preparazione personale, dell’alianti, di studio del tema, di schieramento, e in seguito di parcheggio, pulizia ecc. Ogni pilota dovrà essere in grado d’impegnarsi a questo livello per diversi giorni consecutivi: occorre essere in buona forma, riposati e concentrati, ben attrezzati, pronti ai piccoli imprevisti (riparazioni, malfunzionamenti di strumenti, forature di pneumatici...). Particolare attenzione va data alla posizione in abitacolo (cuscini, rivestimenti del paracadute), all’abbigliamento adeguato alle diverse situazioni meteo, alla possibilità di urinare agevolmente, alla ventilazione e alla sigillatura della capottina (per ridurre non solo il rumore, che genera stress e fatica, ma anche migliorare l’efficienza aerodinamica).

Ricordate sempre di portare con voi copie dei documenti di volo e dell’alianti, nonché il vostro portafoglio con un po’ di denaro e i documenti personali.



Idratazione – In condizioni meteo torride, una persona che svolge attività fisica può perdere fino a 10 litri di liquidi (acqua); senza arrivare agli estremi, due litri d'acqua sono il minimo da portare con sé. Il contenitore può essere una sacca del genere Camelback che permette di sorseggiare il liquido da un tubo con valvola, senza dover aprire e chiudere una bottiglia. Le bevande isotoniche non sono molto adatte al pilota: nelle lunghe ore di volo, l'apporto di elettroliti (sale) e zuccheri può risultare eccessivo. Meglio l'acqua pura, magari con un'aggiunta di succo di frutta, o una sola bustina di integratori salini nei due litri totali; del resto sali e zuccheri possono provenire altrettanto bene da qualche snack (barrette, frutta secca, crackers). Inoltre, se non ci si limita all'acqua priva di sali e zuccheri, le sacche e i tubi andranno puliti accuratamente ogni volta (per evitare la proliferazione di muffe e batteri).

Urina – Gli sbalzi di quota, temperatura e lo stress provocano una serie di cicli di vasodilatazione e vasoconstrizione, ai quali il corpo reagisce fisiologicamente adeguando il volume totale del sangue circolante... sottraendone nei reni una certa porzione d'acqua. Ci si trova rapidamente in una condizione di insufficiente idratazione, che è causa di degrado dei processi decisionali. Limitare l'apporto d'acqua all'organismo al fine di evitare di urinare è assolutamente sbagliato, in quanto ci si espone a disagi renali e intestinali, ma soprattutto perché il cervello lavora male. I metodi per fare pipì durante il volo sono numerosi ma, per favore, non buttate sacchetti di plastica nell'ambiente! Siamo volovelisti, amiamo la natura e vogliamo senza inquinare. In farmacia, sanitari e sul web potete trovare coppette di silicone oppure "cateteri esterni" (condom urinari) da collegare a sacche ospedaliere (talvolta dotate di valvola di scarico). Oppure polveri gelificanti da inserire in normali sacchetti con zip-lock per surgelati, nei quali si espletterà la funzione fisiologica... e poi verranno

conservati dietro la schiena o sul ripiano posteriore fino a dopo il volo. Qualcuno preferisce indossare pannoloni per adulti. Si può persino creare un foro nel guscio dell'abitacolo (con attenzione), nel quale inserire un tubo rigido di scarico che faccia disperdere l'urina nell'aria senza sporcare le parti metalliche dell'aliante (sono numerosi i casi di grave corrosione a perni e cavi del timone a causa dell'acidità). Fate le vostre prove e scegliete il metodo migliore per voi e per la forma dell'abitacolo.

Fatica e stress – Una buona preparazione contribuisce a tenere a bada la fatica fisica e mentale. Uno degli aspetti più insidiosi della "fatica operativa" è che rende l'individuo incapace di riconoscere i primi segni di sofferenza per questa condizione! Le prestazioni mentali, decisionali e fisiche iniziano a subire un progressivo degrado: il cervello reagisce alla fatica operativa diminuendo l'attenzione e la concentrazione. Si può arrivare fino a una sorta di paralisi da indifferenza a quanto ci avviene intorno. Lo stress può essere gestito, o alleviato da pratiche di rilassamento, respirazione e concentrazione. Può anche essere trasformato, quando non è eccessivo, in uno stimolo a migliorarsi. Poiché per "crescere" sportivamente occorre uscire in maniera cosciente e controllata dalla propria "comfort zone" mettendosi un po' alla prova, questi scalini vanno saliti uno per volta quando ci si sente pronti ad affrontarli, e solo in questo modo lo stress non avrà la meglio su di noi.

Accessori vitali – Il logger per il volo di gara, acceso prima del decollo. Carte di navigazione (e strumenti aggiornati). Acqua. Crema solare. Occhiali da sole e un cappello. Scarpe e abbigliamento adatti a un eventuale fuoricampo. Il copricapottina. Possibilmente uno sportello con chiave per la finestra di ventilazione dell'abitacolo (in caso ci si debba allontanare dall'aliante). Uno zainetto in nylon, non ingombrante, per raccogliere tutte le proprie cose senza lasciarle in abitacolo.

Primo approccio alla gara

Si parte dallo **studio dei regolamenti** (nazionale, disponibile sul sito www.aeci.it, e quello "locale" di gara, disponibile nel sito web della competizione o nelle pagine www.soaringspot.com ad essa dedicata), ma per l'esordiente tutto potrà sembrare astratto. Fate uno sforzo cosciente di immaginazione per trarne il massimo vantaggio. Scoprite le diverse modalità di decollo e inizio del veleggiamento, quelle di partenza, le tipologie di percorsi (AAT, Racing, DHT) e dei punti di virata. Le appendici al regolamento includono la descrizione delle varie penalità previste per le eventuali infrazioni. Dalle pagine dedicate al calcolo dei punteggi capirete l'importanza del completamento del percorso assegnato, della velocità ottenuta e tanti altri fattori decisivi.

Sarà utile anche approfondire la conoscenza dei vostri **strumenti di bordo**, soprattutto quelli di navigazione che aiutano nella gestione del percorso di gara. Potrebbe stupirvi che anche piloti di livello internazionale talvolta sprechino un buon risultato sportivo a causa di errori formali nell'inserimento di parametri del percorso (lunghezza della linea di partenza o arrivo, coordinate dei punti precise, quote massime o minime su partenza e arrivo, tema della propria classe e del giorno esatto ecc.).

Normalmente **la radio** verrà usata su due sole fre-

quenze, quella di terra (aeroporto di partenza) e quella di gara (immediatamente dopo lo sgancio e fino a poco prima dell'atterraggio). In gara non è consentito occupare il canale radio con chiacchiere, scambi di opinioni od ogni altro argomento non rispondente alla definizione di "comunicazioni di sicurezza". Ottenere aiuto via radio o altri mezzi da persone estranee alla gara è considerato un comportamento antisportivo, soggetto a penalità serie.

Prima d'iniziare la competizione si dovranno **scaricare i file** degli spazi aerei (.cup o .txt) e quelli dei punti di virata (.cup o molti altri formati) dal sito di gestione della gara (di solito www.soaringspot.com). Gli strumenti più recenti sono dotati di connessione Wi-Fi per caricare direttamente da Soaringspot tutto quanto utile, compreso in qualche caso persino il task assegnato per la propria classe di gara. Comodo, ma attenzione a non sbagliare le impostazioni, e controllate sempre che il task caricato corrisponda in ogni dettaglio a quanto riportato sul foglio stampato che è l'unico documento ufficiale.

Seguirà un'analisi della **mappa del campo di gara** nel suo insieme, con attenzione all'orografia e ai nomi delle montagne o altri punti principali di riferimento. Le zone che offrono atterrabilità scarsa andranno evidenziate per pianificare dei punti di autovalutazione prima di affrontarne il sorvolo.



Il club che organizza una gara fornisce alcuni aiutanti che assistono i piloti nella fase di aggancio e accompagnano l'ala durante il decollo



Eccomi nel DG800, in attesa del mio turno di decollo, mentre scambio impressioni col direttore di gara, Danilo Spelta dell'AeC Torino

Per trasformare la planata finale da fonte di estremo stress a esaltazione finale del risultato costruito durante il volo, si dovrà essere ben consapevoli delle **possibilità di atterraggio** nei dintorni dell'aeroporto, nel caso di planata non efficiente quanto sperato o di perturbazioni meteo. Sapere dove mettere giù l'aliante, o con quali quote si può invece avanzare in sicurezza negli ultimi chilometri nonostante ormai ci si trovi in vicinanza verticale al terreno, renderà facile prendere le decisioni più giuste e sagge.

Lo spazio aereo di gara presenta di solito grosse differenze rispetto a quello ufficiale (come pubblicato da Enav nell'AIP). In generale, gli spazi controllati per i quali è richiesta una clearance divengono spazi "proibiti" per la gara, in quanto un eventuale diniego dell'ingresso a qualche concorrente renderebbe priva di valore agonistico la valutazione dei risultati. Diversamente dai voli di piacere, il direttore di gara ha l'obbligo di verificare ogni eventuale infrazione, e i sistemi elettronici di bordo sono implacabili: anche solo un fix GPS dentro a uno spazio aereo non autorizzato, o un eccesso di quota di pochi metri, magari solo per pochi secondi, comportano l'interruzione immediata della prestazione sportiva nel punto dell'infrazione (o penalità anche maggiori, nel caso di infrazioni reiterate!). La struttura dello spazio aereo utilizzato nella competizione deve essere abbastanza chiara al pilota prima d'intraprendere il volo, altrimenti il livello di stress può rapidamente raggiungere livelli intollerabili, specialmente se non si ha un copilota al quale affidarsi per verifiche e controlli.

Prima del volo

Il briefing è la riunione nella quale il direttore di gara esprime le proprie osservazioni, premia i vincitori del giorno precedente, stabilisce la propria conduzione dell'evento, e fornisce ai concorrenti le necessarie informazioni meteo e operative per affrontare correttamente la prova di giornata. Viene poi distribuito il foglio del task che è il documento ufficiale cui fare riferimento per ogni parametro obbligatorio del percorso e dello spazio aereo.

In genere si raccomanda di aver preparato l'aliante al volo, già in schieramento sulla pista alla riga assegnata (schema del grid), prima dell'inizio del briefing. In questo modo l'intervallo prima dell'inizio dei decolli sarà disponibile per lo studio del tema, dello spazio aereo, delle zone più energetiche e delle alternative migliori. E per il riposo, il rilassamento e la cura di sé.

Fate una stima del tempo che vi servirà per concludere il task, con un discreto margine, e cercate di inquadrare tale tempo nella durata della giornata, dal decollo fino alla fine dell'attività termica. Ne trarrete l'indicazione di un orario da non superare per effettuare la partenza valida.

Il decollo

Ogni concorrente può compiere al massimo tre decolli ogni giorno (due nuovi lanci dopo il primo, se l'aggancio non riesce o per qualsiasi altro motivo).

È consentito rinunciare al primo decollo dalla linea di schieramento assegnata: in tal caso si partirà per ultimi della propria Classe, con solo un ridecollo potenziale rimasto a disposizione. Durante la salita date massima attenzione all'aereo, ma raccogliete anche le prime indicazioni sulla presenza di movimenti dell'aria e sul vento. Il traino va seguito fino al punto di sgancio, che di solito viene segnalato dal pilota trainatore che "sbatte le ali"; però i regolamenti internazionali prevedono che il pilota sia comunque responsabile di recarsi nella zona e alla quota di sgancio assegnate alla propria Classe. In pratica, se il traino vi porta 200 metri più in alto, dovrete essere sportivi e aprire i diruttori (occhio, si guarda fuori!) per iniziare il volo veleggiato a parità di condizioni con tutti gli altri concorrenti.

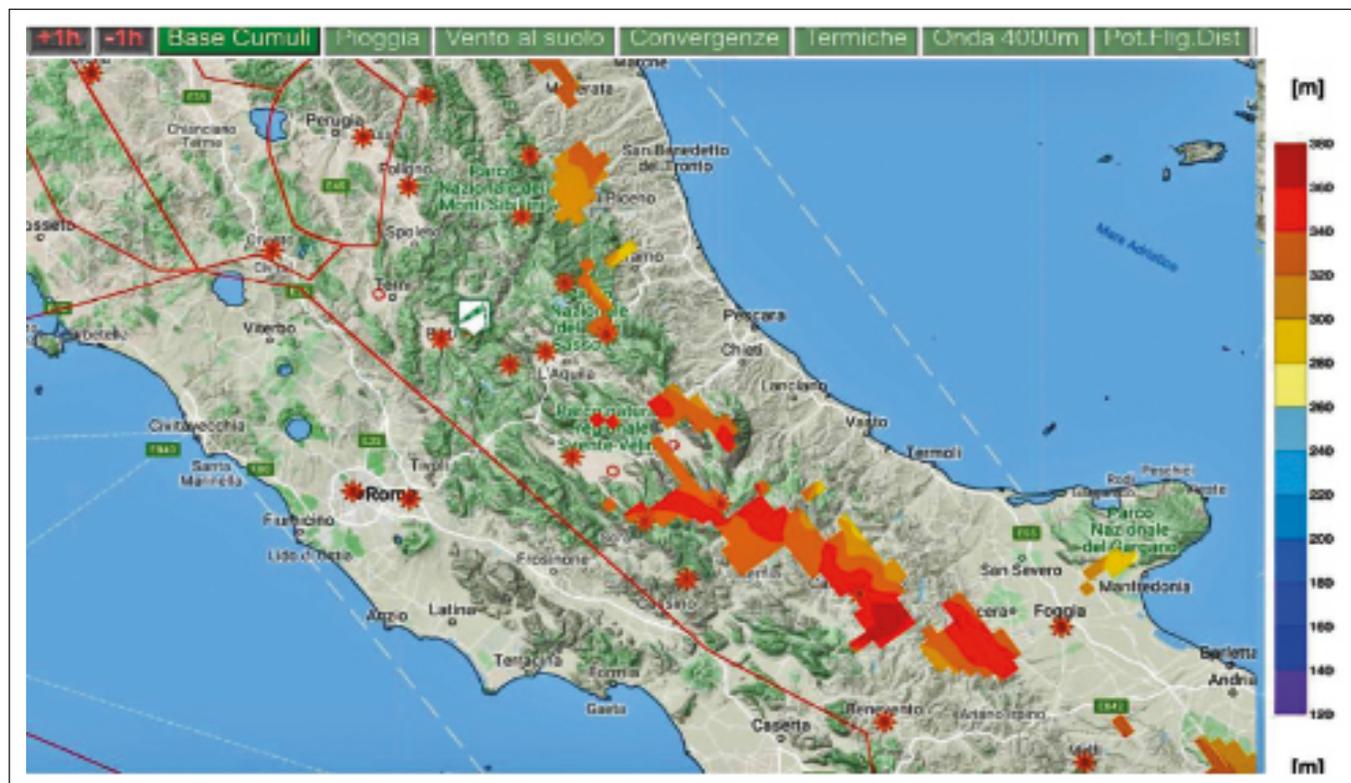
Chi ha un motore a disposizione dovrà comportarsi in maniera simile, e potrà eseguire una "prova motore" a breve distanza di tempo dallo sgancio.

La pre-partenza e lo start

I concorrenti guadagnano quota e si posizionano per tagliare la partenza nel punto che offre le migliori condizioni: salvo limiti imposti dal direttore di gara (altezza e/o velocità), una maggior quota rappresenta un grande vantaggio ad inizio della prestazione. Allo sgancio, la prima priorità è salire per potersi agevolmente spostare verso zone adatte alla partenza, cercando di non finire bassi.

CCR 2019														
Grid for 22 Aug 2019 – Day 6														
Gruppo 1	ID	B9	1	1W	A	BD	1							
		KPG	2	AI	AB	3	2							
	00		3	PM			3							
	15	6D	4	D	VS	SL	4							
Gruppo 2	AT	WG	5			EG	5							
	YO	PA	6	SPG		EB	6							
	Y	PP	7			MR	7							
	BT	1B	8			BPG	8							
	MG	AJ	9	CC		ET	9							
	ZZ	PC	10			5	10							
	GE	SM	11			DD	11							
	JG	K2	12	I		PR	12							
	K	3E	13			SA	13							
	Promo		2M	14	LV		MC	14						
T		JC	15	CD		6B	15							

Lo schema della griglia di partenza. I turni di decollo ruotano di giorno in giorno, per la massima equità. Ogni concorrente deve essere sulla riga assegnata (non importa se a destra o sinistra)



Il meteorologo presenta le informazioni durante il briefing giornaliero. Questa è una mappa della base dei cumuli prevista. Si ricevono indicazioni sull'orario di fine delle termiche, sul vento, su eventuali precipitazioni



Un gruppo della Categoria Promozione, riservata ai piloti non ancora promossi alla Cat. Nazionale. Il regolamento ufficiale descrive il punteggio necessario per ricevere la promozione alla Cat. Nazionale e quindi accedere alle gare generali

Il tempo che si spende in questa fase pre-partenza può essere molto lungo (un minimo di venti minuti, fino a due ore) e dipende soprattutto da considerazioni pratiche (quanti aliante della propria classe devono ancora decollare) e tattiche (evoluzione meteo, controllo delle partenze degli avversari).

In gare importanti, i tatticismi sono diventati molto complessi e non rappresentano un modello positivo per gli esordienti, ma sono necessari per vincere il campionato del mondo. Decine di aliante gironzolano a pari altitudine per troppo tempo, amplificando il rischio di collisioni che nonostante tutto non sono frequentissime; la radio in questi frangenti è quasi inutile (nei campionati internazionali ogni squadra tiene attivo un canale radio isolato dagli altri). I regolamenti aggiungono frequenti novità per scoraggiare tali eccessi, col rischio però di complicare le norme (partenze a scaglioni, partenze a prenotazione PEV ecc.). Per gli esordienti queste fasi sono lunghe e faticose: in linea di massima, è bene partire appena pronti da una buona quota e posizione, se la meteo appare in evoluzione normale. Quando sono previste coperture, piogge o temporali è bene partire appena possibile.

