

LA CLASSIFICA DEL CAMPIONATO PRECISIONE CFP aggiornata a fine agosto

pos	Pilota	media cm	punti	valide	fatte	dettagli
1	Anzil Sergio	397	1810	2	2	- Sauris 120 cm - Bernadia 70 cm
2	Michieli Roberto	405	1784	2	2	- Bernadia 55 cm - Musi 161 cm
3	Degano Max	473	1582	2	2	- Torlano 208 cm - Bernadia 210 cm
4	Peruzzi Alessandro	493	1522	2	2	- Sauris 258 cm - Torlano 220 cm
5	Gobbo Gianandrea	535	1395	2	2	- Torlano 345 cm - Bernadia 260 cm
6	Scubla Vittorio	569	1294	3	4	- Torlano 200 cm - Ovaro 746 cm - Bernadia 990 cm - Musi 760 cm
7	Agosto Luca	628	1116	2	2	- Torlano 150 cm - Musi 734 cm
8	Ceoldo Claudio	675	976	1	1	- Sauris 24 cm
9	Nonino Eugenio	700	900	1	1	- Bernadia 100 cm
10	Zonca Marco	710	870	1	1	- Torlano 130 cm
11	Calligaris Demetrio	750	750	1	1	- Torlano 250 cm
12	Tomat Gianni	759	723	1	1	- Torlano 277 cm
13	Comelli Francesco	760	720	1	1	- Bernadia 280 cm
14	Guglione Claudio	767	700	1	1	- Bernadia 300 cm
15	Baccara Franco	787	638	2	2	- Ovaro 590 cm - Musi 772 cm
16	Comelli Paolo	840	480	1	1	- Bernadia 520 cm
17	Spaggiari Renato	870	390	1	1	- Sauris 610 cm
18	Lorenzoni Fabrizio	993	20	1	1	- Musi 980 cm

Classifica CX a fine agosto

n°	PILOTA	PUNTI	volo1	volo2	volo3
1	Alessandro Peruzzi	584	144	126	107
2	Claudio Bresolin	433	121	83	66
3	Paolo Miani	373	99	73	65
4	Franco Baccara	323	90	59	54
5	Claudio Ceoldo	202	71	40	0
6	Marco Zonca	184	92	0	0
7	Roberto Mandler	156	57	28	0
8	Carlo Anzil	144	72	0	0
9	Franco Pinoso	116	58	0	0
10	Sergio Anzil	104	52	0	0
11	Gianandrea Gobbo	70	35	0	0

Turbolenza

Premessa del traduttore: questo articolo è stato pubblicato su "Parapente Mag" n°25 nel gennaio 1993, ed è ancor oggi citato, come un punto di riferimento, ogniqualvolta l'argomento viene trattato.

Sballottati, catturati da una corrente ascensionale, risucchiati da una termica, malmenati in turbolenza... come pilotare quando ci si trova in queste condizioni. Gli avvincenti consigli di alcuni specialisti...

Pierre Bouilloux

(direttore scuola volo Annecy).

Leggera trazione dei freni

Nulla ferma un pilota determinato, tanto meno un'aerologia incerta ma accettabile; il gran numero di ore di volo accumulate, gli ha permesso di acquisire e di mantenere

delle reazioni di riflesso, vive e precise, tanto da diventare quasi degli automatismi. Così, in condizioni di volo turbolento, il pilota esperto mette in opera tutta una serie di gesti anticipati che scattano senza che egli li debba nemmeno pensare.

Ma allora si è sistematicamente in pericolo, quando si vola in turbolenza senza esperienza e senza allenamento? Fortunatamente, NO. Da un lato grazie alle vele per debuttanti, realizzate in funzione di una certa passività del pilota; dall'altro grazie alla tecnica dei freni mezzi tirati, che dà degli ottimi risultati...almeno sino a quando uno non va proprio a cacciarsi in guai grossi! È una tecnica molto semplice, che consiste nel tenere i comandi in una posizione intermedia tra la massima velocità ed il minimo tasso di caduta, non appena si comincia a ballare. Sempre tenendo la vela un po' frenata, bisogna allontanarsi dal pendio, compensando anche con lo spostamento del corpo nella selletta, per mantenere la giusta direzione e correggere così le sbandate provocate dalla turbolenza. Tutto questo funziona piuttosto bene ed i guai restano generalmente limitati, anche in caso di chiusure. Attenzione però: l'efficacia

