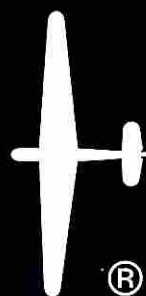


Sped. in abb. postale - 70% Fil. di Varese. TAXE PERÇUE. Euro 8,00

GENNAIO/FEBBRAIO 2007 - n. 300

VOLO A VELA



La Rivista dei Volovelisti Italiani

**Volare in inverno sopra
gli altipiani del Sud Africa**

Spremere tutto dal GPS

Annuario Generale 2006

N. 300



Aero Club Adele Orsi

Varese

www.acao.it
e-mail: acao@acao.it
Lungolago di Calcinate n. 45 - 21100 Varese
telefono 0332 310073



I motoalianti

La questione del rilascio e del rinnovo delle abilitazioni al pilotaggio dei motoalianti sta sfiorando la crisi. Alcune Direzioni di Circostrizione oppongono difficoltà o rifiuti per i rinnovi delle licenze, e quasi tutte ne hanno bloccato il rilascio. Ciò è probabilmente dovuto all'incertezza delle norme da applicare, mentre ENAC a livello centrale ha solo ora iniziato un processo di chiarificazione nel quale la FIVV e l'AeCI sono intervenuti con i propri rappresentanti.

Il nodo della discordia è il motoaliente con motore non retrattile, definito come TMG (Touring Motorglider) dalle norme europee JAR-FCL 1.001: oggi esso è ampiamente usato nei club volovelistici per le abilitazioni e per il piccolo cabotaggio dei soci. Le norme JAR permettono alle scuole FTO e OR di effettuare corsi per il PPL, a propria discrezione, anche sui TMG. Forse è proprio questo il punto dolente; è possibile che qualcuno, abbastanza irrealisticamente, tema che le scuole di volo a vela agiscano in concorrenza sul mercato ai danni delle scuole per il PPL?

Nelle altre nazioni europee i diritti acquisiti sono sempre salvaguardati, e il titolare di un'abilitazione non se la vede mai cancellare. Inoltre va notato che, in Francia, Svizzera e Germania, i motori retrattili tipici degli alianti a decollo autonomo sono considerati dei semplici "sistemi di involo", alla stregua del verricello e del traino aereo, e come tali è sufficiente un'annotazione firmata dall'istruttore sul libretto di volo (non sulla licenza). Tale annotazione non è quindi soggetta a scadenza.

Di fatto, l'ANSV e gli altri enti omologhi europei dimostrano che la gestione dei TMG da parte dei piloti di aliante, in contrapposizione ai titolari di PPL, non comporta alcuna differenza per quanto concerne incidenti e inconvenienti. E comunque, l'addestramento alla navigazione e alla fonìa è già previsto nelle attuali schede.

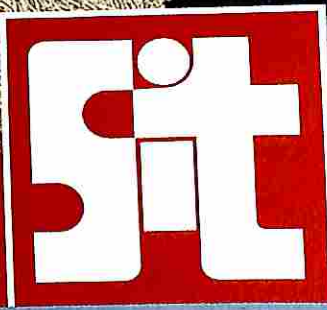
La continua imposizione di lacci normativi emessi in nome della sicurezza ha spinto negli anni passati gran parte degli appassionati dell'aria a migrare dal mondo dell'aviazione generale a quello degli ultraleggeri sottraendoli – di fatto – al controllo sia della preparazione che dell'operato e conseguendo in definitiva un risultato assolutamente in antitesi con gli obiettivi prefissi.

Auspichiamo che venga rivista la normativa in questione mantenendo completamente nell'ambito delle scuole di volo a vela la possibilità di conseguire e rinnovare le abilitazioni al motoaliente TMG nella considerazione che i requisiti attuali degli istruttori di volo a vela sono atti a consentirgli di effettuare i relativi corsi di addestramento. Inoltre auspichiamo che l'utilizzo di alianti con motore retrattile avvenga come all'estero nella forma della semplice abilitazione a tale metodo d'involo.

Aldo Cernezzì

SPAZZOLE INDUSTRIALI

QUALITY SYSTEM
UNI EN
ISO 9001
by DNV
CERTIFICATA



SOCIETÀ ITALIANA TECNOSPAZZOLE

THE PROFESSIONAL CHOICE

**VOLO
A
VELA** 

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:

Aldo Cernezzi

Segreteria

Bruno Biasci

Archivio storico

Umberto Bertoli, Lino Del Pio,

Nino Castelnuovo

Prevenzione e sicurezza:

Marco Nicolini

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

Aldo Cernezzi

Vintage Club:

Vincenzo Pedrielli

Corrispondenti:

Celestino Girardi

Paolo Mitococchio

Aimar Mattanò

Sergio Colacevich

Giancarlo Bresciani

In copertina:

Sud Africa: un ASH25

del gruppo Sunflying

Foto di Alberto Sironi

Progetto grafico e impaginazione:

Impronte - Milano

Stampa: Serostampa - Milano

Redazione e amministrazione:

Aeroporto 'Paolo Contri'

Lungolago Calcinate, 45

21100 Varese

Cod. fisc. e P. IVA 00581360120

Tel. 347/5554040 - fax 0332/310023

POSTA ELETTRONICA

csvva@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. 300 gennaio/febbraio 2007

Editoriale	1
Volo a Vela Numero 300	4
L'arte di volare in montagna	6
Spremere tutto dal GPS	14
Annuario Generale	
Attività Sportiva 2006	21
Piccoli annunci	49
In breve	50
Volo a vela in Sud Africa	54
L'inverno a Borgo San Lorenzo	64



LE TARIFFE PER IL 2007

DALL'ITALIA

- Abbonamento annuale, 6 numeri della rivista Euro 40,00
- Abbonamento annuale promozionale **"prima volta"** **Euro 25,00**
6 numeri della rivista
- Abbonamento annuale "sostenitore", 6 numeri della rivista Euro 85,00
- Abbonamento annuale "benemerito", 6 numeri della rivista Euro 250,00
- Numeri arretrati Euro 8,00

DALL'ESTERO

- Abbonamento annuale, 6 numeri della rivista Euro 50,00

Modalità di versamento:

- con bollettino postale sul CCP N° 16971210, intestato al CSVVA, Aeroporto P. Contri - Lungolago Calcinate, 45 - 21100 Varese, indicando sul retro la causale e l'indirizzo per la spedizione;
- con bonifico bancario alle coordinate ABI 05048, CAB 50180, CIN S, c/c 589272 intestato a CSVVA, indicando la causale e l'indirizzo per la spedizione, e dandone comunicazione agli indirizzi sotto riportati;
- 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 (associazioni, rinnovi, arretrati): tel/fax 0332-310023. E-mail: csvva@voloavela.it

Ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. 196/2003 il "Centro Studi Volo a Vela Alpino", Titolare del Trattamento dei dati, informa i lettori che i dati da loro forniti con la richiesta di abbonamento verranno inseriti in un database e utilizzati unicamente per dare esecuzione al suddetto ordine. Il conferimento dei dati è necessario per dare esecuzione al suddetto ordine ed i dati forniti dai lettori verranno trattati anche mediante l'ausilio di strumenti informatici unicamente dal Titolare del trattamento e dai suoi incaricati. In ogni momento il lettore potrà esercitare gratuitamente i diritti previsti dall'art. 7 del D.Lgs. 196/03, chiedendo la conferma dell'esistenza dei dati che lo riguardano, nonché l'aggiornamento e la cancellazione per violazione di legge dei medesimi dati, od opporsi al loro trattamento scrivendo al Titolare del trattamento dei dati: Centro Studi Volo a Vela Alpino - Lungolago Calcinate del Pesce (VA) - 21100 Varese

Volo a Vela Numero 300

STORIA ED EVOLUZIONE DELLA NOSTRA RIVISTA

Bruno Biasci

È questo il trecentesimo numero della rivista. l'unica dedicata interamente al volo a vela. I numeri usciti abbracciano un periodo di 50 anni, e la ricorrenza scadrà nel prossimo mese di marzo: il numero 1 riporta infatti la data 1° marzo 1957.

Al di là però di queste nude cifre non si può non ricordare che la nascita della rivista nella sua veste tipografica di oggi fu preceduta da periodici volovelistici pubblicati nei dieci anni precedenti da alcuni degli stessi appassionati che diedero vita alla rivista attuale.

Fu infatti nel gennaio 1946 che Plinio Rovesti, di cui è recente la scomparsa, diede vita, a Sesto Calende (Varese), ad una rivista dal titolo "Volo a Vela". Più che di una rivista vera e propria si poteva forse parlare di giornalino in quanto era composta solamente da otto pagine in bianco e nero. Ma questo semplice giornalino, che costava allora 20 lire, lanciava il primo messaggio rivolto a chi era stato volovelista prima della guerra e a chi voleva aggiungersi alla schiera degli appassionati del volo silenzioso per invitare tutti a riprendere i contatti personali, a ritrovare i mezzi rimasti e rimettere in sesto questo sport andato disperso dopo la furia distruttrice della guerra.

Il titolo "A Raccolta!" che compare sul frontespizio del primo numero, con il sottofondo della fotografia del Condor in volo, e riprodotto nel numero scorso di questa rivista, è proprio in linea con il messaggio di Rovesti.

Questo stesso numero conteneva anche un invito pratico a costruire un libratore: il famoso Zoegling. Fu proprio questo articolo e i disegni costruttivi che l'accompagnavano a promuovere l'iniziativa di un gruppo di giovani di Milano che si misero all'opera per costruire il primo libratore del dopoguerra, che poi volò nel novembre 1947, dando vita

all'AVM (Associazione Volovelistica Milanese).

In Italia c'era però ancora il divieto di esercitare qualunque tipo di volo e le clausole armistiziali impedivano ogni iniziativa in proposito. Il mensile di Rovesti uscì per soli sei numeri ma il seme per la rinascita del volo a vela era stato gettato.

Sul piano editoriale l'iniziativa però proseguì sei mesi dopo con l'uscita quindicinale del "Bollettino di Informazioni" edito dall'AVM, responsabile Bruno Biasci.

La pubblicazione era modesta, stampata inizialmente in ciclostile (prezzo 5 lire), ma tenne insieme molti giovani che aspiravano a volare costruendo libratore, malgrado le proibizioni vigenti: successivamente, fino alla fine del 1953, ha rappresentato l'elemento coagulante e informativo per una notevole schiera di volovelisti.

Dall'agosto 1954, in luogo del "Bollettino" cominciò ad uscire, sempre a cura dell'AVM, il periodico "Cumulo Nembo": responsabile Egidio Galli, definito nella testata come organo ufficiale dell'Associazione Volovelistica Milanese "Bruno Ceschina" dell'Aero Club Milano. Vi fu quindi una continuità nella funzione informativa sull'attività di volo a vela in prevalenza svolta a Milano. Nell'aprile 1955 la responsabilità del periodico passò, fino al termine dell'anno successivo, nelle mani di Walter Vergani.

All'inizio del 1957 vi fu un salto di qualità: nacque la rivista con lo stesso titolo di quella che undici anni prima pubblicò Rovesti e cioè "Volo a vela" ma con una migliore veste tipografica, una regolare uscita a cadenza bimestrale e con maggiore diffusione tra i volovelisti italiani nel frattempo molto cresciuti di numero e più desiderosi di conoscere i vari aspetti di questo magnifico sport.

Il periodico "Cumulo Nembo" mantenne la sua testata, con le notizie pertinenti l'AVM, ma venne incorporato nella nuova rivista "Volo a vela" rivolta

a tutti i volovelisti, non solo quindi a quelli di Milano ma anche a quelli presenti in tante altre città d'Italia. L'editore era sempre l'AVM e il responsabile era il socio Giancarlo Sabaini che stampava la rivista nella propria tipografia.

Fu all'inizio del 1961 che, con il numero 25, la rivista passò di proprietà dall'AVM al CSVVA (Centro Studi Volo a Vela Alpino): un ritorno quindi nella Provincia di Varese da cui era partita.

Nel Comitato di redazione non poteva non esserci Plinio Rovesti il quale diresse la rivista fino alla fine del 1965 dopodiché subentrò Renzo Scavino che la maggior parte dei nostri lettori certamente conosce.

Renzo portò avanti attraverso la rivista diverse battaglie per l'affermazione del volo a vela contro chi lo ostacolava in tutti i modi: molti editoriali erano impostati in questa direzione, e certamente servirono a migliorare vari aspetti del nostro sport: non ultimo quello di favorire la nascita della FIVV (Federazione Italiana Volo a Vela) che creò le premesse per una sempre maggiore autonomia nel campo specifico, specialmente in quello delle gare. Solamen-

te problemi di salute impedirono a Renzo Scavino di proseguire la sua attività, lunga 15 anni, di Direttore/Redattore della rivista.

Subentrò quindi il noto volovelista Aldo Cernezzì come Redattore Capo e quindi nuovo Direttore del periodico. Con Aldo la rivista si è maggiormente qualificata anche editorialmente prendendo un'impronta più tecnica: impronta che è certo più rispondente all'avanzamento delle nuove tecnologie che hanno portato alla costruzione di alianti sempre più sofisticati e anche alla maggior competenza tecnica dei piloti che richiedono maggior conoscenza di ciò che si fa all'estero e più approfondimenti nelle diverse materie che compongono la disciplina del volo a vela avanzato.

Per non perdere e facilitare invece il ritrovamento di articoli apparsi nel tempo da quando è nata la rivista, il CSVVA, attraverso il suo Centro Documentazione Volovelistica, ha inserito in un data-base tutti i riferimenti utili per consentire la facile ricerca di un qualunque argomento pubblicato e lo ha messo a disposizione di tutti in attesa di renderlo accessibile via Internet. ■

CRONOLOGIA

Volo a Vela	Responsabile <i>Plinio Rovesti</i>	da n° 1 - Gennaio 1946	a n° 6 - Giugno 1946
Bollettino di Informazioni AVM, Editore AVM	Responsabile <i>Bruno Biasci</i>	da Gennaio 1947	a Maggio 1954
Il Cumulo Nembo, Editore AVM	Responsabile <i>Egidio Galli</i>	da Agosto 1954	a Marzo 1955
Il Cumulo Nembo, Editore AVM	Responsabile <i>Walter Vergani</i>	da Aprile 1955	a Novembre 1956
Volo a Vela, Editore AVM (che incorpora <i>Il Cumulo Nembo</i>),	Caporedattore <i>Giancarlo Sabaini</i>	da n° 1 - Marzo 1957	a n° 24 - Dicembre 1960
Volo a Vela, Editore CSVVA	Direttore <i>Comitato di redazione</i>	da n° 25 - Gennaio 1961	a n° 43 - Dicembre 1963
Volo a Vela, Editore CSVVA	Direttore <i>Plinio Rovesti</i>	da n° 44 - Gennaio 1964	a n° 59 - Dicembre 1965
Volo a Vela, Editore CSVVA	Direttore <i>Renzo Scavino</i>	da n° 60 - Gennaio 1966	a n° 260 - Giugno 2000
Volo a Vela, Editore CSVVA	Direttore <i>Renzo Scavino</i> Caporedattore <i>Aldo Cernezzì</i>	da n° 261 - Luglio 2000	a n° 289 - Marzo 2005
Volo a Vela, Editore CSVVA	Direttore <i>Aldo Cernezzì</i>	da n° 261 - Maggio 2005	

Tratto da "Soaring beyond the Basics" di Dale Masters - Great Western Soaring School
Traduzione e adattamento di Flavio Formosa
flavioform@inwind.it

L'arte di volare in montagna

Il volo in montagna è un interessante studio di contrasti. I costoni esposti al vento offrono opportunità di veleggiamento facili da sfruttare, ma allo stesso tempo potenzialmente molto pericolose. Il flusso del vento può essere liscio come l'olio, o può produrre turbolenza così forte da risultare proibitiva. La dinamica di pendio può rendere possibili voli di distanza anche a piloti poco esperti e con alianti di basse prestazioni, ma dal momento che richiede di operare quasi sempre a stretto contatto con il terreno, la necessità di un atterraggio fuori campo può essere solo questione di minuti se qualcosa va storto. Inoltre, l'esperienza fatta unicamente sul pendio di casa può generare una confidenza del tutto inopportuna in condizioni molto diverse, o altrove. Per questo motivo anche un pilota esperto farà bene a procurarsi conoscenze locali prima di avventurarsi da solo su montagne sconosciute.

Se nei suoi principi il volo in pen-

dio sembra elementare (si tratta semplicemente di volare paralleli al costone, stando attenti a non urtarlo), il volo in montagna di alto livello presenta molti aspetti delicati, e dà altrettanta soddisfazione del volo in termica. Il grande vantaggio è che è spesso possibile anche per un neofita rimanere per aria indefinitamente e procedere molto in fretta nell'apprendimento, mentre in genere un solo errore è quanto basta per abbattere lo stesso neofita in condizioni di veleggiamento in termica.

LEGGERE IL TERRENO

Volare sulle montagne richiede spesso l'impiego di svariate tattiche diverse. La più adatta per le circostanze sarà determinata dalle caratteristiche specifiche del pendio (dimensioni e pendenza), e dal comportamento del flusso d'aria che lo investe. Il modo più semplice di analizzare la bontà di un terreno montuoso per il volo veleggiato è quello di individuarvi le

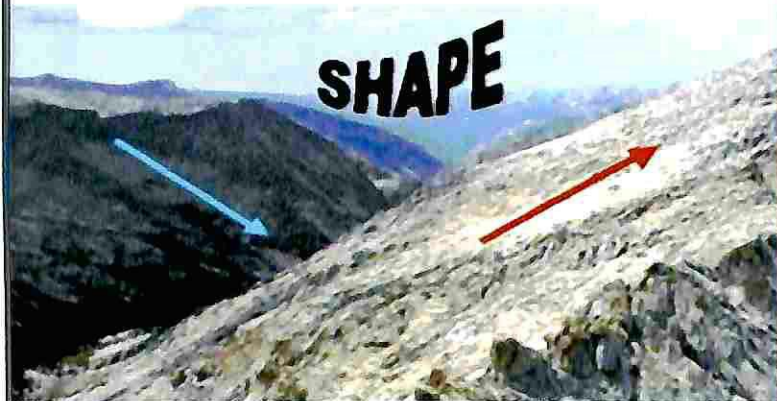
sezioni di pendio che si comportano da collettori o da separatori del flusso d'aria. I costoni e le conche più o meno direttamente esposti al vento tendono a concentrarne il flusso, e a generare buone ascendenze. Viceversa, i pendii sottovento e i costoni ad esso paralleli agiscono da deflettori e separatori del flusso, e possono distruggere l'ascendenza o convogliarla altrove.

Quali sezioni della montagna funzionano, e come, dipende dalle condizioni del momento (principalmente dalla forza e dalla direzione del vento, ma anche da altri fattori correlati). Queste proprietà cambiano continuamente al variare del vento e dell'insolazione.

Anche una conca ben esposta al vento può non generare sempre una buona ascendenza. Che sia un avvallamento poco profondo o una gola spettacolare, è sufficiente che il vento cambi di alcuni gradi, o che vari l'angolo del sole per trasformarla da un'eccellente punto di salita ad un buco nero in meno di

IL FLUSSO D'ARIA SEGUE IL PROFILO DEL RILIEVO

SHAPE



Può essere d'aiuto immaginare di veder scorrere acqua anziché aria sopra e intorno alle montagne. Il flusso può venire complicato dalla forma del rilievo: se il pendio a destra è troppo vicino a quello di sinistra, formerà un'ostruzione, e genererà poca o nulla ascendenza.

I COSTONI DAL PROFILO IRREGOLARE SONO



PERICOLOSI!

Più l'orografia è complessa, più confuso sarà il flusso d'aria su di essa.

IN MONTAGNA, LA VELOCITA'



**EXTRA
SPEED**

E' SICUREZZA!

La velocità non solo offre maggior controllo dell'aliante, ma permette anche di attraversare in sicurezza le zone di discesa che si possono incontrare.

IDENTIFICATE NEL RILIEVO I CONVOGLIATORI E I SEPARATORI DI VENTO



Esaminate con cura la forma del rilievo che state per sorvolare, e imparate ad individuare prima di arrivarvi le zone in cui il vento viene convogliato verso l'alto. In seguito a cambiamenti nella direzione del vento e anche nell'angolo di insolazione, ogni luogo può trasformarsi da ottimo a pessimo (o viceversa) nello spazio di pochi minuti.

un'ora. Un elemento di forma convessa può risultare ancor più complicato da interpretare: può dividere e separare il vento, ma se è sufficientemente grande e ben orientato può fare da pendio isolato o convogliatore di termiche. A seconda delle influenze esercitate dalla morfologia del terreno circostante, poi, un particolare pendio può alternativamente presentarsi buono o pessimo a cicli di pochi minuti.

Esplorazione

Volando sopra il terreno che muta incessantemente di conformazione occorre muoversi di continuo.

adattandovi la traiettoria istante per istante. Ad esempio, anche un piccolo contrafforte sopravvento e più basso può rovinare la dinamica sul pendio principale per un chilometro o più di lunghezza. Incontrando una tale situazione, se si hanno sufficiente quota e velocità da oltrepassare la zona morta si può probabilmente ritrovare l'ascendenza più avanti, ma in caso contrario?

Su alcuni pendii la dinamica si inizia a poter lavorare così in basso che perdere 100/150 metri di quota può voler dire un fuoricampo: in questi casi, la decisione se continuare o tornare indietro deve essere presa molto in fretta. L'esperienza può aiutare ad interpretare il terreno e predire le condizioni che vi si troveranno, ma indipendentemente da essa è necessario studiare in continuazione ciò che si ha davanti, e usare l'immaginazione prima di avvicinarsi al costone. In genere conviene attaccare il punto più vicino o più alto che si trovi a portata, e quindi esplorare progressivamente le zone più basse mentre si scende in cerca della dinamica. Una parete alta e ripida può spesso offrire ascendenza anche molto in basso, permettendo di arrivarvi con una quota ridotta e risalirne lungo il fianco fino alla cresta, ma non sempre è così facile.

Quando ci si trova a lavorare un pendio sotto la cresta, non bisogna mai pensare di poter mantenere la

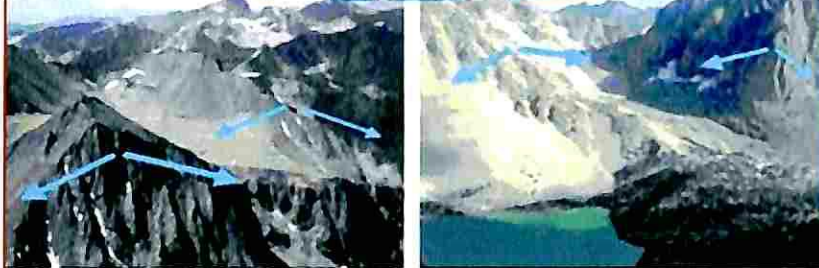
COLLECTORS



ESEMPI DI CONVOGLIATORI

Le conche montuose e il fondo delle valli cieche possono offrire salite spettacolari se il vento si incanala in esse. Tuttavia, se per sfruttarle ci si deve addentrare molto all'interno del rilievo, attenzione alla forte componente di vento frontale quando sarà il momento di ritornare sui propri passi.

DIVIDERS



ESEMPI DI SEPARATORI

Le creste parallele al vento tendono invece a fare da separatori del flusso d'aria.

SOTTOVENTO AD OGNI PENDIO ASPETTATEVI TURBOLENZA E DISCENDENZA



Più è grande il costone e più forte è il vento, maggiore sarà la turbolenza che si potrà incontrare. Ricordatevi di tendere bene le cinture!
In caso di discesa è importante aumentare la velocità, ma alta velocità e turbolenza insieme possono mettere a dura prova sia voi che il vostro aliante.

quota indefinitamente. Se si inizia a scendere, la montagna intorno a noi ci chiude rapidamente gli spazi di manovra. Per questo, la regola generale dice che più estensione di pendio si ha sopra la testa, più importante è salire in fretta, o andarsene.

Se si vola in pendio in condizioni di attività termica, poi, bisogna attendersi discese improvvise e forti, addirittura violente, che possono inclinarvi verso il costone in qualsiasi momento. Se vi fate sorprendere troppo vicini ad un pendio ripido con velocità insufficiente, o senza lo spazio per sfuggire in picchiata, un rotore o una termica appena sopravvento al pendio possono uccidervi in pochi secon-

di! Affrontate sempre il costone con velocità extra, e garantitevi lo spazio di fuga sopravvento in ogni momento.

Sopra la cresta

I piloti inesperti di volo in montagna possono essere tentati di volare direttamente sulla verticale della cresta, e ciò può rapidamente divenire pericoloso. Se il vento risale il pendio da un unico lato, la cresta è il punto in cui il flusso d'aria inizia ad invertire il suo moto verticale: a meno di non trovarvi una termica, ben difficilmente ci sarà ascendenza sulla sua verticale. Se poi mentre si vola paralleli ad essa si omette di contrastare adeguatamente la deriva prodotta

dal vento, l'aliante scarroccerà progressivamente fino a mettere l'ala sottovento nel flusso discendente, e il pilota non potrà far altro che virare dalla parte sbagliata, entrando in una discesa sempre più accentuata. Se la cresta è molto larga e piatta, il pericolo di impattarvi sopra diventa a questo punto molto reale.

Quando invece il pendio riceve vento da ambedue i lati, specialmente se i fianchi della montagna sono ripidi e la cresta è affilata, il sorvolo diretto può rivelarsi la tattica migliore. La combinazione di dinamica di pendio e termiche che si staccano su entrambi i lati può anche rendere la cresta l'unico luogo di ascendenza sfruttabile, se le condizioni sul singolo pendio sono troppo deboli.

Bisogna però essere coscienti che questo tipo di sorvolo è potenzialmente pericoloso per molte ragioni. Primo, la cresta direttamente sotto di voi è impossibile da vedere, e la sua distanza dalla pancia del vostro aliante può variare drammaticamente in pochi secondi. Secondo, la dinamica di pendio può rivelarsi estremamente inconsistente, specie se c'è attività termica, e una forte ed improvvisa discesa potrebbe costringervi ad abbandonare precipitosamente la cresta virando in una direzione che vi taglia la strada verso la valle atterrabile. Se non siete esperti di volo in montagna è meglio evitare di sperimentare, e affrontare una cresta solo dopo che qualcuno altro con più esperienza ha dimostrato che funziona in quel particolare momento. Troppi piloti si sono già schiantati sulle sommità delle montagne, non ce ne servono altri!

Vicoli ciechi

Anche un pendio di grandi dimensioni e dalle pareti ripide può risultare inutilizzabile quando è inserito in un'orografia dal profilo troppo complesso. In queste situazioni, i costoni più sopravvento fanno soprattutto da separatori, e riflettono il flusso migliore tanto all'interno della catena montuosa da rendere il suo utilizzo troppo

rischioso. Occorre fare molta attenzione nell'andare a cercare l'ascendenza in lunghe gole che vanno restringendosi, specie se il vento non corre esattamente parallelo ad esse. Si possono anche trovare buone ascendenze al principio, dove la gola è più larga, ma procedendo verso il fondo il costone sopravvento si fa più vicino, e prima o poi scaricherà discendenza turbolenta proprio sul vostro pendio. A questo punto vi trovate in discendenza su un terreno che sale, con un disperato bisogno di fare dietro-front nella gola che diventa sempre più stretta, affondando al di sotto dell'ascendenza che stavate sfruttando un attimo prima. In pochi secondi questo scenario può trasformarsi in un vero vicolo cieco!

Inoltre, più l'orografia è complessa, più è soggetta a cambiamenti radicali e repentini delle condizioni del flusso di vento. Provate a pensarla in questo modo: volare lungo un singolo costone è relativamente più rischioso che in aria libera. Se i costoni diventano due, il pericolo raddoppia. Quando poi il vostro aliante è circondato dalle rocce, la sua libertà di movimento è così limitata che anche un breve influsso di discendenza termica può risultare disastroso. Stiamo parlando di una delle situazioni più rischiose che il volovelista può incontrare, e per quanto possa potenzialmente offrire grandi opportunità, non è sicuramente il caso di improvvisare. Se non siete più che certi delle vostre capacità, e di essere in grado di pilotare in spazi ristretti senza l'aiuto degli strumenti, è meglio che non vi avventuriate in luoghi simili. Se tuttavia decidete di cimentarvi, è importante farlo con un atteggiamento di cauta aggressività, guadagnando esperienza e fiducia gradualmente, e aspettandosi diverse situazioni ad alta adrenalina.

Altitudine e densità

La maggior parte dei piloti sa che in una giornata calda decollare da un aeroporto in quota risulta molto più difficoltoso a causa della ridotta densità dell'aria, ma pochi

LA CRESTA E' IL PUNTO IN CUI L'ARIA CHE SALE INIZIA NUOVAMENTE A SCENDERE



Le creste ripide e strette possono canalizzare ascendenza termica da entrambi i lati: in queste condizioni il punto migliore è direttamente sopra la cresta. Sorvolare direttamente la cresta, però, può essere molto pericoloso, soprattutto perché essa rimane nascosta sotto l'aliante, e quindi invisibile. Se si vola in dinamica anziché in termica, bisogna assolutamente rimanere sopravvento alle creste.

ricordano che tale concetto si applica anche al volo in montagna. L'atmosfera è circa il 6% meno densa per ogni mille metri sopra il livello del mare: questo significa che se vi trovate a manovrare in uno spazio ristretto a oltre tremila metri di quota, l'aria che vi circonda è del 20% meno densa, a maggior ragione se è un caldo pomeriggio d'estate, con aria ancor più calda che sale dal pendio. Per completare una virata in queste condizioni l'aliante ha bisogno di parecchio più spazio del normale, e di questo occorre tenerne conto.

Rilievi troppo bassi

Anche un rilievo basso e non molto ripido può generare un'eccellente ascendenza dinamica, purché sia sufficientemente lungo e uniforme. Naturalmente, più bassi si vola in dinamica più è importante mantenere una velocità adeguata, non solo per la manovrabilità, ma anche per attraversare piccoli tratti di discendenza senza trovarsi - letteralmente - con il sedere per terra.

Su tali pendii bisogna però avventurarsi solo se le condizioni sono veramente forti, tali da garantire di poter rimanere sempre sopra la

cresta, perché il volume d'aria che viene dislocato verso l'alto da un pendio piccolo è così ridotto da rendere assai improbabile di poter risalire da sotto la cresta anche se il vento è forte. Questo può sembrare ovvio, ma una volta in volo è facile lasciarsi tentare da un pendio troppo basso per produrre sufficiente ascendenza. La base di una collina, o peggio il fondo di una gola, non sono posti per un aeroplano di nessuna specie, men che meno per uno senza motore!

La pendenza

A tutto ciò dobbiamo aggiungere altre considerazioni riguardanti i cambiamenti di pendenza. Se il costone prende una forma concava oppure convessa, la variazione della pendenza può far sì che il flusso d'aria si separi dal pendio - un po' come avviene sulla superficie dell'ala in corrispondenza di un'irregolarità - e questo può seriamente compromettere la qualità dell'ascendenza dinamica.

Se ciò avviene, potreste trovarvi improvvisamente a scendere verso un terreno molto vicino, magari meno ripido, e quindi ancor più difficile da sfuggire.

Fortunatamente esiste anche un

AVVICINARSI AD UN PENDIO SEMPRE IN DIAGONALE



Anche i piloti a motore sanno che conviene sempre avvicinarsi ad un ostacolo importante come una parete montuosa con una rotta diagonale, che lasci aperta una via di fuga in caso di bisogno all'ultimo momento.

lato positivo, e cioè che il punto di discontinuità nella pendenza del declivio è anche il punto da cui più probabilmente potrà staccarsi una termica.

Sotto o sopra?

Ricordatevi che il terreno al di sopra della vostra quota di volo non significa nulla, è la forma del pendio sotto di voi che detta le qualità dell'ascendenza che potrete trovarvi. Lo stesso naturalmente vale per la ricerca della termica: se vedete delle belle rocce scure arroventate dal sole è chiaro che potrebbero essere potenzialmente molto interessanti, ma se si trovano alla vostra stessa altezza, tutto ciò a cui possono dar vita si formerà sopra la vostra testa, e di conseguenza sarà per voi irraggiungibile.

Anche in assenza di vento forte, è probabile che le prime termiche della giornata si formino sul pendio piuttosto che in pianura. Se sole e vento vengono dalla stessa direzione localizzarle sarà relativamente semplice, ma se essi interessano su facce opposte del rilievo, l'ascendenza potrebbe risultare intermittente o così disturbata da rendere il solo star per aria un compito difficile.

Tuttavia, sia che si tratti di deboli termiche che rinforzano l'ascendenza dinamica o viceversa, ci si può normalmente attendere un rinforzo delle condizioni via via che il sole si alza e scalda maggiormen-

te il terreno. Allo stesso modo, se non intervengono fattori esterni come temporali e simili, sia le termiche che la dinamica di pendio generalmente calano di intensità verso sera mentre il sole si abbassa. La gran confidenza acquisita in lunghe ore di volo in pendio in condizioni eccellenti può tramutarsi in seria preoccupazione, quando scoprite di aver perso quota irrecuperabile lontano da casa, a causa dell'ora tarda.

INFORMAZIONI VISIVE

Fogliame

Alcuni tipi di vegetazione possono dare indicazioni affidabili sull'in-

tensità del vento che soffia sul pendio. Le foglie degli alberi spesso vengono rovesciate dal vento che le lambisce, esponendo un colore più chiaro. In questo modo è possibile visualizzare dall'alto, sotto forma di macchie di colore in movimento sul pendio, le correnti dinamiche che un osservatore a terra percepirebbe come raffiche di vento. Allo stesso modo, anche se non da così lontano, è possibile avere la stessa indicazione da un pendio rivestito d'erba alta. Gli alberi privi di fogliame, come le conifere, non servono altrettanto bene a questo scopo, in quanto il loro movimento si riesce a vedere solo da molto più vicino. In ogni caso, se state volando in condizioni di dinamica debole, un improvviso movimento nella vegetazione annuncia un rinforzo del vento o il distacco di una termica, ed è perciò un buon posto dove dirigersi. Un'informazione simile si può dedurre anche stando a terra, magari distanti dal pendio: se gli alberi intorno all'aeroporto si muovono continuamente e la direzione del vento è quella giusta, le probabilità di trovare dinamica qualche centinaio di metri più in su, lungo la faccia di un pendio adeguatamente ripido, sono elevate. Questo tipo di osservazione non solo aiuta a localizzare le aree di miglior ascendenza, ma può mettere in guardia (dove il movimento

UNA TERMICA IMPROVVISA PUO' INCLINARVI



VERSO LA MONTAGNA!

Anche volando lungo un pendio in dinamica debole può succedere che una termica ci faccia improvvisamente inclinare verso il costone. Se poi il vento e/o le termiche sono forti, è importante lasciare spazio sufficiente tra noi e il pendio.

del fogliame appaia visibilmente assente) sulle zone peggiori, o addirittura di discendenza.

Uccelli

Anche gli uccelli, naturalmente, sono per natura degli eccellenti segnalatori di ascendenza. Sorprendentemente infatti, essi sono spesso così selettivi da volare alla giusta altezza e distanza da un pendio per sfruttarne le caratteristiche migliori, e talvolta si fermano anche ad approfittare di alcuni punti particolarmente buoni nei quali l'ascendenza risulta specialmente forte.

Le ombre

Se vi sono nubi isolate potete anche guardare al movimento delle loro ombre sul terreno come ad un'indicazione di velocità e direzione del vento. Tenete però presente che se la loro base è molto più alta delle montagne il vento potrebbe essere completamente diverso, e probabilmente molto più debole, a contatto con il pendio di quanto le nubi sembrerebbero indicare.

L'ombra in sé è un altro importante fattore da tener presente volando in dinamica. Un'ascendenza debole e appena sufficiente su di un pendio assoluto può facilmente diventare inutilizzabile se il costone viene messo in ombra da una nube sopraggiungente.

Allo stesso modo, una dinamica debole su un pendio in ombra può improvvisamente rinforzare e addirittura dar vita a termiche e addirittura dar vita a termiche immediatamente dopo che il sole torni a scaldare il costone. Così, all'inizio o alla fine della giornata, potreste vedere le vostre sorti dipendere dal movimento di nubi molto lontane da voi, poste tra il pendio e il sole basso. Questi cambiamenti si possono anticipare osservando il terreno controsole (e sopravvento) e seguendo il movimento delle ombre.

