

BIMESTRALE. SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE. GRUPPO IV 70

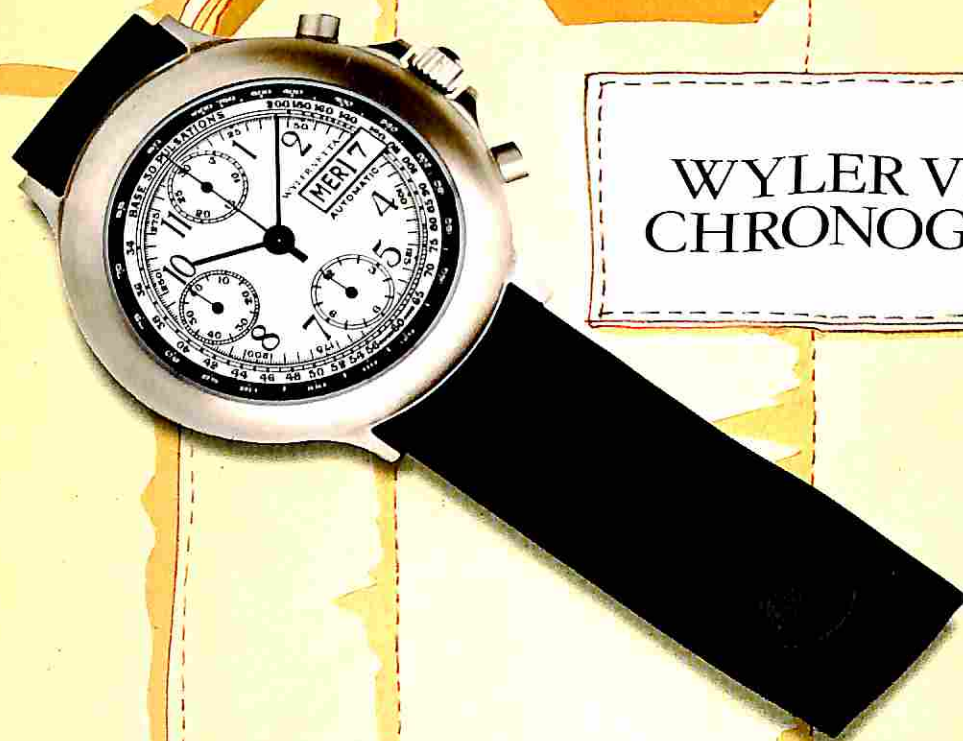


**VOLO
A
VELA**



**SET. - OTT. 1988
N. 189**

La Rivista dei Volovelisti Italiani



WYLER VETTA
CHRONOGRAPH

Wyler Vetta "Chronograph" al titanio. Diverso dagli altri, come te.

È un orologio sportivo? Certo. È dotato di meccanismo automatico, di tutte le funzioni cronometriche, di scala medical e scala tachimetrica. Interessante, e poi? Poi, è provvisto, oltre al day-date, di contasecondi, contaminuti, contaore e sfera contasecondi centrale a 1/5 di secondo. Ed è anche impermeabile fino a 10 atm: più completo di così! Sì, d'accordo, ma esteticamente com'è? Guardalo. La sua cassa è addirittura al titanio, sinonimo della più alta e raffinata tecnologia in fatto di orologi; per non parlare del vetro minerale antigraffio e del cinturino regolabile in caucciù con la praticissima chiusura a pressione. Che ne dici? Mi pare che sia molto più di un semplice sportivo! Infatti: Chronograph si distingue dagli altri, come te.

WYLER VETTA

Distribuito in Italia da I. BINDA S.p.A. - Via Cusani, 4 - Milano

AERMACCHI

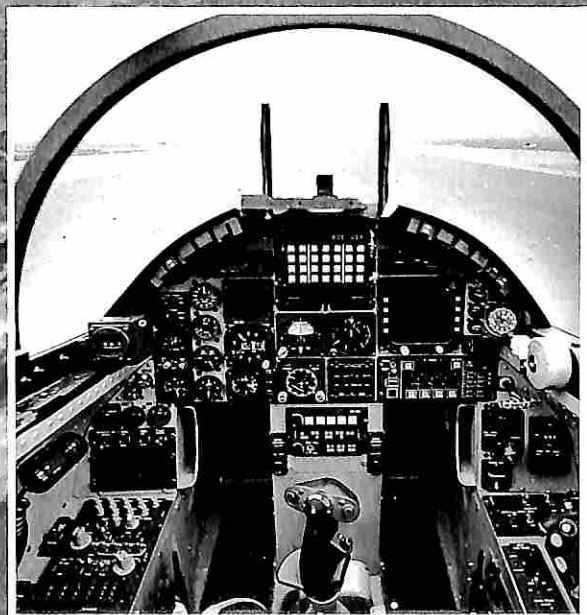
LA VERSATILITÀ DELLA TECNOLOGIA ITALIANA

MB-339C 

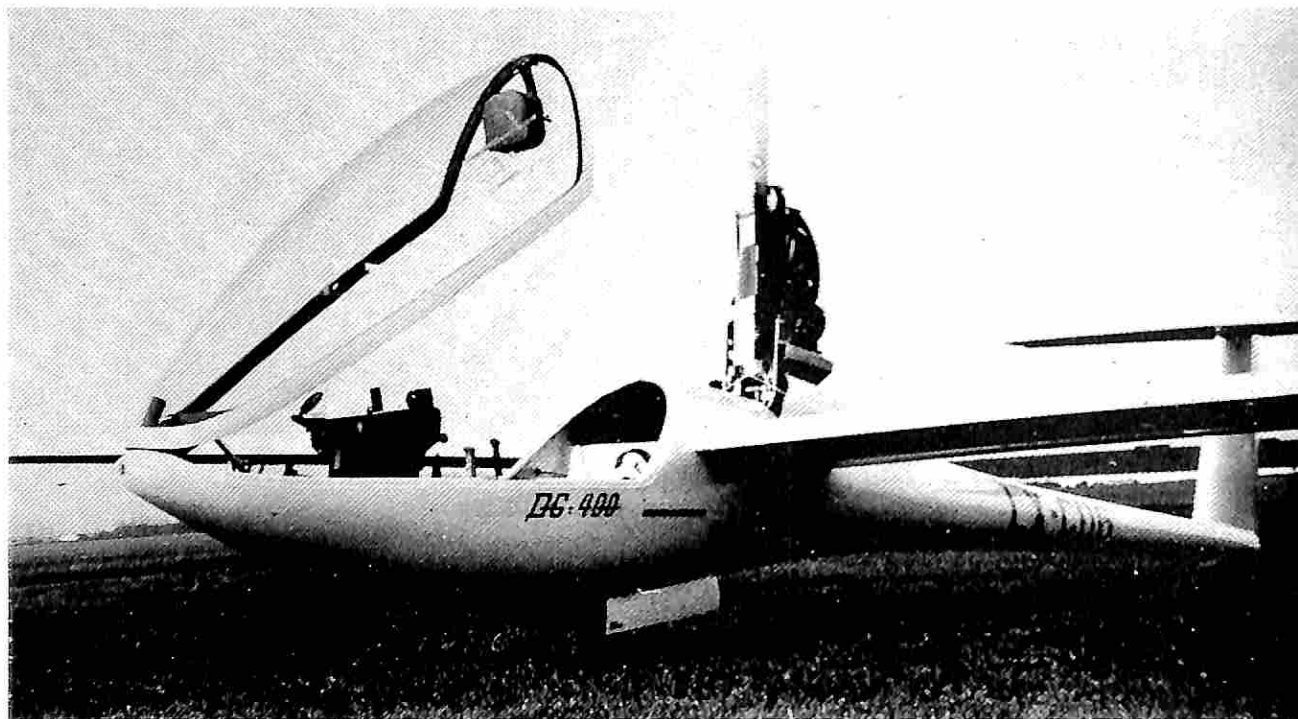
UN SISTEMA ADDESTRATIVO COMPLETO D'AVANGUARDIA

Oggi e ancor più domani, l'ambiente in cui si trovano ad operare i piloti militari, richiede la conoscenza delle moderne tecniche di gestione della missione che devono essere apprese contemporaneamente all'inizio dell'addestramento. Per rispondere a questa esigenza addestrativa è quindi necessario fornire all'allievo pilota un ambiente il più possibile rappresentativo rispetto ai moderni aerei da combattimento.

L'MB-339C dell'Aermacchi, equipaggiato tra l'altro con una piattaforma inerziale e radar doppler, un computer di navigazione, un head-up display ed uno schermo multi-funzione, è stato espressamente realizzato per soddisfare queste esigenze.



7.000 velivoli prodotti, più di 60 prototipi costruiti,
10.000 piloti addestrati nel mondo.
Prestigiosi programmi di collaborazione internazionale.
Partecipazione in ricerche e progetti d'avanguardia.



DG-400 - Da 7 anni in produzione e sempre valido per le sue grandi prestazioni. Oltre 240 pezzi consegnati.

Lo sapevate che il DG-400 possiede l'ala più leggera che un 17 m in plastica abbia mai avuto e che rimarrà così anche in futuro perché i nuovi profili più sottili non consentiranno tale risultato? Per questo il divertimento del volo inizia già col montaggio del DG-400 e continua alla sera con lo smontaggio. Di certo non in fuori campo!

DG-500 - Aliante di alte prestazioni con motore retrattile e apertura alare di 22 m

DG-600 - Il super aliante classe 15 m della nuova generazione con prolunghe a 17 m

Venduti da GLASFASER ITALIANA spa

Glaser-Dirks Flugzeugbau GmbH
Im Schollengarten 19-20 - 7520 Bruchsal 4 - Untergrombach, West-Germany
Telefon 07257/89-0 - Telex 7822410 gl dg d

Senza titolo

È difficile tracciare un quadro degli ultimi avvenimenti volovelistici in quanto l'animo è oppresso dai luttuosi accadimenti di questo triste periodo.

Non ci siamo quasi mai soffermati sulle cronache esterne al nostro mondo ma pensiamo che sia doveroso farlo, anche perchè quelli che verranno trovino traccia di così gravi lutti.

La tragedia delle Frecce Tricolori ci lascia attoniti di fronte a tanti lutti e la nostra solidarietà vorrebbe contare di più, specialmente dopo aver visto tanti professionisti dello scrivere fare il loro «mestiere» e grandi e grossi quanto incompetenti politici perdere una buona occasione di tacere.

Un altro grave lutto ha colpito i nostri amici deltaplanisti, già seriamente provati.

Partiti dal Cornizzolo sono stati risucchiati da un temporale breve ma d'inusitata violenza e cinque di loro, alcuni dei quali con una grossa esperienza alle spalle, hanno trovato la morte.

E non saranno certamente le opinioni contrastanti a far venir meno il nostro cordoglio.

Ancora un lutto — che vuol essere anche un monito — è rappresentato dall'incidente, nella abituale fase del «fuori campo», nel quale l'espertissimo e veterano del cielo reatino, Hans Gloeckl, ha trovato la morte. Può sembrare incredibile, ma non ci rimane che inchinarci nel ricordo di un amico, di grande esperienza, che ci ha lasciati.

È un periodo particolarmente triste che offre una serie senza fine nella quale vogliamo ricordare anche il nostro amico Manuel, sopraffatto dall'ansia del conoscere.

Per quanto ci riguarda ancor più da vicino non dobbiamo addebitare i nostri incidenti alla sola fatalità.

Dobbiamo fare in modo che il nostro operare sia sempre più consapevole. Consapevole della necessità di una più ampia informazione, di un'attività didattica più omogenea e approfondita e di una adeguata preparazione di secondo periodo.

La nostra più recente attività agonistica ha d'altro canto presentato — sotto l'aspetto sicurezza — un bilancio sicuramente positivo ed in particolare la Promozione ha messo in evidenza una buona preparazione. Certamente conseguente anche al fatto che molti piloti avevano in precedenza effettuato stages in quel di Rieti.

Rendere questi stages accessibili ad un maggior numero di volovelisti, assistiti da qualificati istruttori, è senz'altro uno dei compiti che l'AeCCVV è chiamato ad assolvere.

Proprio per non abbassare la guardia e contenere gli incidenti nella inevitabile quota d'imponderabilità.

Nella speranza di non incappare più in una serie così nera, pensiamo al molto che ci resta da fare e rinnoviamo quindi l'ennesimo invito alla base perchè scriva sui mille argomenti di interesse generale, specialmente per quelli più volte richiamati all'attenzione, anche per non essere dispersivi in un'atmosfera che già molto poco raccoglie e tanto meno sviluppa.

È comunque importante — anche per dare più consistenza al nostro Briefing — che gli interventi siano stati «pensati prima» in quanto risultano più chiari ed incisivi.

Nella speranza che nella nuova sede dell'Aero Club di Bologna gli «addetti ai lavori» stendano un ordine del giorno che tra discorsi, celebrazioni e premiazioni trovino spazio anche gli auspicati interventi della base.

Sempreche...

A Bologna!

LORENZO SCAVINO



VOLO A VELA

La rivista dei volovelisti
italiani fondata da
Plinio Rovesti nel 1946, edita
a cura del Centro Studi del
Volo a Vela Alpino
con la collaborazione di
tutti i volovelisti

COMITATO REDAZIONALE:

Lorenzo Scavino
Ernesto Aliverti
Smilian Cibic
Patrizia Golin
Carlo Grinza
Attilio Pronzati
Plinio Rovesti
Sandro Serra
Emilio Tessera Chiesa
Pietro Viscardi

SEGRETERIA & ARCHIVIO:

Paola Bellora
Elisabetta Gandolfi
Costanza Giusti
Monica Malnati

PREVENZIONE & SICUREZZA

Bartolomeo Del Pio
Jacob C.

PROVE IN VOLO:

Walter Vergani

VIP INTERNATIONAL GLIDING CLUB:

Roberta Fischer

REDAZIONI ESTERNE:

VOLO A VELA - c/o SCAVINO
Via dei Partigiani 30 - 22100 COMO
Tel. 031/266636 - Fax 031/277472

VOLO A VELA - c/o PEDROLI
C.so San Gottardo 99
CH 6830 CHIASSO - SVIZZERA

CORRISPONDENTI:

FAI-CIVV: Piero Morelli
O.S.T.I.V.: Demetrio Malara
STATI UNITI: Mario Piccagli
Alcide Santilli

ABBONAMENTI & PUBBLICITÀ

ITALIA

— sostenitore L. 200.000
— ordinario L. 50.000
— cumulativo L. 45.000

ESTERO

— ordinario \$ 60
(solo per anno solare)
— una copia L. 10.000

SETTEMBRE-OTTOBRE 1988

N. 189

SOMMARIO:

- 195 SENZA TITOLO
203 RIETI 1988:
203 - Conclusa la triennale del volo a vela Europeo
206, 207 - Classifiche CIM 1988
208 - Concluso il primo ciclo triennale
210, 211 - Graduatoria piloti nazionali
213 - CIM '88, Sogno o Realtà?
214 - Voloavelainformazioni
215 - Appunti fotografici reatini
219 - Classifica Promozione e Coppa Città di Rieti
220 500° ALIANTE ALLA ELAN
221 FIRST INTERNATIONAL ECONOMY AIR RACE
227 GARA NUOVA, PROBLEMI NUOVI
229 WIENER NEUSTADT E RÄYSKÄLÄ
233 OPEN DAY PER IL 75° ANNIVERSARIO AERMACCHI
234 DG 300 CLUB, ELAN
235 LA RELAZIONE TRA OSTIV E TECHNICAL SOARING
237 V.I.P. - INTERNATIONAL GLIDING CLUB
253 ULTIMISSIME

IN COPERTINA:

Rosso di sera a Minden, Nevada. Terra dei Mondiali 1991.
(foto Maurizio Secomandi)

Redazione e Amministrazione: Aeroporto «Paolo Contri»
21100 Varese, Calcinate del Pesce, tel. 0332/310073 - C.F. & P. IVA 00581360120
Autorizzazione Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 di Registro
Bimestrale, spedizione in abbonamento postale, gruppo IV/70. Pubblicità inferiore al 70%.
È permessa la riproduzione, quando non espressamente vietata, citando la fonte.

STAMPA

Arti Grafiche Camagni - Como

DIRETTORE RESPONSABILE:

Lorenzo Scavino

Glasfaser Italiana s.p.a.

ALIANTI E MOTOALIANTI	:	G R O B SCHEMPP-HIRTH SCHNEIDER GLASER & DIRKS HOFFMAN «DIMONA»
STRUMENTI A CAPSULA	:	WINTER e BOHLI
BUSSOLE	:	SCHANZ, BOHLI, AIRPATH
VARIOMETRI ELETTRICI	:	WESTERBOER, CAMBRIDGE, ZANDER, PESCHGES, ILEC, BLUMENAUER, THERMALLING TURN INDICATOR
RADIO DI BORDO E PORTATILI	:	BECKER AR 3201B, AVIONIC DITTEL, GENAVE TRASPONDER
BAROGRAFI	:	WINTER e AEROGRAF
FOTOTIME	:	MACCHINE FOTOGRAFICHE CON DISPOSITIVO ORARIO ED IMPULSO PER BAROGRAFO AEROGRAF
STAZIONE DI SERVIZIO	:	PER RIPARAZIONI E REVISIONI DI TUTTI I MODELLI DI ALIANTI ED INOLTRE VELIVOLI STINSON, ROBIN, SOCATA, PIPER, ZLIN ED ALTRI
SERVIZIO STRUMENTI	:	CONTROLLI PERIODICI, CERTIFICATI RAI, CALIBRATURA BAROGRAFI PER INSEGNE FAI
SERVIZIO RADIO	:	INSTALLAZIONI E CONTROLLI AL BANCO, RIPARAZIONI BECKER, DITTEL, GENAVE
ESCLUSIVISTA PIRAZZOLI	:	RIMORCHI A DUE ASSI OMOLOGATI A NORME EUROPEE
FORNITO MAGAZZINO	:	STRUMENTI E RADIO, RICAMBI PER ALIANTI E MOTOALIANTI

TUTTO PER L'ALIANTE ED IL MOTOALIANTE

24030 VALBREMBO (BG) - Via delle Ghiaie 3 - Tel. 035 / 631011

NEW

NUOVO RICETRASMETTITORE VHF A 760 CANALI

NEW

FSG 70



FSG 71 M

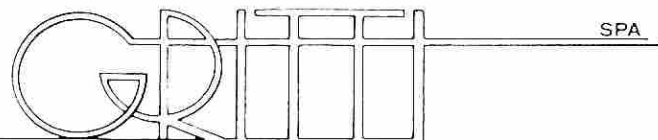


- si inserisce sul cruscotto in uno spazio di 57 mm di diametro
- potenza di trasmissione da 5 a 7 W, 8 W AF
- l'FSG 71 M comprende una memoria elettronica da 10 canali
- assorbimento di corrente in stand by di sole 25 mA
- perfettamente adatta ad essere alimentata con batterie
- è possibile inserirla con facilità in un supporto portatile e trasformarla con ciò in una stazione di terra



Walter Dittel GmbH
Luftfahrtgerätebau

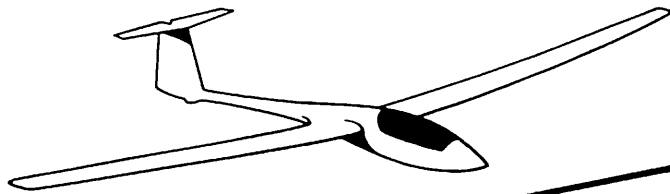
Erpfinger Straße 36, Postfach 260
D-8910 Landsberg/Lech 1



AG

SPA

I-39100 BOLZANO BOZEN
Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstrasse
P.O. Box 89 - 90
Tel. 0471/940001 (5 linee)
Telex 400312 GRITTI I



- AS K21**
Biposto scuola
Apertura alare 17 mt
Eff. max. 35 (calcolata dal DFVLR)

- AS K23**
B
Monoposto da addestramento,
scuola e performance
Apertura alare 15 mt
Eff. max. 34 (calcolata dal DFVLR)

- AS W24**
Monoposto di classe Standard
Apertura alare 15 mt, peso max. al decollo 500 Kg
Eff. max. 43

- AS W20**
B
Monoposto di classe : FAI - 15 mt
Peso max. al decollo 525 Kg
Eff. max. 43 (calcolata dal DFVLR)

- AS W20**
C
Monoposto di classe FAI - 15 mt
Peso max. al decollo 454 Kg
- velocità min. di discesa 0,57 mt/sec a 87 Km/h
Eff. max. 43 a 90 Km/h
velocità di discesa 2,0 mt/sec a 183 Km/h
(dati misurati dal DFVLR)

- AS W20**
BL
Monoposto di classe FAI - Open
Apertura alare 16,60 mt
- velocità min. di discesa 0,53 mt/sec a 84 Km/h
Eff. max. 46 a 91 Km/h
velocità di discesa 2,0 mt/sec a 178 Km/h
(dati misurati dal DFVLR)

- AS W20**
CL
Monoposto di classe libera
Apertura alare 25 mt, peso max. al decollo 750 Kg
Eff. max. 60

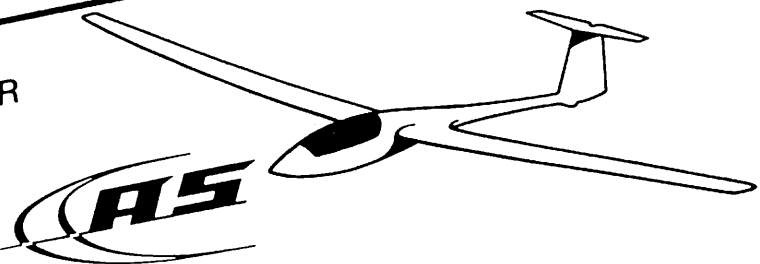
- AS W22**
B
Versione motoalante
Apertura alare 25 mt, peso max. al decollo 750 Kg
Eff. max. 60

- AS W22**
BE
Apertura alare 25 mt, peso max. al decollo 750 Kg
Eff. max. 60

- ASH 25**
Biposto di classe libera
Apertura alare 25 mt, peso max. al decollo 750 Kg
Eff. max. 58



ALEXANDER SCHLEICHER
GMBH & CO
Segelflugzeugbau · Telefon 06658-225
D-6416 Poppenhausen-
Wasserkuppe



Rappresentanti per l'Italia:

ACTIS DOMENICO
c/o AIR CLASSIC s.r.l.
Via Lucento 126 - 10149 TORINO
Tel. + fax 011/290453

GRINZA CARLO
Strada d. Cacce 38/27 - 10135 TORINO
Tel. 011/341121 (ab.)

**Lo spazio sul cruscotto è prezioso
utilizzatelo al meglio!**



**BECKER... il piú piccolo professionale
del mondo per il volovelista!**

L'apparato radio VHF AR 3201 della
Becker Flugfunk è il piú piccolo e
potente oggi esistente.

Formato strumento piccolo
(diametro 58 mm).

Nella foto accanto, il frontale
dell'AR 3201 in scala 1:1.

Potenza di trasmissione 7 Watt

Autocontrollo automatico di
frequenza.

760 canali (predisposto per i futuri
previsti ampliamenti di banda).



Quattro frequenze memorizzabili
oltre alla 121,5 di emergenza
sempre fissa in memoria.

Basso assorbimento: circa 70 mA.
Controllo automatico tensione.

Opzionali: interfono,
illuminazione del pannello,
indicazione temperatura esterna
e tensione batteria.

Apparati di Categoria 2

Garanzia 2 anni!

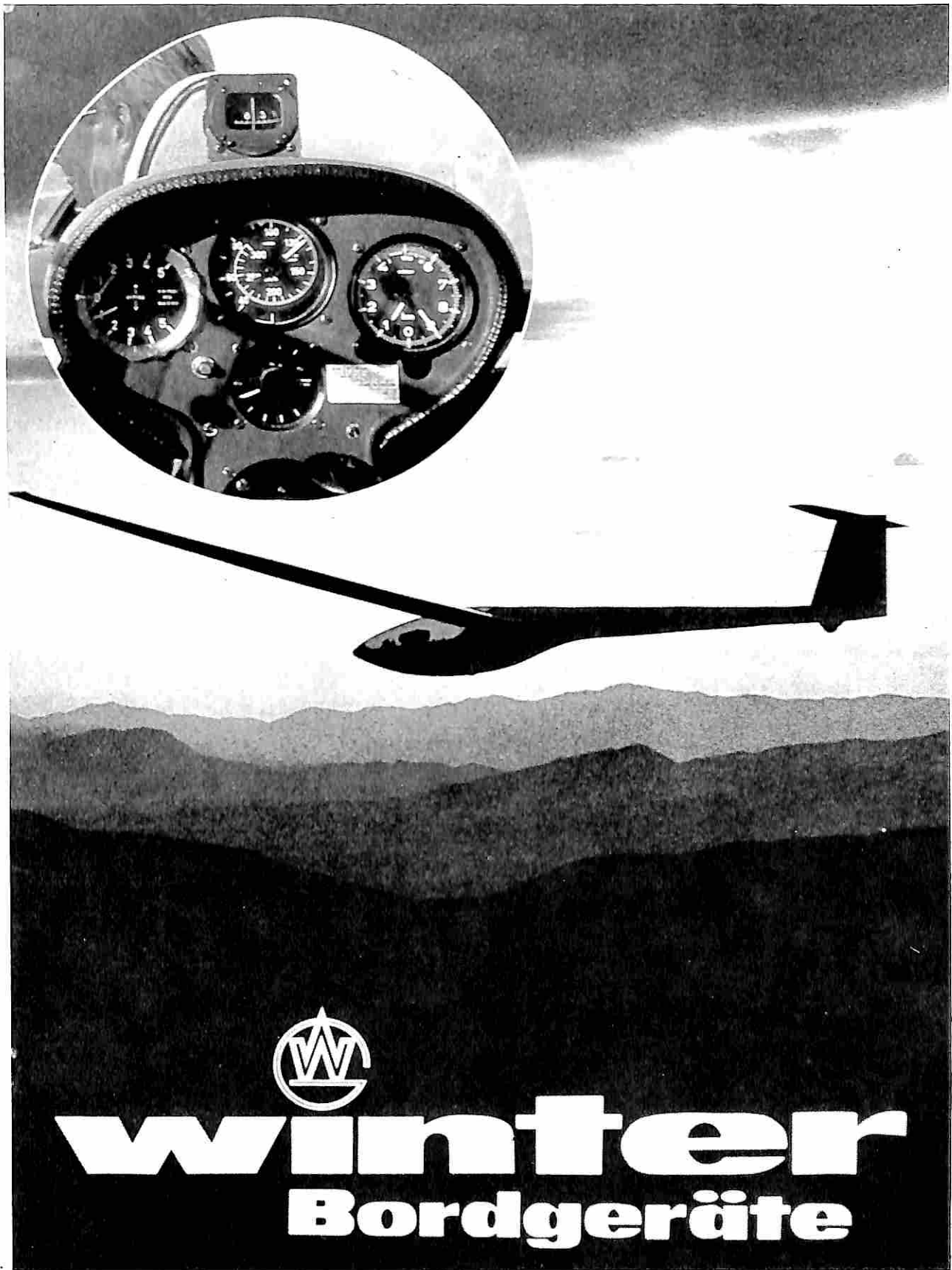
Omologata P.T.T. come stazione base a terra (D.C.S.R. 2/1/144/02)
Corredata di documentazione tecnica valida ai fini R.A.I.

BECKER
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

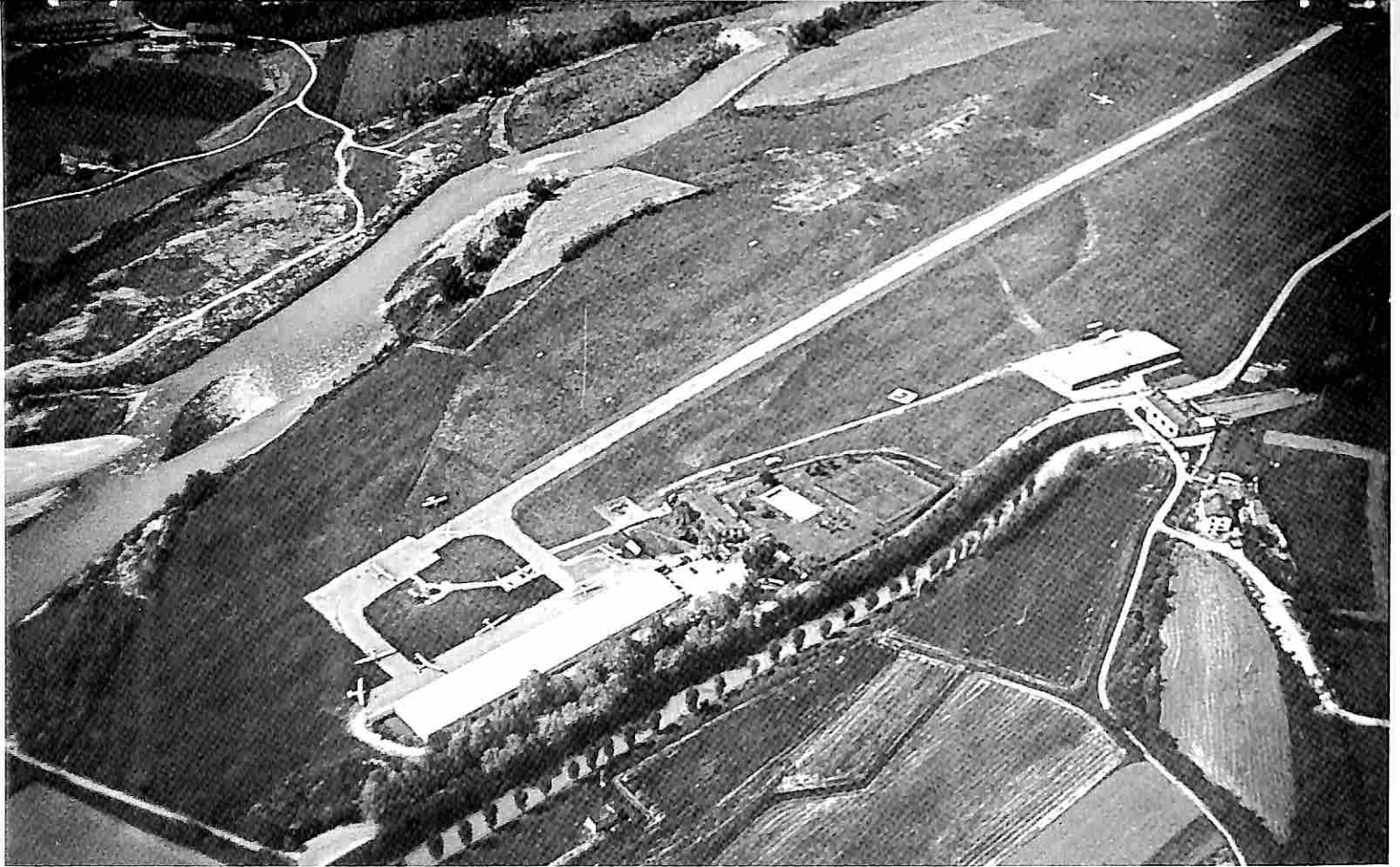
GLASFASER ITALIANA spa
24030 VALBREMBO - TEL. 035/631011

GENAVE ITALIANA
Via B. Buozzi 21/23 - 39100 BOLZANO
Tel. 0471/933328

Laboratorio Becker/Genave certificato riparazioni e installazioni. Ricambi originali.



