

Un aiuto nella scelta del vostro aliante di Derek Piggott

L'esperienza di una vita è stata concentrata in questa tabella che ripubblichiamo da [Sailplane and Gliding](#). Ringraziamo la rivista inglese e l'autore, il notissimo Derek Piggott, per il paziente lavoro svolto.

* * * * *

Spesso mi viene richiesto un parere dai molti piloti in procinto di acquistare un aliante, ed è ovvio che potrebbero risparmiare molto del loro tempo se la loro scelta cominciasse con un po' di metodo. Queste note possono essere utili come prima guida all'acquisto.

Nel leggere i punteggi si deve tener presente che la mia valutazione è soggettiva e basata su esperienze che in qualche caso sono vecchie di oltre trent'anni. Per gli alianti che non ho provato personalmente il commento è fondato sull'opinione di altri piloti esperti.

Punteggio generale: 1, 2 = carente o inadeguato; 3, 4 = medio o buono; 5 = molto buono.

Anno: data del primo volo

Categoria FAI: S = classe Standard; 15 = 15 metri Corsa;

L = classe libera, nessuna limitazione di apertura alare; W = World Class (monotipo PW-5); Sp = classe Sport (l'elenco dei vecchi Standard ammessi a competere in categoria Sport con correzione per handicap viene aggiornato di tanto in tanto).

Fusoliera e ali: M = costruzione metallica o in tubi saldati;

L = struttura in legno, copertura della superficie in legno o in tela; G = costruzione in fibra di vetro; C = importante presenza di fibre di carbonio nella struttura o anche nella copertura.

Diruttori: SH = aerofreni di tipo Schempp-Hirth; DF = tipo DFS; U = freni al bordo d'uscita; FU = freni al bordo d'uscita integrati con i flaps; D = diruttori a settori semicircolari (M-100 e CVV-8).

Carrello: ruota principale retrattile, (O = opzionale)

Ballast: disponibilità della zavorra d'acqua, anche se opzionale

Abitacolo: 1, 2, 3 = scomodo o piccolo in larghezza o altezza; 4, 5 = comodo o ampio:

Montaggio: M = nella media; P = pesante o complesso; B = buono, facilissimo.

Mobilità: M = mobilità al suolo nella media; B = buono, presenza di maniglia in coda; P = pesante, faticoso.

Stallo: 1, 2 = stallo senza alcun precettibile preavviso o con caduta d'ala; 3 = stallo nella media con preavviso accettabile; 4, 5 = stallo inoffensivo con buon preavviso.

L'asterisco* indica che l'aliante non è citato dall'autore ma da chi cura l'edizione italiana.

Volo: 1, 2 = comportamento generale in volo carente di coordinazione, rateo di rollio insufficiente o inadeguata autorità del timone; 3 = comportamento accettabile; 4, 5 = buono o eccellente in ogni aspetto.

traduzione e note aggiuntive di [Aldo Cernezzì](#)

MONOPOSTO

Produttore	Tipo	Anno	Cat. FAI	Ap. mt	Fus.	Ali	Dir.	Flap	Carr.	Ball.	Abit.	Mont.	Mob.	eff@km	Stallo	Volo	Commento
Rep Ceca LET	L-33	94	Sp	14.2	M	M	SH	-	-	-	4	M	M	33@85	3	5	Buon aliante metallico per i Club
Finlandia PIK	PIK-20B	72	15	15	G	G	-	*	*	*	4	M	M	38@95	4	4	Senza diruttori, flaps molto efficaci in avvicinamento, solo per piloti esperti
	PIK-20D		15	15	G	G	SH	*	*	*	4	M	M	38@95	4	4	Diruttori e flaps. Versione E a decollo autonomo, estrazione del motore con manovella nell'abitacolo
Francia CENTRAIR	Pegasus		S	15	G	G	SH	-	*	*	4	M	M	39@105	4	5	Ottimo in tutto. Prestazioni come ASW-19, ma alettoni più piacevoli
Germania BOLKOW	Phoebus C	68	L	17	G	G	SH	-	*	-	2	B	M	42@90	3	3	Alte prestazioni, poco maneggevole, abitacolo stretto, diruttori molto scarsi
GLASER-DIRKS / DG	DG-100 / 101	73	S	15	G	G	SH	-	*	*	2 4	M	M	38@95	4	5	DG-100: piano di coda mobile, stretto, buon comportamento. DG-101 con stabilizzatore normale e più comodo
	DG-200 / 202	77	15 L	15 17 G	G	C	SH	*	*	*	2 4	M	M	42@100 45@110	4	5	Ottimo comportamento. DG-202: ali in carbonio, tip 17m e cappottina lunga
	DG-300	82	S	15	G	G	SH	-	*	*	4	M	M	40@105	4	5	Turbolatori soffianti. Ottimo, facile
	DG-303	96	S	15	G	G	SH	-	*	*	4	M	M	43@100	5	5	Profilo aggiornato e winglets
	DG-400	80	15 L	15 17 G	G		SH	*	*	*	4	M	M	42@100 45@110	4	5	Versione a decollo autonomo del DG-202. Ottimo il motore e in volo.
	DG-600	-	15 L	17-1 8 G	G		SH	*	*	*	4	M	M	45@110 49@110	2	5	Altissime prestazioni, stallo brusco con caduta d'ala. Migliorato in vers. 18m.
	DG-800	-	15 L	15 18 G	G		SH	*	*	*	5	M	M	45@110 49@110	5	5	Eccezionale per facilità e prestazioni. Profilo alare modernissimo.
GLASFLUGEL	Libelle	67	S	15	G	G	SH	-	*	*	2	B	M	38@90	4	3	Versione B motorizzata con salita di 5m/s Facile il montaggio. Buono in volo ma impegnativo. Diruttori poco efficaci
	H-301 Club Libelle	64 73	15 S	15 15 G	G	G	FU U	* -	* -	* -	3	M	M	39@95 35@90	* 3	* 4	Libelle con flaps Potenti freni aerodinamici sul