decrese se si frena troppo, per non parlare poi del rischio di stallo, se si rallenta veramente troppo la velocità della vela. Questo metodo, relativamente passivo, deve essere solo una tappa verso l'acquisizione di reazioni più dinamiche, indispensabili per chi desidera progredire e volare

sempre meglio, anche con vele più performanti.

Volare più veloci

Un pilota esperto potrà provare a volare più velocemente, pur continuando a mantenere una leggera trazione sui comandi, e tirando di più i freni solo per reagire ad ogni turbolenza. Perché volare più veloci? Semplicemente perché l'esperienza insegna, che un colpo di freni, dato partendo dalla posizione di braccia alte, assicura la migliore efficacia nell'arginare un accenno di chiusura... a condizione che il suddetto colpo di freni venga dato nel preciso istante in cui si percepisce la perdita di portanza, il che presuppone una reazione quasi istintiva da parte del pilota. La perdita di portanza sarà manifestata dalla sensazione di perdita, più o meno brutale, dello sforzo di trazione dei freni. Da qui l'importanza di mantenere sempre una leggera trazione sui comandi: infatti è proprio questa leggera trazione sui comandi che ci terrà costantemente informati sullo stato della portanza di ciascuna semiala. La trazione, da esercitare sui freni, deve dunque essere solo quella necessaria e sufficiente per ben "sentire" la vela sulle dita. Si capisce subito che l'efficacia di questa tecnica dipende strettamente dalla reattività del pilota, il quale soprattutto non deve farsi battere in velocità dalla turbolenza. In mancanza di reazioni molto pronte, il volo veloce, a freni quasi rilasciati, diventa rischioso: infatti, ad alta velocità, la vela è più picchiata e le chiusure sono più vicine! La reazione deve dunque essere non solo istantanea, ma anche ben dosata sia in intensità che in ampiezza (si frenerà quindi più seccamente e con maggiore escursione,

quanto più la perdita di portanza percepita sarà improvvisa ed importante). Una volta dato il colpo di freno, è necessario riportare subito in alto la mano, senza aspettare, per essere pronti a contrastare la turbolenza successiva e per conservare l'indispensabile velocità. La mano deve risalire senza indugio, ma ad una velocità ben dosata, se non si vuole rischiare un abbattimento che può anche portare ad una chiusura! È un duro programma dove la magia dell'automatismo è la sola, ma certa, garanzia di successo.

Bisogna essere ben consapevoli, che utilizzando questo metodo, il pilota lavora "senza rete", affidandosi unicamente alla prontezza e precisione delle sue reazioni. Questa tecnica va dunque utilizzata solo quando ci si sente perfettamente in forma e non quando non si è al top delle condizioni psico-fisiche, o si è semplicemente stanchi alla fine di un lungo volo, o se picchia veramente forte; in questi casi si guadagnerà in sicurezza utilizzando preventivamente un po' di freni. Sintetizzando il tutto, si potrebbe applicare una regola molto semplice: cercare di mantenere sempre costante lo sforzo di trazione sui comandi. Quando lo sforzo sul freno diminuisce, bisogna riportarlo al valore "giusto", abbassando la mano, e quando lo si è ritrovato bisogna far risalire la mano, prima che aumenti di nuovo. In questo modo, si arriva ad evitare praticamente tutte le chiusure. Sembra complicato, ma rassicuratevi: se volate spesso (altrimenti non tentate nemmeno di applicare questo metodo!) l'automatismo dei gesti farà gran parte del lavoro.

Con una vela troppo sensibile, se il pilota non possiede il livello e la velocità di reazione richiesti, egli sarà sempre sul chi vive, si stancherà anche per la tensione nervosa e volerà senza divertirsi affatto. La conclusione è evidente, e viene regolarmente confermata nelle competizioni: si verifica un calo nei risultati e nella sicurezza, ogni qualvolta un pilota usa un'ala superiore alle sue capacità.