GLASFASER ITALIANA spa - VALBREMBO - BG - TELEFONO 035/631011



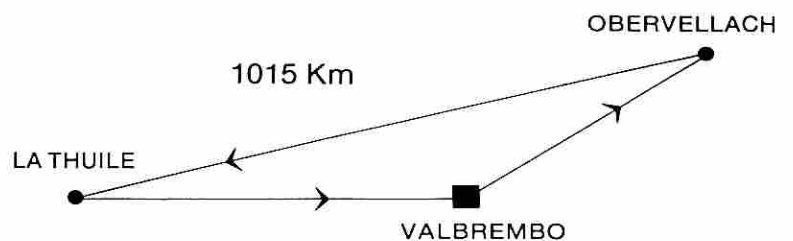
**PRIMA BASE DI VOLO A VELA IN EUROPA
PER VOLI DI OLTRE MILLE CHILOMETRI**

A.V.A.O. ASSOCIAZIONE VOLOVELISTICA ALPI OROBICHE
A. V. A. AEROCLUB VOLOVELISTICO ALPINO

Aeroporto di Valbrembo - BG
Telefono 035/631093 - Frequenza radio 122,6

- Scuola per conseguimento brevetto C di volo a vela.
- Rinnovo e reintegro brevetti.
- Addestramento dopo brevetto per conseguimento insegne FAI; corsi di performance con istruttori qualificati su alianti biposto e monoposto.
- Alianti a disposizione di tutti i soci.

5 Twin Astir - Janus - 3 Astir Standard
4 Hornet - 2 Pegaso - DG 300
Motoaliante Grob G 109 B



- Stages per piloti stranieri dal 15 marzo al 15 maggio di ogni anno.
- Aerei da traino: 4 Stinson L5 HP 235 - Morane Saulnier HP 180

Il Club è dotato di: vasto camping per roulotte e tende con relativi servizi; piscina, campi da tennis e parco giochi bambini nonché di ristorante-bar con ampio parcheggio auto.

L'aeroporto ed i servizi annessi sono aperti tutti i giorni escluso il martedì.

RIETI 1988

Conclusa la Triennale del Volo a Vela Europeo

appunti di PIERO PUGNETTI

La terza edizione della «COPPA», con i due Campionati Italiani «STANDARD» e «LIBERA», ha visto 72 alianti allineati sulle piste di Rieti per nove giorni di competizione tra il 2 ed il 12 agosto.

Una meteorologia non eccezionale, ma buona, ha permesso un regolare svolgimento dei temi di gara sui percorsi classici reatini, anche se la mutilazione dell'area nel settore sud (Monteroduni, Sepino, Opi sono stati cancellati da ITAV) ne ha accorciato un p' il respiro.

Assenti i temporali ed i grandi sviluppi verticali, spesso con termica secca, con gradienti orizzontali e verticali piuttosto modesti, poco vento, sono stati volati triangoli e poligonali con distanze tra i 250 ed i 520 km.

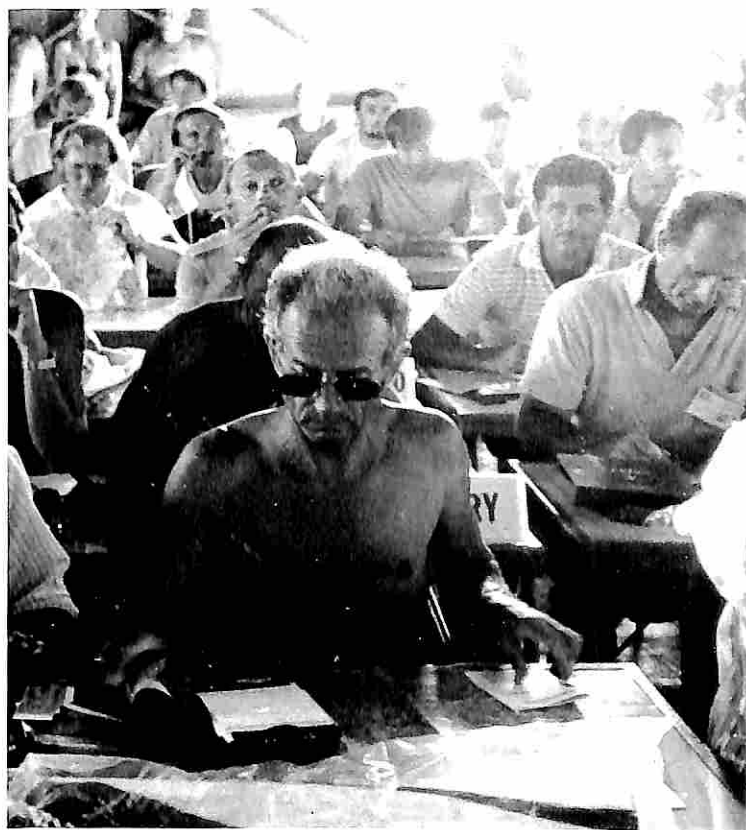
Il servizio meteo, oltre alla abituale lodevole opera del Cap. Proia, ha visto la presenza sul campo del carro meteo della A.M., con sondaggi giornalieri a mezzo di radiosonde computerizzate, palloni pilot, elaborazione diagrammi.

Al di là di questi importanti supporti, resta sempre aperto il problema di ottenere qualche informazione meteo al di fuori della valle reatina, in punti particolari a nord ed a sud. Si cercherà di risolverlo.

Nei giorni 2 e 3 sono state effettuate due prove, seguite da una giornata di cattivo tempo. I temi si sono aggirati intorno ai 300/350 km ed i primi risultati già prefigurano la rosa dei vincenti.

Si riprende il giorno 5 e, già a mezzodi, l'ottimismo mattutino ha fatto retromarcia, facendo adottare temi alternativi meno impegnativi dei primi pensati. Quello appena transitato, più che di un fronte freddo, aveva le caratteristiche di un fronte semifreddo. Lascia una debole situazione di nordest che poco invoglia i grandi progetti. Il giorno successivo, 6 agosto, la cosa non migliora ed è la gara che produce il maggior numero di fuori-campo.

È anche il giorno che purtroppo vede l'incidente in cui Hans Gloeckl perde la vita. Una doverosa e sentita giornata di lutto ferma la competizione.



Hans Gloeckl, affezionato amico di Rieti ci ha inaspettatamente lasciati.

Si ritorna a volare lunedì 8, con una meteo più favorevole: Rieti ripropone il miglior repertorio. I temi sono volutamente non troppo impegnativi (intorno ai 300 km) e tutti rientrano, in una giornata in cui rientra in campo anche la serenità.

Il tempo tiene bene e si vola oltre i 400 km nella sesta prova di martedì 9, mentre le classifiche vedono, al top, il gruppo dei migliori entro una manciata di punti. La settima giornata è quella delle grandi velocità.

Peter, sui 453 km, vola a 125 di media, come Rantet nella Open, mentre Riccardino, nella Standard, compie i 400 km del percorso Rieti-Campogiove-Costacciaro-Rieti a oltre 133 di media, seguito da Emil Blumer, che si conferma il velocista tra gli svizzeri. Nessuno dei 25 piloti della Classe scende sotto i 100 km/h.

L'ottava prova è la più lunga per Standard e Libera, vinta, nell'una, dalla coppia padre + figlio, con Marco Gavazzi inserito come paraclito, a pochi secondi, e nell'altra dal Walter, cui fa bene l'aria fiorentina di Pontassieve e che, dopo 520 km, soffia la palma a Rantet per 20 secondi. I 420 km della «15 m» vedono un Peter scatenato a 131 km/h, seguito da Giorgio Galetto a oltre 125.

Si corre l'ultima prova quando i giochi, tra i primissimi, non sembrano ancora conclusi. C'è un po' di stau, in testa, e qualche cambiamento è prevedibile. Sono in palio, oltre ai Titoli Nazionali ed alla Coppa '88, anche le argentee coppe del triennio CIM 86-87-88 della Cassa di Risparmio di Rieti.

Nella «15 m», Justin Wills ha avuto ieri la sola giornata no e sente Peter a poco più di 100 punti; subito dietro, Giorgio ha rosicchiato 150 punti e si trova a soli 40 da Stefano; Gilles Navas è appena dieci punti sopra Alvaro; Obermayer è in zona coppa triennale e vuole restarci, mentre Haggemüller si dà un gran da fare per la propria graduatoria nazionale (quest'anno, gli austriaci valutano i risultati della CIM agli effetti delle loro qualificazioni).

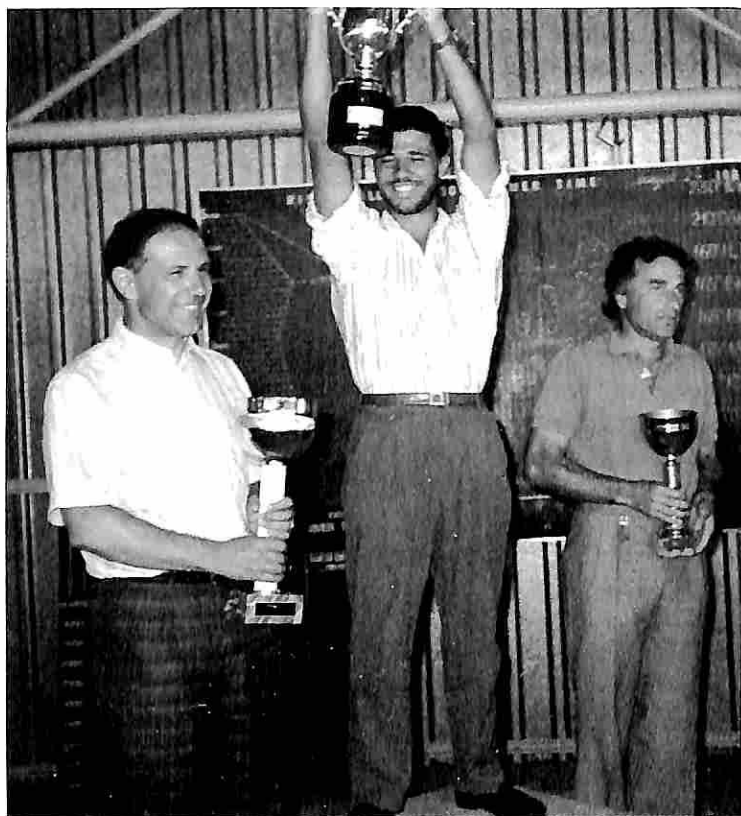


Justin Wills, è tornato per vincere.

Nella Libera, Rantet ha già in tasca la Coppa 88 e la Triennale, mentre Bob Monti è già Campione Italiano; però tra il Roberto ed il Walter ci sono solo quattro punti per la piazza d'onore.

Nella Standard, il Riccardino non ha problemi e può permettersi, l'ultimo giorno, di sbagliare tutto. Ma non sbaglierà nulla. Leonardo non è proprio tranquillo al secondo posto, avendo dietro, con distacchi tra i 50 e gli 80 punti, un trio poco raccomandabile, formato da Luciano Avanzini, Leutenegger e Lackner. Ma nemmeno il Leo sbaglierà. Un po' distaccato, Marco Gavazzi viene brutalmente risvegliato da Paolo Ciotti, squadrista emerito, che, conti alla mano, gli dimostra che anche la Coppa argentea gli sta scappando. E Marco vince l'ultima gara davanti a Leo, strappandogli quella manciata di punti che gli permettono di fare propria la Triennale CIM (su oltre 22.000 punti, un distacco di 18 punti, guadagnati, per di più, nell'ultima di 27 giornate di gara).

Riccardino Brigliadori vince così, alla grande, Coppa 88 e Campionato Italiano Standard. L'arguzia di Hans Nietlispach si è espressa: «È stata una competizione tra Ricky e... poveri!». Il ragazzo è veramente un fenomeno.



L'obiettivo non riesce a contenere tutto il giustificato entusiasmo di Riccardino.

Padre Leo è saldamente al secondo posto, mentre al terzo si insedia Lackner, seguito a nove punti da Leutenegger che precede di soli sette punti Luciano, il quale sale sul podio come terzo nel Campionato Nazionale.

Nella graduatoria triennale, Hans Niëtispach sale sul podio come terzo, dopo Marco e Leo e fa piacere vederlo, questo vecchio affezionato amico di Rieti. Nella Libera, niente rivoluzioni, se non uno scambio di posti tra Roberto Manzoni e Walter Vergani. Per la Coppa 88 salgono sul podio il vincitore Jacques Rantet con Bob Monti e Federico Blatter, che ha vinto l'ultima prova.



La CIM della Libera non poteva sfuggire a Jacques Rantet, da molti anni abituale frequentatore del cielo reatino.

Un eccellente quarto posto a Klaus Keim. Per il Campionato Nazionale, con Bob Monti, salgono Walter Vergani e Roberto Manzoni, e per la Triennale Rantet-Manzoni-Vergani, nell'ordine.

Anche nella «15 m», pochi cambiamenti: Stefano Ghorzo fa propria l'ultima giornata e si mantiene saldamente al terzo posto, davanti a Giorgio Galetto e dietro a E.G. Peter di una trentina di punti, mentre Wills (bentornato Justin!) vince autorevolmente la Coppa 88.

Sulla pedana della argentea CIM triennale salgono Peter, Alvaro De Orleans e Hanno Obermayer, tre stranieri che fanno ormai parte dell'avifauna estiva reatina.

Umberto Mantica ha faticosamente sollevato le due Coppe di spettanza alla coppia Mantica/Maestri della triennale Biposti.

Dovrei qui ricordare anche altri piloti, vecchie glorie e giovani che hanno coronato degnamente le imprese dei vincitori. In ognuna delle tre Classi, si sono disputate singolari tenzoni a tutti i livelli e qualcuno ha migliorato i propri record personali. Anche per gli stranieri andrebbe spesa qualche parola: abbiamo avuto la presenza di Gran Bretagna - Francia - Spagna -Germania - ASustria - Svizzera, con vecchi amici e matricole entusiaste; una vera e propria «affezionata clientela».

Ma Renzo Scavino mi sta sollecitando la chiusura, per non essere messi alla porta dal tipografo. Dovrei ringraziare una schiera di persone: collaboratori, trainer, piloti, operatori dell'Assistenza volo, eccetera, eccetera.

Credo di non fare torto a nessuno se qui ricordo soltanto il grande aiuto datoci dalla Aeronautica Militare con tutti i supporti: meteo, sanitario, antincendio, alloggi, mensa e, non ultima, la simpatica tradizionale serata. Grazie, Col. Chiappini!

A presto con qualcosa di più informale.

- **AUTORIZZAZIONE AL TRASPORTO PERSONE DOPO AVER CONSEGUITO L'INSEGNA D'ARGENTO;**
 - **CERTIFICATO DI IDONEITÀ FISICA AL VOLO;**
 - **CODICE DI COMPORTAMENTO;**
 - **FEDERAZIONE ITALIANA VOLO A VELA;**
- su questi argomenti abbiamo sollecitato e sollecitiamo scritti, proposte, opinioni, per discuterne al Briefing di Bologna che si terrà**
- DOMENICA 20 NOVEMBRE**

COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO - 1988

CLASSE STANDARD

Class.	N°gara	Pilota	Naz.	Aeroclub	Aliante	Punti	%
1	LB	BRIGLIADORI R. jr	I	AVM	Discus	7854	98,2
2	RB	BRIGLIADORI L.	I	AVM	Discus	7768	97,1
3	48	LACKNER P.	D	SCHW.GMUEND	Discus	7663	95,8
4	T5	LEUTENEGGER S.	CH	WINTERTHUR	DG 300	7654	95,7
5	3A	AVANZINI L.	I	AVAL	Discus	7647	95,6
6	IX	GAVAZZI M.	I	AVAL	Discus	7166	89,6
7	BP	BLUMER E.	CH	FRIBOURG	Discus	7115	88,9
8	AX	NIETLISPACH H.	CH	BERN	Discus	7079	88,5
9	AG	GRITTI A.	I	AVAO	DG 300	7028	87,8
10	11	PEROTTI NINO	I	AOSTA	Discus	6888	86,1
11	ZL	HAEMMERLE H.	OE	DORNBIRN	LS 4	6838	85,5
12	SG	STOEGNER G.	OE	ASKO LINZ	LS 4	6809	85,1
13	C6	PAOLILLO U.	I	AVSS	LS 4	6793	84,9
14	65	PRONZATI M.	I	AVAL	Discus	6442	80,6
15	XD	DOEBELI	CH	SG LAGERN	Discus	5977	74,7
16	IE	INAEBNIT E.	CH	SFG BERN	Discus	5891	73,6
17	LK	COLOMBO A.	I	Ae.C.RIETI	DG 300	5499	68,7
18	S	LOVISCEK G.	I	AVAO	DG 300	4338	54,2
19	300	ALBERTAZZI A.	I	AVM	DG 300	4233	52,9
20	T	TAVERNA A.	I	AVSS	LS 4	4116	51,5
21	C7	FIANCO G.	I	AeCCVV	LS 4	3703	46,3
22	T3	SPIESECKE T.	I	AVAL	Discus	3532	44,2
23	BK	KEIM K.	D	FSV	Discus	2839	35,5
24	M	POLETTI F.	I	ALZATE BR.	Astir 3	2427	30,3
25	JT	ZWICKY M.	CH	LANGENTHAL	DG 300	37	-

CLASSE LIBERA

1	JR	RANTET J.	F	AAVE	ASH 25	7827	97,8
2	X3	MONTI/MANTICA	I	AVAL	ASH 25	7664	95,8
3	IK	BLATTER F.	CH	SUDALPIN	ASH 25	7169	89,6
4	KK	KLEIM K.	D	FSV SFG	GLASF.604	7073	88,4
5	VV	VERGANI W.	I	AVAL	ASW 22/22	7052	88,2
6	99	MANZONI R.	I	AVAL	NIMBUS 3DT	6885	86,1
7	66	ORSI G.F.	I	AVAL	ASH 25	5871	73,4
8	3B	BALZER M.	I	AVAO	ASH 25	5140	64,3
9	DG	KROEGER J.	I	AVAL	JANUS B	4292	53,7
10	I	VUILLEMOT I.	F	VINON	DG400/17	4115	51,4
11	F	CATTANEO/PAVESI	I	ASAV/AVAL	JANUS CM	2873	35,9
12	YY	GLOECKL H.	D	MBB/UF	NIMBUS 3DT	1768	22,1
13	YI	CAIROLI/VILLA	I	AVM	JANUS C	1425	17,8
14	DC	CARAFFINI A.	I	AVAL	DG400/17	1068	13,3
15	CF	COSTA/POZZI	I	ASAV/AVAL	JANUS B	560	7,-

CLASSE 15 METRI

Class.	N°gara	Pilota	Naz.	Aeroclub	Aliante	Punti	%
1	1	WILLS J.	GB	BOOKER	LS 6	7626	95,3
2	61	PETER E.G.	D	AKA FREIBURG	VENTUS	7511	93,9
3	VS	GHIRZO S.	I	AVM	LS 6	7481	93,5
4	Y	GALETTO G.	I	BOLZANO	LS 6	7418	92,7
5	CA	NAVAS G.	F	LYON CVVL	LS 6	7198	90,-
6	AJ	DE ORLEANS A.	E	AeCCVV	ASW 20	7122	89,-
7	9A	OBERMAYER H.	D	LS.AALEN	LS 6	7098	88,7
8	06	HAGGENMULLER R.	OE	FC JOHANN	LS 6	6860	85,8
9	007	BERTONCINI L.	I	AVM	VENTUS	6831	85,4
10	82	COLOMBO V.	I	AVAL	ASW 20	6671	83,4
11	55	SERVILIO S.	I	ROMA	ASW 20	6629	82,9
12	2E	EMMERICH W.	D	FSV	VENTUS	6571	82,1
13	CC	COSTA C.	I	AVAL	ASW 20	6518	81,5
14	E22	PRONZATI A.	I	AVAL	VENTUS	6517	81,5
15	EC	CORBELLINI E.	I	AVM	LS 6	6450	80,4
16	WS	SINN W.	D	FSV B.TOELZ	LS 6	6234	77,9
17	TM	TRUPPE M.	OE	SFG VILLACH	LS 6	6192	77,4
18	GM	MARCHISIO G.	I	TORINO	LS 6	6182	77,3
19	63	GRABNER V.	OE	WOERSCHACH	VENTUS	5732	71,7
20	SH	HERMANN H.	D	FSV SFG	VENTUS CT	5691	71,1
21	B6	MONTI L.	I	AVAL	ASW 20	5515	68,9
22	BC	URBANI L.	I	G.V.A.	ASW 20	5510	68,9
23	AS	VILLA A.	I	AVM	ASW 20	5362	67,-
24	SL	SECOMANDI M.	I	AVAL	ASW 20	5334	66,7
25	C1	DI VECCHIO G.	I	ROMA	ASW 20F	4931	61,6
26	C	CALA' S.	I	AeCCVV	ASW 20C	4851	60,6
27	C4	NEDIALKOV K.	I	ROMA	ASW 20F	4451	55,6
28	VF	FONTANA V.	I	AVAL	LS 6	4135	51,7
29	8A	GIACOBBE D.	I	AEROVELA	ASW 20	4022	50,3
30	W	PARIS G.	I	TRENTO	ASW 20F	3640	45,5
31	AP	PASSARELLI G.	I	AEROVELA	ASW 20	3571	44,6
32	EE	DAVINI G.	I	AVM	ASW 20	3243	40,5
33	OK	CAPPI C.	I	AVM	ASW 20	3230	40,4
34	C3	BALBIS C.	I	AOSTA	ASW 20F	2712	33,9
35	X	BALESTRA B.	I	G.V.A.	LS 3	2136	26,7

Fattori correttivi applicati nella sola Classe LIBERA :

- ASH 25 e NIMBUS 3DT	1,24
- ASW 22/22 e GLASF.604	1,20
- DG 400 17	1,10
- JANUS C e CM	1,08
- JANUS B	1,04

Coppa Internazionale del Mediterraneo Concluso il primo ciclo triennale

A Riccardo Briigliadori jr. e Roberto Monti i titoli italiani
della Standard e della Libera

di SMILIAN CIBIC



La Coppa Internazionale del Mediterraneo, limitata quest'anno alle sole classi FAI e combinata con i Campionati Italiani delle classi standard e libera, si è svolta a Rieti tra il 2 ed il 12 agosto con la partecipazione di 75 concorrenti, di cui 32 stranieri, sensibilmente più numerosa di quella delle due edizioni precedenti e tale da consentire anche, dopo due anni di vuoto, l'assegnazione del titolo italiano della classe libera. In undici giorni si sono volate nove prove in due periodi nettamente distinti. Le prime quattro sono state caratterizzate da condizioni non particolarmente favorevoli, con temi mediamente intorno ai 320 km, velocità tra i 77 ed i 105 km/h e percentuali di fuori campo piuttosto elevate. Nella quarta giornata, in cui nessun concorrente della libera ha completato il tema di 467 km, ha purtroppo perso la vita in un incidente di atterraggio il tedesco Gloeckl, eccellente pilota, abituale ed entusiasta frequentatore di Rieti. Dopo la mesta sosta di un giorno, ha avuto inizio il secondo periodo con il meglio del tempo di Rieti (un tripudio di termiche e brezze di mare) che ha regalato cinque bellissime giornate consecutive con prove della lunghezza media, per tutte le tre classi, intorno ai 400 km, volate dai vincitori a velocità che, tolte tre gare a 104-106 km/h, si sono mantenute per le rimanenti 12 tra i 115 ed i 133 km/h, con oltre 80% di temi completati. Nella classe standard, che rivedeva tra i partecipanti alcuni dei protagonisti dei mondiali di tre anni fa (il vincitore Briigliadori, il secondo classificato Lackner, Leutenegger che aveva perso il secondo posto a un paio di chilometri dall'arrivo, Gavazzi), il

motivo conduttore era la gara in famiglia tra i due Briigliadori, padre e figlio, disputata in tutta armonia ma senza complimenti. Per buona parte della competizione ai due si sono aggiunti, in un sostanziale equilibrio, i due già citati Lackner e Leutenegger ed il risorto Avanzini, mentre poco concentrato appariva, dopo la bella vittoria in Austria, Gavazzi. Papà Briigliadori sopravanzava il figlio alla fine del primo periodo, ma veniva superato alla quinta prova. Una bella sesta prova di Lackner, che si portava al comando, li faceva retrocedere rispettivamente al quinto e secondo posto. Ma, con due vittorie (una a pari merito con Leo) ed un terzo posto nelle tre ultime prove, il non ancora ventenne Riccardo vinceva gara e titolo italiano precedendo di un centinaio di punti l'ex campione del mondo (per la gioia di moglie e mamma Adriana, manifestata a gran voce alla premiazione) e di quasi duecento Lackner, cui non sembrava pesare un'assenza di tre anni dalle gare. Bei nomi anche nella 15 metri: Wills, recente vincitore dei premondiali in Austria, Navas, recentissimo vice campione d'Europa, l'intramontabile ed onnipresente Peter, i bravi Obermayer, De Orleans e Haggemueller contro i nostri giovani nazionali Ghiorzo e Galetto. Tagliati fuori dalla lotta per il primato già all'inizio De Orleans (vincitore della gara inaugurale) e Navas, Wills si carburava presto e, preso il comando nella terza prova, non lo abbandonava più per vincere abbastanza nettamente. Peter precipitava dalla seconda alla settima posizione nella sesta prova, ma risaliva perentoriamente al posto d'onore con due vittorie ed un



dell'edizione di quest'anno, se li era visti mangiare progressivamente da Leonardo Brigliadori e partiva con uno svantaggio di pochi punti nell'ultima gara. Ma con una prova di orgoglio e di classe la vinceva per conquistare l'ambita coppa triennale davanti a Leonardo e Nietlispach. Molto più netta la vittoria di Peter nella 15 metri, che iniziava con un vantaggio di trecento punti su De Orleans, per raddoppiarlo abbondantemente nel corso della competizione. La partecipazione di Avanzini alla classe standard facilitava la conquista del terzo posto al regolare tedesco Obermayer. Nettissima anche la vittoria di Rantet nella libera: partito con tre punti di svantaggio su Manzoni, finiva col precederlo di quasi mille, mentre Vergani conservava il terzo posto. Nella classe biposti, non disputata quest'anno, vincevano Mantica e Maestri per i risultati degli anni precedenti. In complesso la prova triennale ha dimostrato la sua validità ed andrebbe pertanto continuata, sia pure con qualche modifica al regolamento.

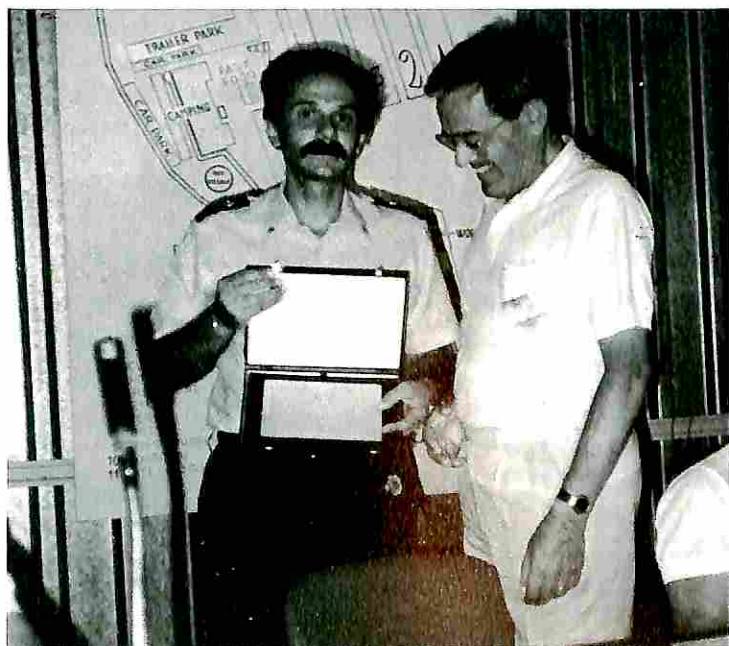
secondo posto nelle ultime tre prove, superando Ghiorzo, vincitore di tre giornate, e Galetto, che era riuscito a portarsi a ridosso di Wills nella quinta prova. In complesso conferma quindi dell'eccezionale forma di Wills e del valore di Peter, ma ottima prova dei nostri due giovani rappresentanti in un campo molto agguerrito.

Massiccia la presenza di biposti nella classe libera (9 su 15 concorrenti), come avviene ormai dappertutto da quando sono comparsi i Nimbus 3D e gli ASH 25 coi loro 25 metri di ala e con le prestazioni corrispondenti. Tra due dei jumbo di Schleicher si è limitata la lotta per il primo posto, al quale si sono visti alternativamente Rantet e Monti (con Mantica) finchè, con la terza delle quattro vittorie di giornata, il francese non si è definitivamente insediato al comando, lasciando a un Monti molto regolare la consolazione del titolo italiano. Terzo, ma mai realmente in gara per il primato, il vice campione del mondo del 1985 Blatter.

Si concludeva così anche il primo ciclo triennale della Coppa del Mediterraneo, con l'assegnazione dei magnifici trofei d'argento messi in palio dalla Cassa di Risparmio di Rieti. La contesa è stata particolarmente interessante nella classe standard: Gavazzi, in vantaggio di oltre seicento punti all'inizio



Per le moltissime cose che ci sarebbero da dire, o almeno per alcune di esse, rimandiamo ai prossimi numeri, contando anche, per avere una gamma di opinioni più completa, sulla buona volontà di concorrenti, organizzatori, aiutanti e semplici spettatori (fusse che fusse la volta buona).



