

Esclusiva: vola il Millennium

AS *Aviazione Sportiva*

n. 88 luglio 2006 - € 5,50



IN VOLO:
Cessna L19
Spider CRS12



**SPECIALE
AVIOEXPO:**

Macchine e piloti
L'Air Show
Le novità



9 771121 870001

60088

EDITORIALE OLIMPIA
la cultura del tempo libero

www.aviazionesportiva.it

Manuale di volo in paramotore

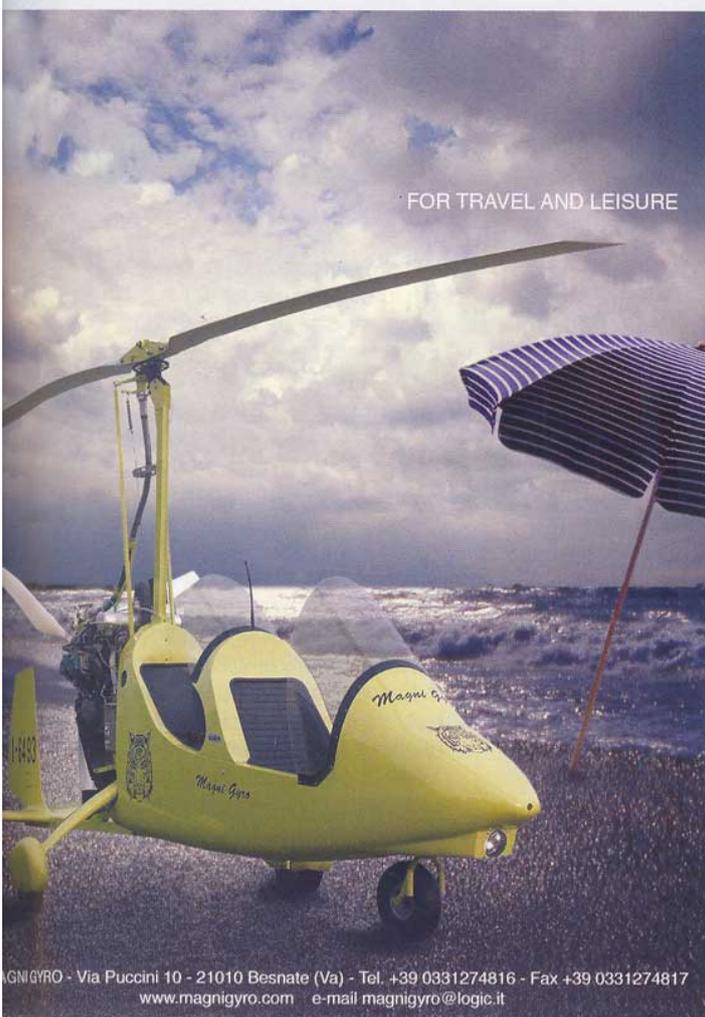
Finalmente anche in Italia è disponibile il manuale di volo per chi pratica o intende praticare la fantastica disciplina del volo in paramotore e paracarrello. Presentato lo scorso Maggio durante la manifestazione Avioexpo, presso l'aeroporto di Voghera, il libro ha riscosso subito un grande successo. Era infatti atteso da tempo in quanto, fino ad oggi, le Scuole di Volo e gli appassionati non potevano che "arrangiarsi" con dispense o addirittura semplici passaparola. Ora con questo manuale tutta la materia è stata codificata all'interno delle 224 pagine, tutte a colori, ricche di informazioni pratiche, schemi, esempi. Tutti gli argomenti sono trattati in modo esaustivo, per aiutare il futuro pilota ad affrontare con sicurezza e conoscenza il volo in parapendio motorizzato: dai principi di aerodinamica