Un allineamento di cumuli sulla cresta di un pendio annuncia quasi sempre buona ascendenza, sia essa termica, dinamica, o una combinazione delle due. Se tuttavia la componente termica è forte,

NELLE ZONE IN OMBRA L'ARIA FREDDA SCENDE



DOWN

E' una legge di natura: se si trova ascendenza forte sul pendio al sole, ci potrà essere discendenza altrettanto forte sul lato all'ombra, specialmente se il sole è basso sull'orizzonte.

ci si devono attendere anche tratti di forte discendenza, che può rendere il volo in dinamica difficile o addirittura impossibile.

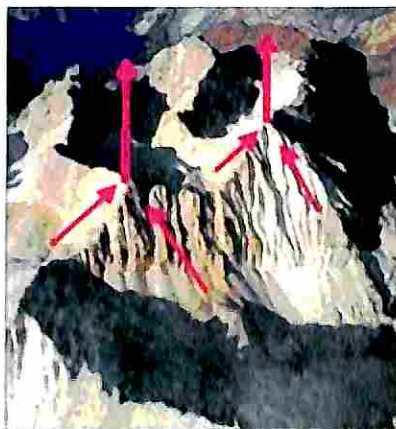
Temporali

In presenza di temporali, il vento è soggetto a diminuire o aumentare a seconda dello stadio in cui la cellula temporalesca si trova. Attenzione che non è solo l'intensità del vento a venirne influenzata: se il temporale si avvicina al pendio, e lo fa da sopravvento, vi troverete sul suo lato di sottovento, ed esso potrà scaricare discendenza violenta (e acqua!) su di voi e la montagna. Se la cellula temporalesca

si trova in fase crescente, è anche possibile che la base nube si abbassi improvvisamente, e che il flusso d'aria che essa aspira per alimentarsi arrivi ad annullare la vostra dinamica, lasciandovi poco tempo e spazio per allontanarvi in sicurezza. Allo stesso modo, un temporale formatosi sottovento al vostro pendio tenderà ad accrescere la dinamica, al punto che, una volta cessata la sua attività, essa potrebbe scemare fino ad essere inutilizzabile.

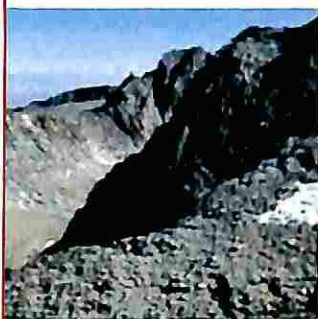
In ogni caso, bisogna attendersi poco o niente vento immediatamente dopo il passaggio di un temporale, e se esso torna a rinforza-

I PICCHI PIU' ALTI FANNO DA COLLETTORI DI TERMICHE DALLE VALLI CIRCOSTANTI



Le vette o le creste che guardano su un numero maggiore di valli sono in genere collettori di eccellenti ascendenze.

NELL'ARIA RAREFATTA A 3000m SERVE IL 44% IN PIU' DI SPAZIO



PER COMPLETARE UNA VIRATA



L'aria rarefatta delle alte quote fa sì che in montagna, specialmente nelle giornate più calde, serva sensibilmente più spazio per completare una virata (circa il 44% in più a 3000 m QNH)

re, quasi certamente ruoterà in senso orario (nell'emisfero Nord), il che potrebbe avere ulteriori conseguenze, positive o negative, sulla dinamica di pendio.

Approccio nel sottovento

Avvicinarsi ad un costone da sottovento è cosa da fare con estrema cautela, a causa della potenziale fortissima discendenza che vi si potrà trovare, ma può risultare sicuro in certe condizioni. Se avete sufficiente quota (almeno un centinaio di metri al di sopra della cresta), è talvolta possibile delinare cautamente verso il costone senza perdere troppo. Tutte le zone di discendenza più forte dovrebbero essere attraversate con la rotta più diretta, per minimizzare il tempo passato in esse, ma è meglio avvicinarsi al pendio in diagonale, garantendosi spazio per una virata di fuga in discendenza, se le cose dovessero mettersi male. Naturalmente dovrete anche avere un piano per i momenti immediatamente successivi! Se non avete quota sufficiente, rimandate l'attraversamento ad un momento migliore.

Approccio sopravvento

Avvicinandosi da sopravvento, non è raro incontrare discendenza prima di arrivare a contattare la dinamica attesa. Tale fenomeno può manifestarsi anche fino alla base del pendio. Procedendo tuttavia,

man mano che vi avvicinate al costone la discendenza si deve ridurre a zero, segnate questo che il pendio è attivo. Se però avete già oltrepassato la pedemontana e continuate a scendere, è meglio considerare attentamente se volete avvicinarvi ancor di più: non dimenticate che avete il vento in coda, e di conseguenza una virata di fuga vi prenderà molto più spazio del normale, senza considerare che immediatamente dopo lo stesso vento lo avrete contro.

Transizioni

Se avete intenzione di abbandonare la dinamica per arrivare altrove il più alti possibile, per prima cosa guadagnate tutta la quota possibile sul pendio. Se la vostra destinazione è sopravvento, partite dal punto più alto che potete raggiungere e delinate direttamente controvento finché non iniziate a scendere, e solo a quel punto mettetevi in rotta. Così facendo è spesso possibile percorrere molte centinaia di metri controvento in discendenza zero, mentre si migliora l'angolo di planata verso la destinazione.

Se invece vi dovete dirigere sottovento, di nuovo cercate prima di salire quanto più possibile. Attraverserete inevitabilmente una zona di forte discendenza immediatamente sottovento al pendio, per cui affrontatela con la rotta più diretta possibile (nel letto del vento) in modo da minimizzare la per-

dità di quota. Queste considerazioni sono particolarmente importanti quando le possibilità di salita al di là del pendio che state sfruttando sono lontane o remote.

TECNICA

Sembra che i piloti inesperti di volo in montagna tendano a commettere sempre gli stessi, prevedibili errori. Alcuni di questi sbagli minano soltanto le prestazioni, altri mettono a repentaglio la sicurezza: bisogna osservare però che quando si vola in stretta prossimità del terreno come in dinamica, tutto ciò che riduce le prestazioni peggiora automaticamente anche la sicurezza.

Posture sbagliate

Per prima cosa, l'ansia generata dalla vicinanza del terreno può tendere a far istintivamente «rifiutare» il pericolo inclinando il busto verso valle, un po' come succede a chi ha paura di inclinare l'aliante in virata e inconsapevolmente radrezza la testa o il tronco. Così facendo, il pilota non riesce più a vedere il terreno sotto la sua ala a monte, e questa è un'informazione estremamente importante. Oltretutto, si tratta di una postura che alla lunga diviene innaturale e faticosa: in definitiva, questo problema è un segnale di paura che deve essere risolto a priori, prima di avventurarsi in montagna.

L'orizzonte reale

Un altro errore tipico è quello di inclinare l'aliante verso valle quando si vola diritti lungo un costone. Esso può dipendere da due motivazioni: la prima, molto simile a quanto descritto nel paragrafo precedente, la seconda di ordine meccanico, forse più difficile da comprendere ma spesso di più semplice soluzione. Volando all'incirca perpendicolarmente al vento, siamo costretti a mantenere una correzione di deriva anche molto pronunciata. L'effetto visivo del pendio che si muove diagonalmente sotto l'aliante porta ad una reazione istintiva sbagliata, appunto una costante inclinazione verso il ven-

to. D'altra parte, la necessità di mantenere costante la distanza dal pendio obbliga a neutralizzare questa inclinazione (che farebbe virare l'aliante allontanandolo dal costone) con il timone opposto. Questa descrizione potrebbe apparire sciocca, ma l'esperienza dimostra che praticamente tutti si comportano in questo modo alle prime esperienze in dinamica, e che si tratta di uno di quegli errori che più frequentemente tendono a riapparire dopo un prolungato periodo di inattività o di mancata pratica del volo in montagna.

La soluzione sta nel mantenere coscientemente la correzione di deriva ad ali livellate, e con il filo di lana rigorosamente centrato. Una volta fatto ciò, usate piccole virate coordinate per regolare la distanza dal pendio mentre vi volate accanto, senza dimenticare che se la direzione del vento non è proprio perpendicolare al costone, gli angoli di correzione di deriva necessari saranno diversi per ciascuno dei due sensi di percorrenza lungo di esso.

Virate in ascendenza

Un altro errore, frequente quando la zona di salita occupa un settore ridotto del pendio, è quello di ritardare troppo la virata di ritorno, ed eseguirlo in discendenza. Così facendo si può facilmente sprecare tutta la quota guadagnata nel passaggio precedente, o più ancora se le condizioni sono deboli. Provate invece ad immaginare

dove l'area di salita può terminare, e virate in anticipo nei primi passaggi, riservandovi di esplorare più avanti in quelli successivi, a piccoli passi.

Per cercare di guadagnare il massimo di quota in una situazione di dinamica stabilizzata, limitate la vostra zona di operazioni al tratto di costone che offre i migliori valori di salita. Se ad esempio state lavorando su un costone lungo un paio di chilometri, la zona migliore sarà probabilmente meno della metà di esso, e spesso conterrà un breve tratto in cui la salita sarà ancor più forte. Restringendo il campo di lavoro alla parte di pendio più favorevole, e possibilmente insistendo nel punto migliore se lo spazio per manovrare è sufficiente, si otterrà la salita più rapida e pulita.

Gestire la velocità

Il problema principale quando si opera in condizioni deboli è che la fascia ascendente risulta terribilmente stretta. Ad ogni virata di inversione del senso si rischia di uscirne, vanificando gli sforzi fatti durante il tratto rettilineo precedente. In alcuni casi, un'attenta e precisa gestione della velocità dell'aliante può aiutare.

L'idea, assumendo che abbiate una velocità extra durante il volo rettilineo, è quella di convertire una parte di questa velocità in quota mentre eseguite una virata stretta e precisa per rimanere attaccati al pendio dentro la fascia ascenden-

te. Naturalmente, al termine della manovra sarà necessario riguadagnare la velocità originale, e questo dovrà essere fatto prontamente e in modo sicuro, senza costringervi ad una disperata picchiata verso il costone per evitare lo stallio.

Questa tecnica richiede una grande padronanza dell'aliante che stiate pilotando, e ha un'utilità solo in condizioni veramente marginali, per cui, come abbiamo detto altrove, se siete neofiti del volo in dinamica è meglio che rimandiate queste esperienze a momenti migliori.

Turbolenza

Per finire, ogni volta che la turbolenza è forte è bene lasciare spazio extra tra voi e il pendio: forte turbolenza implica vento e/o convezione forti, per cui vi sarà quasi sicuramente ascendenza sfruttabile anche a maggior distanza dal terreno. In queste condizioni, non trascurate di tendere le cinture fino al punto di scomodità: picchiare la testa nella capottina è decisamente meno confortevole, specie se finite per rompere una delle due! ■

Il libro «SOARING BEYOND THE BASICS» di Dale Masters, è disponibile al costo di 15 \$ US.

Per ordinarlo, contattare direttamente l'autore: soaring@qnet.com



**COSTRUTTORI
DI CERTEZZE**

Sede: via Padre Reginaldo Giuliani 10 - 20052 MONZA
TEL. 039/2301500 - Fax 039/380729 - e-mail monza.centro@agenzie.ras.it

Assicurazioni in tutti i rami

Consulenza assicurativa per aziende e privati

Risk management

Gestione posizioni assicurative per l'industria

SPECIALIZZATI IN ASSICURAZIONI AERONAUTICHE

Responsabile ramo aviazione: **GIANNI PAVESI**

Allianz Group

Spremere tutto dal GPS

Grazie al lavoro di un esperto, il GPS vi dà di più! Atterrabilità, orografia, piloni riveduti e corretti in collaborazione con gli aeroclub. Ma attenzione, mai delegare agli automatismi la propria sicurezza

Paolo Ventafridda
coolwind@postfrontal.com

Da qualche anno sono disponibili sul mercato GPS cartografici a basso prezzo, che si affiancano, per il volo amatoriale, ai palmari con l'immancabile SeeYou Mobile. La cartografia sul GPS consente anche ai neobrevettati di acquisire in fretta la conoscenza del territorio, man mano che gli orizzonti di volo si espandono. Ma l'atterrabilità è attendibile?

Se si utilizza in volo un GPS bisogna essere pienamente consapevoli delle informazioni che ci sta dando.

GPS & C.

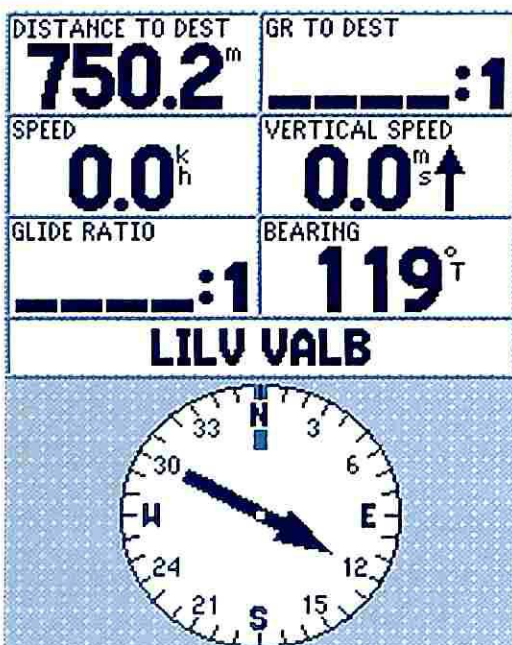
L'anno scorso ho cominciato a compiere i primi voli di distanza portando con me la fidata cartina con i con di planata. Mi è parso subito necessario poter disporre dell'ausilio di un GPS cartografico,

per evitare di perdere troppo tempo guardando dentro invece che fuori, magari finendo addosso ad un sacchetto volante. I sacchetti sono come i vigili: quando non li cerchi spuntano fuori all'improvviso, mentre quando ne cerchi uno (per entrare nella sua termica) non lo trovi nemmeno pregando.

Ho valutato i prodotti in circolazione scartando inizialmente l'idea di acquistare un palmare, il soft-

1. Schermata di navigazione su Garmin con le indicazioni di distanza, efficienza attuale, quella necessaria per arrivare, variometro e bearing di rotta

2. Le nuove mappe per Garmin che lo trasformano in un navigatore cartografico ottimo anche per il volo a vela: orografia, piloni di SeeYou, spazio aereo, topografia con linee di cresta 100 m... e termiche segnalate!





3



4

3. La zona di Valbrembo, con le linee di cresta, le cime e le termiche note, indicate dai cerchi con la R

4. La zona di Sondrio-Caiolo, con zoom più esteso e quindi minor dettaglio. Si nota il cono di planata a 10 km, le cime e l'atterrabilità in fuoricampo a Chiuro e Poschiavo

ware necessario, ed un GPS esterno. Troppi fili e troppe batterie per le mie limitate necessità. Volevo uno strumento semplice, che mi consentisse di conoscere l'efficienza necessaria per la planata verso una destinazione, l'equivalente valore variometrico per poterla controllare, e naturalmente che mi fornisse la distanza in linea retta. Inoltre volevo che questo strumento fosse anche carto-

grafico, per poterlo affiancare alla cartina geografica e ritrovarmi in un istante.

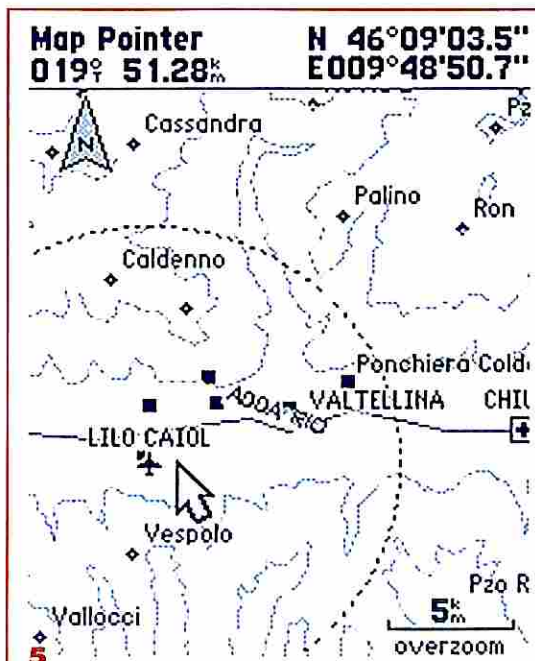
Ho scoperto che la Garmin ha da tempo aggiunto le funzionalità avioniche ai suoi GPS portatili, anche se questi sono stati pensati inizialmente per essere utilizzati in mare o per fare del trekking. Hanno uno schermo sia in bianconero che a colori molto leggibile, perché studiato appositamente per condizioni di luce esterna, al contrario dei palmari. Hanno un'autonomia formidabile: due banali batterie stilo, volendo pure ricarica-

bili, consentono 12 ore di funzionamento. Hanno sensori barometrici e di temperatura, oltre che una bussola digitale. Sia il sensore barometrico che la bussola sono compensati.

In pratica, sono quello che era dieci anni fa il modello più costoso ed avanzato per avionica della Garmin, il 195. Solo che adesso consumano meno, sono più potenti, più piccoli e leggeri, e costano meno di 300 euro.

Ho quindi acquistato un Garmin 76S. Mancava del tutto la cartografia per l'utilizzo in volo, essen-

5. La stessa zona di Caiolo con zoom a 5 km e maggiore dettaglio orografico



5

Map Pointer N 46°09'03.5" E009°48'50.7" 019° 51.28'

Transportation (Nearest)

Blelo
Selvino Chiesa
Olgiate Bf
Monte Poieto Alb
Fuipiano Dorf
Olginate Bf
Albino Bruc
Montevecchia Chi

Distance 265° T 16.8^{km}

[MENU] to find by name

6

Land Features (Nearest)

Morigallo
Rai
Cornizzolo
Baciamorti
Valbona
Crocione
Corni di Canzo
Cima Pesciola

Distance 301° T 26.0^{km}

[MENU] to find by name

7

6. Usando il tasto «NAV» sul dispositivo si può scegliere la tipologia di destinazione

7. Atterrabilità oppure in questi casi un pilone SeeYou o un riferimento orografico

Immagini SeeYou per palmare, didascalie: Questa orografia è stata fatta per tutti i navigatori, quindi: SeeYou, WinPilot, XCsoar, e tutta la serie Garmin cartografica. Inoltre il database consente di inserire le cime come waypoint anche su GPS precedenti come i Garmin 12, oppure sugli LX e via dicendo

do in effetti un navigatore marino (galleggia pure!). Ma avevo le idee chiare su come rimediare: sapevo infatti come trasformare i database disponibili su Internet per SeeYou e Winpilot in qualcosa di accettabile anche per i Garmin, notoriamente ostici nel digerire mappe non originali. Parlo di mappe e non dei waypoint: una mappa infatti può essere attivata o disattivata, resa trasparente alle altre, e i Points of Interest che contiene sono indicizzati e ricercabili per categoria. Quello che serviva!

Dopo qualche settimana erano pronte le mappe, e lo schermo del mio Garmin era molto simile a quello di un palmare con SeeYou, ad una frazione del costo e senza bisogno di collegare alcun GPS esterno!

ATTERRABILITÀ E ORIENTAMENTO

C'erano però due problemi. Primo, l'atterrabilità riportata nel database di SeeYou e dei vari siti con i waypoint di aviosuperfici, fuoricampo ecc. era pericolosamente inattendibile.

Faccio qualche esempio. Compariva un campo atterrabile all'uscita della Val Brembana, ma è considerato da anni molto pericoloso, se non peggio. Era segnalata un'aviosuperficie che non esiste da un

decennio: ho pensato che magari era rimasto il suo campo, ma l'ho cercato in gita domenicale inutilmente trovando al suo posto i tralicci dell'alta tensione.

Tornando in auto dalle Dolomiti, ho provato a visitare i vari fuoricampo e le aviosuperfici che erano indicate sulla strada. Devo essere stato veramente sfortunato, perché in Val Rendena quella di Bocenago è chiusa ed al suo posto da ormai quattro anni c'è un campo da golf con i bunker! Insomma quelle poche indicazioni che ho provato casualmente a verificare non esistevano. Mi son detto: «forse i tuoi colleghi che hanno esperienza già lo sanno, ma se vai in volo contando su queste informazioni finisce che ti ammazzi!». Ho preso la decisione allora di rivedere tutta l'atterrabilità partendo da zero.

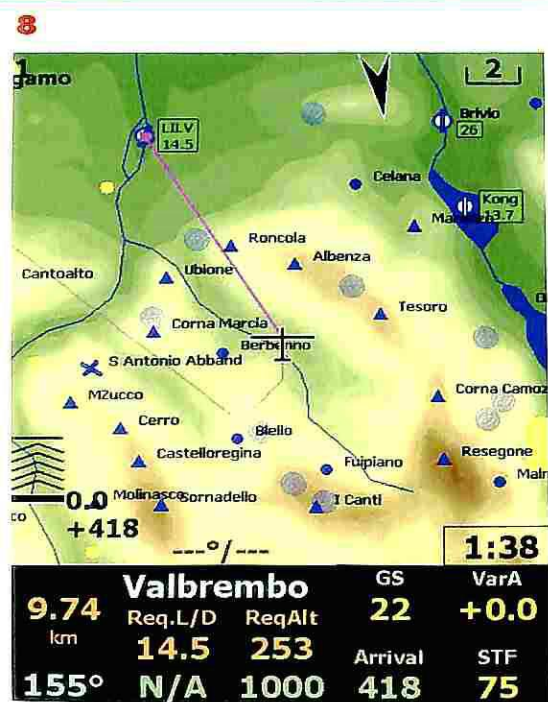
Secondo problema: mi muovevo tra le Orobie con carta geografica e GPS, ma il navigatore non mi serviva a niente: a me interessava sapere come si chiamava quella valle, quella montagna, quel passo! Cercavo di dare un volto a quei nomi spesso sentiti alla radio, o nelle discussioni a bordo pista. Mi son detto: «qui ci vorrebbe un GPS con l'orografia completa... i nomi delle montagne, dei passi, delle valli... altrimenti anziché concentrarmi su sole, vento e terreno finisco col leg-

gere la cartina 1:200.000 per capire come si chiama il posto dove mi trovo, e di posti ce ne sono troppi!». Su Internet non ho trovato nulla né per le Orobie né per il resto delle Alpi. Qualcosa c'era per Austria e Svizzera, ma del tutto inutilizzabile per i navigatori. Ho preso allora la decisione di creare anche l'orografia per i GPS, approfittando del fatto che comunque dovevo studiarla.

POSTFRONTAL

Questi due lavori (orografia ed atterrabilità) hanno assorbito le mie sere per molti mesi. A giugno ho conosciuto la comunità volovelistica del sito PostFrontal (www.postfrontal.com). Mi sono sentito a casa! I volovelisti sono specie complicata, oltre che in estinzione. C'è chi vola da decenni e ha visto, sentito, detto e dato probabilmente già tutto. E c'è chi dopo tanti anni di volo ancora si entusiasma accompagnandoti in un volo locale. Sono stato iniziato al

8, 9, 10. Le zone di Valbrembo, Caiolo e Alzate, con le termiche segnalate e l'opzione di visualizzazione dell'altezza delle cime. Le cime sono infatti inserite con le loro altezze, poi si può decidere se visualizzare questo campo o meno



secondo periodo da Persone piene di entusiasmo.

Su PostFrontal ho trovato essenzialmente piloti con il desiderio di comunicare, e quindi di dare. Inizialmente tutti di Alzate, sono poi arrivati e stanno arrivando un poco alla volta da Pavullo, Valbrembo, Cremona, Calcinate, Rieti ecc. Ho deciso quindi di confrontarmi con questi nuovi amici per discutere il lavoro che stavo portando avanti, e mi è stato offerto dello spazio per ospitare il risultato.

VERSO LE 2000 VETTE

Orografia. Referenziare le cime delle alpi ha richiesto parecchio tempo, perché se cerchi su Internet le coordinate di una montagna non le trovi. Ho dovuto quindi rilevare la posizione esatta una ad una, sull'Atlante Italiano online, convertire il datum delle coordinate in WGS84, verificare sulla mappa orografica delle linee di cresta che la posizione rilevata corrispondesse, eventualmente correggerla e poi finalmente registrare la cima con le sue coordinate e l'altezza.

Ho poi integrato liste tedesche e svizzere per includere le posizioni di cime in territorio straniero, non rilevabili sull'Atlante Italiano che (accidenti) si ferma ai confini.

Alla fine ne ho referenziate più di mille e cinquecento. Precise precise. E tante altre ne mancano, s'intende. Ma adesso un poco alla volta cominciano ad arrivarvi 50 cime dai piloti friulani di Rivoli, 101 da Calcinate, 30 da Roma, 20 dal Mugello... e si scopre che qualcuno ci aveva provato, limitandosi alla propria zona ovviamente. Penso che la strada sia quella giusta, ed il lavoro definitivo! Avremo l'orografia delle Alpi e degli Appennini con i passi, le altezze, le valli, i laghi e quant'altro indicate con precisione.

MAI FIDARSI

A questo punto è doveroso per me fare una precisazione, soprattutto per chi vola da poco e potrebbe avere male interpretato quanto letto finora. Io penso che sia estremamente pericoloso affidarsi comple-



tamente al GPS, perché si può guastare durante il volo, possono esaurirsi le batterie, oppure può scomparire il segnale. Non lo considero però nemmeno una distrazione a bordo: se s'impara ad usarlo bene un'occhiata al GPS porta via lo stesso tempo di un'occhiata al variometro. Penso che diventi pericoloso nel momento in cui non è stato affiancato da uno studio preliminare delle carte geografiche. Ma, ed è un bel MA, mi sono reso conto che la maggioranza di chi vola ha spesso solo una vaga idea di cosa sta sorvolando ed assegna spesso nomi fantasiosi a cime e rilievi. Via radio è il caos: dove sei? Sono al tal dei tali (ci siamo sopra, non può essere lì, è a qualche km da un'altra parte!). Questo anche in piloti con anni di volo, non parliamo di chi si è appena brevettato: perderà più tempo a capire dove vola che non a concentrarsi sul come!

Una cima referenziata è un indice preciso della posizione, e soprattutto si ritrova anche sulla cartina!

ATTERRABILITÀ

Insieme con altri amici di Valbrembo quest'anno ho girato 1.200 km di strade per visitare i fuoricampo «certificati». Val Camonica, Lago d'Iseo, Bormio, Valtellina,

Trentino. È molto serio da parte di un Club dire ai propri allievi di secondo periodo «se non visitate i fuoricampo dal basso, non contattateci» perché è vero! Immaginiamoci poi cercare un fuoricampo indicato dove non c'è più.

SeeYou ha (aveva!) un proprio database di atterrabilità che è un delirio. Gli LX di parecchie persone hanno dentro dati inattendibili. Nell'introduzione ho scritto «Si può volare anche senza GPS, ma se si vola con un GPS bisogna essere pienamente consapevoli delle informazioni che ci sta dando.»

Ecco, possiamo dire che troppa gente non sa se le informazioni che ha inserito o che (ancora peggio) ha trovato già pronte sono corrette. Però fortissimamente ci spera! Mai come in questo caso si può dire che la speranza è l'ultima a morire.

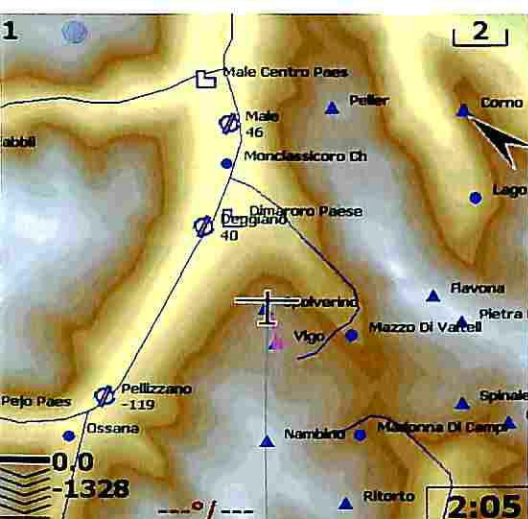
Trasformare questa inutile speranza in un'utile certezza è stato l'obiettivo del lavoro degli ultimi mesi. Fornire una data di aggiornamento. Un nominativo di chi ha verificato. In qualche modo qualificare queste informazioni.

I famigerati piloni di SeeYou contengono 17 diverse categorie di punti, di cui 4 per l'atterrabilità. In SeeYou ci sono: campi in erba, fuoricampo, sito di alianti, pista in cemento. C'è molta confusione nella assegnazione del tipo, e – come si sapeva – alcuni riferimenti non esistono da un pezzo.

L'idea iniziale era quella di occuparsi solo dei fuoricampo, ma come si poteva farlo se tra i fuoricampo figuravano anche le aviosuperfici in erba? È forse un fuoricampo atterrare su una pista in erba di mezzo chilometro con tanto di manica a vento?

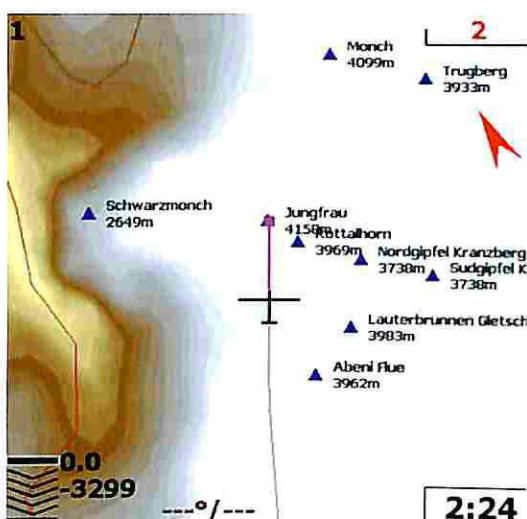
Quindi ho deciso di rimettere ordine relativamente ai dati italiani. Vi ricordo che su «L'atlante dell'Italia in volo» di Volare ci sono oltre 800 riferimenti, ma certo alcune regioni non ci interessano particolarmente. Preso il database di SeeYou, prese le informazioni dei tre siti italiani che forniscono i dati sulle aviosuperfici riconosciute, tolti i fuoricampo, riclassificate tutte le superfici verificando le coordinate, l'o-

Con questa mappa lo schermo del Garmin diventa molto simile a quello di un palmare con SeeYou



Vigo		GS	VarA
1.84 km	Req.L/D -1.4	65	+0.0
219°	N/A	1000	-1328
		Arrival	STF 75

11



Jungfrau		GS	VarA
1.59 km	Req.L/D -0.5	54	+0.0
27°	N/A	1000	-3299
		Arrival	STF 75

12

Go to 2.06 ok

Name	T	Crs	Dis [km]
Spolverino		232	1.03
Vigo	▲	222	2.48
Dimaroro Paese	□	24	2.94
Mazzo Di Valtell	●	174	3.84
Deggiano	⊕	5	3.32
Monclassicoro...	●	33	5.07
Nambino	▲	230	6.45

Adamello Sondrio Caiolo Valbrembo

Goto Cancel Details Help

13

11. La zona delle dolomiti del Brenta con i fuoricampo di Deggiano, Malè e Pellizzano. Da notare il fatto che è scelta come destinazione una cima (il monte Vigo)

12. Una buona parte delle cime austriache e svizzere sono altresì contemplate. Qui si vede il gruppo della Jungfrau

13. Anche nel palmare è possibile selezionare una cima come destinazione, o includerla in una rotta

rientamento e la lunghezza della pista, cambiata la tipologia. Per chi vola in aliante ci sono: aeroporti (da dove si può anche decollare al traino), aviosuperfici (dove si atterra con la certezza di trovare la pista) e fuoricampo (l'ultima risorsa). Cinquecentosessanta elementi circa, esclusi i fuoricampo. Ne sono saltate fuori delle belle. Aviosuperfici dismesse da anni, con al loro posto una discarica, un campo da golf, tralicci, case ecc. Aviosuperfici con pista di 900 metri classificate come quelle con pista di 150 metri in pendenza. E mi fermo qui. Poi, i fuoricampo. Tabula rasa per prima cosa. Ho iniziato mettendoci quelli verificati e controllati dalla scuola di secondo periodo di Valbrembo, che per prima ha avallato l'iniziativa. Poi è arrivato Viviano Ongaro del CVAO (Comprensorio Volovelistico delle Alpi Orientali, cui fanno capo i club di Verona, Thiene, Asiago, Belluno, Osoppo, Gorizia, Trieste, Trento e Bolzano) che mi ha passato quelli delle Alpi orientali, oltre a nuovi riferimenti orografici ed alle correzioni sulle aviosuperfici di zona. Daniele Romano di AV Roma ha aderito fornendo allo stesso modo fuoricampo e riferimenti orografici per tutta la zona del centro Italia, oltre ad aprire il discorso sulle codifiche dei nomi.

La scuola di secondo periodo dell'ACAO di Calcinate ha entusiasticamente aderito appena saputo dell'iniziativa, e grazie alla collaborazione di Piero Magnaghi (nonché di Ercole «zio» Rossi) ha fornito un importante contributo orografico oltre naturalmente a... pregiati fuoricampo altrimenti sconosciuti. Il Centro Studi del Volo a Vela Alpino (CSVVA) di Calcinate ha ufficialmente adottato l'iniziativa mettendo a disposizione la sua struttura. Mentre scrivo, l'aeroclub volovelistico del Mugello (grazie a Filippo Tura) si è unito al gruppo insieme a Parma Soaring, e probabilmente mentre leggerete saranno parte del progetto anche Pavullo e Ferrara. Il progetto è divenuto quindi un'iniziativa comune nazionale, ed è questa la ragione per cui ne parlo su queste pagine. I club hanno anche autonomamente «ripulito» i famigerati Piloni di SeeYou sempre meno utili e ridondanti, soprattutto in relazione alla nuova orografia.

USABILITÀ IN VOLO DI UN GPS

Spero vivamente di non innescare una polemica dicendo quanto segue. Ho spesso sentito dire che «un GPS è pericoloso perché finisce

che non si guarda fuori», e credo sia necessario fare un'importante distinguo. Ho scelto dall'inizio un GPS cartografico, e solo successivamente ho acquistato anche un palmare (un ottimo HP4700, con ampio display 640x480 da quattro pollici). Le questioni sono due: visibilità e interfaccia umana, che determinano alla fine quella che si chiama usability. Facciamo un paragone con il cruscotto di un'automobile. Prescindendo da marca e modello, i cruscotti sono ottimi esempi di usability: pochi pulsanti, poche e ben visibili informazioni, e non c'è bisogno di un manuale per interpretarle. Certo non vi aspettereste di dover selezionare un menu per leggere la temperatura esterna, al massimo premerete un pulsante. Questo perché in automobile si deve guardare fuori mentre si guida. Se i cruscotti fossero dei computer touch screen probabilmente ci sarebbe uno spaventoso aumento degli incidenti. Il GPS portatile lo lo tengo - come tanti altri - agganciato sulla gamba sinistra ed è quindi maneggiabile con la mano sinistra: ha dei comodi tasti di gomma, e un'interfaccia che mi fa sentire acusticamente quando sono giunto alla schermata base. Un po' come gli orologi digitali. Per diversi giorni l'ho provato -

prima di andarci in volo – in automobile, fino a quando ero in grado di utilizzarlo «alla cieca». In volo con poche pressioni mi presenta l'atterrabilità più vicina o i parametri che preferisco. In qualsiasi condizione di luce è perfettamente leggibile, e mi pare normale essendo stato concepito per un utilizzo outdoor.

Ma i palmari no! La leggibilità di un palmare in volo è decisamente scarsa, per non dire peggio. E l'interfaccia umana è ancora pessima. Visibilità del display a parte, provate a confrontare in automobile TomTom con SeeYou e vi renderete immediatamente conto di quanto poco sia stata considerata la usability dalla Naviter, e di quanto lavoro sulla human interface sia stato invece fatto da TomTom. Quindi, per come la vedo io, un palmare in volo è ottimo come moving map ma molto pericoloso nel momento in cui serve manovrarlo, ed in particolare estremamente pericoloso per i neobrevettati. Un GPS di qualsiasi altro tipo, che sia cartografico o meno, è tutt'altra storia.

La scelta di un GPS per i neobrevettati è una scelta critica e dovrebbe essere «assistita» dalle scuole di secondo periodo! D'altro canto chiedere ad un neobrevettato di iniziare i voli di distanza con cartina e coni di planata può solo sortire l'effetto che già si conosce: la metà dei neobrevettati non riesce ad uscire dal pollaio ed inevitabilmente abbandona il volo a vela.

