

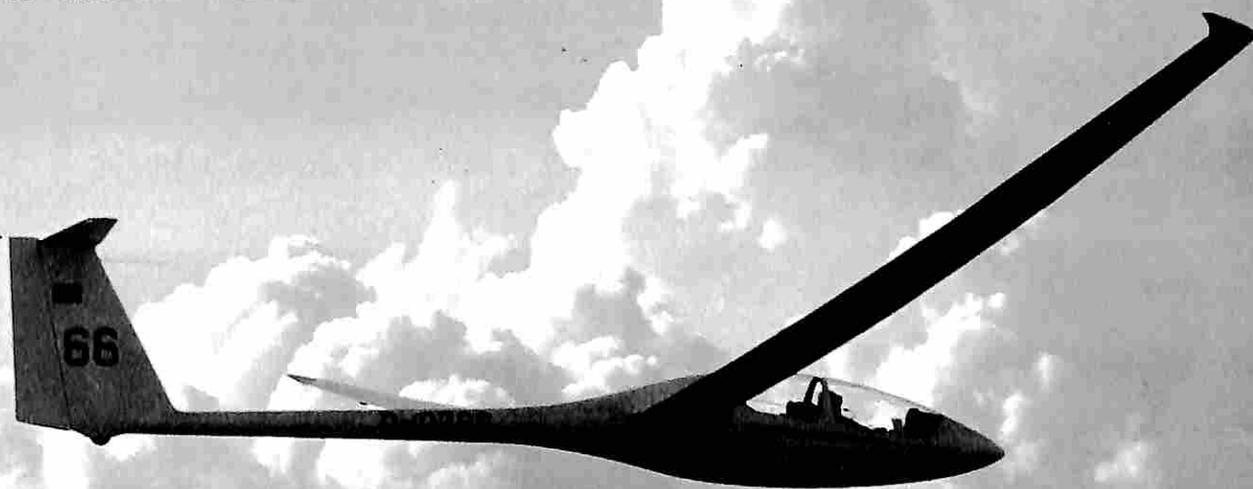
**VOLO
A
VELA**



LUG. - AGO. 1994

N. 225

La Rivista dei Volovelisti Italiani



**16 settembre 1994
16 settembre 1934**

**sessanta anni dal primo lancio collettivo di nove alianti
dal monte campo dei fiori
sessanta anni di storia del volo silenzioso a varese**

BIMESTRALE. SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE; GRUPPO N/70



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

VALBREMBO: PRIMA BASE IN EUROPA PER VOLI DI OLTRE 1000 CHILOMETRI
Tel. 035/52.80.93 - Fax 035/52.80.93 - Frequenza aeroporto 122,60

Aerei ed alianti a disposizione di tutti i soci:

3 STINSON L.5, 1 ROBIN DR 400.

**5 TWIN ASTIR, 2 JANUS B, 4 ASTIR STANDARD, 4 HORNET, 5 DG 300, 1 ASH 25,
2 DISCUS B, 1 MOTOALIANTE GROB G 109B.**

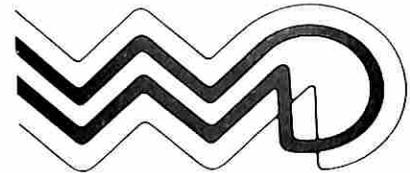
- SCUOLA PER CONSEGUIMENTO BREVETTO DI VOLO A VELA. RINNOVI E REINTEGRI.
- ADDESTRAMENTO DOPO BREVETTO PER CONSEGUIMENTO INSEGNE F.A.I.
- CORSI DI PERFORMANCE CON ISTRUTTORI QUALIFICATI CON BIPOSTI E MONOPOSTI.
- STAGES PER PILOTI STRANIERI DAL 15 MARZO AL 15 MAGGIO DI OGNI ANNO.

*Il Club è dotato di un vasto camping per roulettes e tende, con relativi servizi; piscina, campo da tennis e parco giochi bambini, nonché di ristorante-bar con ampio parcheggio auto (nuova gestione). L'aeroporto ed i servizi annessi sono aperti tutti i giorni escluso il martedì.
NON È RICHIESTA NESSUNA TASSA, NE DI ATTERRAGGIO NE DI DECOLLO.*

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
NOVITÀ	:	SISTEMA DI VOLO TESTA ALTA: HUDIS

TUTTO PER L'ALIANTE ED IL MOTOALIANTE



Walter Dittel GmbH



FSG 5

FSG 5 W

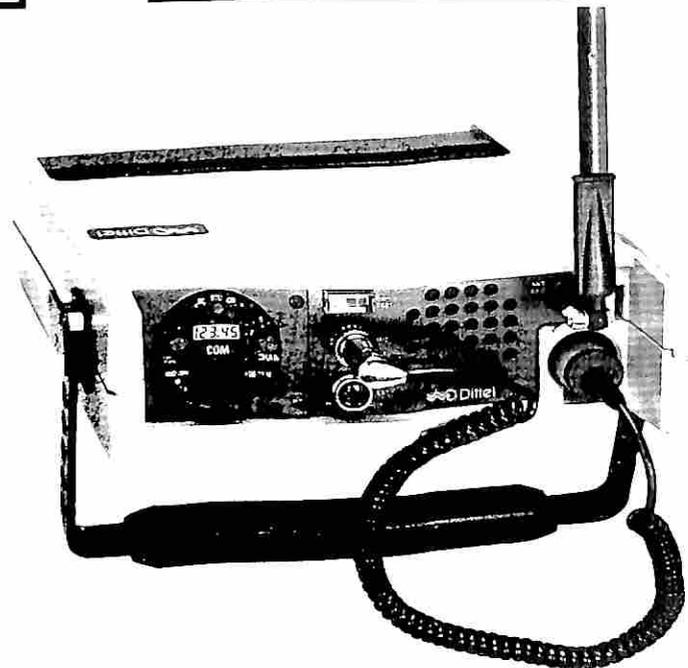
FSG 4



FSG 71 M



FSG 70



AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS

GRITTI s.p.a. I-39100 BOLZANO/BOZEN • Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstraße

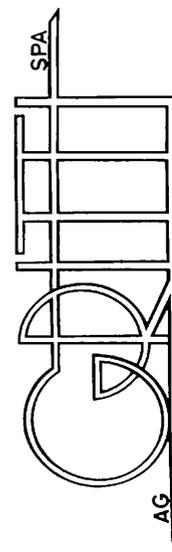
Tel. 0471/940001 (5 linee) • Telex 400312 GRITTI I • Telefax 0471/940472

MODEL	FSG 70	FSG 71 M	FSG 5	FSG 4	FSG 5 W
FCC (USA)	yes	yes	yes	yes	no
TSO/LBA	pending/yes	pending/yes	N/A	N/A	N/A
Airborne, installation mounting system transceiver panel size	direkt fixed, panel 57 mm/2 1/4" ϕ	direkt fixed, panel 57 mm/2 1/4" ϕ	UL, parachute -	UL, parachute -	UL, parachute -
Portable Version	yes	yes	Hand-held	Hand-held	Hand-held
Mobile Version	yes	yes	yes	yes	yes
Fixed base Version	yes	yes	yes	yes	yes
Back up	yes	yes	yes	yes	yes
Portable case, type Tx duty cycle (%), Sby Operation time	70 PC and 70 PS 20% 10% Sby 17 33 200hrs	70 PC and 70 PS 20% 10% Sby 17 33 200hrs	N/A 20% 10% 5% Sby 5 8 12 24hrs	N/A 20% 10% 5% Sby 5 8 12 24hrs	N/A 20% 10% 5% Sby 5 8 12 24hrs
Channels / Freq. range	760/118-136.975	760/118-136.975	760/118-136.975	6 out of	1040/118-143.975
Memory channels	-	10	-	-	-
Transmitter output	min. 6 W	min. 6 W	1 W	1 W	0.8...1 W
Transmitter duty cycle	100%	100%	100%	100%	100%
Audio (Speaker)	8 W / 2 Ω	8 W / 2 Ω	0.7 W / 8 Ω	0.7 W / 8 Ω	0.7 W / 8 Ω
Audio (Phones)	35mW / 500 Ω	35mW / 500 Ω	0.3 W / 8 Ω	0.3 W / 8 Ω	0.3 W / 8 Ω
Frequency tolerance	< \pm 15 ppm	< \pm 15 ppm	< \pm 20 ppm	< \pm 20 ppm	< \pm 20 ppm
Sensitivity (m = 30%)	< 1 μ V / 6 dB	< 1 μ V / 6 dB	< 1 μ V / 6 dB	< 1 μ V / 6 dB	< 1 μ V / 6 dB
Selectivity \pm 8 kHz Selectivity \pm 25 kHz	< 6 dB > 70 dB	< 6 dB > 70 dB	< 6 dB > 60 dB	< 6 dB > 60 dB	< 6 dB > 60 dB
Spurious response Rx	> 80 dB	> 80 dB	> 60 dB	> 60 dB	> 60 dB
AGC range	5 μ V ... 0,2 V / < 6 dB	5 μ V ... 0,2 V / < 6 dB	5 μ V ... 0,1 V / < 6 dB	5 μ V ... 0,1 V / < 6 dB	5 μ V ... 0,1 V / < 6 dB
Supply voltage range	9.7 ... 15.2 V	9.7 ... 15.2 V	11 ... 15.2 V	11 ... 15.2 V	11 ... 15.2 V
Low voltage warning	< 11 V (LCD blinking)	< 11 V (LCD blinking)	5 LED test	5 LED test	5 LED test
Standby (typ.)	< 25 mA	< 25 mA	< 15 mA	< 15 mA	< 15 mA
Receive (typ.)	140 mA	140 mA	35 mA	35 mA	35 mA
Transmit (typ.)	1.5 A	1.5 A	400 mA	400 mA	400 mA
Mike dyn. (ext.) 200 (600) Ω	2 ... 10 mV	2 ... 10 mV	2 ... 10 mV < 200 Ohm	2 ... 10 mV < 200 Ohm	2 ... 10 mV < 200 Ohm
Amplified mike	0.1 ... 1 V	0.1 ... 1 V	-	-	-
Modulation compressor	yes	yes	yes	yes	yes
Climax audio filter	yes	yes	yes	yes	yes
Auxiliary audio input	yes	yes	-	-	-
Intercom	yes	yes	no	no	no
Transmit side tone	yes	yes	optional	optional	yes
Frequency display	LCD	LCD	mechanical	label	LCD
Display Illumination	14/28 V ext.	14/28 V ext.	internal LED	no	internal LED
Altitude ft/m MSL	50000 / 15000	50000 / 15000	50000 / 15000	50000 / 15000	50000 / 15000
Temperature range	-20°C / + 55 / + 71°C	-20°C / + 55 / + 71°C	-20°C / + 60°C	-20°C / + 60°C	-20°C / + 60°C
Dimensions W x H x D (mm)	63 x 61 x 237 mm	63 x 61 x 237 mm	83 x 35 x 209 mm	83 x 35 x 209 mm	88 x 54 x 233 mm
Weight (kg/lbs.)	0.74 kg / 1.63 lbs.	0.80 kg / 1.76 lbs.	0.87 kg / 1.91 lbs.	0.87 kg / 1.91 lbs.	1.05 kg / 2.3 lbs.
Depth behind panel incl. plugs and wiring	240 mm	240 mm	-	-	-



TECHNICAL INFORMATION

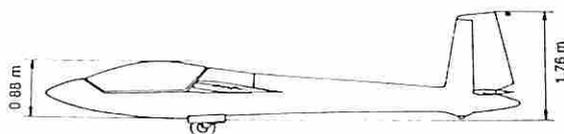
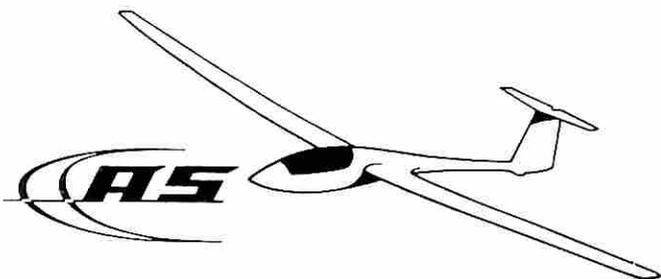
VHF AVIATION RADIO



I-39100 BOLZANO/BOZEN - Via Maso della Pieve 72 Pfarrhofstraße
Tel. 0471/250001 (5 linee) - Telex 400312 GRITTI I - Telefax 0471/250472

“air classic”

RAPPRESENTANTE ESCLUSIVA PER L'ITALIA DI:



SWIFT S1

Il nuovo super aliante acrobatico monoposto
± 10G
Apertura alare 13 mt
Disponibili Tips di prolunga a 15 mt

Modifica Mecanair

per PIPER PA 18 180 HP
Elica quadripla
Ottimale per traino aliante
e volo in montagna.



RIMORCHI COBRA



biposto scuola
apertura alare 17 mt
efficienza max 35 (DFVLR)



monoposto da addestramento
scuola e performance, apertura 15 mt
efficienza max 34 (DFVLR)



monoposto classe STANDARD
apertura 15 mt, peso max 500 kg
efficienza max 43
versione decollo autonomo
salita 2,8 m/sec
efficienza max 43

E



monoposto classe LIBERA
apertura alare 25 mt
peso max al decollo 750 Kg
efficienza max 60

BE

versione motoalante
peso max al decollo 750 Kg
efficienza max 60



biposto classe LIBERA
apertura alare 25 mt
peso max al decollo 750 Kg
efficienza max 58

E

versione con motore di sostenimento
salita 0,8 m/sec
efficienza max 58



nuovo motoalante
decollo autonomo
apertura alare 18 mt
efficienza max oltre 50

E



nuovo aliante 15 mt
FAI CLASS
efficienza max 48

ALEXANDER SCHLEICHER

GMBH & C. - Segelflugzeugbau - D 6416 Poppenhausen-Wasserkuppe

AIR CLASSIC s.r.l. - Via Lucento, 126 - 10149 TORINO - Tel. 011/290453 - Fax 011/2161555



stagione di statuti

L'AERO CLUB D'ITALIA. Se ne parla da tempo, discutiamone.

Sempre a proposito di Ae.C.I., privatizzazioni e Federazioni raccogliamo oggi le considerazioni sul tema dal Presidente, Sig. Bacchi e dal Vicepresidente, Sig. Tarasconi della Federazione Italiana Volo Libero che abbiamo incontrato a Valbrembo in occasione della Mostra Mercato. Abbiamo chiesto loro cosa ne pensano dell'Ae.C.I. attuale, delle proposte che si sentono ventilare circa la costituzione della Federazione e dello stato attuale dell'attività del Volo Libero.

Queste le risposte, con l'invito a meditare ed "esternare".

Bacchi

Il voler trasformare l'Ae.C.I. in Federazione non può essere che positivo; noi del Volo Libero lo siamo già fin dal 1976 ed abbiamo un'infinità di iscritti, oggi che si parla ovunque di Federazioni vorremmo finalmente che queste parole non restassero tali, come diciamo noi "Parlapendio", ma che si potessero tradurre in realtà, anche perchè le scadenze sono abbastanza vicine ed è sempre brutto vedere che tutti i giochi si muovono esaltamente un mese prima delle elezioni e poi si spengono.

Quattro anni fa l'Avv. Testa prometteva tra i cavalli di battaglia per la sua campagna elettorale cose come il rinnovo dello Statuto (mai realizzato) o lo sdoppiamento delle Specialità. Nel nostro settore abbiamo un'unica Specialità che accomuna innegabili differenze come quelle tra il Parapendio ed un Ultraleggero per cui siamo in attesa di una soluzione che rispetti la nostra realtà che oltre tutto rappresenta il maggior numero di praticanti l'attività sportiva nel mondo del volo.

È triste dover ammettere che non si è mosso nulla nonostante che, come Federazione, noi ci siamo battuti con tutte le forze. Purtroppo si è sempre andati a cozzare contro il muro rappresentato da interessi superiori a quelli del Volo Libero perchè, piaccia o no, il volo a motore rappresenta per alcuni una fonte di reddito laddove Parapendio e Deltaplano sono mezzi semplici.

Tarasconi

Ci fa piacere che la nostra situazione sia portata come esempio per gli altri e che si vogliano realizzare le cose che noi praticamente, tra mille difficoltà, stiamo dicendo da otto anni nei confronti dell'Ae.C.I.; può andare bene un'Ae.C.I. che venga gestito per fare da tramite politico o che sia un Consorzio di Federazioni, ma che però la parte sportiva sia in mano di chi è capace di gestirla, cioè a gente che innanzitutto pratica l'attività, conosce i problemi, ha voglia di risolverli e di lavorare per risolverli.

Bacchi

Se il personale dell'Ae.C.I. lavora solo per l'avvocato Testa non si conclude nulla e si blocca tutto come sta succedendo all'attività di volo. La nostra ha un'esplosione grandissima e capisco non sia troppo ben vista perchè sfugge alla burocratizzazione; certo esiste anche da noi la burocrazia, ma il superare certi livelli ucciderebbe il Volo Libero perchè nello sport non dovrebbe esistere burocrazia. Le Federazioni dovrebbero trattare direttamente con il CONI. Vedo bene l'Ae.C.I. come collettore che raggruppi tutte le varie attività e così parli non solo a nome degli alianti o dei vololibristi, ma parli a nome di tutti e abbia quindi un peso politico maggiore. Questo e non oltre questo deve essere il significato di un Ae.C.I.

Tarasconi

L'Ae.C.I. deve essere supportato dalla base, ma deve fare quello che la base decide.

Quella base che vive sulla propria pelle i problemi di tutti i giorni. Non ci devono essere persone che da dietro un tavolino pretendano di decidere senza neppure sapere come si svolge l'attività. In effetti oggi siamo giunti a questo.

Bacchi

Emblematico è il caso del regolamento scuola. Il regolamento scuola è vecchio e risale alla prima applicazione del D.P.R. del 1989, poichè la commissione di specialità negli ultimi quattro anni non ha cambiato nulla. Era stato pensato

e scritto da Carlo Marchetti che all'epoca, con tutto il rispetto per il volovelista ed il Volo a Vela, nulla sapeva di Deltaplano e Parapendio e solo successivamente era venuto a conoscenza dei problemi del Volo Libero. Non si possono trasportare esperienze di un settore in un altro.

Per quanto concerne invece la nostra federazione non registriamo problemi interni: abbiamo ottimi tecnici, un consiglio che lavora, abbiamo un controllo indiretto su tutte le scuole di Volo, siamo noi stessi a lanciare stages di aggiornamento per gli istruttori, ci occupiamo della sicurezza, dei materiali, dei rapporti con i Club, di mandare le nostre squadre all'estero. Anche quest'anno, ad esempio, la nostra squadra si è piazzata terza ai Campionati Europei di Deltaplano; è stato un bellissimo risultato anche se purtroppo l'Ae.C.I. ci ha fatto fare una brutta figura, a gare iniziate eravamo l'unica Nazione a non avere ancora pagato l'iscrizione!!

E probabilmente a presentazione del bilancio ci sentiremo dire che non verranno nemmeno rimborsati i soldi anticipati dai piloti stessi per l'acquisto della divisa poichè non abbiamo utilizzato le tute del CONI, tute praticamente impossibili da ottenere vista la trafila burocratica da fare!! Sono queste cose tristi da dover sempre ripetere, però sono la realtà.

Pare tutto assurdo: come Federazione noi non riceviamo sovvenzioni, viviamo solo sulla tassa di 50.000 lire annue che il socio paga con l'iscrizione e con questa riceve il nostro notiziario (10 numeri spediti a casa) oltre a tutti gli altri servizi che diamo come Federazione quali gestione gare, copertura legale, problemi assicurativi e con tutto ciò abbiamo un bilancio positivo ogni anno. All'Ae.C.I. ci sono 55 dipendenti che non si sono mai visti presso i Club, è per lo meno anomalo che il Presidente ed il Vicepresidente ricevano un assegno annuo abbastanza cospicuo quando in tutte le altre Federazioni le cariche elettive sono gratuite e si hanno al massimo dei rimborsi spese. E guai se così non fosse!!

Tarasconi

Inoltre nei nostri confronti l'Ae.C.I. ha sempre attuato una strana politica: noi siamo l'unica Specialità che ottiene, per legge, gli esami federali in tutta Italia senza l'obbligo di essere iscritti ad un AeroClub. Questo forse perchè, visto il nostro cospicuo numero, qualcuno potrebbe temere che noi si possa avere troppo peso decisionale nelle scelte di Club anche se per noi rimane l'assurdo del valore del voto 1 a 4. Il rovescio della medaglia per i Club è poi la mancanza di rappresentatività delle commissioni per mancanza del numero legale dei membri elettivi.

Bacchi

Da non dimenticare infine che le vicende Ae.C.I. - Federazione influiscono negativamente sulla sicurezza: il pilota, il socio, il praticante che vede una dualità di figure va a rifugiarsi sotto un Ente o sotto l'altro quando a lui è più comodo, sfuggendo forse così a delle regole di comportamento che se invece fossero dettate da un solo Ente avrebbero maggior peso, maggiore garanzia e univocità e non sarebbero così contraddittorie come ora.

In Italia, dalla sua nascita, il Volo Libero ha registrato più di 16.000 iscritti, solo quest'anno gli iscritti in attività sono 6.500, un numero elevato dovuto ai costi bassi anche a livello di scuola, ma soprattutto dovuto al fatto che uno può volare nel momento in cui decide farlo senza orpelli di sorta. Cosa che nelle altre specialità è impossibile fare.



C. S. V. V. A.

COMITATO REDAZIONALE

Lorenzo Scavino
Ernesto Aliverti
Cesare Balbis
Smilian Cibic
Patrizia Golin
Carlo Grinza
Giorgio Pedrotti
Attilio Pronzati
Plinio Rovesti
Andrea Taverna
Emilio Tessera Chiesa
"Club Novanta"

PREVENZIONE & SICUREZZA

Guido Bergomi
Bartolomeo Del Pio

PROVE IN VOLO

Walter Vergani

**V.I.P. CLUB &
INTERNATIONAL EDITOR**

Roberta Fischer - Fax 39 332 236645
Via Giambellino 21 - I 21100 VARESE

DAI CAMPI DI VOLO

Achille Bardelli

REDAZIONI ESTERNE

VOLO A VELA c/o SCAVINO
Via Partigiani 30 - 22100 COMO
Tel. 031/266636 - Fax 031/303209

VOLO A VELA c/o PEDROLI
Via Soave 6
CH 6830 CHIASSO (Svizzera)

CORRISPONDENTI

FAI-IGC: Smilian Cibic
OSTIV: Demetrio Malara
USA: Mario Piccagli
Alcide Santilli
Sergio Colocevic

STAMPA

Arti Grafiche Camagni - Como

DIRETTORE RESPONSABILE

Lorenzo Scavino

VOLO A VELA



La rivista del volo a vela
italiano, edita a cura del
CENTRO STUDI
DEL VOLO A VELA ALPINO
con la collaborazione
di tutti i volovelisti

FONDATA DA PLINIO ROVESTI NEL 1946

N. 225 LUGLIO/AGOSTO 1994

ISSN-0393-1242

SOMMARIO

- 5 STAGIONE DI STATUTI
- 9 KLAUS HOLIGHAUS
- 10 *iniziative*
NOTIZIE E.F.A.
- 11 7.mi CAMPIONATI EUROPEI
- 26 *volovelainformazioni*
- 27 C.I.M. 1994
- 33 VINON '94 CAMPIONATI V.V. IN MONTAGNA
- 35 SECONDI CAMPIONATI EUROPEI DI ACROBAZIA
- 37 *prove di volo*
PARLIAMO UN PO' DEL L.19
DUO DISCUS, VENTUS 2A, NIMBUS 4DM
- 40 *dai campi di volo*
MASERA, ALBENGA, RIVOLI d'OSOPPO,
CAIOLO, GRUMENTUM, ALZATE
- 47 *club novanta*
UN COLPO DEI «SOLITI NOTI»
32.mo RADUNO ALIANTISTI MILITARI
UNA NOTICINA DI W. MALPAS
COMUNICATO STAMPA SCHEMPP-HIRTH
- 49 *vip club*
KLAUS HOLIGHAUS
NEW SOUTH AFRICAN SOARING CENTER
7th EUROPEAN CHAMPIONSHIPS AT RIETI
WE WERE THERE
C.I.M. '94 - RIETI, AUGUST 10 THROUGH 21
2nd EUROPEAN GLIDING AEROBATIC CHAMPIONSHIPS
- 59 VOLO A VELA N° 214 OTT./NOV. 1992
- 60 *dalla Gazzetta Ufficiale*
DECRETO LEGGE, 30.07.94 n° 475

IN COPERTINA: 16 SET. 1934 - 16 SET. 1994!

ABBONAMENTI PER IL 1994

1 - SOSTENITORE

L. 300.000 × VOLO A VELA + AUFRUFF! + abbon. SOARING 1994

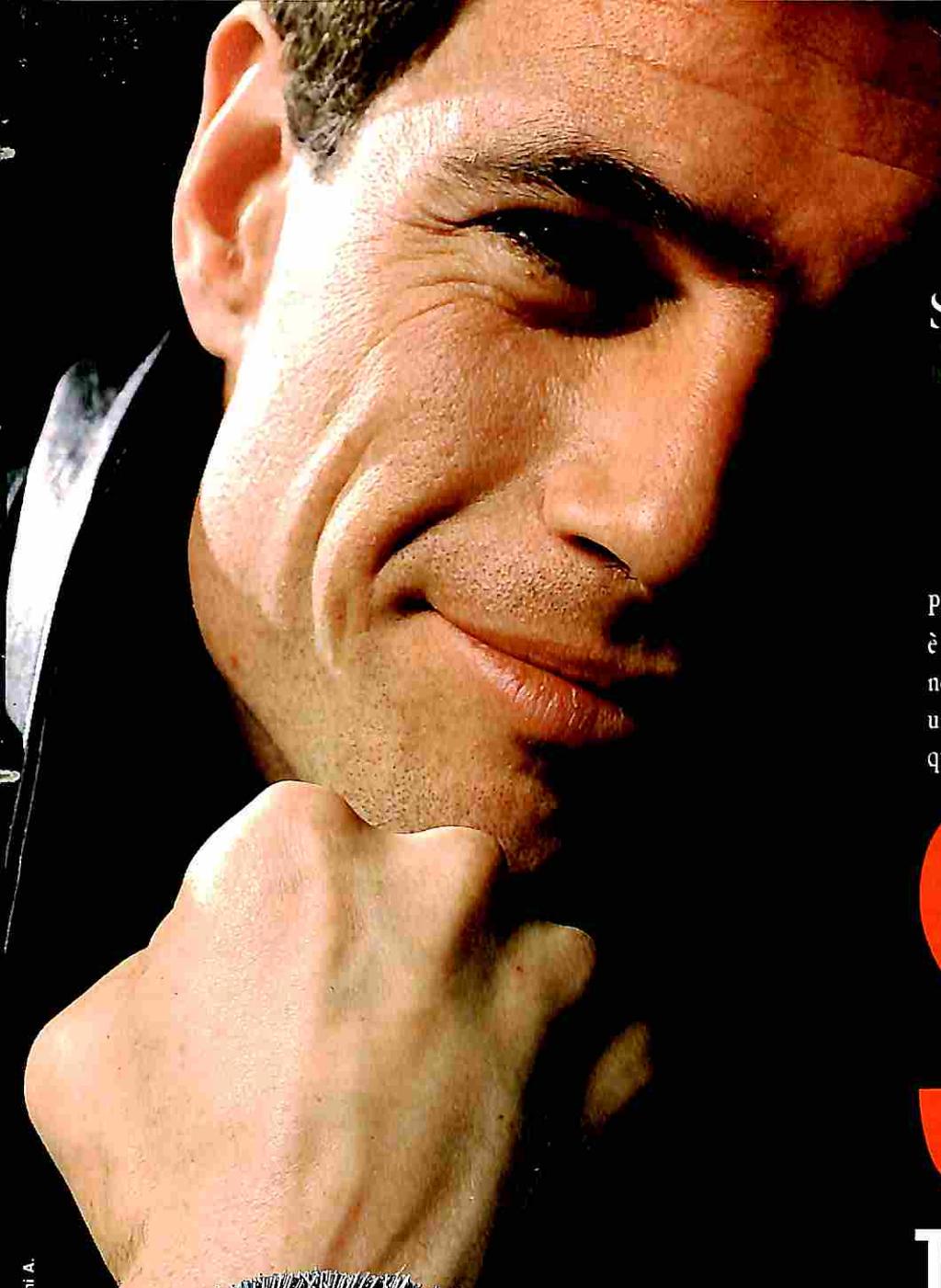
2 - PARTECIPAZIONE

L. 120.000 × VOLO A VELA + AUFRUFF! + Quaderno di Grinza

3 - ORDINARIO

L. 70.000 × VOLO A VELA (6 numeri del 1994)

REDAZIONE e AMMINISTRAZIONE: Aeroporto "Paolo Contri" - 21100 Varese, Calcinate del Pesce - Cod. Fisc. e Partita IVA 00581360120
Telefoni 0332/310073 e 0332/310023 - Fax 0332/312722 - Autorizzazione del Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 di Registro
Bimestrale, spedizione in abbonamento postale, gruppo IV/70. Pubblicità inferiore al 70%. Le opinioni espresse negli articoli
impegnano unicamente la responsabilità dei rispettivi Autori. È consentita la riproduzione, purchè venga citata la fonte.



SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE

Lavora con voi.



Prima di arrivare fra le tue mani, una spazzola tecnica SIT è stata provata, migliorata, riprovata e perfezionata ancora nei minimi dettagli. Per questo, quando arrivi a scegliere un prodotto SIT, ti accorgi che hai fatto la scelta migliore: quella definitiva.

SIT

TECNOSPAZZOLE LA SCELTA DEFINITIVA

SIT SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE Spa
BOLOGNA ITALY

Foto-Tamburini A.



Strumenti di volo Cambridge

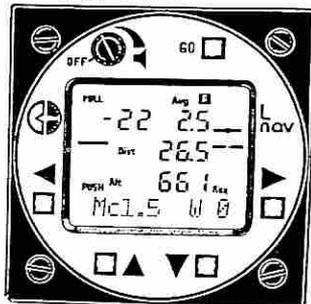
una linea completa di prodotti

CAV II



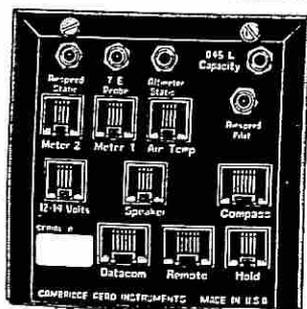
CAV II Il variometro elettrico con audio integrato. Ideale per gli allianti del club e per i voli «turistici». L'audio ed un secondo visualizzatore rendono questo strumento ideale per i biposti.

LNAV, SNAV



LNAV L'ultima evoluzione per colmare la distanza dai sistemi economici, derivato dalla collaudata tecnologia SNAV e MNAV, semplice da manovrare, con funzioni accessorie per la regolazione. Disponibili la versione biposti e il collegamento al GPS.

SNAV Un sistema della nuova generazione, una linea estrema di computers per il volo in aliante. Ideale anche per i biposti da competizione. Collegamento al GPS basato sulla tecnologia Garmin.

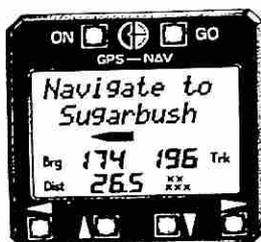


SNAV

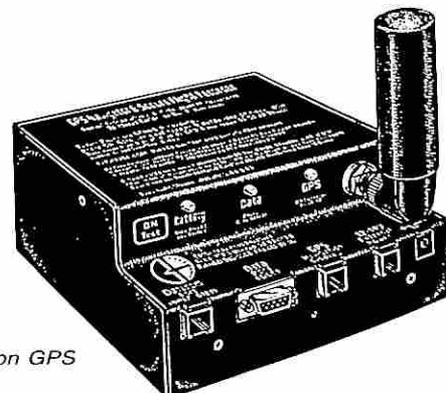
GPS Registratore di volo La nuova generazione della navigazione globale. CAMBRIDGE ha sviluppato la terza generazione di GPS sulla base della tecnologia Garmin e ha aggiunto la registrazione dei dati. Sarà la documentazione di volo del futuro per le gare e i voli di distanza. Lo standard NMEA 0183, utilizzando il sistema di elaborazione dati DOS, consente il collegamento con altri tipi di computers di bordo.



Variometro in 57 et 80 mm



Display GPS



Registratore di volo con GPS

Il segreto del successo del Cambridge:

Una tecnologia per variometri che soddisfa anche i piloti più esigenti. Semplice, razionale da usare in volo, con una vasta gamma di accessori come il comando a distanza. Un sistema di costruzione indistruttibile, un costante sviluppo nelle prestazioni, con estrema facilità di sostituzione dei nuovi moduli nei modelli posseduti dai clienti, fanno sì che lo strumento sia sempre il più aggiornato.

Preciso e affidabile, il Cambridge è già stato prodotto in 8500 esemplari. I risultati: piloti entusiasti, vincitori di moltissime gare nazionali ed internazionali.

I campioni volano con strumenti CAMBRIDGE!



per Austria, Germania e Italia

TEKK Vendita e Assistenza
Technische Konsultation Keim

Eyachstrasse 33
71065 Sindelfingen
Tel. (0049-0)7031-871 521
Fax (0049-0)7031-877 128

Klaus Holighaus

Uno dei Grandi del Volo a Vela

In memoriam

Ci ha lasciati il 9 Agosto 1994, verso le sei di sera, impattando contro una parete rocciosa del Rheinwaldhorn, a sola mezz'ora di volo dal campo di Samaden, da dove era partito e dove stava trascorrendo una breve vacanza.

La dolorosa notizia ha profondamente colpito la comunità volovelistica e si è stesa come un velo d'ombra sulle competizioni in corso. Anche a Rieti, dove suo figlio Tilo si apprestava a volare la CIM e dove Klaus era atteso. I suoi piani prevedevano infatti di raggiungere Rieti in volo da Samaden con il suo Nimbus 4, dalla inconfondibile sigla di gara XX, per l'inizio della CIM. La partecipazione alle esequie è stata larghissima: circa 1500 persone, malgrado si fosse nel pieno del periodo delle ferie. La chiesa ed il cimitero del suo domicilio di elezione, Kirchheim, erano troppo piccoli per contenere tutti i suoi amici. Klaus aveva 54 anni.

A sua moglie Brigitte rimane ora il compito di far sì che Tilo, che è ancora così giovane, possa continuare l'opera del padre.

Klaus Holighaus faceva parte della nota generazione di giovani studenti dell'Akaflieg di Darmstadt, Braunschweig e Stoccarda che avevano cominciato a volare a vela già durante gli studi universitari e che erano rimasti fedeli a questo sport anche in seguito, come progettisti. I primi esperimenti con la plastica rinforzata con fibra di vetro vennero compiuti da Holighaus a Darmstadt, sul D 36, un aliante di 18 metri.

Entrò quindi alla Schempp - Hirth, ed il Signor Schempp gli affidò dapprima lo sviluppo dei nuovi alianti, quindi l'intera ditta.

Passando per l'SHK, ancora in legno, 17 metri di apertura, un derivato dello Standard Austria, Klaus arrivò alla plastica con il suo primo progetto originale, il Cirrus 17 metri.