Soltanto dopo che è stato dichiarato aperto lo Start, il singolo concorrente può partire: deve attraversare la linea nella direzione del pilone successivo. Ripartire è sempre consentito. L'ultima partenza valida è quella che fa partire il conteggio del tempo impiegato sul task. Al briefing sarà stata descritta la procedura di partenza imposta per la giornata, ma se avete dub-

bi, chiedete consiglio a un pilota esperto o al direttore stesso. Le energie mentali vanno conservate per la prova sportiva. Non è vantaggioso affaticarsi nelle salite per estrarre il miglior valore, prima di attraversare la partenza. È meglio sondare il plafond, osservare se c'è un'evoluzione migliorativa, farsi un'idea delle condizioni e del vento, guardare il cielo sulle diverse zone del campo di gara e identificare la rotta più promettente per il primo lato del percorso.

Le planate

Con un aeroplano si tende a seguire la traccia viola del GPS fino al punto di virata. Con l'aliante non è così semplice! Si cerca il compromesso tra il percorso più breve e quello che offre più energia, magari spostandosi subito verso un allineamento di cumuli o di rilievi che convergano verso il pilone, oppure si fanno deviazioni, di solito modeste, unendo ogni segno di termica (baffetti, piccoli cumuli e costoni assolati) come i puntini numerati di un disegno della Settimana Enigmistica. Deviazioni fino a 30° sono ritenute generalmente convenienti se c'è più energia. Deviazioni maggiori dalla linea ideale sono giustificate se brevi o se in gioco c'è effettivamente la continuazione del volo veleggiato.

Per quanto Paul McCready abbia vinto un Mondiale grazie alla sua teoria sulla velocità da tenere in planata in relazione al valore di termica che ci si aspetta di incontrare, il MC ha fatto anche perdere punteggio e giornate.

Oggi si tende a riconoscere tre velocità-tipo, per l'aliante e il suo carico alare di giornata: quella di "sovpravvivenza" basica, che comunque è del 10% più alta della V di massima efficienza; quella per condizioni "medie" (con uno Standard moderno, senz'acqua, circa 150 km/h) e quella per le condizioni forti. Nelle varie fasi di volo, si mantiene una di queste tre velocità, eseguendo solo modeste correzioni in presenza di momentanei valori positivi o negativi. Meno fatica, e la mente resta libera di osservare il cielo alla ricerca d'indizi, invece di bloccare l'attenzione sullo strumento elettronico.

Si può procedere in gruppo o da soli. C'è molto da imparare dai piloti più esperti, se si osservano le loro scelte e si prova a rispondere alla domanda: perché sta facendo questo? Un po' di autonomia va mantenuta riguardo alla navigazione, sono numerosi i casi di piloti che hanno volato il task di un'altra classe perché presi dal seguire un concorrente. Nei momenti difficili, avere davanti altri piloti da cui trarre indicazioni semplifica molte scelte e permette di trovare la termica magari indispensabile... se il gruppo sa il fatto suo.

La pratica di seguire un esperto si chiama "succhiare la coda" ed è una definizione un po' dispregiativa. Molti campioni si sono formati in questo modo, poi quando diventano i candidati leader, provano fastidio per gli inseguitori i quali, magari senza prendere alcuna decisione per diverse ore, possono riuscire a sorpassare il pesce grosso in planata finale.

Ma, a mio parere, saper seguire un bravo pilota è tutt'altro che facile. Fate in modo di avere sempre la capacità di proseguire in autonomia se perdetevi di vista il vostro campione preferito.

I punti di virata

Nei task di tipo Racing, i piloni sono dei cerchi (in gergo "barattoli") di 500 metri di raggio centrati sulle coordinate assegnate. Il pilone è superato correttamente se anche un solo fix del GPS viene registrato all'interno del cerchio.

Una virata ben coordinata, senza manovre brusche, riduce le perdite aerodinamiche. Guardarsi intorno durante l'avvicinamento, la virata e l'uscita è ancora più importante del solito, in quanto è probabile l'arrivo di alianti da rotte convergenti.

In passato era più diffuso il "Settore FAI" di 90° che obbligava all'aggiramento del pilone e, per scattare la prova fotografica, a fare qualche manovra semiacrobatica.

Task Information

Type: Assigned area task with 4 areas Promozione - 21/08 - Day 5 Task B
 Task time: 02:00:00
 Task distance: 196,5km/257,9km (226,3km)

Style	Points	Latitude	Longitude	Dis.	Crs.
Start	00RSTARTB	N42°27'30"	E012°55'56"		
1.Point	02LAND-A	N42°27'54"	E012°52'16"	62,6km	127°
2.Point	072Anetichia	N42°24'42"	E012°52'24"	44,6km	133°
3.Point	158Polino	N42°24'44"	E012°50'56"	43,0km	29°
4.Point	143CCIlburno	N42°28'34"	E012°45'30"	32,6km	94°
Finish	000RetFin	N42°25'17"	E012°53'36"	46,6km	172°

Observation zone description:
 Start 00RSTARTB: To Next Point, Line 10,0km
 1.Point 02LAND-A: Cylinder R=1000m
 2.Point 072Anetichia: Cylinder R=1000m
 3.Point 158Polino: Cylinder R=1,0km
 4.Point 143CCIlburno: Cylinder R=12,0km
 Finish 000RetFin: To Previous Point, Line 1,0km

QNH: 1017 hPa (Rieti altitude: 390m AMSL) / Sunset: 20:01 LT
 Maximum altitude in the contest area: 3500 m AMSL
 Grid before: 11:30 LT / First launch: 12:45 LT

----- TERNI Airspace is INACTIVE -----

Rieti Take off & landing: 118.225 Rieti AFIS: 123.050
 Flight (competition frequency): 123.375
 L'Aquila, Colares, Delfino, Galibbi, Valdichiana: 130.000
 Foligno: 119.550 Perugia: 122.500 Terni: 128.450
 Perugia: APP 125.600 / TWR 118.100 Arezzo: 126.900

Contatti:
 E-mail for IGC files: scoring.rieti1@gmail.com
 Contest Director: +39 347 555 4040 (including for outlandings)
 Segreteria / Office: +39 342 791 3232
 Scoring: +39 340 653 4926 / +39 351 897 2014
 ANSV safety authority +39 0682078207

Task Sheet: classe Promo, data, tema alternativo "B", durata minima, piloni e coordinate con le dimensioni (raggio); effemeridi e QNH, orari di schieramento. Note su Spazi Aerei di giornata, canali e telefoni utili



Task Sheet delle gare di Rieti, parte grafica: un percorso AAT (aree assegnate con durata minima)



Sono tante le occasioni per conoscere tutti i piloti partecipanti, scambiare informazioni, e assorbire ogni giorno nuovi concetti e abilità

Nei task del tipo AAT, Assigned Area, il pilota sceglie, all'interno del grande cerchio o settore (raggio e angoli indicati sul foglio del task) dove eseguire la virata verso il pilone successivo ben prima di entrare in tale area assegnata: lo scopo è quello di realizzare in fretta la massima distanza, sapendo che nella valutazione globale del proprio volo verrà tenuto in considerazione un unico "punto di virata" che dia il massimo risultato individuale di distanza complessiva sul percorso. Insomma, un po' di geometria applicata al piano di volo. Le AAT sono abbinate a un tempo minimo (durata), infatti la competizione valuta infine la velocità media su tutto il percorso.

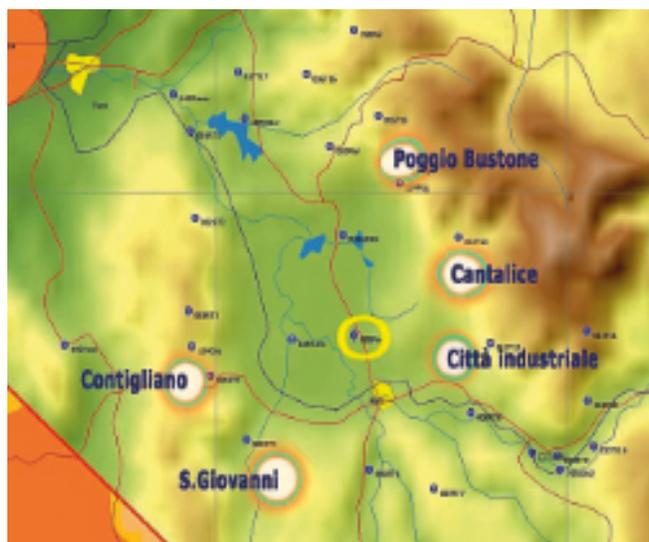
I nuovi task DHT sono una variante dei Racing task, finora mai sperimentata in Italia: la correzione su base dell'handicap dell'aliante viene applicata non alla velocità realizzata, bensì al raggio del barattolo da toccare. All'aliante più performante si assegna il raggio minimo che corrisponde perciò alla distanza maggiore, e agli altri aliante raggi crescenti in sintonia col valore di handicap, per distanze via via a scendere. Una volta entrati nel barattolo assegnato, si procede immediatamente verso il prossimo pilone.

Le giornate

Ogni giorno è diverso. Situazioni di veleggiamento deboli o marginali si presentano regolarmente, e le competizioni si decidono spesso proprio in queste condizioni. Un buon pilota deve riconoscere quando davanti a sé pare il caso di "spingere" o, invece, di

preparare una lunga planata in aria calma. La pazienza è una dote da coltivare, almeno quanto la capacità di scartare le termiche deboli se il cielo offre condizioni forti.

Per affrontare le variabili di un volo di competizione, il corpo e la mente rispondono con uno stato di "attivazione" crescente che viene accompagnato dal rilascio di adrenalina (aumento della frequenza cardiaca e vasodilatazione muscolare: è una programmazione atavica al combattimento o alla fuga veloce). Quando il livello di attivazione è scarso, non diamo il meglio; funzioniamo bene sotto una pressione che non superi i nostri limiti.



La mappa delle zone di sgancio adottate a Rieti: ogni giorno il direttore indicherà quale sia quella in uso, e la quota prevista. È lì che deve iniziare il vostro veleggiamento

Se dobbiamo gestire molte cose impegnative contemporaneamente, e in gara succede quando le cose non vanno come previsto (ricerca di una termica, peggioramento meteo, problemi tecnici a strumenti o apparati) i livelli di attivazione superano il nostro allenamento e cresce il rischio di prendere decisioni sbagliate, creando ulteriore stress che ci fa perdere l'attenzione verso il quadro generale della situazione. Uno stress eccessivo produce aggressività, irritabilità, ansia o persino depressione. Delegare ad altri i compiti di *routine* è uno dei tanti modi per conservare le energie mentali e ridurre lo stress. Le pratiche di rilassamento tramite respirazione o visualizzazione mentale possono essere adottate anche durante il volo; un biotecnologo austriaco aveva inventato dei sensori di pressione sulla pedaliera collegati a un generatore audio che dava un segnale per incoraggiare il pilota a rilassare la muscolatura delle gambe. Tenere forte pressione sui piedi è un'abitudine molto comune e del tutto inutile. È consigliato trovare il tempo per il riposo e allentare la tensione. Una passeggiata serale, il distacco dai pensieri legati alla competizione, la rimozione di fantasie di vittoria e di classifica durante il volo per sostituirle con la ricerca di una costanza di prestazione individuale che dia un senso all'impegno sportivo, sono obiettivi indicati da diversi *coach* internazionali. La preparazione fisica e tecnica (del pilota, del mezzo e di navigazione) contribuisce ad abbassare lo

stress grazie alla sensazione che nulla sia stato lasciato al caso: infonde fiducia e renderà meno probabili errori e fallimenti.

WGC 2008
 Tuesday 05.08.2008, Day 3
Task A

15m

Routing-Task 426,1 km				
No.	Name	Iteration	Distance	Coordinates
004	SP4 Haggberg	000 m		
100	Point	01 m	29.4 km	200° M270W02'00.000000°E
127	Area	03 m	109.9 km	134° M01'00W'00.000000°E
132	Tapline	03 m	116.0 km	00° M01'00W'00.000000°E
134	Circle	03 m	125.0 km	360° M01'00W'00.000000°E
209	Circle	03 m	26.4 km	320° M02'00W'00.000000°E
005	FL24	00 m	7.4 km	200° M02'00W'00.000000°E

NOT ACNE:
 ED-R70A
 ED-R70C
 ED-R71
 ED-R76
 ED-R79C
 ED-R79
 ED-R79A
 ED-R79B
 EP70SAEVE: G0NT
 EP70SAEVE: G0NT
 P0464
 T0464

Airport alt: 600m / 2117ft
Reference GND: 1011 mfa
Min Altitude: 2070 m / 6800 ft
FL25 Altitude: 2270m / 7460 ft
FL05 Altitude: 1950m / 6400 ft
Max Start Altitude: 1000m / 3280 ft

Final, landing 24

Grid time: 11:20
Expected first launch: 11:15
Release area: C
Release altitude: 600m / 2117ft
Start time opening: last launch + 20 min
Start time closing: sunset (20:47)
Working clearance: sunset (20:47)
Additional remarks: none

Grid time: 11:20
Expected first launch: 11:15
Release area: C
Release altitude: 600m / 2117ft
Start time opening: last launch + 20 min
Start time closing: sunset (20:47)
Working clearance: sunset (20:47)
Additional remarks: none

Launch, aerobics, final, landing: 120-400 "Lucas's mile"
Start time, competition: 120-400 "Lucas's competition"
Safety time: 120, 425
Outstanding report: by Team Captain
Start time length: 60 km (3 km on each side of the release)
Final time length: 1 km (0.5 km on each side of the release)
Time limit, Altitude: m / 18 MSL

Task Sheet dal campionato Mondiale di Lusse, 2008. Le stesse info in un formato internazionale



www.SeeYou.Cloud

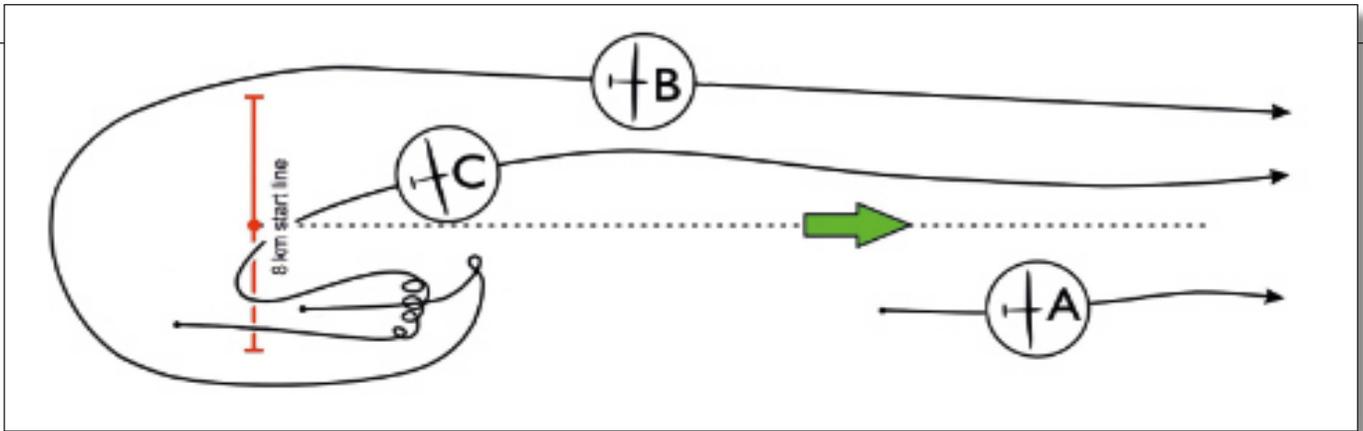
- Apps per la navigazione
- Pianifica i tuoi voli di distanza
- Registro voli
- Impara & Condividi
- Integrazione dati meteo
- I miei dispositivi

Installa gratuitamente SeeYou Navigator e sblocca funzionalità aggiuntive con l'abbonamento a SeeYou

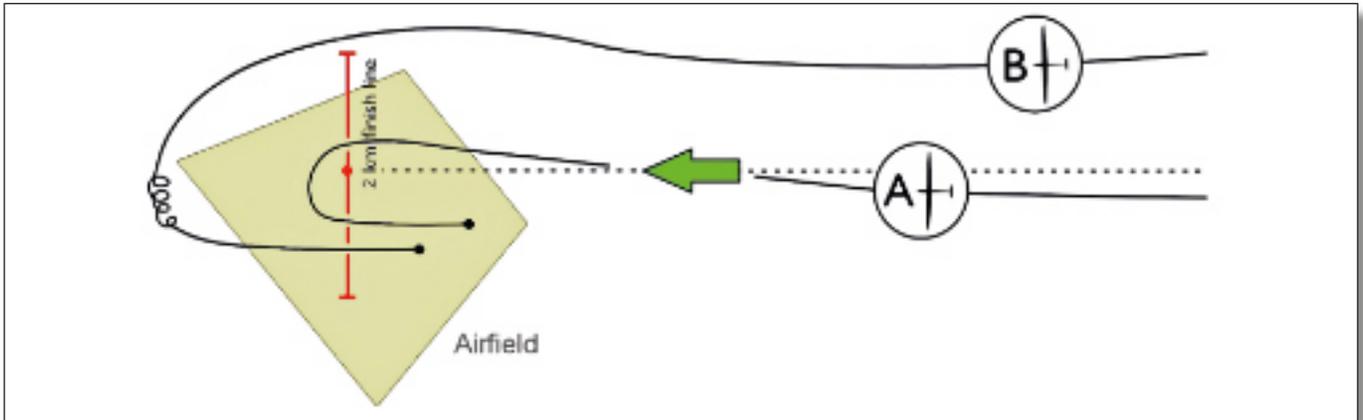


naviTer

Enabling pilot excellence.