NOMI LUNGI O NOMI CORTI?

Quella dei nomi da utilizzare sui GPS è stata fin dal principio una bella gatta da pelare.

Sul palmare un nome può anche essere lungo 16 o 20 caratteri, ma sui GPS ci sono limiti precisi. Alcuni supportano solo nomi di 6 caratteri, la maggior parte arriva ad 8 caratteri, un'altra buona parte a 10 o 12 caratteri. A disposizione abbiamo due distinti nomi assegnabili al waypoint: uno lungo ed uno corto, chiamato anche semplicemente «codice». In ogni

caso quando si trasferiscono in un GPS, i nomi devono essere tutti diversi (univoci).

Ho risolto la questione scrivendo un software che smonta e rimonta i database secondo regole definibili di combinazione degli elementi che contiene.

Per cominciare, il «codice» (nome corto) assegnato agli aeroporti è quello ICAO, mentre per campi di volo ed aviosuperfici ho deciso di allineare il database a quello della FIVU (per il volo ultraleggero) espanso. Il codice FIVU ha il pregio di essere corto, mnemonico, univoco, e di identificare anche la zona! Tutto in sei miseri caratteri, volendo in soli cinque! Il primo carattere identifica la tipologia (I per avio, L per aeroporti icao, O per outlandings fuoricampo, F per Francia, ecc.). Seguono due caratteri per la provincia (es. TN) e fino a sette caratteri per il nome esteso, di cui i primi tre scelti da FIVU. Ne consegue che questo codice rimane univoco già a partire dal sesto carattere ed è quindi utilizzabile su qualsiasi apparato. Ad esempio, la avio di Corchiano (Viterbo) ha codice IVTCORCHIA e può essere inserito in un Garmin 12 come IVTCOR o come VTCORC.

Ricordo che stiamo parlando di atterrabilità, non di piloni da selezionare in volo. Questi sono i nomi che potrebbero comparire sul display cercando l'atterrabilità più vicina.

In alternativa, i nomi lunghi sono sempre disponibili, in buona misura univoci fino al decimo carattere. Il software genera i dati da caricare sui vari GPS in automatico, seguendo le regole che ho imposto nella codifica ottimale dei nomi, spesso offrendo almeno due scelte (lunghe o corte). È possibile aggiungere codifiche particolari «ad hoc», per rispettare le preferenze della maggior parte dei piloti. Il discorso è noioso, me ne rendo conto, ma ha implicazioni importanti anche per la denominazione dei piloni, attualmente del tutto arbitraria. Almeno l'atterrabilità doveva essere codificata univocamente, tanto per cominciare.

LA PREGIATA MAPPA DELLE TERMICHE

Non è certo una novità quella di evidenziare i punti dove si «aggancia» più facilmente. Grazie al CID online ho potuto studiare tanti interessanti voli di distanza, cercando di interpretare il senso delle scelte fatte dai piloti nelle loro traiettorie, le loro fasce di lavoro - anche comparate a quelle di altri nella stessa giornata - e naturalmente le loro risalite.

Salta subito all'occhio la ripetitività degli agganci in alcuni punti. Ho marcato le termiche che ritenevo più probabili in condizioni «normali», sfruttate da piloti diversi in giornate diverse. Nelle giornate con condizioni generose sono andato a visitare questi punti, con molta cautela e sempre con la quota di andata e ritorno in perdita... È stato interessante poi studiare il terreno e comprendere il motivo dell'ascendenza.

Sulla moving map del navigatore le termiche sono evidenziate da dei cerchietti, che se numerosi spesso evidenziano i percorsi energetici. Quindi è tutto automatico. Farlo con una cartina non lo sarebbe affatto! Basta un'occhiata allo strumento per avere immediatamente un'idea di dove la termica potrebbe essere (potrebbe!) e ho trovato molto divertente oltre che istruttivo una volta giunto a pochi chilometri dalla zona indovinare il punto di stacco. Ancora più istruttivo - sempre avendo quota da perdere - è stato allargare il cerchio per rendere meno facile la ricerca. L'ho trovato un ottimo sistema per imparare a leggere il terreno.

Quando ho mostrato ad amici e piloti le prime schermate delle termiche, ho ottenuto due tipi di reazioni. Ai «pilotini» si illuminano gli occhi, perché pensano di aver risolto i loro problemi. I «pilotoni» invece cercano di ridimensionare immediatamente le aspettative che una mappa del genere può creare. Deve essere chiaro l'intento puramente didattico e quindi l'uso appropriato di un simile elenco. Insomma, è chiaro che teoria di Gioacchino a parte, la cosa va presa con le pinze, con molta cautela!

Comunque, un punto su una mappa deve avere un nome, altrimenti non lo si può inserire. Se c'è qualcuno che dà il nome alle stelle, allora anche noi possiamo darne uno alle termiche. Ecco perché su PostFrontal con spirito goliardico (ribadisco goliardico) abbiamo aperto l'anagrafe delle termiche... Questa parte di lavoro però NON rientra nel progetto di atterrabilità e sicurezza (mi parrebbe un vero controsenso) ed al momento è stata messa in standby (leggi: sospesa), anche in considerazione dei suggerimenti ricevuti dalle scuole di secondo periodo.

DOVE PRELEVARE IL MATERIALE

Sul sito PostFrontal (www.postfrontal.com) è stata aperta una sezione GPS che ospita i file e le istruzioni per l'uso. Sono supportati i palmari con SeeYou e Winpilot, tutti i GPS cartografici GARMIN della serie GPSTop nonché quelli non cartografici (compresi gli «antichi» ma validi Garmin 12 con codice di sei caratteri), i Cambridge, gli LX, con l'obiettivo di coprire tutto il «parco GPS» rimanente entro l'inizio della stagione. Una piccola chicca: è supportato anche il TomTom da viaggio in automobile (file di tipo OV2). Molto comodo per fare recuperi di precisione! È stata fatta la scelta di rendere modulari queste informazioni. Quindi, desidero sottolinearlo, l'at-

terrabilità è distinta dall'orografia e dai piloni. Per semplificare le cose a chi usa SeeYou c'è anche un file globale pronto all'uso che può sostituire quello originale della Naviter. L'atterrabilità, che mi pare la cosa più importante, è distinta in «avioporti» (aviosuperfici ed aeroporti) e fuoricampo. I fuoricampo sono distinti per provenienza delle informazioni: tanto per fare un esempio «fuoricampo_valbrembo», «fuoricampo_calcinat», «fuoricampo_cvao» ecc.

Ogni modulo è corredato di un file testuale che lo qualifica, evidenziando la data di revisione, l'autore, e le modifiche effettuate nelle varie revisioni. Si porta dietro insomma la sua storia.

Non è obbligatorio caricare individualmente i moduli dei fuoricampo: la loro presenza individuale è solo a garanzia di un controllo accurato. Si può scegliere di caricare «tutto» senza eccezioni ma all'occorrenza si può anche distinguere: massima trasparenza!

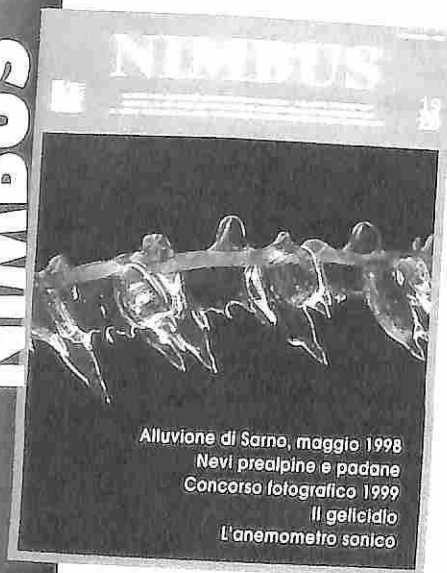
Sul sito Internet inoltre è possibile consultare queste informazioni visualizzando direttamente su GoogleMap gli elementi nel database, e suggerendo correzioni in modo agevole. Per i GPS è sufficiente scaricare l'unico file .zip che contiene tutto il materiale per tutti gli apparati, distinti in cartelle. Molto semplice! Il contenuto dello «zip» non è fatto a mano, cosa che potrebbe indurre errori oppure

omissioni: il software genera i contenuti e crea alla fine l'archivio per il download senza intervento umano. Quindi, salvo aggiungere nuove codifiche ad hoc con nomi abbreviati in modo personalizzato, oppure salvo aggiungere il supporto di nuovi apparati (tutte operazioni una-tantum) il resto del lavoro è di puro mantenimento dell'archivio e viene svolto osservando il sito ENAC e quello ULM. I fuoricampo sono ovviamente completamente nelle mani dei singoli club che in qualsiasi momento possono aggiornare i propri archivi e le proprie annotazioni. In meno di cinque minuti in modo automatico il software ricrea gli archivi, genera le pagine web per la consultazione online, e aggiorna i contenuti sul sito. Potrebbe allo stesso modo inviare il file .zip a qualsiasi altro sito ne faccia richiesta (club, federazione ecc.).

Non serve dire che questo contributo alla comunità dei volovelisti non è fatto a scopo di lucro, e che il materiale di cui abbiamo parlato è liberamente scaricabile senza alcun costo. Atterrabilità ed orografia per il volo a vela in Italia sono ormai il risultato di uno sforzo congiunto di tante persone appassionate (non ultimo Giuliano «Tellurico» Golfieri di PostFrontal, che ospita la sezione GPS!).

Il vostro contributo in termini di segnalazioni, commenti e suggerimenti sarà senz'altro gradito. ■

NIMBUS



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 NUOVE

Per informazioni:

SOCIETÀ METEOROLOGICA ITALIANA

Via G. Re 86 - 10146 Torino

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

Annuario Generale Attività Sportiva Volo a Vela - 2006

contenuto	pag.
CAMPIONATO ITALIANO DI DISTANZA (CID) 2006	
Albo d'Oro	II-III
Classifiche	
Classe Libera	IV
Classe Apertura 15 metri	V
Classe Club	V
Promozione	VI
Trofeo Bob Monti	VI
Tabelle riepilogative per	
Aeroclub partecipanti	IV
CAMPIONATO ITALIANO RECORDMAN (CIR) 2006	
Classifiche	
Classe Apertura 15 metri	VII
Classe Libera	VII
Classe Club	VII
Tabelle riepilogative per	
Aeroclub partecipanti	VII
GARE DI VELOCITÀ 2006	
Campionati Italiani	
Albo d'Oro	VIII
Classe Standard	IX
Classe 15 metri	X
Classe 18 metri	X
Classe Libera	X
Classe Club	IX
Classe Promozione	IX
Coppa Internazionale del Mediterraneo	
Albo d'Oro	XI
Standard Class	XII
15 meters Class	XIII
Club Class	XIII
18 meters Class	XIII
Open Class	XII
World Class	XII
Gare Nazionali	
Trofeo Città di Novi 2006	XV
Coppa Città di Ferrara Classe Unica	XIV
Coppa Città di Ferrara Categoria Biposto	XIV
Coppa Alianti Motorizzati (CAM)	XIV
Coppa del Velino	XVI
Coppa Città di Rieti	XVI
Partecipazione di Piloti italiani a Campionati Mondiali e gare straniere	
Campionati del Mondo (tutte le classi)	XX-XXIII
2nd FAI World Sailplane Grand Prix	XVII
Grand Prix selezione Slovacchia	XVII
Spaghetti Glide (Premondiali Juniores)	XVII
Campionati Nazionali Australiani (18m)	XIX
Campionati Nazionali Polacchi (Club)	XVIII
LX Cup	XIX
Graduatorie Nazionali	
Piloti Categoria Nazionale – Graduatoria per classi	XXIV-XXVI
Piloti Categoria Nazionale – Graduatoria Generale	XXVIII

Campionato Italiano di Distanza Albo d'Oro

anno	classe	cl.	Pilota	Aeroclub	punti	anno	classe	cl.	Pilota	Aeroclub	punti		
1988	Monoposti	1°	Gostner Thomas	AeC. Bolzano	2584	1995	Standard	1°	Avanzini Luciano	A V A L Varese	3543		
		2°	Pronzati Attilio	A.V.A.L. Varese	2028			2°	Costa Corrado	A V A L Varese	3396		
		3°	Luca Urbani	G.V.A.	1927			3°	Gritti Angelo	A V A Valbrembo	2963		
	Biposti	1°	Mussio Renato	A.V.A. Valbrembo			15 metri	1°	Galotto Giorgio	Ae C Bolzano	2826		
		2°	Pronzati Attilio	A.V.A.L. Varese	807			2°	Plattner Christian	Ae C Bolzano	2353		
		3°	Ghiorzo Stefano	A.V.M. Milano	596			3°	Istel Roberto	Ae C Bolzano	2320		
	MotoAlianti	1°	Manzoni Roberto	A.V.A.L. Varese	1336		Libera	1°	Monti Roberto	Ae C Bolzano	2434		
	1989	Monoposti	1°	Bertoncini Luigi	A.V.M. Milano			2372			Mantica U		
			2°	Avanzini Luciano	A.V.A.L. Varese			2270	2°	Monti Luca	A V A L Varese	2364	
3°			Ghiorzo Stefano	A.V.M. Milano	2147	3°	Pavesi Ugo	A V A L Varese	2133				
Biposti	1°	Pronzati Attilio	A.V.A.L. Varese	1708	Sport	1°	Tschager Georg	Ae C Bolzano	2230				
	2°	Monti Roberto	A.V.A.L. Varese	1623		2°	Paolillo Ugo	Ae C Rieti	2080				
	3°	Mussio Renato	A.V.A. Valbrembo	1601		3°	Comoni Stefano	A V A Valbrembo	1642				
Motoalianti	1°	Vergani Walter	A.V.A.L. Varese	1704	Motoalianti	1°	Manzoni Roberto	A V A L Varese	1968				
1990	Alianti	2°	Stefanutti Sergio	A.V.A.L. Varese	1454	1996	Standard	2°	Brambilla Lorenzo	A V A L Varese	1862		
		3°	Manzoni Roberto	A.V.A.L. Varese	1046			3°	Vergani Walter	Ae C Rimini	1802		
		1°	Gostner Thomas	AeC. Bolzano	3190			Promozione	1°	Fanfani Francesco	A V A L Varese	2215	
	Motoalianti	2°	Pronzati Attilio	A.V.A.L. Varese	2805		2°	Pigni Aldo	A V A L Varese	2047			
		3°	Avanzini Luciano	A.V.A.L. Varese	2572		3°	Romano Roberto	A V A Valbrembo	1955			
		1°	Caraffini Antonio	A.V.A.L. Varese	1462		1996	Standard	1°	Avanzini Luciano	A V A L Varese	3324	
1991	Alianti	2°	Stefanutti Sergio	A.V.A.L. Varese	960	15 metri	2°	Gritti Angelo	A V A Valbrembo	2933			
		1°	Galetto Giorgio	AeC. Bolzano	3089		3°	Costa Corrado	A V A L Varese	2878			
		1°	Gostner Thomas	AeC. Bolzano	3089		1°	Galotto Giorgio	Ae C Bolzano	3314			
	Motoalianti	3°	Gritti Angelo	A.V.A. Valbrembo	2682	2°	Plattner Christian	Ae C Bolzano	2916				
		1°	Pronzati Attilio	A.V.A.L. Varese	3008	3°	Pinni Vittorio	Ae C Parma	2715				
		2°	Scaglioni Giovanni	A.V.A. Valbrembo	1761	Libera	1°	Monti Roberto	A V A L Varese	2589			
3°	Manzoni Roberto	A.V.A.L. Varese	1152	2°	Mantica Umberto								
2°	Monti Luca	A V A L Varese	2101										
1992	Standard	3°	Fontana Guido	Ae.C. Rieti	1816	Sport	3°	Pavesi Ugo	A V A L Varese	2292			
		1°	Paris Giorgio	Ae.C. Trento	2631		1°	Socomandi M.	A V A L Varese	2681			
		2°	Gritti Angelo	A.V.A. Valbrembo	2434		2°	Casamatti Alberto	A V A Valbrembo	2151			
	15 metri	3°	Spreafico Giovanni	A.V.A. Valbrembo	2045	Motoalianti	3°	Mayer Luciano	A V A Valbrembo	2059			
		1°	Galetto Giorgio	Ae.C. Bolzano	3241		1°	Manzoni Roberto	A V A L Varese	2382			
		2°	Gostner Thomas	Ae.C. Bolzano	3103		2°	Brambilla Lorenzo					
	Libera	3°	Fontana Guido	Ae.C. Rieti	1816	Promozione	2°	Garban Ferruccio	AeC Trento	2300			
		1°	Monti Roberto	A.V.A.L. Varese	1625		3°	Fanfani Francesco	Aec V Mugello	2241			
		2°	Brigliadori Leonardo	A.V. Lariano	1590		1°	Della Santa Marco	A V A Valbrembo	2474			
	Sport	3°	Colombo Aldo	Ae.C. Rieti	1541	2°	Ferrero Andrea	A V A L Varese	2351				
		1°	Urbani Luca	Ae.C. Rieti	2193	3°	Ballarati Giorgio	A V A L Varese	2286				
		2°	Paolillo Ugo	Ae.C.V.V. Mugello	2157	1997	Standard	1°	Avanzini Luciano	A V A L Varese	4039		
3°	Mayer Luciano	A.V.A. Valbrembo	1967	2°	Gritti Angelo			A V A Valbrembo	2924				
2°	Manzoni Roberto	A.V.A.L. Varese	1892	3°	Paris Giorgio			AeC Prealpi Venete	2687				
1993	Standard	3°	Fontana Vittorio	A.V.A. Valbrembo	1552	15 metri	1°	Galetto Giorgio	Ae.C. Bolzano	4035			
		1°	Avanzini Luciano	A.V.A.L. Varese	3406		1°	Gostner Thomas	Ae C Bolzano	4035			
		2°	Gritti Angelo	A.V.A. Valbrembo	3249		3°	Ghiorzo Stefano	A.V. Lariano	3868			
	15 metri	3°	Perotti Nino	Ae C. Valle Aosta	3046	Libera	1°	Monti Roberto	A V A L Varese	3422			
		1°	Urbani Luca	Aeronaut. Militare	3286		2°	Mantica Umberto					
		2°	Gostner Thomas	Ae.C. Bolzano	3284		3°	Mussio Renato	A.V.A. Valbrembo	2456			
	Libera	3°	Galetto Giorgio	Ae.C. Bolzano	3155	Sport	2°	Bravi Francesco	A.V.A. Valbrembo	2323			
		1°	Paolillo Ugo	Ae.C.C.V.V.	3142		1°	Pinni Vittorio	AeC Parma	2557			
		2°	Monti Luca	A.V.A.L. Varese	2883		2°	Paolillo Ugo	AeC. Toscano	2175			
	Sport	3°	Cox Fabrizio	Ae.C. Rieti	2336	Motoalianti	3°	Comoni Stefano	A.V.A. Valbrembo	2025			
		1°	Squarciafico Vittorio	AeroVela Tortona	2418		1°	Cox Fabrizio	AeC. Viterbo	2386			
		2°	Casamatti Alberto	A.V.A. Valbrembo	2272		2°	Reginaldi Roberto	AeC. Rieti	2121			
1994	Standard	3°	Mayer Luciano	A.V.A. Valbrembo	1993	Promozione	3°	Serafino Daniele	A V A L Varese	2095			
		1°	Cattaneo Mario	Ae.C. Rieti	2166		1°	Gostner Ernst	Aec. Bolzano	3012			
		2°	Servilio Sergio	Ae.C. Rieti	2151		2°	Gregis Ferdinando	A.V.A. Valbrembo	2183			
	15 metri	3°	Bonini Luca	A.V.A.L. Varese	1881	Libera	3°	Fiata Giuliano	AeC. Foligno	2009			
		1°	Custo Roberto	A.V.A. Valbrembo	1938		1°	Gritti Angelo	A V A Valbrembo	3055			
		2°	Chiesi Emilio	Ae.C. Parma	1933		2°	Pronzati Marco	AeC Valdossola	2739			
Sport	3°	Lastrico Edoardo	A.V.A. Valbrembo	1919	15 metri	3°	Piazza Stefano	A V A Valbrembo	2387				
	1°	Gritti Angelo	A.V.A. Valbrembo	2850		1°	Galetto Giorgio	Ae C. Bolzano	3505				
	2°	Avanzini Luciano	A.V.A.L. Varese	2833		2°	Fontana Guido	A.V. Lariano	2555				
15 metri	3°	Casamatti Alberto	A.V.A. Valbrembo	2429	Libera	3°	Erba Giorgio	AeC. l'Aquila	1890				
	1°	Galetto Giorgio	Ae.C. Bolzano	3521		1°	Gostner Ernst	Aec. Bolzano	3040				
	1°	Gostner Thomas	Ae.C. Bolzano	3521		2°	Urbani Luca	Aeronautica Milit.	2785				
Libera	3°	Plattner Christian	Ae.C. Bolzano	2426	Sport	3°	Longhi Marcello	A.V.A. Valbrembo	2503				
	1°	Urbani Luca	Aeronautica Milit.	2537		1°	Brigliadori Ricc.	A.V. Lariano	2724				
	2°	Monti Luca	A.V.A.L. Varese	2356		2°	Riccardo						
Sport	3°	Brigliadori Riccardo	A.V. Lariano	2350	World Class	2°	Pinni Vittorio	AeC. Parma	2525				
	1°	Tschager Georg	Ae.C. Bolzano	1996		3°	Istel Roberto	Ae C. Bolzano	2204				
	2°	Crippa Mario	A.V.A. Valbrembo	1944		1°*	Piludu Ferruccio	AeC. Rieti	711				
1995	Motoalianti	3°	Mayer Luciano	A.V.A. Valbrembo	1884	Promozione	2°	Volpi Diego	AeC. l'Aquila	709			
		1°	Manzoni Roberto	A.V.A.L. Varese	2158		3°	Ranocchia F.	AeC. Foligno	218			
		2°	Servilio Sergio	Ae.C. Viterbo	2074		1°	Dell'Era Eugenio	A V A Valbrembo	1943			
	Promozione	3°	Cox Fabrizio	Ae.C. Viterbo	1887	1999	Standard	2°	Capoferri Sergio	A V A Valbrembo	1752		
		1°	Monti Romeo	Ae.C.V.V. Mugello	2157			1°	Avanzini Luciano	A C A O Varese	3611		
		2°	Colombo Massimo	A.V.A. Valbrembo	2143			2°	Costa Corrado	A C A O Varese	3534		
3°	Cazzoli Guglielmo	Ae.C. Bolzano	1929	15 metri	3°	Gritti Angelo	A V A Valbrembo	3308					
1°	Galetto Giorgio	Ae C Bolzano	3540		1°	Galetto Giorgio	Ae C Bolzano	2827					
2°	Istel Roberto	Ae.C. Bolzano	2633		2°	Istel Roberto	Ae.C. Bolzano	2827					
Libera	3°	Plattner Cristian	Ae.C. Bolzano	2633	Libera	3°	Plattner Cristian	Ae.C. Bolzano	2633				
	1°	Paolillo Ugo	AeC. Toscano	2866		1°	Paolillo Ugo	AeC. Toscano	2866				
	2°	Pavesi Ugo	A C A O Varese	2549		2°	Pavesi Ugo	A C A O Varese	2549				
3°	Brigliadori Leon.	A.V. Lariano	2521	3°	Brigliadori Leon.	A.V. Lariano	2521						

anno	classe	cl.	Pilota	Aeroclub	punti
1999	Sport	1°	Pinni Vittorio	AeC Parma	2425
		2°	Frigeno Luca	A.V.A. Valbrembo	2194
		3°	Antonelli Mano	AeC. Rieti	2075
	World Class	1°*	Piludu Ferruccio	AeC. Rieti	1608
		2°	Stagi Folco	AeC. l'Aquila	613
		3°	Volpi Diego	AeC. Foligno	555
	Promozione	1°	Faes Francis F.	A.V.A. Valbrembo	2129
		2°	Botto Massimo	AeC. Savona	2123
		3°	Tambonni Franc	A.C.A.O. Varese	1985
	2000	15 metri	1°	Galetto Giorgio	Ae.C. Bolzano
2°			Pronzati Marco	Ae.C. Valdossola	2872
3°			Brigliadori Leon	A.V. Lanano	2729
Libera		1°	Paolillo Ugo	Aec. Toscano	3070
		2°	Urbani Luca	A.C.A.O. Varese	3049
		3°	Reginaldi Roberto	A.V. Lanano	2521
Sport		1°	Bulgheroni Marco	A.C.A.O. Varese	2408
		2°	Antonelli Mano	AeC. Rieti	2404
Promozione		3°	Cernezzi Aldo	A.C.A.O. Varese	2256
		1°	Sironi Alberto	A.C.A.O. Varese	2135
	2°	Ferrara Stefano	A.V.A. Valbrembo	2121	
2001	15 metri	1°	Avanzini Luciano	A.C.A.O. Varese	3843
		1°	Brigliadori Riccardo	A.V. Lanano	3843
		3°	Galetto Giorgio	Ae.C. Bolzano	3821
	Libera	1°	Monti Roberto	A.C.A.O. Varese	3158
		2°	Nidoli Giorgio	Aec. Toscano	3136
	Sport	3°	Mantica Umberto	A.V. Lanano	3037
		1°	Brigliadori Leonardo	AeC. Parma	2889
		2°	Pinni Vittorio	AeC. Savona	2499
	Promozione	3°	Botto Massimo	AeC. Foligno	2067
		1°	Susta Paola	AeC. Biella	2705
2°		Maruelli Stefano	AeC. Parma	2506	
2002	15 metri	1°	Battisi Gianfranco	AeC. Roma	2007
		1°	Istel Roberto	Aec. Bolzano	3245
		2	Galetto Giorgio	Aec. Bolzano	3074
	Libera	3°	Teutsch Peter	Aec. Bolzano	2299
		1°	Sironi Alberto	A.C.A.O. Varese	2477
		2°	Reginaldi Robert	Aec. Rieti	2207
	Sport	3°	Garbari Ferruccio	Aec. Bolzano	2177
		1°	Volpi Diego	Aec. Rieti	2889
		2°	Antonelli Mano	AeC. Rieti	2499
	Promozione	3°	Taverna Andrea	AeC. V.V. Mugello	2067
1°		De Barba franco	Aec. Bolzano	2204	
1°		Peratoner David	Aec. Bolzano	2204	
2003	15 metri	3°	Motta Carlo	AeC. Rieti	2157
		1°	Istel Roberto	Aec. Bolzano	3471
		2	Galetto Giorgio	Aec. Bolzano	3453
	Libera	3°	Teutsch Peter	Aec. Bolzano	2805
		1°	Sironi Alberto	A.C.A.O. Varese	3212
		2°	Pavesi Ugo	A.C.A.O. Varese	3104
	Promozione	3°	Erba Giorgio	A.V.A. Valbrembo	2887

anno	classe	cl.	Pilota	Aeroclub	punti
2003	Club	1°	Antonelli Mario	Aec. Artena	2926
		2°	Custo Roberto	A.V.A. Valbrembo	2795
		3°	Pinni Vittono	AeC. Parma	2671
	Promozione	1°	Sandri Eliano	CUS Trento	2501
		2°	Loddi Giancarlo	A.V.A. Valbrembo	2370
		3°	Bottini Maurizio	A.V.A. Valbrembo	2264
2004	15 metri	1°	Galetto Giorgio	AeC. Bolzano	3814
		2	Istel Roberto	AeC. Bolzano	3185
		3°	Saurin Gustavo	AeC. Adele Orsi	2299
	Libera	1°	Avanzini Luciano	AeC. Adele Orsi	3425
		2°	Sironi Alberto	AeC. Adele Orsi	3192
		3°	Cazzolli Guglielmo	AecC Bolzano	2910
	Club	1°	Windegger Christffer	AecC Bolzano	2859
		2°	Pinni Vittono	AecC Parma S.	2823
		3°	Antonelli Mano	AeC. Artena	2665
	Promozione	1°	Moling Ignazio	Aec. Bolzano	2491
2°		De pellegnini Igor	AeC. Bolzano	2265	
3°		Lunelli Giulio	CUS Trento	2065	
2005	15 metri	1°	Galetto Giorgio	AeC. Bolzano	3358
		2	Perathner David	AeC. Bolzano	2769
		3°	Istel Roberto	AeC. Bolzano	2746
	Libera	1°	Avanzini Luciano	AeC. Adele Orsi	3439
		2°	Pavesi Ugo	AeC. Adele Orsi	3346
		3°	Sironi Alberto	AeC. Adele Orsi	3061
	Club	1°	Windegger Christoffer	AeC Bolzano	2595
		2°	Pinni Vittono	AeC Parma S.	2353
		3°	Dal Pan Flavio	CUS Trento	2665
	Promozione	1°	Gori Federico	AeC Bolzano	2538
2°		Holzner Robert	AeC Bolzano	2333	
3°		Capuzzo Graziano	AeC V. Alpino	2118	
2006	15 metri	1°	Istel Roberto	AeC. Bolzano	1639
		2	Sandri Eliano	CUS Trento	1462
		3°	Perathner David	AeC. Bolzano	1454
	Libera	1°	Pavesi Ugo	AeC. Adele Orsi	1588
		2°	Cazzolli Guglielmo	AeC. Bolzano	1419
		3°	Giretti Alfredo	AeC. Rieti	1256
	Club	1°	Gritti Angelo	A.V.A. Valbrembo	1460
		2°	Pinni Vittorio	AeC Parma S.	1348
		3°	Antonelli Mano	AeC Artena	1306
	Promozione	1°	Milesi Nicola	A.V.A. Valbrembo	1305
2°		Capelli Michele	A.V.A. Valbrembo	1200	
3°		Merlini Renato	A.V.A. Valbrembo	1119	

Campionati di Distanza - Riepilogo Generale

Anno	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
n. concorrenti	37	75	90	105	175	174	118	131	176	132	163	142
n. Voli	69	137	166	193	212	380	209	260	374	271	290	327
Km volati totali	31.000	56.304	68.806	70.621	71.972	152.256	88.773	103.768	167.814	128.845	116.95	135.805
Media km/voli	449,3	411,0	414,5	365,9	339,2	400,7	424,8	399,1	449,7	475,4	403,3	415,3
Tot. Pil./Classe	36	70	86	97	169	163	110	120	162	122	163	0
Classi	Standard				20	19	23	23	32	17	21	22
	15 metri				21	13	10	8	11	9	8	8
	Libera				12	12	9	11	15	14	25	29
	Sport/Club				60	17	14	11	19	14	22	17
	World class				-	-	-	-	-	-	3	4
Cat. Promozione					56	102	54	67	85	68	84	62
Motoalianti	1	5	4	8	6	11	8	11	14	10	-	-
n voli > 500 km	29	48	60	52	39	109	76	84	165	103	99	85
n.voli > 750 km	1	-	3	8	4	14	8	4	15	18	11	27
n.voli > 1000 k m	-	-	-	1	3	-	-	-	-	6	-	-
2000												
Concorrenti	119			122								95
Voli	278			243								377
Voli totali	128.461			112.433								151.323
Media km/voli	462,1			462,7								401,4
Apertura 15 m	31			32								28
	25			21								27
	12			13								11
Categoria Promozione	50			56								42
Voli > 500 km	101			103								108
Voli > 750 km	17			28								20
Voli > 1000 k m	2			6								2

Aero Club Adele Orsi (Va)

19° Campionato Italiano di Distanza 2006 - Aero Club partecipanti

<i>Pos.</i>	<i>Aeroclub / Associazione</i>	<i>Punti</i>	<i>Pos.</i>	<i>Aeroclub / Associazione</i>	<i>Punti</i>
1	A.V.A. Valbrembo	25150	14	Centro Volo Nord Est	1009
2	AeC Bolzano	9674	15	AeC V. del Mugello	1009
3	AeC Adele Orsi	7225	16	AV Rivoli di Osoppo	749
4	AeC Rieti	5250	17	AeC V. Ferrarese	629
5	CUS Trento	4417	18	AeC Foligno	490
6	AeC V. Milanese	3122	19	AeCCVV	298
7	Nitro Gliding	2526			
8	AeC V. Lariano	2276			
9	AeC Valle d'Aosta	2006			
10	Peter Pan Soaring	1912			
11	AeC Novi Ligure	1588			
12	A.S. Parma Soaring	1348			
13	AeC Artena	1306			

Aero Club Adele Orsi (VA)

19° Campionato Italiano di Distanza 2006

Classifica Classe LIBERA

<i>Pos.</i>	<i>Pilota</i>	<i>Club</i>	<i>Aliante</i>	<i>Voli</i>	<i>Punti</i>	<i>Algo</i>	<i>Classe</i>
1	Pavesi Ugo	AeC Adele Orsi	Ventus 2 18m	2	1588	900	18m
2	Cazzolli Guglielmo	AeC Bolzano	Duo Discus	2	1419	804	libera
3	Giretti Alfredo	AeC Rieti	DG 800 18m	2	1256	712	18m
4	Capuzzo Graziano	A.V.A. Valbrembo	ASH 25	2	1131	641	libera
5	Sironi Alberto	AeC Adele Orsi	Ventus 2 18m	2	1118	634	18m
6	Reginaldi Roberto	AeC Rieti	ASH 25	2	1116	632	libera
7	Maruelli Stefano	AeC Valle d'Aosta	DG 800 18m	2	1107	627	18m
8	Ancillotti Ruggero	A.V.A. Valbrembo	ASH 26	2	1080	612	18m
9	Bientinesi Carlo	AeC Rieti	LS 8 18m	2	1075	609	18m
10	Frigerio Luca	A.V.A. Valbrembo	ASH 25	2	850	482	libera
11	Longhi Marcello	A.V.A. Valbrembo	ASH 25	2	788	447	libera
12	Trovo Danilo	Nitro Gliding	ASH 26	2	777	440	18m
13	Angelini Paolo	AeC Adele Orsi	DG 600 18m	2	774	439	18m
14	Quintarelli Maurizio	AeC Novi Ligure	ASW 20 16.6m	2	722	409	18m
15	Bonini Luca	AeC Adele Orsi	ASH 25	2	644	365	libera
16	Miticocchio Paolo	A.V.A. Valbrembo	Duo Discus	2	566	321	libera
17	Passarelli Girolamo	AeC Novi Ligure	Ventus 17,6m	2	556	315	18m
18	Lunelli Giulio	CUS Trento	Duo Discus	1	500	283	libera
19	De Pellegrini Igor	AeC Bolzano	Ventus 2 18m	1	437	248	18m
20	Taverna Andrea	AeC V. del Mugello	DG 500 20m	1	411	233	libera
21	Gandolfi Andrea	A.V.A. Valbrembo	ASH 25	1	335	190	libera
22	Monti Lorenzo	Peter Pan Soaring	LAK17 - 18m	1	323	183	18m
23	Gallia Guido	A.V.A. Valbrembo	DG 800 18m	2	312	177	18m
24	Lastrico Edoardo	A.V.A. Valbrembo	Duo Discus	2	305	173	libera
25	Pressato Massimo	A.V.A. Valbrembo	Duo Discus	1	248	141	libera
26	Cavosi Paolo	AeC V. Lariano	Discus 2 18m	1	138	78	18m
27	Dell'Era Eugenio	A.V.A. Valbrembo	Duo Discus	1	92	52	libera

Aero Club Adele Orsi (Va)
19° Campionato Italiano di Distanza 2006
 Classifica Classe Apertura 15 metri

