

Sped. in abb. postale art. 2 Comma 20/B Legge 662/96, 45% Fil. di Varese. TAXE PERÇUE. Copia omaggio.

SETTEMBRE/OTTOBRE 2002 - n. 274

**VOLO
A
VELA**



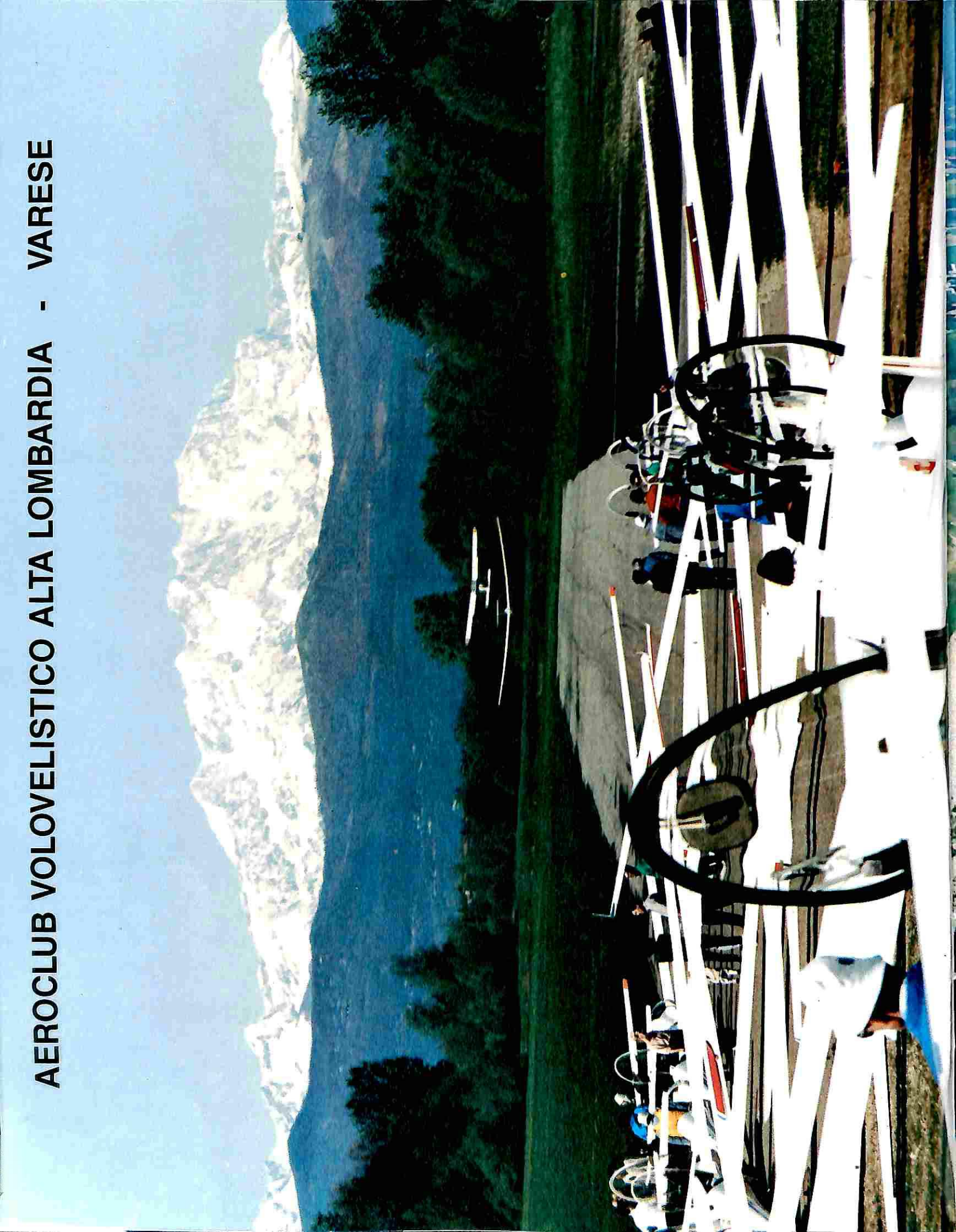
La Rivista dei Volovelisti Italiani

Achmer: 30° Raduno d'alianti d'epoca

**Dalle Alpi ai Pirenei
1.000 km in A/R**

**SPECIALE:
ANNUARIO GARE 2002**

AERoclub VOLOELISTICO ALTA LOMBARDIA - VARESE





Un nuovo Aero Club d'Italia

CON DECRETO DEL MINISTERO DEI TRASPORTI DEL 22 OTTOBRE SCORSO È STATO NOMINATO UN NUOVO COMMISSARIO STRAORDINARIO PER L'AERO CLUB D'ITALIA NELLA PERSONA DELL'ARCHITETTO GIUSEPPE LEONI, SENATORE DELLA REPUBBLICA ELETTO NELLE LISTE DELLA LEGA NORD. LA SUA NOMINA LO VINCOLA AL PRECISO MANDATO, TRA L'ALTRO, DI REDIGERE E FARE APPROVARE UN NUOVO STATUTO. TRA I PRIMI ATTI DEL NUOVO COMMISSARIO C'È STATA LA RICHIESTA A TUTTE LE PARTI INTERESSATE, COMPRESA LA CONFEDERAZIONE DEGLI SPORT DELL'ARIA IN VIRTÙ DELLA SUA RAPPRESENTATIVITÀ E COMPETENZA, DI FORNIRE SUGGERIMENTI E INDICAZIONI SULL'IMPOSTAZIONE DEL NUOVO STATUTO.

IL COMMISSARIO LEONI VALUTERÀ IN PIENA INDIPENDENZA TUTTI I SUGGERIMENTI RICEVUTI, E GUIDERÀ L'AECI AVVIANDOLO VERSO UNA NUOVA STRADA. NON POTREMMO ESSERNE PIÙ SODDISFATTI: IL NUOVO COMMISSARIO È UN PILOTA DI AVIAZIONE GENERALE, E MANIFESTA UNA NOTEVOLE APERTURA VERSO IL MONDO DEI PILOTI E DELLO SPORT AEREO. ENTRO IL PROSSIMO GIUGNO, NEL RISPETTO DEI MANDATI ESPRESSI NELLE NORME STATUTARIE CHE SARANNO ADOTTATE, L'ASSEMBLEA GENERALE DELL'AECI ELEGGERÀ GLI ORGANI DIRETTIVI. IN PRATICA, UNA VERA RIVOLUZIONE.

LO STATUTO INTRODURRÀ SENZA DUBBIO UN METODO DI LAVORO PIÙ MODERNO CON UNA STRUTTURA SNELLA E VERSATILE. ABBIAMO FIDUCIA CHE LE FEDERAZIONI SPORTIVE GUADAGNERANNO LA RAPPRESENTATIVITÀ CHE MERITANO GRAZIE ALLA PROPRIA STRUTTURA DEMOCRATICA, ESPRESSIONE DELLA BASE DEI PRATICANTI. È ALTRETTANTO INDISPENSABILE CHE VENGA ABROGATO IL LIMITE DI UN SOLO AERO CLUB PER OGNI PROVINCIA, DEMOLENDO LA STRUTTURA ARCAICA E FEUDALE TENUTA IN VITA, SINORA, PER RAGIONI DI CONTROLLO DEL VOTO DELL'ASSEMBLEA.

CI AUGURIAMO DI VEDERE PRESTO UN AECI CHE OPERI COME UNA SEGRETERIA CENTRALE DELLE ATTIVITÀ AERONAUTICHE CON RISPETTO DELLA PARI DIGNITÀ DI TUTTE LE DISCIPLINE SIA SPORTIVE CHE DIPIORTISTICHE. NON C'È PIÙ ALCUN BISOGNO, DA MOLTO TEMPO, DI UNA STRUTTURA DEDITA ALLA PARTIZIONE CLIENTELARE DEI CONTRIBUTI ASSISTENZIALISTICI, PERALTRO GIÀ DA MOLTI ANNI IN VIA D'ESTINZIONE. GLI SPORTIVI DELL'ARIA GUARDINO AL CONSOCIATIVISMO, ALLE FEDERAZIONI, ALLA FINE DELL'INDIVIDUALISMO.

LA CONFEDERAZIONE, NATA DA MENO DI UN ANNO, LA FIVV E LA NOSTRA RIVISTA POSSONO A PIENO DIRITTO VANTARSI DI AVERE DATO L'AVVIO A QUESTA STAGIONE DI GRANDI RIFORME, A QUESTA RIVOLUZIONE DEMOCRATICA E ISTITUZIONALE. SENZA L'APERTURA DEL "CASO ITALIA" PRESSO LA FAI, E TUTTA L'ATTIVITÀ INFORMATIVA, LA STRUTTURA FEUDALE DELL'AECI, CRISTALLIZZATA DA DECENNI, NON AVREBBE RICEVUTO LE SPALLATE CHE L'HANNO FATTA CEDERE. LA CSA, ALMENO PER ORA, CONTINUA AD ESISTERE E SI RITIRERÀ O CONFLUIRÀ NELL'AECI APPENA ESSO AVRÀ MOSTRATO DI DARE SPAZIO ALLE SUE FEDERAZIONI SPORTIVE PER GESTIRE LE LORO RISPETTIVE DISCIPLINE.

IL MOVIMENTO VOLOVELISTICO ITALIANO SALUTA IL NUOVO COMMISSARIO QUALE BENVENUTO, E GLI AUGURA DI SUPERARE IN FRETTA LE PROBABILI, PICCOLE TENSIONI DI QUESTA FASE INTERLOCUTORIA, OFFRENDO TUTTO L'APPOGGIO POSSIBILE. BUON LAVORO, ARCHITETTO LEONI. E GRAZIE.

Aldo Cernezzi

SPAZZOLE INDUSTRIALI



SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE

THE PROFESSIONAL CHOICE



Fondata da Plinio Rovesti nel 1946

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



Direttore responsabile:

Lorenzo Scavino

Caporedattore:

Aldo Cernezi

Segreteria e archivio storico

Bruno Biasci

Comitato redazionale:

Carlo Faggioni, Giorgio Pedrotti, Attilio Pronzati, Plinio Rovesti, "Club Novanta"

Prevenzione e sicurezza:

Guido E. Bergomi

Bartolomeo Del Pio

I.G.C. & E.G.U.:

Smilian Cibic

Vintage Club:

Vincenzo Pedrielli

Corrispondenti:

Celestino Girardi

Paolo Miticocchio

Aimar Mattanò

Sergio Colacevich

Giancarlo Bresciani

In copertina:

Dolomiti: il Catinaccio in una giornata piovosa (foto di Aldo Cernezi)

Progetto grafico e impaginazione:

Impronte - Milano

Impianti: www.giroidea.it

Stampa: Serostampa - Milano

Redazione e amministrazione:

Aeroporto 'Paolo Contri'

Calcinato del Pesce, 21100 Varese

Cod. fisc. e P. IVA 00581360120

Tel. 347/5554040 - fax 0332/313018

POSTA ELETTRONICA

redazione@voloavela.it

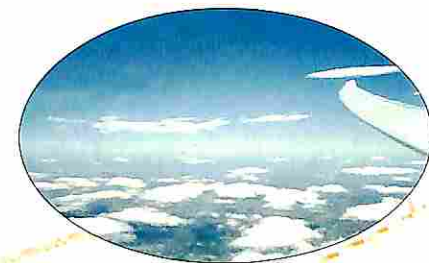
Autorizzazione del Tribunale di Milano del 20 marzo 1957, n. 4269 di Registro. Omaggio bimestrale ai soci del CSVVA e della FIVV, spedizione in abbonamento postale art. 2 Comma 20/B Legge 662/96, Filiale di Varese. Pubblicità inferiore al 45%. Le opinioni espresse nei testi impegnano unicamente la responsabilità dei rispettivi autori, e non sono necessariamente condivise dal CSVVA né dalla FIVV, né dal Direttore. La riproduzione è consentita purché venga citata la fonte.

issn-0393-1242

In questo numero:

n. 274 settembre/ottobre 2002

Editoriale	1
FIVV: Le giornate Gliding Safely	5
Il Primo A/R Alpino di 1.000 km dichiarato	8
Annuario delle gare 2002 a cura di Luigi Villa	21
Achmer: 30° Raduno d'alianti d'epoca	52
Campionati Italiani di volo a vela Classi Standard e 15 metri	59
In breve	64
Piccoli annunci	66



LE TARIFFE PER IL 2003

DALL'ITALIA

- Associazione al CSVVA + 6 numeri della rivista Euro 35
- Associazione al CSVVA e alla FIVV (Federazione Italiana Volo a Vela) + 6 numeri della rivista Euro 50

- Associazione promozionale **"prima volta"** al CSVVA + 6 numeri della rivista **Euro 25**

- Associazione "sostenitore" al CSVVA + 6 numeri della rivista Euro 85
- Associazione "sostenitore" al CSVVA e alla FIVV + 6 numeri della rivista Euro 100
- Associazione "benemerito" al CSVVA + 6 numeri della rivista Euro 250
- Numeri arretrati Euro 7

DALL'ESTERO

- Associazione al CSVVA + 6 numeri della rivista Euro 50

Modalità di versamento:

- con bollettino postale sul CCP N° 16971210, intestato al CSVVA, Aeroporto Calcinato del Pesce - 21100 Varese, indicando sul retro la causale e l'indirizzo per la spedizione;
- con bonifico bancario alle coordinate ABI 3500, CAB 10800, c/c 2294 intestato a CSVVA, indicando la causale e l'indirizzo per la spedizione;
- con assegno non trasferibile intestato al CSVVA, in busta chiusa con allegate le istruzioni per la spedizione;

Per informazioni relative all'invio delle copie della rivista (abbonamenti, arretrati, ecc.): tel/fax 0332-284814. E-mail: bruno@voloavela.it.



ALEXANDER SCHLEICHER

I PERCHÈ DI UN SUCCESSO MONDIALE...

Da oltre 65 anni, la Schleicher costruisce alianti che fissano gli standard competitivi.

Sono oltre 8600 gli alianti da noi costruiti, in legno e tela così come in Kevlar e carbonio, passando attraverso la vetroresina.

I nostri prodotti non solo vincono le massime competizioni internazionali, ma segnano le loro epoche: il K-6, l'ASW 20, l'ASH 25 sono gli esempi di una scelta costruttiva vincente.

Nessuno tra i nostri concorrenti può offrirvi una linea di produzione paragonabile alla nostra: dal biposto scuola per eccellenza, l'ASK 21, al dominatore della Classe Libera ASW 22, i motorizzati con motore Mid-West, per finire con il rivoluzionario ASW 27.

La conferma del riconoscimento tributato dal mercato al nostro sistema costruttivo è il valore del vostro usato Schleicher!

ASK 21:

biposto scuola, semi-acrobatico, 17 m, eff. 35

ASK 23:

il fratellino dell'ASK 21 monoposto per scuola e Classe Club, 15 m, eff. 34

ASW 28:

Classe Standard, superficie alare 10,5 mq, peso a vuoto 230 kg, peso massimo al decollo 525 kg, eff. massima 46

ASW 22 B/BL:

monoposto Classe Libera, quattro volte Campione del Mondo, 27 m, eff. 60, peso massimo al decollo 750 kg.

ASH 25:

biposto 26,5 m, eff. 58, peso massimo al decollo 750 kg.

ASH 25 M:

come sopra, ma con decollo autonomo e peso massimo 850 kg.

ASH 26 E:

monoposto 18 m a decollo autonomo, eff. oltre 50, disponibile anche senza motore

ASW 27:

monoposto Classe 15 Metri, eff. 48, peso massimo al decollo 500 kg.

Distributore per l'Italia:

AIR CLASSIC s r l

via Lucento, 126 - 10149 Torino

Tel. 011.290453 fax 011.2161555



Le giornate Gliding Safely

Primo convegno italiano sulla sicurezza

a cura di Aldo Cernezzi

Il Centro Universitario Sportivo di Trento ha organizzato con il contributo economico della FIVV, che ha pure fornito tante "risorse umane", due giornate di studio sul problema della sicurezza nel volo veleggiato. Il Convegno "Gliding Safely" è stato un grande successo.

La partecipazione di pubblico è stata numerosa, ma soprattutto vi è stata una mobilitazione dei massimi esperti nei settori della dinamica degli impatti, degli studi statistici, dell'istruzione, della progettazione di abitacoli a "prova di crash", dell'organizzazione di strutture di ricerca. Tanti i relatori, e per mancanza di spazio ne citiamo solo alcuni, chiedendo fin d'ora scusa a chi è rimasto escluso da questo breve reportage.

Il Comandante Giuseppe Giovenzana ha descritto con proprietà di linguaggio professionale quale dovrebbe essere la struttura di una organizzazione seria che si occupi della sicurezza, in primo luogo attraverso lo strumento dei rapporti sugli incidenti, anche minimi. Infatti ci ha dimostrato come gli incidenti gravi siano solo la "punta di un iceberg" enorme, formato da centinaia di inconvenienti dalle conseguenze minime o nulle. Dall'analisi dei microincidenti vengono indicazioni utili a "smussare la punta dell'iceberg". La sua relazione, in formato PowerPoint, può

essere scaricata dal suo sito <http://www.giuseppegiovenzana.it>

Alvaro de Orléans ci ha detto molto semplicemente... che siamo indietro. Per recuperare il tempo perduto è meglio copiare l'esistente, che sprecare sforzi nell'ideare da zero nuove iniziative. E ha fatto un lungo e semplice elenco di risorse già disponibili in inglese, pronte da tradurre e diffondere per l'adozione in Italia (banalmente, per esempio, i moduli per le denunce "anonime" o "riservate" degli incidenti sono pronti e vanno solo tradotti in italiano).

E ha sottolineato come ogni grave incidente avvenuto in Italia negli ultimi anni dovrebbe suscitare in noi un moto istintivo di vergogna, per non aver dato un contributo sufficiente a impedire che accadessero.

Ha suggerito di andare a visitare alcuni siti, tra i quali le pagine dedicate alla sicurezza della Soaring Society of America <http://www.soaringsafety.org>; la newsletter della British Gliding Association <http://www.gliding.co.uk/bgainfo/safety/newsletters.htm>; l'articolo "Safety comes first" di Bruno Gantenbrink <http://www.dg-flugzeugbau.de/safety-comes-first-e.html>; e le FAQ, domande e risposte sulla sicurezza, del newsgroup "rec.aviation.soaring" <http://w3.gwis.com/~mks/safety.htm>

Hermann Trimmel, grande meteorologo di fama mondia-



Pietro Bacchi e Leonardo Briigliadori



Andrea Ferrero

le, ci ha raccontato come, ciclicamente, nella sua esperienza di pilota si sia imbattuto in situazioni incomprensibili, che hanno posto a rischio la sua vita. Eventi legati a improvvise discendenze, o turbolenze indescrivibili, o strani giri di vento per cui si instaurava in una valle una circolazione del tutto imprevedibile; eventi che lo hanno ogni volta stupito, nonostante le parecchie migliaia di ore di volo all'attivo. Delle dinamiche dell'atmosfera, su scala dell'ordine di 100-10-1 metro, non sappiamo praticamente nulla. Vi si nascondono pericoli potenziali e situazioni sconosciute: mai abbassare la guardia, mai ridurre i margini di sicurezza. Lo strano rotore o la microonda di sottovento ci possono cogliere quando siamo vicini al costone...

Martin Sperber ha scioccato tutto l'uditorio con i filmati (a 1000 fotogrammi/secondo) dei crash-test eseguiti su abitacoli reali, e ci sono venuti i brividi. A me ha colpito anche che sapesse esattamente la distribuzione statistica di certi fattori negli oltre 1000 incidenti reali analizzati in dieci anni dal TUV (250 dei quali con conseguenze per il pilota, e circa 80). Circa l'80 per cento degli impatti sono avvenuti (in Germania) contro il terreno erboso. Non so quanto il dato sia paragonabile a quello italiano, ma se così fosse i nuovi abitacoli progettati dal TUV in collaborazione con i tecnici della F-1 sono in grado di ridurre le conseguenze e salvare il pilota in una maggioranza di casi. Lo schema vincente è risultato quello di circondare il pilota con delle strutture di rinforzo rigidissime (due longheroni in carbonio e Kevlar nei lati dell'abitacolo che si estendano fino ai piedi, e tre paratie perpendicolari sotto le caviglie, il sedere e dietro le spalle, a creare una struttura solida e indeformabile) in grado di penetrare il terreno per quasi un metro, portando al decele-

razione sotto i limiti di sopravvivenza ed evitando lo schiacciamento del corpo del pilota.

Sperber ritiene possibile retrofittare gli alianti vecchi con dei rinforzi adatti. I costi purtroppo diventano meno facilmente accettabili a causa del basso valore del mezzo... Solo di materiali (fibre e resine) il cockpit che ha brillantemente superato i test costava intorno ai 3000 DM.

I risultati di queste ricerche, che intanto proseguono, sono stati messi a disposizione di tutti i fabbricanti di alianti. Purtroppo, un solo produttore (la DG Flugzeugbau, NdR.) offre la possibilità, anche se solo in optional, di farsi costruire un mezzo così equipaggiato.

Luca Sartori, pilota di acrobazia e istruttore, descrivendo la "vite da alettoni" ha soprattutto sottolineato che una normale bolla termica che investa l'ala ne aumenta immediatamente l'angolo d'attacco fino a 12-13 gradi! La portanza cresce in conseguenza, ecco perché l'ala verso il cuore della termica si alza, non per la spinta verso l'alto "da sotto"; quindi, se l'angolo d'attacco è già vicino a quello critico, si va in stallo. E la deflessione degli alettoni a contrastare la seguente caduta d'ala non fa che rendere più profondo lo stallo... (aumentando l'angolo d'attacco di altri 2-3 gradi). Ciò può accadere in particolare nel volo di pendio, in condizioni deboli e pulsanti: un refolo di aria, anche se di scarso volume, può investire una sola ala creando un effetto asimmetrico e, di solito, cogliendo il pilota di sorpresa. Il suo articolo è già stato pubblicato sullo scorso numero di Volo a Vela.

Carlo Marchetti, istruttore dell'Associazione Volovelistica Roma, ha approfondito molto bene la relazione che lega la sicurezza del volo alla fase didattica (anche il suo lavoro sarà presto online perché in formato PowerPoint).

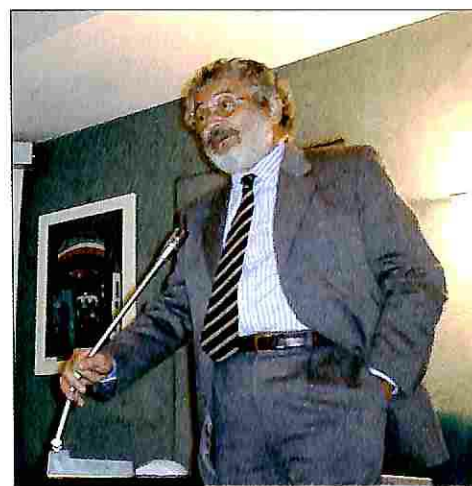
Manuele Molinari, ha parlato del rapporto tra alianti, inci-



Luca Sartori



Contessa Maria Fede Caproni



Professor Vittorio Giavotto



denti, assicurazioni e responsabilità. Alcuni punti fermi sono che

- a) la responsabilità è del pilota e dell'esercente l'aeromobile o di terzi che causino l'incidente;
- b) nei voli passeggeri, non c'è possibilità di limitare la responsabilità in alcun modo;
- c) la legge sull'assicurazione obbligatoria (responsabilità civile) non include necessariamente il rischio collisione in volo, quindi è il caso di verificare l'esistenza della copertura nella vostra polizza, e che il massimale sia pari per tutti i rischi;

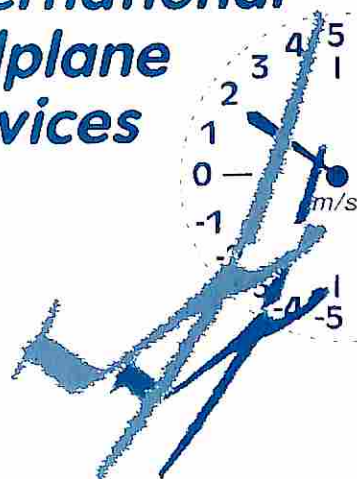
d) il posto passeggero è coperto dalle assicurazioni fino al limite di 375 milioni di vecchie lire, per quanto riguarda la responsabilità dell'esercente;

e) i massimali attuali possono risultare del tutto insufficienti nel caso di lesioni a più persone...

f) esiste anche il penale: un pilota trainatore è stato condannato penalmente per non aver comunicato al pilota dell'aliante che aveva i diruttori aperti almeno con il segnale standardizzato di "scodinzolare" col timone.

Alla luce di ciò, nel club di Molinari sono stati aboliti i "voli propaganda". Permangono i voli "amichevoli" a discrezione e sotto la responsabilità dei singoli piloti, senza il pagamento di alcun corrispettivo. Pensiamoci. In Nuova Zelanda un club, per altri motivi, ha sostituito i voli propaganda con "pacchetti istruzionali" di 5 lezioni, che sembrano ben più efficaci nel procurare nuovi allievi al club. Complimenti alla FIVV per aver saputo coinvolgere persone preparate e un ringraziamento al Museo Caproni e alla Contessa Maria Fede Caproni per l'ospitalità e il generoso apporto economico.

**international
sailplane
services**



Vi offriamo un ampio servizio

- Ricerca di aeromobili usati (vendita/rivendita)
- Stesura del contratto
- Passaggio di proprietà in Germania
- Assicurazioni in Italia - Germania - Austria (GENERALI - THURINGIA - ALLIANZ)
- CN tedesco
- Consulenza

System & Concept Hannes Zimmermann
Stuttgarter Str. 3

D-73525 Schwäbisch Gmünd

info@system-concept.com www.zimmermann-syscon.de

Tel. Italia 0039 - 03163 27 72 Tel. Germania (lingua italiana) 0049 - 171 7 13 66 93

Miller & Freilinger
Specialista in assicurazioni aeronautiche

Il Primo A/R Alpino di 1.000 km dichiarato

Dai Pizzoccheri al Cassoulet, 12 agosto 2002

**Jean-Marie
Clément**

**Foto di
Francesco
Pivetta**

LA PEGGIOR STAGIONE DA DECENNI

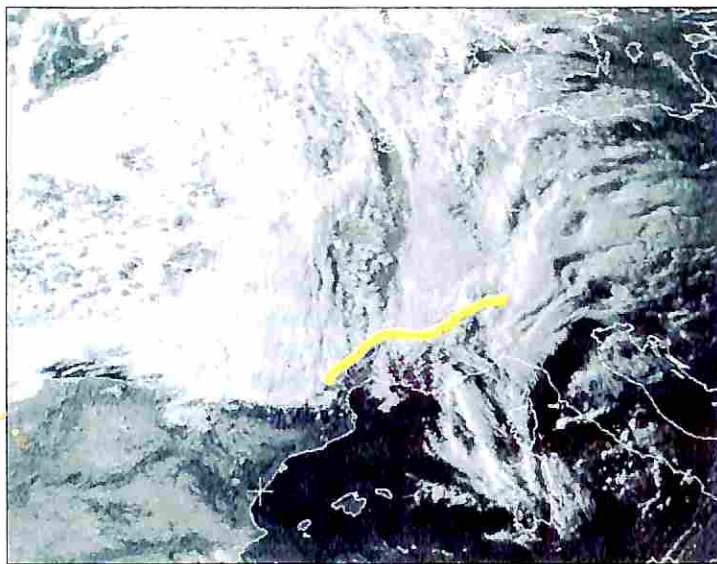
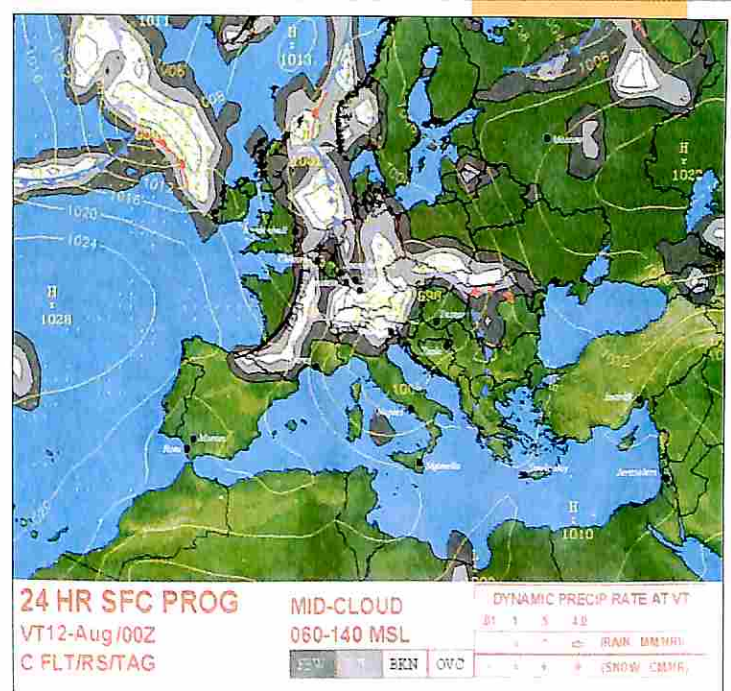
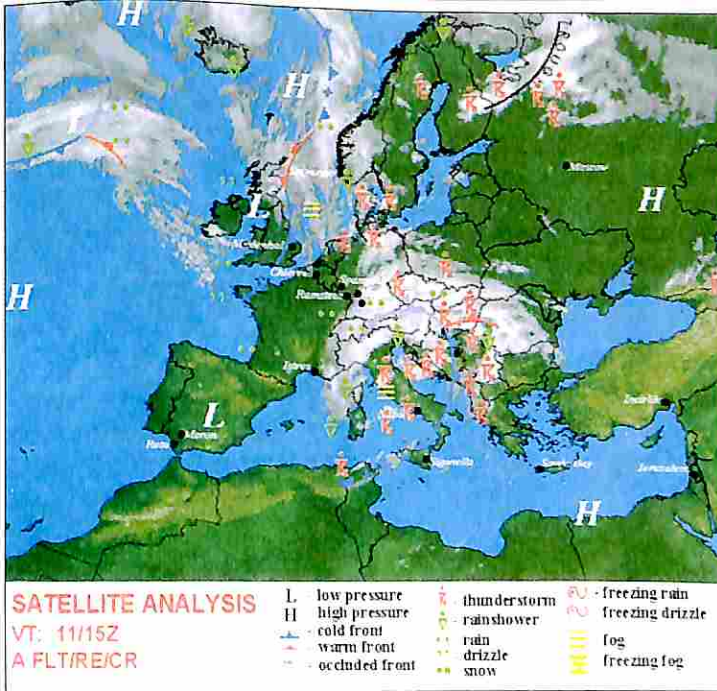
Questa stagione 2002 è stata la peggiore da più di dieci anni che pratico questi grandi voli. Nessun volo in onda o in montagna, costretto ad inventare temi di pianura fin ora impossibili, come la "Transpadana", che mi ha permesso d'inaugurare il giro della Pianura Padana, cominciando a Nord dai laghi di Lugano, di Como e di Garda, passando lungo le colline, poi volo di pura pianura interamente sotto controllo radar attraverso Verona, Mantova, Suzzara poi verso Bologna, Parma, Novi Ligure, Alessandria, Asti, Torino, il Lago Maggiore ed infine Varese. Sette ore in termica di pianura per fare 700 km, resi possibili perché, con ogni probabilità, i controllori non hanno capito chi fossimo e che le condizioni meteorologiche ci hanno permesso di mantenere (quasi...) i livelli imposti (soprattutto quello minimo di 900 m). Poi

cinque settimane d'inattività a causa delle condizioni meteorologiche, catastrofi naturali, esondazioni, temperature autunnali. Questo week-end di mezz'agosto, che dovrebbe essere il più caldo dell'anno, non c'è che pioggia incessante con 13°C. Mi ricorda la mia Lorena natale! Le carte mi danno però una piccola speranza di vento da Nord-Ovest in quota con il rischio di ritorno da Est nei bassi strati, solo per la giornata di domani Lunedì 12 Agosto, con tuttavia una riserva a causa di una curvatura fortemente anticiclonica. I venti catabatici non sono l'ideale ma comincio a conoscerli, mi hanno permesso di fare numerosi 1.000 km tra cui l'andata e ritorno a Graz nel giugno del 2001 mentre i compagni riuscivano appena a rimanere in volo. Posso liberarmi domani, quindi sveglia alle 5. Francesco Pivetta mi accompagnerà con piacere (è per lo meno quanto aveva affermato prima del

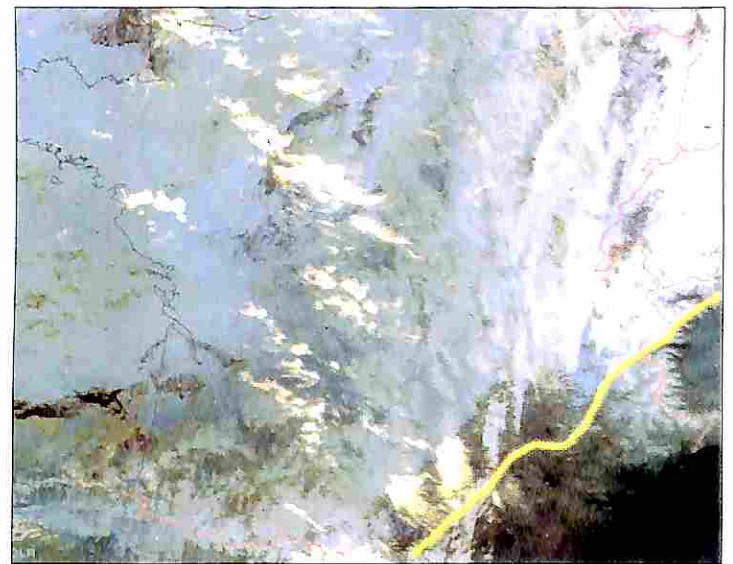
volo...), conferma Internet prima dell'alba (METAR e immagini satellitari), e si parte.

