



2009

NOVEMBRE



**IN QUESTO  
NUMERO:**

- ▶ SAURIS
- ▶ LA FESTA "DEL BRUTTO TEMPO"

▶ INSEGNAMENTI DA TRARRE DA UNA SCOMPARSA

▶ SPOSTATE IL PESO DEL VOSTRO CORPO

▶ LE CLASSIFICHE

▶ PROSSIMI APPUNTAMENTI

# SAURIS

Una "location" eccezionale, una giornata decisamente promettente, la chimera d'intascare il premio in denaro di ben 500 euro al vincitore della gara di centro, ha richiamato moltissimi piloti sia di Delta che di Parapendio. Il "mitico" trattore comincia subito, a pieno carico, a raggiungere il decollo sul Morghenleit a quota 1985 m slm. Iniziano i decolli ma subito si percepisce che l'atterraggio non sarebbe stato tra i più elementari soprattutto per i deltaplani.

Purtroppo un deltaplanista, prende una bella botta in atterraggio e se dapprima si alza normalmente, poi si nota che le sue condizioni vanno peggiorando ed è necessario richiedere l'aiuto dei sanitari con l'intervento del 118.

La tensione nell'aria diventa palpabile, altri delta effettuano atterraggi rocamboleschi, mentre al microfono l'organizzazione avvisa dell'imminente arrivo dell'elisoccorso.

Ancora molte persone in volo che vanno avviate, purtroppo molti piloti sono senza

radio e a partire da questo momento l'organizzazione mi è sembrata decisamente in "difficoltà"... Per il futuro, quando si vogliono organizzare gare di questo tipo, sarà bene tenere presente:

1- Trovare un parcheggio lontano dalla zona di atterraggio: le auto in sosta sul lato destro della strada rappresentavano un ostacolo e un pericolo soprattutto per i delta ma anche per i para presenti alla manifestazione.

2- Quando interviene un mezzo di emergenza come il 118, bisogna evitare altri incidenti e quindi gestire le persone che sono in volo in quel momento. Se non si possono contattare perchè prive di radio, potrebbe essere ragionevole far capire la situazione di pericolo stendendo una croce bianca sul centro, annullando così la competizione.

A Sauris, per fortuna, il sorriso è poi tornato anche grazie alle evoluzioni acrobatiche del "Bimbo" ed alla felicità di Nicole che "mette in tasca" il ricco premio offerto dall'organizzazione: 500 euro sono sempre un bel bottino.

**BRAVA NICOLE!!!!**



## I SOCCORSI

Nel Cielo di  
Sauris

# INSEGNAMENTI DA TRARRE DA UNA SCOMPARSA

Di *Philippe Lami da Parapente Mag n°126*  
Traduzione di *Carlo Anzil*

*Nonostante le molte spedizioni di ricerca, il pilota **Olivier Besset**, partito da St-André-les-Alpes il 12 agosto, non è stato ritrovato. Philippe Lami ci dice cosa bisogna imparare da questa triste storia.*

Era una bella giornata con basi a oltre 3200 metri, niente vento... un gruppetto di agguerriti piloti era pronto a darsi battaglia sul celebre percorso che porta a Dormillouse, 55 km più a Nord. Fra di loro, Olivier Besset, partito alle 12 e 45 verso Nord e poi scomparso. Per più di una settimana, sua moglie Manu, la sua famiglia, i suoi amici, numerosi volontari, la scuola di parapendio locale, in stretta collaborazione con la Gendarmeria, il soccorso alpino con i suoi elicotteri, lo hanno cercato. Per monti e per valli, nei burroni e nei sotto-boschi, nelle zone desertiche di montagna dell' alto Verdon, nelle profonde valli dell'Estrop, della Grande Séolane. Sostenuti dalla speranza...

A tutt'oggi Olivier non è stato ritrovato. Olivier è un giovane pilota con 7 anni di volo ed una progressione piuttosto rapida. Incomincia a fare dei voli di distanza, di circa 50 km, dalle sue parti, nella zona di Annecy. Ha 31 e si è sposato da poco. Professore di matematica, sportivo, attivo, è ad un eccellente livello in arrampicata ed alpinismo. La sua formazione nel volo in parapendio comprende due corsi di pilotaggio e conosce molto bene la sua vela, una Advance Epsilon 4 rossa e bianca che possiede da 4 anni. Il suo equipaggiamento è in buono stato, così come il suo paracadute di soccorso. Quel giorno, Olivier è partito, del tutto consapevole, su di un sito che andava a scoprire. Certamente ha seguito i piloti locali. La sua ultima posizione conosciuta è sul Cheval Blanc, 20 km a Nord del decollo: testimonianza visiva sicura. Il resto del percorso, ipotizzato, si traccia con il riscontro di testimonianze di piloti meno sicuri, con un'ultima segnalazione sulla cima dell'Estrop, quel giorno sotto il domino di un grosso congesto. Sparito. E pochi dati per localizzarlo. Una zona di ricerca di oltre 60 km di altezza per 30 di larghezza, disseminata di alte ed aride montagne, di dense foreste, di deserte pietraie. Un ambiente di montagna impressionante. Come si può, ai giorni nostri, sparire così? Olivier è partito senza avere acceso alcun

