

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

LUGLIO/AGOSTO 2021 - n. 386

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani



- La Decima Finale Grand Prix
- Carlo Zorzoli (Zac)
- Due nuovi record europei
un volo che resterà nella storia
- Virtual Sailplane Final 2021



m49[®]

FROM NATURE TO FASHION.

1849 Mazzucchelli

www.mazzucchelli1849.it



Settembre 2021

Il mese di settembre vede la chiusura di gran parte delle attività sportivo-agonistiche, e rinascere l'impegno organizzativo per la prossima stagione. I piloti hanno potuto approfittare di condizioni meteo superiori alle aspettative sin dalla primavera: il SAP di Varese è stato una fucina di record e di bellissime esperienze, le gare di Voghera e Ferrara (soprattutto quest'ultima) hanno visto completati voli più lunghi e veloci del solito. A Rieti i concorrenti si sono esaltati realizzando, numerosi, prestazioni di velocità intorno ai 170 km/h che finora erano soltanto episodi eccezionali da parte di piloti d'altissimo livello. Ciò dimostra non solo una meteo speciale, ma anche la continua crescita della cultura sportiva. L'ultima gara della stagione, la E3Glide di Varese, ha avuto grande risonanza internazionale anche per il "pieno" di prove volate: 10 giorni consecutivi di divertimento sull'arco della pedemontana lombarda e nelle Alpi.

Un volo davvero eccezionale è oggetto di un'approfondita analisi nelle pagine di questo numero. Il pilota, francese, ha aperto una nuova rotta volovelistica attraversando il mare per due volte tra Francia continentale, Corsica e Italia, così segnando due nuovi record europei. Una riflessione: tutto è stato preparato bene, le previsioni meteo sono più a portata di un click, ma tutto sommato non traspare dal suo racconto un'eccezionalità nella pianificazione, tant'è che la storia somiglia ad altre descrizioni di voli d'Insegna FAI. È stata la sua capacità d'immaginare un percorso così originale a far entrare Baptiste Innocent nella storia del volo a vela. Ma soprattutto, il bravo pilota ha disintegrato una barriera che pareva insormontabile, mostrandoci che era solo mentale, e lo ha fatto nel pieno rispetto delle normative su navigazione (piano di volo) e spazi aerei.

Oggi i club e i nostri rappresentanti lavorano sul ca-

lendaro sportivo 2022, sui regolamenti da aggiornare, senza dimenticare la riorganizzazione delle attività interne ai sodalizi. Giungono notizie confortanti anche dalle scuole, cui non mancano i nuovi allievi. La pandemia ha allentato la presa, ci sentiamo tutti più liberi (più o meno motivatamente secondo i casi e le opinioni), ma ancora se ne sentono alcuni effetti economici (cancellato il salone dell'Auto di Ginevra), sociali e... anche sportivi. Anche nel prossimo inverno saranno pochi i piloti europei a concedersi una vacanza volovelistica nell'altro emisfero, perché esistono incertezze logistiche e pratiche.

A livello più generale scarseggiano le materie prime e alcune merci d'importazione, i costi di trasporto marittimo e aereo sono letteralmente esplosi, le tempistiche sono sempre imprevedibili. Il volume totale della valuta circolante è aumentato negli ultimi 18 mesi tanto quanto nei precedenti 4 anni nella zona Euro, 5 anni per il Dollaro USA. Leggo che il valore medio delle automobili usate è cresciuto del 17% in un anno nel nostro continente. Liquidità e prezzi possono mostrare una correlazione... stanno aumentando pure i prezzi degli alianti usati? A giudicare dalle inserzioni sui maggiori siti, sembra proprio di sì, seppure in maniera non così repentina.

Sarà per l'entusiasmo della ripresa del PIL, che ha avuto un rimbalzo indispensabile e incoraggiante, o magari per la straordinaria serie di successi internazionali dell'Italia nello sport, ma credo di percepire una confortante fiducia nel futuro. Vedo nuova progettualità in tutti gli ambiti. Per il volo a vela mi auguro un'esplosione d'entusiasmo nella partecipazione alle iniziative dei club, e spero che tutti potranno ideare nuove imprese, nuove realizzazioni, nuovi sogni, e condividerle nella nostra comunità di appassionati.

Aero Club Adele Orsi

Calcinate - Varese



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

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



Direttore responsabile:
Aldo Cernezzi

Vicedirettore:
Marina Vigorito Galetto

Segreteria:
Bruno Biasci,
Marco Niccolini

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

FAI & IGC:
Marina Vigorito Galetto

Vintage Club:
Vincenzo Pedrielli

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

In copertina:
Christophe Abadie (F)
intervistato da Claire Heliot
durante la X Finale SGP
(Foto di Stefano Radman)

Progetto grafico e impaginazione:
Marco Alluvion

Stampa:
Pixartprinting
Quarto d'Altino (VE)

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

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

csvva@voloavela.it
www.voloavela.it

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

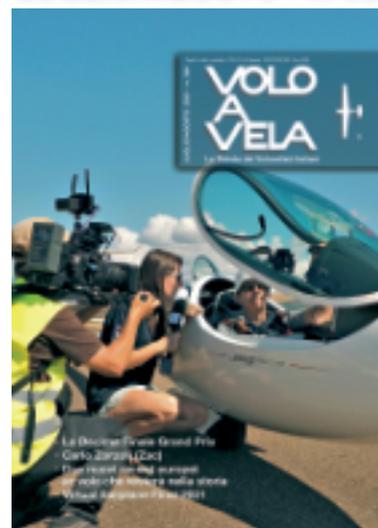
issn-0393-1242

In questo numero:

- Notizie in Breve 4
- La Decima Finale Grand Prix 12
- Carlo Zorzoli (Zac) 34
- Due nuovi record europei,
Un volo che resterà nella storia 40
- Virtual Sailplane Final 2021 60



LUGLIO/AGOSTO - n. 386



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.

Medaglia Holighaus per Eberhard Schott

La federazione aeronautica del Baden-Württemberg (BWLV) ha conferito ad Eberhard Schott la medaglia Klaus Holighaus. All'assemblea hanno partecipato 170 delegati di 67 club sportivi presso il Museo del volo nell'aeroporto di Aalen-Elchingen (EDPA), domenica 19 settembre 2021. Il presidente del BWLV, Eberhard Laur, personaggio ben noto anche nel volo a vela italiano, ha presentato il prestigioso riconoscimento. Il premio è intitolato a Klaus Holighaus, morto nel 1994, un ingegnere, progettista, eccezionale pilota e imprenditore che ha plasmato la storia dello sport aereo. Tra i precedenti assegnatari della Medaglia Holighaus citiamo il Prof. Dr. Richard Eppler, Peter F. Selinger e Helmut Treiber.



Laur ha onorato in Eberhard Schott un aviatore che ha ottenuto grandi risultati come progettista, pilota di aliante di performance e amministratore del club, e che aveva fatto progredire gli sport aerei. Aveva imparato a volare in aliante nel gruppo di volo di Göppingen, sull'Hornberg. Negli anni dell'università è entrato a far parte del gruppo sportivo e tecnico Akaflied di Stoccarda dedicandosi alle costruzioni in compositi con il motoaliante FS 26 e l'aereo a motore FS 28. Nel 1972 maturarono i primi progetti di un aliante con ali telescopiche che potevano essere accorciate ed allungate in volo, conosciuto come progetto FS 29. Poco tempo dopo, Klaus Holighaus lo aggiunse alla squadra della Schempp-Hirth coinvolgendolo in tutti i progetti, dal Nimbus al Discus, dallo Janus al Ventus. Schott è stata anche pioniere nella costruzione delle prime pale in compositi per turbine eoliche. Nella sua intensa carriera sportiva ha partecipato 32 volte alla gara di Hahnweide, 13 volte ai campionati nazionali tedeschi e sei volte alla Coppa del Mediterraneo di Rieti. Nel 1981 ha vinto il Bronzo nella Coppa Barron Hilton.

Schaenis, no al Centro Nazionale

Negli ultimi due anni, la federazione svizzera di volo a vela ha studiato la fattibilità d'istituire un centro tecnico nazionale per sostenere lo sviluppo agonistico e la squadra elvetica. Sono state prese in considerazione due loca-

lità che dispongono dell'infrastruttura e dell'organizzazione necessarie. Il chiarimento dei requisiti da parte della federazione è stato prorogato e non ha portato a un piano vincolante per i prossimi anni. Questa sarebbe la base per stabilire un centro sportivo di volo a vela di importanza nazionale e giustificerebbe la grande spesa necessaria. Nella sua riunione di inizio settembre, il consiglio della SFVS ha deciso di accantonare il progetto per il momento. Il consiglio è convinto che i membri della squadra beneficerebbero dell'uso continuativo di un centro tecnico e che i risultati sportivi potrebbero crescere. La federazione ha ringraziato i gruppi di volo a vela per l'interesse dimostrato e le domande presentate. Il progetto sarà portato avanti a tempo debito e con un piano realizzativo affidabile.

Incidente sulla cresta del Kuchelberg

Un pilota di 60 anni è rimasto vittima di un incidente mortale con il suo aliante, impattando su una parete di roccia nella zona del Kuchelberg mercoledì 11 agosto. Il recupero del pilota si è rivelato estremamente difficile. Le cause dell'incidente sono oggetto d'indagine da parte della polizia. Mercoledì, l'uomo è partito per un volo da Ohlstadt. Non essendo rientrato alla sera, ed essendo risultati vani i tentativi di contattarlo, alle 22.00, il responsabile delle operazioni di volo dell'aeroporto di Ohlstadt-Pömmetsried non ha avuto altra scelta che segnalare la scomparsa dell'aliante con una chiamata d'emergenza al centro di controllo integrato. Immediatamente, l'elicottero della polizia Edelweiss 3 e un elicottero SAR-63 hanno iniziato le ricerche dell'aliante scomparso, basandosi sull'ultima posizione conosciuta nelle Alpi dell'Ammergau vicino al Kuchelbergkopf. La ricerca non ha avuto successo fino alle 2 del mattino di giovedì. Le ricerche si sono svolte in alta montagna sia sul lato bavarese che su quello tirolese con tre elicotteri. Poco dopo le 11, l'equipaggio dell'elicottero della polizia Edelweiss 8 ha scoperto il relitto nella zona nord della cresta del Kuchelberg. Nelle immediate vicinanze del relitto, hanno anche avvistato il corpo senza vita del pilota. Anche le due guide alpine della polizia e le tre squadre di soccorso del servizio di soccorso alpino di Oberammergau non sono state inizialmente in grado di raggiungere il luogo dell'incidente a causa del terreno roccioso estremamente ripido.



Inoltre, l'elicottero della polizia ha interrotto diversi tentativi di avvicinamento direttamente al relitto a causa delle condizioni meteorologiche avverse. Una squadra di cinque persone ha quindi dovuto resistere sulla cresta. Solo verso le 4 del pomeriggio il tempo ha permesso di calare dall'elicottero una guida alpina della polizia. Per chiarire la causa dell'incidente, il Dipartimento di Investigazione Criminale di Garmisch-Partenkirchen, con il supporto di esperti di aviazione, ha assunto l'indagine.

Campionato Juniores tedesco

Patrick Benoist, diciannovenne, con circa 400 ore di volo



è uno dei 68 partecipanti al campionato nazionale tedesco Juniores che si è svolto dal 9 al 20 agosto a Burg Feuerstein, ai confini tra la Svizzera francofona e la Germania, ai confini delle Alpi. Quando è in aria si misura con gli avversari, è sempre concentrato. Cosa significa questo per lui? "Libertà", dice. Si sono realizzate soltanto 5 prove valide, a causa della meteo. Il club organizzatore ha messo in pista 50 volontari per allestire l'evento. Erano presenti i migliori juniores, tra i quali spiccava il campione europeo in carica Simon Briel.

Aberia Jan-Luca	SA	AA	SA	Discus 3s	Kario Alberto-Alexander	Club	FL	NA	LS4	Digolmann, Tonia	Club	DI	NA	LS4	Schäfer, Jan	Club	LA	HE	LS4
Bauer, Mike	Club	FR	BF	LS4	Krauß, Simon	Club	SI	M	SO 80	Stöckl, Niko	Club	ZH	NA	LS4	Schäferschwer, Niko	SA	BF	BF	LS4 neo
Biering, Niklas	SA	LHN	M	Discus 3s	Kiss, Dennis, Jan	SA	OK	NA	LS4 neo	Troczka, Marek	SA	FJ	HE	LS8	Schweizer, Eric	Club	WH	BF	LS4-4
Bononi, Patrick	SA	PS	BF	Luf-40 Neo	Kiss, Felix	SA	ZI	NP	Discus 3s	Vogelstein, Thomas	SA	NW1	NA	Discus 3s	Schneeweiß, Julian	SA	NW1	HE	Discus 3s
Braun, Dennis	Club	LF	BF	Discus 4s	Lampert, Christoph	SA	EL	BF	Discus 3s	Wagner, Konrad	SA	CC	France	LS8	Schulz, Jan	Club	KO	BF	Hermet C
Braun, Ferdinand	Club	FR	BF	Discus 4s	Lauer, Tobias	SA	OP	BF	LS8 neo	Wagner, Jan-Dirk	Club	LS	M	ADW 9	Schwarz, Paul	SA	AO	BF	LS4b
Breithart, Bernd	SA	SW1	SA	Discus 3s	Lipinski, Boris	Club	FR	NA	ADW 10	Wendler, Peter	Club	JK	NA	SAI Libelle	Schulz, Paul	SA	OC	FR	LS8
Breit, Johannes	Club	FR	BF	LS17	Ljander, Martin	SA	SW	M	ADW 14E	Werner, Niklas	Club	TI	BA	LS 9	Stoll, Johannes-Luca	SA	CH	OC	LS8
Buchala, Niklas	SA	FL	BF	Luf-40 Neo	Luttmann, Lukas	Club	FR	M	LS17	Wetzel, Dennis	SA	LS	M	Discus 3s	Stoffner, Sebastian	Club	SO	FR	SO 80 AF
Buchwalter, Luca	Club	BT	NA	SAI Orca 2	Lutz, Ulrich	Club	FR	NA	LS17	Wick, Niko	Club	I	NA	LS4	Storck, Mike	Club	JS	BF	LS4
Büchel, Mike	Club	DI	BF	LS4	Mann, Denis	Club	WJ	HE	LS4	Winkelmeier, Lukas	Club	FR	BF	LS4	Thoma, Dennis	SA	SWD	BF	Discus 3s
Burtek, Stefan	Club	FR	M	LS4	Masch, Max-Lukas	SA	AR	NA	LS8 neo	Wirth, Jan	Club	FR	NA	ADW 10	Ullig, Markus	Club	HA	CH	Junior SAI 1 WL
Burk, Simon	SA	SO	HE	Discus 3s	Maugham, Gerrit	Club	GI	BA	Discus 3s	Wirth, Benjamin	Club	BF	M	LS4	Wenzel, Tom	SA	IO	BF	LS8
Burk, Lukas	Club	BL	NA	ADW 10	Mechow, Tobias	SA	IO	BF	Discus 3s	Wittkop, Sebastian	SA	X	BF	LS8	Widmer, Maximilian	Club	I	CH	Junior SAI 1 WL
Cibicki, Johannes	SA	SI	NP	LufNeo	Pröschel, Jonas	SA	UR	Suitemann	Discus 3s	Wittler, Jan	Club	FL	BF	LS17	Witten, Michael	Club	FR	HE	LS17
Dallmann, Elmar	Club	AI	NA	LS17	Reuter, Jan-Jens	Club	MT	SA	LS4	Witzel, Nicolas	Club	CF	NA	Discus	Wisniewski, Paul	SA	CH	BF	Discus 3s
Deitl, Matthias	Club	CI	SA	QuestJet 2X	Rippel, Stefan	Club	W	BF	SAI Libelle	Wittler, Tom	Club	BF	BA	LS4	Zech, Mike	SA	WJ	BF	LS8



SeeYou

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



www.SeeYou.Cloud

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



naviTer

Enabling pilot excellence.

#	WBK Name	Land	Flugzeug	Gesamtpunkte
1	MH Schneider, Eric	BY	LS4-b	3282
2	ZW Fecker, Nils	NW	LS 4; a; b	3154
3	BV Kittler, Toni	BW	LS 4; a; b	3129
4	I Heck, Nils	NW	LS 4; a; b	3083
5	SD Neugebauer, Gerrit	BW	Discus b	3022
6	IW Beyer, Johannes	BY	LS 1f; LS 1f(45)	3005
7	RW Jarosch, Josh	NW	ASW 20; F (15m)	2870
8	RF Josuttis, Benjamin	NI	LS 4; a; b	2855
9	LB Berger, Clemens	BW	Discus a;b;CS	2818
10	CC Ebert, Maximilian	SN	Glasflügel 304;B;	2795
11	99 Bauer, Mike	BY	LS 4; a; b	2774
12	E1 Bösward, Max	BY	LS 4; a; b	2723
13	3C Greiber, Peter	NW	Std. Libelle; 201B	2679
14	JU Dollhausen, Etienne	NW	LS 1f; LS 1f(45)	2617
15	K2 Schulz, Jan	BW	Hornet; C	2541
16	M4 Uhlig, Markus	SN	Jantar Std. 3 WL	2525
17	FR Lippold, Kevin	NW	ASW 20; F (15m)	2517
18	FU Braniek, Stefan	NI	LS 4; a; b	2498
19	Y4 Klomp, Wilhelm-Alexander	NW	LS 4; a; b	2495
20	BL Brune, Lukas	NW	ASW 20; F (15m)	2480
21	W Rogoll, Steffen	RP	Std. Libelle; 201B	2417
22	FB Hiendlmeier, Lukas	BY	LS 4; a; b	2410
23	II Wießner, Maximilian	SN	Jantar Std. 3 WL	2403
23	MT Reineke, Jan Jens	SN	LS 4; a; b	2403
25	WJ Mascus, Elena	HE	LS 4; a; b	2260
26	S8 Steffens, Sebastian	NI	DG 300 WL	2225
27	BJ Engelmann, Timo	NW	LS 4; a; b	2224
28	JS Steinle, Julia	BW	LS 4; a; b	2213
29	TI Harder, Niklas	BW	LS 1f; LS 1f(45)	2169
30	LV Gödeke, Jan Ole	NI	ASW 19; B	2088
31	4 Schäfer, Jan	HE	LS 4; a; b	1983
32	G7 Kierdorf, Nicolas	NW	Discus a;b;CS	1810
33	7W Luksch, Lukas	NI	LS 1f; LS 1f(45)	1548
34	FN Berger, Ferdinand	BW	Discus a;b;CS	1542
35	G1 Knauff, Björn	NI	DG 100; G; Elan;	1426
36	X7 Bohnenkamp, Leon	NW	Std. Cirrus B(15m)	1425
37	7J Kiefer, Jan	RP	LS 7	1401
38	PR Luta, Ulrich	NW	LS 7	1254
39	FOX Wilden, Michael	NW	LS 1f; LS 1f(45)	639

Tutta la famiglia di Patrick ama volare. Il nonno, lo zio, la zia, i cugini sono tutti piloti. La nonna Gisela è scesa a patti con la paura e, quando lui è in volo, lo segue sul cellulare grazie alle app di tracking.

I campionati tedeschi juniores di volo a vela hanno cadenza biennale. A causa della pandemia, la competizione è stata annullata nel 2020 e rimandata alla scorsa estate. C'erano anche due ospiti stranieri, dalla Svizzera e dalla Francia.



#	WBK Name	Land	Flugzeug	Gesamtpunkte
1	SB Briel, Simon	HE	Discus 2a	2540
2	FJ Ferreira, Nuno	HE	LS8	2370
3	S1 Dibbern, Johannes	RP	Ls8Neo	2369
4	OK Knischewski, Jan	NW	Ls8Neo	2350
5	JLA Aberle, Jan-Lucas	BW	Discus 2a	2347
6	NW 2 Friederitzl, Hannes	NW	Discus 2b	2345
7	BW2 Bernhardt, Daniel	BW	Discus 2b	2291
8	71 Biechle, Killian	BY	Ls8 e neo	2221
9	AR Maslak, Max Lukas	NW	LS8-a neo	2214
10	RP2 Zeyen, Mika	RP	LS8	2204
11	UB Pitschen, Jonas	Switzerland	Discus 2b	2190
12	A8 Schwarz, Paul	BW	Ls8a	2174
12	EL Lampert, Christian	BY	Discus 2a	2174
14	BW3 Theiss, Henrik	BW	Discus2 2b	2100
15	GP Lauer, Philipp	BY	LS8 neo	1940
16	02 Pachowsky, Tobias	BY	Discus 2a	1926
17	SW Lönnecker, Marlon	NI	ASW 24 E	1812
18	BY Schlautmann, Nils	BY	LS 8 neo	1788
19	X Kellinger, Sebastian	BY	LS8x	1691
20	21 Kries, Felix	RP	Discus 2a	1646
21	PB Benoist, Patrick	BY	Ls8-st Neo	1610
22	EN Stahf, Jannes Luca	BE	LS8	1514
23	LD Hartung, Yannis	NI	Discus2b	1473
24	XN Wissmann, Paul	BW	Discus 2a	1442
25	ID Wetzl, Tom	BY	LS8	1325
26	LVN Beering, Niklas	NI	Discus 2b	1257
27	NW1 Schönwandt, Quinten	NW	Discus2b	695
28	BZ Seidel, Paul	NI	LS8	645
29	CC Galaret, Astrid	France	LS8	36



Cause non chiare per un incidente

Tre mesi dopo l'incidente mortale di un pilota di Steinheim, è disponibile un rapporto preliminare. La causa dello schianto dell'aliante a Horn-Bad Meinberg nel Nord Reno – Westfalia è ancora da chiarire. L'agenzia tedesca della Sicurezza volo non ha trovato danni o difetti all'aliante che possano risalire a prima dell'impatto.





Non ci sono nemmeno indicazioni di problemi medici. Dopo aver raggiunto un'altitudine di circa 2.000 metri, nei quattro minuti prima dell'impatto, ha costantemente perso quota, ondeggiando e a volte superando la velocità massima consentita di 280 km/h. I testimoni hanno riferito di forti rumori aerodinamici (sibili). Il pilota aveva grande esperienza con più di 3.400 voli, secondo il rapporto. Il 74enne indossava un paracadute di salvataggio, ma non si è lanciato. Le indagini sull'incidente mortale continuano.

Un astronauta a Laichingen

"Incredibile, si vira delicatamente a sinistra e si chiude un cerchio completo, poi si può lasciare la cloche. L'Arcus continua a volare".



Questa è stata una delle prime frasi dell'astronauta tedesco Ulf Merbold dopo l'atterraggio con l'aliante Arcus. Ulf Merbold è uno dei pochi astronauti che sono stati nello spazio tre volte. Nel 1983 con il Columbia, nel 1992 con il Discovery e nel 1994 un totale di 31 giorni sulla stazione spaziale russa Mir. Eberhard Laur, presidente dell'associazione aeronautica del Baden-Württemberg, figlio del fondatore dell'aeroporto Jakob-Laur-Flugplatz e amico di lunga data di Ulf Merbold, lo aveva invitato ad un volo con l'Arcus in occasione del suo compleanno. Merbold si è chiaramente divertito con Laur nell'Arcus. Anche se le condizioni meteorologiche di sabato erano tutt'altro che ideali, il duo è riuscito a percorrere 282 chilometri con l'Arcus e ha raggiunto l'Altmühltal dietro Bayerisch Eichstätt in un'ora e mezza. Ma la distanza non era l'obiettivo di questo volo, che invece aveva il fattore divertimento in primo piano, come si poteva leggere sui volti sorridenti dei piloti dopo l'atterraggio.

Aeroporto di Locarno-Magadino, gravi danni

Tetto sfondato, porte scardinate, aerei ribaltati. È successo intorno al mattino del 13 luglio scorso. Vento e tempesta non hanno risparmiato l'hangar di Magadino. I danni maggiori di un temporale che s'è abbattuto verso le sette del mattino si sono registrati all'aeroporto cantonale di Locarno-Magadino colpito da una tromba d'aria. L'aviorimessa maggiormente danneggiata è la numero 1 di proprietà del Cantone, che è stata scoperchiata e nella quale si trovavano una dozzina di velivoli, alcuni dei quali andati completamente distrutti. Seri danni anche per gli altri quattro hangar. Allagamenti e alberi caduti anche sul Piano.



winter 150

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



L'amministrazione Cantonale, proprietaria dell'hangar 1, aveva già previsto una ristrutturazione degli stabili, ma ora sono in molti a richiedere più rapidità nell'intervento. Tra di loro anche il gruppo PLR, che, attraverso un'interrogazione con Roberta Passardi prima firmataria, pone una serie di domande al Consiglio di Stato.