DECOLLO RITARDATO DI UN'ORA A CAUSA DELLA NEBBIA

Sorpresa: l'aeroporto di Calcinato, situato al bordo del lago di Varese, è ricoperto di una fitta nebbia. È dunque senza fretta che mettiamo in linea, con tutte le fodere a causa della condensa. Ci sistemiamo con calma e aspettiamo che si riscaldi, visto che la mia cara e tenera commissaria preferisce il riscaldamento della macchina... Finalmente il sole si fa vedere, motore, trenta secondi per togliere le fodere e finalmente, decolliamo alle 8,23 con una dichiarazione di andata e ritorno di 1.055 km verso Olargues, 50 km NE di Carcassonne. Ho preferito ridurre il mio tema standard che era Caunes Minervois per più di 1.100 km, a causa del limite di 12 ore volabili.



Spettro visibile, la vigilia alle 20h locali
Il percorso è interamente sotto le nubi



Infrarosso la mattina del volo alle 4,30. Il percorso segue esattamente la linea di frontolisi. Vale la pena di tentare!

UNA PARTENZA IN PUNTA DI PIEDI "PAR LE CHEMIN DES ÉCOLIERS"

Arresto del motore a 800 m QFE sul primo pendio (Campo dei Fiori), che funziona piuttosto bene fino a 200 m sopra la cresta. È già il terzo 1.000 km che faccio senza un soffio di vento a questa quota, è un buon segno! Idem per il secondo pendio (Monte Nudo), ma la fortuna si ferma qui. Il pendio più importante, quello del mio punto di partenza, situato a 1.534 m e 27 km dall'aeroporto, non da niente. Nessun modo di passare al di sopra della partenza. Visto che il vento soffia a 60 km/h, i pendii dovrebbe-

ro trovarsi in opposizione di fase ed eccoci di nuovo sfiorare i pini nel mezzo della Val Cannobina che materializza l'inferno del volovelista (100% bosco), e questo giochetto dura per quasi un'ora finché non decido di passare la linea a bassa quota (2.200 m QNH) alle 9.24 per partire verso il Monte Rosa passando dai pendii. Abbiamo solo 11 ore per fare 1.100 km, non c'è tempo per i sofismi. Il percorso non è fantastico, ma il rimbalzo di Domodossola ci porta facilmente a 4.600 m. Per la prima volta, Ginevra non ci consente di superare il FL 170 (5.100m). È vero che a Malpensa è l'ora di punta e siccome Linate è chiuso per lavori, il traffico dev'es-

sere molto intenso. Malpensa dista solo 70 km, non possiamo chiedere la luna. Nessuno potrebbe sognarsi di pilotare un aliante a questa quota a 70 km da Parigi Roissy, non lamentiamoci! Ginevra ci vieta anche l'attraversamento diretto sulla rotta verso l'onda del Gran Paradiso. Sotto vento al Monte Rosa, invece, siamo autorizzati al livello 195, a condizione di restare sulla frontiera Svizzera, cioè passando da Aosta. Presto detto, presto fatto. Percorso classico, 8 minuti fermi nel rimbalzo del Ruitor per risalire a 5.400 e gettarci nella valle della Maurienne (finalmente dei rotor!). Il traversone è splendido e la prossima fermata è al Pic de Bure a

Isobare e isoipse a 500 hPa alle 2h locali la mattina del volo. Vento da NW a tutti i livelli lato Cévennes, N-NE lato Alpi

4.000 m, quindi 140 km in 51 minuti e 1.400 m. Magnifico, speriamo che duri!

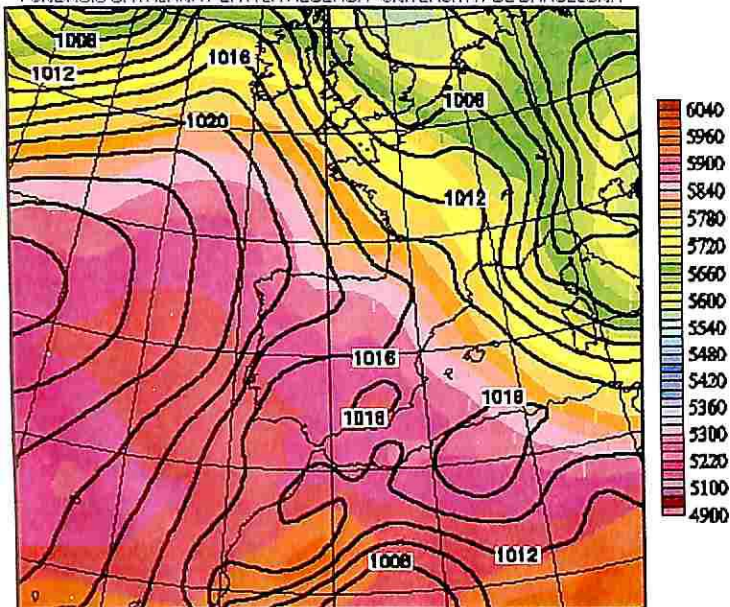
L'ATTRAVERSAMENTO DELLA VALLE DEL RODANO È UNA PLANATA BALISTICA DI 150 KM FINO AI PIEDI DELLE CÉVENNES

Lasciamo Bure a mezzogiorno in un cielo chiaro e 5.800 m per l'attraversamento della valle del Rodano. Sarebbe bene ottenere una clearance per attraversare al di

sopra del livello 115 (3.500 m), ma Marsiglia non risponde e Rhône Info rifiuta di intervenire. Per fortuna, i militari di Orange sono in esercitazione e, miracolo, ci accettano volentieri a qualunque livello vogliamo, grazie al transponder. Non troviamo nessuna onda sfruttabile e passiamo sulla centrale atomica di Pierrelatte a causa della chiusura del cielo più a Nord. Aperitivo, pranzo, dolci, manca solo il caffè. La prossima volta ci penserò. Quindi una planata di 155 km che dura 1 ora 10 e ci costa 3.500 m, cioè una efficienza di 44 con una componente di vento di fronte, potrebbe essere peggio! Il mio scopo è di arrivare ai piedi delle Cévennes al di sopra delle rare piccole nuvole, di cui molte non offrono che valori inutilizzabili. Siamo dunque obbligati ad avvicinarci al rilievo per agganciare il primo rimbalzo, che tocchiamo al limite del laminare, sfiorando i cumuli a 2.300 m a 6 km a Nord della Grand Combe.

un terreno totalmente sconosciuto, nessuna conoscenza dei rimbalzi, nessuna conoscenza dei nomi dei luoghi, solo le carte al 1/1.000.000 di Aviasport e Jeppesen, indispensabili per i contatti radio nei molteplici spazi aerei. Non meno di 8 enti di controllo diversi in 4 ore e mezzo e 700 km! E, in tutto questo tempo, nessun contatto con i volovelisti locali, e d'altra parte nessun controllore è in grado di darci la frequenza del Pic Saint Loup! Scandaloso. Che triste volo a vela... Non avere il tempo di ammirare il paesaggio ma costretto a leggere carte piene di righe di tutti i colori e di cifre cabalistiche, non dialoghi con i compagni di volo ma negoziazioni da mercante di tappeti con individui sconosciuti dal linguaggio in codice, gli occhi puntati sulla quota da non superare, con richiamo ufficiale per un centinaio di metri. Pur avendo una seconda VHF, non abbiamo né il tempo né la necessità di metterla in servizio. Tra le procedure radio, il pilotaggio, lo sfruttamento tattico dei traversoni e le scelte strategiche di rotta, queste 4 ore non ci lasciano nemmeno il tempo di uno spuntino. Accessoriamente, bisogna anche restare in aria e avanzare velocemente verso un punto puramente virtuale perché la metà Ovest delle Cévennes è ricoperta di uno

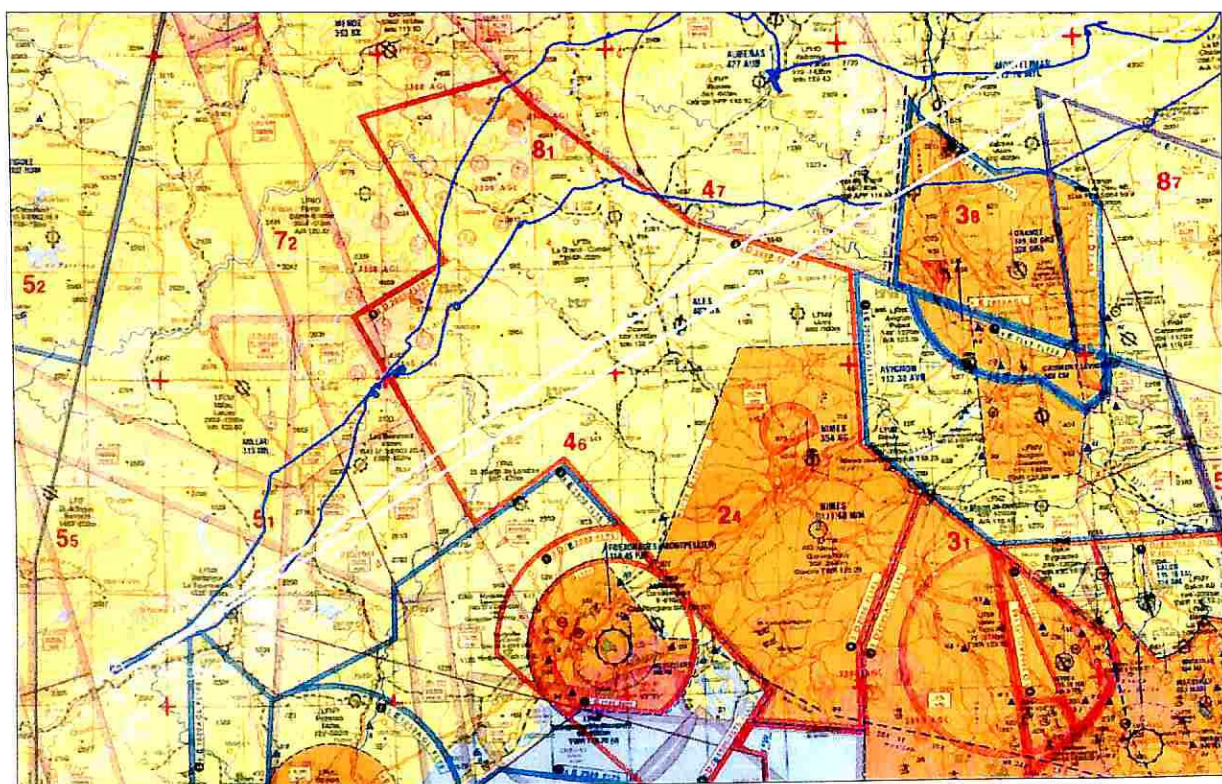
SERVEI DE METEOROLOGIA DE CATALUNYA
FUNDACIÓ CATALANA PER A LA RECERCA · UNIVERSITAT DE BARCELONA



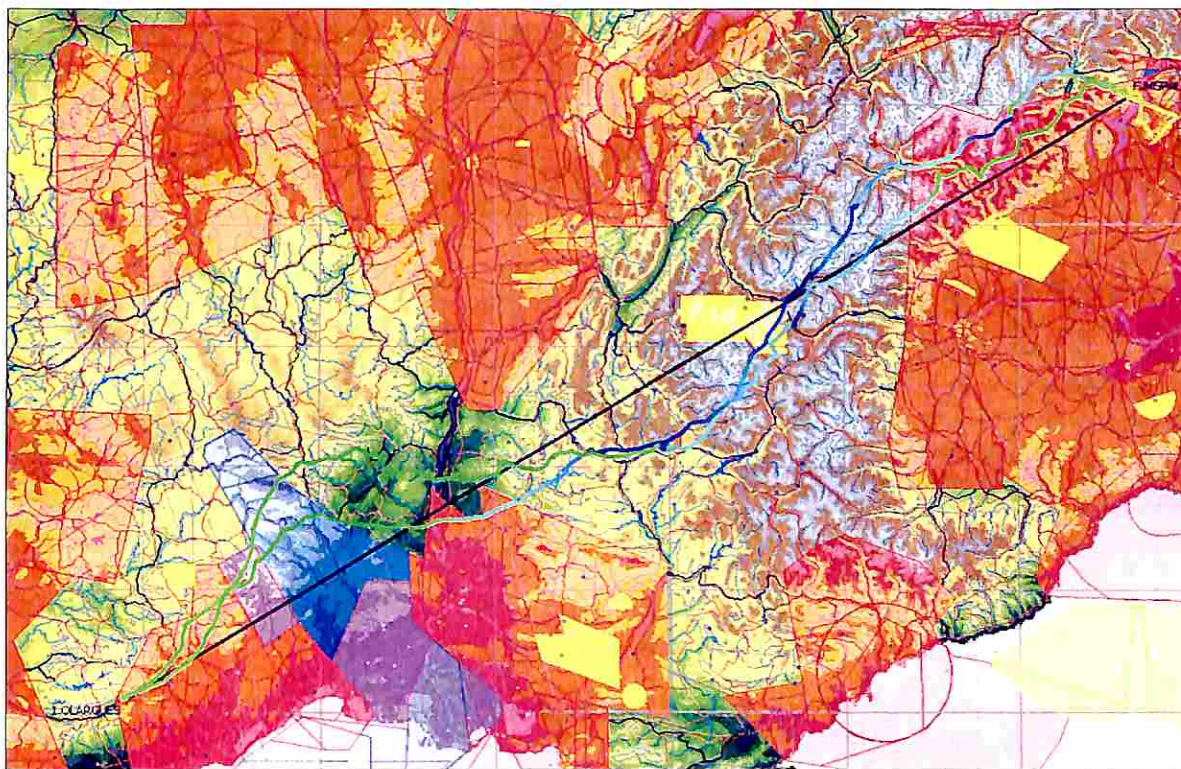
BLOCCATI AL LIVELLO 115 (3.500 M) E 500 M AL DI SOPRA DELLO STRATO PER PIÙ DI 4 ORE E 580 KM DA CONTROLLORI POCO COOPERANTI

Sono le 13.30 e il morale risale con la quota. Siamo adesso sopra

Lo spazio aereo inferiore ad Ovest della valle del Rodano, con il tracciato del volo (by CoutraCi e carta Jeppesen)



**Il tracciato
del volo
realizzato
con SeeYou**



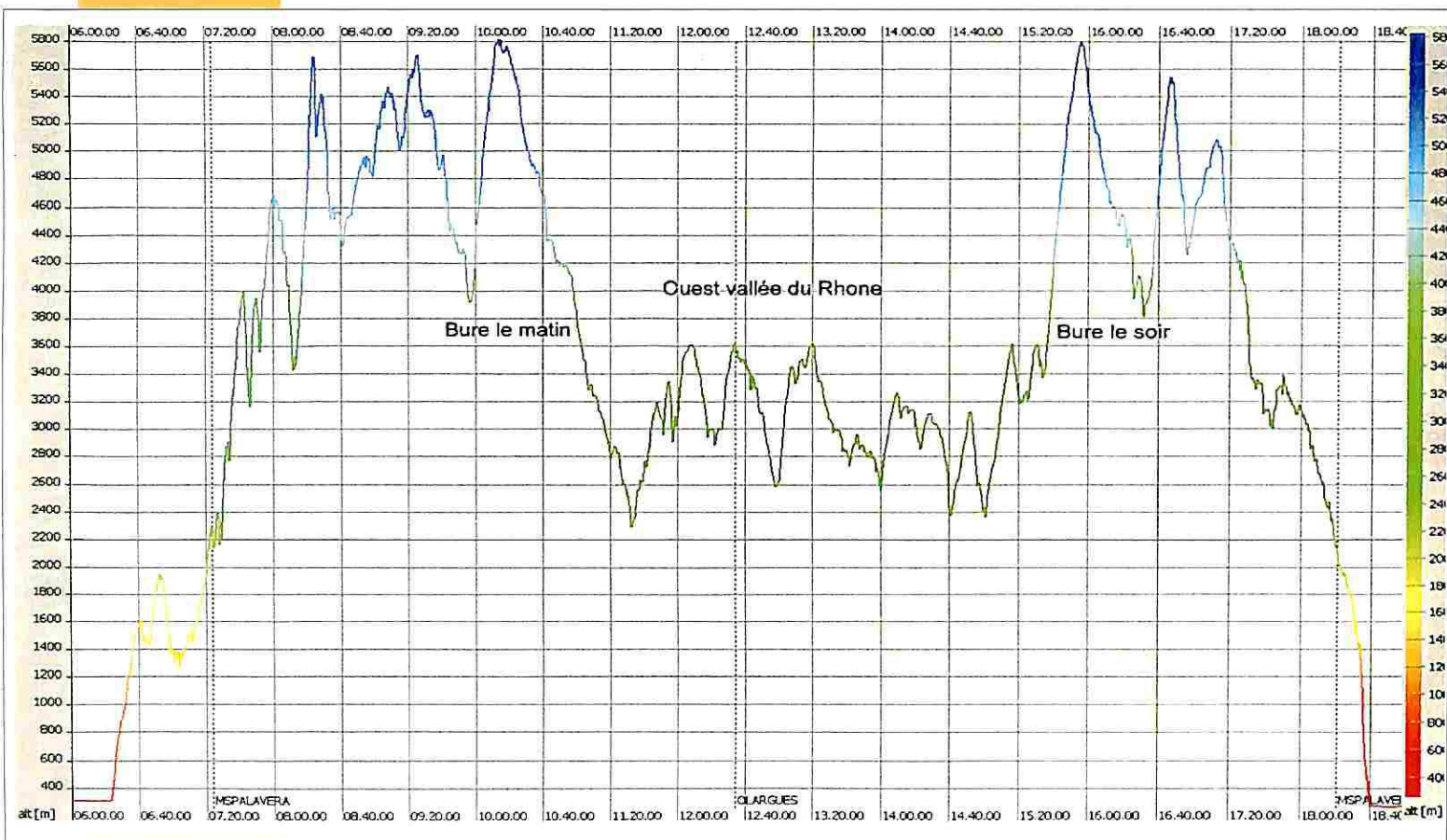
strato assolutamente piatto di stratocumuli piuttosto bassi. Una magnifica lenticolare lunga 50 km a 6.000-8.000 m materializza un rimbalzo 10 km a Nord della nostra rotta, ma siccome siamo bloccati al pelo delle nuvole inferiori dai controllori, ci accontentiamo di ammirarlo dal basso, con foto souvenir. Ci troviamo appena dietro il suo bordo d'uscita e malgrado ciò siamo in una fascia positiva, materializzata da una bella ondulazione dello strato di nubi sotto di noi. Sorpresa, la terra! In un buco, ammiriamo Bédarieux ma il cielo si richiude di nuovo ed è in IFR/VMC On Top per 10 minuti che giriamo il fatidico Olargues alle 14,35 al "plafond" del FL 115. Nessuna inquietudine rispetto allo strato saldato sotto la nostra verticale, perché la fuga verso la fascia costiera è garantita e dei magnifici lenticolari a metà strada tra la nostra rotta e la costa sembrano indicare condizioni ancor migliori che qui dove siamo (foto). Per fortuna, la nostra strada passa sempre dal lato positivo di un rimbalzo leggibile sulla cima delle nuvole situate 500 m sotto di noi, e appena girato il pilone, Montpellier ci richiama all'ordine per aver superato il livello autorizzato di...

100 metri! Eh sì, dovendo girare con gli occhi puntati sullo schermo grafico, il mio sguardo si è allontanato dall'altimetro e dal fatidico plafond di 3.500 m. Che triste volo a vela... Attraversare l'Europa per girare un punto che non vedremo mai, farsi sgridare per 100 metri in più, bisogna avere una fede solida (o un pizzico di follia) per continuare a volare in questo modo. Per fortuna, tutti questi neri pensieri sono spazzati via dalla

contemplazione di questo paesaggio straordinario composto dalla costa bianca e dal mare colore smeraldo, da Narbonne a Marsiglia, con in primo piano i Pirenei in controluce. Per qualche istante, mi viene voglia di continuare... Fino a Bilbao, non ho bisogno di carte. (grazie Christophe per avermi fatto conoscere i Pirenei, la prossima volta, mi spingerò fino a Oloron!) Ma ritorniamo sulla terra, domani, sono a Bologna per lavo-

**Bédarieux
appena visibile
tra le nubi**





ro, e Francesco è atteso "de pied ferme" da moglie e figlia per partire in vacanza. Dietro-front!

UN RITORNO CALMO, PERFINO TROPPO

Il ritorno è simile all'andata, in un cielo più chiaro, e a volte perfino troppo chiaro, che ci incita a seguire la curva delle Cévennes e a passare più a Nord vicino a Florac per sfruttare i migliori allineamenti al di sopra di 2/8 di cumuli. Montpellier annuncia un traffico vicino, che non vediamo che 10 minuti più tardi a 50 m sulla nostra destra, trattandosi di un aliante del Pic Saint Loup in passeggiata di scuola di onda (ciao, AB!), anche lui incollato al FL 115 sotto transponder. Ci vietano sempre di superare questo livello, e siccome il top è a volte 500 m sotto le nostre chiappe, dobbiamo avanzare in punta di piedi "en saute mouton" su piccoli fiocchi bianchi che ci portano sulla verticale del Mont Lozère (per essere onesto, conosco questo nome da oggi grazie a Contraci...), e seguendo la curva del cane, eccoci sulla verticale della pista di Ruoms sul

bordo di un buco che promette molto ma ci abbandona a 3.000 m. Peccato perché i militari di Orange ci liberano il livello, a condizione di fare attenzione ai Mirage che volano in VFR tra 7.000 e 18.000 piedi... Confermo senza sapere esattamente ciò che devo fare per evitarli... Speriamo che il destino abbia deciso che la nostra fine non sia per oggi! Intanto l'orologio gira e alle 16.14 e 3.100 m mettiamo rotta verso Est per attraversare la Valle del Rodano sopra 4/8 di stratocumuli in banchi che materializzano fasce portanti accettabili, poiché riagganciamo dall'altra parte, al pelo del laminare a 2.300 m il secondo rimbalzo dello Jabron a Sud di Dieulefit, poi il primo, e a 3.100 m ripartiamo con 500m sempre sopra 4/8 di cumuli, altitudine che reputo sufficiente per permetterci di avanzare in sicurezza di rimbalzo in rimbalzo, senza perdere tempo per salire in incerti 0,5-1 m/s, trasformando questi piccoli valori in velocità fino al Pic de Bure che funziona bene come all'andata e ci porta di nuovo a 5.700 m. Il Diois è irriconoscibile, senza luce, sotto 6/8 di

cumuli-rotori grigi e molto bassi, plafond basso che in fin dei conti è stato La Fortuna del giorno, visti i livelli imposti. Non riconosco nessun paesaggio, nessun villaggio, ma non siamo qui per fare turismo.

ROTTA VERSO CASA!

Sono quasi le 18 e restano 300 km da compiere in 2 ore e 40, siamo ancora nei tempi, il morale è alto, i due gruppi di batterie (15 + 24 Ah) sono in allarme bassa tensione e inseriamo la batterie motore (17 Ah) in parallelo. Nessuna preoccupazione in quanto non dovremmo più aver bisogno del transponder.

Ma le vere cattive sorprese devono ancora arrivare. Prima di tutto, il traversone di Bure verso l'Italia, in un cielo disperatamente blu, è un disastro. Proviamo tutte le posizioni rispetto alle linee di creste, sono solo turbolenze, niente di organizzato. Nessun aliante in volo nella zona di Briançon (d'altra parte come all'andata, St. Crépin è muto). Decidiamo di non perdere tempo, il riaggancio a Bardonecchia non dovrebbe porre problemi

anche bassi, è un esercizio ripetuto molte volte. È adesso che apprezzo il fatto di disporre di appoggi certi, di averne sfruttato tutte le varianti con tutti i venti a tutte le quote, fino a sfiorare i pini. Ed è ancor più utile in cielo chiaro come oggi. Aver bisogno di 2.000 m per fare 80 km, e per di più a casa mia, non ne sono fiero... Come previsto, Bardonecchia è solo una formalità che lasciamo a 5.500 m a 200 km dalla meta. Saluto gli amici di Vinon, convinto del buon esito di questo tentativo. La seconda e fortunatamente ultima cattiva sorpresa si presenta al passaggio del Colle del Nivolet verso la Val d'Aosta: il Gran Paradiso è un'unica discendenza, anche sul pendio. Il calcolatore mi dà 600 m di meglio impostato a zero al km 120, cosa che si traduce in "non arrivi a casa" quando le creste sono a 3.500 m e il vento raggiunge punte di 100 km/h. Piccole nuvole piazzate in modo bizzarro (esattamente sui picchi) mi incitano a pensare che la curvatura anticiclonica del gradiente ci sta facendo lo stesso scherzo dell'anno scorso, e piuttosto che perdere tempo a cercare scientifica-

mente un rimbalzo dalla parte di Aosta, mi viene in mente un famoso dialogo firmato Michel Audiard in "Un taxi per Tobruk": "Un imbecille che cammina fa più strada di un intellettuale seduto". Quindi azione, bisogna avanzare.

RITORNO DAI PENDII E ATTERRAGGIO AL TRAMONTO

Resta un'ora volabile e 100 km all'arrivo, più 20 km verso l'aeroporto, dovrebbe bastare. D'altra parte il vento a 3.000 m è sceso a 30 km/h da Ovest, quindi virata a destra, vento in coda e rotta verso i pendii che chiudono la valle, ben esposti a questo nuovo vento e ben illuminati, cosa piacevole perché la metà dei monti e delle valli sono diventati invisibili sotto il sole radente. Buona decisione che ci offre il locale dell'arrivo (a quota 1.534 m) sempre con 600 m di margine al km 70, che conserviamo allungando il percorso di 15 km via Domodossola per procedere più veloci e al sicuro lungo i pendii dello Zeda ben esposti al vento. Attraversiamo il traguardo alle 20,21, atterraggio alle 20,40, tramonto alle 20,40... Per riusci-

re, non basta essere bravi, bisogna anche essere fortunati. Oggi, era il nostro turno!