strumento di comunicazione. Il suo telefono cellulare era spento. Niente radio. Senza carte topografiche e senza nessuna conoscenza della zona di volo. Senza aver dichiarato alcun percorso. È partito all'avventura... come molti fra di noi.

Dove può essere finito, se non dentro una foresta?

Le foreste talvolta sono così fitte che nemmeno un sorvolo, con l'elicottero in fase stazionaria, consente di vedere il suolo!

Il peggio è arrivato per forza. È caduto dentro la vela dopo una grossa chiusura e successiva violenta picchiata? E la fine della caduta si è verificata penetrando nella foresta? Il futuro ce lo dirà, forse...

L'impegno, i mezzi utilizzati, lo slancio di solidarietà, tutte quelle ore di angoscia, le ricerche vane, devono servire a qualcosa. Non più a ritrovare Olivier in vita, ma a risvegliare la nostra coscienza nella pratica del parapendio.

Io sono intimamente convinto che quello che motiva un pilota di parapendio è proprio questo residuo di avventura; il dondolarsi dentro un universo fatto di altezza, nubi, montagne, laghi d'alta quota, e ambienti di "fine del mondo"; la lotta, spesso coinvolgente, con gli elementi, ma talvolta violenta e sempre contrassegnata da rispetto ed umiltà; la nozione del rischio accettato e soprattutto la consapevolezza di una vita resa più intensa attraverso questo immergersi nella natura. Per questo contatto carnale, fisico, con questo elemento così vivo, così gratificante. Per questa strana miscela fatta di forza fisica, forza mentale, conoscenza tattica. In questo senso, Olivier non è stato imprudente, nella sua scelta di volare in silenzio. È stato egoista, questo è certo, non pensando che a sé stesso nella sua quiete del cielo. Ma è una scelta personale che io rispetto e comprendo in pieno.

Comunque, cerchiamo almeno di trarre qualche insegnamento da questo dramma. Innanzitutto è importante ricordare che quest'evento è unico in Francia, almeno per quanto ne so io. C'è



solo un altro caso simile in Europa: nel 2003, in Svizzera, il pilota americano Scotty Marion, competitore di alto livello, scomparve in volo senza mai più essere ritrovato. Ai nostri giorni, la localizzazione di un pilota, che ha subito un incidente di volo, ha sempre dato i suoi frutti, più o meno velocemente. Ed è proprio questo ritardo nella localizzazione che è importante ridurre al minimo. Delle semplici precauzioni avrebbero accelerato considerevolmente le ricerche. Il solo fatto di lasciare acceso il telefono cellulare, anche in modo "silenzioso", anche fuori delle zone coperte, permette una geolocalizzazione. Per triangolazione in zone coperte dalla rete, per ricezione del segnale dall'elicottero negli altri casi. Una radio ricetrasmittente VHF, anche in solo ascolto, genera un rumore di fondo anch'esso rintracciabile.

Inoltre esistono numerosi sistemi di registrazione dei percorsi, che utilizzano strumenti dotati di GPS, grandi quanto un variometro, che possono comunicare la vostra posizione a un server, su di una determinata frequenza, via satellite. La più conosciuta, la più diffusa di queste apparecchiature si chiama SPOT. Costa meno di 200 €, pesa 210 grammi, è molto robusta, è a tenuta stagna ed è in grado di emettere segnali funzionando per oltre 12 mesi. Richiede un abbonamento di 138 € per la durata di un anno. Con lo Spot, la vostra posizione viene aggiornata ogni 10 minuti. Se lo accendete sarete braccato, localizzato durante tutti i vostri spostamenti, eventualmente seguito dai vostri parenti, o nelle gare, visualizzato sui Pc. E' previsto anche l'invio gratuito di Sms verso un portatile di vostra scelta, comprendente posizione e messaggio rassicurante o di smarrimento.

