

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

GENNAIO/FEBBRAIO 2018 - n. 365

VOLO A VELA

La Rivista dei Volovelisti Italiani



- Una Rieti incredibile
- Le riunioni IGC del 2018
- Stemme Horizons 2017
- La Motte du Caire
- Staaken 1936, l'Undicesima Olimpiade
- ParmaSoaring il covo dei campioni

Fondata da Plinio Rovesti nel 1946

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



Direttore responsabile:
Aldo Cernezzì

Vicedirettore:
Marina Vigorito Galetto

Segreteria:
Bruno Biasci,
Marco Niccolini

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

FAI & IGC:
Marina Vigorito Galetto

Vintage Club:
Vincenzo Pedrielli

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

In copertina:
Uno Stemme S12
in volo planato su Venezia!
(Foto di Simon Rainer,
cortesia Stemme AG)

Progetto grafico e impaginazione:
Marco Alluvion

Stampa:
Pixartprinting
Quarto d'Altino (VE)

Redazione e amministrazione:
Aeroporto "Adele e Giorgio Orsi"
Lungolago Calcinatè, 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
- Una Rieti incredibile 12
- Inizio agosto 2017:
caldo estremo e siccità in Italia 20
- Le riunioni IGC del 2018 24
- Stemme Horizons 2017 33
- La Motte du Caire 41
- Staaken 1936,
l'Undicesima Olimpiade 45
- Light Airplane Design Example 53
- ParmaSoaring il covo dei campioni 54
- Giovanni Cazzaniga 1939-2017 60

GENNAIO/FEBBRAIO 2018 - n. 365



• Una Rieti incredibile
• Le riunioni IGC del 2018
• Stemme Horizons 2017
• La Motte du Caire
• Staaken 1936, l'Undicesima Olimpiade
• ParmaSoaring il covo dei campioni



Controlla sull'etichetta
LA SCADENZA
del tuo abbonamento

LE TARIFFE PER IL 2018

DALL'ITALIA

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

DALL'ESTERO

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

Modalità di versamento:

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

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

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

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

La Motte du Caire



Come ogni anno, una piccola spedizione dell'ACAO presso il club francese dove si decolla solamente col verricello. La simpatica accoglienza e la grande professionalità



Foto di gruppo per questa esperienza italiana in Francia: al centro c'è l'istruttore di Varese Alberto Balducci, con la presidentessa Margot. A La Motte du Caire l'unico metodo di lancio consentito è il verricello

La "vélisurface" di La Motte du Caire, piccolo comune francese situato nel dipartimento delle Alpi dell'Alta Provenza, è situata poco a Sud di Gap e a NE di Sisteron. La pista si trova nella valle del Grand Vallon a 650 m ed è lunga 1.170 m

Da parecchi anni il nostro Club organizza uno stage di due settimane fra agosto e settembre, dopo che il famoso istruttore francese Jean-Renaud Faliu era stato ospite a Calcinante per uno stage delle Fly Pink e mi aveva invitata ad andare a fare una settimana di formazione di volo in montagna proprio con le ragazze Fly Pink. Purtroppo per varie ragioni non siamo mai

riuscite a organizzarci, nonostante l'invito ci sia stato rinnovato parecchie volte; un nostro istruttore Alberto Balducci ha colto al volo l'occasione e ha portato in questo luogo davvero particolare due macchine del Club e diversi soci desiderosi di fare uno stage di volo in montagna e di decollo al verricello. Questo è stato il suo 5° stage.

Finalmente quest'anno sono riuscita anche io, seppure con una brevissima visita di 24 ore, a recarmi in questo luogo magico, dove si opera unicamente al verricello ed è proibito qualsiasi uso di motore.

Sono arrivata con Antonio alla "vélisurface" ed immediatamente ci siamo resi conto che si tratta di un luogo altamente formativo. La pista è nel fondo valle, costoni in testata Sud, Est e Ovest. Aggancio sul costone a 350 metri dopo lo sgancio al verricello. Insomma, un insieme di situazioni che mi ha destato un senso non proprio di gran relax.