Produttore	Tipo	Anno	Cat. FAI	Ap. mt	Fus.	Ali	Dir.	Flap	Carr.	Ball.	Abit.	Mont.	Mob.	eff@km	Stallo	Volo	Commento		
	Hornet	73	S	15	G	C	U	-	*	*	4	M	M	38@100	4	4	bordo d'uscita. Buono in volo. Gli ultimi esemplari hanno il longherone in carbonio. Buono		
	Mosquito	76		15	15	G	G	FU	*	*	*	4	M	M	40@110	4	4	Stessa ala del Mini Nimbus, flap e freni combinati al bordo d'uscita	
	Kestrel	68	L	17	20	G	G	SH	*	*	*	4	P	M	42@100 45@100	3	3	Abitacolo complicato. Due leve per i flap, paracadute di coda e carrello	
	304			15	15	G	G	FU	*	*	*		M	M	42@100	*	*	Molto simile all'ASW-20 per profilo alare e prestazioni.	
	604		L	22	G	G	SH	*	*	*		P	M	50@110	*	*	Ritornato oggi in produzione presso la cecca HPH. Buono		
	604																Pochi esemplari costruiti		
GROB	Astir CS	74	S	15	G	G	SH	-	*	*	5	M	M	36@95	4	4	Buono per i principianti. Costruzione con molte fusioni anziché tubi saldati		
	Astir 77	77	S	15	G	G	SH	-	*	*	3	M	M	36@95	4	3	Cockpit meno ampio, controllo e maneggevolezza inferiori		
	G 102	78	S	15	G	G	SH	-	-	-	4	M	B	34@90	4	5	Ottima per principianti, primi voli solista. Opzionale il ruotino di prua		
	Speed Astir	78		15	15	G	G	SH	*	*	*	3	P	M	39@110	4	4	Non provato da me. Non competitivo, scarso successo commerciale.	
ROLLADEN SCHNEIDER	LS-1	72	S	15	G	G	SH	*	*	*	3	M	M	38@90	4	4	Buono Cockpit stretto, buon comportamento.		
	LS-3	76		15	15	G	G	SH	*	*	*	4	M	M	40@110	4	4	Molte versioni, tip 17m, buono	
	LS-4b	80	S	15	G	G	SH	-	*	*	4	M	M	40@100	5	5	Ottimo, facile, stabile. 1000+ esemplari		
	LS-6c		15	15	L	17.5	C	C	SH	*	*	*	4	M	M	42@110 46@110	4	5	Eccellente
	LS-7		S	15	C	C	SH	-	*	*	4	M	M	42@110	4	5	Eccellente, veloce, ridotta sup. alare. Con winglets sale meglio in termica		
	LS-8		S	15	C	C	SH	-	*	*	5	M	B	43@110	*	*	Ala dell'LS-6, senza flap. Eccellente		
	LS-9		18	18/L	C	C	SH	*	*	*					*	*	18m a decollo autonomo. Annunciato		
	LS-10		15	15	C	C	SH	*	*	*					*	*	Annunciato. Ridotta superficie alare		
SCHEIBE	SF-27	57	S	15	L	L	SH	-	-	-	4	M	B	34@80	3	2	Prestazioni come il Ka-6E, scarso controllo dell'assetto sull'orizzonte		
SCHEMPP	Austria	59	S	15	L	L	SH	-	O	-	3	P	M	34@80	3	3	Coda a V.		