La partenza: Pilota A non partito; B non partito; C fa due partenze corrette, la seconda (dopo la termica) è quella valida



L'arrivo su linea: Pilota A taglia il traguardo correttamente, poi vira di 180° per l'atterraggio; B passa fuori dal traguardo, fa una termica, e infine taglia il traguardo in ritardo e in direzione sbagliata

La velocità

È l'essenza della gara, a voler vedere solo l'aspetto tecnico-sportivo. Nel volo a vela, la vittoria viene conquistata da chi ha commesso meno errori. *Winning by not losing* era il titolo di un ottimo articolo del famoso americano George Moffat. Ne consegue che capacità ed esperienza devono essere rivolte ad evitare gli errori più gravi, ma pure una serie di quelli piccoli va a sommarsi creando un distacco dai leader. Nei campionati internazionali, metà dei partecipanti può ambire al podio, e finisce separato da esso da una ventina di posizioni ma relativamente pochi punti. In altre parole, il distacco tra i primi dieci può essere di una manciata di secondi o minuti complessivi al termine di un campionato di dieci prove e quaranta ore su task.

Come coprire il percorso nel minor tempo? Non lo so ancora! Nelle interviste ai vincitori di giornata si legge *"ho fatto quota là, ho visto una convergenza che portava a meraviglia, la planata è stata veloce e ho chiuso a 150"*. Più interessanti sono i racconti di chi ha chiuso lentamente o ha fatto fuoricampo: da questi si traggono insegnamenti su cosa può andare diversamente dal previsto.

Ma delle linee guida esistono: si possono risparmiare cinque secondi per ogni termica se le si lascia con manovre studiate e ben eseguite. Una ventina di se-

condi con un centraggio rapido nel primo giro. Minuti con lo scarto di valori deboli senza lasciarsi tentare a uno o due giri di assaggio. Ridurre al minimo le comunicazioni radio aiuta a mantenere la concentrazione.

Se nelle planate si perde poca quota, si riduce la necessità di trovare, centrare e salire una termica; piccolissime deviazioni di rotta, senza rallentare ma seguendo valori di "netto" positivi anche di poco possono alzare di parecchio la velocità media. A livello estremo, se vi trovate a 50 km con 500 metri sotto la planata finale, ma un costone vi permette di avanzare per 40 km senza perdere quota a 120 km/h, potreste arrivare al traguardo più velocemente che salendo in termica e poi planando a 150 km/h.

La sicurezza

Sappiamo bene che statisticamente il Fattore Umano è al primo posto tra le varie cause d'incidenti aerei, e il volo a vela non fa eccezione. L'eliminazione totale degli incidenti è un obiettivo irrinunciabile, anche se forse non potremo giungere a tanto. L'immagine del nostro sport subisce un danno ogni volta che un aliante si rompe per atterraggio non pianificato, per le collisioni, e ogni volta che un pilota subisce lesioni o peggio.

Anche un danno poco grave al mezzo comporta grande frustrazione e la fine della competizione, costi di riparazione, aumenti dei premi assicurativi. La Sicurezza del Volo a Vela è perciò un **valore assoluto** della comunità di piloti.

Il fuoricampo può riservare imprevisti, soprattutto se eseguito all'ultimo momento e senza pianificazione. Tuttavia anche l'atterraggio meglio studiato può concludersi con danni, di solito leggeri.

Ci preoccupa di più l'impulso che può rendere un concorrente più propenso a non riconoscere o ad accettare coscientemente un rischio maggiore, nella speranza di trarne un vantaggio sportivo. In effetti la nostra vita è tutta un compromesso che gira intorno al "rischio accettabile", ma quello che cambia enormemente è la *percezione* del rischio.

Le ragioni che ci motivano a misurarci con altri piloti sono le più varie, e diversi sono gli effetti della motivazione sulla valutazione delle conseguenze di ogni scelta. Devo ricordare, molto banalmente, che la vittoria di giornata o nella classifica finale ci dà una coppa di latta e le congratulazioni degli amici, mentre se si affronta la gestione del rischio con un atteggiamento da giocatore d'azzardo, sul piatto ci sono i soldi, la salute, la vita propria e il futuro dei nostri cari. La prevenzione degli incidenti passa attraverso un "sistema" operativo funzionale che eserciti alcune forme di organizzazione, disciplina e controllo delle azioni dei singoli, ma nel volo sportivo il peso delle scelte individuali è molto importante.

Uno dei momenti più critici per l'applicazione del miglior giudizio rispetto al rischio "accettabile" è verso la fine del volo, in particolare la planata finale. C'è la "malattia del rientro a casa", in inglese detta *Get Homeitis*: si esplicita nella scelta di continuare la planata anche quando i parametri d'arrivo si sono degradati e un atterraggio immediato sarebbe la scelta più saggia.

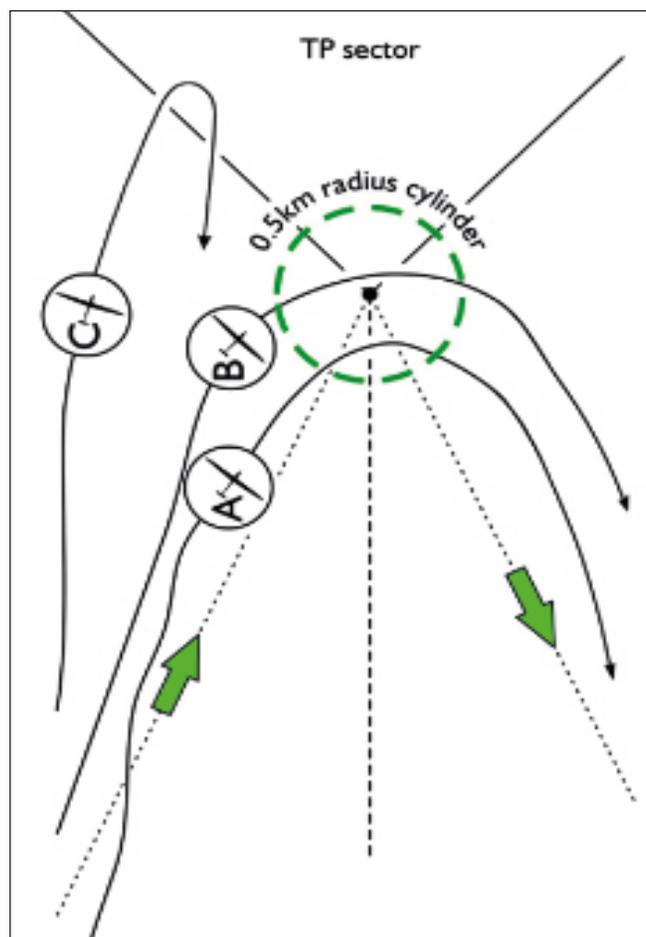
Fattori concomitanti, come discendenze negli ultimi chilometri, possono rendere drammatiche queste situazioni: a Rieti, solo per fare un esempio, in presenza di vento dai quadranti meridionali (componente in genere frontale per gli arrivi standard) si formano forti discendenze sul finale perché l'aeroporto è pochi metri più alto del terreno circostante.

Invito

Un aspetto da non sottovalutare è quello comunitario. Trovarsi numerosi su un aeroporto e partecipare alle attività agonistiche con gli stessi ritmi porta a una condivisione dello sport e della passione. Sono elementi di cui sentiamo la mancanza, soprattutto volando nei giorni infrasettimanali quando al campo ci sono pochi amici e non ci si aggrega negli appunta-

menti organizzativi quotidiani. Invece nelle gare possiamo sentirci parte di un gruppo, privilegiato e fortunato, in piena condivisione degli obiettivi sportivi. Se avete trovato spunti interessanti in questa descrizione introduttiva, spero che valuterete la possibilità di iniziare a prepararvi a partecipare a qualche gara. Vanno affrontate con la dovuta serietà, e in cambio le competizioni ripagano i nostri sforzi perché si rivelano estremamente appassionanti e formative. Il divertimento è assicurato; qualche delusione è inevitabile, però l'emozione di vedere un luccichio in distanza, capire che si tratta di un compagno di gara, e rendersi poi conto di mangiare chilometri riducendone la distanza lascia un ricordo indelebile e un'enorme soddisfazione.

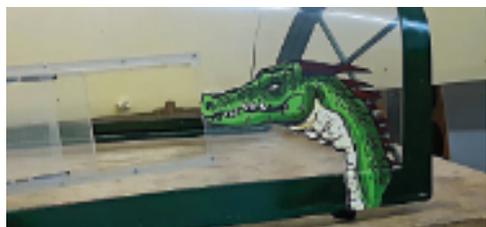
E se preferirete comunque non prendere parte alle competizioni, forse avrete tratto qualche buon consiglio da questa lettura e magari sceglierete di partecipare ad altre attività volovelistiche di gruppo, come i raduni sotto forma di stage di alta prestazione. In un prossimo numero affronterò il tema delle termiche, come centrarle, come ridurre la fatica del pilotaggio e come mantenere un comportamento corretto e sicuro. A presto sui nostri aeroporti! ■



Punto di virata: Pilota A usa il "barattolo" in maniera efficiente; B aggira il punto in maniera valida ma non efficiente; C usa il "settore FAI" che non è più in uso nelle competizioni (aggiramento non valido ai fini di gara)



Il Drago



Di Tortona

Scheibe Bergfalke III I-AVAG



Il Bergfalke di Tortona torna al massimo splendore. La grafica col "drago" ha permesso di mascherare una piccola crepa nella capottina, riparata ma altrimenti visibile

Marzo del 2006: mi trovo in provincia di Cuneo a Envie per far visita all'AVAG, Associazione Volovelistica Alpi Graie, con Eugenio Casalanza quando, in un angolo dimenticato dell'hangar, vedo un vecchio Bergfalke, un po' ingiallito e rugoso, coperto da un telo. Incuriosito, alzo il telo e gli dò un'occhiata chiedendomi se mai avrei avuto la possibilità di farci un voletto.

Quel vecchio signore che porta il numero di serie 05598 era stato costruito nel 1967 dalla ditta Scheibe di Monaco (Germania) e fino al 1998 aveva operato a Pfarrkirchen con le marche D-1289. Dopo di allora era divenuto di proprietà dell'AVAG con le marche

italiane I-AVAG. Risulta essere ad oggi l'unico Bergfalke III immatricolato in Italia.

Passa ancora qualche anno e, in occasione del consueto Raduno Eno-gastro-volovelistico dell'Astigiana, ritrovo l'aliante I-AVAG pronto a portare in volo gli amici pilotato dalle mani esperte di Vittorio Borgo, la colonna portante del volo a vela nella bassa piemontese. Devo dire che le rughette da me notate qualche anno prima erano tuttora evidenti e forse proprio lo sguardo perplesso d'una ragazza che stava aspettando il proprio turno per poterci salire deve aver indotto Vittorio a considerare l'opportunità di dare al mezzo una sistemata.



Armato di taglierino, Erminio Ellenici spoglia il Bergfalke delle tele invecchiate

Sì, perché in effetti la ragazza in questione esitava a salire: Vittorio (con il pennello, colla e forbici ancora in mano) le aveva detto di aspettare un attimo che la colla si asciugasse per bene. Aveva dovuto chiudere un paio di tagli nella tela... Vabbè, poi il volo si è svolto perfettamente e la passeggera è comunque scesa entusiasta. Sarà stato lo sguardo perplesso, il numero delle rughe in costante aumento, sta di fatto che ad un certo punto Vittorio decide di rifare la tela del Bergfalke.

Il traliccio di fusoliera è stato ben protetto dalle tele, e risulta in buone condizioni



nautica
lavazza s.r.l. UNIPERSONALE

WWW.NAUTICALAVAZZA.IT

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



• Verniciatura completa e parziale alianti
in collaborazione con ACAO - Calcinatè (VA)

- Ricondizionamento
- Laminazioni strutturali
- Possibilità controlli ad ultrasuoni



Vittorio Borgo sulla deriva e il timone



Stefano Invernizzi con il piano orizzontale di coda

Saltiamo in avanti di undici anni: nell'autunno del 2019, sulla piccola ma simpatica aviosuperficie Avio-Tortona è ormai di casa l'AVAG. Questo era un sabato pomeriggio piovoso e Vittorio, che nel frattempo lo aveva acquistato, ci propone di iniziare a togliere la tela dalla fusoliera.

Detto fatto; in men che non si dica la squadra di Tortona si mette all'opera e sotto lo sguardo attento di Vittorio, lasciamo l'aliante nudo come mamma lo ha fatto. Ad una prima analisi la tela della fusoliera, che è cotone, è effettivamente da cambiare. Lo stato della tela delle ali invece lascia tutti di stucco: dopo cinquant'anni la tela è ancora in ottimo stato, resistentissima nonostante sia anch'essa a base di cotone. La struttura in legno poi sembrava fatta ieri, perfettamente protetta dal rivestimento in tessuto: colla in ottimo stato e legno magnificamente conservato. Scheibe lavorava veramente bene, questa ne è la prova!

Due mesi dopo, a fine 2019, Vittorio decide di completare il lavoro in officina da lui, ad Asti. Carichiamo I-AVAG sul rimorchio e arrivederici.



Il telaio restaurato e verniciato



Sostituita la tela anche sulle ali, nonostante fosse ancora in condizioni accettabili. Scheibe lavorava molto bene!

Gennaio 2020, fa freddo! Però Vittorio non si ferma mai e inizia il lavoro di pulizia. Io e Aldo ci offriamo di aiutare e andiamo a turno a dare una mano. Intanto Erminio e Walter lavorano al cruscotto. Passano gennaio e febbraio e purtroppo inizia il duro periodo di lockdown che ci obbliga a lasciare Vittorio da solo. Ma lui non sembra scoraggiarsi, anzi: si chiude in officina e lavora intensamente. Prima la fusoliera con le finiture degne di un consumato aeromodellista... Poi la tela della fusoliera... Per passare infine ai ritocchi finali e all'intelatura delle ali e delle parti mobili. La scelta del colore di fondo è quasi obbligata: gli aliante sono bianchi e rossi! Tuttavia la necessità di na-

scondere una piccola crepa nella capottina farà propendere per una livrea originale e che ci farà battezzare l'aliante col nome "Drago di Tortona".



La struttura della fusoliera esposta all'aperto dopo il restauro



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



Aldo Moia e Marcello Gianotti, piloti “mascherati” pronti a un altro volo col Drago

Un animale mitologico dall'animo gentile che si presta a far volare tutti gli amici che vorranno venirci a trovare ad AvioTortona.

Una bella avventura che ha restituito al volo un mezzo classico e che lo rende disponibile a chi lo volesse provare. Un particolare ringraziamento a Vittorio Borgo che ha reso possibile tutto questo facendo di questa sua bella passione, un lavoro.

Scheibe Bergfalke (Mü13E)

L'Akaflieg di Monaco di Baviera, ancor prima della seconda guerra mondiale aveva presentato il monoposto di alte prestazioni Mü 13, al cui progetto aveva collaborato il giovanissimo Egon Scheibe, nato nel 1908. Laureatosi ingegnere, non si iscrisse mai al partito nazista ma riuscì comunque a venir nominato direttore del centro di ricerche aeronautiche DLV. La sua attività si spostò presto nel Tirolo austriaco, per sottrarsi al blocco delle costruzioni di velivoli seguente alle sanzioni belliche.

Fondò una florida azienda che produsse tra l'altro anche biciclette e micro-automobili.



Marcello in abitacolo

Alla sua morte, giunta nel 1997 all'età di quasi ottantanove anni, la Scheibe aveva costruito 2.200 aeromobili, investigato e diffuso la tecnica di costruzione delle fusoliere basata su traliccio metallico ricoperto in tela, e aveva inventato il TMG (motoaliante turistico) con l'eterno SF-25, ancor oggi usato anche come traino.

Dal progetto del Mü-13, Scheibe derivò il primo biposto della serie Bergfalke, uscito di produzione nel 1978 dopo quattro versioni principali e alcune varianti. Tutti i modelli vantavano ottima visibilità dello spazio aereo circostante.

Bergfalke I

Con la riapertura delle attività di volo a vela in Germania nel 1950, un raduno nazionale alla Wasserkuppe fu il palcoscenico della sensazionale presentazione del Mü-13 biposto. Era stato costruito a Innsbruck con le marche OE-0138 ed oggi si può ammirarlo presso il museo Wasserkuppe. L'apertura alare di 17,2 metri venne ridotta a seguito di un incidente, ed entrò in produzione di serie presso uno stabilimento ex-Telefunken a Monaco. 170 gli esemplari costruiti.