<i>Pos. Pilota</i>	<i>Club</i>	<i>Aliante</i>	<i>Voli</i>	<i>Punti</i>	<i>Algo</i>	<i>Classe Algo</i>
1 Istel Roberto	AeC Bolzano	Ventus 2	2	1639	900	15m
2 Sandri Eliano	CUS Trento	Ventus 2	2	1462	803	15m
3 Perathoner David	AeC Bolzano	Ventus 2	2	1454	798	15m
4 Dell'Era Eugenio	A.V.A. Valbrembo	Discus 2	2	1452	797	std
5 Windegger Christoph	AeC Bolzano	LS 6	2	1363	748	15m
6 Dalla Brida Mauro	CUS Trento	Ventus 2	2	1220	670	15m
7 Colombo Massimo	A.V.A. Valbrembo	Discus	2	1162	638	std
8 Gritti Angelo	A.V.A. Valbrembo	Discus	2	1075	590	std
9 Lastrico Edoardo	A.V.A. Valbrembo	Discus 2	2	1027	564	std
10 Nassivera Mario	Centro Volo Nord Est	Ventus 2	2	1009	554	15m
11 Piazza Stefano	A.V.A. Valbrembo	Ventus 2	2	986	541	15m
12 Bottini Maurizio	A.V.A. Valbrembo	Discus	2	977	536	std
13 Monti Lorenzo	Peter Pan Soaring	LAK 17	2	924	507	15m
14 Grinza Giancarlo	AeC Valle d'Aosta	ASW 28	2	899	494	std
15 Miticocchio Paolo	A.V.A. Valbrembo	Discus 2	2	887	487	std
16 Botto Massimo	AeC V. Milanese	Ventus 2	2	833	457	15m
17 Castelli Luca	AeC Adele Orsi	Discus	2	793	435	std
18 Matteucci Enrico	AeC Adele Orsi	Discus	2	635	349	std
19 Pavesi Ugo	AeC Adele Orsi	Ventus 2	2	609	334	15m
20 Testa Claudio	Peter Pan Soaring	LS 8	1	597	328	std
21 Gregis Ferdinando	A.V.A. Valbrembo	Discus	1	506	278	std
22 Avanzini Luciano	AeC Adele Orsi	ASW 28	1	468	257	std
23 Brigliadori Riccardo	Peter Pan Soaring	Discus 2	1	391	215	std
24 Longhi Marcello	A.V.A. Valbrembo	LS 8	1	344	189	std
25 Cavosi Paolo	AeC V. Lariano	Discus 2	2	321	176	std
26 Casamatti Alberto	A.V.A. Valbrembo	Discus 2	1	170	93	std
27 Capuzzo Graziano	A.V.A. Valbrembo	Discus 2	1	114	63	std
28 Torriani Alberto	AeC V. Lariano	Discus 2	1	75	41	std

Classifica Classe Club

<i>Pos. Pilota</i>	<i>Club</i>	<i>Aliante</i>	<i>Voli</i>	<i>Punti</i>	<i>Algo</i>
1 Gritti Angelo	A.V.A. Valbrembo	Cirrus std	2	1460	900
2 Pinni Vittorio	A.S. Parma Soaring	Cirrus std	2	1348	831
3 Antonelli Mario	AeC Artena	LS 1-f	2	1306	805
4 Moling Ignazio	AeC Bolzano	LS 4	2	1237	763
5 Dal Pan Flavio	CUS Trento	Libelle Club	2	1235	761
6 Gori Federico	AeC Bolzano	ASW 20	2	1081	666
7 Villa Enzo	AeC V. Lariano	Libelle H 301	2	930	573
8 Simeoni Alfred	AeC V. Lariano	Libelle H 301	2	601	370
9 Pressato Massimo	A.V.A. Valbrembo	DG 300	1	446	275
10 Cavelli Luca	AeC Novi Ligure	ASW 20	1	310	191
11 Sarti Ezio	AeCCVV	DG 303	1	298	184

Aero Club Adele Orsi (Va)
19° Campionato Italiano di Distanza 2006
 Classifica Categoria Promozione

Pos	Pilota	Club	Aliante	Voli	Punti	Algo	ClasseAlgo
1	Milesi Nicola	A.V.A. Valbrembo	Discus 2	2	1305	800	Standard
2	Capelli Michele	A.V.A. Valbrembo	DG 300	2	1200	736	Club
3	Merlini Renato	A.V.A. Valbrembo	Discus 2	2	1119	686	Standard
4	Sala Alberto	A.V.A. Valbrembo	Discus 2 18m	2	1108	679	18m
5	Locatelli Pierangelo	A.V.A. Valbrembo	Discus	2	1042	639	Standard
6	Bianchetti alberto	AeC Rieti	ASW 20	2	946		
7	Lavazza Alfio	Nitro Gliding	LS 8	2	902		
8	Vuerich Rinaldo	AeC Rieti	Astir Club	2	857		
9	Noce Sergio	Nitro Gliding	Duo Discus	2	847		
10	Torggler Hans	AeC Bolzano	ASW 20	2	838		
11	Meregalli Guglielmo	A.V.A. Valbrembo	Discus	2	779		
12	Tosolini Bruno	AV Rivoli di Osoppo	LS 6	2	749		
13	Carbonera Francesco	A.V.A. Valbrembo	Discus	2	690		
14	Carnevale Paolo	AeC V. Milanese	LS 4	2	674		
15	Negossi Remo	AeC V. Ferrarese	ASW 20	2	629		
16	Marchesini Lucas	AeC V. Milanese	DG 200	2	602		
17	De Marchi Luca	AeC V. del Mugello	Ventus 2	2	598		
18	Santini Mario	A.V.A. Valbrembo	Discus	2	510		
19	Corti Corrado	AeC V. Milanese	DG 303	2	507		
20	Salvucci Giovanni	AeC Foligno	DG 800 18m	2	490		
21	Venegoni Silvio	A.V.A. Valbrembo	DG 300	2	470		
22	Baroni Gianmario	A.V.A. Valbrembo	Discus	2	466		
23	Belgiojoso Eugenio	AeC Adele Orsi	LAK17 - 18m	2	436		
24	Lombardi Walter	AeC V. Milanese	DG 101 club	2	390		
25	Alessandro Maurizio	AeC Adele Orsi	DG 200	2	388		
26	Faggioni Andrea	AeC Adele Orsi	Jantar std	1	381		
27	Notari Fabiano	AeC V. Lariano	Astir CS77	1	349		
28	Verderio Angelo	A.V.A. Valbrembo	Ventus 2 18m	2	349		
29	Barbano Giovanni	A.V.A. Valbrembo	DG 300	2	342		
30	Battini Ferdinando	A.V.A. Valbrembo	DG 300	2	337		
31	Bianchi Flavio	A.V.A. Valbrembo	DG 300	2	319		
32	Ghirardelli Enrico	A.V.A. Valbrembo	DG 300	2	283		
33	Zanetti Giacomo	A.V.A. Valbrembo	Astir CS77	2	256		
34	Roilo Patrizia	AeC Bolzano	LS 4	2	206		
35	Malberti Giuseppe	A.V.A. Valbrembo	DG 300	2	206		
36	Minoli Luca	A.V.A. Valbrembo	ASH 25	1	169		
37	Miticocchio Paolo	A.V.A. Valbrembo	Duo Discus	1	142		
38	Gianotti Marcello	AeC V. Milanese	DG 101 club	1	116		
39	Bergamaschi Roberto	A.V.A. Valbrembo	DG 300	1	113		
40	Taldo Andrea	A.V.A. Valbrembo	Astir CS77	1	110		
41	Scaglioni Giovanni	A.V.A. Valbrembo	DG 300	1	86		
42	Pirotta Roberto	A.V.A. Valbrembo	DG 300	1	74		

Trofeo Bob Monti - 2006

Pilota	Club	Data	Aliante	HC	Classe	km	Punti
Istel Roberto	AeC Bolzano	20 Luglio	Ventus 2	1.14	15metri	1.024,80	899
Pavesi Ugo	AeC Adele Orsi	30 Maggio	Ventus 2-18	1.20	Libera	1.052,70	877
Perathoner David	AeC Bolzano	8 Giugno	Ventus 2	1.14	15metri	867,20	761

Aero Club Adele Orsi (Va)
1° Campionato Italiano Recordman 2006 - Aero Club partecipanti

<i>Pos.</i>	<i>Aeroclub / Associazione</i>	<i>Punti</i>
1	AeC V. Alpino	21074
2	AeC Adele Orsi	11118
3	Peter Pan Soaring	4094
4	AeC Valle d'Aosta	3399
5	AeC Torino	3356
6	Nitro Gliding	3137
7	AeC V. Lariano	3112
8	AeC Bolzano	2640
9	CUS Trento	968
10	A.S. Parma Soaring	942

Aero Club Adele Orsi (VA)
1° Campionato Italiano Recordman 2006 - Classifica Classe LIBERA

<i>Pos.</i>	<i>Pilota</i>	<i>Club</i>	<i>Voli</i>	<i>Punti</i>	<i>Algo</i>	<i>Classe</i> <i>Algo</i>
1	Pavesi Ugo	AeC Adele Orsi	2	2648	675	18m
2	Sironi Alberto	AeC Adele Orsi	2	2595	661	18m
3	Trovo Danilo	Nitro Gliding	2	2137	545	18m
4	Capuzzo Graziano	AeC V. Alpino	2	1077	274	Libera
5	Ancillotti Ruggero	AeC V. Alpino	2	1043	266	18m
6	Longhi Marcello	AeC V. Alpino	1	398	101	Libera

Classifica Classe Club

<i>Pos.</i>	<i>Pilota</i>	<i>Club</i>	<i>Voli</i>	<i>Punti</i>	<i>Algo</i>
1	Pressato Massimo	AeC V. Alpino	2	2205	900
2	Gritti Angelo	AeC V. Alpino	2	2058	840
3	Gori Federico	AeC Bolzano	2	1729	706
4	Villa Enzo	AeC V. Lariano	2	1721	702
5	Dal Pan Flavio	CUS Trento	1	968	395
6	Pinni Vittorio	A.S. Parma Soaring	1	942	384
7	Notari Fabiano	AeC V. Lariano	1	832	
8	Simeoni Alfred	AeC V. Lariano	1	559	228

Classifica Classe 15 Metri

<i>Pos.</i>	<i>Pilota</i>	<i>Club</i>	<i>Voli</i>	<i>Punti</i>	<i>Algo</i>	<i>Classe</i> <i>Algo</i>
1	Monti Lorenzo	Peter Pan Soaring	2	3573	900	15m
2	Lastrico Edoardo	AeC V. Alpino	2	3447	868	std
3	Grinza Giancarlo	AeC Valle d'Aosta	2	3399	856	std
4	Ferrero Andrea	AeC Torino	2	3356	845	std
5	Costa Corrado	AeC Adele Orsi	2	2910	733	std
6	Acquaderni Margherita	AeC Adele Orsi	2	2848	717	15m
7	Pavesi Ugo	AeC Adele Orsi	2	2593	653	15m
8	Bottini Maurizio	AeC V. Alpino	2	2189	551	std
9	Dell'Era Eugenio	AeC V. Alpino	2	1270	320	std
10	Milesi Nicola	AeC V. Alpino	2	1141	287	std
11	Colombo Massimo	AeC V. Alpino	2	1018	256	std
12	Lavazza Alfio	Nitro Gliding	1	1000	252	std
13	Capelli Michele	AeC V. Alpino	2	986	248	std
14	Merlini Renato	AeC V. Alpino	2	978	246	std
15	Istel Roberto	AeC Bolzano	1	911	229	15m
16	Gritti Angelo	AeC V. Alpino	2	811	204	std
17	Miticocchio Paolo	AeC V. Alpino	2	777	196	std
18	Locatelli Pierangelo	AeC V. Alpino	2	686	173	std
19	Piazza Stefano	AeC V. Alpino	1	525	132	15m
20	Testa Claudio	Peter Pan Soaring	1	521	131	std
21	Gregis Ferdinando	AeC V. Alpino	1	442	111	std
22	Saurin Gustavo	AeC Adele Orsi	1	395	99	std
23	Longhi Marcello	AeC V. Alpino	1	301	76	std
24	Carbonera Francesco	AeC V. Alpino	1	273		std
25	Santini Mario	AeC V. Alpino	1	260		std

Campionato Italiano di Velocità - Albo d'Oro

anno	classe	Pos	pilotti	Aeroclub	n. conc.	anno	classe	Pos	pilotti	Aeroclub	n. conc.
1992	Standard	1°	Avanzini Luciano	A.V.A.L. Varese	24	1999	Promozione	1°	Volpi Diego	AeC Valle Aosta	
		2°	Gavazzi Marco	AeC. V. Lariano				2°	Cernezzi Aldo	A C A O Varese	
		3°	Costa Corrado	A.V.A.L. Varese				3°	Biozzi Andrea	AeC Prealpi	
	15 Metri	1°	Galetto Giorgio	AeC. Bolzano	16	2000	Standard	1°	Monti Luca	A C A O Varese	
		2°	Ghiorzo Stefano	AeC. V. Lariano				2°	Costa Corrado	A C A O Varese	
		3°	Gostner Thomas	AeC. Bolzano				3°	Briquadori Riccardo	AeC V. Lariano	
	Libera	1°	Monti Roberto/Mantica U.	A.V.A.L. Varese	17	15 Metri	1°	Briquadori Leonardo	AeC V. Lariano		
		2°	Vergani Walter	A.V.A.L. Varese			2°	Ghiorzo Stefano	AeC V. Lariano		
		3°	Bonini Luca/Colombo A.	A.V.A.L. Varese			3°	Galetto Giorgio	AeC. Bolzano		
	Club	1°	Gritti Angelo	A.V.A. Valbrembo	11	18 Metri	1°	Pronzati Attilio	A C A O Varese		
		2°	Secomandi Maurizio	A.V.A.L. Varese			2°	Monti Roberto	A C A O Varese		
		3°	Casamatti Alberto	A.V.A. Valbrembo			3°	De Franceschi Angelo	AeC Prealpi		
Promozione	1°	Pinni Vittorio	AeC. Parma	26	Libera	1°	Monti Roberto/Nidoli G.	A C A O Varese			
	2°	Fogliani Antonio	A.V.A.L. Varese			2°	Paolillo Ugo	AeC. Toscano			
	3°	Anghileri Antonio	A.V.A. Valbrembo			3°	Urbani Luca/Mantica U.	AeC. Toscano			
1993	Standard	1°	Ferqani Michele	AeC. Ferrara	13	Promozione	1°	Boscono Carlo	AeC. Biella		
		2°	Guazzoni Roberto	A.V.A.L. Varese			2°	Casale Enrico	AeC. Rieti		
		3°	Avanzini Luciano	A.V.A.L. Varese			3°	Prodorutti Yuri	AeC. Arezzo		
	15 Metri	1°	Galetto Giorgio	AeC. Bolzano	13	2001	Standard	1°	Paris Giorgio	AeC. Trento	
		2°	Urbani Luca	AeC. Rieti				2°	Avanzini Luciano	A C A O Varese	
		3°	Ghiorzo Stefano	AeC. V. Lariano				3°	Gritti Angelo	A V A Valbrembo	
	Libera	1°	Monti Roberto/Mantica U.	A.V.A.L. Varese	26	15 Metri	1°	Galetto Giorgio	AeC. Bolzano		
		2°	Vergani Walter/Bonini Luca	A.V.A.L. Varese			2°	Ghiorzo Stefano	AeC V. Lariano		
		3°	Colombo Aldo/Cattaneo F.	AeC. Rieti			3°	Gostner Thomas	AeC. Bolzano		
	Club	1°	Secomandi Maurizio	A.V.A.L. Varese	10	18 Metri	1°	Monti Roberto	A C A O Varese		
		2°	Gritti Angelo	A.V.A. Valbrembo			2°	Gostner Thomas	AeC. Bolzano		
		3°	Perotti Giovanni	AeC. V. Torino			3°	Secomandi Maurizio	A C A O Varese		
Promozione	1°	Pessina Fabio	AeC. V. Lariano	17	Libera	1°	Ghiorzo Stefano/Mantica	AeC V. Lariano			
	2°	Baroffio Ernesto	A.V.A.L. Varese			2°	Reginaldi Roberto	AeC. Rieti			
	3°	Fanfani Francesco	AeC. Rimini			3°	Paolillo Ugo	AeC. Toscano			
1994	Standard	1°	Colombo Stefano	A.V.A.L. Varese	27	Promozione	1°	Bruttini Alessandro	AeC. Foliano		
		2°	Meriziola Stefano	AeC.V.V. Mugello			2°	Zuffada Filippo	A M I Guidonia		
		3°	Colombo Vittorio	A.V.A.L. Varese			3°	Oppici Filippo	AeC. Parma		
	15 Metri	1°	Gostner Thomas	AeC. Bolzano	17	2002	Standard	1°	Avanzini Luciano	A C A O Varese	
		2°	Galetto Giorgio	AeC. Bolzano				2°	Montemaqqi Sandro	AeC V V Mugello	
		3°	Monti Luca	A.V.A.L. Varese				3°	Gritti Angelo	A V A Valbrembo	
	Libera	1°	Urbani Luca	Aeron. Militare	19	15 Metri	1°	Galetto Giorgio	AeC. Bolzano		
		2°	Monti Roberto/Mantica U.	A.V.A.L. Varese			2°	Ghiorzo Stefano	AeC V. Lariano		
		3°	Secomandi Maurizio/Foti G.	A.V.A.L. Varese			3°	Gostner Thomas	AeC. Bolzano		
	Promozione	1°	Cappadozzi Paolo	AeC. Bolzano	17	18 Metri	1°	Costa Corrado	A C A O Varese		
		2°	Bottoni Sandro	AeC. Ferrara			2°	Ballarati Giorgio	A C A O Varese		
		3°	Albano Claudio	AeC. Voghera			3°	Tura Filippo	AeC V V Mugello		
1995	Standard	1°	Avanzini Luciano	A.V.A.L. Varese	22	Libera	1°	Vergani Walter	A C A O Varese		
		2°	Meriziola Stefano	AeC V V Mugello			2°	Reginaldi Roberto	AeC. Rieti		
		3°	Hartmann Peter	Austria			3°	Paolillo Ugo	AeC. Toscano		
	15 Metri	1°	Ghiorzo Stefano	AeC. V. Lariano	20	Promozione	1°	Gnesutta Andrea	A C A O Varese		
		2°	Galetto Giorgio	AeC. Bolzano			2°	Sandri Eliano	AeC. Valle Aosta		
		3°	Marchisio Giorgio	AeC. Torino			3°	Girelli Alfredo	AeC. Rieti		
	Libera	1°	Urbani Luca	Aeron. Militare	17	2003	Standard	1°	Costa Corrado	A C A O Varese	
		2°	Gavazzi Marco/Clerici A.	AeC. V. Lariano				2°	Monti Luca	A C A O Varese	
		3°	Vergani Walter/Brunazzo M.	A.V.A.L. Varese				3°	Monti Lorenzo	A C A O Varese	
	Promozione	1°	Dalla Vecchia Attilio	AeC. Prealpi	28	15 Metri	1°	Pozzi Alberto	AeC V. Lariano		
		2°	Brunazzo Mauro	A.V.A.L. Varese			2°	Avanzini Luciano	A C A O Varese		
		3°	Esposito Bruno	AeC. V. Lariano			3°	Galetto Giorgio	AeC. Bolzano		
1996	Standard	1°	Gritti Angelo	A.V.A. Valbrembo	28	18 Metri	1°	Briquadori Riccardo	AeC V. Lariano		
		2°	Pronzati Marco	AeC. V. Lariano			2°	Erba Giorgio	A V A Valbrembo		
		3°	Gavazzi Marco	AeC. V. Lariano			3°	Ballarati Giorgio	A C A O Varese		
	15 Metri	1°	Galetto Giorgio	AeC. Bolzano	21	Libera	1°	Urbani Luca	AeC. AVT		
		2°	Briquadori Riccardo	AeC. V. Lariano			2°	Colombo Davide	Aeronautica		
		3°	Marchisio Giorgio	AeC. Torino			3°	Ballarati Giorgio	A C A O Varese		
	Libera	1°	Monti Roberto/Mantica U.	A.V.A.L. Varese	20	Promozione	1°	Sandri Eliano	AeC. Bolzano		
		2°	Avanzini Luciano	A.V.A.L. Varese			2°	Daizotto Gianmario	A C A O Varese		
		3°	Vergani Walter/Casetti D.	A.V.A.L. Varese			3°	Di Bartolomeo Riccard	AeC. Arona		
	Promozione	1°	Tura Filippo	AeC V V Mugello	22	2004	Standard	1°	Felicori Sergio	AeC V Ferrarese	
		2°	Longo Flavio	AeC. Savona				2°	Menziola Stefano	AVR	
		3°	Piazza Stefano	A.V.A. Valbrembo				3°	Rass Michael	Austria	
1997	Standard	1°	Perotti Nino	AeC. Aosta	24	15 Metri	1°	Ghiorzo Stefano	A C A O Varese		
		2°	Grinza Giancarlo	AeC. Torino			2°	Galetto Giorgio	AeC. Bolzano		
		3°	Costa Corrado	A.V.A.L. Varese			3°	Gostner Thomas	AeC. Bolzano		
	15 Metri	1°	Galetto Giorgio	AeC. Bolzano	18	18 Metri	1°	Galetto Giorgio	AeC. Bolzano		
		2°	Ghiorzo Stefano	AeC. V. Lariano			2°	Sironi Alberto	A C A O Varese		
		3°	Corbellini Eugenio	AeC. Lodi			3°	Avanzini Luciano	A C A O Varese		
	Libera	1°	Urbani Luca	Aeronautica Milit.	17	Libera	1°	Ballarati G.-Mantica U.	A C A O Varese		
		2°	Monti Roberto/Mantica U.	A.V.A.L. Varese			2°	Rabeder Karl	Austria		
		3°	Secomandi Maurizio	A.V.A.L. Varese			3°	Reginaldi Roberto	AeC. Rieti		
	Club	1°	Paolillo Ugo	AeC. Toscano	11	Promozione	1°	Fumaqalli Matteo	AMI		
		2°	Gritti Angelo	A.V.A. Valbrembo			2°	Pelos Claudio	AeC. Rieti		
		3°	Meriziola Stefano	AeC. Mugello			3°	Fanchi Massimo	AVR		
Promozione	1°	Zanon Ettore	AeC. Prealpi	28	2005	Standard	1°	Gritti Angelo	A V A Valbrembo		
	2°	Costacurta Giuseppe	AeC. Prealpi				2°	Pinni Vittorio	Parma Soaring		
	3°	Manzoni Zaccheo	A.V.A.L. Varese				3°	Costa Corrado	A C A O Varese		
1998	Standard	1°	Avanzini Luciano	A.V.A.L. Varese	17	15 Metri	1°	Galetto Giorgio	AeC. Bolzano		
		2°	Gritti Angelo	A.V.A. Valbrembo			2°	Hartmann Peter	A C A O Varese		
		3°	Costa Corrado	A.V.A.L. Varese			3°	Botto Massimo	A.V.M.		
	15 Metri	1°	Ghiorzo Stefano	AeC. V. Lariano	12	Libera	1°	Eder Josef	Austria		
		2°	Galetto Giorgio	AeC. Bolzano			2°	Ballarati G.-Mantica U.	A C A O Varese		
		3°	Marchisio Giorgio	AeC. Torino			3°	Zuffada Filippo - Spigone	AMI		
	Libera	1°	Secomandi Maurizio	A.V.A.L. Varese	17	Club	1°	Squarciafico Vittorio	AeC. Novi		
		2°	Colombo Davide	Aeronautica Milit.			2°	Schiavotto Davide	Prealpi Venete		
		3°	Monti Luca	A.V.A.L. Varese			3°	Simeoni Alfred	AeC V. Lariano		
	Club	1°	Cala' Stefano	AeC. Viterbo	10	Promozione	1°	Zivelonchi Maurizio	AeC. Bolzano		
		2°	Gritti Angelo	A.V.A. Valbrembo			2°	Ferqani Nicola	A V F		
		3°	Istel Roberto	AeC. Bolzano			3°	Mchieletti Luciano	A C A O Varese		
Promozione	1°	Cagliaris Matteo	A.V.A.L. Varese	18	2006	Standard	1°	Costa Corrado	A C A O Varese		
	2°	Calzoni Giovanni	AeC. Prealpi				2°	Tarchini Edoardo	Nitro Gliding		
	3°	Zorzi Alberto	AeC. Verona				3°	Peter Hartmann	A C A O Varese		
1999	Standard	1°	Ballarati Giorgio	A.C.A.O. Varese	26	15 Metri	1°	Galetto Giorgio	AeC. Bolzano		
		2°	Monti Luca	A.C.A.O. Varese			2°	Ghiorzo Stefano	AeC. Novi		
		3°	Pronzati Marco	AeC. Arezzo			3°	Gostner Thomas	AeC. Bolzano		
	15 Metri	1°	Galetto Giorgio	AeC. Bolzano	10	Libera	1°	Ballarati Giorgio	A C A O Varese		
		2°	Ghiorzo Stefano	AeC V. Lariano			2°	Sironi Alberto	A C A O Varese		
		3°	Gostner Thomas	AeC. Bolzano			3°	Trovò Danilo	Nitro Gliding		
	18 Metri	1°	Briquadori Leonardo	AeC V. Lariano	23	Club	1°	Antonelli Mario	AeC. Arona		
		2°	Pronzati Attilio	A.C.A.O. Varese			2°	Paolillo Ugo	AeC. Rieti		
		3°	De Franceschi Angelo	AeC. Prealpi			3°	Nicola Ferqani	AeC V. Ferrarese		
	Libera	1°	Urbani Luca	Aeronautica MIL	13	Promozione	1°	Silvi Massimiliano	AeC. Aosta		
		2°	Monti Roberto/Mantica U.	A C A O Varese			2°	Faresin Giancarlo	AeC. Padova		
		3°	Vergani Walter/Cernezzi A.	A C A O Varese			3°	Marchesini Lucas	AVM		

CAMPIONATO ITALIANO 2006**Classe STANDARD**

31 Marzo ÷ 9 Aprile – Torino

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	Costa Corrado	ACAO	Discus 2	3422	950
2	Tarchini Edoardo	Nitro Gliding	LS 8	3372	936
3	Hartmann Peter	ACAO	Discus 2	3256	
4	Squarciafico Vittorio	AeC Novi	Discus 2	3206	890
5	Grinza Giancarlo	AeC Aosta	ASW 28	2972	825
6	Ferrero Andrea	AeC Torino	LS 8	2934	815
7	Avanzini Luciano	ACAO	ASW 28	2825	784
8	Dalla Rosa Prati Guido	Parma Soaring	LS 8	2707	752
9	Hynek Thomas	Askoe (A)	Discus	2704	
10	Saurin Gustavo	ACAO	LS 8	2628	730
11	Romano Roberto	ACAO	ASW 28	2049	569
12	Gritti Angelo	AVAO	Discus	2035	565
13	Della Rosa Silverio	ACAO	Discus 2	1046	290
14	Frigerio Luca	AVAO	LS 8	949	263
15	Villa Alessandro	ACAO	LS 8	697	193
16	Brunazzo Mauro	ACAO	ASW 28	672	187
17	Pasetti Giuseppe	Parma Soaring	LS 8	490	136
18	Bozzetti Gianpaolo	Parma Soaring	LS 8	458	127
19	Testa Claudio	Peter Pan Soaring	LS 8	452	125
20	Boscono Carlo	AeC Gianni Paro	SZD 55	377	105

Campionato Italiano 2006**Classe PROMOZIONE**

16 ÷ 24 Agosto 2006 - Rieti

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	Massimiliano SILVI	Aosta	LS 4	3429	744
2	Giancarlo FARESIN	Padova	Kestrel 17	3343	725
3	Lucas MARCHESINI	AVM	DG 200	2909	631
4	Roberto DE LUCA	A.M.I.	DG 303	2860	621
5	Stefano BARBIERO	Padova	LS 6W	2793	606
6	Roberto LUCCHI	CUS Trento	Discus b	1952	
7	Luca SOMMARIVA	Novi Ligure	Discus	1765	

Campionato Italiano 2006**Classe CLUB valido anche per la classe PROMOZIONE**

28 Maggio ÷ 4 Giugno 2006 - Ferrara

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	Mario ANTONELLI	Artena	LS 1f	2037	950
2	Ugo PAOLILLO	Rieti	Cirrus st.	1869	872
3	Nicola FERGNANI	AVF	LS 1f	1773	827
4	Giancarlo FARESIN	G.V.Patavino	Kestrel 17	1599	
5	Luca DE MARCHI	Mugello	Salto H101	1439	
6	Sandro BOTTONI	AVF	LS 3	1270	592
7	Massimo PRESSATO	AVA	DG 300	1101	513
8	Umberto BONFATTI	Bologna	Nimbus2b	1029	480
9	Giacomo TOSCHI	Bologna	DG 300	906	423
10	Antonio SOFFICI	Mugello	Cirrus St.	847	
11	Pietro TOSCHI	AVF	DG 300	20	9

Campionato Italiano 2006
Classe 15 Metri
 31 Marzo ÷ 9 Aprile 2006 – Torino

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	Giorgio Galetto	AeC Bolzano	Ventus 2	3265	950
2	Stefano Ghorzo	AeC Novi	Ventus 2	3261	949
3	Thomas Gostner	AeC Bolzano	Ventus 2	3172	923
4	Christian Hynek	Askoe (A)	Ventus 2	2824	
5	Massimo Botto	AVM	Ventus 2	2739	797
6	Ugo Pavesi	ACAO	Ventus 2	2587	753
7	Giorgio Marchisio	AeC Torino	Ventus 2	2427	706
8	Lorenzo Monti	Peter Pan Soaring	LAK 17a	2311	672
9	Luigi Bertoncini	AVL	LAK 17a	2080	605
10	Pino Dal Grande	AeC Prealpi	Ventus 2	2014	586
11	Vincenzo Costagliola	A.M.	Ventus 2	1991	579
12	Giovanni Calzoni	AeC Padova	Ventus 2	1855	540
13	Dino Giacobbe	AeC Novi Ligure	Ventus 1	1287	374
14	Umberto Lojacono	AeC Torino	ASW 20	1236	360
15	Margherita Acquaderni	ACAO	Ventus 2	1036	301
16	Alberto Pozzi	AVL	Ventus 2	737	214
17	Luca Monti	Peter Pan Soaring	LAK 17a	446	130
18	Renato Tardi	AeC Torino	Ventus 2	0	

Campionato Italiano 2006
Classe 18 Metri
 29 Aprile ÷ 7 Maggio 2006 – Calcinete del Pesce

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	Peter Hartmann	ACAO	Discus 2C	5207	
2	Corrado Costa	ACAO	LS 8/18m	5146	950
3	Alberto Sironi	ACAO	Ventus 2CXT	4978	919
4	Luca Monti	Peter Pan Soaring	Lak 17-a	4859	897
5	Ugo Pavesi	ACAO	Ventus 2CT	4835	893
6	Maurizio Secomandi	ACAO	Ventus 2c	4623	853
7	Danilo Trovo'	Nitro Gliding	ASH-26E	4350	803
8	Alois Baumgartner	AeC Bolzano	Ventus 2CXM	3701	683
9	Thomas Gostner	AeC Bolzano	Ventus 2CXM	2989	552
10	Mauro Brunazzo	ACAO	ASW-28/18	2562	473
11	Luciano Avanzini	ACAO	ASW 28/18E	1931	356
12	Roberto Romano	ACAO	ASW28	1411	260

CAMPIONATO ITALIANO 2006
Classe LIBERA
 31 Marzo ÷ 9 Aprile 2006 – Torino

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	Giorgio Ballarati	ACAO	eta	3143	713
2	Alberto Sironi	ACAO	Ventus	3123	708
3	Danilo Trovò	Nitro Gliding	Nimbus 4DT	2607	591
4	Manzoni +1	ACAO	Nimbus 4DM	2306	523
5	Claudio Barbero	AeC Torino	ASH 26E	2106	478
6	Gianni Spreafico	AeC Arezzo	ASW 22 B	1325	301
7	Enea Bonaretti	AVL	LS 8/18m	0	

Coppa Internazionale del Mediterraneo – Albo d'Oro

anno	Class	#	Competitor	Natio	Glider
1988	Standard n comp 25	1°	Brigliadori Riccardo	ITA	Discus
		2°	Brigliadori Leonardo	ITA	Discus
		3°	Lackner P	GER	Discus
	15 Meter n comp 35	1°	Wills Justin	GBR	LS 6
		2°	Peter E G	GER	Ventus
		3°	Ghiorzo Stefano	ITA	LS 6
	Open n comp 15	1°	Rantot J.	FRA	ASH 25
		2°	Monti Roberto/Mantica U	ITA	ASH 25
		3°	Blatter Federico	SWI	ASH 25
1989	Standard n comp 27	1°	Leutenegger Simon	SWI	DG 300
		2°	Hammerle H	AUT	LS 7
		3°	Avanzini Luciano	ITA	Discus
	15 Meter n comp 34	1°	Galetto Giorgio	ITA	LS 6
		2°	De Orleans Alvaro	ESP	ASW 20
		3°	Ghiorzo Stefano	ITA	LS 6
	Open n comp 22	1°	Gantenbrink S.	GER	Nimbus 3 22
		2°	Blatter Federico	SWI	ASH 25
		3°	Monti Roberto	ITA	ASH 25
1990	Standard n comp 28	1°	Avanzini Luciano	ITA	Discus
		2°	Costa Corrado	ITA	Discus
		3°	Gavazzi Marco	ITA	Discus
	15 Meter n comp 29	1°	Galetto Giorgio	ITA	LS 6
		2°	Urbani Luca	ITA	ASW 20
		3°	Servilio Sergio	ITA	ASW 20
	Open n comp 19	1°	Monti Roberto/Mantica U	ITA	ASH 25
		2°	Binder Hans	SWI	Nimbus 3T
		3°	Ghiorzo Stefano	ITA	Ventus 17m
1991	Standard n comp 32	1°	Gavazzi Marco	ITA	Discus
		2°	Danz Werner	SUI	DG 300
		3°	Bertoncini Luigi	ITA	Discus
	15 Meter n comp 30	1°	Brigliadori Leonardo	ITA	Ventus
		2°	Haeupl Josef	GER	ASW 20
		3°	Demmerer Heimo	AUS	Ventus
	Open n comp 18	1°	Vergani Walter/ Bonini L.	ITA	ASH 25
		2°	Binder Walter/	GER	ASH 25
		3°	Delylle Alain	FRA	Nimbus 3D
1992	Standard n comp 34	1°	Brigliadori Riccardo	ITA	Discus
		2°	Brigliadori Leonardo	ITA	Discus
		3°	Hammerle Heinz	AUS	LS 7
	15 Meter n comp 25	1°	De Orleans Alvaro	ESP	ASW 20
		2°	Galetto Giorgio	ITA	LS 6
		3°	Monti Luca	ITA	DG 600
	Open n comp 17	1°	Monti Roberto/Mantica U.	ITA	ASH 25
		2°	Vergani Walter/Bonini L.	ITA	ASH 25
		3°	Keim Klaus	GER	Glasflugel
1993	Standard n comp 36	1°	Brigliadori Leonardo	ITA	Discus
		2°	Costa Corrado	ITA	Discus
		3°	Leutenegger Simon	SUI	DG 300
	15 Meter n comp 31	1°	Demmerer Heimo	AUS	Ventus
		2°	Meuser Werner	GER	Ventus
		3°	Janowitsch Wolfgang	AUS	Ventus
	Open n comp 26	1°	Schwenk Uli	GER	ASW 22 BL
		2°	Gantenbrink Bruno	GER	Nimbus 4T
		3°	Eberhard Laur	GER	Nimbus 4
1994	Standard n comp 34	1°	Colombo Vittorio	ITA	Discus
		2°	Leutenegger Simon	SUI	DG 303
		3°	Gritti Angelo	ITA	Discus
	15 Meter n comp 24	1°	Grund Michael	GER	Ventus 2
		2°	Karow Holger	GER	LS 6
		3°	Rabeder Karl	AUT	Ventus CM
	Open n comp 19	1°	Urbani Luca	ITA	Nimbus 3
		2°	Monti Roberto/Mantica U.	ITA	Nimbus 4D
		3°	Haggenmueller R.	AUT	ASH 25 Wl
1995	Standard n comp 39	1°	Brigliadori Leonardo	ITA	LS 8
		2°	Brigliadori Riccardo	ITA	Discus W
		3°	Leutenegger Simon	SWI	DG 303
	15 Meter n comp 26	1°	Janowitsch Wolfgang	AUT	Ventus 2
		2°	Galetto Giorgio	ITA	Ventus 2
		3°	Gostner Thomas	ITA	Ventus 2
	Open n comp 17	1°	Urbani Luca	ITA	Nimbus 3
		2°	Gavazzi Marco/Clerici A.	ITA	ASH 25
		3°	Vergani Walter/brunazzo M.	ITA	SH 25 E
1996	Standard n comp 34	1°	Pronzati Marco	ITA	Discus
		2°	Stoegner Gregor	AUT	LS 8
		3°	Gritti Angelo	ITA	Discus
	15 Meter n comp 15	1°	Galetto Giorgio	ITA	Ventus 2
		2°	De Orleans Borbon A.	ESP	ASW 27
		3°	Gostner Thomas	ITA	Ventus 2
	Open n comp 20	1°	Monti Roberto/Mantica U.	ITA	Nimbus 4D
		2°	Avanzini Luciano	ITA	DG 800 18m
		3°	Vergani Walter/Casetti D.	ITA	Nimbus 4DM
1997	Standard n comp 36	1°	Avanzini Luciano	ITA	LS 8
		2°	Brigliadori Riccardo	ITA	LS 8
		3°	Stoegner Gregor	AUT	LS 8
	15 Meter n comp 25	1°	Galetto Giorgio	ITA	Ventus 2
		2°	Ghiorzo Stefano	ITA	Ventus 2
		3°	Gostner Thomas	ITA	Ventus 2
	Open n comp 17	1°	Pristavec Bostjan	SLO	DG 600 18m
		2°	Urbani Luca	ITA	Nimbus
		3°	Monti Roberto/mantica U.	ITA	Nimbus 4D
1998	Standard n comp 33	1°	Pronzati Marco	ITA	Discus
		2°	Haemmerle Heinz	AUT	LS 8
		3°	Gritti Angelo	ITA	Discus
	15 Meter n comp 25	1°	De Orleans-Borbon A	ESP	ASW 27
		2°	Marchisio Giorgio	ITA	Ventus 2
		3°	Squarciafico Vittorio	ITA	LS 6
	Open n comp 17	1°	Pristavec Bostjan	SLO	DG 600 18m
		2°	Secomandi M./Nidoli G	ITA	Nimbus 4D
		3°	Colombo Davide/cattaneo F.	ITA	Nimbus 4DM
1999	Standard n comp 33	1°	Weiss Herbert	GER	LS 8
		2°	Spreafico Gianni	ITA	LS 8
		3°	Paris Giorgio	ITA	ASW 24