HIRTH

SHK	61	L	16.5	L	L	SH	-	*	-	4	P	M	36@90	3	3	Diruttori molto scarsi sulle prime versioni Austria con ali lunghe. Montaggio complesso, carico alare modesto Prestazioni elevate, cockpit comodo, adatto per i principianti Piano di coda mobile, barra troppo leggera alle alte velocità Piano di coda mobile: poco controllo. Con piano fisso ed elevatore: ottimo Eccezionale in tutti gli aspetti. Competitivo e adatto ai principianti Prestazioni elevatissime, ma stallo brusco in certe situazioni Tempi di risposta lunghi. Ala in 4 parti Poco maneggevole. Molto migliorate le ultime versioni e il biposto Straordinarie prestazioni e buona maneggevolezza nonostante l'apertura Migliorata maneggevolezza e stallo. Versione motorizzata con poca potenza Eccezionale per prestazioni e maneggevolezza. Facile. Annunciato Ottimo per principianti e campi dissestati. Scomodo per piloti alti Ottimo. Abitacolo molto scomodo Versione con ala a flusso laminare. Piano di coda mobile Prestazioni come K-6E, più comodo. Pochi esemplari. Senza diruttori, si atterra in scivolata, paracadute di coda Ottimi diruttori. 15A: gancio disassato, difficile il decollo con vento trasverso.
Open Cirrus	68	L	17.6	G	G	SH	-	*	*	5	M	M	42@90	4	4	
Cirrus	75	S	15	G	G	SH	-	*	*	5	M	M	38@90	4	4	
Mini Nimbus	76	15	15	G	G	SH	*	*	*	5	M	M	40@105	4	4	
Discus	80	S	15	G	C	SH	-	*	*	5	M	M	41@105	5	5	
Ventus		15	L ¹⁵ 16.6	C	C	FU	*	*	*	5	M	M	44@110	3	4	
Nimbus 1&2	71	L	22	G	C	SH FU	*	*	*	5	M	M	48@110	4	3	
Nimbus 3	81	L	24.5	C	C	SH	*	*	*	5	M	M	55@110	4	3	
Nimbus 4	94	L	26.5	C	C	SH	*	*	*	5	M	M	60@110	*	*	
Ventus C		L	15 17.5	C	C	SH	*	*	*	5	M	M	42@110 48@110	5	5	
Ventus 2 B/C		15	L 15 18	C	C	SH	*	*	*	5	M	M	45@110 49@110	5	5	
Discus2	97	S	15	C	C									*	*	
SCHLEICHER K-8	57	-	15	M	L	SH	-	-	-	3	B	B	25@75	3	4	
K-6CR	55	S	15	L	L	SH	-	-	-	2	B	P	28@80	3	4	
K-6E	65	S	15	L	L	SH	-	-	-	2	B	P	34@80	3	4	
K-18	74		16.5	M	L	SH	-	-	-	4	B	P	34@80	3	4	
ASW-12	65	L	18	G	G	-	*	*	*	4	P	M	46@100	4	3	
ASW-15	68	S	15	G	G	S	-	O	-	3	M	M	38@90	4	4	