Si possono applicare gli stessi metodi anche per girare le termiche. Ciò riguarda principalmente la semi-ala che si trova all'esterno durante la virata, il cui profilo risulta più fragile, per la sua minore incidenza, e per il fatto che il pilota generalmente si concentra sul frenaggio della semi-ala interna. Si arriva benissimo, con l'abitudine, a centrare le termiche, restando in "ascolto" delle variazioni di portanza delle estremità della vela. Si tratta infatti di approfittare del leggero frenaggio applicato sulla semi-ala esterna (per modulare il raggio di virata) per "sentire" le variazioni di portanza.

Ricapitolando: un pilota occasionale o debuttante non deve mai volare con vele spinte, ed in turbolenza deve adottare la tecnica prudenziale dei mezzi-freni. Man mano che si progredisce, volare meno lenti, a patto di saper reagire ("sentire" la vela "sulle dita", prontezza e precisione della reazione, risalita più dolce della mano ma senza indugio, mantenere una trazione costante sui comandi...). Un ultimo consiglio: in turbolenza, non lasciate mai i comandi dei freni!

Bruce Goldsmith

(progettista e pilota della nazionale Inglese ha coordinato, la realizzazione di un video sulle chiusure. Qui sotto è riportato il testo del film, intitolato "Instability", nel quale Bruce espone i tre principi di base da seguire in caso di chiusure. (N.d.t. se non avete ancora visto "Instability", fatelo! È veramente ben fatto ed il vederlo vale più di mille parole).

Mantenere la rotta

È di gran lunga la cosa più importante per gestire un parapendio parzialmente chiuso: contrastare la chiusura agendo sul freno della parte opposta alla chiusura. L'obiettivo di questa manovra è quello di mantenere la direzione evitando collisioni con altre vele o ... con il pendio. Un tale riflesso dovrebbe essere come una seconda natura per tutti i piloti. Ben inteso, ogni pilota deve allenarsi a questa manovra, con la sua vela, perché non tutte le vele rispondono allo stesso modo. Se contrastate la chiusura in modo troppo violento, rischiate di stallare la vela o di innescare un negativo con probabile twist. Se non contrastate sufficientemente la virata, il parapendio può continuare a girare e, in casi estremi, entrare in auto-rotazione.

Riaprire la vela

In caso di chiusura di una semi-ala, abbassate con gesto ampio e deciso il freno della parte chiusa e poi risalite con la mano nella posizione normale. Di solito è sufficiente un solo colpo per riaprire la vela. Alcuni dichiarano che è meglio mantenere il freno tirato in basso sino a che la vela non si riapre. Comunque sia, se con il primo intervento la vela non si riapre, sembra che la migliore soluzione sia quella di dare un secondo ampio e deciso colpo di freno. E mentre vi dedicate a riaprire la vela, non dimenticatevi di mantenere la vostra direzione, continuando a contrastare la virata con l'altra mano.

Ammortizzare l'abbattimento

Dopo certe manovre "limite", in particolare dopo uno stallo, tutti i parapendio picchiano in avanti. L'abbattimento è particolarmente importante con vele performanti. In casi estremi, il pilota rischia di cadere dentro la vela, quando questa ha picchiato tanto da portarsi sotto il pilota stesso. Per evitare questo, bisogna imparare ad ammortizzare l'abbattimento. Anche questa tecnica, facile da imparare, deve diventare un automatismo per un pilota esperto. Non appena la vela inizia a picchiare, frenate subito per rallentare l'ampiezza della pendolata: quando l'abbattimento è stato stoppato, riportate i comandi in posizione normale. Ricordatevi che talvolta l'azione sui freni può essere molto decisa.

Chiusura frontale asimmetrica

Prendiamo l'esempio di una vela "Performance" con tutta la semi-ala sinistra chiusa. La prima reazione del pilota deve essere quella di mantenere la direzione, spostando il peso nella selletta, o contrastando la virata con il

freno destro. In questo modo si mantiene un controllo direzionale sufficiente ad evitare collisioni o situazioni di pericolo immedie. Talvolta è sufficiente questo solo intervento per far sì che la vela riapra da sola.