CONDIZIONI METEOROLOGICHE

Situazione post frontale (2 fronti in 2 giorni) in un flusso da NW che corre lungo una dorsale anticiclonica il cui centro è situato al largo dell'Atlantico, alla latitudine di Parigi - 1.500 km più a Nord della posizione classica - e si avvicina rapidamente verso Est, previsto sulla Francia martedì 13, mentre un terzo fronte dovrebbe attraversare la Francia nella giornata di Lunedì 12 agosto. Due centri di bassa pressione allineati NW-SE, un sul mare del Nord, l'altro sulla pianura Padana, assicurano una corrente da NW in altitudine e la sua ri-accelerazione al passaggio delle Alpi. La presenza di questo secondo centro è un fattore fondamentale per la stabilità dei movimenti ondulatori. Sabato 10 e Domenica 11 agosto, la temperatura massima a Milano è stata di soli 13°C, sotto un diluvio. Tutta l'Europa centrale era catastrofi, inondazioni, frane, le piene del secolo.

Il punto di virata (Olargues) girato alle 14,35



La nuvolosità è ancora molto forte sulle Alpi Francesi e le Cévennes, un terzo fronte passerà Lunedì, ma l'aumento della pressione dovrebbe attenuarne la nuvolosità. Il vento da NW dovrebbe mantenersi tutto il giorno di Lunedì e Martedì mattina, per girare ad Est nella pianura Padana e ad Ovest dalla parte della Provenza. Quest'analisi mi permette di prendere in considerazione un decollo all'alba di Lunedì per un ennesimo tentativo di andata e ritorno di 1.100 km verso Caunes Minervois, a NE di Carcassonne, l'obiettivo è quello di stabilire il primato di velocità su andata e ritorno da 1.000 km (mai realizzato) e di battere quello di andata e ritorno libero che mi appartiene (con Giuliano Laurenti) dall'anno scorso, di 1.015 km. L'aliante è pronto, in prima linea davanti alla porta dell'hangar, i pieni fatti. Il tempo di trovare un co-pilota (che ritarderà di un giorno la partenza per le vacanze, grazie Barbara!), un commissario (Anne-Marie, ti adoro!), sveglia alle 5 e di nuovo su Internet che conferma le previsioni della vigilia.

QUALCHE INFORMAZIONE STATISTICA

(by SeeYou, file a disposizione di chi lo desidera)

- Durata del volo 12h18, durata della prova 10h57, media di 96,3 km/h su 1.055 km realizzato come previsto.
- Distanza effettivamente percorsa 1.530 km a 133 km/h, Rendimento solo 69%. Difficilmente migliorabile su questo percorso a causa di spazi aerei e attraversamento della valle del Rodano necessariamente laddove è più stretta e fuori CTR militare di Orange. L'anno scorso sull'A/R di 1.015 km verso Graz, erano 1.470 km a 129 km/h, in condizioni meteo simili su un terreno totalmente diverso senza nessuna limitazione di spazio aereo.
- Tempo totale trascorso fermo: 35 minuti cioè solo 5% per una Vz media di 1,9 m/s e un settaggio McCready compreso tra 0 e 1,5



m/s secondo le distanze da percorrere e le altitudini stimate minime di riaggancio.

- Tempo totale trascorso al di sotto della velocità di efficienza massima (120 km/h): 4h56 cioè 45% del tempo.
- Tempo totale trascorso al di sopra della velocità della seconda tacca di flap (180 km/h): 68 min cioè 10% del tempo.
- Efficienza media: 337 (era 430 l'anno scorso sull'A/R a Graz e 2.000 su Bilbao - Girona).
- Aliante: Nimbus 4 DM caricato a 47 kg/m² (fisso, mini = maxi).
- Le tre fasi del volo (Alpi all'andata, Cévennes andata e ritorno e Alpi al ritorno) presentano (sorprendentemente) le stesse statistiche, dopo deduzione della salita iniziale.
- Temperatura media in cabina: troppo elevata, soprattutto nelle Cévennes. Eravamo vestiti per -15 °C. Abbiamo avuto il tempo di bere solo _ litro ciascuno (errore!). Comunque più di una dozzina di minzioni...

Con riserva di omologazione e di eventuali altre migliori performance sconosciute ad oggi, sono stati stabiliti e/o battuti i seguenti primati:

Record di Francia Nazionale e Territoriale di distanza su andata e ritorno, 1.055,2 km.

Record di Francia Nazionale e Territoriale di velocità su andata e ritorno di 1.000 km, 96,35 km/h.

Record di Francia Nazionale e Territoriale di distanza su andata e ritorno libero, 1.072,2 km

Record di Francia Territoriale di distanza libera su 3 punti, 1.124,3 km.

P.S. Denis Flament mi informa di aver realizzato a Ouarzazate 130 km/h sull'andata e ritorno di 1.000 km. Bravo Denis! L'inverno in Patagonia sarà caldo!

**CONSIDERAZIONI
"A FREDDO" SUL VOLO
CONTROLLATO SOTTO
TRANSPONDER**

Non avrei mai immaginato poter navigare per 500 km in onda a più



di 100 km/h di media (in realtà 784 km e 134 km/h) rimanendo in laminare ad un livello così basso (fra 2.500 e 3.500 m). Un simile tentativo è stato abortito due anni fa alla verticale di Alès semplicemente perché il top delle nubi (8/8) era a 3.000 m e i rimbalzi non offrivano valori sufficienti per poter rimanere "on top" in sicurezza, anche alla massima efficienza, e questo quando la controllore di Rhône Info ci aveva autorizzato ogni livello di nostra scelta. Questa volta, i numerosi controllori si sono associati contro di noi ma invece le condizioni meteo ci hanno permesso di rimanere in sicurezza allo stesso basso livello. Conosco le Cévennes solo per questi due voli, il cui primo era cieco ed il secondo orbo. Tuttavia, dubito seriamente che le particolari condizioni di questo 12 agosto (plafond e top relativamente bassi, rimbalzi poveri ma ben organizzati, laminare molto basso, a volte anche sotto 2.500 m) si ripetano sovente. Forse il pilota di AB potrà esporre il

suo parere. Se questo fosse il caso, quest'atteggiamento firma la fine dei grandi voli di distanza e di quota in questa magnifica zona. Se avessi potuto allontanarmi soltanto di 10 km dalla rotta e salire sotto la mostruosa lenticolare a Nord di Bedarieux, avremmo chiuso il tema in un'ora in meno, in condizioni di sicurezza ben maggiori, soprattutto al ritorno nella valle del Rodano.

Vorrei che un responsabile del ATC mi spiegasse perché, in uno spazio aereo di classe D fra 2000 GND e FL195 (per lo meno, è scritto così sulla carta ufficiale) un aeromobile in VFR viaggiando su una rotta identificata (e che la mantiene), con transponder a bordo, debba necessariamente essere bloccato al livello 115, anche in assenza di traffico locale, traffico che comunque questo Lunedì non era significativo (in Francia, tutto lo spazio aereo fuori CTR o TMA sopra FL115 è per legge di classe D, con qualche eccezione come per esempio le Alpi). Ho avuto la

netta impressione di essere stata vittima di elementi irresponsabili di una attività commerciale denominata a torto aviazione. Un aneddoto significativo: un aereo di linea in avvicinamento su Montpellier si è ad un certo punto lamentato della presenza di un aliante nella sua TMA. Al che il controllore gli ha seccamente risposto "No signore, l'aliante non è conflittuale, potete procedere con l'avvicinamento". Oltre ad effettuare del trasporto aereo commerciale in spazi di classe E (e dunque senza conoscenza del traffico VFR), scontrandosi due anni fa con alianti che erano al loro posto, questi signori del cielo vorrebbero anche riservarsi l'esclusiva dello spazio di classe D, dove fra l'altro il transponder non è teoricamente obbligatorio.

Vorrei che un responsabile dell'ATC mi spiegasse perché lo spazio aereo francese sopra FL115 sembrerebbe de facto vietato al traffico VFR con transponder, quando la legge internazionale prevede esattamente il contrario. E perché questa legge era correttamente applicata due anni fa e non più oggi.

Altro fatto inquietante: dal momento in cui Rhône Info ha ricevuto la mia richiesta di superamento di FL115, appena liberato dai militari di Orange, la risposta è stata immediata e negativa, con suggerimento di contattare Marsiglia, che non ha mai risposto mentre lo ricevevo perfettamente. Ma perché rimandarmi a Marsiglia quando questa zona è di competenza di Rhône fino a FL195?

Stessa domanda reiterata più tardi a Montpellier Avvicinamento, stessa risposta con altre frequenze per Marsiglia. Tre tentativi sulle tre frequenze, nessuna risposta. Fatto strano, ero l'unico aeroplano a non essere ricevuto da Marsiglia, e Marsiglia era l'unica stazione che non mi riceveva. Strana, questa ricezione selettiva... E come sono certo che i controllori di Marsiglia sono in ascolto o informati di tutto ciò che succede a Montpellier, anche perché la mia traccia radar gli era sempre stata nota, di lì a pen-

**Montpellier
ci richiama
al rispetto
delle quote per
aver sfiorato
di soli 100 m**



**Salita fino
a 5.500 m
a Bardonecchia**

sare che questa non-ricezione non sia del tutto fortuita...

Vorrei che un responsabile dell'ATC francese mi spiegasse perché i loro colleghi svizzeri e austriaci riescono a gestirci fino a FL195 non solo in spazi di classe D, ma anche C, in zone (Ginevra, Zurigo, Innsbruck) ben più ingombrate di Montpellier, e fino dentro le aerovie (mi ricorderò sempre una clearance per "saltare" a FL220 l'incudine di un cu-

mulonembo in onda nell'AWY B272 Ginevra-Milano).

I volovelisti che praticano questi voli si possono contare sulle dita di una mano, e lo fanno una o due volte all'anno. In molti casi, essi sono operatori dell'aviazione generale e adottano un atteggiamento responsabile e professionale, sia nella strumentazione che nella pratica del volo senza motore. Se ciò che abbiamo vissuto dovesse

diventare la regola, non vedo che due soluzioni: cessare questa attività nel mio paese e andare volare in Argentina, Nuova Zelanda, Spagna o Norvegia, oppure spegnere il transponder (o lasciarlo su 7000) e fregarmene. Come alcuni fanno, in attesa del "big crash". È arrivato il momento di mettere un po' d'ordine, se esiste da ambo le parti la volontà di evitare la catastrofe che ci metterà tutti a terra.

GLASFASER Italiana S.p.A

DA OLTRE 30 ANNI AL SERVIZIO DI VOLO A VELA.

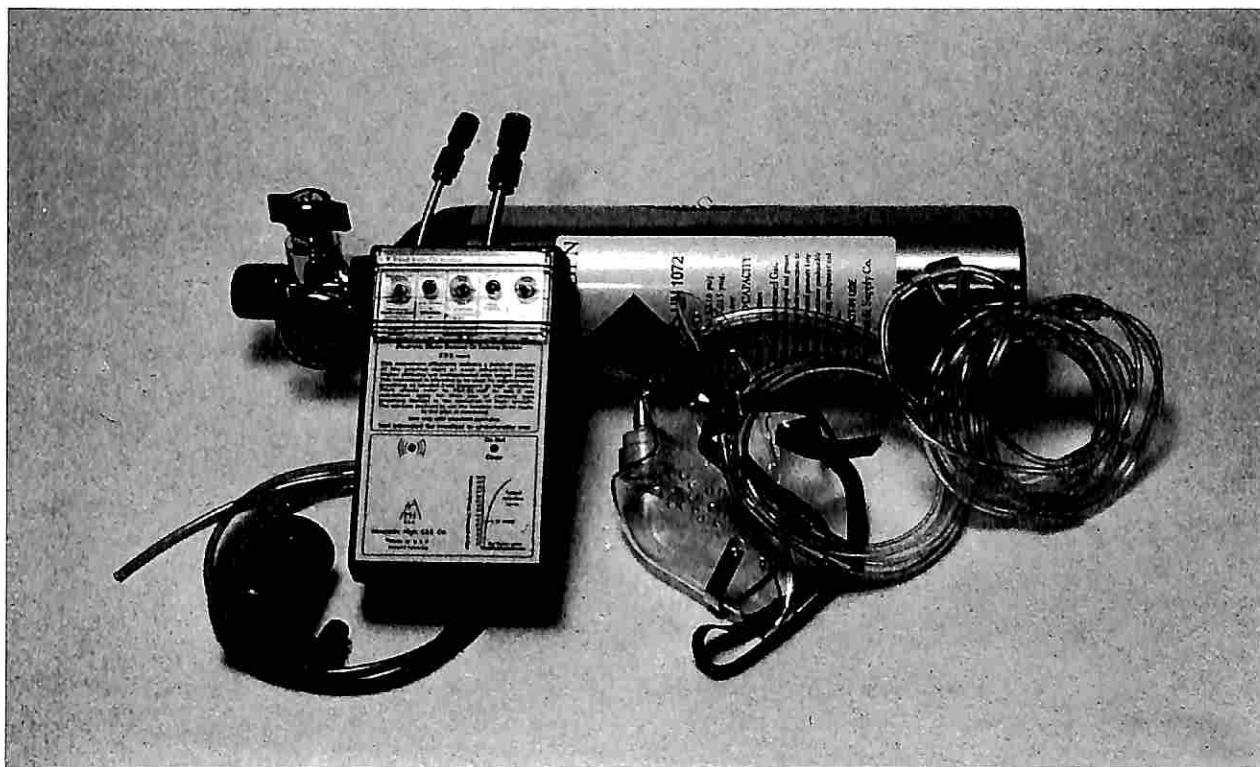


***Centro autorizzato per la calibrazione di barografi e logger,
indispensabile per l'omologazione dei record.***

24030 VALBREMBO (BG) - Via delle Ghiaie, 3
Telefono 035.528011 - Fax 035.528310 - e-mail: glasfase@mediacom.it

MH
Oxygen Systems

Mountain High Equipment & Supply Company
516 12th Ave. Salt Lake City Utah. 84103-3209 • USA
Custom O₂ Equipment & Supplies since 1985



IMPIANTO OSSIGENO A DOMANDA EDS-180

- Grande autonomia con basso peso e piccolo ingombro
- Economico
- Affidabile
- Lungamente provato da molti piloti nei più impegnativi voli in onda

Fornito standard con bombola da 180 litri per un'autonomia di 6-8 ore a 18.000 piedi

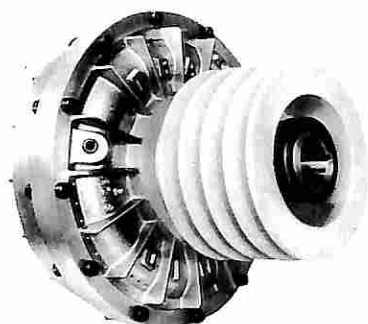
Disponibili altre bombole e impianti per biposto

Rappresentato da:

Glasfaser Italiana S.p.A.

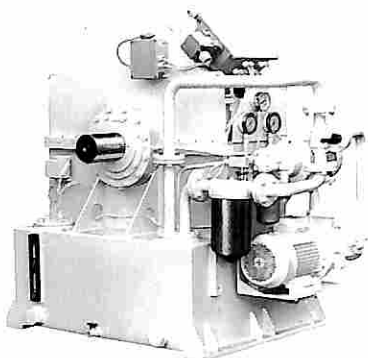
**GIUNTI IDRODINAMICI
serie K - TRANSFLUID**

A riempimento fisso
Per motori elettrici ed endotermici.
Con puleggia o in linea.
Con o senza camera di ritardo.
Potenze fino a 2300 kW



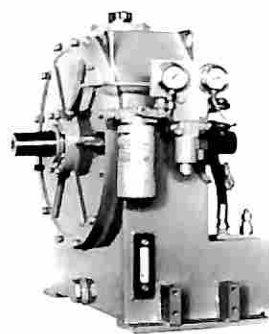
**GIUNTI IDRODINAMICI
KSL - TRANSFLUID**

A riempimento variabile con
regolazione elettronica.
Potenze fino a 4000 kW



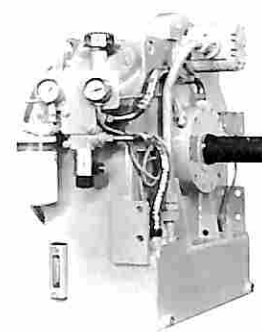
**GIUNTI IDRODINAMICI
KPT - TRANSFLUID
(per motori elettrici)**

A riempimento variabile per
avviamento graduale e
variazione di velocità
Potenze fino a 1700 kW



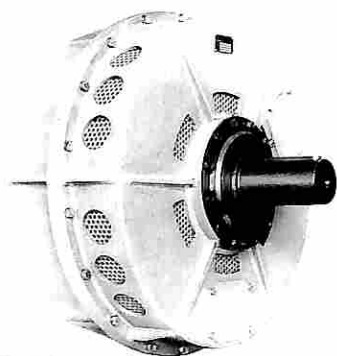
**GIUNTI IDRODINAMICI
KPT - TRANSFLUID
(per motori endotermici)**

A riempimento variabile per
avviamento graduale e
variazione di velocità
Potenze fino a 1700 kW



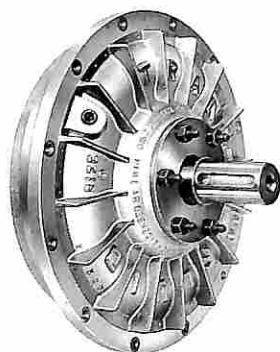
**PRESE DI FORZA CON
GIUNTO IDRODINAMICO
KFBD - TRANSFLUID**

A riempimento fisso
potenza trasmissibile fino a 500 kW.



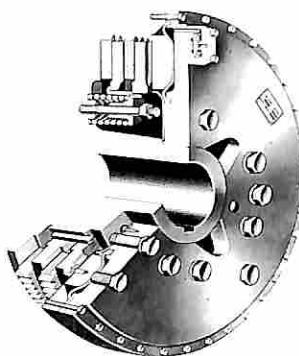
**GIUNTI IDRODINAMICI
SKF - TRANSFLUID**

A riempimento costante per motori
endotermici.
Montaggio diretto su volani predisposti



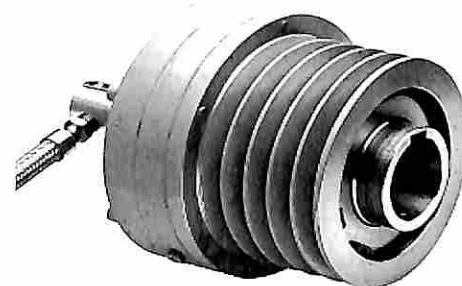
**FRIZIONI A COMANDO
PNEUMATICO
PO-TPO TRANSFLUID**

Con uno, due, tre dischi.
Per coppie fino a 38.000 daNm



**FRIZIONI A COMANDO
PNEUMATICO
PH TRANSFLUID**

Adatte ad applicazioni
con puleggia.
Coppia trasmissibile fino a 2520 daNm



GIUNTI ELASTICI

FALK

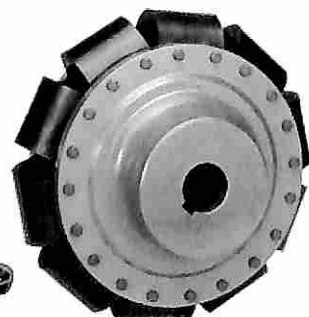
Interamente metallici.
Oltre a compensare gli errori di
allineamento assorbono anche gli urti e
le vibrazioni.
Per coppie fino a 90.000 daNm.



GIUNTI ELASTICI

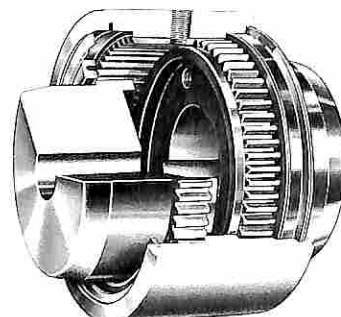
MULTICROSS REICH

Per coppie fino a 5400 daNm.



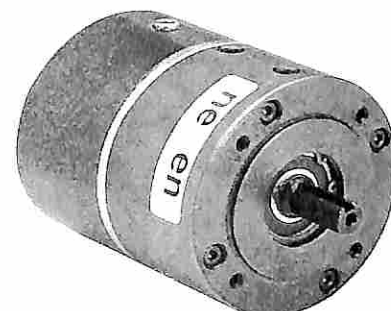
**GIUNTI OSCILLANTI
A DENTI
ESCO**

Con maniccotto in nylon oppure in
acciaio.
Per coppie fino a 500.000 daNm.



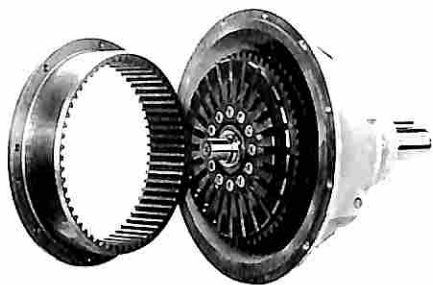
**GRUPPI FRENO/FRIZIONE
A COMANDO PNEUMATICO
NEXEN**

Per potenze fino a 15 kW.



PRESE DI FORZA A COMANDO IDRAULICO HFO - TRANSFLUID

Per coppie fino a 1200 daNm.



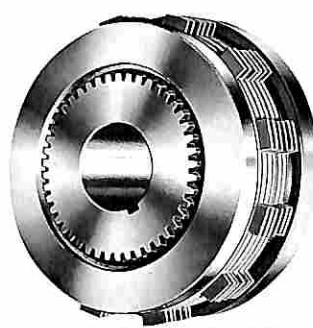
ACCOPIATORI ELASTICI RBD - TRANSFLUID

Per l'accoppiamento di motori endotermici a pompe, compressori, generatori.
Per coppie fino a 1.000 daNm.



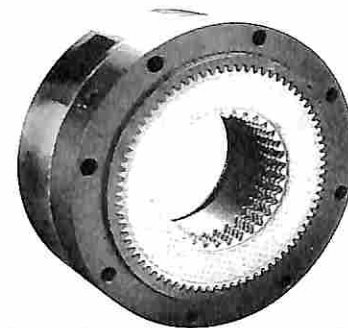
FRIZIONI A COMANDO IDRAULICO SH - SHC - TRANSFLUID

Inserzione sotto carico.
Per coppie da 12 a 250 daNm.



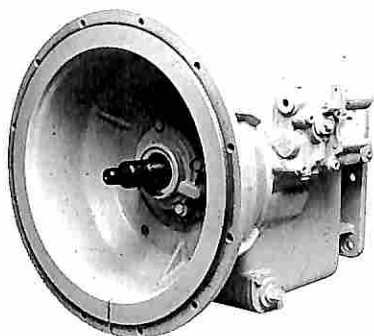
FRENI DI SICUREZZA AD APERTURA IDRAULICA SL - TRANSFLUID

Per coppie fino a 900 daNm.



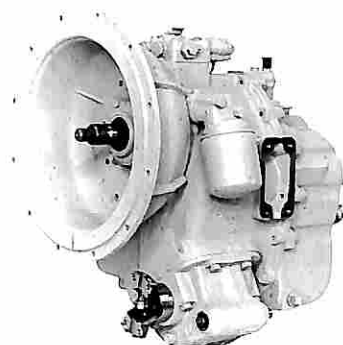
TRASMISSIONI IDRODINAMICHE P320 TRANSFLUID

Con convertitore di coppia.
Inversione a comando idraulico con cambio a una o più marce.
Azionamento manuale o elettrico.
Per potenze fino a 75 kW.



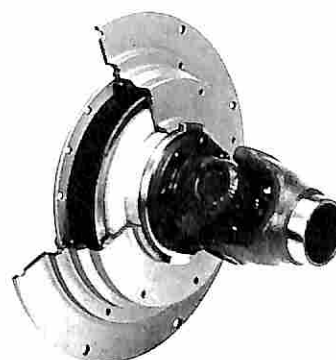
TRASMISSIONI IDRODINAMICHE COMPACT

Con convertitore di coppia.
Inversione a comando idraulico cambio sincronizzato a 4 marce per 2 o 4 ruote motrici per potenze fino a 66 kW.



GIUNTI ELASTICI PER CARDANO VSK-REICH

Per coppie fino a 1600 daNm



GIUNTI ELASTICI

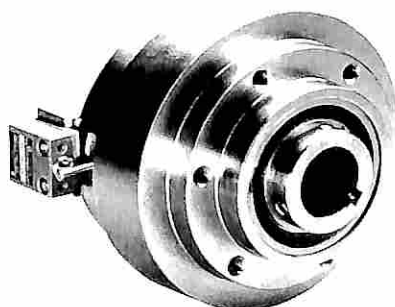
AC-REICH

Per coppie fino a 4000 daNm.



LIMITATORI DI COPPIA A COMANDO PNEUMATICO NEXEN

Per coppie fino a 360 daNm.



FRIZIONI E FRENI A COMANDO PNEUMATICO NEXEN

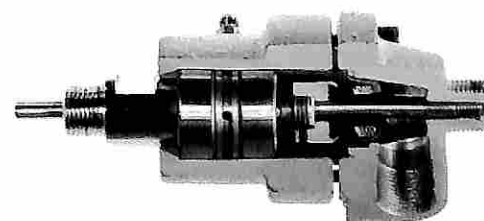
Per coppie fino a 3400 daNm (dischi).
Per coppie fino a 370 daNm (dentini).

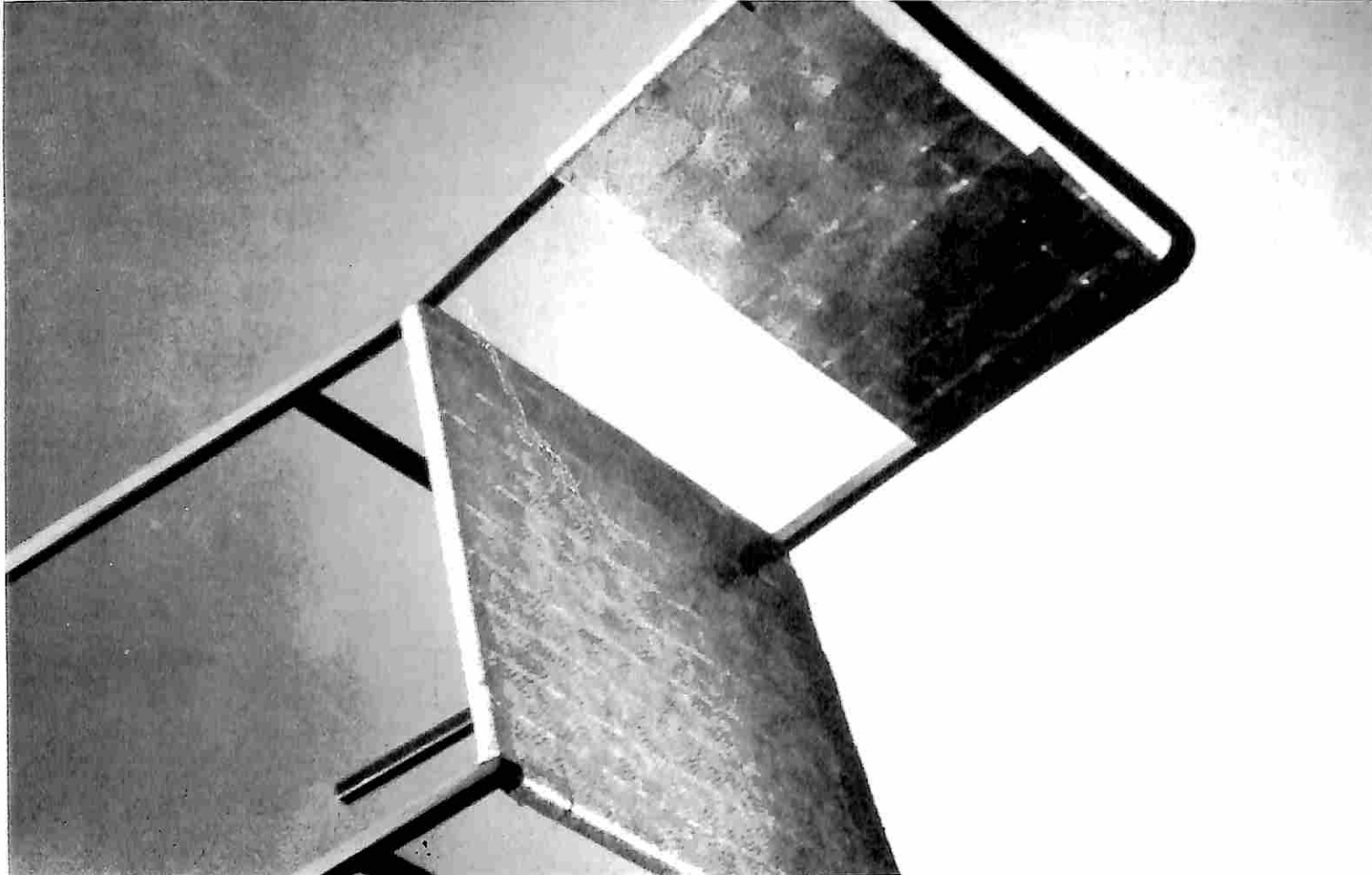


COLLETTORI ROTANTI

FILTON

Per acqua, vapore, aria, olio, liquidi refrigeranti e olio diatermico.





SICOBLOC

SICOBLOC è un semilavorato in PVC o in resina SURLYN, caratterizzato da colori perlacei, iridescenti e da una sorprendente profondità di disegno. Questi effetti cromatici sono il risultato di una colorazione in massa, nonché di processi di fabbricazione esclusivi.

