n. 272 Marzo- Aprile 2017

Volò 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 - ameno 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

La definizione del progetto che ci porterà, a breve, ad avere anche l'edizione cartacea, è in fase avanzata. Per questo motivo, e per coordinare meglio i due formati, nel prossimo numero potrebbe esserci un piccolo restyling della rivista, soprattutto dovuto ad una modifica nelle dimensioni delle pagine.

Da non perdere sono i consigli che Alessio Casolla ci fornisce sul suo articolo che riguarda la selletta e le regolazioni. Ad esempio: **siete proprio sicuri che più si tirano gli spallacci e più l'imbrago diventa stabile?** Beh, se vi abbiamo fatto venire un dubbio è meglio chiarirlo leggendo questo numero di Volo Libero.

Forse non sapevate che se vi cade un pezzo di cibo a terra e lo raccogliete entro tre secondi, potete ancora mangiarlo; ma certo non immaginate quale sia la correlazione di questa regola con il volo. Dennis Pagen ve lo spiegherà in un suo articolo dedicato alla tecnica di volo in deltaplano, da non perdere nemmeno per i parapendisti, essendovi argomenti perfettamente adatti ad entrambe le discipline. Più avanti potrete anche chiarirvi le idee, con l'articolo di Luca Basso, se **siete o meno un pilota Super…MarioBros**: andate in volo come se foste dentro ad un videogame?

Damiano Zanocco ci regala addirittura due rubriche diverse in tema di conoscenza dell'aria in cui pilotiamo. La sua rubrica **"Il Respiro dei Cumuli" inizia ad entrare nel cuore della vita delle termiche**. Era tuttavia necessario iniziare un veloce ripasso sulle varie tipologie di nubi, con la rubrica l' "Atlante delle Nubi": tra qualche mese le due rubriche si coordineranno fonderanno assieme in modo armonico. Chi già è un esperto di nubi potrà comunque godere di una rispolverata alla memoria.

Le gare di paramotore sono assi meno partecipate di quelle di parapendio. Eppure si tratta di un mondo affascinante e di un modo divertentissimo e assai stimolante di vivere la propria passione. Tra l'altro, **si tratta di eventi molto formativi per il pilota**, che dovrebbe approfittarne di più. Fabrizio Bedana, nel suo articolo, ci illustra i vari tipi di competizione.

Anche questo mese siamo certi di aver fornito tanto cibo alla vostra fame di conoscenza e di aver ancor più stimolato la vostra voglia di imparare. Buona lettura, dunque, … per essere piloti migliori.

Sommario

Base Cumulo di Luca Basso	pag. 4
Le novità per la nostra passione	pag. 6
On the air	pag. 16
S.icuri I.n V.olo: La Selletta (di Alessio Casolla)	pag. 18
Monte Avena '17: intervista a Maurizio Bottegal	pag. 23
La Regola dei tre secondi (di Dennins Pagen)	pag. 26
Sei un pilota Super Mario? (di Luca Basso)	pag. 30
Dolomiti Superfly: l'X-Dolomiti italiana	pag. 34
Introduzione ai Cumuli (di Damiano Zanocco)	pag. 36
Atlante delle nuvole (di Damiano Zanocco)	pag. 41
Competizione in paramotore (di Fabrizio Bedana)	pag. 46
	pag. 48
Spazio API	pag. 50
Il mio Cielo (racconto di Silvia Cozzini)	pag. 51

Base Cumulo

di Luca Basso

La nostra rivista in formato cartaceo ci sarà: molto presto arriverà nelle vostre case!

Volo Libero, nella nuova edizione digitale, è stato un successo: ci avete coperto di complimenti per lo spessore dei contenuti ed abbiamo registrato un numero assai elevato di accessi. Ne siamo felici e vi ringraziamo di cuore.

Per regola generale, ad ogni successo consegue un problema. Come leggerete nell'articolo di Dennis Pagen, trovare termica è una sensazione bellissima ma, immediatamente dopo, si deve lottare per rimanere al suo interno e salire. Nel nostro caso, i vostri commenti entusiasti hanno aperto il seguente problema (… avercene, di questi problemi!): la rivista è così bella che varrebbe la pena avere una copia cartacea da tenere nella libreria. L'impegno, dal punto di vista economico, è notevole, e lo è anche il rischio connesso. Ancora una volta, la nostra mentalità, formata dal volo libero, ci suggerisce che per fare un gran volo occorre ogni tanto prenderci il rischio di "bucare". E sia!

Detto-fatto: ci siamo messi al lavoro e stiamo affinando il progetto, che è di imminente realizzazione. Ovviamente, essendo inimmaginabile coprire gli elevati costi della pubblicazione cartacea con le sole risorse di FIVL, chiediamo il vostro contributo, sottoscrivendo un abbonamento annuo che presumiamo sia di poco superiore ai 35 € (per 10 numeri annui di 64 pagine l'uno!). Attenzione tuttavia, per chi non è socio il costo sarà quasi il doppio. Potrebbe esserci, e quasi sicuramente ci sarà, la sorpresa di una fascia di abbonamento ribassata ulteriormente rispetto a 35 € per i soci FIVL che sono assicurati in convenzione con la nostra associazione. Ne stiamo discutendo con il partner Massimiliano Benacquista, che si è dimostrato disponibile a darci un contributo. A brevissimo i particolari ed i prezzi definitivi.

Sono certo che ne vale la pena e scommetto che sarete in tantissimi ad "abbonarvi": una scommessa che spero sia ripagata da voi lettori, visto l'impegno enorme che ci mettiamo. Sono altresì convinto che in Aprile-Maggio si partirà, ovviamente mantenendo l'edizione digitale aperta tutti i soci, in ogni caso. Peraltro questo è uno dei motivi del ritardo di qualche giorno dell'uscita di questo numero: ci dispiace perché teniamo molto alla puntualità, e non succederà di nuovo. L'altro motivo è che ho dovuto passare un paio di giorni per difendermi da denunce che Giuseppe Leoni, il sedicente presidente di AeCI (in realtà è sospeso, ma pare ignorarlo), ha sporto contro di me, perché uso toni poco gentili e poco dignitosi nei suoi confronti. Insomma, gli mancherei di quel dovuto rispetto che spetta ad un personaggio così autorevole e competente, tale da ottenere i grandissimi risultati che tutti conosciamo e gli riconosciamo, come quello di essere condannato per peculato (lo dice il Tribunale). Mi ha denunciato perché io ho usato, nei suoi confronti, l'offensiva espressione, tenetevi forte … "va a quel paese". No, non ho detto "vaff… ", ho detto proprio "quel paese". Ed egli, animo delicato, se ne è risentito. A scusarmi non ci penso nemmeno.

Passando da Leoni a Leone, debbo invece una grande scusa a Leone Pascale che, nello scorso numero, non ho annoverato tra gli italiani che hanno partecipato alla X-Alps. Allora avevamo scritto che i partecipanti erano tutti del Sud-Tirolo, dimenticandoci di un grandissimo pilota e di una grande persona come Leone, che dà lustro al volo libero italiano. Un errore imperdonabile. Scusaci Leone!

Posto che mi scrivono in parecchi per chiedere lumi a proposito dello stato di fatto in merito al ricorso al Consiglio di Stato promosso da AeCI contro la sentenza del TAR, che ha azzerato il Regolamento Tecnico dell'Ente, è doveroso spendere qualche altra parola. Ancora una volta, l'equivoco nasce da un annuncio ingannevole sul sito dell'AeCI, nel quale si riportava la notizia della sospensiva modo da fare intendere che l'Ente aveva vinto il ricorso e che la sentenza del TAR era stata ribaltata. I più hanno capito così. Ed invece si tratta di balle.

La questione è invece assai semplice. Il Consiglio di Stato non è ancora entrato nel merito della vicenda. Vale a dire che nessuno mai ha ancora discusso, in tale sede di appello, le ragioni ed i torti in merito alla sentenza del TAR sul regolamento Tecnico Operativo impugnato. Insomma, il Consiglio di Stato non si è mai espresso sulla sostanza dei problemi e non si ancora pronunciato sulla validità o meno della sentenza del TAR.

L'unica pronuncia intervenuta è stata sull'opportunità o meno di sospendere momentaneamente gli effetti della sentenza del TAR in attesa, appunto, di entrare nella discussione che si terrà ad un'apposita udienza cui seguirà, qualche giorno dopo, la sentenza. Al momento, il Consiglio di Stato ha stabilito che, sino a tale data, la pronuncia del TAR non sospende il vecchio Regolamento. Ma il Consiglio di Stato non ha mai detto che la pronuncia del TAR è giusta o sbagliata. E come poteva infatti farlo, se la data per discutere di questo è fissata a fine settembre 2017?

Mi si chiede: "da qui a settembre che fare"? Beh, siamo in una sorta di limbo ed aspettare è la cosa più saggia, a meno che non si abbia fretta di ottenere attestati, qualifiche o la licenza FAI. In ogni caso il punto fermo è che se si è conseguito l'attestato, se si ha la visita medica rinnovata nella propria tasca e se si è assicurati in convenzione con FIVL, nessuno può impedirvi di volare (nemmeno dopo la sentenza, se a noi sarà sfavorevole) e siete in ogni caso coperti dall'assicurazione. Se, invece, avete bisogno di qualche "carta" dell'AeCI, l'Ente vi richiederà tutti gli adempimenti ed i denari che ritiene di dovervi chiedere. Decidete voi.

Cambiando argomento, mi sembra opportuno che qualche personaggio riceva una tirata d'orecchi. Mi riferisco ai soliti furbastri che sfruttano l'associazionismo per avere vantaggi, ma quando si tratta di contribuire, non solo non lo fanno, ma ci danneggiano. Si tratta, ad esempio, di coloro che pubblicano i windgram FIVL nelle pagine Facebook, in Instagram, nei gruppi WhatsApp e così via per condividerle con i loro gruppi (si mettono d'accordo per dividere la spesa). Ma si rendono conto di quanto tale servizio costi annualmente? Si rendono conto che se non ci fossero oltre 4000 soci che pagano ognuno la sua piccola parte, non sarebbe possibile dare alcun servizio?

Visto che evidentemente, non se ne rendono conto, si è dovuto ricorrere a rimedi drastici: se verrà "beccato" qualcuno a condividere pubblicamente ciò che è privato e coperto da diritti (i windgram lo sono), la prima misura che verrà adottata è quella di annullare il servizio ed il suo credito. Del resto, riceviamo anche varie segnalazioni dai club di personaggi che si recano regolarmente in decollo, volano, usufruiscono delle aree affittate e manutenzionate con i soldi dei vari gruppi … ma quando si tratta di dare il loro piccolo contributo alle spese associative, hanno addirittura il coraggio di fare gli sbruffoni ed accampano diritti di ingresso nelle aree di decollo e di atterraggio in nome della libertà. Altro che volare liberi come le aquile, chi si comporta come voi ricorda molto di più le zanzare: siete parassiti! Ci vuole poco a riconoscere quanto lavoro, passione, tempo, risorse ci vogliono per fare funzionare il nostro mondo e quanto ciò sia difficile nella situazione attuale.

Vi lascio alla lettura della rivista con un invito, che sono solito fare in questo periodo dell'anno, usando una sola semplice parola: prudenza! La primavera può riservare giornate toste, anche se bellissime. Volete all'interno dei vostri margini di sicurezza, controllate l'attrezzatura, compreso il paracadute d'emergenza, fare una check List prima del decollo, fate attenzione alla meteo e, soprattutto, accendete il cervello in modo da non sottovalutare nulla. Magnifici cieli ci aspettano, ma solo per la nostra gioia e la nostra passione. Volare o volare in un certo modo o in un certo luogo non è un dovere: la vostra mente vi aiuterà a volare in luoghi meravigliosi: non fatevi trascinare, decidete sempre voi!

Luca Basso

le novità per la nostra passione ...

SWING ARCUS RS nuova vela all round adatta a tutti

PL' ARCUS RS della Swing è la nuova vela all-round adatta a tutti: un parapendio perfetto con alte prestazioni paragonate alla classe di appartenenza; naturalmente l'ARCUS RS è dotato di RAST (centina trasversale per il controllo delle pressioni in decollo e in volo) in versione 2.0. Ogni decollo è puro divertimento e sapere di poter avere un controllo totale già in questa fase dona al pilota una tranquillità totale. In volo l'Arcus RS ha un confortevole smorzamento della turbolenza (effetto molto ricercato dal team di disegno e sviluppo); l'handling è piacevole e diretto senza ritardi sui freni. L'Arcus RS è già omologata in classe A / B (vi ricordate il DHV 1- 1/2 ?) in taglia M con un peso in volo che va da 85 a 105 kg. In questi giorni stanno andando in omologazione le altre taglie : XS: 55-75 S: 75-95 L: 95-115 XL 105-130. La famiglia Arcus nata negli anni 2000 è di gran lunga il tipo di vela più venduta al mondo con le oltre 14.000 vele vendute nel corso di questo millennio.

www.swingitalia.com tel e fax 043956630

NOVA MENTOR5 – Macchina da XC (EN/LTF B)

Probabilmente il MENTOR5 di NOVA sarà uno dei design più importanti del 2017 – ed è la continuazione logica del maestro della sua categoria. Da R&D sviluppo significa accessibilità. Indubbiamente il MENTOR5 si presenta con prestazioni migliorate (sia in planata che nella risalita in termica), ma ciò che più conta è che sono più facili da sfruttare! Il MENTOR 5 è caratterizzato da un handling equilibrato con tanta comodità e riposo per il suo pilota- molto importanti per percorrere chilometri con successo e piacere. Accessibilità anche nelle cose quotidiane: allungamento basso (5.4), gran parte dei cordini ha la guaina e la vela è semplice in decollo, atterraggio e da mettere nello zaino. NOVA consapevolmente non è andata ai limiti dell'EN/LTF-B – ma proprio questo rende il MENTOR 5 LA vela ideale per il volo cross.

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

Niviuk Klimber P inizio alla grande

La grande aspettativa per la nuova Niviuk Klimber P è stata ripagata al 100%, sono iniziati i primi test, e l'entusiamo che gira attorno a questo prodotto è confermato anche dai primi voli. La nuova vela studiata per l'X Alps e l'Hike & Fly sta convincendo la totalità dei piloti che l'hanno testata, si tratta di un compromesso fra prestazioni e sicurezza incredibile, infatti questa fantastica ala sviluppa delle prestazioni da prima della classe ma con una sicurezza che non ha eguali, pensate per un ala di 7 di allungamento che ha 86% di mavovre in classe A e B. Il compromesso raggiunto si traduce in una assoluto senso di sicurezza e facilita' di comando. Abbiamo fatto i confronti con le ultime nate in classe D e pur non avendo velleità corsaiole Klimber P non teme confronti.

Fin dalle prime prove respiriamo un profumo che ci fa presagire al sicuro successo per Klimber P.

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

Eagles Point distribuisce X-DREAM FLY e la nuova rivoluzionaria X-TRIANGLE. X-DREAM FLY si sta mettendo in luce sul mercato per l'innovazione che sta portando nello scenario dei paracadute di soccorso per parapendio. Finora avrete avuto modo di apprezzare prodotti come la X-ONE (emergenza a pianta quadrata) e la X-CURVE (ala rogallo pilotabile). Ma ora stiamo per introdurre sul mercato un nuovo prodotto rivoluzionario: X-TRIANGLE. Si tratta di un nuovo concetto di paracadute di emergenza che offre il meglio delle tecnologie finora presenti sul mercato superandone i limiti. La nuova forma triangolare infatti permette il pilotaggio ma non ha il minimo avanzamento all'apertura finche non è il pilota ad azionare i comandi ed è stabile come e meglio delle attuali emergenze quadre. vi invito a collegarvi al sito della ditta a questo link: http://www.x-dreamfly.ch/x-triangle/. In breve:

• metodo di ripiegamento molto facile con loops numerati
• dimensioni ridotte
• Cordini ripiegati separati dalla vela; minimizza il rischio di intrecci e ottimizza l'apertura.
• peso estremamente ridotto
• material mix di dynema e tessuto da 26 g
• tempo di apertura rapidissimo
• "loop in riser-Technology" bretelle di lunghezza variabile da 150 cm fino a 160 cm per l'impiego su ogni imbracatura e sistema.
• autostabilizzazione (pendulum stability) grazie alla nuova forma delle vela e un calcolo accurato dell'altezza del sistema.
• Nessun movimento in avanti del sistema dopo l'apertura
• Solo dopo attivamento volontario del sistema di pilotaggio il pilota ottiene un movimento in avanti.

Per il momento stiamo per iniziare le consegne della taglia 125 ma a breve avremo disponibili anche le misure 100, 160 e 220.

Eagles Point - skywalk italia o chiamate il 3355434993.

Disponibile il nuovo MINILOG 2017!
con tantissime novità dal mondo skywalk.
Dai nuovi parapendio, alla nuova linea di abbigliamento prodotta in collaborazione con SALEWA senza dimenticarci della prossima X-ALPS 2017 di cui skywalk è partner principale! Non perdete tempo e scaricate la vostra dal sito di Volo Libero Magazine http://vololibero.fivl.it/assets/sponsor/skywalk/skywalk_MINILOG2017-it-final-3.pdfSkywalk!

UP Summit XC4
Il 2017 diventa l'anno in cui il nuovo En B ad alte prestazioni farà parlare di sé. Una vela incredibile, stabile, facile da pilotare e da sfruttare al 100% per i voli di cross e per le gare. Si pone nella fascia alta degli En B, ma non lasciatevi ingannare, le prestazioni sono a livello della maggior parte degli En C, e nonostante i suoi 6.3 di allungamento il Summit XC4 è docile, intuitiva, facile. E' disponibile per test presso il Montegrappa Flying Center a Bassano, in atterraggio al Garden Relais, oppure richiedendola ai migliori promoter e rivenditori italiani. Se siete in procinto di cambiare vela provatela, ne resterete meravigliati ed entusiasti**. Info 3403369516**
Info a www.montegrappaflyingcenter.it.

FLYTEC CONNECT 1

Oramai tutti sapranno che Flytec è stata acquisita da Naviter. Quello che non tutti sanno è che l'ultimo prodotto interamente sviluppato da Flytec è il Connect 1, uno dei gps più avanzati sul mercato. Lo staff di Flytec continua lo sviluppo e gli upgrade del Connect 1 in maniera autonoma, gli upgrade si ottengono in modo automatico via bluetooth o wifi. Noi non siamo più esclusivisti Flytec, la Naviter preferisce avere più distributori sul territorio ed a noi non interessa pubblicizzare o commercializzare strumenti che altri possono importare, così abbiamo deciso di offrire gli ultimi Connect 1 in magazzino ad un prezzo eccezionale: oggi potrete avere il vostro Connect 1 a 500€, quando il listino è di 870€. Naturalmente esiste una garanzia e l'assistenza, sia fisica che online. Più informazioni al 3403369516, ma potete vedere le caratteristiche qui: **http://www.montegrappaflyingcenter.it/promozioni**

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 e` 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

FLUX ha un anima. Il nostro Team di ricerca e sviluppo nel settore paramotore ha progettato e sviluppato una vela intermedia che offre, sensazioni, versatilità, efficienza e facilità di uso.

FLUX si trova a suo agio terminando a motore spento o al minimo, e nello stesso tempo è veloce a trim mollati, e diventa un grande macinatore di chilometri.

FLUX è la soluzione per il paramotore, con un pedigree da volo libero ma disegnato per lavorare intimamente con un motore!

- Risparmiatore di benzina
- Ampia gamma di velocità
- Fantastica in termica
- Tessuto Skytex idrorepellente
- Bordo di attacco strutturato e rinforzato
- Elevatori con tris positivi e negativi
- Sistema di virata nei tip
- Punti di aggancio opzionali alti o bassi
- Bassa velocità in decollo ed atterraggio

http://www.montegrappaflyingcenter.it/promozioni

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**

NOVA presenta il MENTOR 5 (EN/LTF-B)

La Macchina da XC

ITALIA

Probabilmente il MENTOR5 di NOVA sarà uno dei design più importanti del 2017 – ed è la continuazione logica del maestro della sua categoria. Da R&D sviluppo significa accessibilità. Indubbiamente il MENTOR5 si presenta con prestazioni migliorate (sia in planata che nella risalita in termica), ma ciò che più conta è che sono più facili da sfruttare! Il MENTOR 5 è caratterizzato da un handling equilibrato con tanta comodità e riposo per il suo pilota- molto importanti per percorrere chilometri con successo e piacere. Accessibilità anche nelle cose quotidiane: allungamento basso (5.4), gran parte dei cordini ha la guaina e la vela è semplice in decollo, atterraggio e da mettere nello zaino. NOVA consapevolmente non è andata ai limiti dell'EN/LTF-B – ma proprio questo rende il MENTOR 5 LA vela ideale per il volo cross.

