

n. 271 Febbraio-Marzo 2017

VOLO LIBERO



Autorizzazione del Tribunale di Aosta n. 5 del 06.09.1987



VOLO LIBERO

magazine di cultura e passione per il volo leggero della ASD FIVL



Periodico della FIVL ASD, Edito da FIVL Via Salbertrand n. 50 10146 TORINO - tel 011 744991 fivl@fivl.it, costo copia 0,10 € in abbonamento annuo ai soci con la quota di iscrizione. Direttore responsabile: Luca Basso - Direttore Editoriale: Luigi De Stefanis; Comitato Editoriale a Cura di FIVL ASD - Autorizzazione Tribunale di Aosta n. 5/87 REALIZZAZIONE: **Air Mountain Media Sas**: redazione@fivl.it

POLICY La nostra policy è **divulgare la passione, la cultura e la sicurezza del volo leggero**. Questo magazine è finanziato principalmente dalla FIVL ed è in grado di sostenersi in modo indipendente, al fine di preservare la completa **libertà ed autonomia di divulgazione**. Per questo motivo, all'interno di questo magazine **non troverete pubblicità di aziende che la redazione non ritiene affidabili e che non assicurano la collaborazione nella sicurezza**. Non intendiamo pubblicare testi o immagini che inducono comportamenti rischiosi. Il lettore deve essere pienamente consapevole che eventuali notizie, racconti o narrazioni circa exploit, avventure, gare, acrobazia e quant'altro, vengono pubblicate se riguardano piloti ed atleti che hanno raggiunto un alto ed adeguato grado di preparazione e professionalità. Tali piloti o comportamenti non possono e non devono essere emulati, se non in modo sicuro e consapevole, dopo aver frequentato corsi specifici presso le migliori scuole o comunque dopo aver conseguito un alto grado di esperienza. Il volo è un'avventura meravigliosa se vissuta consapevolmente e in modo sicuro. Ricordatevi che è uno dei fondamentali comportamenti di sicurezza quello di segnalare a FIVL (sicurezza@fivl.it) gli inconvenienti e gli incidenti di volo che sono occorsi e voi o ai visori amici piloti; la segnalazione sul sito della fivl, nell'apposita sezione, è anonima e non comporta alcuna responsabilità; essa serve allo scopo esclusivo di formare un database per migliorare la sicurezza di tutti e non verrà utilizzata per nessun altro scopo.

COPYRIGHT: Il contenuto della rivista è protetto da Copyright e non può essere riprodotto, pubblicato, copiato e/o utilizzato, nemmeno in parte, se non su espresso consenso scritto della FIVL e/o Air Mountain Media e/o degli autori dei singoli articoli. Ci si riserva la tutela dei diritti di proprietà intellettuale anche in nome e per conto degli autori che lo hanno concesso.

Siamo lieti di ricevere i vostri contributi, i vostri scritti e le vostre fotografie, e di pubblicarli. La collaborazione è aperta a tutti. I vostri scritti e le vostre news verranno pubblicati a discrezione della Redazione e del Comitato Editoriale. Essi potranno essere soggetti a tagli e correzioni, che verranno discussi con l'autore o gli autori dei testi. La responsabilità per gli articoli pubblicati è esclusivamente dell'autore. Colui il quale invia materiale fotografico si assume ogni responsabilità circa la legittimità della pubblicazione (anche in merito ai dritti di copyright). I contributi potranno essere inviati via all'indirizzo redazione@fivl.it. Il materiale inviato non verrà in ogni caso restituito.

PUBBLICITÀ La richiesta di pubblicità ed il materiale pubblicitario dovranno essere rivolti ed inviati a AIR MOUNTAIN MEDIA Sas - almeno entro 15 giorni prima della data di pubblicazione, salvo casi eccezionali. Vi preghiamo di informarvi via email circa le tempistiche e di concordarle con la redazione. Al fine di concordare le uscite pubblicitarie, delle news commerciali e i relativi prezzi, sarà necessario inviare l'ordine attraverso un modulo che verrà fornito dalla redazione e aderire alle condizioni generali

ATTENZIONE il volo è un'attività che può essere pericolosa che deve essere svolta dopo aver positivamente terminato il corso per il conseguimento dell'attestato presso una scuola di volo certificata dall'AeCI e dopo aver eventualmente frequentato ulteriori corsi di perfezionamento. L'equipaggiamento utilizzato deve essere certificato, deve provenire dalle migliori aziende del settore ed essere mantenuto in perfetto stato di efficienza nonché revisionato presso centri specialistici. Verificate sempre che il vostro equipaggiamento, o anche parte di esso, non sia stato oggetto di avvisi di sicurezza. Segnalate a FIVL eventuali anomalie: l'incrocio di dati provenienti da diverse fonti può essere molto utile alla sicurezza di tutti ed alle aziende per migliorare le attrezzature. In alcuni articoli pubblicati su questo magazine potrete trovare descrizioni di voli o di manovre che richiedono un'alta preparazione specifica, tecniche avanzate e vasta esperienza di volo. Alcune considerazioni che troverete sugli articoli di questo magazine presuppongono che il pilota sia esperto o molto esperto, capace di gestire anche la più impegnativa e potenzialmente pericolosa situazione di volo. Tali voli o manovre non devono essere tentate o emulate senza essere in possesso di tutti i requisiti necessari e/o senza la supervisione di un istruttore.

per questa uscita si ringraziano i nostri partner



Editoriale

Sono molte le novità di quest'inizio anno. Di tutte le novità del magazine Volo Libero parliamo nella rubrica "Base Cumulo" di Luca Basso, che ci accompagnerà ogni mese. Luca ha scelto questo "titolo" perché è da lassù, da quota massima, che lo sguardo spazia e si inizia la planata. La grande notizia di inizio anno è la vittoria di Aaron Durogati alla Superfinale di Coppa del Mondo, una vittoria che eleva Aaron da campione a mito assoluto del parapendio mondiale e che segna la storia del nostro sport: in questo numero leggerete, e consigliamo di leggerla tutta, una lunga interessantissima intervista ad Aaron che si è "concesso senza veli". Nel prossimo, ci dedicheremo all'altro personaggio di statura assoluta, che è Nicole Fedele alla quale vanno sin d'ora i nostri complimenti. Leggerete poi di un altro personaggio, Tobias Grossrubatcher, il secondo italiano che prenderà parte alla X-Alps 2017. Prendono il via due rubriche che ci accompagneranno per vari mesi: Alessio Casolla affronterà varie tematiche sulle configurazioni inusuali e Damiano Zanocco con il suo "Il Respiro dei Cumuli", ci farà scoprire molte cose inedite sulle termiche. In questo numero leg-

giamo anche il primo di una serie di articoli di Dennis Pagen, che avrà a tema l' "Anticipazione": una dote fondamentale del pilota, sia per la sua sicurezza che per la performance. Anche Michael Nesler ci delizia con un efficacissimo articolo sul volo biposto: imperdibile la lettura. Matteo di Brina ci introduce al Mondiale 2017, che si disputerà nel Monte Avena. Si apre anche una rubrica dedicata al paramotore, con un articolo, tutto da leggere anche per i parapendisti, dedicato ai vantaggi e agli svantaggi delle vele "reflex". Insomma, un numero ricchissimo di contenuti che, siamo certi, arricchiranno il vostro bagaglio di cultura del volo: quella cosa, cioè, che vi rende più efficaci e sicuri mentre siete in aria.

Infine, alcune scuse sono doverose: essendo il primo numero, ci sono molte cose che devono essere ancora messe a punto. Inoltre siamo ancora in ritardo con il layout nelle versioni html, iOS, Android ecc.. Accettiamo ben volentieri le vostre critiche ed osservazioni, ma pensiamo, sotto il profilo dei contenuti, di avere fatto un notevole salto di qualità. Siamo certi che lo apprezzerete.



in copertina
Swing NyoS



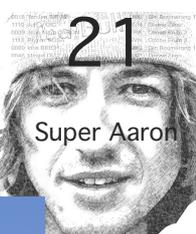
28
Sicuri I.n Volo



45
Reflex



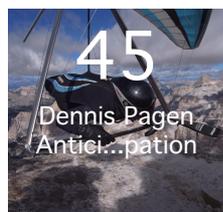
32
Monte Avena
2017



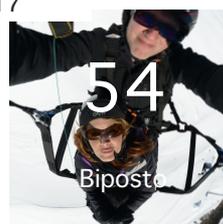
21
Super Aaron



41
il Respiro dei
Cumuli



45
Dennis Pagen
Anticipazione



54
Biposto

Sommario

Base Cumulo di Luca Basso	pag.	5
Il Punto di Manuel Spongia	pag.	6
Le novità per la nostra passione	pag.	8
On the air	pag.	16
Super Aaron	pag.	21
Aaron Durogati: l'intervista	pag.	24
Sicuri I.n Volo di Alessio Casolla	pag.	28
Monte Avena 2017	pag.	32
Regionali - Perché no? di Luca Basso	pag.	34
X-Tobi - il nostro Rookie all'X-Alps	pag.	37
Il Respiro dei Cumuli - di Damiano Zanocco	pag.	41
Reflex - di Fabrizio Bedana	pag.	45
Anticipazione - di Dennis Pagen	pag.	48
Volo in Biposto - di Michael Nesler	pag.	54
7000 Km in paramotore	pag.	60
Moreno X Busa	pag.	61
Forbes 2017	pag.	62



Oltre le distanze



”Che vela...!
Costruita su misura per nuovi record mondiali.”

Nuovo **CAYENNE 5** – nuova definizione per la classe sport

Più performante. Più dinamica. Più precisa.

Con il **CAYENNE 5** abbiamo scritto un nuovo capitolo nello sviluppo delle ali di classe sport. Pensato per i piloti XC assetati di prestazioni, protagonisti nelle migliori zone di volo del pianeta. Costruito con tutto il nostro know-how. Equipaggiato con tutte le caratteristiche che la moderna tecnologia è in grado di offrire.



Burkhard Martens, detentore di diversi record mondiali XC

SKYWALK

MASALA
ARRIBA
TONIC
TONKA
X-ALPS

MESCAL
TEQUILA
CHILI
CAYENNE
POISON

JOIN'T

MOJITO
SCOTCH

PURE PASSION
FOR FLYING

www.skywalk.info

Base Cumulo

di Luca Basso

Volo Libero era ad un bivio che imponeva una scelta: carta o sostanza? Tutti noi preferiamo ricevere a casa una rivista cartacea da sfogliare. Vorremmo anche, tuttavia, che in questa rivista ci fossero contenuti dai quali accrescere la nostra cultura del volo, imparare a volare meglio e con maggior sicurezza, leggere i consigli dei migliori, dai quali acquisire l'esperienza e la conoscenza. Insomma, vorremmo chiudere la rivista con la sensazione di aver arricchito la nostra passione. La carta, l'etichettatura e la spedizione, tuttavia, costa moltissimo e porta via tutte le risorse per creare contenuti di qualità. Di qui la scelta, dettata anche dai tempi di passare in digitale. Indubbiamente il digitale ha numerosi vantaggi quali quello di poter razionalizzare le risorse economiche, la rapidità (l'articolo su Aaron, ad esempio, lo avreste letto forse ad aprile, con il vecchio formato), la flessibilità (due pagine in più non sono un costo rilevante, se on line), la qualità dei contenuti. Ecco che, seppur ho molosofferto di dover rinunciare alla carta, sono tuttavia certo che l'altissima qualità dei contenuti compensa il disagio della lettura su un display.

Volo Libero, come del resto il compianto "Delta e Parapendio", sono stati strumenti fondamentali ed irrinunciabili, in epoca pre-web, al fine di diffondere la cultura del volo quando era difficilissimo accedere ad informazioni per accrescere la cultura nel nostro sport.

Internet ed i "social" hanno immesso alla portata di tutti una mole immensa di informazioni: troppa! Ora, è diventato sempre più difficile navigare in questo mare. Si trova di tutto ed il contrario di

tutto ... talmente tanto che risulta difficile scindere tra una fonte affidabile o meno, tra un buon consiglio e una stupidaggine colossale. Inoltre, spesso, anche un buon "post" finisce in indistricabile polemica. Di nuovo, dunque, **c'è bisogno di una rivista affidabile, che approfondisca gli argomenti e diffonda una genuina cultura del volo, disinteressata e mirata, non a "vendere" qualcosa, ma a condividere conoscenza.**

Certo, troverete pubblicità, per la quale ringraziamo di cuore i nostri "sponsor" tecnici, che sono tra i primi sostenitori di questo progetto e contribuiscono a rendere migliore il contenuto di Volo Libero. La nostra politica è tuttavia quella di essere **indipendenti, per nulla condizionati**, nemmeno economicamente, da interessi commerciali. Intendiamo essere una rivista finanziata principalmente da noi piloti ed indirizzata a noi piloti. I nostri sponsor tecnici hanno accettato di buon grado la nostra policy (che trovate nelle informazioni generali della seconda pagina) dimostrando grande serietà.

Avremo **Damiano Zanocco** con la sua Rubrica fissa "Il Respiro dei Cumuli" che diverrà sempre più interessante via via che entrerà nel dettaglio nell'approfondire i segreti più nascosti dell'affascinante ed ancora in parte misterioso motore del volo libero: le termiche. Ogni mese leggerete **Alessio Casolla**, che con la sua rubrica "S.icuri I.n V.olo" approfondirà le tematiche del comportamento e della gestione delle configurazioni inusuali, sia che esse siano simulate che subite nell'aria reale.

Chi non conosce una leggenda come

Dennis Pagen? Ebbene, se non lo conoscete ne diventerete certamente fan, perché ogni mese avremo l'onore di ospitare un suo articolo sulle nostre pagine. Avremmo inoltre **Michael Nesler** che ci delizierà con i suoi scritti, che già trovano un'amplissima diffusione in lingua tedesca e, grazie a Volo Libero, avranno la lettura che meritano anche in Italia. Ancora, avremo contributi per il paramotore, praticato anche da moltissimi nostri lettori, con la collaborazione costante di **Fabrizio Bedana**, che approfondirà ogni mese un argomento diverso.

E certo la rivista non si esaurisce qui, anche se già ci sarebbe da essere più che soddisfatti. Ovviamente attendiamo anche i vostri contributi, come sempre, perché Volo Libero rimane la rivista dei piloti.

Per quel che mi riguarda, ho abbandonato molte cose nell'ambito del volo per concentrarmi nel coordinare e dirigere questo progetto, che è sempre stato il mio sogno nel cassetto sin da quando ho iniziato a scrivere Volare ResponAbilMente. Oltre ad avere forte passione per questa rivista, sono fortemente convinto che **il miglior modo di progredire nel volo, in sicurezza, sia quello di informarsi.** Avere una rivista che fa cultura del volo è imprescindibile per un'associazione come FIVL. Per meglio operare, mi avvalgo della società Air & Mountain Media sas, che curerà questo magazine per conto di FIVL. Non vedo l'ora di ricevere il vostro feedback per migliorare in questa avventura, augurandovi una buona lettura.

(continua)

Per altro verso, ritengo sia doveroso, a nome di tutta la FIVL, inviarvi un immenso e commosso messaggio di gratitudine per l'affetto e la solidarietà che ci avete mostrato negli ultimi mesi che hanno segnato eventi molto importanti per il futuro del volo italiano. Ed ancora, vi ringrazio per sostenere la FIVL, la cui presenza è sempre più fondamentale, indipendentemente dai risultati. E' innegabile che, ormai, FIVL sia diventata per tutti i piloti un punto di riferimento ed un baluardo: quanto meno svolge quel ruolo importantissimo di fare da "argine" e da "controllore" della legalità e del diritto contro i soprusi di chi ha dimostrato di voler governare in modo incompetente e disonesto.

L'udienza al Consiglio di Stato del 26 gennaio scorso, cui ho partecipato personalmente, ha visto la Corte affermare di non avere an-

cora studiato il "merito" del ricorso: si è trattato una sorta di udienza "preliminare" nella quale il Consiglio di Stato non ha voluto discutere sulla fondatezza o meno delle nostre ragioni, ma solo verificare se confermare o meno la sospensione dell'efficacia della sentenza del TAR in attesa di verificare chi ha torto o ragione in una successiva e diversa fase del processo. Detto in parole semplici, la Corte ha solo affermato qualcosa come: non so se AeCI ha ragione o ha torto nell'impugnare la sentenza del TAR; per il momento AeCI ha affermato che potrebbe esserci un problema di sicurezza volo, e il sig. Luca Basso invece pensa il contrario. Trattandosi di due opinioni, preferisco credere a quella un ente pubblico che quella di un privato. Di conseguenza, nel dubbio, mantengo la sospensione e poi mi informerò bene sulle reciproche ragioni e ne discuteremo. Speriamo presto:

rimaniamo molto fiduciosi.

Qualcuno si attende che io spenda qualche parola sulla condanna del Presidente dell'AeCI a tre anni di reclusione per peculato. Non so proprio cosa ci sia da aggiungere, atteso che il Tribunale sembra aver detto tutto quello che c'era da dire, se non: vergogna! Vergogna per Leoni, certamente, ma ancor più per chi si proclama persona onesta, e che, tuttavia, dietro al paravento amorale dell' "è meglio scendere a compromessi per il bene di tutti", ancora oggi continua di fatto, con il suo atteggiamento condiscendente, ma di fatto connivente, a sostenere un condannato al potere. La perfetta rappresentazione di quest'Italia, che è un Paese corrotto tanto più nella falsa cultura di questi ipocriti, che nei suoi ladri governanti. Meglio un ladro di un ipocrita, perché, almeno, spesso fa meno danni: vergogna!

LB

LOW
LTF/ENB


airedolomiti
Fly & Equipment

NOVA

ITALIA

www.flynova.it
info@flynova.it
Tel. 3442884599

NOVA ION4
efficiente, leggero, facile



Il punto

di Manuel Spongia

È doveroso fare chiarezza sulla situazione del ricorso contro il Regolamento Tecnico Operativo Didattico dell'AeCI, che attualmente pende presso il Consiglio di Stato. Come immagino saprete, il TAR ha accolto pienamente il ricorso, dichiarando che il Regolamento dell'AeCI è illegittimo. Si tratta di una decisione valida e, per il momento, ancora non riformata dall'appello al Consiglio di Stato (ciò malgrado l'ambigua e propagandistica nota emessa dall'AeCI).

Per meglio capire, il ricorso al TAR si articolava in due aspetti.

Primo aspetto

Da un lato abbiamo chiesto che la Giustizia amministrativa (TAR ed eventualmente Consiglio di Stato) facesse chiarezza sul fatto che l'AeCI non ha alcun potere normativo, cioè il potere di emanare un regolamento che contempla regole generali, ossia vavevoli per tutti i piloti, posto che la Legge non ha mai conferito all'AeCI detto potere.

Secondo aspetto

In subordine, come dicono i legali, abbiamo comunque impugnato vari singoli articoli del regolamento, uno per uno, per numerosi diversi motivi specifici.

La risposta del TAR è stata chiara: il Tribunale ha semplicemente affermato che **l'AeCI non ha mai avuto nessun potere di regolamentare i piloti, a parte il corso per il conseguimento dell'attestato**, con esclusione, dunque, dei corsi cosiddetti avanzati. Per questo motivo, il TAR ha affermato essere inutile analizzare i singoli articoli impugnati, uno ad uno, essendo essi a monte illegittimi per essere stati emessi da un'autorità incompetente (AeCI). Per fare un esempio, è

come se Protezione Civile si mettesse a emanare norme imponendo ai cittadini di fare ristrutturazioni antisismiche: il Tar avrebbe risposto che tali norme, se pur fossero le migliori del mondo, avrebbero dovuto essere emesse dal Governo, non da un organo cui tale ruolo non compete. Di conseguenza, eventuali norme antisismiche della protezione civile varrebbero come il due di picche, esattamente come se il sindaco del vostro comune, vi facesse fermare dai vigili urbani per fare la "ripresa auto" o il "corso di guida sicura", pena l'impossibilità di circolare per le strade.

Contro tale sentenza, l'AeCI ha fatto ricorso al **Consiglio di Stato** (che è il "tribunale" d'appello del TAR). Nel ricorrere, l'AeCI ha affermato che la sentenza del TAR deve rimanere sospesa sino alla decisione definitiva del Consiglio di Stato in quanto, nel frattempo, vi sarebbero ragioni di sicurezza volo da tutelare (esattamente come se il sindaco dell'esempio di prima affermasse che se nel suo comune i cittadini non fanno la "ripresa guida" c'è un pericolo di pubblica sicurezza). **Il Consiglio di Stato, all'udienza, ha specificato di non essere ancora entrato nella valutazione del fascicolo.** In pratica, ha affermato di non aver ancora studiato il caso nel merito. Di fatto, si è fidato di quanto afferma l'AeCI, valutando che, nel dubbio, fino all'esame ed alla valutazione del caso, le cose possano rimanere come sono attualmente.

Insomma, non è deciso ancora nulla, perché, come ha fatto il TAR, anche il Consiglio di Stato dovrà valutare le due fasi: se l'AeCI possa emettere una data normativa e, solo nel caso positivo, se tale normativa

sia comunque legittima.

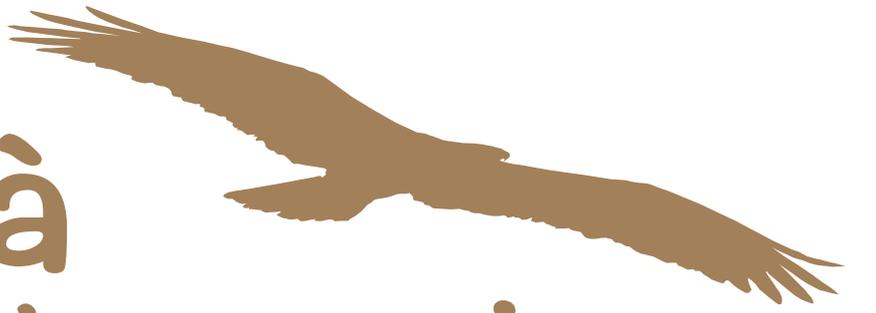
In definitiva, dobbiamo attendere la decisione del Consiglio di Stato, che le ultime che verrà presa il prossimo mese di settembre. A ben vedere, anche in primo grado le cose erano andate allo stesso modo, in quanto anche in tale sede era stata negata una sospensiva (chiesta a nostro favore) ma poi, ad un esame più approfondito, il TAR ci ha dato ragione. **Siamo molto fiduciosi sull'esito finale.**

Nel frattempo, chi vuole continuare a volare deve avere conseguito un attestato, la visita medica in corso di validità e munirsi di una assicurazione che copra anche nell'evenienza di una mancata annotazione del rinnovo della visita medica stessa sul proprio attestato.

Ovviamente, AeCI richiederà a chi vuole conseguire il biposto o la qualifica di istruttore, di aver anche "rinnovato l'attestato" e continuerà ad irrogare sanzioni e richiedere il "rinnovo" a coloro che vogliono avere le tessera FAI. Faccia come crede, a suo rischio e pericolo.

Noi continuiamo a volare liberi e a difendere la libertà di volare liberi. **Volare liberi, non significa volare contro la legge.** Ricordiamoci che è proprio la legge a tutelare e garantire la nostra libertà, perché **senza legge o contro la legge non esiste libertà.** Abbiamo fatto ricorso alla Magistratura, e continueremo a farlo proprio perché l'AeCI nega la Legge e, pertanto, nega la libertà. Del resto cos'altro ci si aspetta da chi la legge non la rispetta, viene preso con le mani nel sacco e, condannato, continua a farsi bellamente i fatti propri alla guida dello stesso ente cui, secondo il Tribunale, ha sottratto illegalmente soldi.

le novità per la nostra passione ...



NOVA ION4 – Prestazione per tutti (EN/LTF B)

Vuoi una vela semplice, sicura e performante? Allora lo ION4 è la scelta giusta per te. Lo ION4 è una vela di forte prestazione, leggera, un mago nelle virate e la sua efficienza supera quella del MENTOR3. Lo ION4 è ben pensato in ogni dettaglio e allo stesso tempo un'avventura di volo favolosamente semplice. I suoi 3,95 chilogrammi (XXS) entusiasmano andando in decollo o in montagna. È stato posto l'accento alla semplicità in decollo e in manovre di volo estremo; inoltre i freni smart offrono un handling e una salita in termica, che sicuramente piacciono.

www.flynova.it, info@flynova.it, Tel. 3442884599



NVIUK Klimber P pronta stupirvi: Leggerezza e prestazioni. Ci siamo, a Marzo iniziano le prime consegne della Klimber P. Non si tratta, a differenza di ciò che molti pensano, della versione light dell'amatissima Niviuk PEAK 4, ma di una vela 100% nuova nata da una tavola di disegno bianca, studiata per assolvere al meglio i requisiti richiesti dalla competizione più dura del mondo del volo libero: l'X-Alps 2017. Serve una vela leggera, capace di decollare in spazi ridotti sia asciutta che bagnata anche con vento alle spalle. Ecco perché Olivier Nef ha scelto la tecnologia delle 3 linee: con un 2 linee non è possibile decollare con vela bagnata o vento da dietro. Facilita', la X-Alps mette a dura prova i piloti con stress fisico estremo, inoltre le condizioni dell'intero arco alpino sono spesso severe ecco perché Niviuk ha sviluppato una vela estremamente facile: pur essendo un 7 di allungamento ha registrato solo una manovra in classe D, mentre il restante 86% delle manovre Niviuk Klimber ha fatto segnare solo A e B. Niviuk Klimber P è la vela più leggera 3.4 kg e con il miglior compresso prestazioni sicurezza, mai apparsa al mondo! Per informazioni e prove **info@infinityfly.it 329 59 34 866**

SKY EXOS, il nuovo En C sportivo della Sky Paragliders.

Dopo il fantastico Apollo, uno degli En B più venduti ed apprezzati nel 2016, il Team ha messo il sigillo finale alla vela En C, EXOS. Un vela intuitiva, facile, ma con una velocità massima impressionante. Un concetto innovativo, con rinforzi esclusivi sul bordo di attacco, pilotaggio con le C, speed morbida e modulabile, una stabilità invidiabile. L' EXOS è il passo giusto per chi vuole le massime prestazioni in assoluta sicurezza, e per chi decide di salire di categoria.

L' EXOS è disponibile per prove in volo presso il **MONTEGRAPPA FLYING CENTER. Info a www.montegrappaflyingcenter.it**





WOODY VALLEY: X-RATED 7

E' prassi comune che i costruttori si sforzino di presentare ogni nuova vela con dovizia di descrizioni tecniche, ma sulle sellette da volo si può affermare che regni la più assoluta omertà. Woody Valley ha deciso di cambiare registro, cosciente che quante più caratteristiche ha una selletta, tante più informazioni complete si rendono necessarie, e sul suo canale Youtube ha messo a disposizione dei piloti tre video. Nel primo vengono spiegate tutte le funzionalità della nuova selletta da gara X-RATED 7, segue la spiegazione su come montare il paracadute di soccorso e poi un vero e proprio manuale video. La X RATED 7 è la selletta da competizione e XC di Woody Valley, settima versione di una dinastia che ha vinto praticamente tutto. La X RATED 7 è già un best seller e si distingue per l'eccellente comfort di volo, le dimensioni comunque contenute e la geniale efficacia delle sue soluzioni tecniche. Info: airecornizzolo.com tel 031.658428

BIBETA 6 – Una vela – doppio piacere

Il nuovo BIBETA 6 soddisfa tutti i requisiti del tandem professionale, con ancora più affidamento di quanto non fosse con il suo predecessore. Per poter fare questo abbiamo inserito per la prima volta diversi operatori tandem professionali di Interlaken in un intenso programma di sviluppo. In tal modo i prototipi sono stati progressivamente raffinati fino a quando le aspettative dei professionisti sul decollo, la gestione e le qualità di atterraggio erano stati tutti superati. Il risultato è un tandem in due dimensioni, 38 e 41 (peso al decollo da 100 a 180 kg e da 120 a 225 kg), che, nonostante la costruzione robusta, sorprenderanno e impressioneranno per le loro dimensioni molto compatte quando ripiegati e il peso sensazionale di 6,95 kg per il 41, e 6,75 kg per la versione 38. Il BIBETA 6 ha solo tre livelli di bretelle e molte meno linee. La preparazione di decollo è l'essenza della semplicità. Le più popolari caratteristiche del BIBETA 5, come ad esempio l'assistenza grandi orecchie con la Vary-Grip-System, vengono conservati per il BIBETA 6. Fun Extreme Tel +390302420912-cell. +393355218656



HIGH-ADVENTURE BEAMER 3

Non conviene mai risparmiare nella propria sicurezza! Quando si tratta della tua vita sei contento di aver il materiale giusto per te! La cosa decisiva è il tempo di apertura quando si è bassi – qui la BEAMER 3 supera le emergenze tradizionali di gran lunga con un apertura del 50% più veloce (ca. 2 sec.). Un altro vantaggio è il tasso di caduta bassissimo di solo 3,7m/s! Inoltre puoi pilotare l'emergenza ed eviti così ostacoli e atterraggi pericolosi.