"Negli anni trenta il Consiglio di Stato dette il primo decisivo impulso allo sviluppo degli aeroporti ticinesi abbandonando la sua intenzione di costruire l'aeroporto cantonale alle porte di Giubiasco a favore dell'iniziativa dei Comuni del Locarnese di realizzare un aeroporto alla foce del fiume Ticino.

Il primo edificio di questo progetto fu l'hangar 1 e l'attuale ristorante, allora adibito ad appartamento del primo direttore, l'ing. Italo Marazza [...]. Ad inizio 1940 la Swissair aprì i primi collegamenti di linea con Roma e Barcellona", si legge.

"Nel 1955 il Gran consiglio decise di acquistare l'aeroporto [...] che ora è il terzo per volume di traffico aereo, se non si considerano gli aeroporti con traffico di linea. [...] Negli anni settanta vi è stato il primo aggiornamento delle infrastrutture aeroportuali caratterizzato dalla prima pista pavimentata a nord, dalla torre di controllo e da alcune aviorimesse civili, tra cui la sede del volo a vela sul lato sud.

Il secondo aggiornamento è iniziato nel 2000 con il contributo federale di ca. 150 milioni di franchi, e l'apertura della nuova base REGA Ticino e di due aviorimesse civili.

Il Cantone ha partecipato con la pianificazione e la progettazione del mini-allungamento della pista principale e la progettazione del rifacimento dell'hangar 1, che era (cioè è!) fatiscente".

Un Arcus T perde l'elica in volo

Un aliante con motore ausiliario decollato al traino dal campo d'aviazione di Schänis ha perso l'elica durante la successiva fase di volo. L'Autorità svizzera d'inchiesta sulla sicurezza (Sust) classifica l'incidente come grave. Il 19 luglio, un biposto Arcus con registrazione HB-2467, è stato portato in volo da un esperto pilota svizzero di 57 anni. Dopo qualche tempo dallo sgancio, il pilota ha avviato il motore ausiliario retrattile, ma l'elica si è staccata improvvisamente dal motore ed è caduta al suolo.

Un istruttore di volo dell'aeroporto di Schänis, nega che l'elica cadendo avrebbe potuto colpire persone, animali, case o veicoli, in quanto il sorvolo delle zone abitate viene evitato per principio, soprattutto per mantenere le emissioni acustiche per i residenti al più basso livello. I piloti dell'aeroporto di Schänis sono addestrati ad essere premurosi.



L'aliante è stato leggermente danneggiato nell'incidente. L'incidente è anche oggetto di un'indagine tecnica interna all'aeroporto di Schänis. L'aliante in questione ha nove anni, costa circa 200.000 franchi svizzeri e appartiene al gruppo di volo a vela Lägern con sede al campo d'aviazione di Schänis. Nove anni sono pochi grandi per un aliante, continua l'istruttore di volo. Gli alianti potrebbero facilmente rimanere in aria per 50-60 anni. I lavori di manutenzione vengono eseguiti in Schänis a intervalli molto brevi secondo le indicazioni del produttore. I motori sono controllati ogni 25 ore di funzionamento. Lì, l'aliante, che è stato messo fuori servizio per il momento, è attualmente in un hangar dove viene esaminato dal produttore in collegamento con l'EASA.

Avgas 100LL e il piombo

Se non dipendete dall'Avgas 100LL per il carburante, le sigle ECHA, REACH, PAFI e TEL possono lasciarvi indifferenti. Tuttavia, circa 16.000 aerei in tutta Europa hanno ancora bisogno di benzina Avgas 100LL che contiene additivi a base di piombo. Come l'EASA, l'ECHA è un'agenzia della Commissione Europea, ha sede a Helsinki e, in quanto "European Union Chemicals Agency", è responsabile delle sostanze chimiche e della protezione dell'ambiente.



REACH è uno dei programmi centrali di ECHA, l'abbreviazione sta per "Registration, Evaluation, Authorization and Restriction of Chemicals". Nell'ambito del REACH, il piombo tetraetile (TEL) è sotto esame. Un'analisi dei rischi ha classificato il pericolo da TEL per i cittadini e l'ambiente come "significativo". L'unico produttore di TEL rimasto sul mercato mondiale ha sede in Gran Bretagna. In passato, il TEL era usato in tutti i carburanti per automobili, ma è stato sostituito con successo più di 40 anni fa. Nell'aviazione, invece, questo non è stato ancora raggiunto. Chi pensa che si tratti dell'ennesimo fenomeno burocratico puramente europeo, può confrontare il progetto PAFI degli Stati Uniti. Con l'aiuto della "Piston Aviation Fuels Initiative", l'autorità aeronautica FAA e l'industria negli USA cercano da anni di sviluppare un nuovo carburante senza piombo per poter togliere dal mercato l'Avgas 100LL. Tuttavia, nonostante anni di ricerca e sviluppo, il progetto PAFI non dà ancora i risultati sperati; il compito di trovare un successore che possa sostituire la LL senza ulteriori sforzi non è evidentemente banale.

Il produttore americano GAMI lancia un segnale di speranza: afferma di aver creato un Avgas ad alto numero di ottani, senza piombo. In occasione della EAA Convention di Oshkosh, è stato presentato un certificato di tipo supplementare per un carburante senza piombo a 100 ottani, che per ora si riferisce solo al Cessna 172, ma verrà ampliato. È da capire se gli idrocarburi aromatici utilizzati al posto del TEL possano essere approvati come additivi in Europa..

Nel giugno 2021, la Commissione UE ha emesso una raccomandazione per richiedere l'autorizzazione per l'importazione dall'UK e l'uso del piombo tetraetile. Per ora non c'è risposta, poiché si tratta di un processo politico oltre che tecnico con diverse fasi procedurali. La gamma di possibilità è varia. Nel migliore dei casi non ci saranno conseguenze per il cliente finale: se arriva l'autorizzazione per il TEL, la sostanza può essere importata e lavorata ulteriormente, e nel frattempo negli USA o in Europa viene sviluppata e lanciata sul mercato un'alternativa di senza piombo. Nel peggiore dei casi, il TEL non viene autorizzato perché non richiesto dall'industria o non concesso dalle autorità. Se non venisse sviluppato in tempo un nuovo carburante senza

piombo, dopo un periodo di transizione, dalla cosiddetta "Sunset Date" nell'autunno 2024, il TEL non sarà più introdotto nell'UE come sostanza pura, ma solo come diluizione all'1 per mille nell'Avgas. Questo a sua volta significherebbe che l'Avgas 100LL europeo dovrebbe essere prodotto nella più vicina raffineria disponibile fuori dall'UE - che attualmente sarebbe negli USA - e poi trasportato in Europa. Secondo le prime stime, questo potrebbe aumentare il prezzo dell'Avgas 100LL fino a un euro al litro.

Cosa sta facendo ora la IAOPA europea? Insieme alle associazioni GAMA (costruttori GA), EAS (Europe Air Sports), EBAA (European Business Aviation), EHA (European Helicopter), ERAC (aeroporti regionali europei), ECOGAS (aziende specializzate GA) e IAAPS (scuole di volo per personale aeronautico) ha rilasciato una dichiarazione con l'obiettivo di rinviare l'autorizzazione fino a quando un'alternativa di carburante senza piombo sarà sul mercato. L'ulteriore uso di TEL non può essere negoziato in modo permanente, per essere onesti: questa sostanza deve essere rimossa il più rapidamente possibile, non solo ci danneggia biologicamente ma anche politicamente. Purtroppo, i produttori di motori e di carburanti sono rimasti a guardare senza prendere iniziative, finora. Cosa può fare l'utente? Anzitutto informarsi se il proprio motore può già funzionare con Avgas senza piombo del tipo UL 91/96. Prima di investire sull'acquisto di aereo, va soppesato il rischio di un blocco della fornitura di Avgas 100LL.

L'incidente a Bivio, fu collisione

Cinque persone sono morte il 12 giugno nelle cadute di due aeromobili, un aereo a motore e un alianti, sulla zona sciistica di Bivio situata 6 km a ovest di Silvaplana-Samedan in Svizzera. Dapprima si è venuti a conoscenza di un solo incidente, però durante le operazioni di soccorso sopra Bivio, sono stati notati due relitti. Il pilota dell'aereo a motore, un Robin DR400, era decollato da Neuchâtel con tre passeggeri a bordo, due adulti e un bambino; dopo uno scalo a Samedan, verso le 17:20 erano ripartiti con destinazione Locarno. Alle 21.30 la polizia cantonale dei Grigioni ha ricevuto dalla Rega la notizia che un aliante si era schiantato sopra Bivio, ma il tempo in quel momento rendeva impossibili i soccorsi.





Il giorno successivo è stato rinvenuto non solo l'aliante precipitato, ma anche l'aereo a motore di Neuchâtel. Sia gli occupanti dell'aliante (pilota) che gli occupanti dell'aereo a motore (pilota, due adulti e un bambino) erano privi di vita. Una squadra di psicologi della polizia cantonale è stata messa in campo per fornire sostegno alle famiglie delle vittime.

Il pilota di aliante è un 51enne che viveva nel cantone di Zurigo. I due piloti abilitati del velivolo a motore, un 72enne e un 44enne, vivevano nel cantone di Neuchâtel. La donna di 41 anni e suo figlio di 6 anni, entrambi cittadini francesi, vivevano nel cantone di Vaud. *“La causa dello schianto dei due aeromobili, come appariva probabile, va fatta risalire a una collisione tra i due, ad un'altitudine di 3200 metri durante la fase di “volo di crociera”, ha detto l'Autorità svizzera d'inchiesta sugli incidenti (Sust). “Entrambi gli aerei si sono schiantati al suolo non lontano dal punto di collisione”, ha scritto l'autorità investigativa sull'incidente in un rapporto preliminare.*

L'aliante era decollato da Amlikon sabato, l'aereo a motore dall'aeroporto Colombier di Neuchâtel nel primo pomeriggio. Dopo uno scalo a Samedan GR, il Robin era ripartito alle 17.20, ma non era mai arrivato a destinazione, Locarno.

Carpi, sette aeroplani distrutti

Restano cumuli di rottami disseminati sull'area dell'Aero-Club di Carpi, in via dei Grilli, dove nel pomeriggio del 19 settembre una tromba d'aria ha devastato le infrastrutture. Hangar distrutti, edifici scoperti e ben sette aeroplani trascinati via dalla furia del vento e scagliati a metri di distanza.

Un evento atmosferico mai visto prima in questa zona, che di fatto ha messo ko l'aviosuperficie carpigiana e il Club. Il presidente Franco Cavazza ha spiegato: *“Eravamo fuori che stavamo parlando e abbiamo visto una piccola tromba d'aria, un fenomeno che qui da noi non è facile vedere. Poi dopo meno di un minuto è diventata talmente grossa che siamo scappati all'interno degli uffici. È contato poco, perché è arrivata anche lì e ha distrutto tutto. Ci siamo riparati chi nei bagni, chi dietro un divano e per fortuna nessuno si è fatto male”.* L'attività di volo resterà ferma presumibilmente per molto tempo. Intanto il Comune ha attivato il Centro Operativo per effettuare una ricognizione dei danni e per prestare assistenza alle persone che risiedono nella zona e le cui abitazioni hanno subito danni significativi.



I venti fino a 300 km/h hanno provocato gravi danni ma non ci sono feriti.

Il Presidente dell'Aero Club d'Italia Giuseppe Leoni, è corso subito sul posto rendendosi disponibile per far fronte a questo gravissimo danno. Scattata immediatamente la solidarietà del mondo degli Aero Club e del volo in generale, che si sono messi a disposizione per fornire aiuto. L'AeCI ha espresso i suoi migliori auguri per una pronta ripresa delle attività dell'Aero Club di Carpi. Chi volesse dare un contributo può farlo alle seguenti coordinate bancarie: Aeroclub Carpi, Unicredit filiale di Carpi (MO), codice IBAN IT63M 02008 23307 000028472125.

Oudie N, nuovo modello

Il PDA Oudie è ora disponibile in una versione più moderna. Oltre all'aiuto per la navigazione, permette di gestire i task, mostrare le carte (layer) TopMeteo o SkySight, il layer KK7 delle rotte energetiche e termiche, le precipitazioni, il layer dei traffici OGN, eseguire la scansione di codici QR per aggiornamenti rapidi dei database.

Lo schermo è ancora più leggibile, di maggiore risoluzione e molto luminoso. La connettività è garantita da Bluetooth, WiFi e da uno slot per schede SIM 4G/LTE.

La batteria consente una lunghissima autonomia anche

senza alimentazione esterna, e può essere usata anche come powerbank per ricaricare per esempio un telefono. Il sistema operativo è Android 9, e ciò rappresenta una grande discontinuità con le precedenti versioni basate su WinCE. Il software di navigazione quindi è il recente SeeYou Navigator (non SeeYouMobile).

Il prezzo indicato sul sito Naviter è di 825 euro + Iva, pari a circa 1.000 euro Iva compresa.

L'offerta in corso permette di restituire un Oudie 1 in cambio di uno sconto di 100 euro, oppure di 200 euro se viene restituito un Oudie 2. In futuro, al termine del processo di omologazione IGC come logger, verrà offerta anche una formula di permuta tra Oudie IGC e Oudie N IGC. Caratteristiche tecniche: schermo da 5,5 pollici, 1920x1080 Full HD, luminosità 1.000 nits, multitouch (*pinch&zoom*), peso 430 grammi, dimensioni 150 x 86 x 24 mm; batteria da 16.000 mAh per 15 ore di autonomia con luminosità "automatica", 64 ore di registrazione del volo con schermo spento.

Sensori di pressione di precisione (10 cm di risoluzione), GPS Galileo + Glonass, Vario istantaneo con sistema inerziale, porta USB di tipo C con funzionalità OTG (può leggere periferiche), 4 GB di RAM e 64 GB di memoria flash, mappe di tutto il mondo ad alta risoluzione.



La decima Finale Grand Prix



Sebastian Kawa conquista il 17° titolo mondiale, a soli 48 anni

*La prima finale mondiale virtuale E-Sport SGP
si è svolta in contemporanea*



L'aeroporto di Saint-Auban è un pianoro rialzato, a sinistra della Durance. Tra il fiume e il campo volo c'è un grande stabilimento chimico. La pista in asfalto, corta e stretta, viene usata per la prima fase di decollo

Dal 5 all'11 settembre si è svolta a St. Auban, nelle Alpi francesi, una finale SGP molto particolare. La sede e la data sono state infatti modificate più volte: dapprima a causa della rinuncia della Turchia ad organizzare i World Air Games nei quali l'SGP avrebbe potuto ben rappresentare il volo a vela agonistico, poi per la pandemia che ha quasi completamente annullato il calendario sportivo 2020. Pure le tappe di qualificazione nel biennio hanno visto una drastica riduzione per le cancellazioni obbligate in Russia, USA, Svezia e Spagna (sempre a causa della Covid-19).



Schieramento col traino pentapala



Sebastian Kawa sull'AS 33

In carenza di gare di qualificazione rispetto al normale ciclo biennale, gli organizzatori della finale hanno invitato alcuni campioni da Russia, USA e Gran Bretagna, ma questi piloti hanno gettato la spugna per la chiara difficoltà ad organizzare una trasferta impegnativa nella tuttora presente situazione internazionale.

Alla fine è stata la federazione francese FFVP a goderne, potendo invitare con le wild card numerosi piloti nazionali, portando così le presenze di atleti "blu" a ben sette su venti partecipanti complessivi. Tra di essi era presente la campionessa mondiale della 18 metri Mélanie Gadoulet (vincitrice di classe al campionato australiano).

Mario Kiessling in arrivo sul Ventus-3TS



TRANSFLUID
Industrial & marine

Bellmarine
powered by Transfluid

Ibrido

&

Elettrico



Risparmio



Eco Friendly



+ Energia

TRANSFLUID S.p.A.

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





All'inseguimento lungo i pendii (a lato, un ingrandimento)

La propaganda sportiva

utile ricordare ai nostri lettori che la formula SGP ha come obiettivo primario (dichiarato nel regolamento) la creazione di una competizione di volo in aliante attraente e facilmente comprensibile, a favore del pubblico e dei mezzi di comunicazione di massa.



Nessuno degli alianti in gara aveva il FES. Soltanto quattro erano privi di motorizzazione ausiliaria (jet o a combustione interna)



Il decollo da Saint-Auban con le formazioni rocciose di Les Mées, note come i “Pénitents” perché richiamano una processione di frati con un cappuccio appuntito

In seconda posizione viene indicata poi la promozione e l’avanzamento dell’immagine del volo a vela nel mondo, con particolare riguardo alla percezione che ne ha il pubblico generale.

Questi punti programmatici vengono prima della tradizionale “selezione degli atleti in base ad una scala di valori agonistici”.

Termica pre-partenza, accanto a un cumulo



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



Gli atterraggi avvengono spesso in gruppo. Lo spazio non manca

Le iscrizioni alla formula del Sailplane Grand Prix sono sempre individuali (con priorità ai meglio piazzati nel ranking ma senza una preselezione ufficiale per quanto riguarda le tappe di qualificazione). I task sono volutamente concentrati in una breve finestra quotidiana durante gli orari in cui le condizioni meteo sono migliori, senza interessare ampie zone geografiche. Le restrizioni sanitarie legate alla pandemia, che avevano già portato alla cancellazione del Campionato mondiale in programma lo scorso luglio in Germania, hanno fatto prevalere il “senso pratico” negli organizzatori. Infatti hanno del tutto rinunciato a promuovere la presenza di spettatori e a coinvolgere la comunità locale.



In planata sulla Durance (foto di Katrin Keim)

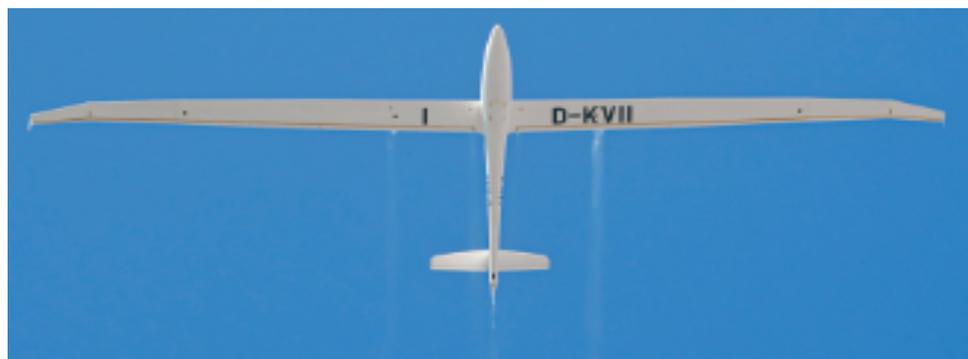


Mario Kiessling ha vinto le prime tre prove, ma ha mancato la medaglia d'Oro solo per un punto

La promozione a favore del pubblico si è perciò svolta esclusivamente online, rinunciando anche ad interessare i giornalisti e la stampa (per i quali sarebbe stato utile organizzare qualche evento in presenza presso l'aeroporto). Nota polemica: la rivista specializzata Vol à Voile ha informato l'organizzazione di aver incaricato l'autore di questo articolo di seguire la gara dal vivo allo scopo di pubblicare un resoconto dettagliato... ma il direttore della competizione ha risposto che non aveva intenzione di rispondere ad alcuna domanda. Una finale mondiale SGP costa parecchio denaro e risorse, soprattutto per i requisiti imposti agli organizzatori in termini di servizi, sito web, tracking degli alianti in volo, commenti e telecronaca, regia audio-video ecc.



Sebastian Kawa sta per posare il nuovissimo AS 33



Kiessling mentre scarica la zavorra del Ventus-3



L'assicurazione che vola con te!

- ✓ Confrontiamo le migliori assicurazioni sul mercato, **risparmi fino al 40%**!
- ✓ La nostra offerta pensa alla **qualità** con una vasta gamma di garanzie dedicate.
- ✓ Potrai **sempre contare sulla nostra assistenza**, soprattutto nel momento del bisogno!

Scopri di più, visita il sito: www.bfbassicurazioni.it/aereonautica/
Contattaci al 347.1474976 o scrivici su airsolutions@bfbassicurazioni.it



Ancora un bello scatto da Katrin Keim: il Pic Morgon, affacciato sul lago di Serre-Ponçon

Sappiamo per esempio che il preventivo della finale svoltasi a Sisteron era di 195.000 euro. Nel caso dell'edizione attuale, il costo è stato interamente a carico del contribuente francese, attraverso le spese supportate dalla FFVP che è finanziata dallo Stato.

Ne vale la pena, ed è eticamente e sportivamente accettabile, visto che la partecipazione di alcuni piloti stranieri era destinata ad essere impossibile?

La decisione di fare una gara "a porte chiuse" è stata presa a priori, escludendo ogni possibilità di fare comunicazione verso il pubblico come se la pandemia fosse una situazione immutabile. Invece, a settembre,

le restrizioni sanitarie si erano allentate tanto da permettere alle Mongolfiadi di Metz d'attirare 120.000 spettatori sempre in Francia e nello stesso periodo del GP, mentre a Gap sta per avere luogo un raduno aeronautico al quale si stima la presenza di almeno 50.000 persone.

Tutta la comunicazione si è svolta online, dedicando attenzione e risorse al commento sportivo, alle interviste, a riunioni virtuali e dando evidenza alla concomitante versione virtuale della gara (Grand Prix e-Sport Final).



Spettacolare passaggio dell'AS 33 di Werner Amann, mentre scarica zavorra



I briefing giornalieri, in presenza ma con distanza e mascherine. Una squadra si occupava delle riprese video e delle interviste

L'organizzazione

La finale è stata organizzata sotto l'egida della FAI-IGC, a seguito della candidatura presentata dalla federazione francese di volo in alianti FFVP, la quale ne ha delegato la realizzazione al centro nazionale CNVV di St. Auban e al direttore di gara Régis Kuntz. Il ruolo di controllore FAI-IGC è stato assolto dal francese Roland Stuck. Il CNVV ha messo a disposizione cinque aerei da traino, che hanno permesso quotidianamente di portare in volo i venti alianti in tre quarti d'ora. Per tutti i dieci giorni dedicati alla finale, compreso quindi il periodo di allenamento, l'aeroporto è rimasto chiu-

so al traffico esterno, mentre il centro tecnico ha potuto continuare le sue normali attività.



Brian Spreckley (IGC-SGP) e il direttore Régis Kuntz



I 26 "spettatori" seguono la gara sul grande schermo (quasi in tempo reale). Purtroppo sono tutti piloti e familiari, nessun visitatore

La formula di gara

Le regole della serie SGP traggono ispirazione da quelle dell'automobilismo di Formula 1. La partenza è simultanea, con quota limitata (1.800 metri QNH, velocità massima sulla linea non superiore a 170 km/h GS). Il traguardo d'arrivo è una linea sull'aeroporto, ad altezza minima variabile tra 40 e 140 m AGL a seconda delle condizioni meteo previste. Gli alianti erano limitati ad un carico alare massimo di 48 kg/m². Il primo concorrente sul traguardo ottiene 10 punti ed è il vincitore di giornata, il secondo prende 8 punti e, a scalare, gli altri via via prendono un punto in meno del precedente. In pratica, di venti piloti partiti, in una giornata standard soltanto nove piloti conseguono un punteggio superiore a zero.

Ogni prova è sempre valida, purché almeno un concorrente abbia completato il tema, ma il punteggio del vincitore raggiunge i 10 punti solo se altri otto concorrenti hanno completato il percorso. Il "club degli zero punti" ha avuto quest'anno soltanto due membri a fine competizione.

La formula SGP consiglia di proporre dei percorsi adatti alla meteo giornaliera, che evitino per quanto possibile di generare prove più lunghe di due ore e mezza, pur conservando una distanza superiore ai 100 km (che sono davvero pochi per le moderne macchine da 18 metri). Spesso si è trattato di temi a yo-yo su cinque o sei lati lunghi da 35 a 50 km ciascuno: niente a che vedere con il volo a vela classico. Resta poco spazio per la creatività dei piloti. Molte delle scelte tattiche individuali si sono concluse con l'arrivo a zero punti o con l'accensione del motore, come dimostrato soprattutto dai piloti francesi. Con temi corti e molteplici punti di virata, non c'era quindi la possibilità di entrare nel territorio alpino più tipico: c'è stata solo una "toccata e fuga" verso Chabrières e la parte sub del Parcours verso Vinon.