Ed ecco qui di seguito la graduatoria dei nazionali dopo le gare di Rieti:

PILOTA	PUNTI	I 88 x1	I188 x.7	I1188x.5	I 87 x.8	I187 x.56	I1187x.4	I 86 x.6	I186 x.54		
1 Briigliadori L.	2368	950 950	940 658	0 0	950 760	927 519	871 348	757 454	63 34	0 0	
2 Gavazzi M.	2317	950 950	867 607	0 0	950 760	896 502	799 320	800 480	800 432	0 0	
3 Ghiorzo S.	2238	932 932	798 559	0 0	934 747	850 476	570 228	790 474	661 357	0 0	
4 Galetto G.	2225	924 924	854 598	760 380	879 703	782 438	757 303	800 480	787 425	0 0	
5 Monti R.	2222	950 950	858 601	648 324	839 671	818 458	434 174	800 480	626 338	0 0	
6 Briigliadori R.Jr	2209	950 950	0 0	0 0	944 755	900 504	0 0	700 420	0 0	0 0	
7 Gritti A.	2173	900 900	850 595	731 366	847 678	679 380	354 142	667 400	516 279	0 0	
8 Perotti G.	2072	833 833	758 531	0 0	885 708	640 358	622 249	675 405	623 336	0 0	
9 Bertoncini L.	2069	851 851	767 537	0 0	851 681	791 443	0 0	677 406	595 321	0 0	
10 Manzoni R.	2053	853 853	800 560	0 0	800 640	800 448	742 297	800 480	638 345	0 0	
11 Urbani L.	2051	811 811	686 480	0 0	950 760	665 372	594 238	748 449	681 368	0 0	
12 Avanzini L.	2030	925 925	707 495	0 0	763 610	640 358	625 250	756 454	702 379	0 0	
13 Vergani W.	2028	874 874	649 454	636 318	875 700	656 367	0 0	720 432	674 364	0 0	
14.Paolillo U.	2008	822 822	776 543	0 0	803 642	666 373	0 0	563 338	513 277	0 0	
15 Marchisio G.	1980	800 800	770 539	0 0	801 641	585 328	0 0	632 379	553 299	0 0	
16 Servilio S.	1942	826 826	688 482	0 0	793 634	681 381	0 0	710 426	530 286	0 0	
17 Corbellini E.	1930	804 804	699 489	0 0	796 637	675 378	621 248	719 431	648 350	0 0	
18 Colombo V.	1925	831 831	677 474	0 0	775 620	745 417	0 0	672 403	628 339	0 0	
19 Costa C.	1912	812 812	688 482	0 0	773 618	636 356	0 0	707 424	643 347	0 0	
20 Meriziola S.	1895	800 800	0 0	0 0	876 701	0 0	0 0	657 394	0 0	0 0	
21 Pronzati M.	1809	779 779	651 456	0 0	718 574	0 0	0 0	659 395	516 279	0 0	
22 Pronzati A.	1726	812 812	728 510	0 0	0 0	0 0	0 0	674 404	664 359	0 0	
23 Colombo A.	1723	665 665	606 424	0 0	792 634	722 404	0 0	631 379	496 268	0 0	
24 Cala' S.	1718	702 702	604 423	0 0	742 594	701 393	617 247	493 296	364 197	0 0	
25 Villa A.	1695	668 668	631 442	0 0	732 586	586 328	549 220	606 364	501 271	0 0	
26 Balestra B.	1668	608 608	266 186	0 0	809 647	623 349	0 0	688 413	562 303	0 0	
27 Secomandi M.	1646	671 671	664 465	624 312	638 510	466 261	0 0	460 276	310 167	0 0	
28 Giacobbe S.	1643	706 706	547 383	541 271	693 554	457 256	446 178	481 289	381 206	0 0	
29 Albertazzi A.	1460	512 512	0 0	0 0	730 584	567 318	0 0	607 364	512 276	0 0	
30 Beozzi A.	1440	751 751	0 0	0 0	518 414	491 275	0 0	406 244	0 0	0 0	
31 Passarelli G.	1430	615 615	445 312	0 0	611 489	583 326	332 133	280 168	0 0	0 0	
32 Poletti F.	1428	708 708	332 232	294 147	584 467	451 253	328 131	401 241	294 159	0 0	
33 Di Vecchio G.	1425	614 614	0 0	0 0	525 420	0 0	0 0	652 391	0 0	0 0	
34 Nedialkov K.	1401	554 554	523 366	0 0	601 481	0 0	0 0	604 362	0 0	0 0	
35 Kroeger J.	1356	532 532	0 0	0 0	739 591	0 0	0 0	388 233	353 191	0 0	
36 Fontana V.	1349	515 515	475 333	0 0	627 502	563 315	0 0	0 0	0 0	0 0	
37 Danesy E.	1347	716 716	243 170	0 0	414 331	356 199	0 0	500 300	322 174	0 0	
38 Orsi G.	1338	728 728	432 302	0 0	385 308	52 29	0 0	409 245	0 0	0 0	
39 Dall'Amico P.	1316	638 638	0 0	0 0	516 413	0 0	0 0	442 265	0 0	0 0	
40 Mantica U.	1312	0 0	0 0	0 0	800 640	0 0	0 0	670 402	500 270	0 0	
41 Paris G.	1291	453 453	351 246	0 0	740 592	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	
42 Fianco G.	1256	448 448	0 0	0 0	612 490	0 0	0 0	530 318	0 0	0 0	
43 Sarti E.	1234	697 697	0 0	0 0	671 537	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	
44 Piludu F.	1231	790 790	0 0	0 0	365 292	0 0	0 0	249 149	0 0	0 0	
45 Taverna A.	1163	498 498	0 0	0 0	831 665	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	
46 Balzer M.	1159	637 637	0 0	0 0	241 193	0 0	0 0	548 329	0 0	0 0	
47 Castagno G.	1087	430 430	207 145	0 0	640 512	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	
48 Balbis C.	1061	338 338	0 0	0 0	596 477	439 246	0 0	0 0	0 0	0 0	
49 Catalano A.	1057	502 502	0 0	0 0	694 555	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	
50 Nuccio P.	1043	344 344	126 88	0 0	764 611	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	
51 Nicotra N.	1036	0 0	0 0	0 0	642 514	0 0	0 0	528 317	381 206	0 0	
52 Tessera Chiesa E.	1030	522 522	0 0	0 0	469 375	0 0	0 0	221 133	0 0	0 0	
53 Monti Luca	1030	687 687	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	571 343	0 0	0 0	
54 Davini G.	1017	404 404	0 0	0 0	504 403	375 210	0 0	342 205	302 163	0 0	
55 Pramstraller W.	1016	0 0	0 0	0 0	800 640	0 0	0 0	627 376	0 0	0 0	
56 Pozzi G.	996	223 223	0 0	0 0	672 538	421 236	0 0	281 169	0 0	0 0	
57 Cappi C.	986	402 402	0 0	0 0	458 366	388 217	0 0	236 142	86 46	0 0	

58 Stefanutti S	909	616 616	0 0	0 0	0 0	366 293	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
59 Briigliadori R.Sr	894	0 0	0 0	0 0	0 0	506 405	469 263	0 0	0 0	378 227	0 0	0 0
60 Riva A.	877	0 0	0 0	0 0	0 0	707 566	0 0	0 0	0 0	281 169	264 143	0 0
61 Passardi R.	850	850 850	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
62 Righini A.	833	833 833	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
63 Monti Lor.	829	829 829	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
64 Cosimi G.	806	87 87	86 60	0 0	0 0	511 409	462 259	287 115	230 138	219 118	0 0	0 0
65 Clerici A.	799	0 0	0 0	0 0	0 0	381 305	346 194	0 0	500 300	0 0	0 0	0 0
66 Caraffini A.	772	132 132	0 0	0 0	0 0	800 640	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
67 Flores P.	753	0 0	0 0	0 0	0 0	581 465	0 0	0 0	480 288	0 0	0 0	0 0
68 Ales G.	749	749 749	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
69 Montemaggi S.	746	746 746	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
70 Peccolo L.	723	253 253	0 0	0 0	0 0	337 270	0 0	0 0	334 200	142 77	0 0	0 0
71 Esposto V.	700	0 0	0 0	0 0	0 0	448 358	403 226	0 0	194 116	0 0	0 0	0 0
72 Mazzi G.	699	699 699	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
73 Cairoli G.	689	177 177	0 0	0 0	0 0	640 512	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
74 De Marco P.	680	0 0	0 0	0 0	0 0	850 680	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
75 Baroni B.	640	0 0	0 0	0 0	0 0	800 640	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
76 Rasero D.	604	294 294	0 0	0 0	0 0	110 88	0 0	0 0	370 222	48 26	0 0	0 0
77 Capoferri S.	603	0 0	0 0	0 0	0 0	754 603	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
78 Guazzoni R.	601	601 601	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
79 Aldini L.	600	0 0	0 0	0 0	0 0	750 600	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
80 Costa F.	588	69 69	0 0	0 0	0 0	414 331	0 0	0 0	313 188	0 0	0 0	0 0
81 Borellini G.	586	153 153	0 0	0 0	0 0	412 330	0 0	0 0	173 104	0 0	0 0	0 0
82 Pasin V.	540	540 540	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
83 Biagi M.	512	0 0	0 0	0 0	0 0	640 512	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
84 Pavesi U.	492	0 0	0 0	0 0	0 0	615 492	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
85 Maestri G. Sr.	479	0 0	0 0	0 0	0 0	599 479	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
86 Cattaneo Fausto	471	0 0	0 0	0 0	0 0	589 471	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
87 Muzi E.	393	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	655 393	0 0	0 0	0 0
88 Masellis L.	386	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	644 386	0 0	0 0	0 0
89 Lovijcek G.	365	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	608 365	0 0	0 0	0 0
90 Pavesi G.	356	356 356	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
91 Lanzi A.	276	0 0	0 0	0 0	0 0	345 276	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0
92 Incardona F.	235	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	392 235	0 0	0 0	0 0
93 Villa L.	188	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	313 188	0 0	0 0	0 0
94 Bellora M.	180	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	300 180	0 0	0 0	0 0
95 Massoni G.	146	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	243 146	0 0	0 0	0 0
96 Budini Gattai	123	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	205 123	0 0	0 0	0 0
97 Actis F.	118	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	197 118	0 0	0 0	0 0
98 Acquaderni P.	106	0 0	0 0	0 0	0 0	133 106	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0	0 0

Seguono a zero punti :

Acquaderni A., Acquaderni M., Beretta M., Bucceri A., Cappanera M., Casetti L., Cattaneo M., Fergnani M., Ferrari G.A., Fraenza P., Grazioli P., Lora G., Magni G., Marzotto G., Mazzucchelli A., Miticocchio P., Motta C., Mussio R., Paglia M., Pocek V., Pressato R., Rizzi G., Salvo D., Serra S., Spelta D., Toschi P., Urbani P., Viscardi P., Ziche L., Zoli A..



Nell'area dell'informatica e degli elaboratori elettronici svolge un ruolo di primissimo piano la Unisys, la Società sorta nel 1986 dalla fusione di due Società da sempre protagoniste in questa stessa area, e cioè la Sperry e la Burroughs.

Con un fatturato annuo di circa 10 miliardi di dollari, la Unisys è infatti tra le maggiori Società che in tutto il mondo progettano, producono e vendono sistemi per l'elaborazione dei dati, dai più compatti personal computer ai più potenti elaboratori elettronici.

Gli investimenti in ricerca e sviluppo superano il miliardo di dollari, e più del 75% del fatturato proviene dall'area dei sistemi informativi avanzati e dei relativi servizi, mentre il restante 25% proviene dal settore dei sistemi per la difesa.

Nel complesso, la Unisys opera in 123 nazioni con 96.000 dipendenti, ed ha un parco macchine installato del valore superiore a 30 miliardi di dollari.

La fusione tra Burroughs e Sperry rappresenta la più grande operazione del genere che si sia mai verificata nel settore dell'informatica, ed è al tempo stesso una delle maggiori fusioni di tutti i tempi e di tutti i settori industriali. Inoltre, a differenza delle precedenti fusioni avvenute tra società d'informatica, la Unisys nasce dall'unione di due Società di successo e in espansione, classificate tra le prime 100 aziende industriali degli Stati Uniti, entrambe con una lunga tradizione di innovazioni e di qualità in uno dei settori industriali più esigenti e difficili.

Le dimensioni complessive, la gamma dei prodotti, le innovazioni tecnologiche e la forza finanziaria fanno della Unisys una nuova realtà di primo piano nell'area dell'informatica.

Con i prodotti la Unisys è in grado di soddisfare qualsiasi esigenza applicativa: nei grandi sistemi con la Serie 1100 e la Serie A, nei medi sistemi con la Serie 80, nei sistemi dipartimentali con le Serie 5000, 6000 e 7000

e infine nei microsistemi con i sistemi distribuiti BTOS e con le Personal Workstation².

La Unisys Italia S.p.A. ha la sua sede centrale a Milano, nel nuovo complesso di Via Benigno Crespi 57, mentre le strutture commerciali e di assistenza tecnica ed applicativa coprono tutto il territorio nazionale, con filiali ed uffici dislocati a Milano, Torino, Genova, Padova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Palermo e Cagliari.

Con circa 1000 dipendenti ed un fatturato superiore ai 360 miliardi su base annua, la Unisys presenta in Italia una struttura organizzata per Divisioni, nelle aree Commercio e Industria, Enti Pubblici, Finanza e Microinformatica.

UNISYS

Unisys Italia S.p.A.
20159 Milano - Via B. Crespi, 57 - Tel. (02) 69851
Telex 320427 - Facsimile (02) 698510



C.I.M. '88 Sogno o Realtà?

Rieti è sempre uguale a se stessa, ma può riservare delle sorprese, anche amare. Può capitare infatti di passare una domenica dal campeggio e trovarlo insolitamente silenzioso, descritto da una madre «volovelista» come uno sciame di mosche al primo freddo autunnale, con una immagine alla Vergani (Orio, non Walter).

Ma lo spettacolo deve continuare e così avviene, con una seconda serie di gare che offre condizioni sempre più belle; e pensare che fino a lunedì chi si attardava a notte inoltrata intorno alla direzione di gara poteva vedere, ombra tra le ombre, la figura minuscola di Rosencrantz che, scuotendo il capo, parlava tra sé e sé. Secondo alcuni, peraltro non molto attendibili, queste erano le parole dello spirito inquieto:

*Siano auto o bombolette
o le prove nucleari
che rovinan monti e mari
e le care nuvolette,
i bei cumuli turriti
ed i venti catabatici
ora appaiono enigmatici.
Che i bei tempi sian finiti?*

Coloro che non si curavano delle ambascie di Rosencrantz realizzavano medie viepiù autostradali (tedesche, ovviamente, non italiane...). Wills, nella 15 metri, doveva aver versato della camomilla nella minestra degli altri concorrenti e quando questi si sono scossi, non è stato più possibile riacchiapparlo. Nella Standard la volata è cominciata non all'ultimo, bensì al primo chilometro e gli sprinters non hanno dato segni di stanchezza: all'ultima curva, la Premiata

Ditta Brigliadori L. & Figlio ha allungato il passo e si è aggiudicata la competizione per poche lunghezze. Tra i concorrenti della Libera deve essere girata la voce che l'organizzazione avrebbe distribuito assegni familiari: infatti tutti hanno volato in compagnia (chi della moglie, altri di cugini o simili) e la famiglia Rantet l'ha spuntata di poco sulla «strana coppia» Montica. Nel frattempo le riunioni conviviali serotine si succedevano come sempre; di tanto in tanto la giovialità si smorzava e tutti si guardavano in faccia chiedendosi perchè...

L'organizzazione tentava di introdurre delle novità regolamentari, ma le reazioni erano stanche e dubbiose. Si sa d'altra parte che molti volovelisti non sono il genere di persone che vanno in estasi di fronte alle novità della Triennale e che invece sono capaci, quando entrano nella terza sala, di sedersi immediatamente sulla seggiola all'angolo, che porta il cartellino «Delicata opera post-illuminista dello scultore Reginaldo Melanzana». C'era persino un «matto» che diceva di voler andare a Potenza in aliante e badate bene, il guaio è, di noi «savi», che ci è andato e tornato davvero alla fine.

Tutto ha una fine e così succedeva anche della CIM '88; dopo aver salutato il Piero con un caloroso applauso in piedi (puntine sulle panche?), i volovelisti concludevano l'evento secondo le migliori tradizioni lanciandosi su montagne di risotto e di bruschette nei ristoranti e nelle ville della santa valle mentre discutevano di partenze allo sgancio e quote limitate, e dopo aver ferocemente dibattuto si lasciavano irrimediabilmente amici, come sempre

<p>«ULTRA LIGHT» Editore: EDIT DAINO - Milano Direttore Responsabile: Roberto Capezuoli Direttore Tecnico: Luigi Aprile Casella Postale 12105 - 20120 Milano</p>	<p>VENDO KESTREL 17</p> <p>Telefonare a: BRIVIO EZIO - 039/692180</p>
<p>VENDESI CARRELLO CHIUSO IN VETRORESINA PER ALIANTI 15 M. 2 assi, omologato e collaudato</p> <p>Telefonare al 0432/755045</p>	<p>ARPINI - ARREDAMENTI NAUTICI <i>Studio e campionatura tappezzeria ed imbottiti per imbarcazioni, accessori speciali</i></p> <p>22063 CANTÙ (Como) - Via Milano 99 Tel. 031/702405</p>
<p>TUTE DA VOLO invernali ed estive, con maniche staccabili, in puro cotone TUTTOSPORT MAZZUCCHI Via Mazzini 51 - 23100 SONDRIO Tel. 0342/511046</p>	<p><i>Vuoi il cielo in una stanza? Un bosco incantato? Il fascino delle Maldive?</i></p> <p><i>Dipingo murali</i></p> <p><i>Telefona a Rita: 02-572878</i></p>
<p>VENDO ASW 20CL</p> <p>costruzione: maggio 1984 ore volate: 220, mai incidentato</p> <p>BALZER MARIO - 035/251392</p>	<p>VENDESI CIRRUS STANDARD Radio Dittel FSG 40 S, SOLFAR G, 2 VARIO ELETTR</p> <p>buono stato, carrello coperto</p> <p>Tel. 02/6886816 ore pasti (chiedere di Franco)</p>
<p>GIANPAOLO DELL'ORTO & C. <i>Tessuti d'arredamento</i> D.E.A.L. S.p.A. <i>Moquettes e rivestimenti murali</i> SEREGNO (MI) - Via Briantina, 60/68</p>	<p>«IL VOLO» Editore: Pegaso Edizioni s.a.s. Direttore: Guido Medici Redazione: Via Camuffo 57 30170 Mestre (Venezia)</p>
<p>CERCO per piccolo cruscotto</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) COM tipo Dittel o Becker 2) NAV tipo Becker 3201 o simili 3) ADF completo di antenne <p>solo se certificati e funzionanti</p> <p>Pozzini Mario - Via Macallè 9 - Trecate (NO) Tel. 0321/71372 ore pasti</p>	<p>AERO CLUB DI VITERBO AVIOSUPERFICIE «ALFINA»</p> <p>Punto di ritrovo: ALBERGO-RISTORANTE «LA PERGOLETTA» Via della Piazzetta - Tel. 0763/61071 05014 CASTEL VISCARDO (Terni) N.B. - Farsi riconoscere volovelisti!</p>

Appunti fotografici reatini

Arrivo tardi (che sia un vizio?), ma sempre in tempo per godermi la Promozione, la vera perla delle gare reatine d'agosto.

L'atmosfera, quella a terra tra i concorrenti, è più rilassata anche se l'agonismo non manca e già si stendono piani di attacco e diversivi per confondere gli avversari, il tutto davanti ad un piatto di penne all'arrabbiata.

È meglio andare a dormire presto.

E proprio qui incominciano le sorprese: sensi vietati, zone pedonali e strani parchimetri confondono le idee di un vecchio amico di Rieti e quando sto per imprecare ecco la gradita sorpresa, in piazza hanno rimesso la fontana!



E la mente torna ai tempi andati, quando tutto, senza bisogno di divieti, era zona pedonale e la piazza era invasa dai tavoli del caffè delle Quattro Stagioni, nostro abituale luogo di raduno serale, dove continuavamo, vociando e gesticolando, i voli della giornata. Meglio spegnere gli interruttori del passato e rompere i piani di una impareggiabile coppia in vena di tenerezze, andando a trovare gli amici di Villa Tizzi, dove certamente non ci attendono sorprese. Siamo, come sempre, al meglio.

Il risveglio, il primo, è dato da uno strano gracidio di alcune folaghe che hanno trovato dimora tra i folti argini verdi del Velino, nel quale è stata vietata la pesca, con grande soddisfazione dell'amico Prada che può così ammirare le trote che, nel filo della corrente, stazionano davanti ai resti del ponte romano.

Il secondo risveglio è per necessità fisiologiche, soddisfatte le quali è ancor più bello riprendere a dormire.

Il successivo risveglio, il terzo credo, è provocato dalla ruspa che lavora per rinforzare l'argine di fronte del Velino. Inutile



perseverare, devo muovermi se voglio arrivare in tempo al primo briefing.

Il secondo è quello che il Bob tiene ai promuovendi, di Calcinante e non, e che richiama un buon numero di attenti uditori. Anche qui la mente torna ai DDT Bob e Giancarlo ed alle belle battaglie per riportare a casa i rispettivi piloti, ed alla sera erano suoni, canti e balli... e bevute!



I tempi sono adeguati alle condizioni meteo ed alle macchine, i piloti, in particolare quelli che hanno già fatto qualche stage a Rieti, sono ben preparati ed il tutto sta ad indicare, salvo le abituali eccezioni, un netto miglioramento. Basta sentire con quanto poco rispetto parlano della Valle Gialla, del Passo del Diavolo o della Val Roberto, per non dire della Val Nerina che non riesce più ad incutere né paura né sospetto.

Quello che invece spaventa me, è una specie di organigramma che elenca ventiquattro diversi nomi di addetti all'organizzazione di una gara che vede schierati ventisei concorrenti, venti in Promozione e sei (convocati?) in Coppa Città di Rieti.

Evidentemente qualcosa non funziona e non trovo logica che inutili «eredità» della gara precedente ricadano sulla successiva, molto più modesta come partecipazione, anche se più ricca come entusiasmo. Bisognerà riparlarne.

Le gare si susseguono e le prime posizioni sono sempre appannaggio dei miei amici di Calcinate (quelli che non sanno scrivere!) che da qualche anno disertavano la Promozione. Promozione che assolve bene anche il compito di «promuovere» nel senso più ampio. Ne è prova il fatto che, rientrato a Calcinate, ho visto esposto un grande cartello nel quale sono già indicate le prenotazioni per gli stages 1989 in quel di Rieti! Mai successo prima.

Il piano «C» degli amici di Borgo San Lorenzo, in lotta con romani e parmensi, prevede il lancio di finte rondini nelle discendenze. Montemaggi, da buon fiorentino, tiene banco ma non si dimentica di volare con impegno. Tutt'altro discorso



quando fa coppia col baffuto Folco, specialmente quando s'incontrano a tavola, sotto gli occhi attenti e tolleranti di una dolce Caterina, che m'incute timori al pensiero che forse leggerà queste note.

Comunque una bella e salutare allegria.

Due giorni di riposo (?) confondono le idee al Bob che va in giro cercando un ELT, il suo, ma anche al figlio Lorenzo che si vedrà soffiare il primo posto dall'Alberto e dalla «svizzera» Roberta.



Capisco il dispiacere di Lorenzo che è sempre stato in testa, ma debbo onestamente confessare che tifavo per Roberta. Per la sua confusa carica e perchè donna. lo distinguo ancora.



Abbiamo avuto anche la graditissima visita del nostro Plinio, che non vuol ascoltare il segreto richiamo di una passione mai sopita, e men che meno i pressanti inviti dei amici volovelisti. Caro Plinio, speravo proprio che saresti comparso alla serata finale. Avresti fatto un grosso regalo ai vecchi amici ed alle giovani promesse che scendono nell'arena con molte nozioni e teorie ma hanno ancora bisogno di sapere se a Perugia... piove!

E la Coppa Città di Rieti?

È stata egregiamente vinta dal clan Manzoni, malgrado qualche tentativo non troppo ortodosso, ed un exploit tardivo del Sergio.



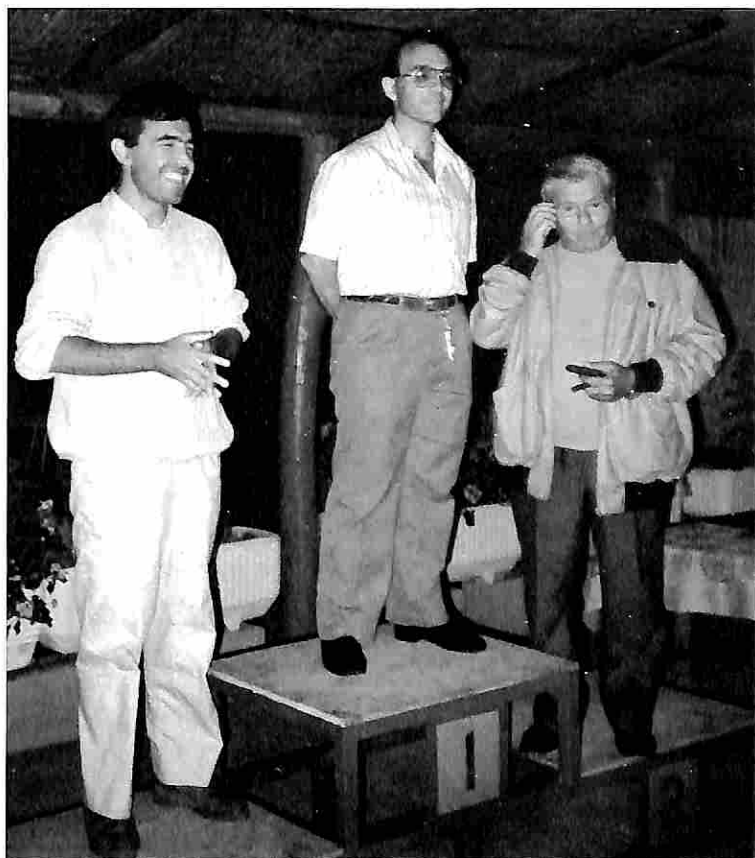
Come gara rimane una dimenticata Cenerentola perchè non si fa nulla per concretizzare qualcosa di valido, che rappresenti un richiamo per chi vuol sentirsi impegnato in un confronto agonistico non esasperato. Per non dire degli stranieri che potrebbero partecipare, se sapessero che esiste. Recriminare? Inutile. È però evidente che un piano organico sui compiti dell'Aero Club Centrale consentirebbe un operare molto più produttivo. Ma qui finisco in un campo minato che rovinerebbe la mia vacanza. Diciamo piuttosto qualcosa della premiazione, o meglio inseriamo ancora qualche foto.



Spero non suoni eresia ma per certi particolari il primo periodo potrebbe trarre utili consigli dal secondo. Insomma questi tre amici hanno fatto tutto, organigramma a parte, egregiamente bene, dai tempi di gara ai premi di giornata, dalla premiazione al pranzo finale.



Le coppe non mancano e la gloria si fa più pesante, ma ancora una volta il premio più significativo è rappresentato dalla cordialità dell'atmosfera. Ed anche il pranzo finale, ottimo o sorprendentemente ben condotto, consente una chiusura in tutta tranquillità.



Ed allora mi viene spontanea una considerazione che potrebbe essere anche un suggerimento: affidare a loro tre, con ampia libertà d'innovare, senza inutili «giri» burocratici, l'organizzazione del Campionato di Promozione e della Coppa Città di Rieti (preventivamente pubblicizzata), col dichiarato intento di contenere i costi di partecipazione per avere un maggior numero di partecipanti. Il prossimo responsabile dell'AeCCVV sarà di questo avviso? Troverà il coraggio per decidere? Ed eccomi nuovamente nel campo minato.



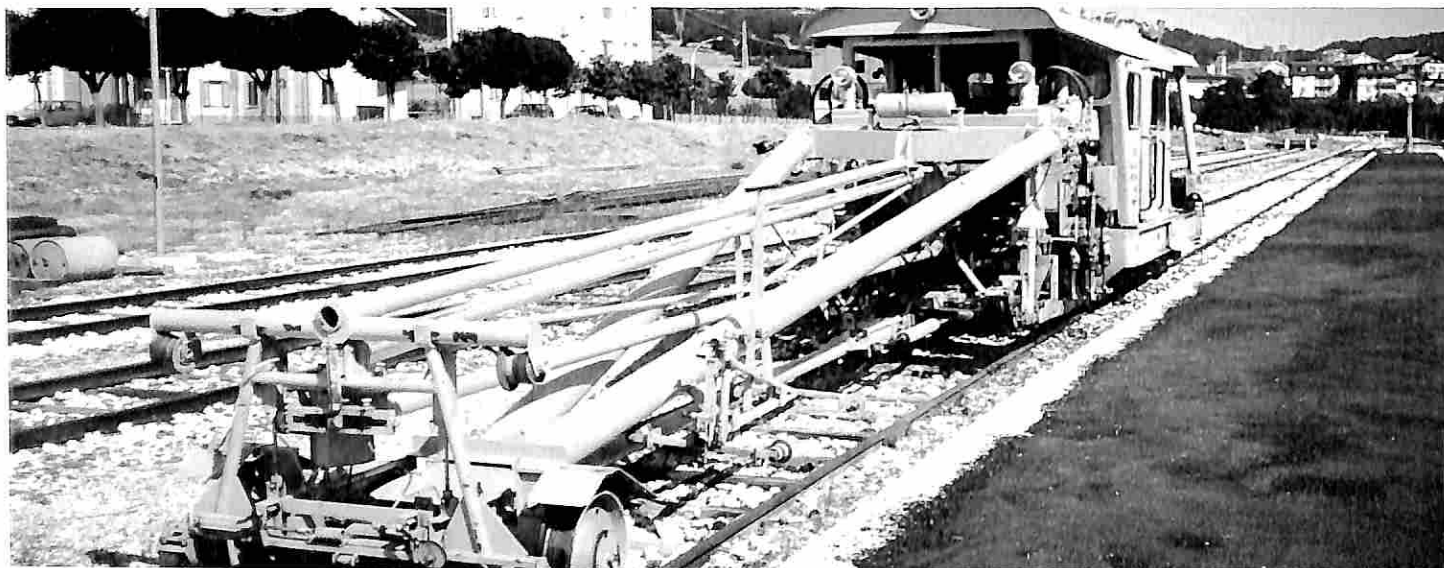


Concludo allora con un significativo disegno con il quale è stata premiata l'assidua ed attenta assistenza di Roberto Monti verso i promovendi.

Non capisco il filo spinato intorno alla Direzione di gara, dimostratasi sempre accessibile.

E non posso chiudere questi appunti senza dirvi della mia abituale gita in treno. I nuovi orari mi hanno consentito una partenza più che ragionevole e la forzata sosta in quel di Sulmona, per attendere la coincidenza, mi ha permesso un pranzo in una simpatica trattoria. Poi di nuovo in viaggio, questa volta oltre Campo di Giove, fino a Palena, Rivisondoli, Pescocostanzo ed il pilone di Roccaraso, regolarmente aggirato a piedi.

Nel ritorno...



Finisco riportando le classifiche finali, nella pagina che segue, con l'assicurazione che nel prossimo numero ci saranno più ampi particolari purchè... Direzione e Partecipanti mantengano le promesse fattemi.