Uscita da spirale

Se, accidentalmente, la vostra vela finisce in spirale, rilasciate immediatamente i freni: il parapendio dovrebbe riprendere da solo il volo stabilizzato. In uscita di spirale, verosimilmente la vostra vela farà una sostanziosa picchiata in avanti. Per ammortizzarla, utilizzate la tecnica descritta al punto 3: in questo modo dovrete ritrovarvi in configurazione normale di volo. Tuttavia, se detta manovra resta senza successo, la vostra ala può sgonfiarsi parzialmente (chiusura frontale asimmetrica). In tal caso seguite la procedura normale, descritta qui sopra, e cioè: "mantenere la rotta" e "riaprire la vela".

Le tecniche sopra riportate, sono le regole di base che un pilota autonomo deve saper utilizzare, per risolvere la maggior parte dei problemi conseguenti ad una chiusura.

Per perfezionarvi nella pratica di questi di questi metodi, rivolgetevi ad una scuola qualificata e seguite un corso SIV (Simulazione Incidenti di Volo): è il solo modo veramente sicuro per imparare queste tecniche. Questi corsi vengono fatti sotto la direzione di un istruttore con specifica preparazione. I partecipanti al corso eseguono tutti gli esercizi sopra uno specchio d'acqua, ad una altezza sufficiente per poter reagire in caso di necessità. Sono indispensabili: una barca di soccorso, un giubbino salva gente, il paracadute d'emergenza e tutto il solito equipaggiamento protettivo.

Xavier Demoury

(progettista di Gypaile)

La possibilità di volare a bassa velocità: un asso nella manica

Picchia forte? Il grande vantaggio (ed allo stesso tempo il grande difetto) del parapendio, è dato dalla possibilità di volare a bassa velocità. Quando entro in una zona di turbolenza, io mi comporto nel modo seguente, nell'ordine:

1 - rallentare con i freni a metà corsa.

Questa operazione ha come effetto immediato di far volare l'ala nella zona centrale della polare, e ridurre il rischio di chiusure, a causa della vela troppo picchiata; di aumentare la pressione all'interno dei cassoni e di smorzare le pendolate dovute al beccheggio; di piazzare la vela in condizioni di poter essere rigonfiata subito in caso di chiusura. Attenzione però a non finire al di sotto della velocità minima di volo: la turbolenza può accrescere il rischio del paracadute o dello stallo asimmetrico.

Uno dei numerosi paradossi del parapendio è che, quando si mette male, bisogna rallentare ed accettare di rimare più a lungo di quanto si vorrebbe nel turbinio!

2 - azione interattiva: partendo da questa posizione, con i freni mezzi tirati, bisogna pilotare, cioè frenare quando la vela picchia, e risalire con le mani quando la vela cabra.

3 - valutazioni strategiche : mentre controllo la vela e mantengo la direzione,

cerco di capire la cause che danno origine alla zona di turbolenza. Volo sotto vento di un rilievo o di una termica? Turbolenza dovuta ad un ostacolo? Confluenza? Capire a cosa è dovuta la turbolenza, permette di scegliere la migliore traiettoria per scappare via. E se proprio non riesco a capire la causa, cerco di atterrare a qualsiasi costo ed al più presto: in genere la concentrazione, che richiede questo obiettivo, fa svanire tutto lo stress. Bisogna sfruttare la possibilità, data dal parapendio, di poter atterrare praticamente dovunque. D'altra parte, quando lo devo fare in prossimità di un rilievo, io evito assolutamente di: ridare velocità, e di fare le orecchie o le "B". Infatti, nell'istante in cui si iniziano queste manovre, la vela è senza difesa: se la chiusura arriva proprio nel momento in cui, a braccia alte, si sta per tirare i cordini, è un disastro. Lo dimostrano molti degli incidenti accaduti recentemente.

Un'ultima precauzione: io non lascio mai, ma proprio mai i comandi dei freni: li tengo sempre infilati attorno ai polsi.

Ali Gali *(Test pilot di ITV)*

Volare lentamente...