Esame del territorio e del task, sulla mappa in rilievo



Il trenino da Serre-Ponçon verso Charance. Kiessling in testa, non si vede spazio per iniziative individuali

Gli alianti da 18 metri

L'unica novità era rappresentata dai due AS33 condotti da Sebastian Kawa e Werner Amann. Sei Ventus 3, cinque JS3, altri cinque JS1 e due ASG29. La situazione meteo richiedeva di rimanere sempre alti pur avanzando velocemente, e non si è realizzata una netta superiorità di alcun aliante. Sebastian Kawa ha notato nell'AS33 una tendenza al dutch roll o rollio olandese, vale a dire un'instabilità intorno all'asse d'imbardata accompagnata da oscillazioni laterali (di rollio); una caratteristica indesiderata ma comunque facile da tenere sotto controllo.

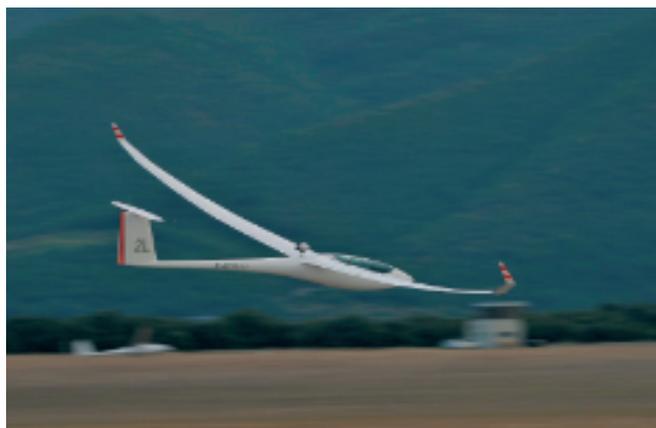


Due campionesse mondiali: Aude Grangeray e Mélanie Gaudoulet (in gara)

La nuova macchina gli ha però dato l'impressione di essere avvantaggiata, riuscendo a rimanere in superiorità di quota sugli avversari pur tenendone il passo veloce.

Gilles Navas ha concluso all'ottavo posto, e terzo tra i francesi; ha ammesso che probabilmente si sarebbe trovato più a suo agio con l'ASG29E di sua proprietà, invece che col JS3 (privo di motore) avuto in prestito dal CNVV.

Sedici alianti in gara erano dotati di un propulsore, ma nessuno aveva il sistema frontale FES, forse perché l'aerodinamica potrebbe soffrire per la presenza dell'elica ripiegata.



C. Abadie "2L" in passaggio con il jet attivo



Lo schieramento sul raccordo in asfalto, e vista su Les Mées

OFFICINE AERONAUTICHE GHIDOTTI S.r.l.

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



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

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



Il pannello modificato per il vecchio Zander ZS1! (Mario Kiessling, Argento)



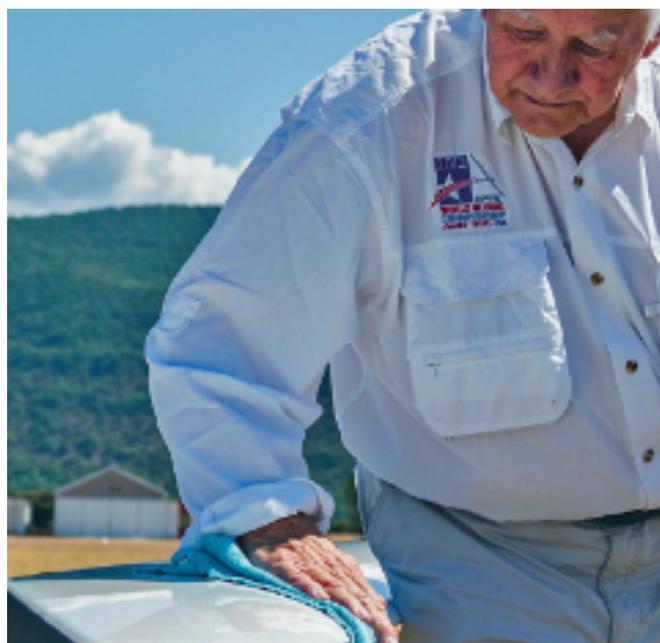
Il pannello più ricco, quello di Tilo Holighaus

La strumentazione

Il computer di bordo LX9070 era installato su ben diciassette dei venti cruscotti, in unione ai variometri elettronici S100, S10 o V8. Vale la pena di notare che Mario Kiessling ha concluso al secondo posto e ha dominato i primi giorni di gara, con a bordo un vecchio Zander ZS1 di oltre vent'anni, di modesto valore commerciale ma... forse ancor oggi il migliore calcolatore di vento istantaneo. La stessa preferenza è stata scelta da Uli Schwenk.



Il JS3 "puro" del CNVV, affidato a Gilles Navas



L'arma segreta di Kawa: il papà Tomasz, 78 anni



Philippe de Pécly decolla col JS1. A tutti gli alianti era applicato un limite di carico alare (48kg/m²) che svantaggia leggermente i modelli più nuovi



Photo Courtesy: Paraglider Forum

www.icaro2000.com

Thomas Gostner, che aveva vinto il GP del Cile, ha invece scelto l'LXNavigation Zeus, del quale parla con entusiasmo e "non lo cambierebbe per nulla al mondo". A mio parere, le condizioni meteo e di tattica (voli in gruppo, sempre tenendo sotto controllo gli avversari) non hanno permesso di evidenziare vantaggi significativi da parte di un particolare strumento di bordo. Il variometro pneumatico migliore della storia è il Badin Type 100, installato soltanto sul JS3 usato da Mélanie Gadoulet.

Quasi tutti usavano un PDA del genere Oudie come logger secondario e in affiancamento al computer. Spesso c'era pure uno smartphone connesso al ricevitore Flarm e... immaginiamo anche a Internet per la visione delle schermate di tracciamento OGN,

nonché magari per comunicazioni terra-aria (ufficialmente proibite): nessun concorrente si è "sbottonato" su questo tema. La sicurezza era ben rappresentata dal sistema NOAH installato sull'AS33 utilizzato da Kawa. Si tratta di un progetto della DG, che consiste in una specie di airbag attivato manualmente che facilita l'abbandono dell'abitacolo in caso d'emergenza. Il comando unificato usa il gas CO₂ di una bomboletta per sganciare le cinture e la capottina, poi il cuscino si gonfia e porta il corpo del pilota all'altezza del bordo dell'abitacolo. Molto utile se l'uscita deve avvenire sotto la forza centrifuga di una spirale.

<https://www.dg-flugzeugbau.de/en/library/notausstiegshilfe-noah>.



La conformazione delle montagne è un dato prezioso



La maniglia del sistema NOAH per lanciarsi dall'abitacolo



SuperMario in un'intervista video



Claire Heliot in "linea" per i commenti prima del volo

La copertura mediatica

La FFVP ha rinunciato a raggiungere il grande pubblico generale, preferendo concentrare grandi sforzi sulla comunicazione rivolta alla comunità volovelistica mondiale. La squadra di commento e regia, presentata dalla FAI-IGC era composta da cinque persone, tra i quali spiccava per professionalità Benjamin



Il commento conclusivo della giornata

Néglais, ormai una presenza fissa con questo ruolo in molte gare, e direttore commerciale della Schempp-Hirth. La sua compagna di vita Claire Heliot conduceva invece le interviste in diretta, insieme ai dipendenti della società di produzione video Imasud (www.imasud.net) con sede ad Aix-en-Provence.



I commenti in inglese di Brian Spreckley e Benjamin Néglais erano eccellenti.

Utilizzando per la grafica animata 3D il simulatore Silent Wings (che traduce i segnali del tracking in una bella animazione video realistica), le due ore e mezza di competizione hanno dato vita a uno spettacolo appassionante e piacevole per i piloti collegati via Internet. Un aliante di supporto era dotato di telecamere in abitacolo, come anche quelli di alcuni concorrenti. A terra, in punti topici dei percorsi, c'erano altre webcam. Di queste immagini live è stato fatto un uso molto moderato.



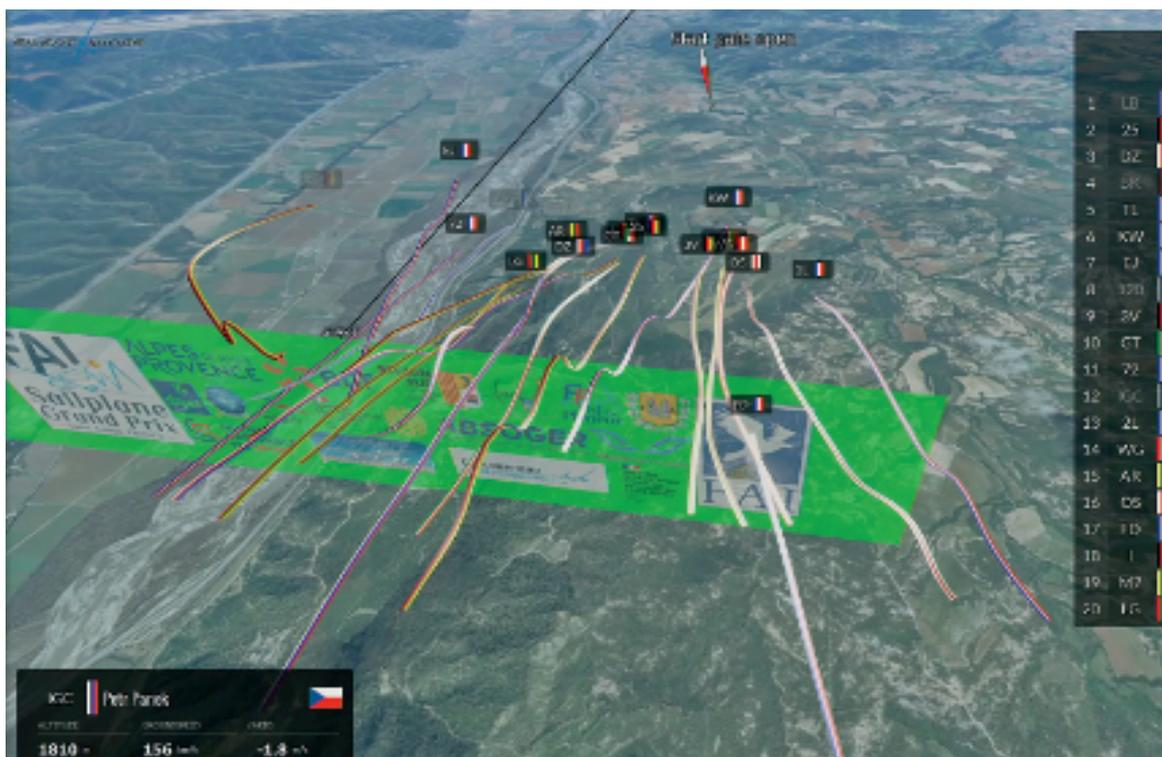
Due cabine separate e isolate per i commentatori nelle due lingue, mentre la regia seleziona per loro le immagini in diretta. Un'altra squadra fa i montaggi video per il riassunto serale



Dall'abitacolo di Katrin, il debole pendio della Lure segnato da bei cumuli

Sarebbe auspicabile aumentare l'utilizzo di queste riprese dal vero per facilitare la comprensione delle diverse tattiche di volo, confrontandole con le traiettorie mostrate dall'animazione digitale. Il CNVV si sta dando da fare per installare un maggior numero di webcam fisse: la FAI-IGC spinge per confezionare un prodotto d'immagine, come in Formula Uno. C'era una "sfocatura artistica", per non dire un'impresione di visualizzazione, nei minuti finali d'avvicinamento al traguardo d'arrivo, dovuta all'incapacità del sistema software di tenere conto dell'energia cinetica totale degli alianti sulla planata finale. Alle normali

velocità di planata veloce, questi alianti possono recuperare circa 150 metri con la richiamata, ma uno spettatore inesperto non può capire come sia possibile che un concorrente in rientro con "altitudine negativa" riesca a completare il volo correttamente. Altri due commentatori d'eccezione, Aude Untersee ed Eric Napoléon, hanno lavorato alla telecronaca in lingua francese. I loro video sono disponibili sul canale YouTube della FFVP. I link sono in evidenza sul sito ufficiale della gara, nel quale trovate inoltre i curriculum dei partecipanti e tutti i briefing giornalieri. <https://finals2021.sgp.aero/>



La partenza simultanea, con limite di quota a 1.800 metri, più alto rispetto alle prime edizioni di una decina d'anni fa (meno male!)



Il tracking consentiva di seguire la gara in tempo reale (ritardo “tecnico” di circa 2 minuti). Kawa si sta buttando sopra la termica trovata da Uli Schwenk

L’animazione in 3D richiede grande potenza di calcolo e il trasferimento di una mole di dati che, insieme, hanno determinato un ritardo di visualizzazione medio di circa 2 minuti, che si riducevano a mezzo minuto nelle fasi finali. Avendo a disposizione due schermi PC, preferivo dedicarne uno alla presentazione in tempo reale del tracciamento globale OGN, che non soffre di ritardi significativi, sul quale controllare l’altitudine dei concorrenti in ogni istante.

La regia video invece si concentrava di volta in volta sui diversi concorrenti, in accordo con le scelte dei commentatori.

Alcuni piloti però hanno scelto l’opzione di *privacy* su OGN, così la loro posizione, pur visibile, non era identificata con le marche del concorrente. Il tracciamento infatti si basa sia sui dati trasmessi dai Flarm di bordo ricevuti da OGN e di dominio pubblico, sia sulle trasmissioni delle apposite unità di tracking fornite dell’IGC dopo un lavoro d’affinamento durato parecchi anni. L’IGC ha il pieno controllo dei server che lavorano con queste unità, riservandosene i dati più critici. Ricordiam

mo che i Flarm offrono attualmente tre modalità di trasmissione: normale, *stealth* (identificativo nascosto) e *random* (identificativo che cambia automaticamente ogni 10 minuti).

La tecnologia dei tracker IGC è semplice nella parte hardware e di trasmissione (radio a 868 MHz di bassissima potenza), ma complessa e matura nella criptazione dei dati. Il direttore di gara può modificare a piacimento le chiavi di codifica e mantiene il controllo dei dati di posizione e quota. Con questo sistema, la catastrofe australiana non sarebbe stata possibile.

Partenza simultanea. C’è chi fa il treno, e chi vola affiancato





La grafica mostra i flussi termici in pendio



Katrin sul lago di Serre-Ponçon

L'importanza delle informazioni

“La nuova realtà è nata dalle nuove tecnologie”, dice Brian, e “visto che le condizioni del gioco sono uguali per tutti... sbrigatevela”. Tutti danno per scontato che l’elettronica di bordo sia in grado di leggere dati da Internet, venendo a conoscere le posizioni e i valori di salita istantanei riportati dagli altri alianti. Ben altri tempi rispetto a quando, sulla fine degli anni Ottanta, la FFFV cercava d’impedire l’adozione del GPS per “scoraggiare la corsa agli arma-

menti”.

Esempio: durante la quinta prova, svoltasi sotto un cielo plumbeo alla perenne ricerca di ascendenze anemiche, l’immenso Sebastian Kawa, di tanto in tanto davanti a tutto il gruppo, mi ha confidato di aver “volato sul Flarm”, cercando di restare avanti e più alto degli altri mentre li teneva sotto controllo sul display. È questo l’agonismo volovelistico del futuro? Temo che possa realizzarsi uno scollamento della nostra comunità, che potrebbe accelerare il declino del nostro sport e del numero di praticanti.



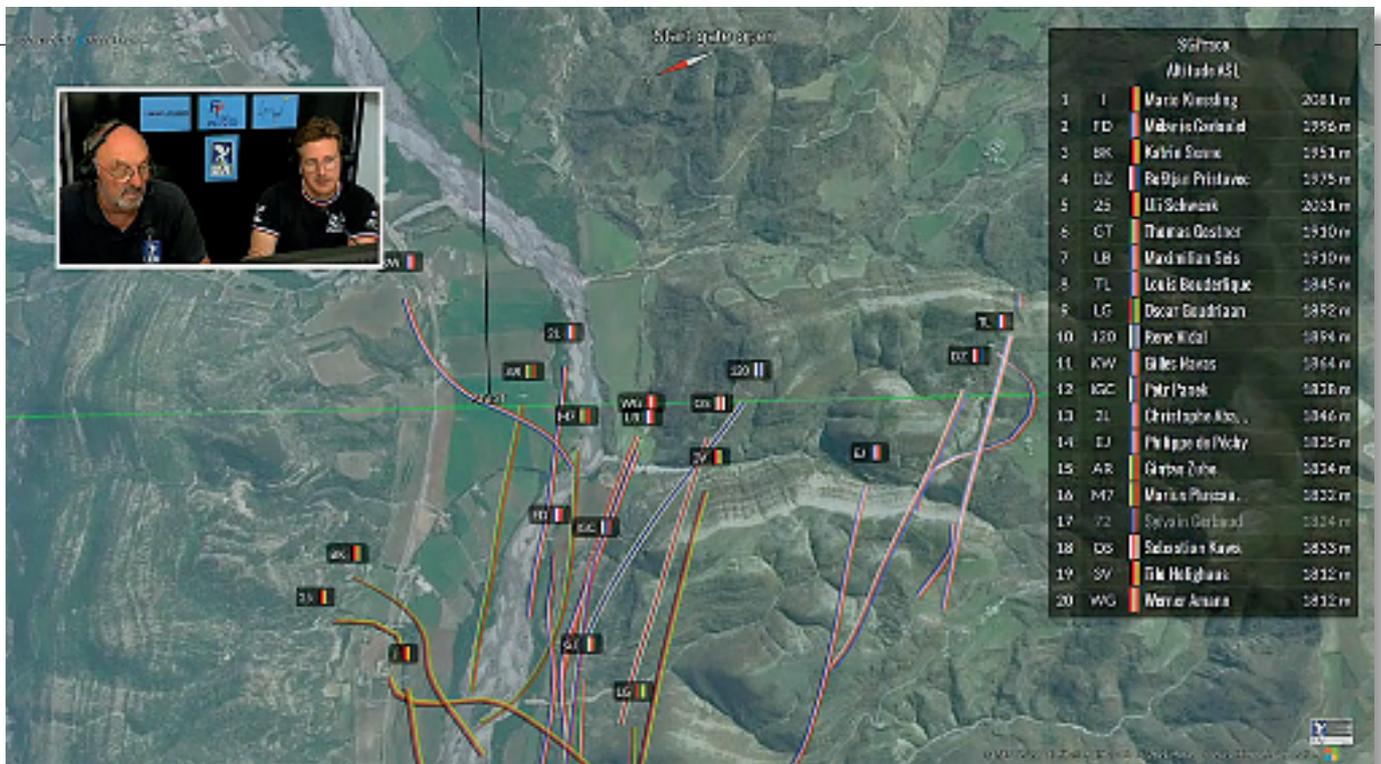
C'è un aliante dritto avanti (v. zona in rosso)



Al Morgon con vista sul lago e sugli Écrins



Sotto cresta in planata “da corsa” sui pendii del classico Parcours



Il commento dal vivo in inglese con Brian Spreckley e Benjamin Néglais. Contiene elementi importanti per imparare a volare in gara in questa zona

Sembra però che questa modalità di competizione sia molto apprezzata dai piloti più giovani, oggi presenti in maggioranza nei GP di qualificazione e domani futuri partecipanti della finale mondiale. Siamo allo sbocco verso un volo a vela molto diverso da quello tradizionale: dopo la rivoluzione della plastica sul legno e tela, arriva la rivoluzione digitale con gli indicatori grafici di meteo e onda, il tablet collegato in rete dove vedere dove stanno e cosa fanno gli avversari e presto, non ne dubito, una mappa delle termiche.

La cronaca

La quantità di video e informazioni pubblicate in rete rende forse superfluo addentrarsi qui nel racconto di ogni singola prova. Voglio citare però alcuni argomenti. La meteo ci ha regalato un bel finale di stagione presentando uno strato convettivo con plafond a 2.500 metri, poco influenzato dal vento (tranne per i 20-30 km/h da sud nella quarta giornata che ha dato un po' d'incertezza alle planate finale tra Serres e Saint Auban). Anche la quinta prova ha offerto spunti interessanti: sotto un cielo completamente coperto da altocumuli, ma con la massa d'aria abbastanza instabile

da dar vita a pur deboli termiche e a un'appena riconoscibile linea di convergenza, i concorrenti hanno completato (non tutti) una bella prova di pazienza e di attesa. Kawa e Kiessling hanno cercato di trarre il meglio senza correre rischi sportivi, mentre tre piloti francesi s'incatramavano maestosamente per aver preso un'iniziativa individuale deviando di 45° dalla rotta anche se nessun indizio poteva far pensare alla presenza di termiche migliori. Per questo, Brian Spreckley commenterà *"ecco una chiara conseguenza del sovrallenamento locale dei Francesi, traditi dalla forza dell'abitudine"*.

Kawa e Kiessling sempre in primo piano. Keim agguerrita (finirà con un ottimo quarto posto)





Maximilian Seis, Francia



Marius Plušcauskas (Lituania)

La sesta e ultima prova è stata altrettanto interessante. Si sono create in pratica due gare: una per lo sparggio tra il primo e il secondo posto, del tutto inarrovabili per gli avversari; e un duello per la conquista del Bronzo, egualmente impossibile da raggiungere per gli altri. Sebastian Kawa ci ha confessato che prima della partenza era prontissimo ad accontentarsi del secondo posto generale, ma l'incredibile e inaspettata presa di rischio da parte di Mario Kiessling ha rovesciato il "banco". Arrivato a Chabrières con 2.000 metri (plafond) e avendo visto un bel cumulo di convergenza accanto a Seynes les Alpes, Mario ha rinunciato alla traversata classica e si è lanciato di-



Marius con Agne, bella coppia!

rettamente a Sélonnet, giungendovi a 1.400 m (meno di 300 metri sul terreno!) dove l'ascendenza era scomparsa. Non potendo avanzare ulteriormente verso Seynes, prende un grosso rischio nella valle del Sasse (presso Bayons) e riesce rientrare a Saint Auban senza accendere il motore ma con tema non completato. Nel frattempo Sebastian, inconsapevole che l'avversario ha gettato la spugna, lascia la cresta della Blanche a 2.400 metri e avanza col gruppone che però "spinge" troppo. Loro arrivano bassi sulla Lure dove non riescono a scollinare neanche per un pelo, finendo per dover girare intorno all'ostacolo. Registrano il fix sul pilone di Sisteron e poi... accendono il motore. È così che i due primi in classifica, Sebastian e Mario, mantengono le loro posizioni. La grossa scommessa di Mario resta senza risultato. Altri piloti sono invece riusciti a passare la Lure e a chiudere il tema, con una bella soddisfazione per Max Seis (che conserva così il terzo posto) e per Katrin Senne che chiude con soli due minuti di ritardo su Max. Una prova veramente appassionante, potenzialmente decisiva, ma che termina senza portare cambiamenti alla classifica.



La famiglia di Katrin Keim, grandi aiutanti e supporter



Thomas Gostner (Italia), un affezionatissimo concorrente dei Grand Prix col Ventus-3TS



Mario Kiessling (Germania), anch'egli col Ventus. Ha scelto un vario-computer Zander di vecchia generazione



Katrin Keim (Germania), rappresentante della Jonker e due volte campionessa mondiale



Sebastian Kawa (Polonia), il numero uno al mondo, pilota di maggior successo nella storia del volo a vela



La postazione di gioco e simulazione Just Soaring, offerta al vincitore della gara virtuale

Maximilian Seis è medaglia di Bronzo, dopo aver vinto l'Oro nella finale del 2015 a Varese, quando aveva soltanto ventuno anni. Nella decima serie SGP non era riuscito a conquistare la qualificazione né in Francia né in Sud Africa, ma è stato ripescato grazie alle cancellazioni e alle rinunce di altri, dovute alla pandemia. La sua è l'unica medaglia francese per la stagione agonistica 2021, nonostante il campionato mondiale giocato "in casa" a Montluçon e questo stesso SGP. Un Bronzo su tredici gradini di podio disponibili, non è un gran risultato per la nazionale francese. Meno male Max era Max! (per chi conosce Paolo Conte... N.d.R.). SuperMario ha fatto sognare con le tre vittorie consecutive dei primi giorni, ma finisce a zero punti alla quarta prova, nella quinta è un minuto indietro a Sebastian e, con l'inutile rischio che ha preso all'ultima prova non riesce a riprendere il primo posto. E pensare che gli sarebbe bastato chiudere tra i primi otto per conquistare l'Oro.