La tela nuova, ben tesa sulla fusoliera, pronta per la verniciatura



GLIDERSERVICE NOVAK

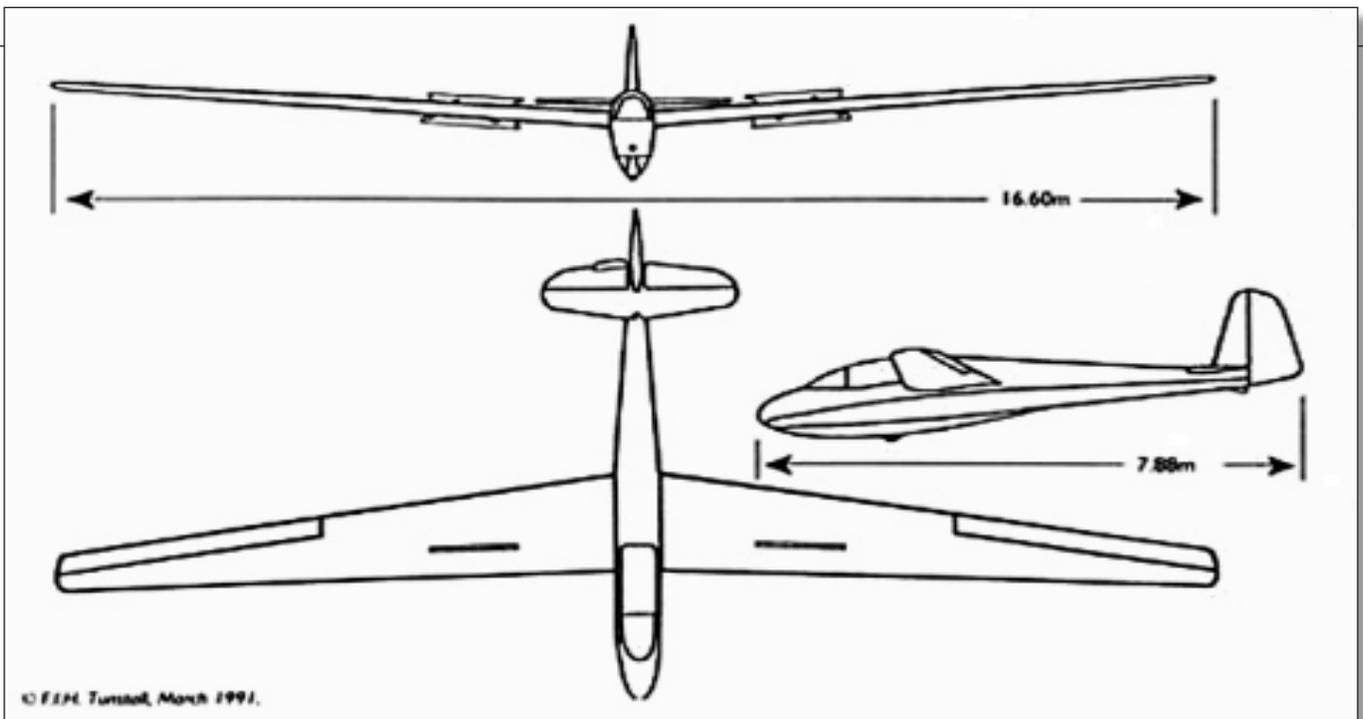
Officina di riparazione e manutenzione per allanti dalle strutture composti
Specializzati in **RIVERNICIATURE**

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



Il disegno a tre viste del Bergfalke III, nato nel 1962 e costruito in 160 esemplari

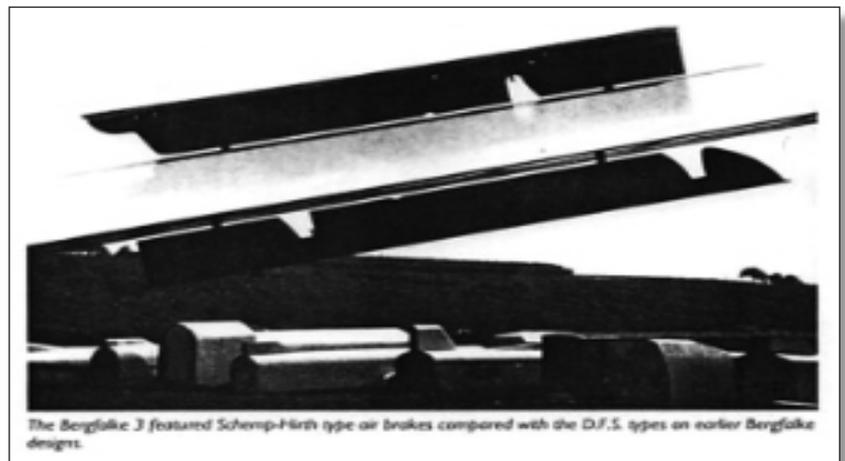
Bergfalke II

Il Bergfalke II nacque poco tempo dopo, da un disegno del 1951 col quale viene introdotta l'ala a freccia negativa di 4 gradi, con l'apertura di 16,6 metri che resterà anche nelle versioni successive.

Ne fu presentata la variante Bergfalke II/55 che si distingue per la capottina con un archetto in meno nel telaio. In totale sono 225 i Bergfalke II prodotti.

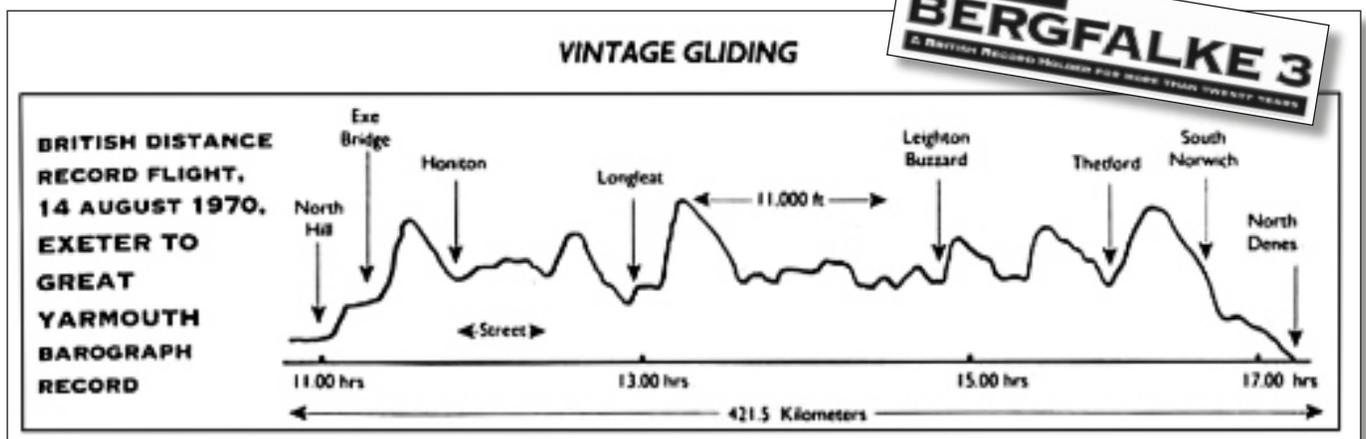
Bergfalke III

Nel 1962 arriva il Bergfalke III il cui abitacolo è più aerodinamico, in particolare grazie alla capottina in due pezzi, la cui sezione anteriore a bolla preformata



Per il III sono stati adottati i diruttori a piastre con movimento perpendicolare alla superficie, di tipo "Schempp-Hirth"

è identica a quella del monoposto Scheibe Spatz L55. Inoltre è stata riprogettata la deriva, più sviluppata in altezza, e la freccia negativa delle ali viene ridotta a 2 gradi.



Inghilterra, 1970: record nazionale di distanza su Bergfalke III, con un volo di 421,5 km



Gli alettoni, ricoperti e verniciati



Una semiala reintelata. Capolavoro di eleganza

Vengono adottati i diruttori di tipo Schempp-Hirth, più moderni dei precedenti. È presente un ruotino di coda al posto del pattino. Al-

cuni esemplari sono stati costruiti su licenza dalla Stark Iberica in Spagna. La produzione totale del III assomma a 160 esemplari.



Stefano Bassalti con Massimo Bertolini, pronti al decollo da Tortona



Il Drago di Tortona è benévolo e ispira simpatia

Bergfalke IV

L'ultima versione è il Bergfalke IV con capottina preformata in plexiglas, e un nuovo profilo alare molto moderno (per l'epoca), progettato da K.H. Wortmann. Nacque nel 1969. L'ala, sempre a sbalzo con struttura lignea, è però ricoperta da uno strato di compensato, sul quale viene poi stesa la tela che si procede a verniciare, per la migliore accuratezza del profilo. Il naso dell'abitacolo è un guscio realizzato in fibra di vetro laminata in uno stampo. La produzione viene conclusa nel 1978, dopo 70 esemplari. Ne

esiste una futuristica variante a decollo autonomo **Bergfalke IVM**: il motore Hirth 0-28 a due tempi con due cilindri contrapposti erogava 52 cavalli. La pinna su cui era installato era retraibile in fusoliera in meno di 20 secondi, tramite un meccanismo di estrazione/retrazione elettrico.

Con quasi 700 esemplari costruiti, il Bergfalke è stato un grande e duraturo successo commerciale. Gli si affianca l'immortale **SF-25 MotorFalke**, un motoalante nato con poche decine di cavalli e cresciuto fino a portare persino il Rotax 914 Turbo per ottenere eccezionali capacità di traino degli alianti.



Ed eccolo in atterraggio a Tortona. In totale sono quasi 700 i Bergfalke costruiti



Il Mü-13E biposto, progenitore dei Bergfalke, gloriosamente esposto al museo Wasserkuppe

Tabella comparativa dei Bergfalke

Versioni	I	II	II/55	III	IV
Apertura alare	15,76 m *	16,6 m	16,6 m	16,6 m	16,60 m
Lunghezza	8,20 m	8,00 m	7,88 m	7,88 m	8,20 m
Superficie alare	18,60 m	17,70 m	17,70 m	18,06 m ²	17,88 m
Peso a vuoto	275 kg	280 kg	290 kg	310 kg	350 kg
Massa max.	430 kg	430 kg	440 kg	465 kg	505 kg
Velocità di manovra	120 km/h	120 km/h	120 km/h	140 km/h	170 km/h
VNE	160 km/h	160 km/h	160 km/h	180 km/h	200 km/h
Velocità max. al traino	120 km/h	120 km/h	120 km/h	120 km/h	140 km/h
Velocità max. al verricello	85 km/h	85 km/h	85 km/h	95 km/h	110 km/h
Esemplari costruiti	170	225 (compreso II)		160	70
Profili alari	Mü-13, 14,5%				Wortmann
Aerofreni	Freni aerodinamici tipo DFS			Diruttori Schempp Hirth	

* Nota: l'ala originale della prima serie aveva un'apertura di 17,20 metri, ma a seguito di un incidente il permesso di volare fu concesso solo se l'apertura fosse stata ridotta a 15,76 m

(da: <https://cevans.me/VINTAGE/Documentation/Bergfalke/Bergfalke.html>) ■

L'Assicurazione Ultraleggera!

✓ Confrontiamo le migliori assicurazioni sul mercato Italiano ed Estero. **Risparmi fino al 40%!**

✓ Ma il prezzo non è tutto, **la nostra offerta pensa alla qualità** con una vasta gamma di garanzie dedicate.

✓ Infine, **potrai sempre contare sulla nostra assistenza**, soprattutto nel momento del bisogno!



 **BFB**
Air Insurance Solutions

Partner:

ASCAIR
MARINE & AVIATION INSURANCE GROUP

Scopri di più, visita il sito:

www.bfbassicurazioni.it/aeronautica/

Contattaci al: 347.1474976 (anche WhatsApp)

Scrivici: airsolutions@bfbassicurazioni.it

Ermanno Bazzocchi, una storia appassionante



*Ingegnere, dirigente d'azienda e politico italiano:
lavorò per l'Aeronautica Macchi
L'EB-1, il mistero dell'EB-2, gli aeroplani
e i jet MB326 e MB339*



L'ing. Ermanno Bazzocchi nel suo "pensatoio"

Nato a Tradate il 27 marzo 1914, Ermanno Bazzocchi conseguì la laurea in ingegneria meccanica con il massimo dei voti e lode presso il politecnico di Milano nel 1938. Durante il corso di studi ottenne il brevetto di pilota d'aliante, e progettò e realizzò l'aliante EB-1 "Littore", che gli consentì di vincere i "Littoriali della Cultura" del 1936. Fece attività politica, ricoprendo la carica di Consigliere nazionale del Regno d'Italia nel gruppo parlamentare "Corporazione di

mare e aria" legato al partito nazionale fascista. Fin da ragazzino aveva già frequentato la scuola di aeromodellismo dell'Aero Club "Clemente Maggiora" di Varese ove conobbe, tra gli altri, Umberto Frattini con il quale, tra i suoi amici di adolescenza, rimarrà in stretta familiarità per tutta la vita e che gli sopravvivrà, e Plinio Rovesti, che ritroveremo come guida del gruppo Dal Molin e futuro protagonista dell'alianzismo italiano.



Dal progetto dell'aliante EB-1, al jet MB339 famoso in tutto il mondo

Il giovane Bazzocchi provava i suoi modelli nel catino naturale presso il ponte di Vedano Olona, che per la conformazione consentiva un più agevole recupero e, fin da allora, mostrò grande curiosità verso la formula canard, che gli valse anche qualche affrettato giudizio, del tipo: «non ha ancora capito dove va messa la coda». Così, egli stesso, descrisse quella stagione: «Con i miei risparmi riuscii a comperare un modello volante a elastico che però andò a finire sopra l'armadio nella stanza da letto dei miei genitori, e là ci stette fino a quando non conclusi positivamente l'anno scolastico. Cominciarono così le mie traversate dal paese per raggiungere il campo sportivo dove potevo far volare il mio modello. Tutti i tetti delle case ai margini del campo sportivo ospitarono i miei modelli e molte volte faticai non poco per poterli recuperare dagli spazientiti padroni di casa. Cominciai anche a frequentare le gare di modelli organizzati dall'Aero Club d'Italia prima nelle sedi provinciali, poi in quelle regionali per concludersi nelle gare nazionali a Roma. I primi tre classificati di ogni gara erano ammessi a quella successiva e così

per tre anni riuscii ad andare alle finali di Roma. Il miglior risultato fu un secondo posto.

«Io avevo iniziato da anni, dal 1929 credo, a partecipare alle gare di modelli volanti, che erano allora molto sviluppate; c'era il Concorso provinciale, poi regionale e poi c'erano le finali a Roma e lì ci trovavamo. L'Aero Club di Milano mi chiamò e mi disse: "Dobbiamo fare una Scuola Modelli Volanti, in via Ugo Foscolo nella sede". Io accettai. La domenica, da Tradate venivo a Milano a fare questa scuola Modelli Volanti e lì incontrai per la prima volta Ermenegildo Preti e Stelio Frati che avevano ancora i calzoncini corti».



Una dispensa di Bazzocchi sulla misurazione delle forze aerodinamiche in vite



- 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

Dimco S.p.A. - Via Pre. 1 21020 Piane di (VA) - info@elmeccor.com - T. 0332 90711 - elmeccor.com





L'MB-320 era un bimotore "executive" costruito in pochi esemplari

Nel 1941 venne assunto dall'Aeronautica Macchi di Varese dove progettò vari modelli d'aerei, il più famoso dei quali è stato l'MB-308, un piccolo aereo da turismo detto "Macchino" (1947). A lui si devono anche i progetti degli addestratori MB-323, MB-326 e MB-339 (Bazzocchi è la B della sigla), l'ultimo poi adottato dalla Pattuglia Acrobatica Nazionale.

La sua carriera di progettista aeronautico fu molto feconda, disegnando decine di velivoli accomunati dalla purezza delle linee aerodinamiche, dalla semplicità delle soluzioni tecniche e dall'economicità della realizzazione. Bazzocchi, comunque, non fu contraddistinto solo da doti progettuali, ma anche da brillanti intuizioni teoriche che gli consentirono di precorrere i tempi negli studi sulla vite.

Si adeguò alle difficili condizioni economiche nell'Italia del dopoguerra, progettando mezzi di trasporto su strada come il Macchi MB1 che riscosse un enorme successo, rimanendo in produzione su licenza fino al 1995, dopo cinquant'anni di presenza sul mercato.

Ha ricevuto numerosi riconoscimenti ad honorem.

Nel corso di una *lectio magistralis* Bazzocchi ha ripercorso la sua lunga carriera, che coincide in gran parte con la storia del volo in Italia. «*Ho iniziato a pensare al volo a nove anni - ha ricordato - quando vidi per la*

prima volta dal terrazzo di casa mia sfrecciare un aereo a bassa quota. Da allora è sempre stato il mio chiodo fisso». Ha voluto inoltre precisare che non gli interessavano solo i progetti: «Mi piace, e tanto, volare. Sono pilota con brevetto di secondo grado da oltre 40 anni e appena posso un voletto me lo concedo ancora».

Non molti sanno che nei primi anni del suo avvento nel mondo aeronautico, ha progettato e costruito anche due alianti. Per farlo meglio conoscere ai volovelisti, gli amici del GAE Gruppo Alianti d'Epoca, operanti presso il CSVVA, hanno realizzato una monografia che dà risalto soprattutto alla vocazione volovelistica di Ermanno Bazzocchi.

Ecco l'indirizzo per visualizzare/scaricare questo documento https://www.voloavela.it/attachments/article/376/gli_alianti_di_bazzocchi.pdf



Un altro esemplare del 320, in servizio presso la East African Airways (compagnia gestita da Kenya, Tanzania e Uganda)

Premessa

È doveroso premettere prima di entrare nel vivo della vita volovelistica del nostro personaggio, che questo lavoro è stato facilitato e semplificato da uno stupendo libro che narra la vita intera di Bazzocchi, dei suoi progetti, delle realizzazioni e dei contatti personali che ha vissuto durante tutta la sua vita.

Gli autori ne sono stati gli ingegneri Paolo Mezzanotte e Alessandro Neviani che ho avuto il piacere di avere come colleghi in Aermacchi per molti anni. Devo ringraziarli per avermi consentito di attingere al loro lavoro editoriale fornendomi anche file digitali del testo e delle immagini del loro libro.

Dall'aeromodellismo al Volo a Vela

A 16 anni, nel dicembre del 1930, durante gli studi liceali, Bazzocchi si iscrisse al nascente Gruppo Dal Molin: partecipò ai corsi e alle manifestazioni organizzati nel 1931 e iniziò ad appassionarsi agli alianti. Nel Gruppo Dal Molin ritrovava l'amico aeromodellista Umberto Frattini che, nel 1931, era stato tra i primi a brevettarsi a Pavullo nel Frignano, insieme a Plinio Rovesti. L'anno dopo, prima dell'iscrizione al Politecnico, anche Bazzocchi si iscrisse al corso per il brevetto d'aliante presso la scuola di Cantù, appena istituita dall'Aero Club di Como e utilizzata anche dall'Aero Club di Milano prima dell'apertura della propria scuola a Taliedo nel 1933.