La cangiante tridimensionalità che si evidenzia nei fogli SICOBLOC è davvero magica! Persino in un foglio dallo spessore di 0,2 millimetri è possibile ammirare l'effetto "profondità" che rende unico SICOBLOC.

SICOBLOC è disponibile in fogli flessibili, rigidi, telati in diversi spessori e in una affascinante gamma di decori, colori ed effetti. SICOBLOC è facilmente lavorabile e trova impiego in moltissimi settori merceologici.

MAZZUCHELLI 1849 S.p.A.

Fondata nel 1849 MAZZUCHELLI è leader mondiale nella produzione di lastre e semilavorati plastici come la celluloido e l'acetato di cellulosa. Grazie a processi esclusivi che fondono l'antica cultura artigianale con la più sofisticata tecnologia, MAZZUCHELLI 1849 è in grado di offrire semilavorati dai colori, decori ed effetti inimitabili.

SICOBLOC

1849 mazzucchelli

Via S. e P. Mazzucchelli, 7 - 21043 Castiglione Olona (Varese) Italy

Tel. (0331) 82.61.11 - Fax (0331)82.62.13 - Telex 330609 SICI

Annuario Volo a Vela 2002 – Indice

a cura di
Luigi Villa

Contenuto	pag.
CAMPIONATO DI DISTANZA 2002	
Albo d'Oro	22
Classifiche	
Classe Apertura 15 metri	23
Classe Libera	24
Classe Sport	24
Promozione	25
Tabelle riepilogative per	
Voli di Primato e di Insegna	26
Aeroclub partecipanti	27
Piloti partecipanti	29
Lunghezza percorsa in km per volo	
Voli relativi alle classi ammesse	30
Riepilogo km volati	31
Tipi di Alianti impiegati	30
Voli relativi ai temi ammessi	30
Data di effettuazione voli	31
Aeroporti di partenza	31
Riepilogo Campionato di Distanza	31
GARE DI VELOCITA' 2000	
Campionati Italiani	
Albo d'Oro	32
Classe Standard	34
Classe 15 metri	34
Classe 18 metri	35
Classe Libera	36
Biposti Club	35
Classe Promozione	36
Coppa Internazionale del Mediterraneo	
Albo d'Oro	40
Standard Class	41
15 metres Class	41
18 metres Class	42
Open Class	42
Gare Nazionali	
Trofeo Città di Torino	37
1° Trofeo Città di Novi 2001	36
Coppa Città di Ferrara Classe Standard	38
Coppa Città di Ferrara Classe 15m/Libera	38
Coppa Città di Ferrara Categoria Promozione	38
Coppa del Velino C.M.E. Classe apertura 15m	39
Coppa del Velino C.M.E. Classe 18m/Libera	39
Coppa Città di Rieti	43
Coppa Città di Rieti – Open Cup	43
Partecipazione di Piloti italiani a Campionati Mondiali e gare straniere	44
Riepilogo gare di Velocità	44
Elenco Piloti Nazionali di Volo a Vela 2001 (agg. al 1/10/2002)	45
Tabella Posizioni Graduatoria Nazionale (agg. al 1/10/2002)	46-48

A.C.A.O. Aero Club Adele Orsi - (VA)
15° Campionato Italiano di Distanza – 2002
Classifica classe Apertura 15 metri

Pos.	Concorrente data	Km volati	Detraz.	Km validi	Club Tema	n.voli		F.C.	Punti totali	
						Punti/km	Tipo aliante		Punti	*
1	Istel Roberto				AeC. Bolzano	2			3245	925
	01/06/02	941.9	0.0	941.9	Distanza su 3 punti dichiarati	2.10	Ventus 2	1.14	1735	
	22/06/02	905.8	0.0	905.8	Tema cambiato in volo	1.90	Ventus 2	1.14	1510	
2	Galetto Giorgio				AeC. Bolzano	2			3074	876
	22/06/02	926.4	0.0	926.4	Distanza su 3 punti dichiarati	2.10	Ventus 2	1.14	1707	
	18/04/02	820.1	0.0	820.1	Tema cambiato in volo	1.90	Ventus 2	1.14	1367	
3	Teutsch Peter				AeC. Bolzano	2			2299	655
	18/04/02	737.2	0.0	737.2	Tema cambiato in volo	1.90	Discus	1.08	1297	
	29/06/02	569.8	0.0	569.8	Tema cambiato in volo	1.90	Discus	1.08	1002	
4	Gritti Angelo				A.V.A. Valbrembo	2			2222	633
	02/04/02	733.1	0.0	733.1	Tema cambiato in volo	1.90	Discus	1.08	1290	
	29/06/02	529.7	0.0	529.7	Tema cambiato in volo	1.90	Discus	1.08	932	
5	Piazza Stefano				A.V.A. Valbrembo	2			2185	623
	22/04/02	686.4	0.0	686.4	Tema cambiato in volo	1.90	Ventus 2	1.14	1144	
	01/04/02	624.6	0.0	624.6	Tema cambiato in volo	1.90	Ventus 2	1.14	1041	
6	Maruelli Stefano				AeC. Valle d'Aosta	2			2181	622
	17/04/02	708.8	0.0	708.8	Tema cambiato in volo	1.90	LS 8	1.08	1247	
	29/05/02	530.9	0.0	530.9	Tema cambiato in volo	1.90	LS 8	1.08	934	
7	Colombo Massimo				A.V.A. Valbrembo	2			2175	620
	18/04/02	618.9	0.0	618.9	Tema cambiato in volo	1.90	Discus	1.08	1089	
	29/05/02	617.5	0.0	617.5	Tema cambiato in volo	1.90	Discus	1.08	1086	
8	Ferrero Andrea				AeC. Torino	2			2113	602
	20/04/02	611.6	0.0	611.6	Distanza su 3 punti dichiarati	2.10	LS 8	1.08	1189	
	23/04/02	525.5	0.0	525.5	Tema cambiato in volo	1.90	LS 8	1.08	924	
9	Miticocchio Paolo				A.V.A. Valbrembo	2			2030	579
	22/04/02	590.6	0.0	590.6	Tema libero	1.90	Discus	1.08	1039	
	18/04/02	563.4	0.0	563.4	Tema libero	1.90	Discus 2	1.08	991	
10	Camozzi Antonio				A.V.A. Valbrembo	2			1973	562
	29/05/02	578.5	0.0	578.5	Tema cambiato in volo	1.90	Discus 2	1.08	1018	
	18/04/02	543.1	0.0	543.1	Tema cambiato in volo	1.90	Discus	1.08	955	
11	Saurin Gustavo				A.C.A.O. Varese	2			1934	551
	22/04/02	641.7	0.0	641.7	Tema cambiato in volo	1.90	LS 8	1.08	1129	
	07/05/02	457.5	0.0	457.5	Tema cambiato in volo	1.90	LS 8	1.08	805	
12	Martinelli Daniele				AeC. Rieti	2			1790	510
	03/04/02	542.8	0.0	542.8	Tema cambiato in volo	1.90	DG 600 15m	1.10	938	
	01/04/02	493.5	0.0	493.5	Tema cambiato in volo	1.90	DG 600 15m	1.10	852	
13	Gregis Ferdinando				A.V.A. Valbrembo	2			1777	507
	22/04/02	659.4	0.0	659.4	Tema cambiato in volo	1.90	Discus 2	1.08	1160	
	25/03/02	351.0	0.0	351.0	Tema cambiato in volo	1.90	Discus 2	1.08	617	
14	Tamborini Francesco				A.C.A.O. Varese	2			1671	476
	15/05/02	484.0	0.0	484.0	Tema libero	1.90	Discus	1.08	851	
	31/03/02	466.3	0.0	466.3	Tema cambiato in volo	1.90	Discus	1.08	820	
15	Lastrico Edoardo				A.V.A. Valbrembo	2			1652	471
	01/04/02	607.3	0.0	607.3	Tema cambiato in volo	1.90	Discus 2	1.08	1068	
	24/03/02	331.7	0.0	331.7	Tema cambiato in volo	1.90	Discus 2	1.08	584	
16	Testa Claudio				A.V.A. Valbrembo	2			1502	428
	01/04/02	555.9	0.0	555.9	Tema cambiato in volo	1.90	Discus	1.08	978	
	25/03/02	297.6	0.0	297.6	Tema cambiato in volo	1.90	Discus	1.08	524	
17	Zorzi Alberto				AeC. Verona - A.V.S.	2			1150	328
	01/04/02	437.8	0.0	437.8	Tema libero	1.90	LS 3	1.08	770	
	27/04/02	216.2	0.0	216.2	Tema libero	1.90	LS 3	1.08	380	
18	Poletti Franco				A.V.M. Milano	2			1059	302
	18/08/02	298.4	0.0	298.4	Distanza su 3 punti dichiarati	2.10	LS 7	1.06	591	
	20/08/02	236.0	0.0	236.0	Distanza su 3 punti dichiarati	2.10	LS 7	1.06	468	
19	Crespi Dario				A.C.A.O. Varese	1			1026	292
	01/04/02	527.6	0.0	527.6	Distanza su 3 punti dichiarati	2.10	Discus	1.08	1026	
20	Martignoni Fabio				A.C.A.O. Varese	1			600	171
	20/04/02	341.0	0.0	341.0	Tema cambiato in volo	1.90	Discus	1.08	600	
21	Matteucci Enrico				A.C.A.O. Varese	1			566	161
	20/04/02	322.0	0.0	322.0	Tema cambiato in volo	1.90	Discus	1.08	566	

* punti per la Graduatoria Nazionale (\$) Punti comprensivi dello 0.20 di Bonus per Primati e/o Records

n. voli : 39 Totale Km validi : 21.631.5 Punteggio medio/volo : 980.1 Media km validi/volo : 554.7

A.C.A.O. Aero Club Adele Orsi - (VA)
15° Campionato Italiano di Distanza – 2002
Classifica classe Libera

Pos.	Concorrente			Club		n.voli		Punti totali		
	data	Km volati	Detraz.	Km validi	Tema	Punti/km	Tipo aliante	F.C.	Punti	
1	Sironi Alberto			A.C.A.O. Varese		2			2477	925
	02/04/02	759.6	0.0	759.6	Distanza su 3 punti dichiarati	2.10	DG 600 18m	1.18	1352	
	21/03/02	632.3	0.0	632.3	Distanza su 3 punti dichiarati	2.10	DG 600 18m	1.18	1125	
2	Reginaldi Roberto			AeC. Rieti		2			2207	824
	12/07/02	849.1	0.0	849.1	Tema cambiato in volo	1.90	ASH 25 L	1.26	1280	
	15/08/02	565.1	0.0	565.1	Distanza su 3 punti dichiarati	2.10	Nimbus 4	1.28	927	
3	Garbari Ferruccio			AeC. Bolzano		2			2177	813
	22/06/02	724.8	0.0	724.8	Tema cambiato in volo	1.90	DG 800 18m	1.20	1148	
	18/06/02	650.1	0.0	650.1	Tema cambiato in volo	1.90	DG 800 18m	1.20	1029	
4	Pavesi Ugo			A.C.A.O. Varese		2			2170	810
	29/05/02	726.6	0.0	726.6	Tema cambiato in volo	1.90	DG 800 18m	1.20	1150	
	22/04/02	644.1	0.0	644.1	Tema cambiato in volo	1.90	DG 800 18m	1.20	1020	
5	Stefanutti Oscar			A.C.A.O. Varese		2			2133	797
	01/04/02	750.9	18.5	732.4	Tema cambiato in volo	1.90	DG 800 18m	1.20	1160	
	31/03/02	614.6	0.0	614.6	Tema cambiato in volo	1.90	DG 800 18m	1.20	973	
6	Righini Alberto			A.C.A.O. Varese		2			1938	724
	01/04/02	622.1	0.0	622.1	Tema cambiato in volo	1.90	Ventus 2/18m	1.20	985	
	22/04/02	602.0	0.0	602.0	Tema cambiato in volo	1.90	Ventus 2/18m	1.20	953	
7	Urbani Luca			AeC. Toscana		2			1769	661
	14/08/02	683.6	0.0	683.6	Tema cambiato in volo	1.90	Nimbus 3/25m	1.26	1031	
	18/09/02	489.6	0.0	489.6	Tema cambiato in volo	1.90	Nimbus 3/25m	1.26	738	
8	Gandolfi Andrea			A.V.A. Valbrembo		2			1422	531
	08/08/02	464.8	0.0	464.8	Tema cambiato in volo	1.90	ASH 25	1.24	712	
	22/06/02	463.6	0.0	463.6	Tema cambiato in volo	1.90	ASH 25	1.24	710	
9	Gallia Guido			A.V.A. Valbrembo		2			1381	516
	2° Pilota : Capuzzo Graziano									
	29/05/02	565.8	0.0	565.8	Tema cambiato in volo	1.90	DG 800 18m	1.20	896	
10	Volpi Diego			AeC. Rieti		2			1314	491
	29/06/02	498.1	0.0	498.1	Tema cambiato in volo	1.90	Stemme S10	1.10	860	
	11/09/02	262.7	0.0	262.7	Tema cambiato in volo	1.90	Stemme S10	1.10	454	
11	Ancillotti Ruggero			A.V.A. Valbrembo		1			1160	433
	01/04/02	732.6	0.0	732.6	Tema cambiato in volo	1.90	ASH 26	1.20	1160	
12	Bottoni Sandro			AeC. Ferrara		2			1118	418
	12/06/02	329.7	0.0	329.7	Tema cambiato in volo	1.90	LS 3 17m	1.10	569	
	22/08/02	317.7	0.0	317.7	Tema cambiato in volo	1.90	LS 3 17m	1.10	549	

* punti per la Graduatoria Nazionale (\$) Punti comprensivi dello 0,20 di Bonus per Primati e/o Records
n. voli : 23 Totale Km validi : 13.237,5 Punteggio medio/volo : 924.6 Media km validi/volo 575,5

A.C.A.O. Aero Club Adele Orsi - (VA)
15° Campionato Italiano di Distanza – 2002
Classifica classe Sport

Pos.	Concorrente			Club		n.voli		Punti totali		
	data	Km volati	Detraz.	Km validi	Tema	Punti/km	Tipo aliante	F.C.	Punti	
1	Volpi Diego			AeC. Rieti		2			2133	900
	13/07/02	597.9	0.0	597.9	Distanza su 3 punti dichiarati	2.10	Stemme S10	1.10	1141	
	10/07/02	519.4	0.0	519.4	Distanza su 3 punti dichiarati	2.10	Stemme S10	1.10	992	
2	Antonelli Mario			AeC. Rieti		2			1961	827
	13/07/02	625.7	0.0	625.7	Tema cambiato in volo	1.90	LS 4	1.06	1122	
	15/06/02	468.3	0.0	468.3	Tema cambiato in volo	1.90	LS 4	1.06	839	
3	Taverna Andrea			AeC.V.V. Mugello		2			1551	654
	07/07/02	484.9	0.0	484.9	Tema cambiato in volo	1.90	DG 500 22m	1.10	838	
	14/08/02	413.0	0.0	413.0	Tema cambiato in volo	1.90	DG 500 22m	1.10	713	
4	Camozzi Antonio			A.V.A. Valbrembo		2			1405	593
	08/08/02	440.9	0.0	440.9	Distanza su 3 punti dichiarati	2.10	DG 300	1.06	873	
	05/08/02	297.0	0.0	297.0	Tema libero	1.90	DG 300	1.06	532	
5	Gregis Ferdinando			A.V.A. Valbrembo		1			1203	508
	01/04/02	696.5	0.0	696.5	Tema cambiato in volo	1.90	Duo Discus	1.10	1203	
6	Testa Claudio			A.V.A. Valbrembo		1			944	398
	2° Pilota : Gregis Ferdinando									
18/04/02	546.8	0.0	546.8	Tema cambiato in volo	1.90	Duo Discus	1.10	944		
7	Stagi Folco			A.V. Lariano		2			872	368
	14/09/02	292.6	0.0	292.6	Tema libero	1.90	LS 7	1.06	524	
	09/09/02	193.9	0.0	193.9	Tema cambiato in volo	1.90	LS 7	1.06	348	
8	Longhi Marcello			A.V.A. Valbrembo		1			816	344
	2° Pilota : Calafato Santo									
01/04/02	472.3	0.0	472.3	Tema libero	1.90	Duo Discus	1.10	816		
9	Miticocchio Paolo			A.V.A. Valbrembo		1			702	296
	29/05/02	391.5	0.0	391.5	Tema cambiato in volo	1.90	DG 300	1.06	702	
10	Lastrico Edoardo			A.V.A. Valbrembo		1			601	254
	22/04/02	347.7	0.0	347.7	Tema cambiato in volo	1.90	Duo Discus	1.10	601	

* punti per la Graduatoria Nazionale (\$) Punti comprensivi dello 0,20 di Bonus per Primati e/o Records
n. voli : 15 Totale Km validi : 6788,4 Punteggio medio/volo : 812,5 Media km validi/volo 452.6

Annuario delle gare 2002

A.C.A.O. Aero Club Àdele Orsi - (VA)
15° Campionato Italiano di Distanza – 2002
Classifica Categoria Promozione

Pos.	Concorrente data	Km volati	Detraz.	Km validi	Club Tema	n.voli Punti/km	Tipo aliante	F.C.	Punti totali	
									Punti	*
1	De Barba Franco				AeC. Bolzano	2			2204	800
	02/06/02	768.6	0.0	768.6	triangolo qualsiasi dichiarato	2.10	ASW 20/16.6m	1.12	1441	
	14/09/02	371.5	0.0	371.5	Andata e ritorno dichiarata	2.30	ASW 20/16.6m	1.12	763	
1	Perathoner David				AeC. Bolzano	2			2204	800
	30/05/02	531.6	0.0	531.6	Andata e ritorno dichiarata	2.30	ASW 20	1.10	1112	
	22/06/02	633.5	1.3	632.2	Tema cambiato in volo	1.90	ASW 20	1.10	1092	
3	Motta Carlo				AeC. Rieti	2			2157	783
	13/07/02	597.9	0.0	597.9	Distanza su 3 punti dichiarati	2.10	ASW 20	1.10	1141	
	07/07/02	532.4	0.0	532.4	Distanza su 3 punti dichiarati	2.10	ASW 20	1.10	1016	
4	Giretti Alfredo				AeC. Rieti	2			2016	732
	12/07/02	520.5	0.0	520.5	Distanza su 3 punti dichiarati	2.10	Discus	1.08	1012	
	11/07/02	516.5	0.0	516.5	Distanza su 3 punti dichiarati	2.10	Discus	1.08	1004	
5	Balducci Alberto				A.C.A.O. Varese	2			1854	673
	01/04/02	519.6	0.0	519.6	Tema cambiato in volo	1.90	Jantar std	1.00	987	
	31/03/02	447.3	0.0	447.3	Tema cambiato in volo	1.90	ASW 15	0.98	867	
6	Pressato Massimo				A.V.A. Valbrembo	2			1816	
	01/04/02	506.2	0.0	506.2	Distanza su 3 punti dichiarati	2.10	DG 300	1.06	1003	
	08/08/02	410.4	0.0	410.4	Distanza su 3 punti dichiarati	2.10	DG 300	1.06	813	
7	Bottini Maurizio				A.V.A. Valbrembo	2			1776	
	01/04/02	535.2	0.0	535.2	Tema cambiato in volo	1.90	Discus	1.08	942	
	08/08/02	421.2	0.0	421.2	Distanza su 3 punti dichiarati	2.10	DG 300	1.06	834	
8	Torggler Hans				AeC. Bolzano	2			1774	
	01/06/02	406.8	0.0	406.8	Andata e ritorno dichiarata	2.30	DG 300	1.06	(\$) 959	
	22/06/02	454.5	0.0	454.5	Tema cambiato in volo	1.90	DG 300	1.06	815	
9	Scaglioni Giovanni				A.V.A. Valbrembo	2			1703	
	01/04/02	525.1	0.0	525.1	Tema cambiato in volo	1.90	Discus	1.08	924	
	18/04/02	442.7	0.0	442.7	Tema cambiato in volo	1.90	Discus 2	1.08	779	
10	Loddi Giancarlo				A.V.A. Valbrembo	2			1686	
	01/04/02	580.3	0.0	580.3	Tema cambiato in volo	1.90	Discus 2	1.08	1021	
	22/04/02	378.1	0.0	378.1	Tema libero	1.90	Discus	1.08	665	
11	Vergani Mario				A.C.A.O. Varese	2			1639	
	01/04/02	527.8	0.0	527.8	Distanza su 3 punti dichiarati	2.10	SZD-55	1.08	1026	
	20/04/02	348.7	0.0	348.7	Tema cambiato in volo	1.90	SZD-55	1.08	613	
12	Dalzotto G. Mario				A.C.A.O. Varese	2			1552	
	01/04/02	530.5	0.0	530.5	Tema cambiato in volo	1.90	DG 300	1.06	951	
	20/04/02	335.3	0.0	335.3	Tema cambiato in volo	1.90	DG 300	1.06	601	
13	Fieg Elmar				AeC. Bolzano	2			1523	
	14/06/02	505.2	0.0	505.2	Tema cambiato in volo	1.90	Mini Nimbus	1.08	889	
	18/04/02	360.2	0.0	360.2	Tema cambiato in volo	1.90	Mini Nimbus	1.08	634	
14	Ambrosini Flavio				AeC. Verona - A.V.S.	2			1431	
	08/08/02	487.0	0.0	487.0	Tema libero	1.90	DG 200 17m	1.10	841	
	25/04/02	341.8	0.0	341.8	Tema cambiato in volo	1.90	DG 200 17m	1.10	590	
14	Capuzzo Graziano				A.V.A. Valbrembo	2			1431	
	01/04/02	510.5	0.0	510.5	Distanza su 3 punti dichiarati	2.10	ASH 25	1.24	865	
	29/06/02	369.5	0.0	369.5	Tema cambiato in volo	1.90	ASH 25	1.24	566	
16	Foscolo Alvisè				AeC. Belluno	2			1419	
	20/07/02	438.3	0.0	438.3	Tema cambiato in volo	1.90	LS 6	1.12	744	
	29/06/02	397.9	0.0	397.9	Tema cambiato in volo	1.90	LS 6	1.12	675	
17	Windegger Cristoph				AeC. Bolzano	2			1267	
	14/06/02	332.6	0.0	332.6	triangolo qualsiasi dichiarato	2.10	LS 4	1.06	659	
	11/06/02	306.8	0.0	306.8	Distanza su 3 punti dichiarati	2.10	LS 4	1.06	608	
18	Holzner Robert				AeC. Bolzano	2			1256	
	15/06/02	383.5	0.0	383.5	Tema cambiato in volo	1.90	Mini Nimbus	1.08	675	
	02/06/02	330.4	0.0	330.4	Tema cambiato in volo	1.90	Mini Nimbus	1.08	581	
19	Meregalli Guglielmo				A.V.A. Valbrembo	2			1252	
	30/05/02	353.6	0.0	353.6	Tema cambiato in volo	1.90	DG 300	1.06	634	
	01/04/02	312.0	0.0	312.0	triangolo qualsiasi dichiarato	2.10	DG 300	1.06	618	
20	Gnesutta Andrea				A.C.A.O. Varese	1			1238	
	01/04/02	636.8	0.0	636.8	Distanza su 3 punti dichiarati	2.10	Discus	1.08	1238	
21	Rocca Guido				AeC. Verona - A.V.S.	2			1236	
	01/04/02	455.5	0.0	455.5	Tema cambiato in volo	1.90	Nimbus 2 b,c	1.16	746	
	25/04/02	299.1	0.0	299.1	Tema libero	1.90	Nimbus 2 b,c	1.16	490	
22	Rossi Emanuele				A.V.A. Valbrembo	2			1125	
	22/04/02	407.8	0.0	407.8	Triangolo qualsiasi non completato	2.10	Discus	1.08	793	
	10/03/02	188.9	0.0	188.9	Tema libero	1.90	Discus	1.08	332	
23	Blasi Domenico				AeC. Rieti	2			1037	
	12/07/02	300.6	0.0	300.6	Distanza su 3 punti dichiarati	2.10	LS 4	1.06	596	
	11/07/02	222.8	0.0	222.8	Distanza su 3 punti dichiarati	2.10	LS 4	1.06	441	
24	Carbonera Francesco				A.V.A. Valbrembo	2			965	
	31/03/02	302.6	0.0	302.6	triangolo qualsiasi dichiarato	2.10	DG 300	1.06	599	
	01/04/02	204.2	0.0	204.2	Tema cambiato in volo	1.90	DG 300	1.06	366	
25	Formosa Flavio				AeC.V.V. Mugello	1			892	
	07/07/02	497.7	0.0	497.7	Tema cambiato in volo	1.90	LS 7	1.06	892	

segue

A.C.A.O. Aero Club Adele Orsi - (VA)
15° Campionato Italiano di Distanza – 2002
Classifica Categoria Promozione

26	Minoli Luca			A.V.A. Valbrembo	2				885
	01/04/02	301.6	0.0	301.6	Distanza su 3 punti dichiarati	2.10	DG 300	1.06	598
	29/03/02	160.0	0.0	160.0	Tema cambiato in volo	1.90	DG 300	1.06	287
27	Moroni Cesare			A.C.A.O. Varese	1				885
	01/04/02	521.8	0.0	521.8	Tema cambiato in volo	1.90	ASW 20/16.6m	1.12	885
28	Vigan Paolo			A.V.A. Valbrembo	1				849
	01/04/02	482.7	0.0	482.7	Tema cambiato in volo	1.90	Discus	1.08	849
29	Moggio Giovanni			A.V.Lariano	1				848
	01/04/02	508.8	0.0	508.8	Tema cambiato in volo	1.90	Ventus 2	1.14	848
30	Bampo Roberto			AeC. Belluno	1				756
	29/06/02	397.9	0.0	397.9	Tema cambiato in volo	1.90	ASW 19	1.00	756
31	Negossi Remo			AeC. Ferrara	2				606
	08/09/02	188.0	0.0	188.0	Tema cambiato in volo	1.90	Astir CS77	0.96	372
	22/08/02	107.0	0.0	107.0	triangolo qualsiasi dichiarato	2.10	Astir CS77	0.96	234
32	Verderio Angelo			A.V.A. Valbrembo	2				545
	28/07/02	194.9	0.0	194.9	Tema libero	1.90	Discus	1.08	343
	25/04/02	114.6	0.0	114.6	Tema libero	1.90	Discus	1.08	202
33	Merlini Renato			A.V.A. Valbrembo	1				507
	29/06/02	288.4	0.0	288.4	Tema cambiato in volo	1.90	Discus	1.08	507
34	Kessler Marco Massimo			AeC. Verona - A.V.S.	1				355
	31/03/02	201.6	0.0	201.6	Tema cambiato in volo	1.90	LS 3	1.08	355
35	Giolai Erminio			AeC. Verona - A.V.S.	1				323
	31/03/02	170.2	0.0	170.2	Tema cambiato in volo	1.90	Hornet	1.00	323
36	Polizy Roberto			A.V.A. Valbrembo	1				319
	24/03/02	181.5	0.0	181.5	Tema libero	1.90	Discus	1.08	319
37	Introini Emilio			A.C.A.O. Varese	1				317
	23/04/02	150.0	0.0	150.0	Tema cambiato in volo	1.90	SZD 51 Junior	0.90	317
38	Bresaola Maria Teresa			A.V.A. Valbrembo	1				281
	21/04/02	159.5	0.0	159.5	Tema libero	1.90	Discus	1.08	281
39	Milella Andrea			A.V.A. Valbrembo	1				272
	28/07/02	137.3	0.0	137.3	triangolo qualsiasi dichiarato	2.10	DG 300	1.06	272
40	Coari Mauro			A.C.A.O. Varese	1				267
	21/04/02	114.6	0.0	114.6	triangolo qualsiasi dichiarato	2.10	SZD 51 Junior	0.90	267
41	Alessandro Maurizio			A.C.A.O. Varese	1				246
	22/04/02	114.6	0.0	114.6	triangolo qualsiasi dichiarato	2.10	ASW 15	0.98	246
42	Sala Davide			A.V.A. Valbrembo	1				219
	25/03/02	104.3	0.0	104.3	triangolo qualsiasi dichiarato	2.10	Hornet	1.00	219
43	Gervasoni Mirko			A.V.A. Valbrembo	1				207
	02/04/02	104.3	0.0	104.3	triangolo qualsiasi dichiarato	2.10	DG 300	1.06	207

* punti per la Graduatoria Nazionale (\$) Punti comprensivi dello 0.20 di Bonus per Primati e/o Records

n. voli : 69 Totale Km validi : 25.489,8 Punteggio medio/volo : 683,2 Media km validi/volo : 369.4

15° Campionato Italiano di Distanza – 2002
Primati Metropolitani

Pilota data	Club Km	Velocità km/h	Classe Tema	aliante
Torgler Hans 06/06/02	AeC. Bolzano 406,8	67,540	Apertura 15m Andata e ritorno dichiarata	LS 8

15° Campionato Italiano di Distanza – 2002
Insegne

Tipo Insegna	n.
Distanza	17
50 km. Argento	4
300 km Oro	2
300 km Diamante	3
500 km Diamante	8
Guadagni di quota	8
5.000 metri	3
3.000 metri	3
1.000 metri	2

A.C.A.O. Aero Club Adele Orsi - (VA)
15° Campionato Italiano di Distanza – 2002
 Tabella Riepilogativa Voli per Aero Club