Altra soluzione per gli amanti del high tech, il telefonino equipaggiato con un GPS, con connessione GPRS permanente, ed un computer con programma livetrack24lite, versione mobile-iphone o altri sistemi. In questo caso la vostra posizione viene inviata in modo gratuito, servendosi del vostro abbonamento mobile, verso il server gratuito di Leonardo Live. All'atterraggio il server può inviare un Sms o una e-mail di allerta, con un messaggio convenuto. Impressionante per efficienza! Potete trovare maggiori delucidazioni sul sito internet [www.livetrack24.com](http://www.livetrack24.com). unico inconveniente: consuma molto e scarica velocemente le batterie dei cellulari. Esistono altri sistemi di localizzazione individuali, tipo Cospas-Sarsat, più precisi nella localizzazione a mezzo

radio-gonometria, ma sfortunatamente molto più cari (si parte da 460 €). Tutti questi mezzi esistono e sono facili da utilizzare. Ma non è che stiamo spostando il problema di fondo? La vera soluzione è insita nella coscienza di ciascuno. Nelle scelte personali di ogni singolo pilota, di ogni alpinista, di ogni viaggiatore o marinaio.

Tuttavia è indispensabile, in simili frangenti, organizzare al meglio ed al più presto la coordinazione delle informazioni della ricerca, servendosi di una persona a cui fare capo (il coordinatore), che deve essere in stretto contatto con la Gendarmeria e che prende accurata nota di tutte le informazioni. E così pure diffondere rapidamente, a tutti gli utilizzatori del luogo di ricerca, la notizia della scomparsa: basi di alianti, piste per

Ulm, clubs e scuole di parapendio, associazioni di camminatori, pastori, abitanti dei villaggi...

I giornalisti, sfortunatamente saranno ben presto messi al corrente del problema e dispiace constatare come il nostro sport li attiri più volentieri in queste circostanze che per un campionato ben organizzato... Non parliamo di maggiore sicurezza ma di maggiore responsabilità; prima di andare in volo pensate a queste poche righe, ai parenti che lasciate a terra. E adattate il vostro modo di volare. Una volta atterrati, date la vostra posizione. E soprattutto ripiegate velocemente la vostra vela, o raccoglietela a fiocco: per convenzione, una vela che rimane distesa a lungo, in montagna, significa "aiuto"...



A sinistra lo  
SPOT a destra il  
Cospas- Sarsat

**Ali Libere e Centro Friulano Parapendio**  
Invitano a partecipare alla

**CENA SOCIALE**

**Sabato 24 ottobre**  
**ore 20.00**  
**presso il ristorante "Costantini"**  
**a Collalto di Tarcento**

Dare conferma ad Enrico cell. 340.8216595 o Franco cell. 329.4133588

## LE FOTO



# FESTA DEL "BRUTTO TEMPO"

Le ore di insolazione cominciano a diminuire, il bosco cambia i suoi colori, la tradizione del nome vorrebbe che qualche tipo di fronte intervenisse a rovinare la festa.

Ma quest'anno NO!! Piccoli cumuli cominciano a formarsi sulle cime dello Zoncolan e del Tenchia; il cielo azzurro si lascia velare solo dall'inversione, la voglia di volo interviene a scaldare gli animi di tutti i presenti, c'è molta carne al fuoco oggi, Gara di centro per deltaplani e parapendio, ultima prova del Campionato Triveneto Delta, voli in doppio, dimostrazioni di paramotore e trike.

## LE CLASSIFICHE

### DELTAPLANO

- 1° LOREDAN DIEGO - 9 M.
- 2° CHECCHI FABRIZIO - 12 M.
- 3° ZIN LUIGINO - 18 M.

### PARAMOTORE

- 1° D'ORLANDO GIANNI - 6 M.
- 2° CIGLIANI FABRIZIO - 7 M.
- 3° MOROCUTTI ENDO - 12 M.

### PARAPENDIO

- 1° PERSELLO ARDUINO - 52 CM
- 2° PINOSA FRANCO - 60 CM
- 3° BACCARA FRANCO 2,80 M

### PARAPENDIO DONNE

- 1° CHIARVESIO TIZIANA - 8 M
- 2° FEDELE NICOLE - 25 M
- 3° ARENA DORA - 30 M

PILOTA PIU' ANZIANO  
PARAPENDIO - TULLIO NADALUTTI  
DELTAPLANO - GIGI ZIN

## CLASSIFICA TRIVENETO DELTAPLANO

### GIORNATA

- 1° DAL MAS ARTURO
- 2° BIZ ALVISE
- 3° SELENATI SUAN PARIMERITO CON TURRIN VALTER

### GENERALE TRIVENETO

- 1° SELENATI SUAN - 2933
- 2° DAL MAS ARTURO - 2752
- 3° BIZ ALVISE - 2292
- 4° TURRIN VALTER - 1772
- 5° LOREDAN DIEGO - 1415