Per frequentare il corso andava regolarmente da Tradate a Cantù in bicicletta e l'8 gennaio 1933, al 24° lancio, otteneva l'Attestato A", insieme ad Adriano Mantelli, con il quale iniziò una lunga, fraterna amicizia. Anche Mantelli, da Parma, raggiungeva Cantù in bicicletta, percorrendo ben 170 chilometri.

Va precisato che in quegli anni a Varese, per opera del gruppo Dal Molin, viveva un'alacre entusiasmo volo-



1949: Bazzocchi accanto all'MB320, progettato inizialmente come interesse personale a causa d'incomprensioni aziendali

velistico culminato nel 1933 con il lancio dal Campo dei Fiori di 9 alianti idroveleggiatori costruiti da questo stesso gruppo.

Il Centro Studi Volo a Vela Alpino nel settembre 2020 ha pubblicato un documento che raccoglie tutte le testimonianze di questo epico avvenimento. Il documento è visibile e scaricabile con il seguente link: https://www.csvva.eu/attachments/article/122/lancio_dal_campo_dei_fiori.pdf

The all-new AIR Control Display allows the combination of a 8.33kHz COM, a Mode-S Transponder, and an altimeter into an easy-to-use package.

Visit air-avionics.com to learn more about our award-winning system and how it will fit into your aircraft.

The new standard
In the compact class

air avionics

Dal libratore all'aliante veleggiatore

Quando entrò al Regio Politecnico di Milano, nell'autunno del 1933, Bazzocchi aveva già costruito con successo molti aeromodelli e contemporaneamente iniziava a frequentare la scuola di volo a vela di Cantù.

Mentre seguiva con assiduità i corsi di ingegneria, iniziò anche a "schizzare" aliante di fantasia, senza pensare alle costrizioni costruttive, avvicinandosi in seguito a una configurazione realizzabile. Bazzocchi ricorda il passaggio dai modelli volanti all'aliante veleggiatore con queste parole: «Nel 1933 mi iscrissi al Politecnico: pensai che era ora di affrontare cose più impegnative, progettai un aliante di dodici metri di apertura alare perché nel frattempo avevo iniziato a frequentare una scuola di volo a vela organizzata dall'Aero Club di Milano a Cantù.

Le mie risorse economiche erano

minime ma iniziai ugualmente, con espedienti vari, a costruire il mio aliante». Così iniziò a costruirsi da solo un suo progetto, l'EB-1, poi denominato "Littore".

L'MB326, jet per l'addestramento militare di grande successo



L'MB329 tuttora in uso con le Frecce Tricolori. Ha caratteristiche di manovrabilità eccellenti

Bazzocchi costruì il suo aliante pezzo per pezzo, giorno per giorno, in legno: «Andavo a Milano in bicicletta a comperare un foglio di compensato da 1,5 mm di spessore e farne un grosso rotolo da mettere sulla schiena per tornare trionfante a Tradate. Con quel compensato e dei listelli di pioppo fatti tagliare dal falegname del mio paese iniziavo a costruire le centine dell'ala. Ogni giorno, tornato al Politecnico, nello scaletto che mi ero fatto mi costruivo una centina. Impostai anche la fusoliera a sezione esagonale. Il tutto lo svolgevo in un angolo del laboratorio di mio papà e quando si trattò di montare il primo scheletro della fusoliera occupai una parte della cucina dove la famiglia si riuniva per mangiare. La situazione diventava difficile nonostante la simpatia e la buona volontà di mio padre.

Gli amici del GUF di Milano mi chiamarono perché sapevano che stavo costruendo un aliante e mi promisero del materiale e qualche operaio se fossi riuscito a completare il mio aliante in tempo per le gare. Mi misi a lavorare giorno e notte con i compagni di corso. Portai a Milano, in un'aviorimessa del campo di Taliedo, quanto avevo già realizzato; alla vigilia delle gare completai in qualche modo il mio aliante. Insieme ai compagni di corso Ravizza e Reina riuscii ad approntare l'EB-1 appena in tempo, nel maggio 1934, ottenendo i materiali necessari presso Caproni, SIAI e Breda e il supporto tecnico presso il Registro Aeronautico.

Lo collaudai in volo con un lancio, mediante cavi elastici; non mi ruppi l'osso del collo; smontammo allora l'aliante e lo trasportammo a Cantù dove si tenevano le gare. Nella notte lo rimontammo e la mattina, all'arrivo del segretario del partito Starace mi lanciavi dalla collina che sovrasta Cantù e atterrai nella piana sottostante.

I Littorali erano vinti. Il premio era l'M d'oro che si

portava all'occhiello, quella d'argento per i secondi e in fine di bronzo per i terzi. Erano segni distintivi molto ambiti».

Il CVV, che fu l'embrione del Dipartimento di Ingegneria Aerospaziale, era presieduto dall'ing. Enrico Rebera, mentre Maurizio Galimberti ne aveva la direzione delle operazioni di volo, e divenne successivamente il centro di sviluppo degli alianti di Preti. Dall'inizio del 1935 Bazzocchi era il responsabile della Sezione Costruzioni.

Liberato De Amici era il dirigente della sezione Volo a Vela del GUF (Gruppo Universitario Fascista) che operava nell'ambito dell'Aero Club Emilio Pensuti, presso la quale Padova nel gennaio-febbraio 1935 organizzava gli allenamenti di squadra con lancio al vericello per i Littorali. Bazzocchi vi partecipò frequentando il corso per il conseguimento dell'attestato B nel marzo-aprile del 1935. De Amici per l'8 maggio 1935 durante i voli dei Littorali; a suo nome venne intitolato il CVV e a lui subentrò Padova.



Il motocarro Macchitre MB-1

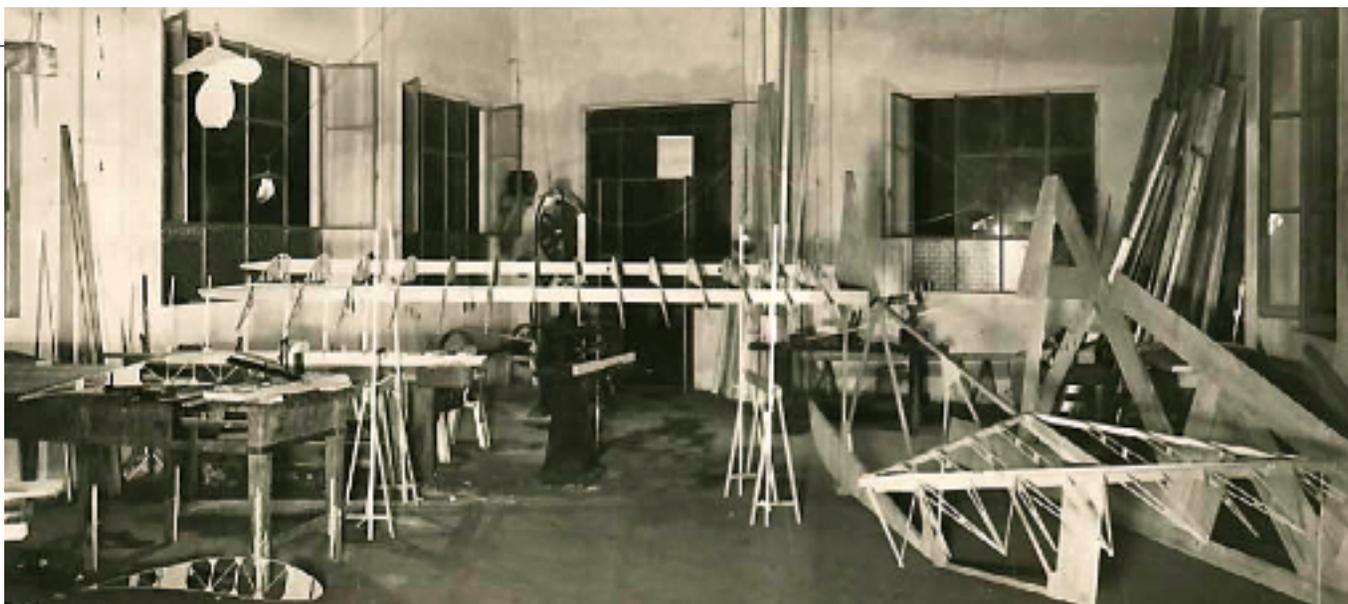
OFFICINE AERONAUTICHE GHIDOTTI S.r.l.

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 Aguscello

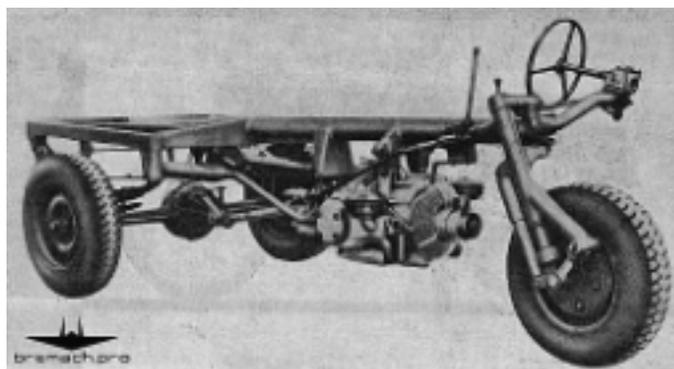


L'officina di costruzioni del Gruppo Dal Molin

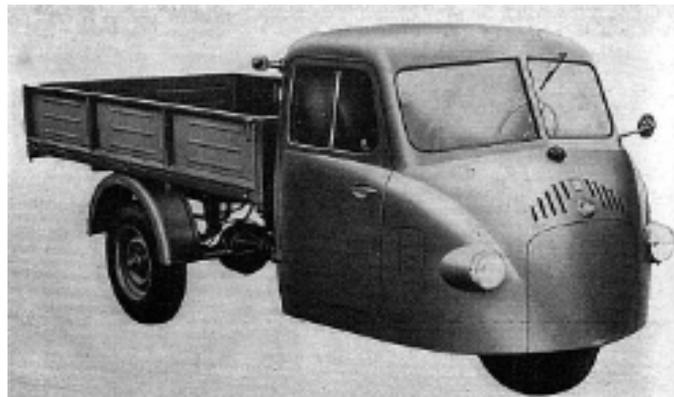


1934: Bazzocchi sull'EB-1 dedicato a Liberato De Amici

Nell'autunno del 1935, Bazzocchi riuscì a trasferire l'EB-1 a Tradate, dove introdusse qualche affinamento aerodinamico e, con il supporto del Gruppo Dal Molin, era in grado di utilizzarlo vicino a casa: il punto di lancio era, infatti, da una collina vicino a Tradate, ad Abbiate Guazzone, con un sottostante campo detto "Prà Lung". A seguito di uno di questi lanci, gli capitò di finire su un albero, causando un grande spavento generale e apprensione per la sua sorte. L'incidente, pur non avendo conseguenze fisiche, fu causa di contrasti e disaccordi con lo stesso Gruppo Dal Molin e le autorità dei fasci giovanili, in cui erano ai tempi inquadrati le scuole di volo a vela, sulla conduzione troppo "autonoma" dell'attività, considerata "nociva alla propaganda", tanto che la scuola Attilio Longoni di Milano richiedeva bruscamente la restituzione del cavo elastico e dell'altro materiale di lancio prestati. Per far valere le sue ragioni, Bazzocchi scrisse allora al maggiore Nannini, che era a capo dell'organizzazione volovelistica nazionale, il quale si adoperò per una piena riconciliazione con il gruppo di Rovesti, tanto che il Dal Molin, il 1° febbraio 1936, lo invitava a svolgere l'attività presso il proprio campo di Vizzola.



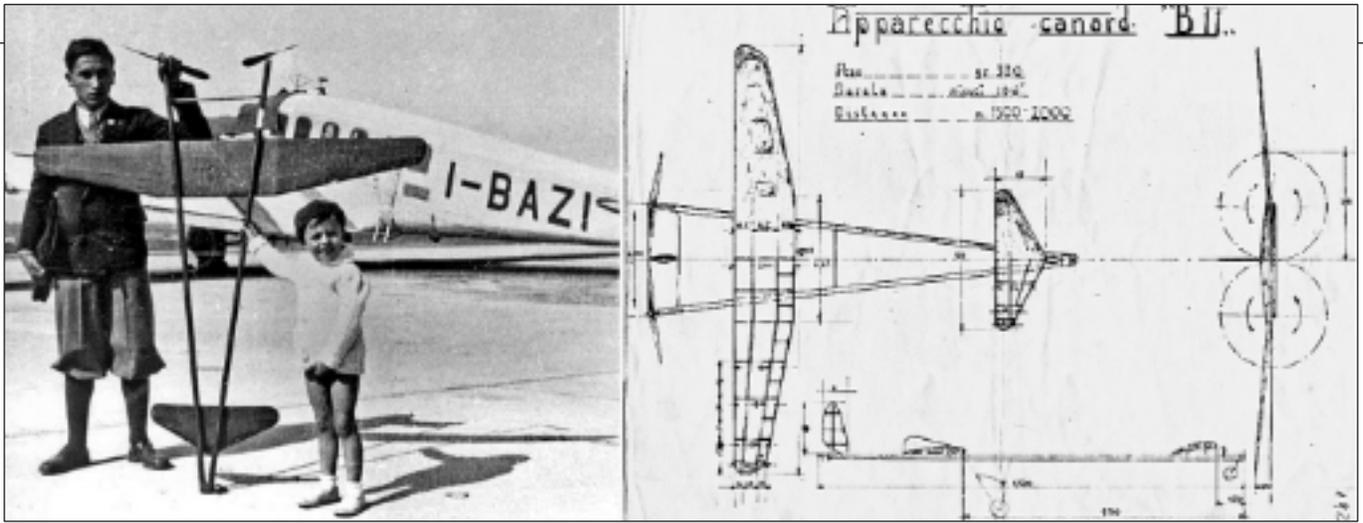
La struttura del motocarro. La sospensione anteriore sterzante richiama costruzioni aeronautiche



Il motocarro nella prima versione cassonata



Tanto riuscito, da rimanere in produzione alla Bremach fino al 1995



Bazzocchi già grandicello, con l'aeromodello B-11

Il collaudo dell'EB-1

Nel frattempo Bazzocchi, nel settembre del 1935, otteneva dal dott. Longo la costruzione del modello e la definizione delle polari alla galleria Caproni, necessarie per le prove di collaudo e statiche presso i suoi laboratori (erano richiesti un coefficiente di sicurezza pari a 7 e di elasticità pari a 3,5), che venivano svolte a titolo gratuito, e per le quali egli indirizzò una doverosa lettera di ringraziamento all'ing. Gianni Caproni. Nel maggio del 1936 l'aliante poté, così, essere immatricolato I-ALDA, in segno d'affetto verso la sorella Alda che ne sosteneva affettuosamente le iniziative; l'immatricolazione era una condizione necessaria per ottenere anche il premio di collaudo previsto dai regolamenti dei Littoriali. La pratica per il premio di collaudo con il Ministero dell'Aeronautica, iniziata alla fine del 1936, rimaneva ancora insoluta all'inizio del 1938 per lungaggini burocratiche, evidentemente frequenti anche all'epoca. Il collaudo, tuttavia, apriva la prospettiva di una produzione dell'EB-1 per l'uso nelle scuole. Infatti, Nannini, ormai promosso tenente colonnello, lo incoraggiava a prendere accordi con Rovesti per una valutazione approfondita della macchina, e Rovesti gli proponeva di entrare nel suo gruppo come responsabile tecnico.



1936: il primo EB-1 immatricolato col nome della sorella



Ermanno Bazzocchi con Ravizza e Reina



Un lancio al "Prà Lung" di Abbiate Guazzone

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)

Ricordi dell'Olandese Volante

Cinquant'anni di volo a Calcinate, nelle parole un po' inventate di Istvan "Stefano" Zunomar

Il volo con la sua poesia, e la massima semplicità

Pubblichiamo la terza parte delle memorie di "Zuno", un pilota che di avventure ne ha vissute parecchie. Ha imparato tante lingue straniere, quanto basta per esprimersi e conoscere tanti amici con cui condividere la passione. Le vicende che ci racconta vanno inserite nel contesto storico, risalente agli anni Settanta e Ottanta, quando le regole aeronautiche erano un po' meno severe e, soprattutto, venivano facilmente aggirate o in qualche caso ignorate (per esempio, il traffico commerciale è cresciuto enormemente da allora).

Non ho voluto alterare l'atmosfera del suo racconto, e ho perciò lasciato intatto il suo modo molto personale e creativo di usare la lingua italiana insieme con i modi di dire imparati in Ungheria e in Olanda. Di carattere frugale, si è dedicato a un volo a vela puro, senza partecipare alla corsa ad avere strumenti sofisticati e l'aliante migliore, ma andando per aria ad ogni possibile occasione. Zuno ha saputo trarre gioia col suo Libelle da un'unica termica debole in condizioni marginali, tanto quanto da una giornata fumante. E lo ringraziamo per averci raccontato le sue emozioni e la sua passione contagiosa.

Tentativi per il terzo diamante

Devo confessare che per il tema di 500 chilometri ho fatto almeno una quindicina di tentativi fra 415 e 486 chilometri, sia con l'A-3 (per le maggior' volte), che con la Libelle Standard e con l'Astir 77, (per troppa cautela e del odio di rimanere fuori-campo) senza riuscire a conquistare il tanto desiderato ultimo Diamante. Per risparmiare parole vado a menzionare solo due di questi tentativi.