Il MENTOR 5 è un tre - linee con 59 centine e un allungamento di 5.4 costruito in modo semi-light (adatto anche per hike & fly). Medicus promette – rispetto al suo predecessore - un evidente più di prestazione. La riduzione lieve della velocità trim comporta una planata più efficiente - mentre la velocità massima rimane costantemente alta. L'handling di questa vela si distingue grazie alla sua agilità e precisione. Con il MENTOR 5 riesci facilmente a centrare la termica e a sfruttare ogni piccola ascendenza.

È motivante passare da un low level ad un MENTOR 5: la prestazione ad alto livello è facilmente accessibile. "Per quanto riguarda la certificazione e le manovre richieste, il MENTOR 5 ha convinto pienamente", dice Philipp Medicus, "grazie alla sua armonia e comodità offre sportività rilassante."

NOVA ha posato grande importanza alla semplicità nel quotidiano: un ingegnoso mix di materiale rende la vela leggera, maneggevole e resistente. Il decollo è semplice e in volo il MENTOR 5 ti aiuta a prender la linea giusta. Lo si potrebbe anche definire come "parapendio intuitivo". **Medicus: "Chi vola, deve poter concentrasi su quello che gli piace: volare!"**

I NOVA-Team pilots Lukasz Sieminski (Polonia) e Rinaldo Vuerich (Italia) hanno avuto occasione di volare il MENTOR 5 a gennaio in Kenia. Hanno fatto diversi voli spettacolari, Lukasz con 255,69 km e Rinaldo con 239,6 km (triangolo piatto). Rinaldo dopo il volo a NOVA: "Ho volato un triangolo piatto di 240 chilometri con una velocità media di 30 km/h con il MENTOR 5. Incredibile! **Questo MENTOR è il migliore di tutti! Amo questa vela**".

NOVA è produttore di parapendii e punta su innovazione, serietà e qualità ad alto livello e mette la sicurezza e il divertimento in volo al primo posto. Il pilota NOVA va dal principiante al pilota esperto fino al pilota ambizioso di cross e competizione. NOVA ha una propria fabbrica in Ungheria con alti standard sociali e ambientali e vende in tutto il mondo. L'impresa è stata aperta nel 1989 ed è uno dei leader sul mercato.

per maggiori informazioni:
www.flynova.it
info@flynova.it
+39 3442884599

airedolomiti
FLYING EQUIPMENT

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.**

Ikuma e Ikuma P le doti del successo.

Con Ikuma e Ikuma P Niviuk ha coniato un nuovo termine B+, in quanto si tratta di una vela certificata EN B con un + che significa piu' prestazioni ma non solo. Potevamo entrare nella bagare degli zero virgola, zero virgola di velocita' in piu', zero virgola di efficienza in più, invece Ikuma e Ikuma P sono due vele al vertice come prestazioni ma insuperabili come facilita', come piacere, come stabilita e come compromesso prestazioni sicurezza. Non fatevi ingannare il + non sono prestazioni pure il + è il valore aggiunto che solo Niviuk Gliders sa infondere nelle sue vele. Buon divertimento con i plus di Ikuma e Ikuma P.

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

Nuovo MESCAL5 Imparare. Divertirsi. Volare.

Il MESCAL5 è la nuova vela di skywalk pensata per l'apprendimento ma anche per volare in termica e divertirsi, tanto che anche i piloti esperti ne apprezzeranno il suo carattere bilanciato e le sue caratteristiche immediate e intuitive che rendono semplici anche le situazioni impegnative. Il MESCAL5 è una vela di una nuova generazione.

Spesso sono i piccoli dettagli che riescono a migliorare un prodotto. E per ottenere un grosso miglioramento rispetto al suo predecessore gli ingegneri skywalk hanno fatto ricorso alla loro esperienza collettiva. Il MESCAL5 unisce il meglio di 4 generazioni di sviluppo innovativo nella progettazione dei parapendio.

Le prestazioni non dovrebbero essere il primo motivo per acquistare una vela basica ma con le tecnologie innovative utilizzate, come lo shark nose, il doppio 3D shaping e un numero maggiore di celle, la vela si comporta molto bene in aria e l'efficienza ne risulta grandemente migliorata.

Questa vela offre alcuni piccoli dettagli che potrebbero sfuggirvi a prima vista: le nuove bretelle ergonomiche, i nuovi cordini LIROS pensati per un lungo periodo di uso senza problemi cosi come i tessuti Porcher Marine utilizzati in ogni parte della vela. Altre piccole attenzioni costruttive sono state poste nelle cuciture delle mini centine sul bordo d'uscita e il sistema di svuotamento per lo sporco che permette la fuoriuscita dalle fessure con velcro alle estremità. Cinque taglie costruite per incontrare le esigenze di ogni fascia di peso in modo che ogni pilota possa trovare la vela perfetta, fin dall'inizio! MESCAL5 - divertirsi sempre! MESCAL5 – disponibile nelle combinazioni blue, purple, orange e lime da fine MARZO presso tutti i centri prova skywalk ITALIA! **Eagles Point - Skywalk Italia tel. 335 5434993 email info@eaglespoint.it**

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 testival 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

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

Continua la campagna di ritiro per Niviuk Artik 4 entra anche tu nel team Niviuk. Niviuk Artik 4 ha fatto registrare numerosi record con Roberta Perinetti e Edi Taschler, numerose vittorie di task e la vittoria del Campionato Triveneto con Loris Berta e la vittoria in classe Open e Sport del Re del XC italiano Kurt Eder, un palmares che nessun'altra vela e' riuscita a conquistare.
Niviuk Artik 4 è una vela a livello italiano e mondiale , grazie alla quale molti piloti hanno potuto godere del miglior rapporto sicurezza prestazioni e sembra che proprio questo sia il motivo del successo.
Sulla spinta dell'entusiasmo su questo prodotto abbiamo deciso di aiutare quanti sognano questa vela effettuando la permuta della loro vecchia ala. Per quanti desiderino conoscere l'offerta prego scrivere una mail a info@infinityfly.it descrivendo: Marca, Modello, Taglia. Infinityfly in breve tempo valutera' la vostra vela e vi fornira la nostra migliore offerta supervalutando la vostra vela di seconda mano in permuta per la vostra nuova Niviuk Artik **4 Per informazioni e prove info@infinityfly.it 329 59**

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 ambizionati 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

ASCENT

E' finalmente disponibile la versione 2 del collaudato e compatto Ascent vario H1.
Rinnovata la grafica, l'hardware USB, nuovo GPS con acquisizione più veloce e segnale migliorato,
raddoppiato il chip di memoria, (per inserire gli spazi aerei e altre voci in futuro), bip del vario modificato per assorbire meno energia e 5 nuovissimi colori cool...Blu, Verde, Arancio, Giallo e Grigio, ma invariato il prezzo...solo 329,00€.

Fun Extreme Tel +390302420912-cell. +393355218656

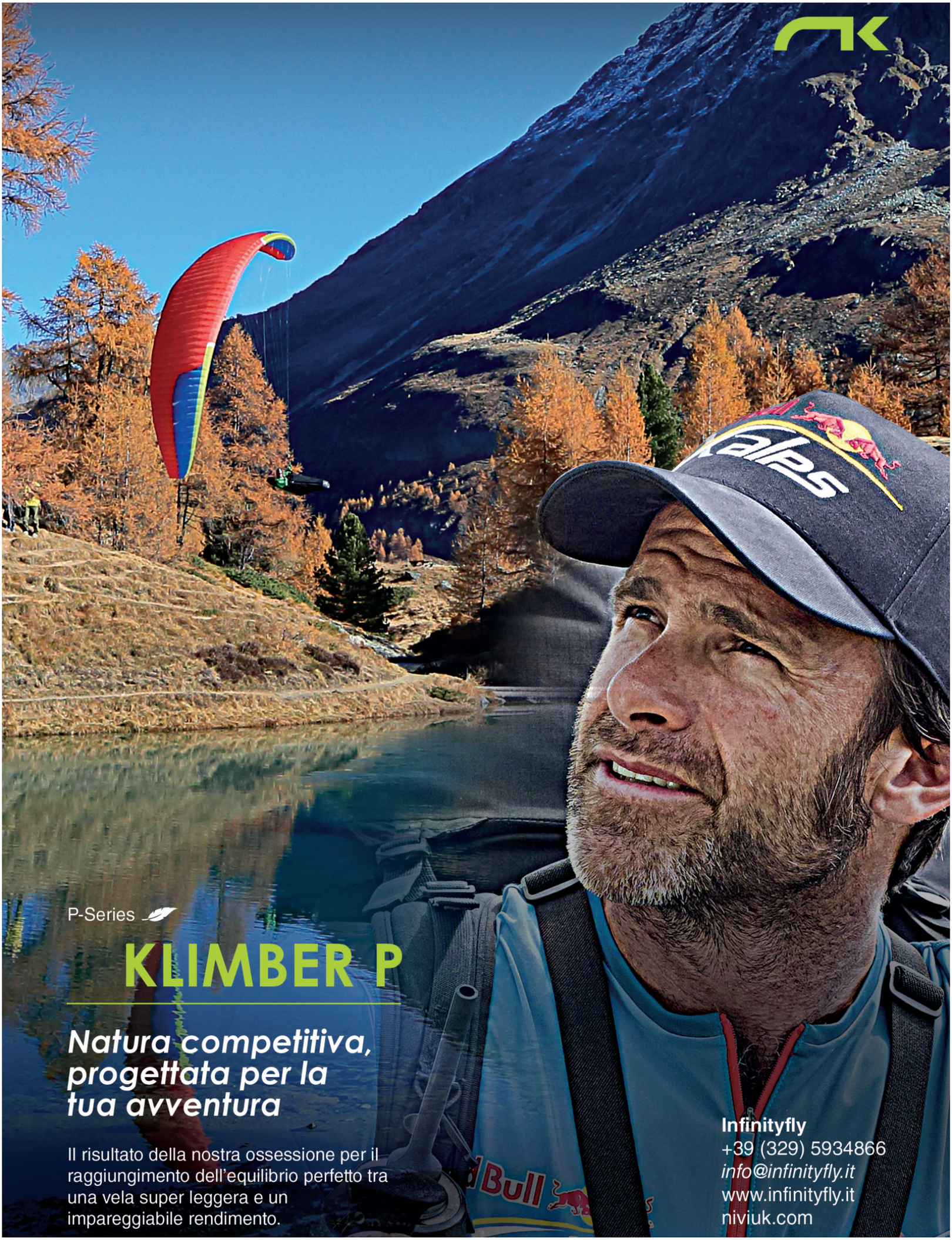
DONUT

La nuova emergenza AirDesign DONUT è una positiva combinazione tra le caratteristiche migliori delle emergenze rettangolari e quelle quadrate. La DONUT infatti è costruita come una quadrata, ma una volta aperta è più simile aduna calotta anulare tradizionale. E' proprio per questo che il ripiegamento è semplice come nelle emergenze tradizionali, e un buon ripiegamento aiuta sempre la buona risoluzione dell'apertura. In molti test di lancio abbiamo simulato le reali condizioni, come quando succede in volo. La DONUT mantiene inalterate le proprie caratteristiche di sicurezza e stabilità, e questo anche dopo molti lanci e molti atterraggi in acqua. Il rivoluzionario disegno della DONUT aiuta ad ottimizzare i tempi di apertura, e le quattro linee centrali creano una ampia superficie proiettata, così da diminuire il tasso di caduta. Le aperture laterali stabilizzano l'emergenza durante la discesa, impedendo le oscillazioni**.** Grazie al nuovo progetto siamo riusciti a ridurre l'utilizzo di materiale rispetto ad una emergenza tradizionale, e ciò ha comportato un risparmio di peso tale che pone la DONUT tra le emergenze semileggere: infatti la taglia fino a 100kg pesa solo 1.3kg e quella fino a 120kg pesa 1600gr.

Avrete certamente notato che abbiamo optato per la certificazione con le nome EN invece di quella LTF: questo è accaduto perché la norma EN è più rigida e pretende che il tasso di caduta sia inferiore a 5.5 mt/sec, mentre quello LTF prevede un tasso di caduta inferiore ai 6.7 mt/sec. E siccome ancora non ci bastava, siamo riusciti a progettare un'emergenza con un tasso di caduta inferiore ai 4.6 mt/sec.
Abbiamo pensato anche ai piloti che cercano le emergenze superleggere: una versione inferiore al kg verrà presentata nel prossimo futuro. • Apertura veloce • Alta stabilità, poche oscilazioni • Tasso di caduta contenuto • Ripiegamento facile • Basso peso • Eccezionali risultati nei test in volo
Maggiori info su www.montegrappaflyingcenter.it

SWING APUS RS - Hike & Fly e Mini Wing

L'apus RS è disponibile nella versione standard e nella versione leggera da montagna in cui il peso della vela è stato ridotto ulteriormente. Noi stiamo pianificando le taglie di vele con superficie proiettata che vanno da 14 m² a 25 m². La Swing ha già un gran nome nel settore dello Speed riding con lo Spiftfire e con il Mirage. Con l'APUS RS noi siamo stati in grado di trasferire tutto il nostro sapere in questa area delle mini vele da hike and fly.
L'Apus RS è naturalmente equipaggiato con il RAST 2.0: in fase di decollo il flusso d'aria viene così rallentato in modo che la parte anteriore del profilo prende forma molto più rapidamente rispetto alla sezione posteriore. Viceversa, l'aria non può uscire più rapidamente dalla sezione posteriore dell'ala in caso di collasso.
www.swingitalia.com tel e fax 043956630



P-Series

KLIMBER P

Natura competitiva, progettata per la tua avventura

Il risultato della nostra ossessione per il raggiungimento dell'equilibrio perfetto tra una vela super leggera e un impareggiabile rendimento.

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

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

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 aprile 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 ultra-moderne, 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**

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 swoop (effetto suolo) in atterraggio.

www.swingitalia.com tel e fax 043956630

On the air ...

A.S.D. Aeroclub Feltre

Volare Meglio "easy"

Corso di miglioramento in sicurezza, decollo, termica e top.

Questo corso pratico- teorico nasce dalla constatazione che dopo il brevetto molto spesso il pilota si ritrova da solo senza gli strumenti per progredire

La parte teorica del corso è in gran parte centrata sulla sicurezza; riuscire a progredire senza rischiare è fondamentale per il percorso di crescita del pilota. Una delle cose che più salta agli occhi nei vari siti di volo è la mancanza di padronanza dei piloti in decollo. Saper decollare bene fronte vento e padroneggiare il decollo rovescio permette al pilota di andare in volo senza stress.
Una volta decollati la priorità per un pilota è quella di agganciare la termica di fronte al decollo; ci sono degli accorgimenti che aiutano a capire in che modo girare per sfruttare al meglio queste colonne di aria calda ascendente.
Per cominciare a fare Cross-Country in sicurezza la cosa più importante è essere in grado di individuare e poi di centrare zone di atterraggio anche piccole. Imparare a fare Top (atterrare in cima) in modo semplice e continuativo permette di acquisire una sicurezza che è poi possibile ripetere in ogni atterraggio.
Le giornate sono da decidere in base alla meteo che deve essere favorevole. Il numero di piloti consigliato per una resa ideale è tre.

" Il nostro limite più grande non è costituito da ciò che vogliamo e non siamo in grado di fare, ma da ciò che non abbiamo mai nemmeno considerato di poter fare."
" L'atteggiamento mentale è una piccola cosa, dipende solo da noi e fa una grande differenza"

Maurizio Bottegal

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 testival 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

TERMICANDO GEMONA AEROCLUB BLUE PHOENIX

Damiano Zanocco e Gianfranco felici - istruttori AeCI, scuola n. 319
Alcuni piloti neo-brevettati possono trovarsi impreparati o spaesati 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

BIBETA 6

lavoro e divertimento

Il nuovo BIBETA 6 soddisfa tutti i requisiti del tandem professionale, con ancora piu' 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 qualita' 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 semplicita'. Le pi ù 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

La Selletta

di Alessio Casolla

Consigli per iniziare a scegliere, usare e regolare correttamente la propria selletta

Riuscireste a correre una maratona con un paio di scarpe scomode o della taglia sbagliata? Beh la stessa cosa vale per la nostra selletta.

L'imbrago è la connessione tra noi e la nostra vela, ci permette di trasmettere al meglio gli spostamenti del peso durante il pilotaggio ed il controllo, e di ricevere le informazioni dell'aerologia circostante. Ma, come per un paio di scarpe dobbiamo scegliere quello che meglio si adatta all'uso che andremo a farne, e regolarlo nel modo corretto.

Esistono ormai imbraghi di ogni tipo, da quelli ultraleggeri da montagna a quelli ultramoderni chiusi da gara, reversibili con o senza tavoletta,più o meno stabili e sensibili; ogni tipo di imbrago presenta i suoi vantaggi e le sue peculiarità.

In linea di massima quello che a noi interessa è riuscire ad avere la maggiore precisione ed il maggiore controllo possibile, il che ci porta a cercare una impostazione della seduta che sia confortevole ed efficace nella trasmissione dei movimenti. La posizione ideale, da un punto di vista teorico, sarebbe con la schiena eretta e le gambe piegate sotto la seduta, in modo da concentrare la maggior parte del peso del nostro corpo il più vicino possibile all'asse del baricentro(i nostri moschettoni) . Questa posizione facilita lo spostamento del peso e tende a ridurre i movimenti residui dovuti all'inerzia.

Il concetto cambia nel momento in cui andiamo a volare con una imbragatura disegnata per essere utilizzata in posizione supina. In questo caso il sistema di cinghiaggio è studiato e testato per permetterci di avere un'ottima stabilità ed una sensibilità non eccessiva in modo da poter volare molto a lungo e riuscire a mantenere sempre la concentrazione al massimo; di contro la posizione sdraiata richiede un tecnica di pilotaggio diversa, dove non si sposta semplicemente il peso, ma si ruota il corpo e, se si vuole essere più incisivi si "guida con i piedi" facendo si che le gambe seguano la direzione di volo e della virata.

Bisogna però fare attenzione perchè nel momento in cui ci si trovi a subire una chiusura o si perda il controllo della vela la posizione sdraiata tenderà a farci innescare dei movimenti di imbardata molto ampi e a volte non controllabili che possono portarci anche al twist. L'ideale è quindi, in caso di forti turbolenze o di configurazioni inusuali, ritirare le gambe sotto il sedere e se possibile sporgerci anche leggermente in avanti in modo da ridurre la distanza tra il busto ed i moschettoni; con questo movimento andremo si a scaricare le tensioni dell'imbrago, ma avremo tutto il peso molto vicino al baricentro e quindi riusicremo ad attenuare tutti i movimenti innescati.

Si può notare come il filo fissato sulla parte anteriore indichi perfettamente il nostro angolo di planata che può essere paragonato all'inclinazione della selletta

Riguardo alla regolazione di questa tipologia di imbraghi purtroppo c'è una idea molto diffusa per cui più si è sdraiati più si è performanti; spesso capita di vedere piloti con i piedi ad altezza occhi che fanno fatica a vedere dove stanno andando. Scherzi a parte, la posizione corretta dovrebbe mettere la selletta in un angolo di volo che sia pari a quello di planata della vela; per capirci meglio, se il vento relativo colpisce l'imbrago sulla punta allora saremo performanti, se invece lo colpisce dal basso verso l'alto, il che succede se siamo troppo sdraiati, farà molta più resistenza, come anche se fossimo seduti troppo in verticale con le gambe troppo in basso. Lo stesso ragionamento vale anche in virata, se il vento relativo colpisce la selletta sul fianco andiamo a perdere prestazione, quindi riuscire a seguire con le gambe la direzione della virata ci da un vantaggio in più.