In tutte le scuole si insegna che in aria turbolenta, bisogna stare il più lontano possibile dalle condizioni limite di volo. Ciò significa non volare né troppo veloci, né troppo lenti, ma volare con i freni tirati a metà. I comandi dei freni, in realtà, non servono solo per girare, rallentare ed accelerare: essi regolano anche la pressione all'interno della vela. È per questo che con i freni tirati a metà corsa, si ha il maggiore margine di manovrabilità, per rallentare ed accelerare, ma anche bloccare una chiusura, ridando pressione alla vela. Personalmente mi sento di aggiungere che, quando non si ha ancora una grande esperienza, è meglio volare un pochino più lenti, perché più la vela è lenta, al momento della chiusura, più la riapertura sarà dolce. Tuttavia bisogna stare attenti a certe vele che volano male alle basse velocità e che passano, praticamente senza preavviso, dalla minima velocità allo stallo. Dunque è molto importante conoscere veramente bene la propria vela e le sue reazioni. Sommando diversi handicap quali: poca esperienza, aria turbolenta, scarsa conoscenza della vela ed un po' di nervosismo, si prendono necessariamente dei rischi maggiori.

La posizione con i freni tirati a metà, va bene, ma questa è solo una posizione intermedia, dalla quale bisogna poi agire, per mantenere la vela aperta e governabile. Perciò è indispensabile stare molto attenti a ben interpretare ogni suo minimo movimento, ed essere pronti a correggere tutte le sbandate sia in rollio che in beccheggio. D'altra parte, correzioni troppo brusche, ingenerano spesso dei disequilibri transitori nella vela, che non fanno altro che aumentarne l'instabilità. È dunque preferibile rimanere calmi e fare dei gesti ampi e decisi, piuttosto che innervosirsi e stratonare a scatti con piccoli colpi. Quasi tutte le moderne vele sopportano, senza gravi conseguenze, un piccolo ritardo nella reazione del pilota: si può addirittura lasciare che la vela inizi a virare, per un attimo, a

seguito di una chiusura asimmetrica; ciò aiuterà a darle velocità.

Per quanto riguarda la selletta, quando si comincia a ballare, bisogna evitare di farsi sbalottare e fare sempre corpo unico con la vela, per meglio percepire tutte le informazioni che essa ci passa, ed assumere una posizione seduta, soprattutto se ci si trova in prossimità di un pendio. Il resto è meno importante: certi piloti si rannicchiano, ritirando le gambe al petto, altri allargano braccia e gambe, altri si attaccano alle bretelle (questo non ve lo consiglio) ...l'importante è mantenersi stabili nell'imbrago.

Se la turbolenza è veramente troppa, ricordarsi che non serve a niente farsi prendere dal panico ed agitarsi, in tutti i sensi. Il troppo nervosismo stanca velocemente: bisogna risparmiare energie e non voler correggere tutto. Nei limiti possibili, bisogna sforzarsi di conservare la calma ed agire con decisione, ma senza precipitazione, adattando i gesti allo specifico momento. Chiedersi: dove sono finito? Da dove arriva il vento? Qual è la causa della turbolenza? Dov'è un atterraggio sicuro? Dirigendosi verso l'atterraggio prescelto, è necessario continuare ad analizzare la situazione per arrivarvi dalla parte giusta (contro vento) ed evitare tutti i possibili pericoli quali, in ordine d'importanza: linee elettriche, tetti di case, siepi di alberi (attenzione a non finirvi in sotto vento...). Bisogna quindi non solo controllare tutti i movimenti della vela, ma anche guardarsi intorno, anticipare e decidere. È necessario restare costantemente in osservazione. Per esempio: ti accorgi che ogni 2 minuti prendi un calcio in culo che ti solleva di botto: c'è solo una conclusione possibile, approfittare degli intervalli fra due termiche per scendere ed avvicinarsi al punto prescelto, approfittando anche di questi brevi momenti di condizioni più calme, per volare un po' più veloci. Un mio consiglio: in forte turbolenza, fate attenzione alle orecchie e soprattutto alle "B", che potrebbero farvi ritrovare in balia del vento, con la vela chiusa e ridotta ad un cencio inservibile. Per quanto riguarda le orecchie, non bisogna dimenticare che necessariamente c'è un momento in cui si deve abbandonare i freni per prendere i cordini... Personalmente, se proprio devo scappare via alla svelta da un cumulo troppo "affettuoso" che mi vuole tutto per sé, preferisco fare dei 360 stretti. Io cerco di sfruttare la ...discendenza: ha le stesse caratteristiche di una ascendenza.