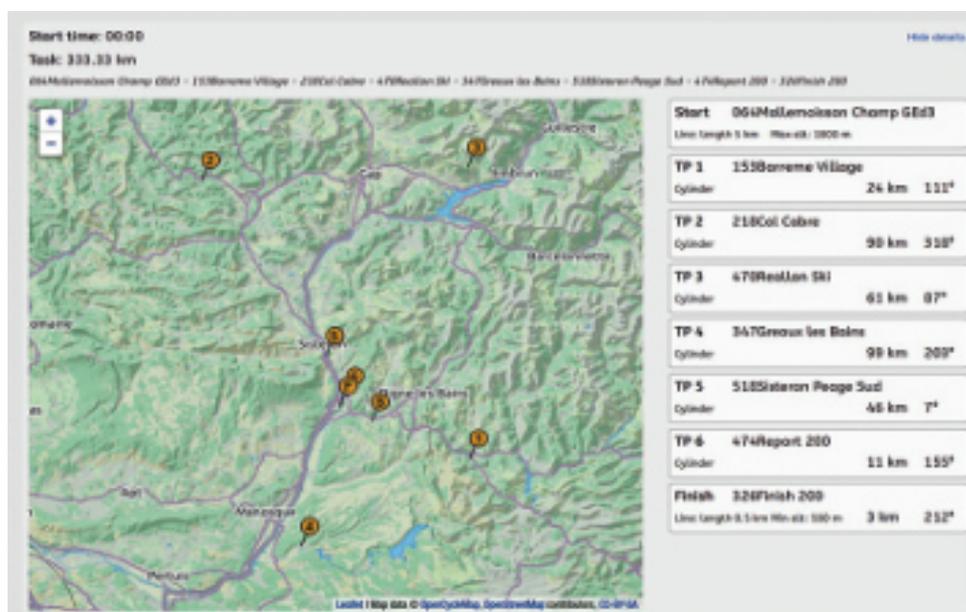
Il GP virtuale

La FAI ha dato l'avvio al Virtual Sailplane Grand Prix, una gara sul simulatore Conдор con venti partecipanti da altrettante nazioni, selezionati dalla graduatoria delle gare virtuali. Ogni sera l'organizzazione dava loro ap-

puntamento per volare sullo stesso percorso assegnato in giornata alla finale SGP, prendendo spunto dagli stessi briefing e con un quadro meteo calibrato sulle stesse previsioni. Le premiazioni della serata si svolgevano al mattino all'interno del briefing "reale" a Saint Auban. Sono state volate prove a oltre 10 km/h di media, attirando molte centinaia di spettatori sul web. La FFVP ha affidato la gestione del GP E-Sport ad Antoine Havet, un volovelista giovane e molto promettente.



Il tema dell'ultima prova, 333 km su 5 punti di virata





Roland Stuck, referente SGP-FAI



Sebastian Kawa ha temuto di finire al secondo posto

Quale futuro per il GP?

Non prevedo grandi cambiamenti nell'immediato. La formula di gara e l'organizzazione sono ormai ben rodiate, i concorrenti apprezzano le prove non troppo



lunghe e le opportunità di volare in vari posti del mondo alla ricerca dell'agognata qualificazione. L'anno prossimo ci sarà anche una tappa in Russia. Per i piloti delle nazioni più ricche di partecipazione sportiva ciò permette di uscire dal lungo meccanismo delle gare regionali, poi quelle nazionali per ottenere una nomina ai Campionati mondiali o europei. Con il GP invece si evitano le forche caudine dei NAC o delle federazioni nazionali. Le spese da affrontare sono maggiori, per molti sono interamente



a proprio carico, ma tutte le tappe vedono una partecipazione abbastanza cospicua. Il tutto esaurito si registra in particolare per i GP di Spagna, Sud Africa, Australia, Cile e Stati Uniti.

Gilles Navas, ottavo su JS3 senza motore



Una ripresa dei Pénitents dall'aliante di Kiessling



La Top 10 della decima finale SGP



Il podio del Virtual SGP – World Final

Evitare i fuoricampo per quanto possibile, anche a fronte di prezzi d'acquisto quadrupli, è sembrato allettante. La formula sperimentale della E-Glide, con alianti dotati di motori elettrici che si possono usare durante la prova sportiva, lascia spazio a scenari futuri in cui essa possa giungere a integrarsi nei campionati più tradizionali. Del resto, Sebastian Kawa e Matthew Scutter hanno già messo piede anche in questo possibile futuro, ed è un buon segno. ■

Pos	ID	Pilot	Sailplane	Points
1	OS	Sebastian Kawa	AS33ES	39
2	I	Mario Kessler	Ventus 3	38
3	LB	Maximilian Sels	JS3 - 18m	30
4	BR	Katrin Senne	JS3 - 18m	24
5	JV	Tilo Holighaus	Ventus 3	19
6	DZ	Boltjan Pristovec	JS-1 18m	18
7	TL	Louis Boudierique	Ventus 3	16
8	KW	Gilles Navas	JS3 - 18m	15
9	ZL	Christophe Abadie	JS3 - 18m	14
10	M7	Marius Plucauskas	ASG-29E 18m	12
11	GT	Thomas Gostner	Ventus 3	11
12	EJ	Philippe de Pichy	JS-1C EVO	9
13	T2	Sylvain Gerbaud	JS-1 18m	7
14	L6	Oscar Gaudreau	JS3 - 18m	7
15	AR	Gintar Zube	ASG-29E 18m	6
16	Z5	Uli Schwenk	Ventus 3	6
17	WG	Werner Amann	AS33	6
18	L20	Rene Vidal	Ventus 3	2
19	KG	Petr Ponik	JS-1 18m	
20	FD	Melanie Gadoulet	JS1C EVO	

Classifica finale. Il punteggio è per somma dei piazzamenti, come in F1



La scheda di Thomas Gostner



I concorrenti, tutti insieme per la chiusura di una gara ottimamente gestita e organizzata

Carlo Zorzoli (Zac)

*È scomparso a Roma lo scorso 18 luglio all'età di 92 anni
Era nato a Casoni di Sant'Albino il 30 dicembre del 1928
ed era iscritto all'Associazione Arma Aeronautica di Mortara.*



Carlo Zorzoli accanto a un Macchi MB-326 in restauro

Carlo Zorzoli ci ha lasciati, all'età di 92 anni, il 18 luglio a Roma dopo un periodo di difficoltosa malattia.

Chi non ha mai conosciuto Zac? Forse solo i giovanissimi perché Carlo ha mantenuto contatti stretti con il mondo del volo, il suo mondo, fino a che la salute glielo ha permesso. Per questi pochi nuovi piloti ma anche per tutti quelli che lo hanno conosciuto, stimato e hanno ascoltato i suoi consigli lascio a Zac il compito di presentarsi riproponendo le parole che lui ha utilizzato nel suo libro *Vita da aviatore*, pubblicato da LoGisma.

“Ho fatto il mio primo volo nel 1950. Ho continuato a volare, per più di 16.000 ore, in oltre mezzo secolo. Ho avuto l'occasione di essere stato impiegato come pilota militare nella Caccia e nelle Scuole di Volo, poi ispettore alla direzione generale dell'Aviazione Civile, nelle Compagnie Aeree come pilota privato e infine come pilota collaudatore dalla Ditta Nardi Costruzioni Aeronautiche.



Qui al raduno CAP a Pavullo



L'aliante CAT-20 di cui Carlo Zorzoli era particolarmente orgoglioso. Qui esposto al raduno di Ozzano

Tutti questi impieghi mi hanno dato la possibilità di pilotare i più svariati tipi di aeroplani, alianti ed elicotteri (in realtà ho pilotato 162 diversi tipi di aeromobili) e di volare in disparate parti del mondo: l'Europa, le Americhe, l'Africa, l'Asia, l'Oceano Atlantico. L'aviazione per me non è stata solo una professione, anzi talvolta, anche a scapito della convenienza, ho trascurato la professione per dedicarmi all'aviazione da un punto di vista sacrale. Ho collaborato alla costruzione di aerei amatoriali e ne ho eseguito le prove di volo; ho studiato la storia dell'aeroplano dalle origini. Ho tradotto in italiano il primo libro di aerodinamica del mondo: *Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst*, il *Volo degli uccelli come base per l'arte del volo*, di Otto Lilienthal, (1889), ho restaurato e fatto volare alianti d'epoca, ho collaudato antichi aeroplani (il Caproni Ca 100,) e strani prototipi, come l'aliante italiano per la Word Class, il Velino. Ho collaborato con riviste aeronautiche con articoli e prove di volo, per la Rizzoli ho tradotto alcuni libri di Richard Bach, ho goduto di tante ore di veleggiamento sugli alianti, ho creato una scuola di volo a vela a Pavullo e, lasciatemelo dire, ho fatto volare tanti bellissimi aeromodelli. Credo però, se penso al bilancio di tutta la mia vita, che dall'aviazione io abbia ricevuto molto di più di quanto abbia dato: l'amicizia di tante donne e uomini che hanno la mia stessa passione, cui si accendono gli occhi della stessa luce quando, magari in fondo a un hangar, la sera, non sazi dei voli fatti, si parla della nostra religione: Volare!".

È proprio in questo modo che ho conosciuto Carlo, il generale Zorzoli: era il 1993 e a Pavullo si voleva ria-

prire l'aeroporto al volo a vela. Gli infaticabili Gianaroli e Bonvicini convocarono esperti del volo per poter ricostruire la storia del vecchio aeroporto di Pavullo, il primo aeroporto militare di volo a vela italiano nel 1923. Con Pavullo, Carlo strinse un rapporto di profonda amicizia tanto da ritrovarlo in campo per tanti anni quasi quotidianamente.



Lo storico libro di Lilienthal, tradotto in italiano da "Zac"



Il CAT-20 ora fa bella mostra di sé presso il Museo Volandia, a Malpensa

È a Pavullo nei raduni storici che lo si trova in prima linea insieme a Pedrielli e che lo si vede volare su uno Zögling, sul suo EC-39 Uribel I-RORI, sul suo motoalante SF-25, ma anche sul CAT 20 I-ZAGO da lui restaurato e oggi esposto, per sua donazione, al museo di Volandia. Ma Carlo non ha mai dimenticato la sua passione di ragazzino e quindi eccolo anche con gli amici aeromodellisti pavullesi correre sui pendii, oggi come ieri emozionato nel vedere volare i suoi piccoli autocostruiti o i grandi modelli dei suoi amici.

Quanti consigli elargiti, quanti voli a collaudo del pilota o del mezzo, ma quanta semplicità e quanta competenza! A Sassuolo, per l'amico Tide, seguì la costruzione, immatricolò e collaudò il rosso Ferrari autocostruito Warner Aircraft Revolution II I-ATOB che vinse il CAP di quell'anno ad Ozzano Emilia.

Tra i miei ricordi personali, a parte i miei primi voli a motore, mi è rimasta in memoria l'angoscia e la preoccupazione della mattina di una ventina di anni fa quando, arrivata in ufficio, lessi la posta e trovai un suo messaggio: "Anche questa volta il diavolo non mi ha voluto". Allarmata lo chiamai e lo sentii felice e pimpante raccon-

tare la sua avventura del giorno prima. Il club di volo vicino a Mortara, città ove aveva la sua residenza nella casa dei suoi avi, doveva chiudere e Carlo diede la sua disponibilità per trasferire alcuni mezzi in un campo volo vicino. Ahimè!, tra i cespugli della testata era invisibile un cavo dell'alta tensione; per fortuna, il mezzo in gran parte metallico, si comportò da gabbia di Faraday e Carlo riuscì a farlo atterrare, benché tutto sbruciacchiato, in pista con lui incolume: i cespugli furono poi tagliati e il cavo fu evidenziato con le classiche palle rosse.

Questa volta però il diavolo, o forse qualche angelo, ti ha portato lassù, così in alto dove non sei mai arrivato ma da dove non è possibile scendere.

Maria Grazia Vescogni

Il veleggiatore C.A.T. 20 fu costruito da Costruzioni Aeronautiche Taledo negli anni Trenta, su licenza austriaca. Derivava infatti dall'Hutter 17 progettato e costruito in Austria da Ulrich Huetter nel 1934. Il veleggiatore fu impiegato nelle scuole di volo a vela della RUNA (Reale Unione Nazionale Aeronautica). Presentava ala alta monolongherone con bordo di attacco rivestito in compensato, in modo da formare la nota D di torsione. Rispetto all'Hutter 17 differiva in piccoli dettagli come il piano verticale con disegno più arrotondato, montanti in acciaio invece che legno e una maggiore robustezza generale. In quegli anni qualcuno pensava che un alante di piccole dimensioni e molto leggero avesse maggiore agilità per sfruttare al meglio le ascensionali, soprattutto in montagna. Le doti di salita del C.A.T. 20 sono eccezionali ma dopo la salita, quando si deve procedere verso una nuova termica, il piccolo alante resta quasi fermo. La sua velocità di massima efficienza è di 60 km/h e ogni aumento di velocità si traduce in una rapida discesa. In montagna, volando in dinamica, le cose vanno meglio perché la continuità dell'ascensionale permette, lentamente, di percorrere discrete distanze. Era comunque apprezzato per l'agilità e dolcezza nell'eseguire figure acrobatiche collegate, anche se occorreva stare attenti a non superare i 120 km/h in velocità e i 2g in manovra. Era infatti incollato con casenna. Oggi esistono ancora diversi esemplari di questa macchina. Presso il Museo dell'aria e dello Spazio di S. Pelagio (Pd) è esposto l'esemplare I-FAUS mentre al Museo di Volandia è esposto l'esemplare I-ZAGO, donato al Museo da Carlo Zorzoli e precedentemente conservato nell'aeroporto di Pavullo.

La scheda storico-tecnica del CAT-20 donato da Carlo Zorzoli

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)



Una grande passione per i modelli veleggiatori

Carlo Zorzoli, aviatore, pilota collaudatore, era conosciuto in tutto il mondo. Un piccolo episodio, tra i tanti che fanno parte della sua vita in cielo, è descritto in una nota a margine nel libro che lui stesso ha firmato "Vita da Aviatore" edito da LoGisma nel 2007. Nel giugno del 2000 ha pilotato un Caproni (aereo della Prima Guerra Mondiale) rimesso a nuovo con una attenta opera di ristrutturazione. Per farlo volare avevano chiamato Carlo Zorzoli. E lui scrive: «*Ho avuto la gioia di farlo decollare per la prima volta dopo tanti anni di abbandono. È stato emozionante per tutti e perfino i controllori di volo di Linate, dimenticando per un istante la loro professionale meticolosità, mi hanno invitato ad eseguire alcuni passaggi bassi sulla torre di controllo, per fare delle fotografie a quella macchina straordinaria*». Il portale "Barone-Rosso.it" ha citato nel 2008 Carlo Zorzoli: «*Moltissimi appassionati di alianti soprattutto vintage conoscono il generale Carlo Zorzoli, egli è stato ed è tuttora uno dei più grandi rappresentanti del volo a vela (e non) che abbiamo in Italia, grandissimo pilota collaudatore, autore di libri aeronautici, ispettore di volo (...) ha volato con qualsiasi cosa e vola tuttora con il suo ultimo aliante Vintage da lui stesso restaurato, il CAT 20. Nonostante la veneranda età di 80 anni l'ho visto con i miei occhi fare una serie di looping proprio con questo aliante*».

Questo era Carlo Zorzoli, tutti lo chiamavano generale, ma si era congedato da colonnello e di imprese nella sua vita ne ha vissute molte. Alcune, erano state drammatiche. Nell'agosto del 1955 pilotando un T33 Silver Star biposto da addestramento si è accesa in volo la luce rossa di incendio motore quando aveva appena retratto il carrello ed i flap. Ma Zorzoli non poteva azionare il seggiolino eiettabile perché la quota dell'aereo era ancora troppo bassa. Volava con il sergente Giovanni Liverani (che poi fece parte della pattuglia acrobatica). Quando atterrò i pompieri erano pronti con le tute. L'aereo si fermò e loro saltarono giù. Il motore era in fiamme. «*Conservo una grossa cialda di alluminio fuso – scrive Zorzoli – colato dal-*

la fusoliera di quell'apparecchio. Liverani da quel momento fu mio fratello. Eravamo rinati assieme». Passò un anno e il 17 agosto del 1956 i quotidiani riportavano questa notizia: "Un aereo militare precipita presso Scafati". Era un Macchi 416 che aveva avuto un'avaria al motore. Pilotava il tenente Carlo Zorzoli, 25 anni e aveva a bordo l'allievo Francesco Ponterecci, 22. Un disastro aviatorio che per fortuna non ha avuto conseguenze. L'aereo perdeva quota e il pilota si diresse verso terra tentando un atterraggio di fortuna. La presenza di spirito e la grande perizia del giovane tenente salvarono se stesso e l'allievo. Il velivolo finì accartocciato in un campo di pomodori.



Con il CAT-20 su un borgo della Lomellina

Non ci furono solo episodi drammatici. Tra i tanti, uno "divertente" è raccontato da Zorzoli quando nel 1971 era pilota civile in Alitalia. Si trovava con il suo comandante ad Atene e i due si recarono a pranzo al Pireo, davanti al dondolio delle barche a vela. Ad un certo punto, però, si accorsero di avere il "turno corto". Quello non era il loro giorno di riposo. Il decollo del loro aereo era previsto per le 13. «*La nostra decisione è stata fulminea – scrive Zorzoli – siamo saltati su un taxi urlando di correre all'aeroporto. Il caposcalo ci ha visti arrivare trafelati in short e maglietta salimmo a bordo inosservati con la complicità delle hostess senza dare troppo nell'occhio ai passeggeri già imbarcati (...) Il DC9 I-DIKQ decollò da Atene con un lieve ritardo per cause tecniche e atterrò a Fiumicino alle 16,30 pilotato da due turisti in short e maglietta che hanno aspettato che tutti se ne fossero andati per sgattaiolare come ladri fuori dall'aeroplano*». Questi sono solo alcuni dei ricordi raccontati da Zorzoli. Molti l'hanno conosciuto al campo di Vigevano oppure a quello di Mezzana Bigli, o all'aeroporto di Rivanazzano e a Pavullo. Ovunque ci sono storie che si tramandano tra gli aviatori che lo hanno conosciuto. Una cosa è certa: era sempre disponibile a esporre i suoi autorevoli pareri con sincera franchezza, senza tuttavia mai perdere l'umiltà e l'accessibilità umana che lo distinguevano. L'aviazione italiana perde uno degli uomini che ne hanno scritto la storia.

Aldo Cernezzì ■

Il sito del volo a vela italiano

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

The image shows a screenshot of the website 'VOLO a VELA' with several annotations. A dark blue header contains the site name and a navigation menu with links: HOME, LA RIVISTA, CENTRO STUDI, ATTIVITÀ SPORTIVA, MUSEO, VINTAGE, and CONTATTI. Below the header is a large photograph of a sailplane cockpit. In the bottom left corner, there are two buttons: 'DB Piloti' with a plus and minus icon, and 'Meteo ARCO ALPINO'. A red arrow points from the 'MUSEO' link in the menu to a separate screenshot of the museum page. Another red arrow points from the 'Meteo ARCO ALPINO' button to a text box. A third red arrow points from a text box to the museum page screenshot.

VOLO a VELA
IL VANTO È VITA IN ITALIA E NEL MONDO

HOME LA RIVISTA CENTRO STUDI ATTIVITÀ SPORTIVA MUSEO VINTAGE CONTATTI

DB Piloti + -

Meteo ARCO ALPINO

Le pagine del sito

- Home
- La Rivista
- Centro studi
- Attività sportiva
- Museo
- Vintage
- Contatti

I pulsanti di accesso

Le pagine del sito "museo"

- Sala Esposizioni
- Documentazione
- Documenti digitali
- Fototeca

Il Museo del C.S.V.V.A

I contenuti del sito "voloavela.it"

Oltre alle notizie del mondo del volo a vela si trovano:

- Data base piloti italiani con insegne, onorificenze, risultati ai campionati nazionali e record con possibilità di varie modalità di ricerca.
- Record italiani aggiornati in tempo reale.
- Meteo dell'arco alpino per il volo a vela (con versione PC e cellulare). Previsione meteo per sei giorni in alta definizione (vento a varie quote, termiche, onda, plafond, ecc.).
- Antologie tematiche (selezione degli articoli della rivista Volo a Vela).
- Archivio storico delle riviste scaricabili in .pdf, con la ricerca degli articoli /autori.
- Competizioni e regolamenti nazionali ed internazionali
- Il mondo degli alianti d'epoca.
- Documentazione del «Museo»:
 - DataBase di tutti i libri del volo a vela mondiale ed un'ampia casistica di documenti in .pdf visibili e scaricabili (disegni, archivi dei progettisti).
 - Fototeca con circa 8.000 foto storiche con possibilità di ricerca tramite parole/ sigle e/o tematiche. Tutte le foto sono scaricabili in .jpg ad alta definizione
 - Filmati storici, libri, appunti e quaderni consultabili e scaricabili
 - Manuali alianti e velivoli trainer



Il sito viene gestito dai volontari del Centro Studi Volo a Vela Alpino

Due nuovi record europei, un volo che resterà nella storia

1.178 km in triangolo FAI dichiarato, 1.300 km in triangolo libero
Baptiste Innocent apre un percorso mai tentato prima
Solo, sul mare, in mezzo al nulla

Il 5 agosto 2021, con un volo della durata di 14 ore, Baptiste Innocent (**Fig. 2**) ha disegnato un percorso che dimostra creatività e che resterà nella memoria dei volovelisti di tutto il mondo. Il bilancio della giornata è di due record europei su triangolo FAI (dichiarato, e libero), ma pensiamo che estenderà il volo appena se ne presenterà l'occasione: all'atterraggio aveva ancora quasi un'ora e mezza di luce a disposizione. L'aliante era il suo ASH 31Mi a decollo autonomo (**Fig. 3**), col quale è partito da Fayence alle prime luci del mattino. Non è stato avaro di racconti e spiegazioni, anzi ne ha condiviso i dettagli con gioia ed entusiasmo. Abbiamo ascoltato mentre raccontava come si è preparato e come si è svolto il volo grazie all'intervista del canale YouTube "Late Night Soaring" gestito dai volontari Benjamin Bachmeier e Matthias Sturm, poi confrontato col racconto e le discussioni sul forum francese di volavoile.net.