Disponibile in versione light e standard con due taglie fino 100kg e 130kg!

www.flynova.it, info@flynova.it, Tel. 3442884599

SPICE

sull'onda del successo del cayenne5!

La casa bavarese ci ha ormai abituato ad attrezzature leggere che sempre più incontrano il gusto dei piloti.

Sull'onda del successo ottenuto dal Cayenne5 arriva quindi anche la versione leggera del nostro EN C, lo SPICE, appunto.

Stesse grandi prestazioni e una stabilità addirittura migliorata grazie al peso minore. Da provare!

Eagles Point - Skywalk Italia tel. 335 5434993 email info@eaglespoint.it



CHILI4, ed è subito un successo

Ancora una volta un successo. L'ennesimo progetto portato a termine dal gruppo di ricerca e sviluppo di skywalk, capitanato da Alex Hollwart, che sta subito riscuotendo un unanime coro di consensi. Il CHILI4, attesissimo, dopo un lavoro di sviluppo durato oltre 2 anni non ha deluso le aspettative e già le prime recensioni e i commenti dei piloti che l'hanno provato sono entusiastiche. Il nuovo punto di riferimento nella categoria degli EN B avanzati è arrivato. Stessa capacità di salire in termica del predecessore ma tutto migliorato in termini di comando (preciso!) e polare di volo.

Che cosa aspettate a provarlo? Inoltrate le vostre richieste a **Eagles Point - skywalk italia o chiamate il 3355434993.**



Il tandem monosuperficie Niviuk Bi Skin 2 P fa impazzire il mondo!

È incredibile cosa ha provocato l'arrivo del tandem Niviuk Bi Skin 2 P nel mondo del volo libero, un successo così non lo avevamo mai registrato negli ultimi 10 anni della nostra storia. Il monosuperficie biposto di Niviuk, unico del suo genere al mondo, sta raccogliendo un'incredibile numero di adesioni, in quanto si tratta del biposto più leggero sulla terra, solo 3.3 kg (Attenzione trattasi 32 gr/m² non 27) ed anche il primo tandem monosuperficie ENB mai omologato prima. Questa vela è stata scelta da molti piloti campioni del mondo e dal nostro Aaron Durogati in particolare per la sua bellezza, infatti oltre al gonfiaggio più elementare al mondo e alla presa di volo immediata, la vela consente di termicare senza problemi e con un rateo di salita migliore delle vele normali. Inoltre Niviuk è riuscita a raggiungere un atterraggio efficace e con flair grazie anche al Trim. Niviuk Bi Skin 2 P è il miglior biposto al mondo per l'Hike & Fly ma è anche adatto a voli professionali.

Per informazioni e prove info@infinityfly.it 329 59 34 866

UP Trango XRace.

Il Trango XC3 è stata una vela fantastica, sicuramente la migliore En C sul mercato. Il Trango XRace promette di esserlo ancora di più: nuove innovazioni, nuove bretelle, controllo con le C, nuovo sistema di accelerazione, eccezionale a tuta pedalina in qualsiasi condizione di turbolenza.

Il Trango XRace è già certificato En C ed è disponibile per prove al MONTEGRAPPA FLYING CENTER.

Info a www.montegrappaflyingcenter.it.



AIREDOLOMITI e Aire Cornizzolo sono distributori per l'Italia dei prodotti NAVITER-FLYTEC.

NAVITER OUDIE4 è lo strumento di prima scelta per i piloti ambiziosi da cross o competizione. Nell'Oudie4 è stato riunito tutto quello che un pilota esigente possa pretendere - compreso SeeYou Mobile. Con questo programma ogni pilota può configurare il suo strumento in modo che indichi solo i dati desiderati. Il display touchscreen da 5 pollici, a colori e ad alta risoluzione è ottimizzato per l'utilizzo coi guanti e facilmente leggibile al sole - dimensioni ridotte e massima facilità d'uso. L'illustrazione 2D dell'area di volo rende possibile la valutazione del terreno anche in zone sconosciute. L'assistente FAI aiuta i piloti a pianificare ed ottimizzare i voli per superare i propri record. Inoltre l'Oudie4 offre molto più del necessario per partecipare a qualsiasi competizione: dalle semplici gare locali fino a quelle nazionali e internazionali.

www.flynova.it , info@flynova.it, Tel. 3442884599

www.airecornizzolo.com, aire@airecornizzolo.com, Tel.031658428



NYOS

L'EN B di alta gamma di SWING è pronta per la nuova stagione di volo: bella, solida, facile in termica, con una chiara propensione al Cross Country.

I sorrisi dei piloti dopo i voli effettuati con la Nyos nei vari festival svolti in giro per l'Italia nella parte finale del 2016 sono il termine di paragone più efficace: facile, intuitiva, morbida in pedalina, un handling che ti prende subito e non ti mette mai in difficoltà. Questi i commenti più sentiti dopo le prove



Le taglie disponibili sono 5 con la XS che fa 60-82kg. in volo, la S 70-92, la M 80-102, la L 90-112 e la XL 100-125. Cinquantanove celle con un allungamento di 5,7 ed un peso di 5 kg. per la taglia M; la velocità di trim è di 39 km/h mentre quella massima è intorno ai 53 km/h. I colori disponibili sono 4: il Cosmic blu e verde, il Flame rosso e giallo, il Gold oro e nero e il Mamba bianco e verde.



Dal team di disegno, ricerca e sviluppo di Swing diverse sono le innovazioni introdotte per la prima volta in una classe B;

- il C bridge, il ponte fra le C per un controllo della vela easy in pedalina (e non solo) senza uso dei freni;
- disegno di tutta la vela in 3D per un controllo di tutte le tensioni ottimali;
- un profilo adattivo alle varie velocità in modo da avere sempre il massimo delle prestazioni;
- le mini ribs, mini centine per una finitura perfetta del bordo d'uscita senza cuciture verso l'esterno;
- tessuto Porcher Marine Skytex 32 e 27 con grammatura calibrata per ogni parte della vela;
- una qualità generale e una cura del particolare che si percepisce al primo sguardo;
- una messa a punto del team di sviluppo di centinaia di ore per ogni taglia;
- uno studio del design e dei colori molto moderno e identificativo;

SWINGITALIA
PARAGLIDERS & SCHOOL

“ A me personalmente piacciono molto il cosmic e il gold, ma al di là del colore che è sempre un fatto molto personale sono certo che la NYOS è la più bella vela mai fatta da Swing”

Maurizio Bottegal

In arrivo la seconda generazione di monosuperficie Skin 2

Visto l'enorme successo del tandem monosuperficie di casa Niviuk, Olivier Nef il designer Niviuk ha deciso di creare la seconda generazione della Skin, che introduce tutte le migliorie sviluppate sul biposto.

Niviuk Skin 2 inoltre ha superato i test di omologazione EN B, in tutte le taglie. Con Skin abbiamo dato la possibilità a qualsiasi tipo di pilota di utilizzare la tecnologia monosuperficie, con Skin 2 chi non credeva alla sicurezza del monosuperficie ha anche l'attestato del laboratorio, tutto il resto è gioia di volare questa stupenda vela, prestante divertente e oggi anche EN B!

Per informazioni e prove info@infinityfly.it 329 59 34 866



Ozone 2017

La gamma Ozone 2017 si presenta con importanti novità: è già disponibile lo Zeno (EN-D), che pur essendo agevole come il Mantra 6 ha più prestazioni dell'Enzo 2. Tra le vele per hike & fly sono appena arrivati lo Jomo (EN A) ed il Geo 5 (EN B) mentre a breve sarà rilasciato il nuovo Ultralite 4 che si annuncia con importanti miglioramenti. Ozone sta lavorando anche sul Delta 3 (EN C), per il quale ha fatto delle anticipazioni, ma non è conosciuta la data di commercializzazione. Tra le vele intermedio-base, invece, il 2017 sarà l'anno del Buzz Z5 (EN B basico) che sta dimostrando sul campo tutta la validità del suo progetto, con prestazioni ragguardevoli grazie all'OZONE SharkNose ed una facilità di gestione che lo rendono adatto veramente a tutti: dal neobrevettato di talento al pilota molto esperto che cerchi una vela divertente, sicura e performante. Aire raccomanda questo modello a tutti coloro che fanno del volo un'occasione di puro svago.

www.airecornizzolo.com tel 031.658428

NOVA PHANTOM

Un'era nuova del volo libero (EN/LTF B)

Il PHANTOM è una vela rivoluzionaria di carattere completamente nuovo: con un allungamento simile allo ION e con 99 cassoni unisce sicurezza della categoria ION a prestazione di classe da competizione. Il suo handling convince grazie alla precisione unica e la semplicità.

La combinazione tra allungamento minimo e peso ridotto danno sicurezza massima. Mai prima era così facile volare e aver tutta questa prestazione. Il PHANTOM è una vela completamente nuova e come nessun'altra vela è ideale per un ampio spettro di piloti: grazie alla sua sicurezza passiva ad alto livello e la sua prestazione fenomenale è LA vela di scelta per piloti ambiziosi della domenica e per piloti Cross Country ad alto livello. Il PHANTOM combina i vantaggi di una vela low-B con quelli di una vela da competizione.

www.flynova.it, info@flynova.it, Tel. 3442884599

Patrucco per il 2017 sceglie il CHILI4

Il campione piemontese, dopo aver testato il nuovo EN B diskyswalk ha deciso che per la stagione in arrivo utilizzerà questo nuovo intermedio per tentare di battere i suoi record.

"la facilità in termica e le prestazioni di questa vela mi hanno conquistato! Sicuramente il maggior confort in volo compenserà le prestazioni di una vela di classe superiore e mi permetterà di provare qualche nuovo percorso". Staremo a vedere cosa combinerà la nuova coppia Patrucco-CHILI4.

Eagles Point - skywalk italia 335 5434993.



ADVANCE - NEWS SPEED 2017

Storicamente abbiamo sempre incluso un sistema di velocità con il parapendio e non con le sellette. Ma il sistema di velocità è diventata una parte fondamentale dell'imbracatura così abbiamo cambiato la nostra politica ed in futuro, forniremo il sistema di velocità con l'imbracatura e non con il parapendio.

Da Febbraio 2017 tutte le imbracature

SUCCESS 4

AXESS 3 Air

PROGRESS 2

EASINESS 2

saranno fornite con lo speed system già montato (il Lightness2 ha da sempre lo speed montato) Di conseguenza tutte le vele Advance NON avranno più lo speed system (barra in carbonio e cordini con Brummell hook) incluso nel pacchetto di consegna.

Fun Extreme Tel +390302420912-cell. +393355218656



On Line il sito Montegrappa Flying Center.

Montegrappa Flying Center, by Sport Professional, è una delle realtà più importanti nel panorama del Volo Libero italiano ed Europeo. Ogni giorno, nel Centro test in atterraggio al Garden Relais, Bassano (Borso del Grappa) potrete trovare dalle 30 alle 40 vele da testare. I marchi rappresentati, in esclusiva nazionale, sono AirDesign, UP e Sky Paragliders, oltre agli strumenti Flytec. Tutte le novità più importanti sono già disponibili, come le UP Lhotse, Summit XC4, Trango XRace, le Sky Apollo ed Exos, le vele leggere della AirDesign. Presso il Centro Test potrete trovare abbigliamento e ricambi, accessori, e se volete potete anche noleggiare le attrezzature per periodi brevi o lunghi, anche kit completi. E poi ancora imbraghi, emergenze, tute volo, sacche, etc etc.



Mirage RS – l'evoluzione della leggenda

Il Mirage RS è il passo successivo nello sviluppo di una vela che è leggenda: il Mirage, una vela che ha ridefinito lo standard dello speed flying alla sua nascita. Il Mirage RS è dedicato ad ambiziosi piloti da speed flying ed è focalizzato nell'ulteriore incremento di efficienza verso l'alto e verso il basso (profondità).

Con il sistema RAST è stata incrementata la facilità di decollo e la sicurezza passiva con un handling che sembra una rasoiata nell'aria. Con la sua ampia gamma di efficienza (incredibile differenza fra massima e minima) il Mirage RS si adatta anche ai pendii più inclinati, più precisi e dinamici barrel rolls, ha un alta riserva di energia anche a bassa velocità. L'handling è stato ottimizzato per un controllo migliore, lungo e accurato dello sloop (effetto suolo) in atterraggio.

www.swingitalia.com tel e fax 043956630

REVERSE 2

Zero-pressione airbag e un design filante e aerodinamico: queste sono le differenze che colpiscono fra il CONNECT REVERSE 2 ed i suoi predecessori. L' airbag prende forma tramite un filo di acciaio in modo indipendente da flusso d'aria, garantendo il massimo smorzamento fino dal decollo e assicurando la più grande stabilità dimensionale anche dopo anni di uso. La speciale forma della tavoletta di seduta unita a una geometria delle cinghie delle gambe ottimizzata, fanno entrare il pilota nella selletta facilmente. L' "Alpine Back" sistema di zaino della specialista tedesca Deuter® la colloca naturalmente a parte rispetto a tutte le sellette convertibili sul mercato: la cinghia incrociata in alluminio trasferisce effettivamente il peso alla cintura di tenuta ventrale, riducendo considerevolmente il peso percepito e rendendo piacevole la camminata verso il decollo.

www.swingitalia.com tel e fax 043956630



BiPRO 3

Sono passati alcuni anni dall'ultima volta che abbiamo commercializzato un'imbracatura per il tandem. Nel frattempo, il nostro team di sviluppo ha cercato un sacco di idee su come rendere l'imbracatura del pilota tandem più confortevole, più leggera e più semplice da utilizzare nella vita quotidiana. Il nuovo BiPRO 3 è il risultato. Uscirà ad



aprire ed incarna la nostra visione dell'imbracatura tandem da utilizzare per l'uso quotidiano. Pesa solo 2,6 kg; inclusa la protezione di schiuma con certificazione EN / LTF. I cosciali sono separati V-legpad. Presenta due ultramoderne, efficienti e molto affidabili fibbie Edelrid tripla di blocco; dotato in entrambi i lati ci sono degli alloggiamenti per il bastone della GoPro e per la fotocamera, **Fun Extreme 3355218656**

SUCCESS 4 - comfort e sicurezza al meglio

Super sicuro, molto confortevole, e sportivo: il SUCCESS 4 è molto più di un rinnovamento della popolare serie SUCCESS. Questa imbracatura sportiva fornisce un eccezionale livello di sicurezza - di gran lunga al di sopra della generali requisiti richiesti per la certificazione delle protezioni. La protezione normale non solo si estende ulteriormente lungo la schiena, ma c'è un dispositivo di protezione in schiuma aggiuntivo integrato per fornire protezione a metà della colonna vertebrale. La nuova protezione SAS-TEC protegge anche il bacino da impatti laterali. Anche con questi supplementari sistemi di sicurezza la misura M del SUCCESS 4 pesa solo 4 kg, più o meno come il SUCCESS precedente.

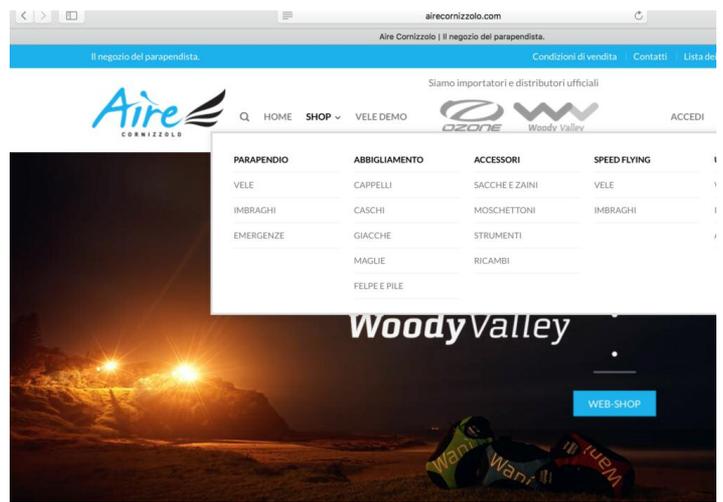


Una forma ergonomica posteriore raggiunge il massimo comfort, e un design sportivo fornisce una silhouette pulita ed eccellente aerodinamica.

Fun Extreme Tel 0302420912-cell. 3355218656

AIRE WEB SHOP

Su www.airecornizzolo.com trovate quello che probabilmente è il più fornito web shop italiano per il volo libero. Sono disponibili moltissimi accessori come zaini, moschettoni, funi di vincolo, fibbie, speed-bar, carrucole, maillon, vestiario, caschi ecc; imbraghi Ozone, Woody Valley e Kortel, strumenti Naviter, Digifly e Flytech, emergenze Ozone, Icaro e Skyman, ed una sezione fornitissima dedicata all'hike & fly con una selezione delle migliori attrezzature Ozone, Kortel e Woody Valley. In totale sono circa 140 articoli tra i migliori e più richiesti dal mercato; il tutto è disponibile in pronta consegna e pagabile via Paypal. Solo i parapendio non si possono acquistare online. Le 29 vele Ozone sono vendute esclusivamente dopo un contatto diretto e personale con l'acquirente, perché per prima cosa bisogna comprendere quale sia l'esperienza del pilota e quale sia la vela adatta a lui.



TWIN RS by SWING Un Biposto differente

Per la prima volta il sistema RAST è stato usato in un parapendio biposto. Questo ha reso possibile per il nostro team di ricerca e sviluppo di utilizzare i vantaggi di una grande superficie e portare netti miglioramenti nel comportamento in fase di decollo, velocità, stabilità e handling.

Gli highlights più importanti del TWIN RS sono:

il decollo in qualsiasi condizioni, "quasi da solo".....

rateo di salita migliore sia in condizioni deboli che in condizioni forti.

velocità a trimm aperti molto alta (+12 km/h)

corsa di decollo molto agevole ed handling preciso.

In tutti i casi il TWIN RS offre un ampio range di velocità, che fa di questa vela la vela ideale per zone ventose (per esempio le coste)

www.swingitalia.com tel e fax 043956630





ADVANCE



BIBETA 6

lavoro e divertimento

Il nuovo BIBETA 6 soddisfa tutti i requisiti del tandem professionale, con ancora più affidamento di quanto non fosse con il suo predecessore. Per poter fare questo abbiamo inserito per la prima volta diversi operatori tandem professionali di Interlaken in un intenso programma di sviluppo. In tal modo i prototipi sono stati progressivamente raffinati fino a quando le aspettative dei professionisti sul decollo, la gestione e le qualità di atterraggio erano stati tutti superati.



Bi Pro 3

38 e 41 (peso al decollo da 100 a 180 kg e da 120 a 225 kg), che, nonostante la costruzione robusta, sorprenderanno e impressioneranno per le loro dimensioni molto compatte quando ripiegati e il peso sensazionale di 6,95 kg per il 41, e 6,75 kg per la versione 38. Il BIBETA 6 ha solo tre livelli di bretelle e molte meno linee. La preparazione di decollo è l'essenza della semplicità. Le più popolari caratteristiche del BIBETA 5, come ad esempio l'assistenza grandi orecchie con la Vary-Grip-System, vengono conservati per il BIBETA 6.

funextreme

Fun Extreme di Zucchi A. & C. Snc
Via San Zeno, 117 25124 Brescia
Tel +390302420912-cell. +393355218656

On the air ...

CAMMINAEVOLA

Il progetto «Camminaevola» è nato dal desiderio di condividere con gli amici il racconto delle proprie avventure di Hike & Fly. Ma si tratta soprattutto di fornire informazioni riguardanti le singole escursioni e le possibilità di volo che esse offrono. E' per questo che vi invitiamo a condividere, tramite il nostro sito, le vostre avventure di Hike & Fly: articoli sui materiali, consigli e indicazioni per chi vuole iniziare, memorie di vicende passate da chi il "cammina e vola" lo pratica da tempo.

Lo scopo della nostra iniziativa è quello di raccontare sinceramente le proprie esperienze, in modo che chi legge ne possa trarre beneficio. Compilando i dati nel modulo che vi forniremo, verrà inviata la tua richiesta di far parte del progetto, che verrà riportata a tutti i partecipanti del gruppo.

Ogni autore è responsabile dei propri scritti. Per favorire la crescita sana del progetto, è stato deciso di non utilizzare il nostro blog per pubblicizzare prodotti. Una volta confermata la tua richiesta, il blog invierà una mail contenente le modalità di accesso alla piattaforma che camminaevola utilizza: sarà necessario creare un account WordPress, ed una volta loggato ti verrà chiesto di confermare la scelta di partecipare al blog. Da questo punto avrai a disposizione un portale dove inserire e modificare i tuoi scritti, e, se consentito dal livello di permessi della propria credenziale, di inserire immagini e pubblicare l'articolo. Siamo felici se desideri collaborare! Basecumulo, Beesterfly, Giovaz, Erosplume, Tokyo, Baki, Enrico, Marco, Walter.

<http://camminaevola.it/collabora/>



SNAF 2017

Stage Nazionale Aspiranti Fun

Prealpi Vicentine
A.S.D. FIVL (Associazione Italiana di Volo Libero)
 Venerdì 17 marzo 2017 dalle ore 19.00
 Sabato 18 e domenica 19 marzo 2017
 Trattoria S. Antonio, Via Palladio 90 Caltrano (VI)
 Per informazioni: zanocco.damiano@gmail.com

L'ASD FIVL e la TRATTORIA S. ANTONIO : 7° SNAF

Molti "giovani" piloti che affrontano per la prima volta un meeting regionale, si trovano impreparati e spaesati, vivendo con eccessiva tensione questo primo approccio al volo in gruppo su percorso a boe predefinite. Di conseguenza commettono una serie di errori, anche banali, che impediscono di vivere bene e con soddisfazione questa tipologia di volo, con ripercussioni anche sulla sicurezza. Talvolta questo si traduce in un immediato abbandono dei meeting regionali e, in casi estremi, si può instaurare un rapporto negativo con il volo e con se stessi.

Un vero peccato, assodato che il volare in gruppo su percorso a boe predefinite rappresenta un'eccezionale palestra per migliorare il proprio livello tecnico di pilota. L'obiettivo dello Stage è di "preparare" gli aspiranti Fun ad affrontare con un approccio corretto, sereno e divertente il mondo dei meeting regionali in parapendio.

Periodo:

- 17 sera, 18-19 marzo 2017
 - data di recupero in caso di rinvio per condizioni meteo non idonee: 24 sera, 25-26 marzo 2017.
 - data di eventuale successivo recupero: 7 sera, 8-9 aprile 2017
- Per iscrizioni e informazioni Zanocco Damiano n° cell. 349 1959892



FLYMASTER

Nuovi

SD series

Infinityfly e Flymaster sono lieti di annunciarvi che abbiamo aggiunto due nuovi modelli alla gamma **GPS SD 3G** e il **LIVE SD 3G**, entrambi equipaggiati con l'ultimo modulo 3G Gsm, quindi adesso più piloti e più paesi possono divertirsi con potenza fantastica della Tecnologia **Live Tracking**.



TEST CENTER & RENT



Via Caose 22, 31030 Borso del Grappa (TV) • Filippo 340 3369516

www.montegrappaflyingcenter.it •  Montegrappa Flying Center

FUORI dal NIDO

Corso teorico/pratico post attestato
Prealpi Vicentine
 A.S.D. Aero Club Blue Phoenix
 4 fine settimana (dal venerdì sera)
 da fine marzo fino a giugno 2017
 Trattoria S. Antonio, Via Palladio 90 Caltrano (VI)
 Per informazioni: zanocco.damiano@gmail.com

FUORI DAL NIDO

AEROCLUB BLUE PHOENIX

Damiano Zanocco e Gianfranco felici - istruttori AeCI, scuola n. 319

FINALITÀ finalmente il tanto atteso attestato di volo. Liberi di svincolarsi dalla scuola. Liberi di volare indipendenti, compiendo le proprie scelte. Ben presto ciò che sembra libertà, rischia però di tramutarsi in paura, in incapacità decisionale, in malessere psicofisico

nella dimensione aria che tanto amiamo. Le nostre certezze iniziano a vacillare e cominciamo a capire che le tante cose imparate durante il corso base sono ben poca cosa rispetto alle conoscenze ed esperienze necessarie per volare indipendenti in parapendio. Siamo fuori dal nido e abbandonati. Non più protetti e accuditi da mamma aquila (il nostro istruttore). L'aria, un tempo tanto amica e dolce, ci sembra violenta e aggressiva. Rischiamo di perderci e smettere di volare...

"FUORI DAL NIDO" è un corso che ha come obiettivo un accompagnamento graduale del pilota neofita verso la consapevolezza nella ricerca dell'autonomia. Grazie all'approfondimento di temi accennati ai corsi base, nuove conoscenze teoriche, esperienze di volo radio assistite, assimilazione di nuove procedure e tecniche avanzate di volo, il "neo brevettato" è portato a esplorare nuove dimensioni del volo in parapendio.

"FUORI DAL NIDO" vuole essere il ponte di collegamento che porterà l'ex allievo a diventare il futuro pilota. Un aspetto formativo tanto fondamentale quanto carente nella realtà Italiana.

Siamo fuori dal nido e ora inizia l'avventura...

Il corso si svolge in 3/4 fine settimana, non continuativi, da fine marzo a giugno 2017, e si conclude in 6/8 giorni operativi di attività pratica (giorni del corso "Termicando" compresi).

DOVE: Prealpi Vicentine (Caltrano, Cogollo, Lugo, Marostica) ed eventualmente Colli Berici.

Zanocco Damiano n° cell. 349 1959892

Termicando
 Corso post attestato di volo in termica

Damiano Zanocco
 Istruttore VDS/VL
 A.S.D. Aero Club Blue Phoenix
 Venerdì 31 marzo 2017 dalle ore 19.00
 Sabato 1 e domenica 2 aprile 2017
 Oratorio di Aviano, Via Pordenone 2 - Aviano (PN)
 Per informazioni: zanocco.damiano@gmail.com

TERMICANDO

AEROCLUB BLUE PHOENIX

Damiano Zanocco e Gianfranco felici - istruttori AeCI, scuola n. 319

Alcuni piloti neo-brevettati possono trovarsi impreparati o spaventati nell'affrontare in autonomia le prime ascendenze termiche. L'approccio al volo in termica può essere vissuto con un'eccessiva tensione, facendo commettere al pilota degli errori, non sempre banali, che impediscono di vivere bene e con soddisfazione la principale tipologia di volo in parapendio. Questo si traduce spesso in atterraggi precoci (i classici "buchi") che in breve tempo possono instaurare nel pilota un rapporto negativo con il volo, talvolta con se stessi, e, in casi estremi, possono esporre il pilota stesso a una situazione di forte rischio con ripercussioni sulla sicurezza. Ne consegue un senso di scoraggiamento che può portare all'impotenza delle capacità di volo in termica, fino ad arrivare anche all'abbandono del volo stesso. Un vero peccato, assodato che il "salire in termica" è la parte più "magica e mistica" del volo veleggiato e una volta assimilate alcune nozioni base non è poi così difficile come sembra. L'obiettivo del corso è la conoscenza teorica sulla nascita, la vita, l'evoluzione e la morte delle ascendenze termiche e l'apprendimento pratico delle tecniche di pilotaggio per risalire in armonia queste meravigliose correnti. Il corso è indicato per i piloti che hanno da poco raggiunto l'attestato di volo, ma anche per tutti quei piloti che vogliono approfondire le conoscenze teoriche, quanto affinare le tecniche di pilotaggio in termica.