Con enorme concentrazione ed energia preparò quindi il prototipo del Nimbus 1, 22 metri di apertura alare, con i flap, con il quale George Moffat vinse i mondiali del 1970 a Marfa.

Seguirono lo Standard Cirrus, in diverse varianti, con il quale Holighaus pose le basi per il successo commerciale della Schempp - Hirth attraverso cui ha assicurato sino ad oggi il posto di lavoro ai suoi fidati collaboratori.

Klaus Holighaus era un professionista come progettista, ma non soltanto questo lo caratterizzava:

Conosceva e comprendeva come nessun altro la scena volovelistica internazionale, non dimenticava mai gli aspetti commerciali nello sviluppo e nel marketing dei suoi prodotti.

Pertanto i suoi progetti non rappresentavano sempre il massimo di quanto fosse possibile realizzare, bensì una più intelligente miscela di "tecnica ottimizzata per la commercializzazione". Il successo nelle competizioni e sul mercato, così necessario, era malgrado ciò, o forse proprio a causa di ciò, assicurato.

Vi erano poi le enormi conoscenze a livello di pilota da gara. Non c'è stato nessun progettista che abbia portato le proprie creazioni così spesso alla vittoria, ottenendo, insieme al successo sportivo anche un grandissimo successo di marketing. Klaus volava spesso ai limiti, ma non dimenticava la sicurezza. Che cosa sia successo su quel costone non si sa, si è portato via il suo segreto.

Alle sue conferenze sul volo a vela, i posti erano sempre pieni. Il modo in cui riusciva a comunicare l'entusiasmo per il volo sia agli amici volovelisti che a coloro che non si erano mai seduti in un

alante era straordinario. Il suo impegno concerneva il volo a vela nella sua completezza.

Una sola cosa non gli era mai riuscita: vincere un campionato del mondo. Voleva provarci un'ultima volta in Nuova Zelanda, non ha fatto in tempo. La montagna, da lui così amata, se lo è preso.

Per poter godere a fondo di una così grande ambizione è necessario anche avere a fianco qualcuno che la condivida. Sua moglie Brigitte lo capiva in maniera stupenda: moglie, madre di due figli, consigliere, consolatrice, psicologa e sempre la sua squadra nelle tante gare intorno al globo. Una personalità forte e simpatica, il punto centrale di una famiglia intatta e felice. Presso la Schempp - Hirth, in particolare dopo la tragica fine di Eugen Haendle e della sua Glasfluegel, si costituì una squadra che Holighaus fu sempre in grado di stimolare in modo che le grandi competenze tecniche disponibili venissero costantemente ottimizzate, sia dal punto di vista tecnico che da quello qualitativo. Questa squadra produsse il Ventus, il Nimbus 2, il Mini-Nimbus, il Nimbus 3 nonché il ben noto biposto "sempreverde", lo Janus, in 4 varianti. Lo Janus venne anche utilizzato per verificare le potenzialità dei nuovi materiali a base di fibra di carbonio e quindi per fare un ulteriore "salto" a livello di prestazioni, con profili più sottili. Holighaus aveva un solido partner in Dieter Althaus e nella sua galleria del vento presso l'università di Stoccarda, ove veniva svolto tutto il lavoro di base prima che i profili raggiungessero gli stampi.

Un successo notevolissimo fu quello registrato dal Discus, con la sua futuristica geometria alare. Il Discus è da otto anni il metro di paragone per la classe standard.

Seguirono il Nimbus 3D e 3DM, ed infine, a coronamento della serie, il Nimbus 4 con 26,5 metri di apertura alare. Naturalmente, anche in questo caso, per le suddette considerazioni commerciali, si procedette in modo da avere "in scorta" anche l'ala per un nuovo biposto.

Nello scorso biennio venne realizzata presso la Schempp - Hirth una serie di nuovi modelli ad una velocità incredibile:

l'eccellente biposto scuola e di elevate prestazioni Duo Discus, i nuovi Nimbus 4D e 4DM, una nuova ala con geometria e profilo completamente rinnovati per il Ventus 2 (aperture di 15 e 18 metri), che quindi risulta assai diverso dal suo predecessore.

Si potrebbe asserire che Klaus sentisse l'approssimarsi della fine e che quindi avesse sfruttato al massimo la sua ben nota energia. La Schempp - Hirth dispone ora di una gamma di alianti e motoalianti talmente completa da coprire quasi tutte le esigenze del mercato.

Nell'estate del 1994 hanno volato tutti i nuovi tipi, ma c'è ancora molto lavoro da fare per la messa a punto finale e per la certificazione. Il team di Holighaus ha ora il dovere di continuare a lavorare bene come in passato, anche se manca il punto di riferimento.

Egli ha lasciato una buona eredità: figlioli con le giuste motivazioni, una azienda solida, una "squadra" motivata e fedele all'interno dell'azienda.

In particolare negli ultimi anni, Klaus ha anche sostenuto lo sviluppo del volo a vela giovanile in Germania, sia come istruttore che come sponsor.

I risultati degli ultimi campionati hanno dimostrato il successo di queste iniziative: i nuovi campioni tedeschi hanno un'età che varia tra 24 e 29 anni.

In Nuova Zelanda ci sarà un vuoto nella griglia di partenza. Klaus Holighaus rimarrà per sempre una delle grandi personalità del volo a vela internazionale.

Klaus Keim
(tradotto da RF)

Notizie E.F.A. European Flight Association

(E.F.A. è un'Associazione con la finalità di permettere ai portatori di handicap agli arti inferiori di volare con l'aliante. Vedere VOLO A VELA n° 224 pag. 35)

In questo ultimo periodo la nostra associazione ha fatto notevoli progressi:

- due nostri soci hanno ottenuto l'idoneità psico-fisica al volo, presso l'I.M.L. di Roma, lo stesso era già stato fatto nel mese di maggio in Germania, grazie alla collaborazione della Segelflugschule di Oerlinghausen che ci ha anche permesso di effettuare vari voli di prova con un aliante ASK 21 appositamente modificato;
- dal mese di luglio siamo associati con l'International Wheelchair Aviators, una associazione che assiste e promuove il volo, sia a vela che a motore, in moltissimi paesi, ha sede in California (USA);
- abbiamo preso contatti anche con il Prof. Morelli del Politecnico di Torino, che si è dichiarato disposto a collaborare con la nostra iniziativa;
- anche Mario Puppi, Presidente del Club Aviazione Popolare, collabora con la nostra associazione, curando tutti i problemi relativi alla omologazione degli alianti.

Qui di seguito il testo della lettera aperta inviata ad Ae.C.I. e R.A.I..

MARCO NIZZI

Lettera aperta al Presidente dell'Aeroclub d'Italia e al Presidente del Registro Aeronautico Italiano

Egregio Presidente dell'AeCI,
Egregio Presidente del RAI,

L'E.F.A. European Flight Association è un'associazione nata per permettere ai portatori di handicap agli arti inferiori di volare con l'aliante.

In Italia fino ad ora questo non è stato possibile ma grazie alla disponibilità e competenza dell'Istituto di Medicina Legale dell'A.M.I. di Roma, che ha applicato l'art. 37 (Clausola di flessibilità per le deficienze psicofisiche) del D.P.R. n. 566 - 18 novembre 1988, giovedì 11 agosto u.s. due soci fondatori dell'Associazione, Stefano Zuccarini e Giulio Valentini, hanno ottenuto il giudizio di idoneità psico-fisica al volo per la licenza di pilota di aliante di 2^a classe.

Tale giudizio, espresso per la prima volta in Italia nei confronti di due portatori di handicap agli arti inferiori, prevede la effettuazione di prove tecniche di volo atte a garantire la sicurezza dello stesso, oltre ad indicare le limitazioni da apporre alla licenza fra cui ovviamente quella dell'utilizzo di un aliante adeguatamente adattato con comandi manuali.

Questo importantissimo risultato determina l'abbattimento dell'ostacolo pregiudiziale alla organizzazione nel nostro Paese di corsi di pilotaggio per persone disabili.

Se è stato finalmente risolto l'aspetto medico-legale della vicenda, resta ancora insoluto il problema tecnico di avere la disponibilità in Italia di alianti biposto adattati tipo ASK 21 e GROB TWIN III, di cui esistono in Germania ed in Francia versioni appositamente modificate ed omologate con comandi manuali.

Purtroppo la nostra Associazione non è in grado di acquistare direttamente tali aeromobili, poichè svolge la propria attività esclusivamente grazie ai contributi degli associati. Per questo motivo chiediamo all'Aeroclub d'Italia di inserire, nel piano di rinnovo flotta, alcuni alianti modificati da distribuire ai più attivi centri di volo a vela che attualmente partecipano alla nostra iniziativa.

Questa operazione comporterebbe un aggravio di costo minimo (circa il 5% in più rispetto al prezzo di un normale aliante), con il non trascurabile vantaggio della possibilità di utilizzo del mezzo da parte di tutti i piloti, dato che la modifica, consistente nell'aggiunta di una leva per il comando del timone di direzione, lascia invariati tutti gli altri comandi compresa la pedaliera.

Al Presidente del RAI chiediamo di ottenere in tempi rapidi, l'omologazione di questi alianti (omologazione, per altro, già concessa sia in Germania che in Francia).

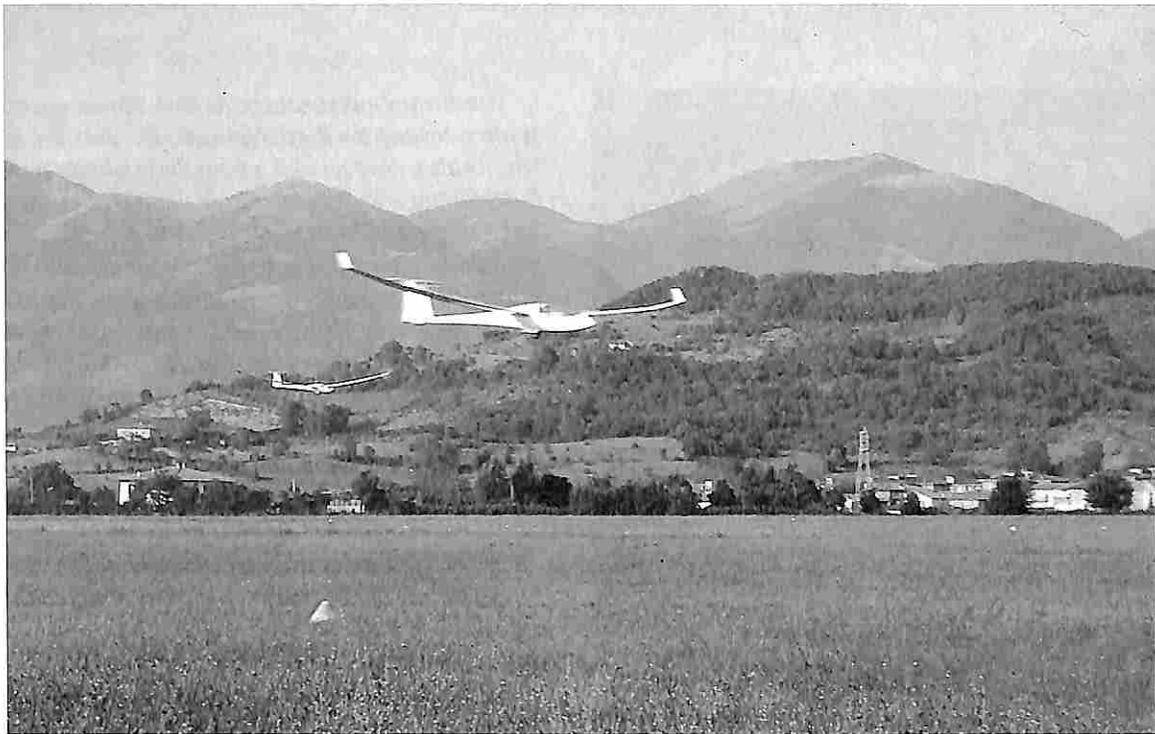
Concludiamo precisando che la nostra Associazione si propone di perseguire i suoi obiettivi restando sempre, nella sua essenza, una iniziativa di promozione umana in grado di offrire a chiunque lo desideri valide opportunità di aiutare gli altri.

Si sarà grati di ricevere dalle illustri Presidenze un cenno di disponibilità a sostegno della nostra iniziativa.

L'E.F.A. ringrazia il Presidente dell'Aero Club d'Italia ed il Presidente del Registro Aeronautico Italiano per la cortese attenzione.

Assisi, 31 agosto 1994

Il Presidente dell'E.F.A.
Dott. STEFANO ZUCCARINI



7ⁱ Campionati Europei di Volo a Vela a Rieti

di ROBERTA FISCHER MALARA

(Fotografie di Stefano Casadei e Demetrio Malara)

E' sempre bello andare a Rieti, respirare l'aria della competizione, incontrare vecchie conoscenze e persone nuove, capire come cambia il volo a vela, scoprire che in certe cose (l'entusiasmo ad esempio) è sempre lo stesso (e l'organizzazione ce ne ha messo molto).

Non è vero che le gare di volo a vela non sono entusiasmanti, almeno io la vedo così, forse sono "parziale", sarà che mi acccontento e non ho grandi esigenze di spettacolarità. A me piace vedere gli alianti che decollano e poi salgono in attesa di tagliare la linea di partenza, lassù su Poggio Bustone, Cantalice o il Terminillo, o vederli sparire quando il punto di partenza è remoto, alle Marmore. Altrettanto trovo belli gli atterraggi, con le scie d'acqua che fanno pensare alle macchine delle pattuglie acrobatiche... (quest'anno mi era anche venuta la tentazione di sedermi vicino a papà Galetto, che placidamente sdraiato all'ombra di una pianta seguiva la gara "minuto per minuto").... ma veniamo ai fatti.

L'aeroporto Ciuffelli ha nuovamente ospitato quest'anno un campionato FAI di Volo a Vela: si è trattato dei settimi Campionati Europei. In precedenza vi si erano svolti la prima edizione degli Europei nel 1982 ed i Campionati Mondiali nel 1985.

Dal 24 Luglio al 5 Agosto si sono contesi la palma della vittoria 91 piloti, suddivisi in 3 classi (36 nella standard, 33 nella 15 metri e 22 nella libera) provenienti da 17 diversi paesi. Hanno prevalso i tedeschi nella classe standard [tre al primo posto ex-aequo: Fischer (Discus), Schramme (Discus a) e Ziegler (LS8), con 9358 punti, non era mai successo in precedenza in gare volovelistiche, un lavoro di squadra fantastico]. Il nostro bravissimo Stefano Ghiorzo, dell'Aeroclub Volovelistico Lariano, si è imposto nella classe 15 metri, con punti 8552, a bordo di un Ventus-2 e di nuovo un

pilota tedesco, Bruno Gantenbrink (Nimbus 4), un "habitué" di Rieti, campione europeo nel 1986, è arrivato primo nella classe libera (punti 8623).

Gli italiani: in classe standard Leonardo Briigliadori si è piazzato quarto. Considerando il "triposto" tedesco, è come se si fosse classificato secondo. Buon ottavo Corrado Costa, solo 29° Luciano Avanzini, che ha pagato un avvio di gara davvero sfortunato, ma che comunque ha vinto la nona giornata. Nella 15 metri, come già riportato, titolo continentale per l'eccellente e costante Stefano Ghiorzo, undicesima posizione per Giorgio Galetto e diciannovesima per Luca Monti. Nella libera, ottimo settimo Luca Urbani, dodicesimo Riccardo Briigliadori, al quale non sono bastate quattro vittorie di giornata (anche se soltanto una da 1000 punti) per recuperare un fuoricampo iniziale, quattordicesimo Bob Monti.

I temi più lunghi: standard 507 km, 15 metri 563 km, libera 624 km (tutti assegnati il 4 Agosto). Velocità massime: standard 144 km/h (31/7), 15 metri 133.7 km/h (31/7), libera 141 km/h (3/8).

I temi sono stati in generale tradizionali, non si sono tentate avventure nel profondo sud in quanto sconsigliate dai meteorologi, ad eccezione del pilone di Campobasso, assegnato alla libera l'ultimo giorno di gara.

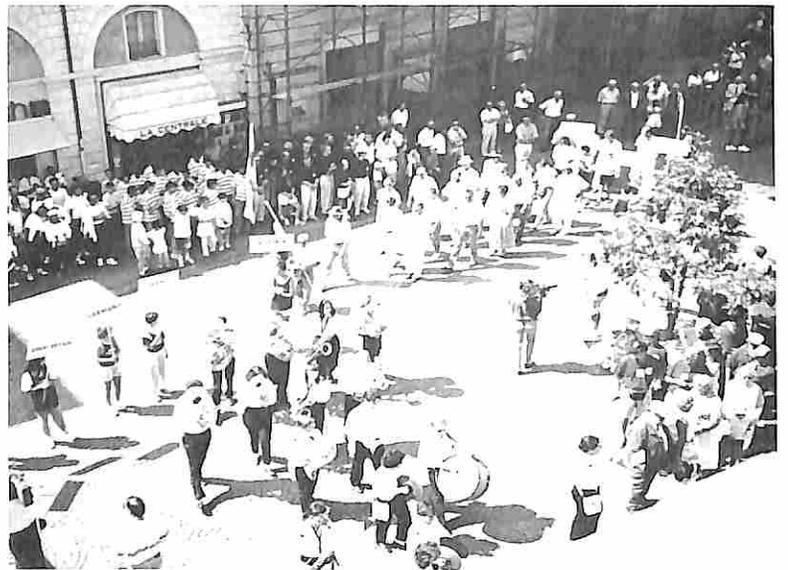
Una critica al task setting, dopo i complimenti di Fred Weinholz (uno degli "steward, nonché e soprattutto famosissimo pilota tedesco): "sono riusciti a sfruttare gli unici "slot" possibili, non si poteva fare meglio date le condizioni meteo" è venuta dal pilota norvegese Birger Bulukin, che ha affermato: "I task setters dovrebbero rendersi conto che quando fa brutto, fa brutto! All'inizio i temi erano troppo lunghi, poi se ne sono accorti e li hanno accorciati".



La manifestazione vera e propria (la gara è stata ovviamente preceduta da un periodo di allenamento) si è aperta il 22 Luglio, quando i capitani delle varie squadre sono stati ricevuti dal Sindaco di Rieti, che ha consegnato loro una medaglia ricordo. Questo è un dato significativo in quanto testimonia l'attenzione della città per il volo a vela. Quindi, il mattino successivo le squadre e gli addetti all'organizzazione hanno sfilato per le vie cittadine (da Porta Romana alla Piazza del Municipio), letteralmente tra due ali di folla. Weinholz e la signora Weinholz hanno detto di essere rimasti impressionati dalla partecipazione della cittadinanza. Nel pomeriggio del 23 Luglio, cerimonia ufficiale di apertura della competizione sul campo, con tanto pubblico e con le autorità civili e militari. Una esibizione delle Frecce Tricolori ha sottolineato l'importanza della gara.



Le condizioni meteorologiche non sono state quelle che si attendevano da Rieti. Nelle prime giornate si sono avuti temporali e rovesci che hanno determinato parecchi fuoricampo e la cancellazione del tema il giorno 28 Luglio per la 15 metri e la libera, nonché arrivi "difficili" il 30 Luglio, quando Leonardo Briigliadori, vincitore della giornata, è atterrato sotto una fitta grandinata ed il 2 Agosto, quando moltissimi concorrenti sono rientrati insieme mentre il vento soffiava forte sull'aeroporto di Rieti, dapprima a 45° al traverso, poi fortunatamente in asse pista (Piero Pugnetti sostiene che quegli atterraggi continuerà a sognarli di notte per un po'). Successivamente la situazione è migliorata, con giornate più favorevoli, ma comunque caratterizzate da condizioni inusuali in quanto la dominante era da nord-est piuttosto che quella tipica reatina da sud-ovest. Questo fatto, secondo Giancarlo Maestri, che si è occupato della gestione dei decolli e della linea di volo, ha finito per sfavorire gli italiani, profondi conoscitori della Rieti più tradizionale.



Anche Simon Leutenegger, che ben conosce Rieti, e che era uno dei favoriti, è stato svantaggiato dalla meteo "I primi giorni il tempo è stato uno ... schifo. Si è volato in roccolo, in pianura, con i temporali ... tutto quello che non mi piace!", ha affermato il pilota Svizzero.

Una gara caratterizzata quindi, a livello meteorologico, da una grande instabilità ed elevata umidità dell'aria sino al penultimo giorno, poi da situazioni più secche, non però blu, e da una componente strana il 4 ed il 5 Agosto ("Verso la fine è diventato difficile rientrare", dice Wolfgang Janowitsch, Austria, ottavo classificato nella sua classe, del tema del 4 Agosto).

A livello sportivo, concordano direzione di gara e "steward", i campionati sono stati correttissimi, nessuna protesta, massimo "fair play". Un alto numero di errori nelle fotografie, ma secondo Fred Weinholz la "colpa" potrebbe essere del GPS, del quale i piloti si fidano totalmente, sino al limite di fotografare talvolta senza guardare fuori per controllare.

L'impiego generalizzato del GPS è stata una delle novità di questa competizione. Secondo Hans Nietlispach questo strumento permette di fare cose straordinarie, e ha quasi rivoluzionato il volo a vela. Il suo avvento, sempre secondo "Sua Eminenza di Ripa Sottile", titolo simpaticamente affibbiato al pilota svizzero, nonché presidente della giuria internazionale a Rieti, ha sensibilmente aumentato il livello tecnico della competizione persino rispetto ai precedenti Europei del 1992. Un altro aspetto connesso con il GPS, sostiene Federico Blatter, è che lo stesso ha permesso un grosso incremento delle velocità, come sarebbe evidente da un confronto tra le velocità di questa gara e quelle raggiunte ai XIX mondiali, considerando anche le differenze nelle condizioni meteo.

Un membro della squadra olandese ha anche affermato che il GPS, grazie alla possibilità di memorizzare la posizione di campi atterrabili, sia preselezionati che individuati durante il volo, ha contribuito a ridurre le preoccupazioni dei partecipanti circa l'atterrabilità della regione reatina ed ha aumentato le possibilità di compiere di fuoricampo sicuri, un argomento che fu tanto discusso in occasione dei Mondiali del



sicuramente di ausilio). Chiaramente, volare in modo così coordinato è estremamente vantaggioso, in quanto risulta possibile sondare una massa d'aria assai maggiore e sfruttare le condizioni più favorevoli riducendo il tempo di ricerca. "E' come se avessero" - qualcuno ha detto - due chilometri d'ala". La rivelazione dei campionati è stata il giovane olandese Roland Termaat, arrivato terzo nella 15 metri con il suo DG800, per la prima volta in gara a Rieti. Le condizioni tipicamente termiche della Rieti di quest'anno, più abituali per lui che non il classico volo reatino di appoggio orografico, gli hanno permesso prima di rimanere nelle posizioni alte della classifica, quindi una accorta tattica di gara gli ha consentito di scavalcare i titolatissimi francesi (Napoleon e Navas) ed il ceco Dederà che lo precedevano nell'ultima giornata di gara, facendolo salire sul podio.

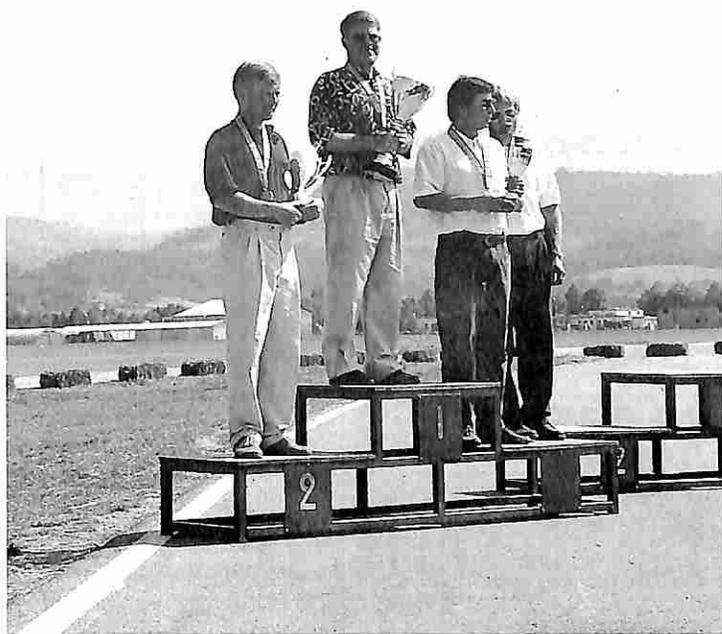
Il 6 Agosto mattina, la premiazione, preceduta da una splendida esibizione acrobatica del pilota Austriaco Haggemueller con il suo LS6 (aveva fatto lo stesso al termine dei mondiali del 1985). Le bandiere sono state alzate (beh, più o meno), le medaglie consegnate.

Gli elicotteri dei carabinieri e della guardia di finanza hanno volteggiato sopra il campo, un lancio di paracadustiti ha riempito il cielo di puntini colorati. Poi i partecipanti hanno cominciato a partire, a tornare a casa ... i concorrenti della CIM arrivavano in campo. Un po' di tristezza in un certo senso ed un arrivederci alla prossima gara.

Ci sarebbero ancora tante cose da dire, tanti dettagli da ricordare, chissà che non vengano fuori durante l'inverno, quando la pioggia impedisce di volare.

Per le novità tecniche relative ai vari alianti e per ulteriori commenti e interviste, si rimanda ai relativi articoli.

Lasciatemi concludere con un grazie a Nicola Ravaoli per la cordiale ospitalità presso la sala stampa e a Flavia Eusepi e Sonia Paiella, sue collaboratrici, per la cortesia e disponibilità nonché al "Colombino" dell'Aeroclub della Sabina (che sospetto si sia fatto tagliare il pollice piuttosto che scrivere per la rivista!).

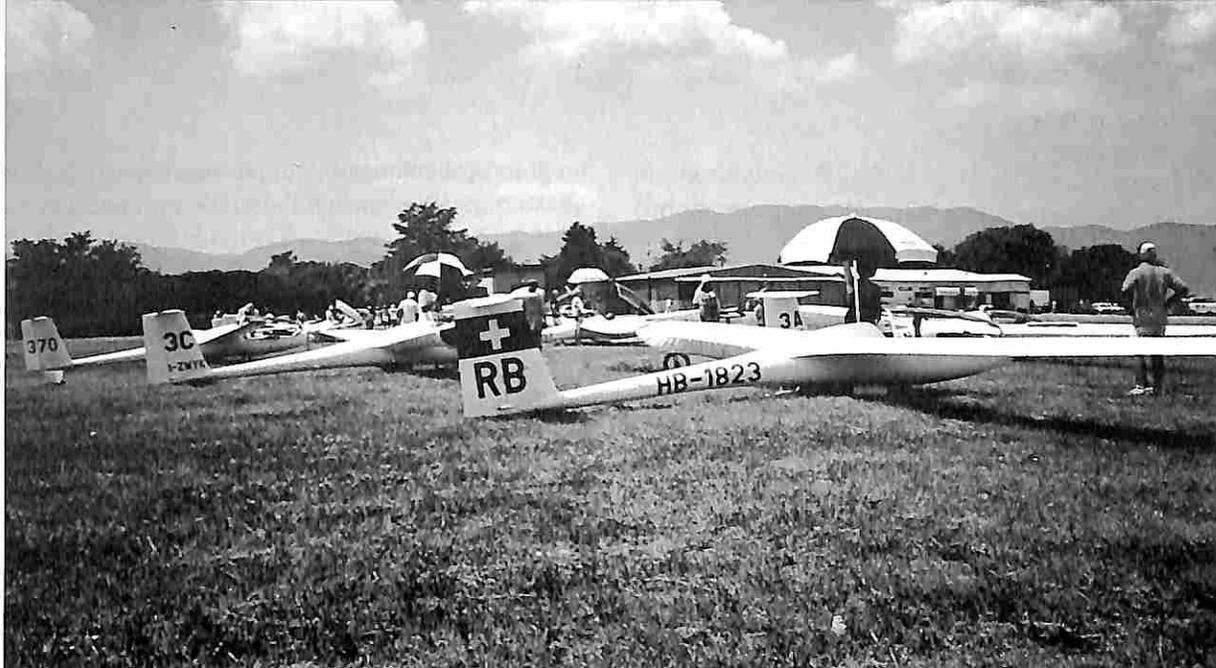


1985.

Il GPS ha pure assistito l'organizzazione nello sforzo, coronato da successo, di dare le classifiche provvisorie quasi in tempo reale: i piloti in fuori campo, infatti, durante la classica telefonata fornivano anche le coordinate del punto di atterraggio (gran lavoro di Massimo Ametta sul software). Altra novità l'incredibile gioco di squadra dei Tedeschi nella standard. Volavano insieme e chiaramente per finire con lo stesso punteggio. Il penultimo giorno di gara sono letteralmente atterrati in formazione. L'ultima giornata i due che erano più avanti si sono messi a spiralarne prima del traguardo per aspettare "il socio". Se i Francesi avevano "organizzato" il volo in coppia, i Tedeschi quest'anno a Rieti lo hanno perfezionato (e la disponibilità del GPS è stata

Official Overall Scoring - Standard class

Competitor	nation	glider type	score	1 day km	2 day km	3 day km	4 day km	5 day km	6 day km	7 day km	8 day km	9 day km	10 day km	11 day km
1 Fischer Peter	GER	Discus	9358	1 980	7 770	3 785	12 740	1 897	5 910	6 961	16 670	14 891	17 796	9 938
1 Schramme Reinhard	GER	Discus a	9358	4 961	5 777	5 773	8 763	4 894	4 915	5 967	19 661	10 897	19 794	12 936
1 Ziegler Erwin	GER	LS8	9358	3 964	6 771	2 789	7 765	3 896	3 916	4 973	23 649	16 880	17 796	8 939
4 Brigliadori Leonardo	ITA	Discus	9092	12 763	22 673	7 751	18 695	17 709	1 1000	14 911	11 680	2 977	1 1000	19 933
5 Lopitiaux Jean Claude	FRA	ASW 24B	9026	7 911	2 806	6 752	14 719	8 840	9 879	27 835	6 746	25 801	21 783	13 934
6 Borgmann Erik	NED	Discus	8750	34 510	8 769	9 692	21 616	9 839	30 775	13 912	3 786	5 929	2 964	9 938
7 Centka Janusz	POL	SZD-55	8666	14 726	17 719	15 607	6 766	12 790	24 833	3 978	28 612	15 889	22 777	6 969
8 Costa Corrado	ITA	Discus b	8623	13 740	23 670	8 716	19 689	16 731	6 904	23 858	24 635	6 926	11 826	21 928
9 Selen Baer	NED	ASW 24	8564	5 958	4 791	10 681	26 556	7 849	35 708	14 911	2 802	9 899	32 460	15 949
10 Hartmann Peter	AUT	SZD-55/1	8493	29 665	20 703	22 442	1 805	1 897	17 845	24 849	14 676	22 820	10 827	7 964
11 Rubaj Tomasz	POL	SZD-55	8232	9 880	12 750	24 408	2 792	11 798	27 826	10 928	30 580	17 875	31 461	18 934
12 Caillard Jean-Marc	FRA	ASW 24B	8215	28 705	3 805	1 792	11 741	30 86	8 880	32 758	1 811	20 838	5 895	22 904
13 Gaeumann Markus	SUI	Discus b	8171	21 716	10 759	20 486	16 704	19 653	15 853	20 879	11 680	3 943	8 853	28 645
14 Gulyas Gyorgy	HUN	Discus CS	8082	21 716	17 719	17 524	10 758	14 747	16 846	2 999	8 710	13 892	23 760	33 411
15 Inaebnit Eduard	SUI	Discus b	7890	8 882	14 735	18 511	15 712	24 553	34 709	24 849	17 662	8 905	9 832	31 540
16 Achleitner Guido jr.	AUT	ASW 24	7873	30 662	9 764	4 777	9 760	30 86	18 844	18 896	13 677	18 869	26 587	14 951
17 Stogner Gregor	AUT	Discus	7753	32 608	27 552	25 380	24 566	5 890	26 832	22 859	27 614	19 864	25 588	1 1000
18 Ottosson Curt-olle	SWE	LS7WL	7698	16 719	16 724	21 446	23 583	21 646	9 879	30 787	15 675	28 794	30 462	3 983
19 Stepanek Jiri	CZE	Discus CS	7622	6 950	25 578	19 498	13 730	27 517	29 803	7 951	34 312	7 921	24 601	27 761
20 Taimioja Antti	FIN	Discus a	7621	11 809	31 0	13 643	5 773	15 740	13 861	12 917	26 628	21 831	14 814	29 605
21 Campbell Denis	GBR	Discus	7618	15 720	24 657	16 589	4 783	30 86	14 860	9 932	5 758	26 798	28 478	11 937
22 Kepka Franciszek	POL	ASW-24B	7427	16 719	1 816	29 310	2 792	18 692	22 836	35 696	31 549	29 779	36 305	19 933
23 Forssten Jarmo	FIN	Discus b	7401	21 716	31 0	30 193	31 528	10 830	21 837	21 877	9 695	4 940	16 808	5 977
24 McAndrew Graham	GBR	Discus	7329	34 510	15 728	12 644	34 515	13 781	32 757	16 900	33 330	31 749	28 478	17 937
25 Kassai Bela	HUN	Discus CS	7280	21 716	21 702	32 174	33 521	22 645	24 833	31 783	7 712	12 894	6 888	32 412
26 Kuitinen Markku	FIN	Discus a	7177	20 718	31 0	30 193	32 524	6 850	12 864	1 1000	3 786	35 345	3 916	4 981
27 Leutenegger Simon	SUI	DG-303	7066	21 716	11 752	26 322	17 701	28 483	19 840	33 734	29 581	11 896	7 878	35 163
28 Rausandmoen Geir	NOR	LS7WL	7037	21 716	26 558	23 413	20 649	29 429	22 836	17 897	10 694	27 795	27 491	30 539
29 Avanzini Luciano	ITA	Discus	7033	10 875	29 66	34 171	22 613	30 86	2 920	19 889	25 633	1 1000	4 909	24 871
30 Lassen Henning	NOR	Discus	6996	2 968	28 492	26 322	35 492	34 0	36 550	8 937	17 662	30 778	15 810	2 985
31 Startha James	SLO	DG-303	6562	21 716	13 738	32 174	29 550	23 632	33 755	34 729	20 660	33 367	32 460	25 781
32 North Jan Ole	SWE	Discus b	6553	31 610	19 710	35 120	27 554	25 542	7 886	29 795	36 298	23 805	32 460	26 773
33 Jaime Jose'	BEL	Discus	6248	34 510	29 66	36 0	36 0	20 647	9 879	11 918	21 656	24 804	12 819	15 949
34 Hansen Mogens	DEN	ASW 24	5630	16 719	31 0	14 625	30 549	34 0	31 772	36 621	32 546	32 689	20 784	34 325
35 Verdev Joze	SLO	DG-303	5446	33 514	31 0	26 322	25 561	34 0	28 817	24 849	22 653	33 367	32 460	23 903
36 Winter Per	DEN	Discus	5425	16 719	31 0	11 647	28 551	25 542	19 840	27 835	34 312	36 0	13 816	35 163



La voce dei protagonisti

Sono qui riportate alcune interviste con piloti in gara a Rieti, con il capo squadra austriaco, di cui ricordo con grande piacere la squisita gentilezza e con il simpatico "team manager" sloveno "catturato" per l'intervista durante la sua quotidiana fermata alla sala stampa, da cui "faxava" i risultati in patria.