P.S. - Anche i non Partecipanti che hanno fatto una troppo breve «apparizione» in quel di Rieti!

DOMENICA 20 NOVEMBRE BRIEFING «DUE TORRI» NELLA NUOVA SEDE DELL'AERO CLUB DI BOLOGNA

CAMPIONATO ITALIANO PROMOZIONE

* CLASSIFICA GENERALE UFFICIALE DOPO LA PROVA N. 8 *

N.GARA	PILOTA	CITTA	AERO CLUB	ALIANTE	F.C.	PUNTI	%
1 IX	Passardi R.	VA	AVAL	Discus b	1,04	6423	91,8
2 61	Righini A.	VA	AVAL	LS 6A	1,10	6295	89,9
3 86	Monti L.	VA	AVAL	ASW 20	1,08	6268	89,5
4 LK	Ales G.	RI	Aec. Rieti	DG 300	1,04	5662	80,9
5 SM	Montemaggi S.	FI	ASVV Borgo S.L.	DG 300	1,04	5639	80,6
6 SL	Lang F.	VA	AVAL	ASW 20	1,08	5469	78,1
7 78	Santini L.	FI	ASVV Borgo S.L.	Cirrus STD	1,02	5261	75,2
8 C7	Ametta M.	RM	Aec. Roma	LS 4	1,04	4975	71,1
9 GR	Bozzetti G.P.	PR	Aec. Parma	Discus b	1,04	4894	69,9
10 GS	Scaglioni G.	BG	AVA	LS 3A	1,08	4784	68,3
11 1	Annibaldi F.	PR	Aec. Parma	Astir III	1,02	4698	67,1
12 M	Merigiola S.	RM	Aec. Roma	Astir CS	1,00	4565	65,2
13 B17	Bruni - Strata	MI	AVM	ASW 19B	1,02	4481	64,-
14 TS	Stagi F.	MI	AVM	LS 4	1,04	4049	57,8
15 UJ	Colombo F.	VA	AVAL	DG 300	1,04	4029	57,6
16 TM	Garbari F.	TN	Aec. Trento	LS 4	1,04	3747	53,5
17 CC	Ceriani D.	MI	AVM	ASW 15B	1,00	3455	49,4
18 RC	Zanichelli C.	PR	Aec. Parma	DG 200	1,08	2330	33,3
19 PF	Cresci E.	MI	AVM	SF 26A	0,86	675	9,6
20 L	Danieli L.	TO	ATEV	LS 4	1,04	0	-

COPPA CITTA' DI RIETI

* CLASSIFICA GENERALE UFFICIALE DOPO LA PROVA NUMERO 8 *

Class.	N°gara	Pilota	Città	Aero Club	Aliante	F.C.	Punti	%
1	99	MANZONI/MANZONI	VA	AVAL	NIMBUS 3D	1,24	5962	99,4
2	GM	MAZZI N.	TO	Ae.C.Torino	VENTUS16,6	1,12	5212	86,9
3	LA	STEFANUTTI S.	VA	AVAL	DG 400	1,08	4594	76,6
4	66	ORSI G. + 1	VA	AVAL	ASH 25	1,24	3219	53,7
5	F	POLETTI F. + 1	MI	AVM	TWIN II	0,96	2472	41,2
6	LG	COSIMI G.	TO	Ae.C.Torino	ASW 22/22	1,20	649	10,8




Sede: Via Padre Reginaldo Giuliani 10 - Monza - tel. 039/365603 - telex 333318RASMZA

- Assicurazioni in tutti i rami
- Consulenza assicurativa per aziende e privati
 - Risk management
- Gestione posizioni assicurative per l'industria

SPECIALIZZATI IN ASSICURAZIONI AERONAUTICHE

Responsabile ramo aviazione: **GIANNI PAVESI** c/o A.V.A.L.

Aerop. «P. Contri» tel. 0332/310073

21100 VARESE, Calcinate del Pesce

500° aliante alla ELAN

Con una sobria quanto riuscita manifestazione lo scorso 20 aprile si è festeggiato sull'aeroporto di Bled (YU) il traguardo del 500° aliante realizzato negli stabilimenti ELAN. La produzione di alianti, iniziata nel 1978 a livello artigianale ed in un ambito abbastanza precario, ha assunto via via una vera dimensione industriale ed un'importanza sempre maggiore sia in ambito alla ELAN stessa che sul mercato. Arrivando a toccare anche i dieci esemplari mensili, senza tuttavia tralasciare la curata qualità di ogni realizzazione, gli alianti ELAN si sono ovunque ben affermati e sono apprezzati sia per le ottime caratteristiche di progetto che di costruzione. Grazie anche alla collaborazione con la tedesca GLASER-DIRKS, in breve tempo si è potuto così tagliare l'importante traguardo di 500 alianti realizzati da ELAN. Ad aprile la produzione risultava:

- n. 220 DG-100 (101) ELAN nelle varie versioni;
- n. 278 DG-300 ELAN fra versione normale e Club;
- n. 2 biposti DG-500 ELAN.

I programmi futuri prevedono il mantenimento in produzione del ben affermato Standard DG-300 ELAN e della sua versione Club e l'incremento della produzione del biposto DG-500 ELAN con le versioni DG-500 ELAN TRAINER (scuola) e di performance (18 e 22 m).



FRIUL-VELA

*manutenzioni e riparazioni
alianti e moto-alianti*

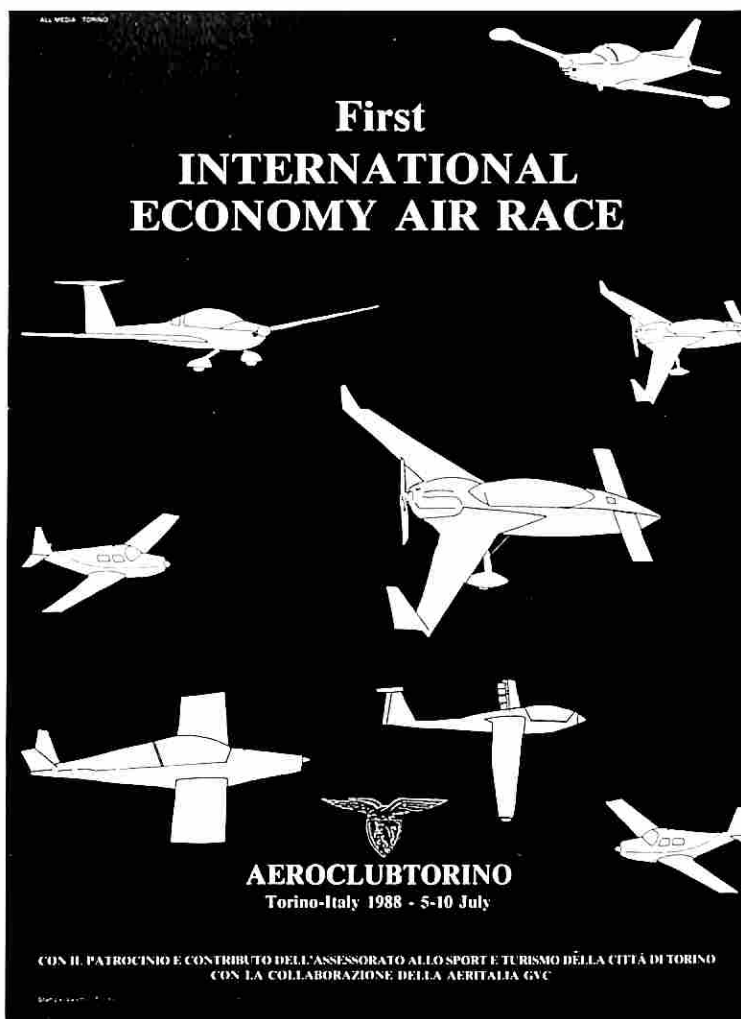
OFFICINA AUTORIZZATA
R.A.I. & L.B.A. 11.B17
Via Martiri di Bologna 6
33038 S. DANIELE DEL FRIULI (UD)



La **FRIUL-VELA**, certificata dal R.A.I. e dall'L.B.A., esegue manutenzioni e riparazioni di classe 1^a, 2^a e 3^a su aa/mm di costruzione tedesca con marche «I» e «D».

Inoltre esegue consulenze e la vendita di strumenti ed accessori per il volo.

POLANO ROBERTO • Via Aquileia 32 • S. DANIELE DEL FRIULI (UD) • Tel. 0432/954101



COMITATO ORGANIZZATORE

Presidente: Paolo Bermani

Direttore di gara: Piero Morelli

Direttore operazioni di volo: Egidio Galli

Servizio meteo: Paolo Mion

Commissari sportivi:

Enrico Borla

Alessandro Corbisiero

Luigi De Filippis

Vincenzo De Filippis

Giovanni Grigoli

Giovanni Masino

Ugo Miccoli

Giuseppe Moretti

Raffaele Mundi

G. Battista Pollastri

Luciano Rinaldi

Ferruccio Vignoli

Pubbliche relazioni: Francesco Epicoco

Organizzata dall'Aero Club Torino con la collaborazione dell'Aeritalia GVC e con il patrocinio e il contributo dell'Assessorato Sport e Turismo della città di Torino, si è svolta dal 6 al 10 luglio sul campo volo «Eduardo Agnelli» (Torino - Aeritalia) la «First International Economy Air Race»: una gara di nuova formula in cui viene premiata la velocità e penalizzato il consumo di combustibile.

La gara era articolata in 4 classi: 1. aeroplani monomotori di produzione, di peso inferiore a 1750 kg; 2. aeroplani c.s., ma di costruzione amatoriale; 3. motoalianti con elica fissa; 4. motoalianti con elica retrattile.

Il numero di partecipanti è stato inferiore alle previsioni. Ciò nonostante la gara, favorita dal tempo che ha offerto peraltro vivaci condizioni di veleggiamento, ha avuto un lusinghiero successo.

Oltre a equipaggi italiani, provenienti da Aosta, Bergamo, Varese e Torino, hanno preso il via quattro concorrenti stranieri: l'austriaco Wilhelm Lischak in Classe 2, il francese Jean-Noël Violette (copilota Michel Franc) in Classe 3, i tedeschi Matthias Seltsam in Classe 3 e Walter Binder (copilota Caas) in Classe 4.

Concorrenti italiani e stranieri di spicco hanno dovuto rinunciare alla partecipazione per motivi di forza maggiore,

pur avendo dato la loro adesione alla manifestazione. Fra essi: il tedesco Heiner Neumann della Porsche Flugmotoren con il Mooney Mk20 PFM, il polacco Jaroslaw Janowski con il Parco J-5 di suo progetto, gli italiani Luigi Ferri, Giuseppe De Marie e Riccardo Brigliadori, lo spagnolo Alvaro De Orleans-Borbon con lo stesso Taifun della sua spedizione himalaiana, il tedesco Juergen Riel, lo svedese Harald Undén con l'Windex 1200 prototipo, il tedesco Ingo Andresen con lo Stemme S.10 prototipo.

La gara è consistita di 4 prove per ogni Classe in ognuna dei 4 giorni.

I percorsi, tutti su territorio piemontese, poligonali e con ritorno a Torino-Aeritalia, sono stati fissati giorno per giorno in base alle condizioni meteo. Il passaggio ai vertici è stato documentato con fotografie, come si usa da tempo nelle gare di volo a vela. Il chilometraggio è variato da 214 a 291 km.

Il consumo di combustibile è stato misurato pesando velivolo ed equipaggio prima del decollo e dopo l'atterraggio. Ciò ha richiesto bilance di alta precisione, trattandosi di apprezzare la differenza — talora di pochi chili — tra due pesi poco diversi. Il sistema di pesatura, progettato e realizzato appositamente dall'Aeritalia - Gruppo Velivoli da Combattimento, è stato il fiore all'occhiello della manifestazione.

La gara ha avuto carattere sperimentale sia per i concorrenti che per gli organizzatori, in vista di edizioni future.

Il punteggio è stato attribuito con la formula:

$$\text{Punteggio} = 1000 \frac{\left(\frac{V^{0,2}}{V_{\max}}\right) \frac{V/f}{(V/f)_{\max}}}{V_{\max}}$$

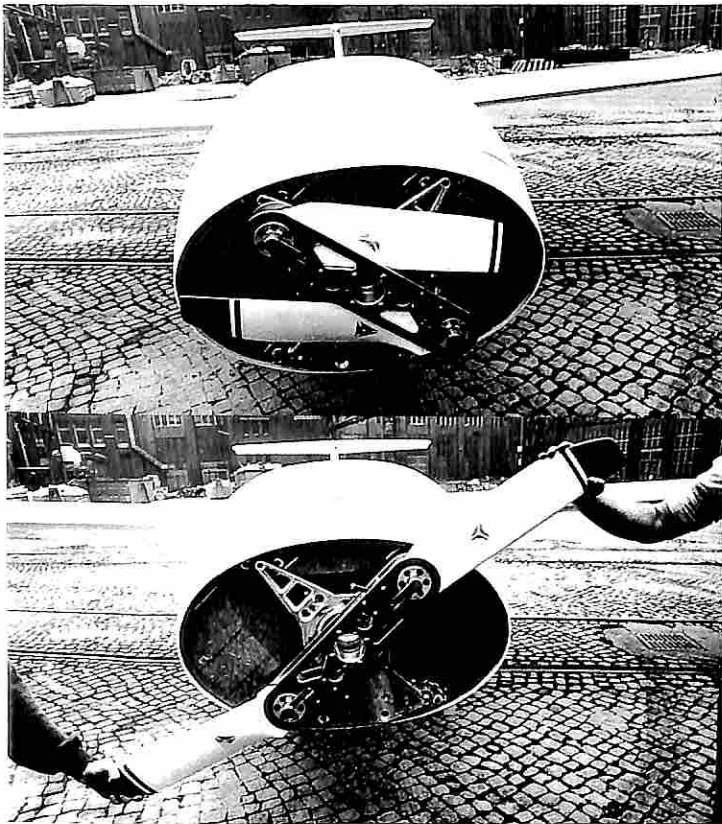
(V = velocità media, f = consumo in kg per 100 km di percorso), in funzione quindi del rapporto (V^{1,2}/f) che premia sensibilmente la velocità a parità di rapporto velocità/consumo (V/f).

Nella Classe 1, la migliore prestazione in assoluto è stata ottenuta dall'equipaggio tutto femminile Franca Rossetti - Gigliola Scorta su Falco F8-L con una velocità media di 217,3 km/h e un consumo totale di 22,7 kg su un percorso di 291 km. Vincitori sono risultati tuttavia Casana-Vallivero-Valesio sul vecchio (1947) ma tuttora interessantissimo AVIA LM-5, i soli ad effettuare tutte le prove.

Classifica finale:

- | | |
|---------------------------------------------------|------------|
| 1. Casana-Vallivero-Valesio (4 prove) - AVIA LM-5 | punti 3462 |
| 2. Rossetti/Scorta (2 prove) - Falco F8-L | punti 1885 |
| 3. Grosso (2 prove) - Falco F8-L | punti 1275 |
| 4. Balzano (1 prova) - SF-260 | punti — |

Nella Classe 2 il confronto, limitato all'austriaco Lischak sullo LW-02 di suo progetto e costruzione e Giancarlo Seghizzi su AS-10, si è risolto a favore dell'austriaco la cui migliore prestazione si è avuta nella 2^a prova con V = 177,5 km/h e consumo di 5,3 kg su un percorso di 214 km.



Classifica finale:

- | | |
|------------------------------|------------|
| 1. Lischak (Austria) - LW-02 | punti 3930 |
| 2. Seghizzi - AS-10 | punti 2418 |

Nella Classe 3, tra gli 8 concorrenti a confronto è brillato il tedesco Seltsam dell'Akaflieg di Darmstadt che pilotava il prototipo monoposto D-39b realizzato dallo stesso Akaflieg. Mettendo a profitto le capacità di veleggiamento della macchina, invero superiori a quelle degli altri motoalianti concorrenti, egli ha realizzato, per esempio, nella 4^a prova V = 103,1 km/h con un consumo di 5,1 kg su un percorso di 218 km.

Ma molto bene si sono battuti anche altri, in particolare Giuseppe Caimotto su Grob 109 e il francese Jean-Noël Violette su Fournier RF-10.

Classifica finale:

- | | |
|---------------------------------------------------|------------|
| 1. Seltsam (Germania) - D-39b | punti 3507 |
| 2. Caimotto - Grob 109 | punti 2851 |
| 3. Violette (Francia) - RF-10 | punti 2385 |
| 4. Canelotto - Grob 109 | punti 2340 |
| 5. Bolis - Grob 109 B | punti 2222 |
| 6. Regis - RF-5B | punti 2101 |
| 7. Moriondo/Grinza - HB-23 | punti 1210 |
| 8. Tessera/Spelta (1 ^a prova) - Taifun | punti 686 |

Nella Classe 4 si è ritrovato solo il tedesco Walter Binder, due volte campione europeo di motoalianti, col suo superbo ASH-25 M, biposto con 25 metri di apertura e 38,3 di allungamento alare. Egli ha sportivamente gareggiato sugli stessi percorsi della Classe 3 e le sue prestazioni hanno valore in assoluto. Si pensi a V = 75,5 km/h realizzati sui 218 km della 4^a prova con un consumo di 2,9 kg. Ma si è trattato di puro veleggiamento dopo il decollo autonomo, come è stato confermato dalle pesate dell'equipaggio che hanno indicato una perdita di peso di 2,4 kg in 4 ore per essudazione! Il consumo effettivo di combustibile è stato quindi di soli 0,5 kg!



La gara, ben organizzata, festosa, senza il benchè minimo incidente, ha avuto un neo solo nella 2^a prova, quando una copertura di nubi sul pilone di oropa ha impedito a una parte dei concorrenti di prendere la foto regolamentare di quel pilone. Di qui penalizzazioni e qualche contestazione sull'ammontare delle stesse, ma tutto in corretti termini sportivi.

Intesa non a proclamare campioni ma a sperimentare una formula nuova, la competizione ha confermato la validità della sua impostazione, intesa a dare, a medio e a lungo termine, i seguenti frutti:

1. Favorire il trasferimento di tecnologia fra (a) aeroplani di produzione, (b) velivoli amatoriali, (c) motoalianti, mettendo in comunicazione e a confronto tre mondi dell'aviazione generale e sportiva, tutti attivi e vivaci ma relativamente isolati.
2. Favorire lo sviluppo e l'affinamento di tecniche di messa a punto del velivolo e di pilotaggio che esaltino l'economia operativa del mezzo.
3. Promuovere lo sfruttamento dei moti dell'atmosfera per incrementare la velocità e ridurre i consumi.
4. Da un punto di vista educativo, promuovere la mentalità di conservazione dell'energia.

Gare che mettono in conto velocità e consumo si svolgono da alcuni anni in America (CAFE 400 In California, Oshkosh/Fond-du-Lac nello Wisconsin), «Icare» in Francia, «Euro-Cafe» in Danimarca. Tutte constano di una sola prova e si svolgono nel giro di una giornata. Nessuna di esse include i motoalianti. Solo la gara danese è aperta alla partecipazione straniera. La gara italiana appare pertanto strutturata in modo diverso e probabilmente più consono al raggiungimento degli obiettivi sopra elencati.



società italiana tecnospazzole s.p.a.

40033 casalecchio di reno (bologna) italy - via porrettana 453 - tel. (051) 571201 - Tlx 520179 SITECN-I - telefax (051) 574319

UNA GRANDE MOTO. CAGIVA HA SUPERATO SE STESSA.



Mai vista una 125 così: bella e aggressiva fin dal primo sguardo. Questa Freccia C10 ha molto da dire a chi non si accontenta di una moto qualsiasi: è veramente unica al mondo nella sua classe. Ha un motore eccezionale, curato dal reparto corse Cagiva, incredibilmente potente ed affidabile. Mi ha colpito anche per l'aerodinamicità perfetta e il design d'avanguardia col cupolino che incorpora doppio faro, spoiler, frecce e specchi retrovisori. Ma è impossibile dirvi tutto su questa moto, anche per me che l'ho provata e riprovata in pista. Posso darvi solo un consiglio: provatela anche voi.

Randy Mamola



CAGIVA

FRECCIA C10.

UN'IMPENNATA NELLA CLASSE 125.

CREAZIONI

Vernit

F.lli PREMAZZI

21040 CISLAGO (VA) - Via Cavalieri di V. Veneto, 168 - Tel. 02/96382467-96380445



Le nostre strutture sono nella loro composizione:
alluminio, cristallo, perpex e legno.
Abbiamo così eliminato il ferro e tutti quei
materiali che nel tempo si logorano e danno
luogo a fastidiose e pesanti spese di manutenzione.



Sistema d'arredamento

PAMALTM

— CASA

— NEGOZIO

— UFFICIO

— GIARDINO



Eseguiamo arredamenti su misura e a disegno
del Vs. professionista o arredatore di fiducia.
Interpellateci per consulenze e preventivi
senza impegno.

Gara nuova, problemi nuovi

Riflessioni di un equipaggio

di LUIGI BOLIS e GUIDO CUGINI



Decollammo da Valbrembo con la sicurezza di vincere, intrisi d'umidità e di modelli matematici. Le severe condizioni meteo nel trasferimento a Torino — volavamo assieme per la prima volta — precolaudarono l'affiatamento di due generazioni... dispari. Ed invece ci siamo piazzati al 4° o 5° posto in classifica. Diremo poi il perchè della «o», senza stendere ombra su un'Organizzazione che ha promosso con coraggio e signorilità l'interessante gara.

Ecco, apertamente, i nostri personali errori; per contribuire al perfezionamento di formule e regole ed offrire esperienze.

Vigilia. Primo errore: orgogliosi dei nostri elletrodomestici di bordo non effettuiamo nessun volo di allenamento ed ambientamento. Non allunghiamo nemmeno lo sguardo per indicarci il più ricorrente dei piloni, normalmente visibile da terra. «Tanto, prima di partire, metteremo nel Loran le coordinate».

1ª prova. Conosciuto il tema ed espletate le operazioni di controllo comprensibilmente complicate noi continuiamo ad essere diversi dagli altri: non carteggiamo né tracciamo, non misuriamo né stimiamo, non facciamo mente locale. Oziamo sotto le fresche frasche. Forti anche delle indicative risposte agli svariati «Cosa succederebbe se...» chiesti allo spreadscit che avevamo da tempo costruito, riguardo a pesi, cambio passi d'elica, velocità e quote di salita e di crociera, planate finali, alla convenienza o meno di termicare, all'autonomia, ecc. Tutte cose risultate opportune ma che anche altri, evidentemente, avevano approfondito.

Scatta il via. Ci accorgiamo anzitutto quanto pochi siano i minuti disponibili per spulciare, immettere e verificare, con gran pena e tensione, le centinaia di cifre delle coordinate dei piloni. La temperatura dell'abitacolo ha fuso il PVC della Bottlang. Premendo i tasti del Loran letteralmente ci bruciamo i polpastrelli. Seguiamo ciecamente le indicazioni dello strumento, ma dopo un po' incrociamo un flusso di concorrenti da destra a sinistra della nostra rotta. «Sbagliano loro!». Invece avevano già fotografato il facilissimo pilone da noi visto solo in... cartolina. Non avevamo previsto che oltre una certa temperatura il Loran ci avrebbe tradito. Rapido ritorno alla vecchia maniera di navigare, ma la scottata aveva ormai attivato il primo scotto. Domani copriremo anche noi l'abitacolo con la foderina.

2ª prova. Infatti il Loran va bene. Ma fra Borgono ed Alba, nel saltuario controllo, ci accorgiamo che siamo fuori rotta per decine di chilometri. Verifichiamo le coordinate: la longitudine (non la prua!) di Alba era sbagliata ci circa un grado, per un errore nel foglio rilasciatooci. Rimediamo, ma intanto avevamo percorso due lati di un triangolo fuori programma. Poi la vicenda che ci è rimasta in gola: il pilone d'Oropa. Lo fotografiamo in pochi «al di là», per una copertura che di quando in quando cambia livello. Vediamo concorrenti rinunciare, fotografando «al di qua» e mettendo subito prua al seguente pilone. Noi parcheggiamo al largo, prudenti e cocciuti. Finalmente uno spiraglio: entriamo nel corridoio stretto e buoi con le nostre luci di Natale (persino il motore

«ratta») ma ne usciamo con la luminosa certezza di una decisiva messe di punti. Invece tutto si risolverà in una simbolica penalizzazione per chi non ha fatto come noi.

3ª prova. Ci sono sospetti sul nomadismo delle foderine. Cristallini come siamo noi decidiamo di estrometterle del tutto: copriremo il cruscotto con il rovescio della carta fotografica. Ma alla partenza la carta, deformata, era scivolata sul pavimento ed il Loran nuovamente OFF. In compenso realizziamo il nostro miglior rendimento, riuscendo per la seconda volta a tener testa ai simpatici francesi del pulitissimo RF10. Loro hanno potenza e condotta di gara più vicine alla nostra. Probabilmente noi disperdiamo di più nel delfinaggio, loro cedendo troppo all'attrazione dei generosi pendii, che però allungano il percorso.

Ma perchè avanzano i Grob 109 A? Il loro motore di minor cilindrata, la forma della loro fusoliera, i loro dichiarati minori consumi e la maggior efficienza rispetto al nostro B (unico partecipante) hanno probabilmente la meglio. Le nostre attivazioni compensative non bastano. Anzi, forse dovremo ristudiare a fondo il comportamento nell'attraversare le termiche. Era trapelata voce che il vincitore documentava barogrammi a dente di sega. Allora ci mettemmo a puntare a grande angolo ed a tutto motore al nocciolo della termica; poi riducevamo gas preparandoci ad una veloce fuga nella discendenza. Cercavamo di tenere l'elica «trasparente»; ma con quali personali «sensori» di giudizio? Qui invochiamo pareri e consigli ingegneristici, ma anche il generoso racconto di altri equipaggi!

Abbiamo ancora contrattempi con il Loran. È un magnifico strumento ma poco adatto per i piccoli «piloni». Gli effetti del suo grado di risoluzione in aree di forti disturbi o di copertura limite si aggiungono all'approssimazione della rilevazione manuale di una posizione; inducendo anche ad un serpeggiamento nel percorso.

4ª prova. Ormai è confermato: i G 109 A ben condotti possono batterci. Per contro, allorchè aumentammo la velocità, abbiam tenuto fronte ai francesi. Decidiamo allora di continuare la tendenza: andremo veloci come loro, sperando nei miracoli di qualche nostra lecita malizia in più. Ma nella relativa foschia conclusiva, all'ultimo pilone di Rivoli, ci accorgiamo che il concorrente su cui avevamo calibrata la nostra velocità era invece il superfine Taifun. Il nostro consumo sarà in relazione ai 151 km/h medi imposti ai nostri trampoli non retrattili. Addio sogni di gloria!

Abbiamo inventato un artificio, che ci sembra accettabile, per conoscere quanto possa aver giocato la vicenda del pilone d'Oropa.

Osservato che la grande formula delle classifiche può scindersi nelle tre formule cardine (da qui in poi usiamo i simboli dell'Organizzazione) V, RVF e P, abbiamo integrata la RVF con gli elementi RIDIS (= Riduzione distanza, per chi ha prematuramente virato al pilone) e ATEV (= Attesa evitata, per chi non ha atteso che le nubi si sollevassero). Così, ringraziando l'attenzione del fotocompositore a parentesi e neretto:

$$RVF = V : (((WE + 150) : (PED + W))^4) \times (((PED + W - WA) \times (DIST : (DIST - RIDIS)) \times ((ET + ATEV) : ET)) : DIST \times 100)$$

Ebbene, anche facendo RIDIS = 0 e solo attribuendo ~ il 10% dell'ET complessivo di gara (840") ad ATEV, l'I-BREM e l'I-KCIP si sarebbero scambiate le posizioni in Classifica Generale.

[Ed allorchè i km 155 di Alba-Oropa-Mathi fossero stati abbattibili ai km 76 di Alba-Mathi?].

* * *

Gli alacri Organizzatori e l'Aeritalia stanno già impostando perfezionamenti per la 2ª edizione. Sugeriremmo di rendere ben controllabili anche WE e W + PED (che non deve essere superiore al peso massimo al decollo consentito dal CN). Opportuno il progetto del rilascio automatico di uno scontrino ad ogni pesatura. Un altro problema è additato da una voce ufficiosa secondo la quale il peso di uno di noi sarebbe diminuito di oltre 2 chili in una sola prova.

Con 2 Pob sarebbero 4 chili. Entità che alterano fortemente i CT e quindi i punteggi. Si dovrebbe pesare anche il solo equipaggio, prima e dopo, sottraendone la differenza da CT; oppure prestabilire per tutti i PED una centrata percentuale media di calo fisiologico.

* * *

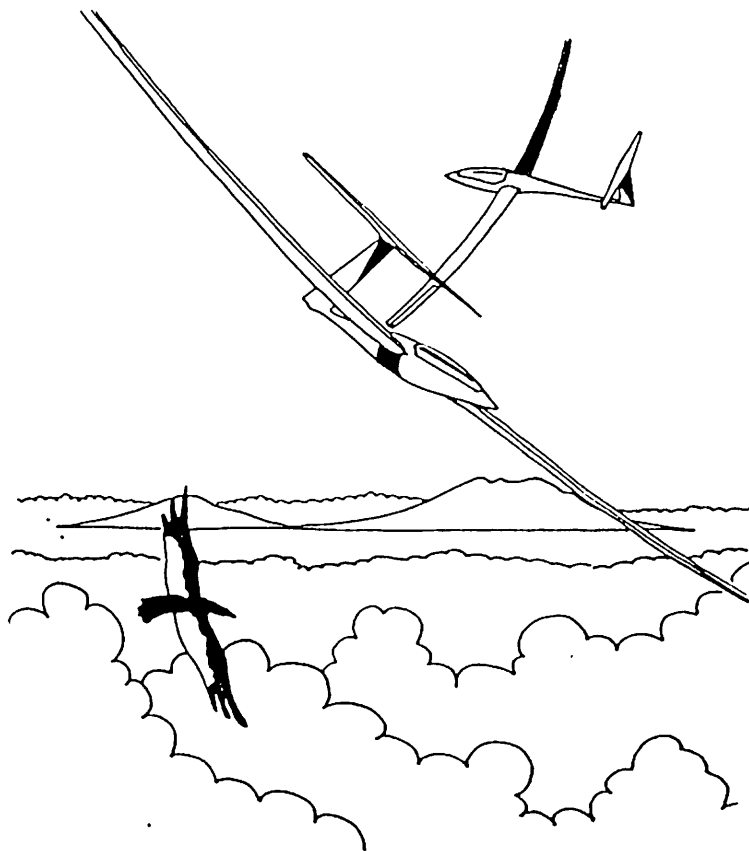
Un'ultima osservazione. La difficoltà per gli Organizzatori è certamente come considerare anche i meriti degli equipaggi senza alterare i reali risultati delle prestazioni del mezzo, scopo principale della gara. Pochi partecipanti e la loro frantumazione su svariati tipi di velivoli acuiscono il problema.