ai materiali, dalle tecniche base di volo agli usi più avanzati (competizioni incluse), dall'uso e la manutenzione dei motori e della strumentazione per il volo, alla meteorologia. L'allievo troverà tutte le risposte che gli permetteranno di superare l'esame con i quiz ministeriali. Molto interessanti anche i capitoli sulla navigazione e sulla medicina aeronautica. In tutte le pagine si insiste soprattutto sulla Sicurezza e vengono date istruzioni teoriche e consigli pratici per ridurre al minimo qualunque rischio insito in tutte le fasi di preparazione a terra e in volo. Ultimo elemento molto importante: il libro non è in alcun modo commerciale e non sponsorizza alcuna marca di vela o di motore. Anche per questo motivo ha ottenuto il patrocinio di Aeroclub d'Italia, Federazione It. Volo Ultraleggero, Federazione It. Volo Libero e

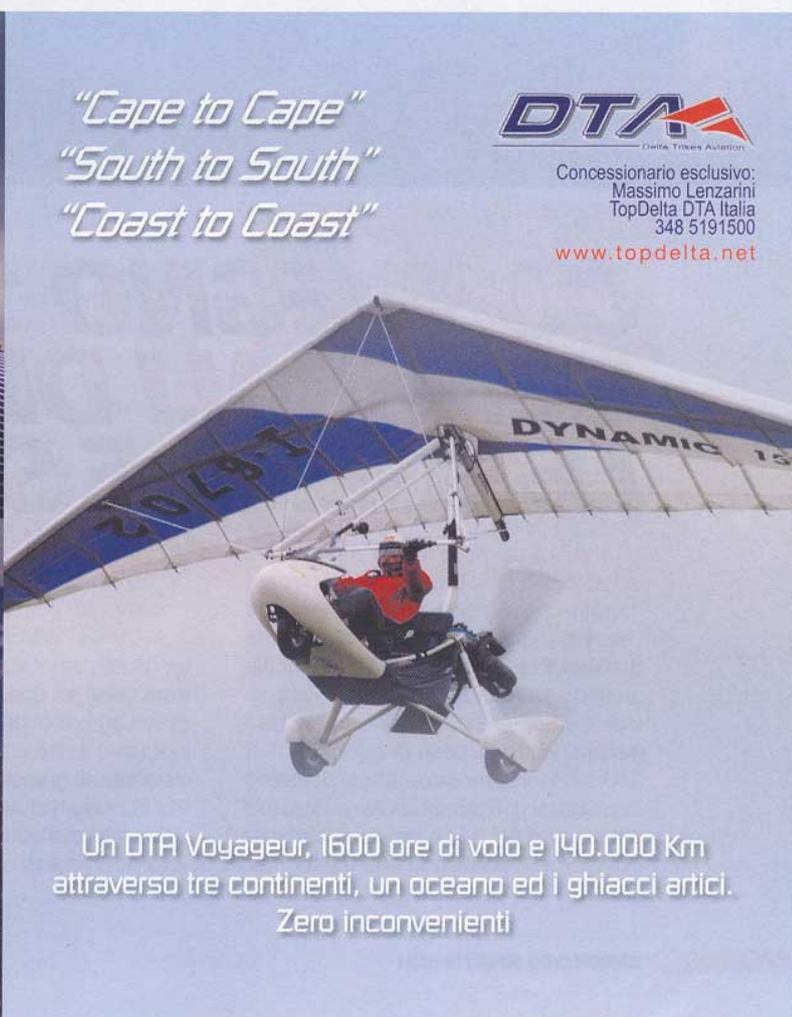
Associazione Paramotoristi Italiani, nonché il contributo di alcuni tra i più accreditati istruttori di volo, italiani ed esteri. Per informazioni e ordinativi www.paramotore.it oppure telefonare allo 031/26.77.68



41



MAGNI GYRO - Via Puccini 10 - 21010 Besnate (Va) - Tel. +39 0331274816 - Fax +39 0331274817
www.magnigyro.com e-mail magnigyro@logic.it



"Cape to Cape"
"South to South"
"Coast to Coast"

DTA
Delta Trikes Aviation

Concessionario esclusivo:
Massimo Lenzerini
TopDelta DTA Italia
348 5191500

www.topdelta.net

Un DTA Voyageur, 1600 ore di volo e 140.000 Km
attraverso tre continenti, un oceano ed i ghiacci artici.
Zero inconvenienti

Prendi il credito al volo!