"Basecumulo"  
all'opera



# SPOSTATE IL PESO DEL VOSTRO CORPO!

Di Maxence Jorcin e Christophe Waller da Parapente Mag n°120  
Traduzione di Carlo Anzil

La maggior parte degli incidenti di volo si risolve felicemente perchè i moderni parapendio sono molto tolleranti e se la sbrogliano da soli. Non approfittiamone per cadere in un eccesso di confidenza! Innanzitutto la sicurezza è una questione di mentalità: imparare, capire, anticipare, rimettersi in discussione sono le regole base della sicurezza. Oltre a queste regole di base ci sono dei punti fondamentali...

Intervenire al momento giusto (temporizzare): è di vitale importanza!

È la prima cosa che si impara in un corso di Pilotaggio. Si impara a provocare un movimento di picchiata della vela e ad arrestarlo al momento giusto (si dice anche "tempo") con un intervento sui freni simmetrico, breve e deciso, nell'istante in cui la vela, ripartendo in avanti, passa proprio sopra la testa... Nel caso di una forte picchiata, si può dover frenare molto a fondo, ricordandosi sempre di far risalire le mani rapidamente!

Un intervento fatto al momento giusto vi tirerà fuori da ogni situazione pericolosa. Se saprete intervenire sui freni al momento opportuno, non avrete delle chiusure che molto di rado. E se per caso avrete ecceduto con i comandi, con un buon "tempo" sarete in grado di interrompere la cascata di configurazioni inusuali, che tale sur-pilotaggio avrà innescato. Al contrario, non intervenire o intervenire non nel momento giusto, aggraverà la situazione.

Il "tempo" (intervenire al momento giusto) deve essere un riflesso: se vedete la vela picchiare in avanti, dovete fermarla. E questo vale sempre, non importa in quale configurazione di volo vi troviate!

## Usate la selletta!

Toppo pochi piloti usano correttamente lo spostamento del peso nella selletta. Molti non osano inclinarsi, fino a far passare la testa dall'altra parte della bretella, sia in termica che nei corsi di Pilotaggio. Non utilizzando lo spostamento del peso nella selletta sarete costretti ad usare di più i freni e quindi ad avvicinarvi pericolosamente al punto di stallo. Avrete più tendenza ad appendervi alle maniglie dei freni ed a sur-pilotare. Mentre con un opportuno spostamento del peso nella selletta voi potrete quasi sempre impedire una partenza in rotazione. Ed allora spostate il peso del vostro corpo! Incrociate le gambe per girare! Sporgetevi in fuori!

## L'importanza dei 360° stretti

Riteniamo importante saper gestire una spirale stretta per volare in sicurezza! Perchè? Certamente non per sfuggire ad un fronte temporalesco! Infatti in una siffatta situazione, potreste essere anche il campione del mondo, ma non riuscireste a tenere la spirale così a lungo da riuscire a scendere.

Fare dei 360° stretti sviluppa i riferimenti nello spazio, insegna a posizionarsi bene nella selletta e ad addomesticare la forza centrifuga.

Anche senza volerlo, potreste facilmente trovarvi in 360° stretti, a seguito di una chiusura: la vela parte in veloce rotazione e vi trovate in spirale.

Se non sapete come uscire da una simile configurazione, potete incorrere in tre tipi di incidenti:

la vela entra in spirale neutra e... siete fregati;

la vela non è in spirale neutra ed esce da sola dalla configurazione, ma ci mette parecchi giri; se siete belli alti la spirale si smorza progressivamente, ma se siete troppo bassi (e questo è il caso più comune perchè le chiusure sono più frequenti quando si vola vicini ai costoni), la vela non ha il tempo di uscire da sola dalla spirale;

riuscite a fermare la spirale, agendo sul comando opposto alla rotazione, ma non conoscete il seguito, perchè non avete mai imparato a gestire l'uscita dalla spirale, non riconoscete il momento della dissipazione e venite sorpresi da una grossa restituzione seguita da una forte picchiata. Impressionati dalla velocità e dalla entità di questi eventi non trovate il momento giusto per intervenire e si innesca la cascata di incidenti. Per uscire

da questa cascata di configurazioni bisogna assolutamente "temporizzare" e spostare il peso nella selletta per non sur-pilotare.