Perchè non adottare *due colonne di punteggi, una per l'a/m* (controllati, ad es., dall'attuale formula) e *l'altra per i piloti?*

Per loro si potrebbe intervenire con un'ulteriore convenzionale correzione, equa, non complicata e discendente da dati incontrovertibili (dei Manuali di Volo?). Avremmo un'idea, ma dobbiamo verificarla prima di esporla.

Arrivederci amici (di Torino e no): non abbiamo fatto nomi per salutare tutti. Ci siamo divertiti!

Valbrembo, 8.8.88



Wiener Neustadt e Räyskälä: c'è qualcosa che non gira nelle gare internazionali

di SMILIAN CIBIC

Reduce da Wiener Neustadt e da Räyskälä, stento a scriverne come non mi è mai successo.

Gli è che se da un lato sono state esperienze belle e positive da tanti punti di vista, da quello agonistico, anche per le vittorie di Briigliadori e Gavazzi in Austria e per il dignitoso comportamento della squadra in Finlandia, a quello umano e turistico, perchè in entrambi i casi si è trattato di soggiorni molto piacevoli in paesi accoglienti ed in mezzo a gente interessante e simpatica, dall'altro sia pure per aspetti e modalità diversi si è assistito ad un calo di qualità e ad una preoccupante degenerazione di queste manifestazioni che lasciano l'amaro in bocca e destano qualche preoccupazione per il futuro.

Ma vediamo prima che cos'è successo per poi addentrarci in qualche commento più dettagliato.

Di Wiener Neustadt è già stata data breve notizia nel numero precedente.

Si è trattato di un premondiale un po' ibrido, perchè la presenza di 35 stranieri su 86 partecipanti gli conferiva un grado di internazionalità sufficiente per farne una prova generale dei mondiali dell'anno venturo. Per altro ad ogni piè sospinto, di fronte alle innumerevoli lamentele riguardanti carenze organizzative, veniva obbietato che si trattava di un campionato austriaco, e quindi di starsene buoni, che a loro andava bene così. A parte che per molti aspetti, vedi il ritardo dei risultati, le cose non erano adeguate nemmeno ad un campionato nazionale, tantomeno per le nostre abitudini, forse un po' troppo buone e sulle quali riteniamo, dopo Austria e Finlandia, che ci sia da fare un pensierino.

Già qualche inconveniente c'era stato nelle iscrizioni, che si volevano limitate per gli stranieri a tre per nazione, poi allargate con l'idea di fare due gare di standard separate, per nazionali e stranieri, poi rientrata perchè evidentemente la presenza di stranieri è stata di fatto meno numerosa del previsto. Questo anche perchè il periodo coincideva, per esempio per la Germania, la Svizzera, la Jugoslavia, con i campionati nazionali.

Alla partenza 39, 32 e 15 concorrenti, di cui 11, 15 e 9 stranieri (di 16 nazioni), rispettivamente nella standard, 15 metri e libera. Due campioni del mondo in carica, Kuittinen (col nuovissimo LS 7) e Spreckley (con un aliante non competitivo rimediato all'ultimo momento per la mancata consegna del suo) con l'ex Briigliadori davano particolare lustro alla classe più numerosa.

Rispetto all'anno scorso (gara in luglio), quest'anno si volava nel periodo in cui si svolgeranno anche i mondiali, per cui si è avuto un esempio di quello che ci si può aspettare l'anno venturo. Come si poteva

prevedere, il tempo è stato piuttosto capriccioso, ed ha interrotto, con due soste forzate di tre e quattro giorni, la competizione. Nei giorni in cui si è gareggiato, si è visto un bel campionario di condizioni che hanno portato a volare un po' in tutte le direzioni possibili (l'Ungheria, nonostante il molto parlare di accordi, era ancora tabù). La bravura e l'esperienza del meteorologo Hermann Trimmel (autore di una bella monografia sulle condizioni meteo austriache), che è anche un valente volovelista e che non ha sbagliato un colpo, ha consentito di trarne il meglio, e fanno bene sperare per l'anno venturo. Tutte le classi hanno volato sette prove; alla sola libera sono stati assegnati un'area prescritta ed una prova di velocità con un primo pilone fisso ed un massimo di tre ulteriori piloni a scelta del concorrente.

Le lunghezze massime e minime effettivamente volate sono state di 418 e 136 km per la standard, 517 e 140 km per la 15 metri, 554 e 162 km per la libera; le velocità massime e minime rispettivamente di 108 e 66, 121 e 77, 114 e 90 km/h. Metà circa dei voli si sono conclusi fuori campo, ma se si toglie la terza giornata la proporzione risulta del tutto normale.

Inaugurazione l'11 maggio, con presidenti vari, sindaci, generali (anche ungheresi), comandanti dei pompieri e banda, il tutto in complesso abbastanza spiccio. Mortale alla sera il primo briefing, con lettura integrale del regolamento, spiegazioni e commenti: ho resistito (faceva anche un freddo cane) fino a metà, poi me ne sono andato lasciando solo pochi coraggiosi, di cui non so quanti siano arrivati alla fine. Era il primo esempio di una mancanza di sensibilità da parte della direzione di gara che è poi stata una costante per tutto il campionato. Con essa un'ostinazione a non voler cambiare nemmeno cose semplici ed ovvie. È stato subito chiesto di ridurre il tempo di mezz'ora durante il quale non si potevano fare fotografie di partenza dopo la prima (con l'ovvio scopo di consentire ai bravi di far finta di fotografare e di tornare indietro senza essere seguiti dai succhiacode). Si citava l'esempio dei campionati europei, dove la proibizione sarebbe stata dalla fine del primo al quindicesimo minuto, tempo più che sufficiente per lo scopo. La risposta è stata un no a muso duro.

Si inizia il giorno dopo con tempo e temi che a noi sembrano tipicamente austriaci, nelle montagne verso W e SW, e percorsi tra i 330 ed i 470 km. Nella standard si hanno subito ai primi quattro posti piloti (Stoegner, Feelbermayr, Briigliadori e Heinz Haemmerle) che avrebbero figurato nei primi cinque della classifica finale. Lo stesso avviene per i primi due (Wills e Just) nella 15 metri, mentre nella libera cinque locali ai primi sei posti

sembrano dimostrare che i «foresti» devono ancora imparare qualcosa (Gavazzi, settimo, doveva anche familiarizzarsi con la macchina e col copilota Mantica). E subito una bassa pressione sull'Italia settentrionale (ne sanno qualcosa anche a Thiene) ci trasforma in esportatori di umidità e costringe a tre giorni di turismo, per il quale non mancano certo le mete, da Vienna alle vicine montagne, all'interessante lago sul confine con l'Ungheria, con cena al suono di orchestra zigana (abbiamo saputo troppo tardi che si poteva anche avere il permesso di andare oltre confine per un'ora o due). Così i piloti sono veramente rilassati per la seconda prova, ancora in condizioni di forte instabilità in montagna che consigliano a battere, con temi tra i 240 ed i 330 km, le zone più basse tra il NW ed il sud. Nella standard rivince Stoegner e Leonardo perde altri cento punti. Si ripete anche Wills nella 15 metri, con Ghiorzo brillantissimo terzo a pochi punti (sarà il suo momento migliore di tutto il campionato), mentre nella libera è la giornata di Bourgard, con Gavazzi ancora a metà classifica.

La situazione peggiora ancora, con un aumento di umidità nella media troposfera, per la terza giornata di gara, che porta nuovamente i concorrenti, con percorsi relativamente brevi, prima verso sud e quindi a nord nella fascia più bassa e più vicina all'Ungheria. Ma questo non basta per evitare i temporali. Nessuno va oltre i due terzi circa del percorso: un comandante di DC9 austriaco atterra sull'aeroporto di Vienna, Marco alle porte della metropoli, dopo aver chiesto se poteva farlo in Ungheria («tanto l'aliante è di Mantica») ed aver ricevuto un allarmatissimo rifiuto, Leo sul campo che invece Ghiorzo manca di un chilometro. Il tutto fortunatamente non ha grande influenza sulle classifiche. Ma non è finita, perchè qualche divinità nemica dei volovelisti guasta ulteriormente le condizioni e costringe ad altri quattro giorni di turismo forzato. Questi ci consentono tra l'altro di visitare la Hoffmann, ora emanazione di una grande azienda meccanica alla quale servirebbe per conoscere le tecnologie dei materiali compositi. Vediamo così fabbricare, in locali e con un assetto organizzativo molto adeguati, i Dimona, praticamente ormai gli unici motoalianti di questa categoria rimasti sul mercato (il Brditschka, pure costruito nelle vicinanze a ritmi più ridotti, avrebbe difficoltà di certificazione all'estero).

Solo la domenica 22 il tempo, pur lontano dall'ideale (da 5 a 8/8 di altocumuli e possibilità di stratificazione dei cumuli), comincia a migliorare e consente delle prove tra i 240 ed i 300 km, ancora nella fascia orientale del paese. La standard e la libera se la cavano con una metà di rientri: Leo con un secondo posto e Marco vincendo (stranamente nessuno degli austriaci conclude il percorso nella libera) si portano al comando delle rispettive classifiche. Molto peggio vanno le cose nella 15 metri, dove rientrano solo Lherm e Schubert. E finalmente un afflusso di aria fresca da nord promette condizioni decenti, sia pure con termiche «da deboli a moderate». E con percorsi tra i 250 della standard ed i 380 della libera si torna a gare «austriache», in

montagna. Brigliadori è secondo sulla coda dell'olandese Teuling e porta il suo vantaggio in classifica generale a oltre duecento punti sui quattro austriaci che lo seguono (mentre è indietro Kuittinen, solo decimo, col nuovo LS 7). Wills vince per la terza volta, ma non riesce a staccarsi molto dall'austriaco Just, mentre un Ghiorzo un po' appannato è ora al settimo posto. Gavazzi non interpreta al meglio l'area prescritta e consente a Kurstjeans di portarsi a una ventina di punti.

Subsidenza ed una forte inversione sui mille metri caratterizzano la sesta giornata (25 maggio) con previsione di un ottavo di cumuli a base molto alta e termiche moderate in montagna. Il foglio meteo annota «molto difficile andare in montagna» e Leo ne sa qualcosa, rischiando di non arrivarci, prendendosi quasi un'ora dal primo (naturalmente è la sagra dei locali: il primo straniero è 13°) e perdendo, per 2,6 punti, il primo posto. Wills rivince nella 15 metri e Ghiorzo, alle prese con le stesse difficoltà del Leo, finisce fuori campo. Gavazzi, questa volta molto più cattivo nella prova di velocità con percorso libero dopo il primo pilone, dà un pagone a tutti e consolida il primato con quasi trecento punti di vantaggio.



E inevitabilmente si arriva alla fine con le condizioni in netto miglioramento: «alta pressione con afflusso di aria fresca... termiche buone in montagna... risalire dalla pianura sulle montagne dovrebbe essere più facile di ieri... ultimo giorno = giorno migliore» dice il solito foglio, ed i temi sono lunghi di conseguenza, dai 420 ai 550 km, sulla più classica delle rotte verso Zell am See. Naturalmente diversi per le tre classi, come raccomandato da tutti per ragioni di sicurezza, solo che sono assolutamente sulla stessa rotta. Una gara finalmente regolare consente al Leo di imporre la sua classe e di vincere di una quarantina di punti sul tenace Felbermayr, su Falkensammer, sulle vecchie conoscenze Heinz Haemmerle, Stoegner e Andreas Haemmerle. Secondo degli stranieri è il polacco Zientek, su Jantar, seguito da Kuittinen, che non sembra molto a suo agio sulla nuova attesissima macchina.

Uno strepitoso Kuusisto (lo ricordiamo secondo ai mondiali di Rieti) vince con oltre 12 km/h in più su Wills, che ovviamente conserva il meritatissimo primo posto davanti all'austriaco Just, ai bravissimi giovani cecoslovacchi Cerny, terzo, e Deder, quinto, con Haggemueller quarto ed un pimpante Schubert (67 anni!) sesto davanti a Ghiorzo che sfigura solo perchè ha la sfortuna di avere due colleghi fuori serie.

Gavazzi amministra bene il suo vantaggio nella prova vinta da Szabo, e conclude uno splendido campionato con quasi 200 punti di vantaggio sull'olandese Kurstjens, che continua a migliorare con un'assidua frequentazione delle gare.

Spedizione dunque molto proficua per la squadretta italiana (oltre ai piloti ed allo scrivente c'erano solo gli aiutanti Cesare Ruggeri per Briigliadori, Roberto Vanoni per Ghiorzo, Giancarlo Maestri e Nini Fanoli per Gavazzi e Mantica) che lavorando in armonia e serenità ha acquisito esperienze ed informazioni valide per i mondiali dell'anno venturo.

Presi dalla cronaca, abbiamo tralasciato, dopo i primi accenni, tutti i guai organizzativi. Il fatto per esempio che con un aeroporto di quasi tre chilometri di diametro si potesse operare solo su una piccola area centrale (per risparmiare sull'affitto che gli organizzatori pagavano ai militari: tutto il mondo è paese!); e che quando si era in linea non ci si poteva allontanare fino alla fine dei decolli (ne sa qualcosa una signora caposquadra straniera che ha dovuto stringere quasi tre ore prima di poter fare il bisognino premente). Ed ancora le difficoltà iniziali per trovare linee di traguardo e procedure accettabili dal punto di vista della sicurezza; l'impossibilità di avere i risultati («ma cosa se ne fanno?» sembrava si chiedessero gli addetti); le inutili lungaggini e discussioni nei briefing, l'impreparazione ad affrontare domande ovvie in relazione all'assegnazione di nuovi tipi di temi, l'inadeguata sistemazione dei telefoni per i fuori campo, ed alla base di tutto una generale incapacità di colloquio.

Che i problemi fossero reali e sentiti lo dimostra il fatto che il presidente dell'Aero Club Austriaco ha voluto riunire i capisquadra ed alcuni piloti stranieri per capire che cosa non andava e ricevere eventuali suggerimenti. Per sentirsi dire da Wills, come prima cosa, che per favore sorridessero, perchè certamente aiuta a vivere ed a risolvere problemi (e si che dovrebbe tra l'altro essere una caratteristica tipicamente viennese!). E un'analoga riunione è stata provocata da un gruppo di piloti austriaci, partecipanti e no, preoccupati per l'andazzo e per le possibili conseguenze per i mondiali (a proposito di questi piloti va segnalata una continua e simpatica disponibilità ad aiutare). Ma sembra che il principale responsabile fosse fermamente convinto di conoscere già tutti gli inconvenienti ed i relativi rimedi.

Abbiamo appreso in questi ultimi giorni che la situazione si sta modificando e che nuove persone, certamente esperte e che sanno sorridere, stanno subentrando nell'organizzazione. Speriamo che sia così, perchè ci sono tante altre buone premesse che fanno pensare che quello di Wiener Neustadt possa essere un bellissimo mondiale.

Per quanto riguarda i Campionati Europei di Rääskälä, lascio alla brillante penna di Pugnetti la cronaca e quant'altro vorrà aggiungere sulla gara, per occuparmi degli aspetti organizzativi e più generali.

Diremo subito che qui il sorriso c'era, timido quello del direttore di gara (avete presente il marinaio del Tonno Nostromo?), più aperto quello della bravissima addetta alla stampa e pubbliche relazioni, sempre pronta ad aiutare tutti, e delle altre moltissime ragazze e signore occupate nell'organizzazione (a proposito, a Vienna mancava quasi del tutto questa preziosa e simpatica componente femminile). Ma anche in generale degli uomini, che tendevano a smentire le barzellette sulla taciturnità di questo popolo.



E se in Austria i risultati non arrivavano mai quasi per una scelta filosofica di perfezionismo e di scarsa importanza del problema, qui ritardavano per inghippi vari e per una certa flemma nell'affrontare il lavoro, per esempio quello del controllo fotografico o del calcolo delle distanze per i fuori campo. Quest'ultimo poi era gestito in maniera piuttosto approssimativa, su carte al 500.000, con una evidente differenza di precisione tra questa misura e quella dei tempi, con i conseguenti ovvii riflessi sul calcolo dei punteggi.

Comunque, quello che ci preme di dire a questo punto è che non è concepibile, a nostro parere, che in gare di questa importanza concorrenti, capisquadra, squadristi ed altri eventuali interessati, non abbiano al più presto, e quantomeno alla partenza di una prova, i risultati delle prove precedenti e le classifiche generali, sia pure provvisorie. Se sono forse superati i tempi dei costosi bollettini (che però, come insegnava Ann Welch, ne costituivano il più importante documento storico di una gara importante), la tempestiva diffusione dei puri risultati deve essere un obbligo per l'organizzatore, da un lato, per i più direttamente interessati, per ovvia necessità tattiche e strategiche, dall'altro, per non far scadere l'interesse anche di tutti gli altri per la gara stessa, che è uno dei motivi principali della loro presenza. A volte sembra ci si dimentichi che il fine di tutto questo agitarsi è la gara, e non la sua organizzazione.

Un altro scopo importante indicato dal Codice Sportivo per queste manifestazioni è quello di favorire l'amicizia e la collaborazione tra i volovelisti di tutte le nazioni.

Räyskälä sotto questo aspetto è stata esemplare. Oltre a diversi punti di socializzazione, come il bar-ristorante sul campo (la cui frequentazione era favorita dal fatto che non aveva concorrenti nel raggio di parecchi chilometri), la felice ubicazione del campeggio, le saune (che meravigliosa scoperta!), ci sono state feste, quella nazionale di mezza estate ed altre organizzate dalle squadre. Tra queste voglio citare quella svedese, dove più che la birra, il pane e il formaggio sono state l'intelligenza e l'iniziativa nell'organizzare simpatiche gare tra le squadre (che tra l'altro hanno visto vincere gli italiani) a decretarne il successo. Noi largheggiamo in premi di valore (dopo le due manifestazioni in discussione sarà opportuno rivedere le nostre idee in questo campo), ma manchiamo tradizionalmente in questo settore: è forse una caratteristica italiana di non sapersi divertire in maniera semplice.

Se Wiener Neustadt ha brillato per la parte meteorologica, non altrettanto si può dire di Räyskälä, dove le cose venivano ulteriormente complicate da un task setter sadico, una specie di mago intoccabile. Questi, forse seccato per il 90% abbondante di rientri nei primi sei giorni di gara, ha pensato bene, sia pure in condizioni mediamente più difficili, di mettere a posto le statistiche, passando ad oltre il 90% di fuori campo nelle rimanenti prove e facendo atterrare gente a 200 km di distanza nell'ultima giornata, quando tradizionalmente si cerca di far rientrare tutti o quantomeno di non mandarli per terra troppo lontano.

Che gli incidenti nei fuori campo si siano limitati ad un russo finito su una pianta e ad una scivolata di Holighaus sulla grandine, con danni solo agli alianti, è solo dovuto a molta fortuna, sfidata anche mandando molto spesso tutte le classi contemporaneamente su lunghe tratte comuni dei temi.

In conclusione è andata bene, e in complesso gli amici finlandesi se lo sono meritato, per l'appassionato sforzo organizzativo che ha avuto anche il merito di farci conoscere il volo a vela di una nazione che, con un dodicesimo della nostra popolazione, ha le dimensioni di quello nostro e riesce, per una manifestazione come gli europei, ad avere ampio rilievo sulla stampa, alla radio ed in televisione.

Male comune di entrambe le manifestazioni sul quale riteniamo di dover attirare l'attenzione dei lettori sono lacune, sviste o inopportune deviazioni da norme consolidate nei regolamenti. Questo è in parte dovuto, a mio parere, a un eccessivo lasciar fare da parte della CIVV che consente, senza un approfondito esame, che gli organizzatori apportino modifiche non sempre bene valutate.

Nel regolamento di Wiener Neustadt è passata inosservata e fortunatamente senza conseguenze l'abolizione del fattore di giornata; ma l'ultima giornata della gara dell'anno precedente era una dimostrazione esemplare di che cosa potrebbe succedere se le condizioni diventano proibitive poco dopo l'apertura del traguardo e l'effettiva partenza di pochi fortunati.

A Räyskälä la rilevazione del tempo di partenza col fototime favoriva i concorrenti che avevano le macchine

con l'indicazione del minuto (avrebbero dovuto al massimo essere tollerate) rispetto a quelli che avevano l'indicazione al secondo. Questo perchè non si trovava un punto nei regolamenti che richiedessero il secondo. Ma allora per assurdo con lo stesso regolamento si potevano ammettere fototime che indicassero solo le ore.



È evidente la necessità di una definizione in sede internazionale di queste norme, ma l'allegato D del codice FAI che riguarda questa materia è ancora fermo alla laconica dizione «Open until further».

L'aver avuto meno da fare del solito a Räyskälä mi ha fatto puntare l'attenzione su un sacco di particolari che in altre circostanze mi sarebbero sfuggiti e mi ha portato di conseguenza a scriverne per segnalare, accanto alle cose buone, una certa tendenza allo svaccamento di competizioni che eravamo abituati a vedere organizzate secondo standard elevati. Siamo i primi ad esserne d'accordo per l'eliminazione dei fornzoli inutili e delle parate (ci è peraltro piaciuto molto che a Räyskälä fosse presente all'inaugurazione il primo ministro, reduce da una gara di orientamento), ma c'è una parte sportiva essenziale che va salvaguardata per la serietà stessa delle manifestazioni. Perchè questo avvenga sono necessarie norme chiare, un'organizzazione adeguata ed uno spirito sportivo da parte dei partecipanti che abbiamo visto, con dispiacere, vacillare in qualche circostanza. Manca meno di un anno al prossimo mondiale: speriamo di tornarne contenti non solo per i risultati sportivi, ma anche per questi aspetti.



Open Day per il 75° anniversario della fondazione dell'Aermacchi

Anche un angolo dedicato al Volo a Vela



Con la collaborazione del Centro Studi del Volo a Vela Alpino, il Gruppo Aviazione del CRAL Aermacchi sta realizzando una versione modificata del motoalante SE progettato da Alex Strojnik. Il guscio in vetroresina e la trave in alluminio della fusoliera, con il motore già alloggiato, erano in bella mostra. Accanto ad essi il motoalante AS 10 M che il socio AVAL Roberto Montalbetti sta realizzando per sé: un esempio notevole di applicazione delle più raffinate tecniche aeronautiche all'autocostruito.

Infine, ma non ultimo, era presente anche l'EB-4, progettato dall'Ingegnere Bazzocchi molti anni fa e sempre interessantissimo da vedere.

(Foto Aermacchi)

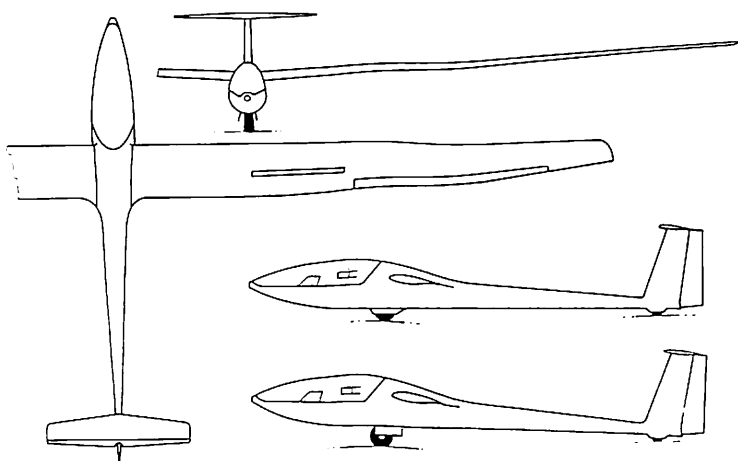
R.F.

Per celebrare il 75° anniversario della fondazione, l'Aermacchi ha aperto le porte dello stabilimento di Venegono ai dipendenti ed ai loro familiari (accorsi in gran numero), per un «Open Day» assai ben riuscito. I passaggi della Pattuglia Acrobatica Nazionale, le Frece Tricolori, le acrobazie del Comandante Cecconello a bordo dell'MB-339, i vari velivoli esposti in mostra statica ed ai diversi stati di approntamento nel reparto, le motociclette ed i motocarri della passata produzione Macchi, la mostra fotografica e quella filatelica hanno riscosso grande interesse.

Per noi volovelisti c'era anche una gradita sorpresa: un angolo tutto per noi, che ha peraltro suscitato grande interesse tra le autorità, presenti e soddisfazione nei vertici dell'Aermacchi.



DG-300 Club ELAN



Nuovo aliante, ideale per l'addestramento e voli cross-country

Il DG-300 CLUB ELAN è una versione del già ben noto DG-300 ELAN, costruito già in oltre 300 esemplari volanti in tutto il mondo e ben diffuso anche in Italia.

La filosofia di realizzazione del DG-300 CLUB ELAN si basa sulla sentita necessità di un valido e facile aliante sia da addestramento 1° periodo che per voli di performance e gara, dal prezzo contenuto.

Il compendio fra questi tre campi d'applicazione è stato realizzato «alleggerendo» il DG-300 ELAN di qualche costoso dettaglio, ottenendo così un aliante ideale per gli usi voluti.

Descrizione:

Aliante in fibra di vetro, ala media con impennaggio a T, si differenzia dal DG-300 ELAN per la mancanza dei turbolatori soffianti e del serbatoio di ballast in coda; il sistema ballast delle ali è opzionale ed a scelta è il carrello fisso o retrattile.

Fusoliera e tettuccio:

Fusoliera di tipo «twin-shell» in fibra di vetro e resine epossidiche rinforzate con abitacolo di sicurezza a grande resistenza-urto; posizione pilota espressamente progettata per lunghe permanenze; schienale ed appoggiatesta regolabili in volo; gancio baricentrale con possibilità sgancio corda anche a carrello retratto; capottina monopezzo incernierata in punta per la migliore visibilità e sicurezza mai ottenute; caratteristiche di breve rullaggio in atterraggio grazie alla grande efficienza dei diruttori e freno ruota; cloche con controllo a parallelogramma per una più accurata precisione di pilotaggio; trim tipo «Kestrel» alla cloche con infinite regolazioni; console e pannello strumenti a fungo; pedaliera regolabile in volo; ruota principale ammortizzata e sicuro e largo impatto, da 5.00-5, ruota di coda; vani diruttori e carrello completamente sigillati; alloggiamento batteria ad incavo vano bagagli; ventilazione regolabile con ingresso aria principale e multiplo per antiappannamento; finestrella con deflettore alla capottina; presa Pitot sull'estremità anteriore fusoliera; due serie di prese statiche fusoliera; presa «düse» all'impennaggio verticale; antenna VHF nella deriva; attacco automatico di tutti i comandi.

Ali:

Ali a pianta triplo-trapezoidale ed estremità triangolari per una bassa resistenza aerodinamica; profilo laminare a bassa sensibilità ad insetti e pioggia espressamente progettato da Horstmann-Quast; connessione di tutti i comandi automatica; aerofreni a doppio pannello metallico; semplice montaggio mediante due perni cilindrici.

Dati tecnici:

Aliante omologato RAI secondo JAR 22, Categoria Utility, semiacrobatico.

Modello: DG-300 CLUB ELAN

Uso: addestramento, volo di performance e di competizione nelle classi FAI Standard e Club, semiacrobatico, volo in nube.

Apertura alare	15 m
Superficie alare	10,27 mq
Allungamento	21,91
Lunghezza	6,80 m
Larghezza abitacolo	0,63 m
Altezza abitacolo	0,81 m
Peso a vuoto con equipaggiamento minimo	238 Kg
Capacità ballast max. (option)	130 Kg
Peso max. decollo c/carrello fisso	385 Kg
Peso max. decollo c/carrello retrattile	500 Kg
Carico alare minimo (payload 75 Kg)	30,5 Kg/mq
Carico alare max. (carrello fisso)	37,5 Kg/mq
Carico alare max. (carrello retrattile)	48,7 Kg/mq
Velocità massima	270 Km/h

Performances:

Discesa minima (carico alare 30,5 Kg/mq)	0,59 m/s a 78 Km/h)
Efficienza (carico alare 30,5 Kg/mq)	39,5 m/s a 93 Km/h
Efficienza (carico alare 48,7 Kg/mq)	40,5 m/s a 120 Km/h)

Grazie alle ottime caratteristiche di volo ed al docile comportamento durante lo stallo, è possibile il pilotaggio del DG-300 CLUB ELAN anche ad allievi che abbiano solo poche ore di volo da solista in biposto.

Il prezzo di listino per la versione a carrello fisso è di DM. 44.120: la versione a carrello retrattile 680 DM. in più.

La relazione tra OSTIV e «Technical Soaring» si rafforza

a cura di DEMETRO MALARA

A partire dal numero di gennaio 1988, tutte le relazioni tecniche OSTIV vengono pubblicate su «Technical Soaring», la rivista della Soaring Society of America, insieme ad articoli tecnici di autori vari; la rivista, inoltre, viene automaticamente e gratuitamente inviata a tutti i membri OSTIV. Questa iniziativa è particolarmente benvenuta poichè permette di far conoscere tempestivamente i più interessanti contributi OSTIV e dà accesso ad una messe di materiale tecnico che era finora riservata ai soci SSA. La pagina dedicata all'OSTIV verrà, quindi, d'ora in poi impiegata anche per commentare i più interessanti articoli pubblicati da «Technical Soaring».

IL VELEGGIAMENTO «SEMIDINAMICO»

(da «Technical Soaring», vol. 12, n. 1)

La tecnica di veleggiamento in termica oggi universalmente usata, ossia la spirale stabilizzata, risale agli anni Trenta e da allora non ha subito che modifiche di dettaglio. Lo jugoslavo Branko Stoikovic ha recentemente pubblicato i risultati di una analisi teorica con la quale intende dimostrare che esiste una tecnica più efficace per sfruttare al meglio una termica. Egli dà a questa tecnica il nome di «veleggiamento semidinamico», dato che essa richiede notevoli variazioni di assetto, velocità e fattore di carico durante il volo all'interno della corrente ascensionale.

Punto di partenza dell'analisi teorica è la scelta di un sistema di riferimento non fisso ma solidale con l'aliante: formulando le equazioni del moto rispetto a questo sistema di riferimento ed applicando il principio di conservazione dell'energia si ottiene una espressione che definisce il termine «dinamico» della velocità ascensionale, ossia quel termine generato dalle variazioni di velocità lungo la traiettoria. Per amor di formule riportiamo di seguito tale espressione:

$$w_d = - \frac{v^2}{2g} w' \sin(2\theta)$$

ove v è la velocità di volo, w' è il gradiente di velocità verticale della massa d'aria lungo la traiettoria e θ è l'incidenza. È evidente che l'effetto dinamico è positivo, cioè si acquista energia, quando w' e θ hanno segni opposti, altrimenti si ha una perdita di energia.