Finanziamenti e leasing
per gli appassionati
degli Sport dell'Aria.

Da oggi puoi permetterti
di pianificare le spese
per l'acquisto o il noleggio di
un ultraleggero, un aeromobile,
un hangar...



MCI®

Mediazione Creditizia Italia

Viale Pier Luigi Nervi, 56 LATINA
Tel. 0773 609042 Fax 0773 602531
info@mediazionecreditiziaitalia.com

www.mediazionecreditiziaitalia.com

promarklab.com

Volare in libertà: dove va il VDS?

Domenica 21 maggio, in concomitanza con la manifestazione Avioexpo sull'aeroporto di Voghera-Rivarazano, si è tenuto un interessante convegno sul tema: "Volare in libertà: dove va il VDS?" La sala conferenze, prenotata in occasione del lancio dell'attesissimo manuale di volo in paramotore e paracarrello di Giovanni Menna e Noel Whittal (www.paramotore.it), ha avuto l'onore di ospitare questi relatori: FIVU (Luciano Giannini), FIVL (Pietro Bacchi), API (Stefano Bolognini), AOPA Italia (Massimo Levi), costruttori (Ing. Groppo). C'era anche un simpatico (e misterioso) personaggio! Interessante è stato il dibattito sulla controversa modifica alla legge 106 tramite la legge 151 del 15/03/2006. Luciano Giannini e Pietro Bacchi si sono detti preoccupati per l'introduzione della nuova normativa che lascerebbe intendere una equiparazione dei mezzi VDS agli aeromobili con tutte le conseguenze del caso, mentre Levi ha sostenuto la tesi secondo la quale la nuova legge non intende modificare alcunché in merito agli apparecchi per il volo da diporto o sportivo, ed a lungo termine le nuove normative per l'aviazione leggera ed ultraleggera saranno decise in ben altre sedi a livello europeo (EASA). Resta il fatto che la legge è di difficile interpretazione, ed è stata introdotta senza consultare i diretti interessati (piloti e costruttori) tramite le rispettive federazioni ed i referenti istituzionali (AeCI), il che lascia alquanto perplessi. Anche Nando Groppo si è detto stanco, in qualità di costruttore, di "subire" dall'alto tutte le varie decisioni in merito senza considerare le necessità ed i pareri dei diretti interessati, e soprattutto di una situazione legislativa incerta e non al passo con i tempi. Pietro Bacchi avanza quindi la proposta di un tavolo di lavoro da tenersi a breve all'Università di Diritto Aeronautico di Modena, con la partecipazione di tutti gli operatori del settore, per redigere una adeguata proposta di legge da sottoporre poi al vaglio delle istituzioni in modo da proporre per primi un indirizzo normativo di riferimento per il futuro. Tutti quanti si sono dimostrati solidali con l'Associazione Paramotoristi Italiani nella sua battaglia per l'approvazione del regolamento VDS, con il quale finalmente vedrà la luce il nuovo standard didattico di specialità, primo passo per la regolarizzazione di centinaia di piloti e l'apertura di regolari corsi presso scuole certificate nel nostro paese. (Davide Tamagnini)

**Il seminario sul
futuro del VDS te-
nutosi a Voghera**

**Luciano Giannini
presenta a Giovanni
Menna un singolare
"Pinocchio" che
ha partecipato al
seminario**



Tenda sì o tenda no?