Siamo stati accolti in maniera meravigliosa da tutti i membri del Club che ci attendevano ormai da tanto. Primo fra tutti JR che non vedeva l'ora di mostrarci come quel Club, fondato da lui diversi anni fa, sia perfettamente organizzato e offra davvero un'altissima opportunità di formazione di volo in montagna.

L'incontro con il Presidente Jean-Charles Paoli è stato davvero simpatico. È lui infatti anche il verricellista del Club e gli abbiamo fatto alcune domande dalla portata delle quali ci si rende conto che non siamo del tutto avulsì dal suo mondo e ci chiede da dove veniamo. Alla risposta Varese, esplode in un saluto calorosissimo "Madame la Présidente!" Ci illustra tutto molto gentilmente e ci fa pure dono delle magliette del Club. Il Club è condotto dal gentilissimo chef pilote Christian Schneeberger, sul luogo da circa dodici anni e responsabile delle operazioni da quattro.

Avvicinandoci alla linea siamo stati accolti da Momo, una vera macchietta, volontario factotum del luogo. Una forza della natura! Maurice Escande, il suo nome, ex direttore di gara ora in pensione, conosce il territorio del Sud-Est delle Alpi fino al Monte Bianco come le sue tasche, è un vero jolly.

L'accoglienza che ci è stata riservata ci fa capire che il gruppo ACAO gode di grande stima e simpatia da parte di tutti i membri del Club.

Appena arrivati vediamo il nostro Duo Discus "VV" in atterraggio: Maurizio e Roberto non avevano agganciato perché sono decollati quando il vento non era più sufficiente per il costone e le termiche ancora troppo deboli per poter galleggiare. Vedo l'atterraggio e mi dico... chi impara ad atterrare qui non ha più alcun problema in fuori campo!

Mezz'ora dopo il nostro arrivo ero già pronta al decollo con JR in un Duo di La Motte. Prima esperienza al verricello: devo essere sincera, non mi ha mai attirato molto, anzi mi fa parecchia soggezione. Quell'assetto mi mette a disagio. Quindi, abbastanza in apprensione, mi faccio spiegare tutto; agganciati, "Silence radio" e via, 35 secondi e siamo a 350 m.

Non mi ha impressionato tanto la fiondata, ma l'assetto degli ultimi 15 lunghi secondi nei quali non si è più in verticale.

Non mi sono sentita affatto padrona della situazione.

JR Riesce faticosamente ad agganciare sul costone e ci troviamo poi a 1.500 metri. A quel punto prendo il comando e aggancio valori magnifici fino a 2.500: il cielo pullula di meravigliosi cumuli e si vedono alianti ovunque. Messò il dito nella Nutella... mi portano via il vasetto... e dopo 45 minuti ci avviciniamo all'avio-superficie a diruttori spalancati. JR infatti deve fare volare altre persone e anche Antonio farà il suo battesimo al verricello.

Atterraggio estremamente tecnico, ma la pista è comunque lunga e quindi non mi desta troppa preoccupazione.

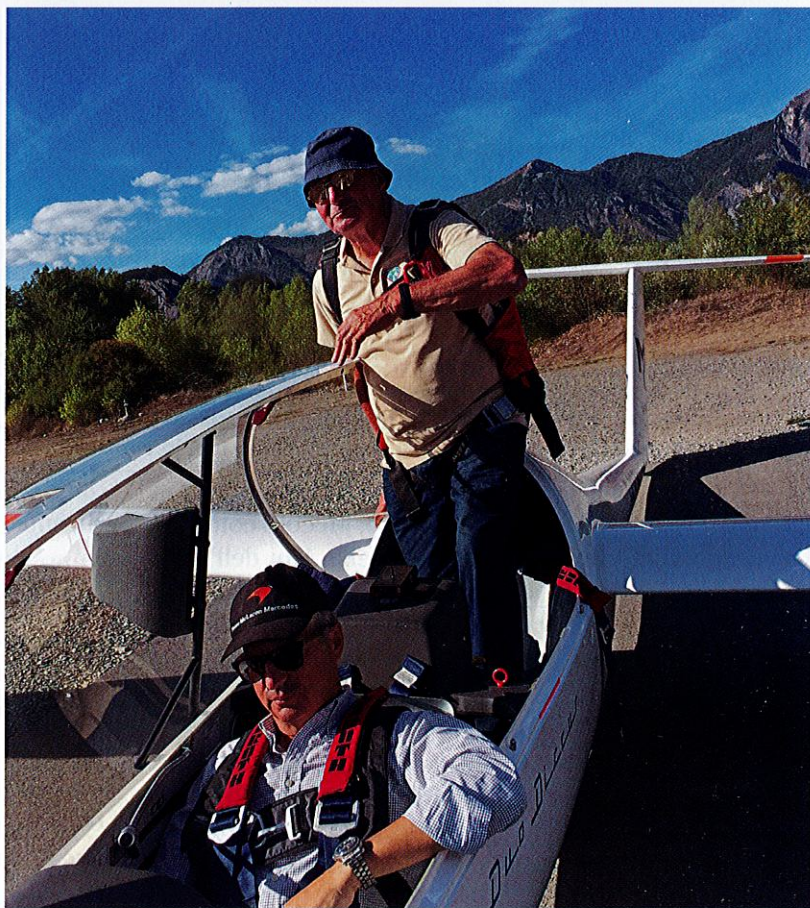
Capisco perché Alberto Balducci porta un gruppo di allievi ogni anno in questo luogo, dal quale sicuramente si esce con padronanza di volo sul costone, e per l'atterraggio con ostacoli.