In ogni caso, bisogna sempre conoscere molto bene la propria vela. A me è capitato di dover incassare tutta una serie di grossi abbattimenti, ma ho sempre cercato di mantenere la calma, di frenare ogni picchiata, d'impedire la chiusura della vela, anche quando me la sono ritrovata a oltre 45° sotto di me. Quando si decide di venir via, da una situazione aerologica che ci sta bastonando in tutti i sensi, bisogna

comunque conservare un comportamento vigile, impegnarsi per mantenere aperta la vela e prepararsi ad un eventuale atterraggio "duro". Naturalmente il miglior gioco d'anticipo è quello di non andare mai a cacciarsi in situazioni del genere. Mi sembra che ne stia uscendo una visione catastrofica non esattamente rispondente alla realtà, in quanto le evoluzioni del tempo, non possono precipitare nel giro di pochi minuti: ci sono dei segnali premonitori. Quello che è veramente importante, è di non aspettare che sia troppo tardi. Quando si fiuta una trappola, è meglio decidere di atterrare, senza temere di atterrare per niente. E non dimentichiamoci, dopo una bella batosta, di analizzare a fondo i propri errori per non ripeterli, e, se non si riesce a capire cosa è successo, è assolutamente necessario colmare le proprie lacune.

Alain Barthere

(direttore della scuola di Dormillouse)

La turbolenza è, per il parapendio, quello che la strada ghiacciata è per la vostra automobile: l'equilibrio è compromesso e l'abilità del pilota può solo contribuire ad aggravare o migliorare la situazione. Mantenere la direzione è quindi la cosa più importante, anche se la vostra vela è aperta solo in parte. Concentratevi sulla vostra traiettoria e non sulla vostra vela! Compensate sempre i vostri disequilibri: negli spostamenti laterali, dovete intervenire simultaneamente con due manovre: compensare con il freno e spostare il peso del corpo nella direzione in cui volete andare (in caso di chiusura, caricare sempre la semiala che vola). Allo stesso modo, per compensare il beccheggio, dovete anticipare, con una leggera accelerata della vostra vela (in caso di cabrata) o con una adeguata frenata (in caso di picchiata). Ma ricordatevi, che la vostra vela ha una certa inerzia e che bisogna interrompere la correzione un po' prima del ritorno alla posizione di equilibrio. In generale, quando volate in turbolenza, tirate sempre i freni un po' più di quando volate in condizioni normali.

Didier Exiga

(pilota e test pilot)

Per meglio sentire le variazioni aerologiche, bisogna captare anche le più piccole sensazioni che ci trasmette la selletta, rilassando al massimo i muscoli che bloccano il bacino. Più facile a dirsi che a farsi, soprattutto quando veniamo sbalottati da una parte all'altra della selletta. Un aiuto a mantenere l'equilibrio in forti condizioni, può essere dato, dall'appoggio dell'interno degli avambracci sulle bretelle. Inoltre, a proposito della tecnica ben nota, consistente nel contrare le chiusure asimmetriche per mantenere innanzitutto la direzione, vorrei aggiungere che nelle situazioni, in cui con la vela parzialmente chiusa, si riesce ad andare diritti, è anche possibile atterrare, senza che la vela si sia riaperta del tutto. Il tasso di caduta sarà maggiore, ma è pur sempre una situazione nettamente più favorevole di un arrivo in auto-rotazione.