Non c'è nessuna ragione particolare per la quale un pilota sia stato intervistato ed un altro no, se non la disponibilità personale ed il momento favorevole (mai prima della gara... mai se stanno guardando le classifiche con grande interesse..).

Mi ha fatto però piacere registrare le opinioni di un giovane, Roland Termaat, terzo classificato nella classe 15 metri e di altri due neofiti di Rieti, sebbene questi ultimi abbiano terminato nelle posizioni di classifica medio basse.

Nessun italiano tra gli intervistati? No, aspetto che scrivano, soprattutto Stefano dopo lo splendido risultato ottenuto. Lasciatemi in ogni caso cominciare con una lapidaria dichiarazione di Paul Bourgard, belga, veterano delle competizioni e di Rieti. Mi spiace di non aver scritto subito le sue esatte parole in francese, erano ancora più efficaci (e charmantes).

RF

Paul Bourgard

Signor Bourgard, come va?

Benissimo. Continuo a volare a vela, mi serve per tenere lontana la vecchiaia!

Roland Termaat, 3° classificato nella 15 metri (due vittorie di gara, nella terza e nell'ultima giornata)

Complimenti per il brillante risultato.

Grazie.

Era la prima volta che venivo a Rieti. Mi ero detto che non avevo molte possibilità qui con tutti gli specialisti di montagna presenti, invece ...

Quale è stato il punto vincente?

Ho fatto una settimana di stage a Saint Auban con Eric Napoleon e ciò mi ha molto aiutato a familiarizzarmi con le montagne, con le rocce. Un vantaggio per me è stato che il vento soffiava dalla direzione sbagliata, cioè da quella non abituale per Rieti e pertanto non aiutava granchè i piloti più esperti di volo in montagna. Si è volato in termica invece che in dinamica e io sono abituato a volare in termica. Per questo la gara è stata più facile, io davvero non ho grande familiarità con i pendii.

Che cosa dire delle varie giornate. Un giorno stavo rientrando a Rieti e credevo già di poter arrivare, ma mi sono trovato in una discendenza così forte che ho dovuto tornare indietro a fare ancora quota. Ho perso circa mezz'ora.

Un altro giorno è stato difficile con la brezza di mare, noi non ci voliamo in Olanda, per questo è stata una novità per me.

Un altro giorno ancora non ho riconosciuto di nuovo la brezza di mare e sono atterrato a Piediluco; quelli che avevano familiarità con la condizione sono rientrati, gli altri sono rimasti fuori.

Il momento più bello?

Oggi, l'ultimo giorno. Ero sesto, speravo di recuperare qualcosa, allora ho deciso di partire tardi ed inseguire il gruppo (non si possono fare buoni distacchi se si vola con gli altri).

All'inizio ho incontrato poche salite ed ho pensato che ormai era andata male. Però ho cercato di spingere a fondo ed ho trovato salite migliori. Quando un mio compagno di squadra mi ha detto via radio che i francesi erano con lui e dietro di me (e loro erano partiti presto), mi sono reso conto che potevo guadagnare una posizione in classifica. Poi gli altri sono andati male ed io ho guadagnato tre posizioni! Sono sul podio, al terzo posto e sono felice.

Federico Blatter

Per la gara c'è poco da dire, sono andato male nei primi giorni, quando il tempo non era per nulla buono (la Signora Blatter conferma ... "per una volta che ho lasciato i maglioni a casa ... ce ne era veramente bisogno!") e quando sbagli poi non riesci più a recuperare. Le ultime giornate sono state buone, non tipiche di Rieti in quanto c'era una dominante da nord-est, ma pur sempre buone.

L'organizzazione, tutto normale. I partecipanti: ho notato che qui, come ovunque, non ci sono giovani "giovani", che non c'è un efficace ricambio e questo vale anche per coloro che sono disponibili ad organizzare una competizione. Non solo in Italia, ovunque. In Svizzera per esempio si fa di tutto per aiutare un giovane che vuole correre. Gli si danno sussidi, lo si manda a fare stages....ciononostante sono sempre meno quelli che sono disposti ad impegnarsi nelle competizioni. D'altro canto i costi stanno diventando proibitivi. Per una gara come questa ci vogliono 3 settimane e 5 milioni. Quanti giovani possono permettersi tanto il tempo che la spesa? Non solo, ma quante altre cose potrebbero fare con la famiglia per la stessa cifra (con il campeggio forse si riesce a stare un po' più bassi)? Per non parlare di quanto necessario per le macchine e l'elettronica. Il volo a vela sta diventando uno sport sempre più specializzato e sempre più complesso. Basta vedere l'influenza di tutte le nuove apparecchiature sulle velocità. Le velocità hanno fatto un grosso balzo verso l'alto con l'avvento del GPS.

In conclusione, vorrei vedere più facce nuove e giovani in queste gare, mi preoccupa il ricambio (ndr: su 91 partecipanti ai campionati 10 erano al di sotto dei 30 e 2 al di sotto dei 25 anni - probabilmente il team più giovane era quello olandese). Un'altra voce dal team Svizzero si alza (quella del signor Bachman) per dire una volta di più che Rieti è bellissima e che è certamente uno dei posti più adatti in Europa per volare a vela.

Othmar Fahrenheller, caposquadra dell'Austria

La gara è stata molto buona, con qualche piccolo problema che avrebbe potuto essere facilmente risolto con qualche buon consiglio. Ma si è trattato di tutte cose di minore importanza che noi austriaci riteniamo comunque più che accettabili in quanto non crediamo nel rigore fine a se stesso. Il task setting è stato buono, forse i temi erano un po' al limite, ma giusti se lo scopo è quello di fare una selezione. Il tempo invece non è stato molto buono.

La prestazione della squadra austriaca è stata soddisfacente, anche se forse speravamo di riuscire a fare anche un pochino di più. Demmerer aveva vinto qui l'anno scorso nella CIM. Janowisch era arrivato terzo ai mondiali. Però un'ottava e due decime posizioni non sono niente male.

Il meteorologo, il nostro connazionale Hermann Trimmel, presente a Rieti nei panni di Steward, oltre che di meteorologo, ha fatto un buon lavoro, anche se poi, ... sia chiaro, la colpa di tutto quello che non va è sempre sua. Adesso, comunque, dobbiamo prepararci per la Nuova Zelanda, dove sarò di nuovo il caposquadra. Non sarà facile vincere in Nuova Zelanda perché la conoscenza del posto ed

un grande allenamento in loco sono essenziali. In mancanza di questi requisiti è quasi impossibile far bene. Però il vostro Ghorzo ha partecipato a Kiwiglide e penso abbia le carte in regola per ben figurare.

Desidero concludere dicendo che noi austriaci abbiamo una grande passione per Rieti, per la gente, per le opere d'arte che la circondano. È per noi sempre un piacere tornare e desideriamo farlo anno dopo anno.

Miran Ferlan, Team Manager della squadra slovena.
(secondo lui, una descrizione più esatta dei suoi compiti sarebbe "tuttofare")

Ferlan ha dichiarato che la squadra slovena, e lui stesso, sono stati contenti di aver partecipato a questi campionati europei. Hanno solo una lamentela da fare: il tempo ... non era quello promesso, ma temono che nessuno avrebbe potuto fare molto per rimediare. Sperano addirittura di poter tornare l'anno prossimo per allenarsi. In precedenza si recavano in Bosnia, e vorrebbero poterlo fare ancora, ma tutti conosciamo la tragica condizione di quel paese in questo momento.

"Purtroppo, in ogni caso," dice Miran, "i risultati ottenuti non sono stati pari alle aspettative. La squadra ha pagato la mancanza di esperienza in gare internazionali di questo livello (non ha preso parte alle ultime due edizioni dei mondiali) e certamente dovrà allenarsi ancora molto prima di arrivare al vertice". Un grosso ruolo, sostiene, è stato giocato anche dalla mancanza di una approfondita conoscenza della zona, che si presenta difficile in condizioni deboli anche per la scarsità di campi atterrabili (le valli sono strette, ci sono molti cavi che tagliano i prati, ci sono fossati, grossi sassi anche su campi che sembrano buoni e via dicendo). Chiaramente, però, sottolinea Miran, il problema smette di esistere quando le condizioni sono fumanti.

Infine, secondo il Team Manager sloveno, alcuni dei suoi piloti sono stati anche molto sfortunati.

Per quanto riguarda gli avversari, Miran Ferlan è stato impressionato dalla forza della squadra tedesca e un po' stupito dalla prestazione appannata dei francesi dopo le grandi abbuffate di medaglie nei precedenti campionati.

Ecco i commenti di X4, **Ulrik Eilert**, Danimarca (26° nella 15 metri)

È stata la mia prima gara internazionale e non avevo quindi molta esperienza. La gara è andata bene, ma le condizioni meteo erano problematiche. Non sono ovviamente abituato a volare in montagna. La Danimarca è piatta, si vola in pianura. Per Rieti mi ero preparato "teoricamente", diciamo "sui libri", perciò avendo trovato un tempo diverso da quello descritto nei sacri testi per la zona, tutto è diventato più complicato. L'organizzazione è stata buona, così come i servizi, che vanno bene anche per chi è qui con la famiglia.

È stata difficile la meteo in gara, davvero non era semplice decidere che cosa fare.

Come ho detto, noi Danesi abbiamo ovviamente l'abitudine di volare in pianura, quindi per me è stata una esperienza davvero speciale volare in montagna.

Mi è piaciuto in particolare sorvolare la zona di Pescasseroli.

Le montagne da quelle parti sono molto belle. Mi spiace di aver volato solo una volta sul Gran Sasso che è magnifico. Mi ha anche entusiasmato infilarmi in una valle chiusa e riuscire a trovare una termica per risalire oltre le creste, fare un pilone a ben 1200 metri di altitudine (Rivisondoli), cose affascinanti. Nell'ultimo giorno di gara ho fatto un'altra esperienza del tutto nuova per me. Ho fatto una planata finale diritta di ben 110 km, davvero senza mai girare, da Umbertide, a nord di Perugia, fino a Rieti. Noi in Danimarca facciamo planate finali di 30, 40 km, mai così lunghe. Ma il 5 Agosto c'erano cumuli a 2500 m a Pontassieve!

Un membro della squadra danese, reporter per la rivista corrispondente a Volo a Vela, che era assieme al pilota durante la nostra intervista, ha voluto far presente di ritenere che l'organizzazione abbia un po' trascurato la vita sociale in campo, i rapporti umani, mancando di organizzare qualcosa durante le sere del dopo gara, come invece era stato fatto con grande successo ai mondiali di Borlaenge.

Ed infine **Ted Lysakowski (GB)** (27° nella 15 metri)

"Ho partecipato a molte competizioni internazionali, comprese

molte edizioni degli Europei, ma non ero mai stato a Rieti. Mi è piaciuto e tornerei volentieri per la CIM.

Con 5 fuoricampo non posso essere molto soddisfatto dei miei risultati (ndr: uno di quei fuoricampo l'ho visto bene! 120, questo il numero di gara, è passato sulla testa di Demetrio e mia mentre percorrevamo la superstrada Perugia-Termi, per finire in un campo di stoppie in salita, al di là anche della linea ferroviaria e di una strada bianca, e per giunta tagliato dai cavi del telefono che sembrava difficile. Appurato che il pilota stava bene, lo abbiamo accompagnato ad un telefono ed abbiamo proseguito per Rieti) e anche la squadra complessivamente non è andata bene.

Mi piace la zona, poi mia moglie ama dipingere, credo che anche a lei piacerebbe tornare, avendo tempo da dedicare alla sua passione.

L'organizzazione è stata buona e tutti hanno fatto del loro meglio ed anche di più per aiutarci quando ce ne è stato bisogno.

Non ho commenti da fare sul meteorologo, però ritengo che i temi assegnati alla 15 metri fossero troppo difficili rispetto a quelli assegnati alle altre classi, viste le condizioni meteo".



Il tempo dei Campionati Europei di Rieti

di GIUSEPPE FATTORUSSO

I primi cinque giorni di gara sono stati favoriti dal bel tempo. La situazione generale, fino a 3000 metri, è stata caratterizzata da un promontorio esteso dal Mediterraneo Centrale alla Scandinavia che ha determinato prevalenti condizioni di bel tempo al mattino. I sondaggi termodinamici, però, hanno sempre segnalato notevole instabilità ed il perchè è stato evidenziato dall'esame delle topografie a 500, 300 e 200 mb. A tali quote, infatti, la presenza di una vasta saccatura, con il minimo sull'Albania, ha avvertito aria fresca ed instabile da Nord-Est sulle regioni centro-meridionali italiane. Con il soleggiamento pomeridiano l'aria caldo-umida, presente nei bassi strati, ha raggiunto i livelli superiori dell'atmosfera dove ha incontrato favorevoli condizioni di instabilità. La naturale conseguenza è stata lo sviluppo di imponenti CB, frequentemente associati a temporali ed a raffiche di vento. Sistematicamente, tra le 15 e le 17 di ogni giorno, l'area di gara è stata interessata da fenomeni temporaleschi che, generatisi lungo la dorsale appenninica, si sono spostati verso Ovest interessando anche le zone di pianura e raggiungendo, talvolta, anche i litorali tirrenici. Violenti temporali hanno interessato anche l'aeroporto di Rieti e si sono visti atterrare alianti con raffiche di vento fino a 50 nodi.

Dal giorno 30 luglio e fino al 2 agosto la situazione è andata gradualmente migliorando. Lo spostamento verso levante della saccatura, anche alle quote superiori, ha attenuato notevolmente l'instabilità. Nell'area di gara si sono sviluppati ancora CB durante il pomeriggio ma i fenomeni temporaleschi sono risultati isolati ed hanno interessato esclusivamente la dorsale appenninica. Naturalmente, gli atterraggi sono avvenuti con maggiore regolarità e sicurezza.

Gli ultimi tre giorni di gara sono stati caratterizzati dal classico «Tempo di Rieti». la presenza di un campo di alta pressione a tutte le quote ha determinato cielo prevalentemente sereno anche nella tarda mattinata. Solo dopo le ore 13, l'elevato tasso di umidità presente nei bassi strati ed il notevole soleggiamento hanno determinato lo sviluppo dei caratteristici cumuli pomeridiani con base sempre oltre le cime delle montagne e top non superiore a 4000 metri QNH. Si sono potuti effettuare temi di gara superiori a 500 Km che hanno permesso di concludere nel migliore dei modi i campionati.

Official Overall Scoring - 15 Metre class

Competitor	nation	glider type	score	1 day km	2 day km	3 day km	4 day km	5 day km	6 day km	7 day km	8 day km	9 day km	10 day km
1 Ghorzo Stefano	ITA Italy	Ventus-2	8552	7 860	2 665	10 785	1 850	1 1000	19 880	1 774	18 781	4 989	2 968
2 Meuser Werner	GER Germany	Ventus-2a	8424	1 923	3 594	25 596	2 842	7 927	11 917	4 711	2 950	1 1000	3 964
3 Termaat Ronald	NED Netherlands	DG-800s	8173	13 807	10 543	1 1000	5 780	16 699	6 964	21 517	12 869	2 994	1 1000
4 Navas Gilles	FRA France	LS6	8076	8 855	8 546	17 625	13 687	11 889	2 970	5 707	3 942	3 990	13 865
5 Dederá Milos	CZE Czech Republic	Ventus c	8048	1 923	1 734	2 993	4 807	32 491	8 944	3 730	19 759	8 952	27 715
6 Napoleon Eric	FRA France	LS6b	7932	8 855	9 544	17 625	14 668	4 986	2 970	2 756	11 872	6 986	29 670
7 Theisinger Martin	GER Germany	LS6a	7874	12 808	5 589	22 606	8 738	8 926	20 870	13 589	5 919	12 926	7 903
8 Janowitsch Wolfgang	AUT Austria	Ventus 2b	7795	5 887	6 582	22 606	7 747	14 766	4 968	8 665	17 798	9 946	18 830
9 Obermeyer Hans	GER Germany	Ventus-2	7688	1 923	7 555	22 606	3 810	29 599	10 921	19 533	4 926	11 928	10 887
10 Pettersson Bengt Ake	SWE Sweden	LS6-a	7628	14 791	16 518	8 790	9 732	16 699	9 923	9 658	31 657	10 936	4 924
11 Galetto Giorgio	ITA Italy	LS6	7608	6 868	14 524	7 830	28 386	2 990	12 913	6 690	25 734	23 766	6 907
12 Koivula Martti	FIN Finland	LS6	7509	33 289	26 425	4 979	20 594	13 867	7 950	11 641	1 954	13 918	9 892
13 Bulukin Birger	NOR Norway	LS6	7453	21 700	33 239	20 615	26 480	3 989	1 1000	10 649	6 916	7 955	5 910
14 Rabeder Karl	AUT Austria	Ventus CM	7327	10 839	21 479	5 950	10 729	31 536	15 911	14 587	32 637	16 876	23 783
15 Raimond Steven	NED Netherlands	LS6	7296	4 922	13 532	26 552	12 694	15 715	25 818	26 423	10 876	14 879	11 885
16 Demmerer Heimo	AUT Austria	Ventus b	7170	23 508	23 461	6 863	15 649	12 878	17 887	15 585	28 695	18 840	19 804
17 De Orleans Alvaro	ESP Spain	LS 6	7038	17 770	4 591	26 552	33 43	5 971	4 968	7 685	7 890	22 810	25 758
18 Horsten Jaap	NED Netherlands	LS6-a	6977	16 774	30 382	26 552	6 769	16 699	27 811	24 463	9 886	15 877	24 764
19 Monti Luca	ITA Italy	DG-600	6884	22 639	15 519	13 753	16 631	23 675	31 714	17 539	23 747	21 835	17 832
20 Hansen Jan S.	DEN Denmark	Ventus b	6878	11 824	27 401	19 621	17 610	28 638	22 867	22 511	8 889	19 839	28 678
21 Johansson Daniel	SWE Sweden	LS6c	6709	18 764	11 538	20 615	28 386	30 575	16 893	25 438	16 811	19 839	16 850
22 Thomsen Edwin	DEN Denmark	Ventus c	6661	15 786	19 504	14 733	21 584	20 680	25 818	17 539	19 759	27 460	20 798
23 Eriksson Boerje	SWE Sweden	Ventus c	6355	25 466	22 477	31 407	28 386	16 699	14 912	16 574	29 694	17 872	12 868
24 Edyvean Jed	GBR Great Britain	Ventus cT	6248	19 763	28 398	15 732	23 571	9 910	18 882	32 47	27 696	27 460	21 789
24 Kristiansen Svein Erik	NOR Norway	LS6	6248	20 743	24 458	33 184	28 386	6 969	12 913	12 633	33 80	5 988	8 894
26 Eilert Ulrik	DEN Denmark	LS 6	6238	28 436	25 457	15 732	19 607	20 680	24 836	27 388	14 858	27 460	22 784
27 Lysakowski Edward R.	GBR Great Britain	Ventus b	6155	30 418	31 343	12 773	11 704	23 675	23 866	31 300	19 759	27 460	15 857
28 Kolaric Igor	SLO Slovenia	LS6-18W	5975	24 477	12 534	3 981	28 386	20 680	29 776	28 323	24 735	25 481	30 602
29 Stouffs Patrick	BEL Belgium	LS6-c	5601	32 295	16 518	31 407	27 436	23 675	33 596	20 521	15 835	27 460	14 858
30 Lappalainen Kari	FIN Finland	Ventus	5553	31 304	29 389	8 790	24 570	27 659	32 644	29 322	30 687	27 460	26 728
31 Rantanen Veijo	FIN Finland	LS6-c	5352	26 441	32 238	29 515	18 609	10 902	28 807	23 494	22 754	27 460	32 112
32 Jost Peter	SUI Switzerland	LS6	5014	26 441	20 482	30 427	22 575	23 675	21 869	32 47	13 863	24 523	32 112
33 Jeffery Philip	GBR Great Britain	LS7WL	4892	29 422	18 517	10 785	25 486	33 313	30 764	30 319	26 703	26 466	31 117



Opinioni sui VII Campionati Europei di Volo a Vela

Seguono alcune interviste a coloro che hanno reso possibile e diretto la competizione.

Per quanto riguarda l'ordine, sarei tentata di attenermi a quello alfabetico, ma credo che sia corretto far "passare davanti" gli ospiti stranieri.

RF

HANS NIETLISPACH, (Presidente della Giuria)

Le condizioni meteo del tutto inusuali sono state la caratteristica peculiare di Rieti quest'anno. All'inizio ci sono stati molti temporali e poi una situazione da Nord-Est, che, per quanto buona, non è certo tipica di Rieti, dove la dominante è generalmente da Sud-Ovest. Bisogna precisare che non si può fare un confronto fra la situazione di questo anno e quella dello scorso anno, che tanto ha entusiasmato i piloti presenti. Sebbene la meteo di Rieti sia spesso molto buona, lo scorso anno è stato il più bello degli ultimi venti. In ogni caso, bisogna ricordare che le condizioni avutesi durante questi Europei sono state migliori rispetto a quelle della gara del 1982, durante la quale la condizione da NE era ancora più chiara ed evidente. Nel 1982 ci furono moltissimi fuoricampo, forse l'80% dei voli finì fuori. Le condizioni meteo, pertanto, possono essere considerate, quest'anno, medie, o anche medio-buone, ma certamente non eccezionali.

I piloti e le macchine presenti sono stati a livello mondiale. Non ci sono stati grossi distacchi. Tutto si è risolto in qualche punto di differenza, magari determinato dalla migliore conoscenza del luogo da parte dei piloti o dalla loro maggiore competitività.

Certamente i nuovi e sofisticati strumenti, come il GPS, permettono di fare cose incredibili. Credo che il livello di

conoscenza tecnica da parte dei piloti si sia innalzato notevolmente perfino rispetto agli scorsi europei del 1992. Se pensiamo che oggi un pilota che fa una media di 125,5 km/h su un volo di 450 km può classificarsi, diciamo, trentaquattresimo su 36, ci rendiamo conto di quanta importanza abbiano i nuovi strumenti. È fantastico. tutti tornano a casa praticamente con lo stesso tempo! Le condizioni meteo, come dicevamo, inizialmente temporalesche hanno avuto come risultato alcune defaillances da parte di favoriti. Avanzini ad esempio. E ormai una volta che sei rimasto molto indietro non basta vincere una volta per recuperare. Anche Leonardo è andato male nei primi giorni, ed anche Simon Leutenegger, che è un grande conoscitore di Rieti, non ha avuto i risultati sperati. Questo si può spiegare soltanto con le condizioni del tempo dei primi 5 o 6 giorni di gara.

Mi chiedi se l'elettronica, se questa specializzazione spinta abbia tolto un po' di poesia dal volo a vela. Ti rispondo così: ho fatto tutti i giorni un sondaggio in volo per analizzare la situazione meteo e per verificare quando era opportuno far partire i concorrenti e durante quei voli ho potuto osservare l'eleganza incredibile degli alianti di classe libera con le loro ali sottili, lunghe e flessibili. Che cosa c'è di più ammirevole e poetico del loro modo di volare?

FRED WEINHOLZ, (Steward)

Era la prima volta che venivo a Rieti. Tante volte sono stato lì lì per farlo, poi per un motivo o per l'altro, questo viaggio non si è mai concretizzato.

Devo dire che mi piace tutto qui: il paese, il clima, la cordialità della gente ed in particolare il cibo! In termini volovelistici, Rieti è uno dei posti più favoriti di Europa. Uno dei posti da cui è possibile effettuare i voli più belli.

Dal punto di vista dell'organizzazione, devo dire che gli organizzatori conoscono molto bene il proprio "lavoro", che hanno gestito questi campionati in modo rilassato, senza tenere le "redini troppo tirate". Se posso permettermi una critica, la settimana di allenamento non è stata sfruttata in modo adeguato. Durante la prima settimana di gara si è verificato un certo numero di errori minori che avrebbero potuto essere eliminati facendo un miglior rodaggio durante la settimana di allenamento, durante la quale non sono stati assegnati temi.

Credo che la ragione principale di ciò stia nel fatto che, a parte Piero e Smilian, alcuni dei membri principali dell'organizzazione non erano presenti nella settimana di allenamento e tutti sappiamo bene invece come sia importante "provare" tutti gli aspetti organizzativi prima dell'avvio della gara vera e propria. Ma può darsi che io sia troppo "tedesco", certo qui c'era tanto cuore e tanta partecipazione.

Per quanto riguarda i temi, debbo dire che con le tante giornate con sovrasviluppi e temporali, i task setter hanno fatto un lavoro egregio. Hanno sempre piazzato i temi nella unica finestra possibile. Hanno fatto un ottimo lavoro e la maggior parte dei piloti è soddisfatta. Gantenbrink, un profondo conoscitore di Rieti, mi ha detto che ritornarvi è stato un vero piacere.

Per quanto riguarda la giuria internazionale, non abbiamo avuto proteste. Forse l'unico problema è stato rappresentato dal numero di errori nelle fotografie, che è risultato più elevato del solito. L'addetto alle fotografie ha avuto certamente moltissimo da fare ed ha svolto il suo lavoro con grande competenza.

Credo che la ragione, una delle ragioni di ciò, sia il GPS. Mi spiego, il GPS è un eccellente ausilio per i piloti, ma essi non dovrebbero dimenticarsi di guardare anche fuori. Chiarisco. Molti piloti hanno una fiducia estrema nel GPS. Lo strumento dice loro che sono sul punto di virata, loro virano e fotografano, magari senza neppure controllare a vista di essere nella posizione corretta per la fotografia.

Lei mi chiede se andrò in Nuova Zelanda?

Sì e non vedo l'ora di farlo. Vi ero stato molti anni fa. È un paese stupendo, con condizioni volovelistiche eccellenti.

Speriamo solo che durante la gara la meteo rispetti le aspettative. Hans Nietlispach, che è un po' un filosofo del volo a vela, disse una volta: "Irrigare il Sahara? Nessun problema, basta organizzarvi un campionato di Volo a Vela". Ecco, speriamo che non succeda questo "down under".

Per finire, vorrei sottolineare che mi ha molto, molto favorevolmente impressionato il coinvolgimento e l'interesse della gente. Il giorno dell'apertura dei campionati abbiamo fatto una parata in città, tutti i concorrenti e le squadre. È stato bello vedere tanta gente che applaudiva ai lati delle strade. Il Volo a Vela ha bisogno di tanta pubblicità, di diventare più noto.

Aggiunge la signora Weinholz "anche alla cerimonia di apertura c'era moltissima gente ... è stato bello, si è percepita molta partecipazione".

PIERO PUGNETTI, (Direttore di Gara)

Gli aspetti salienti di questa competizione possono essere considerati la numerosa partecipazione e l'elevato livello dei piloti in gara.

I Tedeschi ad esempio hanno presentato una squadra fortissima che ha fatto "esperimenti" di volo in coppia (... in tre) nella standard con risultati davvero spettacolari. Avevo ragione di temere nei giorni scorsi che avrei avuto bisogno di tre medaglie d'oro. Infatti, con varie alchimie e "calibrazioni", la squadra tedesca è riuscita a portare sul gradino più alto del podio, a pari punti, Fischer, Schramme e Ziegler, una cosa mai successa prima.

Ma lasciamo da parte i risultati, pur importantissimi. La cosa che più mi fa piacere è che tutto si è svolto in clima di grande sportività e fair play e senza nessun incidente: 91 alianti partiti, 91 alianti arrivati.

Per quanto riguarda l'organizzazione direi che è stata "pesante", ma non elefantiaca, anche se sono stati davvero in tanti a collaborare.

Massimo Ametta ha dato un contributo grandissimo al raggiungimento di questi risultati.

I rapporti con gli "stewards" sono stati ottimi. Non ci sono praticamente state proteste, neppure per le penalità, che hanno riguardato soprattutto le fotografie, che hanno fatto registrare più errori del solito e che sono oggetto di una grande rigidità nel regolamento FAI.

Un altro aspetto saliente è stata certamente la meteo. Le condizioni del tempo sono state pessime durante i primi giorni di gara ed atipiche anche durante la settimana di allenamento ufficiale.

Nella settimana di allenamento abbiamo avuto 3 giorni di vento forte da sud, che, a causa dell'irrisolto problema dell'utilizzo della pista 16 per gli atterraggi (un NOTAM, che sino ad ora non si è riusciti a far cancellare, impedisce tale uso della pista), ha tenuto la gente a terra.

All'inizio della gara, dal 25 Luglio e per circa 96 ore, una bassa ha dominato l'area incentrata su Rieti, andando progressivamente a colmarsì. Il miglioramento però è stato molto lento. Nei primi giorni, i temporali hanno dominato la scena. Ve ne sono stati ovunque e sono stati molto forti, anche su Rieti (c'è stata infatti in qualche occasione un po' di preoccupazione tra gli occupanti del campeggio). Fortunatamente siamo quasi sempre riusciti a far arrivare i piloti dopo che il temporale sul campo si era esaurito (a ciò ha contribuito anche lo spostamento dei rientri ad ovest, in modo da sfruttare l'attenuazione dell'instabilità che si generava ad est per poi entrare lentamente verso ovest), tranne il 30 Luglio, quando Leonardo Briigliadori, vincitore della giornata, è rientrato sotto una grandinata tanto forte da impedirgli quasi di vedere l'aeroporto. Il 2 Agosto invece gli arrivi si sono svolti in gran parte con vento forte a terra, dapprima di 45 gradi al traverso, quindi, fortunatamente in asse pista ...

ma certi atterraggi di quel giorno me li sogno ancora di notte.

I temi di gara sono stati generalmente classici ad eccezione di quello assegnato alla classe libera nell'ultimo giorno di gara, che ha avuto Campobasso come pilone a sud. Per il resto non si è volato più a meridione di Camporoduni. Campobasso e Melfi erano stati presi in considerazione anche in altre giornate, ma i meteorologi avevano sconsigliato avventure. È stata però la prima volta che Piazza del Campo di Siena è stata assegnata come pilone e quindi fotografata dal cielo in gara.

(ndr. Bob Monti mi ha confermato che si è trattato di un'immagine emozionante, che tutta Siena è bella dall'alto, che dà l'impressione di essere una città ben ordinata, che il colore dei suoi tetti di cotto è bellissimo).

La meteo è stata ben curata ed in generale non ci sono stati sbagli. Ne sono stati responsabili il noto pilota e stewart di questa gara Hermann Trimmel e Giuseppe Fattorusso.

CARLO MARCHETTI,

(Consigliere dell'Aeroclub d'Italia per il Volo a Vela)

Siano abbastanza soddisfatti. Si è cercato di fare un campionato con il taglio più naturale possibile, senza strafare, cercando di prestare la massima attenzione alla sicurezza e ai problemi dei piloti, ad esempio la possibilità di avere alianti e carrelli comodi per la griglia di partenza e per le operazioni di terra. Si è puntato più ai servizi essenziali. Purtroppo la meteorologia così poco comune, così diversa da quella solita di Rieti, ha reso la prima settimana di volo infelice per più di un pilota titolato, e non solo tra gli italiani, ma anche tra gli altri, per esempio Simon Leutenegger, che a Rieti ha sempre ben figurato. Ho notato tanti nomi relativamente nuovi, di giovani, ai vertici.

Per quanto riguarda la parte sportiva riteniamo che la tanta attenzione prestata alla tempestiva e accurata realizzazione delle classifiche, ad aspetti quali la visualizzazione dei dati in tempo reale su video sia stata molto apprezzata. A giudicare dai visi dei partecipanti riteniamo di aver fatto un discreto lavoro.

GIANCARLO MAESTRI, (responsabile della linea di volo)

Le condizioni meteo si sono rivelate del tutto anomale per Rieti, data la stagione. Gli stranieri, abituati a condizioni più

deboli di quelle alle quali noi siamo usi qui hanno sfruttato al meglio le loro possibilità. I nostri invece ne hanno risentito e lo si vede dalle classifiche, eccetto che nella 15 metri. Stefano è stato fantastico, ma anche gli altri dovevano giocare in casa, invece si sono trovati ad affrontare una meteo "spiazzante" per Rieti. Correre qui con condizioni fumanti, diciamo come quelle dello scorso anno, li avrebbe sicuramente avvantaggiati. Un accenno a Leonardo Briigliadori in particolare, consentitemelo. Ultimamente ha troppo da fare e può dedicare troppo poco tempo al volo a vela (consideriamo escluso, ovviamente il tempo che dedica all'AVL, ovviamente a terra), insomma, vorrei che ci ricordassimo che Leonardo, come tutti i nostri, è davvero un dilettante (non fraintendetemi, il termine dilettante definisce qualcuno che non viene retribuito per fare una certa attività). Tra gli stranieri invece ci sono veri professionisti, gente che non fa altro che volare a vela.

Nelle situazioni meteo di quest'anno, che hanno finito per eliminare qualsiasi vantaggio per i "locali", ha giocato un grosso ruolo anche la fortuna. Nelle condizioni di Rieti 1994, un minuto poteva essere determinante in quanto permetteva al pilota di passare prima del temporale mentre un minuto dopo era già troppo tardi. Per quanto riguarda la tattica è stato necessario cambiare abitudini. Con la meteo di questo anno non si potevano fare lunghi traversoni e sfruttare i costoni, era necessario andare avanti da cumulo a cumulo, con volo quindi non di appoggio orografico, ma di termica pura.

Se posso, immodestamente, parlare di qualche cosa di cui sono responsabile, vorrei far presente che si dice sempre che in Italia tutto viene fatto con deprecabile faciloneria. Invece le cose sembrano essere andate bene. Siamo riusciti a far decollare 91 alianti in 1 ora e cinque minuti (questo è il record) o un'ora e un quarto con 12 - 14 traini (il numero non è mai stato lo stesso in quanto alcune macchine erano in prestito).

Che cosa penso della gara? I tedeschi sono bravissimi, da quelli della standard a Gantenbrink.

C'è da dire anche che stanno gareggiando qui moltissimi piloti del Gotha mondiale. Forse soltanto il team inglese non ha inviato le sue punte di diamante tradizionali: Andy Davis, Brian Spreckley e Justin Wills, sebbene anche la squadra inglese presenti elementi di sicura esperienza.



Avrei voluto concludere questa serie di interviste con una a **MASSIMO AMETTA**, da tutti indicato come colui che più si è prodigato per l'organizzazione di questi campionati europei, ma lui ha fatto il modesto e non si è mai "lasciato beccare". Diciamo soltanto allora che, tra tante altre cose, Massimo è stato l'artefice del sistema software utilizzato durante i campionati, che è stato davvero apprezzatissimo ed è risultato anche estremamente curato, fin nei dettagli più minuti. Voglio menzionarne uno minimo, ma indicativo della grande attenzione prestata alla realizzazione del sistema: sui monitor installati nell'hangar del briefing e sui quali venivano visualizzate le classifiche non comparivano soltanto nomi e punteggi, ma anche le bandiere nazionali dei vari concorrenti...
(Grazie a **STEFANO MERIZIOLA** per avermi passato alcune delle scarse informazioni di cui sopra).