Il corso è suddiviso in 2 sezioni: Junior e Senior.

Entrambe le sezioni hanno in comune la parte teorica in aula, le esercitazioni al simulatore, le risalite in decollo, la parte teorica prima del volo e il debriefing post volo.

- I piloti Senior svolgeranno il proprio volo personale in maniera autonoma.
 - I piloti Junior saranno guidati via radio nella prima parte del volo in termica dall'istruttore in decollo.
- Zanocco Damiano n° cell. 349 1959892

SNOWFLY 2017

Il nuovo direttivo Par Aria, ha il piacere di invitarvi ad una divertente gara di centro (SnowFly) che si terrà a Pinzolo (TN) il **26/02/2017** con recupero domenica successiva **02/03/2017** in caso di maltempo, con ricchi premi per tutti, anche ad estrazione. Dove avremo il piacere di presentarvi e farvi conoscere questi meravigliosi luoghi di volo e le interessanti prospettive per il futuro. Non mancate vi aspettiamo numerosi anche con famiglie a seguito. Più siamo meglio è!!!

Un saluto a tutti.

Il presidente. Alessandro Zapparoli
 per info: 3398734528 o
 alessandro.zapparoli@live.it
 3388641704 Angelo

PAR ARIA
SNOWFLY 2017
DOSS DEL SABION
26.02.2017
 IN CASO DI MALTEMPO RECUPERO IL 02.03.2017

RIORNO E ISCRIZIONI IN ATTERRAGGIO ORE 09.30
 (LOCALITÀ SAN ROCCO - CARSOLO)

RICCHI PREMI AD ESTRAZIONE

QUOTA ISCRIZIONE: €15,00
 COMPRESA: BIGLIETTO DI REALTÀ CON FOTOGRAFIA, BISTROTTO IN ATTERRAGGIO, SABBIA E VOLONTÀ

AGGIUNGENDO €15,00 PUOI ISCRIVERTI ALL'ASSOCIAZIONE

UNICO PROVA ATTERRAGGIO DI PRECISIONE
 DALLE ORE 11.00 ALLE ORE 14.00

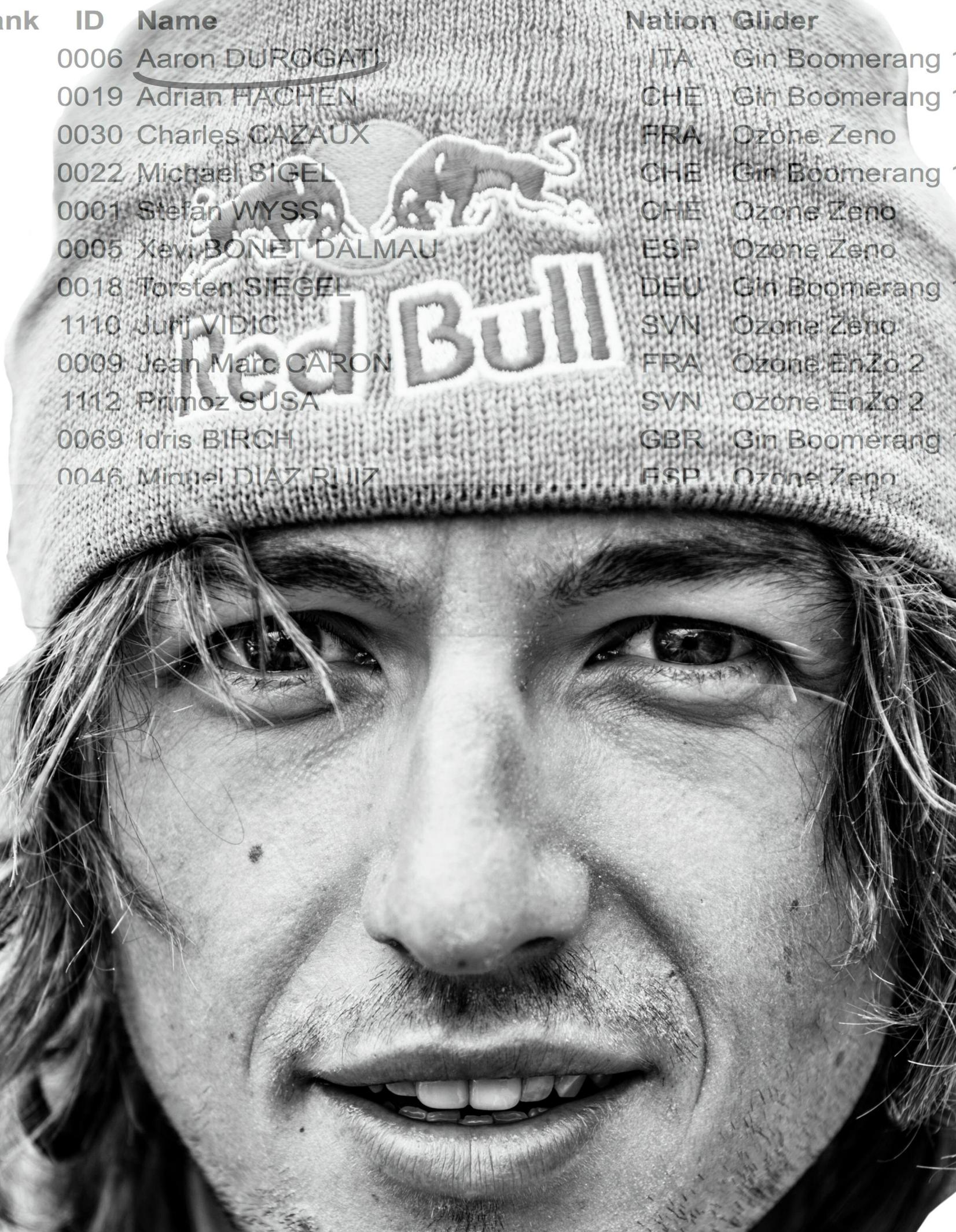
PER INFO: ALESSANDRO 339 873 45 28 - ANGELO 338 864 17 04

FINIVIE PINZOLO, Casa Parale Pinzolo, NABA AERONAUTICA SICIGLIANA, INGROSSI RENDENA

TROFEO MONTEGRAPPA
TROFEO MONTEGRAPPA
TROFEO MONTEGRAPPA
TROFEO MONTEGRAPPA

TROFEO MONTEGRAPPA

Dopo un anno di assenza torna la trentennale manifestazione di volo libero nota a tutti come "Trofeo Montegrappa". Si svolgerà come di consueto nel periodo di Pasqua, da giovedì 13 al lunedì 17 aprile 2017. Quest'anno ci sarà la competizione di PARAPENDIO con 150 piloti ed un festival con le migliori marche del settore. La location della manifestazione sarà Piazza Paradiso a Semonzo del grappa (tv). Le iscrizioni sono aperte fino al 28 febbraio 2017.
<http://www.trofeomontegrappa.it>



Rank	ID	Name	Nation	Glider
	0006	<u>Aaron DUROGATI</u>	ITA	Gin Boomerang
	0019	Adrian HACHEN	CHE	Gin Boomerang
	0030	Charles CAZAUX	FRA	Ozone Zeno
	0022	Michael SIGEL	CHE	Gin Boomerang
	0001	Stefan WYSS	CHE	Ozone Zeno
	0005	Xevi BONET DALMAU	ESP	Ozone Zeno
	0018	Torsten SIEGEL	DEU	Gin Boomerang
	1110	Jurij VIDIC	SVN	Ozone Zeno
	0009	Jean Marc CARON	FRA	Ozone EnZo 2
	1112	Primož SUSA	SVN	Ozone EnZo 2
	0069	Idris BIRCH	GBR	Gin Boomerang
	0046	Miguel DIAZ RUIZ	FSP	Ozone Zeno



Super Aaron

PARAGLIDING
WORLD CUP

Aaron Durogati entra nella leggenda

In ogni sport ci sono grandi vittorie, che impongono di definire “campione” il protagonista. Ma solo in casi rarissimi abbiamo il privilegio di assistere ad eventi nei quali il protagonista scolpisce un segno indelebile nella storia di uno sport e ne entra a far parte, incarnandone la storia. In questi casi, il sostantivo “campione” diventa addirittura qualcosa di riduttivo rispetto a coloro i quali, nella loro disciplina, entrano nella leggenda.

Leggenda del volo libero

Aaron è uno di questi, ed è passato ormai alla storia indelebile del parapendio per rimanervi per sem-

pre. Quando era piccolo, nella sua cameretta aveva appesi i poster di Jimmy Pacher, vincitore anch'egli di due Coppe del Mondo: Jimmy era il suo idolo, esattamente come ora Aaron lo è diventato per noi tutti appassionati di questo sport.+

Nessuno mai prima

Nessuno mai, prima d'oggi, ha vinto due Paragliding World Cup, da quando esiste la formula della Superfinale. Nessuno, prima d'ora, aveva mai vinto un evento così complicato, con quasi 1000 chilometri percorsi in 10 giorni di gara (oltre 90 Km al giorno di media). Nessuno mai aveva vinto con così tanta concorrenza di livello altis-

simo, in un sito di volo nel quale la strategia e la tattica di volo sono così importanti e dove le condizioni, soprattutto dei cicli termici, sono così diverse da quelle usuali delle zone di montagna.

Un podio dal quale non si scende

Aaron però è lì, sul gradino più alto del podio, non di un podio qualunque, ma di quel podio dal quale non si scende mai. E' il Valentino Rossi del volo libero: uno cui può anche andare male una gara o una stagione, ma che rimane per sempre l'incarnazione dello spirito di uno sport, come i Dino Meneghin

nel basket o i Roberto Baggio nel calcio.

Si può vincere una Superfinale, quando tutto gira bene, si ha un po' di fortuna e si è in forma. Ma vincerne due non è un caso, è il sigillo indelebile del supercampione, la porta per la leggenda. Soprattutto perché la vittoria è arrivata in modo stra-meritato, da dominatore. A parte il modo con cui sono andati gli eventi, lo si capisce anche da come lo guardano i suoi avversari mentre sale sul podio, dal rispetto e dalla stima che provano nei suoi confronti.

Strameritato

Ed è giusto così, tutti lo sanno: lassù sale il migliore ma, se ci risale per la seconda volta, lassù, comunque vadano le cose, ci rimane per sempre. Aaron è uno sportivo vero, uno che in cima non è arrivato solo con il talento e la passione, ma con una forza di volontà assoluta, con sacrificio e allenamenti durissimi, passando anche momenti di dolore che avrebbero fatto desistere i più.

Ha cambiato i parametri del nostro sport

Anche per questo motivo egli entra nella storia di questo sport, perché



SuperAaron atterra tra un gruppo di fans

ha cambiato lo sport stesso. Da quando apparve Alberto Tomba nello sci, e prima ancora Gustavo Thoeni, gli altri avversari e i giovani che aspiravano a diventare campioni capirono che, se volevano avere successo, dovevano imparare a sciare come loro, perché questi supercampioni avevano cambiato il modo di sciare. Con Aaron è lo stesso: se vuoi arrivare lassù, non basta più essere un impeccabile pilota, devi anche essere un pilota completo e poliedrico, uno che ha la sensibilità dell'acro, la velocità di reazione dello speedriding, la preparazione atletica dell'hike&fly ad altissimi livelli.

Mente e Preparazione atletica

Ed, ancora, Aaron ha una preparazione mentale specifica, unita ad una forma fisica al top. Se non sei così, ti manca qualcosa, quel qualcosa per il quale potrai anche vincere una gara, ma non sarai mai ... un mito come Aaron o Chrigel Maurer.

Aaron, in definitiva, è una atleta completo che, per arrivare lassù, ha capito che non basta volare, ma serve preparazione tecnica, fisica e mentale, senza trascurare nessun particolare.

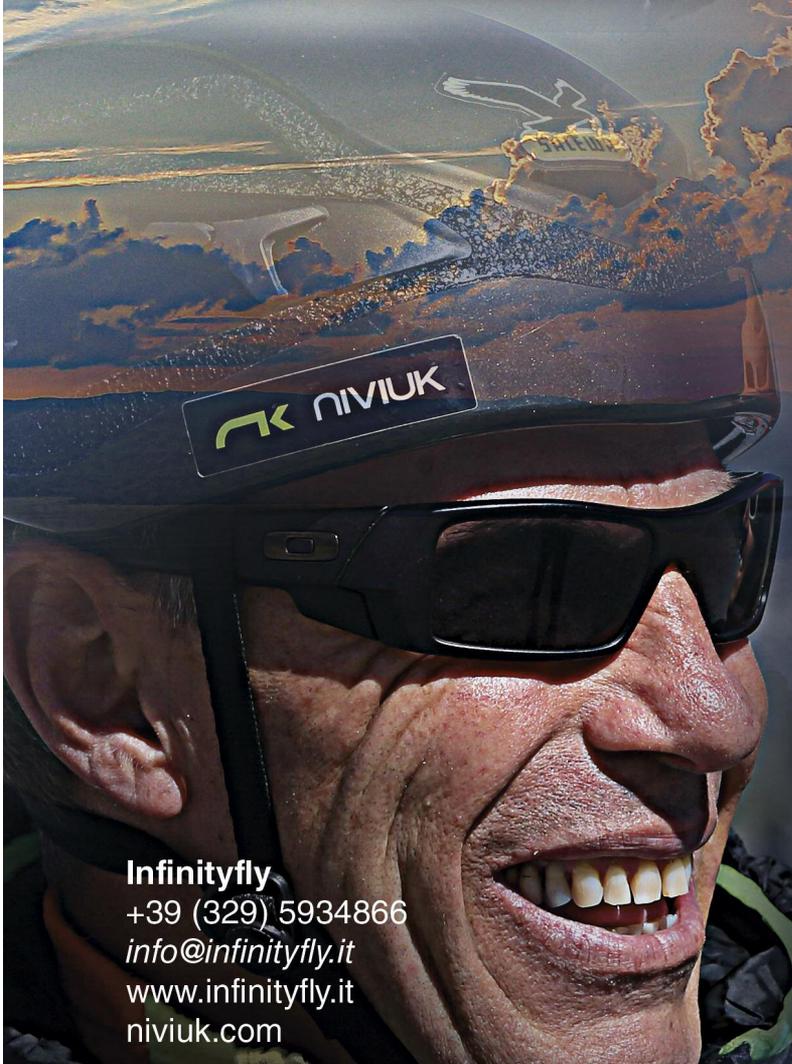
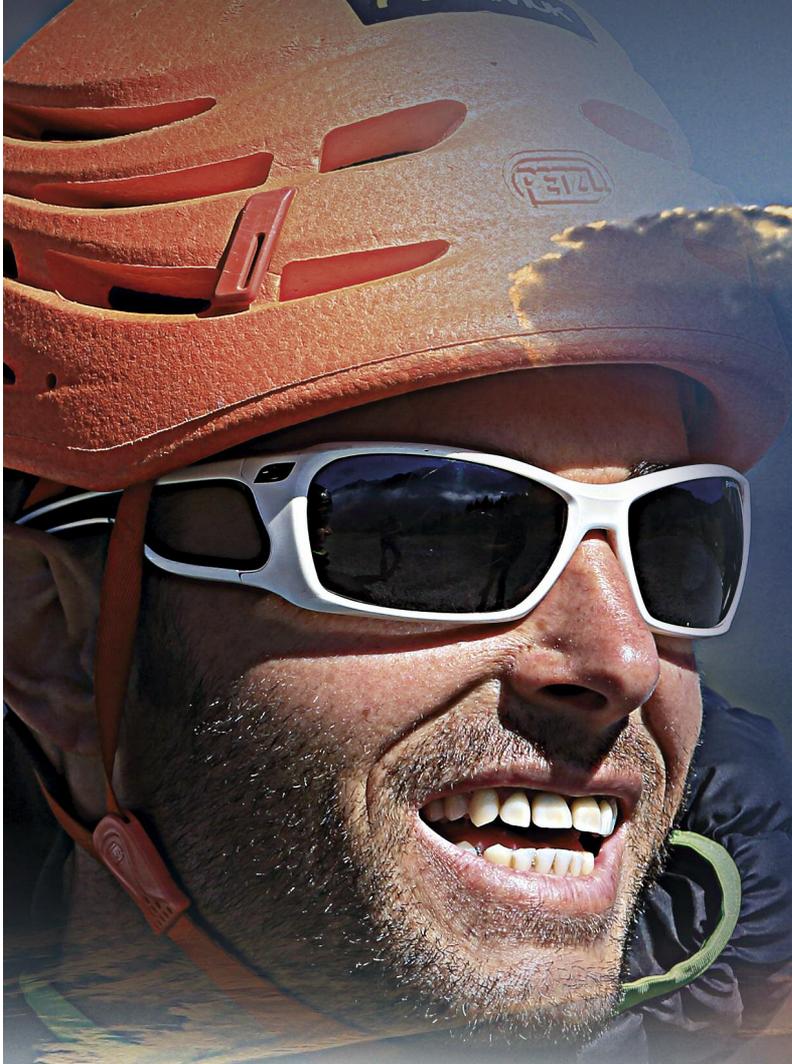
Ha portato il parapendio ad un livello superiore

Ha portato il volo libero ad un livello superiore. Ed infatti, nel nostro sport non c'è nulla come la formazione e la preparazione: corpo e mente devono entrambi essere allenati alla perfezione e devono collaborare ai massimi livelli. Ogni particolare, sia che si tratti di gestione tecnica della vela, che di gestione tattica del volo, esige la massima focalizzazione e va compreso, assimilato, curato, allenato. Questo è Aaron. Ed a lui oggi spetta una enorme standing ovation.

Respect!



Dopo l'atterraggio. Stanco? No, ancora concentrato nel rielaborare, per fare sempre meglio



P-Series 

BI SKIN 2 P

Doppio piacere

Nasce il primo biposto leggero monosuperficie (EN-B 3,3 kg) disegnato perchè pilota e passeggero possano condividere avventura Hike&Fly e volo bivacco sotto lo stesso parapendio.

Infinityfly
+39 (329) 5934866
info@infinityfly.it
www.infinityfly.it
niviuk.com



Super Aaron

L'INTERVISTA:

un grande pilota,
un grande atleta
e un grande uomo

Aaron Durogati ci racconta la sua Superfinale e molto, molto di più

VL: Si è forti di testa se si riesce a rimanere sereni e divertirsi anche quando le cose non vanno bene, e se si riesce a non perdere mai la fiducia in se stessi, si vince. E' stata questa la chiave della tua vittoria?

Aaron: Di sicuro nel nostro sport la testa gioca un ruolo fondamentale. Non è uno sport di fatica: strategia e tattica sono importantissimi fattori, e rimanere lucidi nel corso di tutta la competizione fa la differenza. Ci sono 30 o 40 piloti che girano le termiche bene come me, ed altrettanti che sanno spingere come me nei traversi, anche in turbolenza. Se vuoi essere meglio di loro, devi sbagliare meno. Tutti sbagliano. Ma se commetti meno errori, se rimani sereno ed efficace con la mente quando hai sbagliato, al fine di rimediare all'errore, è allora che sei il migliore. Ad esempio, a metà gara, alla sesta o settima task, ero con il primo gruppo, mi sono trovato sottovento



« Ci sono 30 o 40 piloti che girano le termiche bene come me, ed altrettanti che sanno spingere come me nei traversi, anche in turbolenza. Se vuoi essere meglio di loro, devi sbagliare meno. »

e non sono riuscito ad agganciare e rimanere con loro. E' arrivato l'errore. A quel punto avevo due opzioni: la prima era quella di salvarmi ed aspettare il gruppone per proseguire; la seconda scelta era di dirmi "ok, cerca di recuperare". Sono riuscito a rimanere lucido e concentrato.

Sapevo che se avessi semplicemente seguito i primi non li avrei potuti raggiungere. Allora ho calcolato i rischi che certamente c'erano da prendere ed ho elaborato una soluzione originale, decidendo di proseguire da solo. Alla fine sono riuscito a chiudere a meno di un minuto dal primo. Ci vuole la capacità di rimanere freddi e pensare lucidamente per prendere una decisione come quella,

quando c'è pressione e tutto ti gira contro, soprattutto perché, se prendi quelle decisioni, devi prenderti anche il rischio di bucare: non puoi permetterti di non essere al cento per cento efficiente con la testa.

VL :quasi 1000 km in 10 giorni di task, con una media superiore a 90 Km per ogni task; condizioni non sempre intuitive, livello di competitività altissimo. Come si riuscito a dominare questi fattori e girarli a tuo favore?

Aaron: Ho vissuto i due mesi prima della Superfinale con molta determinazione, ma anche con molta serenità. Ho messo a punto la mia preparazione con allenamenti in Sudafrica ed a Bassano che mi hanno dato molta tranquillità e molta convinzione nelle mie possibilità.

« non puoi pensare di vincere la Superfinale se voli sempre senza rischiare nulla »

Una volta in Brasile, non sono partito con una strategia predeterminata, ma ho affrontato la competizione concentrato nel trovare, in ogni task, il giusto compromesso tra il prendermi rischi e fare scelte in sicurezza (in senso sportivo ndr). Durante ogni task si creano situazioni nelle quali c'è la possibilità di prendere dei vantaggi e fare la differenza. Queste situazioni devono essere sfruttate a proprio favore, se si vuole vincere: se inseguì sempre non vinci mai. Ovviamente in questi casi devi prenderti il rischio di bucare. Infatti non puoi pensare di vincere la Superfinale se voli sempre senza rischiare nulla. Ho dunque volato cercando di sfruttare al massimo questo compromesso tra rischio sportivo e controllo. Nelle prime task ho avuto un approccio più aggressivo. Diciamo che alcune scelte comportavano un compromesso, tra rischio buco e volo in sicurezza, in un rapporto 30/70. Qualche volta mi sono spinto al 50/50. Una volta che mi sono trovato con un buon margine di vantaggio in classifica, ho ovviamente ridotto questo rapporto a 80/20 o anche a 90/10.

VL: Il fattore più importante?

Aaron: la situazione idealmente perfetta

« la situazione idealmente perfetta del volo sarebbe riuscire a ragionare in aria come si ragiona a terra »

del volo sarebbe riuscire a ragionare in aria come si ragiona a terra. Credo di essere diventato sempre più bravo ad avvicinarmi a que-



sto obiettivo e questa Superfinale, per me, è stata la conferma di aver raggiunto quel livello ... questo è un'altro punto fondamentale.

VL: Altra chiave

per la tua vittoria?

Aaron: Penso che quello che mi ha fatto molto bene sia stato aver volato un parapendio inferiore alla concorrenza nelle ultime tre stagioni. Questo fatto, negli ultimi anni mi ha costretto a volare aggressivo, anzi, molto aggressivo. Io, di natura, non sono aggressivo in volo e nemmeno di carattere, ma se hai un parapendio inferiore non ti puoi permettere di volare assieme agli altri, altrimenti essi, al momento che serve, se ne vanno e tu resti dietro. Allora devi abituarti a "lavorare" molto di più ed a spingere molto di più sotto tutti gli aspetti, anche sotto il profilo della tattica e delle scelte. In Brasile, invece, aver trovato una vela al pari delle altre mi ha dato un vantaggio enorme, sembrava tutto così facile! Il fatto che tutto diventi facile, ti fa rimanere fresco di testa. Prima, quando dovevo sempre lavorare e rischiare molto, dopo 3 o 4 ore

« lo svantaggio delle ultime tre stagioni si è rivelato molto formativo e si è trasformato in un arma vincente »

di gara era una situazione anche mentalmente penalizzante. Con la nuova vela ho avuto la vita molto più facile proprio perché lo svantaggio delle ultime stagioni si è rivelato molto formativo e si è trasformato in un arma vincente.

VL: dicono che il Boomerang 11 ha comunque più problemi in termica delle concorrenti. E' vero?

Aaron: No, a mio avviso non è così. Il fatto che la vela trasmette molto al pilota, per me è diventato un punto di forza nelle termiche più complesse. Essendo il Boom 11 molto allungato, richiede molta concentrazione, ma nelle termiche nelle quali ci vuole sensibilità, la vela mi aiutava molto. Alla fine della termica, infatti, ero sempre tra i più alti. Ho volato il Boom 11 per la prima volta in Brasile, ho dovuto abituarli ed adattarli molto rapidamente, in 15-20 ore di volo. Dopo, per me, è diventata un giocattolo.

VL: Quanto conta per un pilota avere una preparazione come la tua. Intendo l'acro,

lo speedflying/riding per la gestione della vela, e una perfetta forma atletica per palestra/running/hiking/scialpinismo?

Aaron: Dal punto di vista delle discipline del

« ogni disciplina che pratico è funzionale all'altra, tutte portano un vantaggio »

volò, essere poliedrico ti dà un vantaggio enorme. Direi che ogni disciplina che pratico è funzionale all'altra, tutte portano un vantaggio l'una all'altra e, ovviamente, in generale per me, come pilota completo. L'acro mi dà prontezza di riflessi e freddezza nelle configurazioni inusuali, inoltre mi allena ad essere sempre nel "timing" giusto. Lo speedriding e lo speedflying sono addirittura più estremizzate dell'acro per l'alta velocità con cui manovri e decidi. Ovviamente preparo e studio molto bene le "linee" di discesa, ma in ogni caso le velocità sono altissime e la precisione deve essere millimetrica, oltre che attuata in tempi minimi. Al punto che quando torno a volare con una vela da XC, compresa quella da gara, mi sembra di essere in "slow motion". In questo modo riesco a volare completamente sicuro di me stesso. Senza falsa modestia, penso che ci siano poche persone al mondo che riescono a gestire la vela come me. Gli arrivi a meta a tutta speed in turbolenza, o i traversi a massima velocità su costoni in situazioni di turbolenza sono le "mie" condizioni;

« gli arrivi a meta a tutta speed in turbolenza, o i traversi a massima velocità sui costoni in situazioni di turbolenza sono le "mie" condizioni, quelle nelle quali si vede la capacità di gestire al 100% la vela »

quelle nelle quali si vede che la capacità di gestire al 100% la vela fa la differenza: quando esce tutto questo background, compreso quello appreso come test pilot facendo continuamente configurazioni inusuali per provare le vele, allora vedo che il tutto mi aiuta tantissimo.



VL: Nelle ultime due task hai subito lo stress? Come sei riuscito a contenerlo?

Aaron: Se ti dicessi che nelle ultime due task non c'era

tensione non sarei sincero ma, credimi, ero comunque "easy" e tranquillo. La penultima task ha avuto un finale particolarmente difficile e sono riuscito a controllarla a mio avviso molto bene: era

« se ti dicessi che nelle ultime due task non c'era tensione non sarei sincero ma, credimi, ero comunque "easy" e tranquillo »

una situazione di arrivo controvento, con cielo quasi senza cumuli, con tantissimi piloti forti ormai fuori classifica che volavano solo per la vittoria della singola task, quindi prendendosi altissimi rischi di bucare. Il problema, quando sei nella mia situazione di allora, è con non puoi controllare solo uno o due piloti, ma ne hai almeno dieci che possono potenzialmente dare una zampata e balzare avanti in classifica. In questo caso penso di aver fatto le scelte giuste ed essere rimasto efficiente mentalmente.

Ho anche corso un grosso rischio. Nelle gare, come nella vita, non dico che devi avere fortuna, ma non devi avere sfortuna e, se ce l'hai, devi rimanere lucido, per farla girare a tuo favore. Quando tutto era perfetto ed ormai i giochi sembravano fatti, ho trovato 5 chilometri con discese a meno 3 e meno 4 costanti: una discesa continua ed infinita. Sono arrivato a 150 da terra. Luca (Donini) ha agganciato ed altri due sopra di me sono partiti a quota molto bassa. A quel punto ho fatto solo 3 giri in termica e ho deciso di partire anch'io, prendendomi il rischio.