1988	15 Meter n comp 25	1°	Istel Roberto	ITA	Ventus 2
		2°	Progin Philippe	SWI	Ventus 2
		3°	Squarciafico Vittorio	ITA	DG800 S
	18 meter n comp 25	1°	Termaat Ronald	NED	DG 800
		2°	Brigliadori Leonardo	ITA	ASH 26
		3°	Skaerlund Niels Erik	DEN	Ventus CM
	Open n comp 17	1°	Monti Roberto/Mantica U.	ITA	Nimbus 4D
		2°	Paolillo Ugo	ITA	Nimbus 3T
		3°	Vergani Walter/Villa L	ITA	Nimbus 4DM
2000	Standard n. comp 41	1°	Monti Luca	ITA	LS 8
		2°	Hammerle Heinz	AUT	LS 8
		3°	Costa Corrado	ITA	Discus 2
	15 Meter n. comp. 13	1°	Wills Justin	GBR	LS 6
		2°	Demmer Keimo	AUT	Ventus 2
		3°	Rabeder Karl	AUT	Ventus 2
	18 meter n. comp. 28	1°	Brigliadori Leonardo	ITA	ASH 26
		2°	Danz Werner	SWI	DG 800 18m
		3°	Pristavec Bostjan	SLO	DG 600 18m
Open n. comp. 13	1°	Monti Roberto/Nidoli G.	ITA	Nimbus 4D	
	2°	Hartmann Peter	AUT	ASH 25	
	3°	Buchanan E John	AUS	ASH 22 BL	
2001	Standard n comp 40	1°	Hartman Peter	AUT	LS 8
		2°	Avanzini Luciano	ITA	Discus 2
		3°	Brigliadori Riccardo	ITA	Discus 2
	15 Meter n. comp. 20	1°	Galetto Giorgio	ITA	Ventus 2
		2°	Raimond Steven	NED	ASW 27
		3°	Romeijn Henry	NED	Ventus 2
	18 meter n. comp. 28	1°	Couts Jhon	NZL	ASH 26
		2°	Monti Lorenzo	ITA	LS 8 18m
		3°	Amann Werner	AUT	LS 6 18m
Open n. comp. 13	1°	Lherm Gerard/Lejeune L	FRA	ASH 25L	
	2°	Gaumann Markus	SWI	Nimbus 4M	
	3°	Ghiorzo Stefano	ITA	Nimbus 4D	
2002	Standard n. comp. 12	1°	Hammerle Heinz	AUT	LS 8
		2°	Gritti Angelo	ITA	Discus 2
		3°	Erba Giorgio	ITA	LS 8
	15 Meter n. comp 8	1°	Amman Werner	AUT	LS 6
		2°	Marchisio Giorgio	ITA	Ventus 2
		3°	Haggenmueller	AUT	Ventus 2
	18 meter n. comp. 14	1°	De Orleans Bourbon A.	ESP	ASH 26 CM
		2°	Ancillotti Ruggero	ITA	ASH 26
		3°	Pavesi Ugo	ITA	DG 800
Open n. comp. 10	1°	Keim Klaus	GER	ASH 25/27	
	2°	Gaumann Markus	SWI	Nimbus 4M	
	3°	Ghiorzo Stefano	ITA	Nimbus 4D	
2003	Standard n. comp. 26	1°	Monti Luca	ITA	LS 8
		2°	Biagi Marco	ITA	Discus 2
		3°	Hynek Thomas	AUT	Discus 2
	15 Meter n. comp. 12	1°	Haggenmueller R.	AUT	Ventus 2b
		2°	Van Bree Max	NED	LS6a
		3°	Squarciafico Vittorio	ITA	Ventus 2
	18 meter n. comp. 22	1°	Erba Giorgio	ITA	LS8 18m
		2°	Monti Lorenzo	ITA	LS8 18m
		3°	Sironi Alberto	ITA	DG 600
Open n. comp. 10	1°	Rabeder Karl	AUT	Nimbus 4DM	
	2°	Eder F. Josef	AUT	ASW 22BLE	
	3°	Urbani Luca	ITA	Nimbus 3	
2004	Standard n. comp. 26	1°	Hartmann Peter	AUT	Discus 2a
		2°	Haemmerle Heinz	AUT	LS 8
		3°	Rass Michael	AUT	LS 8
	15 Meter n. comp 8	1°	Galetto Giorgio	ITA	Vents 2 ax
		2°	Ghiorzo Stefano	ITA	Ventus 2A
		3°	Van Bree Max	NED	LS 6a
	18 meter n. comp. 22	1°	De Orleans Borbon Alvaro	ESP	ASH 26E
		2°	Sironi Alberto	ITA	VentuS2 ctx
		3°	Costa Corrado	ITA	LS8/18
Open n. comp. 9	1°	Ballarati Giorgio/Mantica U	ITA	ETA	
	2°	Rabeder Karl	AUT	Nimbus 4DM	
	3°	Reginaldi Roberto	ITA	ASH 25/27	
2005	Standard n. comp 25	1°	Gritti Angelo	ITA	Discus 2a
		2°	Leutenegger Simon	SWI	LS 8
		3°	Rass Michael	AUT	LS 8
	15 Meter n. comp 8	1°	Galetto Giorgio	ITA	Vents 2 ax
		2°	Ghiorzo Stefano	ITA	Ventus 2A
		3°	Van Bree Max	NED	LS 6a
	18 Meter n. comp. 18	1°	De Orleans Borbon Alvaro	ESP	ASH 26E
		2°	Sironi Alberto	ITA	VentuS2 ctx
		3°	Costa Corrado	ITA	LS8/18
Open n. comp 13	1°	Ballarati Giorgio/Mantica	ITA	ETA	
	2°	Rabeder Karl	AUT	Nimbus 4DM	
	3°	Reginaldi Roberto	ITA	ASH 25/27	
2006	Standard n. comp 23	1°	Herbert WEISS	GER	Discus 2b
		2°	Giorgio GALETTO	ITA	Discus 2 a
		3°	Bernhard LEITNER	AUT	LS 8
	15 Meter n. comp 10	1°	Herbert ZIEGERHOFER	AUT	Ventus
		2°	Luca MONTI	ITA	LAK 17A
		3°	Friedrich HOFINGER	AUT	ASW 20 c
	18 Meter n. comp 26	1°	Riccardo BRIGLIADORI	ITA	ASG 29
		2°	Werner AMMAN	AUT	Ventus 2cx
		3°	Gregor STOEGER	AUT	DG 800 B
Open n. comp 19	1°	Ballarati Giorgio/Mantica	ITA	ETA	
	2°	Alexander MUELLER	GER	ASW 22 BLE	
	3°	Marco GAVAZZI + SAURIN	ITA	ASH 25 t	

COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO 2006

Classe STANDARD

3 ÷ 13 Agosto 2006 – Rieti

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	Herbert WEISS	Germania	Discus 2b	2915	
2	Giorgio GALETTO	Bolzano	Discus 2 a	2909	948
3	Bernhard LEITNER	Austria	LS 8	2899	
4	Heinz HAMMERLE	Austria	LS 8	2887	
5	Peter HARTMANN	ACAO	Discus 2a	2828	922
6	Corrado COSTA	ACAO	Discus 2a	2824	920
7	Joachim KRAIS	Germania	Discus 2T	2798	
8	Thomas GOSTNER	Bolzano	Discus 2a	2789	909
9	Kurt SAUTTER	Germania	Discus 2T	2558	
10	Filippo FINOCCHIARO	AVR	LS 8	2452	799
11	Thomas HYNEK	Austria	Discus 2b	2267	
12	Alexander KOPPLER	Austria	Discus b	2198	
13	Alessandro VILLA	ACAO	LS 8	2174	709
14	Silverio DELLA ROSA	ACAO	Discus 2a	2123	692
15	Edoardo LASTRICO	AVA	Discus 2	2073	676
16	Manuele MOLINARI	Prealpi Venete	Discus 2a	2051	668
17	Alfio LAVAZZA	ACAO	LS8	1899	619
18	Sandro MONTEMAGGI	Mugello	Discus 2a	1895	618
19	Josef SCHEIBER	Austria	Discus 2T	1742	
20	Roberto ROMANO	ACAO	ASW 28 a	1631	532
21	Stefano GHIORZO	ACAO	LS 8	1579	515
22	Edoardo TARCHINI	Nitro Gliding	LS 8	1313	428
23	Rosario FRANCICA	AVL	LS 8	1193	389

COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO 2006

Classe OPEN

3 ÷ 13 Agosto 2006 – Rieti

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	Giorgio BALLARATI +1	ACAO	ETA	2445	950
2	Alexander MUELLER	Germania	ASW 22 BLE	2424	
3	Marco GAVAZZI + SAURIN	A.V.L.	ASH 25 t	2359	917
4	Josef EDER	Austria	ASW 22 BLE	2256	
5	Sven KOLB	Austria	Antares	2256	
6	Gianni SPREAFICO + 1	ACAO	Nimbus 4DM	2182	848
7	Davide COLOMBO + 1	A.M.I.	Nimbus 4 D	2179	847
8	Klaus KEIM + 1	Germania	ASH 25/27	2114	
9	Peter PLATZER + 1	Austria	Nimbus 4 DM	2107	
10	Roberto REGINALDI + 1	AVR	ASH 25 M	1914	744
11	Maurizio SECOMANDI + 1	ACAO	Duo Discus	1892	735
12	Roberto MANZONI + 1	ACAO	Nimbus 4 DM	1873	728
13	Patrick STOUFFS + 1	Belgio	Duo Discus T	1784	
14	Bruno GANTENBRINK + 1	Germania	ETA	1681	
15	Rudolf SCHNEIDER	Austria	Duo Discus T	1595	
16	Niels Erik SKAERLUND +1	Danimarca	ASH 25 M	1560	
17	Danilo TROVO + 1	ACAO	Duo Discus T	1502	584
18	Sebastian EDER	Austria	Duo Discus T	1466	
19	Stefan SENNE	Germania	ASW 22 BLE	859	

COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO 2006

Classe PW5

6 ÷ 13 Agosto 2006 – Rieti

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	Luciano AVANZINI	ACAO	PW5	1498	475
2	Alessandro BRUTTINI	AVR	PW5	1272	403
3	Luca URBANI	Rieti	PW5	1233	391
4	Claudio TESTA	Peter Pan Soaring	PW5	1140	361

COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO 2006**Classe 18 metri**

3 ÷ 13 Agosto 2006 – Rieti

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	Riccardo BRIGLIADORI	Peter Pan Soaring	ASG 29	2589	950
2	Werner AMMAN	Austria	Ventus 2cx	2452	
3	Gregor STOEGNER	Austria	DG 800 B	2412	
4	Ib WIENBERG	Danimarca	Ventus 2cT	2311	
5	Alberto SIRONI	ACAO	Ventus 2cxt	2218	814
6	Vinzenz GRABNER	Austria	Ventus 2 cM	2178	
7	Ugo PAVESI	ACAO	Ventus 2ct	2170	796
8	Mauro BRUNAZZO	ACAO	ASG 29	2129	781
9	Herbert PIRKER	Austria	Ventus CM	2091	
10	Erich KOHLENBERGER	Austria	Ventus 2 cm	2081	
11	Ruggero ANCILLOTTI	AVA	ASH26	2055	754
12	Rudolf HIRNER	Austria	Ventus 2CT	2043	
13	Roland ZACCOUR	AVL	LS 8/18	1994	732
14	Paolo FRAENZA	ACAO	ASW 28/18	1990	730
15	Giorgio ERBA	Peter Pan Soaring	Ventus 2 cxt	1868	685
16	Adalberto RIVA	AVL	Ventus 18	1864	684
17	Guido FONTANA	AVM	DG 800	1834	673
18	Cristian SENN	Austria	Ventus 2 cxt	1823	
19	Alfredo GIRETTI	AVR	DG 808 C	1747	641
20	Cristian CUCCOLI	Bologna	Ventus 2cx	1708	627
21	Alvaro Jaime DE	Toledo	ASH 26E	1663	
22	Antonio CARAFFINI	ACAO	Ventus 2ct	1553	570
23	Aldo CERNEZZI	ACAO	DG	1481	543
24	Fausto BARDELLI	Pavullo	DG 808 B	1269	466
25	Daniele MARTINELLI	Rieti	DG 600/18	1266	465
26	Aldo PIGNI	ACAO	LS 8/18	1084	398

COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO 2006**Classe 15 metri**

3 ÷ 13 Agosto 2006 – Rieti

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	Herbert ZIEGERHOFER	Austria	Ventus	3079	
2	Luca MONTI	Peter Pan Soaring	LAK 17A	2927	903
3	Friedrich HOFINGER	Austria	ASW 20 c	2833	
4	Reinhard	Austria	Ventus 2b	2802	
5	Giuseppe DAL GRANDE	Prealpi Venete	Ventus 2	2668	823
6	Lorenzo MONTI	Peter Pan Soaring	LAK 17A	2534	782
7	Margherita ACQUADERNI	ACAO	Ventus 2ax	2381	735
8	Vincenzo COSTAGLIOLA	A.M.I.	Ventus 2b	2355	727
9	Eliano SANDRI	CUS Trento	Ventus 2a	2353	726
10	Giorgio MARCHISIO	Torino	Ventus 2BX	1682	519

COPPA INTERNAZIONALE DEL MEDITERRANEO 2006**Classe Club**

6 ÷ 13 Agosto 2006 – Rieti

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	Angelo GRITTI	AVA	Cirrus st	2699	950
2	Vittorio PINNI	Parma Soaring	Cirrus St.	2599	915
3	Vittorio SQUARCIAFICO	Novi Ligure	Cirrus St.	2448	862
4	Andrea TOMASI	CUS Trento	LS1 f	2428	855
5	Mario ANTONELLI	Artena	LS 1	2233	786
6	Davide SCHIAVOTTO	Prealpi Venete	Cirrus st	1973	694
7	Flavio DAL PAN	CUS Trento	Libelle Club	1882	662
8	Nicola FERGNANI	AVF	LS 1f	1781	627
9	Stefano CALA'	Viterbo	ASW 20	1617	569
10	Mauro DALLA BRIDA	CUS Trento	LS 4	1489	524

XIII COPPA CITTA' DI FERRARA 2006
Classe Unica
 26 ÷ 28 Maggio; 2 ÷ 4 Giugno 2006 – Ferrara

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	Giuseppe DAL GRANDE	Prealpi Venete	Ventus 2b	1308	900
2	Luca MONTI	Peter Pan Soaring	Lak 17/15	1272	875
3	Margherita ACQUADERNI	ACAO	Ventus 2a	1266	871
4	Sandro MONTEMAGGI	Mugello	Discus 2a	1245	857
5	Claudio TESTA	Peter Pan Soaring	LS8	1241	854
6	Lorenzo MONTI	Peter Pan Soaring	Lak 17/15	1231	847
7	Cristian CUCCOLI	Bologna	Ventus 2	1220	839
8	Filippo TURA	Mugello	LS 8	1163	800
9	Paolo FRAENZA	ACAO	ASW 28	992	683
10	Mario VERGANI	ACAO	LS 8	741	510
11	Franco POLETTI	AVM	Discus b	728	501
12	Manuele MOLINARI	Prealpi Venete	Discus 2a	698	480
13	Riccardo BRIGLIADORI	Peter Pan Soaring	Discus 2	628	432
14	Paolo RUGGERI	AVM	LS 8a	565	389
15	Adriano FUSCO	AVF	LS 6	563	387
16	Giancarlo GRINZA	Aosta	ASW 28	560	385
17	Stefano MERIZIOLA	AVR	Discus 2a	495	341
18	Giovanni CALZONI	Prealpi Venete	Ventus 2	484	333
19	Adalberto RIVA	AVL	Ventus 2	478	329
20	Lorenzo ALLEGRINI	Ass.Vol.C.Deslex	LS8	375	258
21	Maurizio COCCHI	Bologna	Ventus 2a	138	95
22	GHIRINGHELLI + NIDOLI	ACAO	Duo Discus	74	51
23	Dario CRESPI	ACAO	ASW 28/18	14	10

XIII COPPA CITTA' DI FERRARA 2006
CAM Classe Alianti Motorizzati
 26 ÷ 28 Maggio; 2 ÷ 4 Giugno 2006 – Ferrara

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	Marcello CRISTIANI	AVF	DG800S	1529	500
2	Riccardo BAFFIGO	Viterbo	DG 800/18	1336	437
3	Fausto BARDELLI	Modena	DG 800/18 b	1231	403
4	Paolo ANGELINI	ACAO	DG600/18	169	55
5	Antonio CARAFFINI	ACAO	Ventus 2 ct	158	52

XIII COPPA CITTA' DI FERRARA 2006
IV Trofeo Biposti in pianura
 26 ÷ 28 Maggio; 2 ÷ 4 Giugno 2006 – Ferrara

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	LANZIERI + LIBRALON	G.V.Patavino	Twin Astir	513	
2	ACQUADERNI A. +	AVF	Janus CT	291	
3	M. FERGNANI + 1	AVF	Janus	284	277
4	PASIN + 1	Prealpi Venete	Janus CM	200	195
5	PINATO + RAFFAELLI	Prealpi Venete	Twin Astir	197	

Trofeo Novi 2006

Classe Unica

9 ÷ 11; 16 ÷ 18 Giugno 2006 – Novi Ligure

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	Vittorio Squarciafico	AeC, Novi	Cirrus	1256	825
2	Livio Cartasegna	AeC. Novi	Ventus 2 AX	1110	729
3	Sandro Bottoni	AeC Ferrara	LS 3/17	953	626
4	Girolamo Passarelli	AeC. Novi	VentusC-17.6	946	621
5	Paolo Dell'Acqua	AeC Modena	Discus	889	584
6	Enrico Matteucci	ACAO	Discus	775	509
7	Vittorio Fontana	A.V.M.	DG 800	759	499
8	Vittorio Fausto Bardelli	Pavullo	DG 808 B	735	483
9	Dino Giacobbe	AeC. Novi	Ventus B T	717	471
10	Giancarlo Grinza	AeC. Novi	ASW28	574	377
11	Franco Borghero	AeC. Novi	LS8	468	307
12	Damino CERIANI	A.V.M.	Twin 3 ACRO	329	216
13	Vittorio Pinni	Parmasoaring	Cirrus	0	0

Trofeo Novi 2006

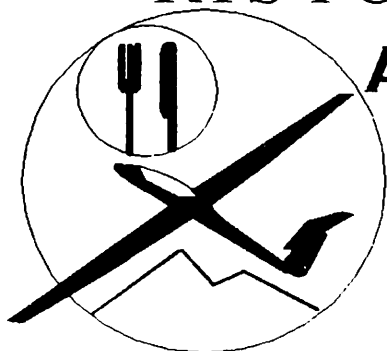
Classe Promozione

9 ÷ 11; 16 ÷ 18 Giugno 2006 – Novi Ligure

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	Paolo Guardigli	Pavullo	Discus 2	1307	800
2	Alfio Lavazza	Nitro Gliding	LS 8	1222	748
3	Paolo Carnevale Miacca	A.V.M.	LS4	1159	
4	Giancarlo Mejani	A.V.M.	LS 8	930	
5	Corrado Corti	A.V.M.	Cirrus	930	
6	Gianluca Beccantini	Modena	LS 8	920	
7	Luca Sommariva	AeC Novi	Discus	848	
8	Marco Tarozzi	Modena	LS 3	838	
9	Pier Maria Trussi	A.V.M.	ASW 20	752	
10	Marco Fantoni	Modena	LS 6	739	
11	Alberto Guazzi	AeC. Novi	LS6a	722	
12	Claudio Albano	AeC Novi	Hornet	709	
13	Gabriele Beccantini	Modena	Cirrus	643	
14	Roberto Annuiti	AeC G.Paro	Discus bM	590	
15	Ermanno Ronchetti	Modena	Discus bM	561	
16	Fabrizio Betti	A.C.A.O.	LS 4	553	
17	Lucas Marchesini	A.V.M.	DG 200	52	
18	Edoardo Russo	A.V.M.	Ventus 2a	0	

RISTORANTE

**AL VOLO
A
VELA**



SPECIALITA' TOSCANE
Chiuso LUNEDI e MARTEDI

Sconto del 10%
ai soci VOLOVELISTI
sui prezzi del menù

VARESE - via Lungolago, 45
☎ 0332 - 310170 - Fax 320487

Trofeo Velino 2006
Classe Unica
 22 ÷ 30 Luglio 2006 – Rieti

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	Giorgio Galetto	Bolzano	Discus 2	4765	840
2	Davide Colombo	AMI	Nimbus 4D	4361	769
3	Angelo Gritti	AVAO	Discus	4230	746
4	Paolo Dall'acqua	Modena	Discus	4090	721
5	Alvaro De Orleans Borbon	AV Roma	ASH 26E	3951	
6	Andreas Lutz	AUT	DG 1000/20m	3940	
7	Gregor Stogner	AUT	DG 800/18m	3743	
8	Rudolf Hirner	AUT	Ventus	3692	
9	Mauro Brunazzo	ACAO	ASG 29/18m	3642	642
10	Dino Di Vecchio	AeC Rieti	LS 8	3420	603
11	Sebastian Eder	AUT	Duo Discus	3341	
12	Marco Bagnato	AMI	Ventus 2	3068	541
13	Silverio Della Rosa	ACAO	Discus 2	3053	538
14	Roberto Manzoni	ACAO	Nimbus 4DM	3015	532
15	Klaus Keim	D	ASH 25 EB	2988	
16	Adalberto Riva	AVL	ASH 25E	2986	526
17	Giuseppe Cunetta	AeCRieti	Discus	2838	500
18	Mario Cattaneo	Rieti	DG	2795	493
19	Herbert Pirker	AUT	Ventus cM	2460	
20	Stefano Calà	Viterbo	ASW 20	2459	433
21	Federico Gori	Bolzano	ASW 20	2251	397
22	Mauro Dalla Brida	Trento	LS 4	2173	383
23	Giuseppe Ballabio	Rieti	Ventus cM	1897	334
24	Riccardo Di Bartolomeo	AVR	Discus	1769	312
25	Gerolamo Ghiringhelli	ACAO	Duo Discus T	1565	276
26	Riccardo Baffigo	Viterbo	DG 800/18m	1379	243
27	Giuseppe Borellini	ACAO	ASW 28/18m	1284	226
28	Alfio Lavazza	ACAO	LS 8	1024	181
29	Maurizio Cocchi	Mugello	Ventus	801	141
30	Filippo Finocchiaro	ITA	LS 8/18m	728	128
31	Alessandro Bruttini	AeCCVV	DG 505 20m	76	13

Coppa Città di Rieti 2006
Classe Unica
 16 ÷ 24 Agosto 2006 – Rieti

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	Ugo PAVESI	ACAO	Ventus	5544	835
2	Angelo GRITTI	AVA	Discus b	5291	797
3	Sandro MONTEMAGGI	Mugello	Discus 2a	5139	774
4	Alberto RIGHINI	Aosta	Ventus 2	4844	730
5	Aldo CERNEZZI	ACAO	DG 600/17M	4754	716
6	Alois BAUMGARTNER	Bolzano	Ventus	4680	705
7	Ruggero ANCILLOTTI	AVA	ASH 26	4616	695
8	Franco POLETTI	AVM	Discus bwl	4352	655
9	Mario ANTONELLI	Artena	LS1	4327	652
10	Alessandro BRUTTINI	AVR	LAK 19/15m	4292	646
11	Gualtiero FIANCO	Rieti	Discus 2a	4239	638
12	Gustavo SAURIN	ACAO	LS 8/15	4145	624
13	Roberto ROMANO	ACAO	ASW 28	4126	621
14	Cristian PLATTNER +	Bolzano	Duo Discus	3778	
15	Gerolamo GHIRINGHELLI	ACAO	Duo Discus T	3666	552
16	Marco BAGNATO	AMI	Ventus 2b	3297	497
17	Giuseppe BORELLINI	ACAO	ASW 28/18	3285	495
18	Attilio Livio CARTASEGNA	Padova	Ventus	3160	476
19	Dino GIACOBBE	Novi Ligure	Ventus BT/15	2890	435
20	Riccardo DiBARTOLOMEO	Artena	Discus	1252	189
21	Mario GIRARDI	Roma	Discus a	1248	188

Spaghetti Glide 2006 (Premondiali Juniores) - 22 ÷ 30 Luglio 2006 – Rieti
Classe Standard

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	Bert Schmelzer	BEL	Discus 2	5187	870
2	Georg Falkensammer	AUT	Discus 2	4922	
3	Tijl Schmelzer	BEL	Discus 2T	4878	
4	Stefan Leutenegger	CH	Discus 2	4726	
5	Robbie Seton	NL	LS 8	4319	
6	Dominique Faessler	CH	LS 8	4304	
7	Felix Schneebeli	CH	Discus 2	4126	
8	Jan Jagiello	AUT	SZD 55	4077	
9	Marc Gerber	CH	Discus CS	3910	
10	Nicolai Larsen	DK	Discus 2	3380	
11	Mattia Costa	I	LS 8	3082	517
12	Tomasz Tokarz	PL	SZD 55	1084	

Classe Club

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	Piotr Jarysz	PL	Jantar 3 w	4985	920
2	Jakub Barszcz	PL	Jantar 2	4749	
3	Rasmus Orskov	DK	Std. Libelle 201c	4578	
4	Leszek Duda	PL	Jantar 2	4554	
5	Bart Berendsen	NL	Cirrus 75	4458	
6	Tommy Jorgensen	DK	Std. Libelle 201b	4403	
7	Jedrzej Sklodowski	PL	Jantar 2	4377	
8	Michal Lewczuk	PL	Jantar std 3	3854	
9	Stefan Hunger	AUT	Std. Libelle 201	3681	
10	Ronald Termaat	NL	Std. Libelle 201	3675	
11	R�n� Schneebeli	CH	LS 1c	3421	
12	Aurel Hallbrucker	AUT	LS 1 f	3071	
13	Pascal Heer	CH	Cirrus	2908	
14	Miroslaw Majchrzak	PL	Jantar std 3	2859	
15	Stefan Sidler	CH	DG 100	2831	
16	Nicola Fergnani	I	LS 1 f	2381	439
17	Tobias Stumpfel	AUT	Std. Libelle 201b	2379	

FAI World Sailplane Grand Prix 2006
Omarama - Nuova Zelanda

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	Ben Flewett	(New Zealand)	Discus 2a	39	1000
2	Giorgio Galetto	(Italy)	Discus 2a	35	897
3	Sebastian Kawa	(Poland)	LS 8	32	
4	John Coutts	(New Zealand)	LS 8	32	
5	Uli Schwenk	(Germany)	Discus 2b	29	
6	Olivier Darroze	(France)	Discus 2a	27	
7	Peter Harvey	(Great Britain)	LS 8	20	
8	Graham Parker	(Australia)	Discus 2b	17	
9	Terry Delore	(New Zealand)	LS 8	13	
10	David Mockler	(USA)	Discus 2b	9	
11	Mette Pedersen	(Denmark)	ASW 28	0	

Pribina Sailplane Grand Prix 2006
Nitra - Slovakia

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	Herbert Weiss	Germany	Discus 2B	38	1000
2	Petr Krejcirik	Czech Republic	Discus 2A	36	
3	Erwin Sommer	Germany	LS 8	32	
4	Viliam Kubovcik	Slovakia	Discus 2B	26	
5	Piotr Jarysz	Poland	LS 8	22	
6	Sebastian Huhmann	Germany	Discus 2A	21	
7	Maros Divok	Slovakia	Discus B	18	
8	Peter Szabo	Hungary	Discus 2A	15	
9	Mircea Craciun	Romania	Discus 2A	9	
10	Edoardo Tarchini	Italy	LS 8	9	237
11	Anders Moller Andersen	Denmark	LS 8	7	
12	Tibor Fratrik	Slovakia	LS 8	6	
13	Jan Divok	Slovakia	LS 8	5	
14	Miroslav Balga	Slovakia	Discus		

Campionato Nazionale Polacco, Classe Club

Zielona Góra 04-15.08.2006

##	Znak Ko Pilot	Kraj	Szybowiec	Rej.	Współczynnik	Punkty	
1	BI	Nieradka Zbigniew	Świdnik	BRAWO	SP-3335	0,99	1976
2	L	Świst Tadeusz	Nowy Targ	Jantar STD 3	SP-3226	0,99	1863
3	VI	Kwaśniak Michał	Zamość	Jantar STD 3	SP-3330	0,99	1802
4	FL	Florkowski Łukasz	Ostrowski	Jantar STD 2	SP-3223	0,99	1797
5	BC	Sobiecki Krzysztof	Bydgoski	Jantar STD 3	SP-3228	0,99	1758
6	7A	Prodorutti Yuri	AeC Arezzo	LS-1 F	D-2772	0,99	1756
7	DG	Skłodowski Jędrzej	Kujawski	Jantar STD 2	Sp-3152	0,99	1748
8	BM	Hołyś Mirosław	Ziemi Lubuskiej	Jantar STD 3	SP-3253	0,99	1739
9	T7	Czarnik Witold	Rzeszowski	Jantar STD 3	SP-3265	0,99	1734
10	DK	Dul Tomasz	Wrocławski	SZD-55	D-7808	0,929	1724
11	MC	Szymura Marcin	ROW Rybnik	Jantar STD 2	SP-3190	0,99	1689
12	AH	Fórmanowski Aleksander	Leszczyński	Jantar STD 3	SP-3667	0,99	1650
13	B	Adamski Maciej	Leszczyński	Jantar STD 3	SP-3373	0,99	1614
14	T	Kornacki Łukasz	Ziemi Mazowieckiej	Jantar STD 2	SP-3182	0,99	1587
15	BE	Wysocki Mirosław	Ziemi Lubuskiej	Jantar STD 2	SP-1553	0,99	1585
16	AI	Krok Tomasz	Leszczyński	Jantar STD 2	SP-3183	0,99	1583
17	BW	Ślęczkowski Robert	Ziemi Lubuskiej	Jantar STD 2	SP-3167	0,99	1582
18	X1	Rynkiewicz Halina	Warszawski	Jantar STD 3	SP-3542	0,99	1511
19	3M	Dorożko Bogdan	Warmińsko-Mazurski	Cirrus Std	HA-4295	1	1493
20	AA	Lenartowicz Agnieszka	PLL LOT	Jantar STD 3	SP-3671	0,99	1488
21	A1	Zdun Mikołaj	Leszczyński	Jantar STD 3	SP-3267	0,99	1480
22	ET	Marszałek Krystyna	Gliwicki	Jantar STD 3	SP-3297	0,99	1478
23	M	Jędral Mateusz	Opolski	Jantar STD 2	SP-3080	0,99	1455
24	RA	Majchrzak Mirosław	Ziemi Piłskiej	Jantar STD 3	SP-3271	0,99	1426
25	JW	Czyszewicz Krzysztof	Wrocławski	Jantar STD 3	SP-3673	0,99	1418
26	Y2	Siwik Zbigniew	Ziemi Piłskiej	Jantar STD 3	SP-3377	0,99	1414
27	W	Biały Marek	Lubelski	Jantar STD 3	SP-3678	0,99	1347
28	BZ	Dankowska Adela	Leszczyński	BRAWO	SP-3333	0,99	1325
29	Y3	Czmiel-Paszyc Maksymiliana	Leszczyński	Jantar STD 3	Sp-3384	0,99	1249
30	KWP	Smolak Ryszard	Szczeciński	Jantar STD 3	SP-3383	0,99	1187
31	C	Matkowski Christoph	Gliwicki	LS-1 F	D-8679	0,99	1166
32	ZS	Krakowski Paweł	Ostrowski	Jantar std	SP-3056	1	1165
33	B2	Piotrowski Krzysztof	Ziemi Lubuskiej	Jantar STD 3	SP-3331	0,99	1152
34	KM	Stępak Sebastian	Grudziądzki	Jantar STD 3	SP-3448	0,99	1069
35	BY	Bieńkowski Przemysław	Ziemi Lubuskiej	Jantar STD 3	SP-3275	0,99	929
36	PW	Czeladzki Adam	Warszawski	Jantar STD 2	SP-2583	0,99	847
37	MA	Wojtak Januard	Częstochoowski	Jantar STD	SP-2959	1	191

LX Navigation Cup 2006
Classe Unica

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	László Halász		Discus 2	5087	850
2	György Gulyás		Ventus 2	4893	
3	Zoltán Verebélyi		Ventus 2	4821	
4	Erazem Polutnik		LS 8/18m	4653	
5	Matej Kosaber		LAK 19/18m	4569	
6	Gyula Gyöngyösi		Discus	4489	
7	Imre Farkas		Discus	4340	
8	Igor Kolaric		ASH 25E	4245	
9	János Tülkös		LS 8/18m	4162	
10	Stariha Janez		DG 300	4152	
11	Ales Suster		Mosquito	4107	
12	Gábor Pacz		Std. Jantar	4095	
13	Péter Kassai		Jantar 2b	4049	
14	Péter Gönczi		Jantar 2b	4033	
15	Rihárd Bartolf		Nimbus	3989	
16	Leonardo Briigliadori	Italy	Discus 2B	3915	654
17	István Magyar		Ventus bT	3903	
18	László Kapuy		Ventus cM	3785	
19	László Ördög		Std. Jantar	3776	
20	Tomaz Stupnik		DG 100	3643	
21	István Réti		Ventus	3574	
22	János Sindely		Std. Jantar	3560	
23	Attila Korom		Jantar 2b	3514	
24	Péter Szabó/ Mircea		Discus 2	3421	
25	Péter Marosi		Ventus 2	3390	
26	Luin Albin		LAK 12	3355	
27	Botond Szabadfi		Stemme S 10	3346	
28	Zoltán Németh		Nimbus 2 b	3323	
29	Uros Krasovic		Mosquito	3241	
30	Anze Vidovic		DG 303	3182	
31	Jurij Lokovsek		LAK 17/18m	3090	
32	Richard Feakes		ASH 25E	3067	
33	Maks Bercic		DG 300	2982	
34	Jernej Lokovsek		CEBELA	2927	
35	Maraz Ales		Nimbus	2875	
36	Villa Enzo	Italy	H 301	2688	449
37	Alfred Simeoni	Italy	H 301	2682	448
38	Cristian Jacob		Jantar 2b	2516	
39	Marjan Medic		APIS M	500	