(traduzione di Carlo Anzil)

DOMENICA 22 settembre 2002



VOLO LIBERO

DELTA e PARAPENDIO
IN FRIULI VENEZIA GIULIA

30 ORE PER LA VITA

Domenica 22 settembre a **Meduno (PN)** si svolgerà una festa fra tutti gli appassionati del volo libero in Delta e Parapendio con lo scopo di raccogliere fondi da devolvere a "30 ore per la vita" che verserà il ricavato dell'iniziativa a varie associazioni che si interessano dei problemi derivanti da malattie rare e/o incurabili.

Una gara di precisione si svolgerà durante il corso della giornata e gli atterraggi validi inizieranno alle ore 11.00 per concludersi alle 18.00.

Chi non ha mai provato l'ebbrezza del volo senza motore, troverà in questo contesto l'occasione giusta per fare una tranquilla planata dal monte Valinis, assieme a piloti abilitati al volo in biposto.

Il programma prevede inoltre giochi "popolari", quali tiro alla fune e corsa con i sacchi, costruzione di aquiloni per i più piccoli e per tutti... grigliata, birra, musica ed allegria !!!

I Club della regione che hanno aderito all'iniziativa sono:

ADVENTURE - Pordenone
ALI LIBERE - Gemona
C.F.P. Centro Friulano Parapendio - Udine
DELTA CLUB CARNIA - Sutrìo
DELTA CLUB MONTECAVALLO - Pordenone
FLYING CLUB - Pordenone
IL PIGNAU - Carnia
LEGIONARIA - Alta val Torre
PARA E DELTA CLUB CARSO - Trieste
QUELLI-CHE... Maniago
VALINIS 2000 - Meduno

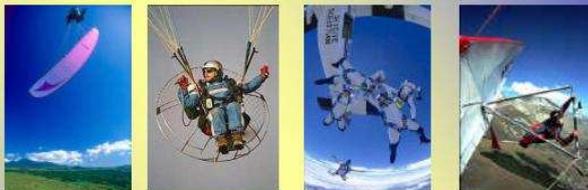
PROVA VALIDA X CAMPIONATO PRECISIONE CFP

Volo Libero Prealpi

Frattra di Tarzo (TV)



29 SETTEMBRE 2002



1° Voloraduno in Valsana

Programma:

- Ore 10.00 inizio esibizione parapendio a motore.
- Ore 11.30 esibizione acrobatica Team Indipendence (BZ).
- Ore 12.00 inizio sfida precisione in atterraggio per deltaplani e parapendio.
- Ore 16.00 lancio paracadutisti Aero Club Belluno.
- A richiesta possibilità per tutti di volare in parapendio biposto.
- Esibizione Ippica di X-Country

Durante tutta la manifestazione funzionerà lo stand
Gastronomico del Gruppo Subacquei Conegliano.

IN CASO DI MALTEMPO LA MANIFESTAZIONE SARA' RINVIATA ALLA
DOMENICA SUCCESSIVA

Info : digilander.libero.it/vlp

E-mail : segreteriaivlp@libero.it

PROVA VALIDA X CAMPIONATO PRECISIONE CFP

**ALTRE 2 PROVE VALIDE PER IL CAMPIONATO
PRECISIONE CFP (date da definire):**

MANIFESTAZIONE di MONTENARS

organizzata da
Ali Libere Gemona

CASTAGNATA A TORLANO

organizzata da
Legionaria

DOMENICA 6 ottobre 2002

TRE PILOTI CFP AI CAMPIONATI ITALIANI STANDARD

23° David De Cecco

30° Franco Pinosa

49° Roberto Michieli

Musi 10° edizione

Coronata da pieno successo anche quest'anno la festa di Musi giunta alla sua 10° edizione. Bel tempo e condizioni ideali per il volo che hanno consentito a molti di guadagnare quota fin quasi alle cime e a qualcuno di fare un salto in avanti verso il Gran Monte. Schiacciante come di consueto la supremazia degli amici sloveni nella gara di centro ...

Ricchi premi a sorteggio hanno concluso la splendida manifestazione

Qualcuno dei nostri è riuscito a rosicchiare punti utili per il campionato precisione:

PILOTA	cm	punti
Michieli Roberto	161	839
Agosto Luca	734	266
Scubla Vittorio	760	240
Baccara Franco	772	228
Lorenzoni Fabrizio	980	20