Con A-3

Seconda giornata dopo l'arrivo del favonio (*eh sì, è questo il nome italiano del foehn, bravo Stefano! N.d.R.*), ottima occasione di andare primo verso ovest, poi entrare nella Valtellina (non andando oltre il Tonale perché il meteo prevedeva troppa instabilità verso est). Io scelgo il percorso Calcinate - Lago di Eugio (Torino) - Edolo - Laveno - Calcinate da 517 chilometri. Faccio la lavagna de dichiarazione e preparo l'A-3 (I-RIFF) con aarografo, acqua da bere, pane imbottito, la macchinetta Kodak e l'aggeggio sanitario, e decollo alle 11.30. Faccio quota (2.300 metri) sopra Forte Orino, poi proseguo via il Mottarone verso il monte Barone, dove raggiungo la base (dei cumuli) a 2.700 metri, poi

sono alla traversata dell'ingresso in Val d'Aosta. Da lì mi dirigo verso il monte Colombo e di là vado a fare la foto della diga del lago. Il tempo è buono e i valori medi di salite stanno toccando il 3 m/s. Mi rifaccio di nuovo al monte Colombo e proseguo in pedemontana, poi la rotta mi porta di nuovo al Barone, da dove la prossima faermata è il Mottarone che mi dà 2.700 metri e avanti ancora al monte Lema alle 13.30. Così viaggio in direzione del monte Legnone, dove aggancio subito e passo al lato nord della Valtellina, dove il tetto dei cumuli sono molto alti (sovrasviluppo?). In seguito vedo, che quasi tutte le creste sono in ombra, e la base sembrano sempre più bassi. Tempo di stare attenti e non azzardare niente! Arrivando a Teglio con 1.700 metri, da lì vedo un cumulonimbo in forte sviluppo, sopra l'Aprica, che mi ostacola il passaggio per il mio pilone da fotografare e una quindicina di chilometri aldilà del Passo (Edolo). Arrivando al passo devo già tirar' fuori i diruttori per non entrare nella nube, ma malapena sotto il CuNimb comincia a piovere! Cosa fare? Prendere il rischio di andare avanti verso il pilone (dopo l'Aprica non c'è alcuna possibilità di atterraggio!) oppure No? C'è solo circa 300 metri sopra di terra sotto di me e se il CuNimb diventa un temporale? Non mi fido e decido di tornare subito a casa (sono le ore 16.15).

Al ritorno prendo il lato sud, dove i cumuli sembrano molto meno aggressivi. Al Legnone faccio l'ultima salita à 2.500 metri, salto il Lago di Como e sequo poi il costone sud sopra Porlezza. Dopo una quarantina di minuti sarò à Laveno (terzo pilone), dove mi troverò alle 18.05. Poiché il tempo ancora bello è, continuavo il volo e atterravo verso le diciannove à Calcinate. Ho fatto un volo da 485 chilometri in meno di sei ore e mezzo.

Un bel peccato! Ma io rimango à sostenere la teoria, "che un volo si può sempre rifare, ma ne ho una vita sola!"

Con la Libelle

Di nuovo una bellissima giornata. Mi metto in coda dietro tantissimi alianti in linea del decollo, poi faccio la lavagna; Calcinate - Lago di Eugio - Passo Tonale - Calcinate da 521 chilometri. Per il resto faccio tutte le preparazioni (tranquillo) e aspetto il mio turno. Sgancio al 11.45 e salgo à quota 1.650, stacco subito verso il monte Nudo, dove faccio plafond e inizio subito il volo verso ovest, perché devo sbrigarmi, (dovuto la tarda ora di partenza). I valori sono ottimi e in tre quarti di ora lascio alle spalle il monte Barone e sequo i costoni in direzione di Ivrea e faccio quota, per la traversata dell'ingresso di Val d'Aosta. Arrivo alla mia "diga" (là dove il fare della fotografia è più difficile) alle 13.15. Mi arrampico al monte Colombo, dove la Libelle sale come un pallone (fino à 2.900 metri) e inizio la rotta che mi dovrà portare verso il Passo Tonale. Faccio lo stesso lavoro fino al Mottarone, dove mi quadagno quota per la traversata al monte

Lema, ma il Tonale è più lontano. Perdo un po' di tempo sul viaggio verso monte Legnone, dove mi aspetta un vero tempo valtellinese. Lascio il Legnone à 3.000 metri e faccio il salto al lato nord della valle, dove mi mancano ancora un'ottantina di chilometri dal Tonale e sono già le 15.15. Al nord viaggio abbastanza bene, ma il tempo "stringe"! La foto dell'Albergo faccio alle 16.15! Tornando verso casa sequo ancora il lato nord della Valle, ma da Tirano in avanti i valori cominciano à ridursi e i cumuli si appiattano sempre "ovattosi" e à metà strada fra Sondrio e Morbegno riesco malapena mantenere quota. Arrivando alla cima Spluga, i cumuli spariscono; chiamo il Bob alla radio per un consiglio, e cerco à trovare qualche salita al lato ovest della Spluga, ma anche là solo bolle di termiche rotte! Rimango à "tribulare" più di 25 minuti in quel posto, dopo di che (sono ormai sotto 1.000 metri) comincio à prepararmi al fuoricampo à Morbegno. Nei dintorni si vende del ottimo formaggio.

Azzecco un terreno abbastanza esteso diviso in quattro parti quasi uguali e scelgo il quadrante del nord-est (che sembra il più "pulito", salvo gli giovani (e bassi) alberi al ingresso da est, e in fondo (lontano) un terreno pieno di pali di vigneti. Avvicinamento in basso à poca velocità e diruttori fuori, la Libelle tocca terra 30 metri dopo le piantine (a velocità zero). Appena sceso dal velivolo, mi accorgo dell'avvicinarsi di un numero di giovani bambini con una Maestra sulla stradina, che attraversava il prato dietro le piantine appena menzionati. E guarda caso la maestra stava telefonando con la sua cellulare (che io non avevo ancora).



Stefano pulisce l'Astir rimontato dopo il recupero dal fuoricampo in Valtellina

Questo mi ricordava quel saggio di un mio amico chi diceva: quando c'è la Malora, arriva anche la Fortuna...

Mentre i ragazzi stavano ammirando il mio aliante, io ho subito chiesto la Maestra se mi potrebbe (gentilmente) chiamare Calcinata? (Bingo!) Era il mio primo fuoricampo, dove i ricuperatori venivano avvisati dal posto esatto di atterraggio, entro 10 minuti dopo! **Morale:** la Valtellina mi ha "divorato" (come tanti altri) costringendomi a far un fuoricampo dopo un volo da 460 chilometri.

Temporali (difficilmente prevedibili)

Non parlerò dei temporali che possiamo prevedere, dalle previsioni meteorologici, dalle chiamate per radio (da terra o da altri volovelisti), oppure osservati da noi stessi dai segni, che conosciamo come pesempio forte aumento del valore delle salite ecc., ma di quelli non previsti in modo, indicato primo! Per che ragione? Perché questi ci possono causare dei scherzi brutti, dovuto in primo luogo nei casi, che avvengono di sorpresa.

Una giornata stavamo volazzando dappertutto in montagna (quote 3.000 metri in su), quando riceviamo un messaggio da terra, "*Ragazzi si sta sviluppando un cumulonembo, est da Calcinata, state attenti!*" Messaggio ricevuto, scendo con diruttori fuori col A-3. Dal monte Zeda andando verso il Mottarone, poi mi dirigo verso Calcinata e vedo il bel cumulo robusto, già quasi sopra l'aeroporto. Ormai ho traversato il lag Maggiore e finisco la discesa – per cautela – a 1.850 metri. A metà strada fra il lag e Calcinata (circa 8 chilometri da testata pista) vedo che la base del cumulo è almeno 700 metri più in su e "bel piatta" e nessun segno di precipitazione (niente "fiocchi o strisce", sotto). Circa sette chilometri dalla pista, ancora con 1.700 metri, quando da un momento all'altro! Mi trovo nel silenzio assoluto, il variometro indica fondo scala di discesa. Ragazzi, qui c'è calcosa, che sta andando molto male! Nel posto di scappare in montagna, proseguo la traiettoria verso l'aeroporto (ho quota da vendere), accelero fino a 140 km/h - ancora silenzio assoluto.

L'unica cosa, che vedo, è che la pista cominciava ad alzarsi in modo più che preoccupante. Ormai non c'è più scampo, devo continuare e mi viene in mente un bel bagno nel lago e sto sperando del megl mio, quando a 400 metri l'orrore finisce in un colpo! Il silenzio è passato, raddrizzo la velocità a 90 km/h e il vario segna una discesa di mezzo metri. Niente bagno ma anche niente procedura e avverto Calcinata per un finale diretto. (La fortuna è sempre con i stupidi!). **Morale:** se si trova sulla

rotta scelta al lato sbagliato del CuNimb... Scappare! Perché lì col aria fredda in forte discesa non basta alcuna quota, però in vicinanza della terra (nel mio caso a metri 400) la massa di aria fredda è costretta a rimbalzarsi e l'aria in forte caduta diventa un flusso orizzontale.

Dopo questa esperienza – quando ero in volo con ragazzi del Secondo Periodo – se uno partendo dal Campo dei Fiori a 850 metri cominciava a tirar' fuori i diruttori, l'ho fermato, dicendo; "*Mio caro, i diruttori in un caso simile, si tira fuori quando si trova a mezzo chilometro dal aeroporto!*". In un altro caso simile, quando eravamo circondati di temporali in sviluppo e il compagno mi proponeva di andare in giro, (al massimo ci buttiamo giù a Venegono, diceva) ho fatto capire, che cose del genere fa solo un volovelista, con tendenze suicidali!

Invito l'amico (volovelista) di accompagnarmi con lo Janus per un volo locale. Non c'erano temporali previsti, però ne erano al cielo dei cumuli abbastanza robusti. Ad un certo momento ci trovavamo in termica sopra il monte San Giorgio avvicinandoci al plafond, quando l'ho chiesto se vogliamo entrare in nube? Lui mi chiede "*ma sei proprio sicuro?*", la risposta era: "senza altro!" Ho acceso subito il svirosbandometro da 57 mm e a 1.850 metri siamo nel buio. Concentrandomi sui strumenti, finisco il lavoro a 3.800 metri e in rotta al sud ne usciamo al sole. Non so se l'amico ha sudato, ma adesso in ogni caso poteva rilassarsi.

Con lui in comando stavamo andando in giro, tranquilli per scendere sotto la base dei cumuli. Dal lì in avanti stavamo in aria un bel po' di tempo, quando stavamo tornando, siamo arrivati a 900 metri appena sotto il Campo dei Fiori, quando l'amico mi diceva, che sarà tempo per andare al aeropor, ma io ho detto, che c'è ancora un bel cumuletto avanti Forte Orino da "assaggiare". Così detto, così fatto. Arrivavamo là a 800 metri e bum! 2,5 - 3 m/s (non mi sembra eccessivo). "Senti, facciamo a spaventare la gente un po', che si trovava in cresta del Forte Orino e andiamo dopo a casa.

Faccio l'attacco a rasoterra, tirando su forte lo Janus dopo il passaggio, ma in quella salita, il variometro indicava -4 m/s. Allarme sul Pacifico! Ma già durante la riduzione di velocità comincio la virata (ben inclinata) a sinistra, perché lo strumento segnava al momento già fondoscala (negativo!).

Tenendomi al più vicino possibile al costone e quando ho malapena rigirato il versante ovest della montagna ci siamo ritrovati a quota di 550 metri QFE il che significava, che abbiamo perso 500 metri, durante una virata di 180 gradi! (Non scherzo).

L'amico suggerisce di andare al Mascioni per il fuoricampo (che vergogna!) e aveva ragione! Io invece dico: "Senti, in pedemontana si saliva da matti, se non lo raggiungiamo in tempo, vado al Mascioni". A 450 metri (vi posso dire che l'aeroporto sembrava tanto lontano) quando iniziavo la curva per raggiungere il Mascioni, la freccia del variometro andava su veementemente col finire a 4 m/s ed io urlavo "Amico siamo à galla!" Come si dice, **il nube ha preso e il nube ha ridato...** però per poco che non ci ha fregato!

Un ricupero piuttosto costoso

Stavo tornando dal Tonale con l'Astir-77 e in uscita della Valtellina faccio il salto dalla Spluga al monte Legnone e arrivo di là un 100 metri sotto la cresta, dove non ce n'era né un cumulo né ombra di salita. Cambio lato, dove c'è ancora un cumulo piccolo. Arrivando sotto ci trovo poca ascendenza (ma è meglio che scendere); purtroppo dopo 5 minuti di battaglia, il cumulonocino sparisce, così mi preparo per l'atterraggio à metà strada fra il lago di Como e Morbegno su una bella pista arata. Faccio il giro da 180 Gradi ai pendici della Spluga e mi trovo in finale, avanti il campo scelto. L'atterraggio è uno con i fiocchi e sto già fermo à metà pista. In 200 metri di là, trovo la fattoria e faccio la telefonata al caro Broggin per il ricupero.

Dopo un tantino di ore la salvezza arriva in un furgone dell'ACI. Il carrello? È stato confiscato dai Carabinieri valtellinesi perché non era omologato! Si carica insieme l'aliante sul furgone dell'ACI e via, al "magazzino" dei Carabinieri, dove un Capitano (uno con la Testa del Ca...) ci riceve e ci fa mettere l'aliante in "penitenzione temporanea". E noi come cani abbattuti saliamo in macchina.

Il giorno dopo, l'amico tedesco Justus, chi aveva un carrello per il suo Astir si ha dichiarato disponibilissimo per recuperare l'Astir-77 con me, rinunciando al suo volo (ma che gente fantastica!). Agganciavamo il carrello dietro il suo Mercedes e via per il deposito dei Carabinieri. **Morale:** il malumore dei Carabinieri valtellinesi costava al club un carrello e una multa, mentre à me la benzina per il doppio viaggio da due volta 330 chilometri e un piacevole invito di cena agli amici. Anche questo è volo à vela, non è vero?

Ce lo ho fatto!

Dopo tanti tentativi quasi (non) riusciti, mi promettevo due cose: aspetterò fino una giornata che era proprio adattissima per un volo di distanza da 500 chilometri; e che la scelta del percorso non mi

costringeva à dover entrare due volte in Valtellina. Una bella situazione primaverile decido di fare l'ultimo tentativo. Meteo esquisito, il task nel log: Calcinete - Malè - Crodo - Lecco - Calcinete, distanza Diamante con tre punti di virata, da 523 chilometri.

Un'ora dopo il decollo mi trovo à 2.600 metri al monte Legnone. Belli cumuli dappertutto (non molto spessosi) ed i valori sono più che soddisfacenti. Al lato nord di Val di Sole i cumuli mi sembravano di perdere un po' dei contorni bel decisivi il che mi faceva suonare l'allarme. La valle stretta con le colline ben ripide non favoriscono molto il surriscaldare del suolo. Più che sto avvicinando il piede della cresta, più il vario distribuisce un suono promettente e nella vicinanza vedo 3,5 m/s. Mi butto in spirale (c'è ancora poca aria di sotto), ma il cumulo sopra di me fa bene il suo lavoro e mi porta quattro e quattro, otto, à 3.000 metri. Da quella quota *Madornale* vedo purtroppo che uno di noi si trovava basso, cercando di tirarsi su sotto un cumulo al lato sud della valle. Io nel frattempo stavo a aggirare il mio primo pilone facendo uso dello stesso cumulo di primo, da dove potevo iniziare tranquillamente il viaggio verso il secondo pilone, Crodo.

Arrivando al Aprica, ho trovavo avanti di me una Valtellina in pieno fiorito con tutti i suoi belli cumuli che mi risparmiavano à dover saltare la valle prima della Spluga, facendo una traversata in linea diretta verso Magadino. Al arrivo alla catena (ottimamente soleggiata) sopra Bellinzona, mi potevo rifare magnificamente per il passaggio, verso il Val Vigezzo, che mi doveva portare à Crodo. La prossima tappa mi porta ben sopra il monte Lema, laddove mi si apre una vera autostrada di cumuli verso Lecco. Faccio quasi sempre un "delfinaggio" e ci metto meno di un'ora (con una media da 105 km/h).

À Lecco mi risalgo, e parto per finale in pedemontana. Appena arrivo verso la pianura, sposto l'indicatore di velocità à 170 km/h, e dopo un quarto d'ora chiamo Calcinete per entrare in procedura. Ragazzi, ce lo ho fatto "coi fiocchi"! Il terzo Diamante è (finalmente) nella mia tasca.

Passaggeri

In cinquant'anni ne ho fatto moltissimi voli con dei passeggeri, anche perché parlo tedesco e inglese, ma ne menzionerò solo casi di una certa particolarità. Una domenica (tempo fumante con plafond da 3.200 metri) il nostro segretario Massimo mi presenta à un giovane uomo, chiedendomi per fare con lui, un voletto da 40 minuti.

Durante l'arrivo del nostro biposto ASK-21, cerca-vo di assaggiare con che tipo di passeggero ho da fare. È venuto fuori che lui era un paracadutista appassionato. Sganciamo a 1.000 metri sotto una nube, che ci dava 3-4 m/s. Allora ho offerto a lui subito due scelte: un giretto panoramico dalla quota di sgancio, oppure prosequiamo questa magnifica (e forte) salita, fino alla base, ma poi dovremo scendere in un modo paragonabile alla caduta libera di un paracadutista. Il giovane ha scelto (senza batter'occhio), la seconda variante. Allora dicevo; continuiamo. Entro meno di quindici minuti raggiungevamo la base, dopo di che spendevo ancora ben dieci minuti per spiegargli l'intera panorama nei quattro segmenti del cielo lombardo.