## Troppo bassi

Altra regola da rispettare: non fare mai degli esercizi (o manovre acrobatiche) quando si è troppo bassi. Tenete sempre un buon margine di altezza! E questo vale ancora di più quando cominciate a sentirvi sicuri della manovra che volete fare. Un eccesso di confidenza può portare ad una diminuzione dell'attenzione e questo può accadere in ogni fase del volo, in termica, in decollo, in atterraggio... se c'è un margine di sicurezza, si può venire perdonati, ma se si è troppo bassi, ci si può fare molto male. Quindi tenete sempre un buon margine di sicurezza: non giocate col fuoco, non fate manovre vicino al terreno!

## Uno scalino più in basso...

Non ci stancheremo mai di ripeterlo: prendetevi il tempo per progredire con una vela tipo scuola o per principianti, prima di cambiarla e volare con una vela di categoria superiore. Nei nostri corsi di Pilotaggio, riscontriamo che in media almeno un pilota, a fine corso, cambia vela perchè si è reso conto che, per lui, la sua è troppo esigente. Nell'esecuzione degli esercizi si accorge che la velocità è troppo alta e non ha il tempo di reagire al momento giusto: questo gli impedisce di migliorarsi mentre con una vela più facile se la cava molto meglio. Ritornare ad una vela di categoria inferiore, può essere psicologicamente difficile da digerire, ma dopo ci si sente talmente meglio in aria! Tutti i corsisti ai quali abbiamo consigliato una vela più facile, volano molto più serenamente e migliorano di giorno in giorno.

Una vela omologata CEN "C" o "D" (o DHV 2 o 2 - 3) non perdona errori di pilotaggio. Per esempio, con queste vele, se non intervenite al momento giusto ("tempo"), gli incidenti possono concatenarsi in una pericolosa sequenza, mentre con una vela più tranquilla, non avreste che una chiusura che si riapre subito e da sola...

Ed allora non esitate a prendere una vela facile, anche se è un po' meno veloce ed ha un punto in meno di efficienza. Girerete le termiche molto meglio di prima e certamente farete molti più chilometri!



## Paracadute d'emergenza

La maggior parte dei praticanti il volo in parapendio non dovrà mai usarlo, durante tutta la carriera di volo. Tanto meglio! Tuttavia, se dovesse capitare il momento di usarlo, è meglio sapere come servirsene e... che funzioni!

Ecco alcuni consigli:

- Troppi piloti non sanno che, dopo il lancio, bisogna lasciare la maniglia e collassare la vela e soprattutto non sanno il perchè. Visualizzate queste azioni: chiudete gli occhi, immaginatele e ripassate spesso la sequenza dei gesti da fare! Dovrete farle automaticamente il giorno che ne avrete bisogno.
- Fate comunque una prova di estrazione e lancio dell'emergenza, appesi da qualche parte, sia che il ripiegamento l'abbiate fatto voi sia che ve lo abbia fatto uno specialista. Noi troviamo ancora dei paracadute di emergenza che non escono dal Contenitore, vuoi perchè sono stati mal sistemati, vuoi perchè non sono compatibili con la selletta.

**È importante che l'emergenza funzioni!** Appendetevi ad un trespolo, al ramo di un albero, sotto un portico, ma fate questa prova!

- Affinchè la prova sia realistica, la selletta ed il contenitore dell'emergenza devono essere in tensione. Infatti se fate la prova mentre state in piedi, con la selletta sulla schiena,
- l'emergenza uscirà **Senza problemi**, mentre sotto tensione (cioè stando seduti nella selletta appesa) potrebbe non uscire o perchè mal sistemata o perchè non adatta a quel tipo di selletta. Se un giorno dovesse capitarvi di doverla usare, potreste trovarvi in una situazione di veloce rotazione con forte centrifugazione e vi trovereste a poggiare sulla selletta con 2 - 3 volte il vostro peso. Per farla breve, se l'emergenza non esce facilmente nella prova che fate appesi, cercate una diversa sistemazione e poi fate di nuovo la prova. Non esitate a controllare, toccare, smontare e rimontare il vostro paracadute di emergenza. Sarete voi ad averne bisogno, non il rivenditore nè il costruttore. Dedicategli del tempo per capire come funziona.

### Conclusioni

Il solo fattore che potrà fare diminuire gli incidenti... siete voi! Non smettete di imparare, rimettetevi in discussione, osservate come volate, siate franchi e critici con voi stessi. Siate ricettivi, non dormite sugli allori.