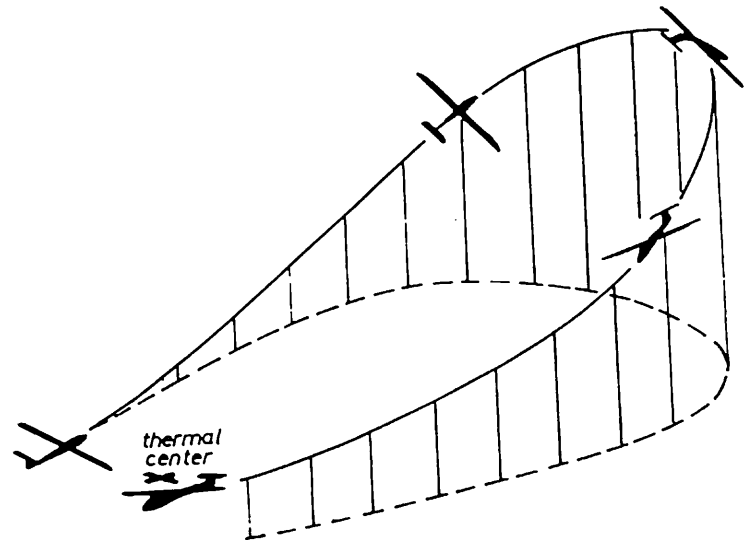
Il valore massimo di w_d viene raggiunto per $\theta = \pm 45^\circ$, mentre scende a 0 per $\theta = 0^\circ$ e $\theta = \pm 90^\circ$.

Va poi detto che l'effetto dinamico esiste solo se il gradiente di velocità ascensionale è diverso da zero, cosa che normalmente avviene in termica. Viceversa, queste considerazioni *non* si applicano a tutte le situazioni (correnti di pendio, onda) in cui la velocità ascensionale è approssimativamente costante lungo la traiettoria.

Tutto ciò porta a schematizzare la manovra semidinamica come nella figura che segue: il volo in termica risulterebbe quindi costituito da una serie di virate in cabrata (al limite del mezzo tonneau!) e di affondate, da eseguirsi attorno all'asse della termica.

Una volta definita la descrizione analitica della manovra, l'autore ha eseguito una simulazione al calcolatore, introducendo le caratteristiche di volo del DG300 e del Nimbus2 e confrontandone le prestazioni in termica a seconda che venga usata l'una o l'altra tecnica di veleggiamento.

Sono state adottate, naturalmente, alcune ipotesi semplificative: tra di esse è particolarmente significativa quella che riguarda il coefficiente di resistenza C_p . Il valore adottato



è quello che deriva dalla polare dell'aliante, senza tener conto di effetti dinamici, di variazione del numero di Reynolds o dovuti a fenomeni aeroelastici.

Dato che questi effetti sono praticamente nulli nel volo in spirale stabilizzata, si è così introdotto un errore presumibilmente piccolo e tuttavia difficile da valutare. Fatte queste premesse, i risultati della simulazione si sono rivelati assai interessanti, poichè in certe condizioni di intensità della termica e di carico alare le velocità ascensionali sono più che raddoppiate usando la tecnica semidinamica. È apparso evidente che questa tecnica è tanto più vantaggiosa quanto minore è il raggio della termica e quanto maggiore è il gradiente di velocità all'interno della corrente ascensionale. Esiste un valore di raggio al di sopra del quale la differenza tra le due tecniche si annulla: questo valore, per un DG300 con carico alare compreso tra 32 e 44 kg/mq ed una velocità ascensionale massima di 6 m/s, varia tra 150 e 210 metri. La manovra, infine, è chiaramente al limite dell'acrobazia, dato che si raggiunge una incidenza di 60° , con inclinazione fino a 140° e fattore di carico fino a 3.

A prescindere dagli entusiasmanti risultati della simulazione, l'autore stesso esprime alcune riserve circa la possibilità di utilizzazione pratica di questa tecnica:

- per la natura stessa della manovra, le indicazioni di un normale variometro ad energia totale sono poco attendibili e risulterebbe quindi difficile centrare la termica e rimanervi; un variometro elettronicamente compensato sembra più adatto a questo tipo di utilizzazione;
- come si è detto, si tratta di una manovra quasi acrobatica e quindi non alla portata di tutti;
- date le notevoli variazioni di quota e velocità, l'uso di una simile manovra sembra quanto meno inopportuno quando vi sia più di un aliante nella stessa termica.

La nostra speranza è che sia possibile definire un accettabile compromesso che permetta di sfruttare i potenziali benefici di questa tecnica, così attraente per gli avidi volovelisti.

"JACQUELINE..

ETICHETTA D'AUTORE A PREZZI COMMERCIALI

IL NASTRIFICIO BOLIS, grande produttore italiano di nastri, ribadisce il suo ruolo di pioniere nell'industria dell'etichetta con la realizzazione di "JACQUELINE" l'etichetta tessuta Jacquard. Un classico per i confezionisti finalmente realizzabile con moderni mezzi industriali.



NASTRIFICIO A. BOLIS S.p.A.
24036 - PONTE SAN PIETRO (BG)

Tel. 035/611053 (ric. aut.) - Telefax 035/618679 - Telex 300145 BOLIS I

V. I. P. - International Gliding Club



Il corale ed insistente applauso succeduto al saluto di Nietlispach a chiusura del primo triennio della C.I.M. ha un preciso significato in quanto rivolto anche alle numerose Autorità reatine presenti alla premiazione.

Un ampio e generoso consenso all'operato di Piero Pugnetti per l'atmosfera «agonistica ma umana» che ha saputo ricreare, ma anche un chiaro invito alle Autorità reatine affinché sostengano le iniziative dell'Aero Club Centrale per una immediata seconda edizione della C.I.M. e un più ampio programma di richiamo di volovelisti europei a godere delle impareggiabili possibilità volovelistiche, turistiche e culturali che Rieti può e deve offrire.

Questo il significato di un applauso caloroso che solo i tempi d'oro di Plinio Rovesti possono rievocare.

The standing ovation that followed the brief speech by Hans Nietlispach at the closing ceremony of the CIM '88 closing ceremony and of the first three-year cycle of the CIM, had a very special meaning as it was addressed also to the several Authorities from the different Rieti boards, who attended prize giving. It was a wide and generous consent to the work done by Piero Pugnetti, for the sporting and still human ambiance he was able to create, but also a clear invitation to the Authorities of Rieti to support the initiatives of the Aeroclub Centrale di Volo a Vela for an immediate, second cycle of the CIM and for an even broader program to call the glider pilots from all over Europe to enjoy the enormous soaring possibilities offered by Rieti, as well as its remarkable cultural and touristic attractions.

This was the meaning of that warm applause that could remind only the golden years of Plinio Rovesti.

L.S.

L.S.

I vincitori del primo triennio

First three-year C.I.M. Trophy - The Winners



STANDARD CLASS

15 METER CLASS

OPEN CLAS

1° M. Gavazzi
2° L. Briigliadori - 3° H. Nietlispach

1° E.G. Peter
2° A. De Orleans - 3° H. Obermayer

1° J. Rantet
2° R. Manzoni - 3° W. Vergani

Scendendo a Rieti per alcuni giorni di vacanza e per «dare un'occhiata» alla gara in corso, Dem ed io ricordavamo la prima esperienza con la CIM (accidenti, mai un'esperienza di volo) e parlavamo delle persone incontrate e delle cose accadute. Con tristezza ricordavamo l'abilità e la gentilezza di Guy Sander, che non è più tra noi, con allegria ripensavamo a tanti altri fatti.

While driving down to Rieti for a few days of vacation and to «have a look» at the contest in progress for the CIM, Dem and I were chatting about our previous experience (too bad, never a flying experience there), about the people we had met and the things that had happened. With sadness, we reminded the skill and kindness of M. Guy Sander, who is no longer with us; with

Quando finalmente giungemmo al campo ci dissero che Hans Gloeckl aveva scassato e perso la vita. Sembrava impossibile: un pilota di così grande esperienza, un uomo che conosceva Rieti bene, il vincitore di tante gare. Notizie come questa sono dure da digerire. Le più sentite condoglianze alla famiglia dal volo a vela italiano.

Il resto fu tempo splendido, gara interessante, un evento sportivo veramente piacevole.

I risultati della competizione sono contenuti in un'altra parte della rivista, mentre alcune opinioni su diversi argomenti raccolte tra i piloti che hanno partecipato alla CIM '88 sono riportate qui di seguito.

L'argomento più trattato è quello relativo ai nuovi tipi di competizione, che è di grande interesse al momento, ma altri sono anche discussi.

Un interessante argomento è stato anche trattato per il V.I.P. dal Generale Vuillemot. Data la particolarità del tema, l'articolo verrà incluso nel prossimo numero.

Arrivederci a Rieti nel 1989.

RF

Simon Leutenegger

Il fatto che lei abbia elaborato il Sistema «Prisma» con Hans Niellispach indica chiaramente che è favorevole all'adozione di nuovi tipi di competizione. Ci parla del «Prisma»?

Lo scopo primario del nuovo sistema era quello di impedire che un pilota potesse seguirne un altro. Era quello di eliminare i «succhiacode». Infatti se è possibile che un pilota ne segua un altro, il vincitore potrebbe non essere il miglior volovelista, ma il più bravo tattico, quello che riesce a «inseguire» meglio.

Un altro degli scopi che ci eravamo prefissi era di fare esperienza su di un'ampia gamma di temi. Ne è risultato peraltro un sistema troppo complicato. L'intenzione è ora di semplificarlo e di provare di nuovo.

Abbiamo anche svolto un'inchiesta tra tutti i piloti svizzeri partecipanti ai campionati e circa il 60% si è dichiarato favorevole a sperimentare temi di nuovo tipo.

Parliamo dei temi di distanza.

Per quanto riguarda i temi di distanza, è essenziale che il pilota possa decidere in volo quale sarà il suo percorso. Se si decide a terra è sufficiente basarsi su di una previsione meteo errata per aver perso la giornata ancora prima di partire. Il decidere in volo però comporta ancora la possibilità che qualche altro concorrente ti si «incollì» dietro, sebbene la separazione di tempo tra le foto di partenza (meno di 2 o più di 15 minuti) possa aiutare a risolvere questo problema.

E la partenza allo sgancio?

Forse non è una cosa così negativa come molti sostengono, ma ancora è una limitazione per il pilota, che dovrebbe essere lasciato libero di decidere quando partire, senza essere «inseguito».

Pensa allora che dovrebbero anche essere vietate le comunicazioni via radio tra piloti in volo eccetto che per i casi in cui si tratti di sicurezza?

No, il volo in team è divertentissimo. È davvero piacevole volare come squadra, ed è anche sicuro. Non si devono a mio avviso

happiness we talked about much else.

When we finally got to the airfield we learned that Hans Gloeckl had pranged and passed away.

It seemed impossible: such an experienced pilot, a man who knew Rieti well, the winner of many contests. Pieces of information like this are hard to take. The heartfelt sympathy of all the Italian gliding community goes to his family.

The rest was wonderful weather, good contest flying, a thoroughly enjoyable sporting event.

The results of the competition can be found in another part of the magazine, while a few opinions on different matters collected from the pilots participating in the CIM '88 are reported hereafter.

The topic to which most attention is given is the one dealing with the new types of competitions, which is considered to be of great interest at present, but some other subjects are also treated.

A very interesting matter was also treated by General Vuillemot: in view of the quite special subject, this article will be included in the next issue.

Goodbye to Rieti in 1989.

RF

Simon Leutenegger

The fact that you did set up the «Prisma» system with Hans Niellispach clearly indicates that you favor the adoption of new types of contests. Would you tell us something about the «Prisma»?

The main aim of this new system was to prevent that a pilot could follow another pilot on the task. The aim was to avoid the «trailers». In fact, if a pilot can just track another, the winner may not be the best glider pilot, but the best tactical follower. Another aim of ours was to collect experience over a very wide spectrum of tasks. The result was however too complicated a system. The intent is now to simplify it and try it out again. We also made an enquiry with the Swiss pilots taking parts in the Nationals: 60% stated they were willing to test new types of tasks.

Let us talk about distance tasks.

As far as distance tasks are concerned, it is essential that the pilot may decide his course in flight. If you decide on the ground, and base your decision on an incorrect meteo forecast, the day is lost even before you are airborne. Deciding in flight though, still permits another pilot to follow you on your task; the separation between the starting photographs however (less than 2 minutes or more than 15) may help removing this snag.

And the start upon tow release?

It may well not be the negative method many people say, but is still a limitation for the pilot, who should be left free to decide when to start, without anybody following.

Do you think that air-to-air communications should be forbidden except for safety in this frame?

No, team flying is a lot of fun. I find it very pleasant and safe. Air-to-air communications should not be forbidden, this would surely take some fun away.

Still on starts. What about the altitude limit.

There are pros and cons, better without.

proibire le comunicazioni aria-aria. Una simile misura toglierebbe un'occasione di divertimento.

Ancora sulle partenze. Il limite di quota?

Ci sono pro e contro. Credo sia meglio senza.

La sua opinione sul «Photo Vache».

È un'idea eccellente, però dovrebbe essere possibile continuare il volo anche dopo il photo vache. Dovrebbe essere possibile farne eventualmente un altro o anche rientrare dopo aver completato il percorso. Non vedo perchè si debba considerare il volo finito dopo il primo atterraggio fotografico.

Il «photo vache» deve essere fatto soltanto su un punto di pilone prestabilito?

Naturalmente, immaginiamo i problemi che si avrebbero per lo scoring in una giornata in cui tutta una classe va fuori e ogni pilota porta una fotografia di una chiesa, di un ponte, di un incrocio diversi, con le distanze da calcolare in ogni singolo caso. Ce ne è da diventare matti. Il punto da fotografare non può che essere uno dei piloni ufficiali contenuti nella raccolta messa a disposizione dalla direzione di gara.

Torniamo ai nuovi temi.

Il tipo di competizione utilizzato a Vinon è davvero molto buono. Come si sa si tratta, per linee generalissime, di aree delimitate contenenti un dato numero di piloni. Un pilone può essere fotografato una sola volta ed il pilota decide in volo il suo itinerario. Vengono poi assegnati un massimo di 700 punti per la distanza e 300 per la velocità. Questo sistema offre amplissime possibilità di scelta.

Fayence?

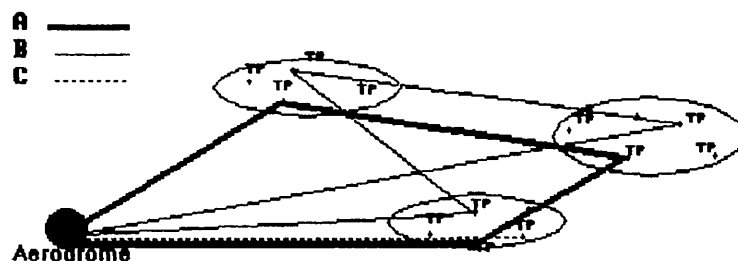
Si tratta di fare ogni giorno il percorso più lungo possibile. È una competizione stressante e probabilmente per questo viene scartato un numero molto elevato di prove (5 su 10 e 3 su 6 o meno, così via).

Infine si potrebbe fare una considerazione di tipo filosofico, provare un approccio filosofico al problema globale del volo a vela di competizione: si può persino dubitare che il volo a vela sia davvero uno sport che si presta alla competizione e pensare che in esso conti soltanto l'individuo in quanto tale...

Gilles Navas

Il tema che vorrei trattare in particolare è quello relativo ai nuovi tipi di gara, lei che cosa ne pensa?

Il tipo di competizione sperimentato a Vinon è molto interessante. Riassumendo si tratta di questo: vi sono più zone delimitate entro le quali esiste un certo numero di punti di virata, ciascuno di questi punti può essere utilizzato una volta sola e si può scegliere un solo pilone in ciascuna area delimitata. Il pilota sceglie in volo quale percorso intende fare (magari lo schizzo qui sotto può dare un'idea più precisa della situazione):



Your opinion on the photographic outlanding.

It is an excellent idea. The only thing I should like to propose is that it should be possible to continue the competition flight also after the outlanding photograph has been shot. It should be possible to make another «Photo Vache» or even make it home after completing the task. I see no reason for which the flight should be considered terminated after the first outlanding photo.

Must the outlanding photograph spot be a pre-established turning point?

Absolutely. Let us imagine the problems the scorers would face on a day in which an entire class lands out and each pilot takes in a picture of a different church, a different bridge or a different railroad crossing, the distances of which must be calculated in each single case. This is enough for the scorers to get crazy. The photographic outlanding point cannot but be one of the official turning points in the book.

Back to the new types of tasks.

The type of contest flown at Vinon is very good. It is, in a very general sense, a contest where specified areas including a number of turning points are assigned. Each turn point can be flown round one time only and the pilot decides his route in flight. A maximum of 700 points are then allocated for distance and 300 for speed. This method gives the pilot many options.

Fayence?

You have to fly the longest possible task every day. It is a stressing competition and this is probably why a very high number of days is discarded (5 over 10 days flown, 3 over 6 or less and so on).

Eventually, we might try a philosophical approach to the whole problem of gliding competitions: you can even doubt that soaring is really a sport which lends itself to competition ...or rather a sport where only the individual counts...

Gilles Navas

The subject I should like to treat is the new types of tasks. What is your opinion?

The contest organized at Vinon is very interesting. To summarize, the concept is: there are a few delimited areas enclosing several turning points; each turning point can be photographed once only and only one turning point can be chosen in each area. The pilot selects his path in flight (perhaps the sketch below may be useful to further clarify the rules):

Se il tempo è buono, è possibile ad esempio effettuare il percorso A, se non è buono si può fare il percorso B. Il più lungo percorso possibile è C.

Si possono peraltro sperimentare anche altre alternative per provare il vero valore di un pilota. Si potrebbero ad esempio organizzare delle specie di tornei, facendo correre cioè due piloti alla volta l'uno contro l'altro per due giorni, quindi ponendo a confronto i vincitori e così via. Certo sarebbe necessario limitare il numero dei partecipanti.

Tornando alle gare più tradizionali, alla CIM È stato prescritto un limite di quota per la fotografia di partenza, che cosa ne pensa?

Il limite di quota alla partenza non è un vero problema se non quando c'è onda. In quel caso, se per lanciare una classe ci vogliono 20 minuti, il primo ha tutto tale intervallo di tempo a suo vantaggio. Ma d'altro canto non è facile sapere prima quando c'è l'onda.

In questo ambito rientra anche il discorso della partenza allo sgancio.

Abbiamo utilizzato tale metodo qui al Velino in passato e non mi è parso male. Le condizioni meteo però devono essere omogenee per non danneggiare o favorire troppo alcuni concorrenti.

Quest'anno la squadra francese, e lei stesso, è andata davvero molto bene. Agli Europei ad esempio avere fatto meglio di tutti.

Sì, io sono arrivato secondo nella 15 metri dietro a Lherm agli Europei e terzo ai campionati di Francia a Vinon. Adesso sono un po' stanco perchè in totale fanno quasi due mesi consecutivi di gare.

Voglio però sottolineare che il risultato dei francesi non è dovuto al gioco di squadra, nel quale non credo molto. Non sempre ad esempio vi è stato pieno accordo nelle scelte tra Lherm e me agli Europei e lo stesso è successo tra i due piloti della libera, mentre c'era maggior omogeneità tra i due della standard. Direi pertanto che non vi è stato gioco di squadra. I buoni risultati globali sono dovuti piuttosto al fatto che la Francia ha al momento un buon numero di bravi piloti con circa 15 anni di esperienza in competizione e che quindi è in una posizione particolarmente favorevole e ciò da almeno 3 o 4 anni.

Quando riproverà i 1000 km?

Ne ho fatti 987 ed ho dovuto aprire i diruttori per scendere su un aeroporto perchè ormai stava divenendo notte, riproverò. Mi piacerebbe anche pensare ai 2000!

Jacques Rantet

È la sua terza CIM, le piace sempre venire a Rieti? (Rantet ha poi vinto la CIM '88 ed il trofeo triennale nella libera).

Sì, qui è sempre piacevole. L'organizzazione è molto buona, l'ambiente non è teso, non c'è guerra tra i concorrenti, pur rimanendo la gara decisamente seria. Ecco, quest'anno non ci sono stati i temporali, un vantaggio non indifferente. Credo che tutti dovremmo dire grazie a Piero per il grosso lavoro che ha fatto.

Che cosa ne pensa del limite di quota in partenza, come oggi ad esempio?

Non sono d'accordo. Non migliora la sicurezza quando il limite è come oggi un centinaio di metri soltanto sotto la base dei cumuli e ci sono poche ascendenze. In casi come questo si è tutti insieme a pochissima distanza. Non sono per nulla d'accordo.

If the weather is nice, it is possible for instance to fly route A, if conditions are poor, route B could be the alternative. The longest possible circuit is C.

Other solutions can at any rate be tried to test the actual value of a glider pilot. Tournaments like those typical of tennis could be organized, in which the pilots are competing against each other on two days, then the winners race against each other and so on. Surely this method would require that the number of entrants be limited.

Let us get back to the more traditional competitions. At the CIM, an altitude limit was prescribed for the starting photograph. What do you think of it?

The altitude limit for the starting photograph is not a real problem unless there is wave. When there is wave, if the launch of a class requires 20 minutes, the first to take-off has as much time to his advantage. On the other hand, it is not always easy to know when there is wave.

The problem of start upon tow release can fall in this frame?

We used this method here at the Coppa del Velino in the past, and I did not dislike it. The weather conditions however must be consistent not to damage or favor some pilots too much.

The French team did particularly well this year. At the European championships for instance, you placed better than every other team.

Yes, I finished second in the 15 meters class behind Lherm, and I was third at the French championships of Vinon. Now I am fairly tired because this means approximately 2 months of competitions in a row.

However, the results of the French pilots did not come from team flying, which I do not like much. As an example I can tell that Lherm and I did not always agree on the best course of action at the European Championships, and the same happened to the two French pilots in the Open Class. The agreement was better in the Standard class. The results thus do not come from team flying, but rather from the fact that France has at present, and has had for some 3 or 4 years now, a fair number of good competition pilots.

When will you try again for the 1000 km certificate?

I flew 987 km and had to pull out the airbrakes to land on an airfield because it was turning pitch dark. I will try again. I would also like to think about 2000 km!

Jacques Rantet

This is your third year at the CIM, do you still like coming to Rieti? (Rantet won this year CIM and the triennial trophy in the Open Class).

Yes, it is always pleasant to be here. The organization is very good, the environment is relaxed, there is no «war» among the competing pilots, but the race remains a serious one. This year we had no thunderstorms, and this is nice. I think we all should thank Piero for the excellent job he did.

What do you think of the altitude limit at the start?

I am positively against it. It does not improve safety when it is just a hundred meters below the cloud base, as it was today, and thermals are scarce. In cases like this, we are all very close at the same height. I am definitely against it. As an alternative, the limit should be very low, and upcurrents abundant; it would

Oppure il limite dovrebbe essere molto basso e dovrebbero esserci molte ascendenze, così potrebbe essere meno pericoloso. Inoltre non è possibile controllare la quota di partenza e questo è decisamente un fatto negativo. Sono anche contrario alla partenza allo sgancio perchè è talvolta difficile agganciare subito. In Germania ad esempio questo sistema è stato sperimentato con pochissimo successo.

Per la sicurezza ritengo invece assai valido lo scarto di una prova. Questo sistema permette di non prendere rischi eccessivi in una giornata negativa, di non forzare quando si sta andando male poiché si sa che tale giornata non avrà ripercussioni sulla classifica finale.

Parlando di sicurezza, che cosa ne pensa del volo in nube?

Penso che non si debba permetterlo mai in gara. Per volare in nube bisogna essere assai ben addestrati. Il volo in nube può rivelarsi molto pericoloso con gli attuali profili, assai sensibili alla formazione di ghiaccio; era diverso con profili come quelli dell'M-100 e M-200.

L'anno scorso durante la CIM alla classe libera venne assegnato un tema di distanza, le piacerebbe ripetere l'esperimento?

A me piacciono anche i temi di velocità per i quali Rieti è molto adatta, soprattutto per la classe libera, nella quale i concorrenti sono pochi; peraltro mi piacerebbe volare un tema di distanza, magari facendo il percorso più lungo possibile con un solo punto di virata in una giornata con condizioni meteo buone. Anzi, sarebbe decisamente bello qui provare in una giornata favorevole a fare un tema del genere, possibilmente partendo presto, diciamo alle 11.

Lei parteciperà alla gara di Fayence, come è strutturata?

La gara di Fayence è diversa dalle normali gare di distanza. Si cerca di fare il volo più lungo possibile con 1 o al massimo 2 punti di virata. Il tema viene scelto liberamente dal pilota che lo comunica, in busta chiusa, alla direzione prima del decollo. Se il pilota varia il tema in volo, gli viene assegnato soltanto l'80% del punteggio per il percorso effettuato.

Uno degli scopi principali è che i piloti compiano il tema che si sono scelti e che rientrino in campo. Viene infatti assegnato il punto per km percorso, più un premio del 10% per il rientro in campo. Lo scopo di questo 10% in più era quello di incentivare i piloti a rientrare, ma a posteriori ci siamo accorti che si tratta di un errore; non va, come invece si sperava, ad aumentare la sicurezza, anzi porta i concorrenti a prendere rischi aggiuntivi pur di tornare sull'aeroporto di partenza.

Un'altra particolarità della gara di Fayence è che soltanto le 5 migliori prove su 10, ovvero le 4 migliori su 8 o 9, o le 3 migliori su 6 o meno vengono calcolate nella classifica finale.

Lei vola spesso in gara con sua moglie?

Volo quasi sempre con mia moglie. In gara lo faccio a giorni alterni; quando non volo con Monique, porto con me un amico. Questi nuovi biposto infatti sono davvero piacevolissimi. Hanno le prestazioni di un monoposto di punta e permettono di godere il volo in due.

Justin Wills

Come le sembra essere di nuovo a Rieti?

È bello essere di nuovo a Rieti dopo un'assenza durata tre anni. Avevo dimenticato quanto fosse piacevole essere qui, sia per quanto concerne il volo a vela che l'atmosfera.

Io credo che l'ambiente sia così buono grazie all'organizzazione che funziona senza attriti ed alla dimensione della competizione:

then be less dangerous. Another problem is that the start altitude cannot be checked, and this is a negative factor as well. I am also against the start upon tow release because it is often difficult to contact good lift quickly. This method was tested in Germany and yielded poor results.

The discarding of one day's score is conversely very good from the safety viewpoint. It permits a pilot not to take excessive risks on his bad day, permits him not to push too hard when he is not doing well, because he knows that his bad day will have no impact on the final scoring.

Talking safety, what do you think of cloud flying?

I think it should never be permitted during competitions. To fly in clouds it is essential to be well trained. Cloud flying may turn very dangerous with the present airfoils, which are prone to ice formation. It was different when the airfoils were like that of the M-100 or M-200.

Last year a distance task was given to the Open Class during the CIM. Would you like to repeat the experience?

I like speed tasks too, the conditions for them in Rieti are optimal, above all in the Open Class, in which competitors are not many. On the other hand I should also like to fly a distance task, possibly flying the longest circuit with a single turnpoint on a day when meteo conditions are fine. It would be positively interesting to fly such a task here on a good day, starting early, let us say about 11 in the morning.

You said you would you fly the Fayence competition, how is it organized?

The competition of Fayence is different from the usual distance races. The aim is to fly the longest possible flight each day, with just one or two turning points. The course is chosen by the pilot who hands it to the competition director in a sealed envelope before taking off. If the pilot changes his mind in flight, he will be credited with only 80% of the points for the distance flown. One of the main purposes is to have the pilots flying the task they have chosen and come back to the departure airfield. 1 point is given for each km travelled, and a 10% bonus is assigned if the pilot returns to the airfield. The purpose of this 10% bonus was to stimulate the pilots to get back «home», but we subsequently noted that it was a mistake.

It did not help increase safety: on the contrary, some competitors were seen to take additional risks in order to return to the «home» airfield to gain this 10%.

Another quite peculiar feature of the contest of Fayence is that only the 5 best days out of 10, the 4 best out of 8 or 9 and the 3 best out of 6 or less are computed in the final scoring.

Do you often fly with your wife during competitions?

I nearly always fly with my wife. In competitions I fly with her every other day. When she is not with me, a friend is. These new two-seaters are very pleasant. They have performance equal to that of the best single seaters and allow two people to enjoy the flight.

Justin Wills

How is it to be back in Rieti?

It is so nice to be back in Rieti after an absence of 3 years. I had forgotten how good it is, both the gliding and the «ambience». I think the latter is due both to the smooth trouble-free organisation and the size of the competition: in my opinion contests with more than about 35 entrants per class and 75

credo infatti che le gare in cui vi sono più di 35 partecipanti per classe perdano la loro intimità e diventino troppo grosse ed impersonali.

Sono certo che qualsiasi persona abbia qualcosa da suggerire per ottenere ulteriori «miglioramenti». Per quanto mi riguarda gradirei vedere due miglioramenti di sostanza e due di forma. Per quanto concerne i miglioramenti di forma, vorrei che si considerasse l'inclusione del volo in nube all'interno di un accettabile sistema di sicurezza. Dubito che il volo in nube sarebbe stato di qualche utilità durante questa competizione, ma avrebbe dato ai piloti un'ulteriore possibilità di scelta strategica e secondo me, tutte le competizioni ed il volo a vela in generale sono incentrati sulla possibilità di offrire al pilota il maggior numero possibile di scelte.

Vorrei anche che venissero vietate le comunicazioni aria-aria tra i piloti in gara, ad eccezione di quelle imposte dalla sicurezza. Credo che la gara dovrebbe essere una prova dei singoli e delle loro capacità decisionali.

Entrambe le mie giornate non buone sono derivate da errori strategici fondamentali. In un'occasione non ho trovato l'onda al Monte Vettore e nell'altro non ho valutato correttamente l'effetto della brezza di mare.

Sono del tutto orgoglioso di questi errori in quanto sono stati fatti sulla base del mio giudizio personale. Sono lieto di non aver utilizzato informazioni di altri piloti per evitarli.

In termini di contenuto vorrei che l'area su cui si vola venisse ampliata rispetto a quella dei mondiali 1985. Vorrei anche che a Rieti si facessero più esperimenti con nuovi tipi di tema in quanto non riesco a vedere miglior terreno di prova per tali idee. Ai piloti dovrebbe essere permesso di dimostrare le proprie capacità strategiche nel modo più ampio possibile e credo che i piloti di gara debbano ciò al mondo del volo a vela.