Ai raduni, spesso e volentieri, alcuni piloti dormono in tenda, principalmente al Trasmeno che è il "raduno" per eccellenza, anche se la stagione ancora non è quella più adatta al campeggio. Non sono molti questi piloti che seguono le orme dei "barnstormers", ma comunque ci sono e a dire il vero la sistemazione di eventuali tende non era stata presa in considerazione in una manifestazione che si svolge con ritmi ben diversi e soprattutto su un sedime aeroportuale vigilato. Qualcuno la tenda l'ha montata sotto l'ala, confidando in un rigurgito di buonsenso e di occhi chiusi che superasse tutto, ma non c'è stato nulla da fare con l'imposizione dello spostamento da parte delle autorità di polizia, ed un paio di tende si sono dovute smontare e portare al di fuori dell'area aeroportuale recintata. Anche questa è tutta esperienza per il futuro, in quanto sarà senza dubbio allestita una zona per il campeggio, purtroppo non sotto l'ala dell'aereo, ma non si può avere tutto dalla vita. E chi è stato costretto a spostarla, la famosa tenda? Ecco cosa ha scritto del fatto e della manifestazione Vincenzo Rosei, un pilota di Ravenna che trovate protagonista anche di un altro singolare episodio che lo ha visto "ricognitore" alle sette di domenica mattina: "Sono sicuro che per tutti noi i pro superano i contro diverse volte, io sono stato da sabato mattina a domenica sera senza annoiarmi un minuto, e anche quando mi hanno chiesto di smontare la tenda e rimontarla dall'altra parte ho superato l'iniziale disappunto con un'idea che ha fatto ridere diversa gente: ho concordato con lo staff del Follow me di portarmi la tenda intera montata con materassi-gonfi e sacchi a pelo pronti al ronfo, sul portapacchi della Lada Niva, legando i laccetti ai tergicristalli. La Lada con la scritta "Follow me" ed una canadese sul tetto non era da poco! E anche il povero staff era un po' abbacchiato, ma aveva capito che la vita è un duro compromesso politico... Però una lamentela su Voghera la faccio anch'io: i panini erano buoni".



te fuori parametri di sicurezza, con numerosi passaggi bassi sull'area di parcheggio velivoli, ha ricevuto una dovuta tirata d'orecchie. Non sufficiente, si vede, perchè a manifestazione chiusa ha volato per oltre mezz'ora con manovre a volo radente sui parcheggi auto durante il deflusso delle auto, al punto che dopo l'atterraggio è stato identificato dai Carabinieri per i provvedimenti del caso (e si è pure arrabbiato!). In tanti si sono chiesti, a puro titolo di curiosità, cosa sarebbe successo se avesse fatto la stessa cosa in Germania.

I seminari

A circa duecento metri dall'ingresso principale, tra la sede della BW Avio

e quella della Mck è stata ricavata una sala conferenze utilizzata per i briefing piloti e per i seminari a tema, un esperimento che si è dimostrato interessante e suscettibile di ulteriori sviluppi; il venerdì si è tenuto il primo seminario su "L'evoluzione della ripresa aerea per la conoscenza del territorio", con la presentazione da parte dell'Ing. Anna Spalla, dell'Università di Pavia, delle tecnologie di acquisizione dati territoriali da piattaforma aerea a partire dalle riprese su pellicola, per arrivare alle riprese digitali con camere frame, camere a scansione e all'utilizzazione del GPS e dei sistemi inerziali per il posizionamento dei dati rilevati; il pomeriggio è stata la volta dell'Ing. Paolo Gamba sul tema