	ASW-17	71	L	20	G	G	SH	*	*	*	3	P	M	48@100	4	4	Grosso aliante, ma facile e con buoni freni. Molto faticoso il montaggio. Molto buono in tutti gli aspetti. Alettone molto leggeri. Ottimi diruttori, ancora competitivo, i flap richiedono cautela dai principianti. Non provato da me. Si dice maneggevolezza eccellente. Ottimo per i principianti e i Club. Non provato da me. Si dice eccellente. Versione B con winglets più facile. Non provato da me. Da gara, no motore o prolunghe, ridotta sup. alare. Ottimi alettone, eccellente in tutto. Simile all'ASW-17. Ottime qualità di volo. Economico, ala troppo lunga per le strade europee (carrello di 12m).	
	ASW-19	76	S	15	G	G	SH	-	*	*	4	M	M	39@100	4	5		
	ASW-20	77	15 L	15	G	G	SH	*	*	*	4	M	M	42@100 45@100	3	4		
	ASW-22		L	22	26	C	C	SH	*	*	*	4	M	M	51@110 60@110	4		5
	K-23	84	S	15	G	G	SH	-	-	-	4	M	B	34@90	5	5		
	ASW-24		S	15	C	C	SH	-	*	*	4	M	M	43@105	4	5		
	ASW-27		15	15	C	C	SH	*	*	*	4	M	M	47@110	*	*		
	ASH-26		L	18	C	C	SH	*	*	*	5	M	M	50@110	5	5		
Lituania LAK	LAK-12	T SIZE=1>	L	20	G	C	SH	*	*	*	4	P	M	50@105	5	5		
Produttore	Tipo	Anno	Cat. FAI	Ap. mt	Fus.	Ali	Dir.	Flap	Carr.	Ball.	Abit.	Mont.	Mob.	eff@km	Stallo	Volo	Commento	
Italia MORELLI	M-100	60	S	15	L	L	D	-	-	-	3	M	M	28@80	2	3	Non provato da me. Diruttori insoliti ma efficaci. Non facile in volo.	
ALISPORT	Silent		12	C	C	SH	*	-	*		B	B	33@90	*	*	Aliante ultraleggero >		
Polonia SZD	Mucha Std.	53	S	15	L	L	SH	-	-	-	4	M	B	26@78	2	5	Maneggevolezza straordinaria, ma stallo molto brusco con caduta d'ala.	
	Pirat	66	S	15	L	L	SH	-	-	-	5	P	B	32@80	3	3	Ala in tre pezzi, il centrale molto pesante. Ampio abitacolo e ottimi freni.	
	Foka	60	S	15	L	L	SH	-	-	-	3	P	B	34@90	3	5	Posizione sdraiata, buono in volo, ottimi aerofreni.	
	Cobra	70	S	15	L	L	SH	-	*	-	4	P	M	36@90	3	5	Pesante il montaggio. Come il Foka, ma posizione più normale e carrello retrattile.	
	Jantar 1&2	76	L	19	20	G	G	SH	*	*	*	4	M	M	45@90	4	3	Ali lunghe, forte imbardata inversa. Prestazioni molto elevate.
	Jantar Std.	73	S	15	G	G	SH	-	*	*	4	M	M	40@110	4	4	Molte versioni. Buono, alettone efficaci, posizione	

	Junior		S	15	G	G	SH	-	-	-	5	M	B	33@78	5	5	quasi sdraiata, non per inesperti Ottimo per Club, buoni direttori, basse velocità di volo e atterraggio. Sicuro Dalla flotta di Club al Camp. mondiale monotipo. Eccellente e leggero. Facile Non provato da me. Primi metri di rullaggio impegnativi. Competitivo. Non provato da me. Leggerissimo, da gara. Progetto originale Buono, ma nessun preavviso di stallo. Non per inesperti Progettato per il concorso World Class	
	PW-5		W	13.2	G	G	SH	-	-	-	5	B	B	32@90	5	5		
	55		S	15	G	C	SH	-	*	*	5	B	M	43@100	*	*		
	56 Diana			15	15	G	C	SH	*	*	*	3		46@110	*	*		
Romania BRASOV	IS-29D	70		15	15	M	M	DF	*	*	-	4	P	M	35@90	2	4	Leggerissimo, buono, adatto per i Club Ottima costruzione metallica. Acrobatico, buono anche per distanza Ali del Libelle H-301 su fusoliera ad alta penetrazione. Pilota sdraiato Nuova ala originale, il primo aliante interamente in fibra di vetro. Ottime qualità di volo. Ricordi vaghi perché volato nel 1970 Progettato nel 1938. Buono in volo e ottimi direttori Prestazioni come il K-6CR, cockpit più ampio. Stallo con caduta d'ala Cockpit troppo basso. Prestazioni insufficienti Cockpit stretto. Pesante e poco maneggevole Ala in tre pezzi, molto pesante Ala in tre pezzi, molto pesante Imprevedibile stallo in virata, buono in volo. In versione 15m sale poco Flap e direttori comandati da un'unica leva.
Russia	AC-4 o ME-7		Sp	12	G	G	SH	-	-	-	4	B	B	32@90	4	4		
Svizzera PILATUS	B-4	72	S	15	M	M	SH	-	*	-	4	M	M	34@85	3	5		
DIAMANT	HBV Diamant	64		15	15	G	G	SH	*	*	*	2		39@100	*	*		
	Diamant 16.5		L	16.5 18	G	G	SH	*	*	*	2	5>	42@100 45@100	*	*			
Regno Unito B. Guild/Swales	BG-100 / 135	70		13.5	M	M	U	-	-	-	3	B	B	29@80	3	4		
Elliotts of Newbury (EoN)	Olympia 2B	47		15	L	L	SH	-	-	-	5	B	B	21@75	3	3		
	Olympia 463	65	S	15	L	L	SH	-	-	-	4	B	B	27@80	2	4		
SLINGSBY	Swallow	57		13	L	L	SH	-	-	-	2	B	B	22@80	3	4		
	Sky	50		18	L	L	DF	-	-	-	3	P	P	27@80	3	2		
	Skylark 2	54	S	15	L	L	SH	-	-	-	3	P	B	25@90	3	3		
	Skylark 3&4	55		18	L	L	SH	-	-	-	5	P	B	32@90	3	2		
	Dart 15 / 17	63		15	17M	M	SH	-	O	-	4	B	B	32@90 35@90	2	4		
	Vega	77		15	15	G	C	FU	*	*	*	3	M	M	41@110	5	3	