Heinz Haemmerle

Che cosa pensa di Rieti dal punto di vista strettamente volovelistico?

Volare qui è sempre bello. A nord delle Alpi è difficile trovare giornate così buone e con questa continuità. Io volo qui semplicemente per il mio piacere personale e non lotto accanitamente per ogni punto, anche per questo mi piace. Siamo qui in sei, mia moglie, i miei figli ed io, Rieti è anche una vacanza per noi tutti. I ragazzi ad esempio hanno la piscina, ma soprattutto tanta storia ed arte a portata di mano. Roma è vicina e il paesaggio è magnifico.

Com'è andata oggi con la quota limitata per la fotografia di partenza?

Nessun problema, il limite di quota in partenza può solo rendere le cose un po' più difficili, mentre deve essere ben valutato l'aspetto sicurezza. Secondo me non ci deve mai essere gente in nube o proprio sotto la base. Sono infatti contrario al volo in nube.

Lei ha volato a Wiener Neustadt quest'anno, come vede il prossimo mondiale?

Ho volato a Vienna anche perché per noi serviva per la qualificazione ai mondiali. Che cosa penso dei prossimi mondiali? Con la nuova direzione di gara non dovrebbero esserci problemi, che ci sarebbero invece stati con quella precedente.

L'aeroporto è enorme ed è utilizzato da un gran numero di club. Non mancheranno certo i volontari durante la gara, anzi forse ci saranno troppi posti per mangiare e bere, ma questo non mi pare un problema!

Abbiamo poi il miglior meteorologo d'Europa e tutti sappiamo quanto ciò sia importante.

overall lose their intimacy, and become too large and impersonal.

I am sure every individual has suggestions on further «improvements». Personally I would like to see two changes of content, and two of form.

In form I would like to see the inclusion of cloud flying within an acceptable safety framework; I doubt whether cloud flying would have helped at all in this contest, but it would give pilots another strategic option, which in my opinion is what it is all about.

I would also like to see the prohibition of air-to-air pilot communication except for cases of security. I believe the contest should be a test of individuals and their own decision making. Each of my «bad days» have arisen from fundamental strategic errors; in one case I did not find the wave at Mt. Vettore, and the other I failed to appreciate the sea breeze effect.

I am entirely proud of those mistakes, which were made by my personal judgement. I am happy not to have used other pilots to avoid those mistakes.

In terms of content I would like to see a larger task area than that of the 1985 World Championships. I would also like to see Rieti experiment much more with new types of task, as I can think of no better proving ground for these ideas. Pilots should be allowed to demonstrate their strategic skills as widely as possible, and I believe that competition pilot owe it to the gliding movement to do so.

Heinz Haermmerle

What do you think of Rieti, merely from the viewpoint of soaring?

Flying here is always beautiful. North of the Alps it is difficult to have such good days and with this consistency. I fly here just for my personal pleasure and do not fight hard over every point; I like it for this reason too.

There are six of us here, my wife and the children. Rieti is a vacation for us all. The kids for instance have the swimming pool, but above all much art and history within reach. Rome is close by and the landscape is very nice.

How was it with the altitude limit at start today?

No problem. The altitude limit can only make things a little more difficult, whilst it has to be considered very carefully from the point of view of safety. In my opinion there should never be people in the clouds or just under the cloud base. I am against cloud flying.

You flew in Wiener Neustadt this year, what do you think about the next Worlds there?

I flew in Vienna because we needed to fly there to qualify for the World Championships. What do I think of the next Worlds? With the new Competition Direction we will have no problems, while problems would have certainly arisen with the previous one. The airfield is huge and used by a very large number of clubs. We shall surely not be short of volunteers during the contest, on the contrary there will be too many occasions to eat and drink, but that does not seem to be a real problem to me. We also have the best meteo man in Europe, and we all know how important this is.

Potrete volare anche sul territorio ungherese vero?

Si vedrà se le condizioni meteorologiche lo consiglieranno. Naturalmente dal punto di vista politico questa è una cosa assai importante. È infatti la prima volta che si alza la cortina di ferro per una manifestazione sportiva aeronautica.

Federico Blatter

Che cosa ne pensa dei nuovi tipi di gara?

Sono interessanti, ma bisogna fare attenzione a non rivoluzionare tutto e subito. È molto meglio introdurre piccoli cambiamenti poco per volta, sperimentandoli con metodo e calma, come farebbe un buon chimico o un buon fisico, insomma evoluzione, non rivoluzione.

Facciamo l'esempio dei campionati svizzeri, in cui è stato utilizzato il sistema Prisma. In un paese tendenzialmente conservatore come la Svizzera si è voluto cambiare corso tutto ad un tratto, ma il regolamento del nuovo sistema non era chiaro fino in fondo, era complicato anche per il direttore di gara e prestava il fianco a qualche critica; il risultato è stato che ci sono persino stati reclami, cosa del tutto inconsueta in Svizzera.

L'idea peraltro non era sbagliata, ma forse non era opportuno passare subito a qualcosa di così diverso, senza aver fatto qualche esperimento prima.

Anche in Austria comunque si è voluto innovare troppo e troppo presto.

Venendo ad un altro esempio, la gara di Fayence, devo dire che due innovazioni sperimentate in questa gara mi sono parse particolarmente valide ed interessanti. La prima concerne il modo di fotografare, che viene enormemente semplificato. Pensiamo un attimo a quello che succede qui adesso: per le fotografie dei piloni abbiamo l'album ufficiale, per l'atterraggio fotografico dobbiamo seguire le regole FAI; a Fayence invece tutte le fotografie sono scattate tangenzialmente alla direzione di Fayence stessa: basta «collimare» il pilone con l'estremità dell'ala. Non c'è nulla di più semplice sia per il pilota che per il controllo foto.

La seconda innovazione è che qualsiasi punto può essere utilizzato per la fotografia in caso di photo vache, vale a dire che non è necessario utilizzare uno dei piloni dell'album. La critica che viene fatta a questo metodo è che è difficile controllare il punto reale di atterraggio fotografico, ma non la reputo corretta. Resta infatti una responsabilità del pilota trovare un punto facilmente identificabile per effettuare il suo atterraggio fotografico, resta una sua responsabilità scegliere un elemento ben cospicuo, univoco, inconfondibile.

Un'altra cosa, ancora positiva, utilizzata anche a Vinon è quella dell'eliminazione del traguardo a terra. Una volta di più basta avere una macchina con il photo time collegata ad un aerograf. Questo sistema elimina tutti gli errori (e succedono) del traguardo e lascia una volta di più tutta la responsabilità nelle mani del pilota.

Per concludere sui nuovi tipi di gara, io ritengo che sia importante porre la maggior quantità possibile di responsabilità nelle mani del pilota. Credo che dovrebbe essere sempre chi vola a decidere e non chi sta per terra.

Fare una gara il più libera possibile è importante, gli unici vincoli potrebbero essere che non si possa mai fare due volte lo stesso pilone e che i piloni siano almeno 50 o 60 km l'uno dall'altro. Ed anche qui ci vorrebbe un po' di flessibilità: non si dovrebbe immediatamente penalizzare un pilota che ha fatto due piloni che distano tra di loro diciamo 49 km e 800, perché in volo un errore del genere si può fare, ma reprimere soltanto

It will be possible to fly over Hungarian territory I read, is that correct?

We will see whether the weather conditions will be favourable for this. From the political viewpoint this is quite a special and important thing. It is the first time that the iron curtain has lifted for a sporting competition in the air.

Federico Blatter

What do you think of the new types of competitions?

They are interesting, but we have to pay attention not to change too many things at the same time. It is much better to proceed step by step, experimenting with method and calm, as any good chemist or physicist would make. I mean: evolution, not revolution.

Let us take the example of the Swiss Nationals where the Prisma system was used. In a basically conservative country like Switzerland, it was decided to change course all of a sudden, but the rules of the new method were not fully and thoroughly clear, they were complicated even for the competition director and lent themselves to some criticism.

The result was that complaints were filed, something totally unusual in Switzerland.

The idea conversely was not wrong, but possibly it was not advisable to go straight into something so different without testing it somehow before.

In Austria the problem was the same: too rapid and too much innovation.

If we consider another example, the competition of Fayence, I must say that two of the innovations tested in this race seem to me to be particularly sound and interesting. The first concerns the way in which photographs are taken, which is much simpler. Let us for instance consider for a while what happens here: for the picture of the turning points we have the official book, for the photo outlanding we have to take the picture according to the FAI rules. At Fayence all pictures are taken tangentially to the direction of Fayence: it is sufficient to «aim» at the turnpoint with the wingtip.

There is nothing simpler for the pilot and the photo control. The second innovation I like is that you can use any point for your «photo vache». This means that you do not need to photograph one of the turnpoints in the book. The criticism raised by this method is that it is difficult to check the real point where the photo outlanding has been made, but I think this is incorrect. It remains in fact a responsibility of the pilot to find an easily recognizable point for his «photo vache», it is a responsibility of his to choose a spot which is identifiable, unique and prominent.

Another thing, still positive, adopted at Vinon too, is the elimination of the finish line. One time more it is sufficient to have a phototime camera connected to an aerograf. This method removes all errors of the finish line (and they do make some sometimes!), and again leaves all the responsibility with the pilot.

To conclude on the new types of tasks, I believe that it is essential to put as much responsibility as possible in the hands of the pilot. I believe that it should always be the one who flies who decides, and not those who remain on the ground.

To make the freest possible race is important. The only constraints should be that a turning point be overflown once only and that turnpoints should be at least 50 or 60 km away from one another. A bit of flexibility should be required in this case too: a pilot who has flown a leg between two turnpoints let's say 49 km 800 m apart should not be given penalty points straight away, as a mistake like this can be made in flight.

quando l'errore diventa abituale.

Anche i temi liberi con limite di tempo mi piacciono: il pilota può scegliere il proprio itinerario, contano solo i chilometri percorsi e ci dovrebbe essere un premio per chi rientra. Una critica a questo tipo di gara è che il calcolo del percorso effettuato potrebbe risultare difficile in quanto potrebbero esserci molti piloti che fanno un gran numero di piloni vicini l'uno all'altro. Anche questa critica non mi sembra condivisibile perchè non credo che un pilota possa trarre un reale vantaggio da un simile comportamento.

Anche qui bisognerebbe attendere e verificare che effettivamente ci sono piloti che si comportano così e quindi pensare a prendere provvedimenti.

La quota limitata.

Non sono convinto. Ci si trova tutti alla stessa quota e può essere pericoloso. Altrettanto però se c'è onda non è giusto partire da 4000 e 6000 metri; con una quota del genere su certi temi un aliante come il mio permette di fare tutto in planata a 220 km/h. Inoltre partire così alti se c'è onda dà un vantaggio che non ha nulla a che vedere con le qualità del pilota.

In caso di quota limitata si potrebbe poi vedere di inventare un aggeggino che sia semplice ed economico e permetta di risparmiare il barografo. Mi piacerebbe avere il tempo di pensarci.

La sua opinione sulla partecipazione degli alianti motorizzati alle competizioni di volo a vela.

Non mi va. Se sono gare nazionali o comunque gare per alianti di una certa importanza, non dovrebbero essere ammessi. A Vinon fanno smontare l'elica e a me sta bene.

D'altro canto è un problema importante che merita di essere analizzato in profondità.

Voglio aggiungere ancora una cosa: per noi venire a Rieti è sempre un piacere, essere qui ci piace molto.

Abbiamo ricevuto e ci affrettiamo a pubblicare in vista dell'importanza dell'argomento:

RELAZIONE AI DELEGATI DELLA COMMISSIONE INTERNAZIONALE VOLO A VELA

di Bill Ivans e John Roake

da BILL IVANS

Penso che abbiate ricevuto tramite John Roake la mia relazione del 18 giugno ai delegati IGC, riguardante le riunioni del Consiglio FAI tenute a Vienna i giorni 9 e 10 giugno. Questa relazione dà un resoconto assai diverso da quello che si trova negli appunti di riunione che ho appena ricevuto da Parigi.

Questi appunti danno l'impressione che la controversia circa il marketing delle attività sportive fosse stata risolta facilmente e rapidamente e che la restante parte dello Statuto fosse stata accettata da tutti, dopo un adeguato scambio di vedute in questa ed in precedenti riunioni.

Una tale versione non è comprovata dai fatti. Rimangono aperte questioni di vaste proporzioni, come quelle relative alla pretesa FAI di controllo e «possesso» dei record e tentativi di record, cosa che potrebbe preludere alla futura imposizione, da parte FAI, di sostanziosi «diritti», di procedure obbligatorie difficili e dispendiose o addirittura di entrambe le cose.

Ciò che è più importante, nessuna Commissione Sportiva FAI ha avuto l'opportunità di esaminare adeguatamente la proposta di Statuto.

Penalties should be given only when such a mistake becomes customary.

I like also the cat's cradles with a time limit: the pilot can choose his course, only the distance flown is credited points, and a bonus should be given to those who return to the launch airfield. A criticism to this type of contest is that the calculation of the distance flown could turn out difficult because there might be many pilots who fly a large number of closely packed turnpoints. I believe this is wrong too, because I do not think that a pilot would draw a real advantage from such a behavior. In this case too, we should try out and verify whether there are actually pilots doing very short out and returns, and then, only in that case, take action.

And the altitude limit?

I am perplexed. If all are at the same altitude, it may be dangerous. In the same way, if there is wave, it is not right to start at 4000 or even 6000 m. With a glider like mine, from such an altitude, it is possible to fly some tasks just on the final glide at 220 km/h! Besides, starting so high in wave sometimes gives an unfair advantage.

In case of altitude limit, it might also be interesting to study some sort of simple and economic device that permits savings on the barograph. I should like to have the time to think over it.

Your opinion on the participation of powered gliders in the gliding competitions.

I am against it. If they are the Nationals or at any rate rather important races, they should not be permitted to participate. At Vinon they make you remove the propeller, and I think this is right.

On the other hand, it is a big problem that should be given a lot of consideration.

To conclude, I wish to add another statement: coming to Rieti is always a pleasure for us. We like being here.

We received this note and publish it immediately in view of the importance of the matter:

REPORT TO INTERNATIONAL GLIDING COMMISSION DELEGATES

Bill Ivans and John Roake

from BILL IVANS

You have received via John Roake my June 18 report to IGC delegates covering the FAI Council meetings on June 9, 10 in Vienna. It gives quite a different view of the proceedings than the Minutes which I have just received from Paris. These minutes give the impression that the Sports Marketing controversy was quickly and easily settled, and that the remainder of the Statutes were accepted by all, following adequate exchange of views at this meeting and in prior meetings.

The facts support no such representation. Large scale questions remain, such as those incident to the FAI Claims of «ownership» and control of records and record attempts which could imply the future imposition of substantial levies by FAI, awkward and expensive mandatory procedures or both. No time was made available for discussion of such matters.

Most importantly, no FAI Sport Commission has had opportunity for adequate review of the proposed statutes. This would require that they be circulated beforehand, then discussed and voted upon by the Commission membership in

Per far questo sarebbe necessario diffondere le proposte, discuterle e sottoporle a votazione da parte di tutti i membri della Commissione in seduta plenaria.

Alla riunione dei presidenti delle Commissioni Sportive il giorno 8 il sostegno della nostra posizione da parte delle altre commissioni era quasi unanime. Noi respingemmo due proposte presentate dal Presidente Lloyd. Una delle proposte riguardava il voto su di una formula secondo la quale ogni introito derivante da marketing di attività sportive sarebbe stato diviso secondo quote fisse. Questa proposta fu respinta perchè prematura ed inopportuna.

L'altra proposta contemplava l'esonazione della Commissione Volo a Vela dai requisiti di Marketing delle attività sportive imposti dalla FAI alle altre commissioni. Io mi opposi a questa proposta, ritenendo che vi fosse una tale comunanza di interessi tra le commissioni sportive da rendere irrazionale una tale esenzione.

Ma è divenuto evidente che queste proposte di Statuto fanno parte di un piano per trasformare la FAI in un'organizzazione modellata secondo lo schema del Comitato Olimpico Internazionale. Durante la discussione di Vienna il Dr. Hirzel (presidente del Comitato per lo Statuto) citò ripetutamente paragrafi dello Statuto del CIO, come giustificazione per l'uno o per l'altro aspetto delle proposte di Statuto FAI.

La mia visita al quartier generale del CIO, a Losanna, immediatamente dopo le riunioni di Vienna, non ha fatto che confermare queste osservazioni. Questa visita fu fatta in compagnia di Peter Lloyd, Cenek Kepak ed i presidenti delle altre due Commissioni Sportive FAI/CIO (Beckmann, Bosshard).

È probabile che molti rappresentanti di Aeroclub sapranno della gravità dei problemi che affliggono la FAI quando arriveranno a Sydney in ottobre. Certamente non lo apprenderanno dalla attuale Segreteria!

Sfortunatamente, la stessa struttura di una Assemblea Generale non si presta all'auto-analisi o alle azioni risultanti da una discussione aperta. Il tempo disponibile è assegnato preventivamente a questioni amministrative noiose ed apparentemente ineluttabili, lunghissime cerimonie ed una quantità di discorsi di protocollo.

Pensando a questo, spero sinceramente che i presidenti degli Aeroclub nazionali si siano resi conto della necessità di azioni correttive, dopo la loro partecipazione alle riunioni di consiglio di giugno e che essi siano disposti a discutere tra di loro di queste attività prima del loro arrivo a Sydney.

Quantomeno, essi dovrebbero richiedere che l'Assemblea disponga l'introduzione dei nuovi Statuti con un anno di ritardo, in modo di permettere alle Commissioni Sportive di esaminarli e commentarli.

Questo intervallo potrebbe essere richiesto da uno dei presidenti di Aeroclub, mediante una votazione, durante una delle sessioni di lavoro.

Intendo inviare ad ogni Aeroclub una copia della mia relazione del 18 giugno ai delegati IGC, nella quale introduco l'argomento del summenzionato intervallo e sottolineo il problema fondamentale della FAI.

da JOHN ROAHE

I risultati dell'indagine che mi è stato chiesto di condurre sono riportati di seguito. Sono state ricevute risposte da nazioni che rappresentano un totale di 67923 volovelisti. È interessante osservare che la somma media versata alla FAI in un anno per pilota è di solo \$ US 1 e 5 centesimi.

RISPOSTE RICEVUTE DA:

(DIVISIONI DI AEROCLUB NAZIONALI)	56%
ORGANIZZAZIONI VOLOVELISTICHE	
INDIPENDENTI	44%

plenary session.

At the meeting of Sports Commission presidents on the 8th, there was near - unanimous support for our position from other Commissions. We rejected 2 proposals introduced at the meeting by President Lloyd. One proposal was to vote on a formula which would divide in fixed ratio any sports marketing income from a specific event. This was rejected as untimely and inappropriate.

The other proposal was to give the Gliding Commission specific exemption from Sports Marketing requirements imposed by FAI upon other Commission. I opposed that proposal, on the basis that the Sports Commission had such commonality of interest in this matter that there could be not rational basic for an exemption.

It has become evident to me that these Statutes proposals are part of a plan to transform FAI into an organisation patterned after the International Olympic Committee. During the discussion in Vienna, repeated reference was made by Dr. Hirzel (Chairman Statutes Committee) to paragraphs from the IOC charter, as justification for one provision or another of the proposed FAI Statutes.

My visit to IOC headquarters in Lausanne, immediately following the meetings in Vienna, strongly affirmed this observation. The visit was made in company with Peter Lloyd, Cenek Kepak and the presidents of the other 2 FAI/IOC Air Sports Commissions (Beckmann, Bosshard).

It is probable that many Aero Club representatives will not recognise that a grave problem exists within FAI when they arrive in Sydney this October. Certainly, they will not learn this from the current Secretariat!

Unfortunately, the structure of a General Conference does not lend itself to self-examination, or to actions resulting from open discussion. The available time is pre-assigned to tedious and seemingly inescapable administrative matters, time-consuming ceremonies, and a great deal of protocol-driven verbiage. With this in mind, I sincerely hope that Aero Club presidents have recognised a need for corrective action following their participation in the June Council meetings and that they may be inclined to discuss this need with one another prior to arrival in Sydney.

As a minimum, they should request that the Conference mandate at least a one year delay in the introduction of the new Statutes in order to permit examination and comment by the Sport Commissions. This delay can be initiated during one of the working sessions from the floor, by any Aero Club president, with request for a vote.

I plan to send to each Aero Club, a copy of my June 18th report to IGC delegates, which argues for delay in addition to underscoring the central problem within FAI.

from JOHN ROAKE

The results of the survey I was asked to conduct are below. Replies received were from countries representing a total of 67,923 glider pilots. Interestingly enough, the average payment to FAI is only \$US 1.055 per pilot, per annum.

REPLIES RECEIVED WERE FROM:

INDEPENDENT GLIDING ORGANISATIONS	44%
-----------------------------------	-----

AVETE UNA RAPPRESENTANZA PRESSO FAI?

SI	25%
NO	75%

SIETE CONTRARI ALLE NUOVE PROPOSTE DI STATUTO FAI?

SI	81%
NO	6%
NON SO	13%

I NUOVI STATUTI VI TOCCHERANNO DIRETTAMENTE?

SI	81%
NO	13%
NON SO	6%

RICEVETE FINANZIAMENTI PUBBLICI?

SI	88%
NO	12%

I VOSTRI FINANZIAMENTI VENGONO EROGATI DALL'AEROCLUB LOCALE?

SI	56%
NO	31%
NON APPLICABILE	12%

SIETE CONTRARI A SEPARARE IL VOLO A VELA DALLA FAI?

SI	56%
NO	38%
INDECISI	6%

RITENETE CHE I RAPPRESENTANTI DEL VOLO A VELA DOVREBBERO AVERE PIENO DIRITTO DI VOTO PRESSO LA FAI?

SI	94%
NO	6%

RITENETE CHE IL DIRITTO DI VOTO PRESSO LA FAI SIA UN OBIETTIVO DA PERSEGUIRE?

SI	75%
NO	0%
INDECISI	25%

SIETE DISPOSTI AD AUMENTARE I VOSTRI CONTRIBUTI ALLA FAI?

SI	18%
NO	63%
INDECISI	18%

RIUNIONE DI LONDRA - OTTOBRE 1988

L'agenda per la riunione di metà anno della Commissione Internazionale Volo a Vela comprende:

1. *DEFINIZIONE E PREPARAZIONE DELLA SPECIFICA DELL'ALIANTE DI CLASSE «MONDIALE» (UNA RIUNIONE DI COMITATO PRESIDUTA DAL PROF. PIERO MORELLI).*
2. *ESAME DEL REGOLAMENTO DEI CAMPIONATI MONDIALI 1989.*
3. *ESAME DEL REGOLAMENTO DEL CAMPIONATO EUROPEO FEMMINILE 1989*
4. *ESAME DEL CALENDARIO DELLE MANIFESTAZIONI VOLOVELISTICHE PER IL 1989*
5. *ESAME, DA PARTE DEL PRESIDENTE IVANS, DELLO STATO ATTUALE DELLE PROPOSTE DI STATUTO FAI, IVI COMPRESSE LE AZIONI CHE IN CONSEGUENZA DI QUESTE PROPOSTE DOVRANNO ESSERE PRESE DALLA COMMISSIONE INTERNAZIONALE VOLO A VELA.*

(Messaggio inviato da John Roake dalla Nuova Zelanda - 10 agosto 1988)

DO YOU HAVE DIRECT FAI REPRESENTATION AND VOTING?

YES	25%
NO	75%

ARE YOU OPPOSED TO THE NEW PROPOSED FAI STATUTES?

YES	81%
NO	6%
DON'T KNOW	13%

WILL YOU BE AFFECTED BY THE NEW STATUTES?

YES	81%
NO	13%
DON'T KNOW	6%

DO YOU RECEIVE GOVERNMENT SUBSIDIES?

YES	88%
NO	12%

IS YOUR SUBSIDY ALLOCATED THROUGH YOUR NATIONAL AERO CLUB?

YES	56%
NO	31%
NOT APPLICABLE	12%

WOULD YOU LOSE YOUR SUBSIDY IF GLIDING LEFT FAI?

YES	31%
NO	56%
NON APPLICABLE	12%

ARE YOU OPPOSED TO REMOVING GLIDING FROM FAI?

YES	56%
NO	38%
UNDECIDED	6%

DO YOU BELIEVE GLIDING SHOULD HAVE DIRECT FAI VOTING RIGHTS?

YES	94%
NO	6%

DO YOU BELIEVE GLIDING VOTING ON FAI SHOULD BE PURSUED?

YES	75%
NO	0%
UNDECIDED	25%

ARE YOU PREPARED TO INCREASE YOUR FAI CONTRIBUTION?

YES	18%
NO	63%
UNDECIDED	18%

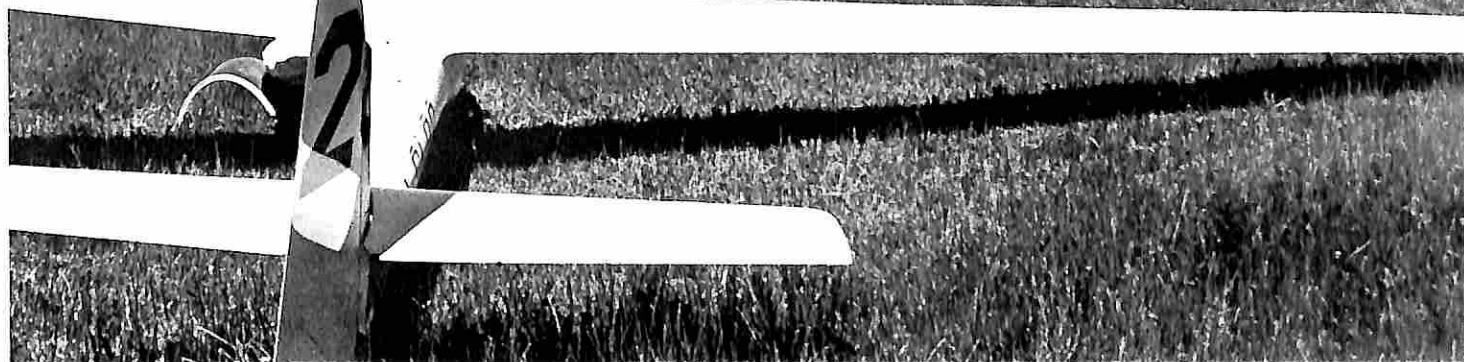
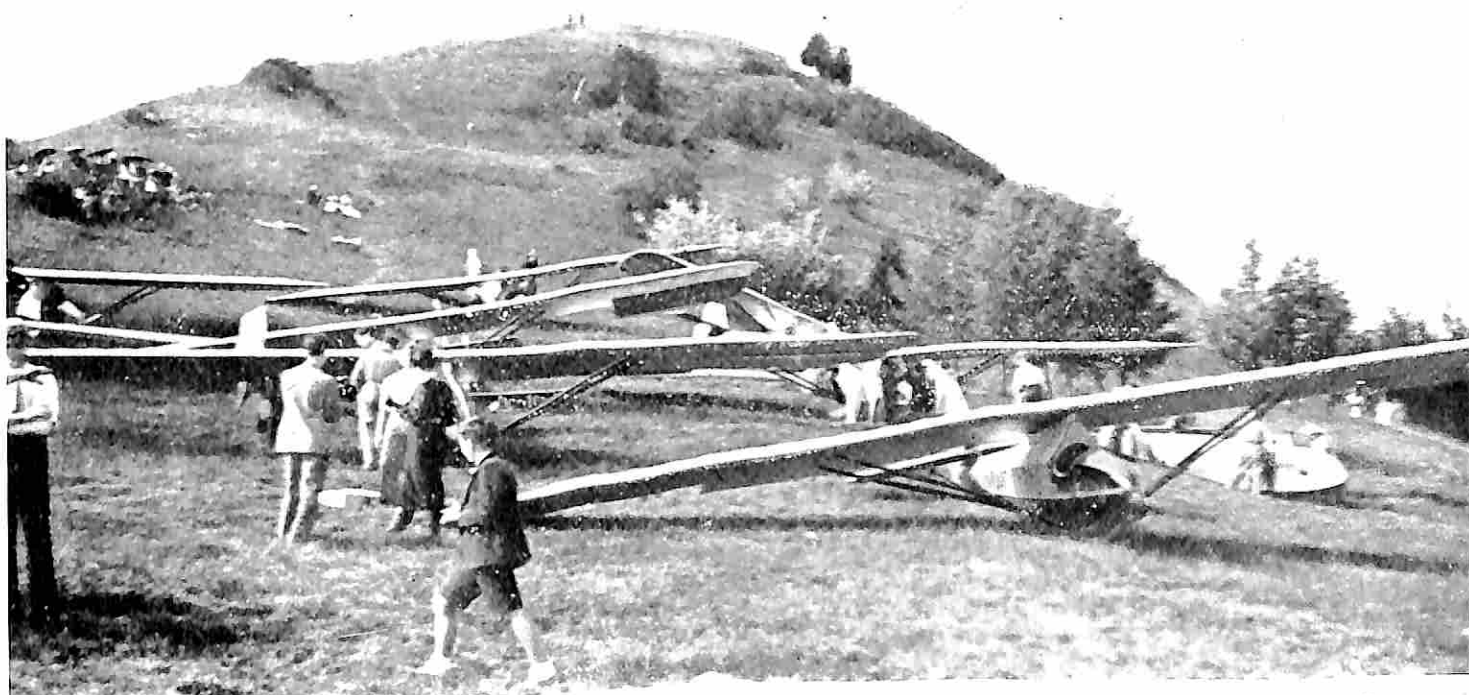
LONDON MEETING - OCTOBER 1988

The Agenda for the mid-year meeting of the International Commission will include:

1. *WORLD CLASS GLIDER DEFINITION AND SPECIFICATION DEVELOPMENTS: (A COMMITTEE MEETING UNDER THE LEADERSHIP OF PROF. PIERO MORELLI).*
2. *REVIEW OF THE RULES FOR THE 1989 WORLD CHAMPIONSHIPS.*
3. *REVIEW OF RULES FOR 1989 EUROPEAN FEMININE CHAMPIONSHIPS.*
4. *REVIEW OF THE 1989 CALENDAR OF GLIDING EVENTS.*
5. *REVIEW BY PRESIDENT IVANS OF CURRENT STATUS OF FAI STATUTE PROPOSALS INCLUDING CONSEQUENT ACTIONS TO BE TAKEN BY THE INTERNATIONAL GLIDING COMMISSION.*

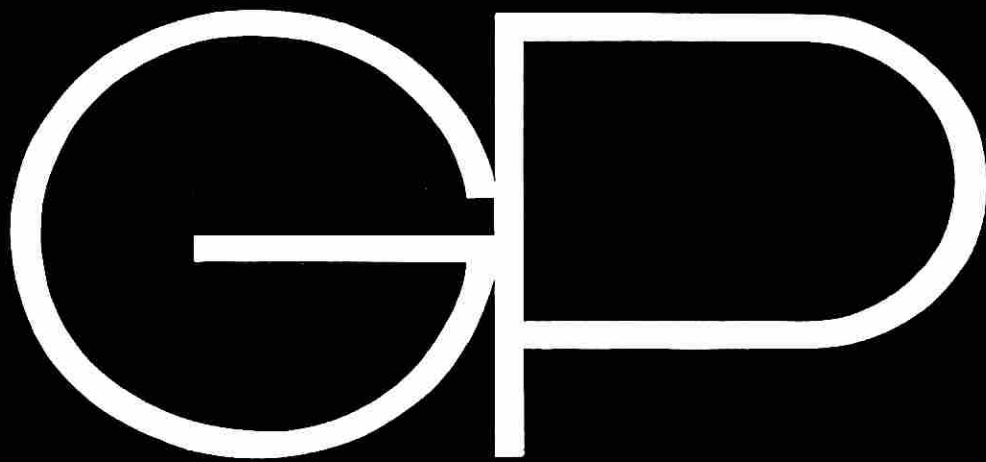
(Dispatched from New Zealand by John Roake - Aug. 10, 1988)

Oltre cinquant'anni di volo a vela



A.V.A.L.