Ae.C. Centrale di Volo a Vela **7th European Gliding Championships** Rieti , 25 July - 06 August 1994

Official Overall Scoring - Open class

Competitor	nation	glider type	score	1 day km	2 day km	3 day km	4 day km	5 day km	6 day km	7 day km	8 day km	9 day km	10 day km
1 Gantenbrink Bruno	GER	Nimbus-4	8623	6 850	2 895	1 1000	4 926	9 851	12 920	7 619	3 48	10 918	14 696
2 Andersen JanWalther	DEN	Nimbus-4T	8540	1 958	7 827	8 811	15 711	3 953	7 983	4 647	20 655	2 995	1 1000
3 Heller Markus	GER	ASH 25	8492	3 871	5 867	3 948	9 875	14 820	2 998	13 596	4 915	11 905	13 697
4 Lherm Gerard	FRA	Nimbus-4	8420	10 807	1 909	10 803	3 928	5 875	4 991	20 427	11 854	1 1000	5 826
5 Kurstjens Gerrit	NED	Nimbus-4	8340	5 862	4 873	6 844	12 837	10 846	21 814	4 647	7 883	9 921	7 813
6 Hauser Fridolin	SUI	Nimbus-3	8318	7 842	6 845	2 970	14 784	4 881	10 954	17 548	17 766	3 974	11 754
7 Urbani Luca	ITA	Nimbus-3	8261	8 836	3 890	18 600	8 881	2 962	13 899	2 664	14 832	14 899	9 798
8 Wujczak Stanislaw	POL	ASH 25	8216	4 870	16 693	6 844	10 858	13 828	5 986	3 659	6 891	13 900	15 687
9 Bourgard Paul	BEL	Nimbus-3	8180	9 831	10 758	5 858	5 893	12 841	18 855	16 576	2 950	18 770	4 848
10 Haggenmueller Reinhard	AUT	Nimbus-3	8175	13 773	17 690	11 778	2 937	15 793	1 1000	6 621	5 895	15 879	8 809
11 Hirtz Jean-Pierre	FRA	ASW 22BL	8014	17 603	13 742	4 943	5 893	6 870	5 986	21 407	13 844	11 905	6 821
12 Brigliadori Riccardo	ITA	ASW 22BL	8013	16 610	11 755	20 444	1 959	1 1000	9 965	1 706	1 961	4 947	16 666
13 Weiss Herbert	GER	ASH 25	7954	10 807	12 748	19 571	13 823	8 859	3 996	11 600	8 877	5 940	12 733
14 Monti Roberto	ITA	Nimbus-4D	7638	15 669	14 711	12 768	11 848	7 865	11 929	12 598	21 651	17 843	10 756
15 May Robin C.	GBR	ASH 25	7568	2 880	18 674	15 643	7 889	11 843	17 868	10 604	9 870	7 930	17 367
16 Blatter Federico	SUI	Nimbus-3	7163	20 394	8 777	20 444	17 616	19 689	8 978	14 589	16 820	6 936	3 920
17 Halasz Laszlo	HUN	Nimbus-3	7079	12 786	9 764	13 685	16 653	22 604	20 829	8 607	10 858	8 926	17 367
18 Hegedus Laszlo	HUN	Nimbus-4	6682	14 743	20 624	9 804	22 358	16 762	15 879	15 581	12 851	20 713	17 367
19 Csordas Tamas	HUN	Nimbus-3	6128	21 251	15 707	13 685	18 590	20 677	14 882	9 606	18 757	19 744	22 229
20 Pristavec Bostjan	SLO	DG-600/18	5742	22 248	21 75	16 623	20 407	18 699	19 854	22 230	15 829	16 849	2 928
21 Thaler Miha	SLO	DG-600/18	5532	19 418	19 642	22 241	19 422	17 733	16 872	19 514	22 637	21 686	17 367
22 Gorringe John P.	GBR	ASH 25	4921	18 444	22 0	16 623	20 407	21 666	22 702	18 532	19 695	22 586	21 266

VII Campionati Europei di Volo a Vela - Rieti 1994

Note tecniche

di DEMETRIO MALARA



Nessuna novità assoluta ha caratterizzato il parco macchine di questi campionati Europei, mentre si sono visti alcuni alianti non ancora diffusi, in Italia ed in Europa, o semplicemente insoliti, dei quali vale la pena di parlare, classe per classe.

Standard

I ben noti Discus, nelle varie versioni, hanno fatto la parte del leone; da notare, peraltro, la presenza di tre DG303, per la squadra nazionale slovena e per Simon Leutenegger.

Nonostante nessuna di queste macchine si trovi nelle posizioni alte di classifiche, per le ragioni che avete letto altrove, tutti i piloti si sono dichiarati soddisfatti delle prestazioni di questo nuovo Standard, compreso Leutenegger il quale forse ha trovato in questo un ulteriore motivo di disappunto per l'esito infelice della propria gara.

In aggiunta alla brevissime note già pubblicate da VOLO A VELA qualche mese fa, aggiungiamo una sintetica illustrazione delle principali caratteristiche tecniche:

DG303

Lunghezza	6.8 metri
Altezza	1.39 metri
Superficie alare	10.27 m ²
Allungamento	21.91
Peso a vuoto	245 kg
Zavorra	130/190 litri
Peso massimo al decollo	525 kg
Carico alare massimo	51.1 kg/m ²
Fattore di carico massimo	+5.3/-2.65 g
Velocità di manovra	200 km/h
Vne	270 km/h
Velocità di stallo (a 320 kg)	65 km/h
Minima discesa (a 320 kg)	0.59 m/s
Massima efficienza (a 320 kg)	41 (43)
Massima efficienza (a 525 kg)	42 (44)

I valori tra parentesi si riferiscono alla versione con "winglet", peraltro l'unica presente a Rieti.

Del DG303 esiste una versione Club dotata di caratteristiche leggermente diverse, essenzialmente un minor peso massimo (500 kg), un minor carico alare (48.7 kg/m²) e prestazioni lievemente inferiori (efficienza 41.5 a 320 kg e 42.5 a 500 kg, con winglet).

Esiste pure una versione Acro, contraddistinta dall'assenza della zavorra, da un peso a vuoto maggiore (370 kg) a causa di interventi di rinforzo della struttura e da valori di fattore di carico ovviamente più elevati, +7/-5 g.

Tra le caratteristiche interessanti, riteniamo vada citata la cabina di pilotaggio, progettata secondo criteri di resistenza all'urto, con sedile, dotato di poggiatesta incorporato, che garantisce secondo il costruttore una buona resistenza in caso di "crash landing".

Di un certo interesse per i possessori di DG300 sembra essere la possibilità di montare su quest'ultimo l'ala 303, rivendendo l'ala "usata" alla ELAN o addirittura di portare la vecchia ala al nuovo standard.

Nella classe Standard, oltre alla presenza di alcuni ASW24B, con winglet, che non avevamo sin qui visto in Italia, e di un paio di LS7WL, si è notato un LS8, nè si poteva evitare di farlo dato che nelle mani di Erwin Ziegler ha fatto parte della "tripletta" tedesca vincente. Di questa macchina sappiamo ben poco: notevoli sono parse le winglet ben raccordate con il bordo d'entrata.

Speriamo di ottenere informazioni su questo aliante in un prossimo futuro.

15 metri

Non molte novità in questa classe, dominata da Ventus-2 ed LS6, fatta eccezione per l'unico DG800S, portato dal giovane olandese Roland Termaat ad un eccellente terzo posto. Una breve prova in volo di questo aliante era stata pubblicata nel numero 221 di VOLO A VELA. In questa occasione

possiamo aggiungere, di seguito, alcuni dati tecnici ed un po' di storia.

DG800S

Lunghezza	6.83 metri
Superficie alare	10.68 (11.81) m ²
Allungamento	21.07 (27.42)
Peso a vuoto	260 (264) kg
Zavorra	120/174 litri
Peso massimo al decollo	525 kg
Carico alare massimo	49.2 (44.5) kg/m ²
Velocità di manovra	190 km/h
Vne	270 km/h
Efficienza	51 km/h

I dati tra parentesi si riferiscono alla versione 18 metri.

La storia riguarda l'introduzione del DG800S nelle competizioni internazionali, alla quale Termaat ha partecipato attivamente grazie all'amicizia tra il padre ed il professor Boermans, noto membro OSTIV, nonché, e soprattutto, docente presso l'università di Delft e progettista di profili alari per Glaser-Dirks.

Grazie a queste relazioni (ed ai propri e dimostrati meriti, si intende), a Roland Termaat fu affidato l'esemplare di pre-produzione per i mondiali di Borlaenge.

Durante la competizione, il professor Boermans, presente sul

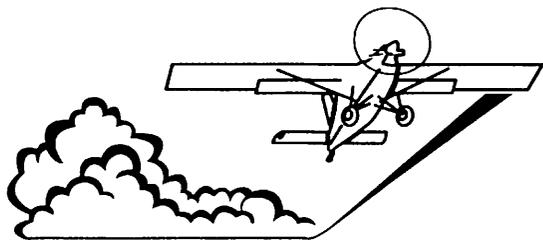
campo per il Congresso OSTIV, si recava spesso in linea per discutere con il pilota olandese di maneggio, prestazioni e caratteristiche specifiche quali le posizioni dei flap. In questo modo, l'esperienza dei mondiali fu messa a frutto per completare lo sviluppo degli esemplari di serie. Dopo la gara, Termaat restituì l'esemplare di pre-produzione ed acquistò il secondo esemplare di serie (il primo è rimasto in Germania), che è quello che ha gareggiato a Rieti.

Libera

Nessuna particolare novità in questa classe. Degna di nota la presenza di due ASW22BL con ala di 26.4 metri di apertura, il che porta ad un allungamento degno di esperimenti Akaflieg. Sarebbe interessante avere impressioni di pilotaggio da coloro che hanno portato in gara queste macchine (vero, Riccardino B.?).

Secondo i rappresentanti ELAN, i DG600/18 con cui hanno corso in Libera i piloti Sloveni non avrebbero alcun problema a competere con i Nimbus 4, in condizioni forti. Addirittura, oltre i 160 km/h il DG600/18 avrebbe un vantaggio teorico sul Nimbus 4, non sappiamo a quali carichi alari. Rimane, ovviamente, un netto svantaggio in condizioni medie e deboli, quali quelle che hanno prevalso a Rieti per buona parte della competizione.

Tuttavia, per ammissione degli stessi Sloveni, i risultati sono stati deludenti soprattutto a causa della poca conoscenza del terreno di gara e della scarsa esperienza internazionale dei piloti, non certo per una inferiorità delle macchine.



“THE SKYSHOP”^{di Marco Carrara}

Parachute sales & rigging

Via Riviera, 19
24011 ALMÉ (Bergamo) - ITALY
Tel. (035) 639.710 - Fax 639.661
Radiomobile (0337) 428.238

A soli due chilometri dall'aeroporto di Valbrembo:

Siamo specializzati in:

- MANUTENZIONE e VENDITA di tutti i paracadute per volo a vela ed acrobazia.
- con personale specializzato, certificato dal R.A.I., dall'OFA Suisse e dall'FAA USA.
- si effettua un servizio di consulenza gratuito sull'uso che intendete acquistare e sulle compatibilità dei componenti.

- ad un costo contenuto il servizio di ritiro-consegna per l'ispezione e ripiegamento.
- con gli istruttori della nostra scuola di paracadutismo sportivo è possibile provare, in tutta sicurezza, l'esperienza del lancio in tandem (doppio comando) o comunque avere preziosi consigli per l'utilizzo del paracadute.

Dai primi di marzo aprirà la nostra filiale di Roma in grado di offrire gli stessi servizi, contattateci!!!

Ae.C. Centrale di Volo a Vela
7th European Gliding Championships 1994

Statistiche

Standard Class

prova n.	km tema	(a) n. partiti	n. arrivati	(b) n. F. C.	% (b/a)	day factor	(c) km assegnati	(d) km percorsi	% (d/c)	media km/conc
1	312.1	36	10	26	72.2	1.00	11 235.6	9 884.4	88.0	274.6
2	295.2	36	28	8	22.2	0.97	10 627.2	8 364.6	78.7	232.4
3	287.7	35	21	14	40.0	1.00	10 069.5	8 429.9	83.7	240.9
4	289.3	35	35	0	0.0	1.00	10 125.5	10 125.5	100.0	289.3
5	301.2	36	28	8	22.2	1.00	10 843.2	9 092.5	83.9	252.6
6	500.1	36	36	0	0.0	1.00	18 003.6	18 003.6	100.0	500.1
7	451.0	36	36	0	0.0	1.00	16 236.0	16 236.0	100.0	451.0
8	283.2	36	33	3	8.3	1.00	10 195.2	10 135.7	99.4	281.5
9	384.7	36	32	4	11.1	1.00	13 849.2	13 327.9	96.2	370.2
10	507.2	36	26	10	27.8	1.00	18 259.2	17 605.0	96.4	489.0
11	484.2	36	33	3	8.3	1.00	17 431.2	16 789.6	96.3	466.4
totali	4 095.9	394	318	76	19.3		146 875.4	137 994.7	94.0	350.2

15 Metre Class

prova n.	km tema	(a) n. partiti	n. arrivati	(b) n. F. C.	% (b/a)	day factor	(c) km assegnati	(d) km percorsi	% (d/c)	media km/conc
1	354.3	33	23	10	30.3	1.00	11 691.9	11 024.2	94.3	334.1
2	287.2	33	31	2	6.1	1.00	9 477.6	9 422.6	99.4	285.5
3	308.2	33	5	28	84.8	1.00	10 170.6	7 641.2	75.1	231.6
4	314.4	33	32	1	3.0	1.00	10 375.2	10 095.8	97.3	305.9
5	463.3	33	14	19	57.6	1.00	15 288.9	14 420.7	94.3	437.0
6	500.1	33	33	0	0.0	1.00	16 503.3	16 503.3	100.0	500.1
7	291.5	33	27	6	18.2	1.00	9 619.5	8 995.8	93.5	272.6
8	380.6	33	32	1	3.0	1.00	12 559.8	12 269.4	97.7	371.8
9	562.8	33	23	10	30.3	1.00	18 572.4	17 876.0	96.3	541.7
10	525.0	33	30	3	9.1	1.00	17 325.0	16 203.3	93.5	491.0
totali	3 987.4	330	250	80	24.2		131 584.2	124 452.3	94.6	377.1

Open Class

prova n.	km tema	(a) n. partiti	n. arrivati	(b) n. F. C.	% (b/a)	day factor	(c) km assegnati	(d) km percorsi	% (d/c)	media km/conc
1	376.0	22	18	4	18.2	1.00	8 272.0	7 829.0	94.6	355.9
2	336.0	22	20	2	9.1	1.00	7 392.0	6 790.6	91.9	308.7
3	309.9	22	4	18	81.8	1.00	6 817.8	5 495.9	80.6	249.8
4	359.5	22	21	1	4.5	1.00	7 909.0	7 866.0	99.5	357.5
5	507.2	22	22	0	0.0	1.00	11 158.4	11 158.4	100.0	507.2
6	555.9	22	22	0	0.0	1.00	12 229.8	12 229.8	100.0	555.9
7	300.5	22	21	1	4.5	1.00	6 611.0	6 579.4	99.5	299.1
8	411.0	22	22	0	0.0	1.00	9 042.0	9 042.0	100.0	411.0
9	624.4	22	22	0	0.0	1.00	13 736.8	13 736.8	100.0	624.4
10	489.4	22	16	6	27.3	1.00	10 766.8	9 697.0	90.1	440.8
totali	4 269.8	220	188	32	14.5		93 935.6	90 424.9	96.3	411.0

Riepilogo totali

n. prove	km temi	(a) n. partiti	n. arrivati	(b) n. F. C.	% (b/a)	day factor	(c) km assegnati	(d) km percorsi	% (d/c)	media km/conc
31	12353.1	944	756	188	19.9		372 395.2	352 871.9	94.8	373.8

informazioneivoloavelainformazioneivoloavelainformazioneivoloavelainformazioni

<p>VENDO VENTUS B TURBO - 1986 D-KMIJ - tot. 970h/motore 33h Mai incidentato, perfetto stato Carrello Schroeder riverniciato Prezzo 90 M. L. + strumenti a scelta. Tel. J.M. Clément 02.48705377 - Fax 02.48705352 Vergani 02.26411073 - Fax 02.26412894</p>	<p>VENDO DISCUS B I.LGEP 1992 Carrello Cobra, strumentazione di base + Cambridge + NAV accessoriato, come nuovo Tel. 0746 / 202.058 - A. Colombo</p>
<p>VENDO ASW 15B - I.OSSO <ul style="list-style-type: none"> • unico proprietario • mai danneggiato • gel nuovo • strumentatissimo • CN valido fino al 14.7.94 • disponibile prove in volo presso Ae.C.Vol. Ferrarese Precontattare: P. TOSCHI - tel. 0542/681394 ore pasti</p>	<p>VENDO URIBEL «D» vario mecc. e elettron. ILEC altim. in piedi e in metri sbandom. e radio 720 can. paracadute e carrello coperto scadenza CN a fine marzo '94 Borgo V. - Tel. 0141-203173</p>
<p>VENDO MOTOALIANTE DIMONA H36 Motore Limbach L2000 EB 1 Elica Hoffmann passo variab. Strument. normale + LOREN, Transponder, VOR e orizz. art. 39 Tel. 011 - 96.90.384</p>	<p>VENDO JANUS A - I.ANUS 1977 Strumentazione di base + ILEC ottimo stato, paracadute ed accessori Tel. 0746 / 202.058 - A. Colombo</p>
<p>VENDO DG 300 del 1989, marche I.HOPS ottimo stato Telefonare al n. 06 - 36306227</p>	<p>VENDO LIBELLE 205 CLUB buona strumentazione, radio DITTEL 760 c. computer ILEC SB/8, virosbandometro costruz. 1975, ore totali 1400, ottimo stato generale, carrello aperto Tel. 040/214113</p>
<p>VENDO LIBELLE ST. I.GOUP Ottimo stato scad. C.N. 7/95 strumentato, ossigeno e con rimorchio aperto. Possibile provare presso Ae.C. Foligno Tel. 071 / 718.335 - Fax 071 / 917.25.63</p>	<p>VENDO NIMBUS 2B I.LIPA radio Dittel FSG 60M vario ILEC bussola BHOLI 46 carrello chiuso Tel. 0445-364955 uff. - 621680 ab.</p>
<p>VENDO ASW 15.B marche I-OKYO costruz. 1973 - radio 720 can. senza carrello di trasporto Tel. 0432 / 540759 sera ore pasti</p>	<p>VENDO HORNET del 1977 - 1200 h incidente rottura fusoliera 1989 strumenti base, Cambridge CNAV40 Carrello Cobra di 1 anno Mr. AltMann 071 52 28760 (Hamburg)</p>

Agli inserzionisti: p.f. segnalateci quando l'inserzione non è più necessaria.



Coppa Internazionale del Mediterraneo - 1994

Come già accaduto molte volte la generosità del cielo di Rieti, anche quando non offre il massimo come è avvenuto quest'anno, è pur sempre una grande festa ed un piacere volovelistico d'alto livello e riesce a compensare le umane manchevolezze.

Dobbiamo dire grazie a Pram per avere sacrificato le sue vacanze accettando di sobbarcarsi il gravoso incarico praticamente poche ore prima dell'inizio del CIM, un CIM particolarmente ricco di concorrenti. Incarico ostico, esposto a critiche e a pressioni per il malvezzo di interferire nelle decisioni della direzione di gara. Ci sono state un paio di sbavature, abbiamo perso un giorno di gara, ma di contro abbiamo avuto un ineccepibile servizio decolli ed un'ottima assistenza meteo almeno dopo il poco brillante avvio quando la meteo fu ridotta a livello quasi di stregoneria.

Vittorio Colombo ha folgorato la Standard: il '94 è stato l'anno della famiglia Colombo. Ma appaluditissima e meritata l'affermazione di Luca Urbani. Ci sono almeno due motivi per essere felici per questa brillante affermazione: la serietà con la quale è stata raggiunta e costruita questa vittoria ad onore dell'uomo e, con lui, il ritorno dell'Aeronautica Militare nel volo a vela sportivo. Se per molti di noi

Luca è ancora il ragazzino cresciuto con i nostri figli sui campi di volo, oggi, in divisa è un Colonnello. Ricordiamoci che per poter conservare un certo grado di libertà nell'aria in futuro il poter colloquiare con l'Aeronautica Militare è per il nostro volo a vela un fatto strategico. Nella 15 metri, via Ghiorzo, si parla germanico!

Thomas ha comunque riaffermato la sua presenza ed il suo livello agonistico, auguriamoci che con questa seconda riaffermazione nel '94 in Commissione Volo a Vela, con minor demagogia e con maggior senso sportivo, sia concesso a questo pilota di partecipare - fosse anche a sue spese - ai prossimi mondiali senza farci ridicolizzare.

Un ultimo commento tecnico: dalla fiscalità massima che penalizzava il metro di quota in più siamo ora passati al non rilevamento della quota di partenza. Ragionando solo a "spanne" si intuisce l'errore! Considerando che si può verificare il fenomeno meteorologico temporaneo che crea squilibri. Così come si sono creati alla prima prova: chi partiva da 4.000 metri e chi sotto i 2.000. Poniamoci il problema e troviamo una soluzione a cavallo tra le due alternative.

Attilio Pronzati

Ae.C. Centrale di Volo a Vela Coppa Internazionale del Mediterraneo Rieti, 10 - 21 August 1994

Official Overall Scoring - Standard Class

..	comp n.	Competitor	Nation	Club	Glider type	score	1 day km	2 day km	3 day km	4 day km	5 day km	6 day km	7 day km
1	A7	Colombo Vittorio	ITA	A.V.A.L. Varese	Discus	6167	3	6	4	9	2	1	13
2	T5	Leutenegger Simon	SUI	Switzerland	DG-303	6161	6	7	2	5	5	2	4
3	AG	Gritti Angelo	ITA	A.V.A. Valbrembo	Discus	5982	1	31	1	23	1	7	3
4	ZL	Hammerle Heinz	AUT	Austria	LS 7	5848	10	1	15	1	3	9	2
5	SB	Sjaak Selen	NED	Netherlands	ASW 24	5795	9	4	6	11	11	6	12
6	65	Pronzati Marco	ITA	A.V.Lariano	Discus	5712	4	7	18	2	4	3	9
7	3A	Villa Alessandro	ITA		Discus	5702	13	7	7	12	10	8	8
8	12	Hirner Rudolf	AUT	Austria	Discus	5549	8	7	9	16	17	10	10
9	PG	Guazzoni Roberto	ITA	A.V.A.L. Varese	Discus	5499	14	7	14	9	6	5	18
10	B1	Ametta Massimo	ITA	Ae.C.V.V. Mugello	DG 300	5419	14	7	5	20	14	15	6
11	AB	Perotti Nino	ITA	Ae.C. Valle Aosta	Discus	5406	11	23	10	4	8	13	16
12	6	Fraenza Paolo	ITA	A.V.A.L. Varese	ASW 24	5375	14	23	3	7	7	12	19
13	86	Schneeweis Peter	AUT	Austria	Discus	5352	7	7	11	15	12	18	11
14	LX	Gavazzi Marco	ITA	A.V.A.L. Varese	Discus	5210	5	2	8	14	20	24	5
15	24	Spreatico Giovanni	ITA	A.V.A. Valbrembo	ASW 24	4688	18	23	23	18	16	14	7
16	B6	Monti Lorenzo	ITA	A.V.A.L. Varese	SZD 55	4639	12	7	30	8	13	22	1
17	WI	Wisman Paul	NED	Netherlands	ASW 24m	4416	17	28	18	17	21	4	26
18	83	Lastrico Edoardo	ITA	A.V.A. Valbrembo	Discus	4389	18	7	25	3	29	21	17
19	HM	Grund Steffen	GER	Germany	Discus	4341	30	3	13	26	27	11	24
20	10	Ichikawa Makoto	JPN	Japan	SZD 55	4210	18	28	21	19	22	17	20
21	G2	Schneider Rudolf	AUT	Austria	DG 300	3976	18	7	17	25	19	24	28
22	PR	Riva Adalberto	ITA	A.V.Lariano	Discus	3850	26	7	29	31	18	19	25
23	300	Albertazzi Alberto	ITA	A.V.Lariano	DG 300	3800	31	7	12	28	23	23	21
24	TM	Poletti Franco	ITA	A.V.M. Milano	LS 4	3754	18	33	21	30	9	16	15
25	SM	Montemaggi Sandro	ITA	Ae.C.V.V. Mugello	ASW 24	3675	18	7	18	13	26	24	30
26	BM	Bellora Mario	ITA	G.V.V.N.Valzania	DG 300	3468	18	28	26	29	30	20	27
27	TL	Schiffleithner Karl	AUT	Austria	LS 4	3423	27	27	26	21	25	28	14
28	2I	Nicotra Mario	ITA	A.V.M. Milano	Discus	3404	31	22	23	22	24	24	23
29	FM	Fanfani Francesco	ITA	Ae.C. Rimini	ASW 24 M	2812	33	0	32	0	28	29	22
30	EP	Siesert Kai	GER	Germany	Discus	2736	18	7	16	6	31	0	31
31	W	Paris Giorgio	ITA	Ae.C.Prealpi Venet	ASW 24	2718	27	21	31	27	15	30	29
32	Y4	Meriziola Stefano	ITA	Ae.C.V.V. Mugello	ASW 24	1769	2	5	32	0	31	0	31
33	GA	Ales Gianfranco	ITA	Ae.C.C.V.V.	Discus	655	29	32	26	32	0	31	0
34	ET	Holighaus Tilo	GER	Germany	fsDiscus	0	33	0	32	0	31	0	31

* Punti per Algoritmo



Il tempo durante la C.I.M. 1994

di GIUSEPPE FATTORUSSO

Giorno 10. Si è iniziato con un esperimento tecnico in campo meteo. Il meteorologo non è stato presente fisicamente a Rieti ma ha colloquiato con la Direzione di gara attraverso un sistema di videoconferenza a distanza. Sono stati ricevuti i sondaggi termodinamici di Roma e Bologna che hanno evidenziato una rotazione oraria dei venti con la quota. La scarsa umidità oltre i 4000 metri non ha permesso ai cumuli di degenerare durante il pomeriggio.

Giorno 11. Correnti da W-SW hanno trascinato nuclei di vorticità dalla Spagna all'Italia settentrionale. L'area di gara è stata interessata da nuvolosità stratocumuliforme e si è verificato un rinforzo dei venti da SW. Il sondaggio di Roma ha segnalato 29 nodi da 250° a 750 mb e 53 nodi da 260° a 630 mb.

Giorno 12. L'atmosfera, decisamente meno umida del giorno precedente, non ha favorito la formazione di nuvolosità cumuliforme consistente. I venti si sono orientati decisamente da W con intensità di 30-40 nodi tra 1500 e 4000 metri.

Giorno 13. Il dato più significativo è stato rappresentato dalla disposizione dei venti da NW e dal notevole calo dell'umidità oltre i 1500 metri.

Giorno 14. Non si è ricevuta l'assistenza del meteorologo e non è stato elaborato il sondaggio termodinamico. Non è stato quindi possibile appurare la causa dell'assenza quasi totale delle termiche che ha costretto la maggior parte degli alianti ad atterrare sugli aeroporti a Nord di Rieti.

Giorno 16. Dopo il riposo di Ferragosto si è rivisto il meteorologo a Rieti ed è stato un buon segno perché il tempo non ha fatto capricci. L'alta pressione al suolo ha domina-

to su tutta l'Italia centrale. Oltre i 3000 metri si sono avuti venti occidentali con intensità tra i 40 ed i 50 nodi. I cumuli pomeridiani non si sono spinti oltre i 5000 metri, proprio a causa dell'intensità del vento che ne ha ostacolato lo sviluppo.

Giorno 17. Una moderata perturbazione ha interessato l'Italia settentrionale. Nell'area di gara si è verificato un notevole sviluppo di cumuli nel pomeriggio con qualche isolato CB e qualche breve temporale lungo la dorsale appenninica. I venti in quota sono ruotati di circa 30° verso NW ma si sono attenuati.

Giorno 18. La perturbazione ieri segnalata sulle regioni settentrionali ha interessato marginalmente anche quelle centro-meridionali nella giornata odierna. Temporalmente nelle vicinanze di Rieti poco dopo il decollo hanno consigliato la Direzione di gara a sospendere la prova.

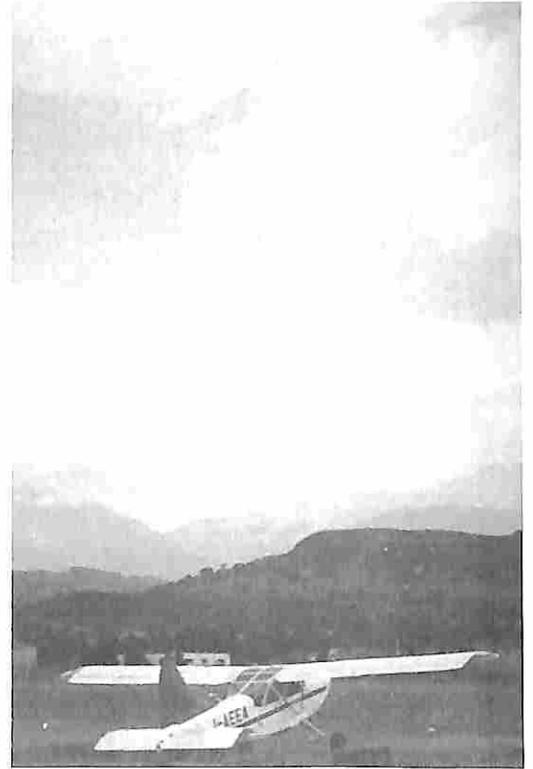
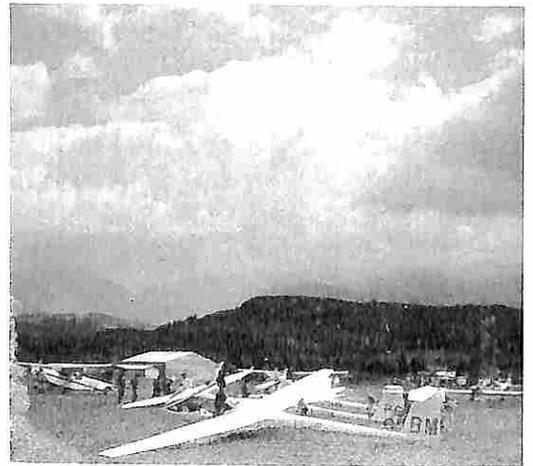
Giorno 19. Lo spostamento della perturbazione verso levante ha determinato l'aumento della pressione ed il miglioramento del tempo. I venti si sono orientati dai quadranti settentrionali e l'umidità in quota è diminuita sensibilmente, determinando uno scarso sviluppo di cumuli e termiche secche.

Giorno 20. Le gare si sono concluse nel migliore dei modi con condizioni meteo favorevoli. I venti settentrionali e la scarsissima umidità hanno mantenuto il cielo prevalentemente sereno anche durante il pomeriggio. Il sondaggio termodinamico di Roma ha segnalato una potenziale instabilità ed in effetti, anche senza cumuli, si sono incontrate termiche secche di 3-4 m/s che hanno permesso il regolare svolgimento della prova.

Official Overall - Opening - 15 Metre Class

comp. n.	Competitor	Nation	Club	Glider type	score	day km	1 day km	2 day km	3 day km	4 day km	5 day km	6 day km	7 day km	
1	Grund Michael	GER	Germany	Ventus-2	6444	712	1000	1000	995	2808	1000	1000	3929	*909
2	Karow Holger	GER	Germany	LS 6	6271	721	3869	869	1000	6759	2998	2992	2932	*845
3	Rabeder Karl	AUT	Austria	Ventus CM	6186	783	3869	869	905	4793	4952	3973	4911	
4	Gostner Thomas	ITA	Ae.C. Bolzano	Ventus	6169	1000	3869	869	930	15603	3990	7868	5909	*788
5	Marchisio Giorgio	ITA	Ae.C. Torino	LS 6	5734	690	2874	5925	5925	1810	7886	14745	10804	
6	Auer Christian	AUT	Austria	Ventus	5353	939	220	0	3972	10728	8876	8838	11000	*757
7	Grinza Giancarlo	ITA	Ae.C. Torino	ASW 20	5348	701	11689	8821	8821	7750	17712	11783	6892	
8	Wienberg Ib	DEN	Denmark	Ventus	5294	551	11689	9817	9817	3803	5919	5902	17613	
9	Cala' Stefano	ITA	Ae.C.V.V. Mugello	ASW 20	5138	570	13597	7835	7835	17576	9853	6890	9817	*699
10	Geraedts Joep	NED	Netherlands	LS 6	5076	497	3869	869	14512	9730	14765	4909	11794	*717
11	Baumgartner Alois	ITA	Ae.C. Bolzano	DG 600	4861	732	13597	22423	423	13667	11844	13747	7851	
12	Di Vecchio Goliardo	ITA	Ae.C. Roma	ASW 20	4740	498	3869	3869	10755	21447	18697	12756	13718	
13	Kessler Andreas	GER	Germany	LS 6	4693	136	10835	14512	14512	8741	10852	9836	12781	
14	Amann Werner	AUT	Austria	Mosquito B	4508	479	13597	20468	20468	19550	6905	17686	8823	
15	Giacobbe Dino	ITA	Aerovela Tortona	Ventus	4332	510	13597	12564	12564	23352	12818	10811	15680	*639
16	Casetti Davide	ITA	A.V. Lariano	Ventus	3935	584	3869	3869	14512	16591	24110	584	14685	*580
17	Balestra Bernardo	ITA	Ae.C. Rieti	LS 3A	3747	447	3869	24281	24281	20522	20619	21372	16637	*552
18	Cox Fabrizio	ITA	Ae.C. Viterbo	DG 800 M	3591	572	13597	19478	19478	12678	15763	21372	19131	*529
19	Pirker Herbert	AUT	Austria	PIK 20D	3474	800	19306	21443	21443	14628	19692	20555	210	
20	Storka Friedel	AUT	Austria	Ventus	3268	590	21173	13519	13519	11708	21586	16692	210	
21	Dossing Erik	DEN	Denmark	Ventus	3096	501	20207	11644	11644	24321	16718	15705	210	
22	Borellini Giuseppe	ITA	A.V.A.L. Varese	ASW 24	2761	109	220	0	23347	22446	23451	18601	18507	*407
23	Schlachter Heinz	AUT	Austria	ASW 20	2698	472	13597	18493	18493	18554	22582	240	210	
24	Fontana Guido	ITA	A.V.A.L. Varese	LS 6	2416	136	220	0	14512	5784	13809	2372	20103	*356

* punti per algoritmo



Official Overall Scoring - Open Class

comp n.	Competitor	Nation	Club	Glider type	score	1 day km	2 day km	3 day km	4 day km	5 day km	6 day km	7 day km	
1	3 Urbani Luca	ITA	Aeronautica Milit.	Nimbus 3 25m	6780	1 1000	2 998	4 845	1 1000	3 982	2 955	1 1000	* 950
2	X3 Monti Roberto	ITA	A.V.A.L. Varese	Nimbus 4D	6160	2 998	1 1000	10 725	5 846	4 960	5 774	5 857	* 863
3	O9 Mantica Umberto	AUT	Austria	ASH 25 WI	5972	6 884	6 510	6 809	3 853	2 983	1 1000	2 933	
4	73 Binder Hans	SUI	Switzerland	Nimbus 3 25m	5808	3 961	5 530	2 873	7 805	1 1000	3 801	7 838	
5	AF Secomandi Maurizio	ITA	A.V.A.L. Varese	ASH 25	5583	4 914	4 617	9 752	4 847	5 882	9 726	6 845	* 782
6	AJ FotiGiovanni	ESP	Real Ae.C. Esp.	ASH 25	5312	7 839	8 483	13 553	2 922	7 845	7 748	3 922	
7	YY De Orleans Andres	GER			5294	5 898	3 997	17 283	10 763	8 809	8 740	8 804	
8	Y3 Memmert Diether	ITA	A.V.A.L. Varese	ASH 25	5045	13 751	9 482	3 856	13 700	14 662	4 796	9 798	* 707
9	WL Caraffini Antonio	ITA	A.V.A.L. Varese	Nimbus 4D M	4995	14 595	11 452	8 753	9 798	5 882	6 764	13 751	* 700
10	RT Paolillo Ugo	ITA	Ae.C.V.V. Toscano	Nimbus 2	4631	15 555	7 491	7 771	11 720	12 708	10 706	14 680	* 649
11	S10 Clerici Adriano	ITA	A.V.Lariano	STEMME S10 M	4430	11 764	13 382	1 1000	16 564	10 728	11 691	17 301	* 621
12	66 Dell'Orto Gaetano	GER	Germany	ASH 25 WI	4390	10 774	14 362	11 713	6 811	9 750	13 669	16 311	* 615
13	SS Servilio Sergio	ITA	Ae.C. Viterbo	Ventus 17,6m	4351	12 763	15 350	15 299	7 805	13 663	12 680	10 791	* 610
14	47 Colombo Aldo	ITA	Ae.C. Rieti	Nimbus 2	4285	18 281	12 390	5 824	12 701	15 625	15 605	4 859	* 600
15	HX Husar Johannes	AUT		ASH 25 WI	3837	8 804	10 455	12 602	17 466	16 107	14 620	11 783	
16	E22 Passarelli Girolamo	ITA	Aerovela Tortona	Ventus	3351	16 444	16 303	14 527	14 653	11 727	17 189	15 508	* 470
17	MC Cattaneo Mario	ITA	Ae.C.C.V.V.	DG 600 18m M	1895	16 444	17 212	15 299	15 643	17 0	18 153	18 144	* 266
18	99 Manzoni Roberto	ITA	A.V.A.L. Varese	Nimbus 3D 25m	1781	9 794	18 0	18 0	18 0	17 0	16 228	12 759	* 250
19	NX Knauss Ulrich	GER	Germany	ASW 22 BLE.M	0	19 0	18 0	18 0	18 0	17 0	19 0	19 0	
19	S6 Schumacher Jorg	GER	Germany	Nimbus 4 M	0	19 0	18 0	18 0	18 0	17 0	19 0	19 0	

* Punti per algoritmo



Dopo molti anni, finalmente torna la divisa A.M.I. Speriamo sia l'inizio di una più attiva partecipazione.