Un aiuto per capire se stiamo volando in una buona posizione possiamo averlo agganciando un filo di lana su un bastoncino lungo una ventina di cm e fissandolo alla punta della copertura delle gambe dell'imbrago (v.si foto in alto) . Se in volo il filo sarà in asse con la selletta vorrà dire che siamo nella posizione ideale; il sistema funziona perfettamente anche in virata, indicandoci se siamo in asse con la rotazione o se siamo magari in ritardo.

Un altro punto da tenere in considerazione è la posizione dei comandi durante il volo; se siamo seduti con il busto molto distante dalle bretelle, molto sdraiati per esempio, quando andremo a tirare i comandi creeremo un movimento di leva che cambierà l'assetto della nostra seduta.(v.si foto in basso) Praticamente, tirando un comando, la forza richiesta facendo perno sul baricentro ci farà alzare leggermente dallo stesso lato, il chè è controproducente visto che vorrebbe dire spostare il peso sul lato opposto alla virata. Tirando entrambi i comandi la leva ci porterebbe a sporgerci leggermente in avanti. Per chiudere il discorso e rimanere nel tema degli assetti inusuali, con sellette sdraiate nel momento in cui subissi una chiusura o dovessi gestire un stallo di una o entrambe le semiali, come già scritto sopra, è opportuno ritirare le gambe sotto il sedere e se possibile avvicinarci con il corpo alle bretelle.

La diversa posizione di lavoro dei comandi può sviluppare dei movimenti di leva che cambiano l'inclinazione della selletta

Passiamo adesso alle altre tipologie di sellette, che non richiedono un'analisi così ampia. Tutti gli imbraghi con una seduta "classica", non sdraiata, e con tavoletta o semitavoletta rigida sono molto semplici da impostare, versatili e probabilmente i più diffusi.

Con questi imbraghi l'importante è avere un settaggio che non ci blocchi; spesso molti piloti tendono a tirare completamente gli spallacci convinti che questo porti ad una maggiore stabilità. Purtroppo questo tipo di regolazione porta invece a subire maggiormanete i movimenti e non poterli controllare, ed inoltre a non riuscire assolutamente a spostare il peso nelle virate. In linea di massima vale la regola di un tempo, una volta seduti dobbiamo avere una decina di centimentri di lasco prima che lo spallaccio vada in tensione. La posizione più o meno sdraiata va regolata con l'apposito registro lombare. Anche per quanto riguarda il pettorale l'ideale è rimanere nelle misure di apertura indicate dalla casa per il nostro modello di vela; cambiare l'apertura in base alla turbolenza non è una buona idea in quanto non riusciremo a capire la nostra vela, e comunque andremmo fuori dai parametri di omologazione. Un discorso a parte va fatto per le regolazioni dei cosciali, in quanto dipende molto dal tipo di imbrago e dalla struttura. In un sistema classico,con i cosiali separati dal petttorale, l'importante è lasciare tre o quattro dita di spazio in modo da posterci muovere liberamente; evitiamo di lasciare più spazio in quanto poi risulterebbe difficile entrare nella selletta dopo il decollo.

> *« spesso molti piloti tendono a tirare completamente gli spallacci convinti, erroneamente, che questo porti ad una maggiore stabilità. »*

Per il resto valgono i punti sopra indicati come per le sellette chiuse, posizione non troppo sdraiata e gambe sotto il sedere quando dobbiamo controllare movimenti ampi o situazioni inusuali.

Una piccola parentesi va aperta sugli imbraghi senza tavoletta; In linea di massima le regole sono sempre le stesse, ma bisogna fare molta attenzione al controllo dei movimenti delle gambe. Infatti, mentre con la tavola rigida è sufficiente appoggiarsi su un fianco ed accompagnare con le gambe per spostare il peso, senza la tavola il carico dato con le gambe ha una grande importanza, e ci si rende subito conto che averne o non averne il controllo significa riuscire a gestire la vela o essere completamente in balia. Con questi imbraghi quando vogliamo spostare il peso si spinge verso il basso la gamba interna, dando pressione con la coscia sulla seduta, e si scarica la gamba esterna. Questo movimento ha un effetto anche maggiore che non su una selletta classica con tavoletta, quindi è molto importante imparare a dosare la forza degli spostamenti

Durante le manovre inusuali bisogna fare molta attenzione alla posizione delle gambe proprio per evitare reazioni che possono essere molto repentine e dinamiche. Il vantaggio di queste sedute è una sensibilità nel pilotaggio molto alta e una risposta della vela più precisa.

L'ultima categoria è composta dagli imbraghi da acrobazia o freestyle, che per quanto riguarda il controllo sono indubbiamente i migliori; al contrrario, proprio per la loro dinamica non sono ottimali per voli lunghi o per essere volati con ali di un certo tipo. Possono essere più impegnativi in turbolenza o comunque non mettere il pilota pienamente a proprio agio. Il grande vantaggio è la precisione che forniscono e la capacità di distribuire al meglio i carichi durante le manovre dinamiche. Sono disegnati per essere volati in posizione seduta, spesso molto verticale. Valgono sempre gli stessi consigli riguardo alla regolazione.prendere direttamente il cordino del freno senza impugnare la maniglia, in quanto durante le manovre la trazione sul co¬mando può essere anche molto forte, con il rischio quindi di perdere l'impugna¬tura del freno e di conseguenza il controllo della vela.

Ovviamente tutto quello che è stato scritto è da considerare come una serie di consigli, cambiare le proprie abitudini non è assolutamente facile e può essere controproducente se non fatto gradualmente ma essere di mentalità aperta e disposti a provare soluzioni diverse spesso porta ad avere anche grandi vantaggi.

SOPRA: Lo schienale dovrebbe arrivare all'attaccatura del collo, ed il registro lombare all'incirca una decina di centimetri sotto all'ascella. Se questi punti sono troppo bassi il carico della schiena non viene supportato e ci troviamo costretti a chiudere eccessivamente gli spallacci per non cadere all'indietro. L'altezza dei moschettoni, quindi il baricentro risulta essere troppo bassa

SOTTO: la selletta a destra è troppo piccola mentre quella a sinistra è della corretta dimensione

Si nota il particolare di una misura troppo piccola: La parte frontale della tavola finisce a pochi centimetri della parte posteriore del ginocchio, cosa che sarebbe consigliabile evitare

visuale diversa della foto più in alto: la selletta a sinistra è della taglia corretta mentre quella a destra è di dimensione troppo grande

Una piccola parentesi che vorrei inserire nonostante non rientri nell'argomento sellette riguarda il metodo di impugnare i comandi. E' ovviamente solo un consiglio, ed è indicato in particolar modo durante l'esecuzione delle manovre(anche se io lo utilizzo comunque anche volando normalmente).

I comandi della nostra vela sono regolati dalla casa con 10 cm di corsa a vuoto prima di andare ad agire sul bordo d'uscita. Questo lasco è indispensabile per permettere all'ala di uscire da alcune configurazioni come lo stallo paracadutale, e per questo motivo accorciare i comandi è una operazione decisamente sconsigliabile.

Il metodo ideale per impugnare i comandi è con mezzo giro di freno intorno alla mano;.(FOTO) In pratica si impugna la maniglia normalmente, e si effettua un giro con la mano in modo che la fettuccia passi sul dorso e il cordino del freno passi sul palmo. In questo modo andiamo a togliere la corsa a vuoto, il controllo sarà più preciso e veloce e comunque in caso ci fosse bisogno di avere tutta la corsa utile sarà sufficiente ruotare la mano verso l'alto, liberando così il mezzo giro. Inoltre con questo metodo si evita di piegare la mano all'indietro come succede prendendo direttamente la maniglia, quindi non si va a spingere sul tunnel carpale, movimento che rende difficile l'afflusso del sangue e facilita il congelamento durante il volo invernale.

Un metodo che sconsiglio è quello di infilare la mano dentro al comando, in quanto in caso di lancio dell'emergenza può succedere di non riuscire a sfilarla rimanendo quindi impossibilitati a raggiungere la maniglia di lancio. Se vogliamo eventualmente usare questo sistema vale la pena non inserire tutte le dita ma lasciare il pollice all'esterno in modo da creare meno volume e poter sfilare la mano con facilità se necessario. (FOTO)

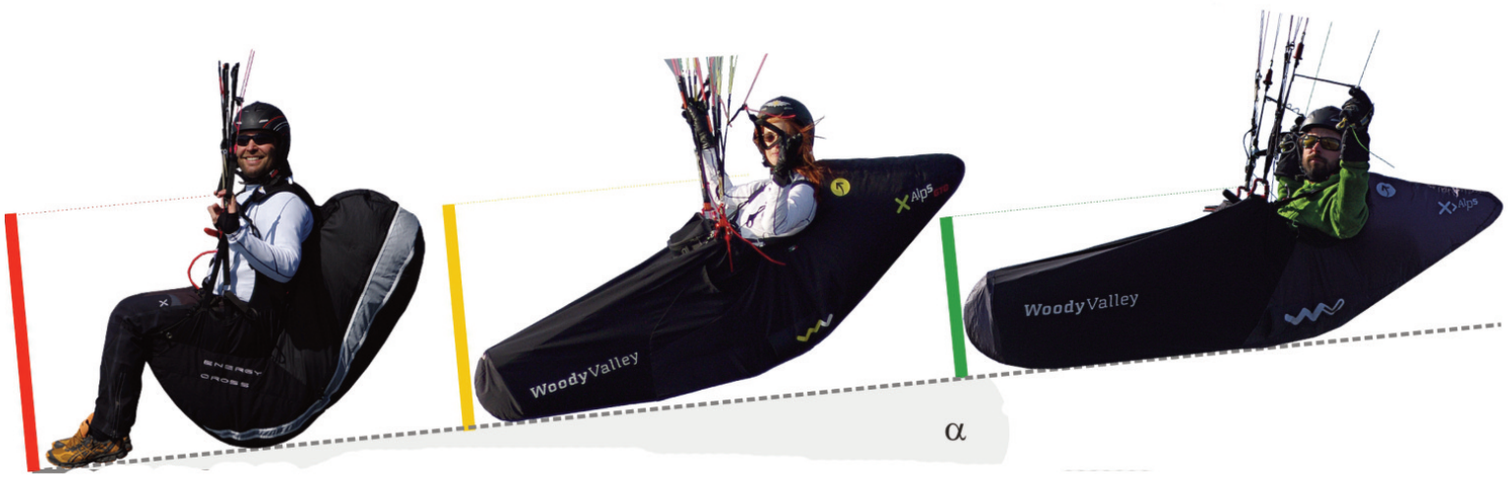
Ultima tecnica sconsigliata è quella di prendere direttamente il cordino del freno senza impugnare la maniglia, in quanto durante le manovre la trazione sul co¬mando può essere anche molto forte, con il rischio quindi di perdere l'impugna¬tura del freno e di conseguenza il controllo della vela. (FOTO)

Ovviamente tutto quello che è stato scritto è da considerare come una serie di consigli, cambiare le proprie abitudini non è assolutamente facile e può essere controproducente se non fatto gradualmente ma essere di mentalità aperta e disposti a provare soluzioni diverse spesso porta ad avere anche grandi vantaggi.

Alessio Cassolla

Si ringrazia PROFLY per aver concesso tutto il prezioso materiale fotografico presente in questo articolo (ad eccezione dlla fotografia iniziale tratta dall'archivio Niviuk)

Inclinazioni e forme diverse sviluppano diverse resistenze. Anche lo stesso imbrago regolato con un angolo sbagliato offre una superficie molto alta che riduce notevolmente le prestazioni



Si ringrazia PROFLY per aver concesso tutto il prezioso materiale fotografico presente in questo articolo ad eccezione della fotografia di apertura tratta dall'archivio Niviuk

Due parole con Maurizio Bottegal - Direttore di gara

Il notissimo pluricampione feltrino, che avrà un ruolo chiave nell'organizzazione dei prossimi mondiali, ci spiega alcuni aspetti essenziali di questa competizione

a cura di Ketty Roman - Ufficio Stampa Monte Avena 2017

Si fa presto a dire Mondiale, ma quanto sappiamo davvero del lavoro tecnico dietro le quinte? Per saperne un po' di più abbiamo parlato con una delle figure chiave dell'organizzazione del 15 campionato del Mondo FAI Monte Avena 2017. Maurizio Bottegal: direttore di gara. 30 anni di volo nelle mani, 13 presenze in Nazionale, 15 titoli italiani e numerosi titoli internazionali.

Qual'è il tuo ruolo in questi mondiali Monte Avena 2017 e che responsabilità comporta?

Nel prossimo mondiale a me spetterà l'onere e l'onore di essere direttore di gara. Il direttore di ha il compito di occuparsi della parte di ideazione delle task, della verifica delle condizioni meteo prima del decollo e durante l'intero percorso di gara. Il direttore di gara è in qualche modo una sorta di direttore artistico della competizione, in senso strettamente legato alla tipologia di manche che va ad assegnare e di conseguenza di sfida e spettacolarità della stessa. Nello svolgimento dei miei compiti tuttavia sono sempre assistito da diversi gruppi di lavoro: ad esempio dopo il briefing mattutino e la lettura del meteo ai piloti, una volta saliti in decollo la task di giornata viene discussa prima con la commissione piloti e poi con la commissione sicurezza.

Maurizio Bottegal in azione mentre studia nuove rotte nel cuore dell'area di volo dei Mondiali

In fase di decollo, la buona riuscita delle operazioni è affidata alla supervisione del direttore di decollo e del suo staff, così come altre squadre seguono la parte di comunicazioni radio, i recuperi, la registrazione dati e così via.

Mentre i piloti sono in volo io mi muovo, anticipandone via terra il percorso, in modo da avere sempre una diretta verifica in loco delle condizioni meteo, questo a garanzia di un maggiore sicurezza, soprattutto in giornate di meteo instabile o in presenza di passaggi particolarmente insidiosi. Anche in questo caso sono affiancato da altre due squadre oltre a quella che si muove con me.

Le mie responsabilità? Documentarmi giorno per giorni per rendere il più sicuro possibile il tracciato di gara, senza che questo vada a discapito del gusto della sfida e dell'adrenalina. Essere capace di accogliere i buoni suggerimenti che arrivano dalle commissioni, senza snaturare la task già strutturata. Preparare dei percorsi capaci di valorizzare diversi stili di volo e sapere riconoscere quando è il momento di dare uno stop di gara.

Commissione piloti: gruppo generalmente composto da piloti di 3 nazioni. Questa commissione ha il compito di assistere il direttore di gara nel determinare il tracciato della task di giornata e ha diritto ad esprimere pareri.
Commissione sicurezza: gruppo di 3 piloti indicati dai piloti stessi registrati in gara. Questa commissione ha il delicato compito di esprimere valutazioni sulla fattibilità della task di giornata, con particolare attenzione agli aspetti legati alla sicurezza.

Che tipo di gara stai programmando?

Avremo a disposizioni 12 giorni di gara effettiva, diverse centinaia di chilometri quadrati di superficie da sorvolare, moltissimi punti di decollo e atterraggio e i migliori piloti al mondo, il tutto racchiuso in uno scenario di una bellezza da togliere il fiato con una varietà di conformazione del territorio che davvero permetterà di mettere assieme task per tutti i gusti.

La mia intenzione è quindi quella di sfruttare al massimo tutta questa ricchezza e dare vita a delle manche di gara in cui poter dare risalto alle diverse abilità, tecniche e di intuito che un pilota può avere.

Saranno senza dubbio manche che mescoleranno velocità e tecnica, voglia di azzardo e capacità di controllo. Inoltre sto lavorando per mettere a punto anche delle nuove boe, da un lato per dare anche a chi già conosce questo territorio modo di mettersi a confronto con sfide del tutto nuove, dall'altro per valorizzare appieno l'intera superficie di gara.

Hai già in mente dei percorsi?

Per mia natura amo affidarmi molto alle sensazioni che nascono di giorno in giorno, tuttavia sì, sono al lavoro già su alcuni percorsi. Per fare qualche esempio, senza dubbio ci saranno delle giornate in cui decolleremo dal Monte Avena e atterreremo al Boscherai, ma non mancheranno decolli da Marostica con atterraggi in Alpago, decolli da Aviano con atterraggi a Bassano del Grappa o Levico, manche che interesseranno Gemona del Friuli, Fiera di Primiero, Valdobbiadene, Borso del Grappa e via dicendo.

Il grande sogno è quello di potere affidare una task che attraversi tutte le Dolomiti, collegando la pianura Pedemontana per arrivare in Val Pusteria, atterrando a Brunico.

Il tutto ovviamente previo consenso di sua maestà il meteo.

Quali sono le caratteristiche termiche e orografiche dell'area di gara?

Come dicevo prima abbiamo una superficie di gara vastissima, che copre tutto il triveneto, ricca di rilievi montuosi, colline, pianure, laghi e fiumi.

Questo produce a sua volta una ricchezza di situazioni molto diverse tra loro, sia per la distribuzione che per l'andamento delle correnti termiche. Abbiamo senza dubbio una superficie di gara dove il fattore noia o ripetitività non esistono: una montagna isolata al entro di una piana come quartier generale, a nord le Dolomiti, a sud la laguna Veneta e lo spettacolo incredibile di muoversi sopra paesaggi naturali incontaminati, oppure città d'arte: un concentrato di natura, sport, ricchezza architettonica, oltre che enologica e gastronomica. Ma queste due i piloti le apprezzeranno meglio a terra, magari mentre passeggiano la sera per le viuzze di uno dei nostri borghi, assaporando da vicino la bellezza che solitamente vedono dall'alto.

Chi può accedere alla gara per il titolo mondiale?

Alla competizione per il titolo mondiale possono accedere i piloti che si siano piazzati tra i primi 500 nel ranking generale, che siano appartenenti alla propria squadra Nazionale. La convocazione appartiene di diritto ai piloti di quella nazione che si affermano al primo e al secondo posto della propria classica nazionale, a questi si aggiungono quelli scelti dal team leader nazionale.

Ciascuna nazione poi avrà diritto a convocare un numero di piloti direttamente proporzionato alla posizione della nazionale nella classifica generale di squadra: più in alto stai nella classifica, più alto è il numero di piloti che hai diritto a portare. Generalmente le squadre che occupano le prime tre posizione della classifica hanno diritto a convocare 6 o 7 piloti, poi via via scendendo nelle posizioni più basse il numero dei piloti ammessi scende.

XC CONTEST MONTE AVENA 2017 IL MONDIALE PER TUTTI!

1-14 luglio 2017

Che mondiale sarebbe se la festa non fosse aperta a tutti? Gli eventi importanti vanno festeggiati alla grande e che mondiale sarebbe se tutti gli appassionati non potessero goderne a pieno?
È proprio per far diventare questo mondiale non solo una competizione agonistica, ma anche una grande festa del volo libero che il Comitato Monte Avena 2017 ha pensato a XC Contest 2017: una gara aperta a tutti i piloti brevettati che potranno sfidarsi a colpi di volo.
Non importa da dove venite o che lingua parlate, se volete partecipare dal 1 al 14 luglio c'è solo una regola: atterrare al Boscherai, quartiere generale del mondiale.
Parti in volo dalla tua località preferita, atterra da noi e carica la tua performance nella piattaforma XC Contest.
Ricchi premi in palio per i migliori 3 piloti. Tutti i dettagli e il regolamento saranno disponibili a breve nel sito www.monteavena2017. Per info potete scrivere a monteavena2017@gmail.com

Atterraggio Boscherai: il punto di arrivo dei voli XC per chi vorrà partecipare al CONTEST MONDIALE MONTE AVENA 2017. Un evento da non perdere nel quale il protagonista è ogni pilota ... e puoi esserlo anche tu!

MONTEGRAPPA FLYING CENTER

UP AIRBORNE SENSATIONS since 1979 · AIRDESIGN · SKY PARAGLIDERS · Flytec

TEST CENTER & RENT

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

www.montegrappaflyingcenter.it • Montegrappa Flying Center

Foto di Davide Finzi carraro

La regola dei 3 secondi

di Dennis Pagen ©2017

Il contenuto di questo 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 vietata la riproduzione e la pubblicazione sotto qualsiasi forma.