45' Nazionali Australiani 2006
Classe Unica

8 ÷ 20 Ottobre 2006 – Queensland - Australia

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	Grae Harrison	NZ	Ventus 2 CX	8.618,1	860
2	John Buchanan		Ventus 2 CX	8.485,1	
3	Thomas Gostner	Italy	ASG29	8.412,0	839
4	Tracey Tabart		Ventus	8.040,3	
5	Mark Rowe		Ventus 2 CX	7.473,5	
6	Martin Feeg		Ventus	7.049,5	
7	Phillipe Athuil		Ventus	6.945,4	
8	Bill Hatfield		Lak 17/18m	6.694,5	
9	Frank Turner		Ventus 2 CX	6.072,3	
10	Harry Medlicott		Ventus 2 CX	6.041,2	
11	Bob Ward		Ventus	4.860,6	

World Gliding Championships 2006

Classe Club

14 ÷ 30 Luglio - Vinon - Francia

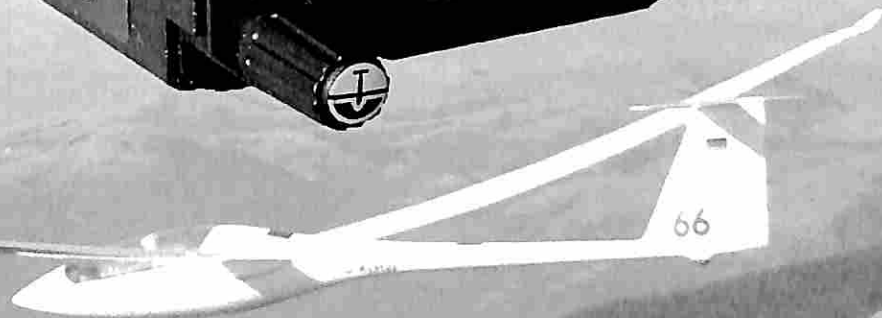
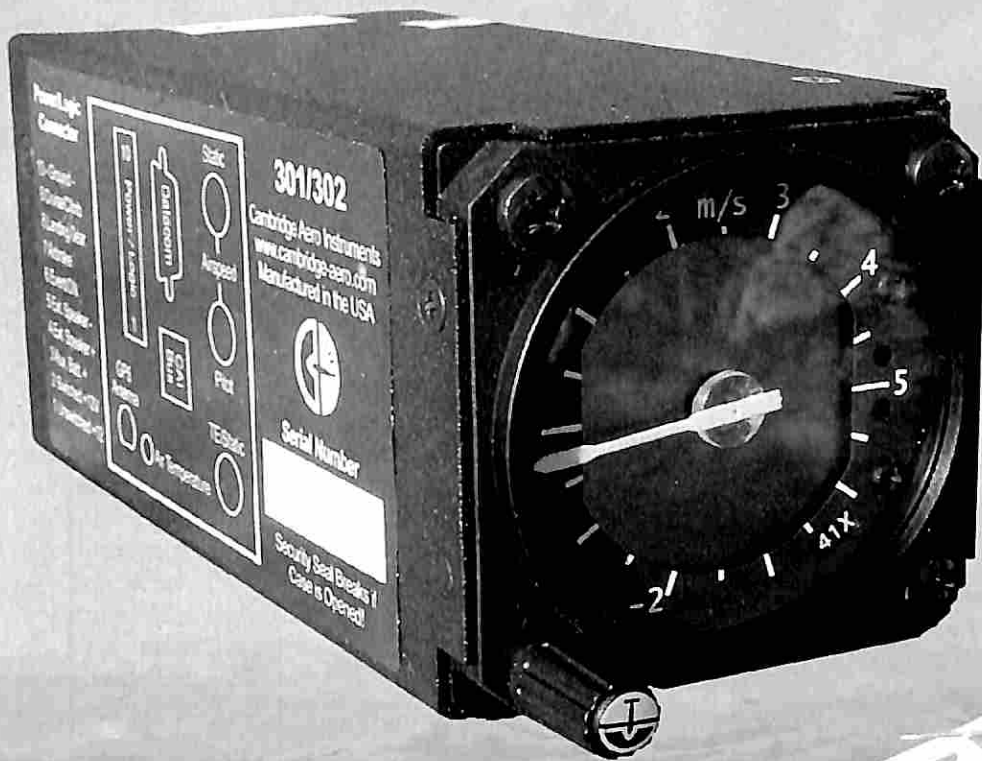
#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	Sebastian KAWA	POLAND	Jantar 3B	9129	1000
2	Benjamin NEGLAIS	FRANCE	Std. Cirrus	8733	
3	Petr KREJCIRIK	CZECH-	Std. Cirrus	8720	
4	Jay REBBECK	UK	Std. Cirrus	8611	
5	Uli SCHWENK	GERMANY	Libelle w	8545	
6	Karol STARYSZAK	POLAND	Jantar 2	8535	
7	Olivier DARROZE	FRANCE	Std. Cirrus	8524	
8	Laurent LEJEUNE	FRANCE	Std. Cirrus	8474	
9	Jaroslav TOMANA	CZECH-	Std. Cirrus	8414	
10	Peter HARTMANN	AUSTRIA	Std. Cirrus	8405	
11	Richard HOOD	UK	Std. Cirrus w	8389	
12	Werner DANZ	SWITZERLAND	ASW 19B	8328	
13	Karl RABEDER	AUSTRIA	Std. Cirrus b	8134	
14	Lutz SEILER	GERMANY	Std. Cirrus	7917	
15	Pavel LOUZECKY	CZECH-	Std. Cirrus	7894	
16	Peter TEMPLE	AUSTRALIA	LS 4	7708	
17	Mario SCHUPFER	AUSTRIA	ASW 15B	7559	
18	Matthias STURM	GERMANY	Hornet w	7534	
19	Dimitro BOROVIK	UKRAINE	LS 4	7533	
20	Erik BORGSMANN	NETHERLANDS	Std. Cirrus	7389	
21	Terry CUBLEY	AUSTRALIA	LS 4	7376	
22	Christoph MATKOWSKI	POLAND	LS 1 f	7252	
23	Tim MC ALLISTER	USA	Libelle w	7232	
24	Kimmo PULKKI	FINLAND	LS 1 f	7230	
25	Karol BENEDIKOVIC	SLOVAK REP.	Std. Cirrus	7191	
26	Vittorio PINNI	ITALY	Std. Cirrus	6915	757
27	Dimitry TIMOSHENKO	RUSSIA	Std. Cirrus	6780	
28	Luke REBBECK	UK	Std. Cirrus	6582	
29	Henrique Navarro VIEIRA	BRAZIL	Pegase	6404	
30	Jorge ARIAS RIERA	SPAIN	Std. Cirrus	6139	
31	Tim WELLES	USA	Std. Cirrus w	6048	
32	Alois BISSIG	SWITZERLAND	Elfe S4	6028	
33	Romualdas KNEPA	LITHUANIA	Jantar 3	6026	
34	David STEVENSON	USA	LS 1-d	5801	
35	Vittorio SQUARCIAFICO	ITALY	Std. Cirrus	5773	632
36	Wojciech KOS	POLAND	Jantar 3	5740	
37	Olivier EVRAD	BELGIUM	ASW 19B	5219	
38	Jurgis KAZLAUSKAS	LITHUANIA	Jantar 2	4787	
39	Dieter MÜHLENTHALER	SWITZERLAND	Libelle 201B	2268	

World Gliding Championships 2006

Classe Standard

Giugno - Eskilstuna - Svezia

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	Leigh Wells	UK	LS 8	8244	1000
2	Olivier Darroze	France	Discus 2a	8176	
3	Jez Hood	UK	LS 8	8135	
4	Viliam Kubovcik	Slovakia	Discus 2	7898	
5	Douglas Jacobs	USA	Discus 2cx	7897	
6	Guillaume Girard	France	Discus 2a	7835	
7	Jeimer Wassenaar	Netherlands	Discus	7722	
8	Mariusz Pozniak	Poland	LS 8	7588	
9	Andrew Davis	UK	Discus 2a	7569	
10	Thomas Gostner	Italy	Discus 2a	7534	914
11	Tomas Suchanek	Czech Republic	Discus 2a	7445	
12	Sven Olivier	South Africa	LS 8	7425	
13	Timo Saarnimo	Finland	LS 8	7415	
14	Jeroen Verkuilij	Netherlands	ASW 28	7250	
15	Kristian Roine	Finland	Discus 2	7149	
16	Darius Liaugaudas	Lithuania	LAK 19	7130	
17	László Halász	Hungary	Discus 2a	7110	
18	Pavel Louzecky	Czech Republic	LS 8b	6966	
19	Piotr Jarysz	Poland	LS 8	6957	
20	Jan-Ola Nordh	Sweden	Discus 2T	6951	
21	Reinhard Schramme	Germany	Discus 2a	6828	
22	Rafi Luski	Israel	LS 8a	6825	
23	Gerd Peter Lauer	Germany	LS 8a	6726	
24	Peter Szabo	Hungary	Discus 2a	6678	
25	Steinar Øksenholt	Norway	LS 8a	6639	
26	Damián Goldenzweig	Argentina	LS 8	6570	
27	Ronny Lindell	Sweden	LS 8	6523	
28	Adomas Grabskis	Lithuania	LAK 19	6472	
29	Herbert Ziegerhofer	Austria	LS 8t	6425	
30	Uffe Edslev	Denmark	LS 8a	6243	
31	Arne Boye-Møller	Denmark	LS 8a	6170	
32	Eduard Inaebnit	Switzerland	Discus	5768	
33	Vladimir Foltin	Slovakia	LS 8s	5762	
34	Geir Raudsandmoen	Norway	LS 8	5515	
35	Mauricio Delfabro	Argentina	ASW 28	2353	



LASTAR

Cambridge Serie 302

Computer di volo - Logger FAI - DDV Vario
tutto in uno strumento 57 mm

Vendita, Manutenzione, Installazione

TEKK Technische Konsultation Keim
Würmhalde 1, D-71134 Aidlingen
email: kkeim@t-online.de
+49 (0)7034-6523-13 (Fon) -14 (Fax)
<http://www.tekk-home.de>



World Gliding Championships 2006

Classe 15 metri

Giugno – Eskilstuna - Svezia

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	Janusz Centka	Poland	Diana 2	8160	1000
2	György Gulyás	Hungary	Ventus 2a	8147	
3	Börje Eriksson	Sweden	Ventus 2a	7559	
4	Giorgio Galetto	Italy	Ventus 2ax	7472	916
5	Gary Ittner	USA	Ventus 2b	7380	
6	John Coutts	New Zealand	ASW 27	7302	
7	Stefano Ghiorzo	Italy	Ventus 2a	7301	895
8	Heimo Demmerer	Austria	Ventus 2	7277	
9	Georg Theisinger	Germany	ASW 27	7164	
10	Steven Raimond	Netherlands	ASW 27	6959	
11	André-Ermanuel Litt	Belgium	Ventus 2bx	6897	
12	Alena Netušilová	Czech Republic	Ventus 2a	6876	
13	Gilles Navas	France	Ventus 2a	6851	
14	Hannu Nurmiranta	Finland	Ventus 2a	6735	
15	David Mockler	USA	ASW 27	6556	
16	Mikael Engström	Sweden	Ventus 2b	6461	
17	Karl Eugen Bauder	Germany	Ventus 2ax	6456	
18	Petr Koutny	Czech Republic	Ventus 2ax	6150	
19	Henrik Breidahl	Denmark	Ventus 2a	5834	
20	Erik Døssing Jensen	Denmark	Discus 2T	5773	
21	Gintautas Butnoris	Lithuania	LAK 17a	5722	
22	Wolfgang Hartl	Austria	ASW 27	5150	
23	Javier Gaude	Argentina	Ventus 2bx	4729	

World Gliding Championships 2006

Classe Libera

Giugno – Eskilstuna - Svezia

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	Michael Sommer	Germany	ASW 22 BLE	8491	1000
2	Giorgio Ballarati	Italy	eta	8205	966
3	Peter Harvey	UK	Nimbus 4T	8128	
4	Tomas Rendla	Czech Republic	ASW 22 BLE	8064	
5	Oscar Goudriaan	South Africa	ASW 22 BLE	7972	
6	Holger Karow	Germany	Nimbus 4M	7592	
7	Tomasz Rubaj	Poland	ASW 22 BL	7502	
8	Jean-Marc Caillard	France	Nimbus 4M	7486	
9	Antti Lehto	Finland	ASW 22 BLE	7460	
10	Jean-Luc Colson	Belgien	ASH 25 E	7456	
11	Russell Cheetham	UK	ASW 22 BLE	7449	
12	Laurent Aboulin	France	Nimbus 4T	7294	
13	Markus Gäumann	Switzerland	Nimbus 4M	7216	
14	Göran Ax	Sweden	ASW 22 BLE	7178	
15	Quintin Maine	South Africa	Nimbus 4M	6986	
16	Erlend Sörbye	Norway	Nimbus 4DM	6934	
17	Peter Batenburg	Netherlands	Nimbus 3T	6791	
18	Dick Butler	USA	ASW 22 DB	6615	
19	Miklós Taglieber	Hungary	ASH 25 M	6265	
20	Shinzo Takizava	Australia	Nimbus 4M	5816	
21	László Hegedeüs	Hungary	Nimbus 4T	5658	
22	Pierre de Broqueville	Belgium	Nimbus 4DM	4820	

World Gliding Championships 2006

Classe 18 metri

Giugno – Eskilstuna - Svezia

#	Pilota	Club	Aliante	Punti	Algo
1	Phil Jones	UK	Ventus 2cxT	7746	1000
2	Wolfgang Janowitsch	Austria	Ventus 2cx	7544	
3	Luciano Avanzini	Italy	ASG 29	7468	964
4	Stanislaw Wujczak	Poland	ASG 29	7383	
5	Alberto Sironi	Italy	Ventus 2cxT	7377	952
6	Petr Krejcirik	Czech Republic	LS 10	7315	
7	Ronald Termaat	Netherlands	Ventus 2cxT	7246	
8	Steve Jones	UK	Ventus 2cxT	7198	
9	Gérard Lherm	France	Ventus 2cx	7157	
10	Lubor Kuvik	Slovakia	Ventus 2cxT	7097	
11	Hadriaan van Nes	Netherlands	DG 800/18	7094	
12	Makoto Ichikawa	Japan	Ventus 2cx	7056	
13	Holger Back	Germany	LS 10	6979	
14	Åke Pettersson	Sweden	ASG 29	6864	
15	Andrzej Smielkiewicz	Poland	Ventus C	6807	
16	Vytautas Sabeckis	Lithuania	LAK 17a	6706	
17	Sam Zimmerman	USA	Ventus 2cx	6603	
18	Werner Amann	Austria	Ventus 2cx	6467	
19	Pekka Uoti	Finland	LS 8-18t	6466	
20	Dmitry Timoshenko	Russia	LAK 17a	6459	
21	Asko Pankka	Finland	Ventus 2c	6426	
22	Mogens Hoelgaard	Denmark	Ventus 2cxT	6255	
23	Juan Vastik	Argentina	DG 808	6125	
24	Rick Indrebo	USA	ASG 29	5994	
25	Ulrik Eilert	Denmark	LS 6c	5967	
26	Yvonne Schwarz	Switzerland	LAK 17a	5907	
27	Arnold Geerlings	South Africa	Ventus 2cxT	5873	
28	Ole John Aske	Norway	LS 8b-18	5811	
29	Patrick Stouffs	Belgium	Ventus 2cT	5789	
30	Werner Danz	Switzerland	Antares 18S	5773	
31	Kestutis Miliunas	Lithuania	LAK 17a	5692	
32	John "Mannie" McLauchlan	South Africa	ASG 29	5684	
33	Tony Tabart	Australia	Ventus 2cM	5013	
34	Alexandre Nielles Sanchez	Spain	DG 600M-18	4580	
35	Tibor Fratrik	Slovakia	Ventus 2cxT	4576	
36	Gustavo Saurin	Argentina	Ventus 2cT	3153	

Graduatorie Nazionali per Classi - 2006
Classe CLUB

Pos	Pilota	Punti	GARE del 2006			GARE del 2005			GARE del 2004								
			100%	70%	50%	100%	80%	56%	40%	70%	49%	35%					
1	Griffi A	2340	950	950	900	630	0	0	0	950	760	0	0	0	0	0	0
2	Panni V	2332	915	915	757	530	0	0	0	940	752	831	465	775	310	950	665
3	Squarcialico V	2234	862	862	825	578	632	316	950	760	806	451	0	0	874	612	0
4	Antonelli M	2213	950	950	786	550	652	326	806	645	538	357	0	0	863	618	486
5	Prodocutti Y	2076	844	844	0	0	0	0	709	567	689	386	0	0	950	665	871
6	Schavoitto D	1994	694	694	0	0	0	0	953	762	915	512	0	0	768	538	0
7	Proaillo U	1925	872	872	0	0	0	0	776	621	0	0	0	0	617	432	0
8	Ferngani N	1891	827	827	627	439	439	220	701	625	0	0	0	0	0	0	0
9	Calà S	1646	569	569	433	303	0	0	733	586	0	0	0	0	701	491	0
10	Bonifatti U	1616	480	480	0	0	0	0	730	584	0	0	0	0	789	552	0
11	Gon F	1606	706	706	397	278	0	0	777	622	0	0	0	0	0	0	0
12	Villa E	1588	702	702	449	314	0	0	715	572	0	0	0	0	0	0	0
13	Pressato M	1561	900	900	513	359	0	0	0	0	302	169	0	0	431	302	0
14	Dal Pan F	1497	662	662	0	0	0	0	833	666	0	0	0	0	0	0	0
15	Tomasri A	1464	855	855	0	0	0	0	761	609	0	0	0	0	0	0	0
16	Bottom S	1427	592	592	0	0	0	0	596	477	0	0	0	0	511	358	349
17	Gallo I	1391	0	0	0	0	0	0	628	502	588	329	0	0	800	560	0
18	Simeoni A	1347	448	448	370	259	0	0	800	640	0	0	0	0	0	0	0
19	Toschi G	1322	423	423	0	0	0	0	634	507	0	0	0	0	560	392	0
20	Bentonini L	1239	0	0	0	0	0	0	842	674	0	0	0	0	574	402	332
21	Lajonaco U	1177	0	0	0	0	0	0	477	318	490	274	0	0	484	339	0
22	Cavelli L	1177	0	0	0	0	0	0	483	690	452	253	90	36	763	534	0
23	Ruggieri P	1144	0	0	0	0	0	0	696	557	0	0	0	0	839	587	0
24	Urbani L	1122	0	0	0	0	0	0	673	528	757	424	0	0	0	0	0
25	Dalla Brigda M	1117	524	524	383	268	0	0	406	325	0	0	0	0	0	0	0
26	Politti F	1079	0	0	0	0	0	0	684	547	0	0	0	0	760	532	0
27	Brigliadori L	949	0	0	0	0	0	0	884	619	0	0	0	0	884	619	673
28	Pozzi Alberto	865	0	0	0	0	0	0	888	710	0	0	0	0	221	155	0
29	Trovò D	824	0	0	0	0	0	0	690	712	0	0	0	0	160	112	0
30	Moling I	761	761	761	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
31	Silvi M	744	744	744	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
32	Widdegger C	740	0	0	0	0	0	0	925	740	0	0	0	0	0	0	0
33	Capelli M	736	736	736	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
34	Ambrosini F	729	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	800	560	345
35	Pessione A	728	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	677	474	519
36	Faresin G	725	725	725	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
37	Pasin V	715	0	0	0	0	0	0	544	435	500	280	0	0	595	416	529
38	Bossoni C	700	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
39	Merlini R	686	686	686	0	0	0	0	850	680	0	0	0	0	0	0	0
40	Zuelonghi M	680	0	0	0	0	0	0	194	155	0	0	0	0	727	509	0
41	Pelos C	664	0	0	0	0	0	0	800	640	0	0	0	0	0	0	0
42	Oumarielli M	640	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
43	Marchesini L	631	631	631	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
44	De Luca R	621	621	621	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
45	Cunetta G	604	0	0	0	0	0	0	755	604	0	0	0	0	509	356	505
46	Zorzi A	604	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
47	Bagnato M	598	0	0	0	0	0	0	747	598	0	0	0	0	0	0	0
48	Holzner R	588	0	0	0	0	0	0	735	588	0	0	0	0	200	140	0
49	Ghirnighelli G	558	0	0	0	0	0	0	523	418	0	0	0	0	700	490	0
50	Franchi M	490	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	539	377	200
51	Dalotto G	475	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
52	Ceriani D	468	216	216	0	0	0	0	315	252	0	0	0	0	663	464	0
53	Luelli G	464	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
54	Custo R	421	0	0	0	0	0	0	526	421	0	0	0	0	0	0	0
55	Banni P	416	0	0	0	0	0	0	520	416	0	0	0	0	0	0	0
56	De Luca F	409	0	0	0	0	0	0	290	224	0	0	0	0	292	176	0

56	Buigheroni M.	351	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
59	Crespi D	325	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
60	Mon P	322	0	0	0	0	0	0	403	322	0	0	0	0	0	0	0
61	Dall'acqua P	309	0	0	0	0	0	0	386	309	0	0	0	0	0	0	0
62	Francica R.	283	0	0	0	0	0	0	274	219	0	0	0	0	92	64	0
63	Casale E	282	0	0	0	0	0	0	143	114	0	0	0	0	240	169	0
64	Camozzi A.	225	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	322	225	0
65	Pludu F.	186	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	266	186	0
66	Dell'Era E.	173	0	0	0	0	0	0	216	173	0	0	0	0	0	0	0
67	Gioppo G	173	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	167	117	114
68	Sarri E	169	169	169	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
69	Bollini M	163	0	0	0	0	0	0	204	163	0	0	0	0	0	0	0
70	Pozzi Giovanni	112	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	160	112	0
71	Casamatti A.	64	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	92	64	0
72	Toschi P.	9	9	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Graduatoria Nazionale Classe PWS

Pos	Pilota	Punti	GARE del 2006			GARE del 2005			GARE del 2004								
			100%	70%	50%	100%	80%	56%	40%	70%	49%	35%					
1	Avanzini L.	1235	475	475	0	0	0	950	760	0	0	0	0	0	0	0	0
2	Urbani L	1089	391	391	0	0	0	873	698	0	0	0	0	0	0	0	0
3	Bruttini A	1053	404	404	0	0	0	811	649	0	0	0	0	0	0	0	0
4	Testa C	947	362	362	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	836	585	0

Graduatoria Nazionale Classe STANDARD

Pos	Pilota	Punti	GARE del 2006			GARE del 2005			GARE del 2004								
			100%	70%	50%	100%	80%	56%	40%	70%	49%	35%					
1	Galletto G	2353	948	948	897	628	840	420	925	740	0	0	0	0	950	665	0
2	Tarchini E	2329	936	936	428	300	237	118	927	742	870	487	820	328	930	651	872
3	Costa Colorado	2324	950	950	920	644	0	0	912	730	820	459	0	0	865	606	0
4	Gosnier T	2276	914	914	909	636	0	0	907	726	0	0	0	0	0	0	0
5	Grinza G	2217	856	856	825	578	385	192	870	696	743	416	611	244	950	665	851
6	Squarcialico V	2200	890	890	0	0	0	0	872	698	834	467	0	0	874	612	0
7	Montemaggi S	2199	857	857	774	542	618	309	883	706	798	447	702	281	908	636	904
8	Avanzini L	2171	784	784	0	0	0	0	950	760	867	486	0	0	896	627	0
9	Griffi A	2170	797	797	746	522	565	282	950	760	950	532	855	342	876	613	805
10	Tura F	2038	800	800	0	0	0	0	760	608	0	0	0	0	900	630	85
11	Ferraro E	2021	845	845	815	570	0	0	757	606	0	0	0	0	808	566	792
12	Lastico E	1970	868	868	676	473	0	0	746	597	596	334	0	0	722	505	686
13	Testa C	1969	854	854	125	88	0	0	663	530	459	257	0	0	836	585	803
14	Saurin G	1962	730	730	624	437	0	0	775	620	632	354	342	137	875	612	724
15	Panni V	1910	0														

Graduatoria Nazionale Classe 18 METRI

Pos	Pilota	Punti	GARE del 2006				GARE del 2005				GARE del 2004									
			100%	70%	50%	80%	56%	40%	70%	49%	35%									
1	Avanzini L	2374	954	964	356	249	0	0	950	760	0	0	0	928	650	875	429	785	275	
2	Birglattoni R Jr	2347	950	950	0	0	0	0	907	726	900	904	875	350	959	671	144	71	0	
3	Snioni A	2347	952	952	919	643	814	407	927	742	866	485	810	324	933	653	888	435	657	230
4	Costa Corrado	2286	950	950	0	0	0	0	912	730	0	0	0	0	865	606	858	420	0	
5	Pavesi U	2252	900	900	853	625	796	398	909	727	877	491	0	0	765	550	728	357	671	235
6	Gostner T	2219	839	839	552	386	0	0	900	720	0	0	0	0	943	560	0	0	0	
7	Monti Luca	2135	897	897	0	0	0	0	846	677	842	472	0	0	802	561	0	0	0	
8	Trovo D	2001	803	803	0	0	0	0	890	712	869	486	846	338	0	0	0	0	0	
9	Ancillotti R	1992	754	754	695	485	0	0	826	661	825	462	0	0	824	577	772	378	0	
10	Erba G	1958	685	685	0	0	0	0	831	665	793	444	742	297	868	608	783	384	78	27
11	Secomandi M	1949	853	853	0	0	0	0	852	582	0	0	0	0	582	414	0	0	0	
12	Fingeno L	1850	0	0	0	0	0	0	931	745	868	497	0	0	869	608	800	392	0	
13	Monti Lorenzo	1825	0	0	0	0	0	0	878	702	869	487	529	212	908	636	0	0	0	
14	Carneazzi A	1814	716	716	543	380	0	0	756	605	568	318	0	0	705	493	426	209	0	
15	Tarchini E	1813	0	0	0	0	0	0	927	742	870	487	0	0	834	584	833	408	0	
16	Brunazzo M	1812	781	781	642	449	473	236	728	582	591	331	585	226	0	0	0	0	0	
17	Baumgartner A	1798	705	705	693	478	0	0	769	615	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
18	Righini A	1797	730	730	0	0	0	0	611	489	0	0	0	0	826	578	0	0	0	
19	Bertinacci L	1702	0	0	0	0	0	0	842	674	737	446	788	315	832	582	822	403	0	
20	Marchisio G	1679	0	0	0	0	0	0	833	666	816	457	0	0	794	556	776	380	628	220
21	Girelli A	1670	712	712	641	449	0	0	636	509	0	0	0	0	722	505	0	0	0	
22	Cuccoli C	1661	627	627	0	0	0	0	661	529	0	0	0	0	720	504	566	277	0	
23	Riva A	1646	684	684	0	0	0	0	572	458	415	232	0	0	609	426	0	0	0	
24	Zaccour R	1585	732	732	0	0	0	0	509	407	463	259	0	0	608	426	0	0	0	
25	Costa Mathia	1531	0	0	0	0	0	0	844	675	682	382	615	246	677	474	617	302	0	
26	Tesla C	1507	0	0	0	0	0	0	663	530	0	0	0	0	836	585	801	392	0	
27	Baffigo R	1489	437	437	243	170	0	0	665	524	0	0	0	0	768	538	397	195	0	
28	Faniani F	1480	0	0	0	0	0	0	750	532	629	352	0	0	708	496	0	0	0	
29	Passarelli G	1443	621	621	0	0	0	0	541	433	0	0	0	0	556	389	0	0	0	
30	Galetto G	1425	0	0	0	0	0	0	950	760	0	0	0	0	950	665	0	0	0	
31	Fraenza P	1412	730	730	0	0	0	0	697	558	222	124	0	0	0	0	0	0	0	
32	Cristiani M	1410	500	500	0	0	0	0	517	494	574	321	0	0	594	416	0	0	0	
33	Bottom S	1360	626	626	0	0	0	0	596	477	0	0	0	0	367	257	0	0	0	
34	Borellini G	1332	495	495	226	158	0	0	552	442	549	307	282	113	564	395	463	227	0	
35	Cattaneo M	1311	493	493	0	0	0	0	527	422	474	265	0	0	566	396	396	194	0	
36	Martinielli D	1246	465	465	0	0	0	0	690	552	409	229	0	0	164	115	0	0	0	
37	Bardelli F	1229	483	483	486	326	403	202	434	347	0	0	0	0	570	389	478	234	257	90
38	Pozzi Alberto	1229	0	0	0	0	0	0	728	582	0	0	0	0	924	647	0	0	0	
39	Ballabio G	1163	334	334	0	0	0	0	576	461	0	0	0	0	525	368	0	0	0	
40	Stelanutti O	1158	0	0	0	0	0	0	626	501	509	285	0	0	531	372	0	0	0	
41	Di Vecchio D	1150	0	0	0	0	0	0	784	627	0	0	0	0	747	523	0	0	0	
42	Caraffini A	1123	570	570	52	36	0	0	533	426	0	0	0	0	181	127	0	0	0	
43	Fincocchiaro F	1081	128	128	0	0	0	0	704	563	0	0	0	0	557	390	0	0	0	
44	Cuntarello M	993	353	353	0	0	0	0	870	696	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
45	Romano R	956	260	260	0	0	0	0	348	278	0	0	0	0	654	458	443	217	0	0
46	Garban F	953	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	644	451	573	281	571	200
47	Fontana Guido	932	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	808	566	0	0	0	0
48	Ferrero A	924	0	0	0	0	0	0	447	358	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
49	Angelini P	922	439	439	55	38	0	0	555	445	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50	Fontana V	915	489	489	0	0	0	0	520	416	0	0	0	0	731	512	0	0	0	0
51	Gavazzi M	906	0	0	0	0	0	0	493	394	0	0	0	0	599	419	0	0	0	0
52	Colombo Davide	906	0	0	0	0	0	0	609	487	0	0	0	0	434	304	329	181	0	0
53	Ghinghelli G	883	0	0	0	0	0	0	523	418	0	0	0	0	636	445	0	0	0	0
54	Barbero C	859	0	0	0	0	0	0	517	414	0	0	0	0	770	539	0	0	0	0
55	Pasin V	859	0	0	0	0	0	0	544	435	500	280	0	0	0	0	0	0	0	0
56	Cocchi M	680	141	141	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
57	Sala A	679	679	679	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
58	Brigliadori L	677	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	884	619	119	58	0	0
59	Fontana G	673	673	673	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	444	311	0	0	0	0
60	Balestra B	657	0	0	0	0	0	0	432	346	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
61	Mazzanti A	507	627	627	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Graduatoria Nazionale Classe LIBERA

Pos	Pilota	Punti	GARE del 2006				GARE del 2005				GARE del 2004									
			100%	70%	50%	80%	56%	40%	70%	49%	35%									
1	Ballarati G	2386	966	966	944	755	826	463	0	0	960	665	877	430	0	0				
2	Gavazzi M	2031	917	917	0	0	0	0	830	602	0	0	0	731	512	621	304	0	0	
3	Regnaldi R	2003	744	744	0	0	0	0	753	664	0	0	0	850	595	0	0	0	0	
4	Colombo Davide	1872	847	847	769	538	0	0	609	487	253	142	0	633	443	585	287	0	0	
5	Trovà D	1789	591	591	584	409	0	0	890	712	805	451	700	280	694	486	650	318	0	0

6	Ghiorzo S	1729	0	0	0	0	0	0	844	675	757	424	0	0	900	630	0	0	0	0
7	Spreafico G	1645	848	848	301	211	0	0	0	0	0	0	0	0	837	586	0	0	0	0
8	Zuffada F	1637	0	0	0	0	0	0	884	707	538	301	0	0	899	629	0	0	0	0
9	Manconi R	1578	728	728	532	372	523	262	425	340	173	97	0	0	663	478	477	234	0	0
10	Riva A	1488	526	526	0	0	0	0	572	458	0	0	0	0	720	504	0	0	0	0
11	Snioni A	1450	708	708	0	0	0	0	927	742	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	Secomandi M	1417	735	735	0	0	0	0	852	682	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	Vergani Walter	1399	0	0	0	0	0	0	789	631	594	333	0	0	622	435	0	0	0	0
14	Ghinghelli G	1274	552	552	276	193	51	26	523	418	411	230	0	0	434	304	0	0	0	0
15	Fingeno L	1227	482	482	0	0	0	0	931	745	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16	Fianco G	1054	0	0	0	0	0	0	687	550	0	0	0	0	720	504	0	0	0	0
17	Baffigo R	1048	0	0	0	0	0	0	637	510	0	0	0	0	768	538	0	0	0	0
18	Zanon E	1048	0	0	0	0	0	0	766	613	0	0	0	0	621	435	0	0	0	0
19	Beezzi A	996	0	0	0															

Graduatoria Generale 2006

Pos	Pilota	GARE del 2006				GARE del 2005				GARE del 2004												
		Punti	100%	70%	50%	80%	56%	40%	70%	49%	35%											
1	Ballarati G	2386	966	950	665	713	357	944	755	826	463	609	244	950	665	877	430	0	0			
2	Galetto G	2375	950	948	664	916	458	950	760	950	532	925	370	950	665	948	465	925	324			
3	Avanzini L	2374	964	964	784	549	475	238	950	760	867	486	925	370	925	453	896	314				
4	Rigliadori Jr	2347	950	950	432	302	215	108	907	726	900	504	571	530	260	144	50	0				
5	Sironi A	2347	952	952	919	643	814	407	927	742	866	485	823	329	933	653	888	435	862	302		
6	Costa Corrado	2345	950	950	950	665	920	480	912	730	820	459	687	275	865	606	624	858	300			
7	Grini V	2340	950	950	900	630	797	399	950	760	950	532	855	342	876	613	805	394	700	245		
8	Pini V	2332	915	915	0	0	831	416	940	752	880	493	839	336	950	665	914	448	823	288		
9	Tarchini E	2329	936	936	428	300	237	119	927	742	870	487	820	328	930	651	872	427	834	292		
10	Gosiner T	2309	923	923	914	640	909	455	907	726	900	504	825	330	943	660	942	462	820	287		
11	Ghorzo S	2289	949	949	895	627	515	258	844	675	757	424	0	0	950	665	900	441	671	235		
12	Squarcialo V	2282	890	890	862	603	825	413	950	760	872	488	834	334	874	612	854	418	159	56		
13	Pavesi U	2252	900	900	893	625	835	418	909	727	877	491	900	360	785	550	728	357	671	235		
14	Monti Lorenzo	2253	900	900	847	593	782	391	878	702	869	487	714	286	908	636	864	423	585	205		
15	Grinza G	2217	856	856	825	578	385	193	870	696	743	416	611	244	950	665	851	417	760	273		
16	Antonelli M	2213	950	950	786	550	805	403	806	645	711	398	506	202	893	618	862	422	471	165		
17	Monti Luca	2208	903	903	897	628	875	438	846	677	842	472	802	321	802	561	730	358	670	235		
18	Montemaggi S	2199	857	857	774	542	618	308	883	706	798	447	702	281	908	636	904	443	898	314		
19	Dal Grande G	2154	900	900	823	576	586	293	848	678	847	474	844	338	770	539	617	302	0	0		
20	Prodonati Y	2123	844	844	0	0	0	0	767	614	709	397	0	0	950	665	871	427	610	214		
21	Acquaderni Margherita	2061	871	871	735	515	717	359	844	675	561	314	483	193	704	493	665	326	0	0		
22	Secomandi M	2050	853	853	735	515	0	0	852	682	621	348	0	0	592	414	0	0	0	0		
23	Tura F	2038	800	800	0	0	0	0	0	760	608	0	0	0	900	630	85	42	0	0		
24	Garavatti M	2031	917	917	0	0	0	0	753	602	493	276	0	0	731	512	649	318	621	217		
25	Schavotto D	2027	894	894	0	0	0	0	915	512	208	83	816	571	0	0	0	0	0	0		
26	Ferrero A	2022	845	845	815	571	0	0	757	605	447	250	569	236	808	566	792	388	502	176		
27	Botto M	2005	797	797	0	0	0	0	457	229	849	679	816	457	802	321	755	529	534	262	162	57
28	Reginadi R	2003	744	744	0	0	0	0	632	316	603	664	0	0	535	214	850	595	780	382	0	0
29	Trovo D	2001	803	803	591	414	584	292	890	712	868	486	846	338	694	486	650	319	490	172	0	0
30	Colombo Davide	2000	847	847	769	538	0	0	769	615	609	341	253	101	633	443	599	294	595	205	0	0
31	Ancillotti R	1992	754	754	695	487	612	306	826	661	825	482	656	262	824	577	772	378	615	215	0	0
32	Lasricco E	1970	868	868	676	473	0	0	746	597	596	334	449	180	722	505	696	336	417	146	0	0
33	Tesla C	1969	854	854	362	253	328	164	663	530	459	257	0	0	836	585	803	393	801	280	0	0
34	Saurin G	1963	730	730	624	437	99	50	775	620	677	379	737	295	875	613	724	355	697	244	0	0
35	Erlba G	1958	685	685	0	0	0	0	833	665	793	444	742	297	868	608	783	384	477	167	0	0
36	Marchisio G	1928	706	706	519	363	0	0	833	666	816	457	0	0	794	556	776	380	628	220	0	0
37	Paoillo U	1925	872	872	0	0	0	0	776	621	0	0	0	0	617	432	0	0	794	278	0	0
38	Ferrigini Nicola	1891	827	827	627	439	439	220	781	625	0	0	0	0	729	510	722	354	542	190	0	0
39	Cuccoli C	1878	839	839	627	439	0	0	665	529	0	0	0	0	721	288	686	480	353	173	530	186
40	Sandri E	1876	803	803	726	508	0	0	706	565	0	0	0	0	854	598	808	396	0	0	0	0
41	Villa Alessandro	1876	709	709	193	135	0	0	711	569	381	213	0	0	714	500	557	273	0	0	0	0
42	Finochiaro F	1862	799	799	128	90	0	0	704	563	504	282	0	0	832	582	822	403	574	201	0	0
43	Bentoni L	1861	605	605	0	0	0	0	842	674	797	446	788	315	832	582	822	403	574	201	0	0
44	Cartasegna L	1855	729	729	476	333	0	0	706	566	672	376	0	0	800	560	0	0	0	0	0	0
45	Frigerio L	1850	462	462	263	184	0	0	931	745	888	497	0	0	859	608	828	406	817	286	0	0
46	Romano R	1836	621	621	569	398	532	266	870	696	755	423	752	301	741	519	720	353	615	215	0	0
47	Spreafico G	1830	848	848	301	211	0	0	888	710	834	467	728	291	924	647	770	377	710	249	0	0
48	Brullini A	1820	646	646	404	283	13	7	811	649	799	447	0	0	750	525	640	314	0	0	0	0
49	Pozzi Alberto	1815	716	716	543	380	0	0	756	605	568	318	302	121	705	494	426	209	0	0	0	0
50	Cernezzi A	1814	705	705	683	478	0	0	769	615	575	322	401	160	706	494	202	99	0	0	0	0
51	Baumgartner A	1812	781	781	642	449	473	237	728	582	591	331	565	226	0	0	0	0	0	0	0	0
52	Brunazzo M	1809	727	727	579	405	0	0	743	594	662	371	0	0	697	488	0	0	0	0	0	0
53	Costigliola V	1809	730	730	0	0	0	0	611	489	0	0	0	0	826	578	0	0	0	0	0	0
54	Rightin A	1797	730	730	0	0	0	0	792	634	687	385	425	170	720	504	552	270	0	0	0	0
55	Franco G	1776	638	638	0	0	0	0	697	586	222	124	0	0	831	568	0	0	0	0	0	0
56	Faenza P	1766	730	730	683	478	0	0	733	556	0	0	0	0	598	419	0	0	0	0	0	0
57	Dalla Rosa P G	1757	752	752	0	0	0	0	752	586	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

58	Molinari M	1755	668	668	668	668	480	336	0	0	535	509	630	353	408	163	825	578	740	363	528	185
59	Di Vecchio G	1753	603	603	0	0	0	0	0	764	627	0	0	0	0	0	747	523	0	0	0	0
60	Poletti F	1734	655	655	501	351	0	0	684	547	594	333	0	0	760	532	96	47	0	0	0	0
61	Menzola S	1718	341	341	0	0	0	0	900	720	0	0	0	0	0	0	939	657	0	0	0	0
62	Guazzoni R	1715	869	869	501	281	0	0	869	695	0	0	0	0	0	0	873	611	834	409	0	0
63	Dall'acqua P	1714	721	721	584	409	0	0	861	689	501	281	362	145	682	477	351	172	0	0	0	0
64	Calzoni G	1706	540	540	333	233	0	0	888	710	861	482	0	0	732	512	0	0	0	0	0	0
65	Baggi M	1704	692	692	538	377	290	145	757	606	717	402	464	186	309	216	297	146	294	103	634	222
66	Zuffada F	1704	692	692	538	301	0	0	884	707	538	301	0	0	898	629	752	368	0	0	0	0
67	Della Rosa S	1700	692	692	538	301	0	0	636	509	644	249	539	216	581	407	482	236	445	156	0	0
68	Grietti A	1670	712	712	517	0	0	0	844	675	682	382	615	246	677	474	617	302	350	123	0	0
69	Costa Malta	1666	517	517	0	0	0	0	733	586	0	0	0	0	701	491	0	0	0	0	0	0
70	Cala S	1646	684	684	526	368	329	165	572	458	415	232	11	4	720	504	566	277	368	129	0	0
71	Riva A	1646	684	684	526	3																

PICCOLI ANNUNCI

ASH-26 con winglets, non motorizzato, anno 1999, ore di volo 1045, 209 voli. Strumentato con Filser LX5000 FAI con comandi sulla cloche, altimetro e variometro Winter, bussola, Flarm, radio Becker, ELT.