**Aeroclub Volovelistico Alta Lombardia
VARESE - Calcinato del Pesce**

A stylized logo consisting of the letters 'E' and 'P' in a bold, white, sans-serif font. The 'E' is a simple circle with a horizontal bar extending to the right, which then connects to the vertical stem of the 'P'. The 'P' has a rounded top and a short horizontal bar at the bottom. The entire logo is set against a solid black rectangular background.

moda maglia

PUGNETTI - Uggiate (Como) - tel. 031/948702

ELAN

E' FAMOSA NON SOLO PER I MIGLIORI SCI
E PER LE STUPENDE IMBARCAZIONI
MA ANCHE PER I SUOI
FANTASTICI ALIANTI

DG 101 G ELAN:

Aliante Classe Standard - Efficienza max. 1:39 a 105 Km/h - Velocità max. 260 Km/h
Capottina «pezzo unico» incernierata in punta - Eccezionale visibilità, grande maneggevolezza.
GRANDE VERSATILITÀ - ADATTO AD OGNI TIPO DI UTILIZZO
Rapida consegna.
STRAORDINARIAMENTE ELEGANTE E... STUPENDAMENTE ECONOMICO!!
(OMOLOGATO RAI)

DG 300 ELAN:

ALIANTE DI ALTE PRESTAZIONI CLASSE STANDARD
Efficienza: 1:41 (32 Kg/mq) - 1:42 (50,6 Kg/mq)
NUOVO PROFILO CON TURBOLATORI SOFFIANTI
SERBATOIO BALLAST PIANO VERTICALE
CONNESSIONE AUTOMATICA DI TUTTI I COMANDI
FORMIDABILI PRESTAZIONI: LO STANDARD... PIÙ!!
(OMOLOGATO RAI)

ELAN

*Tecnologia d'avanguardia
e grande serietà!*

Contattate:

DE MARCO PAOLO

33044 MANZANO (UD)
Via G. Marconi, 22 - Tel. (0432) 755045

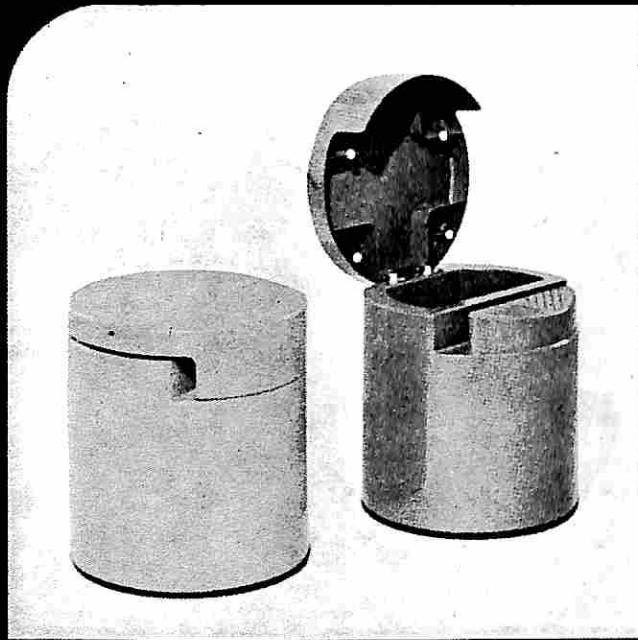
inda

**INDUSTRIA NAZIONALE DEGLI ACCESSORI
S.p.A.**

*nel bagno
accessori necessari*

Sede:

21032 CARAVATE (Varese) - Italia
telefono (332) 601151
telex 380481 INDACC
telefax (332) 603117



coordinati per bagno

Accessori per bagno della collezione ILMA

Ecco quattro idee novità pratiche e funzionali.

Rinnovate il vostro bagno, fatelo 'diverso, da come

lo avete sempre avuto.

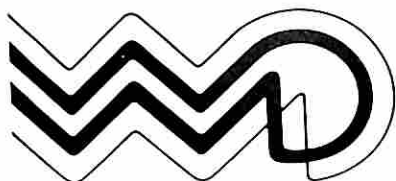
Se anche nelle piccole cose cercate estetica e qualità, allora lasciatevi tentare dai coordinati per bagno della ILMA Plastica e della ILMA Tappeti

nelle foto:

sgabello Rolle / specchiera Selva / sedile Onde e tappeti mod. 570

PLASTICA
ilma

21026 OLTRONA DI GAVIRATE/VARESE



Walter Dittel GmbH
Luftfahrtgerätebau

Erpfinger Straße 36, Postfach 260
D-8910 Landsberg/Lech 1

AG

GRITTI SPA

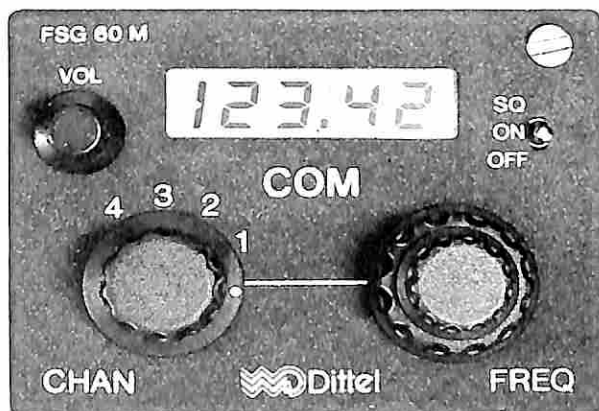
I-39100 BOLZANO/BOZEN

Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstrasse

P.O. Box 89 - 90

Tel. 0471/940001 (5 linee)

Telex 400312 GRITTI I



FSG 60M

Il ricetrasmittitore ideale

- 4 frequenze preselezionabili memorizzate in aggiunta ai 720 canali disponibili.
- Grande potenza d'uscita 6...8 Watt in antenna.
- Grande indicatore LCD funzionante da - 40 a + 71 gradi C.
- L'indicatore di frequenza LCD lampeggia automaticamente quando la tensione di alimentazione scende sotto gli 11 Volt.
- Limitato consumo di corrente: ricezione 55 mA minimo 140 mA massimo, trasmissione massimo 1,6 A.
- Usa gli stessi accessori della FSG 18 e FSG 40S; con modifica, FSG 15 FSG 16.



FSG 50

- 720 canali disponibili.
- Grande potenza: oltre 5 Watt in antenna.
- L'indicatore di frequenza LCD lampeggia automaticamente quando la tensione di alimentazione scende sotto gli 11 Volt.
- Limitato consumo di corrente.
- Usa gli stessi accessori della FSG-18 e FSG 40 S; con modifica, FSG 15 FSG 16.



FSG 4 / FSG 5

- FSG 4 : Ricetrasmittitore palmare 6 canali dei 720 preprogrammati, antenna flessibile.
- FSG 4/01 : Come FSG 4, ma con opposizione sidetone per uso con cuffia microfono o casco.
- FSG 5 : 720 canali liberamente selezionabili, indicatore di frequenza illuminato, antenna flessibile.
- FSG 5/01 : Come FSG 5, ma con opzione sidetone per uso con cuffia microfono o casco.

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)

Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

Batterie dryfit



Sonnenschein

COMPONENTI ELETTRONICI



dal 1886...



*...continuiamo una tradizione di qualità e prezzo
ottenuta con i migliori macchinari*

BUSTE:

Confezionate con ogni tipo di carta telata - per usi speciali - per campioni senza valore - a sacco in carta.

BUSTE TEXSO:

Rinforzate con fili di nylon e con polietilene.

ETICHETTE:

Con carte autoadesive, metallizzate, cartoncini - con stampa a rilievo tipografica, con laminati a caldo, flessografica rotativa.



S.p.A.

Via Chivasso 5 - ☎ 959.38.17 - 959.14.85

10096

LEUMANN

(Torino)

Campionati all'estero

Oltre quaranta concorrenti per classe hanno partecipato nella seconda metà di maggio ad Aalen-Elchingen ai campionati nazionali tedeschi delle classi 15 metri e standard, che hanno visto la sorprendente vittoria in quest'ultima classe del ventiduenne Erwin Ziegler su LS 4, seguito da Schramme su Discus e Leucker su ASW 24. Altri tre esemplari di questo ultimo standard hanno occupato, alla loro prima uscita, il sesto, settimo e ottavo posto. Holighaus, 13°, si è mangiato il posto in nazionale per aver fotografato un pilone sbagliato.

Nella 15 metri ha rivinto, dopo otto anni, ancora con il Ventus, questa volta nella versione C, Bruno Gantenbrink, seguito da Hajek su ASW 20C, da Obermayer su LS 6 e da Peter su Ventus. In questa classe sono state volate sette prove.

Per entrambe le classi la lunghezza media dei temi è stata di circa 360 km.

Queste gare sono state precedute dai campionati juniores (Aachen, seconda metà di aprile) disputati da una trentina di piloti per ciascuna delle due classi standard e club. Dopo sette prove hanno vinto Karow nella standard, su LS 4 (terzo Ziegler, in seguito vincitore del campionato assoluto), e D. Reich su Libelle, seguito dal fratello.

In Danimarca, 18 concorrenti hanno partecipato in aprile al campionato della 15 metri e 31 (!) a quello della standard.

Nella 15 metri ha vinto Stig Oye su ASW 20, seguito da Dossing su LS 6. Nella standard ha prevalso Kris Hansen su Discus, seguito da Jan Pedersen su LS 4.

A dimostrazione di una certa prudenza dei piloti di punta danesi nel ricambio degli aliati è da segnalare il fatto che in entrambe le classi meno di un terzo delle macchine è delle ultimissime generazioni, e che tre queste nella standard ci sono solo 2 Discus contro 8 DG 300. Condizioni eccezionali hanno caratterizzato i campionati in Olanda nella seconda metà di maggio: otto prove con temi mediamente superiori ai 300 km, due gare oltre i 500 km per la 15 metri e una per la standard.

Baer Selen ha vinto nella standard, forte di 16 concorrenti, con circa 800 punti di vantaggio su van't Rood e Sjaak Selen, tutti su DG 300. Con circa 150 punti di vantaggio Dan Parè ha vinto nella 15 metri (19 concorrenti) su Looisen (entrambi su LS 6), terzo Horstern su LS 3. Solo due piloti nella libera, con un Ventus 16,6 m e un DG 400/17.

Ricevuto da Segelflyg:

Notizie volovelistiche dalla Svezia

Primavera ed estate sono stati molto buoni in Svezia, per cui i volovelisti svedesi hanno goduto un'ottima stagione che ha avuto come risultati una intensa attività con molti voli lunghi.

La prima gara importante, la Eskilstuna International Open, all'inizio di maggio, ha avuto più di 60 concorrenti da Danimarca, Finlandia, Norvegia, Germania, e, naturalmente Svezia. In condizioni di termica secca si sono avute sei prove in sei giorni disponibili. I temi sono stati tra i 190 ed i 360 km.

I vincitori sono stati:

Libera: Anders Blom, Nimbus 3, Svezia

15 metri: Birger Bulukin, LS 6, Norvegia

Standard: Thomas Pyls, LS 4, Germania

Club: Hans Tronnier, Std. Cirrus, Germania

I Campionati svedesi si sono svolti a Arboga (11-19 giugno), in condizioni estremamente buone, che hanno consentito otto gare in nove giorni. Il tema più lungo è stato di 520 km, vinto da T.

Hagnander con un LS 6 alla media di 114,69 km/h. Per diversi giorni la base dei cumuli è stata di 2500-3000 m ed i piloti hanno riferito di

valori di salita integrati di 8 m/s! I nuovi campioni svedesi sono:

15 metri: Gunnar Karlsson, Ventus

Standard: Rainer Lainio, Discus

Club: Borje Gustavsson, Jantar St.

Come in diversi altri paesi, c'è una nuova generazione di piloti che viene alla ribalta. Gunnar Karlsson, 42 anni, è l'unico pilota della «vecchia guardia» che è stato capace di tenere a bada la nuova generazione.

R. Lainio, 28 anni, e B. Gustavsson, 26 anni, sono insieme con Urban Hansson (ottavo agli Europei con due vittorie di giornata) e J.O.

Nordh, 22 anni (campione juniores in carica e 5° ai nazionali) esempi della nuova generazione svedese di piloti.

Il volo a vela svedese sta per essere riorganizzato in una federazione volovelistica indipendente, e si stanno rivedendo i sistemi di istruzione. Il futuro appare brillante. Nuovi aliati stanno arrivando continuamente nel paese, e non sono solo aliati «normali». Per esempio il club di Eskilstuna ha comprato un ASH 25, e ci si devono aspettare altri «superaliati».

La grande meta sono i Campionati Mondiali 1993 in Svezia; l'ultima volta sono stati a Oerebro nel 1950. La prossima primavera ne verrà fatta richiesta al CIVV.

(a cura di SMILIAN CIBIC)

Caro Scavino,

rispondo al tuo invito contenuto a pagina 157 del n. 188/1988 di VOLO A VELA.

La Rivista VOLO A VELA è l'unico punto d'incontro per tutti i volovelisti del nostro Paese, sia per notizie informative, sia per aggiornamenti culturali e didattici.

Ricordando il sistema adottato alla fine di ogni Campionato a Rieti, con le domande fisse e le risposte date dai concorrenti, sarebbe veramente interessante se, sui problemi che tu poni, si potessero pubblicare le risposte di molti, in particolare di coloro che sono ai vertici, sia come organizzatori, sia come campioni: in circostanze di inchiesta referendaria sarebbe possibile includere nella rivista un inserto, staccabile, con invito a rispondere.

Autorizzazione al trasporto persone dopo aver conseguito

l'insegna d'argento: i volovelisti, da molto tempo, si sono staccati dal volo a motore costituendo Aero Clubs di volo a vela: la loro maturità porta, oggi, a pensare ad una Federazione per il Volo a Vela: tutto ciò è motivo d'impegno per la verifica di ogni possibile perfezionamento dell'attuale normativa. Personalmente sono favorevole alla proposta perchè:

- i moderni aliati hanno caratteristiche che, associate alle attuali norme F.A.I., rendono accessibile l'insegna d'argento praticamente in tutte le località;
- la maggior diffusione dei «carrelli» agevola l'eventuale spostamento fra diverse località;
- l'esistenza di stages a Rieti ed in altri centri risolve eventuali carenze locali;
- l'insegna d'argento richiede un maggior numero di ore volo che però, agli effetti sicurezza, significano esperienza ed allenamento.

Certificato di idoneità fisica al volo: sarebbe molto più semplice approfondire ed eventualmente copiare quanto avviene nella vicina Svizzera; il tutto anche perchè le statistiche, sugli incidenti, non hanno evidenziato motivi che giustificano eccessive restrizioni.

Codice di comportamento: utile documento la cui preparazione deve essere affidata ad una Commissione (composta da una persona sola o due, al massimo, se affiatate).

Federazione Italiana Volo a Vela: sarebbe una vera tappa in avanti e, in ogni caso, è un esperimento da non trascurare; la validità di una specifica Federazione rimane legata, però, ad un generale intendimento di allargare la base del nostro volo a vela.

Tanti cordiali saluti.

GIOVANNI MASSONI

Gruppo Amici velivoli storici

Caro Scavino,

Le scrivo per segnalare una opportunità che può forse interessare qualcuno. La Vintage Sailplane Association offre copie dei disegni costruttivi di diversi alianti d'epoca:

Baby Albatross (1938) \$90	BA-100 fusioni (1938) \$30
BA-100 manuale - chiedere	DFS Habicht (1936) \$300
DFS Meise/Olympia (1938) \$950	DFS Rhonbussard (1933) \$85
DFS Weihe (1939) \$750	EPB-1 Plank (1945) \$45
Goeppingen 1 Wolf (1935) \$60	Grunau Baby Ila (1934) \$60
Hutter 17A (1935) \$70	Hutter 17B (1935) \$120
Mead Rhon Ranger (1938) \$60	Minimoa 36 (1936) \$100
Ross R-3 (1938) \$80	SG-38 Zoegling (1938) \$60

I disegni possono essere richiesti a L. Buell, 13607 Brightfield Lane, Herndon, VA 22071 USA. Non si tratta dello Strojnik S-2A, e le caratteristiche non sono le più moderne. Però certi nomi, certe linee sono indimenticabili e chissà che qualcuno non se li voglia costruire...

Un'osservazione al volo. Che fine hanno fatto i disegni costruttivi degli alianti italiani come l'Allievo Cantù, l'Asiago, il Cat 28 e così via?

Possibile che siano tutti spariti?

Infine una richiesta. Lo Stinson L-5 traina ancora un po' dovunque. Si tratta di aerei d'epoca, che hanno prestato un servizio durante la guerra. Il GAVS vorrebbe conoscerne le matricole (serial) originali americane. La targhetta di costruzione è di solito affissa sulla centina di fusoliera (quella interna, in lamierino) destra. Ci interessa anche sapere se un aereo ne è privo. Nel dubbio, consigliamo di trascrivere tutta la targhetta.

Chi volesse perdere dieci minuti può inviarci anche solo una cartolina, indicando chiaramente le marche del velivolo, la base e il serial.

Un grazie anticipato e buon volo!

GREGORY ALEGI

* * *

Gli interessati possono scrivere direttamente al seguente indirizzo:

GRUPPO AMICI VELIVOLI STORICI
Largo Lucio Apuleio 11 - 00136 ROMA

Deltaplani: nuove regole per il volo

Roma - Novità per i piloti di deltaplani e apparecchi superleggeri: è, infatti, sotto i torchi di stampa nella Gazzetta Ufficiale il regolamento relativo alla disciplina del volo da diporto e sportivo proposto dal ministro dei Trasporti Santuz. Il regolamento prevede una serie di prescrizioni tra cui l'uso del casco di protezione e l'accertamento da parte del pilota dell'esistenza di tutte le condizioni soggettive e oggettive per la sicurezza del volo. Nel regolamento vengono, inoltre, definiti la scelta e i limiti delle aree per il decollo e l'atterraggio, mentre le operazioni di volo degli apparecchi sono circoscritte all'interno del territorio nazionale.

(dal giornale «La Provincia» di Como del 14.9.88)

Campionato Italiano di Distanza

Classifica provvisoria al 13 settembre 1988

CLASSE MONOPOSTI

1. GOSTNER THOMAS	AeC. Bolzano	p. 2548
2. PRONZATI ATTILIO	AVAL Varese	2036
3. URBANI LUCA	G.V.A.	1931
4. BRIGLIADORI R. jr	A.V.M. Milano	1874
5. KASTLUNGER ERICH	Ae.C. Bolzano	1870
6. MONTI ROBERTO	AVAL Varese	1859
7. MONTI LUCA	AVAL Varese	1697
8. SERVILIO SERGIO	Ae.C. Roma	1640
9. GHIORZO STEFANO	A.V.M. Milano	1629
10. PAOLILLO UGO	Ae.C.V. Toscana	1602

CLASSE BIPOSTI

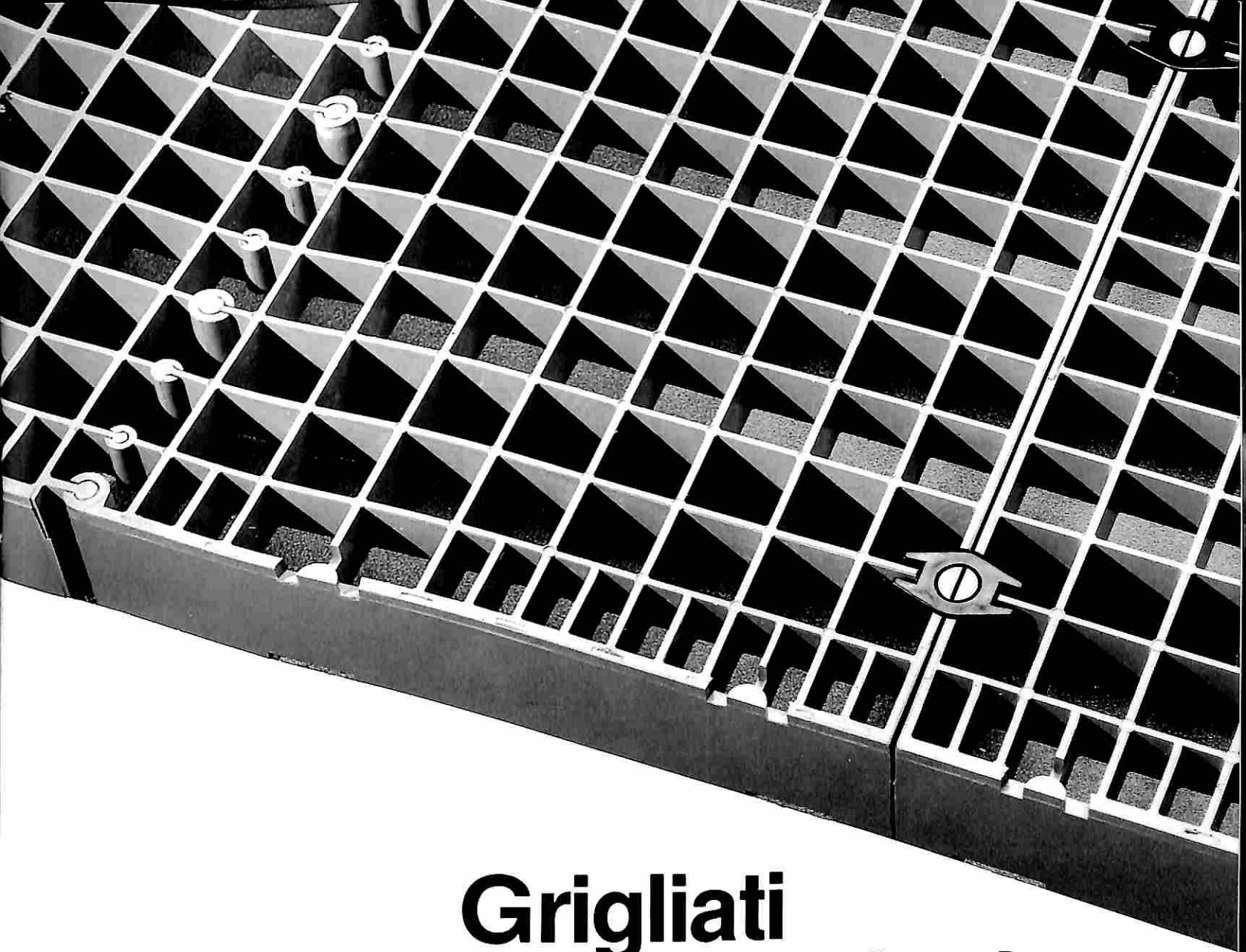
1. MUSSIO/CAPOFERRI	AVA Valbrembo	p. 1374
2. PRONZATI/ORSI A.	AVAL Varese	808
3. GHIORZO/CARUGATI	A.V.M. Milano	587
4. CAPOREFFI/MUSSIO	AVA Valbrembo	490

CLASSE MOTOALIANI

1. MANZONI ROBERTO	AVAL Varese	p. 1328
--------------------	-------------	---------

**La rubrica «Notizie dai campi di volo»
è rinviata al prossimo numero solo
per ragioni di spazio. Sollecitiamo gli
abituati assenti per predisporre
un'ampia panoramica di quello che si
è fatto o non si è potuto fare.
I pigri possono servirsi del fax,
il numero è:**

031/277472



Grigliati per pavimentazioni

I grigliati Mazzucchelli in ABS e in Polipropilene, facilissimi da montare, hanno un disegno a canali aperti, per un'alta capacità drenante della superficie coperta. Le ottime caratteristiche meccaniche, fisiche ed elettriche consentono grande resistenza agli agenti chimici, atmosferici, alla temperatura ed agli urti.

Pavimentazione per centrali termiche, impianti galvanici, tintorie, concherie, verniciature, docce, salumifici, macelli, sale macchine, impianti di lavaggio, pontili galleggianti, impianti di depurazione, celle frigorifere, stand per fiere, coperture vasche, zone areazione e luce, intercapedini e controsoffittature anticondensa, piste carrellabili su spiagge, impianti elettrici (collaudati ENPI per tensioni fino a 6000 V).
Per informazioni telefonare al numero 0331-856553.



MAZZUCHELLI

Mazzucchelli Celluloide S.p.A. - 21043 Castiglione Olona (Va) - Italy
Telefono 0331-856111 - Telex 330609 SIC I - Telefax 0331-856213



COMPUTER GRAFICO BETA

Dal designer più esigente al tecnico di maglieria più qualificato proponiamo le nostre soluzioni per risolvere i problemi di programmazione, al servizio di sempre più numerose macchine da maglieria rettilinee e circolari delle case costruttrici più diffuse sul mercato.

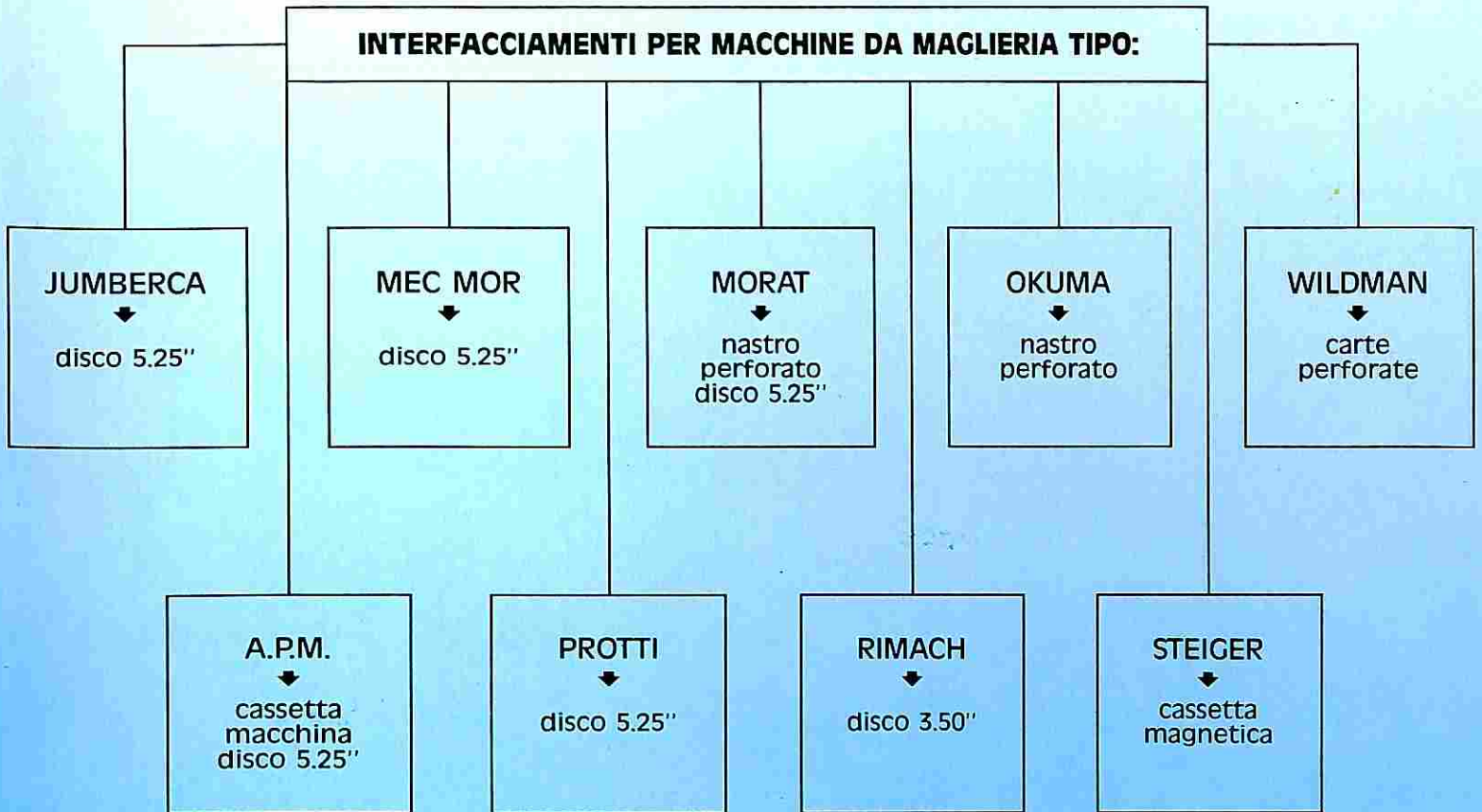


CONTROLLER EMM per macchine circolari Morat

I vantaggi dell'elettronica vengono finalmente sfruttati qualificando la Vostra produzione.

TECNOLOGIE APPLICATE PER UNA MIGLIORE PRODUZIONE

INTERFACCIAMENTI PER MACCHINE DA MAGLIERIA TIPO:



INTERFACCIAMENTI COMPLETI DI PROGRAMMI MACCHINA PER MACCHINE DA MAGLIERIA TIPO:





GLASFASER ITALIANA S.p.A.

24030 VALBREMBO - TEL. 035/631011

HOFFMANN AIRCRAFT

Gesellschaft m.b.H.

EIN UNTERNEHMEN DER SIMMERING-GRAZ-PAUKER AG.

Esce ancora un pò addormentato dall'hangar. Le ali aderiscono alla fusoliera, cosicchè per la notte bastano 2 metri di larghezza. In pochi minuti distende le ali ed evidenzia tutta la sua bellezza. Si sale comodamente sulla balestra a sbalzo del carrello e già rulla dolcemente sul campo.

Qualche raffica inattesa al decollo, nessun problema, si corregge facilmente e l'elica è commutabile in assetto di crociera. Nell'abitacolo tutto è a tenuta perfetta, grazie alle solide chiusure ed al migliorato profilo del telaio della cappottina. E la vista è meravigliosa.

DIMONA H-36 MK II