Consigli per il il volo in termica in Deltaplano, assai utili anche al parapendista

Penso conosciate tutti la "regola dei tre secondi": se un pezzo di cibo ti cade nel pavimento, ma riesci a raccoglierlo entro tre secondi, dovrebbe essere ancora commestibile. I tre secondi sono il tempo che impiegano i microbi - che sono sempre molto indaffarati - a rendersi conto che nel loro piccolo universo è comparso un intero nuovo pianeta da infestare. Come tutte le regole, anche questa ha un'eccezione. Ad esempio, nei pavimenti lustri di mia madre, il tempo utile tende ad essere verso i 12 secondi. Nei pavimenti di casa mia, invece, quel tempo tende ad essere ... beh, lasciamo perdere.

Noi piloti, quando entriamo in termica, abbiamo una diversa regola dei tre secondi, che ci permette di sopravvivere all'infestazione del buco. Sono certo che avrete sentito ripetere per anni anche questa regola: "quando si entra in un'area con ascendenza, si deve contare per tre secondi prima di iniziare a girare". Secondo questa teoria, si tratta di un metodo sicuro per centrare la termica. Ebbene, non dico che questa sia un regola cattiva per i piloti che iniziano a volare in termica, ma bisogna tenere in considerazione il fatto che anche questa teoria, come quella del cibo caduto a terra, presenta numerosissime eccezioni, come vado a spiegare nelle prossime righe.

I TRE SECONDI

Quando sentiamo che la termica ci solleva, proviamo una splendida soddisfazione, come quando si addenta la prima fetta di pizza, o come quando si incassa un assegno di rimborso dall'agenzia delle entrate o, infine, come il quinto bacio del secondo appuntamento. E' un momento meraviglioso, ma una volta passata questa fugace sensazione, la cosa che davvero diventa importante è rimanere in termica, per prolungare il piacere. Quando si entra, si può contare "Missisippi uno" ... "ippopotamo due" ... "acquazzone tre", in modo da essere sicuri che siano effettivamente passati tre secondi.

Questo lasso di tempo ha una sua logica perché, se si vola a circa 40 km/h (cioè circa 11 metri secondo), in tre secondi si percorrono circa 30 metri. Ora, se si entra con un un'inclinazione di trenta gradi, il diametro del giro a velocità minima sarà di circa 33 metri. Dunque, nei tre secondi si avrà una buona possibilità di rimanere all'interno dell'ascendenza.

Infatti, se si rallenta quando si incontra l'ascendenza, oppure si intende girare con un'inclinazione minore di trenta gradi, ci vorrà qualcosa in più ancor più di tre secondi.

Per la maggior parte delle termiche e per piloti con esperienza e capacità intermedie, contare fino a quattro potrebbe essere ancor più saggio. Ovviamente, bisogna anche tenere conto che c'è comunque un lasso di tempo che noi impieghiamo per renderci conto che, essendo entrati in ascendenza, bisogna iniziare a contare, a girare ed inclinare: se la termica è buona, comunque, si si ha tempo utile per tutto.

I piloti esperti non contano

Prima di ritornare a fare di conto, desidero abbandonare queste considerazioni numeriche per annotare che, una volta che si è acquisita esperienza, non è più necessario contare, perché il processo diventa automatico. Invece di impiegare l'attenzione del pensiero per contare, il pilota esperto si concentra nel "percepire" la termica e la sua estensione, con la parte destra del cervello o con qualsiasi altro organo di senso (immaginate pure quale) in grado di "sentirla". In questo caso si inizia spesso a girare al momento perfetto, senza pensare razionalmente e senza prima aver contato. Si tratta di un processo mentale più lento da imparare, ma che ti fa sentire in modo simile a quando si calcia al volo un pallone all'incrocio dei pali o come quando si apre una lattina di Bud mentre si bada all'arrosto: lo si fa senza usare il pensiero razionale. Se infatti si pensa in modo conscio a queste cose, viene distolta una parte di attenzione, che invece dovrebbe essere rivolta verso azioni più importanti (ad esempio, spesso gli attaccanti, nel calcio, sbagliano a tirare proprio quando, invece di farlo istintivamente, iniziano a pensare troppo - nrd).

I top pilot, infatti, si impegnano affinché la maggior parte delle loro scelte sia il frutto di poco pensiero razionale, in uno stato di "beatitudine controllata". Il loro principale traguardo è quello di volare sempre più spesso con il giusto ritmo, in quella che è definita "la Zona" (cioè in stato di "flow" - ndr) .

Non esiste una regola infallibile

Ciò detto, occorre tuttavia sottolineare che, anche quando si riesce a percepire la termica e si acquisisce il ritmo giusto, non si può essere sempre in grado di prevedere con esattezza come e dove sia l'ascendenza. Normalmente, le termiche in una data giornata seguono una certa tendenza, e di conseguenza generalmente saranno coerentemente grandi, piccole, dolci cattive, intense, deboli, forti, di lunga o corta durata ... ma altre volte possono essere termiche che ci prendono per i fondelli. Spesso esse sono una combinazione tra alcune di queste caratteristiche. Normalmente utilizziamo proprio la tendenza di una data giornata quale parametro per capire quanto dobbiamo aspettare prima di iniziare a girare. Ma, nella realtà, ci scontriamo poi con il fatto che ci sono centinaia di volte nelle quali incontriamo una certa termica, ci aspettiamo che si comporti in un dato modo, per poi vedere inesorabilmente il nostro vario fare "BLOOoops", mentre entriamo inesorabilmente in discendenza. Tutti noi abbiamo un pensiero ricorrente mentre voliamo: "eccone una buona", per poi vederci cadere in discendenza senza nemmeno aver avuto il tempo di girarla. A questo non c'è rimedio, almeno per quanto io ne sappia, ma se esistesse qualche diavoleria in grado di prevedere questi casi, darei l'anima pur di averla.

> *« invece di impiegare l'attenzione del pensiero per contare, il pilota esperto si concentra nel "percepire" la termica ... in questo caso si inizia a girare al momento perfetto, senza dover pensare in modo razionale »*

> *« il messaggio principale che vorrei trasmettere con questo mio scritto è che il ritardo di tre o quattro secondi prima di iniziare a girare, è spesso troppo lungo nelle giornate complicate »*

Il fatto è che, anche se siamo stanchi o fuori fase, pur non essendo infallibili, abbiamo enormi margini per migliorare la nostra performance nel volare in termica.

Spesso è difficile capire la tendenza della giornata se prima non abbiamo incontrato qualche termica e duellato con la stessa. Se le condizioni sono deboli e si deve lavorare duro per salire è saggio dare un'occhiata agli altri piloti, se possibile, anche per capire meglio quanto larghe siano le termiche. Sia che abbiano diversi tassi di salita, sia che siano deboli, sia che siano termiche rotte o semplici piccole bolle, ciascuna di queste condizioni richiede un approccio diverso rispetto a quello nelle termiche ampie e corpose che noi amiamo ed adoriamo così tanto. Infatti, il messaggio principale che vorrei trasmettere con questo mio scritto è che un ritardo di tre o quattro secondi prima di iniziare a girare è spesso troppo lungo nelle giornate complicate. Nelle situazioni difficili, è consigliabile non attendere più di un secondo.

LA REGOLA DEL SECONDO

Decollo con termiche deboli e con bolle. Seguitemi. Non appena trovo l'ascendenza inizio subito girare. Quando il delta risponde al comando rallento ad una velocità corretta anche in riferimento alla mia inclinazione, e poi resto in questo assetto sino a quando dura l'acescenza. Tendo a usare il braccio più alto (cioè quello esterno), per agevolare la virata. Se esco dalla termica, spesso mantengo lo stesso assetto per rientrarvi e quindi, quando sono rientrato, inclino un po' di più per rimanere dentro il più possibile entro i confini della colonna d'aria.

Entrare ed uscire

Qualche volta, se la termica è così stretta da non permettere di rimanervi dentro, decido di entrare ed uscire continuamente, con inclinazione piuttosto accentuata. Quando dico "piuttosto accentuata", intendo maggiore di 45 gradi. Qualche volta è necessario inclinare ancor più, almeno temporaneamente, specie quando la termica - dura e stretta - sale zigzagando.

Se ho trovato una zona d'ascendenza nella quale sono riuscito a rimenare all'interno lottando, quando incontrerò una nuova ascendenza, applicherò comunque la regola di un secondo prima di iniziare a girare, e farò lo stesso anche se troverò qualcosa di migliore. Ed infatti è spesso questa rapida reazione che si ha entrando in termica che fa la differenza tra chi rimane su, e chi inesorabilmente buca.

Nelle giornate ventose

Nelle giornate ventose, si deve essere pronti a girare velocemente quando si entra in termica, altrimenti il rischio è quello d'essere buttati fuori. Anche quando la termica è organizzata, è spesso necessario aggrapparvisi velocemente, prima che essa ti scarichi fuori, per farti veleggiare nel suo sottovento. Se infatti aspetti troppo, ti ritroverai a sentire l'ultimo sbuffo, mentre la termica evapora piantandoti in asso. La cosa più importante, nelle termiche sfuggenti, è capire il prima possibile dov'è la tua posizione nell'ascendenza. Dopo un giro o due, puoi infatti mettere a punto l'inclinazione giusta e capire dov'è la miglior aera di ascendenza per posizionarti al meglio. Ma se, invece, tendi ad aspettare troppo ad iniziare il giro, perdi immediatamente ogni chance di salire e non c'è modo di poter salvare la giornata di volo.

> *« quanto più un pilota è abile nello sfruttare le diverse termiche, in tutte le condizioni, tanto più egli sarà un bravo pilota di cross »*

Sperimentare

Desidero chiarire che è una cosa positiva avere regole semplici e principi generali quando si imparano nuove abilità, come quella di salire in termica; ma tutte queste regole hanno eccezioni e, una volta che si è sviluppato il modo di "sentire la termica", è cosa buona iniziare a sperimentare tutte le possibili varianti. Ed allora si scoprirà che ci sono le termiche da tre secondi, quelle da quattro secondi e, in rare occasioni, anche termiconi grandi come una balena blu, che ti permettono di applicare la regola dei 10 secondi, cioè andare dritti all'interno della termica per dieci secondi prima di iniziare a girare. Ma, ripeto ancora una volta il consiglio più importante, che è quello di badare bene ad applicare la regola di "un secondo" nelle giornate ruvide, comprese le giornate in condizioni deboli, con termiche rotte, alta pressione e presenza di bolle.

LA REGOLA DEI 15 SECONDI

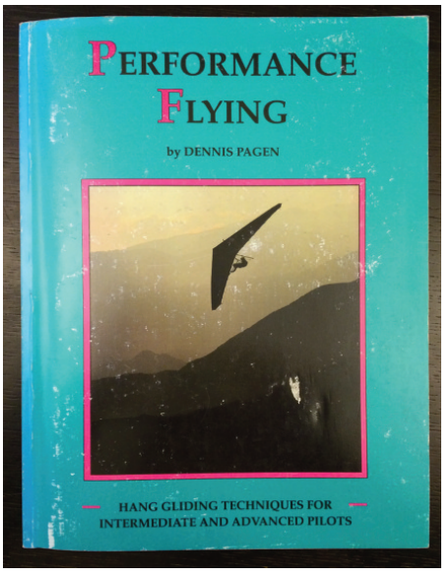
Anche la prossima considerazione ha a anche fare con il conteggio del tempo: il tempo che ci vuole per completare un giro di 360° in termica. Alla termica non interessa molto quanto tempo ci metti a gironzolare attorno ai suoi bordi, ma la cosa è invece molto importante per il tuo volo, perché il tempo che impieghi a fare un giro è direttamente ricollegabile al diametro della tua virata. Le dimensioni contano! Chiaramente, se la termica ha un diametro di circa 30 metri, un giro di 35 metri ti sbatacchia dentro e fuori l'ascendenza e ti aggroviglia nei margini turbolenti che stanno attorno alla termica.

I numeri

Ecco alcuni numeri cui fare attenzione. Poniamo che la tua ala stia volando vicino alla velocità di stallo a circa 30 km/h: se hai un angolo di inclinazione di 16.5 gradi, ci metterai circa 20 secondi a completare il giro. Con questo angolo di inclinazione, il tuo giro avrà un diametro di 57 metri. Si tratta di circa 2/3 di un campo da football. Ovviamente esistono termiche così grandi, ma la maggior parte sono più piccole e, cosa ancor più importante, la miglior zona da sfruttare in termica è vicino al centro.

Il cronometro

Ho cronometrato quanto tempo impiegano a fare un giro di termica i migliori piloti al mondo, impegnati a gareggiare al mondiale, ed il risultato è che i loro giri durano per lo più dai 12 ai 15 secondi. Questo tempo può essere messo in relazione con un'inclinazione tra i 20 ed i 30 gradi. Ma spesso ho potuto notare inclinazioni ancor più accentuate, al fine di sfruttare piccoli nuclei, specie quando i piloti cominciano ad adattarsi alla giornate di volo appena dopo il decollo.



(Nota: questi numeri si riferisco a condizioni standard. La migliore messa a punto delle formule ed i singoli casi particolari, come eseguire i calcoli del tempo di completamente di un giro in relazione alla dimensione delle termiche, sono illustrate nell'appendice del mio libro "Performance Flying", da pagina 333 in poi. Malgrado questi calcoli non sono affatto necessari per i voli d'eccellenza, ci danno comunque un sacco i informazioni su come agiscono le nostre ali e su come massimizzare la nostra performance).

Nella mia esperienza

Ho insegnato a corsi di cross country ogni anno in Europa, fin dal 2001. Una delle cose più importanti è lavorare sulle capacità di sfruttare le termiche, perché non puoi andare da nessuna parte se non sei in grado di rimanere su. Infatti, quanto più un pilota è abile nello sfruttare le varie termiche in tutte le condizioni, tanto più egli sarà un bravo pilota di cross. Ma non devi necessariamente essere un fissato del cross country per imparare ad usare le miglior tecniche di risalita. La maggior parte dei piloti vuole comunque salire in orbita ed andare più in alto possibile, ancor più alto della massa degli altri piloti, se possibile. Per raggiungere questo risultato, il pilota deve comunque imparare e gestire il proprio volo in termica in modo efficace. Ciò non è possibile con un inclinazione minore di 20 gradi. Infatti la maggior parte delle termiche esige di girare più stretto, perché il loro core è concentrato nella parte centrale.

La termica tende ad indebolirsi quando si espande in alto, dunque eventualmente solo girando con diametri piccoli i piloti riescono a trovare la migliore ascendenza.

Gli allievi dei miei corsi

Ho cronometrato il tempo che impiegano i miei allievi a completare un giro di 360° in termica. Si tratta di una delle migliori strategie possibili per migliorare la performance nel girare in termica. Prova anche tu. La sfida che lancio ai miei allievi è quella di lavorare attorno ai 15 secondi per giro. Una volta che essi riescono a raggiungere questo risultato in modo dolce e progressivo, il nuovo obiettivo è quello di insegnare loro a muoversi come si muove la termica.

I benefici

Accadono molte cose belle, se si inizia a lavorare proficuamente su questo aspetto. Per prima cosa il pilota è in grado di rimanere in termica più facilmente se egli è in grado di sfruttare i nuclei di ascendenza più concentrati che risalgono la termica stessa. In secondo luogo, il pilota rimarrà in termica più facilmente quando incontra una inversione. Terzo, il pilota potrà correggere più facilmente il proprio assetto ed il proprio giro, in quanto la maggiore velocità all'aria ed il carico G rendono la vela molto più sensibile ai comandi. Quarto, il pilota si stanca meno in quanto può usare piccoli imput nel beccheggio per controllare il rollio. Quest'ultimo punto è tanto più efficace quanto più il pilota è inclinato. E' molto stancante utilizzate giri piatti dovendo costantemente fare correzioni. Con un maggior angolo di inclinazione, un po' di beccheggio è in grado di aiutare a stringere ancor più i nuclei più stretti.

L'obiettivo

Ed allora, in definitiva, la prova è quella di raggiungere l'obiettivo di completare un giro sui 15 secondi e di notare cosa succede. Ho avuto a che fare con allievi in termica che stavano su a fatica e, non appena ho detto loro via radio di stringere maggiormente, essi hanno iniziato a salire molto più rapidamente e in modo più dolce. Più di una volta un allievo si è meravigliato della differenza ed ha poi iniziato a volare con maggior entusiasmo ed a trovare nuove motivazioni, perfino dopo l'atterraggio.

Di contro, alcuni allievi mi hanno riferito che le cose sembravano loro andare troppo veloci, sentendo la sensazione di entrare in "vite" troppo velocemente non appena hanno stretto il giro. Ovviamente essi non stavano affatto entrando in vite, essendo assai difficile mettere un'ala in vite in quelle condizioni. Questo fatto, tuttavia, mi ha fatto capire già da molti anni che la mente necessita di adattarsi, prima di accettare la sensazione dell'aumento di G provocata dal fatto che si stringe molto il giro per lavorare le termiche più strette.

Come raggiungere l'obiettivo

Il modo migliore di imparare a girare sempre più stretti è semplicemente quello di fare pratica. Si inizia con un paio di giri più stretti, in aria libera, fuori dalla termica. Infatti, io consiglio di fare due 360 in modo un po' più stretto di quello cui si è abituati. Nel fare tali giri, si deve contare i secondi che si impiega a completare ciascun giro. Si deve fare in modo che il giro sia minore di 20 secondi, per poi progressivamente accorciare fino ai 15 secondi, in modo dolce. Allo stesso tempo ci si dovrebbe sforzare di giocare sul rollio, variandolo leggermente, un po' più ed un po' meno. Eseguiti questi esercizi si dovrebbe aggiungere un giro in più, ogni volta, fino a farne una serie e si raggiunge un'altezza tale da non avere ancora alcuna preoccupazione.

Fatto questo, si può iniziare a fare lo stesso lavoro all'interno della termica. Il mio consiglio è. "Prendi le cose con fluidità e concentrati nel sentire la termica in modo costante".

Il prossimo passo è quello di fare giri ancor più stretti, per essere pronto sfruttare anche i nuclei di termica più piccoli. Porta il tempo di percorrenza di un giro a 12 secondi. Tieni presente che quest'ultimo tempo di percorrenza è quello che sarebbe ottimale tenere in tantissime occasioni nelle condizioni normali di un volo di cross.

La tecnica è quella di padroneggiare perfettamente giri da 15 secondi, quindi stringere fino ai 12 secondi, poi ritornare a giri di 15 secondi dopo uno o due 360. Questo allenamento ti prepara ad agganciare meglio le piccole ascendenze e soprattutto ti allena a centrare meglio le termiche scartocciate, stringendo il giro (e dunque aumentando l'angolazione) nella parte più debole della termica.

In conclusione

Tutto questo tempo passato a parlare del tempo, mi ha fatto capire che ora è, appunto, tempo di andare a volare. Spero che queste regole siano da voi usate solo in via temporanea. Volare non è "disegnare numeri", ma nelle fasi iniziali i numeri sono importanti per imparare ed avere delle linee guida. Usa questi numeri per avere riscontri ed eventualmente allenarti, ma non appena possibile impara a percepire le termiche ed a percepire il tuo modo migliore di sfruttarle al meglio. Una volta acquisita questa capacità, comunque, di tanto in tanto, rispolvera i numeri, che servono a fare un controllo. Io personalmente faccio questo controllo ogni tanto ... butto qualche pezzo di cibo a terra.

Alex Ploner

Sei un pilota Super...Ma...rio?

Per alcuni piloti, volare o accendere la Playstation non è cosa poi così diversa: usciamo dalla modalità videogame per volare meglio

di Luca Basso

Mai avuto l'opportunità di notare ragazzini che si dedicano ai videogiochi, freneticamente impegnati a schivare trappole e proiettili di ogni genere che compaiono improvvisamente sul display? Molti studi confermano che queste attività, quando sono protratte per un certo tempo, provocano un aumento significativo di stress, ansia, alienazione, irritabilità e pensiero negativo.

E questo cosa centra con il volo, vi chiederete?