Infine inclino le ali in 45 gradi, tiro fuori i diruttori e aumento la velocità a 160 km/h e comincio la *Sturzspirale* (spirale in picchiata) veloce e dopo sette minuti, contatto Calcinante per andare in procedura. Passaggero felicissimo e io un po' amareggiato per lo spreco inutile di una quota da 3.000 m. Bella giornata primaverile, con possibile arrivo del favonio. Il Brogginini viene con un pilota tedesco (solo con motore) a chiedermi di fare un bel giretto con lui nel area di una trentina di chilometri nei dintorni di Calcinante. Raggiunto il monte Sette Termini, dove c'è un bel cumulo, miro al monte Lema, dove arriviamo ben sopra la cresta, ma il cumulo non è sopra, ma a est della cresta, e questo doveva già allarmarmi. Avanzo verso la nube, ma la salita era recalcinante e così mi dà fastidio a centrare bene la termica. Faccio subito dietro front: i cumuli non esistono più e cominciamo a scendere maladettamente. Pensiero? Qui sta venendo giù il favonio, scappiamo! In quella situazione l'unico posto da scegliere è il lato nord-ovest di Pianbello. L'unico problema è che dobbiamo entrare nella Zona di Controllo di Lugano, ma la radio non ne abbiamo! Il tedesco è mortificato e dice ripetutamente "Non mi piace ad entrare nella Zona di Controllo" ed invece insist, che è inevitabile e che meglio che anche lui tiene gli occhi aperti se sta arrivando un velivolo da qualche parte. Nel frattempo stiamo perdendo quota maladettamente. Al Pianbello trovo una leggera dinamica e salgo nel tutto blu, poi miro al lato nord-ovest della Martica. Facendo lo stesso lavoro, riusciamo ad arrivare al Campo dei Fiori. Con questo lasciamo il CTR e abbiamo assicurato di arrivare a Casa sano e salvo.

Il figlio della mia sorellastra si sposa in novembre. Durante il sesteggiamento del matrimonio, chiedo gli sposi: "Cosa volete, come regalo di nozze, che vi compro una lavapiatti, o vi offro una vacanza da tre settimane in maggio a Varese... per venir'

volare con me?" La risposta, preferiscono lavare i piatti. La prima settimana di maggio arrivano da Ungheria con una VW d'epoca (in ogni caso dopo la seconda guerra mondiale). Il primo volo, vado a fare con la sposa. La giornata (infrasettimanale) è bella e ho la disposizione sul Janus per tutto il giorno. La ragazza non ha mai volato, per cautela faccio le prime salite con inclinazione ridotta per non stuzzicare lo stomaco della ragazza, ma intanto che tutto sembrava di andare liscio, azzardo a dirigermi verso monte Lema, dove arrivava la solita turbolenza e la necessità di mettere l'aliante a coltello. Mantengo il contatto con la dolce passeggera, scusandomi ripetutamente per il comportamento del velivolo ma (grazie al Cielo) la ragazza era sempre più entusiasmata dal volo. Incoraggiato da questo fatto ho suggerito (se al lei questo andava bene), che la porterò in alta montagna al Passo San Gottardo. Però purtroppo, aldilà, al primo pendio non si sale; provo anche la cava a Cima d'Uomo; più peggio! Il Magadino ti fa qualche volta questi scherzi.

Avverto la ragazza che adesso dovrei manovrare vicinissimo ai sassi. Lei mi dice: "Zio Pityu (il mio "nickname" in ungherese), io mi godo tutta questa eccitazione." Allora, stuzzico la Cima col termine dell'ala destra e in un giro e mezzo supero la cresta e siamo veramente à galla..

Lo Janus comincia a mangiare i chilometri ed il grande panorama si apre avanti di noi, mentre io istruisco la ragazza della topografia nei dintorni. Tocavamo terra a Calcinante dopo aver compiuto tre ore e mezzo di volo. Mi ricordo particolarmente questo volo, perché ne avevo molte volte pieno la pancia dei passeggeri perché tante volte in volo quando diventa interessante mi dicevano "Io sto male" oppure "mi fa mal' di schiena", eccetera. E il fatto di aver potuto entusiasmare una persona già nel primo volo mi faceva riempire di orgoglio. Una volta il segretario mi presentava una signora olandese (del età di una cinquantina di anni), chi voleva fare un volo nel cielo lombardo. Anche lei un volovelista, che era tanti anni un socio del Gelderse Aeroclub che era all'epoca il club fondatore dell'aeroporto Centrale di Terlet dove avevo molti amici. La signora era abbastanza timida e di poche parole. Ci preparavamo per il volo col ASK-21 e io volevo mettere la copertura della cabina dietro di lei, ma la signora mi sussurava nell'orecchio, che era meglio di metterlo nel buco dell'ala destra (à quel momento mi cominciava a suonare un *campanile* d'allarme) (sic, N.d.R.). Poi la raccontavo che ne passerò i comandi a lei.

Così detto, così fatto e dopo una salita al Campo dei Fiori sono andato in pedemontana avvisandola a prendere questa o quella nube per salire. Allora lei si infila sotto il cumulo concordato, inclinazione 45 gradi ed io osservo il filo di lana sempre inchiodata in centro (avevo la sensazione che era incollata!), la spirale armoniosa, cosa devo dire ancora. Dopo aver vinto la mia perplessità, la chiedevo: “Signora, voi quanti voli avete fatto fino adesso?” “Saranno attorno a 4.000 (l’ho sentito chiaramente, io ne avevo 1.100). Poi, man mano sono riuscito tirar’ fuori (con una tenaglia), che faceva da 25 anni l’istruttore alla Gelderse.

Io ho volato con molti volovelisti con del’esperienza immensa, ma un pilotaggio perfetta come la signora mi ha dimostrato, ho visto solamente in vita mia, era un amico in Olanda con chi abbiamo imparato insieme IFR.

Dopo l’atterraggio (suo), la signora mi ha gentilmente chiesto; quanto mi deve pagare per il Volo ed io ero ancora talmente impressionato dal suo talento, che dicevo “Signora, vi ringrazio per la lezione”.

Anche con il figlio (sovvracitato) facevo alcuni voli in montagna ed un venerdì lo raccontavo che domani c’era previsto un meteo fumante, perciò potevamo fare con lo Janus un bel triangolo da 300 perché sono riuscito a procurarmi l’aliante. Nel mattino presto lui veniva al mio roulotte, per dirmi che ha promesso la ragazza di portarla su al Cervino. L’Amore ha vinto! Pazienza, anche questo è il volo à vela!

Il Nimbus-4 M biposto

Ho già accompagnato l’amico in questo aliante in parecchi occasioni (due gare à Rieti e qualche volo da Calcinate). Lo sapevo già da primo, che l’amico aveva sempre un po’ di curiosità (per fin troppo), ma ero proprio sorpreso quando lui cominciava di andar’ verso est in pedemontana (nel posto d’indirizzarsi alla rotta più diretta del monte Legnone) e così fra un mezz’ora ci trovavamo sopra la collina sud della Grigna Meridionale (dove il sole non ce n’era). Fortunatamente quel pendio non molto ripido tirava, perché nel Bergamasco si è innescata la solita piccola bassa pressione. La salita sotto la cresta era abbastanza faticosa per un “aggeggiò” da 26,5 metri di ala, perciò perdevamo almeno poco mezz’ora. Con 3.000 metri potremmo andare al nord, ma l’amico invece intende à rimanere al sud (dove la base è più bassa e le salite sono difficili). Pazienza, penso: l’aliante è tuo, e così man mano arriviamo (con le fatiche necessarie) al passo Aprica, dove si apriva il paradiso. La base

dei cumuli era almeno 3.300 e al Tonale ci aspettava un cumulo con fondoscala, ladove vedevamo proprio un’autostrada di nubi fino alle Palade, viaggiando con 150 all’ora senza dover fermarsi. L’amico dice, “*Andiamo à visitare la Bernina*” (il colmo di curiosità) ed io mi chiedo: “*Siamo dei turisti, o facciamo il volo à vela?*” Vabbene! Alla Bernina c’è solo un mare di neve, ma niente termica. Torniamo alla Cima del Uomo in meno di 20 minuti con sempre 3.000 metri, con la quale potevamo attraversare la Lombardia (efficienza 1:60) senza una termica, ma mi sembrava ancora meglio di andare à Sondalo per di più, che avevamo di nuovo la solita autostrada almeno à 3.000 metri fino à Valbrembo e che viaggiando dopo in pedemontana potevamo chiudere senza alcun rischio, o difficoltà un volo da almeno 650 chilometri. (E se non perdevamo tanto tempo per la strategia curiosinale, i 750 chilometri erano facili). Invece di questo, dovevamo tirar’ fuori i diruttori per non arrivare à Calcinate a 2.000 metri.

Qualche situazioni un po’ strani

Stavamo à volare insieme e il meteo non parlava dei sovrasviluppi. Ma verso il tardo pomeriggio quando man mano volevamo chiudere il volo, inaspettatamente sopra Venegono si stava sviluppando un cumulonembo. Io dico il socio: “*Lo vedi quello? Dobbiamo stare attenti, perché se viene da questa parte, dobbiamo andar giù in tempo*”. Allora cominciamo già scendere un po’. Durante questa manovra, vedo che andando verso ovest cominciamo à mangiar bene i chilometri, mentre verso est avanzavamo poco. Chiamo il Giorgio à terra, lui dice “*Stefan, ne abbiamo qui un vento di trenta nodi dal est*”. “*Hai sentito?*” chiedo il socio, chi dice (un po’ impallidito) “*dobbiamo mantenere quota*”. “*Molto bene, i però nizziamo la procedura à 400 metri, stai attento e vai iniziare la virata per la base quando siamo al primo hangar, perche se no dovremmo iniziare il finale à Gavirate!*” Alla base però bisogna mettersi col muso sempre più contro vento, per rimanere in vicinanza alla riva del lago. Tutto questo il socio ha riuscito fare abbastanza bene, ma quando per il finale, il ragazzo mantiene una velocità da 90 km/h. E così noi avanzavamo poco verso l’inizio della pista. “*Fratello mio, quota, quota! Se andiamo così ci bagneremo il sedere! Nel lago! Allora aumenti la velocità à 130 km/h*”. E così facevamo un magnifico atterraggio!

Ma tutti gli scherzi à parte, il socio era un tipo intelligente e a parer mio amava il volo à vela.

Noi altri queste esperienze abbiamo “rubato” parzialmente dai “vecchi” e riuscivamo ad interpretare tutte le cose nel giusto prospettiva, ma lui invece non aveva questi doti. Ma forse lo dovevamo

tutto sembra “ideale”! Alla dieci e mezzo, parto da Fort’Orino (quota 2.100metri) verso monte Nudo, ladove mi tiro su à 2.200 metri e viaggio speditamente verso il Mottarone.



L’Aviamilano A-3, cui spesso ci si riferisce come un aliante della Caproni, era un 18 metri di buone prestazioni

aiutarlo, con dei ragionamenti teorici, perché forse in tal modo, anche lui poteva percepire queste cose. Perché io penso, che tutti gli amanti del volo à vela meritano un’attenzione supplementare, quando per loro le cose sono più difficili, che è per noi altri!

L’ultimo sogno

Dopo la conquista del terzo Diamante ho riflettuto molto sulla scelta di un percorso adatto per un aliante della seconda generazione (DG-300) da 750 chilometri. Infine la scelta era il percorso con Calciniate - Susa - Palade - Ambrì - Calciniate, il che mi garantiva l’uscita dalla Valtellina entro non oltre il sedici e mezzo. Per un veloce passaggio della parte più lunga del percorso (Susa - Palade da 350 km) ci voleva una situazione meteorologica che assicurava media da 85 à 95 km/h: un passaggio veloce di una zona di alta pressione da ovest. Stiamo scrivendo giugno 2008. Quadra tutto: la disponibilità del DG-300, la meteo (36 ore dopo l’entrata del favonio) ed il pilota (tutto gasato). Partenza traino alle 10.15. Gardando il panorama durante il traino,

Dopo traversamento dello sbocco della Valdostana, arrivo in una bella posizione al monte Colombo, dove faccio di nuovo una discreta salita fino à 2.600 metri e seguendo la parte più alta della catena ne arrivo à Susa (primo pilone) alle 12.15.

Per aumentare la velocità del viaggio verso est, faccio uso del bel cumulo sopra il monte Palòn, e dalla base di 3.100 metri mi avvio speditamente seguendo la stessa rotta indietro fino al lag Maggiore di primo, e dopo la traversata del lag sono già al monte Generoso alle 13.55. In tanto che i valori si stavano aumentando, mettevo il McCready su 3,5 m/s già al Mottarone.

Al Legnone tocco di nuovo il 3.000 metri e faccio il solito salto al lato nord della Valtellina che dà condizioni fumanti almeno fino all’Aprica. Mi si apre una panorama del paradiso, nella forma di un’autostrada di cumuli verso il secondo pilone (le Palade). Fra Tonale e Palade devo mantenere una velocità di 160-180 km/h per non essere risucchiato nei nubi. Arrivo alle Palade alle 15.40, media oltre 97 km/h.

Via verso il prossimo pilone! Fino all’Aprica trovo quasi le stesse condizioni dell’andata.

Da Tirano in avanti, la base dei cumuli cominciavano essere più ovattati, con la conseguenza calo dei valori. Così arrivo alla Spluga alle ore 17. Il valore, che trovo là, è abbastanza magro (1 m/s un po' rotto), ma devo insistere a sfruttarlo fino alla base (2.300 m), perché devo saltare "il cimitero", che regge fra Spluga e il Magadino (la zona compresa tra i monti Ledù e Bregagno, poco attiva, N.d.R.).

Come al solito, è un passaggio interamente nel blu assoluto. Un mezzo chilometro primo del piano di Magadino, trovo sopra una cava un qual cosa, che si può nominare salita (*turbulosa* e rotta) a 1.750 metri. Giro e fatico per ogni metro di quota, a 2.100 metri... storia finita! Rischio un'occhiata avanti di me nella valle del Gottardo: è tutto blu, ma guardando meglio si vede una fumatura di condensazione a circa 1.400 metri.

È un'inversione. Lì sotto c'è aria stagna! Questo proprio non si voleva, perché scendere sotto quell livello, significa: atterraggio all'aeroporto di Magadino! Pazienza, addio tentativo di 750 chilometri, perché io (sempre il troppo cauto) a quest'ora e queste condizioni non vado più avanti! Tocco terra a Calcinate dopo un volo di oltre otto ore e 710 chilometri volati.

Amarezza per il non riuscito, ma soddisfazione del "sono capace per fare anche questo!" Nei prossimi

tre anni, purtroppo non ho trovato un'occasione per ritentare di nuovo questo volo.

Infine

Negli anni consecutivi, fino al 2017, le mie possibilità volovelistiche sono stati malridotti, perché per un grave incidente stradale nel fine di Agosto 2011 sono diventato invalido (e passavo anche l'età di 80 anni). Dovuto ai miei lesioni, non ero più in grado a volare più lungo di tre ore e non potevo assolutamente rischiare un fuoricampo. Poi al fine stagione del 2017 ho deciso di cessare la mia attività volovelistica, perché dovevo constatare che le mie attività limitate non erano più il mio tipo di volo a vela, altamente piaciute. Ho volato lungo (per 68 anni), duratorio (quasi tre ore e mezzo la durata media), lontano (oltre 75.000 chilometri) e alto (7.300 metri). Ho seduto in quarantasette tipi di alianti e guidato centinaia di mille chilometri per venire sempre a Calcinate. Tutto questo è mio testimone per quanto ho amato il volo a vela alpesimo ed il mio aeroclub.

Ma quello, che conta di più, è che ho fatto molte "Amicizie per la Vita" (cinque di loro sono purtroppo già deceduti), tutti appassionati al volo a vela e forti sostenitori del nostro aeroclub. Posso allora dire, che non ho vissuto inutilmente? ■



La "base" di Istvan quando veniva a passare dei periodi intensivi di volo a vela presso il club AVAL di Calcinate, oggi ACAO

FlyPink Master

*Il lungo inverno del calendario, e quello del Covid-19
Le FlyPink ripartono dai seminari via Zoom e dal primo stage in ACAO*

Le lezioni online hanno incluso la presentazione di soluzioni per un problema fisiologico che non deve necessariamente limitare i voli sportivi



DPCM del 9 marzo 2020: l'Italia entra ufficialmente in pandemia e oltre alla dichiarazione di stato di emergenza nazionale, alla didattica a distanza, alla dichiarazione di zone rosse a macchia di leopardo si vieta anche lo spostamento per motivi non necessari, si sospendono le attività sportive, le manifestazioni e gli eventi, si chiudono i musei, i luoghi di cultura e i centri sportivi e **si ferma il volo**. I DPCM si susseguono e le misure da applicare sono difficili da interpretare. Il volo che si è fermato prima a causa dell'inverno e poi per il blocco anti-Covid si arrugginisce e alla riapertura non pochi sono i problemi e gli incidenti che si susseguono.

Si riapre poi allo sport agonistico e quindi anche al volo agonistico e alle scuole. Ripartono nello stretto periodo estivo le competizioni ma la fine dell'estate ci

obbliga a riportare i piedi per terra, non per colpa del volo ove le regole sono state rispettate abbastanza facilmente (grandi spazi, spesso voli in monoposto): il lockdown duro ci accompagna per i mesi autunnali e... non se ne può più!

La voglia di vivere, di stare insieme, di essere liberi, di scordare le nere esperienze passate da tanti, di organizzare il futuro fanno pensare a tanti di organizzare incontri virtuali, webconference, webinar: anche i non più giovani si sono dovuti piegare alle nuove tecnologie...

Anche le FlyPink cominciano a incontrarsi via zoom e finalmente si rivedono i volti delle amiche, si ascoltano le avventure e disavventure delle partecipanti e si comincia anche a pensare positivo: finirà questo periodo e potremo incontrarci dal vivo, "in presenza".

Sotto lo stimolo di Margot, PilotaPerSempre si unisce a noi e tra una chiacchiera e l'altra si definiscono gli obiettivi per un master in Primavera. Si analizzano le aree: rosso, arancione, giallo; i colori si susseguono e continuano a isolarci, ma finalmente anche la tanto "colpevole" Lombardia entra in zona gialla. Ce la faremo a non abusare di questa luce solare che ricopre quasi tutta l'Italia? Siamo fiduciose e fissiamo le date e il luogo: 19-20-21 marzo a Calcinate, organizzatore ACAO sotto il tutoraggio di PilotaPerSempre (master poi spostato a maggio 21-22-23 causa zone rosse). Quattordici FlyPink aderiscono suddivise in tre gruppi in base all'esperienza e agli obiettivi personali. Riccardo (Ricky) Briigliadori, Margherita Acquaderni e Luca Frigerio sono i leader che non disdegnano di trasmettere la propria esperienza nel cercare d'infondere sicurezza e aspettative di volo.