Fig. 2: Baptiste Innocent con la sua giovane famiglia



Fig. 3: l'aliante ASH 31Mi a decollo autonomo. Sono quasi le sei del mattino e non c'è vento al suolo

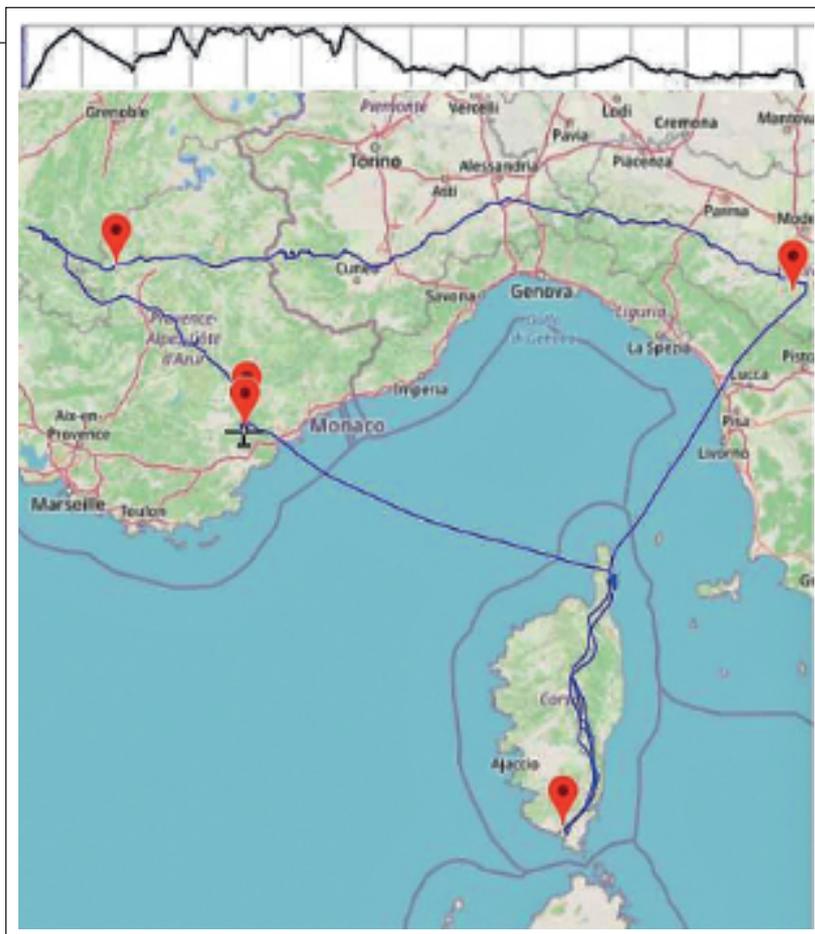
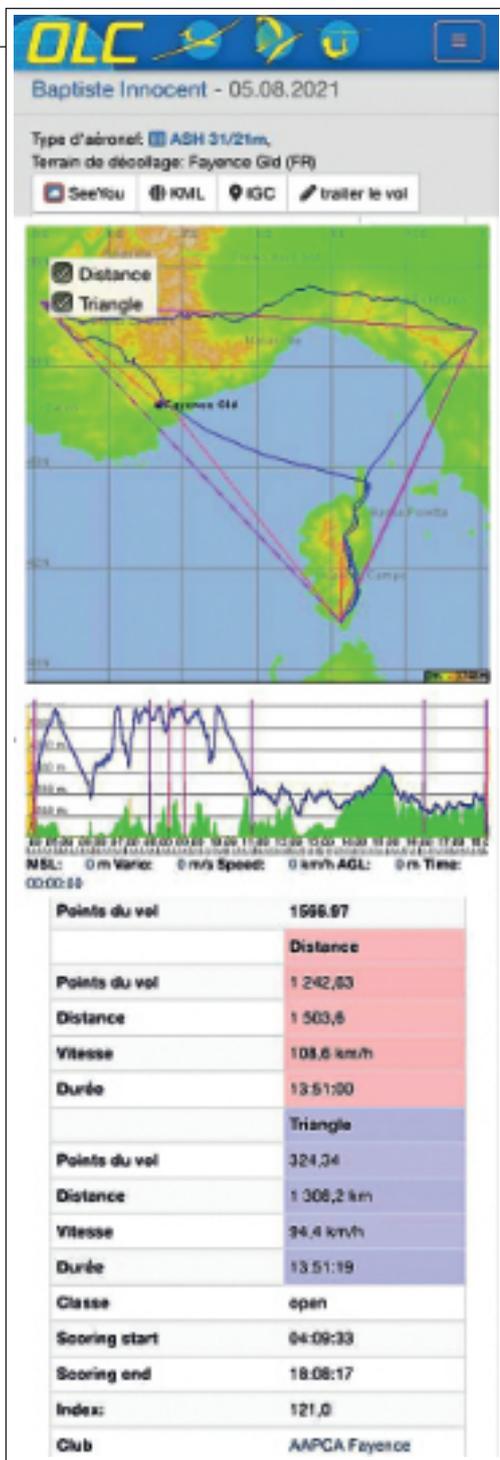


Fig. 4: il volo è presente sulla piattaforma WeGlide

In breve: (Fig. 1) ha fatto onda su Fayence, si è lanciato verso la Corsica in efficienza senza rischiare l'ammarraggio, ha rifatto i 6.000 metri percorrendo i rilievi da nord a sud per due volte grazie alla rotazione del vento da ovest (prevista e necessaria), poi è partito in planata verso l'Italia, girando poco a Est di Pavullo, ha seguito i costoni ap-

penninici fino al Piemonte, ha attraversato la piana in direzione di Cuneo, ed è rientrato nelle Alpi francesi puntando Queyras. Raggiunto Serres si è allungato fino a Aubenasson e poi ha chiuso su Fayence usando i percorsi e le creste che conosce a memoria (Fig. 4). Non siete curiosi? Eccovi quindi tutte le informazioni.

Fig 1: il sommario OLC con la distanza e il triangolo



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

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






- 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

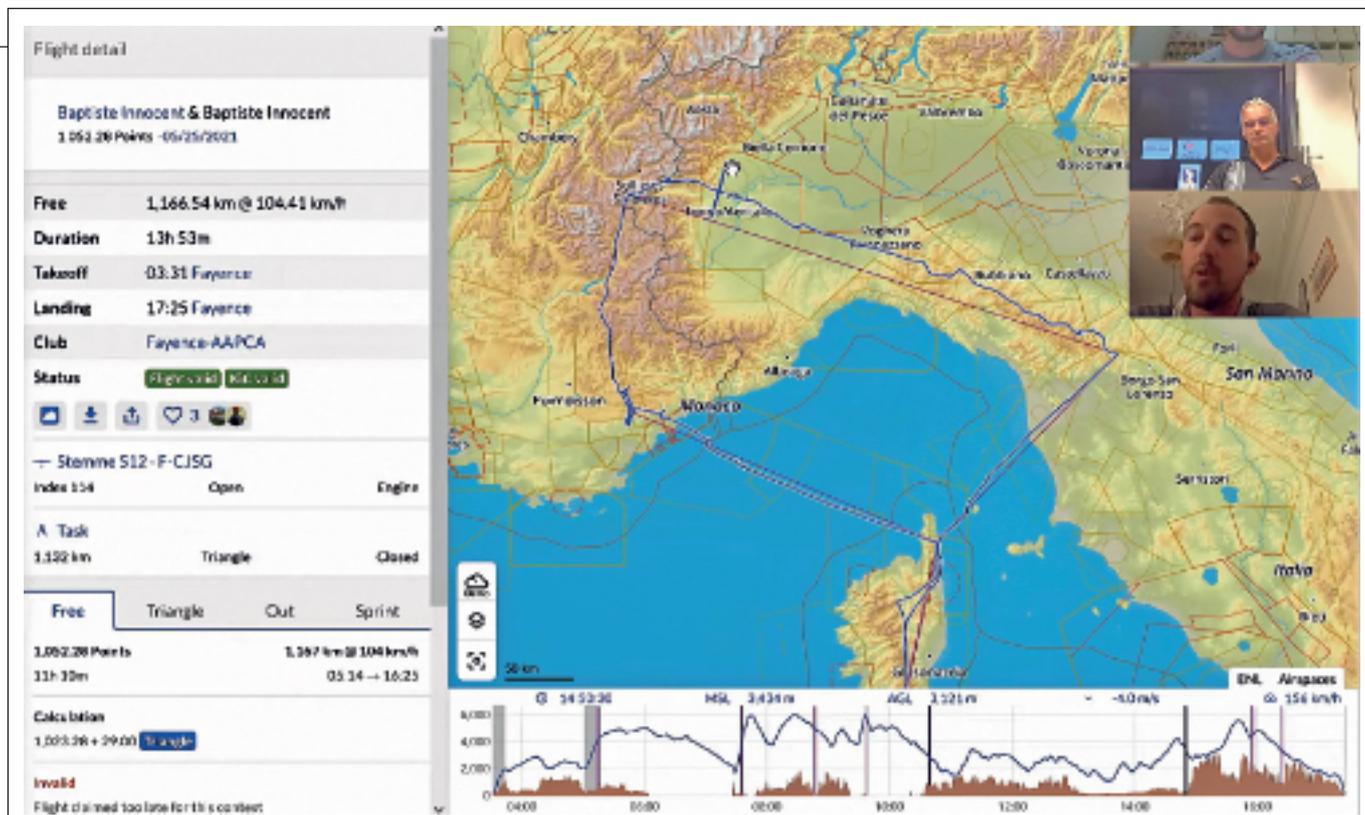


Fig. 5: a fine maggio la strada per la Corsica e Italia era stata aperta con un biposto Stemme insieme a Gil Souviron

Il volo di prova

Non sono pochi i piloti francesi che hanno raggiunto la Corsica dalla Provenza. Baptiste Innocent voleva fare molto più di questo, e aveva ideato il triangolo con rientro dall'Italia già qualche anno fa, mancava solo la condizione ideale. La salita in onda nei pressi di Fayence è migliore se, invece del classico Mistral, il vento proviene da ONO o da ovest. Quando ciò si realizza è una benedizione per Fayence, mentre più a nord il volo d'onda è deludente. Il 25 maggio (Fig. 5), grazie alle ormai affidabili previsioni di vento di cui disponiamo, e visto che poteva essere presente l'opportuna rotazione da ovest sulla Corsica, nonché un po' di sud-ovest verso l'Italia, ha preso accordi con l'amico Gil Souviron che possiede uno Stemme S10. Il vento in quota però era decisamente da ONO (265°) e l'onda pur presente è stata agganciata soltanto al secondo tentativo, dopo aver riusato il motore fino a 4.000 metri: troppo alto per riuscire a chiudere il percorso alla sera con la quota giusta per il record in triangolo (non meno di 3.000 m sull'arrivo, in questo caso). Non un motivo valido per abbandonare subito! Raggiunti 5.300 metri su Fayence con una debole ondata da 0,8 m/s, partono per la planata verso Cap Corse (estremità nord dell'isola), sfruttando due rimbalzi sul mare. Vanno veloci, con una buona componente di vento in coda. All'arrivo trovano un vento da 260°, perfetto per la salita sopra la cresta con +7 m/s fino al limite consentito FL195. La rotazione da sud-ovest permette loro un'agevole traversata, trovano di nuovo onda su Pavullo e proseguono lungo l'Appennino per

giungere a sud di Rivanazzano e Novi Ligure con ben 3.000 metri. Da lì vedono dei bellissimi cumuli molto alti in pianura fino a Torino, percorrono la Val Susa, entrano in Francia e chiudono il triangolo. Questo volo non è passato inosservato e aveva destato fortissima ammirazione.

Agosto

A priori, non sembrava possibile riprovarci in estate inoltrata, con le giornate meno lunghe e, soprattutto, la pianura padana affetta da un surriscaldamento che offre termiche soltanto fino a 1.000 metri, quando va bene. Baptiste però riconosce con alcuni giorni d'anticipo nelle mappe meteo lo schema generale favorevole, e si mette in allerta per il 5 agosto. Nella carta di Fig. 6 si vede una "bassa pressione relativa" sul golfo di La Spezia indica la giusta rotazione dei venti lungo il percorso.

SkySight prevede flusso da 290° alla partenza ed è abbastanza ottimista per la pianura, TopTherm lo è invece sempre troppo nella zona padana... Il modello ad alta risoluzione di meteo France "Arome" (griglia da 1,3 km, vedi nella scheda a fine articolo) conferma la fattibilità con buona estensione dello strato convettivo da Pavullo dopo mezzogiorno, fino almeno a Cuneo, ma niente onda in Italia.

Klaus Ohlmann, al telefono, si dice pessimista sul potenziale della giornata. Poi volerà, ma arriverà su Fayence alle 9,30, troppo tardi: a quell'ora le termiche hanno iniziato a disturbare l'onda, ed è costretto ad atterrarvi.

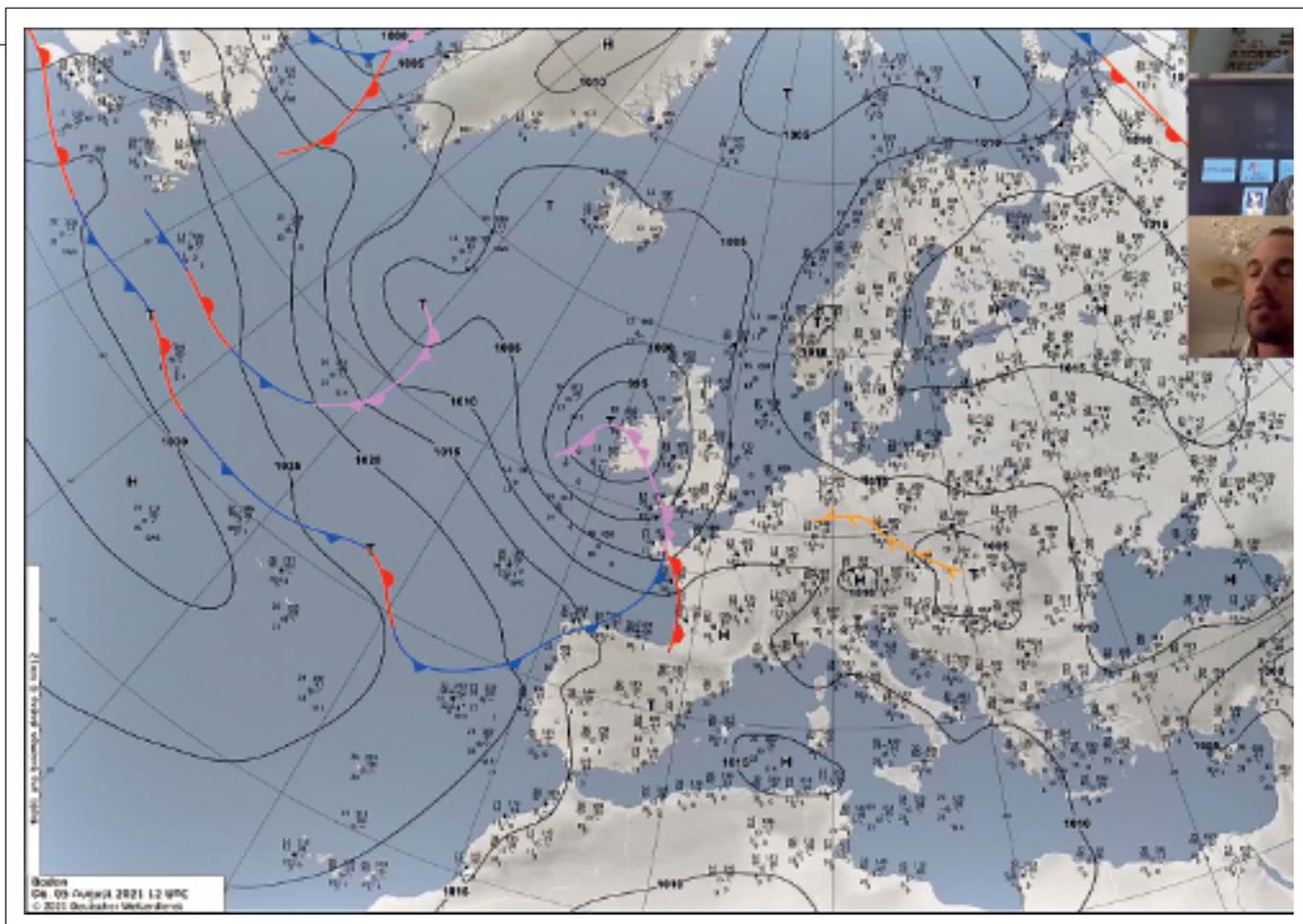


Fig. 6: carta delle pressioni per le 12UTC del 5 agosto 2021. La particolare piega della “bassa relativa” su Toscana e Tirreno fa ben sperare per la rotazione del vento

La sera precedente, 4 agosto, la perturbazione si è dileguata più tardi del previsto e il vento sarà debole, ma almeno verrà dalla direzione ideale (ovest).

Vale quindi la pena d’inviare il piano di volo agli enti di controllo (non ci si può esimere dalle regole dell’aria, e Baptiste è un pilota professionista per Air France), e di mettere la sveglia un po’ prima del solito, alle 3,30.

Il cielo è limpido e stellato!

L’aliante è in pista per decollo verso Est, al suolo non c’è un alito. Alle 6.00, a 600 m da terra, la prima leggera turbolenza è incoraggiante, un buon segno, e s’era appena formato un altocumulo lenticolare con bordo d’attacco ben definito.

Per non perdere tempo, si porta verso il punto di partenza e d’aggancio a Mons, con motore a regime ridotto e buon valore di salita grazie all’ondina. Spegne a 2.000 metri e trova +3 e +4 m/s.

CA
CANTOR AIR TECH

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



Fig. 7: sul punto di partenza di Mons, mentre sorge il sole, inizia una forte salita in onda

Ottimo! (**Fig. 7**) È il momento di avvisare i controllori di Nizza che il piano di volo per Figari verrà realizzato; autorizzano Figari diretto... Ma deve chiedere un diretto per Cap Corse, prima di andare a sud dell'isola. C'è una consultazione tra Nizza e Marsiglia, e in tre minuti arriva l'OK per Cap Corse, con limite a 5.950 metri (FL195). In tre quarti d'ora dal decollo l'aliante si trova già alla quota massima, una cosa mai vista. Il vento non supera i 70 km/h.

Sul mare

L'ASH 31 da 21 metri d'apertura punta il mare (la Corsica è già in vista a 260 km), solitario, in mezzo al nulla, senza

alcun traffico, e trova i due previsti rimbalzi appena oltre Cannes, con ottimi valori. (**Fig. 8, 9 e 10**).

Fig. 8: il punto è stato scelto su questa previsione (in verde la zona migliore per l'onda mattutina)

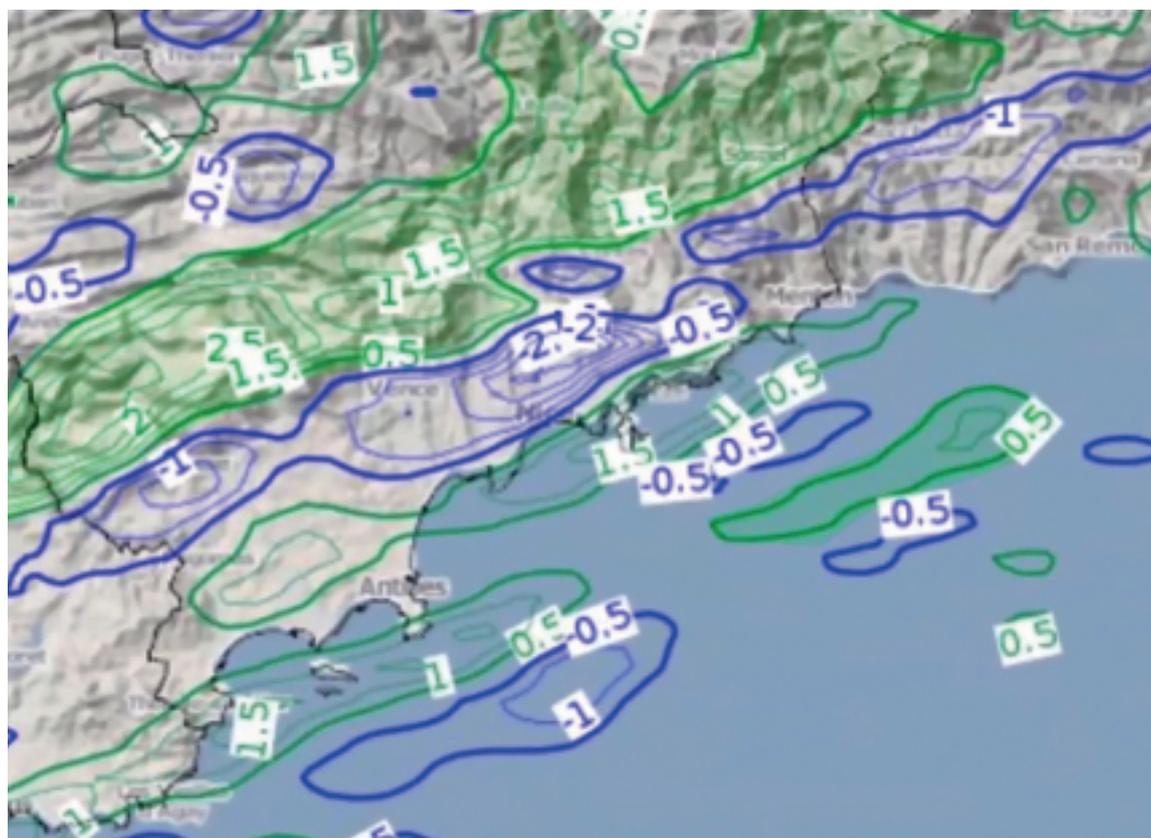




Fig. 9: la planata verso il mare aperto, con vista su St. Tropez

Il collegamento a Internet non è più disponibile e non si possono più visualizzare eventuali aggiornamenti meteo. Altri tre rimbalzi dell'onda verranno utili, (**Fig. 11**) anche se più deboli, ma infine l'aria sarà completamente calma per gli ultimi 120 km fino a Cap Corse. Il pilota di un volo di linea riferisce con stupore di aver visto un aliante, ma il controllore... si mette a ridere.

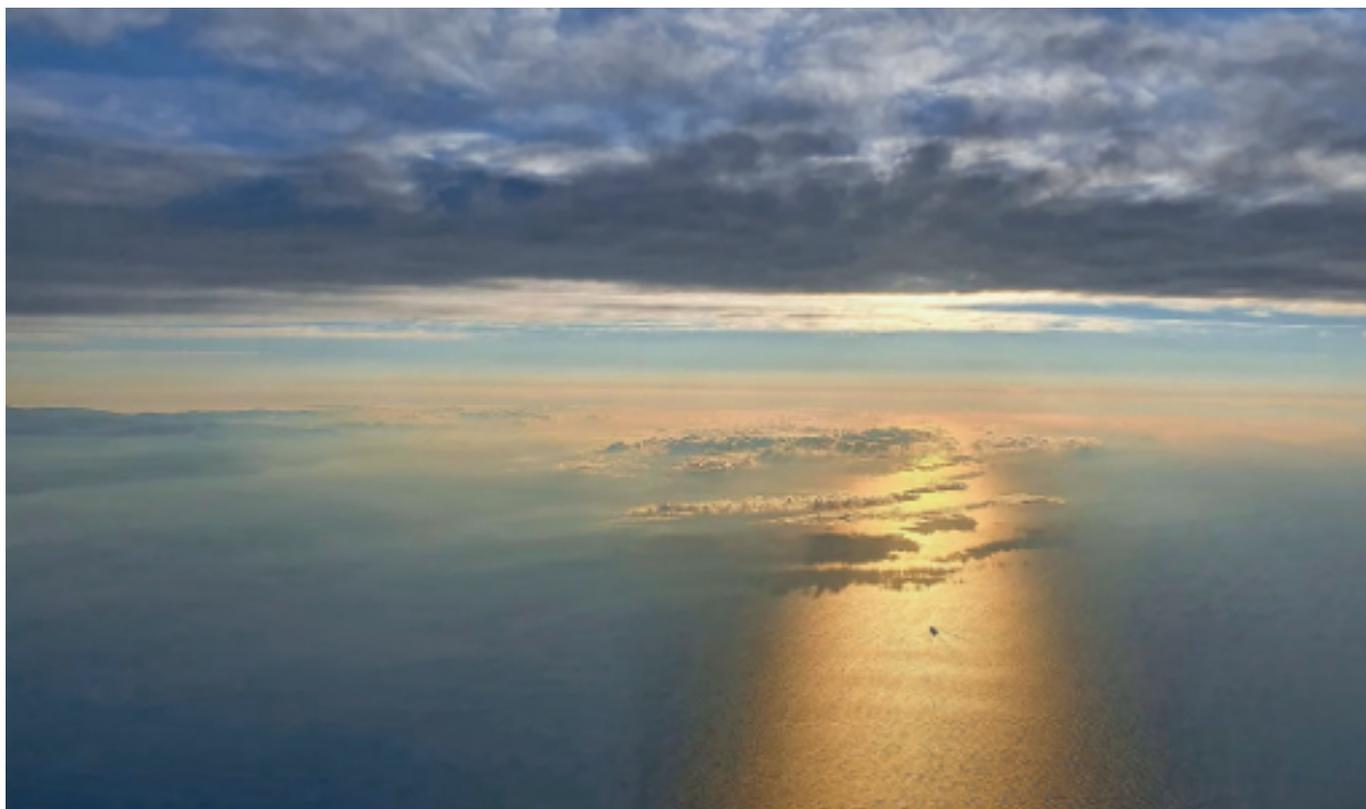


Fig. 10: solo, con l'aliante, in mezzo al nulla

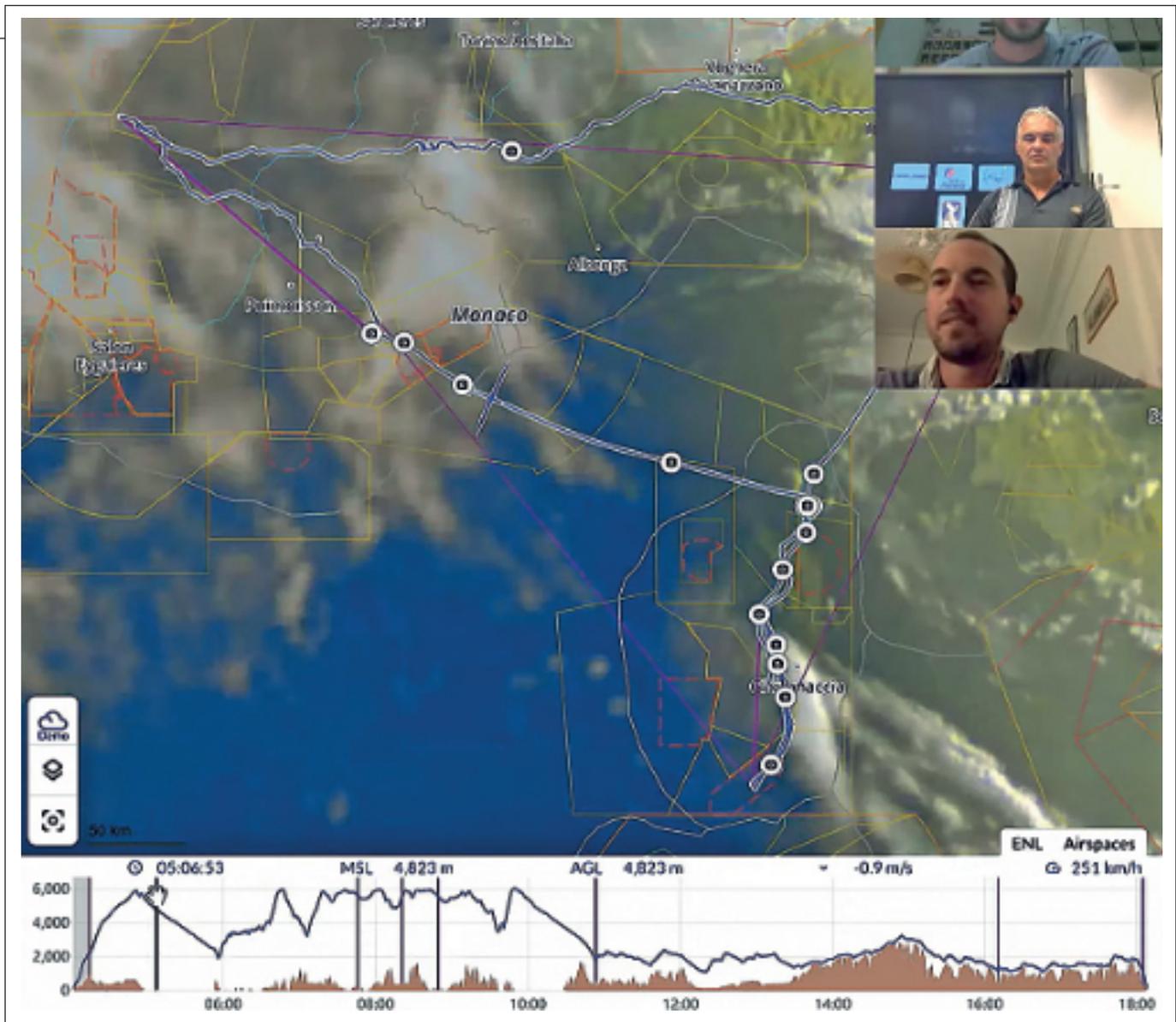


Fig. 11: lasciando gli ultimi rimbalzi d'onda sul mare, Cap Corse è a portata di planata con arrivo ad almeno 1.500 metri