« nelle gare, come nella vita, non devi avere sfortuna e, se ce l'hai, devi rimanere lucido e farla girare a tuo favore »

Ho riflettuto: "se c'è stata discesa per cinque chilometri, dovrà pur tirare su da qualche altra parte, e quindi da qui in poi deve tenere!". Infatti, pur essendo prati-

camente per terra, ho trovato quasi zero o debole ascendenza dappertutto fino alla linea di end speed. A quel punto ho trovato di nuovo meno tre, ma bastava aver la calma di cercare un punto dove risalire,

« Jimmy Pacher mi ha dato questo consiglio: "devi volare l'ultima task come se fosse la prima" »

senza l'assillo della velocità.

All'ultima task, invece, ero molto tranquillo. Mi sono detto "ok, devi volare usando la testa come se fosse la prima task, devi cercare di divertirti". Infatti ha funzionato. Jimmy (Pacher) che mi seguiva da casa, mi ha aiutato e mi è stato molto vicino, tutti i giorni: è stato lui che mi ha dato questo consiglio di volare l'ultima task come se fosse la prima .. ed io l'ho seguito.

Nella prima parte della task ho volato in condizioni "standard", in totale controllo. Poi le cose si sono complicate. C'è stata anche un po' di pioggia. Mi sono preso un grosso rischio andando avanti da solo. Sono dovuto tornare indietro e riattaccarmi sotto al gruppo. Mi sono così trovato indietro. E' stato allora che ho iniziato a volare come se fosse la prima task ed ho volato in modo aggressivo, riuscendo a riattaccarmi ai primi. Con Stefan Wyss, quando mancavano 25 km dal goal abbiamo preso la stessa decisione, praticamente in contemporanea. En-

« abbiamo notato le condizioni teoricamente perfette ... non si poteva non andare ... purtroppo non abbiamo trovato nulla »

trambi eravamo in termica debole. Sapevamo che da qualche altra parte doveva esserci termica forte. Abbiamo notato le condizioni teoricamente "perfette" a circa due chilometri di distanza: limite tra sole e ombra, laghetto, grosso cumulo in formazione ... insomma, non si poteva non andare. Non sono andato con lui per marcarlo, si trattava di una intuizione teoricamente perfetta, che abbiamo interpretato entrambi nello stesso modo. Purtroppo, arrivati sul posto non abbiamo trovato nulla. A 100 metri di quota dal terreno ci siamo aiutati. Prima siamo saliti sul debolissimo, poi, finalmente, un po' alla volta è ripartita. Stefan è rimasto un po' più indietro perchè sono riuscito a salire me-

glio. A quel punto ho deciso di rischiare tantissimo. Potevo permettermi uno scarto molto consistente ed allora non valeva la pena andare di conserva. Ho spinto a tutta e non è andata male, visto che Adrain (Hachen), che era secondo in classifica, mi ha dato solo 2 minuti e mezzo: troppo poco per lui per vincere la competizione.

VL ... e a quel punto hai capito che avevi vinto la super finale ...

Aaron: No, non sapevo che Maxime (Pinot) aveva tagliato il goal con oltre un quarto d'ora di vantaggio sul secondo e che dunque, essendo Maxime molto indietro in generale, avrebbe tolto punti a tutti i miei inseguitori, ma senza avere chance in classifica. Ero abbastanza sicuro di aver fatto bene e di aver vinto. Tutti sono arrivati a complimentarsi, ma ho preferito aspettare i risultati ufficiali prima di festeggiare.

VL : Tornando alla domanda di prima, ma quanto conta anche la forma fisica, cioè la preparazione atletica, oltre che quella su tutte le discipline del parapendio?

Aaron: Secondo me conta tantissimo. Se vuoi essere un professionista e vuoi volare

«se vuoi volare ai massimi livelli, devi esser al top anche con la forma fisica »

a livelli altissimi, devi essere anche al top con la forma fisica. Certo, in un evento di due giorni, la differenza non si vede molto. Ma in una gara come quella brasiliana, sono convinto che aiuta ... e non poco: hai un vantaggio che gli altri non hanno, e chi non ce l'ha non può capire cosa vuol dire. Se il parapendio fosse uno sport in cui tutti fossero professionisti, come altre discipline, allora praticamente tutti alla PWC sarebbero obbligati ad avere una preparazione atletica accurata come la mia e di pochissimi altri. Anche durante i dieci giorni di task, la mia gior-

«mi svegliavo tutte le mattine alle sei, e poi un ora di allenamento »

nata contemplava vari allenamenti, a volte anche molto duri. Alla mattina, ad esempio, mi svegliavo sempre alle sei e subito dopo facevo almeno un ora di allenamento sulla slackline: questo mi aiuta molto per la mente perchè ci si deve concentrare solo su una cosa ed è importan-

tissimo per liberare la mente, ma è anche molto importante come esercizio di stabilizzazione, coordinazione e propriocezione. Poi, ovviamente, andavo in decollo di corsa. Il che ha almeno due vantaggi, più un terzo. Il primo è che ti tieni in forma, il secondo è che riesci a prepararti mentalmente alla gara, a concentrarti e trovare la tua tranquillità ed il tuo equilibrio, peraltro in un paesaggio molto bello, ed essere in quell'ambiente ti prepara la testa meglio che essere su un bus. Il terzo effetto è puramente psicologico ed involontario: metti molta pressione sugli altri

« di corsa in decollo: ti tieni in forma; ti prepari mentalmente alla gara; metti pressione sugli altri »

che salgono stanchi e pressati nella navetta. Spesso arrivavo anche molto prima perché, di corsa, li superavo durante la strada. Quelli dal bus ti vedono che li superi con le tue sole gambe e, in qualche modo, ciò mi avvantaggia psicologicamente. Dopo la task facevo sempre un'altro allenamento, altra corsa. I liquidi? poca birra, tanto sudore.

VL: Diventare padre ti ha cambiato qualcosa nel modo in cui affronti il volo e le competizioni?

Aaron: Diventare padre è una cosa straordinaria, fantastica, non si può spiegare. Quando sono a casa con Aarno e Renata è stupendo e sono una persona felice, loro sono il mio punto di riferimento. Ma ti dico una cosa di cui non sono fiero: quando sono in gara sono egoista, perché sono focalizzato totalmente sul mio obiettivo. Ho fame di vincere e per questo non esiste altro: sono al 100% dentro la gara.

VL: Sul podio al top del mondo, con il top del volo libero mondiale che ti guarda ed applaude e migliaia di appassionati che ti seguono da casa ...: cosa si prova?

Mi fa sentire realizzato il sogno che avevo da bambino. Fin da piccolo avevo il mito dello sportivo professionista, del campione, dello sportivo al top. Gli altri bambini avevano i loro giochi e io invece contemplavo i poster di Jimmy Pacher in camera. Questa visione di diventare un

« non sono ancora arrivato dove voglio, non ho ancora raggiunto il mio top, ma senz'altro quello che ho fatto ... mi fa un piacere enorme »

campione mi ha sempre spinto avanti. Non sono ancora arrivato dove voglio, non ho ancora raggiunto il mio top, ma senz'altro quello che ho fatto fino a qui mi fa piacere, un piacere enorme. (Aaron ... sorride ...) Manca anche l'X-Alps"

VL: Hai portato sul podio anche due aziende italiane: Woody per la stelletta e Compass per gli strumenti.

Aaron: Guarda, devo dirti la verità, sinceramente non ho usato Woody Valley e Compass perché sono due aziende italiane, dire che l'ho fatto per questo non sarebbe corretto. Sono due aziende mie partner, e lo sono per un'unica ragione: perché sono i prodotti migliori. Con Compass ci sono vari anni di collaborazione e mi trovo molto bene, mi ha sempre sostenuto e implementato anche i miei consigli. Woody per me è una nuova esperienza. Ma resta il fatto che per vincere ho bisogno dei prodotti migliori e questi lo sono. Punto. Poi, se sono anche prodotti italiani e mi sostengono, questo

« Non ho scelto Compass e Woody Valley perché sono aziende italiane: sono mie partner per un'unica ragione: perché sono i prodotti migliori »

mi fa ancor più piacere. Ne sono ancor più felice. Sono contento di dare fiducia a prodotti italiani e, in generale, al movimento italiano. Abbiamo tutti i presupposti, abbiamo le montagne, il clima, le infrastrutture, tutto ... ed anche ottime aziende del settore come Compass e Woody Valley. In Francia, ad esempio, il volo libero ha fatto un boom enorme, ci sono decine di migliaia di praticanti, in gara hanno un livello altissimo. Alla Superfinale erano in oltre 40 piloti, dei quali certamente 15 a livello di fuoriclasse, 10 appena un filo sotto ed altri 10 comunque di alta classifica. L'età media dei francesi è bassissima. Moltissimi sono tra i 22 e i 25 anni, e ciò grazie a come la federazione francese gestisce il movimento. Alla fine è anche molto una questione di denaro e cultura sportiva: se tieni allo sport, allora devi investire. In Francia lo fanno ed il risultato è un movimento fortissimo, a differenza dell'Italia dove i piloti forti lo devono più alla loro famiglia che alla federazione. Alzare il proprio livello, per un ragazzo giovane che studia, è molto costoso: ci vuole il materiale ed anche molto denaro per i viaggi per andare alle competizioni: i francesi sono molto aiutati eco-

nomicamente. Io ho avuto la fortuna di avere mio padre che mi ha dato tutto e di più, altrimenti non sarei qui. Spero che i miei successi possano aiutare a far crescere il volo libero italiano.

« se tieni ad uno sport, allora devi investire: in Francia lo fanno ed il risultato è un movimento fortissimo »

Concludo questa intervista ricordando un episodio un po' lontano nel tempo. Aaron era alla sua prima gara nazionale: campionati italiani del Cornizzolo, con una vela "sport". Era un ragazzino appena diciottenne, forse meno, un po' ciociottello, con i jeans calati sul sedere, il cappellino storto e un fare apparentemente un po' sbruffone. L'ambiente del volo, allora, lo disdegnava un po' per questo suo modo d'essere, come lo sono - giustamente - i ragazzi di quell'età animati da spirito competitivo.

Alloggiavo nella mia tendina nel campo di atterraggio. Ero stanco, forse un po' deluso da mie non esaltanti prestazioni, e forse dimostravo un'aria più crucciata di quello che davvero fossi. Per Aaron ero un adulto, un signore e non ci si conosceva molto: mi passa davanti, mi guarda e prosegue per la sua strada. Dopo un po' ritorna indietro e mi chiede: "tutto bene? posso fare qualcosa?".

Mi rimase impresso questo inatteso e spontaneo gesto di gentilezza, che nemmeno altri piloti ben più "maturi" con i quali ero molto più in confidenza avevano mai usato nei miei confronti.

Mi rimase impresso ancor più, in quanto molto spesso il "fuoco sacro" di Aaron, la sua concentrazione, la sua determinazione, viene erroneamente confusa con un modo di essere distaccato e superbo (e vi assicuro che Aaron non è superbo, ma un carattere formato con l'umiltà del campione).

Un paio di mesi dopo, vidi Rolando e gli riferii l'episodio, facendogli i complimenti per come aveva educato il suo ragazzo.

Rolando si girò dall'altra parte con un viso illuminato che ricordo ancora come se fosse ieri mattina, mi versò un bicchiere di vino per dissimulare una lacrimuccia d'orgoglio. Lo stesso orgoglio che proviamo tutti per questo grande campione e grande uomo.

Grazie Aaron, siamo davvero orgogliosi di te!

VL/Luca Basso



Alessio Casolla introduce la rubrica che ci accompagnerà nel corso di tutto il 2017,



Sicuri In Volo

di Alessio Casolla

Lo so, il titolo può essere un po' provocatorio ma ci tengo a chiarire subito un punto molto importante; questa serie di articoli non è incentrata sui corsi di simulazione inconvenienti ma ha il solo scopo di dare più informazioni possibili riguardo la gestione della nostra ala in situazioni di volo che possiamo definire "scomode".

In questa prima parte andrò ad esporre i motivi per cui è importante allenarsi a saper pilotare il nostro mezzo in ogni condizione ed essere pronti ad intervenire nel modo corretto quando si incappa in qualche inconveniente. Non sto

parlando di corsi S.I.V., non necessariamente, ma di crescere tecnicamente come piloti in modo da ampliare al massimo il nostro margine di sicurezza.

Appoggiarsi ad un istruttore o semplicemente allenarsi è una scelta di ognuno di noi, in base alle nostre esperienze e alle nostre capacità.

Non andrò a scrivere di argomenti come il pilotaggio attivo, pilotaggio in turbolenza o volo in termica, che verranno esposti da altri relatori; parleremo di chiusure di vario tipo, manovre di discesa rapida, divertimento con i wing over, stalli simmetrici ed asimmetrici. Argomenti indispensabili per trattare tutto

questo saranno anche come regolare i vari tipi di sellette, i sistemi di emergenza e per finire le differenze nella gestione delle ali biposto.

Le vele moderne ci hanno permesso di raggiungere delle prestazioni davvero elevate, siamo arrivati ad un punto in cui, a differenza di alcuni anni fa, non è più necessario volare con vele di categorie alte per poter fare voli di cross di centinaia di chilometri. Anche i profili delle ali basiche danno delle prestazioni di tutto rispetto; dinamica e precisione si possono trovare ormai su qualsiasi categoria di vela.

Sta solo a noi scegliere quella che più ci piace ma quando facciamo la nostra scelta è molto importante considerare la difficoltà di gestione dei movimenti della vela e delle configurazioni inusuali. Negli ultimi anni anche nelle categorie A e B base, che vengono ormai definite "facili", si è arrivati ad avere una agilità e dinamica tali da dover tenere bene in considerazione la nostra capacità di saperle controllare al meglio prima di acquistarle. Mi è capitato più volte di vedere piloti in difficoltà nel gestire i movimenti della calotta durante il volo a causa di una risposta troppo diretta dei comandi o ad agilità eccessiva a cui non erano preparati.

Vele migliori ma ...

Questo miglioramento generale ci ha permesso di andare più lontano, esplorare posti nuovi, rimanere in volo molto più a lungo, e magari farci arrivare ad affrontare situazioni difficili più spesso. Sapere come reagire in queste situazioni, e saperlo fare velocemente, innalza considerevolmente il nostro margine di sicurezza, ma anche la no-

stra consapevolezza di essere in grado di risolvere gli eventuali problemi a cui potremmo andare incontro durante il volo; tutto questo ci permette di concentrarci maggiormente sullo sfruttamento delle

« il fatto che sia difficile provocare una chiusura asimmetrica su un ala, non significa che chiuda meno di un'altra o abbia reazioni migliori. Di contro, forzarne la chiusura può a volte portare a reazioni più violente che non nella realtà »

ascendenze, sulla pianificazione degli spostamenti, sullo spremere al meglio la nostra vela!

Fidarsi dell'omologazione.

Per raggiungere questa tranquillità in volo non possiamo semplicemente leggere e fidarci di quella unica lettera che viene rilasciata dagli enti di omologazione.

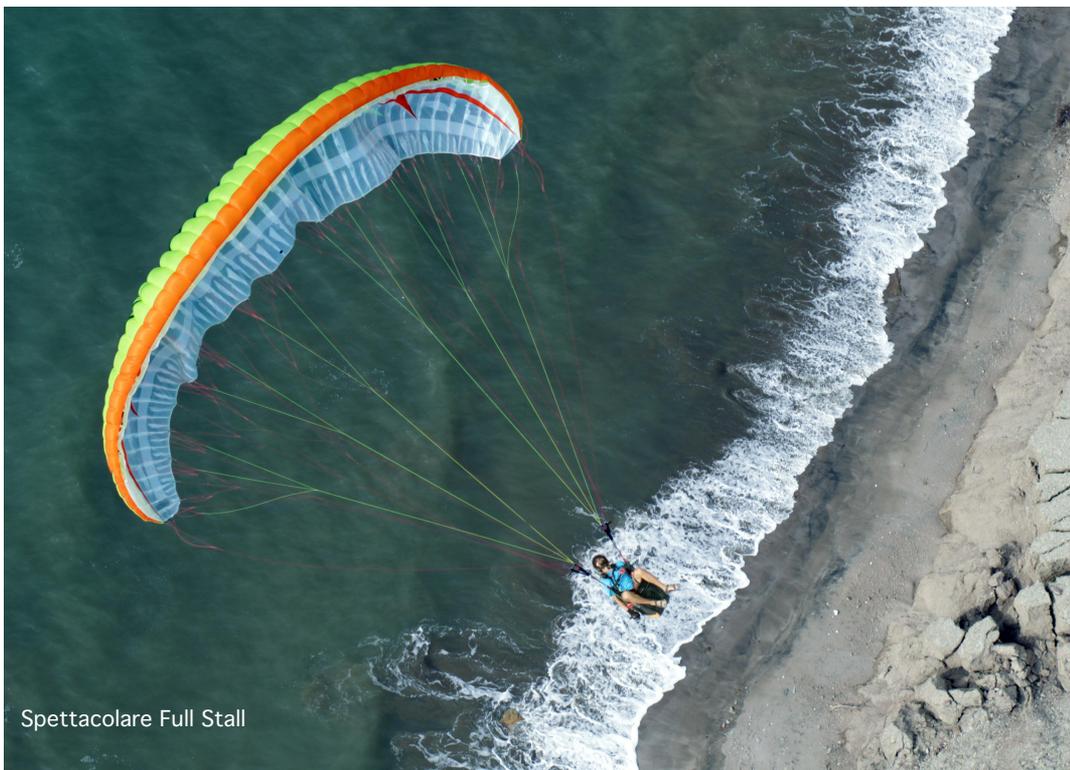
Le omologazioni ci danno un'idea ri-

guardo al tipo di mezzo che stiamo pilotando, ma non ci indicano le sue reali reazioni nel volo in turbolenza, e nemmeno quanto facile o difficile possa essere il pilotaggio in termica o in aria mossa.

Le manovre di omologazione vengono effettuate in aria calma ed in modo da rientrare in parametri di esecuzione ben definiti, questo per cercare di creare una situazione riproducibile allo stesso modo nei test di tutte le vele. I risultati dei test derivano dalla misurazione degli angoli di movimento, tempi e velocità delle reazioni ed eventuali interventi del pilota se necessari. Senza questi parametri fissi sarebbe impossibile dare una valutazione. Questi vincoli purtroppo rendono difficile avere un'indicazione veritiera delle reazioni della vela che stiamo volando. Non averli porterebbe invece ad una situazione ancora peggiore, perchè non ci sarebbe una base per poter valutare, almeno in linea di massima, la tipologia di vela.

Per fare un esempio semplice, il fatto che sia difficile provocare una chiusura asimmetrica su un'ala non significa che non chiuda in turbolenza, non significa che chiuda meno di un'altra o abbia reazioni migliori. Di contro, forzarne la chiusura può a volte portare a reazioni più violente che non nella realtà.

Insomma il discorso omologazioni è troppo ampio, sappiamo che possono darci un aiuto per conoscere la nostra vela, ma è indispensabile poi che noi impariamo a gestirla al meglio.



Spettacolare Full Stall

Dobbiamo anzitutto crearci un ambiente sicuro, che ci faciliti nel mantenere la massima concentrazione e ci metta nella condizione di lavorare in massima sicurezza.

La parte emotiva durante l'esecuzione delle manovre svolge un ruolo molto importante: non è sufficiente conoscere la teoria per avere la certezza di eseguire gli esercizi in modo corretto. Quindi trovare uno specchio d'acqua abbastanza grande, molta quota sfruttabile, direi minimo 500 m, un salvagente ed un mezzo di appoggio. Il fatto di avere tutte queste cose a nostro favore ci permetterà di focalizzare al meglio come eseguire le nostre manovre. Ovviamente non andremo in acqua! :)

Indubbiamente, al primo approccio dell'allenamento, è di enorme aiuto una guida in radio: un istruttore che sta all'esterno riesce a riconoscere al meglio i movimenti dell'ala, vederne la posizione rispetto al pilota, ed ultimo ma non meno

importante a trasmettere quella calma che ci permetta di rimanere sempre lucidi, precisi e, con delle correzioni in real time, a farci progredire più velocemente e spesso recuperare eventuali errori.

« la parte emotiva durante l'esecuzione delle manovre, svolge un ruolo importante: non è sufficiente conoscere la teoria per avere la certezza di eseguire gli esercizi in modo corretto »

Avere un programma

In ogni caso, con o senza guida radio è indispensabile seguire un programma ben definito che ci permetta di imparare gradualmente, che crei delle basi prima di proseguire con manovre più impegnative. Inoltre, sia che abbiamo imparato autonomamente, sia che

abbiamo frequentato un corso, dobbiamo tenerci costantemente allenati. La velocità di reazione e la precisione dei movimenti sono i due fattori che ci danno il controllo, e quindi sicurezza. Non basta aver provato una volta, dobbiamo riprovare gli esercizi più volte fino ad automatizzare i movimenti; nel momento in cui riusciremo a rendere le nostre reazioni istintive avremo davvero innalzato il nostro livello.

Cambio vela

Nel caso di un cambio di vela è importante riprovare tutte le manovre: possiamo avere la fortuna che il comportamento sia molto simile, oppure dovremo adattarci a gestire qualche situazione in modo diverso.

Ma alla fine di tutto, arriveremo semplicemente ad aver quella consapevolezza di saper volare al meglio il nostro giocattolo!



Alessio Casolla esegue uno stallo dinamico

MONTE AVENA



Matteo Di Brina - Presidente del Comitato Organizzatore -
presenta il Campionato del Mondo 2017 e ci invita:

« Paragliders Unitevi »



Matteo Di Brina

« **N**on è solo l'orgoglio di essere riusciti a portare il mondiale in Italia per la prima volta, è anche la consapevolezza che abbiamo un'occasione unica per fare in modo che si cominci a parlare un po' di più di questo sport. Abbiamo atleti di primissimo

ordine ed un territorio tra i più invidiati nel mondo per bellezza e varietà di correnti: siamo uno sport di nicchia, certo, ma questa è un'occasione irripetibile per lasciare il segno e allargare i confini di questa nicchia». Parla così Matteo Di Brina, Presidente del Comitato Organizzatore Monte Avena 2017, e mentre spiega nuove possibilità per il parapendio, la stanchezza di una lunga giornata passata tra lavoro e organizzazione dell'evento scivola via per lasciare il posto all'entusiasmo che lo anima e pervade tutta la sua squadra di volontari. Eh sì, perchè questo è un mondiale fatto tutto di volontari. Il parapendio, lo sappiamo, è fuori dai grandi circuiti.

Un sogno da realizzare

È sera, fuori fa buio e quasi tutti sono già rientrati per cenare con le famiglie, ma qui c'è ancora del lavoro da fare, la cena aspetterà, c'è un sogno da far diventare realtà e si lavora per il mondiale nel tempo libero, con un ritmo che sarà quasi di secondo lavoro. E ci racconta delle molte iniziative collaterali cui il gruppo sta lavorando, della cerimonia di apertura, della volontà di coinvolgere anche chi resta a terra, della ricerca degli sponsor, del desiderio di far avvicinare quanta più gente possibile a questo sport, a questo evento. Così, una domanda ci sorge spontanea: perchè vi state impegnando così tanto in cose che esulano gli aspetti tecnici di gara?

Amo questo sport, dal primo momento ...

E qui un sorriso si fa strada in mezzo alla stanchezza, che cercava di tenere nascosta: «Abbiamo un'occasione unica – ci ripete – amo moltissimo questo sport, dal primo momento in cui incosciente e spaventato mi sono lanciato, non ho mai smesso di amarlo. Vedo il grandissimo potenziale che ha: è uno sport sostenibile, praticabile da tutti, che ti consente di provare emozioni uniche e vedere le cose letteralmente da un altro punto di vista. Spero che gli appassionati di tutta Italia ci daranno una mano a dare visibilità a questo mondiale, dobbiamo far parlare di noi, rompere un po' alla volta il muro di silenzio mediatico che sta attorno al parapendio.

Aiuto!

Nei prossimi mesi proporremo delle iniziative concrete per creare rumore sui “social” e, speriamo, di conseguenza anche nei canali più classici di visibilità. Ma avremo bisogno dell'aiuto di tutti. Spero che i parapendisti di tutta Italia ci daranno una mano e che inviteranno amici e conoscenti dall'estero a fare altrettanto.

Per il momento vi invito a seguire la nostra pagina facebook MonteAvena2017. Stiamo anche rinnovando il sito www.monteavena2017.org. Intanto usate il nostro hastag #MonteAvena2017 nei vostri social, quando siete in volo e pubblicate una foto, quando siete a passeggio col cane e vi ricordate che ci sarà un mondiale. Contiamo sul vostro aiuto!»

Ricordiamoci pertanto di:

- ☞ mettere “mi piace” alla pagina facebook MonteAvena2017
- ☞ invitare i nostri amici a mettere “mi piace”
- ☞ utilizzare l'hastag #MonteAvena2017 nei nostri social.

Almeno una volta alla settimana!



sky LA MASCOTTE MONDIALE

È azzurra, come il cielo che gli organizzatori si augurano per i giorni di gara. Porta sul volto un sorriso grandissimo, come la gioia di ospitare per la prima volta in Italia l'appuntamento mondiale. Animale mitologico che gli addetti ai lavori conoscono come “**Ciucciacordini**” è diventato ormai il simbolo di Monte Avena 2017: da quasi un anno gira in lungo e in largo per promuovere il mondiale. Idolo dei bambini riesce sempre a strappare un sorriso anche ai più grandi, d'altro canto è animato da una passione infinita per questo sport e dall'orgoglio di ospitarne la massima manifestazione in Italia.

Appuntamento dal 1 al 15 luglio sul Monte Avena per la disputa della 15^a edizione del mondiale di cross country

Momento storico per gli appassionati di volo libero di tutta Italia, per la prima volta infatti la gara mondiale arriva in casa nostra, un appuntamento imperdibile che avrà il suo quartier generale alle pendici del Monte Avena (BL), ma che vedrà le vele degli atleti provenienti da 35 nazioni solcare i cieli e rincorrersi in una superficie di gara di ben 5000Kmq.

Centro nevralgico delle competizioni saranno i punti volo del Monte Avena e la catena Predolomitica e la Valbelluna. Inoltre, meteo permettendo, alcune task vedranno gli

atleti impegnati a solcare i cieli di Friuli e Trentino, interessando tutta la pedemontana veneta da Caltrano (VI) ad Aviano (PN) e parte della dorsale trentina che si affaccia alla Valsugana fino a Levico.

Una competizione di livello assoluto, ma anche una festa del volo che toccherà dunque ben tre regioni, dove protagonisti indiscussi saranno i 150 atleti che stanno già lavorando sodo per conquistare un posto e contendersi il titolo di campione del mondo.

MONTE AVENA 2017: NON SOLO TASK

Monte Avena 2017 non sarà solo task, tecnica e fatica, la grande macchina organizzativa infatti è già all'opera per creare, nel corso dei 15 giorni di manifestazioni, eventi ed

iniziative per intrattenere accompagnatori e supporters. Saranno infatti numerose e varie le opportunità per coloro che seguiranno il mondiale da terra. Mentre i piloti saranno impegnati a conquistare i loro migliori risultati, gli accompagnatori, gli appassionati ed i curiosi potranno dedicarsi alla scoperta dei borghi storici della provincia di Belluno, prendere parte ad una escursione naturalistica o, ancora, scoprire i prodotti d'eccellenza gastronomica che il Parco delle Dolomiti Bellunesi ha da offrire. Non mancheranno attività e gruppi di lavoro anche per i più piccoli.

Segnate quindi in agenda le date dall'1 al 15 luglio. Vi terremo puntualmente informati nei prossimi numeri. 

REGIONALI ...perché no?