Predisposizione per bombola d'ossigeno, coperture Jaxida, accessori per traino, carrello Cobra monoasse in vetroresina. Prezzo interessante e negoziabile. Ruggero Ancillotti
Tel. 02.95930500 - Cell. 347.4209846
Ancillotti.R@rittal.it



Fodere Jaxida per Discus-B con winglets usate una sola stagione, quindi praticamente nuove.
Cell. +39.337.562223
ermanno.ronchetti@tiscali.it



Ilec SB8 perfettamente funzionante completo di strumento indicatore analo-

gico. Fare un'offerta.
Cell. +39.337.562223
ermanno.ronchetti@tiscali.it



ASW28-18E con tip da 15 e da 18 metri, motore "Turbo" di sostentamento, verniciatura acrilica, acapottina azzurrata, predisposto per ossigeno da 3 litri, sonda TE ILEC, pannelli soalri su coperchi motore, presa d'aria aggiuntiva, serbatoi benzina ausiliari, kueller e barra traino. Colori anticollisione. Eventualmente anche con carrello Cobra e strumentazione completa.

Mauro Brunazzo
Cell.+39.335.209223
mikebravo@alice.it



Dimona H36 motoalante turistico biposto, 1986 in ottime condizioni, motore Limbach 80 HP, TTSN 3570, 490 ore disponibili, Transponder ModeC, radio

Becker 2009\25, GPS LX500, sistema ripiegamento ali.

→ 045 6766376 ore ufficio



Hornet H-206 D-7330, 1100 ore totali, appena riverniciato poliuretanic, mai incidentato, sempre tenuto in uso privato, carrello monoasse chiuso e riverniciato, strumenti standard, Radio, computer Cambridge. Visibile a Trento.
Cell. 338 3502362 Claudio
e-mail: clautac@tin.it



DG-300 Club I-IVPK, 1993, 850 ore, mai incidentato, strumentato con LX5000 ultima release, impianto elettrico per palmare e Colibri, carrello Pirazzoli 2 assi, CN valido fino a luglio '08, visibile presso l'Aeroporto di Alzate Brianza (CO).

Tel. 339.2436523 Scudeletti
Tel. 334.1765003 Elio Cresci

SILENT 2 TARGA

L'INNOVATIVA SUPERIORITÀ ITALIANA

*Veleggiatore VDS
a decollo autonomo*



*Apertura alare 13.3 m
Massima efficienza 1:40
Winglets a penna verticale
Piano orizzontale di forma ellittica, stabilizzatore ed elevatore mobili
Carrello retrattile
Trim automatico, variando la posizione dei flap
si otterrà il trimmaggio ideale*

Alisport srl
Tel. 039.9212128/
Fax 039.9212130
info@alisport.com

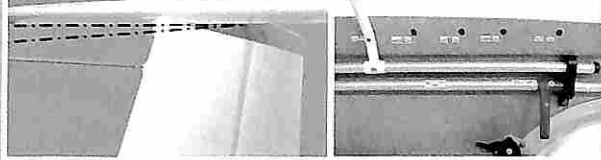
sponsored by
TEXAX

alisport.com

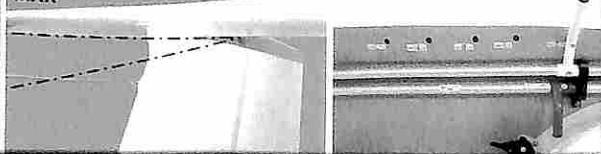
*Il PIANO ORIZZONTALE è di forma ellittica
e l'innovativo stabilizzatore mobile è
azionato dalla leva dei flaps.*

NEW

MIN



MAX



NEWS

PostFrontal.com

È in costante crescita a livello nazionale e internazionale il portale www.postfrontal.com. Oltre a essere un frequentatissimo punto d'incontro per i piloti grazie al forum, il portale offre una galleria fotografica con 4.000 fotografie di alta qualità scattate sulle Alpi, un'ampia selezione di link inerenti, una nutrita sezione "Docs" dalla quale si possono scaricare articoli, racconti e manuali in formato PDF e una sezione dedicata al simulatore di volo a vela Condor (www.condorsoaring.com) che richiama ogni giorno piloti virtuali da tutto il mondo. Solo qui si può infatti trovare lo scenario Alpino fotorealistico gratuito per questo eccezionale simulatore di volo a vela. È attualmente in corso anche la PostFrontal Condor Cup, una vera e propria competizione virtuale con tanto di regolamento, handicap e giudici. È appena partita anche la nuova sezione "GPS & C", un database unico nel suo genere per quel che riguarda termiche ricorrenti, atterrabilità e georeferenziazione delle cime montane d'Italia e non solo. Di questa iniziativa si parla estesamente in questo numero della rivista. I database potranno essere facilmente ampliati grazie al contributo di tutti gli utenti, diventando un vero e proprio punto di riferimento. Tutti i dati, che saranno forniti in modo modulare per i vari

strumenti e palmari GPS attualmente disponibili per il volo a vela, sono verificati da nostri incaricati sul territorio grazie alla collaborazione di molti aeroclub, in modo da evitare per quanto possibile spiacevoli sorprese soprattutto per quel che riguarda i fuoricampo. Il tutto sarà fornito in modo assolutamente gratuito. PostFrontal Soaringwear è invece una linea di abbigliamento tecnico e casual per i piloti e gli amanti del volo. Oltre a un'ampia collezione di T-shirt, felpe, pullover, giacche, prodotti in SilverTex, zaini e borse, il prodotto di punta è rappresentato dalla PostFrontal SoaringSuit, una tuta di volo super-tecnica unica nel suo genere, nata per le esigenze specifiche dei piloti di volo a vela.

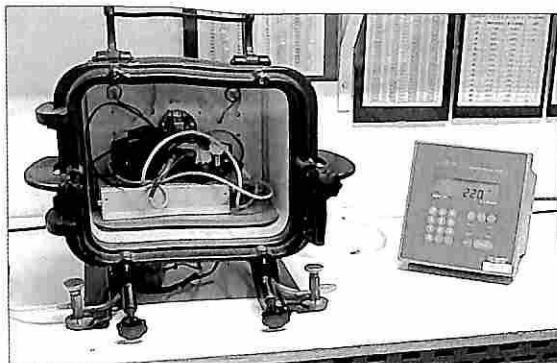
<http://shop.postfrontal.com/categorie/SoaringSuit/>

Stage e Competizioni a Rieti

Sono in linea sul sito dell'Aero Club Centrale (www.aeccvv.it) i bollettini della CIM, dei Campionati Italiani per le tre classi dei prossimi mondiali e la Coppa del Velino. A partire dalle gare 2007, le informazioni relative alle varie competizioni appariranno nella forma di bollettini informativi emessi a cadenze predeterminate e comunicate ad inizio stagione. Questo sistema, ampiamente utilizzato dalle organizzazioni più efficienti, consente ai piloti interessati di raccogliere tutte le informazioni relative ad una competizione in una serie di documenti dedicati. Sono parimenti disponibili per lo scarico le schede di iscrizione che sono state personalizzate per ogni singola classe all'interno delle varie competizioni. Per iscriversi occorrerà inviare la scheda compilata all'indirizzo mail dell'Ufficio Competizioni del Centrale (competition@aeccvv.it). Per agevolare

GLASFASER Italiana S.p.A

DA OLTRE 30 ANNI AL SERVIZIO DEL 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: info@glasfaser.it**

il lavoro organizzativo vi chiediamo di prestare attenzione all'utilizzo della scheda corretta per la classe alla quale volete iscrivervi pur prevedendo la possibilità di cambiamento di classe nei termini previsti e comunicati nei bollettini. Il susseguirsi di numerose ed importanti competizioni a Rieti nel 2007 ha imposto una serie di vincoli organizzativi tra cui il termine ultimativo delle iscrizioni al 31 Marzo 2007. Tutti gli interessati sono invitati, oltre che a scaricare i bollettini delle gare, ad inviare quanto prima l'iscrizione. Il Comitato Organizzazione Gare del Centrale è a vostra disposizione per chiarimenti e suggerimenti all'indirizzo riportato sopra. Abbiamo aggiunto una casella di posta dedicata alle attività di Stage e più in generale di training organizzate dal Centrale (training@aeccvv.it). Indirizzandovi le vostre richieste avrete la certezza di raggiungere le persone che all'interno del club si occupano di queste attività.

Skipilots

L'organizzatore di questa manifestazione sciistica riservata ai piloti ci comunica che per motivi tecnici e logistici, l'ottava edizione del Campionato Italiano di Sci Piloti Aviazione, inizialmente previsto a marzo 2007, è rimandata all'inverno 2008. Bormio quindi ci aspetterà l'anno prossimo.

Torna la Colli Briantei

La Direzione di Gara Trofeo Colli Briantei 2007, Alzate Brianza ci prega di comunicare la variazione dell'originario calendario della manifestazione, a seguito della riprogrammazione dell'evento (in accordo con FIVV). La gara si svolgerà

su cinque giornate dal 25 al 29 Aprile 2007. La premiazione avverrà la domenica sera. Il regolamento prevede una Classe Unica ad handicap, con accesso consentito ad alianti con fattore correttivo non superiore a 1,20 (tutti i moderni 18 metri). Non è consentito l'uso di zavorra d'acqua. La gara è valida anche per la promozione, con classifica separata. Il numero massimo di alianti partecipanti è stato limitato a 30. Non sono ammessi alianti motorizzati. Direttore di gara: Egidio Galli; vicedirettore di gara: Maurizio Guglielmi; costo di iscrizione: 200 euro (150 euro entro il 28 febbraio); costo training: 45 euro/cad. Per info ulteriori: segreteria@avl.it, o telefonando allo 031-619250 (da venerdì a domenica).

Il nuovo ASH-30

La Schleicher ha annunciato che il biposto di Classe Libera ASH-25 ha dato origine al proprio successore, il nuovo ASH-30. Il "25" ha subito tali e tante modifiche, nel corso dei quasi venti anni di produzione, da rendere oggi necessario il nuovo battesimo. Ovviamente la motorizzazione sarà la stessa, con il decollo autonomo consentito dal motore Wankel. Le versioni senza motore saranno comunque predisposte per l'eventuale installazione a posteriori. Le differenze rispetto al predecessore riguardano in particolare la maggiore apertura alare (non specificata), il peso massimo di 850 kg, la connessione automatica dei comandi su tutto il velivolo, un abitacolo più grande con lo stesso livello di comfort dei moderni monoposto, una capottina più ampia che garantisce migliore visibilità e un più facile accesso all'abitacolo. Non è ancora stata dichiarata la data di inizio della produzione in serie.

LAMBADA

urbanair
www.urbanair.cz



G.E.A.

G.E.A. Gruppo Europeo Aeronautico s.r.l.
distributore esclusivo per l'Italia **URBAN AIR s.r.o.**
00199 Roma - Via Salaria, 274 - Tel. 06.8841665 - www.geaulm.it - info@geaulm.it



Controllo al banco di strumenti
pneumatici e giroscopici

Calibrazione e certificazione barografi e logger

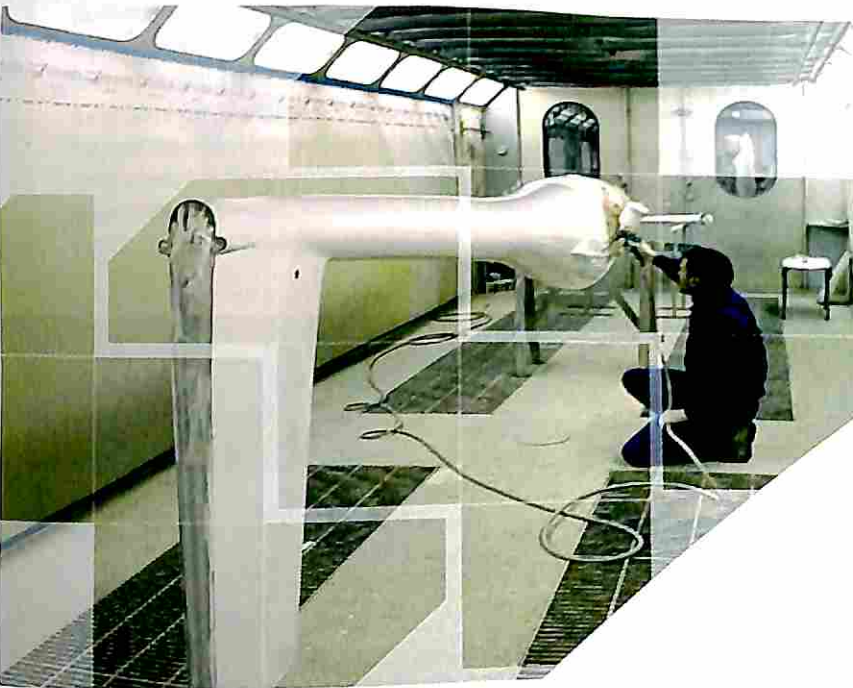
Vendita e assistenza strumenti



Vendita
e installazione strumenti



LX 7



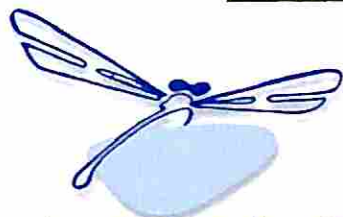
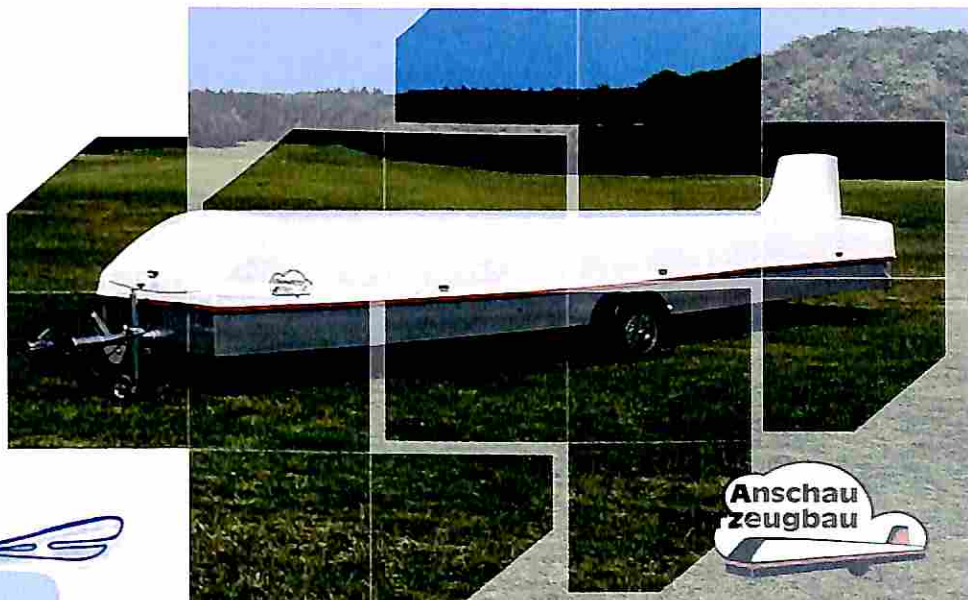
Manutenzione e riparazione di aianti,
motoalianti e velivoli a motore



Impianto ossigeno
grande autonomia con b
e p

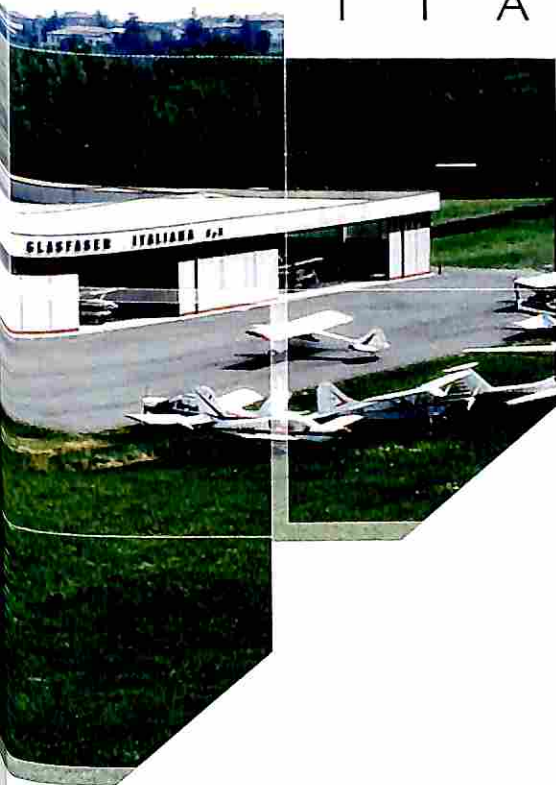


**Vendita
e assistenza**
motori Limbach



GLASFASER
I T A L I A N A

**Rimorchi
per trasporto alianti
Anschau "Komet"**
la qualità al prezzo più basso!



**Vendita,
installazione
ed assistenza**

www.glasfaser.it - Tel. 035 52.80.11



representanza italiana di:
Temp-Hirth Flugzeugbau GmbH
Ob-Werke



flarm

Aldo Cernezz

Foto di
Alberto Sironi,
Aldo Cernezz



*L'autore, in volo
sul Ventus 2CT*

*L'ASH-25
di Luca Bonini
sull'aspro
paesaggio
del Karoo*



Volo a vela in Sud Africa

*A fronte:
gli alianti
riposano,
all'ombra
e al riparo
dalla grandine,
sotto il comodo
rimessaggio
all'aperto*

*Silverio
Della Rosa
sul Discus b
di Dario Crespi*

*Cinquanta piloti italiani a caccia di record
e di divertimento. Giraffe in giardino.*

L'energia dei temporali

Col suo vasto altipiano interno, protetto dalle cattive influenze dell'aria umida e fredda degli oceani da un contrafforte di monti paralleli alla fascia costiera, il Sud Africa è un Eldorado per i volovelisti. Da una trentina d'anni c'è una piccola ma significativa migrazione di piloti europei nei mesi invernali: cercano semplicemente il sole e termiche potenti, o l'occasione giusta per stabilire nuovi record nazionali e mondiali.

Nella stagione appena conclusa si è realizzato innanzitutto un record di presenze italiane, grazie a due distinte iniziative di



gruppo che hanno permesso a tanti di noi di vivere un'esperienza di volo in località esotiche, alla ricerca del sole, ma anche e soprattutto di amicizia, di allegria, di condivisione, di confronto sulle nostre motivazioni. Una cinquantina di piloti ha trascorso sui due aeroporti di Gariep Dam e di Bloemfontein un periodo di vacanza che andava da una settimana fino a un massimo, per due fortunatissimi, di tre mesi. Non solo campioni a caccia di record, ma appassionati questo sì, tutti!

www.nitrogliding.com

Nitro Gliding è stata fondata per iniziativa di Danilo Trovò con Anna Nidoli ed Edoardo Tarchini. Hanno allestito un container molto funzionale, col quale intendono offrire un servizio di trasporto alianti in località esotiche, alla ricerca di buone condizioni e di nuove destinazioni. A Bloemfontein hanno portato quattro monoposto, dei quali uno con motore di sostentamento, e un biposto Duo-Discus. Ciò per conto dei rispettivi proprietari, che sul luogo hanno in qualche periodo concesso i loro mezzi in affitto ad altri piloti italiani e stranieri.

www.sunflying.it

Sun Flying è nata per iniziativa di Luca Bonini, con Augusto Reina. Il container che hanno allestito, con



l'aiuto di molti volontari, è il più evoluto che si sia mai visto su un campo di volo. Ha piedi idraulici che lo liberano dalla necessità di noleggiare una gru per scaricarlo dal camion, e un castello interno motorizzato per il sollevamento delle ali. Tutti i costi, sia di realizzazione sia di trasporto, sono stati generosamente offerti dai promotori di questa iniziativa, mentre i proprietari degli alianti hanno concesso i propri mezzi in uso gratuito a tutti i partecipanti. A loro va certamente la gratitudine di chi, come me, ha potuto approfittare di questa imperdibile occasione.

A Gariep Dam hanno portato tre biposto di Classe Libera (due "25" con il motore Wankel, e un Nimbus 4DM), più un monoposto ASW-28E con motore di sostentamento. Questa scelta non casuale ha permesso di far volare anche piloti poco avvezzi a questo genere di avventure, come chi non ha grosse ambizioni individuali, chi non conosce l'inglese, o chi non è abituato a gestire lunghi voli su terreno poco ospitale.

IL KAROO

L'aeroporto di Gariep Dam (www.gariepgliding.com) sorge ai margini del cosiddetto Karoo, la zona più aspra, arida e semidesertica dell'altipiano. Due piste in asfalto create all'epoca della costruzione dell'omonima diga lunghe e ben orientate, permettono decolli e rientri sicuri. La zona circostante, per centinaia di chilometri, offre invece un'atterrabilità molto discutibile. Giacomo Siccardi, sceso con l'ASW-28 monoposto su un piccolo aeroporto, ha affrontato grossi problemi per ottenere l'autorizzazione ad aprirne i cancelli: era su una miniera di diamanti tra le più importanti, quella di Koffiefontein.

Qui le termiche si fanno attendere fino a circa mezzogiorno, quando il sole bruciante scalda il suolo al punto da spezzare la forte inversione termica legata alla presenza dell'alta pressione. In effetti la peculiarità delle condizioni meteo sudafricane, che tanto ci piace, non ha nulla a che fare con le situazioni postfrontali cui siamo abituati: qui "l'alta" tiene cos

Ancora il Discus b (con winglet) in planata, mentre l'LS-8 di Edoardo Tarchini richiama con decisione in ascendenza



In atterraggio a Gariep Dam con forte vento frontale

lontani i fronti da segregare un'enorme massa d'aria per giorni e giorni sul Karoo, fino a che essa si scalda talmente da creare una locale bassa pressione, o una sacatura. È a questo punto che le condizioni esplodono, con termiche forti fin dal mattino, rari temporali, e plafond dello strato con-

vettivo altissimi (fino a 6.000 m QNH, cioè quasi 5.000 metri sul terreno). Valori di salita di 5 m/s sono comuni, e si può vedere fino a +7 sul variometro, ma bisogna stringere tanto per centrare il



Brindisi di gruppo dopo il volo da record di Luca Bonini.

Da sinistra in piedi: Claudio Zanichelli, Luigi Lucchini, Luca Bonini, Luciano Michieletti, Francesco Tamborini, Silverio Della Rosa, Anna Zanichelli, Aldo Cernezzì, Patrizia Azzariti e Alessandra Bonini

La sequenza di volo sotto un fronte temporalesco. Il variometro segna un notevole +6,2 m/s, che continuerà per un lungo tratto

nocciolo. D'obbligo, a bordo, un buon impianto per l'erogazione di ossigeno.

Per nulla raro centrare dei valori eccezionali anche in discendenza: lunghe planate con 6 metri negativi hanno messo alla prova la tempra e l'umore di tutti. Sembra che talvolta non ci sia scampo da queste punizioni, che fanno credere ai "vuoti d'aria", alla magia nera, e scatenano manie di persecuzione. Perdere mille o duemila metri in pochi momenti... Abbiamo poi capito che bisogna sempre gestire le planate come una serie di "rimbalzi" tra un cumulo e l'altro, anche a costo di significative deviazioni.

Nelle giornate senza nubi la scelta della rotta diventa molto difficile. Inutile dire che le medie si abbassano drasticamente. Restare per ore sotto un sole infuocato, altissimo nel cielo (siamo molto vicini al Tropico) senza le pause in ombra create dai cumuli non è nemmeno confortevole.

CALORE E DECOLLI

In tutto l'altipiano, il terreno si trova a circa 1.200 metri sul livello del mare. L'aria, già meno densa per l'altitudine, è ancora più rarefatta a causa delle elevate temperature che si raggiungono al suolo. Il concetto di "altitudine di densità", che dovrebbe essere ben chiaro ai piloti di volo a motore, diventa importante anche per i motoalianti. Già in condizioni standard, molti di questi di mezzi patiscono una strutturale carenza di potenza



e offrono prestazioni di accelerazione al suolo, e di salita, non eccellenti. In queste condizioni, possiamo senza dubbio definirle marginali per i biposto.

La decisione di decollare autonomamente va presa solo dopo un'analisi delle condizioni; in ogni caso, la corsa di accelerazione si allunga notevolmente. Poiché una piantata motore potrebbe avere brutte conseguenze visto il tipo di terreno circostante, ho scelto di far trainare il Nimbus quando il vento ci ha impedito di decollare sulla pista in discesa.

Grazie alla collaborazione di uno dei piloti trainatori, ho anche eseguito un decollo al traino con il motore del Nimbus estratto e acceso. È questa un'esperienza che volevo provare da tempo! Tre i vantaggi principali di questa procedura: la salita è più rapida rispetto al traino puro, il motore è già avviato e consente di gestire in maggiore sicurezza un'eventuale rottura del cavo o una panne del traino, ed è possibile sganciarsi dal traino anche a quote modeste. Lo svantaggio principale sta nella complessità della gestione della manetta del gas durante le già impegnative fasi del decollo. A tutta manetta il motore va rapidamente in fuorigiri, appena si superano gli 80 km/h; una

Le colline accanto a Gariep, mentre il cielo nel pomeriggio inoltrato è ormai pieno di cumuli

riduzione non attenta del gas toglie al motore quasi tutta l'efficacia.

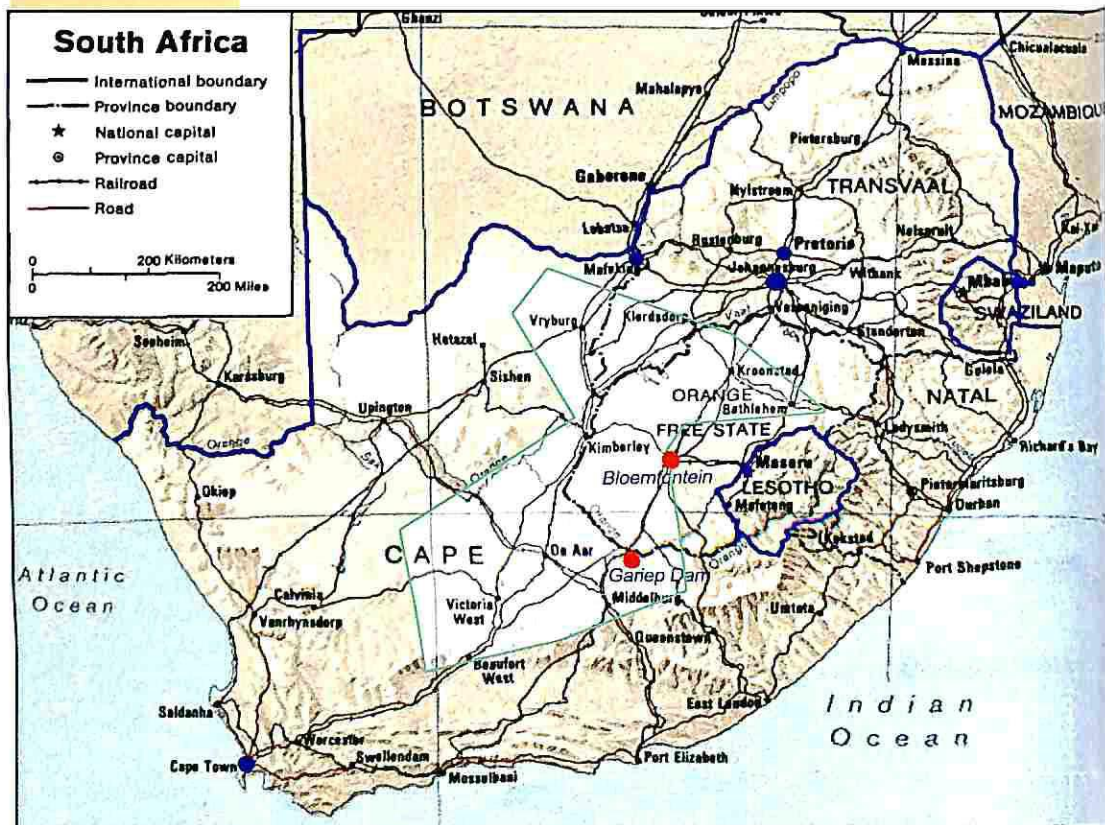
Se si sceglie di delegare il controllo del gas al copilota, devono essere stabilite in anticipo delle chiare e inequivocabili procedure di comunicazione, cosa non facile nel rumorosissimo ambiente dei motoalianti.

Il rischio peggiore di questa pro-

cedura è che per una serie negativa di circostanze, il cavo si rompa in vicinanza del trainatore e che la corda, se era in tensione rimbalzi indietro come un elastico andando a interferire con l'elica in rotazione. Tirare immediatamente lo sgancio cavo dell'alianta, entro una frazione di secondo dovrebbe certamente scongiurare tale pericoloso sviluppo.

IL RECORD

Le analisi meteo prodotte localmente non consentono di valutare appieno il potenziale delle giornate. Le risorse disponibili in Internet sono poco credibili. Conviene quindi andare sempre in volo con un obiettivo importante (distanza, velocità) e valutare nelle prime due ore se la giornata è all'altezza delle aspettative. Alcuni temi alternativi, da eseguire come "voli liberi", devono essere già chiari nella mente del pilota. Il 10 gennaio, la giornata si è dimostrata eccezionale! La migliore di tutta questa estate australe. Eravamo in volo con un percorso predichiarato di oltre 750 km in andata e ritorno, con il punto di virata a Sud-Ovest dell'aeroporto. Sul Nimbus 4DM con-



La mappa evidenzia con pallini rossi gli aeroporti di Bloemfontein (a Nord) e di Gariep Dam (a Sud), mentre la zona di svolgimento dei voli è indicata in azzurro



cessoci da Walter Vergani, c'ero io in compagnia di Luigi Lucchini, mentre Luca Bonini volava su ASH-25M con Claudio Zanichelli. Al mio primo volo impegnativo non avevo ancora scoperto i piccoli segreti che permettono di sfruttare al meglio le condizioni, e ho chiuso il percorso con circa 134 km/h di media, battendo così il precedente record italiano (realizzato da Alberto Sironi sulle Alpi, e che quindi permane valido nella sottocategoria dei primati "metropolitani").

Ma Luca ha volato da maestro, guidato forse da qualche intuizione ineffabile, e ha concluso il percorso in sole quattro ore e mezza di puro galoppo, alla straordinaria media di 165.4 km/h. Evidentemente non ha commesso il più piccolo sbaglio, mai una spirale di troppo, mai una planata in discesa. Il suo record nazionale in attesa di omologazione, segna una prestazione difficilmente ripetibile. Peccato che la FAI stia tardando a separare i primati conseguiti nel volo d'onda, ambiente ideale per le andate e ritorno velocissimi

me: la proposta più recente vede la possibilità di creare una nuova categoria di record continentali, e in questo caso l'Africa e l'Oceania resteranno una riserva ideale per i voli in termica.

L'onda non è però del tutto assente, in Sud Africa, come testimoniato da alcuni dei piloti presenti a Gariep Dam nel periodo prenatalizio.

IL VELD

Bloemfontein, o per meglio dire l'aeroporto di New Tempe (www.bgc.org.za), a 200 chilometri a Nord di Gariep Dam, sorge ai margini del Veld, la parte più verde e fertile dell'altipiano.