Una benevolenza che era mancata nel volo di maggio. Da qui, con 1.500 m si è nel cono di planata per l'aeroporto di Bastia. Il vento è debole sotto i 2.000 metri,

c'è solo un po' di turbolenza sopra le basse nubi; una condensazione affusolata, più sopra, suggerisce che possa trovarsi una salita. Lentamente riesce infatti a guadagnare quota, poi punta indietro a ovest, rimontando il vento per quattro chilometri, ed ecco l'onda vera e forte (+7 m/s) che lo porta a FL195. (Fig. 12, 13 e 14).

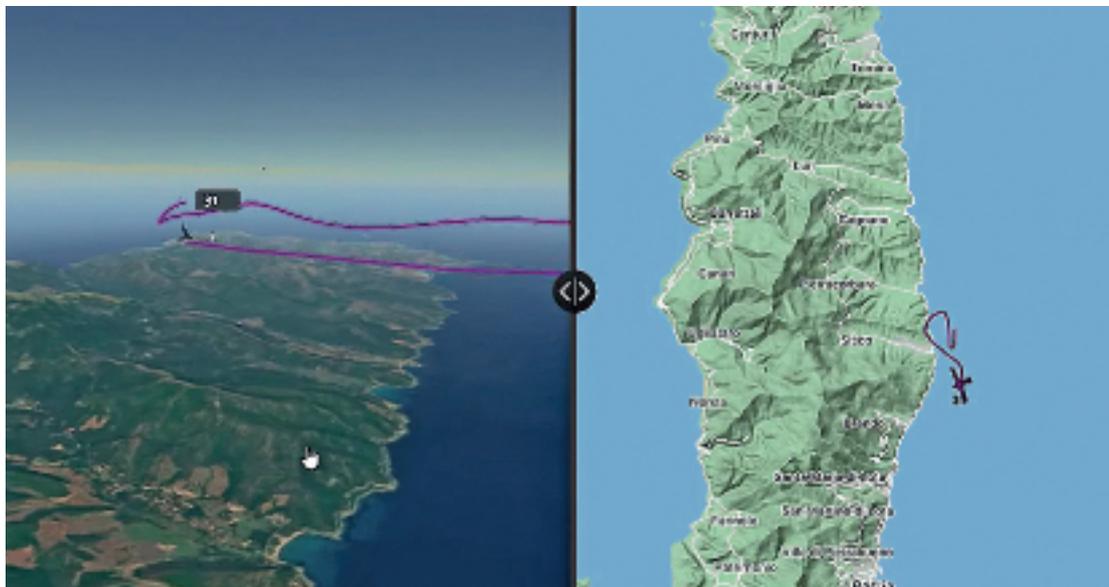


Fig. 12: a Cap Corse la condizione è debole. La ricerca è laboriosa, in sottovento



Fig. 13: vari giri nei deboli rotori, poi rimonterà controvento e troverà un'eccellente salita sopra i 2.500 m

Risalita in onda

Inizia il percorso verso l'estremità sud della Corsica, passando dall'onda su Corte dove aggancia a 3.000. Una magnifica pila di lenticolari si è formata verso Figari.



Fig. 14: prua a Sud, in onda, per andare verso Corte dove arriverà a 3.000 metri per rifare i 6.000



Fig. 15: la pila di lenticolari verso Figari, al sud della Corsica. Il sole ancora non è alto sull'orizzonte

È potente e bellissima! (**Fig. 15**) Fa un po' freddo ma l'Italia terrà il pilota al calduccio per il resto del volo. Sui 10.000 metri (**Fig. 16**), un'altra lenticolare superiore ha un aspetto diverso, col bordo d'attacco più spostato sopravvento. Si tratta chiaramente di un salto di Bidone, il fenomeno idraulico isolato (ben descritto da Jean-Marie Clément, N.d.R.) non seguito da rimbalzi di sottovento, che può essere particolarmente forte. Significa che il vento in alto è differente da quello nello strato fino a FL195. Alle 9.50 del mattino, Baptiste è già a Figari con la massima quo-

ta. Proseguendo verso il nord e poi per l'Italia, calcola d'arrivare sull'Appennino alle 11.30.

Fig. 16: sopra alle lenticolari appare una pseudolenticolare con bordo d'attacco spostato sopravvento. È un salto idraulico





Fig. 17: per non arrivare in Appennino prima d'inizio delle termiche, una digressione a yo-yo sulla Corsica seguendo le onde

Troppo presto forse? Nel dubbio, si concede uno yo-yo in Corsica (**Fig. 17**) per rilassarsi e perdere tempo, avendo scartato la forte tentazione di allungarsi sulla Sardegna. Qualche rotore gli pareva d'averlo visto, circa 100 km all'interno dell'isola italiana, ma il piano di volo non lo prevede, e non ha contattato preventivamente i controllori sardi. Anche in assenza d'onde locali, con 6.000 metri una bella planata in Sardegna per tornare a Figari a riprendere l'onda poteva starci, ma sarà per un'altra volta.



Fig. 18: alle 12.00, si parte da Cap Corse. Si sorvola il Tirreno per 180 chilometri verso Pavullo

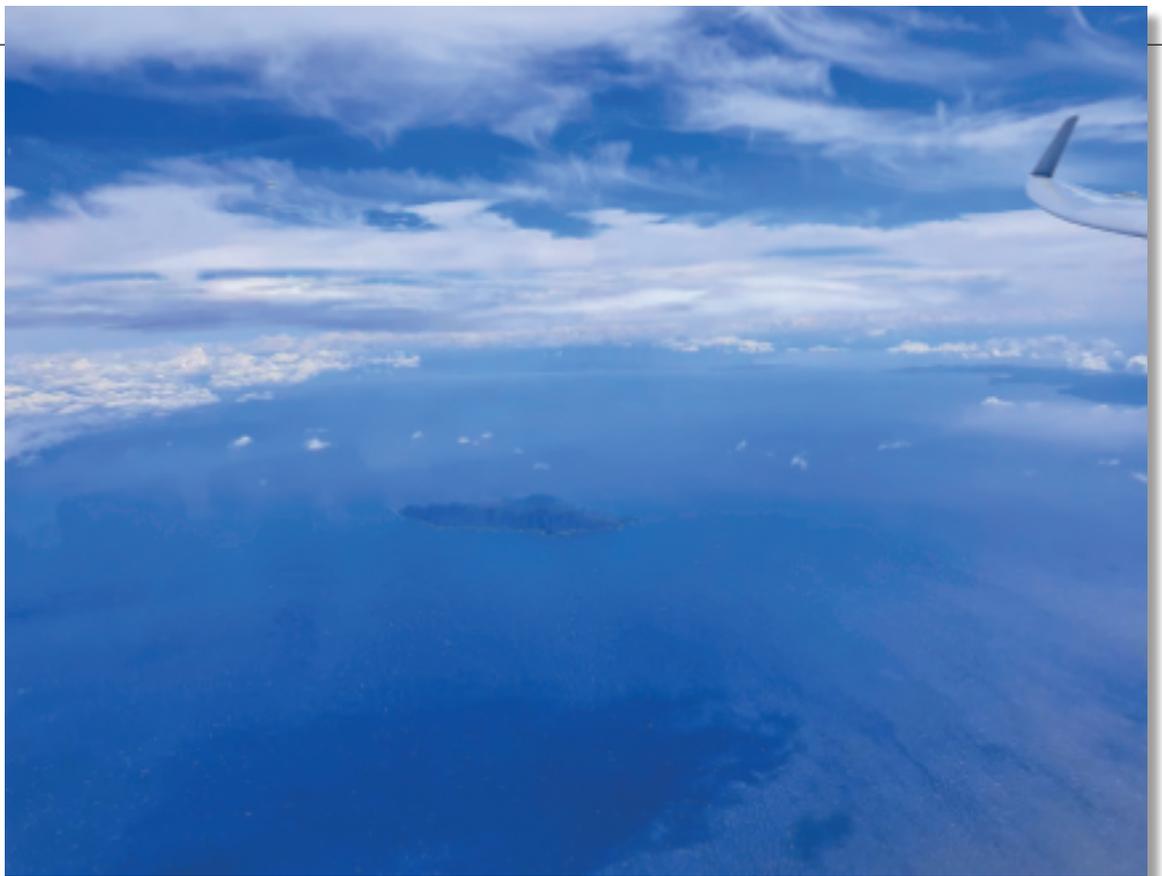


Fig. 19: l'isola del Giglio, forse? I cumuli sulla penisola italiana sono molto bassi

Via verso l'Italia

Alle 12.00 lascia l'ultima salita su Cap Corse (**Fig. 18**) e affronta il Tirreno. Pavullo dista soltanto 180 km e già si vedono dei cumuli all'orizzonte (**Fig. 19**). I controllori italiani di Pisa e Bologna sono comprensivi e

simpatici. La zona dell'alto modenese è perfetta per il pilone a est nel triangolo FAI.

Una linea di nubi segna una convergenza, parallela alle creste e spostata d'una ventina di km verso est dove l'aria è abbastanza secca (**Fig. 21**).



Fig. 21: superati i bassi cumuli, si entra in una massa d'aria meno umida, e si sta formando una linea di convergenza appenninica



Fig. 20: prima di superare la massa tirrenica, un vasto letto di nubi basse dovute all'umidità del mare

Si è formata appena venti minuti prima dell'arrivo dell'aliante, mentre sulle Alpi Apuane la forte umidità portata dal sud-ovest dal mare avvolgeva le montagne con nuvole basse (**Fig. 20**).



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 aliante
in collaborazione con ACAO - Calcinate (VA)

- Ricondizionamento
- Laminazioni strutturali
- Possibilità controlli ad ultrasuoni



Fig. 22: l'aeroporto di Pavullo, in una conca verde tra le colline. Allungando un po' a est, Baptiste si collega alla linea di convergenza

L'asse della convergenza disegna la rotta verso la zona di Rubiano (Fig. 22), dapprima con 2.300 metri, poi si scende sui 1.800 in direzione di Bobbio, e si rifanno 2.000 metri a sud di Novi Ligure: 200 chilometri che sono stati percorsi a 125 km/h di media. (Fig. 23) Guardando indietro, la convergenza è presto degenerata in temporali estivi... tempismo perfetto!

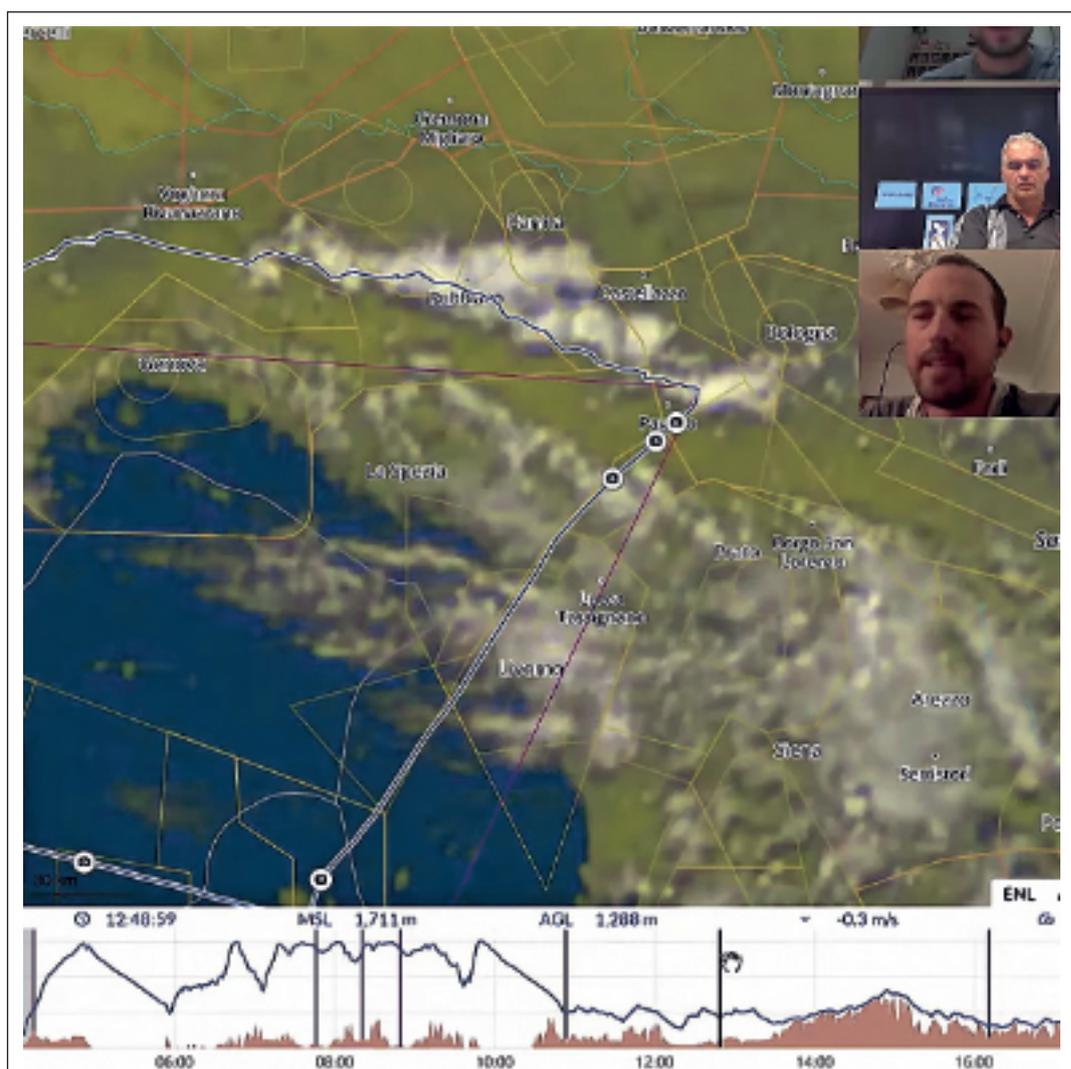


Fig. 23: duecento km percorsi a 125 di media, tra i 1.800 e i 2.300 metri

Da Tortona, la scalata

E davanti, cosa c'è ora? La pianura, quella che potrebbe impedire la conclusione del volo. Se in maggio c'erano cumuli a 3.000, adesso si vedono basi a 1.100 metri verso Torino e il rientro da Susa non sarà possibile. Rimane quindi il sud, ma verso Nizza attraverso le Alpi Marittime vicino a Isola 2000 il terreno sale tanto, forse troppo, e la zona è nota per essere spesso debole. Oppure un po' più a Nord, Sampeyre? Le valli che sfociano su Cuneo sono le più vicine, e un paio di cumuli trenta chilometri prima della città (**Fig. 24**) permetterebbero l'aggancio ai primi rilievi con un po' di fortuna. Sono le ore 15.00.

Lontani, sul confine, ci sono dei cumuli a 3.000 metri, ma per arrivarci Baptiste deve usare ogni piccola salita (**Fig. 25**), rimontando la cresta raggiunta a 1.300 m, lentamente e puntando a raggiungere il Col de Larche (per noi il Colle della Maddalena, N.d.R.).

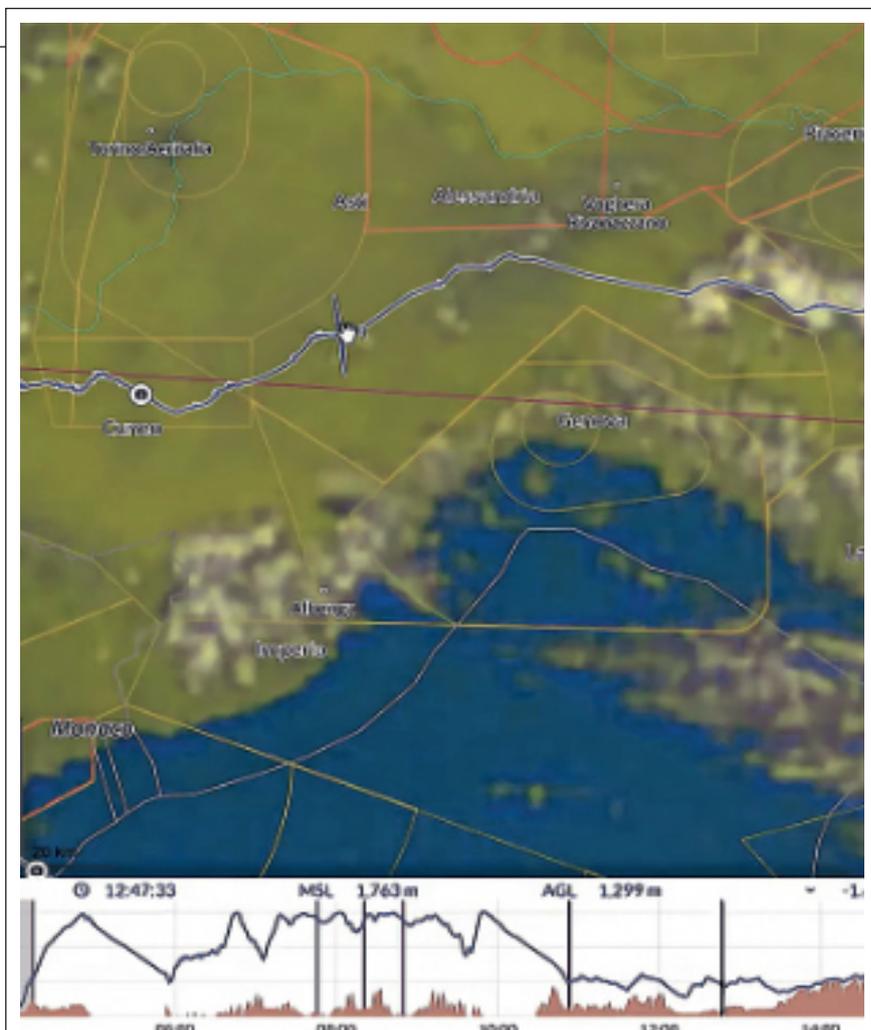


Fig. 24: degenerazioni temporalesche da Rubbiano a Novi, dopo il passaggio dell'aliante. In direzione di Cuneo qualche cumulo interessante



- Sistemi fotovoltaici
- Pensiline e carport

- Accumulo di energia
- Illuminazione a LED

- Noleggio operativo
- Assistenza e monitoraggio

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

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



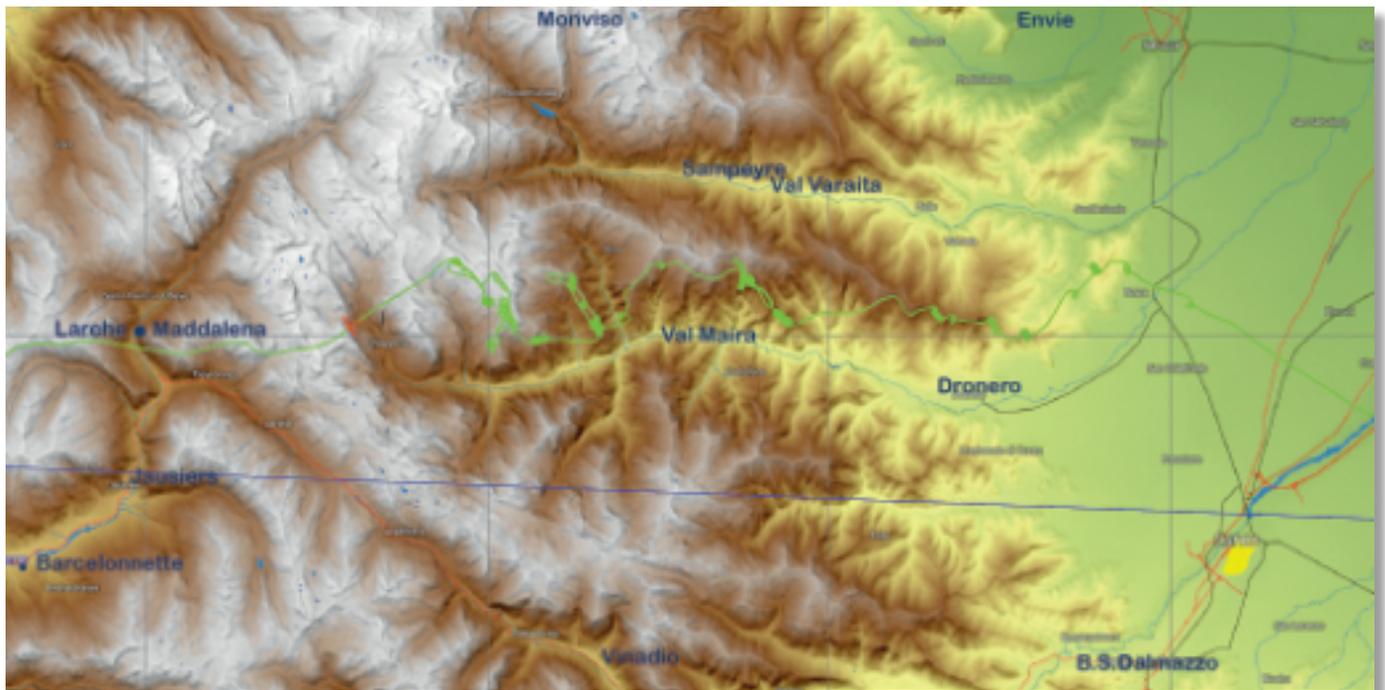


Fig. 25: ci vuole un drastico cambio di passo. Paziente scalata della Val Maira fino al Colle Maddalena

La convergenza è stata abbandonata cento chilometri prima, a sud di Novi, e per guadagnare il rientro in Francia fa una paziente scalata del crinale che separa la val Varaita (dove si trova Sampeyre) dalla val Maira che sfocia su Dronero. Ad ogni piccola termica girata appena sopra la cresta, guadagna 100 metri e avanza un po'. Sono state ben tredici le termichine! La media dell'ultima ora e mezza è di soli 30 km/h. Il pilota dirà poi: *"L'importante è non innervosirsi e avere pazienza; e io sono rimasto calmo, nessuno può dire il contrario!"*.