Uno dei motivi di difficoltà ad organizzare i campionati regionali è la paura degli organizzatori di incorrere in gravi responsabilità in caso di incidente. Quanto è fondata?

di Luca Basso

Ic campionati regionali dovrebbero essere un'esperienza formativa importantissima per la crescita di ogni pilota, indipendentemente dalle sue aspirazioni agonistiche. Malgrado sia universalmente riconosciuta tale importanza, in Italia l'organizzazione delle competizioni ha subito una forte involuzione che, a parte la perla fulgida del Triveneto, ne ha causato la sostanziale estinzione. Tra gli altri problemi che comportano difficoltà organizzative, quello della responsabilità è percepito a volte in modo errato.

Vediamo, in breve, se davvero si tratta di un problema così grave.

In qualsiasi sport non esiste un "rischio giuridico zero" per gli organizzatori. Ma, a ben vedere, il rischio zero non esiste in alcuna attività della vita. Infatti diventiamo genitori, accettiamo responsabilità lavorative, accompagniamo amici in auto, accettando tranquillamente i rischi che tutto ciò comporta. Sappiamo infatti che, se facciamo i genitori o se lavoriamo con la normale coscienza e prudenza, il margine di rischio è accettabile. Ovviamente, dal punto di vista civilistico e risarcitorio, tale margine di rischio è ancor più trascurabile se si è coperti da una (buona) assicurazione.

Il caso dell'organizzazione della gare di parapendio o deltaplano non è poi molto

diverso. Anzi, il margine di rischio rispetto ad altri sport è ancor più esiguo in quanto, fortunatamente, il DPR 133/2010 viene in soccorso. L'art. 3 di tale normativa afferma, in estrema sintesi, che il pilota è l'unico responsabile della sua condotta di volo (anche quando vola in gara). Ciò esclude, di conseguenza, che chiunque altro possa essere ritenuto responsabile.

Nell'ambito del diritto sportivo in generale, la giurisprudenza è concorde nell'affermare che i danni eventualmente sofferti da un partecipante, rientranti nel rischio tipico ed implicito di una determinata attività, non generano responsa-

bilità per gli organizzatori. Le pronunce dei giudici sono sostanzialmente ad oggi concordi nel ritenere che

«ogni attività agonistica implica l'accettazione del rischio a essa inerente da parte di coloro che vi partecipano, sempre che risulti che gli organizzatori della competizione sportiva abbiano predisposto la gara in modo da contenere il rischio nei normali limiti confacenti alla specifica attività sportiva, apprestando le opportune cautele nel rispetto dei regolamenti sportivi applicabili».



Nel caso delle gare di volo libero, il DPR

133/2010 afferma che il pilota-atleta risponde in prima persona di ogni sua azione e decisione, dalla preparazione al decollo al momento in cui ha riposto la vela nella sacca. Ed è così che nel volo, essendo competenza esclusiva dell'atleta-pilota anche la decisione stessa di andare in volo e seguire una determinata rotta in presenza di certe condizioni meteo, i casi nei quali l'organizzazione è responsabile sono residuali. L'organizzazione dovrà allora aver cura di curare, con diligenza opportuna, due aspetti fondamentali:

1) Il briefing pre-decollo. Il primo aspetto è informare. Quanto più l'organizzazione è puntuale nel dare elementi utili alla valutazione del pilota, tanto più la scelta del pilota di partecipare alla task diventa una decisione consapevole e responsabile, con la conseguenza che egli diventa pienamente consapevole del rischio che accetta di assumere attraverso l'accettazione della "conferma di partecipazione".

2) Evitare situazioni critiche. Il secondo è evitare di esporre i piloti a situazioni nelle quali l'"alea", cioè il margine di rischio, è apprezzabilmente più elevato di quello della normale attività. Ciò si traduce nel fare attenzione alle condizioni meteo ed aerologiche, cioè evitare condizioni oggettivamente pericolose per qualsiasi pilota come ad esempio temporali, evitare aree di decollo ed atterraggio poco idonee ad una competizione, evitare di svolgere una competizione in zone "complicate" quali ad esempio ampie aree senza atterraggi disponibili e così via.

In sintesi, la domanda cui l'organizzatore deve rispondere è questa: data la giornata e le condizioni, esiste un motivo per il quale completare la



Sopra: Lo scherzo, la giovialità e la battuta sono aspetti molto belli dei Regionali ... quasi sempre. Nel corso del briefing al Campionato Triveneto, nella tappa di Barco Valsugana, i piloti seguono attentamente le informazioni e le istruzioni del direttore di gara (nella Foto Damiano Zanocco). Si tratta di un momento importante, perchè ciò che viene illustrato è fondamentale per volare in sicurezza, ma anche per essere sfruttato al fine dell'ottenimento di una migliore performance. Un consiglio: imparate bene a programmare i vostri strumenti. Una delle cose più antipatiche è far perdere pezzi importanti del briefing e disturbare la concentrazione dei vostri amici piloti per chiedere informazioni su come va impostata la task. Imparate a conoscere il vostro strumento, così come imparate a conoscere la vostra vela: entrambe queste conoscenze sono elementi indispensabili ad una buona prestazione.

Il Triveneto e la FIVL sono disponibili a dare gratuitamente il "format" organizzativo, i regolamenti, i moduli, i software, l'assicurazione ecc. a chi volesse organizzare un campionato regionale o locale ... ovviamente per iscritti alla FIVL. Organizzare, in questo modo, diventa molto più facile, in quanto si può disporre di ciò che l'esperienza ha insegnato per anni

REMINDER PER L'ORGANIZZAZIONE:

- buona assicurazione per tutto lo staff organizzativo;
- buon regolamento di gara accettato dai piloti, che delimiti le responsabilità organizzative;;
- controllo che i piloti siano assicurati ed in regola con la visita medica;
- presenza di personale sanitario e ambulanza laddove obbligatoria (dipende da norme sanitarie regionali e provinciali);
- buon briefing, tenuto da esperti, che illustri meteo, pericoli specifici dell'area, atterraggi di emergenza e n z a ecc. uso di aree di decollo ed atterraggio "sperimentate" come affidabili;
- esposizione di diagrammi meteo e previsioni; esposizione di una cartina con indicata la task e i Wp;
- costante collegamento radio tra i piloti e l'organizzazione; efficiente il servizio di rilevamento, avviso, allentamento soccorsi, in caso di incidente
- siano predisposti i mezzi necessari a comunicare immediatamente in caso di sospensione o annullamento della prova.



la task prescelta può rendere il volo più pericoloso di quello che normalmente dovrebbe/potrebbe essere? E' chiaro che se con certezza si svilupperà ad esempio un temporale, allora la risposta sarà "si", e la gara non si dovrà tenere. Ma se le condizioni non presentano particolari motivi di allarme ragionevolmente prevedibili, e se dunque un pilota può andare in volo ed il pericolo è quello tipico e "normale", il rischio giuridico tende allo zero.

Un ultimo dubbio: è lecito organizzare una competizione al di fuori dell'egida dell'AeCI? Certamente si. Sotto il profilo della responsabilità organizzativa nulla cambia. Chiunque può organizzarsi per compiere attività sportiva, anche al di fuori del circuito ufficiale della federazione di competenza. Il riconoscimento AeCI ha effetti sotto il profilo di riconoscimento meramente sportivo, ma nulla cambia per le responsabilità o la liceità dell'organizzazione.

Per concludere, un cenno ad altre forme di organizzazione. Eventi organizzati quali "corsi di volo" da parte di una scuola, rientranti nel novero delle attività istituzionali dell'AeCI ai sensi dell'art. 9 del Regolamento Tecnico Operativo e, pertanto, tenuti sotto la responsabilità di un istruttore, espongono a responsabilità di tutt'altra natura, molto più ampia e "pesante" (il DPR 133/2010 responsabilizza in modo deciso l'istruttore) applicandosi la cosiddetta "responsabilità oggettiva". Sconsiglio vivamente questo genere di organizzazione.

LB / Volo Libero



Sopra: tutto chiaro e ben evidente: cartellone per la task con ogni informazione, diagrammi meteo, mappa della zona ...

Sotto: in Veneto, in provincia di Vicenza, è obbligatoria la presenza di ambulanza con medico (purtroppo questa restrizione non permette di improvvisare una task ... tutto ciò va "prenotato" per tempo). Nella foto: decollo a Monte Corno



ADVANCE SUCCESS 4

- +15,5% di volume di protezione
- +21% protezione nella zone lombare e centrale della schiena
- + 2 SAS-TEC protezioni laterali
- Speed system con barra in carbonio
- Nuova tavoletta in carbonio
- 4 KG nella taglia M



SUPER SICURO - MOLTO COMODO - SPORTIVO
perfetta pulizia del design in puro stile Advance



funextreme
Fun Extreme di Zucchi A. & C. Snc
Via San Zeno, 117 25124 Brescia
Tel +390302420912-cell. +393355218656
PI/CF 02321840981

X-Tobi

Tobias Grossrubatscher

è il «rookie» italiano alla Red Bull X-Alps:
Peter Gebhard ci racconta il suo «allievo»

Sono solo tre gli italiani che hanno partecipato alla Red Bull X-Alps, tutti Südtirolesi. Peter Gebhard è membro di questo esclusivo club. Egli ha coronato in modo eccellente il sogno di atterrare a Monte Carlo nel 2013, in quinta posizione ad un soffio dal podio: la miglior posizione sino ad oggi raggiunta da un nostro pilota.

Peter e Tobias sono entrambi di Castelrotto: ovvio che Peter sia diventato un punto di riferimento fondamentale per Tobias. Solo quattro anni fa Tobias era un «pulcino» scalpitante, che tuttavia aveva già ben chiaro l'obiettivo di diventare il quarto

italiano a cimentarsi nella più dura competizione del mondo. Determinazione, sacrificio e passione hanno trasformato il suo sogno in realtà: Tobias ce l'ha fatta, è stato selezionato per la Red Bull X-Alps 2017. Lo vedremo a Salisburgo con Aaron Durogati, sulla linea di partenza. Complimenti Tobi!

Ma chi è Tobias? Tobi -così lo chiamano gli amici - è un ragazzo dal sorriso ampio, riservato, che non ama mettersi in mostra. Gli abbiamo fatto alcune domande per conoscerlo, ma chi meglio di Peter Gebhard ci può raccontare qualcosa del suo «allievo»?

Peter vuol bene a Tobi e ci tiene molto. Lo si capisce dall'atteggiamento quasi protettivo che ha nei suoi confronti: gioisce della sua velocissima ascensione di cui si sente parte, sperando che

l'allievo possa un giorno superare il maestro, ma allo stesso tempo non desidera che bruci troppo le tappe e assuma rischi eccessivi. Egli, infatti, ha conosciuto Tobi sin dai primi campetti e in lui rivede se stesso solo pochi anni fa. Lo accompagna spesso lungo le montagne di casa, a piedi o in volo: occasioni perfette per dare a Tobi

ogni consiglio e suggerimento. « All'X-Alps inevitabilmente ti trovi in situazioni nelle quali i tuoi limiti sono superati - dice Peter -. Ma questa modalità di gara, quando ci sei dentro, non ti fa comprendere bene il pericolo in cui ti metti. Ci vuole maturità, devi essere in grado di riconoscere molto bene i tuoi limiti ed il pericolo ».

«Tobi voleva partecipare già nel 2015, ma io l'ho sconsigliato. In questi ultimi due anni, specie nell'ultimo, è invece molto maturato. Così l'ho sostenuto nel suo progetto

e ho dato volentieri un parere positivo e convinto quando l'organizzazione dell'X-Alps mi ha richiesto sue referenze. Penso che ora sia pronto».

All'inizio Tobi era meno socievole di tanti altri ragazzi e tendeva a non accettare di buon grado i consigli. Poi però è entrato in quel gruppo, in quella fucina di campioni del Südtirol che ha formato lo stesso Peter Gebhard, Aaron Durogati, Joachim Oberhauser, Franz Erlacher e molti altri

superpilotti attuali. Qui lo spirito di gruppo esiste, conta molto e porta costantemente risultati di assoluta eccellenza mondiale. Un gruppo affiatato che si aiuta e sostiene vicendevolmente. Tutti bravi ragazzi, tra loro solidali. E' così che nasce una fabbrica di campioni!

« All'X-Alps inevitabilmente ti trovi in situazioni nelle quali i tuoi limiti sono superati. Ma questa modalità di gara, quando ci sei dentro, non ti fa comprendere bene il pericolo in cui ti metti. Ci vuole maturità, devi essere in grado di conoscere molto bene i pericoli ed i tuoi limiti »



Peter Gebhard felice all'arrivo a Monte Carlo



Racconta Peter che Tobi, ha bruciato le tappe, dal campetto alle vele avanzate in meno di una sola stagione. Volava sin da subito alla grande, forse troppo alla grande, tanto da far preoccupare gli amici e i suoi “mentori”, che hanno sempre cercato di tirargli un po’ le redini, per il suo bene ovviamente. Perché Tobi ha la testa dura, “ma non è matto” precisa Peter. “All’inizio aveva il piede pesante e usava meno la testa. Era altalenante nella motivazione e, di conseguenza, i risultati on-

« E' importantissima la conoscenza approfondita di ogni singola valle. E' facile sbagliarsi. Devi sempre sapere dove sei, questo è fondamentale. Devi studiare bene le mappe e fissare il tutto profondamente nella memoria »

deggiavano facilmente dall'eccellenza alla mediocrità. A volte si demoralizzava, diventava meno focalizzato e poco convinto di sé. A prestazioni di livello mondiale seguivano periodi di risultati scadenti. Ora è molto migliorato, si è preparato bene, ha capito che si deve volare con la testa e che ci vuole tattica e strategia. Ma, soprattutto, ha capito che, specialmente in competizioni come l'X-Alps, non puoi rischiare sempre e devi essere in grado di riconoscere il pericolo e rispettare i tuoi limiti”.

I compagni di avventura di Tobi, il team

ITA2, è composto da Gerard Demetz, conosciuto da tutti come Groldo, e Lukas Hittaler. Groldo è stato il supporter ufficiale di Peter Gebhard nel 2013: ha esperienza, vasta conoscenza di tutto il territorio alpino, ed è preparatissimo come tattico. Insomma, una certezza. Lukas è un perfetto uomo di relazioni. La squadra è di alto livello, una garanzia.

Chiediamo infine a Peter, quali consigli darebbe a Tobi. “Tobi è molto preparato - assicura Peter - a livello fisico meglio di quanto lo ero io. E' molto forte e si allena tantissimo nel trail running. E' anche un eccellente pilota.

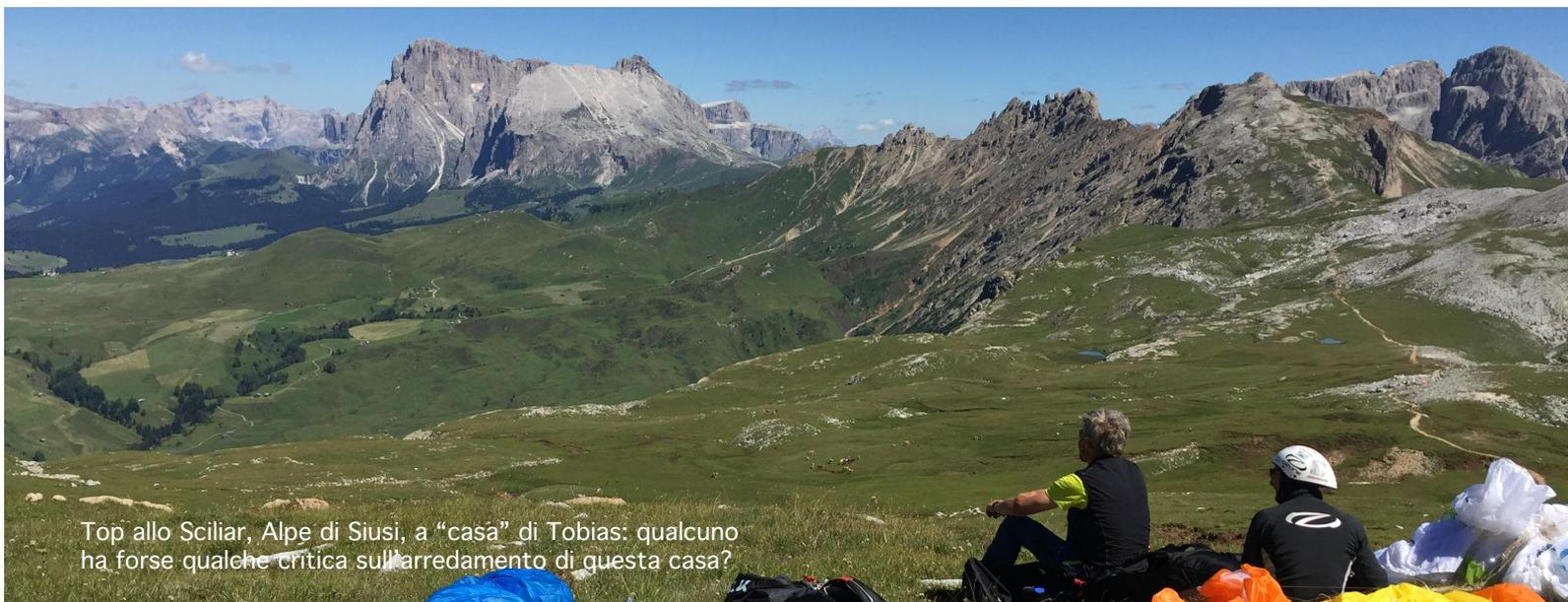
Il mio principale consiglio è quello di migliorare ancora nella preparazione psicologica, nello studio delle alternative tattiche e di gestione delle scelte. Soprattutto gli manca ancora qualcosa nel minuzioso studio di tutto il territorio alpino. E' importantissima la conoscenza approfondita di ogni singola valle. E' facile sbagliarsi. Devi sempre sapere dove sei, questo è fondamentale. Devi studiare bene le mappe e fissare tutto profondamente nella memoria. Io e Aaron, quando abbiamo partecipato, avevamo volato di più di Tobi nelle Alpi svizzere e francesi, grazie anche al fatto che avevamo alle spalle molte partecipazioni alle gare in quei posti. Ma c'è ancora tempo e sono sicuro che Tobi ce la può benissimo fare. Speriamo che una primavera poco nevosa lo aiuti a esplorare soprattutto i quadranti Ovest delle Alpi, a lui meno conosciuti”.



Trail running: Tobias in uno spettacolare passaggio durante i suoi allenamenti



Hiking verso il decollo a Gemona



Top allo Sciliar, Alpe di Siusi, a “casa” di Tobias: qualcuno ha forse qualche critica sull'arredamento di questa casa?

L'intervista

XTobi

Tobias, stai per diventare molto famoso tra il pubblico italiano, da quando sei stato prescelto per partecipare alla Red Bull X-Alps 2017, ma ancora molti conoscono poco di te.

Ho 23 anni e abito a Castelrotto, ai piedi dello Sciliar. Faccio il carpentiere.

Da quanti anni voli?

Volo dal 2010, anno in cui ho preso l'attestato. Ho due zii che volano in parapendio da vent'anni.

Avevo dieci anni quando mi hanno accompagnato in biposto e da quel momento ho sempre pensato che un giorno il volo sarebbe stato il mio sport.

Quali esperienze di volo e risultati hai ottenuto sino ad oggi?

Ho fatto molte gare, tra le quali la PWCA ad Ager in Spagna, la Superfinale nel 2015. Ho anche preso parte a gare di Lega Piloti e poi, nel 2016, sono arrivato bene alla Boardairline di Tolmino e settimo alla Boardairline di Levico.

Come hai fatto in così poco tempo a diventare un "top pilot"?

Innanzitutto non mi credo un "top pilot", perché ho ancora molto da imparare. Con l'aiuto e i consigli di Peter Gebhard e molti altri piloti sono riuscito a incrementare le mie capacità in volo.

Come è nata l'idea di partecipare all'X-Alps?

Da quando ho iniziato con il volo in parapendio per me l'X-Alps è sempre stato un sogno nel cassetto.

La scorsa estate ho partecipato a meno gare xc e mi sono concentrato più sui voli di cross e competizioni come le Bordairline, per verificare se questo tipo di gara era veramente adatto alle mie caratte-



Lo Sciliar: un angolo di paradiso

ristiche. Ho anche iniziato la preparazione atletica, partecipando a qualche ultra trail.

Cosa rappresenta per te la Red Bull X-Alps?

Per me l'X-Alps è una sfida al limite con me stesso, ma rappresenta anche la voglia di cercare nuove avventure e, naturalmente, di esplorare le alpi.

Quali sono i tuoi obiettivi per questa tua prima partecipazione da rookie?

Il mio traguardo è raggiungere Monaco in buona salute

Con quale materiale parteciperai?

E' ancora e presto per dare una risposta definitiva. Al momento stiamo già volando dei prototipi per poi scegliere i materiali più adatti.

(continua)

In volo con Tobi all'Alpe di Siusi



Come ti stai allenando?

con il trail running soprattutto corto in salita, ma anche in percorsi più lunghi. Non rinuncio a qualche uscita di ski mountaineering e, due volte alla settimana, vado in palestra. Inoltre vengo seguito dallo Staff della Dolomiti Sportclinic che mi aiuta a pianificare i miei allenamenti. Naturalmente, appena la meteo lo permette, vado a volare.

Hai già volato in tutte le aree del percorso oppure ti mancano zone ampie nelle quali non hai mai volato o camminato?

Ancora siamo in piena fase di preparativi e ancora non si sa quali saranno i turnpoint ma sicuramente visiteremo tutto il tracciato e cercheremo di contattare piloti di aree dove voleremo. Ho avuto la fortuna di aver volato in molte aree delle alpi ma ancora molte non le conosco, soprattutto conosco ancora poco la Francia.

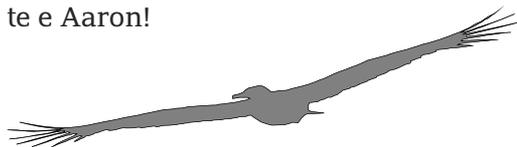
Ti alleni con altri piloti dell'X-Alps? In che rapporti sei con loro?

Ogni tanto mi alleno con Aaron che mi aiuta a vedere a che punto sono con la preparazione atletica e poi sfrutto l'occasione per ottenere quanti più consiglio possibile: i consigli da un campione come lui valgono moltissimo. Ho comunque anche contatti con altri atleti come Pal Takats e Stefan Huber con i quali scambiamo esperienze riguardo all'attrezzatura, ai preparativi e a moltissimi altri aspetti e particolari.

Parlaci del tuo team, da chi è composto e quali i motivi della scelta

Il mio supporter è Lukas Hittaler, che ho conosciuto mentre facevamo il brevetto insieme. È istruttore di volo e quindi non gli manca esperienza. Inoltre mi segue anche il mio compagno di volo Grolfo Demetz, il quale ha già partecipato a una X-Alps al fianco e come supporto di Peter Gebhard nel 2013.

Grazie Tobi. Buona preparazione, ci sentiremo ancora prima di arrivare a Salisburgo. Nel frattempo ... dacci sotto, siamo tutti con te e Aaron!



Il Respiro dei Cumuli



Come si muove l'aria sotto, sopra, di fianco e dentro ai cumuli

a cura di Damiano Zanocco

Prende il via una rubrica dedicata interamente alla conoscenza dei moti d'aria che avvengono all'interno delle correnti termiche; i moti convettivi che abitualmente sfruttiamo per salire in quota e stare in volo per lunghi periodi.

Nei primi numeri sarà una "doppia rubrica":

- Una parte dedicata alla classificazione delle nuvole fino ad arrivare all'**inquadramento sistematico del genere "Cumulus"**, come universalmente riconosciuto e accettato, analizzandone specie, varietà, particolarità supplementari, ecc.

- Una seconda parte dedicata all'**analisi dettagliata delle correnti termiche**: come si originano, come salgono, a che quota si fermano, come e quando muoiono,

perché originano turbolenza, perché nella loro parte superiore possono formare Cumuli.

Di seguito le due rubriche si riuniranno in un unico filone che ci permetterà di comprendere le caratteristiche aerologiche delle specifiche correnti termiche, grazie all'analisi di un'ampia tipologia di Cumuli. L'Obiettivo è capire la

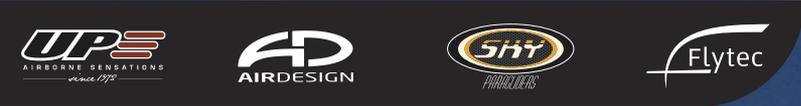
"qualità" dell'aria che incontriamo subito prima e durante il nostro volo, semplicemente grazie a un'attenta osservazione dell'essere e del divenire degli eventuali Cumuli presenti.

Non ci fermeremo a una mera analisi empirica che qualunque pilota è in grado

di compiere grazie all'esperienza acquisita in anni di volo in termica e accarezzando le basi dei Cumuli.

Il nostro obiettivo è anche capire il PERCHÉ' ... (continua)

« l'obiettivo è capire la "qualità" dell'aria che incontriamo subito prima e durante il nostro volo »



Via Caose 22, 31030 Borso del Grappa (TV) • Filippo 340 3369516

www.montegrappaflyingcenter.it •  Montegrappa Flying Center

Damiano Zanocco

vola dal 1997.

Istruttore di parapendio dal 2003, esaminatore dell'AeCI e istruttore di corsi SIV dal 2005.

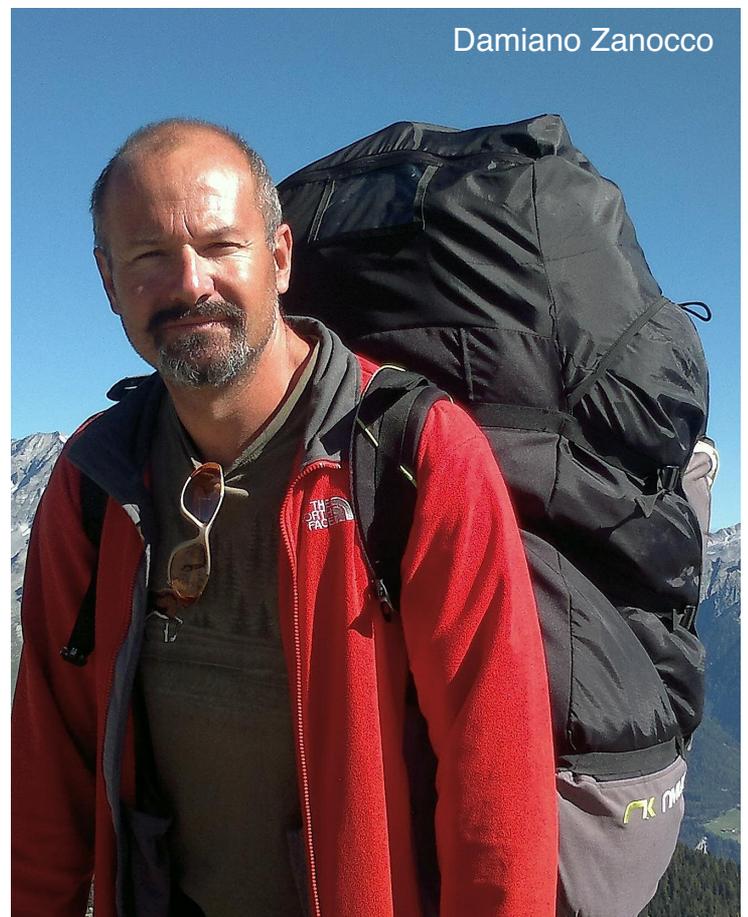
Nel 2011 vince il Campionato Triveneto di Parapendio.

Nel 2012 diventa Campione Italiano categoria sport.

Nel 2013 vince il titolo mondiale dell'Xcontest (4° assoluto) nella categoria Chocolate Club 200: il pilota che nell'anno ha effettuato il maggior numero di voli oltre i 200 km da differenti località. Volo più lungo 285 km in andata e ritorno e 249 km in triangolo FAI. 625 km percorsi in 3 giorni consecutivi (per 27 ore totali di volo) sulle impegnative Alpi Svizzere il 13/15 luglio 2013.