Ae.C. Centrale di Volo a Vela
Coppa Internazionale del Mediterraneo 1994

Statistiche

Standard class

prova n.	km tema	(a) n. partiti	n. arrivati	(b) n. F. C.	% (b/a)	day factor	(c) km assegnati	(d) km percorsi	% (d/c)	media km/conc
1	404.6	33	25	8	24.2	0.99	13 351.8	10 795.7	80.9	327.1
2	347.2	32	0	32	100.0	1.00	11 110.4	7 274.4	65.5	227.3
3	357.8	32	13	19	59.5	1.00	11 449.6	7 918.0	69.2	247.4
4	330.8	31	31	0	0.0	1.00	10 254.8	10 254.8	100.0	330.8
5	376.2	30	30	0	0.0	1.00	11 286.0	11 286.0	100.0	376.2
6	503.5	30	18	12	40.0	1.00	15 105.0	12 962.0	85.8	432.1
7	361.4	30	28	2	6.7	1.00	10 842.0	10 412.6	96.0	347.1
totali	2 681.5	218	145	73	33.5		83 399.6	70 903.5	85.0	325.2

15 Metre Class

prova n.	km tema	(a) n. partiti	n. arrivati	(b) n. F. C.	% (b/a)	day factor	(c) km assegnati	(d) km percorsi	% (d/c)	media km/conc
1	427.7	24	21	3	12.5	1.00	10 264.8	9 599.4	93.5	400.0
2	366.6	22	0	22	100.0	1.00	8 065.2	4 149.7	51.5	188.6
3	349.2	24	10	14	58.3	1.00	8 380.8	6 788.7	81.0	282.9
4	334.5	24	24	0	0.0	1.00	8 028.0	8 028.0	100.0	334.5
5	375.2	24	23	1	4.2	1.00	9 004.8	8 744.2	97.1	364.3
6	500.5	23	20	3	13.0	1.00	11 511.5	10 983.2	95.4	477.5
7	403.1	23	18	5	21.7	1.00	9 271.3	7 461.6	80.5	324.4
totali	2 756.8	164	116	48	29.3		64 526.4	55 754.8	86.4	340.0

Open Class

prova n.	km tema	(a) n. partiti	n. arrivati	(b) n. F. C.	% (b/a)	day factor	(c) km assegnati	(d) km percorsi	% (d/c)	media km/conc
1	411.0	18	17	1	5.6	1.00	7 398.0	7 288.1	98.5	404.9
2	427.7	17	3	14	82.4	1.00	7 270.9	4 854.5	66.8	285.6
3	438.0	17	0	17	100.0	1.00	7 446.0	3 585.1	48.1	210.9
4	407.8	17	17	0	0.0	1.00	6 932.6	6 932.6	100.0	407.8
5	516.7	17	15	2	11.8	1.00	8 783.9	7 918.5	90.1	465.8
6	539.0	18	15	3	16.7	1.00	9 702.0	8 964.4	92.4	498.0
7	459.7	18	15	3	16.7	1.00	8 274.6	7 819.0	94.5	434.4
totali	3 199.9	122	82	40	32.8		55 808.0	47 362.2	84.9	388.2

Riepilogo totali

n. prove	km temi	(a) n. partiti	n. arrivati	(b) n. F. C.	% (b/a)	day factor	(c) km assegnati	(d) km percorsi	% (d/c)	media km/conc
21	8 638.2	504	343	161	31.9		203 734.0	174 020.5	85.4	345.3

VINON 94

XXVII Coppa del Mondo di Volo a Vela in Montagna

di JEAN MARIE CLEMENT

Novità 1. La classe Corsa ammette tutti gli alianti fino a 18 metri con handicap e variabile in funzione della velocità media dei migliori in ogni prova. Tutti d'accordo, felici e contenti. Gilbert Gerbaur, Campione del Mondo in carica, passeggia con più di 600 punti di distacco sul secondo (ancora quattro LS 6 in testa).

Corollari 1. In classe libera, si vedono soltanto alianti da 25 metri. Dunque prove sempre molto lunghe (in teoria...).

Corollari 2. La classe biposti è diventata quasi una classe mono-tipo Janus, con un nuovo Duo-Discus (che vince tutte le prove).

Novità 2. I motoalianti sono ammessi. Chi utilizza il motore sull'ultimo lato viene considerato atterrato all'ultima foto valida, foto-vache inclusa (compreso in un elenco limitativo). Sugli altri lati, viene considerato atterrato all'ultimo pilone.

Dopo un caso clamoroso dove il sottoscritto dovette per forza atterrare su un aeroporto solo per validare il penultimo lato, poichè non si poteva girare l'ultimo punto a causa temporale, l'organizzazione, di sua iniziativa, ammette che la foto-vache di un qualsiasi aeroporto in un qualsiasi lato valida il volo fino a questo punto e consente l'uso del motore per tornare a casa. In tal caso, tutti ammettono che non vi è nessuna differenza fra motorizzati e non.

Finalmente, ci siamo! Amici transalpini, aprite la vostra mente!

Novità 3. Una prova tipo «Open» senza limite di tempo, con 3 gruppi di ognuno circa 7-11 Piloni, libertà di scelta all'interno di ogni gruppo e libertà di scelta dell'ordine fra i gruppi (in pratica una farfalla).

La migliore distanza vale 700 punti e la migliore velocità vale 300 punti. Ha quasi sempre premiato la distanza, come segue in libera:

CLEMENT: 507 Km a 87 Km/h = 849 punti

SCHINEUWLY: 483 Km a 104 Km/h = 839 punti

In classe biposti:

HOUDE: 464 Km a 81 Km/h = 967 punti

BECK: 427 Km a 91 Km/h = 943 Punti

In classe standard:

HARTL: 529 Km a 83 Km/h = 924 punti

ROSSIER: 507 Km a 91 Km/h = 920 punti

Oppure:

FANUTZA: 500 Km a 76 Km/h = 866 punti

SCHMID: 442 Km a 97 Km/h = 858 punti

Unico esempio contrario, nella stessa libera:

MAZALERAT: 586 Km a 105,6 Km/h = 972 punti

BINDER: 610 Km a 94,7 Km/h = 969 punti

A mio avviso, visto il poco vantaggio (3 punti) per l'enorme differenza (11 Km/h) pari a quasi 1 ora di volo in più, vale sempre

la pena di scegliere l'opzione «massima distanza».

Questo meccanismo merita di essere preso in considerazione per i nostri futuri «Open», come fattore moderatore della distanza ad ogni costo, ed indirettamente limitativo della durata del volo. Al contrario, una sola prova di questo tipo inserita in una gara di sola velocità è profondamente ingiusto, soprattutto quando ha luogo in condizioni meteorologiche azzardate, come fu il caso. Se si vuol giocare alla lotteria dei temporali, bisogna poter giocare più di una volta. Con questo sistema, l'organizzazione dimostra soltanto la sua incapacità di analisi e previsione meteo, scaricando le sue responsabilità sul pilota. Mi può stare anche bene, ma non una sola volta, quando non c'è proprio nulla di ragionevolmente prevedibile.

Condizioni meteo. Sporadicamente buone ma molto disturbate da temporali, a volte generalizzati. Soltanto 7 prove su 11 giorni. In particolare, persi gli ultimi due giorni, che erano per me fondamentali, essendo in risalita veloce in classifica generale. Purtroppo, il previsionista non è stato all'altezza della situazione. Louis Bodin, famosissimo «routeur» (in particolare di Florence Arthaud), sarà un maestro nella previsione dei venti al Capo Horn, ma per ciò che succede sopra la sua testa, deve ancora lavorare parecchio. Essersi fidato di lui mi è costato il podio. Solo per dare un'idea, ho dovuto un giorno rinunciare a fotografare la diga di Rochemolles pur essendo a Bardonecchia a 3000 m (mancavano 6 Km!) in quanto il pilone era invisibile sotto il temporale! Non potendo aspettare poichè non vi erano possibilità di salita o di parcheggio, foto-vache e casa... Chi è arrivato 10 minuti dopo trova il buco, fotografa e mi frega 600 punti...

Concorrenti. 6 alianti biposti («18 m»), 23 standard, 14 corsa, 10 Liberi.

Handicap in tutte le classi! Permettendo così ad un coraggioso Libelle (Peter Preisegger, Austria, TS) di chiudere 18° su 23, sotto gli applausi.

24 francesi, 5 tedeschi, 3 dal Belgio, 5 austriaci, 16 svizzeri, 1 giapponese.

Motorizzati. 1 Janus CT, 1 Ventus CT, 2 Ventus CM, 1 Nimbus 3R, 1 Nimbus 3DT, 1 ASH 25, 1 ASW 2+E.

TABELLA HANDICAPS (per tutte le classi)

A = velocità media effettiva dei primi tre > 65 Km/h

B = velocità media effettiva dei primi tre > 65 Km/h e > 95 Km/h

C = velocità media effettiva dei primi tre > 95 Km/h.

A	B	C	
0.95	0.93	0.91	ASK 21, Twin 2
0.98	0.97	0.96	Cirrus, LS 1, ASW 15, Libelle,
1.00	1.00	1.00	Pegase C 101
0.98	1.00	0.98	Marianne, Twin 1 e 3,6
1.00	1.01	1.01	LS 4, DG 300
1.01	1.02	1.03	ASW 20, LS 3, DG 200/202, H 301, H 304, Mini Nimbus, ASW 24, LS 7, Discus, Crystal, SZD 55, Janus A/b, DG 500/18
1.03	1.03	1.03	ASW 20L, LS 3/17, DG 200/17, DG 400, PIK 30
1.03	1.04	1.05	Janus C, Calif, DG 500/22, Duo Discus
1.05	1.05	1.08	LS 6, Ventus, ASW 20C, ASW 27
1.12	1.11	1.10	ASW 20 CL, DG 600/800, Ventus 16/17, LS 6C, Nimbus 2, ASW 17, Jantar 2
1.24	1.21	1.18	ASH 25, Nimbus 3D
1.26	1.23	1.20	ASW 22, Nimbus 3/4

Le classifiche finali

CLASSE LIBERA

1° Binder (CII)	Nimbus 37	6329
2° Mazalerat (F)	Nimbus 3	6142
3° Progin (CII)	ASH 25	5758

CLASSE CORSA

1° Gerbaud (F)	LS6 B	6675
2° Layer (D)	LS6 B	5844
3° Liege (F)	LS6	5817

CLASSE STANDARD

1° Hauss (F)	Discus	5888
2° Doebli (CII)	Discus	5217
3° Falkensammer (A)	LS 7	5217

CLASSE BIPOSTI

1° Beck (D)	Duo Discus	5516
2° Houde/Verhulst (F)	Janus CT	5444
3° Faucon (F)	Janus C	5142



Altre competizioni si sono svolte in Europa e ad alcune hanno partecipato volovelisti italiani ed anche con qualche brillante risultato, come la vittoria di Giancarlo Grinza ai Campionati Internazionali di Issoudan ed il terzo posto di Stefano Colombo al 20° Campionato di Francia di Bailleau. Io continuo a confidare (con molta ingenuità) che le affermazioni dei giovani in primo luogo e comunque la partecipazione alle competizioni - sia a titolo privato che nella veste di rappresentanti nazionali - dovrebbero indurre i protagonisti a scriverne, fosse solo, ma non solo, per migliorare lo scambio delle informazioni nel mondo volovelistico.

A proposito: aspetto sempre notizie anche della famosa Coppa Oplà!

R.S.

SLOVAKIA

Europei Classe Club

Nello scorso mese di luglio si è svolta l'ottava edizione alla quale hanno partecipato 52 piloti di 13 paesi europei che hanno effettuato 11 prove, mediamente di oltre 300 km cadauna. Prossimamente più ampie notizie da Anna Maria Gandolfi.

1°	Fischer Ralf	D	H205	fc	96	p.	8156
2°	Barrois J.D.	F	Pegase		102		7886
3°	Staiger Martin	D	ASW15		100		7737
4°	Cerny Pavol	Slv	VS010		98		7649
5°	Reich Axel,	D	H201B		100		7636
23°	Fergnani M.	I	LS1F		102		6750
35°	Secomandi M.	I	Jantar St		102		6251
44°	Gritti A.	I	Hornet		102		5596
49°	Guazzoni R.	I	Cirrus		102		5231

FRANCIA

Campionati Internazionali di Issoudan

In attesa di più dettagliate notizie da parte di Giancarlo Grinza, riportiamo le classifiche finali:

15 METRI:	1°	Grinza GC.	(I)	p.	7971
	2°	Romein	(NL)		7901
	3°	Sturm	(F)		7804
	17°	Casetti D.	(I)		263

STANDARD:	1°	HAAV	(NL)	p.	7624
	2°	DAMEN	(NL)		7429
	3°	MARTIN	(F)		7420

Bailleau, 20° Campionato di Francia

La meteo avversa ha consentito solo 5 prove valide ai 50 concorrenti. Ce ne parlerà, nel prossimo numero Stefano Colombo.

STANDARD		15 METRI		
1°	Aboulin L. p.	4167	1° Hoyeau p.	4103
2°	Henry	3969	2° Janssens	3708
3°	Colombo S.	3927	3° Bernard	3618

Secondi Campionati Europei di Acrobazia in Aliante

(dal nostro inviato Rino Rinaldi)

Il 2 Settembre 1994, a Rieti, si è concluso il secondo Campionato Europeo d'Acrobazia in Aliante di cui riportiamo le classifiche finali individuali e a squadre. Di nuovo la Polonia si è confermata squadra imbattibile, infatti, con il suo grande Jerzy Makula, già cinque volte Campione del Mondo, ha letteralmente "sbancato" Rieti, anche in materia di medaglie individuali, vincendole tutte. Grande risultato polacco anche per il secondo posto finale, col quale il giovane Andrzej Tomkowicz ha "sfiorato la coda" al grande Makula, giungendogli a meno di 280 punti su circa 13.000 e standogli davanti in tre voli di gara su sette. Va segnalato, al riguardo, che Tomkowicz ha potuto classificarsi così bene grazie alla sportività della squadra italiana che gli ha consentito di gareggiare col proprio aliante SWIFT SI a lui già consegnato, anziché sull'MDM-1 "FOX" portato a Rieti dalla squadra polacca e sul quale egli non aveva mai fatto allenamento. Molto buono il secondo posto assoluto della squadra austriaca con Sanaor Katona e giunta seconda negli "imposti sconosciuti" e quarta assoluta col suo bravo pilota Daniel Serres. Terzi gli austriaci che hanno avuto in Diemar Poll e in Christian Kopff i loro migliori alfieri. Gli Italiani, che si presentavano come squadra nazionale per la prima volta, hanno ottenuto un risultato ben al di sopra delle aspettative. Infatti il quarto posto a squadre, davanti alla più titolata Ungheria e a soli 543 punti su 30.000 dalla Francia, è un risultato che premia gli sforzi dei bravi e tenaci piloti italiani, che finora, non hanno potuto contare su alcun aiuto consistente della propria Federazione e dell'Aero Club d'Italia. Infatti, essi si sono dovuti allenare per questi importanti Campionati solo privatamente a loro spese e con alianti di loro proprietà e senza alcuno sponsor. Pietro Filippini si è confermato ancora il nostro più regolare e forte pilota giungendo al 9° posto assoluto e addirittura al 5° negli "imposti sconosciuti", vicinissimo al bravo e famoso tedesco Fuss, unico che gareggiava col "classico" LO100 in legno e tela.

Vera rivelazione italiana di questi Campionati Europei è, secondo noi, il bravo e simpatico Carlo Mariani, il quale, dotato di indubbio talento naturale, pur dedicatosi a questa disciplina da pochissimo tempo, ha volato con grande determinazione e precisione, insidiando da vicino il suo "scopritore" Pietro Filippini.

Tutte le squadre si sono dette entusiaste del campo di volo di Rieti e dell'organizzazione dei Campionati, che sotto la guida di Carlo Marchetti, nostro Consigliere Federale e propugnatore fra i primissimi in Italia della ripresa sportiva dell'acrobazia in aliante, ha superato senza sfasamenti ed errori questo primo importante appuntamento. Sabato 3 Settembre, alla premiazione, abbiamo avuto il piacere di avere



Il campione Europeo '94 - e campione Mondiale '93 - riceve la Coppa dal Generale Adriano Mantelli, grande "acrobata" del passato.

come ospite ed esperto estimatore di "volo artistico con l'aliante" (così andrebbe chiamata a rigore l'acrobazia in aliante) il nostro più grande e famoso pilota d'aliante vivente e cioè il generale Adriano Mantelli. Egli, che fu il fondatore del Centro di Volo a Vela di Rieti, vi mancava da molti anni e nell'occasione, oltre a rivedere vecchi e nuovi amici, si è molto interessato e appassionato ai recenti progressi tecnici ed agonistici di questo sport, che lo vide vincitore del Concorso ISTUS di Berna nel 1937 ai comandi dello SPARVIERO costruito da Luigi Teichfuss presso la Scuola Centrale di Volo a Vela, allora a Pavullo nel Frignano (MO). A margine del Campionato va infine osservato che le gare d'acrobazia non hanno impedito ai piloti di Rieti impegnati in prove del CID, di partire e tornare tutti i giorni dai loro soli di distanza, senza alcun problema di interferenza con la Direzione di Gara, a conferma che l'acrobazia con l'aliante anche in ciò, è complementare e non in contraddizione con volo veleggiato.

RISULTATI FINALI

Pilota	Numero di volo							Totale
	1	2	3	4	5	6	7	
I primi cinque:								
Makula, POL	1866.9	2238.7	1644.8	1597.0	2188.7	1572.2	2170.6	13278.9
Tomkovicz, PL	1741.6	2121.7	1564.0	1690.7	2117.7	1575.9	2186.4	12998.0
Kopff, AUT	1773.5	2053.1	1615.8	1646.5	2198.3	1367.9	2218.6	12873.7
Serres, FRA	1711.3	2156.9	1598.5	1658.8	2142.5	1327.8	2106.2	12712.0
Fuss, GER	1693.6	2143.9	1596.8	1585.8	2137.9	1442.4	2107.4	12707.8
Gli Italiani								
9 Filippini	1602.0	1845.5	1551.0	1565.1	2103.3	1465.0	2116.2	12248.1
12 Mariani	1489.7	1947.3	1328.1	1613.3	2068.4	1505.7	2030.7	11983.2
18 Poli	1614.4	1078.0	1319.2	1585.4	1865.3	1020.6	/	9382.9
21 Romani	1304.8	1886.6	1386.7	1334.0	1987.3	1208.8	/	9068.2
24 Actis.	1486.4	1972.1	974.3	1344.4	1768.2	1217.5	/	8762.9

RISULTATI FINALI A SQUADRE

	1. POL	2. FRA	3. AUT	4. ITA	5. HUN
	11108.3	10605.8	10655.1	10131.9	9904.3
	10811.6	10322.6	10180.3	9952.5	9759.3
	10461.6	9967.8	9174.9	9382.9	9186.8
TOTALE	32381.5	30896.2	30010.3	29467.3	28850.4



Il nuovo biposto polacco FOX col quale Makula ha vinto.

Parliamo un po' dell' L 19

Considerazioni di GUIDO BERGOMI



Dopo una serie di traini effettuati durante la C.I.M., penso di poter esprimere qualche parere su questo attesissimo trainer, naturalmente dal punto di vista del pilota. Cominciamo con ordine:

Manuale di volo: di stesura un po' approssimativa e con qualche lacuna ed anche errori sebbene abbastanza esteso.

Controlli esterni: del tutto normali, se si eccettuano alcune protuberanze o attacchi strani per apparecchiature belliche, naturalmente disattivate. Comodi i corti tubi che, volendo, si estraggono dalla fusoliera, verso la coda, per maneggiare a terra il velivolo.

Sistemazione a bordo: non esistono scalini per cui bisogna superare un dislivello piuttosto alto per accedere alla cabina, aggrappandosi alle strutture interne. Ancora peggio per scendere: bisogna saltare facendo attenzione a non graffiarsi con la scatola portacarte sistemata sulla portiera. Un po' di ginnastica! Una volta a bordo però (nel posto anteriore) ci si rende subito conto che la comodità è notevole. Il seggiolino è ben fatto ed è scorrevole avanti e indietro. La visibilità è ottima, sia perchè si è seduti ben in alto, sia per via del musetto che è spiovente. La pedaliera è molto ben fatta e si riesce ad adoperarla con o senza l'uso dei freni senza farsi venire i crampi ai piedi. Anche nel posto posteriore la comodità, a patto di mettere un bel cuscinone dietro alla schiena, è soddisfacente, come pure lo è la visibilità. Ottimo il sistema di poter abbattere i pedali quando non servono. È possibile usare la cuffia senza problemi.

Cruscotto e strumentazione: molto completo, quasi da I.F.R., ma con una dispo-

sizione molto criticabile. Evidentemente qualche costruttore (o sono stati i militari?) si prefigge lo scopo di rendere complicato il lavoro dei piloti, altrimenti non si spiega perchè gli strumenti siano stati sparsi in modo illogico. Comunque ci si fa presto l'abitudine.

Gruppo manette: (gas, correttore, aria calda carb.) disposizione abbastanza buona e così pure l'azionamento.

Apparato radio: ottimo come funzionamento, è messo in una posizione veramente infelice. Scomodo da usare ma soprattutto pericolosissimo in caso di incidente essendo situato a pochi centimetri dalla testa (sopra e a destra) del pilota. I suoi spigoli vivi sembrano fatti apposta per penetrare nel cervello. Bisognerebbe usare il casco (!?!).

Altri comandi: sulla sinistra, a fianco delle manette vi è l'interruttore elettrico di azionamento dei flaps, decisamente comodo, mentre il relativo strumento indicatore è sulla estrema destra del cruscotto (te pareva?).

Ottima la protezione laterale, sulla sinistra, che impedisce l'azionamento involontario di interruttori o breakers.

Decisamente scomodo il rubinetto selettore del carburante posto a sinistra in alto ma piuttosto indietro. Se si è legati normalmente non ci si arriva a manovrarlo. Per fortuna vi è una levetta, in basso a sinistra, classica dei velivoli militari, per bloccare o sbloccare le cinghie. La stranezza è che quando la freccia del commutatore sta con la punta a destra vuol dire che si pesca dal serbatoio sinistro (considerato il principale), mentre se la stessa freccia sta a sinistra si pesca dal serbatoio de-

stro (denominato ausiliario). Molto bene! I televel sono posti alla radice delle ali, si leggono abbastanza comodamente ma purtroppo in volo oscillano vistosamente e continuamente rendendo impossibile una approssimazione superiore al quarto di serbatoio o giù di lì.

Ingressi aria fresca in cabina posti, come tutti i Cessna ad ala alta, in corrispondenza dei nasi del profilo alare, comodi da regolare. Volendo l'aria entra in grande abbondanza.

Comando sgancio cavo: sul pavimento, lato sinistro, tramite una leva ben posizionata e con un braccio notevole, quindi molto facile da usare. Purtroppo non è possibile l'aggancio del cavo senza l'azionamento della suddetta leva da parte del pilota, e ciò comporta qualche piccola difficoltà od incomprendimento.

Specchietti retrovisivi: sono due, posti sui montanti e si possono regolare, a terra, stando seduti al posto di pilotaggio, cosa molto utile, specie per la sicurezza. Io personalmente ho adottato il sistema di posizionare uno degli specchietti rivolto leggermente verso l'alto, per vedere sicuramente l'aliante, mentre l'altro che guarda leggermente verso il basso per vedere sicuramente la coda e soprattutto il cavo quando l'aliante si è sganciato. Peccato che le vibrazioni durante il traino sono causa di una visione molto tremolante e sfocata. In discesa invece, col motore ridotto, la visione è perfetta.

Il giudizio generale sulla presentazione «statica» del velivolo, pur con delle incongruenze, è tutto sommato abbastanza positivo. Passiamo ora alle caratteristiche di volo.

Avviamento: niente di particolare; se si seguono le istruzioni il motore parte subito. Al minimo, specie a freddo, il funzionamento è abbastanza irregolare con un caratteristico borbottio scoppiettante direi quasi simpatico. Da 900/1000 giri in poi diventa però regolare.

Rullaggio: ottimo, si guida con facilità sia con la pedaliera, collegata al ruotino, per le accostate non eccessive, sia tramite i freni per le curve più precise. La visibilità è tale che non richiede lo zigzagare per vedere davanti. Dopo l'abbrivio iniziale bastano 900 giri per rullare anche sul prato (Rieti in estate). Se il terreno è irregolare oscilla vistosamente in rollio e bisogna essere un po' prudenti.

Decollo: normalmente è previsto senza flaps a meno di particolari esigenze. La direzione si mantiene con un uso moderato/abbondante della pedaliera (se il velivolo è solo). In traino non vi sono difficoltà al riguardo. Volendo si decolla anche sui tre punti ma, specie al traino, è più normale appruarlo leggermente, cosa che comporta un certo sforzo in avanti sulla barra, sforzo che gradualmente diminuisce fino ad invertirsi, cioè a cabrare, per lo stacco che avviene in modo ottimale a 60 M.P.H.

Decisa è la tendenza al saltellamento per cui bisogna fare un po' attenzione con la barra sui terreni non perfettamente lisci. La velocità sale rapidamente dopo il distacco, anche con alianti pesanti al traino e la sensazione è decisamente buona. Gli alettoni sono molto efficaci ed è facile, in un primo momento, ondeggiare un poco in rollio.

Salita al traino: il manuale (ed anche una targhetta sul cruscotto) prescrivono un numero di giri massimo di 2600 da mantenere per 5 minuti, ed un regime di 2300 per un tempo illimitato. In realtà, sotto traino ad una velocità di 75/80 M.P.H.

(120/130 Km/h) i giri con tutta manetta si stabilizzano a 2400/2450, le temperature testate e olio si fermano a 190/195° e 90° rispettivamente, quindi nei limiti. Considerando che difficilmente un traino dura molto più di 5 minuti credo sia ragionevole (è anche parere di altri trainatori) eseguire sempre il traino a tutta manetta. Il margine di 150/200 giri meno del massimo dovrebbe essere cautelativo anche per durate leggermente superiori ai 5 minuti. In queste condizioni il traino è ampiamente soddisfacente, considerando che le prove sono state tutte eseguite con alianti da gara quindi pesanti ed in condizioni di temperature esterne da record. In contrapposizione, se si prova a ridurre a 2300 giri la salita si arresta quasi completamente. Comunque queste sono sofisticherie per cercare di stare nelle regole che, per quanto riguarda il traino, sono inesistenti. Nella pratica comune, senza strafare, i risultati a traino sono superiori a quelli dello Stinson potenziato. La potenza è minore ma anche il peso è minore e l'aerodinamica è decisamente migliore.

Discesa ed avvicinamento: a 120 M.P.H. (poco meno di 200 Km/h) e 2100 giri scende con un rateo decisamente buono. Come già detto, le giornate di prova erano caldissime per cui niente problemi di eccessivo raffreddamento. Bisognerà vedere d'inverno, dato che non vi sono paralizzatori di sorta.

Atterraggio: essendo un velivolo decisamente STOL, non è necessario usare tutto flap, che frena moltissimo, se non per atterraggi veramente corti. Normalmente bastano 30° o poco più. La richiamata richiede decisamente una buona attenzione. L'assetto di tre punti (cabrato ma non troppo) deve essere raggiunto con esattezza molto vicina a terra, altrimenti saltella, anche vistosamente. Tuttavia anche in questo caso non succede niente di serio

a patto di non fare correzioni in controfase (vedi manuale del volovelista, pag. 191). Subito dopo aver toccato occorre intervenire con la pedaliera per mantenere la direzione. L'intervento deve essere tempestivo, usando la pedaliera subito a fondo corsa e, se necessario, anche qualche colpo di freno. Per tutta la fase di decelerazione la prontezza nell'uso della pedaliera è abbastanza importante. Con vento al traverso a raffiche e specie su piste dure non è poi così difficile imbarcare. Non bisogna distrarsi!

Considerazioni generali: pur essendo un velivolo non privo di un miscuglio di dati positivi e negativi, il giudizio generale è decisamente positivo. Le qualità di traino sono molto buone, superiori a quelle dello Stinson e del Robin (accelerazione). I consumi sono contenuti (è stato fatto un calcolo approssimativo di circa 35 litri/ora per soli traini); è sicuramente più robusto del Robin e si presume che la manutenzione non dia troppi problemi (si spera). Certo, il pilotaggio è un po' più difficile e non è proprio adatto ai trasferimenti, ma tutto sommato e considerati soprattutto i costi, penso che sia l'ideale (per ora) per un Club che lo utilizzi totalmente per il traino alianti. Per l'abilitazione è meglio utilizzare piloti pratici di L.5 o similari mentre per coloro che provengono esclusivamente da velivoli con carrello tricycle classico (Robin - F.104-107) vi potrebbe essere qualche preoccupazione in più... (ho detto qualcosa che non va?).

Spero di aver fatto qualcosa di utile nell'esprimere qualche considerazione riguardo a questo nuovo (si fa per dire) tipo di velivolo che tra non molto si dovrebbe incontrare abbastanza frequentemente nei vari Club di Volo a Vela nelle funzioni di vero cavallo di battaglia macinatraini.

BOLOGNA 12 e 13 NOVEMBRE 1994

BRIEFING DELLE "DUE TORRI"

Sabato 12: Riunione delle diverse Commissioni

Domenica 13: Briefing & Grosse Novità!!??!!

DUO DISCUS

L'aliante si presenta compatto, solido e maneggevole nonostante i suoi 20 metri di apertura alare.

L'ala, con la caratteristica rastremazione all'indietro come quella degli uccelli, ha una leggera freccia in avanti che conferisce alla vista in pianta una curiosa forma ondulata. Come si deduce dal nome, l'ala deriva da quella del Discus ed è quindi senza flaps.

I due posti di pilotaggio sono di buone dimensioni ed i comandi di normale accessibilità. Ottima la visibilità data dalla cappottina in unico pezzo come quella dei biposti Schempp-Hirth.

Il pilotaggio è coordinato anche se non così plastico. La macchina è sicura e praticamente indenne da stallo. Volare sempre con qualsiasi posizione della cloche ed anche in virata la caduta d'ala è appena accennata.

In ascendenza si comporta molto bene e può definirsi in sostanza un buon arrampicatore anche con due piloti abbastanza pesanti. I comandi hanno la caratteristica ampia escursione del Discus.

I dati di inversione di virata, gli stalli e le discese sono:

da 45° a 45° a 90 Km/h	3" 5/10
stallo diritto	68 Km/h
stallo dir. dirutt. aperti	70 Km/h
stallo in virata 30°	72 Km/h
discesa a 150 Km/h	1,6 m/sec.
discesa a 120 Km/h	1,05 m/sec.

Questi dati vanno presi con approssimazione essendo l'aliante provato senza stative (cioè con statiche in cabina) e rilevati in un unico volo. Le velocità sono quelle date dall'anemometro.

Tuttavia, anche in assenza di misure più precise, l'aliante sembra essere migliore dello Janus 18 metri e forse anche del 20 metri.

VENTUS 2A

La versione «A» del nuovo 15 metri della Schempp-Hirth è risultata, come solito, un po' troppo stretta per il sottoscritto e, per quello che mi riguarda, poco confortevole. Sicuramente la versione «B» — cioè con fusoliera più larga — non presenterà alcun inconveniente a piloti della mia corporatura, che è una taglia 50 per 1,73 di altezza.

Tuttavia anche così l'aliante è risultato stupefacente non solo per le caratteristiche corsaiole già possedute dal precedente «Ventus», ma per la grande pastosità dei comandi, la sua capacità di volare sempre a qualsiasi velocità e posizione di barra, anche se per un buon rendimento in termica è bene spirare ad almeno 90 Km/h. L'aliante ha recuperato le capacità di salita che, nel passato, non erano così eccellenti in termiche rotte ed in quote critiche. Anzi, è diventato un arrampicatore pur conservando le sue caratteristiche di penetrazione ed alle alte velocità.

Ottimi sono il piede, l'alettone e gli effetti secondari, specie il rollio indotto.