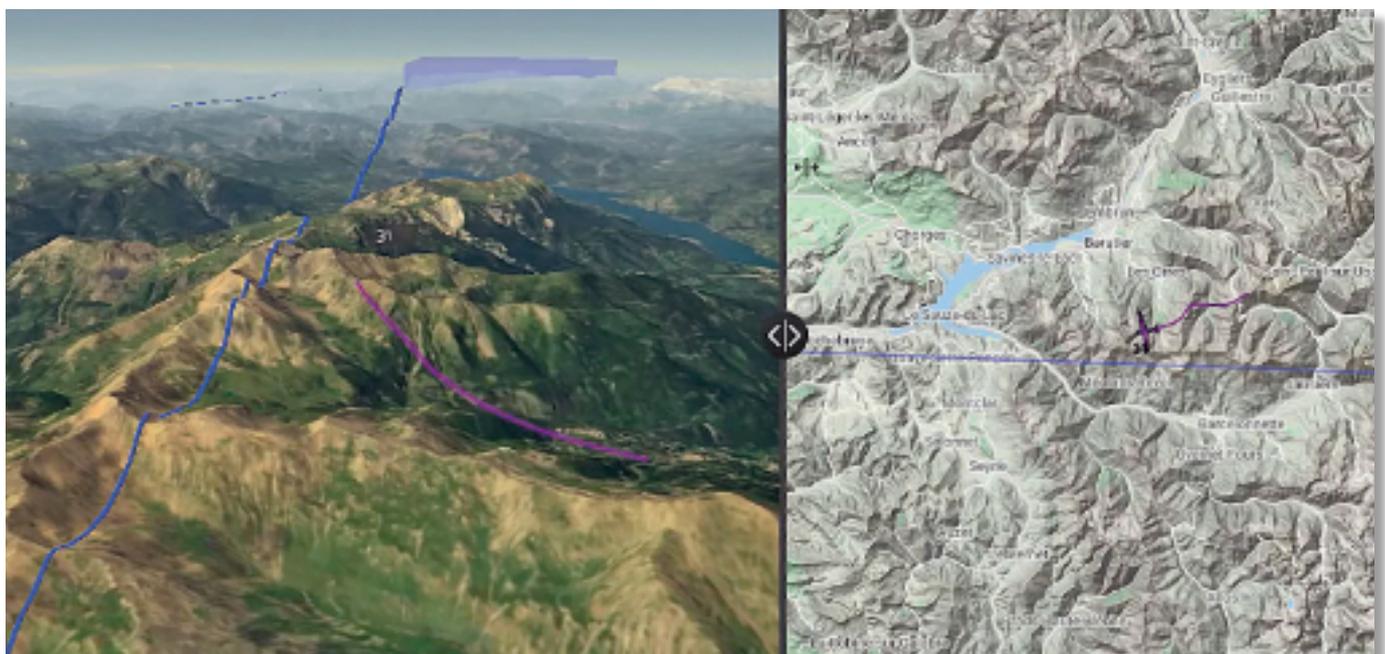
Il rientro in Francia

Tremila metri! Alle 17.00 è fatta, si passa appena a nord del Colle della Maddalena e si è nel cono di pianata per Barcelonnette (Fig. 26).

Ma adesso si può spingere, puntando Serres, anche se il vento è finito... da lì la chiusura del record sarà facile.

Ma Baptiste non resiste alla tentazione d'allungarsi a ovest in direzione di Aubenasson.

Fig. 26: mappa e schermata del passaggio della Maddalena, con Barcelonnette finalmente a portata



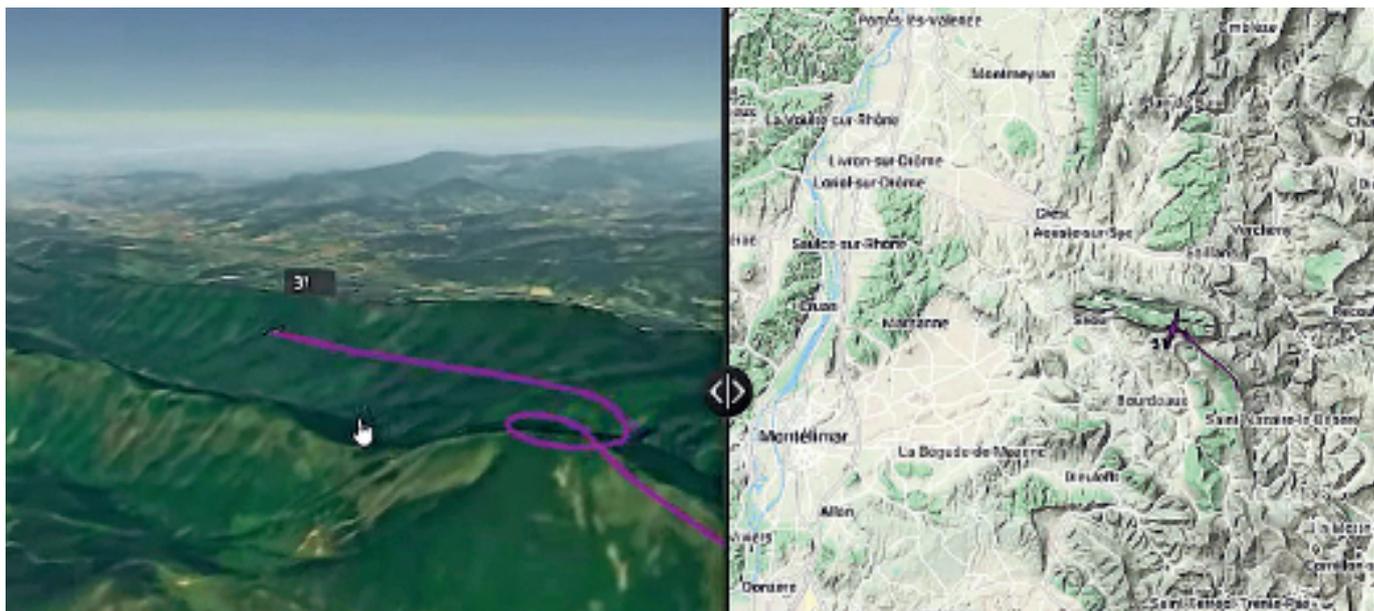


Fig. 27: l'allungo, imprudente, dopo Serres verso Saou e Aubenasson. Condizioni debolissime

La terza virata del triangolo libero di 1.300 km avviene sopra Saou (Fig. 27). Le condizioni sono purtroppo debolissime. Forse è stato un grave peccato d'orgoglio. Un eccesso d'ambizione.

La chiusura dei record non è più garantita. Prende uno 0,3 m/s al Grand Delmas, che tiene con determinazione fino ai 1.500 m. A Rosans va un po' meglio, però poi scende a 1.100 sui Gravières (a nord di Rosans) dove, pur con molti dubbi, trova una buona salita e procede verso Chabres (Fig. 28) da dove può attraversare la valle della Durance dalle parti di Sisteron.

Il rientro lungo i pendii che conosce a memoria è fattibile: Gâche, Vaumase, Bigue, Cousson, la Coupe, Cheval Blanc, tutto bene (Fig. 29).

L'arrivo appare facile passando dal Teillon appena a est di Castellane (Fig. 30), poi al Logis du Pin sempre eccellente.

Baptiste passa la linea di partenza/arrivo a 1.400 metri, solo 600 m sotto alla quota di partenza e l'atterraggio avviene alle 20.05 locali, con ancora un'ora e venti minuti prima della notte aeronautica ufficiale (Fig. 31).

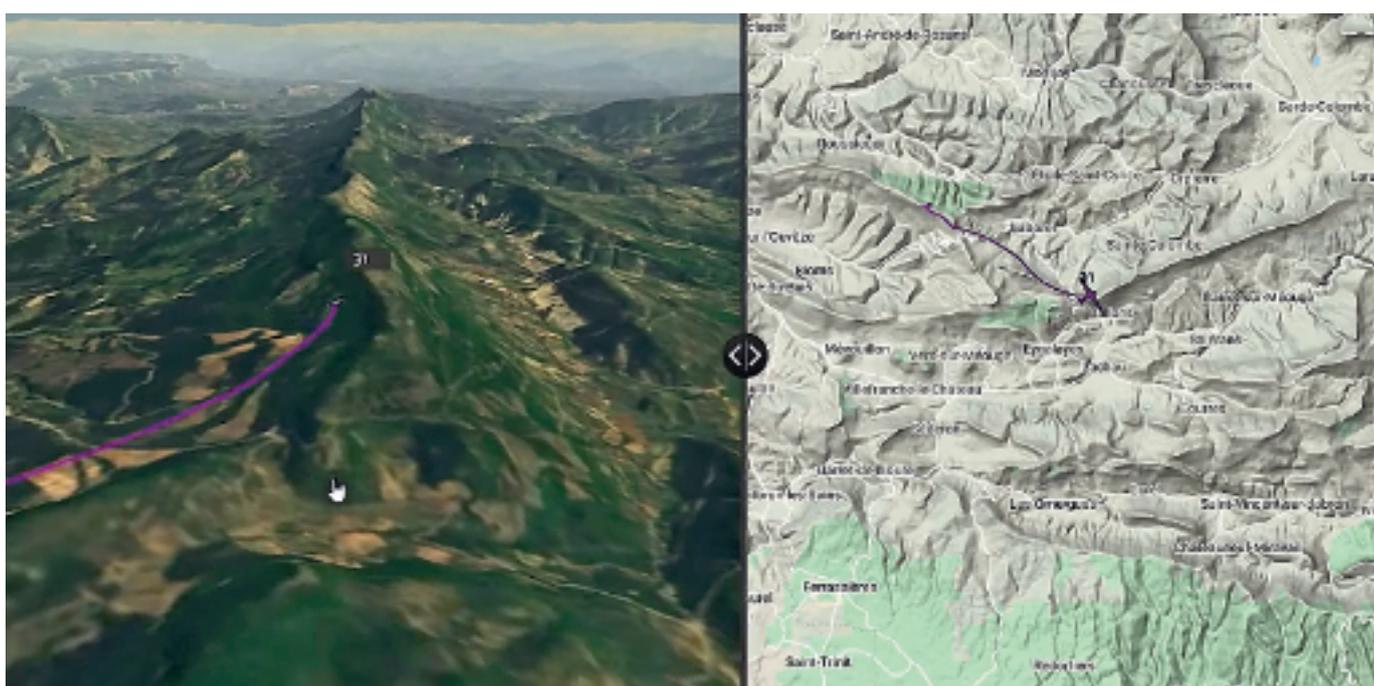


Fig. 28: un basso costone permetterà di attraversare la valle della Durance dalle parti di Sisteron

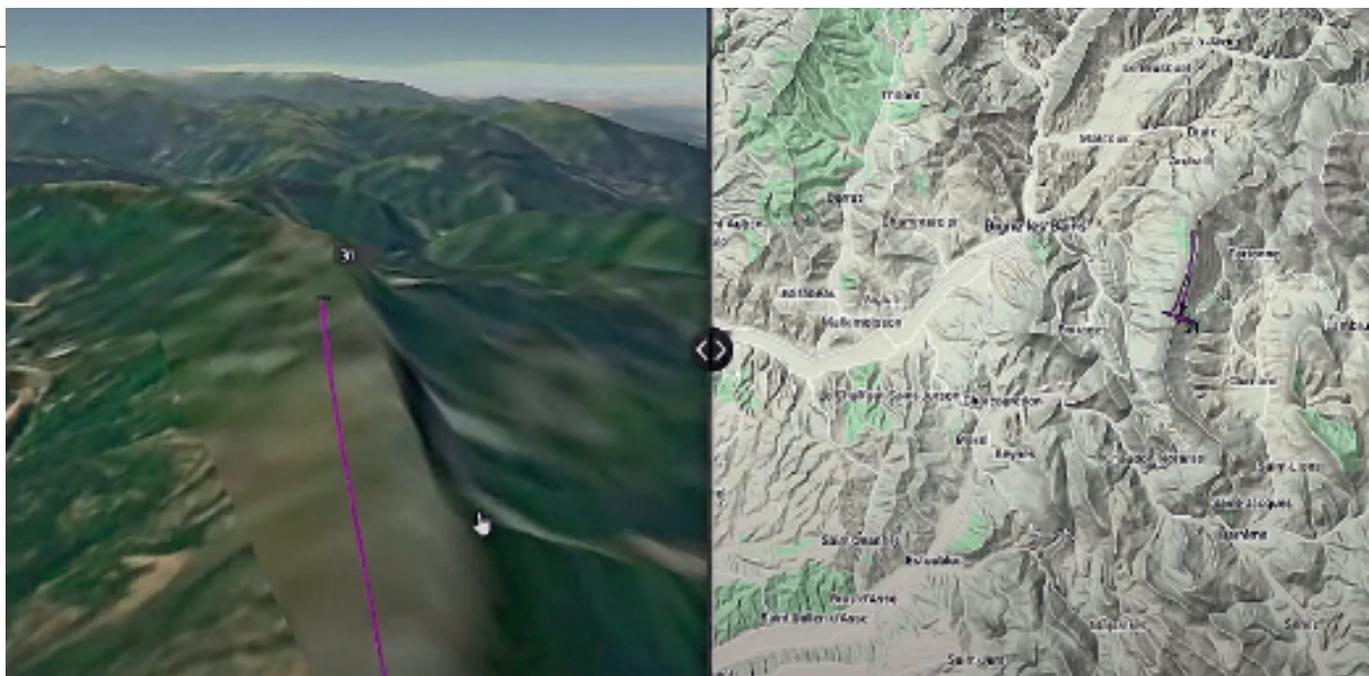


Fig. 29: dai primi costoni del Parcours il rientro verso Fayence è senza sorprese, si va a memoria

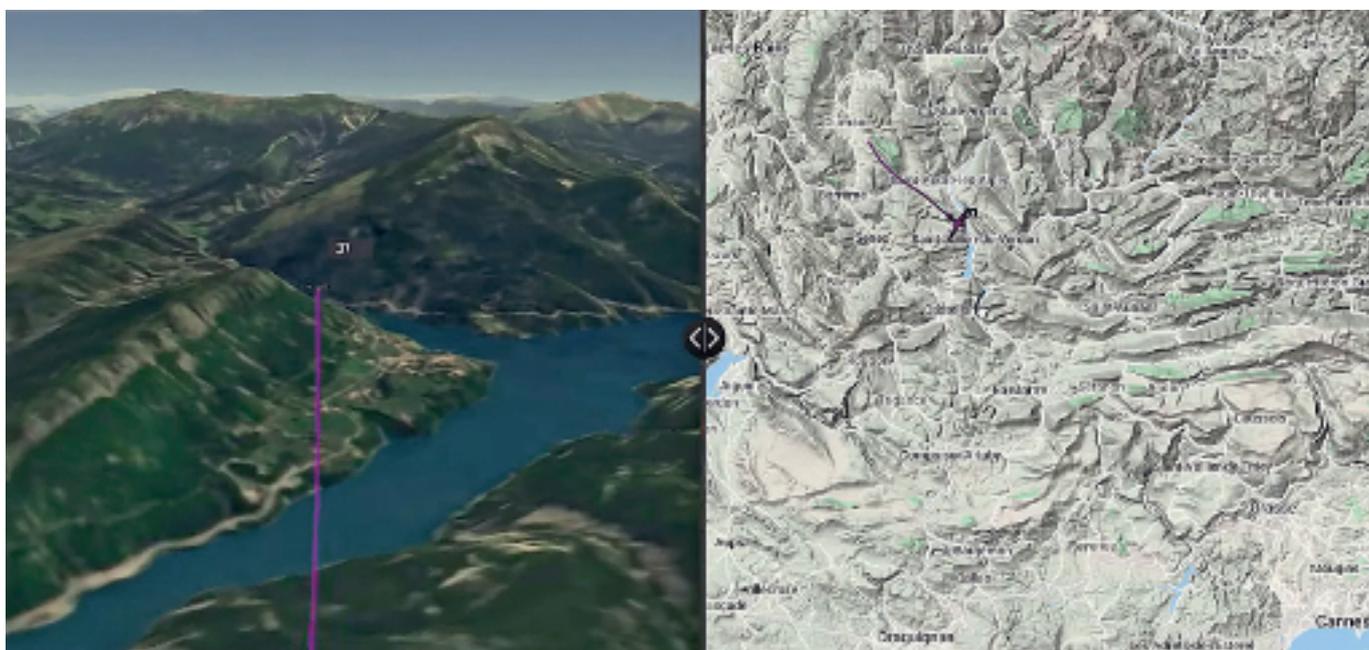


Fig. 30: il lago di Sainte-Croix appare dopo Puimoisson, e si procede con fiducia verso il Logis-du-Pin



Fig. 31: a terra a Fayence, con un'ora e venti minuti d'anticipo sul limite legale (tramonto + 30 minuti).

Risultato epocale

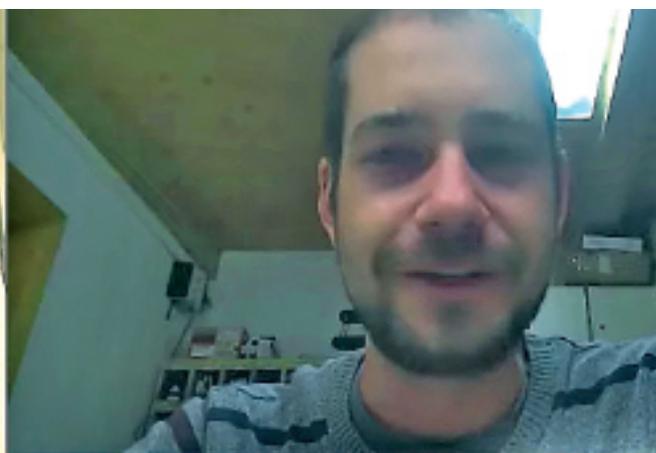
Un volo incredibile, in qualche momento pure fortunato, ma soprattutto molto ben pianificato. Adesso Baptiste Innocent terrà d'occhio la meteo in tutte le stagioni, per cercare di estendere questo percorso al massimo possibile: un punto di virata in Sardegna, poi sull'Appennino una trentina di chilometri più a sud-est di Pavullo, e magari fino a Valence in piena valle del Rodano.

Il triangolo FAI di 1.500 km appare possibile.

Il mese di giugno, o a partire da fine maggio, sarebbe perfetto per la maggiore lunghezza del giorno solare: il decollo verrebbe anticipato di 45 minuti e si guadagnerebbe un'ora e mezza sull'arrivo, per un totale di almeno due ore di volo extra.

Siamo sicuri che altri cercheranno di ripetere e di allungare la strada aperta da Baptiste Innocent (e da Gil Souviron). Il sogno continua...

Matthias Sturm e il giovane Ben Bachmaier hanno intervistato l'autore dello storico record europeo per il canale YouTube Late Night Soaring



Scheda tecnica del volo

Abbigliamento e nutrizione

L'accurata pianificazione del volo prevedeva di passare circa sei ore a -15°C , seguite da otto ore ad almeno 20° , perciò un compromesso era necessario: una polo a maniche lunghe, una felpa, e una giacca sportiva leggera, un paio di jeans, scarpe da ginnastica e sovrascarpe. Col senno di poi, sarebbe stato meglio indossare gli stivali imbottiti, ma non c'è stato disagio. Dopo la giusta colazione delle quattro, ancora al buio, un panino imbottito e poi degli snack per la merenda.

Strumenti e navigazione

A bordo c'è sempre la carta aeronautica di Francia e Italia, anche se utile come backup. Avendo un piano di volo e con il computer LX che mostra tutti gli spazi aerei, ci si affida ai controllori di volo per ricevere le autorizzazioni ad entrare, ma chiaramente il piano esclude l'ingresso in zone proibite. Un controllo dei Notam prima del decollo come d'abitudine prima del decollo, ma per la R68 in Corsica nessuno rispondeva al numero di telefono pubblicato. Il contatto radio è generalmente con Nizza, Marsiglia e Bastia, poi Pisa, Milano e Bologna.

Sul mare

L'ammarraggio d'emergenza è un'opzione da non prendere in considerazione. L'acqua è fredda, il vento forte produce onde alte (a Bastia sono state registrate raffiche a 84 nodi!), quindi un giubbotto di salvataggio farebbe ben poco. In effetti non era probabile dover ammarare, quando si lascia la costa su Cannes con 33 di efficienza richiesta per arrivare a Calvi e con 80 km/h di vento in coda. Un ELT e un PLB portatile erano a bordo.

Benzina e decollo

Nessun problema di decollo, al suolo il vento era calmo. (Fig. 32) Il pieno del serbatoio standard da 16 litri è tutto quanto necessario: pochi litri per trovare l'onda e poi rimaneva carburante quanto basta per tre salite di duemila metri ciascuna. Un "basso" in Appennino avrebbe comportato l'atterraggio in qualche aeroporto italiano, mentre una volta arrivati nel piacentino, non ci sarebbe stato problema per un rientro a motore verso casa.

I siti meteo e il task

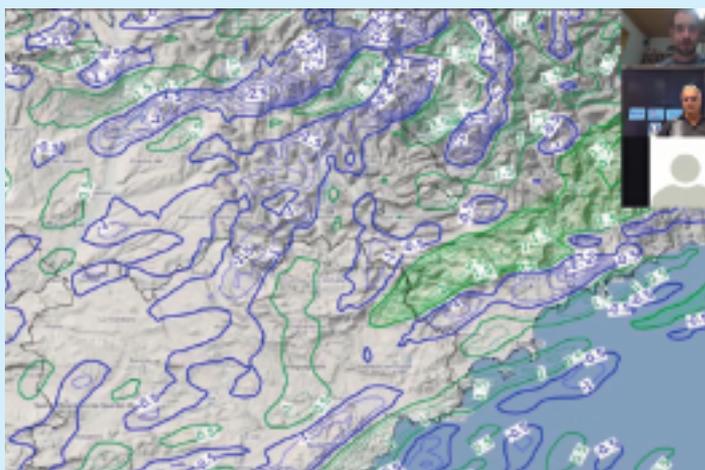
Lo schema meteo da aspettare era ben chiaro in testa... I passaggi dei fronti vengono previsti con buona affidabilità con quattro o cinque giorni d'anticipo. Tre giorni prima è già chiaro quale direzione avrà il vento prevalente: Baptiste segue Topmeteo e SkySight. Windy offre carte dettagliate sulle quali valutare l'ampiezza del fronte ventoso e la sua velocità. Topmeteo e SkySight di nuovo vengono utili per stimare la copertura nuvolosa e la presenza di termiche. Da ultimo, uno studio sulle carte ad alta risoluzione (griglia da 1,3 km) del modello "Arome" che danno indizi sulla posizione delle salite in onda.

<http://www.meteofrance.fr/prevoir-le-temps/la-prevision-du-temps/le-modele-a-maille-fine-arome>

<https://www.meteociel.fr/modeles/arome.php>



Fig. 32: il momento del decollo da Fayence



previsto, al contrario di quanto avvenuto il 25 maggio quando era abbastanza deludente. Per il resto del percorso, le condizioni reali si discostavano ben poco da quanto atteso. Il punto debole dei modelli previsionali è tutta la Val Padana: TopMeteo è sempre troppo ottimista sui plafond; SkySight è stato l'unico a indicare una piccola linea di convergenza tra Novi e Cuneo. Il fattore determinante per la chiusura del volo è l'orario d'arrivo nella zona di Cuneo, tutto il resto è, grazie al vento, ben prevedibile se la partenza in onda si dimostra fattibile.