Ebbene, guardando quei ragazzini, mi è balzato in mente il modo di volare di alcuni piloti. Ho infatti notato che tali piloti vivono il volo come se fossero nel videogame di Super Mario. Si tratta di un gioco nel quale Mario avanza sullo schermo dovendo schivare ostacoli ed oggetti che lo colpiscono, balzare sui funghetti cattivi ed ogni tanto prendere qualche "bonus". Ora, ciò che mi ha fatto riflettere è il fatto che, mentre Mario avanza sullo schermo, si ha una visuale limitatissima, nella quale improvvisamente spuntano ogni genere di trappole malefiche. Non esiste una visione nemmeno a breve termine, perchè tutto si svolge nell'immediato, in uno stato di continua frenetica tensione a risolvere la "rogna" che ti piove addosso: si è totalmente concentrati sull' "adesso".

Per alcuni piloti, decollare oppure accendere la Playstation e maneggiare freneticamente il controller, non è una cosa poi così diversa. Quando vanno in volo, è come quando stanno giocando al videogame: avanzano e, via via che si presentano le situazioni inattese o le sorprese, reagiscono cercando una soluzione immediata per "salvarsi la vita". Come nel gioco, le cose accadono per aumentare le difficoltà o per regalare bonus: ogni tanto "vincono" una termica, evitano di essere trascinati nel sottovento, "saltano un rotore", risolvono una chiusura o guadagnano qualche premio di quota incappando casualmente in una ascendenza. Insomma, si muovono nell'aria come Super Mario, saltando i funghetti cattivi e catturando quelli buoni che dio, o chi per esso, gli fa piovere addosso. Poi, a terra, confrontano il punteggio, cioè si misurano su chi è riuscito ad andare "più in là" o "più alto".

Forse si tratta di una maniera di vivere il volo che può perfino essere avvincente, ma noto che, in fondo, nessuno di questi piloti è realmente soddisfatto del proprio modo di volare. Infatti questo approccio comporta un impegno di energie mentali e di stress non indifferenti, che distolgono la mente da ciò che invece sarebbe più importante valutare, per volare davvero bene.

Quando si subiscono passivamente le condizioni che accadono ed il metodo è quello di affrontare, come in un videogame, le varie problematiche che si presentano, con lo scopo di sopravvivere evitando i buchi e i "cappottoni", non si vola con un approccio propriamente corretto e si migliora assai lentamente. Anzi, spesso è proprio questa la causa che conduce ad abbandonare questo sport.

Sono spesso contattato da piloti che mi riferiscono frasi del tipo: "*sogno di volare tutta la settimana e poi, quando finalmente vado in volo, dopo mezz'ora non ce la faccio più e sento la necessità di andare ad atterrare*". Assai spesso si tratta proprio di piloti alla Super Mario, per i quali il volo si concreta nel freneticamente impegnarsi a scansare i problemi o, assai spesso, a scansare i fantasmi che si parano loro davanti, e cioè fi-

NOVA

ITALIA

MENTOR 5

ENB - MACCHINA DA XC

airedolomiti

FLYING EQUIPMENT

www.flynova.it

info@flynova.it

Tel.3442884599

Si tratta di quei piloti che, entrando nella prima termica, si irrigidiscono aspettandosi che la vela gli arrivi in faccia: quando scoprono con sollievo che la vela si comporta normalmente (praticamente sempre), tirano un sospiro di liberazione, come se avessero

> *« Quando vanno in volo è come quando stanno giovcando al videogame: avanzano e, via via che si presentano le situazioni inattese o le sorprese, reagiscono cercando una soluzione immeditata per "salvarsi la vita" »*

scampato il pericolo … ma subito si concentrano su un nuovo ostacolo o un nuovo fantasma da scansare: che ansia!

E' pur vero che nel volo non sempre è possibile prevedere cosa accadrà, ed è anche vero che le sorprese possono sempre presentarsi, ma questa non dovrebbe essere, ed infatti non è, la regola. Il buon pilota è in grado di fare previsioni piuttosto affidabili sullo sviluppo del proprio volo e, nel fare le proprie valutazioni, è capace di prevedere più alternative, anticipando ciò che accadrà. Questo pilota, lungi dal fare come Super Mario, ha acquisito una buona sicurezza nella lettura della situazione futura e nelle proprie capacità di gestire il proprio volo e, proprio in quanto tale, sarà più rilassato, tranquillo e capace di iniziare a godersi la parte più affascinante del nostro sport: il continuo affinamento delle proprie capacità di prevedere, programmare e sviluppare una strategia vincente del proprio volo.

Se si rimane concentrati nel gestire esclusivamente l'immediato (la turbolenza, la termica, il volo in prossimità di altri, i movimenti della vela, la pressione sul comando) il cervello non ha alcuna chance di "pensare" ad

altro. E' ovvio che qualsiasi pilota deve essere perfettamente consapevole ed attento a come gestisce il comando, la vela, il giro in termica, la turbolenza e così via ma, mammano che l'esperienza aumenta e si tende ad uscire dal nido, tutti questi compiti dovrebbero occupare sempre meno tempo e spazio a livello razionale, ed essere assimilati in modo tale che la maggior parte delle azioni diventino automatismi. Ciò che accade nel presente, generalmente, dovrebbe infatti essere risolto senza impegnare troppo il pensiero, inteso come ragionamento cognitivo.

La conseguenza è facile da immaginare: se si impara a gestire il volo come si guida la bicicletta (cioè senza pensare a come si fa a stare in equilibrio, curvare, piegare, frenare, supe-

> *« Il buon pilota è in grado di fare previsioni piuttosto affidabili sullo sviluppo del proprio volo »*

rare una buca ecc.) allora la mente rimane libera per pensare a cose più importanti, che richiedono necessariamente una valutazione (dove troverò termica? quale linea conviene seguire? come fare quel traverso? …). Il volo è osservazione e pensiero volto a prendere decisioni. se il pilota è impegnato a risolvere i problemi dell'immediato, all'interno della sfera del proprio sistema, ben difficilmente è in grado di osservare, pensare e decidere. Egli "subisce" la situazione e la sua preoccupazione è solo quella di scansare i problemi.

Uscendo dalla modalità Super Mario, e cioè iniziando a pensare alla strategia del proprio volo (o anche solo a quanto è bello il mondo da lassù), quanto meno dove vogliamo andare nei prossimi 5 minuti, il beneficio non è solo di carattere strategico perché, contemporaneamente, si ha anche un enorme beneficio a livello psicologico. Ci sono infatti due grandi considerazioni da tener presente.

1) se si è valutato prima dove volare (in una certa area, seguire una certa linea, girare una data termica), nel momento in cui si arriva in quella data zona di volo la testa ha già elaborato la situazione. Non vi saranno grosse sorprese delle quali preoccuparsi: ad esempio sapremmo già che se incontreremo turbolenza non sarà a causa di rotori di sottovento o di qualcosa altro di così terribile. In questo modo saremo molto più sicuri di noi stessi e, dunque, molto più tranquilli e meno stressati.

2) Nel momento in cui il cervello inizia a ragionare, ad esempio valutando se sia meglio attraversare seguendo una linea o un'altra ed osservando gli altri piloti, gli uccelli, i cumuli ecc., la mente cessa di concentrarsi sui pericoli e sui fantasmi immediati, perché viene "assorbita" da compiti che esigono una certa

concentrazione razionale. Ed ecco che, quando interviene il pensiero sulla nostra strategia di volo, automaticamente si abbassa il livello di stress emotivo e, soprattutto, dell'ansia.

Così facendo si entra in un circolo virtuoso: si vola più tranquilli perché si è valutata la situazione con un certo anticipo; nella tranquillità si prendono decisioni migliori; decisioni migliori tendono a rafforzare il livello di sicurezza anche interiore e dunque ad abbassare decisamente l'ansia, senza l'ansia e la frenesia si pilota meglio, con maggiore elasticità e scioltezza.

Al contrario, siccome il volo è osservazione unita al pensiero volto a prendere decisioni, se il pilota è impegnato a risolvere i problemi dell'immediato, all'interno della sfera del proprio sistema, ben difficilmente è in grado di osservare, pensare e decidere. Egli "subisce" la situazione e la sua preoccupazione è solo quella di scansare i problemi: ben presto il livello di stress e l'aumentato numero di "fantasmi" gli farà desiderare di essere a terra.

Il mio consiglio è dunque quello di evitare, se possibile, di pensare sempre e solo a quello che si sta facendo (ovviamente ciò è necessario in moltissime occasioni, ma non dovrebbe comportare un lungo dispendio di tempo), per iniziare a concentrarsi su quello che si dovrà fare, dove si dovrà essere e cosa accdrà tra uno, due, cinque minuti. Per iniziare, muovendo i primi passi in questa direzione, si può tentare un esercizio: sforzarsi di pensare cinque minuti in avanti chiedendosi: "dove sarò e cosa succederà in quell'area tra cinque minuti?". Nell'esercizio che propongo, questo pensiero deve essere ricorrente nel corso del vostro volo e deve essere rielaborato da zero di cinque minuti in cinque minuti (cioè rifatto completamente ogni cinque minuti).

> ***« per iniziare, cerca di evitare di pensare solo a quello che stai facendo, e comincia a concentrarti su cosa troverai e cosa dovrai fare tra 1, 3 ... 5 minuti »***

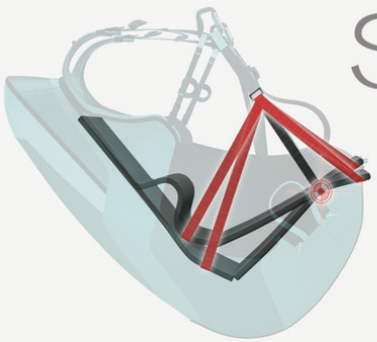
Sono piuttosto certo che, se vi riconoscente in Super Mario, questo esercizio vi porterà enormi benefici. Ciò che è percepito negativamente come pericolo viene razionalizzato e compreso, facendo automaticamente cessare o diminuire l'ansia. Inizierete a divertirvi, ad imparare molto di più, e vi sorprenderete di come i vostri voli vi daranno maggiori soddisfazioni. Non solo perché saranno migliori, ma perché ve li godrete tantissimo.

Nel tempo, la previsione dei cinque minuti potrà essere affiancata da una ulteriore previsione di un quarto d'ora e poi molto più avanti.... Sarete, a quel punto, ottimi piloti di cross!

Non dobbiamo trascurare che, se ci si abitua a non subire le situazioni e non assumiamo un atteggiamento come se dovessimo in ogni momento portare a casa la pelle, si impara anche a "staccare la spina" in aria, cioè a prenderci momenti nei quali godersi pienamente quello che stiamo facendo, guardandoci attorno, lasciandoci pervadere dalla bellezza. Si tratta di un ulteriore elemento che va ad alimentare il circolo virtuoso e non ci farà stancare di rimanere in volo ma, anzi, desiderare di allontanare il più possibile il momento dell'atterraggio.

(Luca Basso)

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

Il VoloLiberoTrentino organizza una Super-Competizione internazionale di Hike & Fly che attraversa le Dolomiti. L'alto livello dell'evento, la location spettacolare, l'entusiasmo e la competenza degli organizzatori, garantiscono un evento imperdibile che farà molto parlare di sé.

DOLOMITI SuperFly

A cura di Daniel Pergher

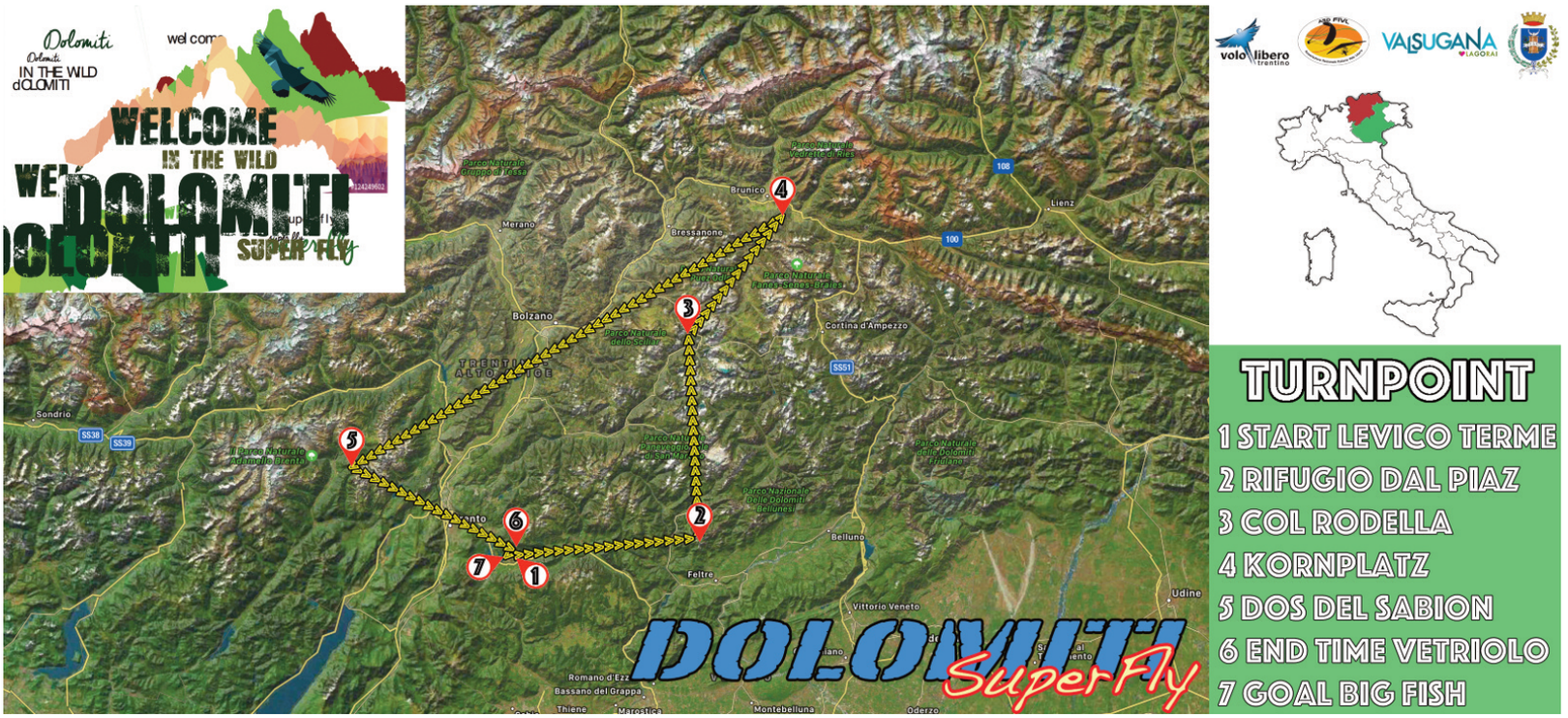
Il "VoloLiberoTrentino" è un Club che da oltre 30 anni è attivo in Valsugana, e nel passato ha organizzato alcuni eventi di FAI 2 come il trofeo Alatus e ospitato circuiti stranieri di gare "Hike and Fly".

Nel 2017 grazie all'entusiasmo contagioso di alcuni ragazzi, locali e di Feltre, ha deciso di organizzare per la prima volta un evento di "Hike and Fly", made in Italy, nello scenario unico al mondo e patrimonio dell'umanità, le Dolomiti.

"I nove sistemi montuosi che compongono le Dolomiti Patrimonio dell'umanità comprendono una serie di paesaggi montani unici al mondo e di eccezionale bellezza naturale.
Le loro cime, spettacolarmente verticali e pallide, presentano una varietà di forme scultoree che è straordinaria nel contesto mondiale. Queste montagne possiedono inoltre un complesso di valori di importanza internazionale per le scienze della Terra."
(UNESCO, Comitato per il Patrimonio mondiale)

"DolomitiSuperFly" nasce come un evento internazionale con lo scopo di promuovere in Italia l'attività del "Hike and Fly" ispirandosi alla famosa RedBull X-Alps.

La gara comprende 40 team da varie Nazioni tra le quali Argentina, Austria, Francia, Germania, Italia, Nuova Zelanda, Olanda, Slovacchia, Slovenia e Ungheria..



La mappa del percorso: un meraviglioso viaggio che presenta bellezze paesaggistiche mozzafiato, ma che impegna al massimo i partecipanti che dovranno confrontarsi con problemi di "navigazione" non indifferenti che imporranno di adottare scelte strategiche decisive, anche per la presenza di spazi aerei che devono necessarriamente essere aggirati. Sarà un evento avvincente che merita di essere seguito con passione

I nove sistemi montuosi che compongono le Dolomiti Patrimonio dell'umanità comprendono una serie di paesaggi montani unici al mondo e di eccezionale bellezza naturale. Le loro cime, spettacolarmente verticali e pallide, presentano una varietà di forme scultoree che è straordinaria nel contesto mondiale. Queste montagne possiedono inoltre un complesso di valori di importanza internazionale per le scienze della Terra.

L'evento si svolge a fine maggio 2017 e, per una settimana, gli atleti devono percorre un anello di 275 km fra paesaggi dolomitici. La partenza sarà dalla piazza di Levico Terme il 28 maggio. Il primo Turnpoint è situato sulle vette Feltrine al rifugio Dal Piaz (1993 m), nell'area che poco più di un mese dopo ospiterà i Mondiali di Parapendio. Da Feltre il percorso si arrampica sui massicci dolomitici fino a Col Rodella (2431m) posto nel cuore delle dolomiti e famosissimo per i fantastici voli autunnali. Da Canazei il successivo Turnpoint di Kronplazt è la porta a Nord delle Dolomiti, punto centrale dei grandi Triangoli FAI che vengono svolti dalla Val Pusteria.

Il Turnpoint più ad Ovest della DolomitiSuperfly è quello del Doss del Sabion. La distanza tra Brunico e Pinzolo è notevole, 108 km in linea d'aria ma comprende aree poco frequentate col parapendio e interrotte dagli spazi aerei di Trento e Bolzano-Probabilmente la decisione tattica che i piloti adotteranno in questo tratto di percorso potrebbe influire pesantemente sul risultato se non addirittura decretarne il vincitore.

Da Pinzolo ci si dirige verso l'ultimo Turnpoint che va a fermare il tempo di gara al decollo di Vertriolo Terme sul Monte Panarotta. Questo tratto è tecnicamente difficile in quanto bisogna aggirare lo spazio aereo di Trento e la Valle dell'Adige. A questo punto ai concorrenti che hanno concluso il percorso basterà fare una planata sul lago di Levico. Sabato 3 Giugno nel pomeriggio al "Big Fish", vi sarà l'ultimo volo cerimoniale dei concorrenti e la festa con le premiazioni.

Il percorso che tocca 3 province e molte aree dolomitiche coprono una distanza notevole in linea d'aria che se sviluppata sul terreno diventa molto difficile da completare in 7 giorni, senza volare, con 8-10 kg sulle spalle. Questi parapendisti possono contare su tecnologie che sviluppano materiali ormai così leggeri che tutta l'attrezzatura arriva a pesare molto poco ed avere prestazioni di classi elevate come le EN D, ma probabilmente visto la stagione e l'area interessata non saranno le prestazioni delle vele che faranno la differenza. Gli atleti saranno costretti a dare il loro meglio nel volo ma non sarà sufficiente perché le condizioni meteo non sono quasi mai ottimali. Una corretta strategia tra volo, trekking sulle montagna e gestione delle forze faranno la differenza per chi vuole ambire a concludere questa avventura. Sarà necessario avere una grande resistenza fisica, conoscenza dei venti, la loro evoluzione per poter sfruttare al meglio l'energia della natura in questa competizione "ecologica". Ogni concorrente potrà gareggiare dalle 6 del mattino alle 20,30 in cui è libero di scegliere se volare o proseguire a piedi attraverso il percorso che personalmente ritiene migliore.

Sarà possibile seguire ogni passaggio della gara in Live sul sito della manifestazione.

Vi aspettiamo alla partenza a Levico il 28 maggio alle 10 del mattino.

Il Respiro dei Cumuli

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

INTRODUZIONE AI CUMULI

a cura di Damiano Zanocco

Il cumulo è una nuvola generata da una corrente d'aria ascensionale, definita termica, che a sua volta si origina dagli strati d'aria surriscaldati prossimi al suolo.