Qualcosa da migliorare nelle impugnature dei comandi, come ad esempio il pomello leva dei flaps che è troppo vicino alla parete della fusoliera.

da 45° a 45° (90 Km/h)	3" 1/2
stallo diritto flap + 2	60 Km/h AIS
stallo diritto flap + 1	60 Km/h AIS
stallo diritto flap 0	62 Km/h AIS
stallo diritto flap - 1	64 Km/h AIS
stallo dir. dirutt. aper.	64 Km/h AIS
stallo virata 30° flap + 2	62 Km/h AIS
discesa a 150 Km/h	1 m/sec. (effic. 42)
discesa a 120 Km/h	0,8 m/sec. (effic. 42)
discesa a 90 Km/h	0,56 m/sec. (effic. 45)

Come si vede, ottime effettive prestazioni.

NIMBUS 4 DM

Il nuovo biposto derivato dall'ormai noto monoposto presenta un aspetto più compatto delle altre superorchidee conosciute e senz'altro maggiore spazio sia nel secondo che nel primo posto di pilotaggio. I comandi sono pastosi ed efficaci: sia il piede, generoso e necessario in queste macchine di apertura alare ormai prossima a quella di un DC-9, sia l'alettone, col quale è possibile mettersi rapidamente ad inclinazione 60° anche grazie ad una minore flessibilità dell'ala.

La visibilità è ottima anche dal secondo posto di pilotaggio, seduti nel quale non sembra nemmeno di avere davanti ancora un paio di metri di fusoliera, ricavando la netta impressione di essere su da soli. L'assenza di archetti, tipica nella produzione Schempp-Hirth, comporta l'apertura della cappottina sul lato destro, come nello

Janus, ma senza particolari difficoltà nella chiusura e nella tenuta agli spifferi.

L'aliante è facile da montare e da smontare, nonostante le dimensioni. I comandi sono ad innesto automatico salvo un rinvio fra la prima e la seconda semiala. Alette terminali piegate in su ed all'indietro completano la sagoma dell'ala, più simile in pianta al Duo Discus che al Nimbus 4 monoposto per via di una leggera freccia in avanti.

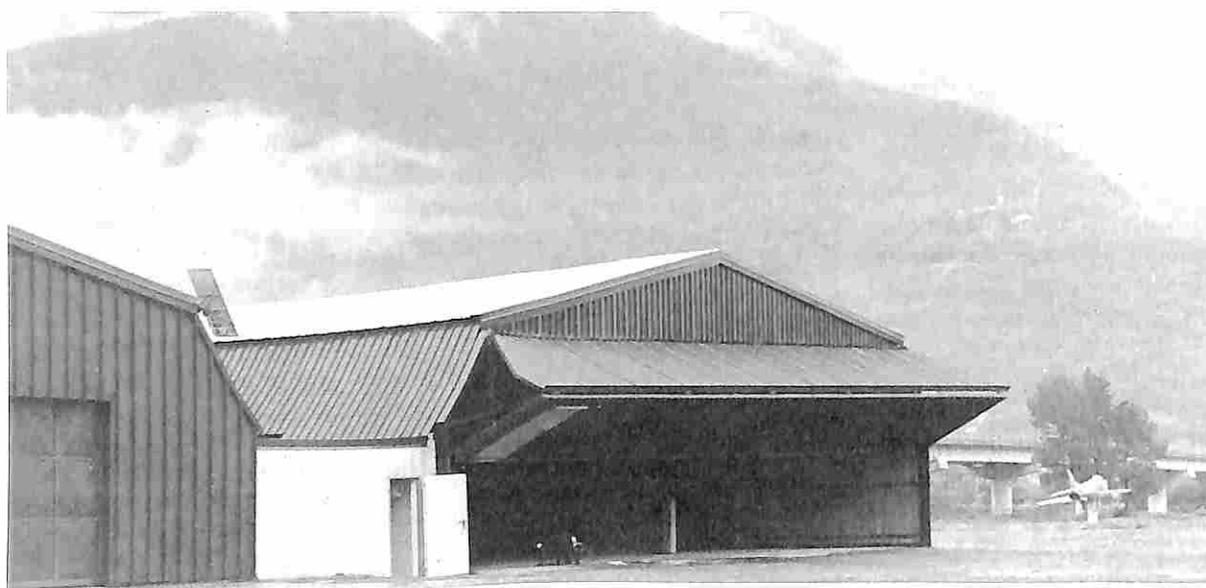
Formidabile arrampicatore, anche con discreti carichi alari, il Nimbus 4 DM porta su tranquillamente non solo i due piloti, ma anche motore da 61,2 HP e relativi accessori, fra cui batteria da 8 Kg e scorta di 30 litri di benzina (aumentabili a richiesta a 60); coi quali il mastodonte decolla autonomamente come se trainato e monta a pieni 2 m/sec. con motore a 7200 giri.

Il propulsore è un Rotax modificato dalla fabbrica, con doppia accensione e raffreddamento a liquido. Rapporto di riduzione 1:3 ed elica di buon diametro in fibra di vetro, particolarmente leggera. Il motore ruota di 90° durante l'estrazione (o la retrazione) ma non esce dalla fusoliera, limitandosi a far sporgere una consistente marmitta di scarico. L'effetto è una contenuta rumorosità e meno vibrazioni del consueto.

L'aliante atterra molto bene. Capaci diruttori, integrati come nella tradizione Schleicher da flap che a diruttori aperti si posizionano con angolo a 90°. La discesa a 100 Km/h è in questa configurazione di oltre 4 m/sec., con un buon angolo di discesa. Il profilo alare consente di sostenere l'aliante nella retta finale fino all'estremo limite di 75 Km/h, senza cadute sulla ruota e conseguenti saltelli. Macchina ottima e sicura anche nel fuori campo, con piede ed alettoni efficacissimi fino agli ultimi metri di rullaggio; praticamente si può mettere dove si vuole nonostante la massa e l'ingombro.

L'aliante vola anche a 78 Km/h, anche se per un buon rendimento in ascendenza sia consigliabile usare i 90/95 — a pieno carico — con una sola tacca di flap.

Le discese e l'efficienza massima sono paragonabili a quelle dell'ASH 25 con le winglets da m 25,60 di apertura; leggermente più performante il Nimbus 4 alle alte velocità — cioè intorno ed oltre i 200 Km/h.



MASERA

Un anno di lavoro. Bravi e grazie.

Mi sembra giusto far sapere al mondo volovelistico che a MASERA in dodici mesi molto è cambiato.

Vi diro' solo cosa troverete in più che prima non c'era, a chi vanno i ringraziamenti, a chi i complimenti per dedizione e impegno.

Innanzitutto la composizione della flotta dell'Aeroclub:

- 1 Cessna 172 passo variabile 210 HP aerotraino
 - 1 Twin Astir biposto scuola
 - 1 Twin in arrivo
- e la flotta privata: 1 ASW20, 1 DG 300, 1 Super Dimona,
- 1 Malibu executiv 6 posti, 1 Arrow IV, 1 Robinson R22.

Le infrastrutture si sono così ampliate:

- nuovo hangar 325 mq 18x18 Aeroclub
- allacciamento a impianto idrico e fognario
- servizi igienici e doccia

- allacciamento energia elettrica e impianti illuminazione
- cisterna carburante in corso di definizione
- la pista è ora di 950 mt di cui 400 in macadam.

Non ho ancora i dati statistici aggiornati inerenti l'attività di volo, numero soci, nuovi brevetti ecc.. ma è facile intuire come l'incremento, almeno per questo primo anno, sia stato esponenziale.

Un ringraziamento particolare a nome dell'Aeroclub a: Ing. Frailich, Ing. Pugnetti, Sig. Marini Giuliano ed al Sindaco di Masera, che hanno fattivamente aiutato a risolvere gli innumerevoli ostacoli trovati sul percorso.

Un bravo a caratteri cubitali a chi si è dedicato con tanta passione e spirito di emulazione, Tolomei, Darioli, Daverio, Vigoni. Vi lascio con l'intesa di salutarvi sul campo

di Masera dove troverete anche un ambiente simpatico, una buona cucina e tanta passione per il volo. Ecco qualche indicazione per trovarci : coordinate 48.08 N 08.19 E, frequenza radio 130.0 per Masera radio, il telefono è 0324/35731 al sabato e alla Domenica, durante la settimana potete chiamare 0324/44224 o 0330/204963 Darioli per informazioni.

LUCA BONINI

P.S. come nella scorsa stagione anche nella prossima organizzeremo stages settimanali primaverili e estivi, con possibilità di arraggio. Contattateci per ulteriori informazioni e prenotazioni.

Da Masera in primavera si può decollare molto presto 8.00/8.30 !!!

L'indirizzo è : AERO CLUB VALDOSSOLA, casella postale aperta - 28037 Domo-dossola (NO).

Rino Rinaldi

ALI MISTERIOSE

Teichfuss e Pavullo: oggi si vola a vela

ALBENGA

La Liguria vista dal 3A



Sabato 27 agosto, ore 13,30; spiaggia centrale di Alassio, ridente cittadina della riviera ligure.

Ho appena finito di sguazzare allegramente nell'acqua con le mie bambine, quando il mio occhio è nuovamente risucchiato verso il cielo, a riscoprire quei cumuli che già da questa mattina si stanno affollando a far da specchio alle creste delle prealpi liguri.

Ne ho già visti moltissimi, sono appena tornato da Rieti dove ho partecipato alla CIM, ma guardandoli ho sempre in mente la stessa domanda:

chi sa se tirano o sono lì solo per far correre la fantasia dei volovelisti?

Per scoprirlo non c'è di meglio che andare all'aeroporto di Villanova d'Albenga dove c'è ad aspettarmi il 3A.

Oltre ad avermelo prestato per partecipare alla CIM, il Luciano mi ha infatti detto:

“usalo come se fosse tuo; facci anche qualche volo dopo le gare... vedrai come è bello. Va da solo”.

E'quello che farò. Del resto il Luciano ha proprio ragione. Il 3A va proprio da solo.

E allora, via! Saluto le bambine, che, come la consuetudine reatina le ha abituate a fare, mi augurano buon volo e meno di dieci minuti dopo sono in aereoporto.

L'aeroporto di Villanova d'Albenga, aperto nel 1922 in configurazione militare, ospita sui suoi 97 ettari traffico di linea internazionale, l'Aeroclub di Savona con scuola di volo e acrobazia a motore, attività e scuola di volo libero e ultraleggeri, una sezione di aeromodellismo e una nascente sezione di volo a vela.

La pista in asfalto è lunga 1560 metri ed è orientata 09-27.

Inutile dire che l'aeroporto è dotato di tutte le infrastrutture a supporto dell'attività volativa, fra cui di interesse per il volovelista: ufficio meteo della Azienda Autonoma, officina, servizio di schieramento e recupero alianti. E ovviamente c'è anche un aeromobile munito di gancio di traino per alianti, un Cessna 172.

Adiacenti all'aeroporto si trovano diversi alberghi per tutti i gusti, un campeggio con piscina, il Golf Club Garlanda e l'ippodromo dei Fiori.

In aeroporto ad aspettarmi c'è già mio padre, che da molto tempo frequenta l'ambiente facendo proselitismo volovelistico. Come sua

abitudine, ha già dotato anche questo aeroporto del suo programma CID94 e spesso porta con sé il parapendio, anche quello strumento occulto di persuasione a lasciare i motori e volare a vela.

A far gli onori di casa c'è anche il Presidente dell'Aeroclub Savona, Mauro G. Zunino, che ci accoglie con molta cordialità.

Montiamo in un attimo, ci aiuta anche Onofrio Di Gioia, il responsabile dell'officina, che è entusiasta all'idea di vedere un po' di alianti sul suo aeroporto, e attendiamo l'arrivo del trainatore.

Gli amici Giovanni Pucci e Ernesto Serpetta arrivano verso le 15; entrambi hanno lasciato il loro lavoro prendendosi un pomeriggio di libertà apposta per permettermi di saggiare l'aria di questi luoghi.

Il Giovanni è stato uno fra i promotori dell'attività di volo a vela qui ad Albenga e possiede un biposto “stagionato”, un KA7;

Ernesto, che di solito traina a Tortona, mi tirerà su e mi assicura che se durante il periodo estivo ci fossero volovelisti interessati a volare, lui e altri suoi colleghi sarebbero disponibili anche tutto il giorno.

Sono pronto per decollare verso le 15.30. Purroppo i bei cumuli, con probabile base intorno ai 3.000 mt sono stati progressivamente distrutti dall'avanzare della aria marina.

Decolliamo verso il mare e subito un 180 gradi ci riporta verso l'interno delle montagne.

Sgancio a 750 metri, nella valle di Ortovero lungo il costone che dall'aeroporto porta verso ovest. E' un costone che sembra messo lì apposta per i volovelisti. Porta in progressione continua da 240 metri del Monte Chiesa, praticamente a fianco dell'aeroporto, a 1.200 metri a 20 Km dal campo. Passato Pieve di Teco le cime continuano ad alzarsi, 1.450 al M.te Prearba, a 25 Km, 1.900 al M.te Monega, a 28 Km. Fino a qui tutto bene, i valori, nonostante siano le passate le 16.30 sono intorno a 1,5-2 m/s di media.

L'aria comunque non è quella che avrei potuto trovare se avessi potuto decollare alle 11, o forse alle 10, quando il cielo era terso e si vedevano formarsi i primi baffetti molto alti.

La brezza è entrata con decisione e non salgo oltre i 1.700. Non riesco pertanto a saltare verso il Saccarello, 2.200 metri, sullo spartiacque fra Italia e Francia, che mi avrebbe potuto portare senza alcun rischio verso P.ta Marguarais, 2.200 mt, e così via fino a C.ma dell'Argentera che è 3.297 mt. A poco più di 60 Km.

Se si arriva da quelle parti, si è poi a nell'aria di Barcellonanette, e poi



Laigueglia, Alassio, Capo Mele e sullo sfondo Andora e Cervo.

si può andare verso la val di Susa e poi le alpi italo-francesi sono a disposizione.

Purtroppo sono costretto a fermarmi. Mantenendo sempre i 1.500, mi sposto verso Imperia, sorvolo Andora a 1.200 mt, Laigueglia e poi Alassio con l'Isola Galinara.

Nonostante non mi sia allontanato che poco più di una ventina di Km da Albenga, volare sul mare e nelle prealpi liguri è stata per me una piacevole esperienza.

Ho sorvolato il mare e la costa, che sono sempre uno spettacolo, ma soprattutto mi sono convinto che può valer la pena approfondire la conoscenza della Liguria, che può così offrire al volovelista l'occasione per far vacanza con la famiglia al mare e per volare con l'alianze.

Del resto già alcuni francesi hanno sfruttato la strada delle prealpi liguri per spostarsi verso il centro Italia, passando dietro Genova, guardandosi Portofino e le Cinque Terre.

E'probabile possano riuscire anche discreti voli CID, come AR con piloni nelle alpi francesi, o spezzate con primo pilone sempre verso W, e poi sulle alpi italiane verso E.

Due aspetti che ritengo però debbano essere tenuti in considerazione. Il primo è il rientro nell'avanzato pomeriggio. Nel caso si sia effettuato un volo verso W all'interno delle alpi, è possibile che al rientro ormai in planata finale per esempio dall'Argentera a 3.200 mt, si incontri l'aria marina umida che ha stratificato nubi più basse fino al mare. In tal caso si può decidere se buttarsi verso Cuneo-Torino, ove si può atterrare senza difficoltà; si può altrimenti procedere verso il mare, sorvolando gli strati più bassi, per poi rientrare verso Albenga dalla costa, operazione delicata da effettuare a mio modo di vedere solo quando si ha la certezza di riuscire a rimanere fuori dalle nubi per tutta la planata.

L'altro aspetto assolutamente da non trascurare è la mancanza quasi

totale di atterrabilità a sud del crinale alpino verso il mare. Direi che dall'Argentera verso S o verso E bisogna essere sempre in planata per l'aeroporto. Ci sono sì dei pascoli alpini atterrabili, per esempio a Bardineto, ma sono così alti che per atterrare lì bisogna volerlo. Le valli della zona sono praticamente inatterrabili. Verso Nord, Est oltrepassato il crinale dell'appennino si entra nella pianura Sud di Torino, dove è inutile dire che l'atterrabilità è eccellente.

Ma per arrivarci bisogna avere almeno la quota dello spartiacque, mediamente fra i 1.800 e i 2.000.

Insomma, occhio e se avete un Cambridge collegato al GPS come quello sul 3A, che vi dice sempre a che distanza siete e che quota ci vuole per tornare a casa, tanto meglio.

ALESSANDRO VILLA

P.S.: Per informazioni e per conoscere la disponibilità dei trainatori, è possibile telefonare direttamente all'aeroporto di Villanova d'Albenga (SV) al numero 0182-582695, oppure ad un altro fra i promotori dell'attività di volo a vela ad Albenga, Sergio Amerio, tel. uff. 019-827788.

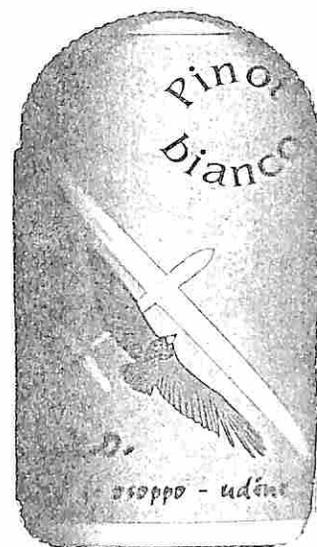


RIVOLI di OSOPPO

in attesa dell'articolo, anticipiamo:

Manifestazione Aerea A.V.R.O.

Rivoli di Osoppo (UD)





CAIOLO

Più giovane e motivato!

Con grande piacere vi racconto dello stages di due settimane effettuato in quel di Caiolo (Sondrio per gli sprovveduti).

Organizzato nei minimi particolari dal nostro Direttore Giuseppe Gandolfi, ci siamo trasferiti a traino con 3 ASK21 per allenamento e voli di secondo periodo, 1 Libelle gestito dal Rossano Scaccabarozzi e Carnelli e 1 Astir gestito dal Giorgio Ballarati e Lara Zanini.

Sul posto ci aspettavano il Paolini con il Calif e Lamperti Enrico e Roberto Grassi con il DG200 mentre più tardi si aggiungeranno l'Achille Bardelli con il DG200 (ridinuovo, ridimesso, risistemato) e il Danilo Trovo' con il Discus.

Sull'andamento meteo dell'anno passato, Enrico, Roberto e Giorgio preparano temi su temi, saranno famosi ma per ora sono solo sfortunati.

Ed ecco com'era distribuita la giornata: al mattino, coadiuvato dal suo alter ego per stakanovismo, l'istruttore Antonio Mansi, dal simpaticissimo Cristiano Borrelli e Martino Mello, il buon Beppe alle otto o forse prima iniziava il corso intensivo per soli allievi della Valtellina e dopo un breve riposo il Beppe riprendeva con il corso pratico di acrobazia agli stagisti. Instancabile!

Nel pomeriggio voli di ambientamento in montagna a traino del nostro Robin e del Morane di Caiolo con ai comandi, oltre ai soliti Gandolfi, Mansi e Mello, la gradita presenza di Martignoni, Trovo' e Ghelfi e l'Umbertone Bertoli che, con la sua inseparabile pipa, si è stoicamente sopportato una settimana di traini.

Graditissime le presenze del Diego Saldarini, del Guglielmo Giusti (purtroppo nei giorni meteo sbagliati) e del Colonnello Zanini giunto in tempo per una bella planata.

"Passeggeri speciali", con incarichi di zavorra, i risolti istruttori, l'ottimo Mazzucchi, la figlia del "capo" Anna Maria Gandolfi e il sottoscritto.

Decolli dopo le due con brezza ma senza questa i traini diventano molto più lunghi. Comunque a cime raggiunte lo spettacolo è entusiasmante e ti ripaga. Mediamente buone le giornate volative malgrado gli abituali temporali. Stupenda l'ultima giornata con la quale la Valtellina ci ha espresso il suo arrivederci!

Decollo alle 15,15, pilota Giovanni Chiodi con la zavorra del sottoscritto ed il suggerimento di Mazzucchi di andare allo Stelvio. Aggancio al Carnale, salita sul

Pallino, scivolata a ridosso del Bernina e via termicando sino allo Stelvio con il plafond a 3200 metri. Costono tutto il gruppo dell'Ortles fin sotto il Cevedale, rientro dal Gavia e Pizzo dei Tre Signori con le nubi ancora sotto di noi. Tonale, Aprica, ultima termica e planata finale su Caiolo, un giro stupendo in meno di tre ore.

Considerazioni: Caiolo è un posto stupendo per il secondo periodo in montagna, i neobrevettati, abituati ai 1500/2000 metri sopra il terreno, si ritrovano alla stessa quota ma bassi sui pianori e sotto le cime o in valli anche strette e affinano le loro capacità di pilotaggio.

Ringraziamenti: tanti e doverosi al Beppe e all'Elisabetta (sempre molto disponibile), ai trainerati ed agli istruttori ed all'Aero Club di Sondrio ed al suo Presidente, alla cortesia di Antonio Mazzucchi ed alla ospitalissima Valtellina (cene da favola tutte le sere!!).

Un grazie particolare da parte mia a tutti i partecipanti allo stage, ragazzi e non, che mi hanno sopportato e per le belle serate che mi hanno fatto sentire più giovane e motivato come loro.

Arrivederci Caiolo!

ERCOLE ROSSI

GRUMENTUM

Forti potenzialità volovelistiche

Appena arrivato prendo alloggio in un albergo a Villa d'Agri posto a circa 15 km dal campo ma il tragitto è piacevole e con strade assolutamente deserte, immerse nel verde dei campi o attraverso boschi di querce secolari, è un percorso che si fa volentieri godendo della vista di un paesaggio ameno e di una natura quasi incontaminata. L'aeroporto si trova a sud-ovest di questa ampia vallata circondata da monti, la valle d'Agri con il suo lago artificiale di Pertusillo è una riserva d'acqua importante per la città di Taranto.

L'enorme pista in asfalto ha una lunghezza di 1100 mt e nelle immediate vicinanze di pendii montuosi tali da facilitare un rapido aggancio con situazioni di vento da qualsiasi parte esso provenga.

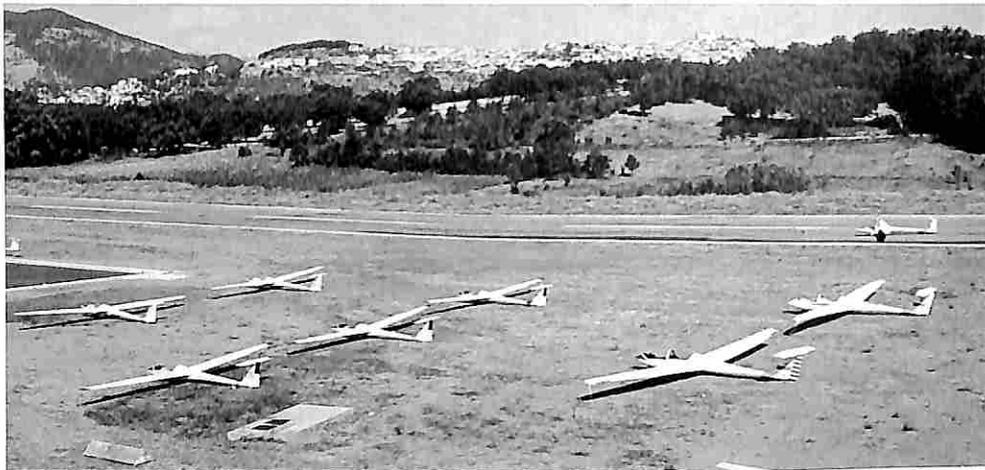
Giungo al campo nel tardo pomeriggio di Domenica e sono accolto da Sandro Montemaggi con grandi pacche sulle spalle e la sua parlata con forte accento fiorentino, fa sempre piacere ritrovarlo, la sua forma smagliante e la sua grande esuberanza riescono a mantenere allegri un intero battaglione.

Con Costantino e Sandro prendiamo visione dei mezzi disponibili e facciamo conoscenza degli stagisti presenti e decidiamo un programma di massima da svolgere durante la settimana, con lezioni teoriche e briefing meteo prima di ogni volo e ad ognuno viene assegnato un tema idoneo alle proprie possibilità.

La settimana è stata meteorologicamente favorevole con base cumoli da 2000 a 2500 mt QFE (il campo è a 600 mt slm).

Tutte le giornate hanno avuto situazioni di termica con valori che variavano da 2 a 5 mt sec. con venti a regime di brezza. I voli effettuati verso Nord si sono spinti fino a Melfi con sconfinamenti fino a Foggia, verso Sud fino a Policoro con virate sul mare. Policoro non è più agibile.

L'atterrabilità nelle zone esplorate a Nord, Est e parte del Sud non presenta problemi particolari, a Nord si gode dell'appoggio dell'aviosuperficie posta a circa 10 km a Sud/Ovest di Potenza e comunque di valli



atterrabili.

Sabato 6 agosto l'attività termica è cominciata alle 10.30 con condensazioni a 1800 mt sopra Villa Agri. Alle 11.30 sganciavo a 250 mt sulla testata Est della pista, dove con 2 mt.sec con rinforzi fino a 3.5 raggiungevo la quota di 2300 mt QFE. Intorno, a perdita d'occhio, era una esplosione di cumoli da fare invidia al Texas, con salite molto robuste che sfioravano a 5 mt.sec. Le condizioni generalmente si mantengono a lungo calando nella tarda serata. Con vento forte da Est le termiche qui hanno le stesse caratteristiche di quelle di pianura, sono larghe e con poca turbolenza.

La logistica del campo è concentrata tutta in una palazzina a due piani di cui uno a disposizione per l'attività di volo ed uno per la Comunità montana. Un piccolo angar ricovera tre ultraleggeri e un aereo da turismo. Al piano terra della palazzina si trovano una piccola sala per briefing, un ufficio, un locale provvisoriamente usato per deposito batterie e paracadute e un servizio ben tenuto.

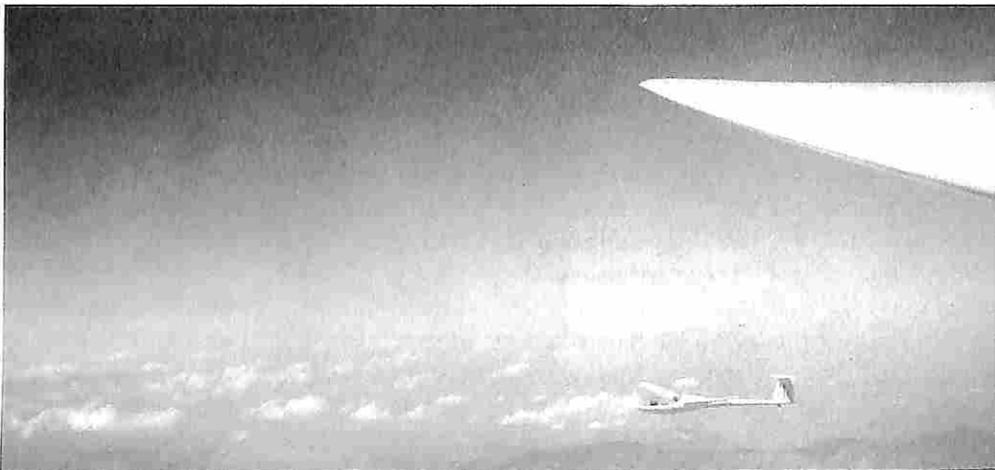
La gente del posto è disponibile e molto interessata a quanto accade intorno all'aeroporto; il merito di questa realizzazione è da attribuire all'interessamento da parte del Sig. Cunetta, una persona squisita, sempre

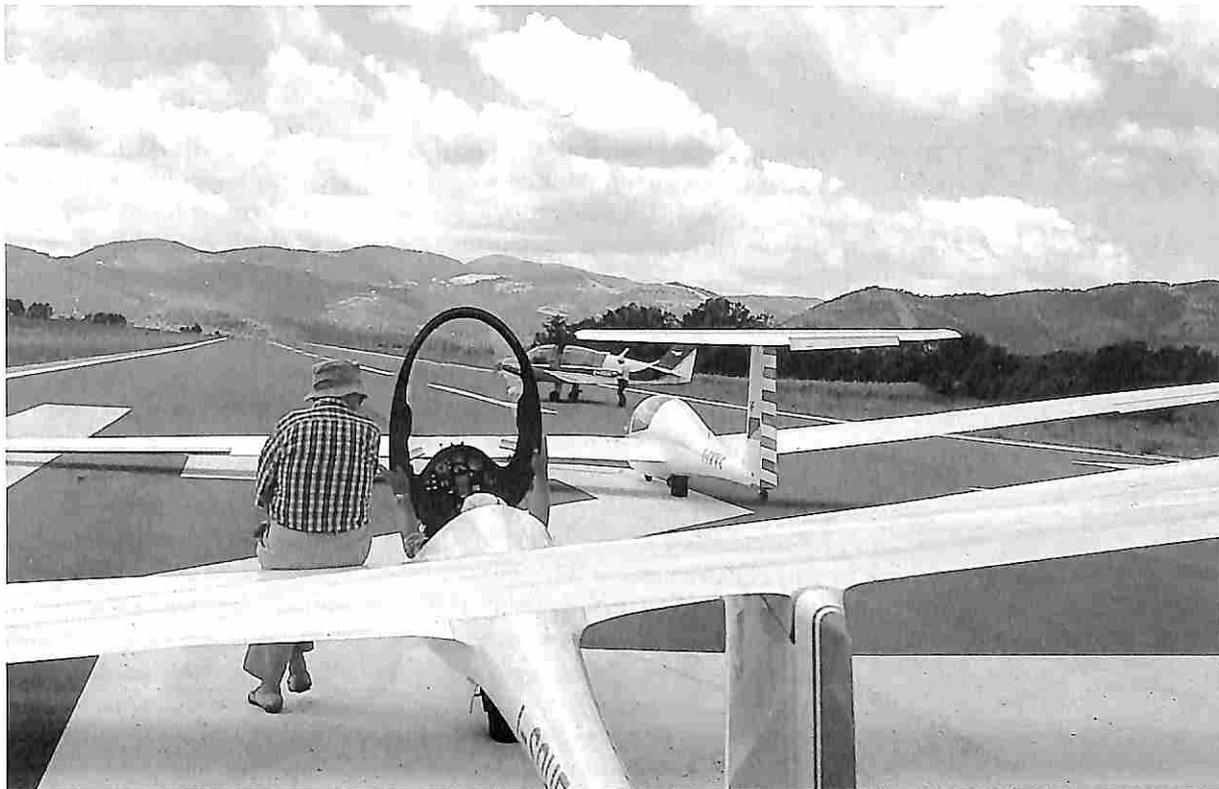
presente ed attento a risolvere eventuali problemi, facendo di tutto per rendere piacevole il soggiorno coinvolgendo se il caso anche le autorità locali.

In sintesi la settimana trascorsa ha evidenziato che la zona ha forti potenzialità volovelistiche, il clima si può paragonare sicuramente e in meglio a quello di Rieti. Con un minimo di attrezzatura è possibile ed auspicabile a breve termine l'effettuazione di un campionato italiano ed in proposito il Sig. Cunetta si è impegnato per ottenere delle sovvenzioni per ridurre i costi, dovuti principalmente alla lunga trasferta.

In ultimo un grosso grazie ed un applauso a Costantino, un istruttore veramente tale, molto preparato sia in volo che a terra, con la sua calma e la sua attitudine a capire riesce ad amalgamare qualsiasi gruppo. Gentile, sempre pronto al sorriso con tutti, mai una volta mi è capitato di vederlo alterato, calmo e inflessibile interviene sempre a proposito. Senza dimenticare Mario che giorno dopo giorno manteneva la flotta efficiente con i pochi mezzi a disposizione, sempre pronto ad aiutare chiunque avesse bisogno, col suo sorriso guascone e la sua parlata reatina.

VITTORIO COLOMBO





GRUMENTUM!

Esiste in Europa un campo per il volo a vela più a Sud?

Si sono conclusi il 3 settembre, ancora in piena estate, con un incontro col le Autorità locali, gli stages di volo a vela, trasferiti quest'anno da Rieti a "Grumentum" perchè la base del Centro Nazionale di volo a vela Italiano, sede dei campionati Europei 1994, era super affollata.

Una vera sorpresa l'aviosuperficie "Grumentum" ed ancor di più il suo cielo, un triangolo che va dal Tirreno all'Adriatico fino allo Jonio colabrese. Montagne come il Massiccio del Pollino e la Sila, alte quasi tremila metri, il sole cocente del 40.mo parallelo ed una varietà di paesaggi da quello verdissimo quasi alpino, della Valle dell'Agri a quello riarso ed assolato, quasi magrebino della campagna materana. E poi, a meno di un'ora di macchina, la fascia costiera che fu il cuore della Magna Grecia, ora più simile alla California con i suoi campi squadrati, tutti frutteti e colture i cui nomi, da soli, evocano tutta la magia del Mediterraneo: arance, fragole, kiwi, fichi, melograni, meloni. Una vera sorpresa, in due mesi non si è perso un solo giorno di volo, anche quando l'aria secca e tremolante non formava che una tenue sfumatura di azzurro sui costoni e sui tetti dei paesini circostanti, si veleggiava per

quattro o cinque ore attorno al campo in un raggio di cinquanta chilometri, e, dalla radio della base il vociare allegro e soddisfatto degli amici che si scambiavano l'un l'altro informazioni e battute da un aliante all'altro.

Quando poi, ed era la norma, si formavano i primi cumuli - già alle dieci del mattino - sul monte Raparo e sul Venturino e sullo schermo del Meteosat compariva come una autostrada, verso Nord, fino a Rieti ed oltre e a Sud fino alla Sila, fino all'Aspromonte, gli alianti, i trainatori, i piloti, le batterie delle radio, i coprinaso per il sole, le lavagne con il tema, le macchine fotografiche, un andarivieni frenetico e sconclusionato trasformava il campo di volo in un bazar.

In meno di un'ora tutti a caccia di quel record personale da tanto tempo sognato, programmato, studiato, preparato: chi trecento chilometri, chi cinquecento, chi ancora di più. Numeri senza senso, impassibili fino a quando non si cominciava a termicare, già in testata pista due metri, più in là tre, ai soliti posti, ormai conosciuti il variometro va a fondo scala "up" e si guadagnano i duemila metri, i tremila in un'aria sempre limpida e già più fresca; e sotto, al suolo, tanti spazi aperti, a disposizione per ogni evenienza; un

senso di tranquillità e di potenza, mentre con il passare del tempo il GPS segna i chilometri, tanti: per molti tutti i trecento o i cinquecento, per gli altri il convincimento che il giorno dopo ce l'avrebbero fatta di sicuro. Poi, quando una qualche perturbazione atlantica ha scaricato un temporale estivo magari lontano, una tramontana vigorosa, tesa, che sul campo arriva sempre in asse pista a 20/30 knots solleva gli alianti come piume ad altezze incredibili, seimila metri e più e fino al record del campo detenuto da Romano - il playboy di Valbrembo - che con il suo DG300 è salito ad ottomila metri; una grande sfida, una grande euforia, una grande stanchezza.

Grumentum: senza burocrazia, senza traffico commerciale né militare, senza nemmeno un aeroclub, solo una immensa pista asfaltata lunga e larga: tutto ha il sapore di una avventura da pionieri. Eppure vi hanno volato contemporaneamente fino a quindici alianti, insieme agli ultraleggeri locali, a qualche aeroplano di passaggio e perfino agli aeromodellisti.