Il punto di partenza e arrivo a Mons è stato selezionato perché coincidente con la fascia d'onda di Fayence (**v. qui sopra**), Figari era l'estremo sud della linea di rilievi in Corsica, Pavullo è solitamente ben posizionato rispetto alle confluenze appenniniche, e Serres offre condizioni spesso

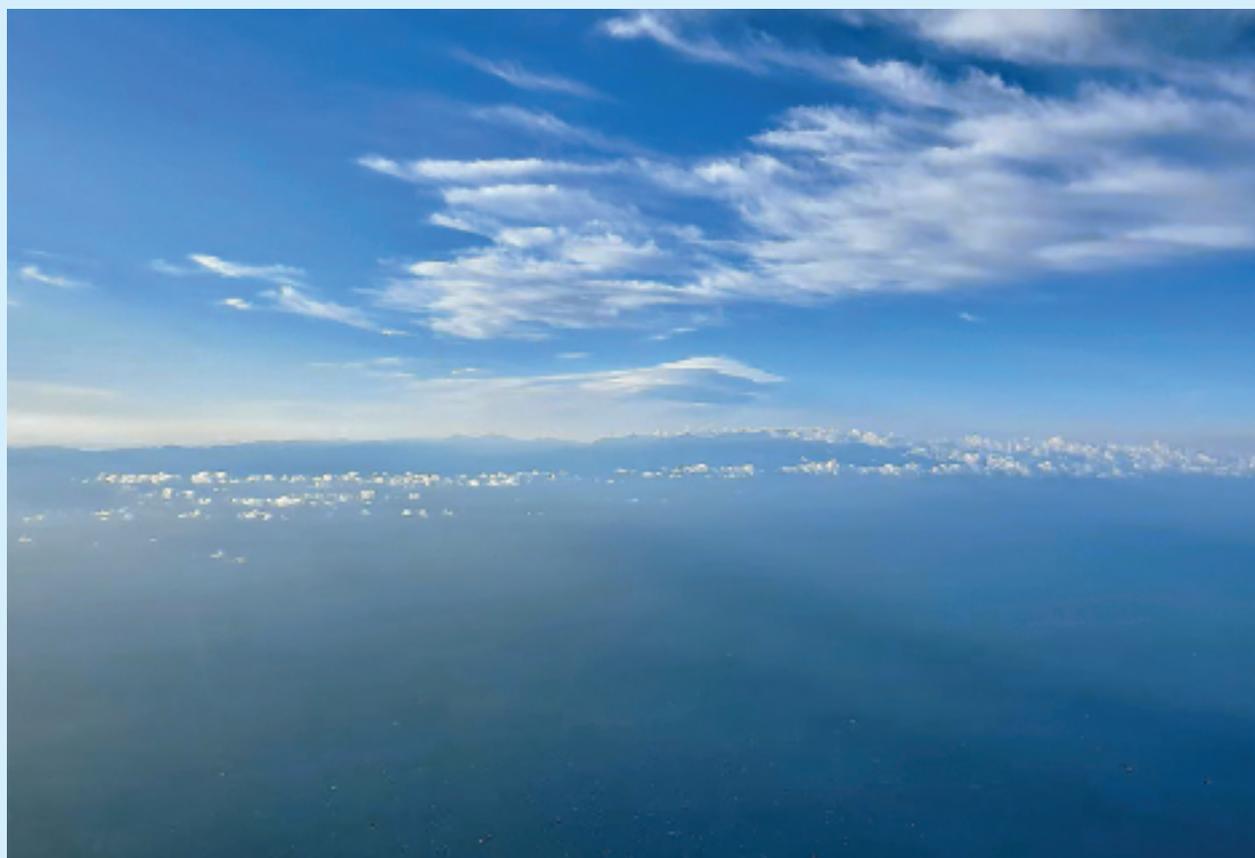


molto buone nelle Alpi francesi senza allungarsi verso il Diois (che però appariva comunque molto buono).

La salita in partenza è stata nettamente migliore di quanto

Connessione in volo

Ad alta quota in onda, e soprattutto sul mare, il collegamento del cellulare alla rete dati non è per nulla garantito. Finché il segnale era disponibile, Baptiste ha scaricate tutti gli ultimi aggiornamenti delle foto satellitari, visualizzate sul computer LX. Un buon aiuto, senza dubbio, soprattutto per la conferma della propria motivazione: del resto (**v. sotto**) la lenticolare in Corsica era lunga 100 km, e si vedeva bene dalla costa! ■

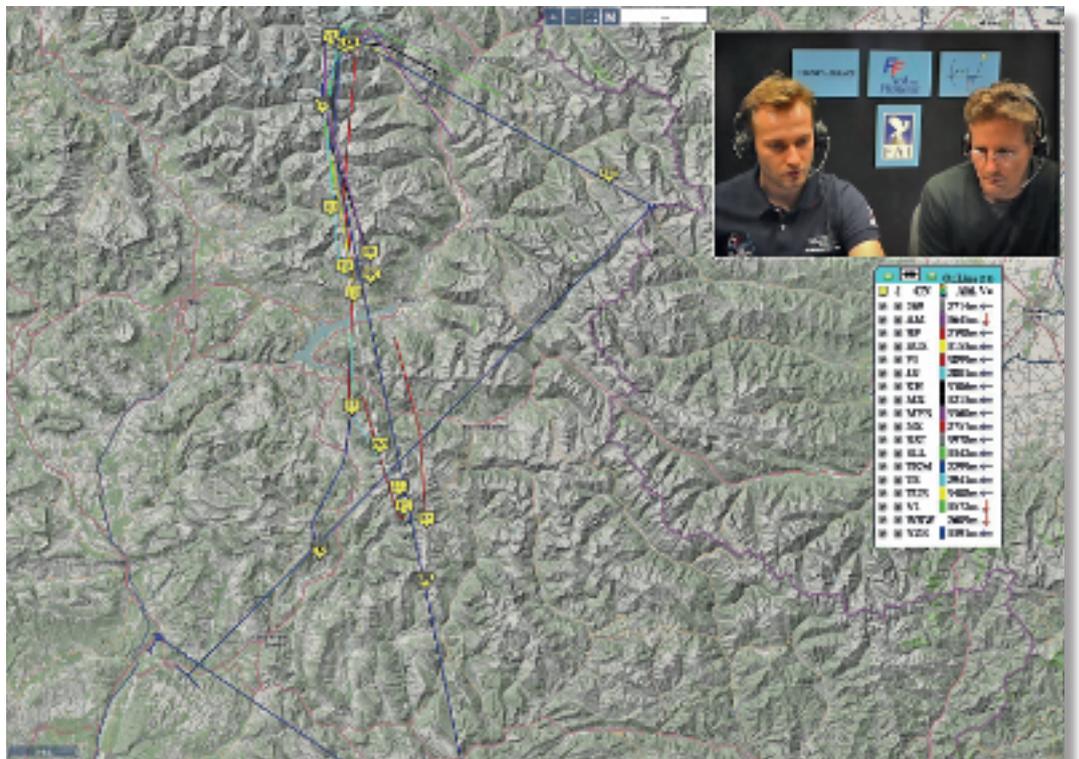


Virtual Sailplane

Final 2021



*Prima edizione con 410 partecipanti e 20 finalisti
Gli eSport nel futuro della FAI e del nostro volo a vela*



Animazione sia in 2D che in 3D anche per le prove virtuali della Finale SGP giocata sul simulatore di competizione Condor 2. Commenti sportivi dal vivo!

Siamo testimoni di una svolta per gli sport aerei e in particolare per il volo a vela, ma ci condurrà a nuovi orizzonti o si rivelerà un vicolo cieco? Io sono un "boomer" e tutto questo mi sembra molto strano, ma l'esplosione commerciale dei droni e delle attività online mi fa pensare che ci sia un immenso territorio virtuale da conquistare.

Ne stiamo parlando perché dal 5 all'11 settembre 2021, si è svolta sul simulatore Condor 2 la Prima Virtual Sailplane Grand Prix - Final 2021. È questo il primo campionato mondiale di eSport aeronautici approvato dalla FAI, ed è stato incoronato il primo campione del mondo eSport nella storia dell'aeronautica mondiale. Alla prima finale hanno partecipato venti piloti d'altrettante nazioni che si sono sfidati in una

competizione durata sette giorni, ogni sera dalle 20:00 (ora centrale europea). Si sono svolte sette prove di velocità, su percorsi non più lunghi di 2,5 ore con scenario nelle Alpi francesi.



L'italiano Thomas Truffo ha creato le livree nazionali per i finalisti

Il progetto

La FFVP (Fédération Française de Vol en Planeur, nuova denominazione dopo l'abbandono del termine "volo a vela" che è stato ritenuto di non facile comprensione) ha presentato la sezione eSport nel marzo 2020, nella convinzione che i piloti brevettati avevano bisogno di volare virtualmente per mantenere le loro competenze agonistiche. La federazione francese, sostenuta da volontari, ha iniziato ad investire nell'eSport creando delle "Masterclass", cioè delle lezioni gestite da piloti molto conosciuti e aperte a tutti, cui hanno fatto seguito due gare di eSeries a dicembre 2020 e marzo 2021. Queste esperienze hanno permesso di testare la formula più appropriata per promuovere il nostro sport e per offrire ai piloti una competizione di forte attrattività. La formula Grand Prix è stata scelta in collaborazione con la FAI e la squadra organizzativa del FAI Sailplane Grand Prix.

Il gruppo di lavoro sul Virtual SGP si è dato alcuni obiettivi principali, partendo dal portare all'attenzione del grande pubblico il Sailplane Grand Prix e l'eSport. Per giungere a questo risultato, la strategia prevede la conduzione in parallelo tra le gare reali e quelle virtuali, la creazione di una graduatoria dei migliori piloti virtuali del mondo, e infine rendere credibile l'uso del simulatore per la formazione dei piloti amatoriali.



Il campione mondiale eSport Volo a Vela, Ben Fest (D)



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

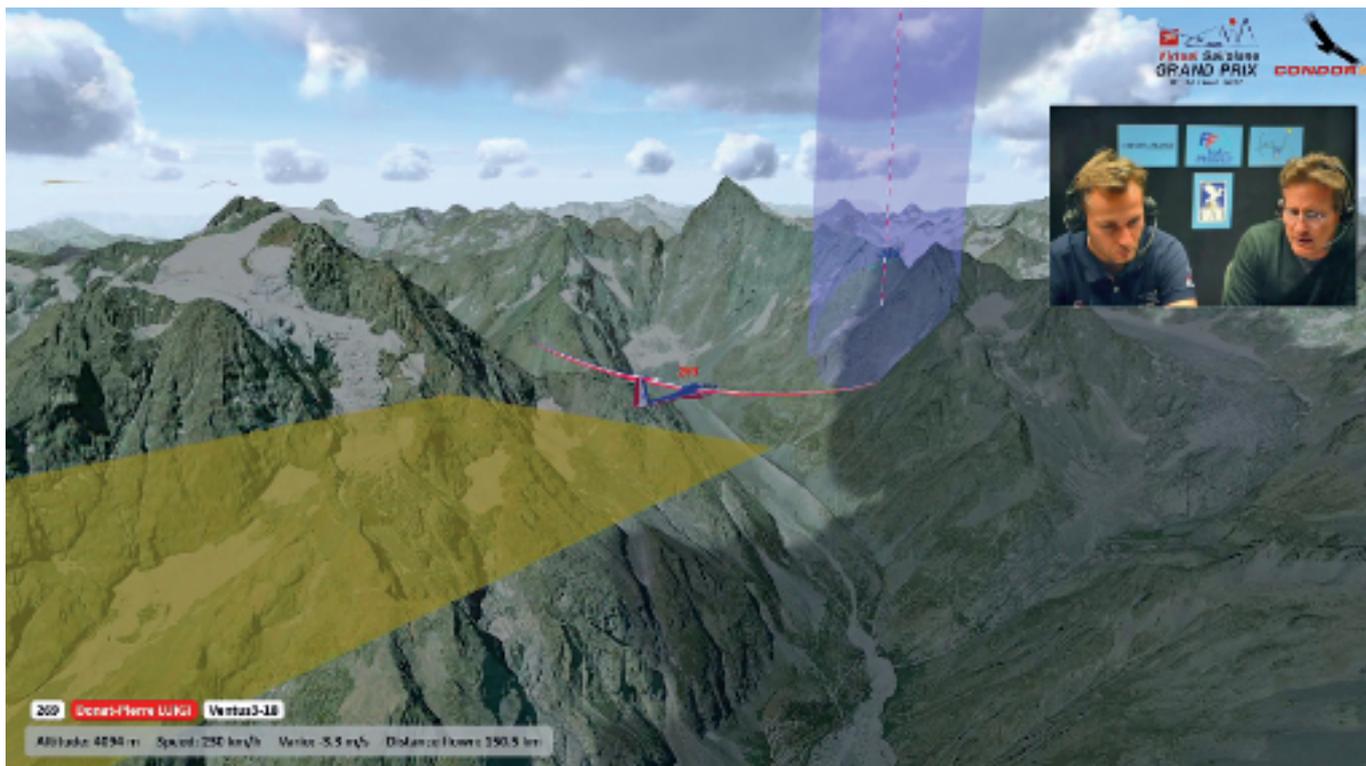


Capability: Mars • Para - Phernalia • Strong
National • Spekon • Paratec

**ACAO è dealer unico per l'Italia
dei paracadute Mars**



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



Il pilone negli Écrins, identico a quello assegnato nell'ultima prova della finale reale

L'evento

Ci sono state due competizioni virtuali parallele: una competizione ufficiale con 20 piloti selezionati, e una competizione aperta per diffondere l'eSport nel mondo, con 390 piloti. Si sono cioè impegnati agonisticamente ben 410 piloti, senza dubbio un numero che crescerà nelle prossime edizioni e potrà aprire nuove possibilità per gli sport dell'aviazione, non solo per il volo a vela. I promotori e la FAI auspicano che il pubblico comprenda meglio in cosa consistono gli sport aeronautici, e che ciò dia impulso alla formazione d'una nuova generazione di piloti in tutto il mondo. L'obiettivo dell'evento Open era di permettere a tutti di partecipare alle gare, con regole semplici, e di creare una graduatoria dei piloti virtuali negli anni a venire. Il Virtual SGP si è svolto con partenza da Saint Auban, sullo scenario virtuale "Arc Alpin" creato da una squadra di volontari francesi e stranieri su Condor 2. Questo è attualmente il teatro più utilizzato sul simulatore, poiché si estende dal sud della Francia all'Austria, coprendo più di 530.000 km quadri. I piloti Open gareggiavano sugli stessi percorsi dei piloti ufficiali di questa Prima Virtual SGP Final, con le stesse regole.

Sono stati volate sette prove, con task che andavano da 254 a 351 km. Solo una di tali prove non era identica a quella reale, a causa della cancellazione per meteo a St. Auban. I piloti virtuali hanno così dato vita a un grande spettacolo per il pubblico, sorvolando le montagne degli Ecrins come si può vedere nel video YouTube:

<https://youtu.be/JgUiM0dEnDI?t=7417>

Organizzazione e risultati

Il progetto e la competizione eSport sono stati condotti da Antoine Havet e dal suo team di 20 volontari. Un evento di prova ha avuto luogo durante la E3Glide di Varese: una volta assegnato il tema di giornata della gara reale, inviavo al più presto ad Antoine il contenuto del briefing e il quadro meteo, grazie ai quali la sera prendeva vita la EGLide virtuale.

BEL Jeroen Jennen	DEN Tim Madsen	HUN Tamas Mayer	POR Rui Silva
BRA Johnny Hadad	ESP Gorka Etxezuyan	JAP Nobohiru Okada	RSA Francois Peral
CHI Cristian Schuwirth	FIN Mikko Nurminen	NED Tim Kuipers	SUI Davide Giovanelli
COL Santiago Lopez	FRA Donat-Pierre Luigi	NOR Arne Martin Götter	TUR Halil Koroglu
CRO Kresimir Hrstovic	GER Ben Fast	POL Witold Rozek	USA Joshua Meyers

I piloti selezionati per la Finale eSport, venti concorrenti da altrettante nazioni

FAI Sailplane Grand Prix - Series X 1st Virtual SGP						
		Event classification				
Official						
Pos	ID	Pilot		Sailplane	Points	Points
1	BF	Ben Fest		Ventus 3	49	49
2	WRW	Witold Rozak		Ventus 3	48	48
3	JJJ	Jeroen Jennen		Ventus 3	41	41
4	Z69	Donat-Pierre Luigi		Ventus 3	35	35
5	AM	Arne Martin GÜettler		Ventus 3	35	35
6	F1	Joshua Meyers		JS3 - 18m	27	27
7	MX	Mikko Nurminen		Ventus 3	20	20
8	TKM	Tim Madsen		Ventus 3	17	17
9	NX	Tim Kulpers		Ventus 3	15	15
10	EJS	Gorka EIduayan		JS3 - 18m	14	14
11	TUR	Hali Koroglu		JS3 - 18m	10	10
12	YZR	Nobuhiro Okada		Ventus 3	5	5
13	CS2	Cristian Schuwirth		Ventus 3	5	5
14	TS	Davide Giovanelli		JS3 - 18m	1	1
15	MYR	Tamas Mayer		JS-1 18m	1	1
16	SLL	Santiago Lopez		JS3 - 18m		
17	CRW	Francois Paul		JS3 - 18m		
18	VI	Johnny Haddad		JS3 - 18m		
19	KOH	Kresimir Hraštovec		JS3 - 18m		
20	RST	Rui Silva		JS3 - 18m		

Anche la finale eSport SGP è stata vinta per un solo punto: Ben Fest (D) su Witold Rozak (POL)

I concorrenti degli eventi simulati hanno dimostrato un eccellente spirito sportivo e non hanno presentato lamentele né reclami, senza perdere occasione per aiutare l'organizzazione durante tutto l'evento. Lo *stream live* (trasmissione in diretta via Internet) si è rivelata attraente per il pubblico.

Ben Fest (Germania) ha vinto questo 1° Virtual Sailplane Grand Prix ed è stato incoronato campione del mondo eSport di volo a vela. Il suo successo rimarrà nella storia come prima medaglia d'Oro in una disciplina aeronautica virtuale. Il podio è stato completato da Witold Rozak (Polonia) e Jeroen Jennen (Belgio).

Il pubblico ha potuto rivivere le gare eSport tramite

Condor 2, e un grande sforzo è stato fatto per coprire le gare in diretta su Youtube, Facebook e Twitch. Le gare erano accessibili in tutto il mondo e trasmesse anche sul sito esport.sgp.aero. Le prove erano commentate per gli spettatori in francese (da Maxence Stawski e Emmanuel Quartier) e in inglese (da Mark Travner, Antoine Havet e Matthew Scutter). Il controllo video è stato gestito da Timothée Barusseau e Jean-David Thoby in remoto (dal nord della Francia), mentre la direzione di gara (Antoine Havet e Jean-François Gombault) ha gestito l'evento dall'aeroporto di St. Auban presso il CNVV, per poter fare il collegamento diretto tra le gare reali e virtuali. I piloti hanno scelto liberamente il loro aliante tra i sei modelli messi a disposizione. Ma la loro scelta è caduta solo su tre tipi; il Ventus 3, il JS1 ed il JS3, tutti in versione da 18 m naturalmente... e con la limitazione del carico alare a 48 kg/m² come nel vero SGP. L'italiano Thomas Truffo ha disegnato le livree speciali per ogni concorrente, ispirandosi ai colori della rispettiva bandiera nazionale.

La competizione ha ricevuto l'apprezzamento e il simpatico sostegno di molte personalità, tra cui il pluricampione del mondo Sebastian Kawa, Mario Kiessling, Maximilian Seis, Tilo Holighaus CEO di Schempp-Hirth, Brian Spreckley, Benjamin Néglais che si sono uniti alle trasmissioni in diretta ogni sera, per commentare i voli a favore degli spettatori.

Maggiori dettagli sono disponibili qui:

<https://esport.sgp.aero/results>

Potete rivedere le gare qui:

<https://youtube.com/faisailplane>

Premiazione

Per questo concorso virtuale, gli sponsor hanno messo a disposizione i premi per i migliori piloti virtuali. **JustSoaring**, una start-up americana, ha offerto una postazione completa per simulatore del valore di 2.000 dollari USA! Ricompensa enorme per il vincitore, cui la federazione FFVP ha aggiunto l'invito per un volo di scoperta, a St. Auban, accompagnato da un pilota della squadra nazionale francese. Il team **Condor** ha offerto alianti dematerializzati (software) per i primi dieci classificati della gara ufficiale e i primi trenta della OPEN. È anche grazie agli sponsor e alla disponibilità di premi, che il progetto eSport può progredire.



Aver fatto volare 410 piloti in tutto il mondo è un risultato di cui gli organizzatori possono andare molto fieri. Sarà una risorsa indispensabile per il volo reale

Il futuro degli eSport

La prossima versione del simulatore, **Condor 3**, è stata annunciata a sorpresa dagli sviluppatori in un'intervista. Nessuna data d'uscita è stata dichiarata, ma gli appassionati potranno godere di un sostanziale miglioramento della rappresentazione meteo entro qualche mese; sarà possibile vedere l'arrivo della pioggia, lo sviluppo dei temporali, e si potranno assegnare parametri meteo differenziati in varie zone del campo di gara. Un grande passo per migliorare il realismo delle competizioni, essendo il meteo del simulatore Condor 2 giudicato da molti utenti un po' troppo omogeneo.

Il FAI Sailplane Grand Prix e la FFVP stanno lavorando per la diffusione dell'eSport a favore della comunità e del pubblico generale.

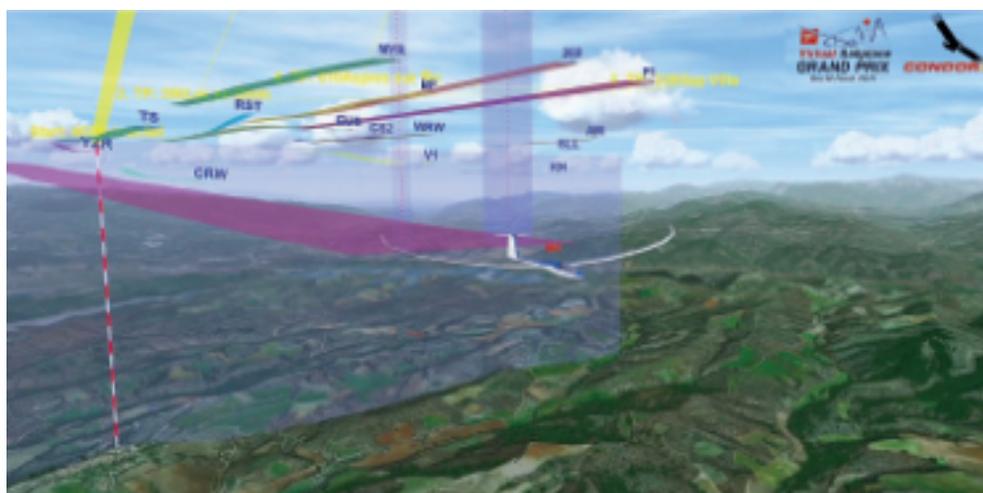
L'obiettivo è di sviluppare il volo a vela in tutto il mondo, di formare nuovi piloti e di creare un grande gruppo d'appassionati intorno a Condor e alle gare del Grand Prix reale.

Il programma prevede di organizzare gare virtuali, in formato Grand Prix, ogni giorno a partire dal 2022. Accanto a queste, una serie di nove gare di qualificazione d'alto livello consentirà ai migliori di sfidarsi per

conquistare la qualificazione alla seconda finale del Virtual Sailplane Grand Prix che speriamo abbia luogo nel 2023, contemporaneamente all'11a finale mondiale SGP, con l'obiettivo di collegare i due eventi e mantenere anche in futuro questa relazione tra il reale e il virtuale. Maggiori informazioni su <http://esport.sgp.aero> ■

La squadra organizzativa al completo

Antoine Havet, Jean-François Gombault, Marc Till, Michel Bernard, Timothée Barusseau, Jean-David Thoby, Angel Casado, Thierry Bodin, Maxence Stawski, Emmanuel Quartier, Romuald Mauvais, Mark Travner, Matthew Scutter, Mikael Savin, Sebastien Chaumontet, Alexander Georgas



La partenza in simultanea dei venti alianti eSport



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



2 uscite separate



Il PowerFLARM più piccolo

PowerFLARM Eagle NUOVA VERSIONE

a partire da 690 € + IVA



Supporta Garmin TIS®



USB port



Il più conveniente



Marco Massimo Kessler
+39 393 431 84 78

info@lxnavigation.it
www.lxnavigation.it

info@lxnavigation.com
www.lxnavigation.com