"Sistemi elettronici per la navigazione e l'osservazione della terra" che è partito dai sensori radar ad alta risoluzione per l'osservazione della terra e per la caratterizzazione tridimensionale della superficie terrestre, per arrivare ai sistemi di navigazione GPS e, in prospettiva, al nuovo Galileo. Sabato è stata la volta dell'Ing. Carlo Piacentini di Iniziative Industriali Italiane sulla "Progettazione Maintenance Oriented": scelte progettuali e costruttive, quali la configurazione o i materiali impiegati, che possono contribuire a ridurre i costi operativi grazie alla facilità di manutenzione, e quindi dell'Ing. Andrea Zorzi sugli aerei pilotati a distanza (APR - UAV - UCAV - RPV). Ha chiuso la giornata il Prof. Massimo Luzzana con "ADS-B ed Internet": posizione, velocità e quota degli aerei (ULM inclusi) inviata a distanza. ADS-B e Internet portano l'informazione sul traffico aereo in modo semplice ed intuitivo sia al pilota in volo che a terra, anche a distanza e senza particolari attrezzature. Infine la domenica ha aperto il "nostro" Marco Tadini con il Seminario "Meteorologia ed Assistenza al volo nel XXI Secolo" il cui testo integrale troverete sul prossimo numero di AS, ed ha concluso il ciclo uno dei Seminari più interessanti in assoluto: "Volare in libertà: dove va il paramotore?", cui hanno partecipato Giovanni Menna e Noel Whittal (autori del nuovo libro "Paramotore e Paracarrello, manuale di volo"), Davide Tamagnini, Pietro Bacchi, Luciano Giannini e Stefano Bolognini. Il seminario, incentrato sui problemi della disciplina del paramotore e sull'approvazione del nuovo Regolamento VDS, è di fatto diventato un momento di discussione molto intenso su tutte le problematiche del VDS. Peccato che vi sia stata davvero poca gente ad ascoltare, come d'altronde successo a tutti coloro che hanno tenuto i seminari nel pomeriggio. Ed il motivo è semplicissimo: è davvero difficile che vi sia partecipazione, anche agli argomenti più interessanti, se nello stesso momento stanno volando i mostri sacri dell'acrobazia mondiale. E dunque l'anno prossimo si ripeteranno senza dubbio i seminari, ma non nel periodo di Air Show. ✈️



7

› **foto 1**

Molto particolare lo Sky Arrow 710 RG con i vistosi sponsor laterali

› **foto 6**

Grinta da vendere per il bimotore Twin Star, che sarà a breve oggetto di una prova in volo

› **foto 2**

Il poderoso Lancair Columbia C400, semplicemente velocissimo

› **foto 7**

Affinamenti costanti su una formula ultra collaudata: ecco il 450 TS Evolution di Iniziative Industriali Italiane

› **foto 3**

Grande successo per il DA40 quattro posti, il cui prezzo di vendita è assai competitivo

› **foto 8**

Lo STOL Guerin G1 con ali pieghevoli di SAS Aviation

› **foto 4**

Lo splendido interno Glass Cockpit G1000 del monomotore Diamond Aircraft

› **foto 9**

Il Coavio DF2000 in versione Top 100 hp con interni in pelle e accessori di pregio

› **foto 5**

Pulito e veloce il nuovo Esqual di B&B Services, fornito completo di tutto, paracadute incluso

› **foto 10**

Spazioso, veloce e finissimo: è l'Aquila D120 con il Rotax 912 ULS



8

so tutti è stata la presenza, oltre al VDS che fa ovviamente la parte del leone, di tutte le discipline del volo, prima fra tutte l'Aviazione Generale con le novità più appetibili, dal Lancair Columbia C400, al Cirrus SR22 con paracadute a razzo di serie, a tutta la splendida serie Diamond Aircraft, dal piccolo elegantissimo biposto, al DA40, sino al bimotore turbodiesel. Presenti anche il volo a

vela, le mongolfiere ed il paramotor, quest'ultimo con numerosi espositori, pronto al decollo, anche commerciale, che merita grazie all'approvazione del nuovo Regolamento VDS e alla contemporanea uscita del primo vero manuale di volo. Presenti, inoltre, tutte le federazioni sportive, dagli autocostruttori del CAP intervenuti con i loro velivoli più rappresentativi, al volo

libero, sino alla federazione dei "Baroni Rotti" cui è spettato l'onore di aprire ufficialmente l'Air Show con un volo in coppia. Anteprema assoluta in volo per lo splendido aliante a decollo autonomo Silent Club AE di Alisport con motore elettrico: chi aveva qualche dubbio su quello che da molti è considerato poco più di un "giocattolo" dalle scarse prestazioni, si è dovuto ricredere con



9



10