L'irrigazione intensiva e la mancanza di rilievi orografici danno l'impressione di un terreno più accogliente per gli atterraggi fuoricampo. In effetti è più o meno così, ma non si deve pensare alla tranquilla atterrabilità delle pianure europee: alcuni campi sono fortemente accidentati, ma soprattutto il recupero stradale con il rimorchio può richiedere vari giorni, a causa delle bassis-

sime velocità da tenere sulle strade minori.

A Bloemfontein sorge un club di volo attivo tutto l'anno, e nell'estate australe si realizzano con regolarità condizioni molto buone, ma solo raramente eccellenti. Luogo ideale per fare quotidianamente voli lunghi, anche con alianti privi di motore ausiliario, mentre il cacciatore di record farà meglio a restare nel Karoo. Lo spazio aereo qui si fa notare, limitando la possibilità di compiere voli su triangolo, e anche per alcune difficoltà nei decolli prima delle 10.30. L'apertura di un corridoio riservato agli alianti all'interno della TMA richiede di prendere accordi speciali nella giornata precedente.

Il direttore del centro è Dick Bradley, un pilota inglese trasferitosi definitivamente in Sud Africa, noto anche quale delegato presso la FAI-IGC per il Sud Africa. La sua competenza, e l'understatement tipicamente britannico, sono evidenti al briefing nonostante la carenza di informazioni davvero affidabili da parte dei servizi meteo disponibili in Internet. Il briefing

**Un LS-3,
disponibile
a Gariep
per il noleggio,
sopra il lago
in prossimità
dell'aeroporto**

***I lussuosi
bungalow
del lodge
Aventura
a Gariép***

***Nimbus
e ASH-25 quasi
pronti per
decollare
da Gariép***

***La diga nella
luce radente
della sera***



però tende a sfiorare in lunghezza diventando un momento di socializzazione e confronto tra gli stagisti. La frequentazione di questo amichevole club è soprattutto di piloti scandinavi e anglosassoni. Quasi ogni sera è possibile cenare in aeroporto, con grigliate o cucina anglosassone!

Il terreno più umido comporta un minore sviluppo verticale dello strato convettivo, col plafond in genere compreso tra i 3.500 e i 4.000 metri sul livello del mare, pari a 2.200



Luigi Lucchini impegnato a cercare il punto migliore sotto un cumulo, nel sedile posteriore del Nimbus 4DM

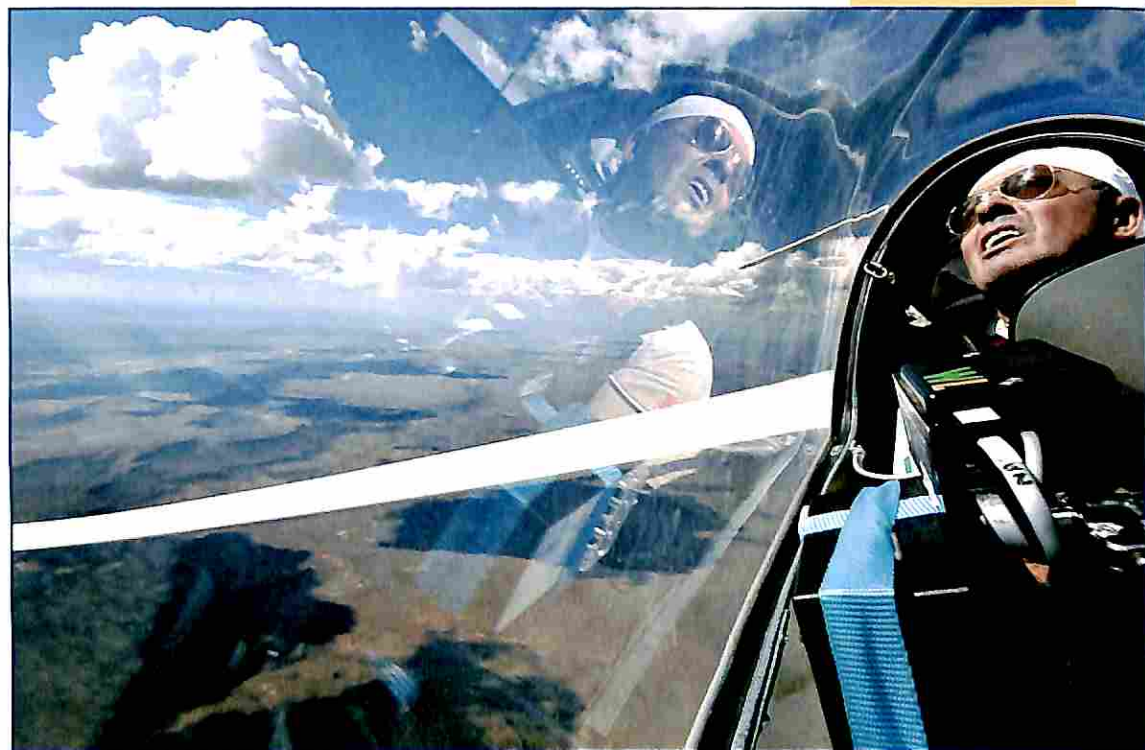
2.700 metri sul suolo. In occasione di giornate abbastanza rare, quote fino a 5.000 metri QNH consentono voli lunghi e veloci. Ai comandi di diversi piloti, il Ventus 2cT di Alberto Righini ha compiuto da questa base tre voli di 1.000 km nel giro di un mese.

Temporali imponenti si sviluppano quasi ogni giorno in particolare nella zona a Nord-Est, proprio in corrispondenza del terreno più umido.

I SEGRETI

I piloti locali ci hanno insegnato come trasformare queste spaventose celle in una grande opportunità volovelistica: seguendo per decine o centinaia di chilometri il margine sopravvento del fronte temporalesco, e scegliendo con accortezza la giusta distanza dal nucleo dove sono attivi precipitazioni e scariche di fulmini, si può cavalcare una spettacolare linea d'energia atmosferica. Il variometro allora legge valori costantemente positivi, con picchi di oltre 6 m/s, pur tenendo velocità di crociera elevate, rese ancora più alte dall'effetto della quota (per ogni 1.000 metri la velocità vera cresce di circa il 6% rispetto alla velocità indicata dagli strumenti pneumatici).

Un'altra rivelazione riguarda la scelta della rotta. Un volovelista scruta sempre il cielo durante il volo; il problema è: come interpretare l'osservazione? Volando a queste quote, si apprezza bene l'a-

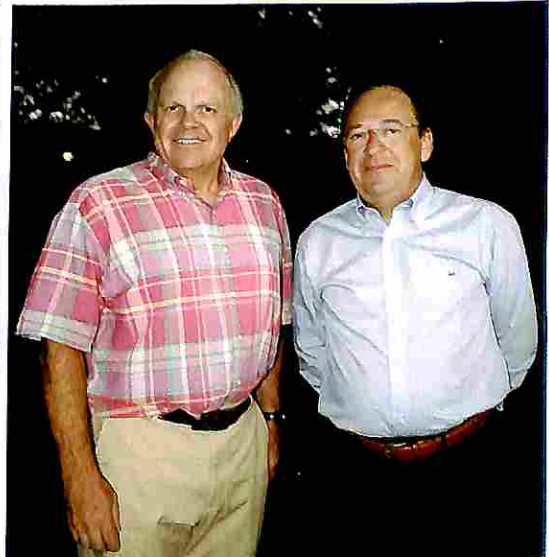


spetto dei cumuli più vicini, che ci promettono buone salite. Ma per volare veloci occorre attraversare le zone di maggiore ascendenza senza fermarsi a spiralarne, ed è praticamente impossibile fare scelte corrette guardando solo le nuvole. Contrariamente a quanto si fa in territorio montagnoso, si legge allora il cielo... sul terreno! La visibilità quasi infinita, superiore a 100 chilometri, insieme con le quote elevate, consente di volare seguendo una rotta che interseca le nere ombre delle nubi convettive. Occorre seguire quelle più nette, grandi, ma circondate da ampie zone soleggiate. L'addensamento di

cumuli oltre i 4/8 di copertura porta ad un abbassamento della temperatura al suolo e quindi indebolisce le termiche.

L'ultima sorpresa viene dalle planate finali. L'attività termica cessa quasi di colpo, e conviene sfruttare l'ultima buona ascendenza per conquistare la massima quota ad una giusta distanza dall'arrivo: ciò può significare partire da 5.000 metri per una planata di quasi due ore, e 250 chilometri! Pur in assenza di termiche, si trovano spesso delle fasce leggermente positive, che permettono di allungare la planata ben oltre il limite naturale del proprio aliante.

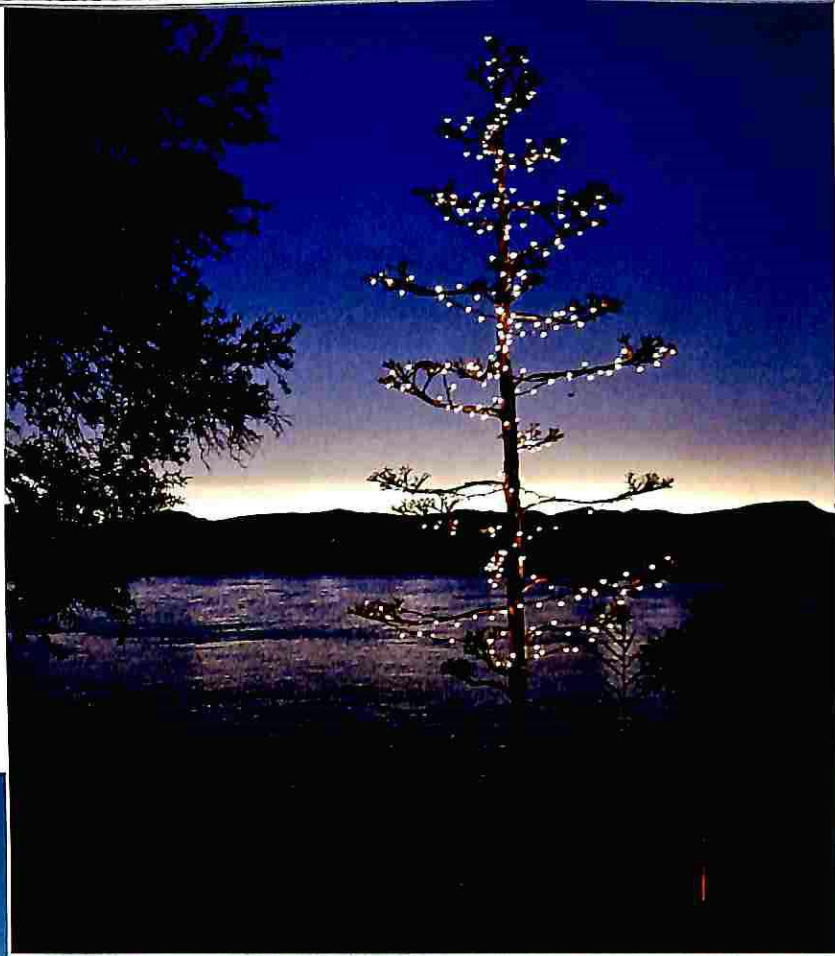
A Gariiep Dam a caccia di record c'era anche Steve Fossett; qui si congratula con Luca per il magnifico volo di 750 km a 165 km/h di media



A cena, da sinistra, Luigi Altieri e gentile consorte, Luca e Alessandra Bonini, Alberto Sessa, Luciano Avanzini, Giacomo Siccardi e Alberto Sironi

*Un'agave
quale albero
di Natale
molto estivo,
sulla riva
del fiume
Orange*

*Un altro
dei tanti laghi
artificiali creati
sull'Orange
river*



UN QUARTO D'ORA!

L'ultimo mio volo in Sud Africa mi ha visto impegnarmi un po' più del solito, alla ricerca del Diploma FV dei 1.000 km. La giornata appare subito molto calda, afosa, e priva del fastidioso vento che ha imperversato per un mese disturbando le deboli termiche del mattino. Un po' per miracolo, un po' per l'aiuto di Edoardo, sono pronto al decollo persino prima che sia aperta la finestra nella TMA; ovviamente, devo attendere le 10,30. Sgancio a 600 metri, faccio quota parto lungo il percorso con davanti 9 ore di luce. Dopo 4 ore e 10 minuti ho compiuto metà percorso, e i cumuli iniziano ad essere



più affidabili. Il plafone non si alza moltissimo, ma trovo con relativa facilità dei buoni allineamenti. Giunto nei pressi dell'ultimo pilone (a 270 km dal campo), sono combattuto tra la rinuncia, ispirata dal calcolo dell'ETA che mi prevede l'atterraggio proprio al tramonto se le condizioni perdureranno, e l'ostinazione. Vince quest'ultima, soprattutto per non sprecare la fatica già fatta. E così, al chilometro 990, dopo una planata non lentissima (per non "sforare" dalle effemeridi) con vento contrario in aumento, devo accendere il motore a quota di sicurezza... In tutta la planata sono stato accompagnato da una leggera ansia, per



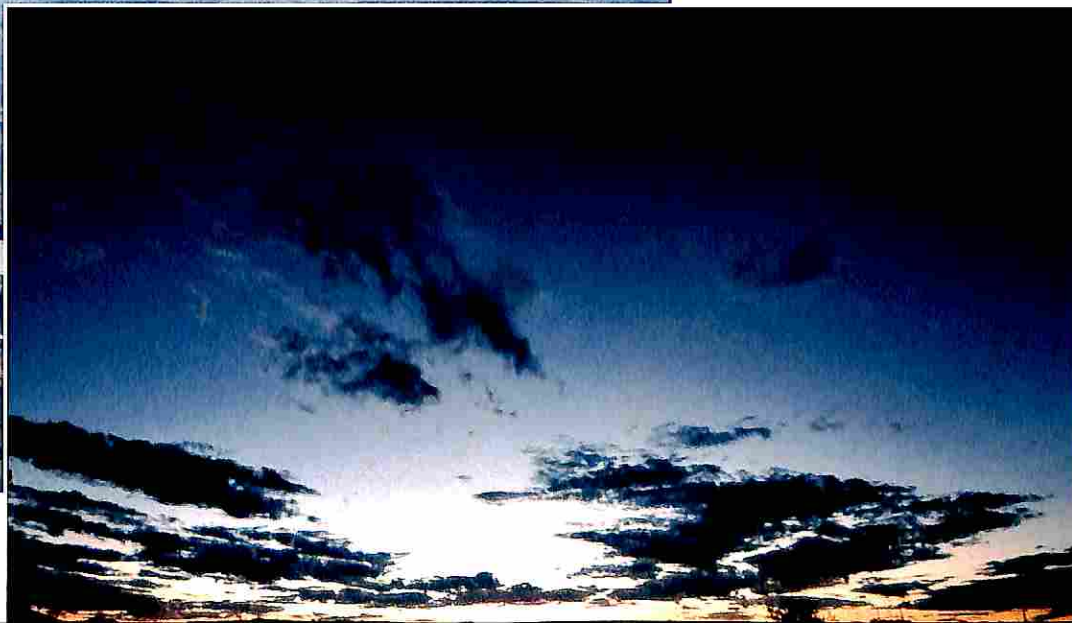
Meravigliosa sorpresa, la cometa McNaught è rimasta visibile solo per pochi giorni intorno alla metà di gennaio



la vaga incertezza nel raggiungimento dell'aeroporto prima che scendesse il buio.

Quei dieci chilometri avrebbero potuto scaturire da una partenza più rapida, da uno sgancio più alto, da un paio di giri meglio assestati in termica. Avevo solo bisogno di un quarto d'ora in più! Gli occhiali da vista con lenti chiare dovevano essere a portata di mano, ma non lo erano. Insomma... un gran bel volo lo stesso. I 1.000, chissà, forse verranno la prossima volta.

E rientrando a casa, dopo un volo sul bellissimo monoposto Ventus 2CT ottenuto in prestito da un amico generoso, troviamo due giraffe che si aggirano nel giardino del residence. Siamo in Africa... In cielo, regalo meraviglioso, subito dopo il tramonto appare nitida la cometa McNaught. Una vacanza indimenticabile! ■



Un tramonto a Gariep

L'inverno

a Borgo San Lorenzo



**Giancarlo
Bresciani**

Quest'inverno atipico per le temperature ben al di sopra della media, ci ha calamitato numerosi in campo a crogiolarci nel tiepido sole del nostro meraviglioso prato ancora verde. Scenario in parte surreale,

immersi in un contesto ricco di colori dove quelli autunnali ancora prevalgono rispetto ad una natura già ferma come in un normale inverno. Ecco che il nostro Mugello ha un aspetto veramente suggestivo nelle ombre lunghe di

questo sole brillantissimo e però basso sull'orizzonte.

DINAMICA E ONDINA

I riti ci sono tutti, dal panino presso a Luco sino a Giacomo che ci traina... Sì, perché si vola!

Ma non solo il solito su e giù, tanto per staccarci da terra: si veleggia, ora con un'ondina sul Goglio ora in una dinamica spesso debole debole, che richiede un pilotaggio pulito e preciso sfiorando la linea dei costoni che portano sino alla Futa. E così anche il tempo vola... e ci si trova ad aver trascorso un'ora per aria conversando con l'amico che ti accompagna sul biposto.

Diversamente dal passato, queste giornate si sono ripetute per diversi week-end. Poteva capitare negli inverni scorsi qualche rara giornata buona, ma quest'anno, accenditi con la voglia di volare che comunque si accumula nella stagione fredda, queste occasioni di volo sono di un piacere incredibile. Non facciamo concorrenza a chi nell'altro emisfero tra Nuova



Zelanda, Australia, Namibia, Sud Africa, Argentina ecc. vive performance esaltanti: noi, sereni tranquilli distanti nel tempo e nello spazio da simili voli, gustiamo il lato poetico dell'essere immersi nella luce, nel sole e nei colori.

SOLE, LUCE, ARIA

Abbiamo per il momento accantonato le nostre aspirazioni più o meno corsaiole e spezziamo la stagione del «non volo», volando. Paradosso! Attendiamo con persino più ansia il ritorno delle termiche vere, forse in virtù di questi assaggi che ci danno la carica. Succubi anche nella stagione entrante, come sempre, della meteo: ma pronti ad aggredire il cielo quando, guarda caso, capita



**Vanni Fredducci,
Maurizio Biagini
e Gabriele Taddei**

**Sandro
Montemaggi
con Filippo Tura**

un sabato o una domenica in cui la massa d'aria non è troppo stabile o troppo instabile...

Bello, bellissimo il nostro sport praticato a qualunque livello, peccato che il mondo esterno sia così maledettamente lontano dalla nostre realtà. Anche se, una di queste domeniche, portando in

volo un passeggero al tramonto, ho rivissuto attraverso le sue parole di entusiasmo la magnificenza del volare veramente immersi nella natura. Discorso apparentemente banale questo, ma in realtà facendo un esame di coscienza è facile accorgerci che chi di noi non ha spostato o rimosso questi piaceri

così istintivi, scagli la prima pietra. Nelle occasioni con i bipedi non volanti, dovremmo sforzarci di parlare di più in termini di «sole-luce-aria», frenando il nostro entusiasmo di piloti scafati nel voler raccontare prevalentemente di record e prestazioni, che al non esperto non possono che apparire solo come dati astratti.

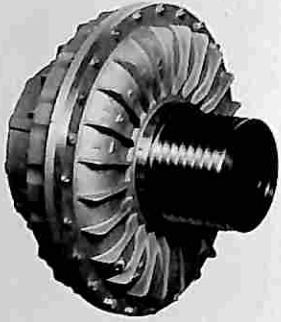
Forse, così agendo, troveremo un punto di incontro con tutti quelli che non potranno non amare quanto noi la natura e probabilmente sarà più facile convincerli a gustarne gli aspetti dall'angolatura fantastica di quando si è immersi nel cielo.

Scusate la diversione, siamo d'inverno, la sera arriva presto, si sta facendo l'ultimo decollo ed il sole sta scomparendo dietro il monte Morello. Ci si prepara ritirare i remi in barca, la temperatura si abbassa bruscamente, si hangara di corsa e via a casa... ■



GIUNTI IDRODINAMICI K - TRANSFLUID

A riempimento costante.
Per motori elettrici ed endotermici.
Potenze fino a 2300 kW.



GIUNTI IDRODINAMICI KX - TRANSFLUID

A riempimento costante.
Funzionamento ad acqua e ad olio.
Potenze fino a 1000 kW.



PRESE DI FORZA CON GIUNTO IDRODINAMICO KFBD - TRANSFLUID

A riempimento costante.
Potenza trasmissibile fino a 500 kW



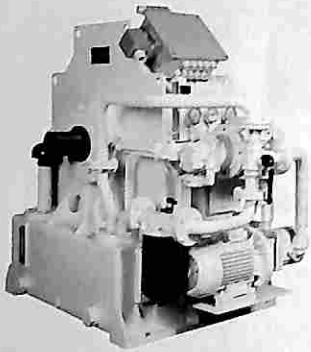
GIUNTI IDRODINAMICI SKF - TRANSFLUID

A riempimento costante.
Per motori elettrici ed endotermici.
Montaggio diretto su motore.



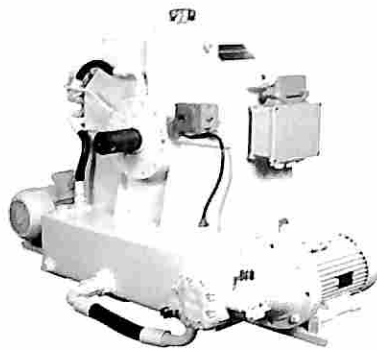
GIUNTI IDRODINAMICI KSL - TRANSFLUID

A riempimento variabile per
variazione di velocità
con regolazione elettronica.
Potenze fino a 3300 kW.



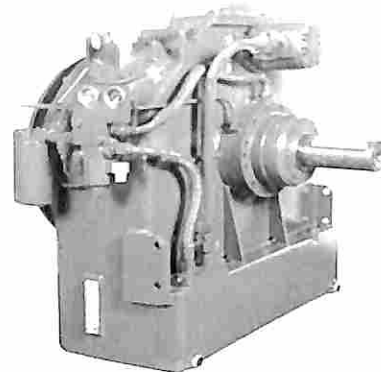
GIUNTI IDRODINAMICI KPTB - TRANSFLUID (per motori elettrici)

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



GIUNTI IDRODINAMICI KPTO - TRANSFLUID (per motori endotermici)

A riempimento variabile per avviamento
graduale disinnesto carico
Potenze fino a 1700 kW



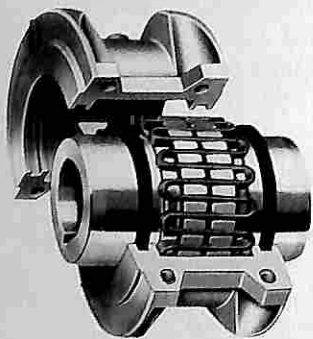
FRENI A DISCO E A CEPPI TRANSFLUID

Per coppie fino a 1000 Nm



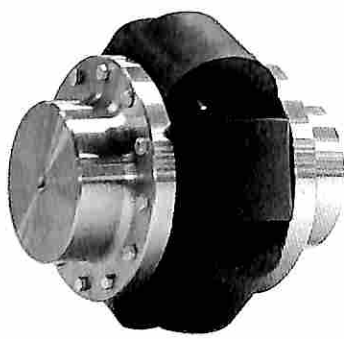
GIUNTI ELASTICI STEELFLEX - FALK

Oltre a compensare gli errori di allineamento
assorbono anche urti e vibrazioni.
Per coppie fino a 900000 Nm.



GIUNTI ELASTICI MULTICROSS - REICH

Ad elevata elasticità torsionale.
Per coppie fino a 54000 Nm.



GIUNTI ELASTICI RILLO - REICH

Ad elevata elasticità torsionale.
Per coppie fino a 14500 Nm.



GIUNTI OSO A DENTI TRANSFLUID

Per coppie fino a 5000 Nm



FRIZIONI A COMANDO IDRAULICO TPO - TRANSFLUID

Per potenze fino a 800 kW.



FRIZIONI A COMANDO PNEUMATICO TPO - TRANSFLUID

Con uno, due, tre dischi.
Per coppie fino a 11500 Nm.



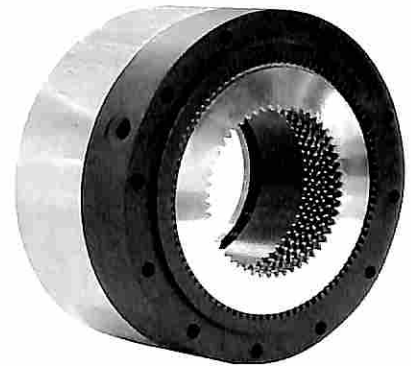
FRIZIONI A COMANDO IDRAULICO SH/SHC - TRANSFLUID

Inserzione sotto carico.
Per coppie da 120 a 2500 Nm.



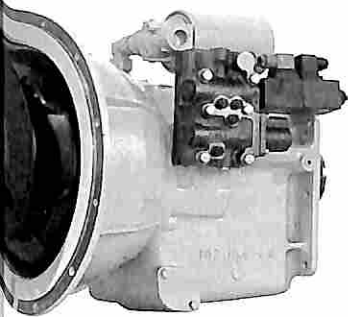
FRENI DI SICUREZZA AD APERTURA IDRAULICA SL - TRANSFLUID

Per coppie fino a 9000 Nm.



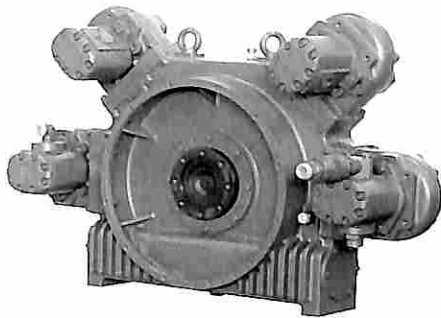
TRASMISSIONI DINAMICHE MPD - TRANSFLUID

Comando idraulico
Cambio a una o più marce.
Potenze fino a 75 kW.



ACCOPIATORE MULTIPLO MPD - TRANSFLUID

Potenze fino a 1100 kW.



ACCOPIATORI ELASTICI RBD - TRANSFLUID

Per l'accoppiamento di motori endotermici a pompe, compressori, generatori.
Per coppie fino a 16000 Nm.



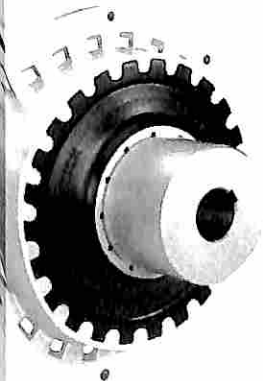
GIUNTI ELASTICI PER CARDANO VSK-REICH

Per coppie fino a 16000 Nm.



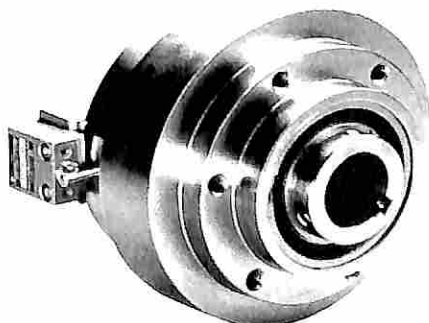
GIUNTI ELASTICI VSK-REICH

Assorbimento vibrazioni torsionali
Per coppie fino a 40000 Nm.



LIMITATORI DI COPPIA A COMANDO PNEUMATICO NEXEN

Per coppie fino a 3600 Nm.



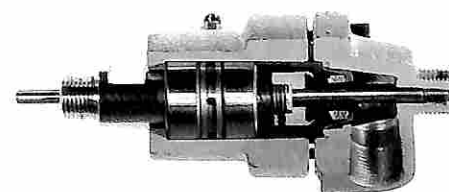
FRIZIONI E FRENI A COMANDO PNEUMATICO NEXEN

Per coppie fino a 34000 Nm (a dischi).
Per coppie fino a 37000 Nm (a denti).



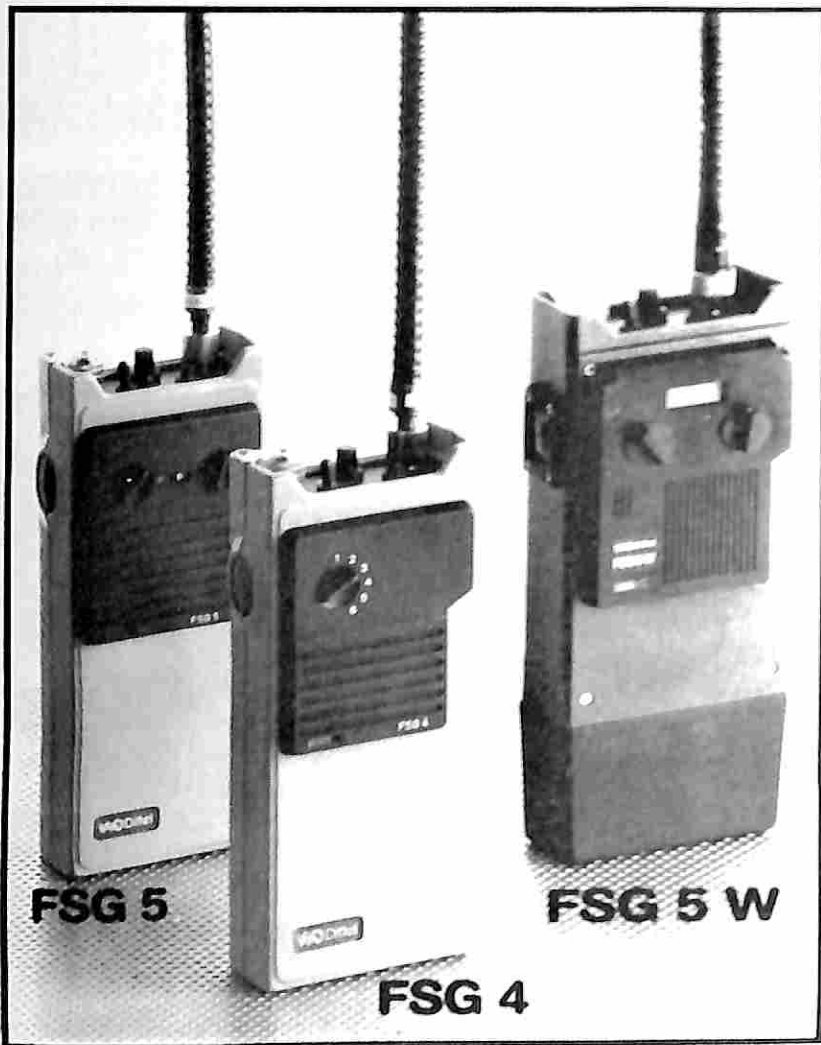
COLLETTORI ROTANTI FILTON

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





Walter Dittel



FSG 5

FSG 4

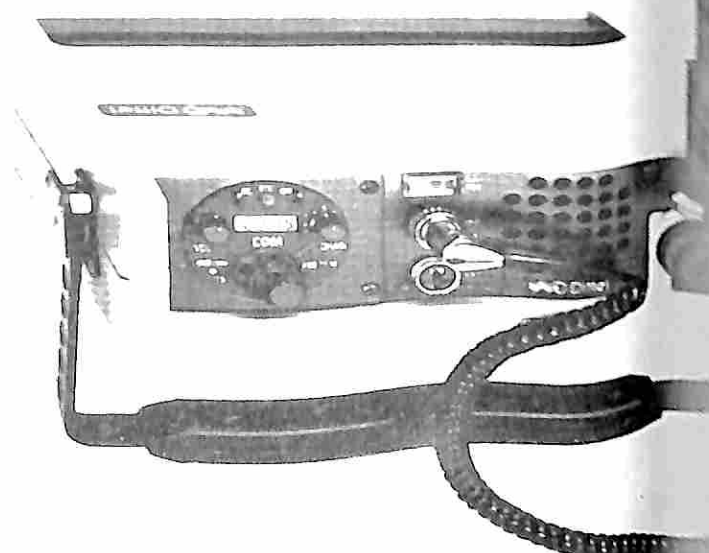
FSG 5 W



FSG 71 M



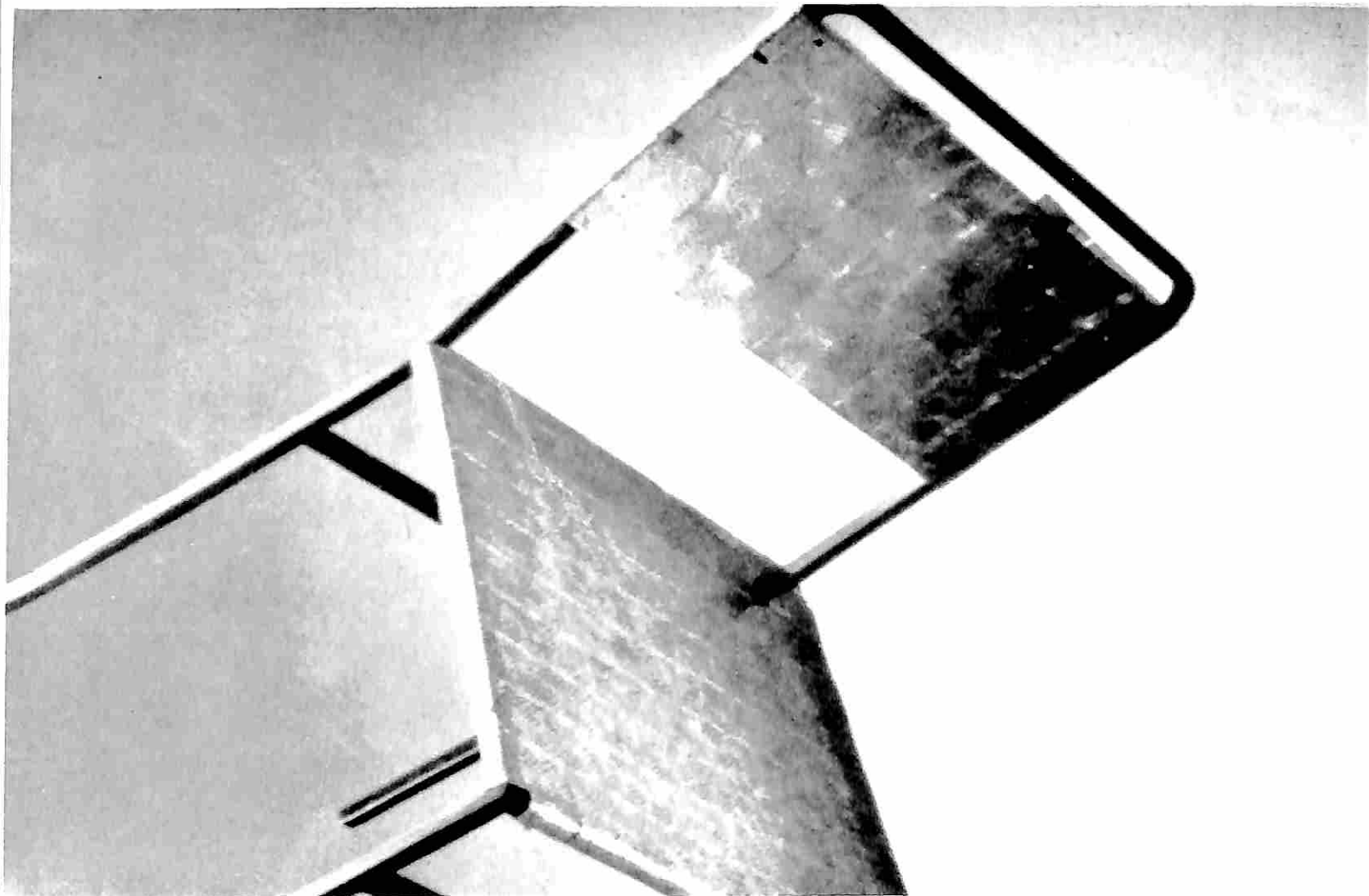
FSG 70



AVIATION COMMUNICATION SYSTEMS



VIA ALTMANN NR. 9 I - 39100 BOL
Tel. 0471/543333 r.a. - Fax 0471/5



SICOBLOC

SICOBLOC è un semilavorato in PVC o in resina SURLYN, caratterizzato da colori perlacci, 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.

MAZZUCCHELLI 1849 S.p.A.

Fondata nel 1849 MAZZUCCHELLI 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, MAZZUCCHELLI 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



GREAT ITALIAN TASTE
The eternal style.

DISARONNO ORIGINALE
Since 1525