Alle 20 magnifica cena organizzata apposta per noi. L'indomani assistiamo al briefing mattutino tenuto dallo *chef pilote*. Francese e Inglese: tutte le informazioni vengono date nelle due lingue alla trentina di piloti presenti sul campo, provenienti da tutta Europa, a testimonianza dell'alto valore del luogo.

Meravigliosa esperienza internazionale per i nostri ragazzi che si fanno le ossa e ai quali ho chiesto un breve commento della loro esperienza.

Un grandissimo grazie a JR che può davvero essere orgoglioso del lavoro svolto.

JR Faliu insieme ad Antonio Caraffini sul Duo Discus





Alberto Balducci con il giovanissimo Mattia Bisaccia

La mia esperienza a La Motte Du Caire

Agosto 2017 - un'esperienza indimenticabile per il luogo spettacolare, per gli istruttori Alberto e Maurizio e i compagni piloti Nicolò e Roberto, per l'ospitalità e l'organizzazione dell'Aeroclub di La Motte du Caire.

Una settimana intensa, ricca di emozioni, importante sotto diversi aspetti, non solo dal punto di vista volovelistico ma anche umano. Le peculiarità del luogo, la collocazione dell'aeroporto tra le spettacolari Alpi francesi dell'Alta Provenza, le condizioni climatiche spesso caratterizzate dal forte vento. Un'esperienza nuova anche per i comples-

si atterraggi, il lancio con il verricello, le intense emozioni durante il volo, lo stretto contatto con la natura, il paesaggio.

Grandissima disponibilità da parte del personale dell'Aeroclub: Jean Renaud, istruttore dalla grandissima esperienza da cui imparare in continuazione, il Dov del posto, Christian, sempre attento, molto professionale e Momo, instancabile e sempre operativo sul campo.

Un'esperienza da ripetere che mi ha arricchito molto e che mi ha permesso di apprezzare ancora di più lo sport del volo a vela.

Mattia Bisaccia

CA
CANTOR AIR TECH

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

Esperienze indelebili

Ho alcune immagini indelebili di questa esperienza. Ricordo nettamente l'impatto emotivo che mi ha dato vedere e sentire per la prima volta un aliante al decollo al verricello. Appena arrivati all'aviosuperficie di La Motte, abbastanza stanchi da un viaggio non breve e da un caldo per il momento ancora opprimente, ricordo di avere sentito un sinistro sibilo dal suono grave provenire dall'estremità sinistra della pista (che poi avrei imparato a conoscere come ingresso 18). Per un attimo non vedo nulla ma poi, dopo qualche istante, scorgo all'improvviso un K21 vincolato da un cavo appena visibile prendere il volo con una angolazione sempre più surreale verso il cielo, in alto sempre più in alto... in un gesto maestoso ed estremo.