Chissà se da questo master uscirà qualche pilota in grado di rimpolpare la squadra femminile che, nel 2019 pur così piccola (due sole pilote: Margot ed Elena Fergnani) ha dato tanto lustro al nostro sport portando a casa dai campionati del mondo femminili in Australia un Oro per Elena e un Bronzo per la piccola ma forte e corretta squadra!

Che dire a tutti coloro che continuano a non credere nel volo a vela femminile? Siamo poche (è vero!), siamo diverse (e meno male!) dai nostri colleghi maschi, siamo meno continue nel volo causa l'impegno nel quotidiano e familiare che ci richiede una maggior presenza, retaggio di una educazione molto italiana, ma... siamo intelligenti, caparbie, volitive e fortemente impegnate nelle nostre attività e interessi, quindi pian piano anche il mondo aliantistico dovrà adattarsi sempre più alla nostra attiva presenza e ne troverà sempre di più nel volo di distanza, nel volo acrobatico, tra gli istruttori, tra gli organizzatori di eventi, nella dirigenza dei club, pronte e disponibili confrontarsi alla pari con i "signori uomini".

Bellissimo è stato l'intervento di Margot nell'incontro zoom del 29 gennaio: ci ha raccontato, con tanta umiltà ma grande consapevolezza, quali sono stati, anche per lei che ha raggiunto importanti vette, i condizionamenti, le rinunce e le scelte in autonomia che le hanno permesso di raggiungere la sua attuale ottima forma mentale, trovando anche le soluzioni a quelle che sono problematiche "fisiologiche" del genere femminile.

<https://www.mito-smgroup.com/prodotto/polvere-assorbente-liquidi-organici-pulvibio/>

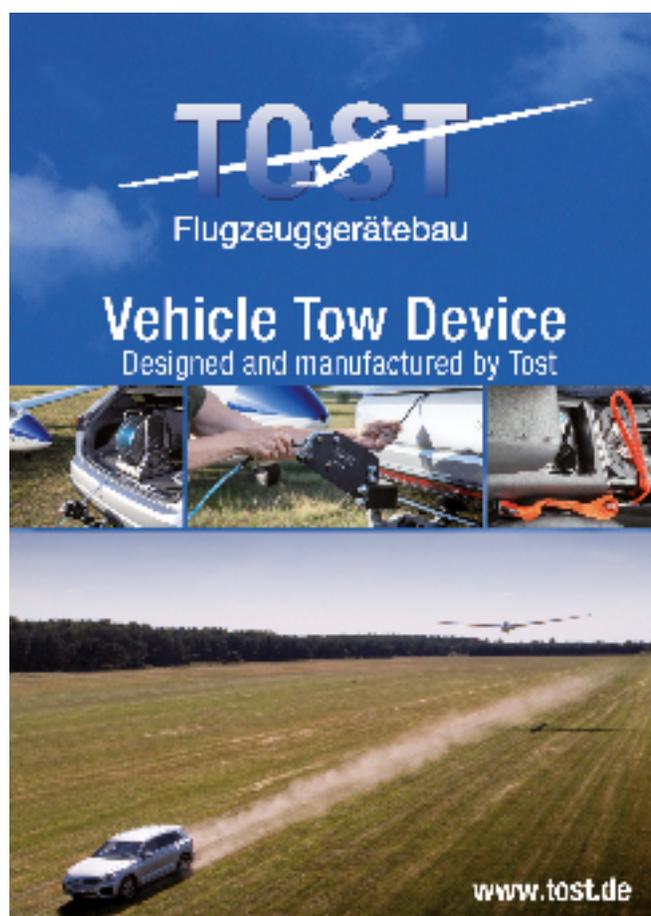
<https://tinyurl.com/m4ub778t>

Andremo quindi al nostro primo Master con il nostro mezzo o con un biposto club, ascolteremo con atten-



La polvere assorbente per liquidi organici è una soluzione pratica. Si compra anche online (link nel testo)

zione i consigli di chi ha maggiore esperienza e competenza, fisseremo i nostri obiettivi personali, volere in quel magnifico contesto paesaggistico in cui si trova ACAO (che ringraziamo in anticipo per l'ospitalità) e cresceremo in capacità e sicurezza. ■



Virtual wintercamp 2021



Il web è stato conquistato dalle videoconferenze di grandi campioni.

Descritti i voli più interessanti e le regole per superare gli attraversamenti difficili.

Un occhio anche alla sicurezza, coi fuoricampo raccomandati.



L'aeroporto di Enemonzo, sede del CVNE che ha organizzato la stupenda serie di conferenze invernali, con la presentazione di Manuele Molinari



<http://www.cvne.it/>

Il lungo inverno volovelistico, iniziato con la ripresa delle limitazioni di movimento che ha colpito anche le attività sportive, e conclusosi in marzo, ha mostrato tutta la capacità di innovazione e

la volontà di resistenza tipiche dei piloti di aliante, che non si sono persi d'animo. Internet si è rivelato un terreno fertile per portare iniziative di divulgazione che ci hanno permesso di ritrovarci insieme. L'oc-

casione più forte l'ha creata il CVNE di Enemonzo, con l'aiuto di soci dei principali club del Nord-Est italiano: una serie di conferenze sotto il nome di Virtual Winter Camp.

I relatori erano tra i migliori piloti italiani, finendo per raccogliere gli eccelsi contributi di personaggi ormai di fama internazionale, come Giorgio Galetto, Jean-Marie Clément e Alberto Sironi, solo per fare alcuni nomi e rinviandovi al ricco elenco riportato alla fine dell'articolo per conoscere tutti i relatori. La partecipazione è stata superiore a ogni aspettativa.

Il sito del CVNE già da anni ospita un database dei fuoricampo nella zona orientale delle Alpi che include un file KMZ di Google Earth dove sono evidenziati i campi più utili, che viene aggiornato frequentemente (compatibilmente con le risorse umane disponibili). Lontano dalla zona di volo del NE, c'è poca collaborazione fra club per arricchire e scambiare queste informazioni purtroppo.



È ora a disposizione una raccolta di video sul canale YouTube del CVNE (https://www.youtube.com/playlist?list=PLxbC5qb-Bzz9N_rwGDW4xzFJ-khR53_uWkt o in breve <https://tinyurl.com/2xfmrvrk>), oltre a

un database di articoli, videointerviste e ricordi personali (in particolare quelli di Massimo Stucchi).

Vi si accede da Google Drive <https://drive.google.com/drive/folders/1DDHlseAUT6i3yVjv3bZ-Pq5j0AoT2rPsF?usp=sharing> o in breve <https://tinyurl.com/532yu2ec>

Ciascun relatore ha descritto le caratteristiche principali di una zona specifica, anche in relazione alle atterrabilità. Molti misteri e miti legati alle loro capacità di prendere decisioni in funzione della condizione meteo e dei venti dominanti alle varie ore del giorno sono stati rivelati e approfonditi per il piacere e la crescita sportiva dei piloti italiani che hanno partecipato numerosissimi.

Ecco i titoli che sono stati trattati:

- **Da Domodossola alla Francia, relatore:**
Alex Busca
- **Val Venosta e Pusteria, relatore:**
Giorgio Galetto
- **Da Domodossola al Tonale, relatore:**
Alberto Sironi
- **Dal Tonale alle Dolomiti, relatore:**
Roberto Istel
- **La Pedemontana Classica dal Garda al Confine Est, Parte 1a, relatori:**
Andrea Salvadori e Ugo Raffaelli
- **La Pedemontana Classica dal Garda al Confine Est, Parte 2a, relatori:**
Luca Comin e Viviano Ongaro
- **Dalla Padania alla Francia attraverso la Val Di Susa, Relatori:**
Jean-Marie Clément e Andrea Ferrero
- **La Pedemontana dal Lago Maggiore al Lago di Garda, relatori:**
Riccardo Briigliadori e Luca Frigerio
- **C D'oro e Tre Diamanti in un'altra epoca, relatore:**
Massimo Stucchi ■

TRANSFLUID
industrial & marine

Bellmarine
powered by Transfluid

Ibrido & Elettrico



Risparmio



Eco Friendly



+ Energia

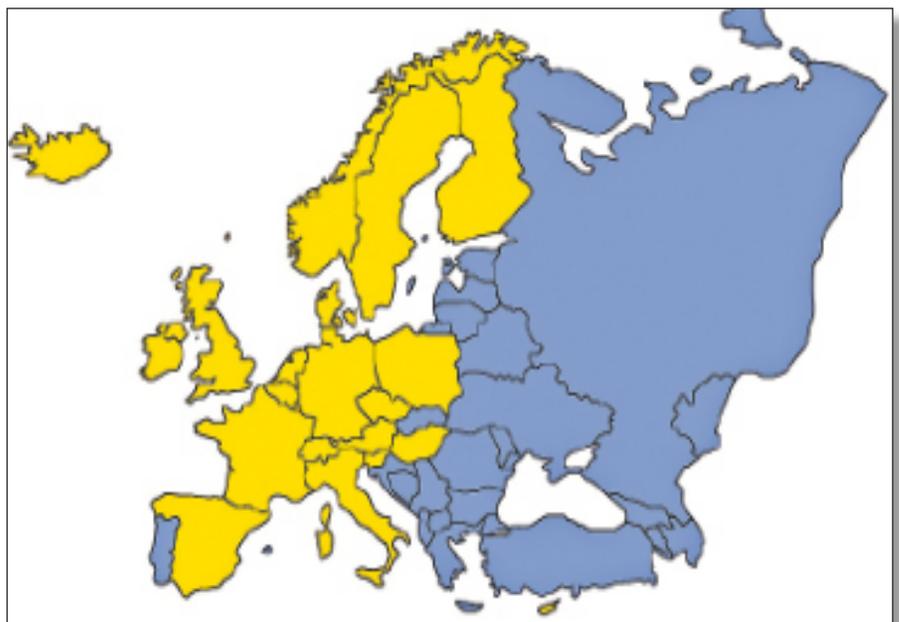
TRANSFLUID S.p.A.

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





28° Congresso European Gliding Union



I Paesi europei aderenti all'EGU in forma federata. Ad essi si aggiungono in qualità di membri aggregati anche le rappresentanze USA, Canada, Nuova Zelanda e del Vintage Gliding Club

Il 27 febbraio 2021 ha avuto luogo il 28° EGU Congress, il congresso annuale della European Gliding Union. L'evento si è svolto in modalità virtuale tramite partecipazione su piattaforma informatica dei delegati e/o delegati alternati di tutte le Full Member Associations (associazioni federate) e Associate Member Associations (associazioni affiliate) e dei membri dell'Executive Board.

All'evento lo scrivente ha partecipato in qualità di delegato appena nominato in rappresentanza dell'Aero Club d'Italia, che in passato era stato associato all'EGU ma non lo era più da diversi anni. L'EGU è l'associazione delle federazioni europee di volo a vela o delle sezioni di volo a vela degli aeroclub nazionali. Il suo obiettivo è rappresentare gli interessi di tutti i piloti di aliante in Europa per ciò che riguarda l'ambito regolatorio (norme e regolamenti), nei confronti con vari enti europei e con l'EASA in particolare. In tale ottica l'EGU tiene sotto controllo gli sviluppi dei regolamenti aeronautici europei e, qua-

lora necessario, intraprende azioni volte a prevenire la creazione e implementazione di norme che possano avere un impatto sfavorevole o perfino pericoloso sullo sport volovelistico.

Le tematiche di particolare interesse dell'EGU sono:

- spazio aereo, radio e transponder;
- aeronavigabilità e manutenzione;
- licenze, addestramento, visite mediche;
- ambiente, normative e sostenibilità;
- metodologie delle operazioni di volo.

L'EGU, fondata nel 1992, è affiliata a Europe Air Sports (EAS), organizzazione che rappresenta gli interessi di tutti gli sport aeronautici a livello europeo (presieduta attualmente dall'italiano Andrea Anesini), ed è riconosciuta dall'EASA. Collabora inoltre con la Fédération Aéronautique Internationale (FAI), in particolare con l'International Gliding Committee (IGC), e con l'Organisation Scientifique et Technique Internationale du Vol à Voile (OSTIV).

Attualmente l'EGU conta ventuno full members più cinque associate members (in rappresentanza di USA, Canada, Sudafrica, Nuova Zelanda e del Vintage Glider Club) e rappresenta più di 80.000 volovelisti. Il consiglio (executive board) è composto da dieci membri (il presidente, due vicepresidenti, il segretario generale, il tesoriere e altri cinque membri). Tutti, eccetto il presidente, svolgono anche funzioni di Technical Officer (responsabili delle consulenze tecniche) rispettivamente in quattro diverse aree d'interesse: Regulations, Safety, Airspace & Interoperability e Club & Pilot Development.

Nel recente congresso, dopo l'apertura e l'appello dei delegati (presenti i rappresentanti di 19 nazioni su 21), si è proceduto con l'approvazione dell'ordine del giorno e del verbale del congresso precedente svoltosi il 23 febbraio 2020 in Danimarca a Copenhagen, poco prima dell'inizio delle restrizioni di viaggio dovute alla pandemia.

Successivamente è stata illustrata la relazione del presidente e del consiglio di amministrazione relativa al

2020. Tutte le attività dell'EGU sono state notevolmente influenzate dalla pandemia di Covid-19 durante lo scorso anno.

Dopo il congresso di Copenhagen il consiglio si è riunito altre tre volte in meeting formali svoltisi in teleconferenza ed altre sette volte in meeting virtuali informali mensili secondo una prassi preesistente. L'argomento principale dei meeting mensili è stato il monitoraggio degli effetti della pandemia sull'attività volovelistica negli stati membri.

È stato dato il benvenuto all'Italia per il suo rientro nell'EGU dal 2021 dopo alcuni anni di assenza e lo scrivente ha portato il saluto dell'Aero Club d'Italia all'assemblea.

Si è poi effettuata la votazione, e conseguente approvazione, su due proposte di modifica statutaria riguardanti la possibilità di effettuare il congresso annuale in teleconferenza come normale procedura, se così deciso dal consiglio, e l'invio delle relative convocazioni agli stati membri unicamente per email.



Il segretario generale dell'EGU, Mika Mutru, dalla Finlandia

È stata quindi presentata la relazione finanziaria relativa al 2020 e quella dei revisori dei conti. Si è poi passati alla votazione sulla proposta del consiglio di riduzione delle quote associative e sul bilancio preventivo per il 2021. Considerate le difficoltà generali legate alla pandemia di Covid-19 le quote associative, commisurate al numero di piloti di aliante di ogni nazione, sono state ridotte per il 2021 di circa il 60% rispetto all'anno precedente nella misura necessaria a coprire solamente le quote che EGU paga a Europe Air Sports e la quota per l'Italia è stata stabilita in 400 euro invece di 1.250. Tutti gli altri costi che l'EGU dovrà sostenere nel 2021 saranno coperti dalle riserve finanziarie. Si è poi proceduto all'elezione del presidente e di due membri del consiglio per scadenza del rispettivo mandato triennale. Per il triennio 2021-2023 sono stati confermati Patrick Naegeli (UK) come presidente e Ole Gellert Andersen (DK), Bernard Hautesserres (FR) e Andreas Peus (DE) come membri del consiglio. Un altro membro del consiglio, Howard Torode (UK), ha rassegnato le dimissioni (preannunciate lo scorso anno) ed è stato ringraziato per il suo importante contributo fornito nel corso degli anni alle tematiche di Airworthiness e Maintenance; è stato sostituito nel consiglio, che continua ad essere composto da dieci membri, dalla sig.ra Meike Müller (DE), già membro del board fino al 2018. Infine, la Norvegia ha confermato la disponibilità ad ospitare il prossimo congresso ad Oslo il 26 Febbraio 2022, dopo essersi



Il nuovo sito Internet EGU

già resa disponibile per il congresso 2021 che però si è poi svolto in modalità virtuale a causa della pandemia. Alla sessione congressuale formale ha fatto seguito una sessione informale dedicata ad una discussione tecnica su alcuni argomenti come spazi aerei, revisioni e certificazioni di navigabilità, normative di manutenzione e nuovi sviluppi nell'utilizzo dell'energia elettrica come alternativa alle tecnologie con combustibili tradizionali nel volo a vela, con riferimento non solo alle motorizzazioni degli alianti ma anche ai verricelli. L'EGU ha un nuovo sito web (<https://glidingunion.eu>) che ha sostituito il precedente (www.eguinfo.org) ove si possono trovare informazioni molto utili incluse le principali normative EASA di interesse per il volo a vela. ■



Patrick Naegeli (UK) è stato riconfermato nel ruolo di presidente



innovando nella continuità



SIT SOCIETÀ ITALIANA
TECNOSPAZZOLE S.p.A.



follow @sitbrush on



sitbrush.com

Visita il nostro nuovo sito web!

LXNAVIGATION

Traffic square ^{NOVITÀ}

Display FLARM® Transflettivo da 2.7" con navigazione per TP & APT, supporto per gli Spazi Aerei, registro dei voli e molto altro.



Installazione Plug & play



Display transflettivo da 2.7"

390 € + IVA



73 x 51 x 20 mm



Allarmi Audiovisivi



Navigazione per TP & APT



Supporto degli Spazi Aerei



FLARM splitter integrato



Registro dei voli



Modulo voce integrato

L'unico FLARM con ADS-B e allarmi da Transponder Mode S.



ADS-B in & XPDR Mode S

PowerFLARM Eagle ^{NUOVA VERSIONE}

a partire da 690 € + IVA



2 uscite separate



Il PowerFLARM più piccolo



Supporta Garmin TIS®



USB port



Il più conveniente


LXNAVIGATION
ITALY

Marco Massimo Kessler
+39 393 431 84 78

info@lxnavigation.it
www.lxnavigation.it

info@lxnavigation.com
www.lxnavigation.com