A questa definizione ci sono alcune eccezioni: talvolta i Cumuli non sono generati da correnti termiche e talvolta queste correnti termiche non si originano negli strati d'aria prossimi al suolo.

Se la termica non raggiunge il punto di saturazione il Cumulo non si forma e l'ascendenza rimane trasparente e apparentemente invisibile e viene definita termica blu.

La termica genera un Cumulo quando l'aria trasportata in quota dalla corrente ascensionale diventa satura e il vapore acqueo in eccesso condensa in una miriade di minuscole goccioline formando la nuvola. All'interno di un Cumulo è quindi presente la porzione superiore di una corrente ascensionale che nel suo insieme viene definita termica bianca (Fig. 1).

Il Cumulo non va assolutamente identificato con il settore superiore di una termica, ma ha uno sviluppo orizzontale maggiore. E' costituito non solo dall'aria che sale, ma da tutta la massa d'aria trasportata oltre il punto di saturazione dalla corrente termica.

Mi spiego meglio: il Cumulo è formato dalla parte superiore della termica, dall'aria soprassatura che non sale più e dall'aria che sta scendendo e le cui goccioline non sono ancora evaporate.

Ne consegue che la termica è solo colei che ha generato il Cumulo; potrebbe non esistere più, essersi dileguata, completamente estinta, mentre il Cumulo conserva per una frazione di tempo una forma perfetta prima di "collassare" su stesso (Fig. 2).

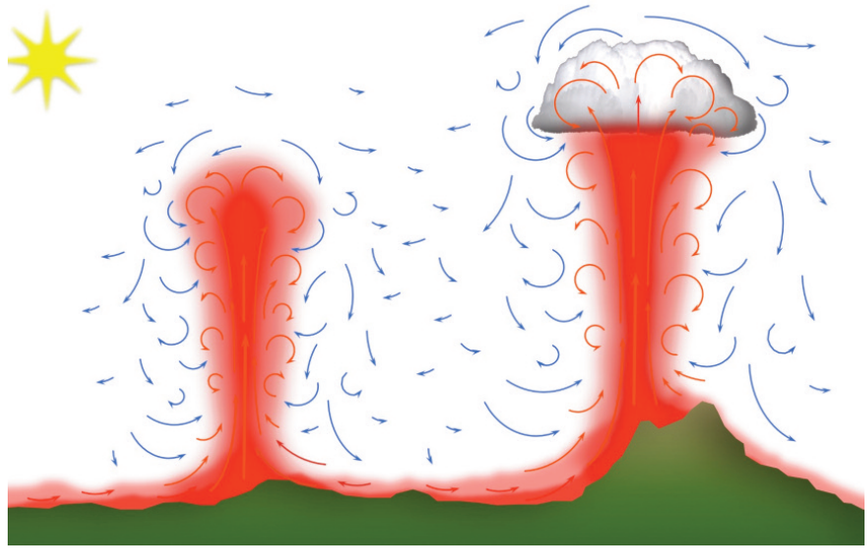


Fig. 1: Termica blu a sinistra e bianca a destra.

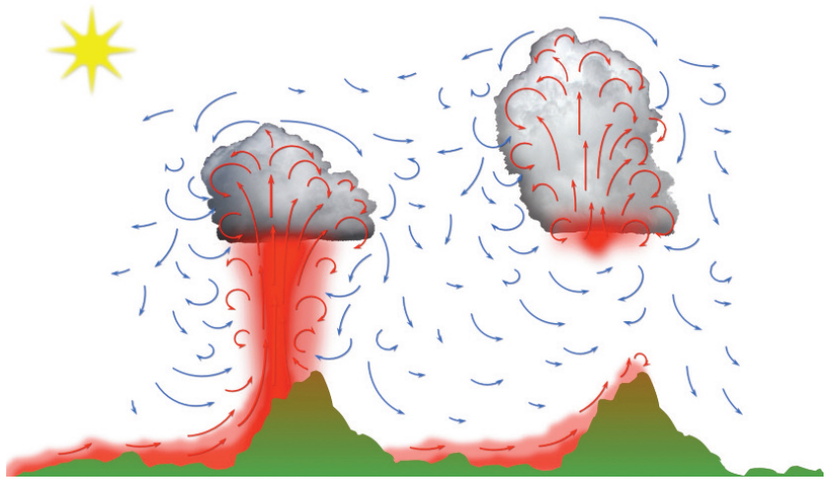


Fig. 2: il Cumulo di sinistra la termica è ancora attiva. Sotto il Cumulo di destra la termica si è ormai spenta; all'interno della nube sono ancora presenti correnti ascensionali attive, ma ben presto esauriranno la loro azione. Per un breve lasco di tempo il Cumulo manterrà una forma classica prima di collassare su se stesso e rievaporare completamente.

Red Bull Xalps
SALZBURG TO MONACO
PROUD PARTNER

"Il prossimo obbiettivo:
laggiù, verso l'orizzonte!"

SKYWALK

MASALA
ARRIBA
TONIC
TONKA
SPICE

MESCAL
TEQUILA
CHILI
CAYENNE
POISON

JOIN'T

PURE PASSION
FOR FLYING

skywalk.paragliders
skywalkparagliders
www.skywalk.info

I nostri CHILI sono ormai una classe a se.
Nessuna altra vela di classe B offre un handling bilanciato, alte prestazioni
e cosi 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 CHILI4

Photo: Konrad Görg

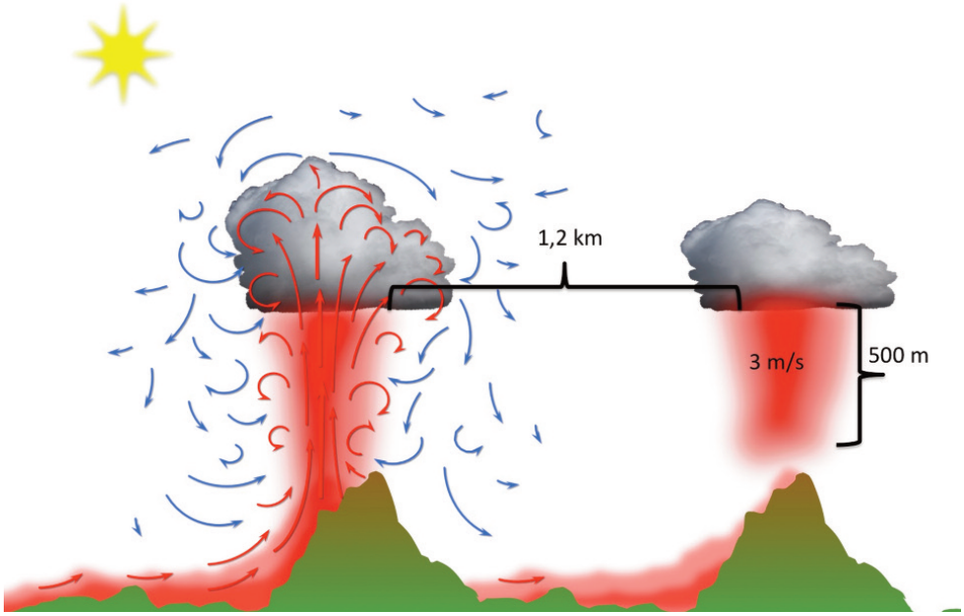
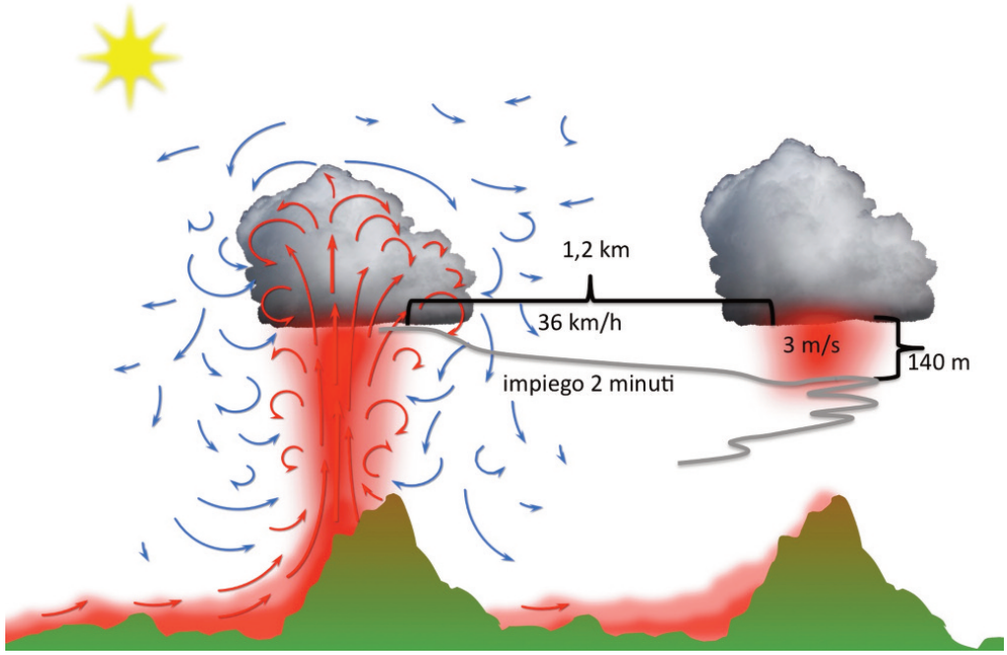


Fig. 3. Sono a base Cumulo (sinistra). A poco più di un chilometro da me osservo un bel Cumulo (destra) in pieno sviluppo. 300 m sotto la sua base ci sono alcuni parapendio che salgono a 2 m/s (ergo, la termica sale a circa 3m/s). Sembra scontato poter raggiungere quella termica. E invece non è così!
Ipotizziamo che la termica si esaurisca 500 m sotto la base e salga costantemente a 3m/s.
Per arrivare sotto al Cumulo devo fare un percorso di 1,2 km ai 36 km/h (velocità a freni alti).



Impiego 2 minuti (Fig. 4). In quel frangente la coda della termica avrà percorso 360 m di quota e si troverà appesa a 140 m dalla base Cumulo, mentre vedo gli altri piloti a 60 m dalla base (sono saliti di 240 m). Durante il percorso, in normale planata e con qualche discendenza sotto ai bordi del Cumulo, perdo indicativamente 150 m di quota e raggiungerò la posizione della termica quando la sua coda è fatalmente 10 m sopra di me. Non la trovo e non riesco a salire, mentre gli altri piloti, 90 m sopra di me, stanno ancora salendo. Tra turbolenza, discendenza, brandelli e rimasugli di termica, subentra la sgradevole sensazione di avere perso l'ultimo vagone del "treno termico". Mentre ineluttabilmente perdo quota il Cumulo sopra di me raggiunge il massimo del suo splendore e gli altri piloti ne raggiungono la base.

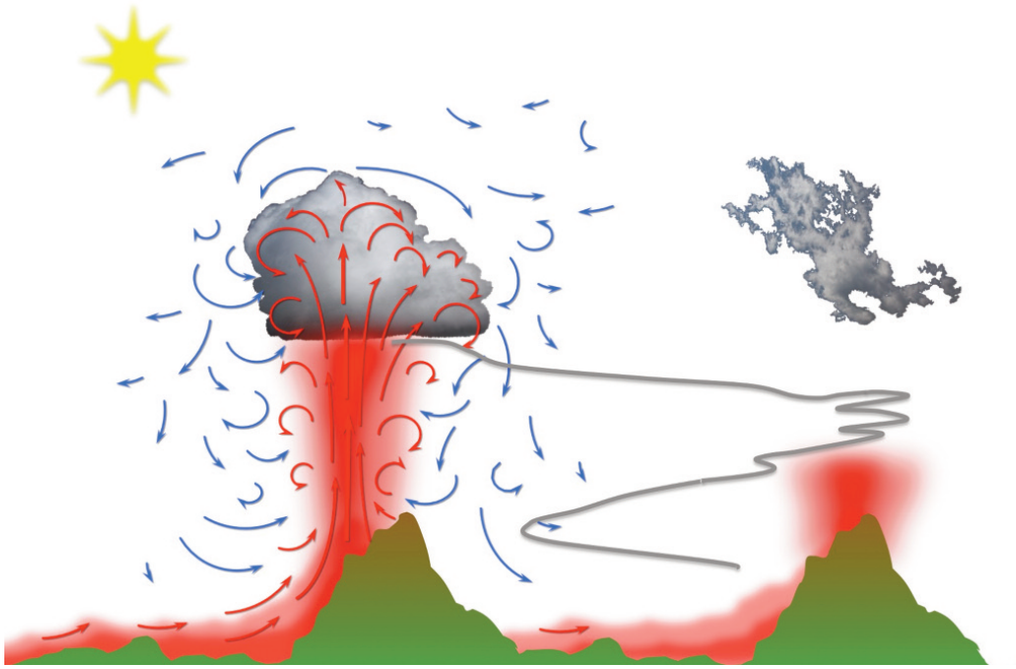


Fig. 5. Sono mortificato e mi dirigo in atterraggio abbandonando il settore del "binario termico". Ironia della sorte, mentre vedo il Cumulo che comincia a dissiparsi, un pilota che passa un paio di minuti dopo di me nell'area termica, aggancia il nuovo impulso (ergo, il nuovo treno termico che transita in quel binario), mentre io sono costretto a impostare l'atterraggio. Ah, quante volte sarà successo senza comprenderne il perché e con un forte senso di delusione...

Mi piace definire il Cumulo, quello che stiamo osservando in un preciso istante, come il passato di un'ascendenza e il futuro di una discendenza.

Questa prospettiva è l'umile presa di coscienza che ogni pilota dovrebbe interiorizzare mentre osserva un Cumulo. Ciò che vede è l'effetto di ciò che è passato, che si cerca nel presente, ma si raggiunge nel futuro.

Nel momento in cui guardiamo un Cumulo mentre siamo in volo a una certa distanza, la termica o il pezzo di termica che lo ha generato è già transitata nel cuscinetto d'aria che andremo a incontrare sotto quel Cumulo. Stiamo osservando il passato e siamo matematicamente già in ritardo. Questo è il 1° elemento di ritardo.

Siamo alla stessa quota della base Cumulo (la migliore delle ipotesi) e decidiamo di dirigerci verso quel Cumulo. Raggiungeremo la sua posizione dopo che sarà trascorso del tempo. Questo è il 2° elemento di ritardo e il passato diventa trapassato (Fig. 3).

Durante la planata di avvicinamento perderemo anche una certa quota,

> ***« se osserviamo i Cumuli con l'ottica di trovare e risalire le stesse termiche che li hanno generati, siamo fuori strada. Stiamo sbagliandio mira e dobbiamo correggerla »***

equivalente al tempo per ritornare alla quota di origine (base Cumulo). Questo è il 3°elemento di ritardo e il trapassato diventa remoto. (Fig. 4).

Giunti sotto il Cumulo a una certa distanza dalla base, la termica che cercavamo, quella determinata termica, può essere svanita, sostituita magari dalle correnti discendenti da lei stessa generate. E' come un treno che è già passato. (Fig. 5).

Ci sentiamo allora traditi dalla nostra nuvola preferita, magari condannati a un atterraggio prematuro.

L'errore però è nella nostra valutazione. Se osserviamo i Cumuli con l'ottica di trovare e risalire le stesse termiche che li hanno generati siamo fuori strada. Stiamo semplicemente sbagliando mira e dobbiamo correggerla.

Durante una competizione o un volo di cross in gruppo, un bravo pilota non guarda i piloti più avanti e più in alto che stanno salendo in termica. Coinciderebbe con il 1°elemento di ritardo osservando un Cumulo. Non guarda nemmeno i piloti più avanti posti alla stessa altezza. Incapperebbe nel 2° elemento di ritardo quando sarebbe giunto nella loro posizione.

FLYMASTER

Nuovi

3G SD series

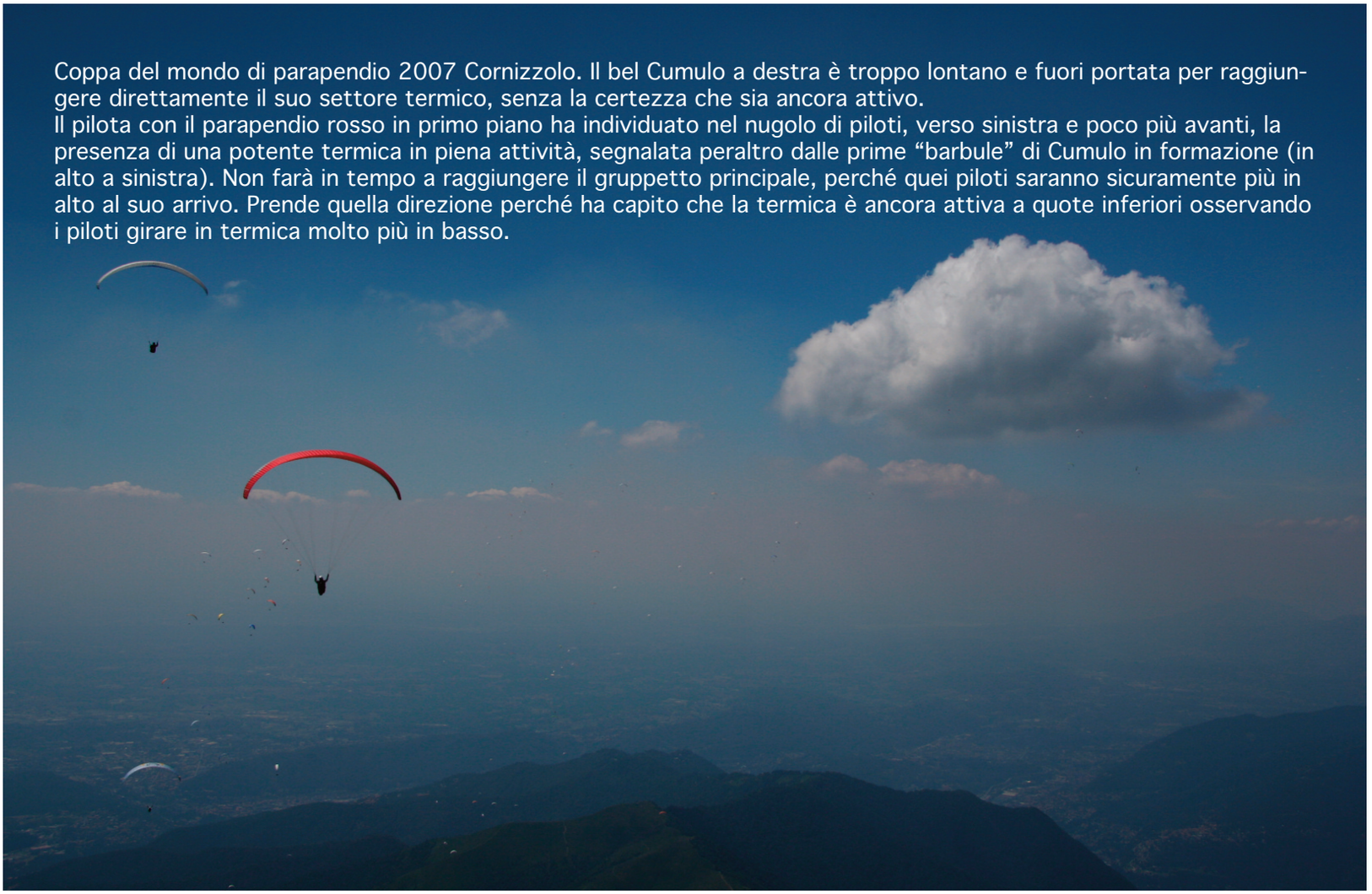
Infinityfly e **Flymaster** sono lieti di annunciarvi che abbiamo aggiunto due nuovi modelli alla gamma **GPS SD 3G** e il **LIVE SD 3G**, entrambi equipaggiati con l'ultimo modulo 3G Gsm, quindi adesso più piloti e più paesi possono divertirsi con potenza fantastica della Tecnologia **Live Tracking**.