## Anteprima serata meteo:

# Sarà buona???

Proviamo ad affrontare, dal punto di vista meteorologico, un tema abbastanza comune per gli amanti dei voli di xc: "Vado o non vado a Sorica?" Come faccio a sapere come sarà la giornata?

I vicini sloveni, per la valutazione, si affidano ai modelli matematici proposti dal loro Centro meteorologico Nazionale e all'esperienza nel saperli interpretare. Vediamo ora di conoscere dove si trovano le informazioni e come si interpretano.

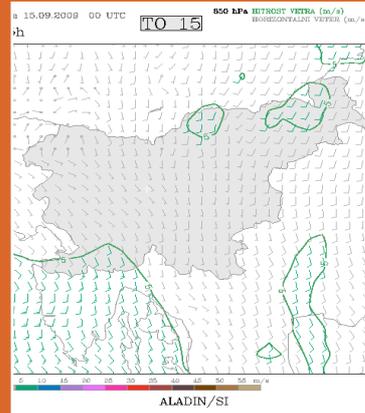
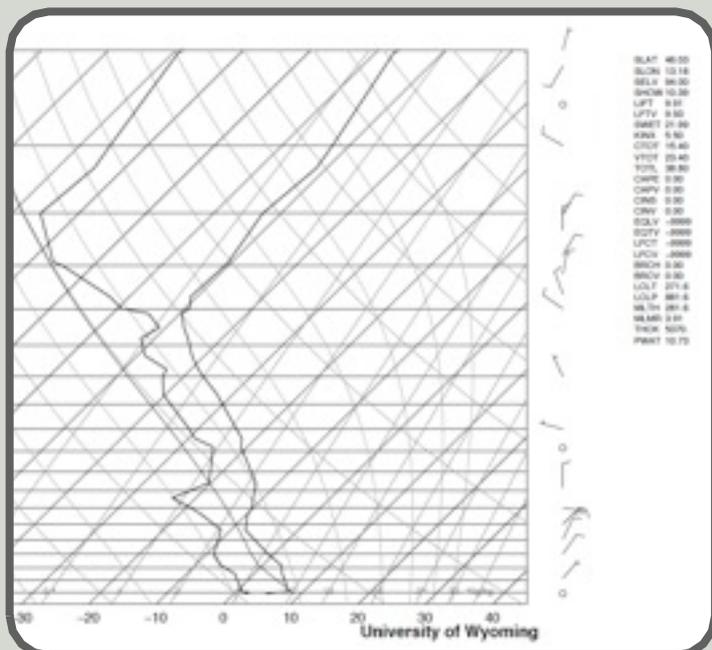
Innanzitutto quest'anno le giornate

che hanno "reso" maggiormente in fatto di voli di distanza sono state quasi sempre quelle immediatamente successive al passaggio di una fase ciclonica. Importante, per un giusto quadro, è la presenza di due fasi anticicloniche, una solitamente centrata su Polonia o bassa Russia e una, piazzata nel solito posto tra Spagna e Marocco. Esse creano un promontorio sulla nostra regione, il tutto si riassume con belle giornate al mare, leggera instabilità sui monti, venti a regimi di brezza, il tutto, per circa tre giorni consecutivi.

Le giornate ideali?????

Lo vedremo durante la serata!!!! Intanto memorizzate i link sotto..mi raccomando.

[Osmer - Osservatorio Meteorologico Regionale](#)  
[ARPAV - DOLOMITI METEO](#)  
[Atmospheric Soundings - University del Wyoming](#)  
[Soundings For Central Europe](#)  
[Webcam Gemona | Meteo Webcam](#)  
[Meteosat previsioni animazione](#)  
[Meteo romagna METEOSAT ANIMAZIONE AREA ALPINA - ITALIA NORD - Visibile e Infrarosso](#)  
[Le nostre nuvole](#)  
[Meteo 15 giorni - Previsioni del tempo a lungo termine | IL METEO.IT](#)  
[WunderMap Interactive Radar & Weather Stations : Weather Underground](#)  
[meteonev.html](#)  
[meteo.si - National Meteorological Service of Slovenia - Interactive weather](#)  
[26.4 Ufficio Idrografico - Bollettino meteorologico](#)  
[Meteo e Previsioni del tempo ad alta risoluzione.Worldwide High resolution weather provider | Datameteo - Content](#)  
[Immagini di precipitazione istantanea](#)