Produttore	Tipo	Anno	Cat. FAI	Ap. mt	Fus.	Ali	Dir.	Flap	Carr.	Ball.	Abit.	Mont.	Mob.	eff@km	Stallo	Volo	Commento	
	Sport Vega	79	S	15	G	C	U	-	-	-	3	M	B	36@100	5	4	Abitacolo stretto, migliore a 17m Versione Club con alettoni migliori, carrello fisso e abitacolo più comodo Montaggio molto complesso. Molto leggero. Spoilers.	
USA SCHWEIZER	1-26	54		12.2	M	M	O	-	-	-	4	M	B	21@80	3	4	Negli USA ancora competitivo nel trofeo monotipo 1-26	
	1-34	69	S	15	M	M	O	-	O	-	4	M	M	32@85	3	4	Metallico, molto simile al Dart-15. Carico alare elevato	
	1-35	73		15	15	M	M	-	*	O	-	4	M	M	35@95	3	4	Solo i flaps, no diruttori. Buon comportamento in volo
	1-36	79	S	14	M	M	SH	-	-	-	4	B	B	30@95	4	4	Ideale per i Club. Buoni diruttori	
GROUP GENESIS	Genesis 2	95	S	15	C	C	SH	-	*	*	5			43@110	*	*	Fusoliera corta e stabilizzatore piccolo, quasi un tutt'ala, paracadute balistico. Annunciata produzione in Lituania	
BIPOSTO																		
Rep. Ceca LET	Blanik L-13	56		16.2	M	M	DF	*	*	-	3	M	M	27@90	5	5	Buon comportamento, cockpit stretto	
	Super Blanik 23			16.2 18.2	M	M	DF	-	*	-	4	M	M	27@90	5	4	Senza flap. Sforzi alla barra elevati. Con le prolunghe buone prestazioni	
Germania DG-Flugzeug	DG-505			17.2	G	C	SH	-	*	*	5	B	B	35@110	5	5	Acrobatico	
	Orion		L	18 20	G	C	SH	-	*	*	5	B	B	40@110 44@110	5	5	Eccellente lo stallo e la vite. Prolunghe complete di winglets per gare in classe biposti, o riduzioni a 17.2 per acro.	
	DG-500		L	22	G	C	SH	*	*	*	5	B	B	48@110	5	5	Eccellente, flappato, non competitivo in classe libera	
GROB	Twin Astir	76		17.5	G	G	SH	-	*	*	4	P	P	36@95	5	3	Cockpit scomodo, montaggio pesante	
	G-103 Acro 2			17.5	G	G	SH	-	-	-	5	P	B	33@100	5	5	Sforzi elevati di barra sugli alettoni	
	Twin Acro 3		L	18.5	C	C	SH	-	-	-	5	P	B	38@100	5	5	Stallo troppo dolce per un trainer. Ottimo per il resto, prestazioni migliorate alle basse velocità	
SCHEIBE	Bergfal-	51		16.3	M	L	DF	-	-	-	3	M	M	26@85	4	3	Prestazioni ottime con pianta alare come il Discus. Stallo OK per scuola	
																	Difficoltoso per	

PZL Krosno	KR-03A Pucatek		16.4	M	M	SH	-	-	-			26@88	*	*	longitudinale eccessiva per la transizione ai monoposto Robusto e metallico Robusto e metallico, coda pesante dotata di ruotino. Stallo e qualità di volo adatti per l'istruzione Ala alta controventata. Costruzione robustissima, sostituisce il 2-22 Costruzione monoscocca in metallo, 3 posti! Buon addestratore per stallo, vite e acrobazia. Pesante, sale poco	
Romania BRASOV	IS-28B2	73	17	M	M	SH	-	*	*	P	P	32@100	4	4		
USA Schweizer	2-33	66	15.5	M	M	DF	-	-	-	4	M	B	22@75	4	4	
	2-32	62	17.4	M	M	DF	-	-	-	5	P	P	32@90	5	4	