GLOBAL 3G READY

PARAGLIDING WORLD CUP

Red Bull X-Alps SALZBURG TO MONACO

INFINITY FLY DI Antonio Squaquara Via Piave 36 36040 Brendola (VI)- Tel. 329 59 34 866 - E-mail info@infinityfly.it



Coppa del mondo di parapendio 2007 Cornizzolo. Il bel Cumulo a destra è troppo lontano e fuori portata per raggiungere direttamente il suo settore termico, senza la certezza che sia ancora attivo.
Il pilota con il parapendio rosso in primo piano ha individuato nel nugolo di piloti, verso sinistra e poco più avanti, la presenza di una potente termica in piena attività, segnalata peraltro dalle prime “barbule” di Cumulo in formazione (in alto a sinistra). Non farà in tempo a raggiungere il gruppetto principale, perché quei piloti saranno sicuramente più in alto al suo arrivo. Prende quella direzione perché ha capito che la termica è ancora attiva a quote inferiori osservando i piloti girare in termica molto più in basso.

Il pilota esperto osserva i piloti davanti che salgono in termica più in basso di lui. Per eliminare totalmente il 3° elemento di ritardo, questi piloti devono essere sufficientemente in basso da poterli raggiungere alla stessa altezza dopo la quota persa durante la planata (Foto). Solo il corretto calcolo di tutti gli elementi di ritardo permetterà al pilota di arrivare giusto in tempo per prendere la termica che un determinato gruppo di piloti sta risalendo.

E’ vero, i Cumuli sono come i piloti situati avanti e più in alto di noi. Ma se in cielo siamo soli, e non abbiamo altri indizi termici, diventano preziosissimi alleati per cercare e trovare termiche. Siamo noi che dobbiamo correggere la mira e cambiare prospettiva.

L’obiettivo diventa osservare i Cumuli per cogliere le informazioni che ci danno sul futuro.

Immaginiamo di paragonare la termica a un treno.

Se la termica che ha originato un determinato Cumulo rappresenta per noi un treno già partito, significa anche che in quell’area vi sono dei binari, possono transitare altri treni, con un numero differente di vagoni. Treni lunghi, treni corti, veloci o lenti, più o meno comodi. E soprattutto con orari differenti e con diversa frequenza. Magari vi sono più binari, con treni paralleli che transitano in tempi differenti.

In pratica il treno invisibile che ha originato il Cumulo ci mostra un’area attiva di transito, i binari, dove possono scorrere treni successivi.

Il Cumulo ci fa vedere tutta la parte superiore di una termica e in qualche modo mostra com’è strutturata nel suo insieme. Ci descrive com’è fatto il treno che sta transitando in quel momento. Un’osservazione dinamica del Cumulo, del suo divenire, ci da informazioni per capire come, dove e quando dovrebbero transitare i treni termici successivi, quelli che possiamo ancora raggiungere, o se siamo ancora in tempo per prendere le ultime carrozze del suo stesso treno.

A questo punto diventa interessante anche capirne il perché.

Capire se la termica sottostante al Cumulo sia ancora attiva, oppure se ormai si sia spenta, dove eventualmente si localizza rispetto alla massa complessiva della nuvola osservandola da una certa distanza, è forse l’arte più affascinante di un pilota di aliante, deltaplano o parapendio.

E dal prossimo numero inizieremo a parlare in dettaglio di TERMICHE.

Splendidi cieli,

Damiano Zanocco

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 !

© proav-images.org

SWING

HIGH-PERFORMANCE LTF/EN B

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

Atlante delle nuvole

Come si chiamano e come si classificano le nubi

Con questa rubrica Damiano Zanocco ci permette di fare un buon ripasso sulla classificazione delle nuvole. Si tratta di uno studio che tornerà utile tra qualche numero della rivista, quando questa rubrica e “Il respiro dei Cumuli” si fonderanno armonicamente assieme per regalarci nuove conoscenze sul “motore” del volo senza motore

Catalogare, classificare, collezionare, ordinare … è la mania dell’uomo. Le nuvole non sfuggono a tutto ciò e … si lasciano fotografare. Un collezionismo alla portata di ognuno di noi, puro, supremo, fatto di pezzi rari e unici, perché ogni nuvola, per quanto simile, non si ripete mai…

a cura di Damiano Zanocco

Le nuvole sono mutevoli: nascono, crescono, si evolvono o si trasformano in altre nubi, e infine muoino. Non hanno quindi una forma e/o struttura costantemente definita nel tempo e subiscono delle metamorfosi più o meno repentine. Da tempo immemorabile, tuttavia, si è cercato di dare un nome alle nubi in modo da distinguerle, riconoscerle e classificarle.

Il primo a ‘nominare’ le nuvole secondo criteri scientifici fu il farmacista e naturalista inglese Luke Howard che nel 1803 pubblicò il suo sistema di classificazione. Egli utilizzò parole latine (per nostra fortuna molto simili all’italiano) per descrivere le nubi come esse appaiono a un osservatore terrestre. Così una nuvola a ‘forma di foglio’ prende il nome di Stratus (Strato), una nuvola ‘paffuta’ Cumulus (Cumulo), una nuvola a ‘ciuffi’ Cirrus (Cirro). Nel sistema di classificazione di Howard, queste erano le tre forme basiche. Altre nubi potevano essere descritte combinando i tipi basici. Per esempio Cirro-Stratus (Cirro-Strato) è una nuvola stratiforme e a ciuffi. L’uso del latino fu veramente importante in quanto linguaggio universale per i sistemi di classificazione (vedi vegetali e animali). In pratica il termine Cumulus va bene per gli italiani, gli inglesi, i tedeschi, i cinesi ecc. Invece il termine italiano ‘Cumulo’ in inglese diventa ‘Heap’, in tedesco ‘Haufenwolke’, in cinese ….

Nel 1887, Hildebrandsson e Abercromby ampliarono il lavoro originale di Howard e pubblicarono un sistema di classificazione che, con piccole modifiche, è ancora attualmente valido.

Nel 1975 (ultima edizione), venne pubblicato dall'Organizzazione Meteorologica Mondiale (WMO: World Meteorological Organization), con sede a Ginevra, l'Atlante Internazionale delle Nuvole (International Cloud Atlas – Volume I), ove viene proposta la classificazione definitiva delle nubi secondo generi, specie, varietà, particolarità supplementari e nubi accessorie, nubi generatrici e alla quale ci atterremo fedelmente nel presente lavoro.

Nel 1987 fu infine pubblicato il Volume II dell'Atlante Internazionale delle Nuvole relativo alla parte fotografica.

GENERE	ABBREVIAZIONI	SIMBOLI INTERNAZIONALI
Cirrus	**Ci**	
Cirrocumulus	**Cc**	
Cirrostratus	**Cs**	
Altocumulus	**Ac**	
Altostratus	**As**	
Nimbostratus	**Ns**	
Stratocumulus	**Sc**	
Stratus	**St**	
Cumulus	**Cu**	
Cumulonimbus	**Cb**	

GENERE

Sono riconosciuti dieci generi a seconda (1) della quota in cui si trova la nube e (2) della forma della nuvola stessa. Abbiamo quindi (tra parentesi sono indicate le abbreviazioni):

1. nuvole del livello alto (alle medie latitudini da 5.000 a 13.000 m) (prefisso "Cirro"): Cirrus (Ci), Cirrocumulus (Cc), Cirrostratus (Cs)

2. nuvole del livello medio (alle medie latitudini da 2.000 a 7.000 m) (prefisso "Alto"): Altocumulus (Ac), Altostratus (As)

3. nuvole del livello basso (da 0 a 2.000 m) (prefisso "Strato"): Stratocumulus (Sc), Stratus (St)

4. nuvole a elevata estensione verticale: Nimbostratus (Ns), Cumulus (Cu), Cumulonimbus (Cb). Queste nubi, pur avendo la base situata nel livello basso (ma non sempre, in particolare per i Cumulus), presentano uno sviluppo verticale tale da interessare più livelli perciò costituiscono un gruppo a sé stante.

SPECIE

Molti generi sono suddivisi in specie a seconda della forma e della struttura. A ciascun genere può essere assegnato il nome di una sola specie. Es. Cirrus uncinus (Cirro a forma di uncino), Cirrus fibratus (Cirro con struttura fibrosa).

VARIETA'

Le nuvole possono mostrare speciali caratteristiche che determinano la loro varietà, quali la maggiore o minore trasparenza o il modo in cui sono disposti gli elementi che le costituiscono. Alla medesima nuvola possono essere assegnate più varietà. Es. Altocumulus stratiformis perlucidus translucidus (Altocumulo della specie stratiforme con cielo visibile tra gli elementi e con sole visibile attraverso la nube), Cumulus humilis radiatus (Cumuli di piccole dimensioni che convergono verso un punto dell'orizzonte).

PARTICOLARITA' SUPPLEMENTARI E NUBI ACCESSORIE

L'indicazione del genere, specie e varietà non sempre è sufficiente a descrivere in modo completo una nube

Una nuvola può mostrare particolarità supplementari collegate a essa, o può essere accompagnata da nubi accessorie, talvolta parzialmente fuse con il suo corpo principale. Ciò può avvenire a ogni livello della nuvola, o al di sopra o al di sotto di essa. Una o più particolarità supplementari o nubi accessorie possono essere osservate contemporaneamente con la stessa nuvola. Es. Cumulus congestus con pileus e virga (Cumulo della specie congesto presentante pileo, una nube a cappuccio posta alla sommità del cumulo, e virga, una precipitazione proveniente dalla base della nube, ma che evapora prima di raggiungere il suolo), Cumulonimbus capillatus incus (Cumulonembo della specie capillato, con forma a incudine della parte superiore della nube).

NUBI GENERATRICI

Le nuvole possono originarsi dall'aria limpida o formarsi e crescere da altre nuvole, chiamate 'nubi madri' o nubi generatrici. Si distinguono due casi:

1) Una parte di una nuvola in crescita può formare delle estensioni più o meno pronunciate. Queste estensioni, attaccate o non alla nuvola generatrice, possono diventare nuvole di un genere differente da quello della nube madre. A esse viene assegnato il nome del genere appropriato, seguito dal nome del genere della nube generatrice con l'addizione del suffisso genitus. Es. Cirrus cumulonimbogenitus (Cirro che deriva da un Cumulonembo).

2) L'intera o la maggior parte di una nuvola può subire una completa trasformazione interna, tale da cambiare genere. Alla nuova nuvola è assegnato il nome del genere appropriato, seguito dal nome del genere della nube generatrice con l'addizione del suffisso mutatus. Es. Stratocumulus stratomutatus (Stratocumulo derivante dalla mutazione di uno Strato).

Tanto per capire, il genere rappresenta il 'cognome' della nuvola (es. Rossi), la specie il 'nome' (es. Mario), la varietà il 'secondo nome' (es. Antonio), le particolarità supplementari e le nubi accessorie definiscono alcune 'caratteristiche peculiari' (es. 'quello con i baffi'), le nubi generatrici il 'cognome della madre' (es. figlio della signora 'Bianchi'), per cui la descrizione intera in questo caso è "Rossi Mario Antonio, quello coi baffi, figlio della signora Bianchi".

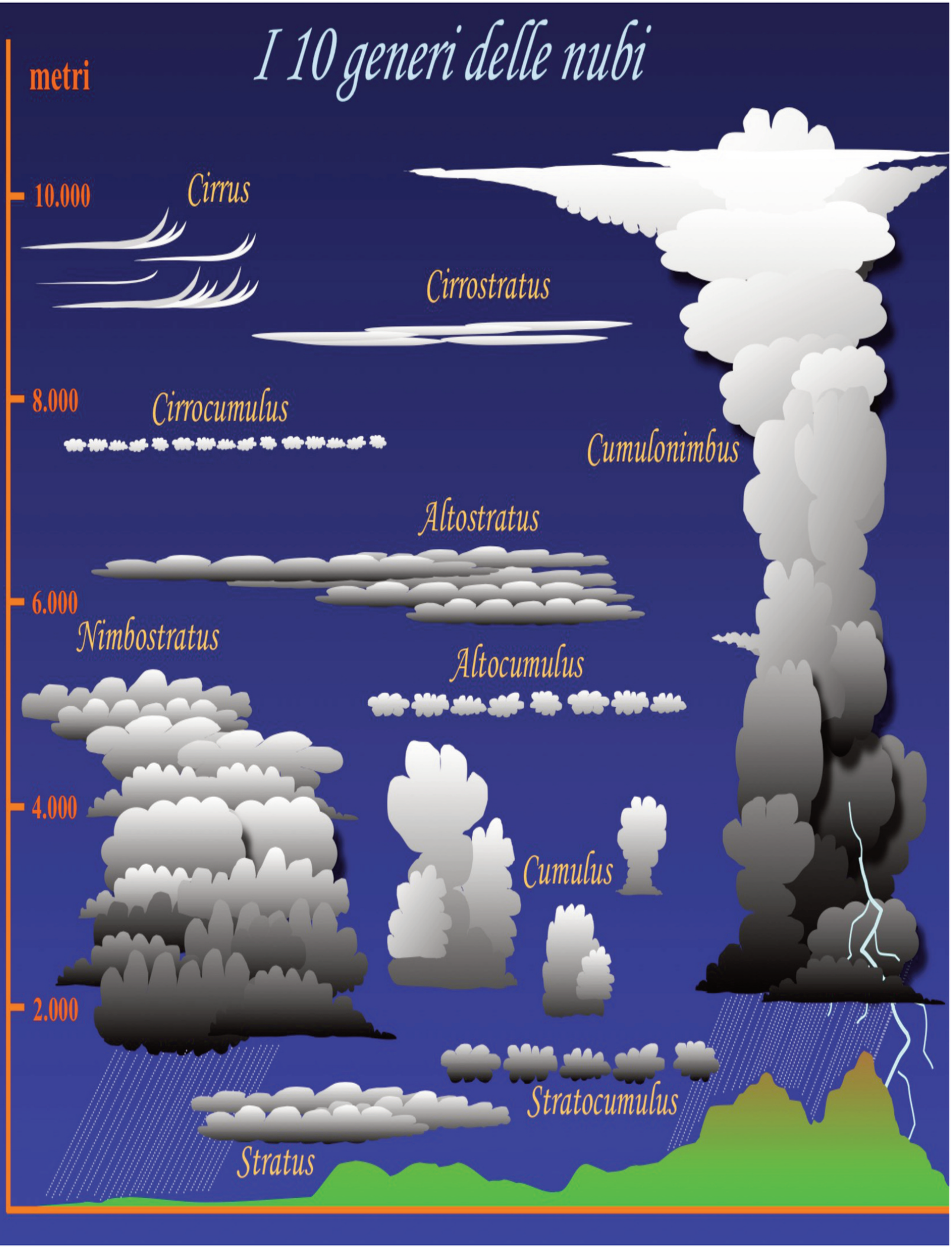
Schema dei dieci generi di nuvola in funzione della quota e della forma.

Livello (quote valide per latitudini medie)	Forma			
	Nubi stratiformi		Nubi cumuliformi	
Alto (da 5.000 a 13.000 m)	*Cirrostratus*	*Cirrus*		
		Nimbostratus	*Cirrocumulus*	*Cumulonimbus*
Medio (da 2.000 a 7.000 m)	*Altostratus*		*Altocumulus*	*Cumulus*
Basso (da 0 a 2.000 m)	*Stratus*		*Stratocumulus*	

Tabella dei generi di nuvole, specie, varietà, particolarità supplementari e nubi accessorie, nubi generatrici, come da schema proposto nell'Atlante Internazionale delle Nuvole.

GENERE	Specie	Varietà	Particolarità supplementari e nubi accessorie	Nubi generatrici (sono indicate le più frequenti)	
				Genitus	Mutatus
Cirrus	*fibratus* *uncinus* *spissatus* *castellanus* *floccus*	*intortus* *radiatus* *vertebratus* *duplicatus*	*mamma*	*Cirrocumulus* *Altocumulus* *cumulonimbus*	*Cirrostratus*
Cirrocumulus	*stratiformis* *lenticularis* *castellanus* *floccus*	*undulatus* *lacunosus*	*virga* *mamma*	-	*Cirrus* *Cirrostratus* *Altocumulus*
Cirrostratus	*fibratus* *nebulosus*	*duplicatus* *undulatus*	-	*Cirrocumulus* *Cumulonimbus*	*Cirrus* *Cirrocumulus* *Altostratus*
Altocumulus	*stratiformis* *lenticularis* *castellanus* *floccus*	*translucidus* *perlucidus* *opacus* *duplicatus* *undulatus* *radiatus* *lacunosus*	*virga* *mamma*	*Cumulus* *Cumulonimbus*	*Cirrocumulus* *Altostratus* *Nimbostratus* *Stratocumulus*
Altostratus	-	*translucidus* *opacus* *duplicatus* *undulatus* *radiatus*	*virga* *praecipitatio* *pannus* *mamma*	*Altocumulus* *Cumulonimbus*	*Cirrostratus* *Nimbostratus*
Stratocumulus	*stratiformis* *lenticularis* *castellanus*	*translucidus* *perlucidus* *opacus* *duplicatus* *undulatus* *radiatus* *lacunosus*	*mamma* *virga* *praecipitatio*	*Altostratus* *Nimbostratus* *Cumulus* *Cumulonimbus*	*Altocumulus* *Nimbostratus* *Stratus*
Stratus	*nebulosus* *fractus*	*opacus* *translucidus* *undulatus*	*praecipitatio*	*Nimbostratus* *Cumulus* *Cumulonimbus*	*Stratocumulus*
Nimbostratus	-	-	*praecipitatio* *virga* *pannus*	*Cumulus* *Cumulonimbus*	*Altocumulus* *Altostratus* *Stratocumulus*
Cumulus	*humilis* *mediocris* *congestus* *fractus*	*radiatus*	*pileus* *velum* *virga* *praecipitatio* *arcus* *pannus* *tuba*	*Altocumulus* *Stratocumulus*	*Stratocumulus* *Stratus*
Cumulonimbus	*calvus* *capillatus*	-	*praecipitatio* *virga* *pannus* *incus* *mamma* *pileus* *velum* *arcus* *tuba*	*Altocumulus* *Altostratus* *Nimbostratus* *Stratocumulus* *Cumulus*	*Cumulus*

I 10 generi delle nubi



Competizione in paramotore

perchè no?

di Fabrizio Bedana

Per i piloti più agguerriti e competitivi, anche col paramotore è possibile avvicinarsi al mondo delle gare. Vi propongo una panoramica su questo tipo di attività agonistica e alcune precisazioni, per chiarire gli aspetti che potrebbero interessare ai profani e sperando di accogliere sempre più numerosi i partecipanti. A tal fine informo che vengono regolarmente organizzati appositi stage per imparare ed allenarsi alle prove di gara. La F.A.I. regolamenta anche la nostra specialità aeronautica, stabilendone in primis le classi a cui è possibile partecipare, che sono:

PF1 – DECOLLO A PIEDI MONOPOSTO

PF2 – DECOLLO A PIEDI BIPOSTO

PL1 – DECOLLO TRIKE MONOPOSTO

PL2 – DECOLLO TRIKE BIPOSTO

Le prove di gara potrebbero sembrare troppo semplici all'abituale pilota competitore di parapendio, ma vi assicuro che non è proprio così, soprattutto nelle competizioni internazionali, quando ci si confronta con veri mostri sacri della specialità.... ma anche in ambito nazionale non mancano piloti di levatura eccezionale! Le prove di gara si dividono in tre tipi principali – NAVIGAZIONE, ECONOMIA, PRECISIONE – ed è necessario, per essere validata, che una competizione si svolga completando almeno una prova per ogni tipo, con un minimo di 6 prove complessive.

Le prove di velocità pura con aggiramento di piloni sono state da qualche anno annoverate dalla F.A.I. come specialità a parte, per cui si disputano apposite competizioni esclusivamente sull'acqua per motivi di sicurezza.

Spesso ogni prova riassume al suo interno almeno due, o anche tutti e tre, tipi diversi; ci si trova così, per esempio, ad affrontare una prova di navigazione il cui punteggio finale in palio tenga conto anche del carburante consumato e che presenti, al decollo e all'atterraggio, il punteggio previsto per la precisione. Insomma, gareggiare è molto divertente e interessante!