Grumentum, un po' fuori mano ma quantalibetà!

Chissà se esiste un "mal di Grumentum"?
NANDO CUNETTA

GRUMENTUM luglio-agosto 1994



L'aviosuperficie è vicinissima al paese, agli scavi della Grumentum antica ed al lago artificiale del Pertusillo. A 610 metri slm è orientata 070°/250° ed è lunga 1.100 metri (asfalto). Gli ingressi sono a zero ed il vento dominante (il periodo d'osservazione va da 1/2 luglio ai primi di settembre) è ad ovest anche se abbiamo visto qualche giornata con vento al traverso oppure da est ma poichè la zona è aperta anche con vento teso, 15÷20 nodi, raramente abbiamo avuto turbolenza in atterraggio.

La massa d'aria si è presentata sempre pulita e fuori dall'inversione salvo qualche piccolissima sacca formatasi dopo una giornata termicamente molto potente, insignificante comunque perché si scioglieva subito al partire delle prime bolle.

Le termiche secche partono già verso le ore 9 sul lato ovest dell'aviosuperficie (cave di Grumento-Moliterno) e le quote osservate sono state tra i 1.800 e 3.400 metri qfe salvo quelle relative all'ondulatoria che hanno superato gli 8.000 metri qfe. Sempre relativo al periodo in oggetto con vento in quota da ovest-nord-ovest, le giornate interessanti sono state 3; altre, precedenti il periodo degli stages, hanno avuto fenomeni ondulatori che però sono stati osservati, purtroppo, solo da terra.

La zona si presta bene come allenamento per piloti di qualche livello tecnico e particolarmente come base per lunghi voli nel periodo giugno-luglio-agosto. A questo proposito sarebbe interessante formulare una teoria meteo, in mancanza di dati statistici, per avere la possibilità di voli verso nord (e ritorno) senza le interferenze a taglio della brezza di mare dopo Potenza ed oltre.

La valle dell'Agri pare avere una potenzialità volativa valida tutto l'anno anche se l'inte-

resse volovelistico si indirizza ovviamente ai mesi con le giornate più lunghe.

Con 3 mari vicino esiste anche il fenomeno relativo alle brezze di mare che però non sembrano avere una grande forza di avanzamento nonostante il richiamo generoso dovuto alle grosse strade di cumuli e comunque, durante la notte, l'aria fredda che scende aiuta il mare a riprendersi la "sua aria".

L'utilizzo delle stesse come "strada" nella zona di discontinuità non è stato molto interessante però occorre anche aggiungere che l'esperienza è stata alquanto limitata.

Quello che ho potuto constatare come molto curioso (almeno per il sottoscritto non uso a questi contesti) è stata la diversità, anche notevole, tra varie giornate dove circolazione e pressione barica erano rimaste immutate e questo solo per la differenza di umidità presente nell'aria.

Come pilota volo soprattutto in montagna e trovarmi con l'ala su Maratea, vedere parte del golfo di Taranto e non vedere l'adriatico solo per la foschia mi ha entusiasmato e sconcertato al tempo stesso. È stata una esperienza notevole!

Di negativo, ma ritengo solo per i piloti più lontani, vi è la trasferta che è piuttosto lunga soprattutto se si ha l'aliante a rimorchio ed inoltre, in loco, non vi è (per ora) aerotraining.

Infine, doverosa notazione, un ringraziamento a quanti, in volo ed a terra, hanno permesso che lo sforzo dell'AeCCVV producesse un risultato positivo, almeno per quanto riguarda la parte tecnico-sportiva.

Qualcosa è stato seminato.....

ALESSANDRO LANZI

(le foto di Grumentum sono di Minio Paluello)

ALZATE Stages & verricello

Da metà Marzo fino all'ultima settimana di Aprile si sono svolti stages, come di consueto ormai da due anni a questa parte, con partecipazione di piloti svizzeri e tedeschi e con una minore partecipazione di piloti italiani.

Da rilevare la presenza di membri della squadra nazionale tedesca quali Erwin Ziegler (neo campione europeo), Uli Schwenk e altri piloti coordinati dal lavoro di Peter

Lackner. Durante il periodo sono stati effettuati voli oltre i 600 km quasi sempre nel settore alpino orientale.

Dal 1 al 14 Agosto si è svolto un corso a verricello tenuto dagli istruttori locali Pietro Longaretti e Giorgio Maestri con la supervisione del Direttore Giancarlo Maestri.

Al corso hanno partecipato i tre giovani Beschi Alberto, Leone Luca e Riitano Gian

Luca. Al termine delle due settimane i tre allievi hanno decollato da solisti ed effettuato altri sei voli solisti. Mediamente il costo delle due settimane per i tre allievi è stato di 2.400.000 lire.

Il costo delle verricellate potrebbe divenire ancora più competitivo se si incrementasse il numero delle stesse.

I tre allievi sosterranno l'esame a verricello nella sessione autunnale.

UN COLPO DEI "SOLITI NOTI"

Anche quest'anno, dal 18.6 al 25.6, c'è stata l'occasione per imbarcarsi in un'altra massacrante trasferta al grido di "Sono stanco!" ovvero "Non ci tiriamo certo indietro solo per 2500Km di trasferta ...".

Le premesse erano delle migliori e certamente i risultati hanno soddisfatto il palato di tutti.

La meta: Grumentum, una stupenda aviosuperficie (molto più aeroporto di tanti altri blasonati campi) incastonata nel verde selvaggio della Valle d'Agri (PZ).

I mezzi: di due specie, aerei ed economici; finalmente il Centro Studi di Volo a Vela Alpino ha potuto offrire ai partecipanti un aliante adatto alla sperimentazione, alla propaganda ed alla scuola: il mitico Puchaz I-POMM; per pianificare invece i voli di "alta performance" ci siamo trascinati dietro alla nostra automobile per 2500 Km (tutti veramente sudati, non solo per eludere i controlli della Polizia) un Hornet, un Glasflugel 604 e un Ventus CM che, con sosta a Pavullo e Rieti, arriverà in volo; l'aereo da traino, un Robin gentilmente concesso dall'AeCW, verrà giornalmente condotto da Stefano (((?/?/?))), flemmatico lavoratore aereo che tutti i giorni arrivava da Salerno con il suo motooliante; dicevamo anche i mezzi economici perchè determinante è stato l'apporto "materiale" offerto, come sempre, dal Centro Studi e, con totale gradimento da parte di tutti, dall'ADIDAS che, oltretutto, ci ha dotati di stupendi capi d'abbigliamento rendendoci ben identificabili ovunque (grazie Attilio ...).

Gli intrepidi: uno! Meglio, un'unica, affiatata, invincibile squadra di 8 persone; il Sergio Baldisserri, ormai imbruttito dal "vizio e dal malcostume", ha trovato in ogni occasione la parolina adatta (Alura!!) per darci la carica e ricomporci nel modo giusto, come fa un pastore con le sue capre; l'Attilio Pronzati, trascinatore carismatico, ha tentato caparbiamente di farci conquistare qualche ambita insegna nonostante il nostro impegno a sbagliare regolarmente tutto; il Luigi Tamborini che godeva nel veder volare il socio mentre lui restava a terra perennemente occupato nel bricolage; Artemio Spini, il socio, riusciva a volare 24h al giorno in quanto ha sviluppato una dialettica formidabile che gli permetteva di restare con la testa per aria anche quando aveva il cu... a terra; il Carlo Rimoldi, da sempre il cassiere del Centro Studi, si è distinto per il "savoir fair" con il quale ha ospitato decine di indigeni a bordo del POMM per fare loro apprezzare dall'alto le bellezze della loro regione (mitiche conversazioni radio ...); il Giorgio Ballarati, mascotte della squadra, era con noi per "scaldarsi" in vista di un'estate di fuoco all'insegna del volo a più non posso; e infine noi due, entrati da poco a far parte del "club dalle ali lunghe", abbiamo saputo regolarmente deludere le aspettative dell'Attilio cileccando con meticolosa invettiva ogni lavagna compilata.

In ogni caso, al di là dei risultati sportivi che peraltro abbiamo sfiorato più di una volta, la spedizione a Grumentum si è rivelata una gran bella esperienza, sicuramente da ripetersi, che

ci ha ripagato del "tour de force" del viaggio di andata & ritorno e che ha messo in luce le potenzialità di questa aviosuperficie adatta, seppure con piccole perplessità, anche agli stages dell'AeCW. Infatti, nonostante l'interessante meteo, che ci ha permesso, in una settimana di soggiorno, di volare in dinamica, in onda, in confluenza, in termica pura ... e quindi sicuramente formativa, è da sottolineare la scarsa possibilità di atterraggi in aviosuperfici collaudate e inoltre la logistica aeroportuale ridotta all'osso (l'albergo a 15 Km, il primo negozio a 5 Km, ...).

Tutto questo incorniciato da una natura ancora incontaminata, che offre piccole oasi di fresco incantevoli, una vita che scorre tranquilla sotto un sole che sbianca le rovine dell'antica città Romana e simpatici personaggi locali per i quali il rapporto umano viene prima di tutto...

Il volo, con le sue fatiche e le sue soddisfazioni, ci ha coinvolti pienamente, ma ci siamo lasciati conquistare anche dalle passeggiate nei borghi antichi, dai pediluvii nelle acque chiare e gelate dei torrentelli, dal caldo mare di Praia Mare e, come in ogni stage che si rispetti, dalle conviviali con i piedi sotto al tavolo.

Grazie al Centro Studi e all'opera infaticabile ed entusiasta dell'Attilio, il Club 90 non è nuovo a questo genere di "scampagnate" (vedi anche Policoro '91), ma ogni volta ci resta quel pizzico di nostalgia che ci induce a pensare: "forse qualche giorno ancora non avrebbe guastato!" (del resto i romani dicevano che bisogna alzarsi da tavola con ancora un po' di fame ...).

Chissà, forse l'anno prossimo ci torneremo, oppure c'è qualche altro posto da scoprire?

CARLO F.





FOLIGNO 10-11 SETTEMBRE 1994

Trentaduesimo Raduno Nazionale degli Aliantisti militari da sbarco e assalto

Nei giorni 10 e 11 settembre 1994 si è svolto presso l'aeroporto di Foligno il trentaduesimo Raduno Nazionale degli Aliantisti militari da sbarco e assalto.

Organizzato dal Prof. Tommaso Donato e dal Dott. Ezio Scarponi, in collaborazione con l'Associazione Arma Aeronautica di Foligno, gli anziani piloti del compianto Generale Adolfo Contoli, comandante del Reparto durante il periodo bellico della seconda guerra mondiale, sono accorsi numerosissimi all'importante appuntamento annuale, da ogni parte d'Italia.

Le vivande del banchetto conviviale sono state cucinate ed allestite nell'aviorimessa dell'Aero Club Foligno dove gli aliantisti hanno consumato il pasto in nostalgica allegria. Molti degli anziani piloti partecipanti al Raduno hanno voluto riprovare l'ebbrezza del volo veleggiando con gli alianti dell'Aero Club Foligno nella zona della Valtopina sottovento alla catena appenninica.

A conclusione del banchetto conviviale il Prof. Tommaso Donato ha pronunciato un vibrante discorso che ha suscitato l'entusiasmo dei convenuti.

Il Raduno si è sciolto nel tardo pomeriggio al grido di ripetuti... Gheregheghez ghez!

PLINIO ROVESTI

Riceviamo una curiosa notizia da William Malpas

E' stato suggerito che le stelle del volo a vela internazionale dovrebbero essere classificate più o meno come i grandi del tennis internazionale. Lo scopo di ciò, a dire il vero, non è chiaro. La classifica peraltro è stata preparata dalla federazione volovelistica francese, forse per sottolineare la posizione dominante dei propri piloti a livello internazionale. I fattori che vengono considerati nella formula usata per la compilazione delle classifiche sono i seguenti:

- risultati conseguiti nei campionati FAI, sia mondiali che europei degli ultimi sei anni;
 - i risultati suddetti sono ponderati in modo da rendere più "pesanti" i risultati più recenti;
 - il punteggio massimo è pari a 1000 punti per i mondiali e a 980 punti per gli Europei. I valori relativi ai campionati juniores ed ai campionati di motoaliante sono inferiori.
- Tutto ciò è chiaramente arbitrario, anche perchè considerare i campionati Europei esclude da ogni possibilità i piloti degli altri continenti. Se fossero considerati solo i campionati mondiali, i risultati sarebbero assai diversi.*

In ogni caso ecco i primi cinque:

Gilbert Gerbaud, Janusz Centka, Andrew Davis, Gerard Lherm, Janusz Trzeciak.

Aggiungiamo noi: adesso, dopo gli Europei 94 chissà se la classifica è ancora valida ... e se i Francesi ci tengono ancora tanto!

* *

Comunicato stampa: Schempp-Hirth Flugzeug-Vertriebs-GMBH

Kirchheim unter Teck. 12 Settembre 1994

Dopo l'incidente che è costato la vita al direttore generale unico di Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH, Klaus Holighaus, si informa che gli eredi divideranno la gestione della azienda.

Tale decisione è stata presa durante una recente riunione degli azionisti, durante la quale la vedova, Brigitte Holighaus ed entrambi i figli, Ralf e Tilo, sono stati nominati direttori generali. Tutti e tre hanno sottolineato, durante una riunione aziendale alla quale hanno partecipato più di 100 dipendenti, che intendono dirigere l'azienda con lo stesso spirito con cui Klaus l'aveva sempre guidata.

Schempp-Hirth è una azienda leader nella produzione di alianti da molti decenni. I Suoi modelli, quali il NIMBUS, il DISCUS, il VENTUS e lo JANUS si sono sempre piazzati ai vertici delle competizioni nazionali ed internazionali. Negli ultimi Europei, gli alianti Schempp-Hirth si sono classificati primi in tutte le tre classi FAI.

V. I. P. - International Gliding Club



Klaus Holighaus - einer der grossen unseres Segelflugsports

zum Gedenken

In den Schweizer Alpen starb er gegen 18 Uhr an einer Felswand des Rheinwaldhorn am 9. August, eine halbe Flugstunde vom Ausgangsort Samaden entfernt, wo er einige Ferientage verbrachte. Diese traurige Nachricht shockierte die internationalen Segelfluggemeinde, und lag wie eine Schatten auf den Wettbewerben - auch in Rieti, wo Sohn Tilo die Nachricht, dass sein Vater vermisst wird, erreichte. Der Plan von Klaus war, von Samaden nach Rieti zu fliegen zu Beginn des CIM mit seinem Nimbus 4M mit dem weltbekannten Kennzeichen XX. Trotz der Ferienzeit nahmen in seiner Wahlheimat Kirchheim 1500 Trauernde an der Beerdigung teil. Kirche und Friedhof waren viel zu klein, um diese vielen Freunde zu fassen. Klaus wurde 54 Jahre alt. Auf seiner Frau Brigitte lastet nun die Verpflichtung sein Werk sicher in die Hände des noch so jungen Sohnes Tilo zu legen. Klaus Holighaus war einer der berühmten Generation von jungen Studenten der Akademischen Fliegergruppen (AKAFLIEG) aus Darmstadt, Braunschweig und Stuttgart, die dem Segelflug, den sie schon während des Studiums betrieben, auch all Konstrukteure treu blieben. Die ersten Arbeiten mit dem neuen Baustoff GfK leistete er in Darmstadt an der D36 mit 18m Spannweite. Er trat in den Betrieb Schempp - Hirth ein, und Herr Schempp überliess ihm die Entwicklung neuer Segelflugzeuge, später auch den Betrieb. Über die Holzkonstruktion SHK mit 17 m Spannweite, die aus der Standard-Austria abgeleitet war, machte er den Schritt zum glasfaserverstärkten Kunststoff mit seiner ersten eigenen Konstruktion, dem Cirrus 17m. In einer kräftezehrenden Leistung fertigte er den Prototyp des Nimbus 1 mit 22 m und Wölbklappenprofil, mit dem George Moffat 1970 in Marfa Weltmeister wurde. Nun folgte der Standard Cirrus in mehreren Versionen, mit dem er den notwendigen Grundstein des geschäftlichen Erfolges der Firma Schempp-Hirth festigte, und seither die Arbeitsplätze seiner treuen Mitarbeiter sicherte. Klaus Holighaus war ein Profi als Konstrukteur, aber da war nicht alleine das, was ihn auszeichnete: Er verstand es wie kein anderer in der internationalen Segelflugszene, den kaufmännischen Aspekt bei der Entwicklung und Vermarktung seiner Produkte nicht zu vergessen, und selbst aktiv vorzuleben. So waren die Konstruktionen wohl nicht immer das maximale machbare, sondern eine clevere Mischung aus "kaufmännisch optimierter Technik"; der so notwendige Erfolg auf den Wettbewerben und im Betrieb war ihm trotzdem - oder gerade deshalb - immer sicher. Hinzu kam noch das grosse Können als Wettbewerbspilot. Es gibt keinen Konstrukteur, der seine einigen Kreationen so oft zum Sieg flog, und damit auch so überzeugendes Marketing betrieb. Klaus flog oft bis an die Grenzen, doch vergass er die Sicherheit nicht. Warum er oben am Berghang aufschlug, hat er mit in sein Grab genommen. Bei seinen Vorträgen über die Fliegerabenteuer waren die Plätze immer gefüllt mit Zuhörern: die Art, wie er die Begeisterung des Fliegens auf die Fliegerfreunde aber auch auf Laien übertrug, kam voll an. Sein Engagement galt voll dem Segelflug.

Eines war ihm nie vergönnt: Eine Weltmeisterschaft zu gewinnen. Er wollte es nun eine letztes Mal in Neuseeland versuchen - der Tod in den geliebten Bergen kam ihm zuvor.

Um diesen enormen Ehrgeiz, der ihn immer auszeichnete, auch auszuleben, braucht es einen Partner, der dies mitträgt:

Seine Ehefrau Brigitte verstand es in bewundernswerter Weise. Ehefrau, Mutter zweier Söhne, Berater, Tröster, Psychologe und immer wieder Mannschaft auf vielen Wettbewerben rund um den Globus zu sein. Eine starke sympatische Persönlichkeit, der heimliche Mittelpunkt einer intakten glücklichen Familie. Bei Schempp - Hirth bildete sich, besonders nach dem tragischen Ende von Eugen Hänle und seiner Firma Glasflügel, ein Team. Dieses Team verstand er immer zu begeistern, und unter den Konstrukteuren Treiber und Schott und den hervorragenden Fachkräften bei Schempp - Hirth, die Flugzeuge auch technisch und qualitativ immer mehr zu optimieren.

Unter diesem Team entstand der Ventus, der Nimbus 2, Mini-Nimbus, Nimbus 3, sowie der berühmte "Dauerbrenner", der doppelsitzige Janus in 4 Variationen. Der Janus diente auch dazu, die Möglichkeiten mit dem neuen Werkstoff Kohlefaser anzuwenden, um dann mit dünneren Profilen einen Leistungssprung zu machen. Er hatte in Dieter Althaus mit "seinem" Windkanal in der Universität Stuttgart den idealen Partner, solide Basisarbeit zu machen, bevor die neuen Profile in die Formen kamen.

Als durchschlagender Erfolg erwies sich der Discus mit der zunächst riskanten Flügelgeometrie, der seit nun 8 Jahren Massstab in der Standardklasse ist. Es folgte der Nimbus 3D und 3 DM, sowie schlussendlich als Krönung der Nimbus 4 mit 26,5 m Spannweite, natürlich wie so oft wieder mit dem kaufmännischen Aspekt, damit auch gleich den Flügel für einen neuen Doppelsitzer im "Vorrat" zu haben.

In den vergangenen 2 Jahren entstanden bei Schempp - Hirth eine Reihe von neuen Mustern in atemberaubendem Tempo:

Der erfolgreiche Schul- und Leistungsdopplersitzer Duo-Discus, sowie der neue Nimbus 4D und 4DM. Als Ablösung des berühmten Ventus nun ein ganz neuer Flügel, mit neuem Profil und Geometrie für den Ventus 2 - in 15 oder 18m Spannweite.

Es mutet fast an, Klaus Holighaus ahnte sein nahes Ende, und holte seine letzte so bekannte Energie zusammen: Bei Schempp - Hirth gibt es jetzt eine Palette von Segelflugzeugen und Motorseglern, die fast alles abdeckt, was der Segelflug - Weltmarkt will.

Im Sommer 1994 flogen alle neuen Typen - aber es bleibt noch viel Detail- und Zulassungsarbeit für das berühmte Team, das nun mit der Verpflichtung weiterarbeitet, so gut zu sein wie in den letzten Jahren, auch ohne den Antrieb Klaus Holighaus, den verehrten Chef.

Er hat ein gutes Erbe hinterlassen: Söhne mit dem richtigen Antrieb, ein finanziell solides Unternehmen, und eine motivierte treue Mannschaft. Besonders in den letzten Jahren umsorgte und unterstützte er auch zunehmend den staken Nachwuchs im C-Kader in Deutschland, als Trainer und Initiator by finanziellen Engpässen.

Die Ergebnisse bei den letzten Meisterschaften zeigten den Erfolg: die deutschen Meister 1994 sind zwischen 24 und 29 Jahre alt!

In Neuseeland wird eine Lücke im Startfeld sein. Klaus Holighaus bleibt für immer eine der wirklich grossen Persönlichkeiten des internationalen Segelflugs

Klaus Kcm

Brian Spreckley, il famoso pilota britannico ed ex-campione del mondo, ci trasmette un comunicato stampa su un nuovo centro volovelistico in Sud Africa. E' collocato sul campo di Mmabatho di cui la nostra rivista ha lungamente parlato nel numero 223 descrivendo i record mondiali ivi ottenuti da Adele Orsi e Katrin Keim.

RF

Nuovo Centro Volovelistico in Sud Africa

Un nuovo centro volovelistico verrà inaugurato in Sud Africa nel Novembre 1994 presso l'aeroporto di Mmabatho. L'aeroporto si trova in prossimità della cittadina di Mafeking, nel nord del Sud Africa, a 4000 piedi sul livello del mare e dispone di una pista di 6 km.

La regione offre eccellenti possibilità volovelistiche per piloti di tutti i livelli. Voli di 300-500 km sono possibili nelle zone a sud ed ad est del campo che sono facilmente atterrabili. Voli di 1000 ed oltre chilometri sono possibili verso ovest, sfruttando le eccellenti condizioni tipiche di quell'area.

Partendo da Mmabatho sono stati battuti 10 record mondiali e compiuti 24 voli di più di 1000 km, il più lungo dei quali di ben 1200 km.

Il centro offre tutte le strutture necessarie per i piloti che desiderino visitarlo:

- briefing meteo e relativo al tema. Mmabatho dispone di un ufficio meteo completamente attrezzato.
- noleggio alianti
- addestramento al volo di distanza in biposto
- assistenza e "consigli" tanto ai principianti che ai piloti esperti
- Club house, bar e piscina
- Organizzazione per il recupero dei fuoricampo
- La gestione è congiunta tra l'Associazione Volovelistica del Sud Africa e Brian Spreckley, capo pilota dell'ESC ed ex-campione mondiale.

Alianti privati

L'ESG è in grado di organizzare il trasporto degli alianti privati o di club mediante "pooling" in containers e di provvedere all'assicurazione durante il trasporto ed il soggiorno in Sud Africa.

La vacanza perfetta per l'inverno

Soggiorni di una settimana sono ideali. Il volo fino a Johannesburg dall'Europa richiede circa 8 ore. La differenza di fuso orario è soltanto di un'ora. Ciò rende Mmabatho il luogo ideale per una vacanza invernale e non soltanto per i piloti. Mentre il pilota vola, i suoi amici e la famiglia possono effettuare un gran numero di attività, quali nuoto, golf, tennis, pesca, battute di caccia fotografica, lanci col paracadute e vela. Per ulteriori informazioni e per dettagli relativi alle prenotazioni, contattare:

European Soaring Club

106 High Street, Tetsworth, Oxon, OX9 7AE, Gran Bretagna
telefono (*44) 844 281487 - fax (*44) 844 281580
oppure l'indirizzo francese del club:
telefono (*33) 54 37 34 08 - fax (*33) 54 37 50 72

Brian Spreckley, the famous British pilot and former world champion, sent "Volo a Vela" a press release about a new soaring center established in South Africa. This center is located on the Mmabatho airfield.

A long article about this airfield and covering the world records achieved from there by Adele Orsi and Katrin Keim was published in number 223 of this magazine. Let's see what happens there now.

RF

New South African Soaring Center

November 1994 will see the start of a new soaring center at Mmabatho airfield in South Africa.

Mmabatho airfield, 4000ft above sea level with a 6 km long runway, is situated close to the town of Mafeking in the northern part of South Africa.

The region offers excellent soaring possibilities for pilots at all levels. 300 km-500 km flights can be made over the region to the south and east which offers good outlanding areas. Flights of 1000 km and more can be made using the excellent conditions that are found to the west.

10 world records and 24 flights of more than 1000 km have already been made from this airfield, the longest being 1200 km.

The center will offer all facilities for the visiting glider pilot:

- Weather and task briefing. Mmabatho has a fully equipped Met Office
- Glider hire
- Help and advice for the beginner and expert alike
- Club house, bar, swimming pool all on site
- Organization and assistance for retrieves of outlandings
- The operation is a joint venture between the Soaring Society of South Africa and the European Soaring Club (ESC). The operation will be supervised by Brian Spreckley, Chief Pilot of the ESC and former World Gliding Champion.

Private Gliders

For those pilots or clubs wishing to bring their own gliders, the ESC can organize container sharing and insurance cover for the transit and duration of your stay in South Africa.

The perfect winter holiday

Stays of one week are quite practical. Flights from Europe to Johannesburg take about 8 hours. There is one hour time difference between Europe and South Africa. This makes Mmabatho the ideal site for a winter holiday, not only for the glider pilot. While you glide, friends and family can enjoy a whole range of activities including swimming, golf, tennis, fishing, big game viewing, parachuting and sailing.

For further information on the new South African Soaring Center and details of how to book, please contact the European Soaring Club

106 High Street, Tetsworth, Oxon, OX9 7AE, England
Tel (*44) 844 281487 - Fax (*44) 844 281580
or its French address:
Tel. (*33) 54 37 34 08 - Fax (*33) 54 37 50 72

7th European Championships at Rieti

ROBERTA FISCHER MALARA

It is always a pleasure to get to Rieti, to breathe the competition air, meet old acquaintances and new people. It is interesting to try to understand what's changing in soaring and what remains the same (the enthusiasm of the participants and organizers seems to keep on being endless).

It is not true that soaring competitions are not spectacular, well, this is at least my opinion. Maybe I am biased, but I like seeing the gliders take off and climb over Poggio Bustone, Cantalice, Terminillo, before going across the start line. I like seeing them head North when the assigned starting point is over the Marmore waterfalls.

In the same way, I find the finish line crossings exciting, with the gliders dumping their water ballast and leaving streaks in the sky that make them resemble jet aircraft...

But let's stick to the facts.

Rieti Airport hosted another FAI International Championship from July 24 thru August 6 this year: the 7th European Championships. The first European Championships and the 19th WGC is took place on this airfield in 1982 and 1985 respectively.

91 pilots from 17 countries competed: 36 in the standard class, 33 in the 15 meter class and 22 in the open class. The German pilots got the lion's share as far as medals are concerned. Three German pilots placed first ex-aequo in the standard class: Fischer (Discus), Schramme (Discus a) and Ziegler (LS8), each scoring 9358 points. This never happened in soaring competitions before. It represented team flying at its extreme. An Italian pilot, Stefano Ghiorzo, was first in the 15 meter class flying consistently throughout the competition in his Ventus 2, and winning with 8552 points. The the open class was German turf again, as Bruno Gantenbrink (Nimbus 4 - 8623 points) was first. Bruno is a connoisseur of Rieti and the European Champion in 1986.

The Italians: in the standard class, Leonardo Brigliadori ended up fourth. If one considers that the standard class winners flew an odd sort of "three-seater", one could say he actually placed second. Corrado Costa was eighth, and Luciano Avanzini 29th. Luciano paid dearly for an unlucky start of the contest, but won day 9. In the 15 meter class, as already said, Stefano Ghiorzo flew well and successfully to become the 1994 European Champion. Giorgio Galetto was 11th, and Luca Monti 19th. In the open class, Luca Urbani got an outstanding 7th place, while Riccardo Brigliadori was only 12th.

Winning four days (though only one yielding 1000 points) was not enough to permit Riccardo to recoup an outlanding in the early competition days. Bob Monti and his X3 placed 14th.

Longest tasks: standard class 507 km, 15 meter class 563 km, open class 624 km (all assigned on August 4).

Highest speeds: standard class 144 km/h (July 31), 15 meter class 133.7 km/h (July 31), open class 141 km/h (August 3).

The competition proper (it was obviously preceded by a training week) started on July 22, when team managers and officials were received by the mayor of Rieti, an indication of the interest and participation of the hosting city in the event. The following morning, competitors, teams and officials went on a parade through the roads of Rieti, cheered by a crowd of "Reatini" (as the inhabitants of Rieti are called). Fred Weinholz, a steward of the competition and famous German pilot said he and his wife were positively struck by the intense participation of the locals.

In the afternoon of July 23, the competition was declared open after another ceremony held at the airfield and concluded by a flying display of the Italian Air Force Aerobatic Team, the Frecce Tricolori, in their Italian jet aircraft.

Weather conditions were not as expected from Rieti. Thunderstorms and rain showers marked the first competition days, resulting in a number of outlandings and in the cancellation of the 15-meter and Open Class tasks on July 28. The competition officials did their best to allocate the landing slots after the storms, and were generally successful, but on July 30, Leonardo Brigliadori, who was to win the day, landed under a hail storm, and many gliders were obliged to finish during a wind storm on August 2. "I still have nightmares about those landings" said Piero Pugnetti, the competition director, a few days afterwards. But there were no damages. Toward the end of the contest, the meteo improved, but conditions remained fairly unusual for Rieti. The weather was from the north-east rather than from the south-west, as generally happens. "This is a disadvantage for the Italian pilots" explained Giancarlo Maestri, the official in charge with take-off line and ground operations. "The Italians would have had an edge if Rieti's weather had been as it uses to be, but this edge has vanished this year". In order to substantiate his theory, Maestri added that also Simon Leutenegger, a

Swiss pilot quite familiar with Rieti, and another possible winner this year, suffered from the unusual weather (Simon said: "During the first days the weather was miserable. We had gaggle flying, thunderstorms, no mountain flying at all, well, we had everything I dislike"). Therefore, the contest was characterized, weather-wise, by high instability and humidity until the day before the second - last one, then by drier air (but not blue thermals), and by a strange NE situation on August 4 and 5. "It was tough to make it home today" said the Austrian pilot Wolfgang Janowitsch on August 4, ... and that was supposed to be one of the best days (he placed eighth in the overall score in his class).

The weather situation also prompted a critical remark about task setting by Birger Bulukin, Norway, who stated that: "When the weather is bad, it is bad. Task setters should recognize it. At the beginning, tasks were too long. Then they realized it and shortened the tasks".

From the sporting point of view, the competition was correct and fair. Protests were minimum, as confirmed by the Stewards and the Competition Direction.

There was a fairly high number of mistakes in the turning point pictures. Fred Weinholz pointed out that the GPS could be "blamed" for that, as many pilots trusted it so much, that they did not even look out to confirm that their position was correct before shooting the turn point picture.

The generalized use of the GPS was one of the novelties of this competition. According to Hans Nietlispach, this instrument permits extraordinary things to be done, it has nearly revolutionized soaring. Its use, still according to the President of the International Jury of the Championships, has resulted in a significantly higher technical skill demanded from the pilots even with respect to the 1992 EGCs.

"The use of the GPS has also augmented the overall speeds in soaring competitions" said Federico Blatter of the Swiss team "Just compare the speeds achieved this year with those reached during the 1985 WGCs, and consider the different weather" he added.

A member of the Dutch team also stated that the GPS removed many of the problems connected with the poor outlanding possibilities typical of Rieti, which was a hot topic during the 1985 WGCs. The coordinates of all suitable and safe outlanding fields can be loaded in the GPS memory both on the ground and in flight, if a new field is spotted. The instrument then outputs the field coordinates and the height required to reach it when needed.

The GPS also demonstrated to be a viable aid for the scoring people. The task results were visualized in nearly

real time on screens in the briefing hangar, and the outlanded pilots were requested to provide their GPS coordinates when they called to report their outlanding (some pilots also used cellular phones, taking a lot of drama out of the outlanding ... no more long walks through an unknown land to the nearest phone, this was a high-tech comp, wasn't it?).

Another novelty was the incredible team flying of the Germans in the Standard class. They flew together and their aim was clearly to end the contest with the very same score. On the second last day they landed in formation, literally. On the last days, two pilots had a lead over the third. They stopped and turned while waiting for their "fellow" to join them. If the French team "formalized" pair flying in previous competitions, the German perfected it at Rieti, and the GPS surely helped. Flying like the Germans did represent a clear advantage. A far bigger air mass could be "sounded", and the best conditions more promptly exploited by cutting down on search time. "It is like they had a two-kilometer wing" somebody whispered at Rieti.

The new man in the contest was a young Dutch pilot, Roland Termaat, who placed third in the 15 meter class flying a DG 800. It was his first time at Rieti. Flying in thermals rather than in ridge lift, as typical of Rieti, but not feasible this year because of the weather, enabled him to remain high up in the scoring at the beginning of the competition, and to successfully keep the mountain specialists at bay. A wise tactical choice on the last day ("I decided to start late, to push on alone to make up for my delay" he said) permitted him to reach the podium overtaking nobody less than the French pilots Napoleon and Navas, and the Czech Dederá.

Then the 7th EGCs were over. The Austrian pilot Reinhardt Haggemüller flew a wonderful aerobatic routine in his LS6 as he had done at the end of the 1985 WGCs, flags were raised (well, sort of ...), and medals awarded. The participants started leaving for home while parachutists were dotting the sky with the colors of their canopies. It was somehow sad. Good-bye. See you next time!

There are still many things that may need to be said, details that should be analyzed. Maybe that will be easier when hangar flying replaces flying proper, when the rain grounds everybody (except those who are going down under!).

Note: due to lack of space, the English translation of the interviews with the competition officials of the 7th European Gliding Championships will be included in the next issue.

We were there!

Interviews with a few pilots and team managers.

There is no special reason why a pilot has been interviewed and another has'nt, if not availability.

Special thanks to the Austrian team manager for his kindness, and to the Slovenian team manager for his willingness to comment while faxing home the day's results from the press office.

I would like to start with **Paul Bourgard**. Our was certainly not an interview proper, but a lesson in lifestyle (too bad I did not jot down his exact words in French, as French can be so charming and telling).

RF

Mr. Bourgard, how are you?

Fine, really fine. I keep on soaring, and that keeps me young.

Roland Termaat, third in the overall 15-meter class score. He flew an LS8 with contest number XT.

This pilot also competed in the World Championships at Borlaenge, where he flew a pre-production DG-800, thus contributing to the glider fine-tuning (e.g. flap settings) in tight cooperation with professor Boermans of the University of Delft, the airfoil designer.

He placed third in the 15 meter class winning two days: day three and day nine.