# LE CLASSIFICHE

CAMPIONATO PRECISIONE CFP 2009 - classifica						
pos	Pilota	media cm	punti	valide	fatte	dettagli
1	Moretti Marco	98	2705	3	3	- Forni 160 cm - Bernadia 55 cm - Bordano 80 cm
2	Persello Arduino	114	2658	3	3	- Bernadia 230 cm - Sauris 60 cm - Cercivento 52 cm
3	Baccara Franco	365	1905	3	4	- Forni 320 cm - Bernadia 495 cm - Resia 850 cm - Cercivento 280 cm
4	Radina Umberto	390	1830	3	3	- Forni 900 cm - Resia 170 cm - Sauris 100 cm
5	Neri Luca	543	1370	2	2	- Bordano 240 cm - Cercivento 390 cm
6	Buttolo Francesco	603	1190	2	2	- Bernadia 110 cm - Bordano 700 cm
7	Tosolini Massimo	617	1150	2	2	- Bernadia 400 cm - Cercivento 450 cm
8	Scubla Vittorio	637	1090	2	2	- Bernadia 410 cm - Cercivento 500 cm
9	Colodet Dario	640	1080	2	2	- Bernadia 220 cm - Bordano 700 cm
10	Ceoldo Claudio	667	1000	1	1	- Bernadia 0 cm
11	Matteu Gianpietro	667	1000	1	1	- Forni 0 cm
12	Nuvoli Luca	670	990	1	1	- Bernadia 10 cm
13	Pinosa Franco	687	940	1	1	- Cercivento 60 cm
14	Masci Alessandro	690	930	1	1	- Forni 70 cm
15	Pirata Claudio	700	900	1	1	- Bernadia 100 cm
16	Di Giusto Enrico	703	890	1	1	- Forni 110 cm
17	Peruzzi Alessandro	717	850	1	1	- Bordano 150 cm
18	Anzil Carlo	730	810	1	1	- Bernadia 190 cm
19	Casani Mario	810	570	1	1	- Resia 430 cm
20	Nonino Eugenio	813	560	1	1	- Bordano 440 cm
21	Zamparo Annamaria	927	220	1	1	- Bordano 780 cm
22	Chiarvesio Tiziana	933	200	1	1	- Cercivento 800 cm

# Albo d'oro precisione

valore medio su tre prove

CENTRO FRULANO PARAPENDIO		2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	anni precedenti
		cm										
1	1 Moretti Marco	23		23								
2	2 Pinosa Franco	32						32				
3	3 Minotto Roberto	40		40				92				
4	4 Anzil Sergio	47					47					144
5	5 Ceoldo Claudio	61						61			219	470
6	6 De Cecco David	67										67
7	7 Rorato Bruno	70										70
8	8 Michieli Roberto	81							81			
9	Gobbo Gianandrea	81			81			83		87	420	
10	Scubla Vittorio	81	81		157		213	377				413
11	11 Nastri Aldo	99										99
12	12 Rasura Paolo	106										106
13	13 Zuccolin Tullio	113										113
14	14 Persello Arduino	114	114	410								
15	15 Zonca Marco	117					117					243
16	16 Peruzzi Alessandro	138				138			183			
17	17 Nonino Eugenio	151										151
18	18 Baccara Franco	152				152				165		336
19	19 Ciani Fabrizio	158										158
20	20 Matteu Gianpietro	180					180	320				
21	21 Lanzutti Titta	184										184
22	22 Princic Dario	190										190
23	23 Perusini Toni	213										213
24	24 Ferrarin Sergio	268										268
25	25 Spaggiari Renato	312										312
26	26 Giorgolo Carla	330										330
27	27 Lorenzoni Fabrizio	348					348					
28	28 Savola Alberto	360										360
29	29 Agosto Luca	375									375	
30	30 Massi Marco	381										381
31	31 Radina Umberto	388			388							
32	32 Toneatti Lucio	395										395
33	Bresolin Claudio	395				395	477					
34	34 Cracogna Roberto	398		398								
35	35 Beinat Daniele	407										407
36	36 Paravano Ivan	417										417
37	37 Buttolo Francesco	429					429					
38	38 Tomat Gianni	438									438	
39	39 Gil Veronica	440		440								
40	40 Cossi Alberto	445		445								
41	41 Degano Massimo	473							473			
42	Miani Paolo	473						473				
43	43 Nuvoli Luca	475	475									
44	Guglione Claudio	475			475							
45	45 Masci Alessandro	477	477									