Club	Classe	concorrenti	n.voli	Km. Totali	media	punti(*)
A.C.A.O. Varese	Apertura 15m	Crespi Dario	1	527,6	527,6	1.026
		Martignoni Fabio	1	341,0	341,0	600
		Matteucci Enrico	1	322,0	322,0	566
		Saurin Gustavo	2	1.099,2	549,6	1.934
		Tamborini Francesco	2	950,3	475,1	1.671
	totali Apertura 15m		7	3.240,1	462,9	5.797
	Libera	Pavesi Ugo	3	1.806,5	602,2	2.170
		Righini Alberto	2	1.224,1	612,0	1.938
		Sironi Alberto	4	2.615,4	653,8	2.477
		Stefanutti Oscar	3	1.814,1	604,7	2.133
	totali Libera		12	7.460,1	621,7	8.718
	Promozione	Alessandro Maurizio	1	114,6	114,6	246
		Balducci Alberto	2	966,9	483,4	1.854
		Coari Mauro	1	114,6	114,6	267
Dalzotto G, Mario		2	865,8	432,9	1.552	
Gnesutta Andrea		1	636,8	636,8	1.238	
Introini Emilio		1	150,0	150,0	317	
Moroni Cesare		1	521,8	521,8	885	
Vergani Mario		2	876,5	438,3	1.639	
totali Promozione		11	4.247,0	386,1	7.998	
Totale Ae.Club	n.concorrenti	17	30	14.947,2	498,2	22.513
A.V.A. Valbrembo	Apertura 15m	Camozzi Antonio	4	1.848,5	462,1	1.973
		Colombo Massimo	3	1.698,1	566,0	2.175
		Gregis Ferdinando	2	1.010,4	505,2	1.777
		Gritti Angelo	3	1.759,1	586,4	2.222
		Lastrico Edoardo	3	1.264,3	421,4	1.652
		Miticocchio Paolo	6	2.338,4	389,7	2.030
		Piazza Stefano	4	2.009,0	502,3	2.185
		Testa Claudio	3	1.127,9	376,0	1.502
	totali Apertura 15m		28	13.055,7	466,3	15.516
	Libera	Ancillotti Ruggero	1	732,6	732,6	1.160
		Gallia Guido	4	1.368,8	342,2	1.381
		Gandolfi Andrea	2	928,4	464,2	1.422
	totali Libera		7	3.029,8	432,8	3.963
	Sport	Camozzi Antonio	2	737,9	369,0	1.405
		Gregis Ferdinando	1	696,5	696,5	1.203
		Lastrico Edoardo	1	347,7	347,7	601
		Longhi Marcello	1	472,3	472,3	816
		Miticocchio Paolo	1	391,5	391,5	702
		Testa Claudio	1	546,8	546,8	944
	totali Sport		7	3.192,7	456,1	5.671
	Promozione	Bottini Maurizio	9	2.756,8	306,3	1.776
		Bresaola Maria Teresa	1	159,5	159,5	281
		Capuzzo Graziano	3	1.056,1	352,0	1.431
		Carbonera Francesco	3	624,9	208,3	965
		Gervasoni Mirko	1	104,3	104,3	207
		Loddi Giancarlo	3	1.230,6	410,2	1.686
		Meregalli Guglielmo	3	977,9	326,0	1.252
		Merlini Renato	1	288,4	288,4	507
		Milella Andrea	1	137,3	137,3	272
Minoli Luca		3	613,0	204,3	885	
Polizzy Roberto		1	181,5	181,5	319	
Pressato Massimo		3	1.269,6	423,2	1.816	
Rossi Emanuele		2	596,7	298,3	1.125	
Sala Davide		1	104,3	104,3	219	
Scaglioni Giovanni		4	1.486,1	371,5	1.703	
Verderio Angelo		2	309,5	154,8	545	
Vigano' Paolo		1	482,7	482,7	849	
totali Promozione		42	12.379,2	294,7	15.838	
Totale Ae.Club	n.concorrenti	34	84	31.657,4	376,9	40.988
AeC. Belluno	Promozione	Bampo Roberto	1	397,9	397,9	756
		Foscolo Alvise	2	836,2	418,1	1.419
totali Promozione		3	1.234,1	411,4	2.175	
Totale Ae.Club	n.concorrenti	2	3	1.234,1	411,4	2.175

A.C.A.O. Aero Club Adele Orsi - (VA)
15° Campionato Italiano di Distanza - 2002
 segue **Tabella Riepilogativa Voli per Aero Club**

Club	Classe	concorrenti	n.voli	Km. Totali	media	punti(*)	
A.V.M. Milano	Apertura 15m	Poletti Franco	2	534,4	267,2	1.059	
AeC. Bolzano	Apertura 15m	Galetto Giorgio	5	3.776,6	755,3	3.074	
		Istel Roberto	8	5.836,1	729,5	3.245	
		Teutsch Peter	3	1.847,6	615,9	2.299	
	totali Apertura 15m			16	11.460,3	716,3	8.618
	Libera	Garbari Ferruccio	4	2.322,8	580,7	2.177	
	Promozione	De Barba Franco	3	1.500,0	500,0	2.204	
		Fieg Elmar	3	1.209,9	403,3	1.523	
		Holzner Robert	2	713,9	357,0	1.256	
		Perathoner David	3	1.606,0	535,3	2.204	
		Torggler Hans	2	861,3	430,6	1.774	
Windegger Cristoph		2	639,4	319,7	1.267		
totali Promozione			15	6.530,5	435,4	10.228	
Totali Ae.Club	n.concorrenti	10	35	20.313,6	580,4	21.023	
A.V.Lariano	Sport	Stagi Folco	2	486,5	243,3	872	
	Promozione	Moggio Giovanni	1	508,8	508,8	848	
Totali Ae.Club	n.concorrenti	2	3	995,3	331,8	1.720	
AeC. Ferrara	Libera	Bottoni Sandro	2	647,4	323,7	1.118	
	Promozione	Negossi Remo	2	295,0	147,5	606	
Totali Ae.Club	n.concorrenti	2	4	942,4	235,6	1.724	
AeC. Rieti	Apertura 15m	Martinelli Daniele	2	1.036,3	518,2	1.790	
		Libera	Reginaldi Roberto	2	1.414,2	707,1	2.207
			Volpi Diego	2	760,8	380,4	1.314
	totali Libera			4	2.175,0	543,8	3.521
	Sport	Antonelli Mario	2	1.094,0	547,0	1.961	
		Volpi Diego	4	2.089,5	522,4	2.133	
	totali Sport			6	3.183,5	530,6	4.094
	Promozione	Blasi Domenico	2	523,4	261,7	1.037	
		Giretti Alfredo	4	1.869,8	467,5	2.016	
		Motta Carlo	2	1.130,3	565,2	2.157	
totali Promozione			8	3.523,5	440,4	5.210	
Totali Ae.Club	n.concorrenti	8	20	9.918,3	495,9	14.615	
AeC. Torino	Apertura 15m	Ferrero Andrea	2	1.137,1	568,5	2.113	
AeC. Toscano	Libera	Urbani Luca	2	1.173,2	586,6	1.769	
AeC. Valle d'Aosta	Apertura 15m	Maruelli Stefano	2	1.239,7	619,8	2.181	
AeC. Verona -A.V.S.	Apertura 15m	Zorzi Alberto	2	654,0	327,0	1.150	
		Promozione	Ambrosini Flavio	3	1.086,6	362,2	1.431
			Giolai Erminio	1	170,2	170,2	323
			Kessler Marco Massimo	1	201,6	201,6	355
			Rocca Guido	2	754,6	377,3	1.236
	totali Promozione			7	2.213,0	316,1	3.345
Totali Ae.Club	n.concorrenti	5	9	2.867,0	318,6	4.495	
AeC.V.V. Mugello	Sport	Taverna Andrea	2	897,9	449,0	1.551	
	Promozione	Formosa Flavio	1	497,7	497,7	892	
Totali Ae.Club	n.concorrenti	2	3	1.395,6	465,2	2.443	
Totale Generale	n.concorrenti	86	199	88.355,3	444,0	118.818	

(*) nota : i punti sono relativi ai km percorsi validi per le classifiche

Numero Voli relativi alle classifiche : **146**

Totale Km percorsi relativi alle classifiche : **67.147,2**

Media Km percorsi relativi alle classifiche : **447,6**

15° Campionato Italiano di Distanza 2002

Tabella Riepilogativa VoliperPilota

Concorrente	club	classe	n, voli	Km, Totali	media
Alessandro Maurizio	A.C.A.O. Varese	Promozione	1	114,6	114,7
Ambrosini Flavio	AeC. Verona-A.V.S.	Promozione	3	1086,6	362,3
Ancillotti Ruggero	A.V.A. Valbrembo	Libera	1	732,6	732,6
Antonelli Mario	AeC. Rieti	Sport	2	1094,0	547,0
Balducci Alberto	A.C.A.O. Varese	Promozione	2	966,9	483,5
Bampo Roberto	AeC. Belluno	Promozione	1	397,9	397,9
Blasi Domenico	AeC. Rieti	Promozione	2	523,4	261,8
Bottini Maurizio	A.V.A. Valbrembo	Promozione	9	2756,8	306,4
Bottoni Sandro	AeC. Ferrara	Libera	2	647,4	323,8
Bresaola Maria Teresa	A.V.A. Valbrembo	Promozione	1	159,5	159,6
Camozzi Antonio	A.V.A. Valbrembo	Sport	2	737,9	369,0
Camozzi Antonio	A.V.A. Valbrembo	Apertura 15m	4	1848,5	462,2
Capuzzo Graziano	A.V.A. Valbrembo	Promozione	3	1056,1	352,1
Carbonera Francesco	A.V.A. Valbrembo	Promozione	3	624,9	208,3
Coari Mauro	A.C.A.O. Varese	Promozione	1	114,6	114,7
Colombo Massimo	A.V.A. Valbrembo	Apertura 15m	3	1698,1	566,1
Crespi Dario	A.C.A.O. Varese	Apertura 15m	1	527,6	527,6
Dalzotto G. Mario	A.C.A.O. Varese	Promozione	2	865,8	432,9
DeBarba Franco	AeC. Bolzano	Promozione	3	1500,0	500,0
Ferrero Andrea	AeC. Torino	Apertura 15m	2	1137,1	568,6
Fieg Elmar	AeC. Bolzano	Promozione	3	1209,9	403,4
Formosa Flavio	AeC. V.V. Mugello	Promozione	1	497,7	497,8
Foscolo Alvise	AeC. Belluno	Promozione	2	836,2	418,1
Galetto Giorgio	AeC. Bolzano	Apertura 15m	5	3776,6	755,4
Gallia Guido	A.V.A. Valbrembo	Libera	4	1368,8	342,3
Gandolfi Andrea	A.V.A. Valbrembo	Libera	2	928,4	464,3
Garbari Ferruccio	AeC. Bolzano	Libera	4	2322,8	580,8
Gervasoni Mirko	A.V.A. Valbrembo	Promozione	1	104,3	104,4
Giolai Erminio	AeC. Verona-A.V.S.	Promozione	1	170,2	170,3
Giretti Alfredo	AeC. Rieti	Promozione	4	1869,8	467,5
Gnesutta Andrea	A.C.A.O. Varese	Promozione	1	636,8	636,8
Gregis Ferdinando	A.V.A. Valbrembo	Apertura 15m	2	1010,4	505,3
Gregis Ferdinando	A.V.A. Valbrembo	Sport	1	696,5	696,5
Gritti Angelo	A.V.A. Valbrembo	Apertura 15m	3	1759,1	586,4
Holzner Robert	AeC. Bolzano	Promozione	2	713,9	357,0
Introni Emilio	A.C.A.O. Varese	Promozione	1	150,0	150,1
Istel Roberto	AeC. Bolzano	Apertura 15m	8	5836,1	729,6
Kessler Marco Massimo	AeC. Verona-A.V.S.	Promozione	1	201,6	201,7
Lastrico Edoardo	A.V.A. Valbrembo	Apertura 15m	3	1264,3	421,5
Lastrico Edoardo	A.V.A. Valbrembo	Sport	1	347,7	347,8
Loddi Giancarlo	A.V.A. Valbrembo	Promozione	3	1230,6	410,3
Longhi Marcello	A.V.A. Valbrembo	Sport	1	472,3	472,3
Martignoni Fabio	A.C.A.O. Varese	Apertura 15m	1	341,0	341,0
Martinelli Daniele	AeC. Rieti	Apertura 15m	2	1036,3	518,2
Maruelli Stefano	AeC. Valled'Aosta	Apertura 15m	2	1239,7	619,9
Matteucci Enrico	A.C.A.O. Varese	Apertura 15m	1	322,0	322,0
Meregalli Guglielmo	A.V.A. Valbrembo	Promozione	3	977,9	326,0
Merlini Renato	A.V.A. Valbrembo	Promozione	1	288,4	288,4
Milella Andrea	A.V.A. Valbrembo	Promozione	1	137,3	137,4
Minoli Luca	A.V.A. Valbrembo	Promozione	3	613,0	204,4
Miticocchio Paolo	A.V.A. Valbrembo	Apertura 15m	6	2338,4	389,8
Miticocchio Paolo	A.V.A. Valbrembo	Sport	1	391,5	391,5
Moggio Giovanni	A.V. Lariano	Promozione	1	508,8	508,8
Moroni Cesare	A.C.A.O. Varese	Promozione	1	521,8	521,8
Motta Carlo	AeC. Rieti	Promozione	2	1130,3	565,2
Negossi Remo	AeC. Ferrara	Promozione	2	295,0	147,6
Pavesi Ugo	A.C.A.O. Varese	Libera	3	1806,5	602,2
Perathoner David	AeC. Bolzano	Promozione	3	1606,0	535,4
Piazza Stefano	A.V.A. Valbrembo	Apertura 15m	4	2009,0	502,3
Poletti Franco	A.V.M. Milano	Apertura 15m	2	534,4	267,3
Polizzy Roberto	A.V.A. Valbrembo	Promozione	1	181,5	181,6
Pressato Massimo	A.V.A. Valbrembo	Promozione	3	1269,6	423,3
Reginaldi Roberto	AeC. Rieti	Libera	2	1414,2	707,1
Righini Alberto	A.C.A.O. Varese	Libera	2	1224,1	612,1
Rocca Guido	AeC. Verona-A.V.S.	Promozione	2	754,6	377,3
Rossi Emanuele	A.V.A. Valbrembo	Promozione	2	596,7	298,4
Sala Davide	A.V.A. Valbrembo	Promozione	1	104,3	104,4
Saurin Gustavo	A.C.A.O. Varese	Apertura 15m	2	1099,2	549,6
Scaglioni Giovanni	A.V.A. Valbrembo	Promozione	4	1486,1	371,6
Sironi Alberto	A.C.A.O. Varese	Libera	4	2615,4	653,9
Stagi Folco	A.V. Lariano	Sport	2	486,5	243,3
Stefanutti Oscar	A.C.A.O. Varese	Libera	3	1814,1	604,8
Tamborini Francesco	A.C.A.O. Varese	Apertura 15m	2	950,3	475,2
Taverna Andrea	AeC. V.V. Mugello	Sport	2	897,9	449,0
Testa Claudio	A.V.A. Valbrembo	Apertura 15m	3	1127,9	376,0
Testa Claudio	A.V.A. Valbrembo	Sport	1	546,8	546,8
Teutsch Peter	AeC. Bolzano	Apertura 15m	3	1847,6	615,9
Torggler Hans	AeC. Bolzano	Promozione	2	861,3	430,7
Urbani Luca	AeC. Toscano	Libera	2	1173,2	586,6
Verderio Angelo	A.V.A. Valbrembo	Promozione	2	309,5	154,8
Vergani Mario	A.C.A.O. Varese	Promozione	2	876,5	438,3
Viganò Paolo	A.V.A. Valbrembo	Promozione	1	482,7	482,8
Volpi Diego	AeC. Rieti	Sport	4	2089,5	522,4
Volpi Diego	AeC. Rieti	Libera	2	760,8	380,5
Windegger Cristoph	AeC. Bolzano	Promozione	2	639,4	319,8
Zorzi Alberto	AeC. Verona-A.V.S.	Apertura 15m	2	654,0	327,0
totale			199	88.355,3	444,0

Totale n. concorrenti 86 n. concorrenti femmina 1 n. concorrenti maschi 85

15° Campionato Italiano di Distanza 2002

Tabella Riepilogativa voli per Classe

Classe	Tema	n.voli	Km.Totali	media
Apertura 15m				
	Distanza su 3 punti dichiarati	7	4,044.7	577.8
	Distanza su 3 punti libera	2	1,234.5	617.3
	Tema libero	8	3,158.7	394.8
	Tema cambiato in volo	44	23,919.7	543.6
	totale classe Apertura 15m	61	32,357.6	530.5
Libera				
	Andata e ritorno dichiarata	1	303.4	303.4
	Distanza su 3 punti dichiarati	3	1,957.0	652.3
	Tema libero	3	803.0	267.7
	Tema cambiato in volo	24	13,744.9	572.7
	totale classe Libera	31	16,808.3	542.2
Sport				
	Distanza su 3 punti dichiarati	4	1,985.6	496.4
	Tema libero	3	1,061.9	354.0
	Tema cambiato in volo	10	4,713.1	471.3
	totale classe Sport	17	7,760.6	456.5
Promozione				
	Andata e ritorno dichiarata	4	1,567.7	391.9
	triangolo qualsiasi dichiarato	10	2,397.9	239.8
	Distanza su 3 punti dichiarati	14	6,312.0	450.9
	Tema libero	9	2,179.7	242.2
	Tema cambiato in volo	51	18,203.8	356.9
	Andata e ritorno non completata	1	359.9	359.9
	Triangolo qualsiasi non compl.	1	407.8	407.8
	totale classe Promozione	90	31,428.8	349.2
	totale tutte le classi	199	88,355.3	444.0

15° Campionato Italiano di Distanza 2002

Tabella Riepilogativa per tipo Aliante

Tipo Aliante	n.voli	Km.Totali	media
ASH 25	5	1.84	396.9
ASH 25 L	1	849	849.1
ASH 26	1	733	732.6
ASW 15	2	562	280.9
ASW 19	1	398	397.9
ASW 20	5	2736	547.3
ASW 20/16.6m	4	2022	505.4
Astir CS77	2	295	147.5
DG 200 17m	3	1087	362.2
DG 300	24	7535	314.0
DG 500 22m	2	898	449.0
DG 600 15m	2	1036	518.2
DG 600 18m	3	1932	643.9
DG 800 18m	15	7996	533.1
Discus	44	18140	412.3
Discus 2	14	5942	424.5
Duo Discus	4	2063	515.8
Hornet	2	275	137.3
Jantar std	1	520	519.6
LS 3	3	856	285.2
LS 3 17m	2	647	323.7
LS 4	6	2257	376.1
LS 6	2	836	418.1
LS 7	5	1519	303.7
LS 8	6	3476	579.3
Mini Nimbus	5	1924	384.8
Nimbus 2 b,c	2	755	377.3
Nimbus 3/25m	2	1173	586.6
Nimbus 4	1	565	565.1
SZD 51 Junior	2	265	132.3
SZD-55	2	877	438.3
Stemme S10	6	2850	475.1
Ventus 2	18	12131	673.9
Ventus 2/18m	2	1224	612.0
Totali	199	88355	444

15° Campionato Italiano di Distanza 2002

Tabella Riepilogativa per km volati

Classe	Km. percorsi da	a	n.voli	Km.Totali	media
Apertura 15m					
	150.1	300	8	1,971.0	246.4
	300.1	500	17	6,929.0	407.6
	500.1	750	30	18,290.5	609.7
	750.1	1000	6	5,167.1	861.2
	totali Apertura 15m		61	32,357.6	530.5
Libera					
	150.1	300	3	759.2	253.1
	300.1	500	10	4,076.3	407.6
	500.1	750	16	10,364.1	647.8
	750.1	1000	2	1,608.7	804.3
	totali Libera		31	16,808.3	542.2
Sport					
	150.1	300	3	783.5	261.2
	300.1	500	8	3,446.0	430.7
	500.1	750	6	3,531.1	588.5
	totali Sport		17	7,760.6	456.5
Promozione					
	0.1	150	10	1,209.8	121.0
	150.1	300	23	5,049.7	219.6
	300.1	500	38	14,661.8	385.8
	500.1	750	18	9,738.9	541.1
	750.1	1000	1	768.6	768.6
	totali Promozione		90	31,428.8	349.2
Tutte le Classi					
	0.1	150	10	1,209.8	121.0
	150.1	300	37	8,563.4	231.4
	300.1	500	73	29,113.1	398.8
	500.1	750	70	41,924.6	598.9
	750.1	1000	9	7,544.4	838.3
	totali Tutte le Classi		199	88,355.3	444.0

15° Campionato Italiano di Distanza 2002

Tabella Riepilogativa Voli per tema

Tema	Classe	n.voli	Km Volati	media
Andata e ritorno dichiarata				
	Libera	1	303.4	303.4
	Promozione	4	1,567.7	391.9
	totale Tema	5	1,871.1	374.2
triangolo qualsiasi dichiarato				
	Promozione	10	2,397.9	239.8
Distanza su 3 punti dichiarati				
	Apertura 15m	7	4,044.7	577.8
	Libera	3	1,957.0	652.3
	Sport	4	1,985.6	496.4
	Promozione	14	6,312.0	450.9
	totale Tema	28	14,299.3	510.7
Distanza su 3 punti libera				
	Apertura 15m	2	1,234.5	617.3
Tema libero				
	Apertura 15m	8	3,158.7	394.8
	Libera	3	803.0	267.7
	Sport	3	1,061.9	354.0
	Promozione	9	2,179.7	242.2
	totale Tema	23	7,203.3	313.2
Tema cambiato in volo				
	Apertura 15m	44	23,919.7	543.6
	Libera	24	13,744.9	572.7
	Sport	10	4,713.1	471.3
	Promozione	51	18,203.8	356.9
	totale Tema	129	60,581.5	469.6
Andata e ritorno non completata				
	Promozione	1	359.9	359.9
Triangolo qualsiasi non completato				
	Promozione	1	407.8	407.8
	totale Temi	199	88,355.3	444.0

AeC. Rieti
Open Class - Campionato Italiano Classe Libera
 Rieti 4 ÷ 13 August 2002

concorrente	naz	Club	Alliante	Punti	05 Agosto km 357.2	07 Agosto km 349.5	08 Agosto km 385.5	12 Agosto km 316.8	13 Agosto km 406.8	*
1 Vergani Walter + 1	ITA	A.C.A.O. Varese	Nimbus 4DM	4148	4 601	1 1000	1 1000	7 655	3 892	938
2 Reginaldi Roberto + 1	ITA	AeC. Rieti	ASH 25	3952	2 968	5 598	6 715	2 918	6 733	894
3 Paolillo Ugo	ITA	AeC. Rieti	Nimbus 4	3699	3 971	2 930	8 485	6 665	8 698	837
4 Colombo Davide + 1	ITA	C.V.V.A.M.I.Guidon	Nimbus 4D	3581	7 281	3 894	3 904	8 628	4 874	810
5 Bruttini Alessandro Mantica Umberto	ITA	AeC. Valle Aosta	Nimbus 4D	3349	5 600	6 587	7 714	3 843	9 605	758
6 Manzoni Roberto Brambilla Lorenzo	ITA	A.C.A.O. Varese	Nimbus 4D	2724	9 230	8 151	5 776	5 698	5 869	616
7 Colombo Aldo + 1	ITA	AeC. Rieti	ASH 25	969	8 263	9 0	9 0	9 0	7 706	219
8 Finocchiaro Filippo	ITA	AeC. l'Aquila	Nimbus 2	162	10 162	9 0	9 0	9 0	10 0	37

Punti per la Graduatoria Nazionale

Per le Statistiche consultare la tabella relativa alla CIM 2002 Classe OPEN

AeroClub Rieti

Campionato Italiano Categoria Promozione

Aeroporto di Rieti 20 ÷ 27 Luglio 2002

Concorrente	Naz	Club	Alliante	punti	20 Luglio Km 250.1	21 Luglio Km 224.9	22 Luglio Km 209.0	*
1 Gnesutta Andrea	ITA	A.C.A.O. Varese	Discus	2117	1 967	3 518	2 632	850
2 Sandri Eliano	ITA	AeC. Valle Aosta	LS 6	1516	3 547	1 820	6 149	
3 Giretti Alfredo	ITA	AeC. Rieti	Discus	1342	2 558	5 472	3 312	
4 Salizzoni Paolo	ITA	AeC.V. Ferrarese	DG 800 18m CM	1067	4 497	2 570	8 0	
5 Dalla Brida Mauro	ITA	AeC. Trento	ASW 20	924	7 0	6 291	1 633	
6 Fanfani Marco	ITA	AeC. Arezzo	LS 8 18m	618	5 300	8 29	5 289	
7 Di Bartolomeo Riccardo	ITA	AeC. l'Aquila	Discus	615	7 0	4 479	7 136	
8 Moggio Giovanni	ITA	AeC.V.Lariano	Ventus 2	503	6 164	7 45	4 294	

* Promosso alla Categoria Nazionale e punti per la Graduatoria Nazionale

Statistiche

prova del	km percorso	partiti	n. concorrenti			f.c.	% f.c.	km assegnati	Velocità max km/h	
			arrivati	f.c.	% f.c.				Effettiva	Ricalcolata
20/07	250.1	6	0	6	100		1501	0	0	
21/07	224.9	8	1	7	88		1799	56.9	50.8	
22/07	209.0	7	2	5	71		1463	97.3	95.5	
Totali	684.0	21	4	17	81		4763			
Prova del	descrizione temi assegnati									
20/07	Cittaducale-Luco d.Marsi-Foligno-Ripa Sottile-RI trag.									
22/07	Cantalice-Magliano dei Marsi-Trevi-RI traguardo									
21/07	Rieti Osp.- Celano - Trevi - RI traguardo									

Trofeo Novi 2002 - CLASSE UNICA NAZIONALI

Aeroporto di Novi Ligure 7,8,9,14,15,16 Giugno 2002

Concorrente	Naz	Club	Alliante	punti	14 Giugno Km 272.2	15 giugno Km 271.6	16 giugno Km 148.3	*
1 Squarciafico Vittorio	ITA	AeC. Fulvio Padova	Ventus 2	1330	1 684	5 230	7 416	800
2 Pinni Vittorio	ITA	A.S.Parma Soaring	Discus	1244	4 538	1 267	2 439	748
3 Botto Massimo	ITA	A.V.M. Milano	ASW 20	1197	6 533	3 239	3 425	720
4 Dal Grande Giuseppe	ITA	AeC. Prealpi Venete	Ventus 2	1186	7 530	4 233	4 423	713
5 Ferrero Andrea	ITA	A.C.A.O. Varese	LS 8	1054	2 554	12 57	1 443	634
6 Buffarello Gianfranco	ITA	AeC. Fulvio Padova	ASW 20	956	5 536	16 0	6 420	575
7 Beltramello Marco	ITA	AeC. Biella	Ventus 2	877	3 542	8 211	13 124	52
8 Tarchini Edoardo	SWI	AeC. Fulvio Padova	LS 8 18m	869	9 490	2 243	11 136	
9 Saurin Gustavo	ITA	A.C.A.O. Varese	LS 8	761	8 517	11 115	12 129	458
10 Matteucci Enrico	ITA	A.C.A.O. Varese	Discus	758	10 172	6 223	9 363	456
11 Longo Flavio	ITA	AeC. Fulvio Padova	LS 3	712	12 66	6 223	4 423	428
12 Passarelli Girolamo	ITA	AeC. Fulvio Padova	Ventus/17.6m C.M.	498	13 59	15 35	8 404	300
13 Lojacco Umberto	ITA	AeC. Torino	ASW 20	423	11 156	9 143	13 124	254
14 Giacobbe Dino	ITA	AeC. Fulvio Padova	Ventus	227	14 51	14 39	10 137	137
15 Ceriani Damino + 1	ITA	A.V.M. Milano	Twin Astir C.F.	219	15 46	10 119	15 54	132
16 Fontana Vittorio	ITA	A.V.M. Milano	DG 800 18m CM	82	16 38	13 44	16 0	49

** Punti per la Graduatoria Nazionale*

Statistiche

prova del	km percorso	partiti	n. concorrenti			Totale km			Media Km.conc	Punteggio			velocità max km/h		
			arrivati	f.c.	% f.c.	Assegnati	percorsi	%		Disponibile	D.F.	assegn.	effettiva	Ricalc.*	
14/06	272.2	16	0	16	100	4355	1709	39	107	811	0.84	684	0.0	0.0	
15/06	271.6	15	0	15	100	4074	1059	26	71	334	0.80	267	0.0	0.0	
16/06	148.3	15	9	6	40	2225	1575	71	105	492	0.90	443	64.9	57.9	
Totali	692.1	46	9	37	80	10654	4343	41	94	1637		1394			
Prova del	descrizione temi assegnati										Prova del	descrizione temi assegnati			
14/06	Tortona-Varzi-Calosso-Scuzolengo-Volpedo-Fubine-Rivatta-Novì										15/06	Tortona-Varzi-Oviglio-Bardi-Rivatta-Novì Ligure			
16/06	Tortona-Fubine-San Nazzaro-Oviglio-Rivatta-Novì Ligure														