In pochi secondi qualcuno a bordo del velivolo, che associo più ad un Buzz Aldrin che a un pilota di aliante, mentre fuori è tutto un fischiare cupo ed uno sbatacchiare del paracadutino attaccato al cavo (che una volta sganciati, potrà così tornare a terra senza far danni), arriva a centinaia di metri dal suolo. Confesso di avere detto qualcosa di colorito ed efficace (porca p...!) di fronte a simile gesto. Poi l'andatura del velivolo sembra rallentare, l'angolazione quasi verticale si addolcisce, non si sente più nulla... e l'aliante di cui ormai si riconosce solo una piccola sagoma scura, si libera dal vincolo tornando a volare con quella placida l'eleganza a cui siamo abituati.

Sarò in grado fra poche ore di affrontare una simile prova? Le mie budella resisteranno? Manterrò i nervi saldi ed il controllo della situazione? Ma soprattutto... come si fa a fare tutto questo?

Il nostro istruttore Alberto Balducci, Capitan Baldo, aveva fatto di tutto per prepararci sin da Varese, trasmettendoci documenti, fotografie, check-list, incontrandoci in un briefing denso di informazioni, un po' come mi immagino che siano quelli che dei piloti su portaerei prima di qualche missione impossibile.

Ma quella mattina tutto suona come nuovo, a partire dalla movimentazione a terra degli alianti, dalla ferrea disciplina che si percepisce a terra fra piloti teutonici (sono tutti tedeschi!) con migliaia di ore di volo a testa ed il personale di La Motte (non sottovalutate mai Momò, un personaggio pittoresco, certo, da fumetto, chiaro, ma attento a tutto in modo quasi surreale) e soprattutto dal livello tecnico richiesto a pena di qualche guaio.

Questa la procedura:

- si entra nell'abitacolo, si chiude capottina e finestrino, si fanno i controlli, si fa alzare l'ala, si comunica via radio di tendere il cavo (quello giusto, perché a semplificare le cose i cavi sono due);
- a questo punto trascorre un lasso non umanamente quantificabile di tempo (forse qualche secondo forse un'ora, forse una vita) nel quale le volute di

questo lunghissimo serpentone di nylon rosso si distendono sempre di più, accompagnate dal sinistro rumore ritmato (swosh... pausa, swoshh... pausa, swoshhhhh) dello strisciare di paracadute e gancio di acciaio fino a che il cavo non è finalmente teso;

- ora - e solo ora, vietato sbagliare - bisogna pronunciare in modo chiaro e netto il fatidico "*tendu et pret!*", esclamazione dalla quale non si torna più indietro e che precede di qualche istante un improvviso calcione da dietro. Non fai a tempo a rimanerne sopraffatto che subito arriva un'altra dirompente sensazione (la coda del K21, per effetto di una sorta di rinculo dà un colpo secco sull'asfalto) e un'altra (il K21 imbarda decisamente sulla destra per effetto del gancio fuori asse, il Baldo l'aveva detto ma la realtà supera di gran lunga l'immaginazione);
- piede sinistro deciso (molto più di quello che si possa immaginare), controllo dell'assetto, stacco dal suolo ed ora senza precisi riferimenti deve iniziare una cabrata, che sia per l'amor di Dio graduale e non improvvisa (...2001, leggera... 2002 più decisa... 2003 più decisa... 2004 ancora più decisa!);
- siamo verticali? E chi lo sa, vediamo solo l'azzurro del cielo davanti a noi e la Luna e Marte sembrano più vicine. Non mi stupirei se dietro a me scorgessi fuoco e fiamme come dal Saturno V! Uno sguardo laterale ma soprattutto il nostro apparato vestibolare ed il nostro sesto senso suggeriscono - o meglio per questa prima elettrizzante volta lo suggeriscono a Capitan Baldo - se è il caso di correggere verso il costone di montagna (*Blachere*) o verso la strada che costeggia l'aeroporto (*route*);
- è (quasi) fatta, quando tutto si fa più tranquillo e silenzioso è il momento di mettere dolcemente la cloche in avanti per assumere un assetto orizzontale quindi leggermente picchiato e... clonck! L'aliante si sgancia (per precauzione una doppia tiratina di cavo di traino non guasta).

Tutto finito? Beh no, tutto è appena cominciato! Quello che è certo è che l'ho fatto! I did it! Roba da matti!

Giuseppe Locurcio