Detiene ancora il record di volo di andata e ritorno in parapendio sulle Prealpi Venete (204 km), con decollo dal M. Grappa.

Damiano è autore di alcuni libri e video sulle nuvole e tiene regolarmente corsi base e avanzati di parapendio e di meteorologia applicata al volo libero. Negli ultimi anni ha approfondito le sue conoscenze tecniche e scientifiche sulle ascendenze termiche e sullo sviluppo dei Cumuli.



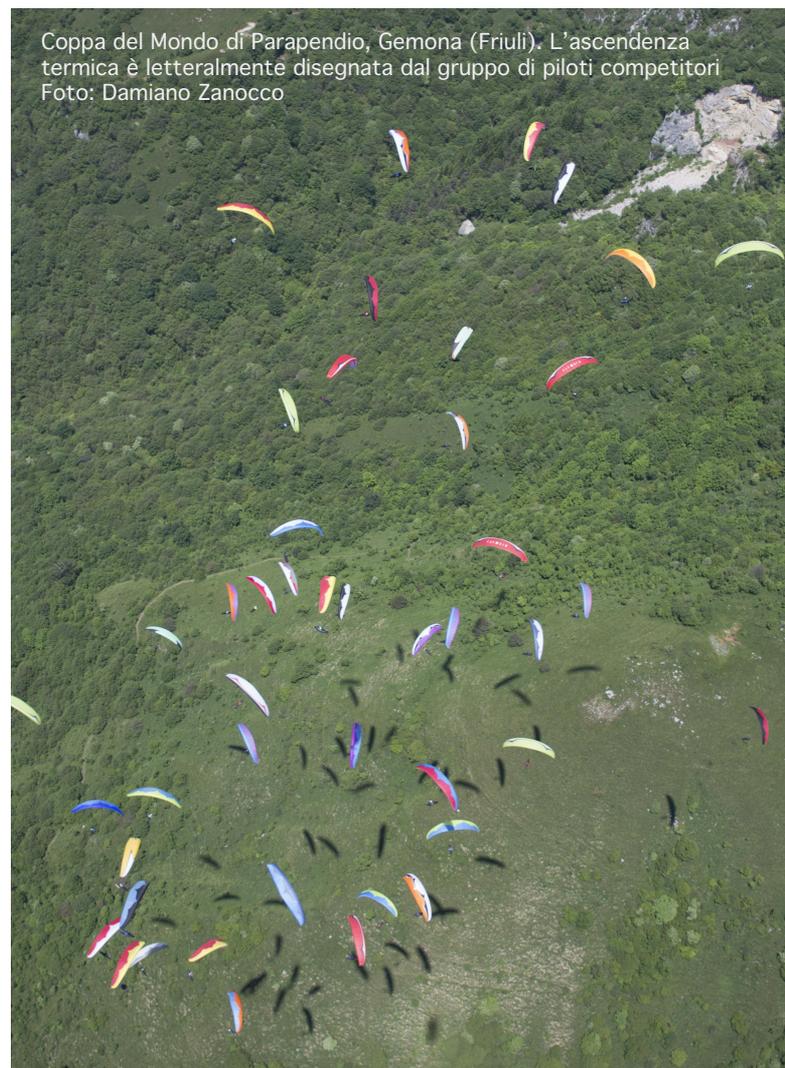


Una magnifica giornata di termiche e cumuli nei cieli sopra Vipiteno (Alto Adige)
Foto: Damiano Zanocco

l'aerologia termica funziona così. Non solo consapevolezza delle condizioni aerologiche, ma anche totale comprensione dei meccanismi di azione dell'aria. Per far questo dobbiamo esaminare anche in modo analitico le caratteristiche dell'aria. Parleremo di viscosità dell'aria, di gradienti termici verticali, di adiabatiche seche (insature) e umide (sature), di isoigrometriche. Costruiremo una serie di grafici che ci permetteranno di trovare le relazioni esistenti tra questi parametri. Parleremo di radiosondaggi. Analizzeremo i diagrammi di Stuve e di Herlofson. Traceremo il parallelo con la grafica presente nei Windgram del servizio meteorologico messo a disposizione dalla FIVL. Tutto questo non fine a se stesso, ma per mettere in relazione la "personalità" dell'aria che incontriamo durante il nostro volo con la comprensione delle motivazioni per cui l'aria in quel giorno, a quell'ora e nelle ore immediatamente successive, possiede quella determinata tipologia di "personalità".

Lo faremo con calma, con spiegazioni analitiche le più semplici possibili, con i dovuti approfondimenti e con il tempo necessario per assimilare concetti talvolta un po' duri da digerire. Utilizzeremo fotografie, immagini, grafici e disegni realizzati "ad hoc" per facilitare la comprensione e per rendere più piacevole la lettura dei testi.

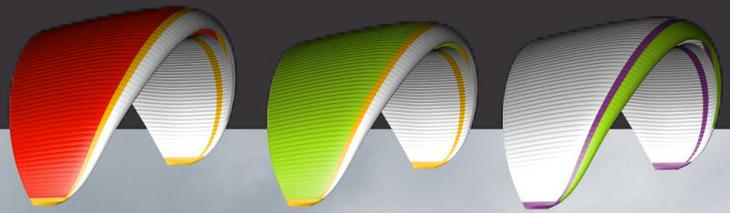
Obiettivo finale sarà il miglioramento delle nostre capacità di volo, grazie alla immediata realizzazione schematica, all'interno della nostra mente, dei grafici che mettono in relazione i vari parametri dell'aria, tramite la semplice e diretta osservazione della situazione nuvolosa (non solo squisitamente dei Cumuli) presente nel cielo, prima e durante il nostro volo. Splendidi cieli,



Coppa del Mondo di Parapendio, Gemona (Friuli). L'ascendenza termica è letteralmente disegnata dal gruppo di piloti competitori
Foto: Damiano Zanocco

PHANTOM

Low ENB - HIGH PERFORMANCE



www.flynova.it
info@flynova.it
Tel.3442884599



BEAMER 3

IL DESTINO E' NELLE TUE MANI

- Apertura sicura e veloce con grande superficie
- Schende piano con solo 3,7m/s - il vantaggio piu' importante!
- Schende pressoché' verticale dopo l'apertura
- Sistema di pilotaggio semplificato con avanzamento in avanti

REFLEX



Il profilo reflex nelle vele per paramotore

di Fabrizio Bedana

Quando viene presentata una novità, l'umana resistenza ad ogni cambiamento l'accetta faticosamente. Non hanno fatto eccezione, circa 10 anni addietro, i profili reflex applicati alle ali da paramotore da un noto progettista e patron di una famosa casa di produzione. In effetti l'idea non era nuovissima: il profilo reflex, infatti, era già stato applicato in passato a diversi prototipi di tutt'ala, ma soprattutto è caratteristica aerodinamica fondamentale per ottenere la proverbiale autostabilità delle ali delta, da quando sono stati aggiunti i cordoni antidrappo. Applicare questo profilo al parapendio però non è stato così facile né immediatamente intuitivo, quindi onore al merito a chi per primo ci è riuscito! Per chiunque

voli in delta è evidente la fantastica autostabilità del profilo reflex, ma è stato ben difficile far accettare questo concetto ai parapendisti. Col tempo, molti si sono ricreduti, ma ancora esistono remore in merito a questo fantastico

« per un pilota di para è difficile accettare l'equazione: maggior velocità = maggior stabilità = maggior sicurezza »

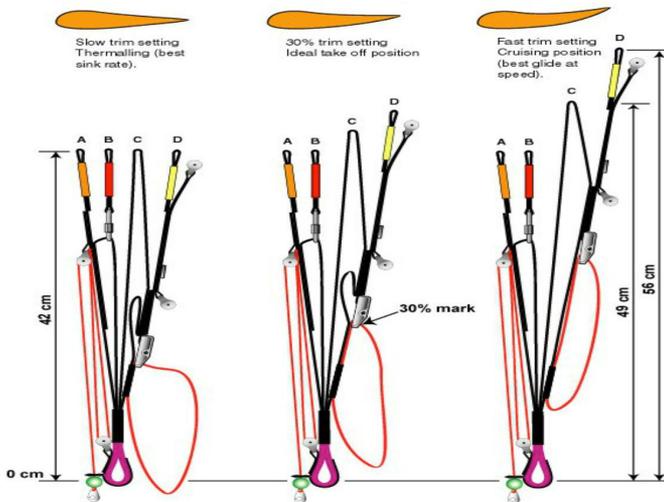
profilo autostabile, perché per un pilota di para è difficile accettare l'equazione: maggior velocità = maggior stabilità = maggior sicurezza in turbolenza. Proviamo perciò a fare chiarezza su vantaggi e svantaggi (che rendono tale tipo di profilo non adeguato al volo

in termica).

TRIM

Le moderne ali da paramotore "full reflex" sembrano dotate di normalissimi trim, salvo che l'azione di questi sul profilo è molto differente da quello a cui si è abituati in parapendio, per esempio coi trim delle ali bipo. La prima figura nella pagina che segue evidenzia l'utilizzo dei trim in una moderna ala da paramotore. Possiamo osservare alcune particolarità: la modularità del rilascio dei trim, la conseguente deformazione programmata del profilo, la diminuzione dell'angolo di incidenza e lo spostamento del carico alare sui fasci anteriori. La possibilità di modificare gradualmente il profilo consente al pilota regolazioni





intermedie, in questo modo egli potrà regolare anche e soprattutto la sua TAS, per ottimizzare ogni fase del suo volo.

WINGLET

E' evidente inoltre che un bordo d'uscita così modificato non possa più essere interessato dai freni per le variazioni di direzione, in quanto si annullerebbe l'effetto reflex e si otterrebbe un repentino spostamento all'indietro del centro di pressione (vedi figura seguente), col rischio di un collasso immediato. Pertanto su queste ali vengono montati degli appositi comandini, detti "winglet", collegati di-

« se la turbolenza è veramente molto forte e il pilota non ha ancora capito che sarebbe meglio essere a terra, allora è meglio far rientrare il reflex e pilotare coi freni »

rettamente alle estremità alari, per consentire anche importanti variazioni di direzione senza interessare il bordo d'uscita.

I VANTAGGI

Quali sono i vantaggi del profilo così ottenuto? Proviamo ad analizzarli. E' evidente che alla diminuzione dell'angolo di incidenza corrisponda un aumento della velocità. Ma in aerodinamica nulla è mai gratis, quindi

ciò corrisponde ad un importante aumento del tasso di caduta, per contrastare il quale si rende necessario l'aumento di potenza del propulsore, se si vuole mantenere il volo livellato. Ciononostante in paramotore sono molti in casi in cui è essenziale poter raggiungere elevate velocità, per esempio in navigazione con vento di direzione contraria, a rischio di non riuscire a raggiungere il proprio campo volo con la benzina rimasta.... Altrettanto evidente che questo è il motivo principale per il quale questo profilo non è adatto al volo in termica: l'elevato tasso di caduta, soprattutto in virata e a bassi angoli di incidenza, accompagnato da una sensibile diminuzione dell'efficienza, necessitano di valori di termica più elevati per riuscire a rimanere in quota, come si evidenzia nella figura osservando l'andamento della portanza nei due diversi profili.

intermedie, in questo modo egli potrà regolare anche e soprattutto la sua TAS, per ottimizzare ogni fase del suo volo.

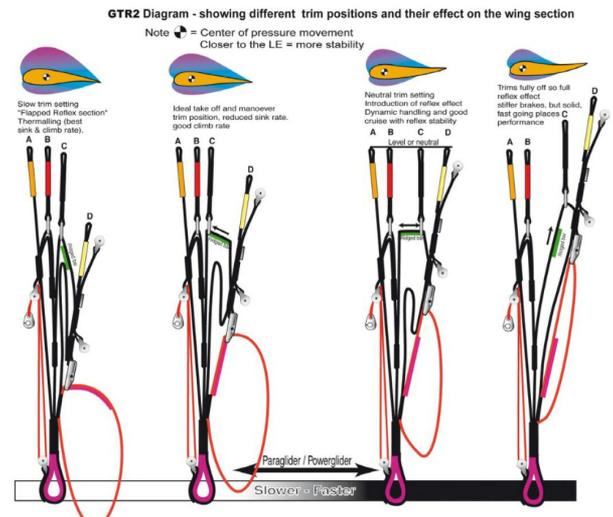
STABILITA' IN TURBOLENZA

Un altro vantaggio in paramotore, molto controverso, è l'aumento esponenziale della stabilità in turbolenza. Se ciò può sembrare inizialmente strano ai più, è incontrovertibilmente vero! Si dimostra aerodinamicamente che il profilo reflex è "autostabile", cioè presenta, se sollecitato verso il basso nella parte anteriore, un momento positivo verso il basso della parte posteriore, che compensa automaticamente ogni tendenza dell'ala a diminuire eccessivamente il proprio angolo di incidenza quando si è in presenza di turbolenza (vedi figura seguente), prevenendo così le chiusure, sia asimmetriche che frontali. Ricordiamo però che in tale configurazione aerodinamica non si possono utilizzare i freni, quindi ci si

viene a trovare in una configurazione inusuale, in cui è necessario fidarsi totalmente dell'ala senza nemmeno tenere in mano i comandi! E magari raggiungendo il minimo angolo di incidenza possibile utilizzando contemporaneamente e a fondo la speed!

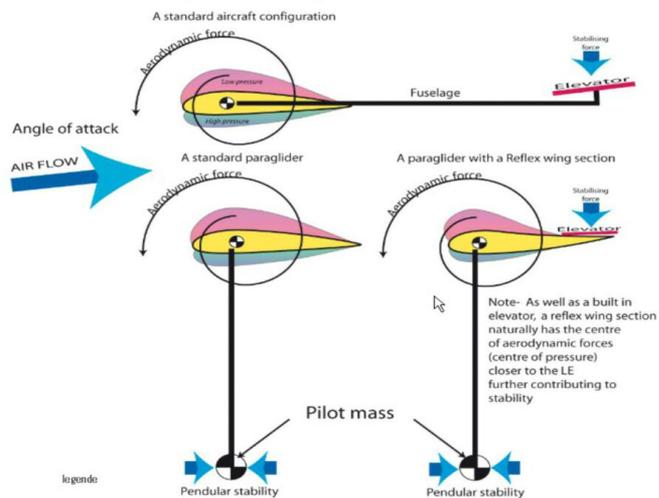
FACILE PER IL PARAPENDISTA?

Questo modo di pilotare è estremamente ostico al parapendista, mentre coloro che si avvicinano al paramotore senza prima passare dal volo libero lo adottano naturalmente e con tranquillità e successo. Come sempre, anche in questo caso esistono dei limiti: se la turbolenza è veramente molto forte e il pilota non ha ancora capito che sarebbe meglio essere a terra, allora è meglio far rientrare il reflex e pilotare coi freni, come un normale parapendio perché, altrimenti, il collasso asimmetrico sarebbe decisamente importante



e provocherebbe una rotazione e un beccheggio molto reattivi e veloci. Le più recenti ali da gara, infatti, sono andate avanti retrocedendo: alcuni manuali in controtendenza consigliano di pilotare coi freni in turbolenza, evitando di utilizzare il profilo reflex. Questo anche perché i profili adottati sono decisamente estremizzati e assolutamente non adatti a piloti che non abbiano prima maturato una significativa esperienza di volo con profili reflex più "basici".

Why a parafoil wing with reflex is more stable in pitch



L'evoluzione della ali da paramotore ha sorpreso più di un pilota di volo libero che, sottovalutando l'apparente facilità del volo in paramotore, ha scelto modelli di ali decisamente fuori dalla sua portata: il mercato dell'usato è pieno di tali modelli, messi in vendita da scoraggiati piloti.

UNO SVANTAGGIO

Uno svantaggio di tali profili è poi un

aumento della velocità minima di sostentamento, che produce decolli più lunghi e atterraggi più veloci. Ciò è ancor più vero se si osserva che le migliori prestazioni di tali ali si ottengono con carichi alari parecchio più elevati che in volo libero, che incrementano ancor più tali caratteristiche. Diventa quindi essenziale disporre di una maggior potenza e parecchi progressi sono stati fatti per ottenere un maggior rendimento

delle eliche, ora quasi tutte in carbonio, e un miglioramento del rapporto peso\potenza dei paramotori. In tal modo il decollo, se pur più veloce, si impara a gestire con facilità, mentre in atterraggio si supplisce con la tecnica della presa di velocità e della "flaire", così comune con altri apparecchi e insolita nel volo libero e di cui parleremo nei prossimi numeri.

UNA RACCOMANDAZIONE

Vorrei finire con una raccomandazione: non sottovalutate mai il volo in paramotore! Se pur apparentemente simile al parapendio, è totalmente diverso in molti aspetti, tutti legati alla sicurezza volo, soprattutto se deciderete di divertirvi con una di queste meravigliose ali dedicate. Consiglio pertanto di rivolgersi sempre ad una scuola di specialità, sia per ottenere l'indispensabile abilitazione, sia per imparare alcuni trucchi per non rischiare di farsi male!



Fabrizio Bedana è Istruttore di Paramotore, Paracarrello, Deltamotore anche idro anfibio.

Le fotografie di questo articolo sono state gentilmente concesse dalla fotografa Daniela Gallinotti e c'è foto-



Foto di Andrea Bonavita ©
www.andreabonavita.com

Antici ... pation

di Dennis Pagen ©2017

Il contenuto del presente articolo è protetto da Copyright © ed appartiene a Dennis Pagen, cui tutti i diritti sono riservati in via esclusiva. Questo articolo è stato pubblicato sulla rivista «Hang Gliding & Paragliding» della federazione USHPA. Ne è pertanto vietata la riproduzione e la pubblicazione sotto qualsiasi forma. Riservata ogni azione per la tutela del Copyright.

Vorrei parlarvi, questo mese, dell' «aspettativa» nel volo. Non intendo certo quel genere di aspettativa che pervade il bambino mentre attende la Vigilia di Natale, ma quell'aspettativa che ti rende pronto, qualsiasi cosa potrà accadere in aria, bella o brutta che sia. Ma, badate bene, non sto nemmeno parlando dell'aspettativa di una catastrofe imminente, cioè di roba per apocalittici, paranoici febbrili, che vedono sempre imminente - nel volo - la fine del mondo. L'aspettativa cui sono molto più interessato è di quel genere che ti rende consapevole e preparato, e dunque che ti fa volare al top, spesso anche al top della "gaggle" dei piloti in termica. Insomma, parlo della capacità di saper anticipare.

Anticipare in decollo

Spesso i piloti più giovani hanno una certa apprensione in decollo. Si tratta di cosa comprensibile, ma dopo che hai imparato a volare alto e sei stato sotto la guida del tuo istruttore, la prima cosa

« Una buona tecnica, quando viene ripetuta molte volte, si trasforma via via in fiducia in se stessi, e molto probabilmente le farfalle nello stomaco, a quel punto, rimarranno dormienti nel loro bozzolo »

che devi fare è quella di acquisire una buona e solida tecnica di decollo (con un buon controllo e una velocità corretta). Una buona tecnica, quando viene ripetuta molte volte, si trasforma in fiducia in se stessi, e molto probabilmente le farfalle nello stomaco, a quel punto, rimarranno dormienti nel loro bozzolo. Invece, ciò che deve rimanere ben ac-

cesa è l'anticipazione di ciò che ci spetta immediatamente dopo il decollo. L'ideale è che, dopo che si è deciso di andare a volare, ci si concentri sulla preparazione e sull'organizzazione del volo stesso; poi si può spendere un po' di tempo sulla valutazione delle condizioni del decollo, magari anche rimanendo a

« l'anticipazione inizia quando iniziamo a capire cosa diavolo sta succedendo là fuori »

guardare un paio di piloti decollare. Ma la vera anticipazione inizia quando cominciamo a capirci qualcosa di cosa diavolo stia succedendo là fuori. Ci sono alcune cose che vanno messe in ordine nella nostra consapevolezza:

1 La forza e la direzione del vento. E' debole, devi essere molto efficace e tirare fuori le unghie appena dopo il decollo? E' forte, si tratta di condizioni al limite delle tue capacità per questo sito? E' un galleggiamento facile in dinamica? La direzione del vento cambia continuamente: è meglio aspettare che raddrizzi prima di partire o si può anche decollare con un po' di vento laterale?

2 I cambi di vento (forza e direzione). Ci sono cicli termici e così è meglio programmare con maggior attenzione e cura il momento del decollo? Se è debole è meglio decollare quando inizia il ciclo termico? Se è forte è meglio decollare quando si quieti il ciclo?

3 La presenza di gradiente. Il vento è più forte appena sopra la cresta, oppure davanti al pendio?

4 La presenza di turbolenza. Se le termiche si comportano in un certo modo, ci sarà turbolenza? Se il vento è più sostenuto, in una determinata zona potrà causare una turbolenza

meccanica più accentuata. Se il vento è un po' storto in un decollo non molto ampio, ci si deve aspettare qualche piccolo rotore che finirà per rigirare la vela? In tutti questi casi, comunque, è essenziale fare un decollo pulito, corretto e molto veloce.

5 La presenza e i tempi dei cicli termici. Come ho accennato, se vuoi decollare in termica o fuori dalla stessa, diventa ancor più importante calcolare i cicli in modo da sapere quanto dura una termica, o quanto bisogna attendere prima che la bolla termica smetta di "tirare".

6 prevedere comunque eventuali cambiamenti. Abbiamo studiato le previsioni in modo da capire se le condizioni che troviamo in decollo sono destinate a calare o a rafforzarsi? Ci siamo informati su eventuali piogge o temporali e così via?

Tutti questi fattori possono essere orga-

« la miglior cosa è anticipare, in modo che le sorprese saranno ridotte al minimo »

nizzati e vagliati prima del decollo, in modo da aiutarci ad anticipare quello che troveremo e quindi ad affrontare nel modo corretto le situazioni che incontreremo. La miglior cosa è anticipare, in modo che le sorprese saranno ridotte al minimo.

Traffico

Un'altra circostanza nella quale è sempre opportuno anticipare è quando ci sono altri piloti in aria. Anticipare è ancor più importante quando essi sono in termica più o meno alla nostra altezza o quando ... *(continua)*



Anton Moroder nelle "sue" Dolomiti.
Foto: Anton Moroder

iniziamo a grattare attaccati ad un pendio. In termica, se due o più piloti sono esperti, eseguiranno tranquilli giri regolari di 360°. In questo caso ognuno potrà prevedere perfettamente la traiettoria degli altri. Sarai pertanto in grado

« Il tuo comportamento, e quello del compagno che sta termicando con te, sono quelli di una coppia che danza, nella quale entrambi sono in qualche modo i ballerini che accompagnano e sono accompagnati, e ciò allo stesso tempo »

di poter anticipare di qualche secondo dove saranno a breve gli altri piloti che stanno girando con te e, del pari, gli altri piloti, avranno la stessa consapevolezza su dove sarai tu. Se un pilota desidera spostare un po' il giro o stringere, egli

certamente muoverà i comandi in modo che tu possa capirlo, infatti la vela ha un certo ritardo nella risposta, che ti permette di intuire con anticipo il cambiamento. Anche in questo caso è abbastanza facile prevedere ed anticipare la posizione in cui sarà il pilota che ha corretto il giro. Non serve concentrarsi per tutto il tempo sull'altro pilota per prevedere dove egli sarà, perché basta tenerlo d'occhio con la dovuta attenzione per sapere dove egli andrà nei prossimi secondi e dunque mantenersi costantemente aggiornati.

Anticipare e interagire con altri piloti in termica richiede pertanto un costante aggiornamento della situazione, che deriva dall'aver osservato e giudicato con costanza la posizione ed il comportamento degli altri piloti. Ovviamente, per termicare bene, devi anche modificare la tua posizione per adattarti alla forma della termica e alla migliore ascendenza. Pertanto, in definitiva, il tuo comportamento, e quello del compagno che sta termicando con te, sono quelli di una

coppia che danza, nella quale entrambi sono in qualche modo i ballerini che accompagnano e sono accompagnati, e ciò allo stesso tempo. Ora, immagina la stessa cosa con molti piloti allo stesso livello, come spessissimo accade in una competizione: non è diverso.

Se si sta grattando a costone, mentre un altro pilota o vari altri stanno lottando

« per quanto le regole sino valide, non sempre esse sono seguite e non sempre è possibile seguirle »

per rimanere aggrappati nella stessa massa d'aria, ci sono delle regole di precedenza precise: il pilota che ci viene incontro ha la precedenza a destra, il pilota con il costone alla sua destra ha la precedenza e così via. Ma, per quanto queste regole siano valide, non sempre sono seguite oppure non sempre è possibile seguirle.

“ Il prossimo obiettivo:
 laggiù, verso l'orizzonte! “

I nostri CHILI sono ormai una classe a se. Nessuna altra vela di classe B offre un handling bilanciato, alte prestazioni e così tanta efficienza in termica. E in questa quarta generazione abbiamo migliorato tutto in modo evidente. Semplicemente migliore. Provatela e lasciatevi stupire dalle sue qualità nel cross country.



Burkhard Martens, XC-legend – 411km distanza libera con CHIL14

SKYWALK

MASALA
 ARRIBA
 SPICE
 TONIC
 TONKA

MESCAL
 TEQUILA
CHILI
 CAYENNE
 POISON

JOIN'T

PURE PASSION
 FOR FLYING

www.skywalk.info

Photo: Tristan Shu

Ad esempio, più di una volta mi sono trovato con vento laterale in una piccola porzione di pendio nella quale era importante fare un circuito passando molto vicino al costone nel tratto sopra vento, per poi scappare fuori dal costone quando la piega del costone stesso comportava il volo con componente di vento proveniente da dietro. Visto dall'alto, questo circuito aveva l'andamento di direzione oraria, con i piloti che passavano a sinistra: se tutti i piloti sono consapevoli della situazione, allora la strategia funziona, e funziona molto bene con vantaggio di tutti.

Accade che in queste situazioni nella quali si “gratta” per rimanere attaccati alla quota, possano formarsi piccole ascendenze termiche che, immediatamente, i piloti tentano di sfruttare rompendo il circuito regolare che si era creato. E' molto importante essere preparati a prevedere queste azioni e imparare a crearsi una corretta aspettativa di dove si troverà a breve il pilota stesso, nel caso non potessimo seguirlo. Se l'ascendenza lo porta più alto, il problema è ri-

solto da sé, posto che non v'è più possibilità di collisione. Ma il più delle volte, questo genere di termiche sono una pia illusione e il pilota si troverà dunque proiettato nella mischia, posizionato ben peggio di quanto lo era prima. Puoi decidere di allargare o stringere un giro per permettere a tale pilota di riorganizzare

« In qualsiasi condizione tu ti possa trovare, sia in termica che in dinamica o vicino al terreno, vola in modo prevedibile anche per gli altri piloti, così che anche gli altri possano poter prefigurare dove ti troverai a breve. Cooperate e volerai più in alto; ognuno sarà più sicuro e più felice. »

la sua posizione. Quindi, ancora una volta, è fondamentale saper anticipare per usare il buon senso, sia per una questione di sicurezza, ma anche per essere

d'aiuto a tutti nel sostenersi in condizioni deboli.

In qualsiasi condizione tu ti possa trovare, sia in termica che in dinamica o vicino al terreno, vola in modo prevedibile anche per gli altri piloti, così che anche gli altri possano poter prefigurare dove ti troverai a breve. Cooperate e volerai più in alto; ognuno sarà più sicuro e più felice.

Turbolenza

Qualche volta ci sorprendiamo della turbolenza. Ad esempio, in condizioni di alta pressione, le ascendenze appaiono deboli; le termiche sono più rotte con più colonne che si diramano e a volte si formano bolle che sembrano proiettili velenosi. Anche le inversioni termiche posso intorbidire l'aria e “sbatacchiare” le termiche. Ma possiamo in realtà quasi sempre prevedere la turbolenza osservando la forza e la direzione del vento in decollo e come ivi si comportano le termiche. In questi casi, come ho già detto prima, è anzitutto opportuno decollare in modo veloce (la velocità aumenta il controllo) e preparaci ad agire in modo rapido e deciso una volta in volo

E' noto come alcuni posti sono più turbolenti di altri. Mi ricordo quando mi preparavo ad una competizione fuori dal Sandia Peak vicino ad Albuquerque; ho preferito arrivare un giorno prima per iniziare ad "anticipare" al fine di adattare la mia tolleranza alle "bombe" (vedi il paragrafo sulla termica più avanti).