AeC. Torino
Trofeo città di Torino 2002
Classe Standard

Torino Aeritalia 30,31 Marzo 1,5,6,7 Aprile 2002

Concorrente	Naz	Club	Aliante	punti	31 Marzo Km 302.8	1 Aprile Km 293.6	5 Aprile Km 225.7	*	
1 Avanzini Luciano	ITA	A.C.A.O. Varese	Discus 2	2695	1	1000	1	783	860
2 Villa Alessandro	ITA	A.C.A.O. Varese	LS 8	2591	5	962	4	789	827
3 Monti Luca	ITA	A.C.A.O. Varese	LS 8	2574	4	964	5	799	821
4 Pinni Vittorio	ITA	AeC. Parma	Discus	2563	7	947	2	722	818
5 Grinza Giancarlo	ITA	AeC. Valle Aosta	ASW 28	2543	2	979	10	811	811
6 Monti Lorenzo	ITA	A.C.A.O. Varese	LS 8	2539	3	969	8	800	810
7 Ferrero Andrea	ITA	AeC. Torino	LS 8	2373	11	861	3	638	757
8 Tardi' Renato	ITA	AeC. Torino	ASW 24	2275	6	961	12	624	726
9 Romano Roberto	ITA	A.C.A.O. Varese	ASW 28	2265	9	870	11	655	723
10 Spreafico Gianni	ITA	AeC. Biella	LS 8	2029	12	854	18	737	647
11 Poletti Franco	ITA	A.V.M. Milano	LS 4	2021	13	824	15	588	645
12 Saurin Gustavo	ITA	A.C.A.O. Varese	LS 8	1901	16	644	6	455	607
13 Boscono Carlo	ITA	AeC. Biella	DG 300	1762	18	455	8	537	562
14 Beozzi Antonio	ITA	AeC. Torino	SZD-55	1666	8	887	7	0	532
15 Oppici Filippo	ITA	AeC. Parma	Discus	1564	17	599	16	468	499
16 Prodorutti Yuri	ITA	AeC. Arezzo	LS 7	1549	15	649	14	265	494
17 Bitozzi Andrea	ITA	AeC.Prealpi Venete	Discus	1443	10	864	17	105	460
18 Brunazzo Mauro	ITA	A.C.A.O. Varese	LS 8	1408	14	730	21	367	449
19 Pigni Aldo	ITA	A.C.A.O. Varese	Discus 2	1300	20	369	20	516	415
20 Dalla Rosa Silverio	ITA	A.C.A.O. Varese	Discus	1283	21	332	19	533	415
21 Angelini Paolo	ITA	A.C.A.O. Varese	SZD-55	1252	22	324	13	259	400
22 Francica Rosario	ITA	AeC.V.Lariano	Discus	514	19	386	22	48	164

* Punti per la Graduatoria Nazionale

Statistiche

prova del	km percorso	n. concorrenti				Totale km			Media	Punteggio			velocità max km/h	
		partiti	arrivati	f.c.	% f.c.	Assegnati	percorsi	%	Km conc.	Disponibile	D.F.	assegn.	effettiva	Ricac.*
31/03	302.8	22	17	5	23	6662	6229	94	283	1000	1.00	1000	93.6	91.9
01/04	293.6	22	16	6	27	6459	5888	91	268	912	1.00	912	107.6	105.6
05/04	225.7	21	16	5	24	4740	4143	87	197	811	1.00	811	91.0	89.3
Totali	822.1	65	49	16	25	17861	16260	91	250	2723		2723		
Prova del	descrizione temi assegnati				Prova del	descrizione temi assegnati								
31/03	Caselle-Varallo-Colle Lys-Barge-Caselle-Torino				01/04	Colle Lys-Mergozzo-Bussoleno-Torino								
05/04	Brione-Oropa-Borgone-Luserna San Giovanni-Tangenziale-TO													

Classe 15m/Libera

Concorrente	Naz	Club	Aliante	punti	31 Marzo Km 331.1	1 Aprile Km 320.3	5 Aprile Km 246.3	*	
1 Marchisio Giorgio	ITA	AeC. Torino	Ventus 2	2898	1	1000	1	909	820
2 Tarchini Edoardo	SWI	AeC. Fulvio Padova	LS 8 18m	2800	4	929	3	937	
3 Squarciafico Vittorio	ITA	AeC. Fulvio Padova	Ventus 2	2777	6	921	5	931	786
4 Costa Corrado	ITA	A.C.A.O. Varese	LS 8 18m	2759	5	923	2	893	781
5 Durazzi Giulio (*)	ITA	Barcellona	ASW 20	2660	3	932	7	894	753
6 Bertoncini Luigi	ITA	AeC.V.Lariano	Ventus 2	2570	9	839	4	798	727
7 Barbero Claudio Pessione Alessandro	ITA	AeC. Torino	ASH 25	2531	8	863	6	828	716
8 Cuccoli Cristian	ITA	AeC.V. Ferrara	LS 6	2525	2	956	11	855	714
9 Beltramello Marco	ITA	AeC. Biella	Ventus 2	2457	7	890	10	842	695
10 Gioppo Gaetano	ITA	AeC.Prealpi Venete	DG 400 17m	2070	13	437	8	830	586
11 Sironi Alberto	ITA	A.C.A.O. Varese	DG 600 18m	1918	10	721	18	809	543
12 Tavera Pier Mario	ITA	AeC. Valle Aosta	DG 800 18m	1831	14	432	12	703	
13 Borgo Vittorio	ITA	AeC. Fulvio Padova	Nimbus 2	1786	12	613	13	600	505
14 Fusco Adriano	ITA	AeC.V. Ferrara	LS 6	1512	17	349	9	416	428
15 Lojaccono Umberto	ITA	AeC. Torino	ASW 20	1478	11	651	13	254	418
16 Giacobbe Dino	ITA	AeC. Fulvio Padova	Ventus	1233	18	344	13	316	349
17 Bellato Aldo	ITA	AeC. Torino	LS 3	1196	15	412	16	324	
18 Mion Paolo	ITA	AeC. Torino	LS 3	1079	16	359	17	286	305
19 Cristiani Marcello	ITA	AeC.V. Ferrara	DG 600 18m	410	19	328	19	0	116

* Punti per la Graduatoria Nazionale

Statistiche

(*) Promosso alla Categoria Nazionale

prova del	km percorso	n. concorrenti				Totale km			Media	Punteggio			velocità max km/h	
		partiti	arrivati	f.c.	% f.c.	Assegnati	percorsi	%	Km conc.	Disponibile	D.F.	assegn.	effettiva	Ricac.*
31/03	331.1	19	12	7	37	6291	5273	84	278	1000	1.00	1000	104.0	98.6
01/04	320.3	19	15	4	21	6086	5319	87	280	989	1.00	989	113.8	107.8
05/04	246.3	18	13	5	28	4433	3831	86	213	937	1.00	937	91.5	86.7
Totali	897.7	56	40	16	29	16810	14423	86	258	2926		2926		
Prova del	descrizione temi assegnati				Prova del	descrizione temi assegnati								
31/03	Colle Lys-Varallo-Bussoleno-Revello-Caselle-Torino				01/04	Colle Lys-Domodossola-Venaus-Torino								
05/04	Caselle-Oropa-Ferrera-Pinerolo-Balangero-Rivoli-Torino													

ANNUNZIO DELLA GIARRE 2002

AeC. Rieti
Coppa Internazionale del Mediterraneo - Standard Class
Rieti 4 + 13 August 2002

concorrente	naz	Club	Alliante	Punti	05 Agosto km 322.7	07 Agosto km 312.1	08 Agosto km 373.4	12 Agosto km 289.4	13 Agosto km 330.4	*
1 Hammerle Heinz	AUT	SFG Dornbirn	LS 8	4647	1 857	1 1000	1 1000	4 811	1 979	
2 Griitti Angelo	BEL	A.V.A. Valbrembo	Discus	4328	2 832	2 955	4 814	1 950	5 777	885
3 Erba Giorgio	ITA	AeC. l'Aquila	LS 8	3678	4 789	11 268	2 873	3 937	4 811	752
4 Pinni Vittorio	ITA	AeC. Valle Aosta	Discus	3521	5 733	3 942	9 443	9 521	2 882	720
5 Znidarsic Luka	SLO	AeC Lsubljana	LAK 19	3401	6 695	8 348	6 701	6 778	3 879	
6 Romano Roberto	ITA	AeC.V.Lariano	ASW 28	3326	3 821	11 268	7 612	2 938	6 686	680
7 Fianco Gualtiero	ITA	AeC. Rieti	Discus	3160	9 476	7 470	3 822	5 789	8 603	646
8 Pasetti Giuseppe	ITA	AeC. Valle Aosta	LS 8	3028	8 545	5 701	5 717	10 408	7 657	619
9 Francica Rosario	BEL	AeC.V.Lariano	Discus	2587	12 406	6 698	11 204	7 766	9 513	529
10 Bolzoni Stefano	ITA	AeC. Valle Aosta	DG 300	2317	11 429	4 702	10 228	8 717	10 241	474
11 Riva Adalberto	ITA	AeC.V.Lariano	Discus 2	1955	7 665	10 273	8 600	11 233	11 184	400
12 Pirker Herbert	AUT	FAS Wien	SZD 55	826	10 432	9 340	12 54	12 0	12 0	

*Punti per la Graduatoria Nazionale

Statistiche

prova del	km percorso	n. concorrenti				km assegnati	Velocità max Km/h
		partiti	arrivati	f.c.	% f.c.		
05/08	322.7	12	9	3	25	3872	122.2
07/08	312.1	12	3	9	75	3745	87.6
08/08	373.4	12	8	4	33	4481	121.9
12/08	289.4	11	0	11	100	3183	0.0
13/08	330.8	11	9	2	18	3639	112.2
Totali	1628.4	58	29	29	50	18921	
Prova del	descrizione temi assegnati						
07/08	Cittaducale-Villa Vallelonga-Nocera Umbra-Piediluco-RI tr.						
05/08	Rieti ospedale - S. Biagio Saracinesco - Spoleto - Rieti						
08/08	Contigliano-Pettorano-Gualdo Tadino-Piediluco-RI traguardo						
12/08	Cittaducale - Arezzo - Ripa Sottile - RI traguardo						
13/08	Cittaducale-Luco d.Marsi-Chiusi-Ripa Sottile-RI traguardo						

AeC. Rieti
Coppa Internazionale del Mediterraneo - 15 Metres Class
Rieti 4 + 13 August 2002

concorrente	naz	Club	Alliante	Punti	05 Agosto km 303.1	07 Agosto km 313.1	08 Agosto km 373.4	12 Agosto km 289.4	13 Agosto km 330.8	*
1 Amman Werner	AUT	AeC Hohenems	LS 6	4055	1 979	3 853	2 900	2 372	2 951	
2 Marchisio Giorgio	ITA	AeC. Torino	Ventus 2	3751	4 647	2 992	3 728	1 452	3 932	769
3 Haggemueller	AUT	FC S. Johann i.T.	Ventus 2	3485	2 860	4 450	1 1000	5 175	1 1000	
4 Dal Grande Giuseppe	ITA	AeC. Prealpi Venet	Ventus 2	2176	5 484	5 326	4 687	3 365	5 314	446
5 Casale Enrico	ITA	AeC. Rieti	ASW 20	1010	6 0	6 0	5 0	4 218	4 792	207
6 Urbani Luca	ITA	AeC. Rieti	ASW 20	1000	6 0	1 1000	5 0	6 0	7 0	205
7 Gostner Thomas	ITA	AeC. Bolzano	Ventus 2 AX	768	3 768	6 0	5 0	6 0	7 0	158
8 Balestra Bernardo	ITA	AeC. Rieti	DG 600 15m	305	6 0	6 0	5 0	6 0	6 305	63

*Punti per la Graduatoria Nazionale

Statistiche

prova del	km percorso	n. concorrenti				km assegnati	Velocità max Km/h
		partiti	arrivati	f.c.	% f.c.		
05/08	330.1	5	5	0	0	1651	112.0
07/08	312.1	5	3	2	40	1561	84.1
08/08	373.4	4	4	0	0	1494	118.1
12/08	289.4	5	0	5	100	1447	0.0
13/08	330.8	6	4	2	33	1985	107.8
Totali	1635.8	25	16	9	36	8136	
Prova del	descrizione temi assegnati						
05/08	Contigliano-S.Biagio Saracinesco-Spoleto-RI traguardo						
07/08	Cittaducale-Villa Vallelonga-Nocera Umbra-Piediluco-RI tr.						
08/08	Contigliano-Pettorano-Gualdo Tadino-Piediluco-RI traguardo						
12/08	Cittaducale - Arezzo - Ripa Sottile - RI traguardo						
13/08	Cittaducale-Luco d.Marsi-Chiusi-Ripa Sottile-RI traguardo						

AeC. Rieti
Coppa Internazionale del Mediterraneo – 18 metres Class
Rieti 4 ÷ 13 August 2002

concorrente	naz	Club	Aliante	Punti	05 Agosto km 350.1	07 Agosto km 349.5	08 Agosto km 385.5	12 Agosto km 316.8	13 Agosto km 406.8	*	
1	De Orleans Borbon A.	ESP	AeC.Toledo	ASH 26 CM	4401	1 970	11 567	1 1000	6 864	1 1000	
2	Ancilotti Ruggero	ITA	A.V.A. Valbrembo	ASH 26	4087	9 709	4 905	8 663	4 985	4 825	882
3	Pavesi Ugo	ITA	A.C.A.O. Varese	DG 800 18m	3974	8 741	6 890	7 697	1 1000	8 646	858
4	Brigliadori Leonardo	ITA	AeC.V.Lariano	LAK 17/18	3768	6 753	1 1000	2 844	10 261	2 910	813
5	Stoegner Gregor	AUT	ASKOE Linz	Ventus 2/18m CT	3739	2 863	13 156	4 838	2 992	3 890	
6	Di Vecchio Goliardo	ITA	AeC. Roma	LS 8 18m	3602	10 585	8 606	8 663	5 974	6 774	778
7	Wienberg Ib	DEN	SG-70 Arnborg	Ventus 2/18m CT	3578	14 122	3 938	5 732	3 990	5 796	
8	Cattaneo Mario	ITA	AeC. Rieti	DG 600 18m CM	3334	3 809	2 992	10 640	12 257	10 636	720
9	Bardelli Fausto	ITA	AeC. Modena	Ventus/17.6m	3073	7 746	7 718	13 385	8 748	11 476	663
10	Cristiani Marcello	ITA	AeC.V. Ferrarese	DG 800 18m CM	2920	11 278	12 561	11 601	7 801	7 679	630
11	Ballabio Giuseppe	ITA	AeC. Rieti	Ventus 2/18m	2557	4 787	9 600	12 524	13 0	8 646	552
12	Secomandi Maurizio	ITA	A.C.A.O. Varese	Ventus 2/18m	2533	5 758	10 583	3 843	9 349	13 0	547
13	Albertazzi Alberto	ITA	AeC.V.Lariano	Ventus 2/18m	2380	13 276	5 904	6 722	11 258	12 220	514
14	Grabner Vinzenz	AUT	AeC Woerschach	Ventus 2/18m CM	298	12 298	14 0	14 0	13 0	13 0	

* Punti per la Graduatoria Nazionale

Statistiche

prova del	km percorso	n. concorrenti				km assegnati		Velocità max. Km/h
		partiti	arrivati	f.c.	% f.c.			
05/08	350.1	14	4	10	71	4901	119.7	
07/08	349.5	13	7	6	46	4544	98.1	
08/08	385.5	13	13	0	0	5012	128.4	
12/08	316.8	12	0	12	100	3802	0.0	
13/08	406.8	12	11	1	8	4882	109.6	
Totali	1808.7	64	35	29	45	23140		
Prova del	descrizione temi assegnati							
05/08	05/08;Cittaducale-Castel S.Vincenzo-Trevi-Piediluco-RI traguardo							
07/08	07/08;Rieti torre-Pescasseroli-Nocera Umbra-Piediluco-RI traguardo							
08/08	07/08;Rieti torre-Pescasseroli-Nocera Umbra-Piediluco-RI traguardo							
12/08	12/08;Rieti torre - Siena - Ripa Sottile - RI traguardo							
13/08	13/08;Contigliano-Pescasseroli-Chiusi-Ripa Sottile-RI traguardo							

AeC. Rieti
Coppa Internazionale del Mediterraneo
Open Class - Campionato Italiano Classe Libera
Rieti 4 ÷ 13 August 2002

concorrente	naz	Club	Aliante	Punti	05 Agosto km 357.2	07 Agosto km 349.5	08 Agosto km 385.5	12 Agosto km 316.8	13 Agosto km 406.8	*	
1	Keim Klaus + 1	GER	AeC Deckenfronn	ASH 25/27	4200	6 530	4 889	4 849	1 1000	2 932	
2	Borgmann Erik Wolff Joost	NED	KNVVL/GeZC	Duo Discus	4177	1 1000	7 527	2 910	4 740	1 1000	
3	Vergani Walter + 1	ITA	A.C.A.O. Varese	Nimbus 4DM	4148	4 601	1 1000	1 1000	7 655	3 892	938
4	Reginaldi Roberto + 1	ITA	AeC. Rieti	ASH 25	3952	2 968	5 598	6 715	2 918	6 733	894
5	Paolillo Ugo	ITA	AeC. Rieti	Nimbus 4	3699	3 971	2 930	8 485	6 665	8 698	837
6	Colombo Davide + 1	ITA	C.V.V.A.M.I.Guidon	Nimbus 4D	3581	7 281	3 894	3 904	8 628	4 874	810
7	Bruttini Alessandro Mantica Umberto	ITA	AeC. Valle Aosta	Nimbus 4D	3349	5 600	6 587	7 714	3 843	9 605	758
8	Manzoni Roberto Brambilla Lorenzo	ITA	A.C.A.O. Varese	Nimbus 4D	2724	9 230	8 151	5 776	5 698	5 869	616
9	Colombo Aldo + 1	ITA	AeC. Rieti	ASH 25	969	8 263	9 0	9 0	9 0	7 706	219
10	Finocchiaro Filippo	ITA	AeC. l'Aquila	Nimbus 2	162	10 162	9 0	9 0	9 0	10 0	37

* Punti per la Graduatoria Nazionale

Statistiche

prova del	km percorso	n. concorrenti				km assegnati		Velocità max km/h	
		partiti	arrivati	f.c.	% f.c.		Effettivi	ricalcolati	
05/08	357.2	10	3	7	70	3572	103.8	92.6	
07/08	349.5	8	4	4	50	2796	109.0	95.1	
08/08	385.5	8	8	0	0	3084	124.4	108.6	
12/08	316.8	8	3	5	63	2534	83.4	72.8	
13/08	406.8	9	9	0	0	3661	110.1	99.5	
Totali	1815.8	43	27	16	37	15648			
Prova del	descrizione temi assegnati								
05/08	Rieti torre-Castel S.Vincenzo-Trevi-RI traguardo								
07/08	Rieti torre-Pescasseroli-Nocera Umbra-Piediluco-RI traguardo								
08/08	Rieti Torre-V.longa-Navelli-Costacciaro-Piediluco-RI trag.								
12/08	Rieti torre - Siena - Ripa Sottile - RI traguardo								
13/08	Cintigliano-Pescasseroli-Chiusi-Ripa Sottile-RI traguardo								

AeC. Rieti
Rieti Open Cup 2002
Aeroporto di Rieti 16 + 24 August 2002

Competitor	Nat	Club	Glider	Score	16 Agosto	16 Agosto	16 Agosto	16 Agosto	16 Agosto	16 Agosto	*
					km 356.2	km 356.2	km 356.2	km 356.2	km 356.2	km 356.2	
1 Paolillo Ugo	ITA	AeC. Rieti	Nimbus 4T	5629	5 878	1 1000	2 964	3 913	2 874	1 1000	950
2 Colombo Davide + 1	ITA	C.V.V.A.M.I.Guidonia	Nimbus 4D	5097	9 478	3 874	7 866	1 958	1 923	2 998	860
3 Erba Giorgio	ITA	AeC. l'Aquila	LS 8.18m	4805	3 880	4 829	6 886	5 887	10 671	3 652	811
4 Secomandi Maurizio	ITA	A.C.A.O. Varese	Ventus 2/18m	4730	2 927	2 888	9 822	7 790	9 691	4 612	799
5 Vergani Walter + 1	ITA	A.C.A.O. Varese	Nimbus 4DM	4634	1 964	5 806	5 903	2 926	11 664	10 371	782
6 Colombo Aldo Desti Antonio	ITA	AeC. Rieti	ASH 25 T	4403	6 870	6 762	3 955	13 690	5 806	12 320	743
7 Stefanutti Oscar	ITA	A.C.A.O. Varese	DG 800 18m CM	4293	7 864	11 447	10 803	6 805	7 768	6 606	725
8 Cristiani Marcello	ITA	AeC.V. Ferrarese	DG 800 18m B	4267	3 880	13 401	8 848	8 785	8 745	5 608	720
9 Hirner Rudolf	AUT	ASKO Linz	Ventus 2/18m CT	4083	8 768	7 680	11 741	12 701	6 797	8 396	
10 Ancillotti Ruggero	ITA	A.V.A. Valbrembo	ASH 26	3277	12 99	9 600	1 1000	10 727	12 526	11 325	553
11 Manzoni Roberto + 1	ITA	A.C.A.O. Varese	Nimbus 4DM	3253	14 47	10 578	14 282	4 903	3 835	13 608	549
12 Martinelli Daniele	ITA	AeC. Rieti	DG.600 18m CM	2667	13 63	14 84	12 577	10 728	4 823	9 392	450
13 Romano Roberto	ITA	A.C.A.O. Varese	LS 8 18m	2410	10 164	8 657	13 365	14 200	13 498	7 526	407
14 Servilio Sergio	ITA	AeC. Rieti	Ventus 2/18m CM	1566	15 0	15 0	4 937	15 0	14 97	14 532	264
15 Ballabio Giuseppe	ITA	AeC. Rieti	Ventus 2/18m CM	1299	11 127	12 435	15 0	9 737	15 0	14 0	219

* Puntì per la Graduatoria Nazionale

Statistiche

prova del	km percorso	n. concorrenti				Km assegnati	Velocità max Km/h
		partiti	arrivati	f.c.	% f.c.		
16/08	356.2	14	8	6	43	4987	95.4
17/08	388.9	14	10	4	29	5445	101.2
18/08	328.5	14	12	2	14	4599	107.7
19/08	291.3	14	13	1	7	4078	100.7
20/08	293.9	14	13	1	7	4115	104.7
22/08	300.5	14	2	12	86	4207	74.0
Totali	1959.3	84	58	26	31	27430	
Prova del	descrizione temi. assegnati						
16/08	Marmore-Pescasseroli-Orvieto-Ripa Sottile-RI traguardo						
17/08	Greccio-V. Vallelonga-Todi-Carsoli-Ripa Sottile-RI trag.						
18/08	Greccio-Villa Vallelonga-Nocera U.-Ripa Sottile-RI trag.						
19/08	Contigliano-L. dei Marsi-Trevi-Spoleto-Todi-RI traguardo						
20/08	Contigliano - Pescina - Orvieto - RI traguardo						
22/08	Cittaducale-Lago Salto-Cortona-Orvieto-Spoleto-RI traguardo						

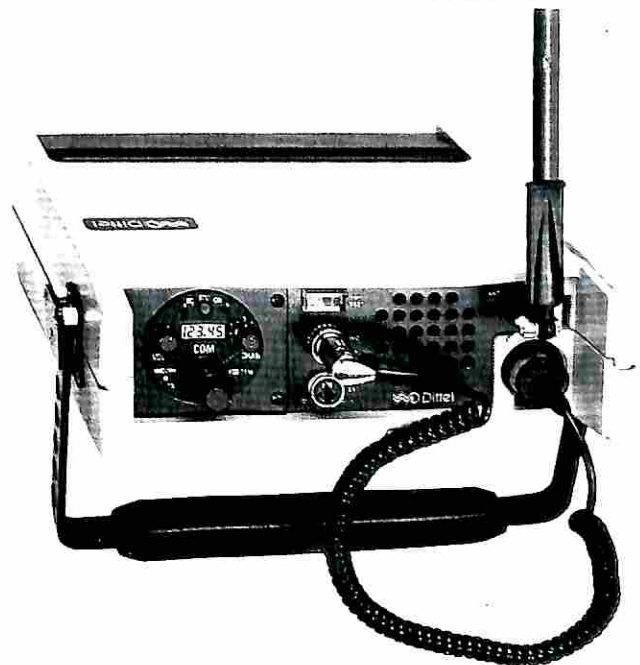
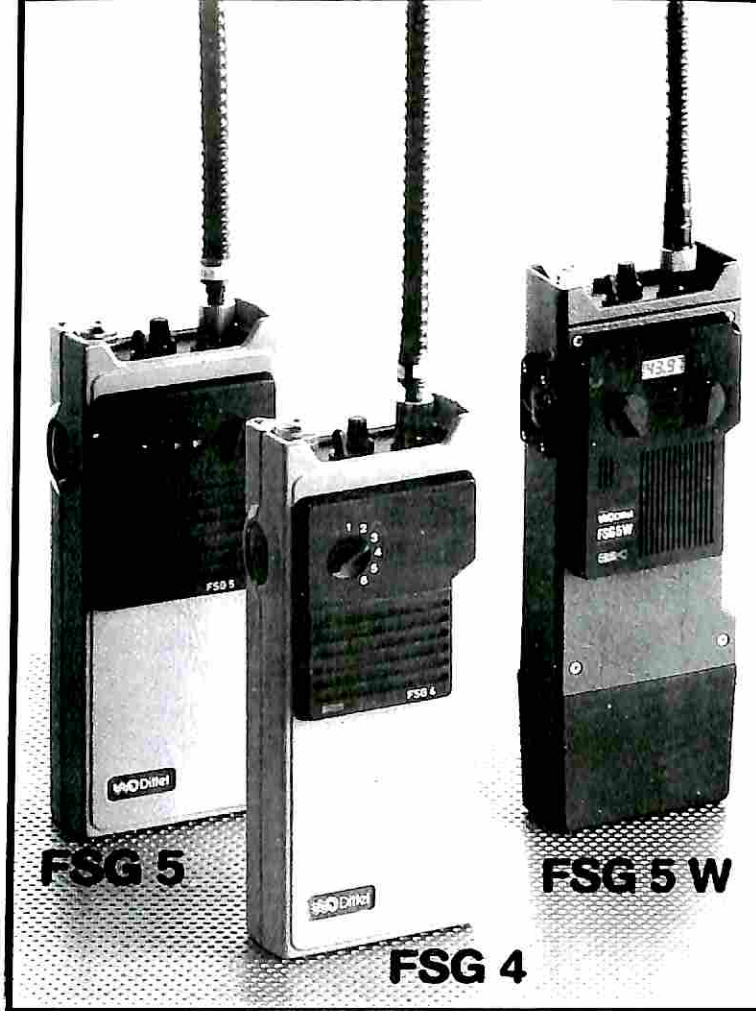
AeC. Rieti
Coppa città di rieti 2002 Classe UNICA
Aeroporto di Rieti 16 + 24 August 2002

Competitor	Nat	Club	Glider	Score	16 Agosto	16 Agosto	16 Agosto	16 Agosto	16 Agosto	16 Agosto	*
					km 356.2	km 356.2	km 356.2	km 356.2	km 356.2	km 356.2	
1 Bruttini Alessandro	ITA	AeC. Valle Aosta	Nimbus 2	5194	2 948	1 1000	5 876	2 837	6 868	2 664	820
2 Botto Massimo	ITA	AeC. Voghera	Ventus 2	4896	3 860	7 609	2 970	1 840	5 888	1 729	773
3 Gritti Angelo	ITA	A.V.A. Valbrembo	Discus	4699	7 732	2 981	5 877	6 547	2 914	4 648	742
4 Pozzi Alberto	ITA	AeC.V. Lariano	Ventus	4217	5 824	6 620	7 830	5 553	4 895	6 495	666
5 Zuffada Filippo	ITA	C.V.V.A.M.I.Guidonia	Ventus 2	3958	10 176	5 828	3 932	3 687	3 906	7 429	625
6 Fanfani Francesco	ITA	AeC. Roma	LS 8 18m	3883	1 1000	12 0	1 1000	4 650	1 931	9 303	613
7 Giacobbe Dino	ITA	AeC. Fulvio Padova	Ventus BT	2946	6 818	4 900	12 177	11 82	10 306	3 663	465
8 Amati Emilio	RSM	AeC S. Marino	DG 800 18m	2599	4 855	11 295	10 432	9 433	11 0	5 584	
9 Girardi Mario	ITA	AeC. Roma	Discus	2365	8 277	9 535	9 457	8 477	9 484	10 135	373
10 Crivelli Carlo	ITA	AeC.V. Lariano	Ventus 2/18m	2263	12 126	8 600	8 560	10 297	8 588	11 92	
11 Casale Enrico	ITA	AeC. Rieti	ASW 20	1836	11 160	12 0	4 898	12 0	7 778	12 0	290
12 Pelos Claudio	ITA	AeC. Rieti	ASW 20	1778	13 0	3 914	13 0	7 490	11 0	8 374	
13 Ghiringhelli Gerolamo	ITA	A.C.A.O. Varese	LS 6	1009	9 205	10 518	11 286	12 0	11 0	12 0	156

* Puntì per la Graduatoria Nazionale

Statistiche

prova del	km percorso	n. concorrenti				km assegnati	Velocità max km/h	
		partiti	arrivati	f.c.	% f.c.		Effettivi	ricalcolati
16/08	312.1	12	7	5	42	3745	87.8	83.2
17/08	311.3	11	5	6	55	3424	88.8	82.7
18/08	299.2	12	8	4	33	3590	97.0	91.9
19/08	242.2	11	9	2	18	2664	99.9	93.2
20/08	236.2	11	9	2	18	2598	87.8	83.2
22/08	271.3	11	0	11	100	2984	0.0	0.0
Totali	1672.3	68	38	30	44	19007		
Prova del	descrizione temi. assegnati							
16/08	Contigliano-Villa Vallelonga-Orvieto-Ripa Sottile-RI trag.							
18/08	Contigliano-Trasacco-Nocera U.-Ripa Sottile-RI trag.							
20/08	Greccio - Carsoli - Orvieto - Spoleto - RI traguardo							
17/08	Contigliano-Luco d.M.-Fonte S.G.-Carsoli-Ripa S.-RI tr.							
19/08	Greccio-Avezzano-Spoleto-Piediluco-F.S.Gemini-RI traguardo							
22/08	Cittaducale-Lago Salto-Cortona-F.S.Gemini-RI traguardo							



AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS



CAMBRIDGE computers di volo

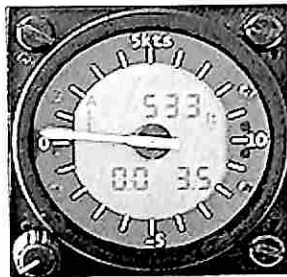
Il migliore continua a migliorare!