# Albo d'oro distanza

CENTRO FRULANO PARAPENDIO		km	2009 km	2008 km	2007 km	2006 km	2005 km	2004 km	2003 km	2002 km	2001 km	2000 km	anni precedenti km
1	1 Peruzzi Alessandro	250				250			200	120			
2	2 Presello Arduino	240	240	210									
3	3 Alessio Loadis	200	200	180	110	80							
4	Zonca Marco	200				200	170		150			100	60
5	5 Pinosa Franco	160							160			120	70
6	6 Bresolin Claudio	150				150			130	110		80	20
7	Miani Paolo	150	150	110		100				90	50	30	
8	8 Ceoldo Claudio	130							130		50		40
9	9 Baccara Franco	120					120		100			60	40
10	Gobbo Gianandrea	120					120			60			40
11	Anzil Carlo	120	120						100	60	40		
12	12 Masci Alessandro	110		110	70								
13	Nuvoli luca	100	100										
14	14 Martina John	90					90	60					
15	Vaccaro Marco	90		90					70				60
16	16 Beinat Daniele	80											80
17	Buttolo Francesco	80	80		30								
18	Radina Umberto	80	80		30								
19	19 Comelli Paolo	70									70		
20	20 Corazza Stefano	60											60
21	Martinig Massimiliano	60			60	30							
22	Ruppolo Luca	60											60
23	Vettor Marco	60											60
24	24 Anzil Sergio	50							50		20		
25	De Simeis Luca	50											50
26	Duz Pino	50											50
27	Mandler Roberto	50								50	30		
28	Marzuttini Paolo	50	50	30									
29	Massi Marco	50											50
30	Michieli Roberto	50							50	30		20	
31	Nuvoli Attilio	50	50										
32	Pascolini Benito	50											50
33	Querin Paolo	50											50
34	Venica Anna	50										50	
35	35 Casani Mario	40	40	30									
36	Cellante Francesco	40									40		
37	Cossettini Cristina	40									40		
38	De Cecco David	40											40
39	Gorasso Francesco	40					40		30				
40	Michelini Nicola	40											40
41	Tomat Gianni	40											40
42	Toneatti Lucio	40											40
43	Arena Dora	30	30										
44	0 Balbiati Giulio	30						30					
45	Collinassi Maurizio	30											30
46	Galler Alessandro	30											30
47	Lanzutti Giovanbattista	30											30
48	Marchiori Alfredo	30											30
49	Moretti Marco	30											30
50	Neri Luca	30			30								
51	Nonino Eugenio	30											30
52	Tomasi Gianni	30											30
53	Turel Giorgio	30											30

<b>VENERDI'</b> <b>30 OTTOBRE</b> <b>ORE 20.15</b>	<b>VENERDI'</b> <b>20 NOVEMBRE</b> <b>ORE 20.15</b>	<b>VENERDI'</b> <b>1 GENNAIO</b>	<b>VENERDI'</b> <b>22 GENNAIO</b> <b>ORE 20.30</b>	<b>DOMENICA</b> <b>31 GENNAIO</b>
<b>Serata con Zonca.</b> A Nimis, presso la sala riunioni del "Dolce Nord Est", Marco presenterà un filmato sulla sua avventura da Montecarlo a Trieste ed il suo progetto per il 2010. Maggiori informazioni su: <a href="http://zoncatan.blogspot.com/">http://zoncatan.blogspot.com/</a>	<b>Serata Meteo.</b> Luca Nuvoli parlerà sul tema: "Sarà buona???" la località presa in esame sarà Sorica. Interpretazione delle mappe meteo ed altro.	<b>MUSI</b> L'immancabile appuntamento di inizio anno, aperto a tutti gli appassionati di volo libero. Ritrovo alle sorgenti del torre alle ore 10.00 Anche per i più dilaniati dalla lunga serata precedente	<b>Ripiegamento emergenze</b> Presso la palestra delle scuole di Nimis, tutti i soci potranno ripiegare la propria emergenza con l'aiuto di esperti piloti.	<b>FORNI DI SOPRA</b> <b>"SCIIVOLATA"</b> Anche quest'anno si ripropone il volo dal monte Varmost con gara di centro valida come prima prova del campionato CFP.

Per maggiori informazioni e variazioni "last minute" consultare il sito ufficiale del CFP [www.centrofriulanoparapendio.it](http://www.centrofriulanoparapendio.it)

Domenica 24 Gennaio  
ore 10.00 "Da Idillia"

## ASSEMBLEA CFP



che nuvole sono????

Alto cumulus di Kelvin-Helmoltz

*Nel Prossimo Numero:*

▶ INTERVISTA ALLA CAMPIONESSA DEL MONDO XC



CONOSCIAMO LE SUE RIVALI: ANJA KROLL



LE BELLE DEL PARAPENDIO: REGINA STAGNITTI



IL PERSONAGGIO: L'ING. ROGALLO



*e molto altro ancora....*