E' importantissimo anticipare la turbolenza in atterraggio. Un sito, in cui volo spesso, ha un campo di atterraggio lungo e stretto come una pista d'aerei. Se il vento è laterale, devi comunque seguire la direzione della pista. Gli alberi a lato del campo creano turbolenza. So che devo essere sempre ben consapevole, fin nel minimo dettaglio, della direzione della forza del vento in questo posto perché, se l'aria è laterale, devo fare l'ultima virata per entrare in finale molto più alto degli alberi, in modo da entrare nella zona di turbolenza mentre sono in volo rettilineo e con maggior velocità possibile per controllare. A quel punto passo attraverso il "vicolo dell'inferno": qui mantengo una buona velocità e rimango in allerta, pronto a qualsiasi controllo immediato e decisivo, e ciò con lo scopo di mantenere le mie ali livellate ... ed il mio futuro roseo.

Anticipare la turbolenza non ha lo scopo di tenere sotto controllo la paura, ma quello di essere pre-parati a reagire con prontezza. Ovviamente è accaduto che piloti siano stati colti improvvisamente da un gust front o da altri fenomeni, ma anche in quel caso, se il nostro volo passa in «modalità sopravvivenza», il principio non cambia perché dobbiamo sempre mantenere un buon controllo della velocità e volare quanto più in sicurezza lo permettono le circostanze.

Termica

La maggior parte di noi ama salire in termica. Infatti è una situazione che agogniamo tutti i giorni, immaginando e prefigurandoci le condizioni. E' un fatto che diventa naturale dopo aver volato per qualche tempo. Ma c'è qualcosa'altro che dovremmo anticipare e prevedere in fatto di termiche. Ad esempio, per continuare la nostra discussione sulla turbolenza, è molto importante saper prevedere la forza

delle termiche, specie in condizioni desertiche (come quelle dell'ovest degli Stati Uniti). In alcune zone "potenti", noi ci dovremmo aspettare sempre forte turbolenza sia entrando che uscendo da ciascuna termica. Quando volo nella Owens Valley o vicino ad Albuquerque, come ho già detto, mi prefiguro di entrare in termica con un po' di velocità extra ed in posizione tale da fronteggiare la tendenza della termica di afferrare l'ala e rigirla, qualche volta oltre la verticale. Di contro, in Florida, mi aspetto termiche molto più ampie e tranquille, e così entro con minor velocità ed un'inclinazione leggera. Ricordo tuttavia una volta che avevo anticipato, ma non l'ho fatto abbastanza, quando

« I buoni piloti sanno come entrare in termica e come centrare e mantenersi al core in modo efficace. Si tratta, in parte, di una questione di anticipazione. poter prevedere la possibile turbolenza in atterraggio. »

stavo volando verso un crocchio di piloti in termica che salivano allo stesso rateo in cui sale il debito nazionale. Prefiguravo che la termica fosse forte, ma non mi ero preparato a vedermi la barra letteralmente strappata dalle mie mani - dopotutto ero in Florida. In v e c e mi ha strappato letteralmente via, e dopo che ho riafferrato il trapezio e mi sono ricomposto, ho realizzato che la termica era circa 8 m/s. La cosa importante è anticipare la presenza di una termica e gli effetti all'entrata della stessa osservando ogni segno indicativo, come altri piloti o uccelli, e percepire l'aria che cambia. Anticipare la termica è una componente fondamentale e molto significativa dell'abilità del pilota. I buoni piloti sanno come entrare in termica e come centrare e mantenersi al core in modo efficace. Si tratta, in parte, di una questione di anticipazione. poter prevedere la possibile turbolenza in atterraggio.

Atterraggio

Come nel decollo, in atterraggio ci sono

molte cose che dovrebbero essere previste, quali:

1. La direzione del vento. Naturalmente dovresti essere in grado di osservare la manica a vento e, se non ce n'è una, gli altri indicatori (perfino l'ondeggiare degli alberi), ma devi sempre stare in allerta sulla possibilità che il vento possa variare direzione, specialmente per lo staccarsi di qualche termica. Quando atterriamo nelle ore centrali della giornata, è una cosa saggia saper anticipare, in modo da avere margini per correggere il tiro, se il vento improvvisamente cambia direzione.

2. la presenza di ostacoli. Si spera che il pilota abbia preso visione del campo di atterraggio e abbia fatto mente locale su dove si trovino eventuali ostacoli. Ma a volte possiamo trovare ostacoli "temporanei": cani, bambini che giocano, automobili che attraversano, altri piloti atterrati che passano con il delta lungo il campo, parapendii in gonfiaggio, eccetera. Un po' di anticipazione ti permette di elaborare velocemente un "Piano B" per atterrare, ad esempio, avendo margine per variare la zona prescelta per per l'atterraggio o pre-programmando un atterraggio più corto. Mi ricordo una volta a Bassano, in Italia, quando nell'unico campo disponibile c'era una ruspa che andava avanti e indietro muovendo il terreno per un ampliamento di un albergo. Dall'aria mi sono programmato un tempismo perfetto per andare ad atterrare quando la ruspa sarebbe stata a lato del campo. Ho programmato l'atterraggio per qualche tempo, mentre ancora mi era possibile rimanere parcheggiato in una debole ascendenza.

3. presenza di turbolenza. Quando c'è vento, siamo sempre in grado di poter prevedere la possibile turbolenza in atterraggio.

4. sollevamento da termica. Accade che mentre siamo in atterraggio veniamo sollevati da una termica che ci fa andare molto più lunghi del normale. Non è mai una bella cosa andare lunghi fuori campo, e dunque dobbiamo saper prevedere questa possibilità, quando ci sono condizioni di sollevamento termico, in modo da accorciare il più pos-

sibile l'ideale punto di atterraggio, prima della metà del campo, e mantenere un po' più di velocità per oltrepassare l'eventuale acescenza.

5. presenza di forte gradiente. Volo spesso in un luogo con il campo di atterraggio che è su una sorta di piccola collinetta, così che ogni direzione di atterraggio è sempre verso l'alto di tale collinetta. Quando atterro in quel posto ho sempre la sensazione di perdere quota molto velocemente. Il fatto è che, ovviamente, atterrando contro vento, la collina crea un piccolo sottovento che aumenta il tasso di discesa e fa innescare un sensibile effetto gradiente. Di conseguenza mi preparo sempre per avere molta velocità quando entro in finale, e mi preparo altresì ad anticipare il flare e ad eseguire uno stallo veloce e deciso. Questo mio anticipare la situazione porta sempre risultati positivi. Questa collinetta diventa ancor più interessante quando il vento proviene da sinistra e, di conseguenza, si crea una situazione in cui bisogna atterrare con vento di lato, per di più in leggera discesa. Mi preparo cercando di tenere sempre ben presente quanto forte sia il vento, guardando la manica in atterraggio. Se il vento è leggero, lo ignoro e atterro in cima alla collina con un po' di

vento laterale. Se invece è più forte, devo anticipare, sapendo che devo prolungare il mio finale e devo ritardare il flare un po' dopo rispetto a quando atterro su una superficie piatta. In ogni

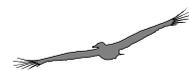
« L'anticipazione può essere usata con risultati eccellenti per aumentare la sicurezza e la performance nel nostro sport. Più sappiamo cosa ci sta per accadere e cosa stiamo per affrontare, più saremo capaci di affrontare e sfruttare la situazione e, cosa più importante, avremo meno sorprese e, dunque, meno sovraccarico. Per non fare errori serve sempre saper gestire un sacco di input »

caso, ho sempre prefigurato ed anticipato la situazione, preparando una strategia per affrontare le diverse possibili variabili, qualsiasi esse siano. Inoltre mi sono comunque preparato a risolvere situazioni anomale ed improvvise, come ad esempio i cambi di direzione del vento, come spesso capita, specialmente in tale ultimo campo di atterraggio.

Altra cosa importate è quella di essersi preparati a cambiare il proprio flare a seconda delle circostanze. Ad esempio, se il vento immediatamente cessa o al contrario inizia a soffiare più forte nel momento in cui si deve fare il flare, esso deve essere più deciso (nel primo caso) o più dolce (nel secondo caso). Altre volte, come in situazioni di caldo ed umido o in alta quota, so che devo anticipare dovendo fare un flare più deciso. Dopo una lunga esperienza ho imparato ad anticipare queste circostanze in modo piuttosto accurato.

L'anticipazione può essere usata con risultati eccellenti per aumentare la sicurezza e la performance nel nostro sport. Più sappiamo cosa ci sta per accadere e cosa stiamo per affrontare, più saremo capaci di affrontare e sfruttare la situazione e, cosa più importante, avremo meno sorprese e, di conseguenza, meno sovraccarico. Per non fare errori serve sempre saper gestire un sacco di input. Qualsiasi sia il nostro metodo per ridurre questo sovraccarico di lavoro ... esso funziona. Il mio motto è: be prepared or be repaired (sii preparato o sarai riaggiustato).

Anti... cipa.



makes you stronger ...

NYOS



Quando i piloti raggiungono le loro migliori prestazioni, la ragione principale è naturalmente che il pilota ha preso la decisione giusta al momento giusto.

Il **NYOS** ti permette di volare in perfetta armonia con le condizioni dell'aria in modo da potersi focalizzare totalmente sul momento ...

www.swingitalia.com
info@swingitalia.com
335/6870960

➤ INFORMATI SUBITO !

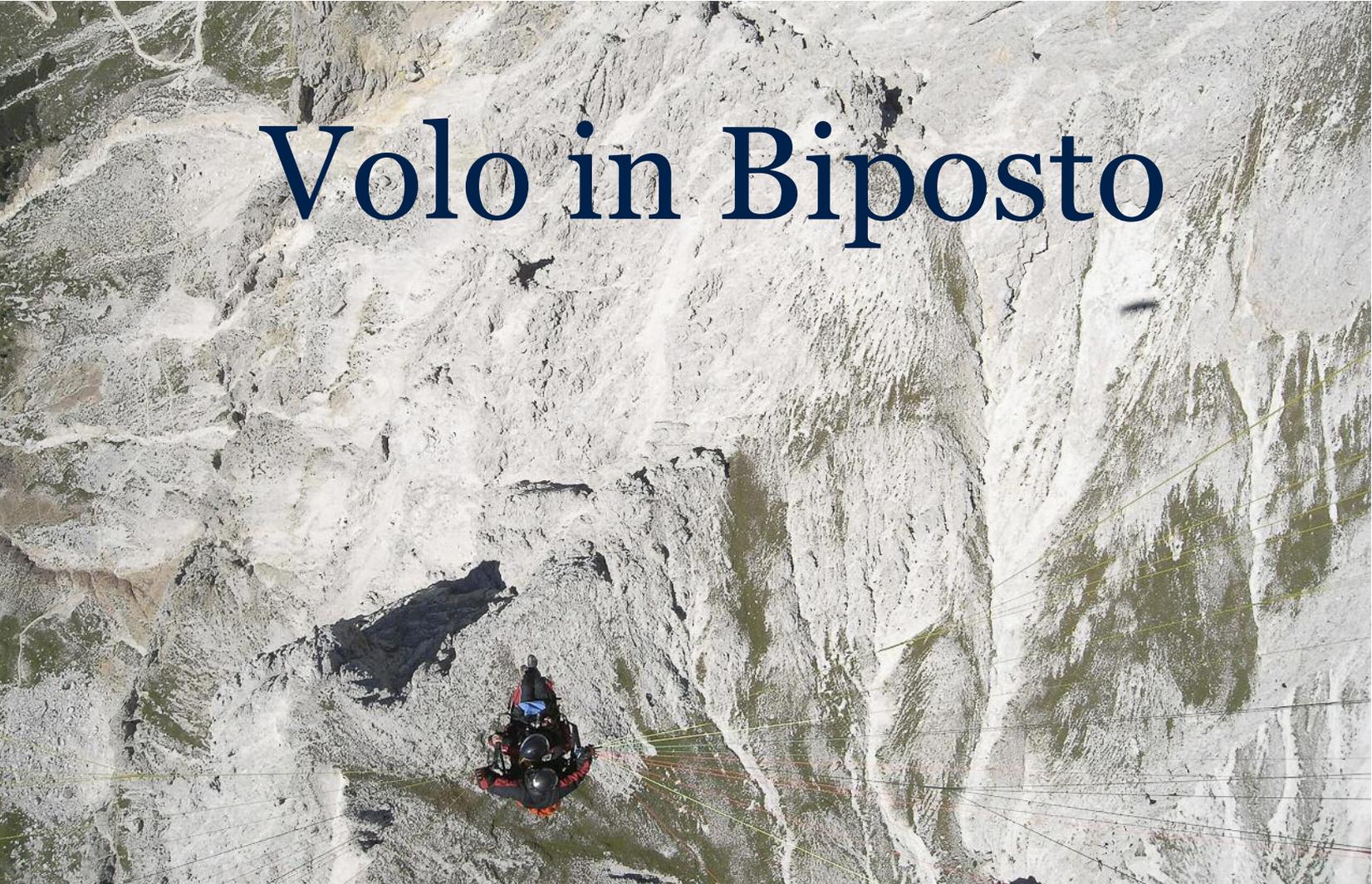


HIGH-PERFORMANCE LTF/EN B

Vuoi sapere di più del NYOS? www.swingitalia.com



Volo in Biposto



LA DISCIPLINA REGINA DEL PARAPENDIO più che un semplice ulteriore “brevetto”

di Michael Nesler

traduzione di Werner Kostner

Sono profondamente convinto che il volo in tandem sia la regina delle discipline di volo in parapendio. Sotto il profilo tecnico e psicologico è più impegnativo del monoposto, e lo è anche dal punto di vista fisico, per lo sforzo fisico richiesto al pilota. Soprattutto, il volo in biposto comporta meno margine di tolleranza degli errori.

Per quanto mi riguarda, volare in due è divertentissimo, perché con il biposto sono possibili voli che non si potrebbero fare da soli. Possiamo finalmente dimostrare, rendendo direttamente partecipi le persone cui vogliamo bene, qual è la ragione per la quale investiamo così tanto tempo ed energia nel volo; e poi abbiamo l'opportunità di

fare splendide fotografie e filmati.

Con il biposto diventiamo, in questo modo, ambasciatori del nostro sport, in quanto portiamo i nostri passeggeri nel regno degli uccelli. Inoltre, non si

« con il biposto diventiamo ambasciatori del nostro sport »

può tacere sul fatto che, assieme ad un passeggero idoneo, sono possibili voli che in determinate condizioni, da soli, non sarebbero così divertenti o non lo sarebbero per nulla. Più avanti spiegherò meglio cosa intendo.

A prima vista, si potrebbe pensare che, se si è buoni piloti monoposto, il volo

in tandem sia facile da imparare. Tuttavia ciò non è necessariamente vero, perché il volo in tandem presenta delle differenze rispetto al singolo, che rendono tutto un po' più delicato e complicato; di conseguenza bisogna anche studiare, per imparare di più.

La teoria secondo la quale una grande vela, costruita in scala maggiorata, si comporti allo stesso modo dell'originale in scala più piccola, non è affatto vera. Basta infatti pensare che, nei monoposto, la differenza di carico tra il limite massimo e minimo è di circa 20 kg, al più 25. Nelle vele biposto, invece, tale differenza arriva a 100 Kg! Questo spiega perché, a seconda del carico, la stessa vela può avere un comportamento in volo completamente diverso.

Limite inferiore del range

Al limite inferiore del range di peso, cioè con meno di 2,8 Kg/mq, il tandem vola come una vela molto inerte, per principianti. Il rateo di discesa è minimo, si riesce anche a salire in aria praticamente ferma, come avviene ad esempio durante una planata in riva al mare con un filino di vento. Anche all'interno di una termica estesa, ma debole, si riesce a guadagnare quota facilmente e si riesce addirittura a superare senza fatica i compagni di volo in monoposto. Ma i vantaggi finiscono qui. Ed infatti la manovrabilità è inerte e,

« al peso medio di carico, il biposto ha un'efficienza spesso migliore di un monoposto »

di conseguenza, la vela tende allo stallo. In presenza di ascendenze forti, con la vela bagnata o con forte wind shear in atterraggio, il biposto si comporta come fosse prossimo allo stallo. I piloti esperti usano i trimmer, cioè un sistema che riduce l'angolo di attacco, in maniera simile agli acceleratori, aumentando la velocità di volo. Con questi, il rischio di stallare è minore. In ogni caso, si arriva ad avere le estremità alari instabili, la pilotabilità diventa imprecisa, si crea un elevato rateo di discesa in virata e, con forti

turbolenze, sono possibili anche chiusure di porzioni molto ampie di vela ed, infine, si può avere il fenomeno del fluttering del bordo di attacco.

Range medio di peso

Nel range medio di peso, cioè da 3,5 fino 4,0 Kg/mq, il tandem vola quasi come un monoposto: pressione ai comandi, salita, manovrabilità e velocità di trim sono simili agli attuali parapendio EN-B. Anche le prestazioni sono buone e l'antica discussione sul fatto che i tandem avrebbero un'efficienza minore e minor rateo di salita è stata ormai superata da parecchio tempo. L'efficienza di un'ala dipende anche notoriamente dal numero di Reynolds. Nel caso del biposto, il numero di Reynolds è maggiore, perché la corda alare è più ampia: in questo senso, rispetto al monoposto, il tandem ha sicuramente un vantaggio.

Volare carichi

Quando, poi, si vola carichi, cioè fino a 5 kg/mq, il tandem diventa un mezzo sportivo ad alta efficienza. La velocità di trim si avvicina ai 40 km/h, la pressione aumenta maggiormente, le manovre diventano chiaramente dinamiche, assai più dinamiche rispetto ad un monoposto. Questo fattore diventa determinante in caso di configurazioni inusuali e di atterraggi in assenza di vento e, ancor più, in caso di decolli complicati. In quest'ultimo

caso, non solo è richiesta un'ottima tecnica, ma diventa anche importante il peso del pilota. Fortunatamente sono rare le situazioni nelle quali un pilota molto leggero accompagna un passeggero molto pesante: in tali situazioni il pilota può perdere il controllo proprio a causa della sua leggerezza.

Volare al limite massimo

Se ci si avvicina al peso massimo in volo, e cioè da 5.5 a 6 Kg al m² di carico alare, il volo diventa ancor più impegnativo. Aumentando il carico, il tandem tende a trasformarsi in uno speed-flyer: la velocità di trim aumenta

« al peso massimo di carico alare, il tandem tende a trasformarsi in uno speed flyer »

ancor più e l'handling diventa duro e diretto. Nel caso in cui accada una configurazione inusuale, la dinamica diventa estrema, tanto che, persino durante l'omologazione, i test non vengono mai eseguiti al limite superiore massimo. In questo caso vale la regola che velocità equivale a sicurezza, ed anche a maggior pressione interna. E' chiaro che, in caso di turbolenze molto forti, il tandem ha una resistenza alla chiusura ben superiore rispetto al monoposto; però con carichi alari che vengono volati a velocità di trim di 45 km/h ed oltre, in caso di chiusura le capacità richieste a pilota e passeggero sono davvero elevatissime. Con poco vento frontale è necessaria una corsa assolutamente sincrona ed il dosaggio dei freni deve essere molto accurato. Il pilota deve stimare con estrema attenzione dove sia il punto di non ritorno, e deve farlo con un margine molto prudenziale: fatto questo, deve interrompere il decollo senza nessuna esitazione all'insorgere del primo problema. Ancor più impegnativa è la manovra di atterraggio. La vela ha un ottimo flare, ma ciò presuppone tuttavia che non i freni non vengano utilizzati entrando in finale. Se invece si vuole entrare in atterraggio con la vela frenata, per poi passare direttamente allo stallo, in presenza di poco vento frontale si finirà senz'altro per fare



Michael Nesler e Gudrun Öchsl: "Wow"
... training di stalli in biposto

Volare oltre il limite di peso

Ancor più critico è il decollo di un biposto volato addirittura con carico maggiore al massimo. In questo caso, occorre fare particolare attenzione alle condizioni nelle quali la pendenza del pendio tende a diminuire, e cioè nei decolli "concavi". E' certamente possibile usare i freni per scavalcare l'ostacolo che ci si presenta, ma con questa tecnica è ovvio che diminuisce drasticamente l'efficienza, che migliora solo progressivamente al ri-aumentare della velocità: il tutto avviene lentamente e sarebbe davvero molto pericoloso un atterraggio di emergenza in quelle condizioni, prima di riuscire a riprendere velocità.

Ecco una delle ragioni per le quali il biposto è la disciplina regina del volo in para-

« in decollo, con il biposto si vede bene sin da subito se il pilota è uno che ci sa fare: trasforma il decollo in evento spettacolare »

pendio: il pilota deve riuscire a volare essendo ben addestrato ed avere un'ottima confidenza con tutti i tipi di vela, da quella per principianti a quella intermedia, fino alle vele ad alte prestazioni e quelle da speed-flying.

La preparazione dei piloti

Molti lettori certamente si lamenteranno del fatto che tanti piloti di tandem non sembrano avere un addestramento così completo, come invece sarebbe auspicabile. A chi solleva questa critica rispondo che esistono moltissimi piloti professionisti che padroneggiano perfettamente la routine giornaliera in tandem. Ma essere nati con le ali è cosa ben più profonda che essere l' "eroe locale", perché bisogna saper dominare perfettamente il proprio attrezzatura in tutte le situazioni. Sin dal decollo, con il biposto si vede bene se un pilota ci sa fare, o se esce miracolosamente in volo, per grazia ricevuta.

Il decollo

Il pilota virtuoso trasforma il decollo in un evento spettacolare, quasi come un artista di un circo, in perfetta armonia con il passeggero. Alza la vela in modo lento e ben

dosato, tanto bene che non dovrà quasi frenarla, usando il giusto timing, in modo che la vela si fermi allo zenith; poi accelererà linearmente fino alla stacco, senza quasi usare i freni. Al contrario, colui il quale decolla in modo approssimativo, spesso "tira la vela per il collo", cammina senza sensibilità davanti alla vela, la quale per prima cosa schizzerà in aria e poi, di conseguenza, dovrà essere frenata con i comandi in modo deciso per evitare lo stallo frontale. A quel punto, si ritroverà i freni affondati e, di conseguenza, per dare nuovamente velocità dovrà iniziare a correre molto forte, con l'ulteriore conseguenza di far diventare la manovra più impegnativa, perché il parapendio poi tende di nuovo ad andare in avanti, e ciò nonostante la corsa molto rapida. La frenata, infatti, riesce ad evitare il collasso del bordo, ma non aumenta la portanza.

Posizione seduta rilassata

Dopo il decollo, il pilota si trova di fronte al prossimo compito, che non è per nulla facile come sembra: deve aiutare il passeggero a raggiungere una posizione di seduta che sia comoda e rilassata. Si tratta di un momento delicato, specie se ci si ritrova in mezzo a turbolenze e termiche. Il segreto è quello di fare un'intensiva preparazione a terra, regolare perfettamente il distanziale, mettere a punto in maniera ottimale i cinghiaggi della selletta ed, infine, fare un po' di training a terra con il passeggero

In termica

Una volta in termica, il volo diventa interessantissimo. Riuscirà il pilota a sincronizzarsi prontamente con il passeggero? Riuscirà a costruire la necessaria armonia per centrare bene le termiche senza che l'uno lavori contro l'altro?

Volare con il passeggero in termica è come tenere una lezione di valzer: uno guida, l'altro segue: questo presuppone una certa fiducia, una buona comunicazione e molta empatia. Nel caso di voli planati la situazione è simile, ma tutto si svolge in modo più rilassato. Il pilota, in questa situazione, diventa uno psicologo o una specie di coach individuale: aiuterà il passeggero a rilassarsi, ad allontanare le sue paure



ed a concentrarsi sulle sensazioni e sulle impressioni del volo. Il pilota, insomma, darà al passeggero il benvenuto in questo nuovo mondo totalmente diverso, gli starà sempre vicino psicologicamente e non lo lascerà solo nemmeno dopo l'atterraggio.

« volare con il passeggero in termica è come una lezione di valzer: uno guida, l'altro segue »

Atterraggio

L'atterraggio, infine, dovrebbe essere il coronamento del volo, ma è anche un momento del quale ogni passeggero ha paura. I piloti che fanno da passeggeri, sotto questo aspetto sono il peggior partner in volo biposto che si possa trovare. Più alto è il carico del tandem, più il flare dovrà essere proporzionalmente lungo e tranquillo. Proprio in questa fase si possono

sfruttare i vantaggi del biposto, perché si può dosare bene l'angolo di planata con i freni. Questo presuppone anche la necessità di un notevole spazio a terra per fermarsi, perché prima dell'atterraggio bisogna di nuovo acquistare velocità per eseguire il flare e lo stallo finale.

« l'arte consiste nel riuscire a fare un atterraggio con alta portanza e poca velocità »

Si discute molto sugli atterraggi in biposto. Si trovano i più svariati sostenitori di altrettante teorie, tra le quali segnalo quella di fare atterrare il passeggero sul sedere. Alcuni addirittura si siedono a terra con il passeggero. Altra teoria è quella di fare più giri di freno sulle mani, per stallare in modo più deciso. Altri affermano di entrare in finale con i freni già trazionati, per poi affondare ancor più fino allo stallo.

A questi rispondo che è ovvio che si può atterrare su sedere, magari è anche sicuro, così come si può fare un tuffo da un trampolino ed entrare in acqua con una panciata, oppure si può scegliere di fermarsi in bicicletta lasciandosi cadere a terra. Però non è sicuramente questo lo scopo di questi sport. Gli atterraggi scivolati a terra hanno l'eleganza di una balena, e gli eventuali spettatori che ci guardano non avranno certo l'impressione di aver osservato una persona che sa il fatto suo. L'arte consiste nel riuscire a fare un atterraggio in piedi, con l'opportuno angolo di planata, cioè con alta portanza e poca velocità nel momento in cui si tocca terra. Questo punto si raggiunge non solo frenando, ma anche con una leggera e mirata pendolata in avanti. E', peraltro, l'unica tecnica con la quale si riesce a fare atterrare un biposto molto caricato se c'è poco vento frontale.

Giri di freni e lunghezza

Avvolgere più volte il cordino dei comandi è una tecnica decisamente inidonea: la frenata sarà troppo brusca, il pendolamento in avanti sarà insufficiente e la velocità rimarrà troppo alta.

La lunghezza dei freni nel tandem è una cosa abbastanza aleatoria, dipendente dalle sellette, dal peso del passeggero e dalla regolazione dei trim: tutte queste cose fanno sì che si abbia, ogni volta, una corsa diversa nei comandi. Se il passeggero è più pesante del pilota, il pilota sarà appeso in volo più in alto del solito e, in questa maniera, la corsa del comando verso il basso sarà più corta. In questo caso può essere consigliabile anche fare un giro di freni (per atterrare). Nel caso in cui il passeggero è molto leggero, il pilota sarà più basso e la corsa del comando è più lunga. Qui basta mezzo giro per atterrare perfettamente.

« avvolgere più volte il cordino dei comandi è una tecnica decisamente inidonea »

Distanziali

Questo continuo cambiamento di posizione di seduta è la tipica scoccatura del biposto. Per questo motivo molti piloti preferiscono i distanziali soft, cioè un collegamento tra pilota e passeggero senza il distanziale rigido. Questi distanziali sono meno comodi quando ci si siede ed è più impegnativo per entrambi prendere posizione dopo il decollo, però almeno si ha il vantaggio che la posizione che si assume rimane in tutti i casi costante.