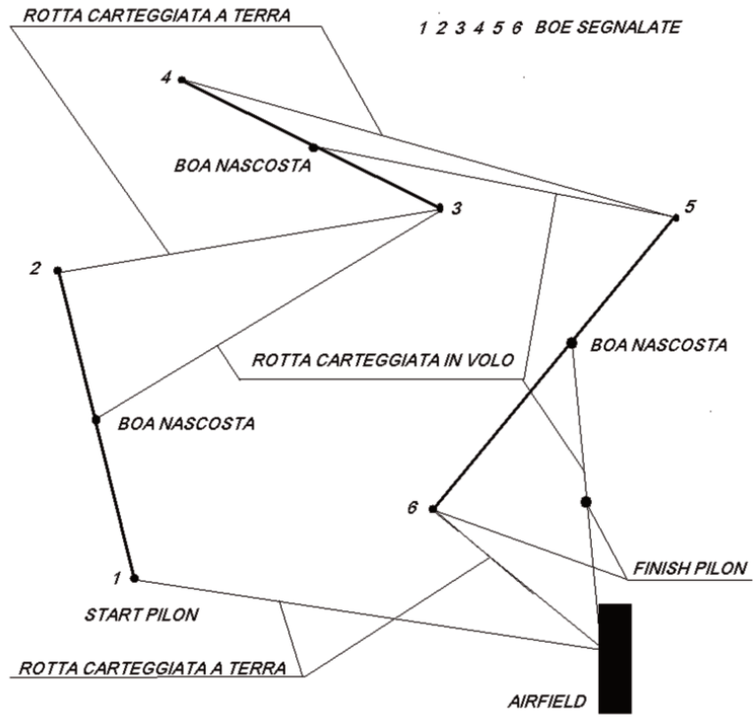
E' però vietato, durante le prove, modificare o sostituire la propria attrezza-

NAVIGAZIONE

Certamente il tipo di prove più interessanti e coinvolgenti. Ne esistono molte e diverse, ma tutte prevedono la ricerca di particolari "boe" e il loro sorvolo all'interno di un cilindro di 250 mt di diametro. Funziona normalmente così: la direzione di gara consegna al pilota una mappa del territorio circostante, riportante una certa quantità di boe numerate (anche 30 o 40) e le relative foto prese dall'alto, di piccole dimensioni e con la medesima numerazione; il tutto viene appiccicato alla "padella", un disco di polistirolo che viene fissato sulle ginocchia del pilota con un elastico al centro, che gli permette di ruotare. Il tema della prova potrebbe essere, ad esempio, una semplice navigazione a tempo stimato: dato un tempo limite, 60 o 90 minuti, vince chi riesce a collegare il maggior numero di boe o a percorrere il maggior numero di km. E' quindi necessario decollare, transitare sullo start pilon ed iniziare a percorrere la rotta, pianificata preventivamente, per raggiungere la prima boa e tutte le altre di seguito, fino a chiudere la prova transitando sul finish pilon.

Può sembrare facile, **ma**:

è vietato qualsiasi strumento o radio (ogni pilota viene dotato solo di un GPS criptato, la cui traccia viene poi scaricata dall'organizzazione); le boe devono essere riconosciute su un territorio quasi sempre alieno e non sono poi così scontate, spesso si tratta solo un incrocio di strade sterrate e dall'alto sembrano tutti uguali, vi garantisco!; il tempo viene calcolato dal passaggio sullo start a quello sul finish, con una tolleranza di tre minuti in più o in meno (un minuto nelle gare internazionali), all'interno dei quali ogni secondo sconta un punto di penalità e oltre ai quali il punteggio si azzera totalmente (alla prova dei fatti, vi assicuro che i margini sono veramente esigui, se proporzionati a voli di tale durata, e non è facile evitare penalità e\o azzeramenti); la larghezza del sentiero di rotta è pari al diametro del cilindro delle boe, ed ogni secondo passato all'esterno di questo produce un punto di penalità ..... Per conseguire qualche buon risultato, perciò, è necessario pianificare a terra la prova in modo precisissimo (viene detto "carteggiare"; spesso viene dato il tema della prova con un preavviso calcolato, e prima dell'apertura della finestra bisogna riuscire a pianificarla!), tenendo conto di tutte le variabili: velocità TAS indicative del proprio apparecchio (presuppone una conoscenza perfetta), direzione e velocità dei venti previsti sulla rotta per ottimizzare la GS e quantificare i tempi, tattiche alternative da tenere nel caso le cose non vadano poi perfettamente come pianificato (succede quasi sempre.....).



La velocità è importante ma...

Come si può facilmente intuire la velocità massima è importante ma, da sola, non è mai sufficiente; è molto più determinante la "regolarità", cioè la capacità di realizzare prove con il massimo numero di boe, ma senza rischiare di perderne qualcuna per strada, perché basta una boa non individuata per condannare l'incauto pilota in fondo alla classifica..... ed ecco quindi che anche la tattica assume una rilevante importanza.

ECONOMIA

La prova classica di questo tipo è denominata "economia pura" ed è quella più amata dai vololiberisti: data una quantità standard di carburante, di solito 1 kg ai monoposto e 2 kg ai biposto, viene aperta la finestra di decollo nelle ore più calde della giornata, si decolla a piacere e si cerca di stare in aria il più a lungo possibile, sfruttando al meglio le correnti ascensionali presenti.

Il miglior risultato è, evidentemente, il maggior tempo complessivo di volo, misurato dal momento dello stacco a quello del primo tocco in atterraggio ma, per complicare un po' le cose, viene sempre imposto l'atterraggio all'interno di un'area definita e recintata, quindi durante il volo va calcolato costantemente il cono di efficienza, perché il fuoricampo mette..... fuorigioco!

Un'altra prova di economia divertentissima è il percorso chiuso:

si gira intorno ad alcuni piloni posti a circa un km l'uno dall'altro fino ad esaurire il carburante. Ma, anche qui, l'atterraggio fuori campo esclude dalla classifica, quindi è importante volare sempre alla GS di massima efficienza, in funzione del vento, e decidere in modo consono quando andare ad atterrare, per non rischiare che la "gola" di fare un altro giro ci costringa ad un fuoricampo per esaurimento del carburante! Oppure il triangolo autodeterminato: valutando il proprio consumo si percorre un triangolo, programmato preventivamente a terra, i cui due vertici vengono fissati compiendo un 360° nei punti predesignati e il terzo è lo start\finish. Non contano i km percorsi, ma l'area del triangolo, e il fuori campo esclude dalla classifica. Troppo divertente!

PRECISIONE

Fanno parte di questo tipo tutte le prove in cui è necessario conseguire punteggio a seguito della precisione di pilotaggio. La più classica delle prove comprende il decollo di precisione, con punteggio pieno al primo tentativo e penalità per ogni eventuale ripetizione, e il relativo atterraggio, che prevede di effettuare il primo tocco del terreno il più vicino possibile ad un centro di 15 cm di diametro. Per la prova di atterraggio sono molte ed interessantissime le varianti: il "bowling landing", nella quale bisogna abbattere 5 birilli di 50 cm di altezza, posti a 2 mt l'uno dall'altro; il "muro", dove è necessario atterrare, e fermarsi, dentro un corridoio segnalato di 15 x 5 mt, fermandosi quanto più vicino possibile alla linea di fondo, ma senza superarla, nemmeno con l'ala, dopo l'arresto. Il tutto spegnendo il motore ad una quota tale da permettere l'effettuazione di almeno un 360°. Un'altra bellissima prova di pilotaggio di precisione è questa; su di un percorso rettilineo di 600 mt, posizionato controvento, vengono posti dei paletti flessibili alti 2 mt, all'inizio, alla fine e ogni 200 mt; il pilota toccando il primo paletto fa partire il tempo, volando alla massima velocità possibile tocca poi gli altri due paletti intermedi e ferma il tempo toccando l'ultimo paletto; ritorna indietro e ripete la prova, ma questa volta volando alla minima velocità possibile, con le stesse modalità di rilevamento del tempo; vince chi riesce a stabilire la maggior differenza tra il primo e il secondo tempo rilevati.

Abilità di pilotaggio e perfetta conoscenza della propria attrezzatura sono indispensabili. Grande soddisfazioni vi attendono!

Come dicevo prima, spesso le prove di gara accomunano tutti e tre i tipi principali. Ai mondiali di Spagna 2012, ad esempio, disputammo una navigazione a tempo stimato, con valutazione del consumo di carburante e atterraggio di precisione. Sulla mappa erano riportati tre percorsi rettilinei, che iniziavano e finivano con due boe note e a senso di percorrenza obbligato; esplorando il primo percorso si doveva individuare una boa nascosta, scegliendola tra le tre foto che ci erano state consegnate; solo dopo averla trovata si doveva carteggiare in volo per pianificare la rotta che ci avrebbe fatto raggiungere la prima boa nota del secondo percorso, per poterlo iniziare e cercare di individuare la relativa boa nascosta;

dopo averla individuata si carteggiava ancora in volo per raggiungere la prima boa del terzo percorso, per poterlo iniziare e cercare di individuare la relativa boa nascosta; dopo averla individuata si carteggiava ancora in volo per raggiungere il finish e fermare il tempo (vedi figura 1); ha vinto chi ha individuato le tre boe nascoste, senza sbagliare, e ha potuto percorrere meno strada, perciò raggiungendo il finish nel minor tempo possibile, consumando meno carburante possibile e sommando il miglior punteggio di atterraggio di precisione. Come potete immaginare, non è stato per nulla facile!

In Italia non sono molti i piloti che si avvicinano al mondo delle gare di paramotore, ed è un vero peccato perché (e parlo per esperienza personale) è certamente un modo per progredire moltissimo nelle tecniche di pilotaggio, nella propria preparazione e quindi nella sicurezza volo. Inoltre la sensazione di soddisfazione che si prova quando si riescono a completare alcune performance è veramente molto forte! In altri Paesi invece, dove la specialità è molto più diffusa, l'amore per le competizioni è molto più forte; di conseguenza le relative squadre nazionali conseguono fantastici risultati.

> ***« è certamente un modo per progredire moltissimo nelle tecniche di pilotaggio, nella propria preparazione e quindi nella sicurezza volo ... inoltre la sensazione di soddisfazione è molto forte »***

Penso per esempio alla Spagna, la cui nazionale annovera alcuni tra i migliori piloti del mondo, o alla Francia, la cui squadra primeggia costantemente, potendo anche godere di un fantastico supporto che prevede addirittura psicologo, massaggiatore e preparatore atletico! Invito tutti quindi a partecipare agli stage di avvicinamento alle competizioni che vengono regolarmente organizzati, anche su richiesta diretta e personale. La mia speranza è che sempre più piloti scelgano un'alternativa divertentissima al solito volo domenicale di piacere, che porta sempre e solo a percorrere i medesimi tragitti, per mettersi in discussione, migliorarsi costantemente, volare in posti nuovi, conoscere nuovi amici e per raggiungere nuovi ed interessanti traguardi personali.

Fabrizio Bedana (VOLOPURO A.S.D.)

Istruttore AecI per volo diporto sportivo Praramotore, Paracerrello, Deltamotore

www.volopuro.it

SEMPRE CON VOI !

API: attività dei soci e dei Club, tecniche di volo, materiali e attrezzature, raduni, competizioni nazionali e internazionali, viaggi e scoperte, escursioni di gruppo, incontri sociali, scuole ed esami.
Per essere informati sul mondo del paramotore

CALENDARIO EVENTI ATTIVITA' AGONISTICA PARAMOTORE 2017

- dal 7 al 9 aprile: STAGE di ALLENAMENTO _ Nettuno

[L'allenamento nello specifico sarà dedicato ai piloti candidati a far parte della squadra nazionale ed a tutti i piloti possessori di licenza FAI. Alla parte teorica potrà comunque partecipare chiunque fosse interessato ad avvicinarsi al mondo delle competizioni. L'Aero Club organizzatore darà un contributo per le spese di viaggio ai piloti candidati a far parte della squadra nazionale.]

- dal 17 al 21 maggio: CAMPIONATO ITALIANO _ Benevento

- 8 e 9 luglio: STAGE di ALLENAMENTO _ Nord Italia CARISIO (VC) o ORIGGIO (VA)

[L'allenamento nello specifico sarà dedicato ai componenti della squadra nazionale ed a tutti i piloti possessori di licenza FAI. Alla parte teorica potrà comunque partecipare chiunque fosse interessato ad avvicinarsi al mondo delle competizioni. L'Aero Club organizzatore darà un contributo per le spese di viaggio ai piloti selezionati come componenti della squadra nazionale.]

- dal 16 al 26 agosto: CAMPIONATO EUROPEO - Repubblica Ceca

Ultimo nato di casa Absolute Fly: M19FLUO. Gabbia con solo 2 stecche, avvitate per una maggior robustezza e velocità di montaggio; nuovo disegno del telaio, ancora più ergonomico e a resistenza differenziata; selletta a gambali separati per una maggior sensibilità di pilotaggio e facilità in decollo; esclusivo sistema di montaggio rapido dall'elica, che consente di avviare il motore senza la stessa, per la massima sicurezza; nuova colorazione fluo con vernice ad alto spessore

NOVITA' 2017
Tutti i nostri paramotori anche con avviamento elettrico, senza differenze di prezzo!

POWERED PARAGLIDING
ABSOLUTE FLY
..... strangers to the land!

Il mio cielo

Per essere felici bisogna agire

Racconto di Silvia Cozzini

Sono pronto a partire, un passo dopo l'altro e questa cima sarà mia prima del tramonto. Mi accoglie un labirinto di sentieri terrosi tra immense distese di prati verdi e di fiori di campo colorati. La montagna si staglia con le sue pareti erte e malagevoli sopra di me, sento un qualcosa di strano che mi acchiappa lo stomaco. È emozionante partire per certe avventure, non si vede l'ora di cominciare. Nella mia mente sento una canzone melodiosa che mi incita a salire verso quell'impresa che mi aggroviglia i pensieri da giorni. Controllo velocemente di avere tutto quello che mi serve e mi metto in cammino.

Il mio respiro si trasforma ben presto in una serie di sospiri regolari e profondi e il mio cuore accelera per stabilizzarsi al ritmo di quella canzone che mi spinge avanti. Non mi accorgo della fatica, il mio sguardo è puntato su quel sentiero dove i sassi si trovano in una lunga fila che raggiunge ogni mio passo, mi segue. Stiamo diventando due parti essenziali ed inseparabili di un'unica cosa, come membra divise di un unico corpo che collaborano alla riuscita di uno scopo.

Il rumore delle pietruzze che si strofinano l'un l'altra mi accompagna, è un suono familiare, ma diverso da tutti quelli che ho udito negli ultimi anni. Mi fermo. Sedutomi su un sasso riprendo fiato osservando gli alberi che mi hanno accompagnato fino a quel punto: una lunga galleria di conifere verdi scuro di cui ho approfittato fino a questo momento per ripararmi dai raggi di questo sole perfido che sembra volermi ostacolare scaldando con sempre maggior rabbia questa giornata di primavera. Sento una leggera brezza che mi fa respirare atmosfera di libertà e profumo di aria pulita spingendomi a continuare.

Riprendo la mia salita, grossi massi affiancano il sentiero come se fossero sentinelle incorruttibili di un tesoro nascosto. La canzone che mi accompagna dall'inizio comincia ad infastidirmi, è sempre più insistente e presente nella mia testa, me ne devo disfare.

Fiorellini e farfalle colorate mi aspettano sul sentiero e si alzano in volo quando mi ci avvicino troppo. Questa è una nuova montagna e spesso mi capita di pensare che tutto sia messo al posto giusto per osservarmi e accogliermi in questi mondi fatati, mi osservano i ciottoli, i ginepri e i pini. Cammino come se sentissi migliaia di occhi puntati su di me.

Il grosso zaino sulle mie spalle non mi rallenta, anzi mi spinge verso quelle rocce grigie, erte e gelide. Il controllo del respiro e la concentrazione mi sfiancano più della scalata in sé, ma mi aiutano a concentrarmi sul mio obiettivo e a non mollare mai. Non potrei sentire nessun dolore, nessun lamento tanto sono immerso in questa natura.

Sono solo, nessuno con cui parlare, nessuno con cui condividere le mie emozioni, nessuno. Penso che prima o poi troverò qualcuno che mi accompagni alla ventura, troverò un amico così coraggioso da raggiungere nuove vette e nuovi cieli, qualcuno però che sappia non intromettersi tra me e la natura.

Nuovi cieli... qualcuno pensa che quello che faccio sia una cosa assurda, inutile o pericolosa, ma dopo una volta che ti sei lasciato andare non c'è cosa così rischiosa che smettere di inseguire la tua libertà. Questo sport ti acchiappa e si prende gioco di te, ti devi continuare a buttare anche se gli altri hanno addosso tutta l'ansia che ti manca.

Continuo a salire e a poco a poco mi accorgo che la grande vegetazione ha lasciato il posto ad arbusti e cespugli, segno che non manca molto alla cima. Le grandi conifere non sono riuscite a raggiungere le vetta, questa montagna è troppo insidiosa per loro e così lasciano a me l'emozione di praticarla accompagnato solo da miei pensieri e dalle mie canzoni.

Eccola, vedo quella piattaforma grigia che sporge dall'ammasso di roccia.

Pochi fiorellini. Molta sabbia. Tanti pensieri.

Qualche candida e polverosa stella alpina sbuca dal terreno roccioso accoccolata tra morbide foglie sbiadite. Si avvicina il momento del mio volo, mi porto vicino al vuoto che diventerà il mio cielo e levatomi lo zaino mi rannicchio al suolo, porto le ginocchia al petto e inspiro quest'aria di libertà cercando di placare l'adrenalina che spinge affinché mi lasci andare.

Mi alzo in piedi, sento il vento che mi accarezza, chiudo gli occhi e rimescolo i pensieri, mi torna in mente la canzone di cui mi ero finalmente liberato, proprio in quel momento apro gli occhi e osservo il panorama: una vallata immensa di campi e prati verdi incasellati in una tabella regolare i cui bordi sono i sentieri e le strade, case che sembrano minuscole, ma che in realtà accolgono migliaia di persone. In lontananza riesco a vedere un lago che mi appare come una pozzanghera scura, vedo file infinite di automobili che viaggiano sempre nella stessa direzione senza un po' di originalità.

Presto! È ora di partire. Prendo lo zaino, controllo che tutto sia a posto, tutto è agganciato nel modo corretto.

Mi butto.

L'aria mi batte in faccia ad una velocità incredibile, lo stomaco mi si riempie subito di farfalle impazzite e la sensazione è quella delle montagne russe moltiplicata per un numero infinito di volte. Comincio a gridare. Finalmente qualche istante di libertà vera. Il cielo è mio, la montagna è stata mia fino a qualche istante fa e adesso non sono più schiavo di nessuno. I secondi si dilatano e adoro questa sensazione, adoro sperimentare la regalità del sole, la pazzia del vento e la spensieratezza delle nuvole.

Vorrei che questo cocktail di emozioni non finisse mai, una distesa di fiori e le montagne mi osservano fieri di aver reso così indimenticabile questa mia giornata.

Uno strattone mi riporta in alto, mi riporta alla realtà. Ho aperto il parapendio d'istinto. Voglio vivere come un'aquila.

Atterro dolcemente nella valletta che mi ha accolto prima di partire, adoro questa spensieratezza e ho timore di tornare alla vita di tutti i giorni che trascorre lenta ed inesorabile tra le caselle regolari delle strade.

Mi preparo per ritirarmi con la speranza che ci siano altre montagne, altri sogni, altri cieli...

Per essere felici bisogna agire

benacquista assicurazioni

www.pianetavolo.it

TARIFFE 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	ELISOCCORSO	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	ELISOCCORSO	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	ELISOCCORSO	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;

Pianeta Volo

Per ulteriori informazioni sulle coperture assicurative contattare la segreteria FIVL o la B&B Insurance Broker S.r.l., broker in esclusiva della FIVL: Tel. 0773.629838 dal Lunedì al Venerdì dalle 9:00 alle 13:00 e dalle 14:00 alle 18:00 - Fax. 0773.019870 - fivl@pianetavolo.it

Benacquista Assicurazioni S.n.c. - Agenzia di Assicurazioni RUI A000163952 - Reg.to ISVAP n.5 del 16.10.2006 - P.I. 00565010592 Via del Lido, 106 - 04100 Latina (LT)