CAMBRIDGE SERIE 300

*il futuro nella costruzione
degli strumenti*

- il primo variometro digitale con 2 g-metri
- sensore vario superveloce
- LCD display per tutte le informazioni sul volo
- Logger FAI
- Tutto in uno strumento 57mm

In più, collegando il PocketNav, la cartografia elettronica interattiva



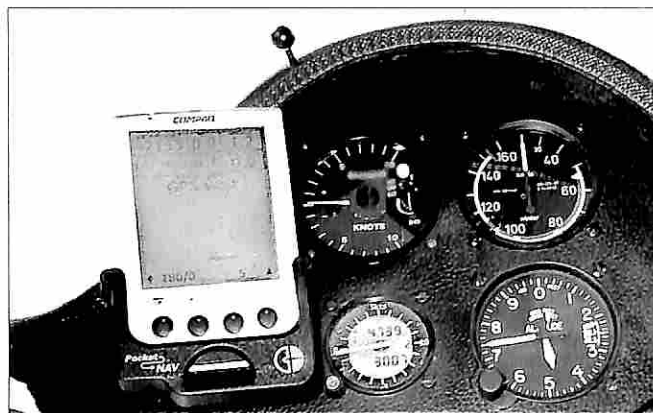
SERIE 300 VON CAMBRIDGE

Die Zukunft im Instrumentenbau

- das erste direkt-digitale Variometer mit 2 G-Messer
- superschnelles ruhiges Vario
- LCD mit wichtigsten Fluginfos
- Logger FAI
- Alles in einem 57mm Instrument

Dazu der PocketNav für "moving map" Navigation

Vendita, manutenzione, installazione:
Verkauf, Service und Installation:



TEKK: Klaus & Ursula Keim

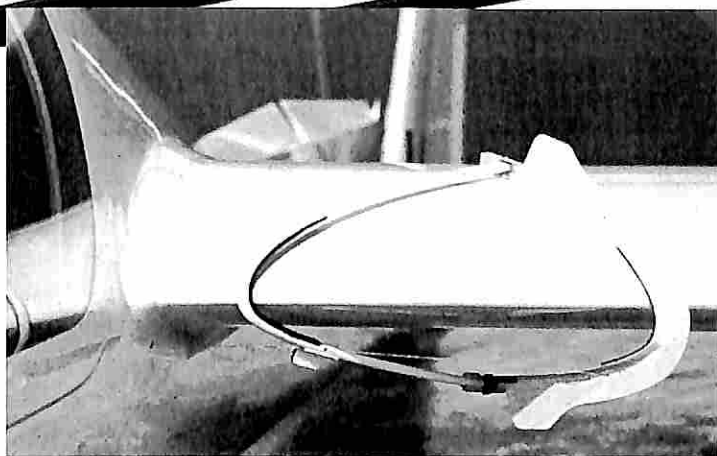
Wuermhalde, 1 AIDLINGEN - D71134 Telefono 0049-(0)7034-6523.13/.14
E-mail: kkeim@t-online.de Pagina Web: www.t-online.de/home/kkeim

C'È DI PIÙ?

La tecnologia
d'avanguardia
Ora omologato in Italia
anche a singolo asse



Una ricca gamma di accessori
per ogni esigenza



"NETTA-MOSKERINI" MOTORIZZATO

- veloce:** - 1 minuto per pulizia semiali
- affidabile:** - fino a 140 Km/h
- di basso consumo:** - oltre 100 pulizie (6,5 A/h batt.)



AEROGRAF 2000 la più sicura documentazione di volo

- barografo:** - 6.000/12.000 m
- 150 ore di registrazione
- macchina fotografica:** - alimentazione da pannello solare
- indicazione orario/data
- sensore motore:** - kit per motoalianti di serie

ILEC SN10 IL COMPUTER CAMPIONE D'ITALIA

LA NUOVA GENERAZIONE DI COMPUTER COMPLETI,
MA SEMPLICI E AFFIDABILI, AD UN PREZZO ECCEZIONALE



ALIMAN s.r.l. - Via Isonzo - Aeroporto - I-22040 Alzate Brianza (CO)
Tel/Fax 031619400 - Cell. 0347 2212784 - e-mail: aliman@tin.it



Achmer: 30° Raduno d'alianti d'epoca



Quest'anno il tradizionale raduno internazionale d'alianti d'epoca, organizzato dal Vintage Glider Club, l'organo ufficiale che raggruppa gli appassionati di tutto il mondo di volo a vela storico, ha raggiunto la sua trentesima edizione ed ha avuto luogo ad Achmer, una piccola cittadina nel Nord-Ovest della Germania, vicino al confine con l'Olanda. Ad ospitare la manifestazione è stato il Club di Volo a Vela di Osnabrueck che conta 140 iscritti, suddivisi in quattro specifiche attività di volo e precisamente: Scuola di Volo, Cross Country, Acrobazia e Vintage. Gli appassionati di quest'ultimo gruppo di attività sono in tutto una quarantina e dispongono di sette alianti d'epoca, di cui cinque originali restaurati e due ricostruiti secondo i disegni originali di quel tempo, un Kranich IIB ed un Huetter 28.

Attualmente stanno lavorando su due nuovi progetti di ricostruzioni storiche, un Reiher III ed un Grunau Baby V, versione biposto del Grunau Baby III e se tut-

*Il primario
biposto
Danese G2*

*Due Slingsby
T21 in
atterraggio
simultaneamente*



to andrà bene queste interessanti repliche andranno in volo entro un paio d'anni.

Durante un briefing è stato anche presentato un nuovo progetto, ancora più ambizioso dei due precedenti ed è quello di riprodurre e rimettere in volo il famoso tutt'ala Horten IV. Per questo progetto stanno cercando uno o più sponsor e un buon numero di volontari. Basti pensare che una semiala è formata da ben 37 nasi di centina, l'una diversa dall'altra. Tempo di realizzazione previsto quattro anni.



**Lunga coda
in attesa
del lancio
al verricello**

Il gruppo Vintage è stato quest'anno completamente mobilitato durante la manifestazione che ha raggiunto proporzioni record con la partecipazione di ben 107 alianti d'epoca ed oltre 350 persone tra piloti ed accompagnatori. I partecipanti più numerosi sono stati ovviamente i tedeschi nel loro ruolo di padroni di casa, ma anche olandesi e inglesi si sono presentati in grande forza. Data poi la centralità geografica del luogo non sono mancati alianti provenienti dalla Polonia, Austria, Svizzera, Francia, Ungheria e perfino dalla Svezia e dalla Finlandia. Sono state registrate presenze dagli stati Uniti ed anche dal Giappone, ma in questo caso senza alianti.

La definizione "Internazionale" per questo raduno è stata pienamente azzeccata. A bordo campo è stato organizzato un campeggio che ha ospitato 58 tra roulotte e camper e 104 tende.

**L'interno
del Reiher III**

**L'aliante
acrobatico
Habicht
in atterraggio**





Il Grunau Baby III al verricello

Il Condor tedesco

Il tutto ha funzionato alla perfezione e l'efficiente organizzazione tedesca ha superato ogni aspettativa dei partecipanti. Malgrado l'elevato numero di alianti da portare in volo i tempi di attesa sono stati più che ragionevoli grazie all'impiego di ben sei cavi di verricello e tre traini.

Il numero dei lanci di tutta la manifestazione è stato di circa un migliaio, di cui due terzi al verricello ed un terzo al traino di un Robin 400 da 180HP e due Rotax Falke da 100 HP.

Forse è il caso di spendere due parole sulla Meteo. Infatti le condizioni del tempo non sono state delle migliori e questo trova riscontro sull'elevato numero dei lanci, poiché molti atterraggi avvenivano poco dopo la partenza e molti voli duravano mediamente una manciata di minuti.

Alcuni piloti tuttavia sono riusciti a restare in volo per oltre due ore, sia con traino che con lancio al ver-

ricello, che in ogni caso permetteva di fare quote di 500 ed anche 600 m. Se avessimo potuto disporre delle tipiche condizioni atmosferiche, e quindi di volo, di Asiago o di Pavullo il cielo si sarebbe ben presto riempito di quelle macchine meravigliose dal volo lento e silenzioso. Purtroppo le condizioni del tempo sono sempre un'incognita in tutte le manifestazioni che nemmeno l'organizzata efficienza dei tedeschi può influenzare. Tra le macchine più ammirate la replica di un Reiber III la cui costruzione è stata ultimata due anni fa dopo tre anni d'intenso lavoro. Uno dei tre Minimoa esistenti al mondo, rientrato in Germania dagli Stati Uniti alcuni anni fa. Un restauratissimo Jaskolka, aliante polacco costruito nel primo dopoguerra. Tre Kranich III, quattro Slingsby T21 e tre Slingsby T31 e mi fermo qui perché per arrivare a 107 ne dovrei elencare ancora molti. In ogni caso, se qualcuno fosse interessato dispongo dell'elenco di

Il Reiber III in atterraggio



Lo Slingsby T31 denominato Blue Brick





La serata internazionale

Un momento del Briefing

tutti gli alianti partecipanti al raduno oltre a quello dei piloti e degli accompagnatori.

Ma in queste manifestazioni il volo, pur importante, non è tutto.

Il piacere di stare insieme e di condividere lo stesso interesse per la storia del volo è già un fatto che può giustificare un viaggio in auto di un migliaio di Km. per almeno una decina di ore. Il rivedere persone con le quali s'intrattengono contatti epistolari durante tutto un anno è un motivo più che valido per partecipare a questi raduni. Erano presenti anche quest'anno ad Achmer personaggi di alto profilo come l'australiano Martin Simons, autore di tanti libri sul volo a vela storico, Chris Wills, figlio del famoso Philips Wills e presidente e fondatore del Vintage Glider Club, Jeff Byard presidente della Vintage Sailplane Association, l'organizzazione americana che raggruppa gli appassionati di alianti d'epoca negli Stati Uniti e tante altre persone provenienti da tutta Europa ed oltre.

La serata internazionale è qualcosa d'indimenticabile: ogni gruppo dello stesso paese, allestisce uno stand che offre a tutti i presenti le specialità gastronomiche del proprio paese, una specie di fiera gastronomica in grande stile, una gara per promuovere le proprie specialità. Da piloti o aiuto piloti ci s'improvvisa cuochi provetti e la zona dove al mattino vengono fatti i briefing diventa la sala d'un grande immagi-

nario ristorante internazionale. E così dopo le varie libagioni si termina la serata con canti e suoni tipici dei vari paesi. Sono ormai una decina di anni che partecipo a questi raduni e spero di non perdere l'occasione per partecipare anche ai prossimi futuri ed ogni volta che ritorno a casa sono pienamente soddisfatto ed appagato, prescindendo dalle condizioni atmosferiche che posso averci trovato, ma soprattutto felice d'aver incontrato tanti vecchi amici oltre ad averne aggiunti dei nuovi all'ormai lunga lista.

**L'aliante polacco
Jaskolka**



**L'aliante
polacco
Jaskolka**



L'anno prossimo, dal 22 al 31 Luglio, la carovana del Vintage Glider Club si sposterà ancora più a Nord, nella lontana Finlandia, in una località chiamata Jami che promette oltre ad ottime condizioni di volo un paesaggio completamente nuovo e reso ancor più attraente dalla ben nota ospitalità dei finlandesi. Come raggiungere Jami? Basta consultare il sito www.padasjoentokerho.fi, ma con un aliante al

traino la cosa diventa un po' più complicata, anche perché occorre prendere da due a tre traghetti. Forse questa è una delle località più difficile da raggiungere se paragonata alle località dei precedenti raduni, ma sono pronto a scommettere che ciò non scoraggerà gli appassionati del Vintage Glider Club che supereranno quelle difficoltà per il piacere d'incontrarsi e volare insieme.

**Il MU 13 inglese
restaurato**

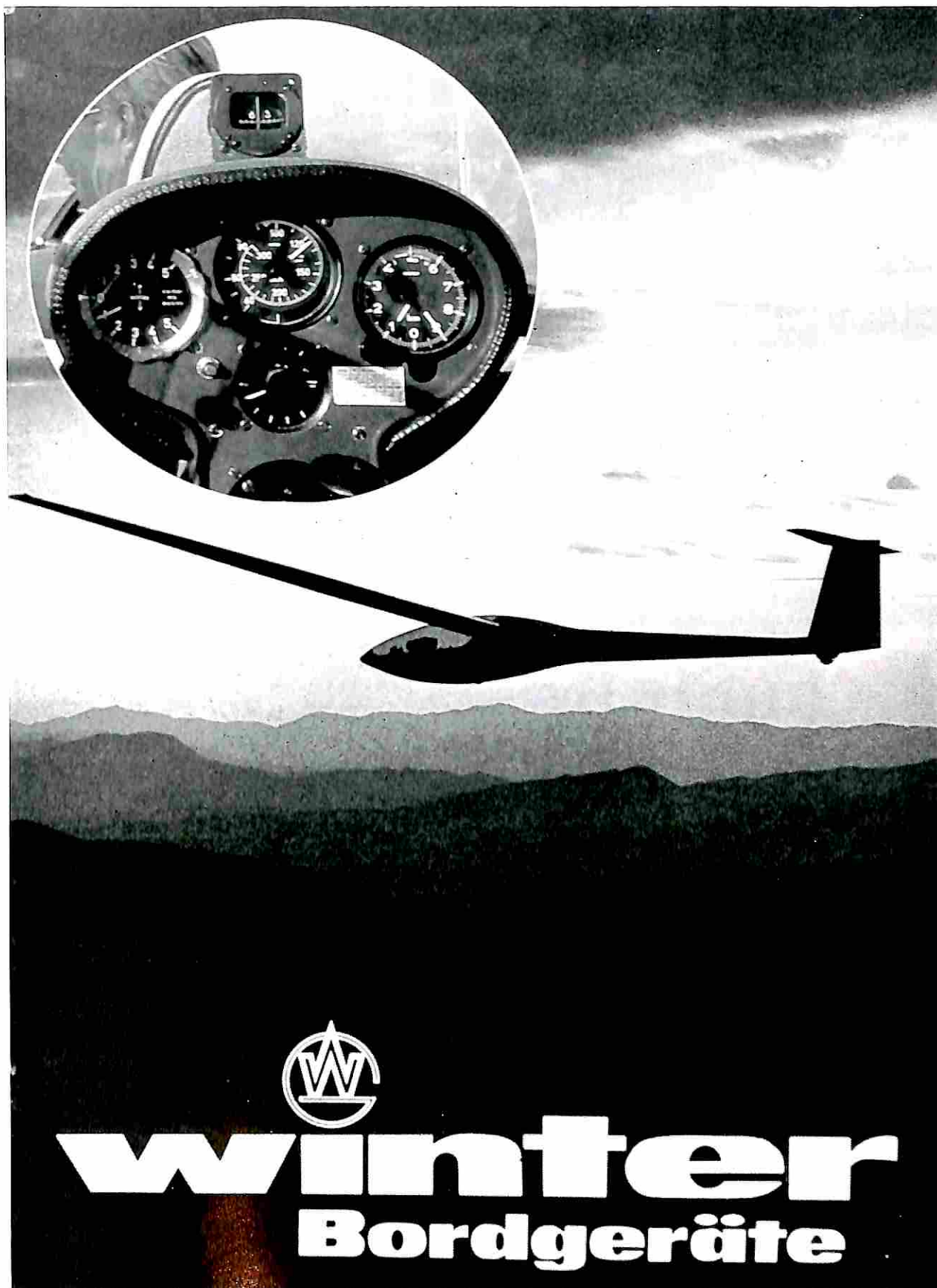


**Lo Slin
ottimamente
restaurato**



**Il KA4 al lancio
al verricello**





winter
Bordgeräte

GLASFASER ITALIANA spa

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

Glasfaser Italiana s.p.a.

ALIANTI	:	SCHEMPP HIRT	Discus cs, Discus 2, Ventus 2, 2ct, 2cM Nimbus 4, 4D, 4DT, 4DM, Duo Discus
		SCHNEIDER	LS4-b, LS8, LS6c, LS6-18, LS-10
		GLASER DIRKS	DG 800S, DG 800A e B, DG505, DG505M
		GROB	Twin "Accro"
MOTOALIANTI	:	GROB	G 109 B
STRUMENTI PNEUMATICI	:	WINTER E BOHLI	
VARIOMETRI ELETTRICI	:	ILEC SC7: vario + acustico ILEC SB8: vario + acustico + sollfahrt GPS-ASR: calcolatore di planata e interfaccia GPS ILEC SN 10: Flight Computer	
GPS FLIGHT INFORMATION CENTER :		FILSER LX 5000	Calcolatore di planata con GPS integrato - Vario, Sollfahrt - Audio - Presentazione grafica dei dati di Volo. Logger * * * Moving Map Database circa 5000 aeroporti, 600 piloni e 100 temi. Calcolo del vento: intensità e direzione. ZANDER COMPUTERS
FLIGHT DOCUMENTATION SYSTEM :		VOLKSLOGGER FILSER LX 20	
APPARATI RADIO	:	BECKER AR 4201 FILSER ATR 720	
BAROGRAFI	:	WINTER	
IMPIANTI OSSIGENO	:	Mountain High EDS-D1 a domanda.	Leggero, poco ingombrante, economico.
RIMORCHI	:	ANSCHAU "KOMET"	la qualità al prezzo più basso!
VARIE	:		- dispositivo silenziatore per Stinson L5 "235" e per Robin DR 400 "180" R - dispositivo di avvolgimento e taglio del cavo sistema Tost, per Robin DR400 "180" R e Stinson L5

manutenzione e riparazione di tutti i tipi di aliante e motoaliante e vari modelli di velivoli a motore
ramp test radio e avionica - controllo al banco di strumenti pneumatici e giroscopici
calibrazione e certificazione barografi

da oltre 30 anni al servizio del volo a vela

24030 VALBREMBO (BG) - Via delle Ghiaie, 3 - Tel. 035.528011 - Fax 035.528310

e-mail: glasfase@mediacom.it



Campionati Italiani di Volo a Vela

Classi Standard e 15 metri

Smilian Cibic

Per la prima volta i campionati italiani di volo a vela delle classi con apertura alare di 15 metri si sono svolti a Gorizia. Tranne per i pochi che conoscevano l'ambiente, per i rimanenti, piloti, aiutanti e visitatori, l'avvenimento ha costituito una piacevolissima sorpresa.

La regione, che dalla pianura s'innalza sulle colline e sulle montagne che si estendono nell'adiacente Slovenia e nella vicina Austria, costituisce un campo di gara vario ed interessante. Vanno sottolineate anche a questo punto le ottime relazioni con i paesi vicini, Slovenia e Austria, che ai fini volovelistici fanno in pratica dimenticare i confini. L'aeroporto, con la sua estensione, la sua soffice erba e la scarsità d'altro traffico, è l'ideale per i volovelisti e non ha uguali in Italia.

Un'organizzazione esemplare, guidata dall'infaticabile Sergio Dose, e con un gruppo di collaboratori estremamente competenti ed efficienti, si è valsa delle buone infrastrutture già esistenti e le ha integra-

te con intelligenza in modo da rendere il tutto molto funzionale.

Essa è stata opportunamente integrata per la meteorologia dall'austriaco Hermann Trimmel, oggi certamente il migliore specialista del mondo in questo settore, affiancato da Marco Pesarin, e per la parte tecnica, dall'infaticabile romano Wolfram Pramstraller.

Un numeroso lotto di concorrenti, 51, di cui 36 nella Classe Standard e 15 nella 15M, ha risposto all'invito. Purtroppo la coincidenza di gare nei loro rispettivi paesi ha impedito la partecipazione di piloti sloveni ed austriaci, anche se questi ultimi si sono presentati con alcuni campioni molto titolati.

L'incidente mortale a Padova il giorno prima dell'inizio delle gare ha provocato il ritiro dei concittadini e di diversi compagni di club della giovane vittima (Si è trattato di un terribile incidente durante un passaggio veloce sull'aeroporto; N.d.R.). Questo, insieme con il ricordo della recente scomparsa di Bob Monti, ha

provocato un'ombra di tristezza e di preoccupazione che si è sentita per tutta la durata della gaia. E a proposito di Monti voglio ricordare il suo entusiasmo per la "scoperta" di Gorizia in occasione della visita all'aeroporto Gorizia in gennaio, e rilevare anche come, di giorno in giorno, ci accorgiamo di quali vuoti Bob abbia lasciato in vari settori del nostro sport.

LA METEO

Purtroppo la meteorologia non ha collaborato, ed ha messo a dura prova la bravura dell'esperto e della direzione di gara nell'assegnazione dei temi. In particolare ha fatto perdere due delle giornate a disposizione ed ha impedito di sfruttare parte del campo di gara, che si estendeva fino all'Alto Adige e nell'Austria Meridionale.

Il tempo incerto ha consigliato, dopo la forzata sosta della domenica 26, di assegnare temi di tutta sicurezza il lunedì 27, intorno ai 200 km tra il Nanos a Est e Osoppo a Ovest.

LA GARA

Nella Standard si sono piazzati nell'ordine Hynek (AUT), Avanzini e Hartmann, il più titolato degli austriaci, con medie sui 110 km/h.

Molto più veloce la 15M, con Galetto a quasi 125 km/h e Ghiorzo e Gostner nell'ordine, a completare la terza dei favoriti italiani.

Ancora una pessima giornata ha impedito di gareggiare il giorno successivo, e si è ripreso il 29 con temi superiori ai 300 km che portavano verso Dobbiaco.

Le condizioni meno favorevoli portavano a medie più

basse, e nella Standard, in cui solo otto concorrenti sono stati in grado di ultimare il tema, alla sorpresa di vedere ai primi posti due piloti relativamente novellini: Erba (a circa 88 km/h) e Frigerio, che hanno saputo interpretare meglio la situazione, seguiti dall'austriaco Hynek.

Le migliorate condizioni meteorologiche consentono giovedì 30 di allungare i temi ad oltre 360 km interessando ancora la zona di Dobbiaco ed il Loibl Pass, tra l'Austria e la Slovenia occidentale, e le percentuali di quanti completano i temi si portano a valori normali, intorno a 70%.

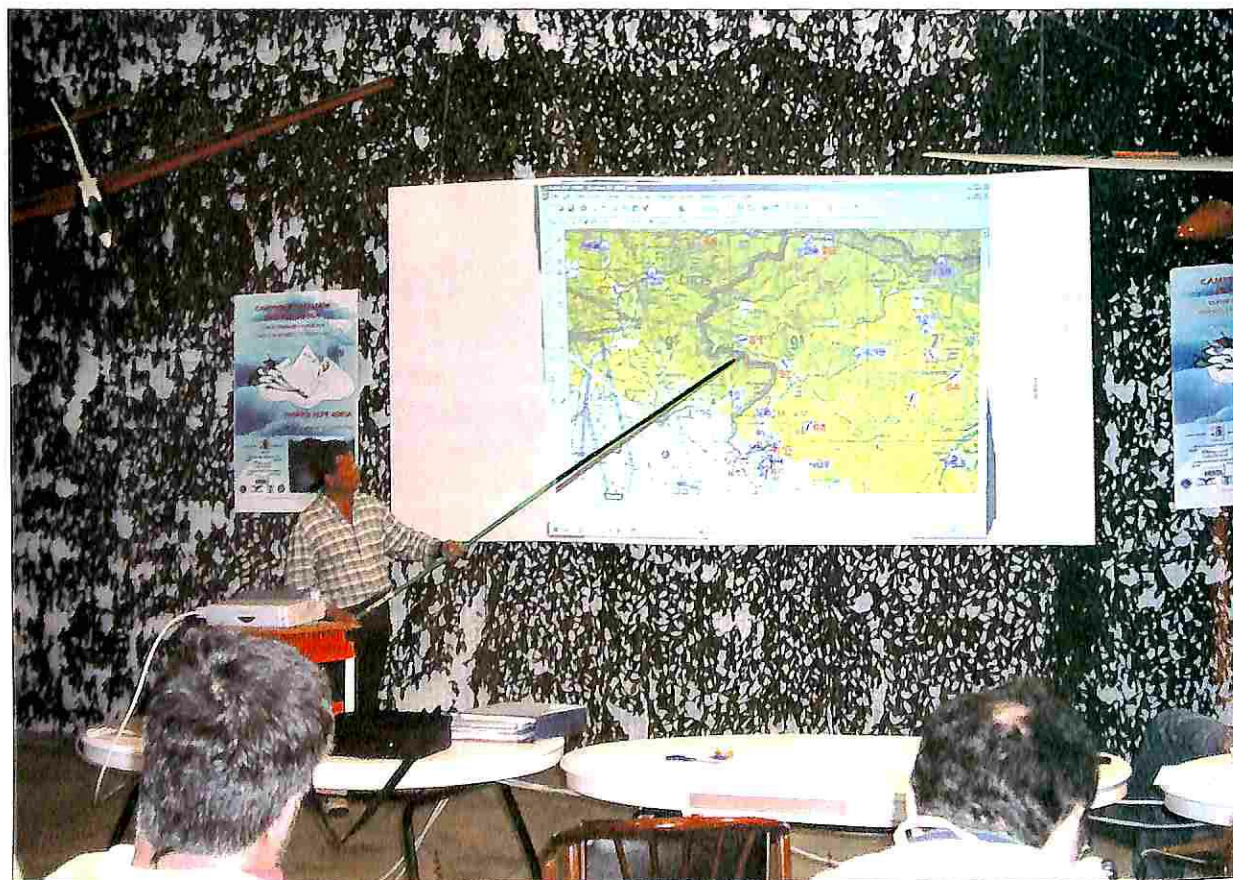
L'austriaco Hartmann, certamente il più forte in gara nella Standard, precede, a 99 km/h, il connazionale Rass e il bravo Spreafico. La classifica generale comincia a delinearci con Hartmann in testa, con un centinaio di punti su Avanzini.

Galetto s'impone ancora nella 15M a 96 km/h, seguito da Janowitsch e Gostner, e prende un buon vantaggio in classifica generale sui due nell'ordine.

Giovedì 1 giugno la situazione sembra disperata al mattino, ma la tenacia ed un certo ottimismo di Trimmel, che costringe ad una paziente attesa, vengono premiati e portano all'assegnazione di temi di 220 km nella Standard, tra Postumia e Moggio, e di soli 188 km tra il Nanos e Rivoli di Osoppo per la 15M, penalizzata da una partenza ritardata fino a quasi le 16.

Nella Standard vince Spreafico, a 81 km/h, su Guazzoni e Tarchini, lasciandosi indietro i favoriti Hartmann e Avanzini che peraltro si consolidano ai primi due posti nella classifica generale.

Nella 15M Galetto, con una bellissima prova, si affer-





ma con un grosso vantaggio, intorno alla mezz'ora, su Gostner e Janowitsch (rispettivamente 86, 71 e 67 km/h) e prende un vantaggio di 166 punti su Ghiorzo. Le condizioni si sono rivelate comunque difficili, e poco più di metà dei concorrenti della Standard e poco meno di metà di quelli della 15M hanno ultimato la prova. Ancora condizioni difficili con scarsa visibilità hanno caratterizzato l'ultima giornata, con peraltro il vantaggio rispetto alla precedente di partenze più anticipate. La 15M che partiva per prima (tra le 13.30 e le 14.00), aveva un tema di 276 km che toccava Postuma e Barcis in Vai Cellina. Un punto basso costringeva Galetto a perdere molto tempo, col rischio di in mangiarsi la cospicua dote in classifica generale. Ghiorzo (seguito a una certa distanza da Gostner e Dal Grande), vincendo a 92 km/h, gli mangiava 155 punti, lasciandogliene solo 11 per aggiudicarsi il meritato titolo di campione italiano. Ghiorzo e Gostner finivano ai posti d'onore, lasciandosi alle spalle il forte Janowitsch. Ancora le seconde linee in evidenza nella Standard, con Hlynek, a 83 km/h, Rass e Tarchini nei primi tre posti, ma Hartmann e Avanzini erano subito dietro in una classifica molto compatta. Hartmann vinceva così la gara, e Avanzini col secondo posto conquistava il titolo italiano, seguito a poche decine di punti dal bravo Montemaggi.

CAPACITÀ ORGANIZZATIVA

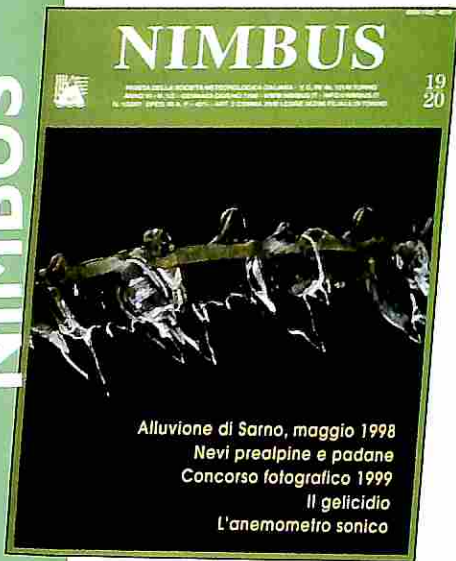
Si concludeva così con risultati regolari un buon campionato, che ha rivelato una località molto favorevole, una capacità organizzativa eccellente ed un'ospitalità squisita, manifestatasi in particolare nelle due

serate di apertura e della premiazione. Gli applausi dei concorrenti in quest'ultima occasione hanno costituito un sentito grazie a Sergio Dose ed alla sua squadra, al club locale, e più in generale a Gorizia.

È mancata la meteorologia, piuttosto capricciosa, al punto che per esempio il 31 il meteorologo non riusciva a far concordare dati e programmi con la situazione sul campo.

Per questo Gorizia meriterebbe una prova di appello, che consentisse soprattutto ai concorrenti che non sono pratici della zona di volare per qualche giorno prima della gara per un'opportuna conoscenza di questa interessante regione.