Nel caso in cui si usino distanziali rigidi, la posizione del pilota subirà degli spostamenti a seconda del peso del passeggero, anche nella direzione avanti indietro. Si riesce a compensare parzialmente questo effetto con l'uso di diversi

fori di attacco del moschettone nei distanziali, in modo che sia possibile agganciare il passeggero più a vanti o più indietro a seconda della sua corporatura, ma ciò presuppone molta esperienza. Alcuni distanziali rigidi hanno, assieme al foro di attacco, anche un ulteriore attacco per il paracadute di emergenza. Se in questo foro si inserisce un altro moschettone che lavora con quello principale, allora il distanziale diventa più stabile all'inclinazione, ed il sistema è più confortevole da volare (si veda la foto)

Quick-Out

I piloti di tandem che volano spesso con vento forte tendono ad usare con profitto il sistema "Quick-Out", cioè i moschettoni a sgancio rapido. Questo sistema viene attivato subito dopo l'atterraggio per sganciare l'ala. In questa maniera il pilota, quando c'è vento forte, fa collassare la vela evitando di essere trascinato a terra con il suo passeggero. Non è un sistema che tollera errori e, per questo motivo, necessita di altissima attenzione in fase di decollo e atterraggio, perché uno sgancio involontario potrebbe essere fatale.

Altezza del passeggero

« si consiglia di sedere il passeggero in posizione più elevata, in modo che in atterraggio il pilota sia il primo a toccare il terreno, però ... non si vede dove si vola »

I piloti di tandem discutono spesso e volentieri sull'altezza in cui agganciare il passeggero. Deve essere più alto, alla stessa altezza o più basso? In molti siti si consiglia di mettere il passeggero più alto, in modo che in atterraggio sia il pilota a toccare con i piedi per primo il terreno. Questa tecnica ha una logica per i piloti che non sono in grado, per problemi fisici, di atterrare sui propri piedi, però ha un notevole svantaggio: il pilota non ha visuale in avanti ma vedrà solo il casco e la schiena del passeggero.



Michael quando vola con Gudrun utilizza il moschettone aggiuntivo per avere più stabilità



Su un costone del Baldo in compagnia: spettacolo!

Se non vede dove vola, dovrà continuamente inclinarsi per guardare la direzione di volo, non riesce a stimare l'altezza in avvicinamento in atterraggio e, in ogni caso, è escluso che possa fare, in tale posizione, un volo di cross. Al massimo, questo sistema è giustificabile in caso di breve planata da un posto conosciuto.

Girare in ascendenza

Se si ottiene un assetto nel quale distanziale, comandi e selletta sono ben coordinati, è già un'ottimo passo avanti ma, per volare bene in termica, è necessaria un'ulteriore accortezza per evitare di stancarsi. Consiglio tenere il freno interno con il pollice inserito sotto il distanziale, in modo da evitare che sia solo il braccio ad assorbire la forza. Nelle vele moderne, per girare in termica è cosa opportuna usare la tecnica con il freno interno bloccato e sfruttare l'esterno per dosare, in modo molto sensibile, il raggio di virata. I freni, dunque, sono i responsabili della velocità di volo e del raggio di virata. La distribuzione del peso determina l'incli-

nazione. Spostare il peso in biposto è un prerequisito per poter sfruttare il suo potenziale sino in fondo. L'arte di motivare bene il passeggero ad aiutare, e trasmettere il feeling, è paragonabile a quando si va in moto, dove la collaborazione è importante e se riesce ci si diverte di più e

« l'aspetto psicologico diventa ancor più importante nel volo in biposto, perché coinvolge il passeggero e la sua paura. Il passeggero che mette la sua vita nelle mani del pilota dà una dimostrazione di enorme fiducia che non deve essere tradita »

si pilota in maniera più sicura. Se il passeggero fa l'opposto, allora diventa addirittura pericoloso.

Voglia, tempo ... passione

Ciò che continua a stupirmi è che molti

piloti professionali, dopo migliaia di decolli, non riescono ancora a gonfiare fronte vela ed anche i loro atterraggi sembra siano frutto di casualità: quando c'è un minimo problema, sembrano aver già raggiunto o superato i loro limiti. Questo genere di piloti ha una cosa in comune: non hanno voglia e tempo per progredire e per allenarsi. Sono arrivati ad un certo livello e vi rimangono per molto tempo. Pensano di essere bravi più a che a sufficienza e di non dover sprecare ulteriore tempo e denaro per migliorarsi. Il grande problema di questa condizione è lo sviluppo della "sindrome della complacency", cioè di quello status nel quale per routine, per troppa autostima e sicurezza, per la percezione distorta della realtà e di se stessi, ed infine per il conseguente calo dell'attenzione, si iniziano a fare errori.

Aspetto psicologico

E' pacifico che l'arte del parapendio coinvolge profondamente anche l'aspetto psicologico. Ma quando si tratta di biposto, tale aspetto diventa ancor più importante, perché coinvolge qualcosa che nel volo individuale non può esistere: la paura del passeggero. Dunque, il pilota ha una precisa responsabilità verso la persona accompagnata, sia durante il volo, che per l'elaborazione a terra di quello che ha vissuto in volo. Mi sento in dovere di scriverlo: il passeggero mette la sua vita nella mani di un altro. Si tratta della dimostrazione di una grande fiducia da parte del passeggero nel suo pilota, in uno sport che continua ad essere pericoloso, nonostante tutta la propaganda che afferma essere innocuo: questa è la semplice verità. Forse qualche raro passeggero non ha la minima idea di che cosa ci sia salito a fare in un parapendio però, quando invece è una persona consapevole che decide di volare, la sua dimostrazione di enorme fiducia non deve assolutamente essere tradita.

Personalmente vivo il volo in biposto come un qualcosa di intimo, dove c'è fiducia, contatto corporeo ravvicinato, in una situazione nella quale non c'è possibilità di scendere, e nella quale il passeggero può anche vomitare.

Indubbiamente un buon pilota di tandem è anche uno psicologo, un consu-

lente ed un amico. Questa sorta di rapporto inizia molto prima del decollo e crea in volo nuove amicizie ... qualcuno ha addirittura trovato il partner per la vita.

Diventare un buon bipostista

Come si fa, dunque, a diventare un buon pilota di biposto? Come prima cosa è doveroso scrivere che non si può volare solo per denaro, anche se facendo biposto si possono guadagnare facilmente molti soldi. Si può volare per denaro, questo è certo, ma non deve mancare il piacere di farlo. Attenzione, sensibilità, professionalità e anche uno "show" convincente differenziano colui che vola solo per i soldi da chi accompagna i pedoni nel regno degli uccelli.

Occorre imparare a volare sempre me-

« c'è sempre qualcosa da imparare, questo è ciò che rende il parapendio interessante anche dopo molti anni »

glio, allenarsi, addestrarsi e sperimentare con il singolo e con il tandem. C'è sempre qualcosa da imparare. Questo è ciò che rende il parapendio interessante anche dopo molti anni. E' come una relazione: se si riesce a crescere, imparare e sperimentare e ad essere felici per i progressi, resta un qualcosa che si fa con gioia. Se invece tutti i giorni si reitera sempre la stessa cosa, senza cuore e senza sapere quello che si fa, diventerà presto noioso.

Dovete avere autocontrollo. Imparate a prendere nota, a scrivere i vostri errori ed impegnatevi ad evitarli. Apprendere significa, non solo accettare di buon grado la critica, ma addirittura chiedere che vi venga fatta una critica.

E' utilissimo farsi una lista scritta contenente gli errori da evitare. Questo aiuterà a non decollare con condizioni avverse e a ritornare a valle con la funivia, ma con la coscienza tranquilla dentro. Aiuterà anche a dire di no ai passeggeri pesanti in un decollo corto. Uno dei piloti più esperti delle Dolomiti

è purtroppo mancato perché il suo passeggero obeso si è seduto durante la corsa per il decollo: entrambi sono scivolati senza riuscire a fermarsi finendo

« accettate di buon grado la critica, anzi, richiedetela »

in un dirupo. Quando si portano passeggeri pesanti e poco sportivi, si dovrebbe anche evitare di innescare una spirale. Se, a causa dell'accelerazione centrifuga, il passeggero perde i sensi e poi si riversa sul lato interno, è molto difficile uscire dalla spirale se non usando una forza quasi estrema. Anzi, a volte è addirittura impossibile. E' una situazione che va allenata sopra l'acqua con un amico, per imparare a controllare il mezzo. Con il biposto, quando si è in spirale con rateo noi discesa superiore a 15 m/s, si arriva facilmente al limite ed a superare i 5G. I cordini, più lunghi di un monoposto, aumentano la forza centrifuga, che andrà a gravare sul pilota e sul passeggero, per cui quando in partenza si ha un carico di 100 kg, in quella configurazione tale carico diventa di 1000 Kg e la forza che si va a esercitare sul freno esterno per uscire da una spirale stabile può superare i 50 Kg. Se il passeggero è rivolto verso l'interno, la forza necessaria diverrà ancora più alta: questa è una cosa che va allenata non solo in volo, ma anche a terra, specialmente se il pilota è poco atletico e non ha molta forza nelle braccia.

I "no-go"

In biposto ci sono molti "no-go" e cose da evitare. Sembra ridicolo dire che è utilissimo scrivere una lista di cose che non devono andare fatte, ma l'esperienza insegna che quello che si scrive è

« l'esperienza insegna che quello che si scrive è più facile da ricordare, da ritrasmettere ai passeggeri »

più facile da ricordare, da ritrasmettere ai passeggeri e ad argomentarlo.

Imparare a gestire le persone è importantissimo. Bisogna sempre tener presente che il passeggero non sa volare ed è proprio questo il motivo per cui vola con il pilota. Egli, il passeggero, non commette errori. Non ci si può aspettare che nel decollo non si sieda, che correrà come Usain Bolt e nemmeno, una volta in aria, che riuscirà a sedersi da solo nell'imbrago. E non si può pretendere nemmeno che non svenga. Qualunque cosa succeda, un buon pilota di biposto ha sempre un piano B per queste evenienze. Sono importanti

« qualunque cosa succeda, un buon pilota ha sempre un piano B »

anche la lettura di qualche testo per capire come far vincere la paura, le tecniche di rilassamento per evitare che il passeggero vomiti in termica, la comunicazione e l'attenzione: tutte cose che non fanno male a nessuno.

Sono consapevole che quanto dico va ben oltre a quello che è l'esame per la qualifica di pilota biposto. Da anni si discute come si potrebbe modificare l'attestato biposto e renderlo più impegnativo. Gli svizzeri lo stanno facendo con una nuova regola di valutazione. In Italia si sta formando un progetto. Tuttavia, anche l'esame più difficile non ci protegge dalla stasi: se un pilota non vuole imparare, non c'è verso di farlo migliorare, non ci sono regole che possano risolvere questo problema.

Volare in biposto con il parapendio è la maniera più eccitante, emozionante e sfaccettata di spostarsi in aria. Tutti quelli che desiderano volare con noi ci faranno un grande regalo perché sono loro a donarci la loro fiducia. Quando si vola da soli, lo si fa per il volo, per il flow, per l'avventura, per il cosiddetto "qui ed ora" e per vivere l'esperienza dell'unità tra il pilota, la vela e l'aria Con il biposto a tutto ciò si aggiunge una cosa: il passeggero e questo crea un valore affettivo in più.

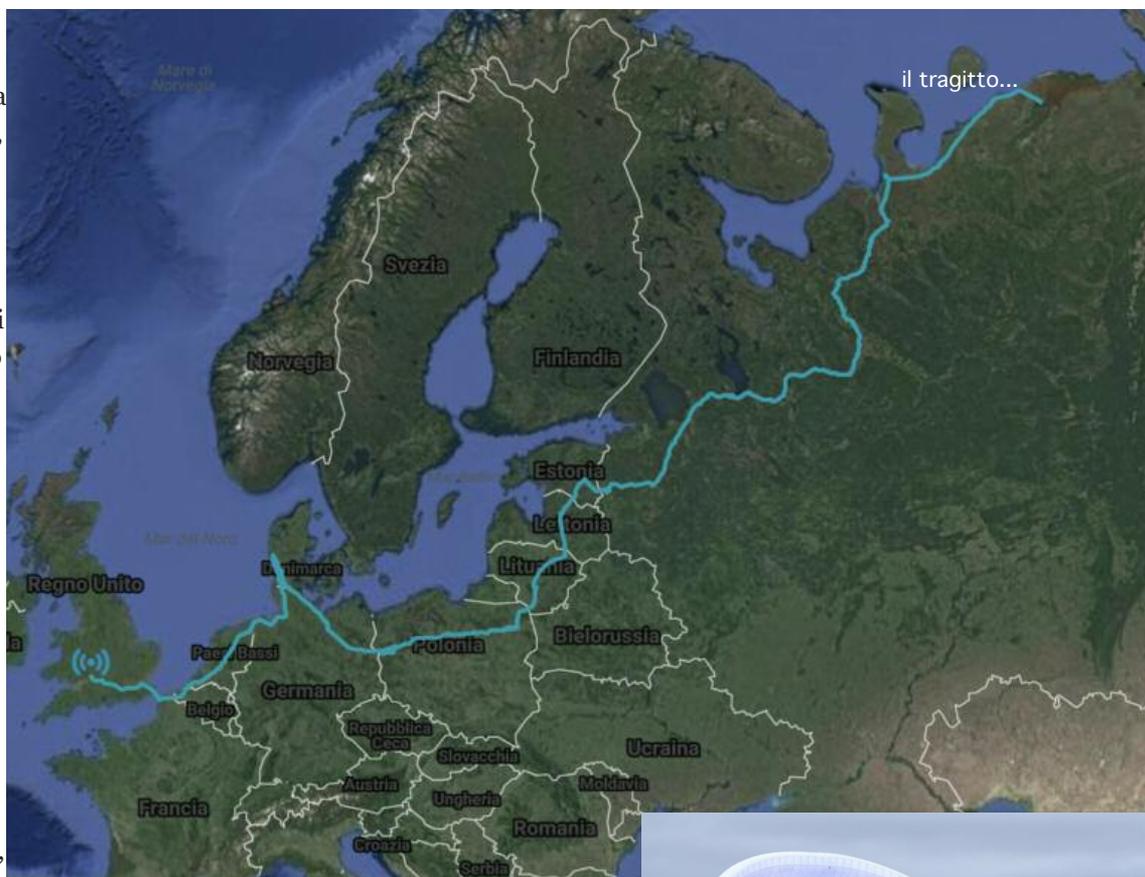
Michael Nesler 

7000 Km in paramotore? Si può fare!

di Fabrizio Bedana

Se poi a farlo è una donna, in solitaria, decollando dal Nord della Russia e attraversando 11 Paesi, sorvolando la Manica (prima donna al mondo a compiere l'impresa) per arrivare a meta nel Gloucestershire, allora l'avventura assume connotazioni di epopea. E' Sacha Dench, questo è il nome della paramotorista, soprannominata la "donna cigno". E sì, perché Sacha non solo ha compiuto l'impresa, ma l'ha fatto in compagnia di sei cigni, accompagnandoli nella loro migrazione annuale (uno di loro è morto in Danimarca durante una tempesta).

Il primo Settembre, infatti, con l'unica compagnia dei suoi compagni di avventura normalmente dotati Hope, Eileen, Leho, Maisie, Daisy Clarke e Charlotte, Sacha è decollata dalla Russia del Nord, per il suo meraviglioso viaggio, ha affrontato il freddo e le condizioni meteo sub-artiche, ha subito un leggero infortunio che l'ha costretta a continuare in paracarrello, ha sorvolato paesaggi assolutamente inediti, la tundra e i laghi del Nord Europa, ha attraversato la Manica per poi risalire il Tamigi e sorvolare il centro di Londra, giungendo alla meta a Slimbridge, nell'Inghilterra del Sud Ovest il 17 Dicembre. Nell'impresa è stata assistita dal Wildfowl & Wetlands Trust, un'organizzazione inglese no-profit che si occupa della salvaguardia della fauna nelle zone umide del mondo, con lo scopo di individuare le cause della marcata diminuzione dei cigni durante le migrazioni. Il paramotore è stato scelto come velivolo più consono per il tipo di missione e ha dimostrato ampiamente di essere stato un'ottima scelta, soddisfacendo tutte le aspettative. Evidentemente per realizzare questa impresa Sacha si è avvalsa di un team di collaboratori, noi piloti



“normali” invece possiamo progettare più semplicemente di eseguire viaggi di diverse centinaia di km, con un minimo di pianificazione e capacità di gestione della navigazione, anche senza assistenza a terra, in solitaria o con altri amici. E' già stato fatto ed è sicuramente un bel modo per valorizzare il nostro tipo di volo, percorrendo senza fretta itinerari fantastici nel nostro Bel Paese e sorvolando paesaggi meravigliosi, da un punto di vista inedito e privilegiato, magari dormendo avvolti nell'ala e recandosi col paramotore in spalla al distributore. Anche questo è paramotore, si può fare! 

Moreno Xbusa



Moreno Parmesan vince il Contest XC-Busa

di Claudio Chiarani

Da queste parti il verbo «xbusare» (che si pronuncia “ssbusare”) significa, per il pilota, fare la fine del «polastro» (si pronuncia uguale, “polastro”, e vuol dire pollo). Ma le cose non sono andate come sembra: Moreno Parmesan non ha sbusato e il polastro non è lui, ma il penuto che è finito in pentola per essere sbafato alla festa finale del Contest.

Le premiazioni ed i festeggiamenti in onore dei fortissimi piloti a podio nel Contest XC-Busa si sono svolte nella fredda domenica gardesana dell’otto gennaio 2017. La battaglia per mettere le mani sul trofeo e sul sostanzioso primo premio è stata vinta - con un finale emozionante - da Moreno Parmesan (Ali Azzurre), che lo ha strappato dalle mani di Matteo Marega, ormai quasi pronte ad afferrarlo. A fine estate, quando ormai le possibilità di volo e di recupero per gli inseguitori sembravano ridotte, Matteo era in testa. Ma è arrivata arrivata la zampata - non di pollo, ma di falco - di Moreno, che ha piazzato voli da standing ovation, in condizioni certo non banali. Mai sottovalutare Moreno: chi lo conosce sa bene quanto sia caparbio ed efficace nel non darsi mai per vinto, in cielo, ma anche a terra, dove ha affrontato e superato battaglie ben più dure. Complimenti a Moreno!



il “patron” Michele Marchi Vidi decolla dalla Chiesetta



Podio dell’X-Busa. Sopra, da sinistra: Ermanno Dossi, Italo Miori, Michele Marchi Vidi, Stefano Sottroi. Sotto a sinistra: Moreno Parmesan

A Matteo la consolazione di aver comunque messo a segno il volo più lungo dal decollo della Chiesetta (l’Eremo di San Giacomo, ad Arco): 94 chilometri in triangolo piatto lungo la dorsale del Baldo. Al terzo posto Ermanno Dossi, pilota dall’esperienza e capacità indiscusse: “vecia volpe”, per rimanere in tema faunistico.

Moreno ha chiuso l’edizione 2016 con 500 chilometri totali alle spalle, pianificando e realizzando voli dai quattro diversi decolli della chiesetta (Monte Stivo), Tremalzo (Prealpi Valle di Ledro), Somator (Val Lagarina) e tre zone decollo nel vicino veronese (quello noto come decollo del Gas, poi Prada e, infine, Tratto Spino sul Monte Baldo). Per Parmesan non c’è solo la soddisfazione di alzare la coppa, ma ha portato a casa **un premio molto ambito: il nuovissimo imbrago offerto dallo sponsor Woody Valley, un XRated 7!**

Oltre alla nota azienda trentina, nota sul mercato da anni, il Busa Team ringrazia **Montura, Naviter, Studio Sfera, Infinity Fly** e l’azienda artigianale **ElettriCis** per il supporto dato.

La precisione in atterraggio ha visto anch’essa un podio con piloti di alto rango. Primo Mirko Cristoforetti (Ali Azzurre), capace di un centro perfetto, davanti a Stefano Sottroi e Gabriele Rigotti.

Si stanno già concordando alcuni premi per il primo anno, quali uno strumento per il volo, il Flymaster GPS SD messo in palio da Infinity Fly.



Il Podio della gara di precisione

A proposito di volo e cucina, l'organizzazione ha avuto l'onore di avere tra i partecipanti il mitico Alfio Ghezzi, fortissimo pilota e geniale pluripremiato chef a due stelle Michelin della locanda Margon di Trento, per un giorno di meritato riposo dalla sua arte culinaria.

Un grazie particolare va - anche da parte di FIVL - all'attivissimo "patron" dell'XC-Busa, Michele Marchi Vidi, ideatore del Contest, presidente del Busa Team, sodalizio giovanissimo che riunisce liberamente i praticanti della zona del Garda trentino, nota appunto come «Busa».

Un plauso, infine, a Claudio Pasqua delle Ali Azzurre, capace col suo Nova Mentor 2 di rimanere in aria oltre un'ora, sfruttando il vento da sud del lago di Garda, l'Òra: a gennaio è già di per sé quasi un record!

Sarà una stagione di volo che vedrà aumentati i settori di volo. Oltre ai già noti Chiesetta (massimo tre voli), Malga Somator (massimo due), Tremalzo (massimo due), i tre del veronese sopra citati (Gas, Prada, Tratto Spino ma massimo due voli ammessi), si aggiungono la zona di Margone in Valle dei Laghi il decollo del Doss del Sabbion di Pinzolo e Molveno (due voli).

La festa si è svolta con una dotazione culinaria di tutto rispetto, alette di pollo comprese, a cura dei valorosi cuoco Francesco Brancaccio e Luca Bombardelli del ristorante Villetta Annessa di Riva del Garda.



Michele Marchi Vidi:
il "patron dell'XC Busa":
a lui un grazie anche
dalla FIVL



“ Piccolo nella sacca,
grande durante il volo... ”

Lo **SPICE** è una vela di nuova generazione pensata per unire prestazioni di una vela di categoria SPORT con il peso di una vela da montagna. I suoi materiali soddisfano pienamente le aspettative dei piloti XC che cercano i loro decolli lontano dalla folla.



SKYWALK

MASALA
ARRIBA
SPICE
TONIC
TONKA

MESCAL
TEQUILA
CHILI
CAYENNE
POISON

JOIN'T

MOJITO
SCOTCH

PURE PASSION
FOR FLYING

www.skywalk.info

Forbes 2017

Jonny Durand ! “Pippo” è ottavo

Jonny Durand, ancora una volta, porta a casa il titolo del Forbes Flatlands Hang Gliding Championship, aprendo l'annata con una vittoria convincente. E' la sua settima vittoria in questa competizione, che si svolge nelle pianure di Forbes.

Quarto posto per Attila Bertok, che ha portato per la prima volta in gara il nuovo Moyes RX 5 Pro. Ottavo il nostro Filippo Oppici (Pippo).

Una donna, Emma Martin, conquista la Sport Class.



Gerolf, Jonny e Andre

Open Class:

- 1) **Jonny Durand**
Moyes RX 3.5 Pro
- 2) **Gerolf Heinrichs**
Moyes RX 3.5 Pro
- 3) **Andre Wolf**
Moyes RX 3.5 Pro
- 4) **Attila Bertok**
Moyes RX 5 Pro
- 5) **Steve Blenkinsop**
Moyes RX 3.5
- 6) **Michael Jackson**
Moyes LSS 5
- 7) **Tyler Borradaile**
Moyes RX 3.5 Pro
- 8) **Filippo Oppici**
Wills Wing T2C 144
- 9) **Harrison Rowntree**
Moyes RX 3.5
- 10) **Christian Voiblet**
Aeros Combat C 12.7



i top ten



Sasha Serebrennikova
primo posto femminile



Emma Martin primo
posto Classe Sport



TARIFE VOLOLIBERO 2017 FIVL



PARAPENDIO E DELTAPLANO CON UTILIZZO MONOPOSTO

COMB.	RESPONSABILITA' CIVILE TERZI	MORTE	INVALIDITA' PERMANENTE	DIARIA DA RICOVERO	DIARIA DA GESSO	SPESE MEDICHE	TUTELA LEGALE	ELISOCORSO	BENACQUISTA ASSISTANCE	PREMIO
0	2.000.000	--	--	--	--	--	--	3.000	Compresa	40,00
A	2.500.000	--	--	--	--	--	25.000	3.000	Compresa	55,00
B	2.500.000	5.000	5.000	--	--	--	25.000	3.000	Compresa	70,00
C	2.500.000	10.000	10.000	--	--	--	25.000	7.500	Compresa	80,00
D	2.500.000	15.000	15.000	--	--	--	25.000	7.500	Compresa	110,00
E	2.500.000	30.000	30.000	15	15	750	25.000	7.500	Compresa	170,00
F	2.500.000	--	60.000	20	20	750	25.000	10.000	Compresa	190,00
G	2.500.000	50.000	50.000	30	30	1.000	25.000	10.000	Compresa	280,00
H	2.500.000	--	120.000	40	40	2.000	25.000	10.000	Compresa	360,00
I	2.500.000	100.000	100.000	50	50	3.000	25.000	10.000	Compresa	400,00

(Tariffa valida per polizze effettuate dal 01/01/2017 al 31/05/2017. La scadenza delle polizze è il 31/12/2017)

PARAPENDIO E DELTAPLANO CON UTILIZZO BIPOSTO

COMB.	RESPONSABILITA' CIVILE		INFORTUNI PILOTA				INFORTUNI PASSEGGERO				ALTRE GARANZIE			PREMIO
	VERSO TERZI	PILOTA VERSO PASSEGGERO	MORTE/ INV. PERMANENTE	DIARIA DA RICOVERO	DIARIA DA GESSO	SPESE MEDICHE	MORTE/ INV. PERMANENTE	DIARIA DA RICOVERO	DIARIA DA GESSO	SPESE MEDICHE	TUTELA LEGALE	ELISOCORSO	BENACQUISTA ASSISTANCE	
L	2.500.000	2.500.000	25.000	20	20	500	25.000	20	20	1.500	25.000	5.000	Compresa	550,00
M	2.500.000	2.500.000	50.000	30	30	1.500	50.000	30	30	1.500	25.000	8.000	Compresa	700,00
N	2.500.000	2.500.000	--	--	--	--	50.000	30	30	1.500	25.000	5.000	Compresa	530,00
T3	2.500.000	2.500.000	25.000	--	--	--	25.000	20	20	1.500	25.000	5.000	Compresa	400,00

(T3 – Istruttori e Aiutanti di Scuole Assicurate – Attività di biposto individuale esclusa attività didattica)

BIPOSTO AMATORIALE

COMB.	RESPONSABILITA' CIVILE		INFORTUNI PILOTA		INFORTUNI PASSEGGERO			PILOTA E PASSEGGERO				PREMIO
	CIVILE TERZI	PILOTA VERSO PASSEGGERO	MORTE	INVALIDITÀ PERMANENTE	MORTE	INVALIDITÀ PERMANENTE	SPESE MEDICHE	TUTELA LEGALE	ELISOCORSO	BENACQUISTA ASSISTANCE		
L/1	2.500.000	2.500.000	25.000	25.000	25.000	25.000	1.500	25.000	5.000	Compresa	25,00	
L/4	2.500.000	2.500.000	25.000	25.000	25.000	25.000	1.500	25.000	5.000	Compresa	80,00	
L/10	2.500.000	2.500.000	25.000	25.000	25.000	25.000	1.500	25.000	5.000	Compresa	160,00	

Avvertenze:

Il presente prospetto sintetico delle coperture assicurative, costituisce messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per i contenuti tecnici delle polizze, la invitiamo a prendere visione, prima dell'adesione, della documentazione contrattuale (Nota informativa e Condizioni Generali di Polizza) recandosi presso l'agenzia o collegandosi al sito www.fivl.it

Importante

Principali limitazioni e franchigie

- Franchigia su invalidità permanente 3% (annullata per invalidità permanente superiore al 25%)
- Diaria da gesso massimo 30 gg;
- Diaria da ricovero massimo 60 gg;
- Franchigia spese mediche 50,00 euro;