Congratulations on your result.

Thank you. It was my first time at Rieti. I thought I did not have many chances with all the mountain fliers in the field, but, in the end, I was wrong.

What was your winning point?

I flew a one-week stage at St. Auban with Eric Napoleon, and that helped me a lot to familiarize with the slopes and the rocks.

Another advantage was the fact that the wind blew from the wrong direction, I mean from a direction usual for Rieti, hence, it did not help the mountain flyers too much. We flew thermals rather than ridge lift, and I am used to fly thermals. This is the reason why the contest proved easier than expected. For obvious reasons I am not too familiar with the slopes.

What should I say about the contest days?

One day I thought I could get back to Rieti. I set out on my final glide, then I encountered such strong a sink that I had to backtrack and find another climb. I lost nearly half an hour on that occasion.

Another day, it was difficult to cope with the sea breeze. We do not fly in sea breeze in Holland, and it was a new experience for me.

Another day, sea breeze, which I failed to recognize again,

made me outland at Piediluco. The pilots who were familiar with the condition made it home, those who weren't, did not.

Your best time?

Today, the last day. I was sixth, I hoped to get a little higher in the score, therefore I decided to start late and "chase" the group (you cannot gain much if fly with the other pilots). At the beginning I contacted poor lift and thought that I had no more chances, yet I decided to push forward. Eventually I found better lift. When a teammate of mine radioed me that the French pilots were with him (and they had left much earlier than me), I felt I could move one or two positions up in the scoring. In the end, however, all my "rivals" were late on the finish line, and I reached the podium. I am third, and I am happy!

Federico Blatter

As far as the contest is concerned, there is little to say. I did not perform well during the first days, when the weather was all but good (Mrs. Blatter added "I did not bring my pullovers with me this year, ...I really missed them"), and when you are lagging behind at the beginning you have no more chances of making up for the delay nowadays.

The last days were good, though not typical of Rieti as the weather was from the north-east rather than from the south-west, but they were good days.

The organization: everything standard.

The participants: I noticed that there are very few young pilots and competition officials/organizers here, as anywhere else.

This is not typical of Italy, it is true worldwide. In Switzerland, for instance, they do all they can to help a young pilot willing to become a competition pilot. He/she gets subsidies, is sent to attend stages... This notwithstanding the number of competition pilots is shrinking. On the other hand, costs have rocketed.

Participation in the European Championships this year may cost 5 Million Lira, possibly a little less if one stays at the Camping, and requires three full weeks of commitment. How many young people can afford this, both money-wise and time-wise? And we have not considered the money needed for sailplane and all the electronics yet.

Electronic instrumentation is also changing the world of soaring, it is transforming it in a more and more specialized and complicated sport: just a look at how the new devices, and in particular the GPS, have increased the average speeds.

Eventually, I wish to reiterate this concept: I should like to see more young faces around during these competitions. I worry about the future.

(editor's note: among the 91 participants there were only 10 pilots younger than 30 years and 2 younger than 25. The youngest team was the Dutch one).

Otmar Fahrafeller, Manager of the Austrian Team

The competition has been very good, with only minor inconveniences that might have been eliminated if some sensible piece of advice had been provided. But they were details, and the Austrian Team felt they were quite acceptable and understandable as one cannot ask for perfection.

Task setting was good, maybe the tasks were just at the "high end". However, they were correct if your aim is to select the best pilots.

The weather conversely was rather poor.

The performance of the Austrian team was satisfactory, although we might have hoped for a little more: Demmerer won the CIM in Rieti last year. Janowitsch placed third at the Worlds of Borlänge.

Anyway, an eighth and two tenth placings are not bad at all. The meteo man, our fellow citizen Hermann Trimmel, also a Steward for the competition, did a good job, even if, obviously, he is the one to be blamed for every (forecasting) evil!

At this point, we have to get ready for New Zealand, where I shall again lead the Austrian Team. It will be difficult to win in New Zealand because a sound knowledge of the place and a long and thorough training on the spot are essential. In lack of, it is nearly impossible to do well. Your Ghiorzo, however, who took part in KiwiGlide, will certainly be a serious challenger.

I wish to end this interview by pointing out that the Austrians love Rieti, its people, the plentiful works of art so close to it. It is always a pleasure for us to come back, and wish to do so year after year.

Miran Ferlan, Manager of the Slovenian Team

Ferlan stated that the Sloveniaa Team and himself were happy to have had the opportunity to participate in the 7th EGCs. He said they had only one complaint to file: the weather ... it was not as promised. They, however, look forward to returning to Rieti to train next year. Usually they did their training in Bosnia, and wish they could do it again, but we all know the dramatic situation reigning there.

"Unluckily" said Miran "The results were not up to the expectancies". His team paid, he said, for the lack of experience in high-level international competitions (it did not participate in the two latest World Championships), and would need some more before getting to the top.

An important role was played also by the lack of familiarity with the area. In this respect Miran pointed out that the competition terrain may prove tricky when the weather conditions are weak. An example: the fields suitable for a safe outlanding are scarce (the valleys are narrow, there are many cables, there are ditches and big stones also on fields that look suitable, and so forth). Obviously, he pointed out, everything becomes easier when the weather is good.

Besides, according to the the Slovenian Team Manager, bad luck also played a minor role.

As far as the other teams are concerned, Miran was impressed by the strength of the German Team and slightly surprised by the not so brilliant performance of the French Team, after the many medals won in previous championships.

Ulrik Eilert, X4, Denmark.

He is the ruling national Danish champion in the 15 meter class. He placed 26th at Rieti in the same class

This was my first international competition, my first time in Rieti. Therefore my experience was limited.

The contest was good, but the weather was difficult. Obviously, I am not used to fly in the mountains. Denmark is flat and we fly on the plains. I readied myself for Rieti, let's say "on the books", and as the weather was not "by the book" this year, everything became more complicated. It was really hard to decide what to do in flight.

The organization was good, as the facilities, which proved OK also for the pilots who came here with their families. Mountain flying was quite an exciting experience for me. I particularly liked overflying the area of Pescasseroli.

Mountains are beautiful there. I am sorry I could fly over the Gran Sasso only once: it is wonderful.

Other exciting and entirely new experiences for me were to enter a closed valley lower than the peaks, and eventually be able to find a thermal bringing me high above the ridges and out of the valley, or to go around a turning point,

Rivisonoli, nested in the mountains at the remarkable altitude of 1200 meters.

Another novelty came on the last competition day: I flew a 110 km final glide! I flew without a single turn from Umbertide, north of Perugia, to Rieti. In Denmark, we are used to make 30, 40 km long final glides, not glides longer than 100 km. But on August 5th, cumulus dotted the sky and cloud base was 2500 m over Pontassieve, near Florence.

Ted Lysakowski (GB)

This pilot placed 27th in the 15-meter class.

He was another first-timer of Rieti in spite of this significant experience in international competitions.

He said: "I landed out five times, so it is easy to imagine that I am not too happy with my results. The British team in general did not perform well.

I liked the area, and would like to come back for the CIM. My wife also found the region quite attractive. She paints, so she would be pleased to return, having time to dedicate to that too.

The organization was good. They went out of their ways to help us when needed.

I have no comments on the meteo man, but I think that the tasks set for the 15 meter class were more difficult than those assigned to the other classes considered the weather conditions."

CIM 94 - Rieti, August 10 through 21

RF

Seven contest days were flown. 18 pilots from 4 countries competed in the Open Class, 24 pilots from 5 countries in the 15-meter class and 33 pilots from 6 countries, including an entry from Japan, in the Standard Class.

The longest tasks were 539 km in the Open Class (the Austrian pilot Haggemueller won the day, flying at an average speed of 126.5 km/h), 501 km for the 15-meter class (Michael Grund, Germany was the winner, with a speed of 114.3 km/h), and 504 km for the Standard Class (Colombo placed first, completing his task at a speed of 105.2 km/h).

All the longest tasks were set on the same day, August 19.

The fastest average speeds attained were 142.7 km/h in the Open Class (Luca Urbani, day 4, 407 km), 138.4 km/h in the 15-meter class (Thomas Gostner, day 1, 427.7 km), and 124.3 km/h in the Standard Class (Angelo Gritti, day 1, 404.6 km).

On day 2 the entire standard and 15-meter class fields landed out, while only 3 pilots made it home in the Open class. All pilots of the latter class landed out on the following day, day 3, while less than 50% of the pilots in the two other classes completed their task.

Final scoring

- Open Class:
1. Luca Urbani, Italy (Nimbus 3 25 m)
 2. Roberto Monti with Umberto Mantica, Italy (Nimbus 4)
 3. Reinhard Haggemueller, Austria (ASH 25 WI)
- 15 Meter Class:
1. Michael Grund, Germany (Ventus-2)
 2. Holger Karow, Germany (LS 6)
 3. Karl Raberer, Austria (Ventus CM)

2nd European Gliding Aerobatic Championships by Rino Rinaldi

The Championships were flown at Rieti immediately after the CIM 94, which followed the 7th EGC (activity never seems to stop there), from August 23 to September 2, with 7 flown contest days.

There were 29 participants from six European nations, plus a pilot from the USA. Mr. Kalko (he placed last).

Poland, Austria, France, Germany, Italy, Hungary and The Netherlands were represented.

The Polish team confirmed its leadership in the field. It placed first, and its components, led by the great Jerzy Makula, a five-time World Champion, but including also the young, and second best pilot Andrzej Tomkowicz, won all the individual medals.

The French team placed second, Austria third and Italy fourth, Hungary only fifth.

Top pilots for the French team were Sandor Katona and Daniel Serrer, while the most successful Austrian representatives were Dietmar Poll and Christian Korff.

The Italian team reached a satisfactory fourth position, especially considering that its pilots got no support at all from the Italian Aeroclub (they trained and competed spending their own money).

- Standard Class:
1. Vittorio Colombo, Italy (Discus)
 2. Simon Leutenegger, Switzerland (DG-303)
 3. Angelo Gritti, Italy (Discus)

A brief comment about the competition by Attilio Pronzati

Once again, and as already often happened in the past, flying at Rieti, even when the weather conditions were not as good as they could, was a pleasure, a feast able to make up for some organization flaws. In spite of the skill, dedication and goodwill of the Competition Director, who accepted to take up his chore at very short notice (a few days before the competition began), there have been a few flaws: for instance a competition day was lost. On the other hand, the flight line proved excellent, as the meteo assistance, at least after an unhappy start when weather forecasting seemed closer to sorcery than to a science.

As far as the winners are concerned, they all flew very well, but the victory of Luca Urbani has a special meaning. Luca, whom we all remember growing up with our kids on the airfields, is now a commissioned officer of the Italian Air Force. His participation in the contest as an officer marked the return of the Italian Air Force to the soaring community. This is of strategic importance for our movement, as the opening of this new communication avenue may prove crucial for our ability to continue enjoying our share of the Italian sky.

A last technical comment. Altitude control at the start used to be extremely strict in the past, 1 meter more than the limit meant penalty points. Now the starting altitude is no longer checked. The error in this case is quite clear. Temporary weather phenomena may occur that make conditions uneven for the pilots. That happened on the first contest day at the CIM: there were pilots who started at 4000 m and others who had to set off on their task from below 2000 m. I think this matter should be carefully considered, and an intermediate solution found.

The Italian team also gave an example of sportmanship, which is worth telling. They let the Polish pilot Tomkowicz fly one of their SWIFT S1 in lieu of the MDM-1 "FOX" that had been brought to Italy for him, as the pilot had limited training in the MDM-1.

All pilots said that they liked Rieti's airfield, and found the organization excellent.

It should also be noted that the Championships did not interfere at all with the activity of the glider pilots taking off from and returning each day to Rieti for their performance flights (badge, record attempts and Italian Distance Championships). This demonstrates that gliding aerobatics is complementary to, not in contrast with soaring.

This is the Finish Line:

- | | | |
|-------------------|--------|---------|
| 1. Makula, POL | points | 13278.9 |
| 2. Tomkowicz, POL | | 12998.0 |
| 3. Kopff, AUT | | 12873.7 |

Final Team Results

- | | |
|---------|------------------|
| Poland | (32381.5 points) |
| France | (30896.2 points) |
| Austria | (30010.3 points) |

- **DAI**
UNA MANO ALLA TUA RIVISTA
 - **FAI**
PUBBLICITÀ SULLE
-

**PAGINE DI
PAGINE DI
PAGINE DI**

**VOLO
A
VELA**



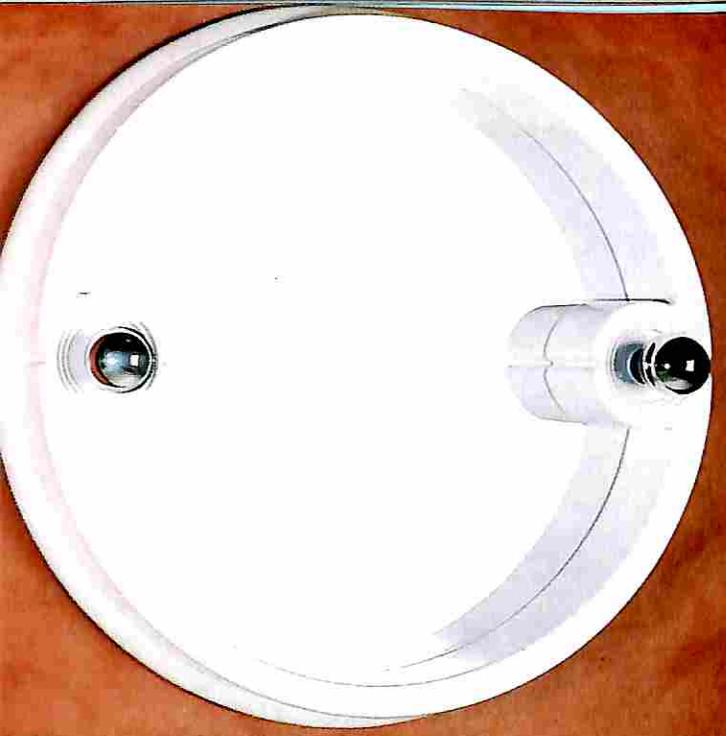
-
- **SAI**
QUANTA SIMPATIA
ACQUISTI.....
CON POCA SPESA?

ASPETTIAMO LA TUA INSERZIONE!



GLASFASER ITALIANA spa

VALBREMBO (BG) Tel. 035/528011 - Fax 035/528310



SELVA

Elegante specchiera rotonda dalla linea moderna. Dotata di due lampade argentate per una uniforme diffusione della luce. E' prodotta in resina ABS. Dimensioni: diametro cm. 68.

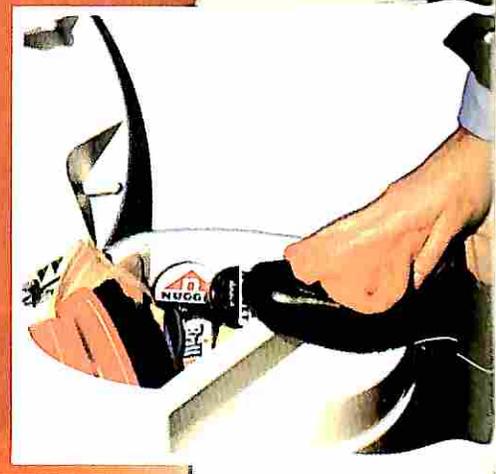


ROLLE

Funzionalità, robustezza e sobrietà di linea conferiscono allo sgabello ROLLE un piacevole aspetto estetico.

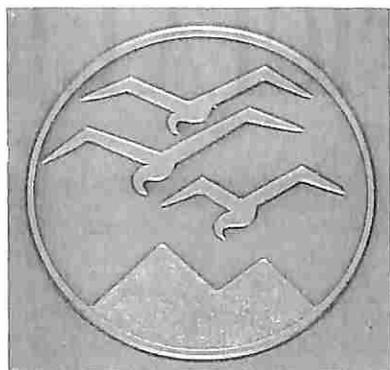
Il Rolle indispensabile nel bagno può rivelarsi utilissimo in qualsiasi altro ambiente. E' dotata di un capace vano interno portaspazzole e di un appoggio per lucidare le scarpe ed ha una base antisdrucchiolevole. Realizzato in resina termoplastica.

Dimensioni: altezza cm. 40 - diametro cm. 32.



PLASTICA
ilma

S.p.A. 21026 OLTRONA DI GAVIRATE/VARESE (ITALIA)
Via Unione, 2 - Tel. (0332) 731.050 - Fax (0332) 730.330



CONSIDERAZIONI

intorno ad un tema: l'Aero Club d'Italia

Molte pubblicazioni del settore aeronautico dedicano, in questi ultimi tempi, molto spazio alla grave inefficienza dell'Aero Club d'Italia.

Ci sono voluti alcuni provvedimenti fiscali per indurre i più ad «esternare» severi giudizi. Meglio tardi che mai.

Rendiamoci però conto che il malessere non è di oggi, è congenito. Le critiche attuali sono la conseguenza della classica goccia che ha fatto crollare gli indugi, ma le considerazioni devono risalire alla stessa legge istitutiva.

Legge che per salvare un ente inutile ne ha fatto un ente del parastato, cioè un fattorino o un portaborse per alcuni ministeri.

In realtà all'epoca non si è riflettuto abbastanza sulle necessità del settore (nemmeno oggi in verità) e sulla sua evoluzione e diversificazione, altrimenti si sarebbe operato in modo tale che «l'ente inutile» venisse trasformato in una «federazione indispensabile».

Ora si tratta di rimediare operando, con cocciuta insistenza, affinché il buon senso finisca col prevalere.

Non sarà facile ma forse l'atmosfera attuale è quella opportuna: in tutti i campi sono in atto cambiamenti e ristrutturazioni e molte leggi vengono rivedute, corrette, cancellate.

Determinante sarà l'unità d'intenti che sapranno manifestare e concretizzare le diverse specialità che compongono il settore aeronautico. Se tutte le specialità vorranno realmente acquisire una buona autonomia economica ed operativa dovranno necessariamente costituire una loro Federazione (se già non esiste), con statuti il più possibile similari.

A questo punto le singole Federazioni dovranno confluire nella Confederazione chiamata Aero Club d'Italia, la quale — con un nuovo Statuto appositamente predisposto — rappresenterà le stesse Federazioni, sia in sede internazionale (FAI) che nel CONI.

Ancora una considerazione in proposito: sarà, ma non è una vecchia storia?

Certamente, ma facciamo anche una constatazione: otto anni fa, con la mozione numero UNO, sollecitavamo la realizzazione di cinque propositi, due di questi sono andati in porto.

Perché non essere ottimisti?

In becco all'aquila

RENZO SCAVINO

GAZZETTA



UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA

Roma - Lunedì, 1° agosto 1994

SI PUBBLICA TUTTI
I GIORNI NON FESTIVI

DECRETO-LEGGE 30 luglio 1994, n. 475.

Art. 10.

Interventi urgenti in materia di trasporti e di parcheggi.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di emanare disposizioni in materia di trasporti e di parcheggi;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 29 luglio 1994;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e dei Ministri dei trasporti e della navigazione e del tesoro, di concerto con i Ministri del bilancio e della programmazione economica, dell'interno, dei lavori pubblici, per la funzione pubblica e gli affari regionali, dell'ambiente e per i beni culturali e ambientali;

EMANA

il seguente decreto-legge:

- Art. 1 Misure urgenti nel settore del trasporto pubblico locale
- Art. 2 Misure urgenti in materia di trasporti di competenza statale
- Art. 3 Interventi urgenti a sostegno del trasporto marittimo pubblico
- Art. 4 Parcheggi
- Art. 5 Riassegnazione di fondi per la realizzazione dei programmi urbani parcheggi
- Art. 6 Trasporti rapidi di massa
- Art. 7 Trasporti pubblici locali
- Art. 8 Interporti
- Art. 9 Modificazioni di norme discriminatrici nei confronti dei titolari di patente di guida italiana

Visite mediche periodiche di accertamento della persistenza dell'idoneità psico-fisica per i titolari di licenze ed attestati aeronautici.

1. In attesa della concessione da parte del Ministero della sanità delle autorizzazioni all'effettuazione delle visite di accertamento per gli aspiranti ed i titolari di licenze ed attestati aeronautici, a decorrere dal 1° agosto 1994 le visite mediche di seconda e terza classe intese ad accertare la persistenza dell'idoneità psico-fisica per i titolari di licenze ed attestati aeronautici possono essere effettuate, oltre che presso uno degli istituti-medico legali dell'Aeronautica militare, presso uno degli uffici di sanità marittima ed aerea del Ministero della sanità, servizio assistenza sanitaria al personale navigante, ovvero presso un medico militare dell'Aeronautica militare o un medico specializzato in medicina aeronautica o spaziale anche se sprovvisti della prevista autorizzazione ministeriale. In ogni caso le visite dovranno svolgersi in conformità ai requisiti psico-fisici fissati dall'organizzazione dell'Aviazione civile internazionale (OACI). Gli organi sanitari che hanno proceduto all'accertamento dell'idoneità psicofisica rilasciano all'interessato un certificato attestante l'idoneità, ovvero la non idoneità, in duplice copia, una delle quali è trasmessa dall'interessato, con lettera raccomandata, al Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale dell'aviazione civile, entro sette giorni dal rilascio. Il certificato è documento valido ai fini del rinnovo delle licenze e degli attestati.

Art. 11.

Entrata in vigore

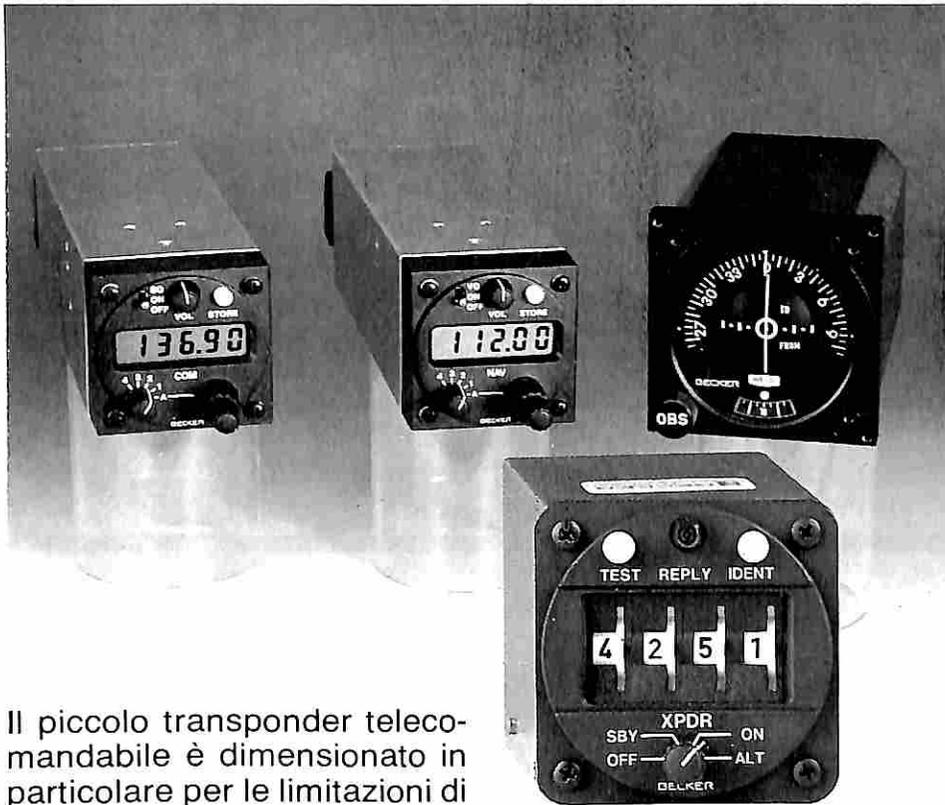
1. Il presente decreto entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 luglio 1994

„Finalmente“ è arrivato il piccolo transponder!

Becker ATC 2000 R - (2)
il piccolo transponder per l'aviazione generale.



Il piccolo transponder telecomandabile è dimensionato in particolare per le limitazioni di spazio degli alianti e dei velivoli dell'aviazione generale, è adatto però come apparato ausiliario anche per elicotteri di ogni dimensione e per velivoli commerciali e da trasporto.

Per dimensioni e peso il transponder s'inserisce perfettamente nell'esistente serie «piccola» dei 3000 di casa Becker: COM AR 3201 e NAV NR 3301 indicatore IN 3300 - (4).

Le piccole dimensioni dell'unità di comando ed il basso consumo d'energia dell'unità di trasmissione/ricezione ne permettono una pluralità d'utilizzazioni: l'unità di co-

mando dell'ATC 2000 R -(2) permette innanzitutto il montaggio in coppia assieme al COM AR 3201 oppure al ricevitore NAV 3301. Però anche come apparecchiatura montata singolarmente è inseribile in un foro standard da 58 mm di diametro. Può essere usato sia a 14 V, che a 28 V per merito dell'adattatore automatico di tensione.

Il commutatore a ghiera permette la selezione rapida e precisa dei codici 4096 nella banda L. Collegato ad un altimetro codificato può trasmettere la quota istantanea (mo-

duli C). L'uso facile e sicuro del transponder è reso possibile anche in gravose condizioni di volo oppure di notte dalla conformazione funzionale dell'unità di comando e dall'illuminazione integrata.

La compattezza dell'apparecchiatura offre un grande vantaggio: permette il montaggio dell'unità di comando anche nel più angusto cockpit — p.es. di alianti — mentre l'unità ricetrasmittente può essere installata in una posizione comodamente accessibile fino a 10 m di distanza.

Dimensioni:

unità di comando
CU 2000 - (2):
HxLxP: 60x60x88 mm
peso: 0,26 Kg

unità ricetrasmittente
AT 2000 (2) R:
HxLxP: 253x50x232,5 mm
peso: 1,2 Kg

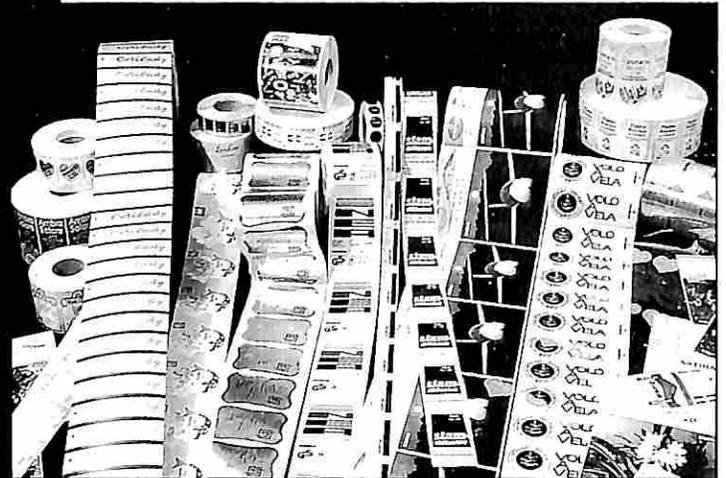
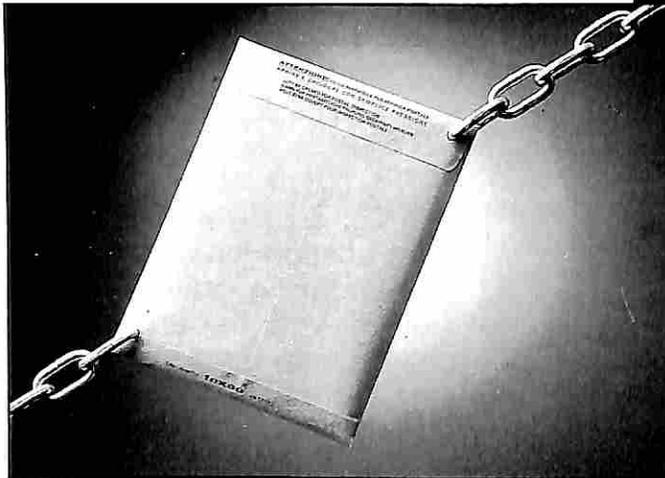
 **BECKER**
FLUGFUNK
Avionics made in Germany

Becker Flugfunkwerk GmbH
Niederwaldstr. 20
D-7550 Rastatt
Tel. (072 22) 12-0 · Tx. 781 271
Telefax 12217

BUSTE RINFORZATE A TRAMA
SINUSOIDALE **texso**®



ETICHETTE AUTOADESIVE:
LA TRADIZIONE NEL FUTURO



LEGGERE
RESISTENTI
ECONOMICHE
IMPERMEABILIZZATE

sales

STAMPA A CALDO
STAMPA IN QUADRICROMIA
MATERIALI E ADESIVI SPECIALI
NUMERAZIONE E CODICI A BARRE

10096 Fraz. LEUMANN - RIVOLI (TO) - Via Chivasso, 5 - Tel. (011) 957.10.00 (ø 3 linee)
Telefax N. (011) 9592138 - Telex N. 215409 SALES I

G. GIUSTI

21013 GALLARATE (Va)
Via Torino, 8 - Telefono (0331) 781.368

CONCESSIONARIO:

CAVI - CONNETTORI
ACCESSORI V.H.F.

Batterie



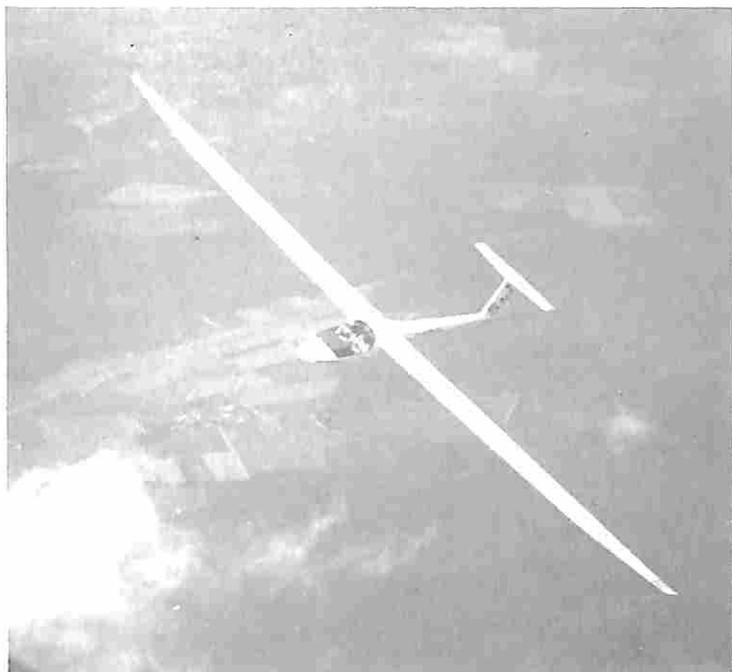
COMPONENTI ELETTRONICI



ICOM INCORPORATED

First in Communication

VOLARE CON LO STEMME - S.10



- aliante (1:50) e aereo (max 225 Km/h) senza compromessi
- grande sicurezza e comfort
- ecologico per silenziosità ed emissioni

La nostra fabbrica, nel cuore di Berlino, con i suoi 58 tecnici altamente specializzati e l'esperienza di 60 STEMME - S.10 già consegnati, è in grado di offrirvi:

- brevi tempi di consegna (3-12 mesi)
- elevato standard qualitativo
- grande contenuto innovativo e tecnologico (disponibile ore anche l'elica a passo variabile per decollo/crociera)
- ottimo rapporto prezzo-prestazioni
- provatelo in volo, poi anche voi desidererete volare preferibilmente sullo STEMME - S.10!

STEMME GmbH & Co. KG

Am Flugplatz - D 15344 STRAUSBERG
Tel. 0049 3341 311170 / Fax 0049 3341 311173

GLASFASER ITALIANA s.p.a.

24030 VALBREMBO (BG)
Tel. 035/528011 - Fax 035/528310

SUPER DIMONA



SILEZIOSO - VELOCE - SICURO ECONOMICO

Breve corsa di decollo	175 m
Velocità di crociera	200 Km/h
Velocità di salita	4,2 m/s
Carico utile	225 Kg
Consumo	14 l/h
Rumore	56,2 dB
Efficienza	1:27

HOAC
A U S T R I A

Flugzeugwerk Wr. Neustadt

GLASFASER ITALIANA s.p.a.

24030 VALBREMBO (BG)
Tel. 035/528011 - Fax 035/528310

A-2700 Wiener Neustadt
N.A. Ottostraße 5
Phone: 0043 26 22/26 700
Fax: 0043 26 22/26 7 80



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, concerie, 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 0331-826.553.

1849 **Mazzucchelli**

Mazzucchelli 1849 S.p.A. - 21043 Castiglione Olona (VA) - Italy
Telefono 0331-826111 - Telefax 0331-826213 - Telex 330609

Don't accept less than the best.
The ultimate series of single seater sailplanes and selflaunchers

DG-800



**Glaser-Dirks Flugzeugbau
GmbH**

Im Schollengarten 19-20 * D-76646 Bruchsal 4 - Untergrombach * Germany
Postbox 4120, D-76625 Bruchsal * Germany

Phone 07257/8910 aircraft sales and service * Phone 07257/8911 spare parts and material sales
Phone 07257/89-0 switch board and management * Telefax 07257/8922

DG-500 ELAN TRAINER: il biposto ideale per scuola e allenamento.

DG-500/22 ELAN: il biposto di alte prestazioni con 22 m. di apertura.

DG-500 M: versione a decollo autonomo del DG-500, con motore retrattile.

DG-600 M: la versione motorizzata del DG-600 con elevatissime prestazioni di volo. Decollo autonomo. Apertura 15, 17 e 18 metri.

DG-800 S: il super 15 corsa ultima generazione, disponibile con prolunghe a 18 m.

DG-800: il nostro "TOP MODEL": il primo aliante a decollo autonomo della classe 18 metri, con fortissima motorizzazione.

GLASFASER ITALIANA s.p.a. • 24030 VALBREMBO (BG) - Tel. 035/528011 - Fax 035/528310

ELAN
FLIGHT

LA CONSOLIDATA REALTÀ NEL TRATTAMENTO DI FIBRE
COMPOSITE NON SOLO NEGLI SCI ED IMBARCAZIONI
MA ANCHE NEI
FANTASTICI ALIANTI!!

DG-300 ELAN

ALIANTE DI ALTE PRESTAZIONI - CLASSE STANDARD

Connessione automatica di tutti i comandi

Profilo con turbolatori soffianti

Capottina monopezzo per una eccezionale visibilità ed abitabilità

Efficienza: 1:42

LO STANDARD DI SUCCESSO

DG-300 CLUB ELAN

ALIANTE VERSIONE «CLUB»

Senza turbolatori, senza ballast (opt)

possibilità di carrello fisso

DG-300 ELAN ACRO

ALIANTE VERSIONE «FULL ACROBATIC»

Apertura 15 m - +7/-5 g

**SERVIZIO E MANUTENZIONE SU ALIANTI IN FIBRA DI TUTTE LE MARCHE CON
POSSIBILITÀ DI RINNOVO CN-LBA PER ALIANTI A MARCHE "D". CONTATTATECI!**

ELAN FLIGHT
•Slovenia•

**UNA TRADIZIONE
DI SERIETÀ**

Contattate:

PAOLO DE MARCO

33044 MANZANO (UD) - Via G. Marconi, 22
Tel. 0432/740429 - Fax 0432/740092

AERoclub VOLOVELISTICO ALTA LOMBARDIA - VARESE