Rivista di meteorologia, clima e ghiacciai.
 Organo ufficiale di informazione della Società Meteorologica Italiana.
 Esce in 4 numeri all'anno. Abbonamento: Euro 36,00
PER I SOCI FIVV PREZZO SPECIALE DI EURO 31,00
 Visita www.nimbus.it: previsioni del tempo, link a siti meteorologici,
 articoli, tutti i numeri di Nimbus pubblicati, ed il Meteo Shop,
 vetrina della meteorologia che presenta il nuovo poster
 "Atlante delle nubi".

Per informazioni:

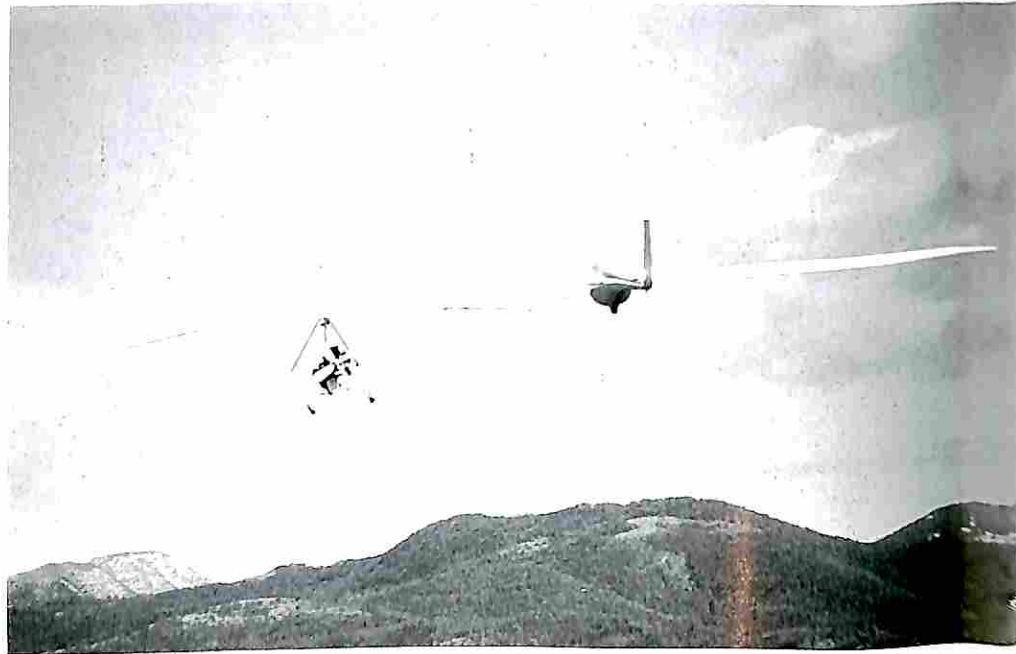
SOCIETÀ METEOROLOGICA ITALIANA

Via G. Re 86 - 10146 Torino

Tel. 011/797620 - Fax 011/7504478. e-mail into@nimbus.it

Silent

- solo 12 m. di apertura alare
- comandi ad innesto automatico
- flap/alettone
- decollo autonomo anche da aviosuperfici in erba
- motore da 28 Hp ad iniezione retraibile elettricamente
- elica monopala con sistema di equilibratura brevettato



ULTRALEGGERO IN 3 VERSIONI

UL
IN
AI

alante puro

OLTRE 31 DI EFFICIENZA, COSTRUZIONE IN MATERIALI COMPOSITI, ATTERRA IN MENO DI 70 METRI, FLAP NEGATIVO PER LE ALTE VELOCITÀ

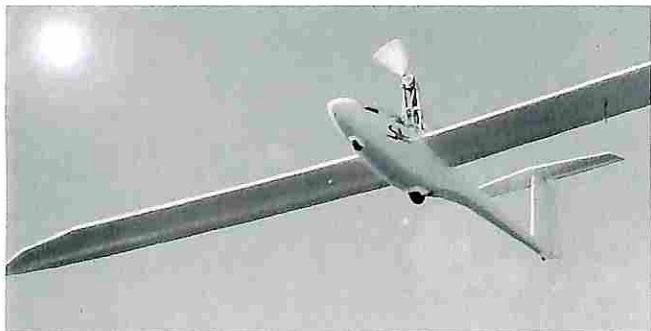
motore retraibile

STESSE CARATTERISTICHE DEL SILENT-UL, CON MOTORE MONOPALA RETRAIBILE, PER VOLARE QUANDO VUOI E DOVE VUOI

motore elettrico retraibile

LA SOLUZIONE MOTORIZZATA PIÙ ECOLOGICA E SILENZIOSA (42 db), 600 METRI DI QUOTA IN MENO DI 5 MINUTI E PIÙ DI 31 DI EFFICIENZA

DISPONIBILE ANCHE IN KIT



Alisport

Cremella (Lecco) - Tel. 039.9212128 Fax 039.9212130 WEBSITE: www.alisport.com E-MAIL: info11@alisport.com

La radiotelegrafia per aeromobili in lingua italiana spiegata in un manuale completo di audiocassetta con gli esempi pratici.

Adottato dalla scuola di volo dell'A.C.A.O.

Richiedetelo alla redazione: fax 031.303209

redazione@voloavela.it

Euro 12,90



La più completa ed aggiornata rassegna degli argomenti teorici come guida al conseguimento della

LICENZA DI PILOTA DI ALIANTE

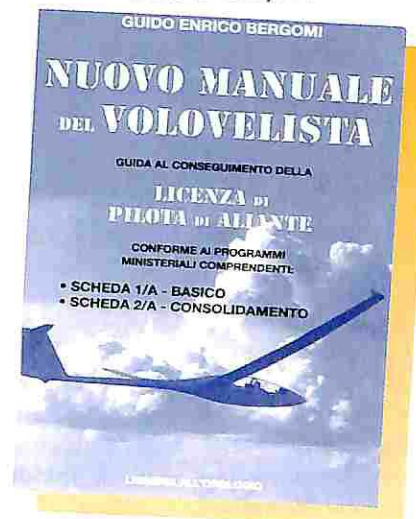
Richiedetelo alla

Casa Editrice VEANT

Via G. Castelnuovo 35, Roma - Tel. 06.5599675

o presso il vostro Club

Euro 23,24



DG Flugzeugbau GmbH Im Schollengarten 20

Postfach 4120

Phone 07257/890 Switch board and management

8910 Aircraft sales - 8960 Service

Fax 07257/8922

D - 76646 Bruchsal Untergrombach - Germany

D - 76625 Bruchsal - Germany

DG 505MB nuovo biposto a decollo autonomo, motore "Solo 2625" da 64HP, in fusoliera

DG 800S super 15 m. corsa, ultima generazione, prolunghe a 18 m. e winglets

DG 800B il nostro "top model": il primo decollo autonomo della classe 18 metri, con fortissima motorizzazione

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

In breve



75 anni ben portati

Il 18 ottobre 2002 la Alexander Schleicher Segelflugzeugbau ha compiuto 75 anni di attività ininterrotta. Molti degli alianti che sono usciti dai suoi laboratori hanno segnato la loro epoca nella storia del volo a vela: il K-6 di classe standard alla fine degli Anni '50, l'ASW 20 di classe "Corsa" 15 metri (nella foto sopra), a metà degli Anni '70 che ancora oggi risulta essere uno dei modelli più ambiti sull'usato, l'ASH 25 primo biposto di altissime prestazioni di oltre 25 metri d'apertura.

Piromani a Puimoisson

Così è finito il loro stage a Puimoisson. Non si conoscono ancora le ragioni di un gesto del genere (hanno bruciato 2 Duo Discus e un DG505 di Sion oltre che un traino di Puimoisson). L'aviosuperficie si trova nelle Alpi francesi, nei pressi della valle del

Rodano, lontano da ogni centro abitato. Dall'esame del luogo, sembra che la benzina utilizzata per dare fuoco agli alianti sia stata prelevata dai serbatoi alari di un traino, un'operazione che richiede un minimo di esperienza nel settore aeronautico.

Le immagini sono state scaricate dal sito del club volovelistico di Sion www.gvvsion.ch



Nuova Aviosuperficie a Terni

Ecco i dati della nuova aviosuperficie realizzata dal Comune di Terni:

Aviosuperficie Comunale "Alvaro Leonardi" - Terni, zona industriale di Maratta -Le Sore
 Lat. 42°34'24.2"N Long. 12°35'04.1"E quota 114 m
 Piste: 800 x 18 asfalto + 400 x 30 erba (parallele, distanti 40 m).

Orientamento: 09/27
 Frequenza: 128.45 MHz
 Situata a NW di Terni, a 3.5 km circa dalla città.
 Ostacoli: n.2 linee elettriche alte 9 m da terra a 300 m da entrambe le soglie pista in asfalto.
 Circuiti sottovento a nord del campo (versante costone). NOTAM permanente divieto di sorvolo sotto 1500 ft agl (1900 ft agl) SSE del campo per presenza casa circondariale (carcere) a meno di 2 km di distanza (AIP Italia RAC 5-8-1 e 5-8-6).

Apertura: Fine settimana e festivi.

Riferimento: Sig. Giorgio Gatti, tel. 338.9348141 (da contattare per l'apertura dei cancelli in caso di recupero con carrelli durante giorni feriali).

Inoltre: a poche centinaia di metri c'è un distributore di benzina Esso. Sul campo ancora non vi sono hangar. Riferimenti per chi dovesse arrivare con autovettura e carrello da Rieti sono: Terni stadio comunale - cimitero - strada direzione Maratta/Zona Industriale (la strada per Narni Scalo); a 2 km circa dalla città girare a destra seguendo cartelli indicatori riportanti "Aviosuperficie Alvaro Leonardi".

L'aviosuperficie è particolarmente utile per volare in sicurezza in caso di rientro da Nord sfruttando il costone dei Monti Martani quando la valle di Foligno è battuta dal famigerato Nord Est.

Dati forniti da Mauro Colantoni D-0906 "Papa Vier" (P4)

Un volo di 22 ore

Una coppia di piloti tedeschi ha compiuto un volo molto particolare, in Norvegia: decollati alle ore 14 del 19 giugno, sono atterrati a mezzogiorno... del giorno dopo! Helmuth Rohs e Robert Fessler, si erano recati a Starmoen (il Centro Nazionale norvegese) per le famose condizioni favorevoli al volo d'onda.

La distanza valida è di 1200km, ma quella volata di ben 2600km, in quanto hanno continuato per molte ore dopo aver abbandonato il

tema. La media sul percorso valido è di soli 59 km/h, ma il volo resta pur sempre memorabile. A causa della vicinanza al Circolo Polare Artico, la notte è molto breve, soprattutto nel periodo intorno al solstizio d'estate, e non scende mai un vero buio.

Il prossimo anno, gli stessi piloti tenteranno un'andata e ritorno di 1700 km, da Starmoen con punto di virata a Nord del Circolo Polare.

LS-8 Turbo

Ha ottenuto la certificazione della LBA il nuovo LS-8 B, che però ancora non ha l'atteso maggiore peso massimo (resta il limite a 525 kg). Sulla base di questa nuova versione, è stato installato un motore di sostentamento dotato di sistema d'estrazione con pistoni idropneumatici anziché il solito motorino elettrico. Invece di pesanti batterie, nell'abitacolo si trova una pompa a mano con la quale il pilota può pressurizzare l'impianto. L'utilizzo della fibra di carbonio nel trave di coda ha permesso di contenere l'aumento di peso rispetto alla versione non motorizzata in soli 17 kg!

Novità anche per il DG-808S

Una nuova versione del DG-808, non motorizzata, è stata certificata per il peso massimo di 590 kg; con ciò il carico alare può essere portato fino a 49 kg/m², come per tutte

le altre categorie FAI. Sono stati installati dei nuovi serbatoi di zavorra (acqua) anche in fusoliera, perciò non è per ora ipotizzabile un pari aumento della massa anche per la versione motorizzata.

In precedenza, con il limite posto a 525 kg, il carico alare non superava i 44 kg/m². Oggi si apre quindi una nuova prospettiva per la classe 18M, e per molti piloti competitivi inizia l'attesa per la consegna dei nuovi mezzi. A meno che i direttori di gara della categoria impongano, attraverso le norme locali, un limite di peso massimo...

Club citato in tribunale

Un passeggero ha citato per danni il club austriaco di Waikerie, e con esso il pilota dell'aliante che lo stava accompagnando in un classico "battesimo dell'aria". Il passeggero è rimasto

coinvolto in un incidente solo come testimone: mentre salivano al traino di un Piper Pawnee condotto da Samantha Irvine (26 anni), un aliante condotto da Goro Sakamoto (22 anni) ha impattato con il cavo di traino, lungo 60 metri, teso tra i due mezzi; entrambi i piloti sono deceduti precipitando al suolo da circa 400 metri di quota.

L'aliante al traino ha potuto sganciarsi e compiere un normale atterraggio senza danni, ma il passeggero riferisce ora di avere subito un trauma psicologico che ha generato una fobia del volo e delle altezze.

Ha quindi citato per danni il club, chiedendo un risarcimento di 30.000 dollari.

Nell'atto di citazione si legge, tra l'altro, che il pilota giapponese non avrebbe avuto sufficiente dimestichezza con la lingua inglese, e che il pilota del traino non avrebbe condotto il velivolo in una zona lontana dal traffico aeroportuale.

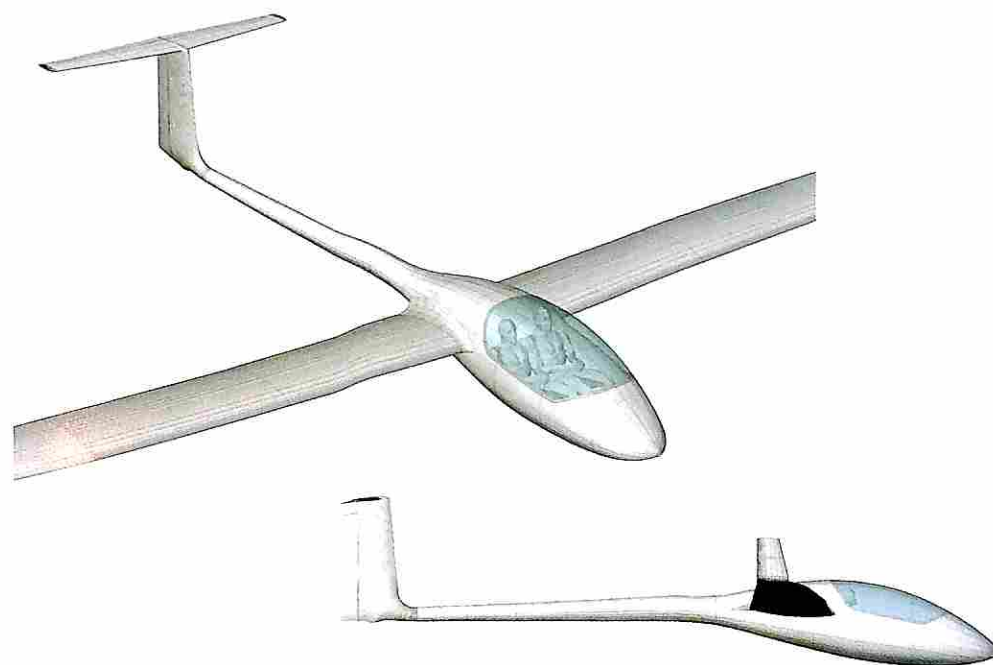
Dick Schreder

Lo scorso 3 Agosto è scomparso il notissimo Dick Schreder, per decenni membro del team USA. Fu progettista e costruttore di molti alianti, che sono anche stati distribuiti in kit e completati da centinaia di persone. È stato uno dei promotori della Classe "Corsa" 15 Metri.

I suoi alianti hanno sempre avuto la sigla di gara "1". Nel 1996 ha chiuso la carriera agonistica ai campionati nazionali di Ionia. Sua moglie Angie può essere raggiunta via e-mail: schreder@bright.net

Disegni del V5 e V1

I disegni del V5 e V1, pubblicati su precedenti numeri di questa rivista, sono stati realizzati dall'arch Antonio Bellogini. Ci scusiamo con l'autore per non avere dato il giusto credito a questi bellissimi lavori. Ne riproduciamo due qui sotto.



PICCOLI ANNUNCI

L'accesso alla rubrica degli annunci è gratuito per tutti i soci. Fateci sapere quando l'inserzione non serve più.

Dettate il vostro testo a:

Aldo Cernezzì Tel. 02.48003325 aldo@voloavela.it

Cerco Calif A 21-S in ottime condizioni, poche ore, per apertura nuova scuola di volo e di performance. Flugschule Monte Baldo GbR Steigstr. 46 D-73101 Aichelberg
Tel. 0049(0)7164-800581, fax 07164-800582 cell. 0172-2694545 Walter Eisele "we-walter.eisele@t-online.de"

Nimbus 4DM D - KBWL, mai incidentato, motore circa 70 ore, Cambridge S-Nav + GPS, 2 vario Bohli, 2 virosbandometri, Radio Becker, Ossigeno EDS, 2 paracadute, presso ACAO Varese.
Tel 335.8457473 o 02.29004912 Franco Zuliani
Tel 02.26411073
Fax 02.26412894 Walter Vergani

Libelle H205 Club I-INES, anno 1974 in perfette condizioni, con GPS Garmin 55 e paracadute, carrello chiuso, solo uso hangar, visibile c/o aeroporto di Trento, 11.000 Euro
Tel 338.8635314 Andrea Capovilla "andyc@seldati.net"

ASW 20 I - ZOOW, molto bello, visibile a Biella, copertine anticorrosione Jaxida del 2001, Cambridge S-Nav, GPS, ELT, paracadute, accessori movimento a terra con selle nuove e "bicicletta", pannello strumenti nuovo, carrello 2 assi Pirazzoli collaudato. Prezzo interessante
Tel. 328 4062610 Marco Lupi flyin-glupo@libero.it
Tel 329.8358937 Maurizio Zegna

ASH-25E winglet 1989, 1950 ore, radio Becker, VP3-GPS, logger, gelcoat in buono stato, ELT, carrello Schroeder, Jaxida, disponibile da Ottobre 2002 a Rieti. Euro 125.000
Tel 0746.202058 Aldo Colombo

Stemme S-10 D KGCN, 1992, ore totali 326, come nuovo, full optional. Presso AVA Valbrembo faivi@libero.it

DG 200 D-6781, 1978, hangarato a Verona, mai incidentato, vario SB8

GPS-ASR, gelcoat in buone condizioni, carrello chiuso immatricolato in Italia.
Euro 18.500.
Tel 347.2471688 Graziano Pera graziano.per@libero.it

Carrello chiuso Pirazzoli doppio asse, revisionato 2003, per monoposto, ottime condizioni. Euro 2.500,00.
Tel 335.6672058 Edo

Bergfalke IV, 1974, 1600 ore, danneggiato per atterraggio pesante in supporto carrello e cappottina. Per il resto ottime condizioni. Danno stimato da officina certificata 3800 euro. Strumentazione standard con radio Dittel 720
Vendesi: Euro 3.500.
Oppure riparato ed in ordine di volo Euro 9.000.
Carrello sfornito di documenti.
Maurizio Mazzeo
e-mail: imezz@tiscalinet.it

Set completo foderine in cotone antipolvere per aliante 15 metri, inclusa fusoliera; nuovo mai usato, prezzo d'occasione per cambio aliante
Tel 328.1912627 Paolo

SZD 55 1996, usato pochissimo, zero ore negli ultimi 4 anni, ottimo gelcoat, CN e assicurazione, ottimamente strumentato, carrello, pronto per competizioni.
Tel 011.9350743 ore serali o 011.797620 uff.
sofia.montuschi@nimbus.it

Carrello per monoposto, monoasse, omologato e revisionato. Claudio Albano - Cell 348-3336625 claudio.albano@nascent.it

Cerco computer di volo (per sostituire Zander SR820 su DG300), meglio se interfacciabile GPS
cell.338-4920111
vitali.timoteo@libero.it

Ventus 2a anno 1995, circa 900h, consegna Agosto 2002.
Tel 0461-723170 cell 335-6793620 Giorgio Galetto

Cirrus Standard D-0786, 1972, in ottimo stato, CN valido, completo di paracadute, calcolatore di planata, GPS Garmin, mod. diruttori, carrello chiuso due assi revisionato da poco, Euro 14.000, visibile a Calcinatè.
cell 335.441121 Paolo Fossati

Filser LX4000 Computer Vario GPS, aggiornato ultima release, GPS 12 canali, Logger 20 ore, un display vario a lancetta con possibilità di aggiungerne altri due (netto e totale).
Cell 335.5473852
franco.ricciardi@fortech.it

Strumenti Aerograf 6000/12000 m, completo Fototime II, Barografo Winter 8000, Bussola Schanz, Zander SR 820 D.
Tel / Fax 035251392
mbalze@tin.it Mario Balzer

Dimona Mk 2 I - RIET, 730 ore totali, CN triennale
Tel 06.52363170 G. Coppola

Spatz 55 monoposto e **K-7** biposto in ottime condizioni, CN valido, carrello, causa passaggio a motoaliante. Visibili a Rimini, prezzo interessante.
Fabio Bernardi
Tel 347.4520825 / 0541.759641

Ka6E, ottime condizioni, C.N. triennale fino 3/2005, oltre 600 ore disponibili prima della prossima ispezione 1000 ore, strum completa di virosbandometro e vario el, carrello scoperto.
€ 7400,00.
fabrizio_ka6@tin.it.
Tel 011.9363484 ore serali

AeC Rieti acquista aliante **DG 300** in ottimo stato, documentazione in ordine. Si valutano proposte.
Contattare Ennio S. Gerometta - Tel 338.5272888
gpeff@libero.it

roulotte BURSTNER 430 (4/5 posti), 1982 Unico proprietario, perfetto ordine di marcia.

€ 1000,00 - Tel 335.5088339 Folco

Carrello Ghidotti 2 assi immatricolato 1987 in buone condizioni revisione aprile 2003 + computer di volo + logger GPS Zander completo bussola elettronica.
Giorgio Paris 348.5839494

DG 300 Full 1993 (molto bello) cappottina azzurrata, strum, Zander SR 940, Becker, batterie doppie, impianto carica acqua, teli copri aliante, ELT, paracadute, CN in corso di validità; carrello 2 assi Pirazzoli 1993 collaudato.
65 milioni trattabili
051.975249 o 347.8632922

Libelle H205 Club D-8928, 1975, 1996 h, Radio Dittel FSG40S, vario Winter + VW3SG, LX20, ELT, O2 carrello Pirazzoli 2 assi chiuso.
€ 10.330 - Tel.0461.349005
orsica@supereva.it

Roulotte tenuta a Rieti sempre al coperto (Palazzina).
Tel 335.6042430
vitalema@tin.it

Diamant 15 I-SEXY vetroresina, completo, ottimo stato, carrello chiuso in metallo,
Lit 17 milioni
Tel 0332.231518 A. Mattanò

M-100 S da revisionare, struttura integra, cappottina nuova
AVF Ferrara
Tel 0532.902508

ASW 19 I-IUHH strumentato, Zander 800, pannelli solari, mai incidentato, accessori, carrello 2 assi omologato,
€ 17.000
Tel 0332.860845

Barografo Winter 10.000 m, Lit 600.000 gcervesato@tin.it
Tel 0362.558958

Cirrus Std I-MACH 1975, 1000 ore, ottimo stato, carrello chiuso, nessun incidente, radio, ossigeno. Lit. 32 milioni
Tel 333.3847531 Franco

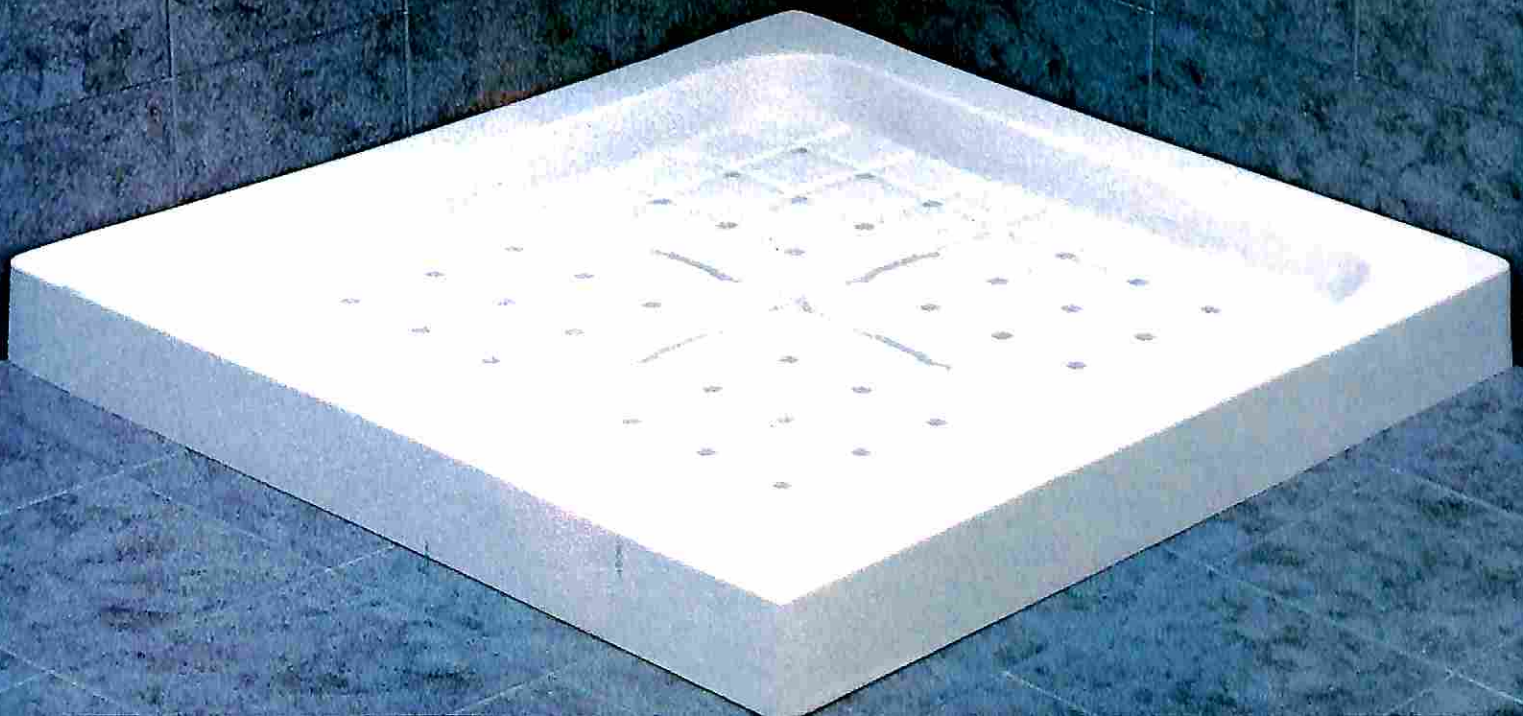
**Accessori
da doccia**

**Duschkabinen
zubehör**

**Shower
Accessories**

**Accessoires
pour la cabine
de douche**

PLASTICA
ilma linea bagno



La T&A - Testa & Associati

è una società di consulenza

*specializzata in operazioni di finanza straordinaria:
acquisizioni, dismissioni, ristrutturazioni finanziarie,
joint - venture, quotazioni in Borsa.*

*I professionisti di T&A
provengono da esperienze maturate
in primarie istituzioni sia italiane che internazionali.*

*Ogni singolo progetto è seguito direttamente
dagli Amministratori:
Claudio Testa, Silvia Cossa, Giulio Carmignato*

**Ristrutturazione e/o
rifinanziamento del debito.**

Nei casi di performance finanziarie inadeguate o strutture di capitale inappropriate, strutturiamo l'assetto finanziario ottimale, eventualmente negoziando con il sistema bancario e finanziario. T&A si affianca inoltre ai propri clienti nel monitoraggio successivo.

il manifesto

sambonet

Ha ristrutturato il proprio debito bancario. Questa operazione è stata pianificata e negoziata da

T&A
TESTA & ASSOCIATI



Cessioni o acquisizioni di società.

Assistiamo i nostri clienti dallo sviluppo della strategia alle negoziazioni finali. Sulla base di accurate analisi delle società e dei mercati di riferimento, ricerchiamo acquirenti e venditori, effettuiamo valutazioni aziendali e conduciamo le negoziazioni. T&A assiste inoltre nel processo di due diligence e nell'impostazione della contrattualistica.

Strutturazione di sistemi di controllo finanziario e di pianificazione finanziaria.

Svolgiamo attività di consulenza finalizzata all'ottimizzazione dell'utilizzo degli strumenti di finanza ordinaria e dei flussi di cassa generati internamente. Assistiamo i nostri clienti nella pianificazione finanziaria a medio / lungo termine.

Quotazione in Borsa.

T&A assiste i propri clienti nella verifica di fattibilità e convenienza della quotazione, nella valutazione, nella strutturazione dell'operazione, nella negoziazione e nel coordinamento con i global coordinator.

A.V.A.O. Associazione Velovelistica Alpi Orobiche
A.V.A. Aeroclub Volovelistico Alpino

VALBREMBO: PRIMA BASE IN EUROPA PER VOLI DI OLTRE 1000 KM

Tel. 035.528093 - Fax 035.528491 - Frequenza aeroporto 122,60 MHz

Aerei e alianti a disposizione di tutti i soci:

2 STINSON L.5 • 2 ROBIN DR 400

4 TWIN ASTIR • 3 DUO DISCUS • 3 ASTIR STANDARD • 1 HORNET • 6 DG 300

4 DISCUS B • 2 DISCUS 2B • 1 ASH 25 • 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 roulotte 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.



GREAT ITALIAN TASTE.
The eternal style.

DISARONNO ORIGINALE
Since 1525